



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI

MERSİN LİMANI İLE DOĞU AKDENİZDEKİ DİĞER TÜRK
LİMANLARININ TİCARETE ETKİLERİ AÇISINDAN
KARŞILAŞTIRILMASI

Hüseyin Murat ÜNGÖR

YÜKSEK LİSANS TEZİ

AĞUSTOS 2022



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI

MERSİN LİMANI İLE DOĞU AKDENİZDEKİ DİĞER TÜRK
LİMANLARININ TİCARETE ETKİLERİ AÇISINDAN
KARŞILAŞTIRILMASI

Hüseyin Murat ÜNGÖR

DANIŞMAN
Prof. Dr. Köksal HAZİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ

AĞUSTOS 2022

YÜKSEK LİSANS TEZİ KABUL ve ONAY SAYFASI

Hüseyin Murat ÜNGÖR tarafından hazırlanan "*Mersin Limanı ile Doğu Akdeniz'deki Diğer Türk Limanların Ticaret Etkileri Açısından Karşılaştırılması*" başlıklı bu çalışma 22/08/2022 tarihinde yapılan savunma sınavı sonunda oy birliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı'nda yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı

Prof. Dr. Köksal HAZIR

Danışman

☒ Kabul

☐ Ret

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Bilal ÖZEL
(Mersin Üniversitesi)

☒ Kabul

☐ Ret

Jüri Üyesi

Doç. Dr. Tunay KÖKSAL

☒ Kabul

☐ Ret

Savunma Sınav Jürisi Tarafından Tezin İmzalı Nüshasının Teslim Tarihi : 20/09/2022

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

Prof. Dr. Köksal HAZIR
Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Toros Üniversitesi Lisansüstü Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışmada;

- Sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

20/09/2022

Hüseyin Murat Üngör

İmza

MERSİN LİMANI İLE DOĞU AKDENİZDEKİ DİĞER TÜRK LİMANLARININ TİCARETE ETKİLERİ AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI

ÖZET

Gelişen teknoloji ile birlikte bireysel ve toplumsal ihtiyaçlar da çeşitlilik göstererek artmakta, bunun sonucunda yoğunlaşarak artış göstermeye başlayan küresel rekabet, tüketimi daha cazip hale getirecek imkânlar sunmaktadır.

Bu tüketim artışına ve ulaştırma, iletişim ve küresel iş modellerinin yaygınlaşması ile ülkeler arasında ticaret her geçen gün artmakta ve dünya ölçeğinde ülkeler arasındaki karşılıklı mal ve hizmet değişimleri her yıl yaklaşık olarak % 10 büyümeye göstermektedir. Ülkeler arasındaki mal değişimlerinde ağırlıklı olarak Denizyolu kullanılmakta bu da limanların rol ve önemini artırmaktadır. Bu tezin amacı özellikle Türkiye’yi ilgilendiren Doğu Akdeniz Limanlarının ticarete etkileri açısından iş hacimlerine ve teknik özelliklerine bakarak karşılaştırmalarını yapmak ve geleceğe yönelik öneri ve çıkarımlarda bulunmaktır. Bu doğrultuda literatür taraması dışında ikincil istatistik veriler baz alınarak Doğu Akdenizde yer alan Türk Limanlarının kıyaslamaları yapılmıştır. Trend analizlerine bakılarak gelişmeler belirginleştirilmiştir. Bu anlamda Mersin Limanı özellikle Konteyner trafiği açısından her geçen yıl düzenli büyümeye eğilimi göstermekte, Konteyner elleçlemesinde Doğu Akdeniz Türk Limanları içerisinde birinci sırada, Türk limanları içerisinde ise Ambarlıdan sonra ikinci sıradadır. Dökme yük ve genel kargoda ise İskenderun Limanı artış trendi içerisinde.

Anahtar Kelimeler: Doğu Akdeniz Türk Limanları, Mersin Limanı, Limanların Ticarete Etkisi.

A COMPARISON OF MERSIN PORT AND OTHER TURKISH PORTS IN THE EASTERN MEDITERRANEAN IN TERMS OF ITS EFFECTS ON TRADE

ABSTRACT

With the developing technology, individual and social needs also increase by diversity, and as a result, the global competition, which has started to increase, offers opportunities to make consumption more attractive.

With this increase in consumption and the spread of transportation, communication and global business models, trade between countries is increasing day by day, and the mutual exchange of goods and services between countries on a world scale shows a growth of approximately 10% every year. Navigation is mostly used in goods exchanges between countries, which increases the role and importance of ports. The purpose of this thesis is to make comparisons by looking at the business volumes and technical characteristics of the Eastern Mediterranean Ports, which are especially relevant to Turkey, in terms of their effects on trade, and to make suggestions and inferences for the future. In this direction, a comparison of Turkish Ports in the Eastern Mediterranean was made based on secondary statistical data, apart from literature review. The developments were clarified by looking at the trend analysis. In this sense, Mersin Port shows a regular growth trend every year, especially in terms of container traffic, and ranks first among Eastern Mediterranean Turkish Ports in container handling, and second in Turkish ports after Ambarlı. Iskenderun Port is in an increasing trend in bulk cargo and general cargo.

Keywords: Eastern Mediterranean Turkish Ports, Mersin Port, The Effect of Ports on Trade.

TEŞEKKÜR

Tez sürecinin gerekleşmesinde, kıymetli birikimlerini benimle paylaşan, her danışmamda sabırla bana değerli zamanını ayırıp, bana faydalı olabilmek elinden geleni sunan ve samimiyetini benden esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. Köksal HAZİR’a teşekkürü borç biliyor ve şükranlarımı sunuyorum.

Tez sürecinin boyunca, maddi ve manevi imkanlarını benden esirgemeyip, her zaman destek olan aileme ve arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Benim üniversite hayatım boyunca kazandırdıkları herşey için diğer tüm Toros Üniversitesi hocalarıma ve çalışanlarına da sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
TABLOLARIN LİSTESİ.....	xii
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xiv
GRAFİKLERİN LİSTESİ	xv
SİMGELER.....	xvi
KISALTMALAR.....	xvi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. TAŞIMACILIK, DENİZ TAŞIMACILIĞI VE LİMANLARLA İLGİLİ KAVRAMSAL ÇERÇEVE	6
1.1. Taşımacılık Çerçevesi.....	6
1.1.1. Uluslararası Taşımacılık Türleri.....	8
1.1.1.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı	9
1.1.1.2. Uluslararası Havayolu Taşımacılığı.....	9
1.1.1.3. Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı	10
1.1.1.4. Uluslararası Suyolu ve Denizyolu Taşımacılığı.....	11
1.1.1.5. Uluslararası Boruyolu Taşımacılığı	15
1.2. Denizyolu Taşımacılığı Çerçevesi	15
1.2.1. Taşımacılık Modeli Açısından Denizyolu Taşımacılığı	15
1.2.2. Gemi Tipi Açısından Denizyolu Taşımacılığı.....	17
1.2.3. Taşınan Yük Açısından Denizyolu Yük Taşımacılığı.....	21
1.2.4. Deniz Taşımada Kullanılan Araç ve Ekipmanlar.....	24
1.2.4.1. Yük Gemileri.....	24
1.2.4.2. Tanker Gemisi -Konteyner Gemi - Ro-Ro Gemisi	25
1.2.4.3. Liman Ekipmanları	27
1.2.4.4. Palet ve Forklift.....	34

1.3. Dünya'da İç Suyolu Taşımacılığı.....	35
1.3.1. Asya Kıtasında İç Suyolu Taşımacılığı	38
1.3.2. Afrika Kıtasında İç Suyolu Taşımacılığı	39
1.3.3. Güney Amerika'da İç Suyolu Taşımacılığı.....	40
1.3.4. Kuzey Amerika'da İç Suyolu Taşımacılığı	41
1.3.5. Avrupa Kıtasında İç Suyolu Taşımacılığı.....	42
1.4. Limanlar	44
1.4.1. Liman Türleri.....	44
1.4.2. Limanların Tarihteki Önemi	47
1.4.3. Limanlarda Gerçekleştirilen Taşıma Tipleri	47
1.4.4. Limanlarda Elleçlenen Yük Tipleri	50
1.4.5. Uluslararası Ekonomik Gelişmelerin Limanlarda Etkileri	52
1.4.5.1. Limanların Ticarete Etkileri	52
1.4.5.2. Küresel Ticarete Limanların Yeri ve Önemi	53
1.4.5.3. Türkiye'de Limanların Dış Ticaretteki Rolü	53
1.4.5.4. Türkiye'nin Deniz Ticaretindeki Eğilimleri.....	59
1.4.5.5. Türk Ticaret Donanması.....	59

İKİNCİ BÖLÜM

2. DENİZ TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ, ULUSLARARASI TİCARETE ETKİLERİ VE TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞININ TİCARETLE ETKİLEŞİMİ.....	61
2.1. Uluslararası Ticaret Kavramsal Çerçevesi.....	61
2.1.1. Uluslararası Ticaret Kavramı	61
2.1.2. Uluslararası Ticaretin Tarihsel Gelişimi	61
2.1.3. Uluslararası Ticaretin Amaçları	62
2.1.4. Uluslararası Ticaretin Türleri	62
2.1.4.1. İthalat.....	62
2.1.4.2. İhracat.....	63
2.1.4.3. Transit Ticaret	64
2.1.4.4. İthalattaki ve İhracattaki Eğilimler	64
2.1.4.5. Uluslararası Ticaretin Faydaları.....	64

2.2. Uluslararası Ticaret ve Deniz Taşımacılığı	66
2.2.1. Deniz Taşımacılığının Uluslararası Ticaretteki Yeri ve Önemi	66
2.2.2. Deniz Taşımacılığının Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkisi.....	68
2.3. Dünyada ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığı.....	70
2.3.1. Uluslararası Ticaret Donanması	70
2.3.2. Küresel Gelişmeler Işığında Deniz Taşımacılığı ve geleceği	70
2.3.3. Dünyada Taşımacılığın En Yoğun Olduğu Limanlar	71
2.2.4. Türkiye'de Belli Başlı Limanlar ve Ticari Faaliyetler	72

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.DOĞU AKDENİZDEKİ TÜRK LİMANLARI VE TİCARETE ETKİLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI.....	74
3.1. Limanların Genel Özellikleri, Tarihsel Gelişim Süreçleri.....	74
3.1.1. Limanların Genel Özellikleri.....	74
3.1.2. Tarihi Gelişimi	74
3.1.3. Ülkemiz Açısından Limanların Tarihi.....	75
3.1.4. Orta Çağ Doğu Akdenizinde Liman Kavramı	76
3.2. Doğu Akdeniz Türk Limanları.....	78
3.2.1. Kaş Limanı	78
3.2.1.1. Liman Hakkında Bilgiler	78
3.2.1.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	79
3.2.2. Finike Limanı	81
3.2.2.1. Liman Hakkında Bilgiler	81
3.2.2.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	81
3.2.3. Anamur Limanı	82
3.2.3.1. Liman Hakkında Bilgiler	82
3.2.3.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	83
3.2.4. Taşucu Limanı (Seka Limanı)	84
3.2.4.1. Liman Hakkında Bilgiler	85
3.2.4.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	85
3.2.5. Karataş Limanı	87

3.2.5.1. Liman Hakkında Bilgiler	87
3.2.5.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	88
3.2.6. Botaş Limanı	89
3.2.6.1. Botaş Limanı Hakkında Bilgiler	89
3.2.6.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	89
3.2.7. Mersin Limanı.....	90
3.2.7.1. Liman Hakkında Bilgiler	90
3.2.7.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	91
3.2.7.3. Tarihsel Gelişimi.....	92
3.2.7.4. Akdeniz'in Diğer Limanları Arasındaki Yeri.....	93
3.2.7.5. 2020 İthalat, İhracat ve Yük İstatistikleri	93
3.2.8. Mersin Serbest Bölge Limanı	94
3.2.8.1. Liman Hakkında Bilgiler	94
3.2.8.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	94
3.2.8.3. Tarihsel Gelişimi.....	95
3.2.9. Mersin Ataş Limanı.....	96
3.2.9.1. Liman Hakkında Bilgiler	96
3.2.9.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	97
3.2.9.3. Tarihsel Gelişimi.....	97
3.2.10. İskenderun Limak Limanı	98
3.2.10.1. Liman Hakkında Bilgiler	98
3.2.10.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	98
3.2.10.3. Tarihsel Gelişimi.....	99
3.2.10.4. 2020 İthalat, İhracat ve Transit Yük İstatistikleri	100
3.2.11. Antalya Limanı	101
3.2.11.1. Liman Hakkında Bilgiler	101
3.2.11.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	103
3.2.11.3. Tarihsel Gelişimi.....	103
3.2.11.4. 2020 İthalat, İhracat ve Transit Yük İstatistikleri	104
3.2.12. İskenderun Demir Çelik Limanı (İSDEMİR)	105
3.2.12.1. Liman Hakkında Bilgiler	105

3.2.12.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	106
3.2.12.3. Tarihsel Gelişimi.....	106
3.2.12.4. İthalat, İhracat İstatistikleri	107
3.2.13. İskenderun MMK Limanı.....	108
3.2.13.1. Liman Hakkında Bilgiler	108
3.2.13.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler	109
3.2.13.3. Tarihsel Gelişimi.....	109

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. MERSİN LİMANI İLE DOĞU AKDENİZDEKİ DİĞER TÜRK LİMANLARININ TİCARETE ETKİLERİ AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI.....	110
4.1. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı.....	110
4.2. Araştırmanın Yöntemi	110
4.3. Hipotezler	110
4.4. Araştırmaya Konu Olan Limanların Dış Ticaratte Taşıma Mod Ve Rejimlerine Göre Değerlendirilmesi	111
4.5. Analizler ve Bulgular.....	112
SONUÇ VE ÖNERİLER	138
KAYNAKÇA.....	142
İNTERNET KAYNAKLARI	146
İNTİHAL PROGRAMI RAPORU FORMU.....	148
İNTİHAL PROGRAMI RAPORU SAYFALARI.....	149

TABLULARIN LİSTESİ

Tablo 1. Taşıma Türlerinin Güçlü Ve Zayıf Yönleri.....	8
Tablo 2. Dünya Ticaret Filosunun 2020 yılında Gemi Türü Ve Bayrak Devletine Göre Dağılımı.....	18
Tablo 3. Taşıma Kapasitelerine Göre Gemi Tipleri	20
Tablo 4. Limanlarda Elleçlenen Yük Grupları ve Kodları	50
Tablo 5. Türkiye'nin Limanları İçin 2020 yılı İhracat Performans Verileri (Ton)	54
Tablo 6. Türkiye'nin Doğu Akdeniz Limanları İçin 2020 yılı İhracat Performans Verileri (Ton).....	56
Tablo 7. Türkiye'nin Limanları İçin 2020 yılı İthalat Performans Verileri (Ton)	57
Tablo 8. Türkiye'nin Doğu Akdeniz Limanları İçin 2020 İthalat Performans Verileri (Ton).....	58
Tablo 9. Türk Denizcilik Filosu 2020 Görünümü (1000 GT ve Üzeri).....	60
Tablo 10. Dünya Taşımacılığında Denizyolu Payı	67
Tablo 11. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2010-2020	69
Tablo 12. Liman Bazında 2020 Yılı Boş ve Dolu Konteyner Elleçlemeleri (TEU).....	69
Tablo 13. Mersin Limanı 2020 İthalat, İhracat Ve Transit Yük İstatistikleri.....	93
Tablo 14. İskenderun Limanı 2020 İthalat, İhracat Ve Transit Yük İstatistikleri.....	100
Tablo 16. Antalya Limanı 2020 İthalat, İhracat ve Transit Yük İstatistikleri	105
Tablo 17. Dış Ticarete Taşıma Modlarına ve Rejimine Göre Ağırlık Payları (%).....	111
Tablo 19. Doğu Akdeniz Limanları 2010 Yılı Yük Hareketleri (TON)	113
Tablo 20. Doğu Akdeniz Limanları 2011 Yılı Yük Hareketleri (TON)	113
Tablo 21. Doğu Akdeniz Limanları 2012 Yılı Yük Hareketleri (TON).....	114
Tablo 22. Doğu Akdeniz Limanları 2013Yılı Yük Hareketleri (TON)	114
Tablo 23. Doğu Akdeniz Limanları 2014Yılı Yük Hareketleri (TON)	115
Tablo 24. Doğu Akdeniz Limanları 2015 Yılı Yük Hareketleri (TON)	115
Tablo 25. Doğu Akdeniz Limanları 2016 Yılı Yük Hareketleri (TON)	116
Tablo 26. Doğu Akdeniz Limanları 2017 Yılı Yük Hareketleri (TON)	116
Tablo 27. Doğu Akdeniz Limanları 2018 Yılı Yük Hareketleri (TON)	117
Tablo 28. Doğu Akdeniz Limanları 2019 Yılı Yük Hareketleri (TON)	117

Tablo 29. Doğu Akdeniz Limanları 2020 Yılı Yük Hareketleri (TON)	118
Tablo 30. Doğu Akdeniz Limanları 2021 Yılı Yük Hareketleri (TON)	118
Tablo 31. 2010-2021 Liman Başkanlıkları Toplam Yük ve Trend Tablosu Yük için değerler (x 1000) dir.	119
Tablo 32. Türkiye Limanları 2020 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	124
Tablo 33. Türkiye Limanları 2021 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	124
Tablo 34. Doğu Akdeniz Limanları 2010 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	127
Tablo 35. Doğu Akdeniz Limanları 2011 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	127
Tablo 36. Doğu Akdeniz Limanları 2012 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	128
Tablo 37. Doğu Akdeniz Limanları 2013 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	128
Tablo 38. Doğu Akdeniz Limanları 2014 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	129
Tablo 39. Doğu Akdeniz Limanları 2015 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	129
Tablo 40. Doğu Akdeniz Limanları 2016 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	130
Tablo 41. Doğu Akdeniz Limanları 2017 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	130
Tablo 42. Doğu Akdeniz Limanları 2018 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	131
Tablo 43. Doğu Akdeniz Limanları 2019 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	131
Tablo 44. Doğu Akdeniz Limanları 2020 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	132
Tablo 45. Doğu Akdeniz Limanları 2021 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)	132

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil 1. Gemilerin Yük Türüne Göre Sınıflandırılması	14
Şekil 2. Bazı Liner Taşımacılık Rotaları	16
Şekil 3. Hukuki ve Taşıdığı Yüke Göre Gemi Tür ve Tipleri	17
Şekil 4. Yük Türlerinin, Taşıma Modeli ve Gemi Türlerine Göre Sınıflandırılması	21
Şekil 5. Denizyolu Taşımacılığında Genel İşleyiş	23
Şekil 6. Dökme Yük Gemisi.....	24
Şekil 7. Kuru Yük Gemisi	25
Şekil 8. Tanker Gemi	26
Şekil 9. Konteyner Gemi	26
Şekil 10. Ro-Ro Gemisi	27
Şekil 11. Hareketli Liman Vinci.....	27
Şekil 12. Köprülü Rıhtım Vinci	28
Şekil 13. Lastik Tekerlekli Köprülü Saha Vinci	29
Şekil 14. Raylı Köprülü Saha Vinci	29
Şekil 15. Otomatik İstifleme Vinci.....	30
Şekil 16. Uzun Ayrık Bacaklı Konteyner Elleçleme ve Taşıma Ekipmanı.....	31
Şekil 17. Dolu Konteyner Elleçleme Makinesi	32
Şekil 18. Boş Konteyner Elleçleme Makinesi	33
Şekil 19. Çatallı Kaldıraç (Fork Lift Truck).....	33
Şekil 20. Elektrikli ve Dizel Terminal Traktörleri	34
Şekil 21. Palet.....	35
Şekil 22. Fork Lift	35
Şekil 23. Uluslararası Nehir Havzaları	36
Şekil 24. Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyar Ton)	67
Şekil 25. 2010-2020 Denizyolu İthalat- İhracat Taşımaları	68
Şekil 26. Türkiye’de Kıyı Yapıları (2020)	72

GRAFİKLERİN LİSTESİ

Grafik 1. Alanya Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği.....	120
Grafik 2. Antalya Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği	121
Grafik 3. Botaş Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği	121
Grafik 4. İskenderun Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği	122
Grafik 5. Mersin Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği	122
Grafik 6. Taşucu Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği.....	123
Grafik 7. Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Toplam Yükleme Trend Grafiği	123
Grafik 8. Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Yük Hareketleri 2010-2015 (TON)	125
Grafik 9. Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Yük Hareketleri 2016-2021 (TON)	126
Grafik 10 . Antalya Konteyner Trend Grafiği 2010-2021.....	133
Grafik 11. İskenderun Konteyner Trend Grafiği 2010-2021.....	133
Grafik 12. Mersin Konteyner Trend Grafiği 2010-2021	134
Grafik 13. Doğu Akdeniz Limanları Toplam Konteyner Trend Grafiği 2010-2021.....	134
Grafik 14. Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Konteyner İstatistikleri 2010-2015 (TEU).....	135
Grafik 15 . Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Konteyner İstatistikleri 2016-2021 (TEU).....	135
Grafik 16. Doğu Akdeniz Limanları Konteyner Hareketleri (2010-2021)(Yüz Bin)	136

SİMGELER VE KISALTMALAR

Simgeler	Açıklama
AFC	Ortalama sabit maliyetler
M2	Geniş tanımlı para stoku
NX	Net ihracat
V	Paranın dolaşım hızı
\$/£	Dolar Pound paritesi

Kisaltmalar	Açıklama
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
MEÜ	Mersin Üniversitesi
MTSO	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TÜİK	Türkiye İstatistik Enstitüsü

GİRİŞ

Günümüz dünyasında, ülkelerin ekonomik etkileşimler kurmaları kaçınılmaz hale gelmektedir. Bu ekonomik etkileşimlerin en büyük itici güçlerinden biri olan ulaşım, sürekli daha önemli konumda ilerlemektedir. Bugün denizcilik endüstrisi, başta yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa endüstrisi, liman hizmetlerinin geliştirilmesi ve deniz turizmi gibi türev fonksiyonları ile bir iş ve hizmet pazarı olarak önemli bir yer tutmaktadır. Deniz taşımacılığı operasyonlarının uluslararası bir özelliği olmasından dolayı deniz taşımacılığının uluslararası ticarete önemli bir ağırlığı vardır. Ülkeler için deniz ticareti, dış ticareti genişletmenin anahtarıdır.

Gelişmekte olan bölgelerde ve gelişen küresel ticarete artan hacimde ithalat ve ihracat yükü, deniz taşımacılığının artışının ve limanların bu gelişmelere uyum sağlamasının önünü açmıştır. Bu, küresel ticaretteki trendlere paralel olarak en hızlı hizmet sunumunu mümkün kılan gelişmiş teknolojilerle, küresel ithalat ve ihracatın güç merkezi olarak limanların donatılması için tam bir dönüm noktasıdır. Ülkemizin her tarafı denizlerle çevrili oldukça uygun kıyı uzunluğu, ülkenin dış ticaretine yadsınamaz bir katkı sağlamaktadır. Bu nedenle, limanlarımıza potansiyel yatırımlar, limanlarımızın uluslararası arenadaki rekabet gücünü ve ülke ticaretini arttıracaktır.

Bu araştırmanın amacı, Mersin Limanı'nın ve Doğu Akdeniz'deki diğer Türk Limanlarının Türkiye'nin deniz ticaretine ve genel ticaretine nasıl katkıda bulunduğunu, ülke ekonomisindeki rolünü ve uluslararası ticarete olan etkisini karşılaştırmalı olarak araştırmaktır. Bu amaçla, ilk olarak hem küresel hem de Türkiye ölçeğinde istatistiklerle birlikte deniz taşımacılığı ve deniz ticareti faaliyetleri araştırılmıştır. Araştırmanın sonraki bölümlerinde Mersin Limanı'na ve diğer doğu akdeniz limanlarına genel bir bakış sunulmuş ve değerlendirilmiştir.

Araştırmanın test aşamasında, Ticaret ve taşımacılık istatistikleriyle finansal veriler TÜİK'in resmi web sitesinden ton ve konteyner bazında elde edilmiştir. Veriler karşılaştırmalı analizlerde kullanılmıştır. Mersin Limanı üzerinden yapılan ihracatın, deniz ihracatı ve genel ihracatın oransal olarak etkileri diğer limanların oranlarıyla karşılaştırma yapılarak kıyaslanmıştır.

Araştırma Doğu Akdeniz Türk Limanları ile Mersin Limanı karşılaştırmalarla sınırlı

tutulmuştur. Ayrıca sadece ve 2010-2021 arası liman başkanlıkları istatistik verileri değerlendirmeye alınmıştır. Farklı limanlar araştırılarak ve daha uzun dönemli verileri üzerinden daha kapsamlı sonuçlar elde edilebilir.

Uluslararası ticarete önemli yeri olan limanların ekonomiye olan etkisini ortaya koymak, bu çerçevede eksiklikleri gidermek ve örnek teşkil edecek limanlardan yola çıkarak yapılacak iyileştirmelerle Türkiye’deki limanların ülke ekonomisine olan katkısını artırmak mümkündür.

Araştırmanın Önemi

Denizyolu yük taşımacılığı, Dünya ticaretindeki yoğunlukla beraber gelişmektedir. Yükselen ticaret oranlarıysa, ülkelerin denizyolu taşımacılığının en değerli ögesi olan limanları geliştirmeye teşvik etmektedir. Önemli olan taşıma miktarındaki artışı ve taşıma hızını artırmak ölçek ekonomisi avantajlarından yararlanma isteği gelişen kombine taşımacılık imkanlarıyla büyüyen hinterlandlar ile aynı hinterlandta hizmet vermeye aday birden çok limanın rekabet etmesine sebep olmuştur. Limanlar arasındaki rekabet, limanlar arasındaki önem sırasını belirlemektedir. Bu nedenle, büyük yük gemileri dünya üzerindeki büyük limanlara, bölgesel ölçekte daha küçük yük taşıyan gemiler ise, büyük limanların desteklediği bölgesel limanlara yönelmiştir. Akdeniz Bölgesi, gelişen ekonomisi ve bulunduğu ana deniz hattı üzerindeki konumu ile önemli bir bölgedir. Akdeniz’de elleçlenen yük miktarındaki artış karşısında batı Akdeniz limanları yetersiz kalmaya başlamakta, Doğu Akdeniz Liman’larına olan talep artmaktadır. Oluşan şartlar itibarıyla, ülkemizin de Akdeniz’deki limanlarının büyümesi, gelişmesi ve artan denizyolu taşımacılığından yüksek paya ulaşması istenirken, bu isteğin gerçekleşmediği, aksine ülkemizin Akdeniz’deki limanlarının bölge trafiğinden aldığı payın azaldığı belirlenmiştir. Net olarak görünen o ki Türkiye’nin Akdeniz’deki en önemli limanı olan Mersin Limanı, rakipleri ile olumlu bir şekilde rekabet edemeyip, ülke ekonomisine daha çok katkı sağlayacak miktarlara ulaşamamaktadır (Günay, 2002).

Mersin Limanı ve ülkemizin Doğu Akdeniz’deki limanlarını incelediğimizde limanlarımızın konteyner elleçleme alan büyüklüğü, kombine taşımacılık olanakları, maliyet miktarları, potansiyel hinterlandlarının boyutları ve limanlara ekonomik ticari gelir sağlayıp sağlayamadığı limanlarımız arasındaki potansiyele ve tercih edilme sebeplerine dahildir ve aralarındaki karşılaştırma ölçütleri genel olarak bunlardır. En önemli alt ölçütler ise,

limanların yüke bağılı hizmetlerden kaynaklanan çeşitlilik ve liman hinterlandına bağılı büyüme potansiyelleridir. Ana ve alt ölçüt ağırlıklandırmasının seçeneklere yansımalarına göre Doğı Akdenizde Port Said'in rekabet gücü en yüksek liman olduğı bilinmektedir. Mersin ise ikinci büyük ağırlığı taşımaktadır. Mersin Limanı'nın zayıf olduğı tespit edilen noktalar, konteyner elleçleme alanının darlığı, kombine taşımacılık olanaklarının zayıflığı, maliyetlerin yüksekliği ve potansiyel hinterlandının geniş olmasına karşılık bu hinterlandın gerçekte limana ekonomik ve ticari gelir sağlayamamasıdır (Tarhanlı, 2006).

Araştırma soruları belirlendikten sonra, bu tez çalışmasının katkıları şu şekilde özetlenebilir:

- Dünyadaki ve Doğı Akdenizdeki denizyolu taşımacılığındaki gelişmeleri değerlendirmek.
- Türkiye'de denizyolu taşımacılığı sektörünün durumunu tespit etmek.
- Doğı Akdeniz Türk Limanlarının coğrafi konumlarına dayalı bölgedeki rekabet güçlerini ortaya koymak.
- Doğı Akdeniz'deki Mersin, İskenderun, Antalya limanları gibi her birinin öne çıktığı unsurları ve özellikleri tespit ederek bu bilgileri yorumlamak.
- Mersin Limanı'nın Doğı Akdeniz'deki küresel liman olabilme potansiyeline sahip olup olmadığına ilişkin çıkarımlar yapmak.
- Mersin Limanı'nın rekabet gücünü geliştirmek için alınması gereken tedbirlere yönelik ipuçlarını ve önceliklerini belirlemek.
- Bu tez çalışması incelendiğinde Doğı Akdenizdeki ülkemize ait limanların hangi alanda ileride veya geride olduğı konusunda açıklayıcı bilgiler ortaya çıkmış olacaktır.

Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı, Doğı Akdeniz'deki Türk Limanlarının Ulusal ve Uluslararası Ticarete Etkisini incelemek ve bu bağlamda Mersin Limanının Doğı Akdenizdeki limanlarımızla karşılaştırmasını yapmaktır. Bu inceleme limanlar arasındaki farkların yanında, limanların öne çıkan özelliklerini belirginleştirmek ve ticarete etkilerini karşılaştırmak anlamında katkı sağlayacaktır.

Kaynak Araştırması

Geniş bir literatür taraması yapılmıştır. Ayrıca ikincil veri kaynakları olarak, Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, TUİK, Deniz Ticaret Odaları, Liman İstatistikleri gibi kaynaklardan yararlanılmıştır.

Araştırmanın Özgün Değeri

Akdeniz limanlarının yapıları göz önüne alındığında, bu çalışmanın konusunu belirlemekte etki eden iki bulgu öne çıkmıştır. İlk olarak Akdeniz'in dünya denizcilik piyasasıyla birleşmesi Batı Akdeniz limanlarının hareket kazanması büyümesi ve küresel Liman olması ile başlamıştır. 1990'larda bölgesel limanlar olan bazı Akdeniz limanları günün şartlarına göre hareket ederek bölgede ihtiyaç duyulan küresel Liman gereksinimlerini karşılamışlardır. Akdeniz'de elleçlenen yük miktarlarındaki yükselişe karşı Batı Akdeniz limanlarının yetersiz kalmaya başlaması, bir saptama olarak Doğu Akdeniz bölgesi'nde de küresel büyüklükte hizmetler verecek Liman gereksinimlerini ortaya çıkarmıştır. Doğu Akdeniz limanları 20 yıl içerisinde Batı Akdeniz'in geçtiği aşamalardan geçmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013).

Diğer saptama ise Doğu Akdeniz limanlarında bu ihtiyacı karşılamaya yönelik bir çalışmanın olmaması bu ihtiyaçları karşılayacak küresel limanların olmamasıdır. Gün geçtikçe Doğu Akdeniz'de artan yük potansiyeli ile küresel ölçekte ana konteyner liman ihtiyacı hissedilir olacaktır. Bu süreç ise bölgedeki gelişme potansiyelini doğru değerlendirebilen rekabet gücü yüksek limanların yapılması ile sona erecektir. Bu tez bu iki kabulden hareketle yola çıkmıştır.

Akdeniz'de bütün bu ilerlemeler ve ihtiyaçlar gözlemlenirken, Türkiye içinde araştırmalar ve durum tespiti yapılmıştır. Türkiye'nin Akdeniz Bölgesi'ndeki aktarma ve transit yük trafiğinden faydalanarak Akdeniz denizcilik piyasasındaki payını arttırabilmesi için limanlarını verimli bir şekilde kullanması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Türkiye'nin konteyner limanlarının dünyanın birçok limanı ile bağlantısı olmasına rağmen bu bağlantılar çoğunlukla besleme gemilerle yürütülmektedir Türkiye'nin yükleri bölgedeki dünya limanlarından aktarma yoluyla yurda girmektedir. Bir başka deyişle yüksek ölçekli konteyner gemileri Türk limanlarını ana limanlar olarak kullanmamaktadırlar, bu hal Türkiye'nin dış ticaretini olumsuz yönde etkilemekte süre kaybına ve ulaşım maliyetlerinin artmasına yol açmaktadır. Türkiye'nin yük hacminin yurt içindeki dağılımına baktığımızda konteyner taşımacılığının arttığı ama bu gelişmelerin genel olarak Marmara denizi eksenli

olduğu görülmüştür. Türkiye'nin Akdeniz kıyılarında gerçekleşen konteyner trafiğinin büyük bir kısmının gerçekleştiğı Mersin limanı, Türkiye'nin büyüme oranıyla uyumlu büyüme göstermektedir. Günümüz kesitinde Türkiye'nin Doğu Akdeniz Bölgesi'ndeki yük trafiğı ve aktarma trafiğinden henüz yeterli pay aldığı söylenemez. Gerçek şu ki Mersin limanı Akdeniz Bölgesi'ndeki küresel ve önemli bir liman olmak için Türkiye'nin en elverişli ve şartları en uygun limanıdır. Buna rağmen Mersin limanı, İskenderun Limanları kapasitelerini tam doldurmamışlardır. 2006 yılından beri özelleştirme sürecinin devam etmesi devrin gerçekleşmesinin gecikmesi de Mersin limanı için ayrıca sorun olmuştur. (Keskin, 2012). Ancak bugün için Mersin limanı'nın bu durumdan çıkmaya başladığı, uluslararası liman işletmecisi firmanın (PSA) gayretleriyle, yeni alt yapı ve teknoloji yatırımlarıyla hızla işlem hacmini artırdığı söylenebilir.

Bu çalışma 2010- 2021 periyodunda Doğu Akdeniz Limanlarını analiz ederek, çıkarımlar sunduğundan özgün bir nitelik taşımaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. TAŞIMACILIK, DENİZ TAŞIMACILIĞI VE LİMANLARLA İLGİLİ KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. Taşımacılık Çerçevesi

Taşımacılık; en dar anlamda herhangi bir materyalin en az iki farklı nokta arasında hareket ettirilmesi olarak tanımlanabilir (Ay ve Erel, 2007: 384). Dolayısıyla taşımacılık lojistik süreçlerin hareket boyutunu simgelemektedir.

Bu çerçevede değerlendirildiği zaman, taşımacılık faaliyetinden bahsedilebilmesi için mutlaka bir hareketin de tanımlanması gerekmektedir. Bu hareketin nedeni lojistik süreçlerdeki aktörlerin ve fonksiyonların birbirinden farklı noktalarda konumlanmış olmasıdır. Dolayısıyla taşımacılık faaliyeti tedarik zincirleri ve lojistik faaliyetler açısından lokasyon problemini çözmek amacıyla kullanılan bir enstrümandır. Daha geniş bir perspektifte taşımacılık tanımlanmak istediğinde bakış açısının lojistik süreçlere odaklanması gerekmektedir. Lojistik faaliyetler perspektif olarak, sistematik ve organize faaliyetler bütünü olduğundan kendisinin bir parçası olarak taşıma faaliyetlerinden de bu kriterlere uyum beklemektedir. Dolayısıyla geniş bir perspektifte taşımacılığın tanımlanabilmesi için taşıma faaliyetinin sistematik, organize ve koordine bir niteliğe sahip olması gerekmektedir (Görçün:2009: 4).

Bugün, liberal ekonomi ve küreselleşmenin etkisiyle, rekabetçi faktörler hızlı bir dönüşüm geçirmiş ve ticarete önemli bir yer edinmiştir. Bunun sonucunda bu tür artırılmış ticaret etkileşimleri taşımacılığı daha da önemli hale getirmiştir. Bu nedenlerden dolayı ulaşım, karayolu, denizyolu, demiryolu, boru hattı ve havayolu gibi çeşitli yöntemlere bölünmüştür. Bu özelliklere dayanarak, taşıma işlevleri aşağıdaki gibi gösterilebilir (Trivedi, 2010: 1-2).

- Pazar talebinde bir artış sağlar, emek ve hareketliliği yönlendirir ve rekabete sevkeder.
- Daha pürüzsüz bir ürün sirkülasyonu sağlar.
- İstikrarlı endüstriyel büyümeye etki eder.

- Fiyat istikrarını sağlar.
- Mekânsal ve zamansal faydalar getirir.

Çeşitli taşıma şekilleri vardır. Bu taşıma çeşitlerini ve her bir çeşidin ilgili yönlerini şu şekilde tanımlayabiliriz (Trivedi, 2010: 4-6).

Karayolu Taşımacılığı: Bu tür, karayolu üzerinde yolcu ve yük taşınması anlamına gelir. Bu türde, bireyler ve yük doğrudan varış yerine götürülür. Kamyon, kamyonet ve otobüs gibi yüksek kapasiteli araçlar kullanılır ve maliyetleri diğer araçlara göre daha düşüktür. Bu tür, yüksek ölçekli ve uzun mesafe taşımacılığı yapılabilsede tercih edilmemektedir. Bu taşıma türü hava koşullarından büyük ölçüde etkilenir. (Saygılı, M. S. ve Erdal, M. (2008).

Demiryolu Taşımacılığı: Bu tür, tren ve diğer benzer araçlarda demiryolu ile yüksek ürün hacimlerini taşımak için kullanılır. Yüksek taşıma kapasitesi bu türün bir avantajıdır. Fakat, altyapı maliyeti yüksektir. Bu yüksek maliyetler nedeniyle, bu ulaşım türü öncelikle devlet tarafından üstlenilmektedir. Buna ek olarak, demiryollarının sabit yolları çok varışlı ulaşım esnekliğini engeller. (Uçar, A. (2007).

Suyolu taşımacılığı: Göller, denizler ve nehirler üzerinden yapılan ulaşım şeklidir. Suyolu ile taşınan eşyalar genellikle ağır ürünlerdir. Denizyolu taşımacılığının maliyeti oldukça düşüktür, yalnız ulaşım süreci oldukça uzundur. Ayrıca, altyapı maliyeti oldukça yüksektir. Suyolu taşımacılığında bir diğer önemli faktör limanlar ve bunların mevcut kapasiteleridir. Kapasite bir limanın trafiğini belirler. (Keskin, T. (2012).

Havayolu taşımacılığı: Uçak, helikopter, drone, zeplin, balon vb. hava araçlarıyla yapılan taşımalarından oluşur. Havayolu ile yüksek hacimli taşımacılık mümkün değildir. Bu nedenle, bu tür yüksek değerli eşyaların taşınması için tercih edilir. Altyapı ve işletme maliyetleri oldukça yüksektir. Bu tür uzun mesafe rotaları için önerilir. (Öztürk, G. (2016).

Boruyolu taşımacılığı: Bu tür petrol, gaz ve doğal gazın boru hatları üzerinden taşınması için kullanılır. Altyapı maliyeti oldukça yüksektir. Öte yandan, taşıma kapasitesi oldukça yüksektir. (Güvenç, Ş. (2012).

Tablo1’de her taşıma türünün güçlü ve zayıf yanları gösterilmiştir.

Tablo 1. Taşıma Türlerinin Güçlü Ve Zayıf Yönleri

Taşıma Türü	Maliyet	Taşıma Hızı	Hizmet verilen varış yeri sayısı	Farklı ürünleri taşıma kabiliyeti	Planlanan gönderilerin sıklığı	Zamanlanmış işlemlerin güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Yüksek	Çok Yüksek	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Suyolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Yüksek	Yüksek	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: <https://www.slideshare.net/cafersalcan/nakliye-modlari> (E.T: 27.04.2022).

Tablo 1.'de de görüldüğü gibi Suyolu taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığı maliyet olarak düşük ve taşıma hızı anlamında ise yavaştır ama farklı ürünleri gönderme özellikleri yüksektir. Karayolu taşımacılığı ise hem yüksek maliyetli hem de hızlı bir yöntemdir. Boruyolu taşımacılığı ise altyapı oluştuktan sonra düşük maliyetli ve yavaş bir taşıma şeklidir ayrıca taşınanlar çok sınırlıdır. En hızlı taşıma yöntemi havayoludur fakat çevreye en fazla zararı veren ve maliyeti yüksek olanda havayolu taşımacılığıdır.

1.1.1. Uluslararası Taşımacılık Türleri

“Uluslararası ticarette taşımacılık altı farklı şekilde gerçekleşmektedir. Bunlar;

- Karayolu taşımacılığı,
- Havayolu taşımacılığı,
- Demiryolu taşımacılığı,
- Nehir/Suyolu taşımacılığı,

Boruyolu taşımacılığıdır.

Bu araçların ekonomik kalkınmadaki önceliği her zaman tartışmalıdır. Bu önceliklere yanıt olarak, ülkeler bu ulaşım sistemlerinin güçlü ve zayıf yanlarını değerlendirmekte ve yatırımlarına göre kararlar almaktadırlar. Bu nedenle, ulaştırma hizmetlerinin avantaj ve dezavantajlarını değerlendirmek için ulaştırma sisteminin verimliliğini belirleyen faktörleri bilmek faydalıdır. Bu faktörlerden başlıcaları aşağıdaki gibi sıralanabilir” (Saatçioğlu, 2016:26)

- Maliyet,
- Ulaşım ağı uygunluğu,
- Ulaşım aracının kitle taşımacılığına uygunluğu,
- Güvenlik konfor ve rahatlık,
- Taşıma hizmetinin sürekliliği,
- Enerji sarfiyatı,
- Çevreye verdiği zararlar,
- Operasyonel kolaylıklar
- Entegrasyona uyumluluğu vb. dir.

1.1.1.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

Karayolları 2019 verlerine göre %16 ile denizyolu taşımacılığından sonra kullanılan, yük taşınan ve ulaşım bakımından en çok tercih edilmekte olan taşımacılık şeklidir. Bütün ulaşım şekilleriyle kıyaslandığında, her çeşit arazi şekline uyum sağlama yeteneği hem gönderene hem de alıcıya kolay erişim ve düşük maliyet açısından diğer ulaşım şekillerine göre daha avantajlıdır. Karayolu taşımacılığının bazı güvenlik dezavantajları bulunmaktadır, fakat kapıdan kapıya nakliye ve ekspres teslimat nedeniyle diğer nakliye şekillerinden daha çok tercih edilir(Güvenç, 2012: 11). Her ne kadar bu taşıma şekli kısa mesafe ve hafif yük için avantajlı bir taşıma sistemi olsa da, uzun mesafelerde ve büyük yük taşımacılığında demiryolu taşımacılığı ile değiştirilmektedir. Ayrıca, kısa mesafeli sadece küçük miktardaki nakliye sistemleri hava taşımacılığı ile rekabet eder. (Öztürk, 2016: 27).

1.1.1.2. Uluslararası Havayolu Taşımacılığı

Hava taşımacılığı, en hızlı ve birçok yere ulaşma gücüne sahip taşıma şeklidir. Geniş ve kapsamlı taşıma ağı kesinlikle tercih sebebidir. Bu nedenle talebi olumlu yönde etkiler ve diğer taşıma sistemlerinden daha güvenlidir. Yüksek maliyetli bir taşıma şekli olup her zaman için yükten çok yolcu taşınmaktadır. Genelde uzun mesafeli yük taşımacılığının yakıt ve işletme maliyetleri açısından bazı olumsuzlukları bulunmaktadır. (Saatçioğlu, 2016: 27).

Son yıllarda uluslararası ticaretteki gelişmeler ve sermaye yapısındaki değişiklikler hava taşımacılık sisteminin önemini artırmıştır. Bu durum birçok ülkenin havayolu endüstrisindeki altyapı yatırımlarına yönelmesine, özel havayolu sayısının artışına ve bu havayolu ile alakalı standartların yükseltilmesi çabalarının hızlanmasına sebep olmuştur. Bu taşıma sisteminin hizmet anlayışı için sıfır tercihe sahip olup, pazarlanabilir ürünlerin taşınmasını daha avantajlı duruma getirir. Bu ulaşım sisteminin olumsuzlukları yüksek ulaşım maliyeti, havaalanlarının her yerde yetersizliği ve genelde mevcut havaalanlarının şehirlerden uzak olmasıdır.

1.1.1.3. Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı

Uluslararası demiryolu taşımacılığı uzun mesafeli ve yüksek tonajlı yüklerin taşınmasında en uygun olan yol demiryolu taşımacılığıdır ama ilk inşaat maliyeti yüksektir ve genel işletme maliyetleri diğer taşıma modlarından çok daha düşüktür. Yüksek üretim ve tüketim yapan merkezlerin arasındaki ulaşımın sağlanmasında önemli rol oynayan bu taşıma sistemi kapıdan kapıya ulaşımında bazı olumsuzluklara sahiptir. Demiryolu taşımacılığının olumlu yönlerinden bahsetmek istersek karayolları tıkanığında çevre kirliliğinin azaltılması istendiğinde düşük maliyet ve uluslararası kaynaklarda karayollarından daha hareketli zamanlara rastlanabilir ancak bilinmelidir ki en önemli olumsuzluklarından biri her yükün taşınmaması ve pahalı olduğu için taşıma işleminin diğer taşıma yöntemlerinden daha yüksek olmasıdır. Demiryolu taşımacılığı kıyı taşımacılığına ulaşabilmek için çok önemlidir. Limanlarla bağlantılı demiryolları uluslararası ticarete önemli bir yer tutmakta hatta gelişmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır fakat yüklere tüketicilerden daha çok önem verildiği ve aynı zamanda liman veya limandan iç mekana geçmektedir. Tarihsel anlamda geniş bir su yolu taşımacılığı hattının varlığı uzun seneler boyunca bu hat üzerinde uzatılma ve tadil edilmeyi mümkün kılmıştır. (Birdoğan, 2004: 49). Hamburg-Le Havre aralığındaki bu doğal altyapı, hinterlandında sanayi alanları bulunan Paris, Lille, Liege, Ruhr Bölgesi, Köln, Frankfurt, Mannheim, Stuttgart, Nancy, Strasbourg ve Basel gibi önemli limanları birbirine bağlar. Bunun dışında Main-Tuna Kanalı ile Avusturya ve Doğu Avrupa'da endüstriyel alanlara ulaşılabilir. Daha küçük mesafeli su yolları bir besleme ağı ile ana hatları tamamlarlar. Kuzey Avrupa'da bazı önemli limanların rekabet gücünde iç su yolu taşımasının önemi göz ardı edilemez.

1.1.1.4. Uluslararası Suyolu ve Denizyolu Taşımacılığı

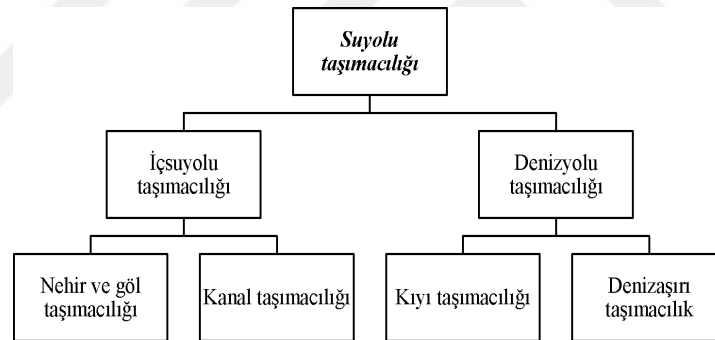
Su taşımacılığının bölünebileceği iki ana kategori aşağıdaki gibidir: İç Sular ve Deniz Taşımacılığı. Tarih öncesi zamanlardan beri hem erkekleri hem de malları taşımak için su taşımacılığı kullanılmıştır. Su taşımacılığı muhtemelen hayvanların kullanılmasından önce gelişmiştir, çünkü su yolu karadaki yoğun ormanların hareketini engellediği yerlerde kolay bir seyahat aracı oluşturmuştur. Rüzgâr gücü, tekneler veya başka bir ortam kullanılarak kullanıldığında, su taşımacılığının kapsamı ve önemi artmıştır. İlk başta, tekneler küçüktü ve çoğunlukla iç sulara ve korunaklı kıyı bölgelerine kapatılmıştı. Yelkenli gemilerinin boyutundaki ve karmaşıklığındaki kademeli artış, ticaretin kurulmasını sağlamıştır. Fonistler, Mısırlılar, Yunanlılar ve Romalılar ile Araplar ve Hintliler geniş ticaret bağlantılarına sahipti. Buhar kullanımı, uzun mesafelerde daha büyük malları taşımak için su taşımacılığına yeni bir boyut, daha fazla güç ve hız kazandırdı. Dizel ve diğer enerji türlerinin kullanılması su taşımacılığının tüm senaryosunu değiştirmiştir ve bugün dünya ticaretinin çoğu su kaynaklı olmaktadır. Suyolu taşımacılığının en büyük iki avantajı, okyanusları, nehirleri, denizleri kullanması ve özel raylara ihtiyaç duymaması ve büyük ve hacimli yükler için en ucuz ulaşım şekli olmasıdır. Kaynak: Bozkurt. C, Pelit. İ ve Irmak. E (2018).

Uluslararası denizyolu taşımacılığı; Denizyolu taşımacılık şekli dünyanın dörtte üçünün su oluşundan dolayı ülkeler ve yerleşim birimleri arasındaki ilişkilerin ticaretin gereksinimlerin ortaya çıkardığı ve gelişmeye zorladığı bir taşıma modudur. Tarih boyunca en çok kullanılan taşıma modlarından biri olmuştur ve her zaman gelişme göstermiştir hatta gelişmek zorunda kalmıştır. İnsanlık tarihinde ilk taşıma modu hayvanlarla küçük mallar üzerinde daha kısa mesafelere gerçekleşmiştir. Denizyolu taşımacılığı ucuz ve büyük ölçekli bir taşıma sistemidir. Ölçeğe bağlı olarak tüketicilere düşük maliyet ve düşük kargo masrafı sunmaktadır. Günümüzde karayolu ve havayolu taşımacılığı insanların yolculuk yapması anlamında en çok kullanılan sistemdir. (Saatçioğlu, 2016: 28) Denizyolu ile yolculuk çok fazla tercih edilmemektedir. Denizyolu taşımacılığı ülkeler arasındaki siyasi tartışmalardan etkilenmez ve hatta özel kargoların taşınmasında önemli bir yer tutar ve tek ulaşım tercihidir. Tam anlamıyla denizyolu taşımacılığının olumsuz yönlerinden bahsederek tüketicinin kapıdan kapıya beklentisini karşılamaz ayrıca altyapı yatırımının yüksek maliyetli oluşu Liman problemleri ve ulaşım faaliyetleri için hava koşullarının her zaman aynı şekilde olmamasıdır.

Denizyolu taşımacılık şekillerinden en önemlisi olarak karşımıza çıkarken bu taşıma sistemi denizyolu taşımacılığı ve iç su yolu taşımacılığı olarak ikiye ayrılır. Su üzerinde yüzen araçlar ile yapılan malların ve insanların zamana ve mekana bağlantılı bir şekilde yer değiştirmesi olayıdır.

Uluslararası nehir su yolu taşımacılığı; Bu taşımacılık şeklinde akarsuların varlığı, göller, kanallar ve yeraltı suları önemlidir ayrıca bilinmelidir ki bu kaynaklar (su yolları) bazen ülke sınırları içerisinde bazen de birden çok ülkenin sınırlarından geçmektedir. Birden fazla ülkenin sınırından geçen su yolları uluslararası su yolu olarak tanımlanır bu sularda taşımaya uluslararası su yolu taşımacılığı denir. Zamana bağlı kuralları olmayan anlaşma yapılmadıkça bu sularda genel olarak serbest su kuralları geçerlidir. (<https://www.berkbayraktar.com.tr/>).

Suyolu Taşımacılığının Tanımı



Trivedi, S. M. (2010).

Su taşımacılığı aşağıdaki iki kategoriye ayrılabilir. Bunlar; İç su yolları ve Denizyolu taşımacılığı. (<https://tr.triangleinnovationhub.com/>).

Denizyolu taşımacılığı çeşitli türlerde kategorize edilmekte ve tartışılmaktadır. Bu türlerden biri uzak deniz taşımacılığıdır. Bu tür ayrıca iki farklı alt türe ayrılmıştır. Bunlar düzenli ve düzenli olmayan ulaşım hizmetleridir.

Literatürde düzenli taşıma tipik olarak liner servisi olarak adlandırılmaktadır. Liner servisinde, ulaşım için belirli ticaret yolları vardır. Bu nedenle, bu hizmette sefer başlamadan önce süre, kalkış saati, varış saati ve tarihi ve diğer benzer parametreler belirlenir (Wang ve

Meng, 2012: 701). Liner hizmetinde “konferans” kavramı önemlidir. Liner konferansı, iki veya daha fazla deniz taşımacılığı şirketi arasında belirli bir ticaret rotasında tekdüze oranlarda hizmet sağlama anlaşmasını ifade eder (Haramlambides, 2004: 3). Bu nedenle, bu uygulama rekabeti ortadan kaldırır. Yapısal olarak, liner hizmeti rekabetçi faktörlerin eksikliğinden muzdariptir. Bu dezavantaj, pazara nüfuz etme veya piyasadan ayrılma sürecini büyük ölçüde karmaşıktırmaktadır (Kutoğlu, 2007: 12-13).

Deniz taşımacılığının diğer bir şekli de düzenli olmayan taşımacılıktır. Buna tramp denir. Tramp hizmetinde önceden tanımlanmış bir kriter veya tarife yoktur (Trivedi, 2010: 6). Bu hizmet formu, gemi operatörleri arasındaki rekabete yol açar ve onları artırır. Ayrıca, taşıma maliyetleri arz-talep dengesine dayanmaktadır (Clarkson, 2004: 3).

Deniz taşımacılığı da gemi tipi açısından ele alınabilir. Gemi nehirlerde, göllerde, denizlerde ve okyanuslarda yüzebilen ve çok çeşitli eşyaları, nesneleri ve insanları taşıyabilecek bir araçtır. Buna göre, gemileri su kütleleri üzerinde seyahat etmek için üretilmiş araçlar olarak tanımlamak mümkündür (Günay, 2002: 2).

Farklı gemi türleri vardır. Gemilerin sınıflandırılmasında kullanılan yasal faktörler yük tipi, taşıma kapasitesi ve diğer benzer faktörlerdir. Yasal açıdan, gemilerin kullanım amacını ele almak çok önemlidir. Bu bağlamda, gemiler ticari ve ticari olmayan gemiler olarak sınıflandırılabilir. Yasal açıdan, gemiler ayrıca yük tipine göre aşağıdaki gibi kategorize edilebilir (Erol, 2013: 13).

Ticari Gemiler: Yolcu gemileri (tren gemileri, yolcu gemileri, Ro-Ro, araba gemileri), yük gemileri (dökme yük gemileri, tankerler, kuru yük gemileri, genel yük gemileri; genel yük gemileri, konteynerler), balıkçı gemileri (balık işleme gemileri, güverte balıkçı tekneleri, balık taşıyan gemiler), yardımcı gemiler (kurtarma gemileri, kablo gemileri, fener gemileri, römorkörler)

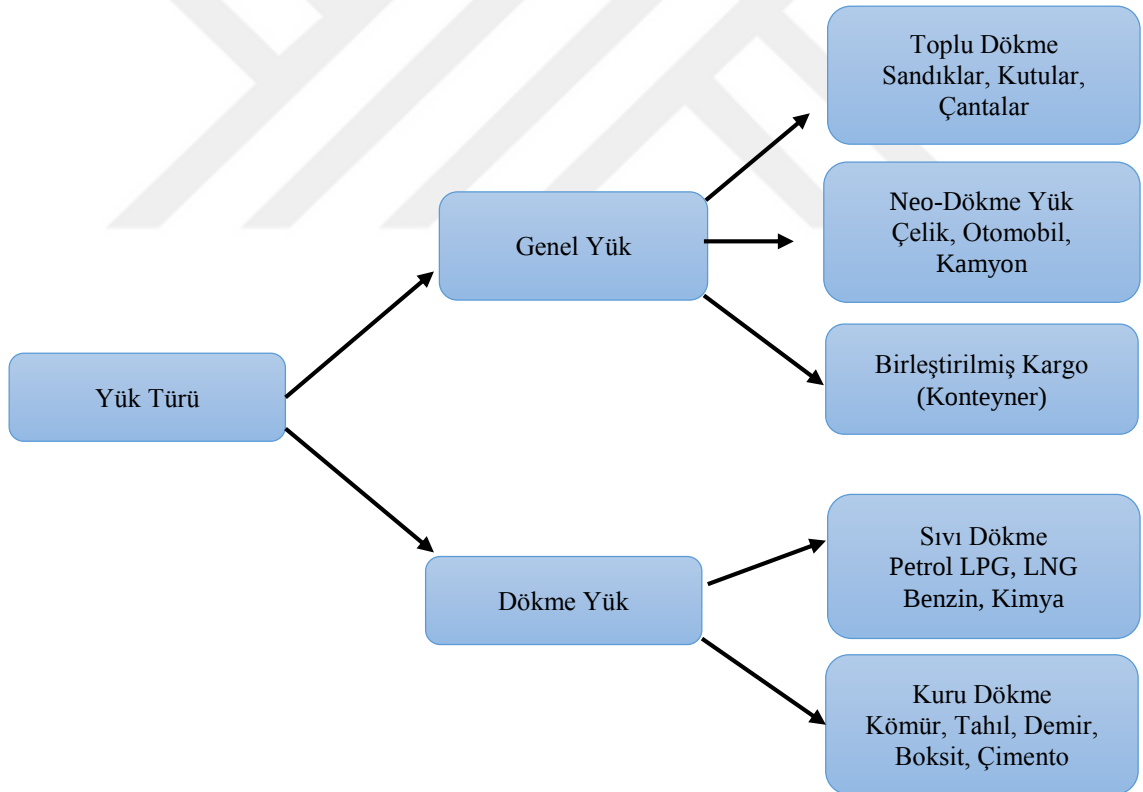
Ticari Olmayan Gemiler: Bunlar eğlence ve eğitim amaçlı kullanılan gemiler, savaş gemileri ve kamu hizmeti gemileridir.

Uluslararası ticaret, deniz taşımacılığını şekillendiren bir faktördür. Uluslararası ticarete, gemiler, gemi sahibininkinden farklı bir ülkenin gemi siciline kaydolarak ticaret yapabilirler. Bu uygulama "Kolaylık Bayrağı" olarak bilinir. Kolaylık Bayrağı uygulamaları

belirli nedenlerle gerçekleştirilir. Bunlar aşağıdaki gibidir (Rodrigue vd., 2006: 106).

- Kolaylık Bayrağı'ndan faydalanan ülkeler arasında bürokratik prosedürlerin düzenlenmesi,
- Deniz taşımacılığına dinamik ve en düşük maliyetle finansman sağlamak,
- Farklı ülkelere düşük maliyetli sevkiyat yapmak,
- Gümrük işlemleri, vergiler ve diğer yasal işlemlerden kaynaklanan maliyetleri en aza indirmek,
- Gemi dışındaki eşyaların üçüncü şahıslara verilen zararlardan kaynaklanan tazminatlara karşı güvence altına alınması.

Deniz taşımacılığı ayrıca navlun (yük) türüne göre sınıflandırılabilir. Deniz taşımacılığında spesifik yükler için kullanılan gemi tipleri Şekil 1'de gösterilmektedir.



Şekil 1. Gemilerin yük türüne göre sınıflandırılması

(Marine Cargo, <http://www.shippopedia.com/marine-cargo/>).

1.1.1.5. Uluslararası Boruyolu Taşımacılığı

Boruyolu taşımacılığı ilk olarak 19. Yüzyılın sonlarında kısa mesafe ve küçük çapta doğalgaz ve petrol taşımacılığı için başlatılan bir sistemdir. Günümüzde teknolojinin gelişmesi ve ürünlere olan isteğin artması çok daha fazla ürünün çok daha uzun mesafelere taşınmasını mümkün kılmıştır. İlk gönderinin çok pahalı olduğu bu taşıma türünde sonraki nakliye maliyeti çok düşük olur. Boru yolu taşımacılığında en önemli avantaj büyük yüklerin taşınması ve düşük maliyetlerdir ayrıca sıvı taşımacılığının hava ve yol koşullarından etkilenmemesi önem taşımaktadır. Bu açıdan çok güvenli bir taşıma yoludur, olumsuz yönlerinden bahsedersek sadece belirli ürünlerin taşınması ve bu taşıma sisteminin hazırlanmasının yüksek maliyetidir. (<https://www.bunkerist.com/>).

1.2. Denizyolu Taşımacılığı Çerçevesi

1.2.1. Taşımacılık Modeli Açısından Denizyolu Taşımacılığı

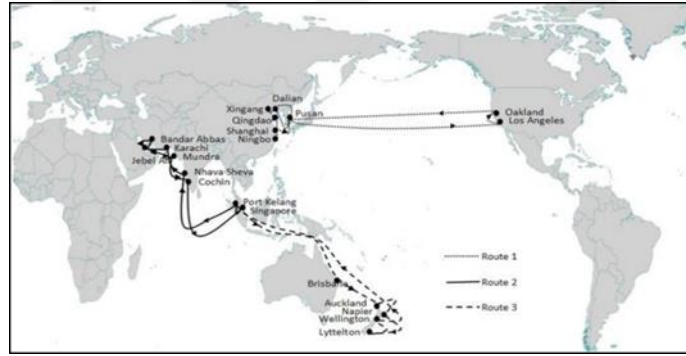
Deniz yolu taşımacılığı genel bir çerçevede incelendiğinde model ve sefer türlerine göre iki grupta ele alınabilir. Kaynak: İpekçi. E (2016)

- Düzensiz (Tramp) Taşımacılık
- Düzenli (Liner) Taşımacılık

Düzensiz (Tramp) Taşımacılık; Bu taşıma şeklinde önemli olan yükün varlığıdır. Çünkü gemiler dünya genelinde nerede yük varsa oraya giderek yükün taşınması işlemini gerçekleştirmektedirler. Tramp taşımacılık genel anlamda yeraltı madenleri ham petrol kereste kömür gibi taşınırken geminin tamamını ya da büyük bir kısmını dolduran maddelerin tek seferde taşınması için kullanılan bir taşıma yöntemidir. Taşımanın gerçekleşmesi yükün varlığına bağlıdır. Bu taşıma modelinde belirli bir navlundan bahsetmek çok zordur. Bu sebeple gemi sahipleri yük olma ihtimalinin daha çok olduğu limanlara yönelirler ve yükler ağırlığına göre sınıflandırılır. Kömür,Hububat,Maden Cevherleri,Şeker,Gübre gibi yüklerin taşınmasında ve özellikle mevsimsel yükler söz konusu olduğunda Tramp taşımacılık tercihi ön plana çıkmaktadır. Bu taşıma türünün en önemli özelliklerinden biri gemiler dolmadan sefere çıkmazlar. Kaynak: Erol.S Adem.D (2016).

- Küresel rekabet vardır,
- Tam rekabet piyasası şartları hüküm sürer,
- Direk müşteriye bağlı olup gereksinime göre ayrı taşıma imkanı sağlayabilir,
- Pazarda dalgalı ve tahmin edilemeyen bir talep bulunmaktadır,
- Pazara giriş-çıkış basittir,
- Maliyetler, taşımacılıkta etkindir.

Düzenli (Liner) Taşımacılık; Bu taşımacılık şekli Tramp taşımacılığın aksine yükün değil hizmetin ön planda olduğu bir taşımacılık şeklidir. Liner taşımacılıkta her şey planlı ve önceden belirlenmiş durumdadır, önemli olan gemilerin kalkış varış zamanlarının ve aktarma limanlarının önceden belirli olmasıdır. Gemiler belirlenen limanlara yine belirlenen tarihlerde uğrayarak yükleme ve boşaltma işlemlerini gerçekleştirirler. Bu taşımacılık şeklinde yük genel olarak heterojendir. Taşınan mallar parça yük olarak tanımlanır ambalajlı şekilde ya da adet esasına göre gemilere yüklenir. Liner taşımacılık türünde gemilerin dolup dolmaması önemli değildir. Konteyner ve Ro-Ro taşımacılık modelleri liner taşımacılık şeklinin en güzel örnekleridir. Kaynak: Erol.S Adem.D (2016).



Şekil 2. Bazı Liner Taşımacılık Rotaları

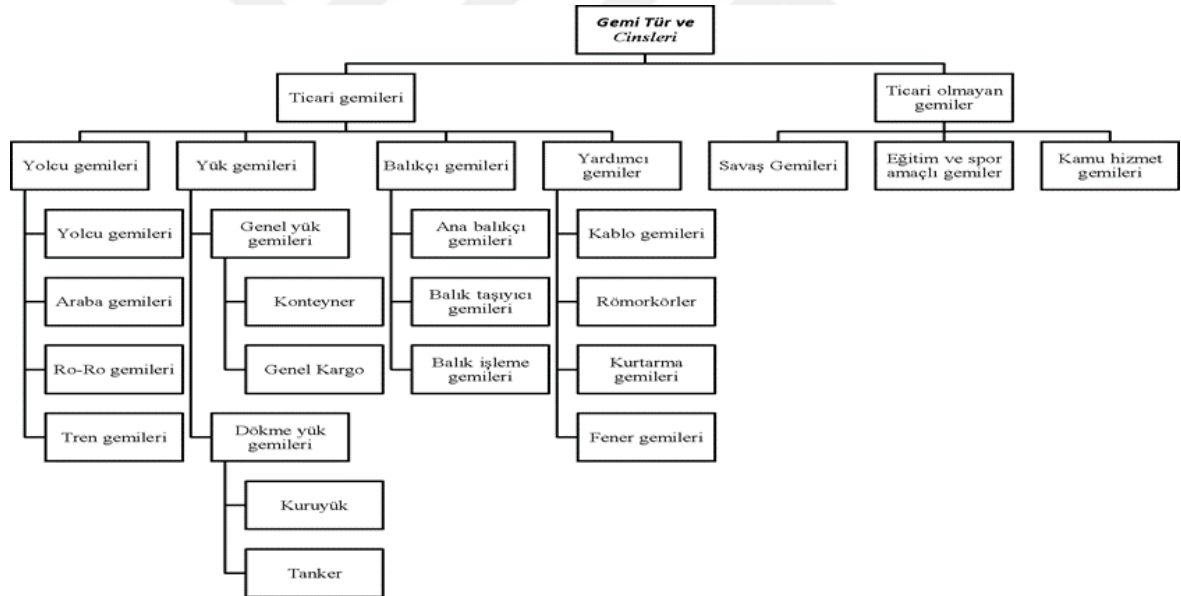
Kaynak: (<https://acikerisim.toros.edu.tr/>).

- Plan ve devamlılık vardır,
- Eksik rekabet vardır,
- Talebin gemi seferleri üzerindeki etkisi çok düşüktür,
- Piyasaya giriş-çıkış zordur,
- Fiyatı düzenli olup sık değişmez,

- Maliyetler, taşımacılık kararlarında etkili değildir.

1.2.2. Gemi Tipi Açısından Denizyolu Taşımacılığı

Gemiler Dünya deniz ticaretindeki artış nedeniyle önemli gerekliliklerden biri haline gelmiştir. Bir geminin nehir ve deniz aracının dışında malları ve insanları taşıyabilen bir iç araç olduğu unutulmamalıdır. (Doğanay, 2004: 2470) Diğer bir tanımla bir gemi, bir gerekliliği yerine getiren ve üretilen hareketli bir deniz aracı olarak tanımlanabilir. Gemiler yük kapasitelerine ve inşasında tercih edilen malzemelere ve kanunlara bağlılık noktasında farklılık gösterebilirler ve bu şekilde sınıflandırılabilirler. Kanuni olarak gemilerin birbirinden ayrılması için en önemli kriter geminin uygun kullanılmasıdır. Bu sebeple gemiler ticari ve ticari olmayan amaçlar doğrultusunda kullanılabilir. Bunun dışında gemilerin üretimi taşıma kapasitelerine göre yapılır ve genel anlamda taşıma kapasitelerine göre birbirlerinden ayrılırlar. Yasal anlamda taşıdığı yüke göre gemiler farklılık gösterirler.



Şekil 3. Hukuki ve Taşıdığı Yüke Göre Gemi Tür ve Tipleri
Kaynak: (Doğanay, 2004: 2470).

Şekil 16'da görüldüğü gibi yasal açıdan yapılan ayırma göre gemiler, ticari özelliği olan ve ticari olmayan gemiler şeklinde ikiye ayrılırlar. Ticari gemiler Deniz sayesinde para kazanmayı amaçlarken ticari olmayan gemiler denizde ticari kar elde etmek isteğinde değildirler ve buna göre üretilmişlerdir. Bu gemiler ticari amaçla faaliyet göstermezler savaş ve yardımcı gemiler kamu hizmet gemileri ve eğlence gemileri olmak üzere üçe ayrılırlar.

Ticari özellikteki gemiler taşıdıkları yüklere ve taşıma imkanlarına göre adlandırılmaktadırlar. Bu noktada aşağıda Tablo 2.'de ilk öncelik dünya ticaret gemi filosunun, gemi cinsi ve bayrak devletlerine göre dağılıma biçimine verilmiştir.

Tablo 2. Dünya Ticaret Filosunun 2020 yılında Gemi Türü Ve Bayrak Devletine Göre Dağılımı

Dünya Deniz Ticaret Filosu										(1000 GT ve Üzeri)					
Dünya Sıralaması (DWT)		Ulusal Bayrak				Yabancı Bayrak				Kontrol Edilen Toplam Filo				2019-2018 DWT	YABANCI BAYRAK DWT
2019 YILI SORUNU	Ülkeler	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Ort. Yaş	DEĞİŞİMİ	ORANI
					(Yıl)				(Yıl)				(Yıl)	(%)	(%)
1	Yunanistan	688	65.545	50	15,1	4.238	329.049	2.036	11,5	4.926	394.593	2.086	12,0	3,7	83,4
2	Çin	3.832	95.314	954	12,3	2.856	201.039	3.074	12,0	6.688	296.353	4.028	12,2	6,5	67,8
3	Japonya	852	37.139	238	12,0	3.332	212.571	1.853	8,2	4.184	249.710	2.090	9,0	2,3	85,1
4	Almanya	177	8.227	600	16,5	2.449	80.871	3.578	12,5	2.626	89.098	4.178	12,8	-6,7	90,8
5	G .Kore	722	13.865	145	18,0	908	71.490	422	11,5	1.630	85.354	567	14,4	6,9	83,8
6	Norveç	587	17.582	58	15,3	1.125	58.460	485	14,1	1.712	76.042	543	14,5	1,3	76,9
7	Singapur	738	29.239	325	9,7	829	35.966	550	14,1	1.567	65.204	875	12,0	18,4	55,2
8	Amerika	206	5.832	92	22,7	971	53.491	204	14,3	1.177	59.323	296	15,8	-0,5	90,2
9	Tayvan	130	6.559	175	15,6	815	44.763	833	12,7	945	51.322	1.008	13,1	-0,6	87,2
10	İtalya	417	10.364	72	187,0	686	39.795	1.563	11,5	1.103	50.159	1.635	14,2	4,2	79,3
11	Danimarka	361	20.410	1.412	14,6	521	24.766	1.148	12,0	882	45.176	2.561	13,1	-1,3	54,8
12	Hong Kong	416	22.830	27	9,5	561	16.955	42	19,4	977	39.784	68	15,2	5,5	42,6
13	İngiltere	185	6.106	115	130	604	31.889	839	12,1	789	37.995	954	12,3	18,6	83,9
14	Kanada	132	1.688	10	24,1	386	29.904	920	11,1	518	31.593	930	14,4	0,1	94,7
15	Türkiye	410	6.194	84	22,1	1.074	23.157	242	19,4	1.484	29.352	325	20,1	1,9	78,9
16	Belçika	90	10.044	18	10,8	159	18.411	62	9,8	249	28.455	80	10,2	1,2	64,7
17	Hindistan	629	15.573	19	14,6	167	11.162	4	13,7	796	26.735	23	14,4	8,7	41,8
18	Rusya	1.148	7.749	97	29,2	336	15.422	39	20,1	1.484	23.171	136	27,1	2,3	66,6
19	Endonezya	1.956	20.051	212	23,3	74	1.582	18	19,4	2.030	21.633	230	23,1	4,1	7,3
20	İran	208	18.173	103	18,7	4	12	-	33,8	212	18.185	103	19,0	3,8	0,1
21	B.A.E.	49	277	6	15,0	545	17.603	135	20,2	594	17.879	141	19,8	24,6	98,5
22	Suudi Arabistan	111	13.270	8	15,6	39	3.994		19,1	150	17.264	8	16,5	-3,6	23,1
23	Fransa	118	3.528	242	13,8	203	12.698	940	10,9	321	16.226	1.181	12,0	1,5	78,3
24	Bermuda	1	13	-	11,3	90	14.502	40	7,7	91	14.515	40	7,8	23,0	99,9
25	Malezya	198	6.380	23	18,2	132	8.114	1	15,3	330	14.494	25	17,0	3,3	56,0
26	Hollanda	566	4.704	201	12,8	330	7.075	75	14,0	896	11.779	276	13,3	1,8	60,1
27	VietNam	828	7.662	40	133;	130	2.072	4	19,6	958	9.734	44	14,2	5,5	21,3
28	İsviçre	27	1.146	3	8,2	195	8.026	5	11,3	222	9.172	9	10,9	5,7	87,5

29	Tayland	311	5.614	30	25,7	76	2.964	31	16,1	387	8.578	61	23,8	13,9	34,6
30	Umman	5	6	-	12,8	51	8.069	1	9,2	56	8.075	1	9,5	2,5	99,9
TOPLAM 30 ÜLKE		16.098	461.084	5.360	16,5	23.886	1.385.869	19.144	12,6	39.984	1.846.954	24.504	14,2	4,4	75,0
DİĞER		2.311	33.750	221	23,6	2.609	75.285	351	208	4.920	109.035	572	22,1	3,6	69,0
ALT TOPLAM		18.409	494.835	5.581	17,4	26.495	1.461.155	19.495	13,4	44.904	1.955.989	25.076	15,0	4,4	74,7
BİLİNMEYEN										470	5.607	139	25,4	-4,2	
TOPLAM DÜNYA FİLOSU										45.374	1.961.597	25.215	15,1	4,3	

Kaynak: (ISL, 1 Ocak 2020).

Tablo 2’de Görüldüğü gibi Çin devleti birçok açıdan ilk sıralarda yer almaktadır. Gemi sayısı olarak tonaj miktarı olarak ve özellikle yapılan ithalat açısından ilk sıradadır. Çin devletini Endonezya ve Rusya takip etmektedir. Ülkemiz ise orta sıralarda yer almaktadır.

Deniz taşımacılığı ise uluslararası bir ulaşım şeklidir. Yukarıdaki özelliklerde gemilerin sahip olduğu bayraklarda görülmektedir. Örneğin, gemi sahipleri gemilerini kendi ülkelerinin bayrağı yerine başka bir ülkenin bayrağı altında çalıştırabilirler. Geminin başka ülkenin bayrağı altında işletilmesi için “kolay bayrak” (Flag of Convenience-FOC) tabiri kullanılmıştır. Armatörlerin bu yöntemi seçmelerinde birçok olumlu faktör rol oynamaktadır. Bu faktörler aşağıdaki gibi belirtilebilir.”

- “Bu yöntemde resmi prosedürler daha basit ve süreç daha hızlıdır,
- Finansman için gereken maddi ihtiyaçlar daha ucuz ve daha kolay elde edilir,
- Sosyal sigorta, vergi ve diğer yasal yükümlülüklerin maliyeti düşüktür,
- Yabancı ve ucuz gemi adamı çalıştırabilir,
- Üçüncü şahıslara verilen zararın tazmininde servetlerini gemi dışında koruma isteği olduğu sonucuna varılabilir. (*Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği [DADDER]*).

Bilinen adıyla bayraktan kaçma yaklaşımı olarak bilinen kolay bayrak programı Roma imparatorluğu'ndan günümüze kadar gelmektedir ama ilk olarak 1920'lerde kullanılmıştır. 1930'larda ise Panama ve Honduras dahil olmak üzere Amerikan amiral gemileri bu uygulamaya devam etmiştir (Özçayır, 2000: 111). Bayraktan kaçma uygulaması II. Dünya Savaşı sırasında, Atlas Okyanusu’nu geçen gemiler Alman denizaltılarının batmasını önlemek için yaygın olarak kullanıldı ve bu uygulama savaş sonrası da devam etti. II. Dünya Savaşı'ndan sonra büyük ölçüde artırılan kullanımı kolay bir bayrak programı artık

mevcut bilinen ve sıkça kullanılan bir yöntem haline gelmiştir.

Tablo 3. Taşıma Kapasitelerine Göre Gemi Tipleri

Tanker		Kuru Yük gemisi		Konteyner	
Tipi	DWT	Tipi	DWT	Tipi	TEU
VLCC/ULCC	>= 200,000	Capesize	> 120,000	6. Nesil	> 8,000
Suezmax	120-199,999	CapeSize	80-119,999	5. Nesil	6-7,999
Aframax	80-119,999	Panamax	60-79,999	4. Nesil	3-5,999
Panamax	60-79,999	Handymax	40-59,999	3. Nesil	2-2,999
Handymax	40-59,999	Handysize	10-39,999	2. Nesil	1-1,999
Handysize.	25-39,999	Küçük gemiler	> 9,999	1. Nesil	< 999
Sub-handy	10-24,999				
Küçük tanker	9,999				

Kaynak: (Lloyds List ve Clarskons Research Studies, 2012).

Tablo 3.de “Görüldüğü üzere tankerlerin kapasiteye göre sınıflandırmaları ULCC (Ultra Large Crude Carrier) 320.000 dwt ve üstü, VLCC (Very Large Crude Carrier) 200,000-319,999 dwt, Suezmax 120,000-199,999 dwt (Süveyş Kanalı’ndan geçebilecek büyüklükteki tankerleri ifade etmektedir.), Aframax (AFRA-Average Freight Rate Assessment) 80,000-119,999 dwt, Panamax (Panama Kanalı’ndan geçebilecek büyüklükteki tankerleri ifade etmektedir) 60,000-79, 999 dwt, handy 10,000-59,999 dwt, küçük tankerler 9,999 dwt şeklindedir.” Kaynak: (Lloyds List ve Clarskons Research Studies, 2012).

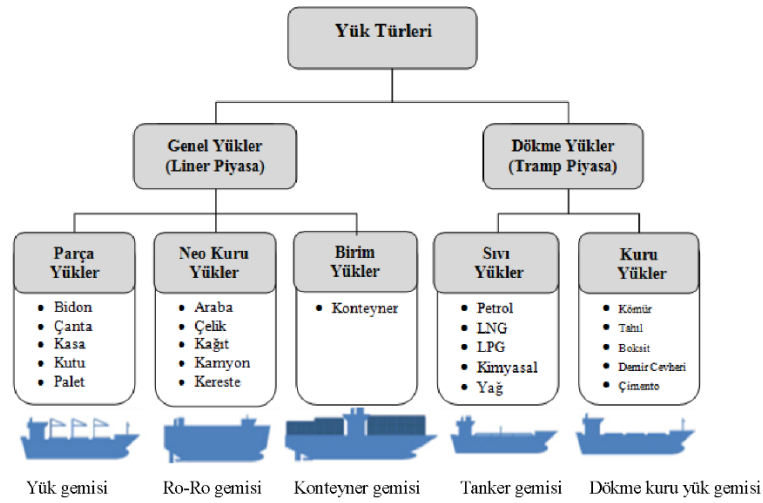
Gemileri birbirinden ayrı olarak incelediğimizde kuru yük gemileri kapasitelerine bağlı olarak capesize, panamax ve mobil gemiler olarak sınıflandırılmıştır. Gemilerin maksimum 80.000 daire kapasitesi vardır, ancak Süveyş Kanalı ve Hürmüz Boğazı’ndan geçemezler. Bu sebeple, bu gemiler Ümit Burnu’nun etrafında seyrederek ve kıtalararası ulaşım için kullanılıyorlar. Bu gemilere "capesize" adı verildi çünkü Umit Cape çevresinde nakliye sürecini taşıdılar. Buna ek olarak, kapasite açısından Panamax, 10.000-39.999 metrekare kapasiteli 60.000-79.999 hane için ikinci en büyük bina son sırada bulunmaktadır.

Bu duruma benzer olarak, konteyner gemileri kapasite açısından aşamalara ayrılır. Bu kategorideki ilk nesil gemiler 1956 ve 1970 yılları arasında kullanılmış ve "dönüştürülmüş kargo gemileri" olarak adlandırılmıştır. 1970-1980 yılları arasında kullanılmaya başlanan 2. nesil gemiler “cellular containership”, 1980-1988 yılları arasında 3. nesil gemiler “panamax class”, 1988-2000 yılları arasında 4. nesil gemiler “post panamax”, 2000-2005 yılları arasında 5. nesil gemiler “post panamax plus” ve 2006 yılından itibaren kullanılmaya başlayan 6. nesil gemilerde “new panamax” olarak adlandırılmıştır. Kaynak: (Lloyds List ve Clarskons Research Studies, 2012).

Tarihsel olarak baktığımızda görüldüğü gibi uzun yıllar içerisinde denizyolu taşımacılığının ne kadar değerli olduğu ve özellikle de ülkeler arasındaki büyüme gelişme ve ilerleme rekabetinde nasıl önemli bir yer tuttuğu zaman içerisinde kendini göstermiştir ve hala bu süreç devam etmektedir. Ülkelerin büyük gemi sahibi olmak, çok gemiye sahip olmak, hızlı yüksek teknolojiye sahip olmak ve birçok yere ulaşarak birçok alanda faaliyet gösterebilme isteği ve gayreti vardır. Bu amaçlara ulaşmak ve gemilerin kullanımını kolaylaştırmak için entegre yapıların oluşturulması mutlak surette gereklidir, bu entegrasyon içerisinde bulunan uzman kişiler yüksek teknolojiye sahip gemileri limanları kullanılabilecek bütün araçları üretebilirler. Uzmanlık kaliteyi getirir kalite ve düzen ise elbetteki ülkeler ve insanlar için tercih sebebidir sizinle iş yapma isteği sağlar.

1.2.3. Taşınan Yük Açısından Denizyolu Yük Taşımacılığı

Denizyolu ticaretinde farklı yük türleri için ayrı ayrı gemiler inşa edilmekte ya da gemiler yüke göre yapılandırılmaktadır. Yük türleri ikiye ayrılır. Yük türlerinin ayrımı taşıma, modeli ve gemi türlerine göre sınıflandırılması şekil 1.4’ da gösterilmiştir.



Şekil 4. Yük Türlerinin, Taşıma Modeli ve Gemi Türlerine Göre Sınıflandırılması
Kaynak: (Shippipedia, 2012).

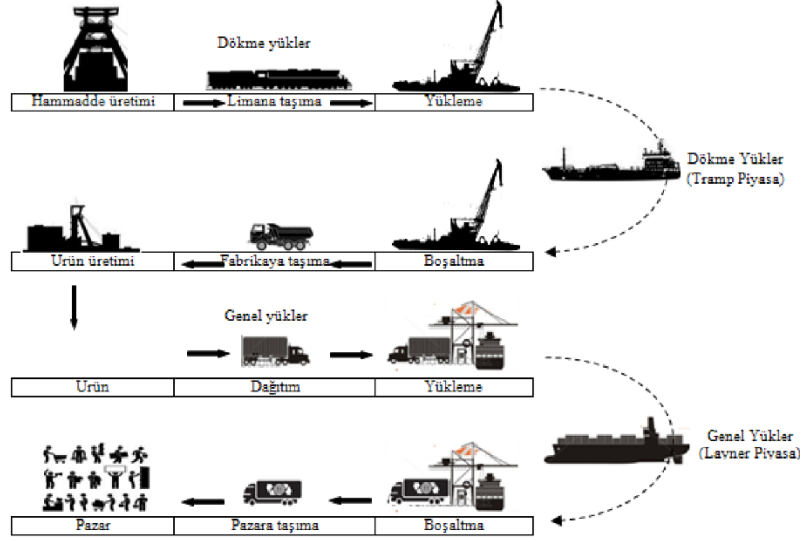
Lojistik en basit anlamı ile bir malın ya da ürünün bir yerden bir yere ulaştırılması olarak tanımlanmaktadır. Elbette ki ulaşımın planlanmasına ürünün yapısı ürünün lojistiği için ayrılan bütçe ürünün bulunduğu yer ürünün ulaştırılması gereken yer süre süreç ve doğa koşulları gibi yönetilmesi gereken pek çok faktör göz önünde bulundurulmalıdır. Lojistik

hizmet veren tedarikçinin uzmanlığı bu unsurların görünür ya da görünmez tüm bileşenleri ile dikkate alınıp iyi ve düzgün bir şekilde yönetilip yönlendirildiği noktalarda kendisini göstermektedir.

Denizyolu taşımacılığı tarifeli ve tarifesiz olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Dünyada dış ticaret hacminin yaklaşık 3/2 si miktar olarak da 4/1 i deniz yoluyla tarifeli olarak taşınmaktadır. Tarifeli olarak taşınma sebebi taşınan malların kıymetli olması verilen hizmetin tarifesiz deniz yolu taşımacılığına göre daha iyi ve düzgün olmasıdır. Deniz yolu taşımacılığında çok büyük miktarda kuru yük likit ve gaz konteynerlenebilen malzemeler taşınmaktadır. Bu durumda en önemli noktalardan biri özellikle hız faktörüdür. Değeri düşük olan ürünlerin taşınmasında da deniz yolu taşımacılığı bu nedenle tercih edilir.

1.2.3.1. Deniz yolu taşımacılığının tercih edilme sebepleri

- Nasıl taşındığı ve ne kadar zamanda taşındığı önemli olan sanayi hammadde yükleri denizyolu ile tek seferde ve yüksek miktarlarda taşınabilmektedir. Bu nedenle deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha ekonomiktir.
 - Dünya Deniz taşımacılığında ülkeler arası deniz ticaretinde en güvenli lojistik türü deniz yolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığında karayolu ve havayolu taşımacılığında olduğu gibi ülkeler birbirlerinin sahalarını kullanırken yaşanan gerginlikler ticareti olumsuz etkilemektedir. Ama deniz yolu taşımacılığında ülkeler arası sınır aşımı problemi yaşanmamaktadır ve bu durum ülkeler için büyük avantaj sağlamaktadır.
 - Tek seferde yüksek miktarda yük taşıyabilmek ve diğer taşımacılık türlerine göre daha az enerji tüketimi hem maliyetler hem de doğal kaynaklar bakımından olumlu etki yaratmaktadır.
 - Denizyolu taşımacılığında değişken maliyet çok az gerçekleşir, denizyolu taşıma modeli karayoluna göre 7 kat demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuzdur ve yakıt tüketimi bakımından da karayolundan 4 kat Demiryolundan ise 2 kat daha ucuzdur.
 - Gelişen yükleme boşaltma yöntemleri ve limanların yapısal özellikleri sebebiyle denizyolu ile yapılan taşımacılık çok daha hızlı gerçekleşir.
- Kaynak: (<https://www.odenlojistik.com/deniz-tasimaciligi>).



Şekil 5. Denizyolu Taşımacılığında Genel İşleyiş

Kaynak: (Sönmez A., Yalçın S. ve Bektaşoğlu S. 2000).

Yukarıdaki çeşitlilikten anlaşılması gereken yük türleri tabiriyle başlayan süreçte hangi yükün hangi gemiyle hangi taşıma şekli ile ne şartlarda taşınacağı en doğru anlatımdır. Günümüzde ihtiyaca göre gemilerin limanların yapılması gereken araçların üretilmesi ve uzman personellerin yetiştirilmesi en önemli konulardır, kesinlikle bu durum ülkeler ve kuruluşlar arası rekabet sebebi haline gelmiştir. Örneğin ülkeler ve kuruluşlar bu rekabette öne geçebilmek için Ar-Ge çalışmalarına her geçen gün daha çok önem vermektedirler.

1.2.3.2. Denizyolu Taşımacılığında Genel İşleyiş

Şekil 18’de görüldüğü gibi endüstriyel alanda üretim yapılması için öncelikle hammadde ilk olarak karayolu ile limanlara getirilir, bu işlemin ardından asıl üretim yerine dökme yük gemileri ile taşınır ve bu işlemin ardından dökme yük gemileri karayolu nakliyesi ile ilgili olduğu için buradaki operasyon deniz taşımacılığında genel bir nitelik taşımaktadır. Limanın boşaltma bölümüne gelen kargo bu bölümden üretim yerine ulaştırılır. Bir üretim girdisi olan yük daha sonra bir sistem içerisinde diğer girdiler ile birleşir ve bir ürüne dönüşmesi sağlanır ve bu yükler genel yükler şeklinde adlandırılır. Bilinmelidir ki birden fazla tip ve çeşitlilikte oldukları için deniz taşımacılığına uygun bir şekilde toplandıklarında toplam heterojen yapıdadırlar bununla birlikte maddi açıdan önemli bir yer tutarlar. Bu yükler dış etkenlerden korunmalıdır ve birim yüke dönüştürülürler. Sonuç olarak bakıldığında araçlara kolayca yüklenmek konteynerların en önemli özelliklerinden biridir. Önce limandan pazara oradan özel bir konteyner gemisi ile diğer bir pazara gönderilirler.

Konteyner gemileri nakliye ile direkt ilişkilidirler, bu sebeple burada yapılan işlem deniz tabanı taşımacılığının genel niteliklerine sahiptir. Bu zaman içinde yükün niteliği taşımanın mevcudiyeti zaman güvenlik ve maliyet gibi karar değişkenleri ile ilgilidir, bu durum göz önünde bulundurulmalı, taşımacılık modunun tercihi buna göre yapılmalıdır. Denizcilik endüstrisinde en önemli konulardan bir tanesi de nakliye maliyetidir. Eksik rekabet koşullarının sürdüğü deniz taşımacılığında yıkıcı ve zarar verici rekabeti önlemek için bir aracın fiyatı toplantı tarafından belirlenecek karşılıklı anlaşmayla ve fiyat modeli bu taşıma modelinde istikrarlı bir yapıya sahip olacaktır. Öte yandan tamamen rekabetçi bir deniz aracı durumunda nakliye ücreti arz ve talebe göre belirlenir, bu sebeple bu tür araçların fiyatı farklılık gösterip ve her gün değişme olasılığı bulunmaktadır (Sönmez ve diğ., 2000: 26-28).

1.2.4. Deniz Taşımada Kullanılan Araç ve Ekipmanlar

1.2.4.1. Yük Gemileri

Dökme Yük Gemisi

Dökme yük gemisi, dökme yük gemisi , kargo ambarlarında tahıl, kömür, cevher, çelik rulo ve çimento gibi ambalajsız dökme yükleri taşımak için özel olarak tasarlanmış bir ticaret gemisidir. İlk özel dökme yük gemisinin 1852'de inşa edilmesinden bu yana, ekonomik güçler bu gemilerin sürekli gelişmesine yol açtı ve bu da artan boyut ve gelişmişlik ile sonuçlandı. Günümüzün dökme yük gemileri, kapasiteyi, güvenliği, verimliliği ve dayanıklılığı en üst düzeye çıkarmak için özel olarak tasarlanmıştır. (<https://stringfixer.com/tr/>).



Şekil 6. Dökme Yük Gemisi

Kuru Yük gemisi

Ticaret gemileri arasında dökme yük gemilerinin bir alt segmenti olan kuru dökme yük gemileri kuru (tahıllar, gübre, fosfat ve cevherler) veya yaş (kimyasallar, rafine petrol ürünü) benzeri dökme yükler taşır. Dökmeci yük olarak da bilinen bu gemiler tek güverteli ve geniş ambar ağızlı olarak yapılır. Ambar ağızlarının geniş olmasının en önemli nedeni yükün sevkini daha kolay ve hızlı bir şekilde yapmaktır. Kuru dökme yük gemileri enine kesitleri sekizgen oluşturan bir yapıdadır. Kuru dökme yük türleri IMSBC'nin yayınlamış olduğu rehberde gösterilmiştir. (<https://www.navlun.com.tr/tr/>).



şekil 7. Kuru Yük Gemisi

1.2.4.2. Tanker Gemisi -Konteyner Gemi - Ro-Ro Gemisi

Tanker Gemisi

Tanker gemileri petrol tankeri olarak da bilinenler ve gemi için tasarlanmış dökme taşıma bölgesinin bir yağ veya bunun ürünlerini taşıyan tankerlerdir. Ayrıca iki temel petrol tankeri türü vardır: ham tankerler ve ürün tankerleri. [1] Ham tankerler, büyük miktarlarda rafine edilmemiş ham petrol çıkarma noktasından rafinerilere taşır. [2] Genellikle çok daha küçük olan ürün tankerleri, rafine ürünleri rafinerilerden tüketim pazarlarına yakın noktalara taşımak için tasarlanmıştır. (<https://stringfixer.com/tr/>).



Şekil 8. Tanker Gemi

Konteyner Gemisi

Standartlaştırılmış boyutlarda büyük kutular şeklinde olan ve konteyner paket taşıyıcılarla yük taşıyan genel maksatlı yük gemileridir. Yalnızca konteyner taşımacılığı için inşa edilmiş ya da dönüştürülmüş ve bu amaçla kullanılan ticaret gemilerine tam konteyner gemisi denir. (<https://denizcilik.uab.gov.tr/>).



Şekil 9. Konteyner Gemi

Ro-Ro Gemisi

“Ro-Ro, Roll on ve Roll off kelimelerinin kısaltılmasından oluşmaktadır. Tekerlekli vasıtaların gemilerle bir yerden bir yere nakledilebilmesini ifade etmektedir. Bu tarz yükleri taşıyan gemilere Ro-Ro gemileri, bu tip taşımacılığa da Ro-Ro taşımacılığı denilmektedir.” (<http://www.egekont.com.tr/hizmetler/>).



Şekil 10. Ro-Ro Gemisi

1.2.4.3. Liman Ekipmanları

Limana gemilerle gelen veya gemilere yüklenecek olan yüklerin gemi ile rıhtım arasında yükleme-boşaltılması, rıhtım ile depolama ve istif alanı arasında taşınması ve istif alanında istiflenmesi işlemleri için kullanılan farklı elleçleme ekipmanları vardır.

Hareketli Liman Vinci

- Gemilerden tahliye edilecek veya yüklenecek yükleri elleçleyecek gemi veya sahil vinçleridir.
- Farklı rıhtımlar arasında hareket edebilmesi özelliği nedeniyle tercih edilirler.
- 360 derece dönen bom sayesinde sağa sola hareket etmeden yan ambarlarda bulunan yükleri ve konteynerleri de elleçleyebilir.



Şekil 11. Hareketli Liman Vinci

Kaynak: (<http://ulk2019.deu.edu.tr/>).

Köprülü Rıhtım Vinci (Ship To Shore Gantry Crane, SSG)

- Konteynerleri etkin bir biçimde gemiye yüklemek veya gemiden boşaltmak amacıyla modern limanlarda kullanılan vinçlerdir.
- Sabit bir ray üzerinde çalışan elektrikli rıhtım vinci hizmet verdikleri azami gemi boyutlarına göre Panamax, Post Panamax, Super Post Panamax olarak adlandırılmaktadır.



Şekil 12. Köprülü Rıhtım Vinci

Kaynak: (<http://www.zgtostacrane.com/>).

Lastik Tekerlekli Köprülü Saha Vinci

- Terminal sahalarında çekici ve vagonlara konteyner yükleme, boşaltma ve sahada konteynerlerin istiflenmesinde kullanılır.
- Lastik tekerlekli köprülü vinçler genellikle büyük veya çok büyük konteyner terminallerinde kullanılırlar.
- 6+1 sıraya kadar konteyneri yan yana ve 4+1 sıraya kadar konteyneri üst üste istifleyebilmektedir.



Şekil 13. Lastik Tekerlekli Köprülü Saha Vinci

Kaynak: (<http://tr.gantrycranesupplier.com/>).

Raylı Köprülü Saha Vinci

- Sabit raylar üzerinde sağa sola hareket eden saha elleçleme ekipmanıdır.
- Sabit ray üzerinde hareket ettiği için her konteyner istif bloğu için belli sayıda raylı köprülü saha vinci (RMG) bulunmak zorundadır.



Şekil 14. Raylı Köprülü Saha Vinci

Kaynak: (<https://tr.shipyardjibcrane.com/>).

Otomatik İstifleme Vinci

- Elleçlemeyi insansız olarak yapan otomatik istifleme vinçleri büyük ve çok büyük ileri teknoloji limanlar için en uygun çözümdür.
- Otomatik istif vinçleri istifleme ve terminal içi istif amaçlı taşımalarda kullanılır. Uzaktan kontrol yöntemiyle çekicilere konteynerlerin yüklenmesi ve boşaltılması sağlanır.
- En az seviyede kullandığı işçi ile işletme ve bakım-tutum masrafları oldukça düşük düzeydedir.



Şekil 15. Otomatik İstifleme Vinci

Kaynak: (<https://www.sick.com/>).

Uzun Ayrık Bacaklı Konteyner Elleçleme ve Taşıma Ekipmanı (Straddle Carriers)

- Konteynerin hem saha içerisinde taşınmasında hem de konteynerin istiflenmesinde kullanılan esnek ve diğer ekipmanlara göre hızlı bir elleçleme ekipmanıdır.
- Uğrak yapan gemi sayısı fazla olan, büyük kapasiteli, geniş sahaya sahip olan, performans ağırlıklı ve detaylı planlama gerektiren limanlarda tercih edilmektedir.



Şekil 16. Uzun Ayrık Bacaklı Konteyner Elleçleme ve Taşıma Ekipmanı

Kaynak: (<https://dargeb.com/konteyner-ellecleme-ekipmanlari/>).

Dolu Konteyner Elleçleme Makinesi (Reach Stacker)

- Limanlarda konteynerlerin taşıma araçlarına yüklenmesi, boşaltılması, istif sahasında üst üste istiflenmesi ve terminal içinde kısa mesafeli taşımalarda kullanılan ekipmanlardır.
- Genellikle 4-5 kat konteyner istifleme kapasitesine sahip olanlar limanlar tarafından tercih edilmektedir.



Şekil 17. Dolu Konteyner Elleçleme Makinesi

Kaynak: (<https://www.aryamakina.net/konteyner-elleclleme-makinasi/>).

Boş Konteyner Elleçleme Makinesi

- Kaldırma kapasiteleri boş konteynerlere göre tasarlandığı için düşüktür, dolayısı ile işletme maliyetleri diğer saha ekipmanlarına göre daha düşüktür.
- Boş konteyner sayısına ve sahanın büyüklüğüne bağlı olarak 4-7 kat istifleme kapasitesinde olan ekipmanlar tercih edilmektedir.



Şekil 18. Boş Konteyner Elleçleme Makinesi

Kaynak: (<https://dargeb.com/konteyner-ellecleme-ekipmanlari/>) .

Çatallı Kaldıraç (Fork Lift Truck)

- Konteyner iç yükleme ve iç boşaltma operasyonları için en uygun ve en çok tercih edilen ekipmanlardır.
- Ön tarafında özel olarak hazırlanmış farklı ekipmanlar yardımıyla hemen hemen tüm yük çeşitleri elleçlenebilmektedir.



Şekil 19. Çatallı Kaldıraç (Fork Lift Truck)

Kaynak (<https://loftmakina.com/forklift-nedir.html>) .

Elektrikli ve Dizel Terminal Traktörleri

- Yüksek çekme kapasiteli çekici veya traktör denen bu araçlar, kamyon veya treyler kasası (dorse) üzerinde bulunan konteynerleri terminal sahası içinde rıhtım ile istif sahası arasında karşılıklı olarak taşırlar.
- Terminal traktörleri sadece konteyner terminallerinde kullanılmak üzere özel olarak yapılmışlardır.



Şekil 20. Elektrikli ve Dizel Terminal Traktörleri

Kaynak: (<http://ampsonboard.com/phett/>).

1.2.4.4. Palet ve Forklift

Palet; Lojistik sistemi içerisinde yer alan en önemli gereçlerden biri forklift paletleridir. Taşıma sırasında ya da depolama esnasında ürünlerin zarar görmesini engellemek, taşıma ve yer değiştirme işlemini kolaylaştırmak için paletlerden destek alınır. Palet ne demek sorusunun yanıtını kısaca; ürünlerin altına yerleştirilen ahşap sistemlerdir şeklinde vermek mümkündür. Paletler doğru zamanda, konumda ve yerde malzemenin güvenli taşınmasına olanak sağlar. Paletler taşıma aracı değildir. Taşımak için paketlenen yükler bir araya getirilir ve böylece yükler taşınmaya hazır hale gelmiş olur.

(<https://www.makliftsan.com.tr/>).



Şekil 21. Palet

Forklift, taşınamayacak kadar ağır olan yüklerin, bir yerden başka bir yere taşınmasını kolaylaştıran bir iş makinasıdır. Genel amacı yük taşımaktır. İnsanların fizyolojik olarak kaldıramayacağı kadar ağır olan yükler bu istif makinasına emanet diyebiliriz zira bahsettiğimiz ağırlık 40 tona kadar çıkabiliyor. (<https://www.makliftsan.com.tr/>).

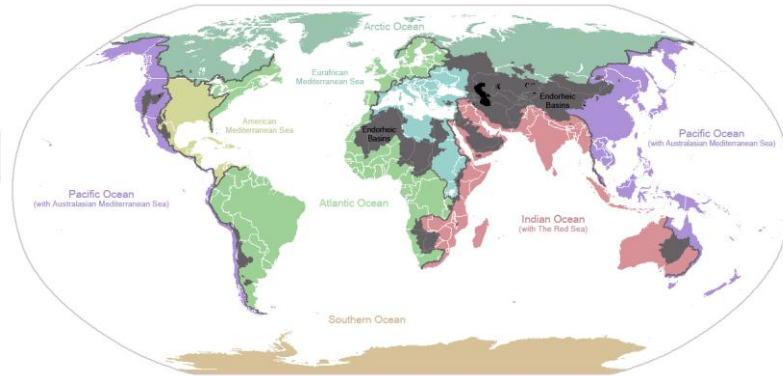


Şekil 22. Fork Lift

1.3. Dünya'da İç Suyolu Taşımacılığı

Bu bölümde Dünya üzerindeki iç su yolu taşımacılığını incelediğimizde Asya, Avrupa, Amerika ve Afrika kıtalarında yer alan önemli iç su yollarının (nehir ve kanallar) fiziki, coğrafi ve hidrolojik özellikleri hakkında bir takım bilgilere ulaşmamız mümkün olacaktır. Bu noktada ilgili akarsuyun kaynağı bulunduğu kıta,ülke ve hatta kaç ülke ile bağlantılı olduğu ve kaç ülkeden geçtiği çok önemlidir, bu bilgilerin yanında seyir rotası, uzunluğu, debisi,havza alanı gibi bazı teknik bilgilerde değer kazanır. Bu türden bilgiler ışığında, Bu akarsuların bulunduğu yerdeki mevcut su potansiyelinin ekonomik katkılarını ve özellikle akarsuların ne kadar olduğu ne kadarının kullanıldığı ve kullanım miktarının

arttırılıp arttırılamayacağı kullanılmıyorsa neden kullanılmadığı ortaya konulmalıdır. İncelemeye geçmeden evvel önemli birkaç noktayı açıklamak irdellemek gerekir. İlk olarak,uzunluk değerleri kesin miktar değildir,yaklaşık değerleri ifade etmektedir. İkinci olarak da ve aynı bakış açısıyla debi değerleri de kesin rakamlar değildir,ortalama değerleri ifade eder ve hem mevsime göre hem de ilgili akarsuyun geçtiği farklı bölgelere göre farklılık gösterebilmektedir. Örneğin; Avrupa'nın en önemli nehirlerinden olan İsviçre Alplerinde başlayan ve Fransa,Almanya ve Hollanda gibi birçok ülkenin içinden geçen 1230 km uzunluğundaki 883 km'si gemi ulaşımına uygun olan Ren Nehri'ni ele alırsak Aşağı, Orta ve Yukarı olarak ayrılan bölgelerde hem iklimsel hem de diğer faktörlerden dolayı debiler farklılık gösterebilmektedir. Üçüncü olarak havza alanları için de yine aynı şeyler söylenebilir. Yani rakamsal değerler kesin doğrudur net sonuçlardır diyemeyiz. Bu bilgiler ışığında en azından her nehrin karakteristik yapısı hakkında ortalama bir bilgiye sahip olunmaktadır. (Altuntaş,2019). (<http://nek.istanbul.edu.tr/>).



Şekil 23. Uluslararası Nehir Havzaları

İnsanların suyollarında yaptığı ulaşım antik dönemlere dayanmaktadır. Su hakkında daha fazla bilgi edinmeye başlayan insanoğlu, bir yerden başka bir yere gitmek için ondan faydalanmıştır. Bu amaçla, insan kayan nesneleri kullanmayı ve daha sonra onları geliştirmeye ve gemilere dönüştürmeye başlamıştır.

Dünyanın dört bir yanındaki deniz taşımacılığının gelişimi ile ilgili olarak dört dönem ele alınmaktadır. Bunlar aşağıdaki gibidir (Hüseynzade, 2006: 4).

- 15. yüzyıla kadar olan dönem,
- 15. ve 19. yüzyıllar arasındaki dönem,

- 19. yüzyıl ile 20. yüzyılın ikinci yarısı arasındaki dönem,
- 20. yüzyılın ikinci yarısından sonraki dönem.

15. yüzyıla kadar olan dönemde insanlar keçi derisi, geniş ağızlı kavanozlar ve kamış demetlerini kullanarak denizcilik faaliyetlerini yürütmeye çalışmışlardır. Bunu, birçok kişiyi taşıyabilen salların inşasını gören bir dönem izlemiştir (Hüseyinzade, 2006: 5). Sallar kayalara çarptığından ve dalgalı sularda gezinirken battığından, bir sonraki adım şişirilmiş hayvan derileri ve ahşap çerçeveler tarafından desteklenen şamandıra donanımlı sallar inşa etmek olmuştur.

15. yüzyıldan önce deniz taşımacılığı tarihinde en belirgin gelişme, nesneleri ve kişileri kuru durumda taşıyabilen teknelerin inşasıydı. Özellikle MÖ 5. yy civarında yüksek hacimli ulaşım ortaya çıkmış, dahası, insanlık MÖ 1. yüzyıldan sonra tonlarca yük taşıyabilen dokuma tekneler inşa etmeyi bile başarmıştı. Deniz ticaretinin gelişmesinde, bölgeler arası farklılıklar önemli bir rol oynamıştır. Kıyı bölgelerinde ekonomik kalkınmanın daha belirgin olması, denizcilik sektörünün bu alanlarda geliştiğinin en büyük kanıtıdır. Özellikle bu dönemde Bizans, Mısır, Yunan, İskandinav ve Roma denizcilik faaliyetleri ön plana çıkmıştır. Bu sürece “sahil bazlı denizcilik dönemi” denir. Büyüyen denizcilik endüstrisi, zeytinyağı, tahıllar ve şarap gibi çeşitli ürünlerin uluslararası ticarete katılımını teşvik etmiştir. Bu ürünlerin ticaret amacıyla sevkiyatı sırasında çeşitli boyutlarda tüp konteynerler kullanılmıştır. Tarih boyunca, 15. yüzyılda yelkenler ilk kez kullanılmış, dahası, 1492’de Amerika’nın Christopher Columbus tarafından keşfi ile denizcilik endüstrisi hızla gelişmeye başlamıştır (Casson, 2002: 7-9).

Denizcilik 15. ve 19. yüzyıllar arasında yükselmiş, bu arada, dürbün ve pusula kullanımı yeni gelişmelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Astronomi ve haritacılıktaki yükselen trendler sürat teknelerinin inşasına yol açmıştır (Hüseyinzade, 2006: 4).

19. ve 20. yüzyılın ikinci yarısında, denizcilik taşımacılığını dramatik bir şekilde yeniden şekillendiren sanayi devrimi ile birlikte farklı sevkiyat türleri ortaya çıkmıştır. Sanayi devrimi, deniz taşımacılığında buharlı tekneler tanıtmış; bu buharlı botların katılımıyla ulaşım daha fazla ilerleme kaydedilmiştir. Başlangıçta, buharlı tekneler vidalı vapurlarla değiştirilmeden önce kanatlı vapurlar olarak inşa edilmiş, vidalı flamalar zorlu koşullarda navigasyonu mümkün kılmıştır (Dülger, 2006: 24).

1950 sonrası dönemde arz ve taleple ilgili artış,deniz taşımacılığında da kendini göstermiş ar-ge çalışmaları ve teknolojik olarak gelişme isteği ön plana çıkmış özellikle bu dönemde konteyner kullanımındaki yeni eğilimler deniz taşımacılığında önemli gelişmeler sağlamıştır.

1.3.1. Asya Kıtasında İç Suyolu Taşımacılığı

Asya kıtası'nda iç su yolu taşımacılığı Asya kıtası'nda belirgin bir şekilde göller nehirler ve kanallar çoğunluktadır. Ayeyarwady, Ganj, Jamuna-Brahmaputra, Lanoang-Mekong, Volga ve Yangtze nehirleri gibi bazıları, ulusal ve bölgesel kalkınmaya yapmış olduğu ekonomik ve sosyal açıdan yaptıkları katkı nedeniyle dünyaca bilinirler. Çin'de Pearl Nehri de dahil olmak üzere, Hindistan'da Mandovi ve Zuari nehirleri, Myanmar'da Thanlwin Nehri, Papua Yeni Gine Fly Nehri, Tayland Chao Phraya Nehri ve Vietnam'da Red Nehri, daha küçük bir hinterlanta sahip olmalarına rağmen; ulusal ekonomilerine ve insanların günlük yaşamlarına olumlu etkilerinden dolayı aynı derecede önemlidirler. Kıtadaki nehirler, göller ve kanalların toplam seyir yapılabilen uzunluğu 280 bin km'yi geçmektedir. Bu suyolları üzerinde her yıl, 1 milyar tondan fazla kargo ve 500 milyon yolcu taşınır. Bölgesel iç su yolu taşımacılığı filosu; 27,5 milyon ton kombine yük taşıma kapasitesine sahip, 446 binden daha fazla gemiden oluşur. Çin'de, iç su yolu taşımacılığı sektörünün son yıllarda hızlı gelişimi ile Yangtze havzası, trafik hacmindeki ulaştığı değerlerle dünyanın en büyük nehir sistemlerinden biri haline gelmiştir.Örneğin; Yangtze Nehri Çin'deki en uzun ve aktif durumdaki nehirdir. Yangtze ülkenin, doğu, merkez ve batı kısımlarını birbirine bağlayan tek nehir olarak, Çin iç su yolu sektörünün de en önemli parçası hatta gözbebeğidir (Li ve diğerleri, 2014: 20).

Çin Devleti örneğinden devam edersek bu ülkenin iç su yolu taşımacılığı yapabilme şartlarının genel olarak uygun oluşu iç su yolu taşımacılığını arttırmaya ve geliştirmeye yönelik politikalara yer vermesini sağlamıştır. Çin'in toplam yük taşımacılığında; iç su yolu taşımacılığı, 1990 yılında yaklaşık % 10, 2010 yılında ise %30 oranında pay alarak üç kat artmıştır. Çin, 12. Beş Yıllık Plan'da da iç su yolu ulaşımını arttırmaya dair çalışmalar yapılmıştır. Yangtze Nehri, diğer akarsu ve kanalların geliştirilmesi için daha fazla kaynak ayrılması, Yangtze'nin, Nanjing bölümüne 12,5 m derinliğinde ve Wuhan bölümünde 4,5 m derinliğinde kanal projesi bunlardan bazılarıdır. Ülkede, 2015 yılı sonuna kadar, inşa edilen yeni su yollarının toplam uzunluğunun 13 bin km'ye kadar ulaşması beklenmektedir. (Tan

ve diğerleri, 2015: 14).

1.3.2. Afrika Kıtasında İç Suyolu Taşımacılığı

Afrika kıtası sahip olduğu su kaynakları sayısı ile kısıtlı bir coğrafyaya ev sahipliği yapmaktadır. Kıtada yer alan başlıca nehirler Nil, Nijer, Kongo nehirleridir.

Örneğin; Nil Nehri Dünyanın en uzun nehridir ve Afrika nehirlerinin babası olarak adlandırılır. Ekvatorun güneyinden kaynağını alır ve Kuzeydoğu Afrika'dan Akdeniz'e katılmak için kuzeye doğru akar. Toplam 6.650 km uzunluğunda ve 3.349.000 km²'lik bir havza alanına sahiptir. Ortalama debisi 2.830 m³/s'dir. 3 tane ana kolu bulunmaktadır. (Altuntaş, 2019)(<http://nek.istanbul.edu.tr/>).

Afrika ülkelerinin büyük bölümünde karayolu ve demiryolu taşımacılığı istenilen miktarda ve ihtiyaçları karşılayacak şekilde yapılmamaktadır. Bu durumda iç su yolu taşımacılığı önem kazanmakta ve ön plana çıkmaktadır. Afrika'nın en önemli nehirleri: Nil Nehri, Kongo Nehri, Zambesi Nehri, Nijer Nehri'dir. Ayrıca, Afrika'nın büyük gölleri: Victoria Gölü (Uganda, Kenya, Tanzanya), Tanganika Gölü (Zaire / Kongo Cumhuriyeti / Tanzanya, Burundi, Zambiya) ve Nyasa Gölü'dür (Malawi, Mozambik, Tanzanya). Afrika kıtası doğal yapısı ile iç su yollarının kullanılması ve gemilerin faaliyet gösterebilmesi adına pek çok imkan sağlamaktadır. Bu nedenle iç su yolu taşımacılığı büyük bir potansiyele sahiptir. Örneğin; Mısır'da Nil nehri boyunca farklı şehirler ve farklı yerler arasında iç su yolu taşımacılığı yapılmaktadır. Kahire ve aswan şehirleri bu taşıma şekli ile diğer bazı kanallara ve Akdeniz limanlarına bağlanmaktadır. Kahire ve İskenderiye limanları arasındaki nehir taşımacılığı Nubria ve El-Beheri kanalından geçmektedir. Son yıllarda Mısır hükümeti de kanallardaki taşıma kapasitelerini arttırmak için su yolundaki ara havuzları geliştirmeye karar vermiştir Mısır nehir taşımacılığı kurumu projeye 40 milyon dolardan fazla yatırım yapmıştır. (Samuel, 2014: 147).

Ayrıca Uganda, Ruanda, Burundi, Güney Sudan ve Doğu Kongo hükümetlerince iç su yolu ile konteyner taşımacılığı projesi söz konusu iken; Tanzanya hükümeti ise Nyasa Gölü üzerinden Malawi ve Mozambik ile iç su yolu taşımacılığı gerçekleştirmeyi planlamaktadırlar. *“Kıta üzerinde, yakın zamanda Malavi Gölü, Zambezi ve Shire Nehri sisteminde iç su yolu taşımacılığına yönelik projeler hazırlanmıştır. Bu nedenle Zambiya,*

Malavi ve Mozambik hükümetleri Zambezi-Shire su sisteminde nakliye teşvik etmek amacıyla bir mutabakat imzalamışlardır” (Ford, 2007: 52).

1.3.3. Güney Amerika'da İç Suyolu Taşımacılığı

Güney Amerika kıtasında Ticari olarak öneme sahip az sayıda nehrin incelemesi yapılacaktır. Bunlar Amazon, Sao Fransisco, Tocantins ve Parana nehirleridir.

Örneğin; Amazon Nehri, Güney Amerika'nın en büyük nehridir ve akış hacmi ve havza alanı açısından dünyanın en büyük drenaj sistemine sahiptir. Nehrin toplam uzunluğu - Güney Peru'daki Ucayali-Apurımac nehrinin başlarından ölçülen uzunluğu ile en az 6.400 km'dir. Latin Amerika'daki en büyük ova olan geniş Amazon havzası yaklaşık 7 milyon kilometrekarelik bir alana sahiptir ve dünyanın diğer büyük ekvator drenaj sistemi olan Kongo Nehri'nin neredeyse iki katı büyüklüğündedir. (Altuntaş,2019). (<http://nek.istanbul.edu.tr/>).

“Güney Amerika'nın iç suyolları ağı toplamda 110,8 km'dir” (Ivancic ve diğerleri, 2013: 346). “Plata Havzası, dünyanın en büyük nehir sistemlerinden biridir. Plata nehir ağzı henüz sığ olup, Buenos Aires'e kadar derinleşmiş gemi kanalları korunmaktadır. Haliç üzerinde, Uruguay Salto'ya kadar seyir yapılabilir ve Parana şehrinin Itaipu hidroelektrik barajı bu güzergah üzerinde bulunmaktadır. Paraguay'da Corrientes kapalı nehir dallarında ve Brezilya Carceres kolunda seyire elverişli suyolları mevcuttur. Itaipu'nun ötesinde, Tiete-Parana su yolu Sao Simao'ya kadar ulaşmaktadır. Brezilya'da, güneyden kuzeye diğer ana suyolları: Sao Francisco; Pirapora ve Juazeiro arasındaki güzergah üzerinde 1371 km seyir yapılabilir su yolu bulunmaktadır. Tocantins-Araguaia arasındaki Tucurui'de, nehir ağzının 250 km yukarısında; iki adet ara havuz (lok) sistemi ve bir ara kanal inşa edilmektedir.

Güney Amerika'nın en büyük nehri Amazon'un bir kolu olan Casiquiare doğal kanalında Rio Negro'dan itibaren Orinoco'ya kadar 320 km seyir yapılabilmektedir. Orinoco nehri ise tamamen Venezuela içinde yer almakta olup ve denizden yaklaşık 1126 km içinde seyir yapılabilmektedir.” (Sainz-Borgo, 2011: 569).

1.3.4. Kuzey Amerika'da İç Suyolu Taşımacılığı

İç su yolu taşımacılığı sisteminin ABD ekonomisindeki yer çok önemlidir. ABD’de ülke içinde taşınmakta olan toplam yüklerin % 22’si iç su yolu taşımacılığı ile gerçekleşir. Buna ek olarak dış ticaretin büyük bir bölümü Mississippi ve diğer nehirlerdeki taşıma sistemleri ile direkt şekilde bağlantılıdır. ABD tahıl ihracatının % 50’si ve kömür ihracatının % 20’si şehirlerarası yük olarak su yolları ile gerçekleşir. İç su yolu taşıma sistemi ile ABD’deki ham petrolün yaklaşık % 56’sı ve kömürün % 15 taşınmaktadır. Diğer ürünlerin miktarları ise (% 22) temel kimyasallar maddeler ve (% 18) tarımsal ürünlerdir. (Amerika İnşaat Mühendisleri Demeği (ASCE), 2012: 5).

Kuzey Amerika’nın ticari öneme sahip belli başlı nehirlerini incelediğimizde beş büyük nehir ön plana çıkmaktadır. Bu nehirler Mississippi, Columbia, St. Lawrence, Ohio ve Illinois nehirleridir.

Örneğin; Mississippi Nehri Kuzey Amerika’nın en uzun nehridir ve büyük bir kısmı Amerika’dan geçer. Kanada’nın sınırları içine ulaşır. Büyüklüğü, habitat çeşitliliği ve biyolojik üretkenlik bakımından dünyanın önde gelen nehir sistemlerindendir. Aynı zamanda dünyanın en önemli ticari su yollarından Bugün, Mississippi Nehri, orta batıdaki ekonominin önemli bir bölümünü güçlendirir. Mavnalar ve kasabaları, her üst Mississippi’de yaklaşık 175 milyon ton yük taşımaktadır. Mississippi Nehri, Kuzey Amerika’nın en uzun nehridir ve Amerika kıtasının ortasından Meksika Körfezi’ne kadar Itasca Gölü’ndeki kaynağından itibaren 3.781 km uzunluğundadır. Havza alanı 2.980.000 km²’dir. Mississippi Nehri’ne Missouri ve Ohio Nehirlerinin uzunluğu da eklendiğinde, dünyanın en uzun üçüncü nehir sistemi olarak karşımıza çıkar. (Altuntaş,2019). (<http://nek.istanbul.edu.tr/>).

Bu durumu incelediğimizde ağ üzerinde barçla konteyner taşımacılığı yapılan dört ana sistemin bulunduğu unutulmamalıdır. Bu sistemlerde; Mississippi Nehir Sistemi, Tennessee-Tombigbee (Tenn-Tom) Suyolu Sistemi, Columbia-Snake Nehir Sistemi ve Gulf Intracoastal Suyolu Sistemleridir. (Daimi Uluslararası Seyir Kongreleri Birliği (PIANC), 1992: 6).

Diğer dünya nehirleriyle kıyaslandığında, Mississippi-Missouri Nehri birleşimi, Nil’i (6.693 km), Amazon’u (6.436 km), Yangtze’yi (6.357km) takip eden dördüncü büyük nehir sistemidir. Mississippi Nehri, Meksika Körfezi’ne saniyede 16.972 m³ su

boşaltmaktadır. Başka bir açıdan ele aldığımızda ise akıntının büyüklüğüne göre bu nehirlerin en büyük olanı, saniyede 209.000 m³ hacmi ile Amazon'dur. Mississippi havzasında tarım yapılmasının tarihi yaklaşık 200 yılı bulur. Tarım için arazilerin hakim bir şekilde kullanımı vardır ve çok belirgindir. Bu bölgenin su döngüsünü ve enerji kazanımını olumlu yönde değiştirmiştir. Havzada gelişen tarım ürünleri ve devasa tarım endüstrisi, ülkenin tarımsal ihracatının %92'sini, dünyadaki hububat ve soya fasulyesi ihracatının %78'ini ve ulusal olarak üretilen hayvan ve domuzların çoğunu tek başına üretmektedir. ABD'den ihraç edilen tüm tahılların %60'ı, Mississippi Nehri üzerinde, New Orleans Limanı ve Güney Louisiana Limanı aracılığıyla gönderilir. (Altuntaş,2019). (<http://nek.istanbul.edu.tr/>).

Kanada'danın ise iç suyolları toplam uzunluğu 26 bin km'dir, genel olarak Lawrence Nehri ve Büyük Göller arasındaki iç suyolları ve bağlantılarıdır. Lawrence Nehri, Büyük Göller'i Atlas Okyanusu'na bağlar. Fakat bu durum dışında da güneyde Ontario (Kanada) ile New York (ABD) arasındaki doğal uluslararası sınırı da belirlemek gibi önemli bir özelliğide vardır. Bu sistem Welland Kanalı üzerinden Erie Gölü ile bağlantılı olarak, Kanada hinterlandı içine Atlantik Okyanusu'na kadar yaklaşık 4.500 km boyunca seyir yapılmasında sağlamaktadır. Welland Kanalı'nda Niagara Nehri'nin doğal akışı içerisinde seyir imkanını mümkün kılmaktadır. Bununla birlikte ağ üzerinde Montreal limanı bir sıra lok sistemi ile Ontario Gölü'ne bağlanmıştır. (Ivancic ve diğerleri, 2013: 345).

1.3.5. Avrupa Kıtasında İç Suyolu Taşımacılığı

Avrupa kıtası'ndaki iç su yolu taşımacılığını incelediğimizde 28 üye devletin iç su yolu ve kanallarla ilgili bütün çalışmalarını yatırımlarını izledikleri yolu irdelemek gerekir. Bu konuları incelediğimizde bu üye devletlerin bazısının çok bazısının az bazısının da orta seviyede iç su yolu taşımacılığı yapabildiği ve ne kadar önem verdikleri görülmektedir.

İç suyolları ve kanallar, Avrupa'daki mal taşımacılığında önemli rol oynamaktadır. 37.000 km'den daha fazla bir ağa sahip su yolu yüzlerce şehri ve sanayi bölgesini birbirine bağlamaktadır. 28 üye devletten 21'i iç su yollarına sahipken, 13'ü de birbirine kanallar vasıtasıyla bağlı bir su yolu şebekesine sahiptir. Çok sık tıkanıklık ve taşıma kapasitesi problemleri ile karşı karşıya kalan diğer ulaştırma şekillerine oranla, iç su yolu taşımacılığı

güvenilirliği, enerji verimliliği, yüksek taşıma kapasitesine sahip olması ve özellikle tehlikeli maddelerin taşınması açısından yüksek derecede güvenlik sağlamaktadır. Avrupa komisyonu iç su yollarının olumlu yapısını göz önünde bulundurarak bu ulaşım sistemindeki rekabetçi yapıyı teşvik etmeyi güçlendirmeyi ve çoklu taşıma modellerine entegrasyonunu daha basit bir hale getirmeyi amaçlamaktadır. Özellikle enerji tüketimi incelendiğinde, iç su yolları navigasyonu en etkili ve en çevre dostu taşıma türüdür. Bir iç su yolu gemisi, aynı oranda enerji tüketen bir kamyonundan dört kat fazla yük taşıyabilmektedir.

“İç su yolları navigasyonu Avrupa’da özellikle Almanya ve Hollanda’da yoğunlaşmıştır ve Avrupa içi mal taşımacılığında toplam %71’lik bir paya sahip olmuşlardır. Almanya, Hollanda, Belçika ve Fransa gibi Ren ülkeleri Avrupa iç su yolu taşımacılığının %85’ini oluştururken, Tuna ülkeleri olan Bulgaristan, Hırvatistan, Macaristan, Avusturya, Romanya ve Slovakya %15’lik bir orana sahip olmuşlardır. Geriye kalan ülkeler ise %0.5’ten daha az bir taşıma performansına sahiptirler. Avrupa ana karasındaki en önemli su yolu eksen, Ren-Main-Tuna Koridoru’dur. Ana Tuna Kanalı ile birbirine bağlanan Ren ve Tuna nehri havzaları bu eksenin bel kemiğidir. Tuna, 1992 yılında navigasyona açılmış ve Kuzey Denizi ile Karadeniz arasında uluslararası su yolu oluşturulmuştur. Bu su yolu toplam 3.504 km uzunluğa sahiptir ve 15 Avrupa ülkesi arasında su yolu bağlantısı sağlamaktadır. Tuna Nehri’nin başlangıç noktası olan Salina’dan Romanya’dan Karadeniz’e döküldüğü noktaya kadar olan 2.415 km’lik kısımda taşımacılık yapılabilmektedir. Ren’in rotası ise, Rotterdam (Hollanda) ’dan Basel (İsviçre)’ ye kadar uzanır ve uzunluğu 885 km’dir. 30 Avrupa iç su yollarında taşınan tüm malların üçte ikisi Ren’den geçer. Bu gerçek, iç su yolunun Avrupa ekonomisi ve ulaştırma sektörü için önemini vurgulamaktadır. 2014 yılında ağırlıklı olarak taşınan mallar katı mineral yakıtlar, petrol ürünleri ve cevherlerdi. En fazla mal, Duisburg limanında (iç liman) ve Rotterdam limanında (deniz limanı) aktarılmaktadır. Ren’de nakliye için en önemli mallar konteynerler, ağırlık-yoğun mallar ve kimyasal maddeler olmuştur. AB iç sularında nakliye konusu toplam mal hacminin %60’ını kapsamaktadır.”(Altuntaş,2019).(<http://nek.istanbul.edu.tr/>).

Küresel açıdan iç su yolu taşımacılığını ele alırsak 50’den fazla ülkede bu taşıma şeklinin kullanıldığını ve daha da geliştirilmesi için çaba sarf edildiğini görebiliriz. Bazı ülkelerin coğrafi açıdan diğer ülkelere göre bu taşımacılık modunda daha uygun şartlara sahip olduğu ve istenilen şekilde kullanıldığında ülkelerin ekonomisine ciddi katkılar sağladığı gözlenmektedir. Bu durumda Avrupa içindeki altyapı ciddi bir şekilde kullanıldığı

için Uluslararası kabul edilen standartların oluşturulması gerekmiştir. Ulaşımı düzenleyen iç su yolu altyapısını ve gemi standartlarını belirleyen yani kural koyanlar ve direkt bağlı olunması gereken yapılar kurulmuştur. Örnek verecek olursak içinde ülkemizde bulunduğu 16 ülkenin katılımı ile kurulan ECMT (Avrupa Ülkeleri Ulaştırma Bakanları Konferansı / European Conference of Ministers of Transport) bunlardan biridir. İlgili kuruluşlardan bahsetmek istediğimizde OECD (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü / The Organisation for Economic Co-operation and Development) bünyesinde ITF (Uluslararası Ulaştırma Forumu / International Transport Forum), PIANC (Dünya Denizyolu Taşımacılığı Altyapısı Birliği / Permanent International Association of Navigation Congresses) ve UNECE/IWT (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonu; İç Suyolu Taşımacılığı) gibi kuruluşlardan söz etmek gerekir.

1.4. Limanlar

Liman Kavramı: Gemilerin çeşitli ihtiyaçlarının karşılandığı, bakım ve onarımlarının ve/veya inşaatlarının gerçekleştirildiği, depolama imkanları bulunan, dalga ve akıntı etkisine karşı tabii ve/veya yapay olarak korunmuş kıyı ve su alanlarıdır. Kaynak: (<https://www.akademikbilgisistemi.com/akademisyen/prof-dr-sedat-kabdasli/4/>).

Dünya ticaretinin %65-%70'lik önemli bir kısmı deniz yolu ile taşınmaktadır. Uluslararası denizcilik Dünya ticaret toplamında hayati bir yere sahiptir. Denizcilik endüstrisi uluslararası büyük miktarda malların kolay bir şekilde olabilecek en düşük maliyetle taşınmasını sağlamaktadır. Denizcilik sektörü en kısa sürede gemilerin geriye dönüşünü gerektirmekte ve yüksek oranda kazanç getirmektedir.

Limanlar genelde her ülkenin sahip olduğu bir ulaşım aracıdır. Hem yüksek kapasite taşıma oranına sahip hem de ucuz bir ticaret yolu olduğu için tarih boyunca Dünyada önemli bir yer tutmaktadır. Geçmişte de böyleydi günümüzde de aynı değere sahiptir. Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin %90'dan fazlası, Türkiye'de ise %87,4'ü deniz yoluyla, taşınmaktadır .

1.4.1. Liman Türleri

Konteyner limanı; Tüm dünyada basit ve net bir anlatımla konteyner ünitelerinin

her gün ve sürekli yüklenip boşaltıldığı limanlardır. Dünyanın her yerinde yük taşımak amacıyla kullanılan yaklaşık 20 milyon konteyner ünitesi olduğu düşünülmektedir. Konteynerler Dünyanın her yerini dolaşır her gün farklı Liman veya gümrükte işlem görmektedirler. Konteyner taşımacılığının büyük çoğunluğu deniz yolu aracılığıyla olmaktadır. Bu nedenle ve gerekli olduğu için konteyner limanları uluslararası Deniz ticaretinin en önemli parçalarından biri haline gelmiştir. Konteyner limanlarında konteyner gemileri boşaltılır konteynerler limana indirilir ve yeni konteynerler gemilere yüklenir boşaltılan konteynerler ise daha sonra kamyon ve tırlar ile ülke içerisinde dağıtılırlar. (<https://www.ekonkonteyner.net/>).

Kuru dökme yük Limanı; “Dökme ve Kuru yük olarak çalışan limanlar, daha çok sanayi hammaddeleri alanında hizmet vermektedirler. Bu limanlarda suni gübre, metal, mineral, hububat, klinker, kömür, orman ürünleri, canlı hayvan, yarı mamul sanayi ürünleri vb malları taşıyan gemilere hizmet verir. Bu limanlar, hammadde ürünlerinin ihraç ve ithalatı sırasında yükleme-boşaltmanın yapılması, gerektiğinde liman alanında depolanmasını sağlar. Bu alanda çalışan limanların geniş alanda açık-kapalı dökme yük parkı, konveyörü, hayvan ağılı ve silosu, bulunmaktadır.” (<https://www.vda.org.tr/>).

Sıvı, Petrol, LPG ve LNG Limanları; “Bu limanlar, petrol ve petrol ürünleri, doğalgaz, kimya, sıvı yük, vb mal taşıyan gemilere hizmet verir. Bu limanlarda, yüklerin depolandığı tanklar ve bu tanklara yükün giriş-çıkışı için boru hatları bulunur. Gemiler yüklerini hortum bağlantısı ile yükler ve boşaltır. Bu tür yükler için bazı limanlarda yükleme-boşaltma işlemleri, deniz ortasında yapılmış platformlardan yapılır.” (<https://www.vda.org.tr/>).

“Sıvı yüklerin öneminden bahsederek bu liman türünün önemini daha iyi anlayabiliriz. Dökme sıvı yükler dünyada deniz yolu ile taşınan toplam yükün yaklaşık 1/3’ ünü oluşturur. Dökme sıvı yükler dünyada deniz yolu ile taşınan toplam yükün %33’ ünü yani 1/3’ ünü oluşturur.” (<https://www.metinustbs.com/yuk-cesitleri-ve-yuk-ellecleme-ekipmanlari/>).

Ro-Ro Limanı; “Ro-Ro tekerlekli araçların taşınması anlamına gelir. Karayolu araçlarının denizyolu ile bir lokasyondan diğer lokasyona varışını sağlar. Ülkeler arasında geçiş kolaylığı sağladığı gibi Ro-Ro Limanları genelde daha rahat yükleme yapılmasına olanak tanır. Bu limanlar özel yapıdadır, büyük hacimli Ro-Ro gemilerinin yanaşmasına

yükleme ve boşaltma işlemlerini kolaylıkla yapmasına imkan tanırırlar. “(<https://www.sayginlarnakliyat.com/>).

Askeri Liman; Donanmaya hizmet eden, askeri gemilerin barınma, onarım ve lojistik ihtiyaçlarını karşılayan özel limanlardır. (<http://web.itu.edu.tr>).

Yat Limanları; “Marina terimi ilk olarak ABD’de ortaya çıkmış olan bir kavramdır. Çoğunlukla yat sahiplerinin yatlarını konaklabilecekleri, gelişmiş, modern imkanları olan park alanları olarak açıklanabilir. Yat limanı, yat istasyonu olarak da adlandırılabilen bu tesisler, yatların yanyana sıralanarak demirleyebildiği, yüzer raflardan oluşan ve yat sahiplerinin her türlü imkana ulaşabilmelerini sağlayan lüks bir tesistir. Bahsettiğimiz lüks tesis hizmetlerine bakacak olursak; Teknelerin yanına kadar getirilmiş olan tatlı su ve elektrik hatları,Tekne önüne kadar getirilmiş yakıt ikmal hattı,Tekne bakım-tamir servisleri,Denizcilik malzemeleri satan dükkanlar,İçerisinde çamaşır temizleme hizmeti, bar, spor ve duşları bulunan özel kulüpler,Yemek alanları,Anayollara servis,Otopark hizmetleri sıralanabilir.” (<https://www.denizcilikbilgileri.net/>).

Balıkçı Limanları; “Balıkçı Limanı; her boy ve her su kesimindeki balıkçı gemilerine hizmet vermekmaksadı ile mendireklerle korunmuş, yöre balıkçılarının ihtiyacına yetebilecek kadar havuz ve geri alana sahip, yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurutma sahası, satış yeri, idare binası, balıkçı gemilerinin ihtiyacını karşılayacak akaryakıt pompası, ön soğutma ve çekek yeri bulunan kıyı yapısıdır.” (<https://www.mevzuat.gov.tr/>).

Çok Amaçlı (Karma) Limanlar; “Adından da anlaşıldığı üzere birden fazla yük tipinin elleçlenmesine imkan veren limanlardır. Çok amaçlı limanların yapısı nedeniyle ve sağladığı imkanlarla bir noktada yüklenen bir araç arada hiç indirme bindirme yapmadan varması gereken noktaya nakliyat imkanı sağlamaktadır. Bu da daha hızlı ve ucuz transfer olanağı sunmaktadır.” (Prof.Dr. İsmet BALIK). (<https://dergipark.org.tr/>).

Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi

Bilinen yapısıyla, konteyner limanlarının operasyon yönetimi en üst seviyede kompleks ve titizlik gerektiren bir çalışmadır. Neredeyse her dakika,sürekli konteyner limanları içerisinde devam eden farklı bir faaliyet bulunmaktadır. Bu faaliyetlerin tamamını

birden takip edip, düzen içerisinde yürütme işlemine konteyner limanı operasyon yönetimi denir. Büyük bir kısmında bilgisayarların yardımından faydalanılsada, operasyon yönetimi halen insan gücüne ve çalışmasına bağlı bir konudur. Bu yönetim yapısı içerisinde çalışan kişilerin son derece ayrıntılı ve özel bir eğitim alması gerekmektedir. Bir örnek vermek istersek, dünyanın en yoğun konteyner limanları listesine bakarsak, ilk sıralarda Çin limanlarının yer aldığını görmek mümkündür. Bu ülkenin en önemli limanlarından olan Şanghay limanı, yıllık 31.740.000 adet konteyner trafiğine sahiptir. Bu da, her gün neredeyse 87.000 adet konteynerin işlem gördüğü anlamına gelir. Kaynak(<https://www.ekonkonteyner.net/>).

1.4.2. Limanların Tarihteki Önemi

Liman, üreticiyle tüketiciyi bağlayan farklı taşıma modlarının giriştiği uzun bir taşıma zincirinin hayati bir bağlantı noktası olup, gemiler ve diğer ulaşım araçları arasında emniyetli yük ve yolcu transferinin yapılması için gerekli ekipman, üstyapı ve altyapıya sahip hizmet noktasıdır. Kaynak: (<https://www.lojiport.com/limanlarin-evrimi/>).

Tarih boyunca geçmişten günümüze gelen değer artışı ile limanlar denizyolu ticaretinin, taşımacılığın en önemli parçalarından biri olmuştur. Dünya ticaretinin %65-%70’lik önemli bir kısmı denizyolu ile taşınmaktadır. Uluslararası denizcilik Dünya ticaret toplamında hayati bir yere sahiptir. Denizcilik endüstrisi uluslararası büyük miktarda malların kolay bir şekilde olabilecek en düşük maliyetle taşınmasını sağlamaktadır. Denizcilik sektörü en kısa sürede gemilerin geriye dönüşünü gerektirmekte ve yüksek oranda kazanç getirmektedir.

Limanlar ise genelde her ülkenin sahip olduğu bir ulaşım aracıdır. Hem yüksek kapasite taşıma oranına sahip hem de ucuz bir ticaret yolu olduğu için tarih boyunca Dünyada önemli bir yer tutmaktadır. Geçmişte de böyleydi günümüzde de aynı değere sahiptir. Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin %90’dan fazlası, Türkiye’de ise %87,4’ü denizyoluyla, taşınmaktadır .

1.4.3. Limanlarda Gerçekleştirilen Taşıma Tipleri

Gemi tür ve tipleri öncelikle ticari olan ve ticari olmayan gemiler olarak ikiye ayrılır

daha sonra ise yük ve gemi türlerini incelediğimizde deniz yolu taşımacılığı 5 farklı taşıma şekline ayrılır;

- Tanker Taşımacılığı
- Ro – Ro Taşımacılığı
- Konteyner Taşımacılığı
- Kombine Taşımacılık
- Dökme Yük Taşımacılığı

Tanker Taşımacılığı; İlk dikkat edilmesi gereken taşınan yüklerin tehlikeli maddeler olduğunun bilinmesidir Bu çerçevede tankerler aracılığı ile petrol ve petrol ürünleri gaz ve kimyevi maddeler gibi sıvı yükler taşınmaktadır. Yükler kıyıda yapılan pompalama sistemi ile gemilerde bulunan tankerlere aktarılır. Boşaltım işlemi ise daha sonra geminin kendi pompalama sistemi ile aktarılmak istenen yere aktarılır. Tanker taşımacılığında ağırlıklı olarak iki tür tanker kullanımı söz konusudur. Genellikle LPG olarak adlandırılan sıvılaştırılmış petrol gazı taşıması yapan tankerler ve LNG olarak adlandırılmış sıvılaştırılmış doğalgaz taşıyan tankerler ön plandadır.

Ro – Ro Taşımacılığı; Yukarıda bahsettiğim gibi liner taşımacılığın en güzel örneklerinden biridir. Ro-Ro taşımacılığında deniz bağlantısı karayolu ile sağlanır. Ro-Ro gemileri genellikle kamyon ve tır gibi yükle dolu tekerlekli araçları taşıyan büyük gemilerdir. Depodan depoya ya da kapıdan kapıya gerçekleştirilen taşımacılık işlemlerinde tercih edilen bir deniz yolu taşımacılığı şeklidir.

Konteyner Taşımacılığı; ISO standartlarına göre genel anlamda 20'lik veya 40'lık olarak gruplandırabileceğimiz konteynerler deniz yolu taşımacılığının %85'inde kullanılmaktadır. Çeşitli eşyaları taşımak için uluslararası standartlara göre imal edilen büyük sandıklar olarak tanımlanan konteynerler deniz yolu taşımacılığının en önemli unsurlarıdır.

Tarihi Vikingler'e kadar uzanan denizyolu taşımacılığının gelişiminin ilk zamanlarını incelediğimizde yüklerin, gemilerin içindeki hangarlarda parça parça ya da çuvallarla taşındığını söylememiz mümkündür. Yükleme ve boşaltma işleminin gereğinden çok daha uzun sürmesine sebep olan bu durum 1930'lu yıllarda Malcolm McLean'ın birkaç

denemeden sonra bugünkü şeklini almaya başlayan “konteyner”ı bulmasıyla çok daha pratik hale gelmiştir. 1956 yılında 58 konteynerlik bir gemi ile yapılan ilk konteyner taşımasından günümüze denizyolu taşımacılığının kapasitesi oldukça büyük bir artış göstermiştir. Günümüzde ise 8.000-10.000 TEU kapasiteli konteyner gemileri uluslararası sularda taşımacılık yapmaktadır.

Konteyner taşımacılığı genellikle parça yük (genel kargo) taşımacılığını içermektedir. Genellikle düzenli taşımacılıkta kullanılmaktadır.

Konteynerler, kullanımı taşıyan gemiler içinde pratiktir. Genellikle gemilerin kendi vinçleri ile yüklenip boşaltılmaktadır. Bu nedenle yükleme ve boşaltma işleminin çok daha kolay yapılabilmesine ve zamandan tasarruf edilmesine sebebiyet vermektedir. Bu sayede gemilerin limanda bekleme süreleri kısaltmakta, kapıdan kapıya taşımacılığın çok daha rahat yapılmasına imkan sağlamaktadır. Ancak Konteynerle taşıma sisteminin en büyük dezavantajı, konteyner taşımacılığı yapan gemilerin tasarım maliyetlerinin yüksek olmasıdır.

Kombine Taşımacılık; Gemilerin, petrol veya kuru yükleri taşımak için dizayn edildiği taşımacılık türüdür. Maden cevheri, petrol taşıyıcıları, hububat bu tür taşımacılığın kapsamındadır.

Dökme Yük Taşımacılığı; Maden cevheri, hububat, kömür, çimento, tuz, şeker gibi dökme yüklerin taşındığı taşımacılık şeklidir. Bu tür yükler, yapılarından dolayı gemiye yüklenmeleri ve boşaltılmaları esnasında ara kapıların kullanımına ihtiyaç duymaktadırlar. Bu ara kapılar sayesinde yükleme ve boşaltma giderlerinin olabilecek en az miktara indirilmesi hedeflenir.

Havayoluna göre 22 kat, karayoluna göre 7 kat, demiryoluna göre ise 3,5 kat daha ucuz olan denizyolu taşımacılığı, taşıırken kazandıran yapısı sebebiyle, tarih boyunca oldukça büyük gelişime göstermiş ve değişime uğramıştır, ihtiyaçlara göre gelişmiş farklı şekiller almıştır. Çok kapsamlı bir konu olması nedeniyle değişik bakış açıları ile incelenmesi gereken denizyolu taşımacılığını yalnız türlerine göre değerlendirmek kesinlikle yetersiz olacaktır. Denizyolu taşımacılığını ve denizyolu taşımacılık sektörünü değerlendirirken, limanları, gemileri, taşıyıcı firmaları, armatörleri, brokerları, freight forwarderları, lojistik firmalarını, limanları işletenleri, limanlarda hizmet veren diğer kuruluşları ve hizmetin içerisinde yer alan bütün parçaları ayrı ayrı ele almak ele almak

gerekmektedir. Aksi takdirde günümüzde uluslararası ticarete konu olan yüklerin yarısından çoğunun taşındığı denizyolu lojistiğinin öneminin tam olarak anlaşılması mümkün olamayabilir.

Önümüzdeki yıllarda denizyolu taşımacılığının öneminin çok daha artacağı düşünülmektedir. Bu durum piyasanın mevcut büyüme hızının katlanarak artmasına neden olacaktır. Dolayısıyla bütün alanlarda olduğu gibi denizyolu taşımacılığında da katma değerli hizmet üretmek rekabet ve sürdürülebilirlik konularında firmaları oldukça teşvik edip ileriye taşıyacaktır. Kaynak: (<https://www.esalco.com/denizyolu-tasimaciligi>).

1.4.4. Limanlarda Elleçlenen Yük Tipleri

Limanlarda değişik özellikler söz konusudur. Limanlar kuruluş amaçlarına göre, turistik, balıkçılık, ikmal ve ticari amaçlı kurulurlar. Ticari limanlarda ise elleçlenen yükler farklı özellikler taşır ve gruplanır.

Tablo 4. Limanlarda Elleçlenen Yük Grupları ve Kodları

A- Tarım ürünleri ve canlı hayvanlar / <i>Agricultural products and live animals</i>
00- Canlı Hayvanlar / <i>Live animals</i>
01- Tahıllar / <i>Cereals</i>
02- Patates (dondurulmuş olanlar hariç) / <i>Potatoes (excluding frozen ones)</i>
03- Taze meyveler ile taze ya da dondurulmuş sebzeler / <i>Fresh fruit and fresh or frozen vegetables</i>
04- Tekstil, tekstil ürünleri ve suni elyaf / <i>Textiles, textile articles and man-made fibres</i>
05- Ağaç ve mantar / <i>Wood and cork</i>
06- Şeker pancarı / <i>Sugar beet</i>
09- Diğer ham hayvansal ve bitkisel maddeler / <i>Other raw animal and vegetable materials</i>
B- Gıda maddeleri ve hayvan yemleri / <i>Food products and animal feed</i>
11- Şeker / <i>Sugars</i>
12- İçecekler / <i>Beverages</i>
13- Uyarıcı ve baharatlar / <i>Stimulants and spices</i>
14- Çabuk veya kolay bozulabilen gıda maddeleri / <i>Perishable foodstuffs</i>
16- Diğer uzun ömürlü (kolay bozulmayan) gıda maddeleri ve şerbetçi otu / <i>Other non-perishable foodstuffs and hops</i>
17- Hayvan yemleri ve gıda maddeleri artıkları / <i>Animal food and foodstuff waste</i>
18- Yağlı tohumlar, yağlı meyveler ile yağlar / <i>Oil seeds, oleaginous fruit and fats</i>
C- Katı mineral yakıtlar / <i>Solid mineral fuels</i>
21- Taşkömürü / <i>Coal</i>
22- Linyit ve turba (yer kömürü) / <i>Lignite and peat</i>
23- Kok / <i>Coke</i>

D- Petrol ürünleri / Petroleum products
31- Ham petrol / <i>Crude petroleum</i>
32- Yakıt (fuel) türevleri / <i>Fuel derivatives</i>
33- Gaz olan hidrokarbonlar, sıvı veya sıkıştırılmış / <i>Gaseous hydrocarbons, liquid or compressed</i>
34- Yakıt olmayan türevler / <i>Non-fuel derivatives</i>
E- Cevher ve metal artıkları / Ores and metal waste
41- Demir cevheri / <i>Iron-ore</i>
45- Demir dışı cevherler ve atıkları / <i>Non-ferrous ores and waste</i>
46- Demir çelik atığı ve yüksek fırın tozu / <i>Iron and steel waste and blast-furnace dust</i>
F- Metal ürünleri / Metal Products
51- Pik demir, ham çelik, ferro metal alaşımları / <i>Pig iron and crude steel ; ferro-alloys</i>
52- Yarı bitmiş haddelenmiş çelik ürünleri / <i>Semi-finished rolled steel products</i>
53- Demir ve çelikten çubuklar, köşebentler, tel çubukları, tramvay yolu inşa malzemeleri / <i>Bars, sections, wire rod, tramway track construction material of iron or steel</i>
54- Çelik levhalar, çelik tablalar, kasnak ve şeritler / <i>Steel sheets, steel plates, hoop and strip</i>
55- Tüpler, borular ile dökme ve dövme demir ve çelik / <i>Tubes, pipes, iron and steel castings and forgings</i>
56- Demir dışı metaller / <i>Non-ferrous metals</i>
G- Ham ve üretilmiş mineraller, inşaat malzemeleri / Crude and manufactured minerals, building materials
61- Kum, çakıl, kil ve cüruf / <i>Sand, gravel, clay and slag</i>
62- Tuz, demir pirit ve kükürt / <i>Salt, iron pyrites, sulphur</i>
63- Diğer taşlardan topraklar ve mineraller / <i>Other stone earths and minerals</i>
64- Çimento, kireç / <i>Cement, lime</i>
65- Alçılar (sıvalar) / <i>Plasters</i>
69- Diğer imal edilmiş yapı malzemeleri / <i>Other manufactured building materials</i>
H- Gübreler / Fertilizers
71- Doğal gübreler / <i>Natural fertilizers</i>
72- Kimyasal gübreler / <i>Chemical fertilizers</i>
I- Kimyasallar / Chemicals
81- Temel kimyasallar / <i>Basic chemicals</i>
82- Alüminyum oksit ve hidroksit / <i>Aluminium oxide and hydroxide</i>
83- Kömürden elde edilen kimyasallar / <i>Coal chemicals</i>
84- Kağıt hamuru ve atık kağıt / <i>Paper pulp and waste paper</i>
89- Diğer kimyasal ürünler / <i>Other chemical products</i>
J- Makineler, taşıma teçhizatı, aksam ve çeşitli parçaları ile konteynerler / Machinery, transport equipment, manufactured articles and miscellaneous articles and containers
91- Taşıma teçhizatı / <i>Transport equipment</i>
92- Traktörler; tarım makineleri ve teçhizatı / <i>Tractors ; agricultural machinery and equipment</i>
93- Diğer makine cihaz ve gereçleri, motorlar ve bunların parçaları / <i>Other machinery apparatus and appliances, engines, parts thereof</i>
94- İmal edilmiş malzemeler / <i>Manufactures of material</i>
95- Cam, cam eşya ve seramik ürünler / <i>Glass, glassware, ceramic products</i>
96- Deri, tekstil ve giyim / <i>Leather, textiles and clothing</i>

97- Diğer mamul malzemeler / Other manufactured articles
99- Çeşitli eşyalar ve konteynerler / Miscellaneous articles and containers
K- Silahlar ve mühimmat / Arms and ammunition
86- Silahlar ve mühimmat / Arms and ammunition
L- Yolcu / Passenger
87- Yolcu / Passenger
M- Diğer taşınan mallar / Other carried goods
88- Diğer taşınan mallar / Other carried goods

Kaynak:NSTR-TR-Denizcilik İstatistikleri 2021,(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr>).
(denizticareti.dgm@uab.gov.tr/),(TUİK, <https://biruni.tuik.gov.tr/>).

1.4.5. Uluslararası Ekonomik Gelişmelerin Limanlarda Etkileri

Ulusal ve uluslararası düzeydeki siyasi, ekonomik kararlar ve gelişmeler ile coğrafi faktörler limanların inşaatı, kullanım amaçları, büyüklükleri, faaliyetlerine etki ederler. Örneğin ülkeler arasındaki siyasi gerilimler gerilimin olduğu ülkeler arasındaki, ticari ve ekonomik faaliyetlerin azalmasına etki eder. Ayrıca bir bölgedeki genel ekonomik sıkıntılar, savaş ve çatışma durumlarında bu faaliyetlerin azalmasına sebep olur. Örneğin 2022 yılı başlarında Rusya ve Ukrayna arasında başlayan siyasi gerginlik ve ardından gelen savaş tüm Karadeniz limanlarının iş hacmini önemli ölçüde düşürmüştür.

1.4.5.1. Limanların Ticarete Etkileri

Ülkelerin gelişme ve kalkınma düzeylerinin anlaşılmasını sağlayan en önemli kavramlardan biri o ülkenin ekonomik göstergelerdir. Bu göstergelerin pozitif yönlü ve yüksek olması, ülkenin ekonomik, politik, sosyal, psikolojik ve kültürel dokusuna olumlu yönde etkiler yapmaktadır. Bu etkiler, toplumdaki bireylerin kültür, yaşam ve refah seviyelerini yükselterek yaşam kalitesini artırmaktadır. Söz konusu bu ekonomik göstergelerin değişiminde ve yükselmesinde en önemli rolü oynayan araçlardan biri de son dönemlerde önemi daha iyi anlaşılan uluslararası ticari faaliyetleridir. Uluslararası ticaret ekonomik yapı içerisinde üstlenmiş olduğu bu rolle ülke ekonomisine birçok yönden değer ve katkı sağlamaktadır. (Lojistik Sektör Raporu, 2013).

1.4.5.2. Küresel Ticarete Limanların Yeri ve Önemi

Uluslararası ticaretin yapılmasında %90 gibi yüksek bir oranla denizyolu kullanılmaktadır. Taşınan malların değer açısından bakıldığında bu oran % 65 oranında gerçekleşir. Deniz yolu ticaretinde deniz aşırı ülkelere gemilerin kullanımı büyük miktardaki yüklerin taşınmasında birçok açıdan en faydalı yöntemdir. Deniz yolu göre üç buçuk karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz bir taşımacılık sistemidir. Bu sebeple daha çok tercih edilir. Bu açıdan baktığımızda kısa mesafe taşımacılığının bir kısmı ile uzun mesafe taşımacılığının ve kıtalararası ulaştırmanın neredeyse tamamı denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır.

1.4.5.3. Türkiye'de Limanların Dış Ticaretteki Rolü

Küresel ticaretin büyük bir kısmının denizyoluyla yürütüldüğü düşünüldüğünde, Türkiye'nin dış ticaretindeki eğilimlerin doğal olarak Türkiye'nin deniz ticaretinde de etkileri olacaktır. Bunun bir sonucu olarak da her geçen yıl bir önceki yıla göre artan bir eğilim göstermektedir.

Türkiye’de taşımacılığın oldukça geniş bir alana yayılmış olduğu görülmektedir. Taşımacılık arasında deniz taşımacılığının yeri tartışmasız oldukça önemlidir. Deniz taşımacılığı Türkiye’de dışarıya açılan kapı olarak görülmektedir. Dolayısıyla deniz taşımacılığının ana unsuru olan limanların ticaretteki, özellikle de dış ticaretteki rolü büyük önem arz etmektedir.

Türkiye, hem iç hem de dış dinamikleri ile stratejik bir ülkedir. Değişen dünya dengeleri, Türkiye’ye çeşitli fırsatlar sunmakta fakat bunlar ne yazık ki bir türlü değerlendirilememektedir. Türkiye’nin sahip olduğu potansiyeller, son 50 yıldır ne Türkiye’nin “kalkınmakta olan ülke” kimliğini değiştirebilmiş ne de “doğu-batı arasındaki köprü” olmasını ekonomik ve siyasi güce dönüştürebilmiştir (Trivedi, 2010).

Türkiye, Karadeniz ve Doğu Akdeniz'deki önemli denizyolları boyunca yer alması nedeniyle uluslararası doğu-batı ve kuzey-güney ulaşım yollarının kavşağında önemli limanlara sahiptir. Türkiye'de ihracat işinin bel kemiği olarak hizmet veren bu limanlar, belirli bir kargo tipinde uzmanlaşmak yerine çeşitli kargo tiplerini idare edebilen çeşitli ekipmanlara sahip geleneksel sahaların doğasıdır. Türkiye'nin uluslararası pazarlara

erişiminde kilit rol oynayan limanlar, küreselleşmenin etkisiyle, bölgesel kargo trafiğini yerel kargo hareketlerinin ötesinde ele alabilecek bir profil elde etmek için gelişmiştir. (Duran, T. 2002).

Uluslararası doğu-batı ve kuzey-güney güzergâhlarının kesişme noktasında bulundukları için limanlar transit ticaret için de caziptir. Türkiye'nin hemen her köşesinde bulunan limanlar, çeşitlendirilmiş ulaşım ağının taleplerini karşılayabilmektedir. Kısa bir rota dışı mesafe sunan Ege ve Akdeniz limanları, yükü Akdeniz'den geçen Asya-Avrupa denizyolu boyunca elleçleme yeteneğine sahiptir. Özellikle Akdeniz limanlarımız Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerinin önemli denizcilik yollarından gelen yüklerin elleçlenmesi için transit liman olmanın mekânsal avantajına sahiptir. Marmara, AB tarafından inşa edilen Trans-Avrupa ve Pan-Avrupa güzergâhlarını Türkiye'ye bağlayıp daha sonra doğuya doğru genişlettiği için kayda değer bir öneme sahiptir. (Dülger, M. C. 2006).

Başka bir yönü olarak, özellikle özel limanların ciddi bir altyapı hatası oluşturan demiryolu bağlantıları yoktur. Özellikle yolcu taşımacılığının %86'sını oluşturan özel limanlar, demiryolu bağlantılarının olmaması nedeniyle kombine taşımacılığın sunduğu maliyet avantajlarından yoksun bırakılmaktadır.

Türk limanlarında yüklenen toplam yük miktarı aşağıdaki çizelgede gösterilmiştir. Buna göre 5 milyon 569 bin 978 ton ile Botaş en yüksek elleçleme limanları listesinin başında, Kocaeli 1 milyon 642 bin 529 ton ile ikinci, Aliğa 1 milyon 565 bin 786 ton ile üçüncü sırada, 1 milyon 214 bin 607 ton ile Mersin limanı 4. sırada yer almaktadır.

Tablo 5. Türkiye'nin Limanları İçin 2020 yılı İhracat Performans Verileri (Ton)

Liman Başkanlığı / Harbour Master	Yükleme / Loading					
	İhracat / Export			Kabotaj Yükleme / Cabotage Loading	Transit Yükleme / Transit Loading	Toplam Yükleme / Total Loading
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Toplam İhracat / Total Export			
Alanya	0	0	0	0	0	0
Aliğa	659.711	19.938.597	20.598.308	6.900.197	59.852	27.558.357
Amasra	0	0	0	2.770	0	2.770
Ambarlı	1.678.720	8.178.773	9.857.493	969.572	4.558.078	15.385.143
Antalya	80.824	2.783.010	2.863.834	707.513	0	3.571.347
Ayvalık	1.295	0	1.295	0	0	1.295
Bandırma	45.152	1.120.444	1.165.596	463.988	0	1.629.584
Bartın	61.811	876.836	938.647	48.433	0	987.080
Bodrum	0	0	0	0	0	0
Botaş	220.320	5.287.383	5.507.703	2.052.251	48.519.675	56.079.629

Çanakkale	41.808	3.397.418	3.439.226	675.380	0	4.114.606
Çeşme	647.415	6.673	654.088	0	0	654.088
Dikili	24.650	427.109	451.759	0	0	451.759
Erdek	0	0	0	0	0	0
Fatsa	3.103	65.490	68.593	0	0	68.593
Fethiye	0	0	0	0	0	0
Gemlik	555.620	5.703.433	6.259.053	1.270.262	1.558	7.530.873
Giresun	27.000	360.647	387.647	0	0	387.647
Göcek	0	0	0	0	0	0
Güllük	2.280.719	3.469.937	5.750.656	10.780	0	5.761.436
Hopa	0	0	0	407.970	35.151	443.121
İğneada	0	0	0	12.450	0	12.450
İnebolu	0	28.247	28.247	208.871	0	237.118
İskenderun	384.684	17.148.655	17.533.339	4.920.526	515.157	22.969.022
İstanbul	13.594	174.451	188.045	106.383	5.757	300.185
İzmir	192.546	4.140.715	4.333.261	379.425	30.914	4.743.600
Karabiga	273.367	1.680.167	1.953.534	704.215	0	2.657.749
Karadeniz Ereğli	95.769	1.161.988	1.257.757	627.174	0	1.884.931
Karasu	600	398.318	398.918	0	0	398.918
Kaş	0	0	0	0	0	0
Kocaeli	1.900.367	22.213.287	24.113.654	4.733.716	528.124	29.375.494
Kuşadası	0	0	0	0	0	0
Marmara Adası	6.016	672.258	678.274	841.167	0	1.519.441
Marmaris	50	0	50	0	0	50
Mersin	1.093.580	15.041.474	16.135.054	344.830	330.530	16.810.414
Rize	15.250	66.750	82.000	5.500	0	87.500
Samsun	175.548	2.703.474	2.879.022	795.066	0	3.674.088
Silivri	0	0	0	0	0	0
Sürmene	0	0	0	0	0	0
Taşucu	0	3.714.877	3.714.877	0	0	3.714.877
Tekirdağ	70.989	3.011.102	3.082.091	1.148.265	5.904.170	10.134.526
Tirebolu	0	0	0	0	0	0
Trabzon	2.218	31.462	33.680	207.480	1.291	242.451
Tuzla	1.835.181	47.474	1.882.655	351.175	0	2.233.830
Ünye	192.648	404.659	597.307	537.810	0	1.135.117
Yalova	800.262	1.404	801.666	108.950	0	910.616
Zonguldak	200.094	1.065.400	1.265.494	221.437	0	1.486.931
Toplam / Total	13.580.911	125.321.912	138.902.823	29.763.556	60.490.257	229.156.636

Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı (General Directorate of Maritime Affairs -Department of Maritime Trade Development). 1.02.2021 - 11:00:00

Tablo 5’de Liman sayısı ile bildiğimiz coğrafik yapısıyla Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili ve iç denize sahip birçok ülkede bulunmayan şekilde iç su kaynakları bulunan bir devlettir. Denizleri ele aldığımızda Akdeniz,Ege,Karadeniz ve Marmara denizine kıyıları olan şehirlerimizin birçoğunda büyük,orta büyüklükte ya da küçük limanları bulunmaktadır. Zaman içerisinde bu limanların birçoğu gelişme ve büyüme göstermiş ülkemiz ve Dünya Deniz ticareti için önem kazanmıştır. Bu sürecin sonucunda

İhracatımız Türk bayraklı veya yabancı Bayraklı gemilerin çalışmasıyla kabotaj transit yükleme şekillerinde gelişme göstermiştir. Marmara bölgesi'nde Aliağa, Ambarlı, Tekirdağ, Kocaeli limanları Ege bölgesi'nde İzmir limanı ve Akdeniz bölgesi'nde de Mersin, İskenderun limanları ülkemiz için değerlidir ve ön plana çıkmışlardır. Bundan farklı olarak taşıma modeli açısından Botaş limanında ciddi anlamda yıllar içerisinde önem kazanmıştır. 2020 yılı ihracat performans verilerini incelediğimizde yabancı Bayraklı gemilerin 125.321.932 rakamına ulaştığı Türk bayraklı gemilerin ise 13.580.911 rakamına ulaşabildiği görülmektedir. Diğer limanlarımız için ise önemli olan talebe bağlı olarak arzın oluşmasıdır, deniz taşımacılığında hiçbir şey bir anda olmamıştır. Bütün limanlar zaman içerisinde değer kazanmış ya da değer kaybetmiştir. Örneğin yeni yapılan bir liman daha önceki limanların önüne geçebilmiştir ve özellikle bilinmesi gereken taşıma modlarının birbirini ciddi bir şekilde etkileyebildiği değer kazandırdığı veya kaybettirdiğidir. Çok bilinen bir örnek verecek olursak Demiryolu ve Deniz yolu birbirini büyük oranda etkileyebilir, demiryolunun ve limanın birbirine yakınlığı herkes için büyük avantajlar oluşturabilir ve tercih sebebi olabilir.

Tablo 6. Türkiye'nin Doğu Akdeniz Limanları İçin 2020 yılı İhracat Performans Verileri (Ton)

Liman Başkanlığı / Harbour Master	Yükleme / Loading					
	İhracat / Export			Kabotaj Yükleme / Cabotage Loading	Transit Yükleme / Transit Loading	Toplam Yükleme / Total Loading
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Toplam İhracat / Total Export			
Antalya	80.824	2.783.010	2.863.834	707.513	0	3.571.347
Botaş	220.320	5.287.383	5.507.703	2.052.251	48.519.675	56.079.629
İskenderun	384.684	17.148.655	17.533.339	4.920.526	515.157	22.969.022
Mersin	1.093.580	15.041.474	16.135.054	344.830	330.530	16.810.414
Taşucu	0	3.714.877	3.714.877	0	0	3.714.877
Toplam	1.779.408	43.975.399	45.754.807	8.025.120	49.365.362	103.145.289

Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı (General Directorate of Maritime Affairs -Department of Maritime Trade Development). 1.02.2021 - 11:00:00

Tablo 6'de Doğu akdeniz'deki limanlarımızın 2020 yılı verilerini incelediğimizde Mersin İskenderun botaş ve Antalya limanı yaptıkları ihracat miktarı ile ön plana çıkmıştır. Genel bir bakış açısıyla yabancı bayrakların ziyareti ile oluşan 43.975.399 tonluk ihracat miktarı Türk bayraklı gemilerin ulaştığı 1.779.408 tonluk miktardan çok fazladır. Örnek verecek olursak daha önce de bahsettiğimiz gibi botaş limanı taşıma modu ile toplam yükleme oranında diğer limanlarımızın çok önündedir. Antalya limanı ise ithalat ihracat dışında özellikle turistik açıdan kullanımı ile çok değerlidir.

Tablo 7. Türkiye'nin Limanları İçin 2020 yılı İthalat Performans Verileri (Ton)

Liman Başkanlığı / Harbour Master	Boşaltma / Unloading					
	İthalat / Import			Kabotaj Boşaltma / Cabotage Unloading	Transit Boşaltma / Transit Unloading	Toplam Boşaltma / Total Unloading
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Toplam İthalat / Total Import			
Alanya	0	164.278	164.278	16.000	0	180.278
Aliağa	2.058.318	36.974.040	39.032.358	2.322.055	33.231	41.387.644
Amasra	0	0	0	0	0	0
Ambarlı	1.066.377	9.002.849	10.069.226	1.395.970	5.044.995	16.510.191
Antalya	157.503	502.395	659.898	1.292.408	0	1.952.306
Ayvalık	25	0	25	0	0	25
Bandırma	514.760	3.317.757	3.832.517	199.062	0	4.031.579
Bartın	30.926	899.461	930.387	66.568	0	996.955
Bodrum	0	0	0	0	0	0
Botaş	516.185	8.515.441	9.031.626	1.483.666	248.080	10.763.372
Çanakkale	5.513	312.248	317.761	278.681	0	596.442
Çeşme	559.314	0	559.314	23.002	0	582.316
Dikili	0	46.258	46.258	0	0	46.258
Erdek	0	0	0	2.191	0	2.191
Fatsa	0	50.997	50.997	6.878	0	57.875
Fethiye	0	0	0	0	0	0
Gemlik	494.709	5.074.903	5.569.612	1.174.055	17.331	6.760.998
Giresun	0	429.876	429.876	0	0	429.876
Göcek	0	0	0	7.950	0	7.950
Güllük	1.014	0	1.014	34	0	1.048
Hopa	7.285	335.192	342.477	111.026	34.943	488.446
İğneada	0	0	0	0	0	0
İnebolu	0	78.560	78.560	20.365	0	98.925
İskenderun	1.031.114	34.779.132	35.810.246	1.659.476	530.492	38.000.214
İstanbul	17.695	322.198	339.893	1.515.702	2.543	1.858.138
İzmir	240.022	3.795.150	4.035.172	611.240	0	4.646.412
Karabiga	94.419	10.475.591	10.570.010	701.851	0	11.271.861
Karadeniz Ereğli	352.850	7.238.876	7.591.726	1.201.591	0	8.793.317
Karasu	19.481	946.190	965.671	17.575	0	983.246
Kaş	0	0	0	0	0	0
Kocaeli	3.872.447	35.959.557	39.832.004	6.905.884	404.243	47.142.131
Kuşadası	0	0	0	0	0	0
Marmara Adası	0	0	0	1.982	0	1.982
Marmaris	1	0	1	48.234	0	48.235
Mersin	1.008.518	17.758.564	18.767.082	1.856.485	318.452	20.942.019
Rize	1.784	124.643	126.427	435.077	0	561.504

Samsun	516.362	7.453.327	7.969.689	1.352.063	0	9.321.752
Silivri	0	0	0	10.500	0	10.500
Sürmene	0	0	0	990	0	990
Taşucu	179.563	375.583	555.146	21.609	0	576.755
Tekirdağ	379.270	13.344.029	13.723.299	3.120.080	5.278.405	22.121.784
Tirebolu	0	2.491	2.491	423.749	0	426.240
Trabzon	66.064	1.894.453	1.960.517	127.759	0	2.088.276
Tuzla	1.847.326	147.721	1.995.047	247.034	0	2.242.081
Ünye	360	63.008	63.368	145.112	0	208.480
Yalova	761.526	611.670	1.373.196	92.144	0	1.465.340
Zonguldak	297.518	9.444.785	9.742.303	137.780	0	9.880.083
Toplam / Total	16.098.249	210.441.223	226.539.472	29.033.828	11.912.715	267.486.015

Kaynak : Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı (General Directorate of Maritime Affairs -Department of Maritime Trade Development). 1.02.2021 - 11:00:00

Tablo 7’de Ülkemizin limanları için 2020 yılı ithalat performansına baktığımızda ise ithalat için büyük ölçüde ihracat yapılan limanların aynısı kullanılmaktadır. Yıllar içerisinde bu sirkülasyon yapısı ithalat-ihracat için oluşmuş ve süreklilik kazanmıştır. Aliaga,Ambarlı,Tekirdağ,Kocaeli limanları Marmara denizi'nde İzmir limanı Ege bölgesi'nde ve yine Mersin,İskenderun,Botaş ve Antalya limanları çoğunlukla kullanılmaktadır. Yapılan ithalat miktarı incelendiğinde 2020 yılı rakamları yabancı Bayraklı gemiler için 210.441.223 tona Türk bayraklı gemiler içinse 16.098.249 ton miktarına ulaşmıştır.

Tablo 8. Türkiye'nin Doğu Akdeniz Limanları İçin 2020 İthalat Performans Verileri (Ton)

Liman Başkanlığı / Harbour Master	Boşaltma / Unloading					
	İthalat / Import			Kabotaj Boşaltma / Cabotage Unloading	Transit Boşaltma / Transit Unloading	Toplam Boşaltma / Total Unloading
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Toplam İthalat / Total Import			
Antalya	157.503	502.395	659.898	1.292.408	0	1.952.306
Botaş	516.185	8.515.441	9.031.626	1.483.666	248.080	10.763.372
İskenderun	1.031.114	34.779.132	35.810.246	1.659.476	530.492	38.000.214
Mersin	1.008.518	17.758.564	18.767.082	1.856.485	318.452	20.942.019
Taşucu	179.563	375.583	555.146	21.609	0	576.755
Toplam	2.892.883	61.931.115	64.823.998	6.313.644	1.097.024	72.234.666

Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı (General Directorate of Maritime Affairs -Department of Maritime Trade Development). 1.02.2021 - 11:00:00

Tablo 8’de Doğu Akdeniz limanları için ithalat performansını ele aldığımızda İskenderun limanının diğer limanlarımızdan daha fazla yabancı Bayraklı gemilerle ithalat

yaptığını Botaş limanında ise ithalat miktarının ihracatın iki katı seviyesinde bir artışını görmekteyiz. Rakamlar incelendiğinde İskenderun limanının 1.031.114 ton ve Mersin limanının 1.008.518 tonluk miktarı Türk bayraklı gemilerle ithalatta aynı seviyededir. Yabancı Bayraklı gemilerle ithalatta ise İskenderun limanının 34.779.132 ton ile Mersin limanının 17.758.564 tonluk miktarının 2 katı seviyesinde ithalat yaptığı görülmektedir.

1.4.5.4. Türkiye'nin Deniz Ticaretindeki Eğilimleri

Deniz taşımacılığındaki eğilimler, ticaret ilişkilerindeki genişleme ve kullanılan teknolojilerin geliştirilmesi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Ayrıca yolcu taşımacılığı, gemi inşa endüstrisi, deniz turizmi ve liman hizmetleri gibi operasyonlar da deniz ticaretinin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Burada değinilen faktörlere ek olarak, uluslararası ekonomik ve politik eğilimlerin deniz ticareti üzerindeki etkileri de not edilmelidir (Uçar, 2007: 62).

Deniz ticaretinde limanlar, uluslararası taşımacılık ve küresel ticaret bölgelerini birleştirerek hakim koşullar altında, yük taşımacılığının büyük bir kısmının denizyoluyla gerçekleştirilmesi, limanların uluslararası ticarete sahip olduğu kritik rolü açıkça ortaya koymaktadır (Esmer, 2009: 22).

Bununla birlikte, Türkiye'nin deniz ticaretinin evrimi yukarıda belirtilen faktörlerden doğrudan etkilenmektedir. Olumlu ve olumsuz etkiler, özellikle genel ekonomik koşullarda, doğrudan deniz ticaretine yansımaktadır. Bunun nedeni, Türkiye ve dünyadaki uluslararası ticaretin büyük bir kısmının deniz ticareti ile gerçekleştirilmesidir. Coğrafi olarak Türkiye denizlerle çevrili bir ülkedir. Bu, Türk deniz ticaretini kolaylaştırmakta ve Türkiye için bir avantaj oluşturmaktadır. Fakat bu avantaj, olumsuz ekonomik koşullar nedeniyle dezavantajlı bir duruma dönüşebilir. Bu nedenle, Türkiye deniz ticareti seçeneklerini uygun şekilde değerlendirmeli ve uygulamalıdır (Uçar, 2007: 62).

1.4.5.5. Türk Ticaret Donanması

Türk ticaret donanması, ulusal bayrak ve yabancı bayrak gemi zenginliklerinden oluşmaktadır ve yabancı kaynaklı gemi stoku zamanla artış göstermektedir.

Büyük yabancı bayraklı gemi stokunun temel nedenleri vergi avantajları, banka

anlaşmaları ve daha kolay personel alımları olarak gösterilebilir. Türk bayraklı gemilere uygulanan fahiş vergiler, yoğun rekabette operatörleri zor duruma sokmakta, buna karşın, gemi mürettebatını yabancı bayraklı bir gemide çalışmaya doğru teşvik ederek askerlik hizmetini kısaltmak gibi yerel faydalar sağlamaktadır. Yabancı bayraklı gemiler için çalışmayı tercih eden bir diğer önemli faktör, finansal kuruluşların yabancı bayraklı gemilere sunduğu yüksek kredi ve sigorta fırsatlarıdır. Finansal kurumlar, sigorta ve kredi işlemlerinde yabancı bayraklı gemileri tercih etmektedir (Kotel, 2017).

Tablo 9. Türk Denizcilik Filosu 2020 Görünümü (1000 GT ve Üzeri)

Gemi Tipi	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	40	93	133	26,3	242.493	464.037	706.530	11,1	163.417	295.968	459.385	8,7
Dökme Yük Gemisi	41	5	46	9,1	1.758.198	150.971	1.909.169	30,0	1.008.803	94.380	1.103.183	20,8
Konteyner	35	12	47	9,3	816.274	198.312	1.014.586	16,0	657.244	152.274	809.518	15,3
Kuru Yük-Konteyner	4	5	9	1,8	12.369	45.618	57.987	0,9	8.066	30.767	38.833	0,7
Kimyevi Madde Tankeri	33	26	59	11,7	436.317	193.764	630.081	9,9	281.412	129.232	410.644	7,8
LPG Tankeri	5	0	5	1,0	27.804	0	27.804	0,5	25.574	0	25.574	0,5
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	2.770	54.850	57.620	0,9	1.900	43.630	45.530	0,9
Ro-Ro Gemisi	12	0	12	2,4	135.903	0	135.903	2,1	308.947	0	308.947	5,8
Ro-Ro Ferry-Yolcu	11	7	18	3,6	32.183	1.582	33.765	0,5	73.582	21.512	95.094	1,8
Feribot	7	22	29	5,7	2.538	19.648	22.186	0,4	28.710	27.861	56.571	1,1
Tren Ferisi	0	6	6	1,2	0	2.960	2.960	0,1	0	9.835	9.835	0,2
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	1	10	11	2,2	1.540	5.687	7.227	0,1	4.701	24.635	29.336	0,6
Balıkçı Gemileri	1	0	1	0,2	569	0	569	0,0	1.407	0	1.407	0,0
Bilimsel Araştırma Gemisi	4	2	6	1,2	3.580	4.200	7.780	0,1	28.474	7.358	35.832	0,7
Şehir Hatları	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.043	0	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	6	6	1,2	0	1.974	1.974	0,0	0	7.547	7.547	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	34	13	47	9,3	115.903	37.494	153.397	2,4	322.138	84.073	406.211	7,7
Petrol Tankeri	12	11	23	4,6	1.241.480	186.024	1.427.504	22,5	665.320	98.792	764.112	14,3
Tren Ferry/Ro-Ro	1	0	1	0,2	6.266	0	6.266	0,1	15.195	0	15.195	0,3
Kuru Yük/Ro-Ro	9	1	10	2,0	121.871	17.183	139.054	2,2	314.607	60.465	375.072	7,1
Deniz Araçları	17	13	30	5,8	8.000	5.686	13.686	0,2	215.606	79.443	295.049	5,6
Genel Toplam	270	235	505	100	4.966.058	1.389.990	6.356.048	100	4.127.711	1.167.772	5.295.483	100

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Kaynak: (DTO Raporu, 2021: 84).

Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 GrosTon üzerinde farklı tonaj ve tipte toplam 505 gemi yer almaktadır. Bunların toplam taşıma kapasitesi ise 5.295.483 Gros Ton'dur.

İKİNCİ BÖLÜM

2. DENİZ TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ, ULUSLARARASI TİCARETE ETKİLERİ VE TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞININ TİCARETLE ETKİLEŞİMİ

2.1. Uluslararası Ticaret Kavramsal Çerçevesi

Bu bölümde temel kavramlar, uluslararası ticaretin tarihsel özeti, uluslar arası ticaretin amaçları ve türleri gibi konular alt başlıklar halinde ele alınmıştır.

2.1.1. Uluslararası Ticaret Kavramı

Uluslararası ticaret, uluslararası sınırlar ve bölgeler arasında yapılan mal ve hizmet ticaretidir. Pek çok ülkede gayri safi yurt içi hasıla'nın önemli bir kısmını oluşturur. Çok eski zamanlardan beri varolsa da (İpek Yolu), ekonomik, sosyal ve siyasi önemi son yüzyıllarda belirgin bir biçimde artmıştır. Talay.I (2020)

Uluslararası ticaret bir iktisât dalıdır ve uluslararası finans ile birlikte bir üst dal olan uluslararası iktisatı oluşturur.

2.1.2. Uluslararası Ticaretin Tarihsel Gelişimi

Uluslararası Ticaretin Tarihsel Gelişimi

Dönemler	Dönemlerin özellikleri	İşletme ve politik sistem
Ticaret (1500-1850)	Kişisel arayışlar	İşletmelerin mutlak egemenliği
Sömürgecilik (1850-1914)	Sömürge imparatorlukları	Sömürgeciliğe ait kurallar
Ayrıcalıklar (1914-1945)	Yüksek gümrük vergileri Ulusal sanayii güçlendirme	Politik ayrıcalıklar
Uluslararası (1945-1970)	Pazar geliştirme	Çokuluslu işletmelerin orta (1945-1970) çıkışı, uluslararasılaşma ve bunun getirdiği sınırlamalar
(1970-2000)	Yüksek rekabet	Hükümetlerin birbiriyle ilişkileri ve özellikle Avrupa ve 3. Dünya ülkelerinde işbirliği

2.1.3. Uluslararası Ticaretin Amaçları

Uluslararası ticarete, ekonomik, sosyal, insani vb çeşitli gerekçeler söz konusudur.

Ekonomik Gerekçeler

- Dış rekabetten korunma
- Dış ödeme dengesizliklerinin giderilmesi
- Ekonomik kalkınma
- Ekonominin liberalleştirilmesi
- Otarşi
- İç ekonomik istikrarın sağlanması
- Piyasa aksaklıklarının giderilmesi
- Dış piyasalarda monopol gücünden yararlanma
- Hazineye gelir sağlanması

Ekonomik Olmayan Gerekçeler (meta ekonomik nedenler)

- Sosyal, siyasal ve askeri nedenler, dış politika amaçları

2.1.4. Uluslararası Ticaretin Türleri

Uluslararası ticaret dendiğinde, ithalat, ihracat ve transit ticaret gibi uygulamalar karşımıza çıkmaktadır.

2.1.4.1. İthalat

İthalat

Başka ülkelerde üretilmiş malların, ülkedeki alıcılar tarafından satın alınmasıdır. Dış alım da denilmektedir. İhracatın karşısıdır ve onunla birlikte bir ülkenin dış ticaret dengesini oluşturur. İthalat, özel ya da tüzel kişilerce kamu iktisadi kuruluşları ya da devlet tarafından doğrudan yapılabilir. İthalat çeşitleri aşağıdaki gibi sıralanabilir.

Akreditifli ithalat: Alıcının, malın sevkinden önce bir banka aracılığıyla satıcının

bulunduğu yerdeki bankası nezdinde malın sevk belgesinin teslimi karşılığında ödenmek üzere kredi açtırmasıdır.

Mal karşılığı ithalat: Malın gümrüklenmesi işleminden sonra bedelini ödeyerek belgenin çekilmesi ile gerçekleşen ithalattır.

Bedelsiz ithalat: Vergisi olmaksızın ülkeye sokulan mallar (özel eşyalar hediyeler vb)dır.

Belge karşılığı ithalat: Malın gelmiş olma şartı aranmaksızın ithalat yapılan ülkeden yola çıkarılmış olduğunu gösteren belgenin bedelini ödeyerek bankadan belge alınması ile gerçekleştirilen ithalattır.

Kredili İthalat: Bedeli daha sonra ödenmek üzere yapılan vadeli ithalattır.

Geçici Kabullü İthalat: İhraç etme amacıyla yapılan ithalattır.

Ankonsinyasyon İthalat: Satışın yapılması ve belirli bir vade sonunda mal bedelinin transfer edilmesi şartıyla yapılan ithalattır.

2.1.4.2. İhracat

Bir malın yabancı ülkelere döviz karşılığı yapılan satışına ihracat denir. Ürünün ihracata yönelik biçimde kaliteli ve uluslararası standartlara ve piyasa şartlarına uygun biçimde üretilmesinden, yurt dışında pazarlanması, reklam ve tanıtımının yapılması, dış satımının gerçekleştirilmesi, en uygun ambalaj ve nakliye biçiminin seçilmesi, ihracatçının ülkesindeki dış ticaret mevzuatını bilerek zamanında gerekli işlemleri tamamlaması ve ürünün istenilen yere zamanında teslimine kadar uzanan çeşitli aşamalardan geçerek gerçekleşir.

İhracatçı gerçek usulde vergi mükellefi olup bulunduğu ildeki Ticaret ve Sanayi Odalarına kayıtlı ve diğer kanunlara göre ihracat yapmasına bir engel bulunmayan gerçek veya tüzel kişi, tacirdir. İhracat yapan firma, ihracat yapacağı ülke için hazırlamış olduğu formu Odalardan temin ederek doldurur. Yurt dışına gidecek malzemenin faturasını da ekleyerek bir dilekçe ile ilgili Odaya başvurur ve gerekli incelemeden sonra belgeler tasdik edilir. İhracatçı Birliklerinin kapsamına giren malları ihraç edecek olan firmaların, Birliklere

üye olmaları gerekmektedir. Birlik üyelik belgesine sahip olmadan bu malların ihracı yapılamaz.

2.1.4.3. Transit Ticaret

Transit ticaret, yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmadan ya da antrepodan satın alınan malın, ülkemiz üzerinden transit olarak veya doğrudan doğruya yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmaya ya da antrepoda satılmasıdır. Transit ticaret talepleri, “Transit Ticaret Formu” düzenlenmek suretiyle bankalara yapılır. Transit ticarete konu olan mallarla ilgili olarak, ithalata ve ihracata ilişkin vergi, resim, harç ve fon tahsil edilmez. Gümrük İdarelerince verilebilecek izne istinaden malların Türk gümrük hattını aşarak işçilik görmek üzere fiktif depo veya antrepolara alınması “fiili ithal” hükmünde değildir. Uluslararası anlaşmalarla ticareti yasaklanmış mallar ile Müsteşarlığın madde politikası itibariyle transit ticaretinin yapılmasını uygun görmediği mallar transit ticarete konu olamaz. İthalat ve ihracat yapılması yasaklanmış ülkelerle transit ticaret yapılamaz.

2.1.4.4. İthalattaki ve İhracattaki Eğilimler

Dünya ölçeğinde ele aldığımızda, hem ithalatta hem de ihracatta artış söz konusudur. Öte yandan ülkelerin ithal ettikleri ve ihraç ettikleri ürün türleri değişmektedir. Gelişmiş sanayi ülkeleri hammadde ithal ederken, üretilmiş sanayi ürünleri ihraç etmekte ve genellikle bunların dış ticaret dengeleri fazla vermektedir. Çünkü katma değeri yüksek işlenmiş ürünleri satıp büyük gelir elde edebilmektedir. Gelişmekte olan ülkeler ise genelde katma değeri düşük hammadde vb. ürünleri satıp karşılığında yüksek katma değerli işlenmiş ürünler almaktalar.

2.1.4.5. Uluslararası Ticaretin Faydaları

Uluslararası ticaretin faydaları çeşitlidir. Küresel ekonominin bir gereği olan uluslararası ticareti (dış ticaret), farklı ekonomik ve siyasi egemenliğe sahip bağımsız ülkeler arasında gerçekleştirilen mal ve hizmet alışverişi olarak tanımlamak mümkündür. Çalışmamızda dış ticaretin ithalat ve ihracat olarak iki yönüne değinilmiştir. Ayrıca ülkeleri dış ticaret yapmaya iten nedenler (ülkeler arasında doğal kaynakların homojen dağıtılmamış olması, ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin farklı olması, farklı üretim teknikleri ve

teknolojiye sahip olmaları) açıklamaya çalışılarak dış ticaretin gelişimine yer verilmiştir. Dış ticaretin temellerinin sanayi devrimine dayandığı, sanayi devriminin sonucunda ortaya çıkan Pazar arayışının uluslararası ticareti ortaya çıkardığı ve uluslararası ticaretin gerekliliğini ortaya koyan teorilerden Adam Smith (Mutlak Üstünlük Teorisi) ve sonrasında Mutlak Üstünlük Teorisinin eksikliklerini gidermeye çalışan David Ricardo'nun Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisine yer verilmiştir. Kaynak: Olcarcyüz M. Dinç A. (2015).

Doğal kaynakların optimum kullanımı: Uluslararası ticaret, her ülkenin doğal kaynaklarını en iyi şekilde kullanmasına yardımcı olmaktadır. Her ülke, kaynaklarının en uygun olduğu ürünlerin üretimine odaklanabilir. Kaynak israfından kaçınılır.

Her türlü malın mevcudiyeti: Bir ülkenin üretemeyeceği veya üretemediği ürünleri yüksek maliyetler nedeniyle, diğer ülkelerden düşük maliyetlerle ithal ederek elde etmesini sağlar.

Uzmanlık: Dış ticaret uzmanlaşmaya yol açar ve farklı ülkelerde farklı malların üretimini teşvik eder. İş bölümünün avantajları nedeniyle mallar nispeten düşük bir maliyetle üretilebilir.

Büyük ölçekli üretimin avantajları: Uluslararası ticaret nedeniyle, mallar sadece ev tüketimi için değil, diğer ülkelere ihracat için de üretilmektedir. Dünya ulusları, fazlasıyla sahip oldukları malları uluslararası pazarlarda elden çıkarabilirler. Bu, büyük çapta üretime yol açar ve büyük çaplı üretimin avantajları dünyanın tüm ülkeleri tarafından elde edilebilir.

Fiyatlardaki istikrar: Uluslararası ticaret, fiyatlardaki vahşi dalgalanmaları önler. Dünya genelindeki malların fiyatlarını eşitlemektedir (ulaşım maliyetini göz ardı etmek, vb.)

Teknik know-how değişimi ve yeni endüstrilerin kurulması: Azgelişmiş ülkeler, gelişmiş ülkelere ithal edilen makine, ekipman ve teknik bilgi birikimi ile yeni endüstriler kurabilir ve geliştirebilir. Bu, bu ülkelerin ve büyük ölçüde dünya ekonomisinin gelişmesine yardımcı olur.

Verimlilik artışı: Uluslararası rekabet nedeniyle, bir ülkedeki üreticiler daha iyi kalitede ürünler üretmeye ve mümkün olan en düşük maliyetle girişmeye çalışır. Bu, tüm dünyadaki tüketicilere verimlilik ve fayda sağlar.

Ulaşım ve iletişim araçlarının geliştirilmesi:Uluslararası ticaret en iyi ulaşım ve iletişim araçlarını gerektirir. Uluslararası ticaretin avantajları için, ulaşım ve iletişim anlamında gelişme de mümkün olmaktadır.

Uluslararası işbirliği ve anlayış: Farklı ülkelerin insanları birbirleriyle temasa geçerler. Dünyanın milletleri arasındaki ticari ilişki, fikir alışverişi ve kültürü teşvik eder. Çeşitli uluslar arasında işbirliği, anlayış, samimi ilişkiler kurar.

Doğal felaketlerle yüzleşme kabiliyeti:Kuraklık, sel, kıtlık, deprem vb. Doğal afetler bir ülkenin üretimini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu tür doğal felaketler sırasında malların tedarikindeki eksiklik, diğer ülkelerden yapılan ithalat ile karşılanabilir.

Diğer avantajlar:Uluslararası ticaret, tüketicilere faydalar, uluslararası barış ve daha iyi bir yaşam standardı gibi birçok şekilde yardımcı olmaktadır.

2.2. Uluslararası Ticaret ve Deniz Taşımacılığı

Ulaştırma endüstrisi, ulusal ekonomilerin önemli bir katkısıdır. Bu bağlamda, uluslararası ticarete değinmeden önce, nakliye kavramı ve nakliye sistemleri tartışılmalıdır.

Taşımacılık endüstrisi sayesinde, temel ihtiyaçlar dışında çok çeşitli malların tedarik edilmesi, üretilmesi ve satılması mümkündür. Taşımacılık endüstrisi olmasaydı ürün miktarlarında ve fiyatlarında çok büyük dalgalanmalar meydana gelirdi. Aslında, ulaşım endüstrisi bazı ürünler için tekelleri bile önlemektedir. Bu bağlamda, ulaştırma endüstrisinin bazı pazarlarda daha verimli bir ekonomik yapı lehine dengesizlikleri ortadan kaldırdığı söylenebilir (Usbaş, 2005: 16).

Küresel ulaştırma pazarının yaklaşık % 90'ı deniz taşımacılığından sağlanmaktadır. (DTÖ, 2008: 13). Bu, deniz taşımacılığı olmadan uluslararası ticaretin mümkün olamayacağını göstermektedir. Bu nedenle, denizcilik endüstrisinin küresel ekonomik yapının kilit unsuru olduğu kolayca söylenebilir (Bayındır, 2005).

2.2.1. Deniz Taşımacılığının Uluslararası Ticaretteki Yeri ve Önemi

Ülkeler coğrafi, nüfusla ilgili unsurların yanı sıra sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan farklı özelliklere sahiptir. Bu, ülkeden ülkeye değişen çeşitli üretim ve ticari koşullara

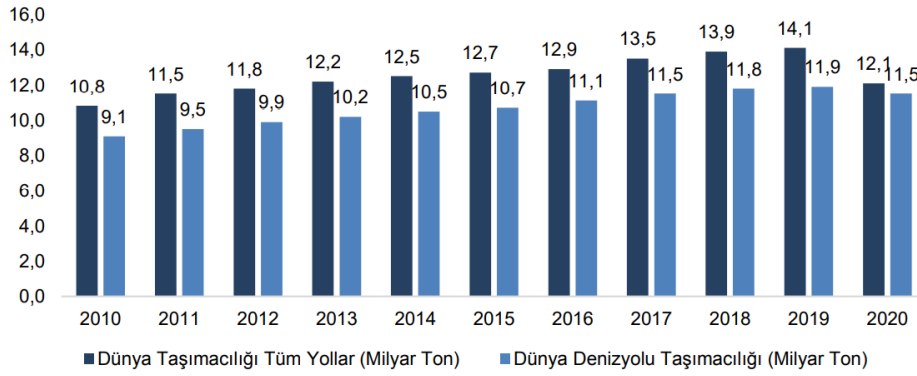
yol açmakta, bu nedenle ülkeler birbirleriyle farklı ticari ilişkiler kurmaktadır. Ülkeler bu ticari ilişkileri farklı yollarla yürütmektedir. Bunlardan biri Uluslararası deniz ticaretidir ve ülkeler bu taşıma şekline çok önem vermektedir. Bu bölümde önce küresel ticaretteki eğilimler tanıtılacak, küresel deniz ticareti ve ticaret filosu gösterilecek, ardından dünyadaki ekonomik gelişmelerin limanları nasıl etkilediği tartışılacaktır.

Tablo 10. Dünya Taşımacılığında Denizyolu Payı

Yıllar	Dünya Taşımacılığı Tüm Yollar (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2010	10,8	13,0	9,1	84,0
2011	11,5	7,0	9,5	82,0
2012	11,8	3,0	9,9	84,0
2013	12,2	3,0	10,2	83,0
2014	12,5	2,0	10,5	84,0
2015	12,7	2,0	10,7	84,0
2016	12,9	2,0	11,1	86,0
2017	13,5	5,0	11,5	85,0
2018	13,9	3,0	11,8	85,0
2019	14,1	1,0	11,9	85,0
2020	12,1	-14,0	11,5	90,0

Kaynak: (Clarkson Research Şubat 2021'den Akt. DTO Raporu, 2021:109).

Grafik 28. 2020 Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyar Ton)



Şekil 24. Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyar Ton)

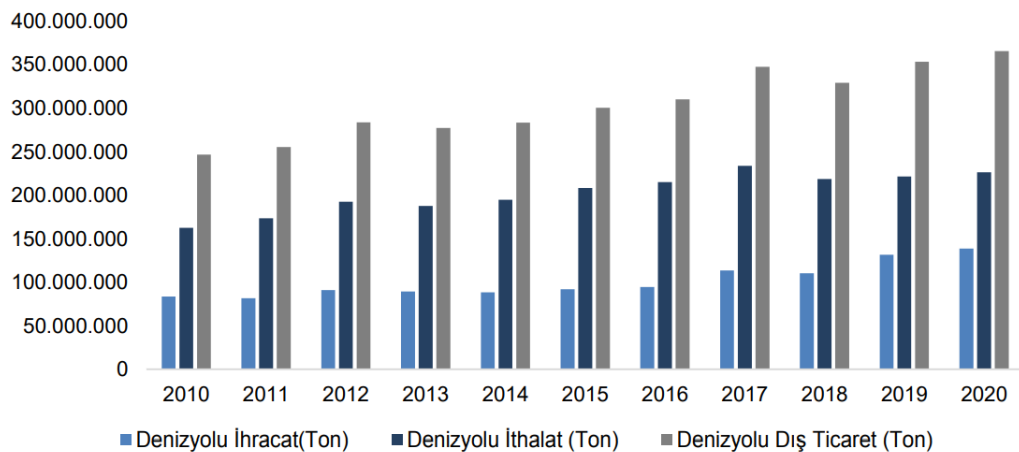
Kaynak: (Clarkson Research Şubat 2021'den Akt. DTO Raporu, 2021:109).

2020 Yılında dünya deniz ticaretinin yaklaşık %90'ı, Türkiye'nin uluslararası ticaretinin ise %88,8'i denizyoluyla taşınmıştır. Türkiye İstatistik Kurumu(TUİK) verilerine istinaden, 2020 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %88,8'i denizyolu ile %9,4'ü karayolu ile, %0,2'si havayoluyla, %0,6'sı demiryoluyla ve %1,1'i ise boru hattı ile taşınmıştır (DTO Raporu, 2021:109).

2.2.2. Deniz Taşımacılığının Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkisi

Bu çalışmada daha önce belirtildiği gibi, Türkiye'nin dış ticareti yıllar boyunca yükseliş eğilimi göstermiştir. Bu yükselişin deniz taşımacılığında da görülmesi muhtemeldir. Bu bölümde, deniz taşımacılığı bağlamında ithalat ve ihracat eğilimleri ele alınacaktır.

Türkiye'nin dış ticaret işlemlerinin genel panoraması, ihracattan daha iyi bir ithalat olduğunu göstermektedir. Deniz taşımacılığında bu durumun bir tezahürünü görmek oldukça doğaldır. Denizyoluyla yapılan ihracat her geçen yıl bir önceki yıla oranla istikrarlı bir performans göstermektedir. Bu performans limanların uluslararası ticarete olan büyük katkısının bir göstergesi olarak görülebilir ve ülke ekonomisindeki yerini ortaya koymaktadır. 2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde denizyolu ile taşınan ithalat yükleri değer bazında büyük değişimler göstermemektedir. İthalatta 2009 yılında değer bazında %61,24 olan denizyolu payı, incelenen dönem içerisinde %60'larda seyrederek, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %64,86 olmuştur. Değer bazında ihracat taşımalarında ise denizyolu 2009 yılında %47,04 oranında paya sahip iken, 2018 yılında incelenen döneme ait en yüksek değer olan %63,31'e ulaşmıştır. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise denizyolunun değer bazında ihracat taşımalarında payı %62,42 olarak gerçekleşmiştir. 2015 yılı sonrası denizyolunda ithalat ve ihracat taşımalarının değer bazında payı birbirleri ile oransal olarak yaklaşma eğilimi içerisinde.



Şekil 25. 2010-2020 Denizyolu İthalat- İhracat Taşımaları

Kaynak: (UAB Denizcilik Genel Müdürlüğünde Akt' DTO Raporu, 2021: 120).

Şekil 25 ‘de 2010-2020 Denizyolu İthalat- İhracat Taşımalarına baktığımızda genel olarak Türkiye’nin hem ton bazında ihracat, hem ithalat hem de toplam dış ticaretine konu malların taşınmasında Denizyolunda taşıma hacminde bir artış trendinden bahsedilebilir. Bu trend Türkiye’nin dış ticaret hacmindeki artışla da uyumludur.

Deniz yolu taşımalarında dökme yükler ton bazında değerlendirilirken bazı uygun yükler ise konteyner ile taşınmaktadır. Konteyner bazında ki değerlendirmelere bakıldığında ise tablo ‘deki veriler karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 11. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2010-2020

Yıl	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Dış Ticaret (TEU)			Yıllık Değişim %
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	İhracat-İthalat	Transit Elleçleme	Toplam	
2010	104.278	2.306.587	2.410.865	104.047	2.354.304	2.458.351	4.869.216	874.239	5.743.455	30,0
2011	154.338	2.690.889	2.845.227	305.256	2.770.190	3.075.446	5.461.079	757.171	6.218.250	8,0
2012	236.905	2.879.122	3.116.027	235.440	2.942.562	3.178.001	5.821.683	898.368	6.720.051	8,0
2013	274.589	3.165.653	3.440.242	269.908	3.199.969	3.469.877	6.365.622	989.815	7.355.437	9,0
2014	266.997	3.488.008	3.755.005	260.067	3.581.811	3.841.878	7.069.819	754.238	7.824.057	6,0
2015	305.882	3.394.508	3.700.390	300.182	3.454.345	3.754.527	6.848.854	691.481	7.540.335	-4,0
2016	365.517	3.543.804	3.909.321	372.795	3.607.086	3.979.881	7.150.890	872.772	8.023.662	6,0
2017	467.384	3.866.874	4.334.258	468.137	3.975.205	4.443.341	7.842.079	1.232.937	9.075.015	13,0
2018	453.030	4.160.124	4.613.154	482.631	4.259.029	4.741.661	8.419.153	1.489.184	9.908.337	9,0
2019	359.958	4.594.647	4.954.605	393.309	4.540.201	4.933.510	9.134.849	1.703.722	10.838.571	9,0
2020	370.088	4.618.225	4.988.313	361.264	4.480.472	4.841.736	9.098.697	1.796.601	10.895.298	1,0

Kaynak: (UAB Denizcilik Gn Müdürlüğü’nden Akt. DTO Raporu 2021: 132).

Liman bazında konteyner elleçlemeleri farklılık göstermektedir. 2020 yılında boş ve dolu en fazla konteyner Ambarlı Limanında, ikinci sırada ise Mersin limanı gelmektedir.

Tablo 12. Liman Bazında 2020 Yılı Boş ve Dolu Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Limanlar	Dolu Konteyner	Boş Konteyner
Aliağa	813.521	462.000
Ambarlı	2.303.135	584.672
Antalya	65.810	43.598
Bandırma	6.481	6.706
Gemlik	558.437	284.683
İskenderun	579.935	130.653
İstanbul	23.222	18.364
İzmir	329.074	107.312
Karabiga	671	728
Karadeniz Ereğli	18	0
Karasu	49	16
Kocaeli	1.407.404	393.239
Marmara A.	1.243	971
Mersin	1.525.065	423.631
Samsun	54.454	51.828
Tekirdağ	1.276.855	167.180
Trabzon	5.139	562
Genel Toplam	8.950.511	2.676.139

Kaynak: (UAB Denizcilik Gn Müdürlüğü’nden Akt. DTO Raporu 2021: 132).

2.3. Dünyada ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığı

2.3.1. Uluslararası Ticaret Donanması

Ticari gemilerde denizcilik amacıyla farklı gemi tipleri kullanılmaktadır. Bunların arasında dökme yük gemileri, konteyner gemileri, genel kargo gemileri, ro-ro ve sıvı ve gaz kargo tankerleri bulunmaktadır.

Ticari donanmada kullanılan iki temel kavram vardır. Bunlardan biri dead-weight tondur (DWT). Bu İngilizce kökenli bir kavramdır ve bir ağırlık ölçüsünü temsil eder. Kelime, bir geminin yolcu, kargo, su ve yakıt dâhil taşıyabileceği maksimum ağırlık anlamına gelir (Kol, 2010: 50).

Diğer önemli kavram "Brüt Ton (GRT)" dur. Bu, bir gemideki toplam kapalı alan hacmini ifade eder. Bu kavram yapısal olarak geminin boyutları ile ilgilidir. Yolcu gemileri genellikle büyük bir hacme sahiptir. Fakat yük açısından bakıldığında, yolcu ağırlıkları yük ağırlıklarından daha hafiftir, bu nedenle bu gemiler daha az dwt'ye sahiptir. Bu bağlamda, yolcu gemilerini sınıflandırmak için GRT ünitesini kullanmak makul bir uygulamadır (Elbirlik, 2008: 81).

2.3.2. Küresel Gelişmeler Işığında Deniz Taşımacılığı ve geleceği

Küresel anlamda denizyolu taşımacılığı özellikle ölçek ekonomilerinin tercih edilmesi ile beraber getirdiği maliyet faydası nedeniyle ülkelerarası ekonomide en çok kullanılan taşıma modudur. İlerki yıllarda da bu şekilde devam etmesi için gerekli olan sürdürülebilir yaklaşımlar maliyet konularına olduğu kadar potansiyel sorunların çözümüne de önem vermelidir. Denizyolu taşımacılığının üç önemli unsuru olan yük, gemi ve liman faktörlerinin olumlu ilişkisi optimal bir düzen ifade etmektedir. Elbette ki bu olumlu ilişkinin başarılması ve devam etmesi açısından yükteki değişimlere gemilerin uyum göstermesi ve buna istinaden gemilerin değişimine de limanların uyum göstermesi çok büyük önem taşımaktadır. Yakın geçmişteki gemi teknolojisinin hızlı bir şekilde ilerlemesi nedeniyle gemiler yükteki gelişmelere kolay bir şekilde uyum sağlarken, limanlar gemilerin bu gelişim hızına uyabilme konusunda problem yaşamaktadırlar. Bunun sebebi limanların yapıları nedeniyle esnek olamaması liman yatırımlarının yüksek maliyetli olması gibi nedenler ön

plana çıkmaktadır. Limanların önümüzdeki yıllarda gemilerin taleplerini karşılayamaz duruma gelebileceği tahmininden tüm sektörü en fazla etkileyecek potansiyel sorun olduğu ortaya çıkmıştır. Bu problemin dolaylı yoldan yükün isteklerini de etkiler duruma gelebileceği düşünüldüğünde sektörün rekabet üstünlüğünü kaybetmesine sebep olabilecek ilk etken olduğu daha anlaşılır duruma gelmektedir. Sanayi 4.0 ile birlikte bütün sektörlerin dijital entegrasyonu çok önem kazanmıştır. Bu noktadan sonra dijital yaklaşımların optimum'a ulaşmada basamak görevi gördüğü bir yapı oluşmuştur. Dijital entegrasyonu sağlamada maddelerin interneti, Blockchain, büyük veri analizi gibi kavramlar en önemli araçlar olarak ön plana çıkmıştır. Fakat bu dijital ortam, optimum maliyet, optimum zamanlama, optimum fayda vs. gibi süreçleri sağlamasının yanında, sektörün işlem hacminin siber saldırı riski altında olmasına neden olmaktadır. Bu durumda, alınacak önlemlerin bu riskten korunmayı sağladığı düşünülse de hangi önlem alınırsa alınsın %100'lük bir korunmadan bahsedilemez. Siber saldırı riskinin gerçeğe dönüştüğü durumlarda, şirketlerin kendi şubeleri arasındaki ve tedarikçileriyle ve paydaşlarıyla olan iletişim kanalları problem yaşayabilir ve bu durum işlemleri durma noktasına getirebilir. Bu riskin kamçı etkisi yaratacağı ve virüslerin temizlenme süresinin uzunluğuna bağlı olarak tüm sektörü derinden etkileyebileceği açıkça görülmektedir.

Kaynak:Uluslararası-deniz-taşımacılığının-geleceği-ve-temel-problemleri
(<https://akademikcv.beun.edu.tr/cv/bucak.umur.html>).

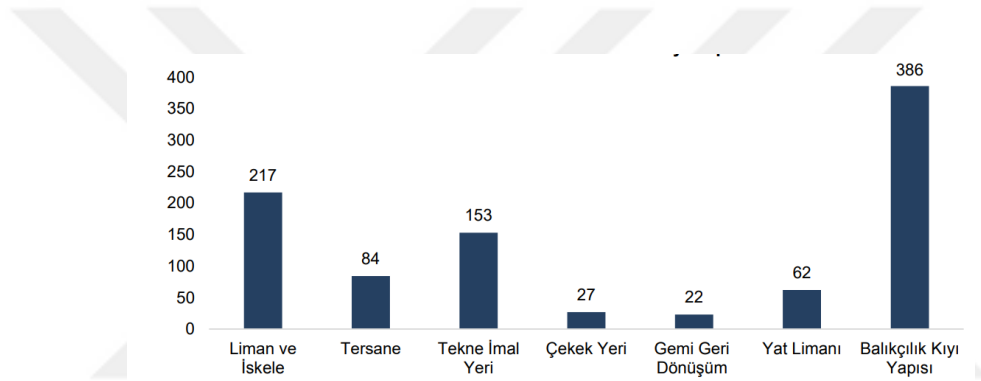
2.3.3. Dünyada Taşımacılığın En Yoğun Olduğu Limanlar

Deniz kargo taşımacılığında rekabet her yıl sürekli artmaktadır. Bunun en önemli göstergelerinden biri, deniz kargo trafiğini yöneten büyük limanların ortaya çıkmasıdır. Taşıma hacmi, limanların önemli ekonomik operasyonlarını gösterdiği için önemli bir göstergedir. Yüksek taşıma kapasitesi ve belirli limanlarda yüksek gemi veya yük trafiği, bu tür limanların yük taşımacılığında büyük payını göstermektedir.

Toplam ticaret trafiğine göre limanların, küresel ticaretin ana kapıları olarak sınıflandırılması, Doğu Asya limanlarının en üst sırada yer aldığını göstermektedir. İşlem hacmi sırasına göre bu limanlar Şangay, Singapur, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen, Guangzhou, Busan, Hong Kong China, Qingdao, Tianjin, Dubai, Rotterdam, Klang, Antwerp, Xiamen, Kaohsiung, Dalian, LosAngeles, Tanjung, Pelepas, Hamburg, Long

2.2.4. Türkiye'de Belli Başlı Limanlar ve Ticari Faaliyetler

Türkiye kıyıları adalar dışında 8.333 km uzunluğundadır. Kıyı özellikleri, ekolojik özellikleri farklı; Karadeniz, Akdeniz, Marmara ve Ege denizi gibi dört ayrı denizle çevrili yarım ada şeklindeki Türkiye’de farklı işlevi olan ve aktif olarak liman ve iskele tesisi, tersane, tekne imal yeri, marina/yat limanı/yanışma yeri, çekek yeri, balıkçılık kıyı yapısı ve gemi söküm tesisi gibi 2020 yılı verileriyle toplam 951 adet kıyı yapısı yer almaktadır (DTO Raporu, 2021: 182).



Şekil 26. Türkiye’de Kıyı Yapıları (2020)

Kaynak: (Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı (2020) Türkiye Raporundan Akt, DTO Raporu, 2021).

Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı verilerine göre ülkemizde gemi ve büyük teknelerin yanaşmasına müsait 217 Liman ve İskele, 84 Tersane, 62 Yat Limanı, 386 Balıkçı Limanı ve Barınağı mevcuttur. Şekil ‘de görülen liman ve iskelelerin hepsinden uluslararası ticaret yapılmamaktadır ancak bunların hepsi kabotaj taşımalarında kullanılabilir.

Türkiye denildiğinde akla gelen ilk şey Denizlerle çevrili bir kara parçası olmasıdır. Türkiye açısından denizyolu taşımacılığının önemi, ticaret için, çok büyüktür. Çünkü bir ülke, ticaret yaparken denizyolu kanallarını ne kadar iyi kullanırsa, ticaret konusunda o kadar hızlı büyüme izlenmektedir. Liman ülkesi olarak da adlandırılan Türkiye, limanları bakımından da bir o kadar zengindir. Türkiye’nin limanları denildiğinde akla gelen onlarca işlek liman bulunmaktadır. Türkiye’nin büyük limanları olarak, Trabzon Limanı, Samsun Limanı, İzmir Limanı, Mersin Limanı, Antalya Limanı, İskenderun Limanı, Ambarlı

Limanı, Haydarpaşa Limanı, Derince Limanı, Bandırma Limanı örnek verilebilir. Bu limanlar sayesinde Türkiye, uluslararası denizyolu taşımacılığında akla gelen ülkeler arasında ilk sıralardadır.

Türkiye'nin coğrafi konum olarak yeri kritiktir. Çünkü kıtalar arası bir köprü görevinde olan Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması coğrafi açıdan çok önemlidir. Bu avantajıyla Türkiye, diğer ülkeler ile daha çok denizyolu taşımacılığı yaparak ülkeler arası ilişkilerini hem ticari yönden hem de diğer yönlerden geliştirmiş olur. Denizyolu ticaretin bir diğer önemli noktası ise limanların aldığı yıllık trafiktir. Bir liman ne kadar çok gemi trafiği alıyor ise o kadar işlek durumdadır. Türkiye'nin coğrafi açıdan diğer ülkelere göre çok daha avantajlı olduğunu bildiğimiz için liman konusunda da avantajlıdır. Bu avantajı iyi yönde kullanan Türkiye, denizyolu taşımacılığında gelişmiş ve ticaretini de bu yönde geliştirerek diğer ülkeler ile daha rahat rekabet eder duruma gelmiştir. Uluslararası denizyolu taşımacılığı işte bu yüzden Türkiye için büyük önem arz etmektedir. Kaynak:(<https://www.globelink-unimar.com/>).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. DOĞU AKDENİZDEKİ TÜRK LİMANLARI VE TİCARETE ETKİLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

3.1. Limanların Genel Özellikleri, Tarihsel Gelişim Süreçleri

Türkler üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu topraklarına yerleşmeye başladıkları andan itibaren, denize yönelme ihtiyacı duymuşlar ve Türk denizciliğinin gelişim süreci başlamıştır. Bu kapsamda Türk denizcilik faaliyetlerinin geçmişindeki önemli kilometre taşlarına göz atmak, günümüze kadar uzanan tarih süreci boyunca denizciliğin uğradığı doğal gelişim süreçlerini ve dönemsel gelişmelerin Türklerin denizcilik ile karşılıklı etkileşimini anlamakta yardımcı olacaktır. Bu etkileşim ise geleceğin denizcilik faaliyetlerine ve etkileşimlerine yönelik tahminler için yol gösterici olacaktır. Türklerin tarihte ilk olarak deniz ile tanışması ve tarihsel gelişim süreci ile birlikte liman faaliyetlerine olan etkisi, limanlarımızın gelişim aşamaları ve geleceğinin araştırılmasını hedefleyen bu çalışmada, tarihsel sürecin sağladığı ipuçları üzerinden ilerlenerek geleceğin şekillenmesinde etken olabilecek unsurlar belirlenmiş, ortaya çıkan unsurlar, günümüzün dinamikleriyle de karşılaştırılarak Türk denizciliğinin geleceğine dair bir takım öngörü ve tahminler geliştirilmiştir. Geleceğin algılanabilmesi için, günümüzün denizciliğinin geçmişle arasındaki bağının ortaya konması ve bu bağının gelecek perspektifine uygulanması yöntem olarak kullanılmıştır. Kaynak: (Özdemir Ü).E.T: 04.09.2022

3.1.1. Limanların Genel Özellikleri

Liman; gemi, tekne gibi deniz araçlarının park yeri, gemilerin kargolarını boşaltıp yüklediği ticaret merkezi, vinç barındıran ve genellikle gümrük de bulunduran mekanlardır. Limanların temel işlevleri römorkaj, yükleme-boşaltma ve depolamadır. Limanlar yüklerin aktarımlarının yanı sıra birçok ticari ve yasal işlemlerin koordinasyonunu da sağlamaktadır.

Kaynak: (<http://www.akademiarkas.com/>).

3.1.2. Tarihi Gelişimi

Dünyanın ilk limanları gemilerin barınma uğrağı olan doğal limanlardı. Gemiler

buralara kötü havadan ve dalgadan korunmak için sığınarlardı. Eskiden gemiler sadece güneşin doğuşu ile batışı arasındaki gün sürecinde seyir yaparlardı; güneş battıktan sonra barınaklı koylarda gecelerlerdi. Bu nedene, o dönemde gemiler gece seyir yapmalarını kolaylaştıracak seyir tekniklerinden yoksundu. Bu bakımdan, limanların ilk evresini barınma işlevi oluşturur. Bu işlevde limanlar yükleme/boşaltma ve depolama tesislerine sahip olmayan doğal barınma yerleridir Kaynak: (Akten, N., 2008).

Limanların evrimi verdikleri hizmetler açısından üç aşamada tanımlanabilir. Bunlar:

- a) 1960'da önce dönemi kapsayan sadece gemilerden yükleme boşaltma hizmetleri veren klasik liman tipi dediğimiz Birinci Kuşak Limanlar;
- b) Liman çevresinde gelişen endüstrinin ürettiği ham madde, işlenmiş ve yarı işlenmiş üretim gibi yüklerin elleçlendiği ve ayrıca taşımacılık, endüstri ve ticari merkez gibi birinci kuşak hizmetleri kapsayan İkinci Kuşak Limanlar;
- c) Birinci ve ikinci kuşak limanların verdiği tüm hizmetleri veren ve bunlara ilave olarak yük dağıtım ve depolama, müşteri hizmetlerini veren, elektronik ortamda ticaret imkanı sağlayan ve robot sistemlerin devreye girdiği Üçüncü Kuşak Limanlardır.

En bilinen şekliyle limaların tarihsel gelişimi Orta çağ Avrupasından başlayan tüm Dünya üzerinde ve günümüzde de devam eden bir süreçtir.

3.1.3. Ülkemiz Açısından Limanların Tarihi

Türklerin Anadolu ya girişiyle başlar. Türklerin Anadolu ya gelmesi ve Anadolu halkının Türkleşmesi sonucu, Türklerin egemenlik stratejisi değişmiş, Süleyman Şahın İznik şehrini Anadolu Selçuklu devletine başkent olarak belirlemesi sonucu denizlerin önemi anlaşılmıştır.

Selçuklular döneminde ilk olarak 1207 1. Gıyasttin Keyhüsrev Antalya'yı fetih ederek Türklerin denize açılmasını sağlamış, oğlu izzetin Keykavus 1214 yılında Sinop' u alarak Sinop limanında bulunan Trabzon Rum Pontus İmparatorluğuna ait Sinop deniz üssünü filosuna katarak ilk Türk üssü ve ilk Türk deniz limanı olmuştur.

Özet olarak geçmiş yıllar incelendiğinde limanların gelişimi gemilerin teknolojik gelişimine deniz ticareti ve deniz gücünün büyüklüğüne göre gelişme göstermeye başlamıştır.

Yukarıda belirtildiği gibi Cumhuriyet döneminde denizcilik sektörü önemli aşama göstermiş, bu sebeple ülkemizde liman politikaları birçok yasayla desteklenmiştir. Bunlar 1925 tarihli 618 sayılı limanlar kanunu, 1926 tarihli 815 sayılı kabotaj kanunu, 1990 tarihli 3621 sayılı kıyı kanunu ve 4046 sayılı özelleştirme uygulamaları hakkında ki kanunlardır.

Kaynak: (<https://www.denizhaber.com/>).

3.1.4. Orta Çağ Doğu Akdenizinde Liman Kavramı

Tarihi limanların incelenmesi hem çok disiplinli hem de mimari ve kentsel mimari; coğrafya ve jeoloji; Deniz Mühendisliği; arkeoloji ve sosyoloji ve antropoloji gibi disiplinler arası olmalı ve asgari olarak tarihi içermelidir. Bu anlayış denizcilik tarihi, sualtı arkeolojisi (saha çalışmaları dâhil) ve mimari tarih araştırma ve öğretiminde daha da belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu disiplinler arası perspektif bariz görünse de, pek çok çalışmanın olabileceğinden daha az ikna edici olmasıyla bilim adamları tarafından nadiren benimsenmiştir. Herhangi bir tarihçinin yapacağı gibi, metinlerin dikkatlice incelenmesi gerekmektedir. Bu noktada, diğer disiplinler teğetseldir, ancak çoğu kez gizli veya kesin olmayan dili açıklığa kavuşturmanın yanı sıra çalışmayı zenginleştirmeye ve kanıtları uygun bağlamına yerleştirmeye yardımcı olmaktadır. Ortaçağ limanlarıyla ilgili belgeler, bazıları en iyi ihtimalle yalnızca dolaylı olsa da, çok sayıda kanıt sağlayabilir. Bir limanın yerel, bölgesel veya ulusal bir ekonomide oynadığı role ışık tutabilirler ve liman tasarımı, kurulumunu, yapımını ve bakımını (veya eksikliğini) anlamamıza yardımcı olabilirler.

Bize sık sık aynı varlık olmayan liman ve liman kenti arasındaki ilişki hakkında bir şeyler anlatmaktadırlar. Mimarlık, deniz mühendisliği veya çağdaş gemiler ve kendi özel ihtiyaçları hakkında kanıt olabilir. Ya da inşaat, bakım ve idare ile ilgili iş gücünden veya gemi yapımı ve onarımı, yükleme-boşaltma ve taşıma ve benzeri gibi limanla ilgili sektörlerde çalışan iş gücünden bahsedebilirler. Sosyoloji ve antropoloji, genellikle bu tür kanıtları mümkün olan en geniş bağlamda yorumlamaya yardımcı olabilir. Coğrafya, jeoloji ve deniz mühendisliği, akıntılar, dalgalar ve rüzgârlar hakkındaki algılardan dolayı belirli

bir noktada inşa edilen limanların fiziksel durumunun bazı yönlerini anlamamıza yardımcı olabilir.

Deniz mühendisliği ayrıca planlama, inşaat ve bakım süreçlerini kavramamıza yardımcı olabilir. Kent mimarisi (ve aynı zamanda arkeoloji) yalnızca tarihi verilerin kullanılmasını değil aynı zamanda saha çalışmasını da gerektirir. Bu disiplin, özellikle liman tasarımı ve inşaatı konusundaki bilgilerimize katkıda bulunabilir. Denizin altındaki malzeme kalıntılarını inceleyeceksek sualtı arkeolojisi çok önemlidir. Bu tür eserler arasında, mevcudiyetleri veya yoklukları nedeniyle liman faaliyetlerine veya çürümeye tanıklık edebilecek gemi enkazları bulunur. Dahası, rıhtımların, molozların ve dalgakıranların mimari kalıntıları önemlidir ve çağdaşlar tarafından kaydedilmeyen pek çok bilgi sağlar. Sıklıkla, su altında bulunan arkitektonik kalıntılar, orijinal olarak karada inşa edilen yapılardan geldi ve böylece kıyı bölgesinin topografyasının daha önce olduğu gibi yeniden inşasına olanak sağladı. Örneğin, bu tür kanıtlar bir su bölgesinin nasıl karaya dönüştüğünü ve nihayetinde orta çağda Sezariye gibi bir iç kasabanın kıyıya dönüşmesine neden olduğunu gösterebilir (Gertwagen, R., 1991). Bu kalıntılar ayrıca bir limandaki (özellikle yapay bir liman) suyun derinliği hakkında bir şeyler önerebilir. Jeologlar daha sonra bu tür fenomenler için makul açıklamalar ileri sürebilirler.

Gemilerin tasarımının takdir edilmesi, gemilerin seyir kabiliyetlerini ve dolayısıyla tercih edilmesi muhtemel rotaları ve yol üzerindeki limanlar için gereksinimleri anlamak için de merkezidir. Limanların inşası ile ana nakliye şeritlerinin konumu arasında doğrudan bir ilişki olup olmadığını veya bir liman inşasının nakliye rotalarında bir değişikliğe yol açıp açmayacağını anlamak önemlidir. Gemi tasarımının kavranması da çok önemlidir, çünkü limanların içinde demirlemede olası sorunlara erken bir aşamada işaret edebilir. Deniz mühendisliği, bu tür zorlukların ve liman bakım sorunlarının nedenlerini açıklayacaktır. Bu disiplin, moller (iskeleler), dalgakıranlar ve rıhtımlar arasındaki farklar gibi temel terminoloji konuları için de gereklidir. Deniz tabanından yüzeye su altında molozlar ve dalgakıranlar inşa edilir; Normalde asıl soru yapım tekniği ile ilgilidir. Öte yandan rıhtımlar "kuru arazi" teknikleri kullanılarak inşa edilir ve hatta ahşaptan bile yapılabilir. Orta Çağ Doğu Akdeniz limanlarının incelenmesi henüz emekleme aşamasındadır ve sadece nadir durumlarda disiplinler arası olmuştur. Kentsel mimarlık geleneğinde yapılan hemen hemen tüm çalışmalar antik tarihle - Helenik, Roma ve bazen Bizans yılları - veya Rönesans dönemi (on beşinci yüzyılın sonlarından itibaren) ile ilgilidir. Ortaçağ dönemi ihmal edildi. Benzer

şekilde, tarihçiler ve arkeologlar, Doğu Akdeniz'in limanlarını izole bir şekilde inceleme eğilimindeydiler. Dahası, yalnızca birkaç alan kazıldı ve çoğu çalışma, gerçek uzmanlıkları daha önceki dönemlerde olan arkeologlar tarafından yapıldı. (Gertwagen, R., 1991).

3.2. Doğu Akdeniz Türk Limanları

Türkiye dünya üzerinde stratejik bir konuma sahip olan ender ülkelerden biridir. Stratejik konumunu özellikle deniz ulaşımının dünyanın farklı noktalarına kadar ulaştırmada geçiş alanı olması önemini arttırmaktadır. Türkiye etrafı denizlerle kaplı olan bir ana karadan oluşmaktadır. Etrafında ise denizcilik faaliyetlerine uygun liman bölgeleri bulunmaktadır. Kıyılarının önemi ticari faaliyetlere kattığı ekonomik değerlerle ölçülebilir. Dolayısıyla doğu Akdeniz de bulunan Türk limanlarının ticari hayatta ki ekonomik katkılarının irdeleneceği bu bölümde Mersin Limanı ile diğer (Antalya, Mersin Serbest Bölge Limanı, İskenderun) limanlar 2019-2020 yılları bağlamında ithalat-ihracat ve transit yük oranları karşılaştırılarak ülke ekonomisine katkısı irdelenecektir.

3.2.1. Kaş Limanı

Bir limandan daha ziyade turistik yatların ve balıkçı teknelerinin demirlediği küçük bir marina'dır.



3.2.1.1. Liman Hakkında Bilgiler

Akdeniz'in en modern marinalarından biri olan Kaş Marina, Kaş'ın tarih boyunca sahip olduğu denizci kimliğini daha da kuvvetlendirerek Kaş'ı daha güçlü bir deniz kenti haline getirmiştir.

472 yat kapasiteli marinanın kara kısmında 160 tekne kapasiteli çekek alanı da bulunmaktadır. Marinada 7 adet yüzer iskele ve 1 adet de dalgakıran yer almaktadır. Bununla beraber süper ve mega yatlar da dahil olmak üzere her boyda teknenin yanaşması için elverişli su derinliği ve bağlanma imkanlarına sahiptir. 3 bin metre karelik kapalı alanında marina hizmet binaları, yat kulübü, restoranlar, spor tesisleri, mağazalar ve yatçıların ihtiyaç duyacağı tüm hizmetleriyle Kaş Marina, Fethiye'den Kemer'e kadar olan kıyı şeridindeki marina ihtiyacını karşıladığı gibi deniz severler için de vazgeçilmez olmuştur.

3.2.1.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Genel faaliyetler turizm ve özellikle yatçılık üzerinedir. Ağırlıklı olarak turistik yatlara servis , bakım ve konaklama hizmetleri verilmektedir.

Antalya iline bağlı olan Finike ilçesinde bulunan limanda 78 adet hizmet gerçekleştirilmektedir. Bunlar; İlk defa Gemiadamı Cüzdanı Talebi (GEMİCİ), Zayiinden Gemiadamı Cüzdanı Talebi, STCW Belgesi İlk Düzenleme Talebi, STCW Belgelerinin Değiştirilme Talebi, Zayiinden STCW Belgesi Talebi, Süresi Dolan STCW Belgelerinin Yenilenmesi, Gemi Adamı Sınavları (Tayfa) İşlemleri, Tayfa Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, Zabitan Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, Zabitan Sınıfı Gemiadamları Sınavları İşlemleri, İlk Defa Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi İntibak Talebi, Zayiinden Gemi Adamı Cüzdanı Talebi, Yeterlik Belgesi Süre Uzatımı Talebi, İlk Defa Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Telsiz Yeterlik Belgesi Değiştirme Süre Uzatım Talebi, Zayiinden Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi İntibak ve Değiştirme Talebi, İlk Defa Amatör Denizci Belgesi Talebi, Amatör Denizci Belgesi Değiştirme Talebi, Zayiinden Amatör Denizci Belgesi Talebi, Telsiz Operatörlüğü Sınavı Talebi (REO-1, REO-2, GOC, ROC, LRC), Kılavuz Kaptan Yeterlik Belgesi, Profesyonel Balıkadam İlk Defa Sınav Yabancı Ülkelerden Alınan Yeterlikler, Denize Elverişlilik Belgesi (DEB), Tonilato Belgesi, Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi, Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi, Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi, Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi, Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi, Muafiyet Belgesi, Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi, Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi, Uluslararası Pissularla Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi, Geçici Uygunluk Belgesi (Interim DoC), Uygunluk Belgesi (DoC), Geçici Emniyetli Yönetim Belgesi (Interim SMC), Emniyetli Yönetim Belgesi (SMC), CLC-92 Sertifikası, Yangın Söndürme

Sistemleri Ve Elemanları İçin Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Can Sallarına Muayene ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Can Kurtarma Filikalarına Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Can Kurtarma Araçlarının İndirme Ve Serbest Bırakma Düzenekleri İçin Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, İnşa veya Tadilat İzin Belgesi, Gemi ve Su Araçlarına Ait Plan Buklet ve Dokümanların Onaylanması inşa ve ya Tadilat İzin Belgesi Almış Gemilerin Periyodik Kontrollerinin Yapılması Gemilerin Yükleme Sınırlarının Tayin Edilerek Fribord Belgelendirme Sörveyinin Yapılması ve/veya Fribord Belgesi Vizesinin Yapılması, Gümrük Muafiyeti Şerhi Düşülmesi, Liman Çıkış Belgesi, Ordino, Seyir İzin Belgesi, Su Üstü Motorsikleti (jet-ski) Kayıt Belgesi, Su altı motorsikleti Kayıt Belgesi, Gümrüklü Gemilere Yanaşma Belgesi (Acente Teknesi), Gemi Tasdiknamesi Belgesi, ÖTV'siz Yakıt Alım Defteri (YAD) ve Gemi Hareket Kayıt Jurnalı (GHKJ) Düzenlenmesi, ÖTV'siz Yakıt Defteri Vize İşlemleri, Dalgıçlık Ameliyesi İzni, Sualtıadamı Yeterlilik Belgesi, Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Talepleri, Bağlama Kütüğüne Kayıt, Özel Teknelere Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi düzenlenmesi (Boyları 2,5 metre ile 24 metre arasında), Bağlama Kütüğü Satış İşlemleri Bağlama Limanı sicil nakli Bağlama Kütüğü Ruhsatname Vizesi Bağlama Kütüğü Ruhsatname Tonilato yenilenmesi (zayı, donatan ve cins değişikliği), Mütemmim Cüz Tespit Talebi Gemi/tekne üreticilerine üretici kodu verilmesi, İç Su Aracı Sürücü Yeterlik Belgesi Talebi, 50-150 GT. Arası Balıkçı Gemisinde Kaptanlık Yapabilir Belgesi, 18 GT ve Üzeri Gemilerin Satış İşlemleri için Taktir Komisyon Kararı, Kıyı yapıları taleplerinin incelenmesi, ISPS Denetimleri (Gemi ve Liman Güvenliği denetimlerinin yapılması), Gemilerin Bağlama Kütüğünden Terkin Edilmesi, Gemi Acenteliği Yetki Belgesi, İdari Yaptırım Kararları Kaynak: (İl Özel İdaresi (uab.gov.tr). E.T: 18.08.2021

3.2.2. Finike Limanı

Finike limanı da yine ağırlıklıla turistik amaçlı kullanılan bir marinedir.



3.2.2.1. Liman Hakkında Bilgiler

Denizde 320 teknelik kapasitesiyle öne çıkan marinateda 50 metre boya kadar yat ve süper yatlarla hizmet verilebilmektedir. Finike Marina'nın dip derinliği maksimum 5 metredir. Marina'nın Kara park alanında ayrıca 80 tonluk travel lift bulunmaktadır. Kaynak: (<https://marinalar.com/setur/setur-finike-marina>).

3.2.2.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Mavi Bayraklı bu marinateda 24 saat bağlama ve güvenlik hizmetleri verilmektedir. Ayrıca Marina tarafından kaldırma-atma ve dip temizleme hizmetleri verilmektedir. Kışlama ve periyodik bakım hizmetleri akü şarjı, sintine kontrolü, havalandırma, motorların çalıştırılması vb. hizmetleri kapsamaktadır. Marinalarda bulunan atölyeler tarafından verilen bakım onarım hizmetleri, her türlü boya uygulama ve bakımı, ozmoz koruma ve arıtma, cila, vernik, epoksi- polyester işi, yelken, branda, tekne örtüleri, bimini kanopiler, spreylav lambaların imalatı ve onarımı; her türlü ana motor, jeneratör ve dıştan takma motor tamir ve revizyonu, tornalama yapılmaktadır.

Antalya iline bağlı olan Finike ilçesinde bulunan limanda 39 adet hizmet gerçekleştirilmektedir. Bunlar; İlk defa Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Talebi, Zayıf Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı, Gemiadamı Cüzdanı/ Gemiadamı Belgesi Değiştirme Yenileme Talebi, STCW Belgesi ilk düzenleme Talebi, STCW Belgelerinin

Değiştirilme Talebi, Süresi dolan STCW Belgelerinin Yenilenmesi, Tayfa Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, Zabitan Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, Gemiadamları Sınavları İşlemleri, İlk Defa Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi İntibak Talebi, Zayiinden Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi Süre Uzatımı Talebi, İlk Defa Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Telsiz Yeterlik Belgesi değiştirme, süre uzatım talebi, Zayiinden Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi İntibak ve Değiştirme Talebi, İlk defa Amatör Denizci Belgesi Talebi, Amatör Denizci Belgesi Değiştirme Yenileme Talebi, Telsiz Operatörlüğü Sınavı, Kılavuz Kaptan Yeterlikleri talebi, Profesyonel Sualtıadamı Yeterlik Başvurusu, Denize Elverişlilik Belgesi (DEB), Tonilato Belgesi, Yangın Söndürme Sistemleri Ve Elemanları İçin Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, İnşa veya Tadilat İzin Belgesi, Liman Çıkış Belgesi, Ordino, Seyir İzin Belgesi (Eski Adı Transitlog Belgesi), ÖTV'siz Yakıt Vize İşlemleri, Dalgıçlık Ameliyesi İzni, İç Su Aracı Sürücü Yeterlik Belgesi Talebi, Bağlama Kütüğüne Kayıt Başvurusu, Bağlama Kütüğündeki Teknelerin Alım Satım İşlemleri Belgesi Talebi, Bağlama Limanı sicil nakli, Bağlama Kütüğü Ruhsatname Vizesi, Bağlama Kütüğü Ruhsatname-Tonilato yenilenmesi (zayi, donatan değişikliği, nakil), Gemilerin Bağlama Kütüğünden Terkini (E.T:17.08.2021 ... İl Özel İdaresi (uab.gov.tr)).

3.2.3. Anamur Limanı



3.2.3.1. Liman Hakkında Bilgiler

367 metre uzunluğunda ve 49.5 metre genişliğe sahip proje yat, Ro-ro gemisi, deniz uçağı, kruvaziyer gemisi ve kuru yük gemileri de yavaşmaktadır.

3.2.3.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Mersin iline bağılı olan Anamur ilçesinde bulunan limanda 80 adet hizmet gerçekleştirilmektedir. Bunlar; İlk defa Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Talebi, Gemiadamları Sınavları İşlemleri, Zayiinden Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Talebi, Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Değıştirme Talebi, STCW Belgesi ilk düzenleme Talebi, STCW Belgelerinin Değıştirilme Talebi, Zayiinden STCW Belgesi Talebi, Süresi dolan STCW Belgelerinin Yenilenmesi, Tayfa Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, Zabitan Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, İlk Defa Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi İntibak Talebi, Zayiinden Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi Süre Uzatımı Talebi, İlk Defa Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Telsiz Yeterlik Belgesi değıştirme süre uzatımı ve intibak talebi, Zayiinden Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi İntibak ve Değıştirme Talebi, İlk defa Amatör Denizci Belgesi Talebi, Amatör Denizci Belgesi Değıştirme Talebi, Zayiinden Amatör Denizci Belgesi Talebi, Telsiz Operatörlüğü Sınavı talebi(REO-1,REO 2,GOC,ROC,LRC), Kılavuz Kaptan Yeterlikleri talebi, 50-150 GT. Arası Balıkçı Gemisinde Kaptanlık Yapabilir Belgesi, Profesyonel Balıkadam ilk defa sınav yabancı ölkelerden alınan yeterlikler talebi, Denize Elverişlilik Belgesi(DEB), Tonilato Belgesi, Gemiadamı Donatımında Asgari emniyet belgesi, Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi, Bağlama Kütüğüne Kayıt Başvurusu, Bağlama Kütüğüne Kayıt, Bağlama Kütüğü Satış İşlemleri, Mahkeme ve İcra Yoluyla Satın Alınan Gemilerin Tescili, Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Yurt İçinde Gemi, Deniz Ve İç Su Aracı Alım Satımı, Sicile Tescil, Bağlama Limanı sicil nakli, Bağlama Kütüğü Ruhsatname Vizesi, Bağlama Kütüğü Ruhsatname Tonilato yenilenmesi (zayi, donatan değışikliği, nakil), Boyları 2,5 metre ile 24 metre arasında olan Özel Teknelere Bağlama Kütüğü Belgesi düzenlenmesi, Gemilerin Bağlama Kütüğünden Terkini, Tasdikname Belgesi, Su Üstü Motorsikleti (jet-ski) Kayıt Belgesi, Gemi Acenteliğı Yetki Belgesi, İdari Yaptırım Kararları, Muafiyet Belgesi, Uluslararası Petrol Kirliliğı Önleme belgesi, Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi belgesi, Uluslararası Pis sularla Kirliliğinin Önlenmesi belgesi, Geçici Uygunluk Belgesi (Interim DoC), Uygunluk Belgesi (DoC), Geçici Emniyetli Yönetim Belgesi (Interim SMC), Emniyetli Yönetim Belgesi (SMC), CLC-92 sertifikası, Yangın Söndürme Sistemleri Ve Elemanları İçin Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Can sallarına muayene ve test Sertifikası düzenleme yetki belgesi, Can Kurtarma Filikalarına Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Can Kurtarma

Araçlarının İndirme Ve Serbest Bırakma Düzenekleri İçin Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Can Kurtarma Filikalarına Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Gemilerin Yükleme sınırlarının tayin edilerek fribord belgelendirme sörveyinin yapılması ve /veya Fribord vizesinin yapılması, Gemi Söküm İzni, Gemi Geri Dönüşüm Tesisi Dışında (Mahalinde Söküm) Gemi Geri Dönüşüm İzni Verilmesi, İnşa veya Tadilat izin Belgesi, İnşa ve ya Tadilat İzin Belgesi Almış Gemilerin Periyodik Kontrollerinin Yapılması, Gemilerin Yükleme Sınırlarının Tayin Edilerek Fribord Belgelendirme Sörveyinin Yapılması ve/veya Fribord Belgesi Vizesinin Yapılması, Liman Çıkış Belgesi, Ordino, Seyir İzin Belgesi, Transit log belgesi, Ötv'siz yad ve ghkj'li düzenlenmesi, ÖTV'siz Yakıt Vize İşlemleri, ÖTV siz Yakıt Defteri iptali, Dalgıçlık Ameliyesi İzni, Sualtı adamı Yeterlilik Belgesi, Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Talepleri, Deniz Hizmeti Çıkarmak, Haciz /İdari yaptırım kararı, Tekne Ölçülmesi, Özel Tekne Ölçüm Talebi, Kıyı yapıları taleplerinin incelenmesi. (E.T: 18.08.2021 ... İl Özel İdaresi (uab.gov.tr)).

Anamur Limanı yakın zamanda yenilenerek ve büyük gemilerinde yanaşabileceği liman haline getirilmeye çalışılmaktadır. Son hali de yukarıdaki resimdeki gibidir. Burada gemicilik ile alakalı bir çok hizmet (kurs açma, belge verme vb.) verilmeye devam etmektedir.

3.2.4. Taşucu Limanı (Seka Limanı)

Mersin'in doğusunda yer alan Taşucu limanı Seka Limanı ile birlikte değerlendirildiğinde gelişme potansiyeli olan bir limandır.



3.2.4.1. Liman Hakkında Bilgiler

Toplam Liman Sahası	291183 m2
Toplam Rıhtım	6
Max. Derinlik	9,60m
Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi	1.200.000 ton/yıl
Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi	4.000 ton/gün dökme boşaltma
Ro-Ro Kapasitesi	1 ro-ro rıhtımı mevcuttur
Toplam Rıhtım Uzunluğu	690 m

Kaynak: (İl Özel İdaresi, uab.gov.tr, (E.T: 18.08.2021).

- Taşucu Liman'ı, Mersin ilinin 2. en büyük limanıdır.
- Seka Taşucu limanı, iki mendirekle çevrili olup mendirekler arası liman giriş ağzı 240 m. dir.
- Mendirekler içindeki deniz alanı ise 400 m. çaplı, 10m. derinlikte manevra dairesine sahiptir.
- Liman, 6 adet rıhtıma sahip olup rıhtım uzunluğu 610 m. dir.
- 1, 2 ve 3 nolu rıhtımların uzunluğu 280 m. ve derinliği 6 m. olan Yolcu gemisi rıhtımlarıdır.
- 4 nolu rıhtım ise 130 m. uzunluğunda 6 m. derinliğinde,
- 5 nolu rıhtım 180 m. uzunluğunda ve 10 m. derinliğindedir.
- 6 nolu rıhtım ise 20 m. uzunluğunda ve 9,6 m. derinliğinde RO-RO rıhtımıdır.

Kaynak: (İl Özel İdaresi, uab.gov.tr). E.T: 18.08.2021

3.2.4.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Mersin iline bağlı olan Anamur ilçesinde bulunan limanda 92 adet hizmet gerçekleştirilmektedir. Bunlar; İlk defa Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Talebi, Zayıından Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Talebi, STCW Belgesi İlk Düzenleme Talebi, STCW Belgelerinin Değiştirilme Talebi, Zayıından STCW Belgesi Talebi, Süresi

Dolan STCW Belgelerinin Yenilenmesi, Tayfa Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, Zabitan Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, İlk Defa Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi İntibak Talebi, Zayiinden Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi Süre Uzatımı Talebi, İlk Defa Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Telsiz Yeterlik Belgesi Değiştirme Süre Uzatım Talebi, Zayiinden Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi İntibak ve Değiştirme Talebi, İlk Defa Amatör Denizci Belgesi Talebi, Amatör Denizci Belgesi Değiştirme Talebi, Zayiinden Amatör Denizci Belgesi Talebi, Telsiz Operatörlüğü Sınavı Talebi (REO-1, REO-2, GOC, ROC, LRC), Kılavuz Kaptan Yeterlik Belgesi, Profesyonel Balıkadam İlk Defa Sınav Yabancı Ülkelerden Alınan Yeterlikler, Denize Elverişlilik Belgesi (DEB), Tonilato Belgesi, Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi, Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi, Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi, Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi, Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi, Muafiyet Belgesi, Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi, Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi, Uluslararası Pissularla Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi, Geçici Uygunluk Belgesi (Interim DoC), Uygunluk Belgesi (DoC), Geçici Emniyetli Yönetim Belgesi (Interim SMC), Emniyetli Yönetim Belgesi (SMC), CLC-92 Sertifikası, Yangın Söndürme Sistemleri Ve Elemanları İçin Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Can Sallarına Muayene ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Can Kurtarma Filikalarına Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, Can Kurtarma Araçlarının İndirme Ve Serbest Bırakma Düzenekleri İçin Muayene Ve Test Sertifikası Düzenleme Yetki Belgesi, İnşa veya Tadilat İzin Belgesi, Gemi ve Su Araçlarına Ait Plan, Buklet ve Dokümanların Onaylanması, İnşa ve ya Tadilat İzin Belgesi Almış Gemilerin Periyodik Kontrollerinin Yapılması, Gemilerin Yükleme Sınırlarının Tayin Edilerek Fribord Belgelendirme Sörveyinin Yapılması ve/veya Fribord Belgesi Vizesinin Yapılması, Gümrük Muafiyeti Şerhi Düşülmesi, Liman Çıkış Belgesi, Ordino, Seyir İzin Belgesi, Su Üstü Motorsikleti (jet-ski) Kayıt Belgesi, Su Altı Motorsikleti Kayıt Belgesi, Gümrüklü Gemilere Yanaşma Belgesi, Tasdikname Belgesi, Ötv'sizYAD ve (Gemi Hareket Kayıt Jurnalı)'li Düzenlenmesi, ÖTV'siz Yakıt Vize İşlemleri, Dalgıçlık Ameliyesi İzni, Sualtıadamı Yeterlilik Belgesi, Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Talepleri, Göl ve Nehir Adamları Yetki Belgesi Talebi, Bağlama Kütüğüne Kayıt, Boyları 2,5 metre ile 24 metre arasında olan Özel Teknelere Bağlama Kütüğü Belgesi Düzenlenmesi, Bağlama Kütüğü Satış İşlemleri, Gümrük Denetimine Tabii Gemilere Hizmet Verecek Deniz Araçlarına mahsus Hizmet İzin Belgesi, Özel Tekne Ölçüm Talebi, İç Su Aracı Sürücü Yeterlik Belgesi Talebi,

Gemiadamları Sınavları İşlemleri, 50-150 GT. Arası Balıkçı Gemisinde Kaptanlık Yapabilir Belgesi, Gemi Söküm İzni, Yurt İçinde Gemi Alım satımı, Mahkeme ve İcra Yoluyla Satın Alınan Gemilerin Tescili, İnşa Halindeki Gemilerin Tescili, Sicile Tescil, Bağlama Limanı sicil nakli, Bağlama Kütüğü Ruhsatname Vizesi, Bağlama Kütüğü Ruhsatname Tonilato yenilenmesi (zayi, donatan değişikliği, nakil), Mütemmim Cüzdan Tespit Talebi, Gemilere Ön Sürvey Yapılması, 2581 Sayılı Kanun gereğince hak sahiplerinin teşviklerden yararlandırılması, Gemi/Tekne Üreticilerine Üretici Kodu Verilmesi, Kıyı Yapıları Taleplerinin İncelenmesi, 15 mt'den büyük iç su araçları veya 12 kişiden fazla yolcu taşıyan iç su araçlarının muayene ve kontrolleri, ISPS Denetimleri (Gemi ve Liman Güvenliği denetimlerinin yapılması), İnşası Tamamlanmış Gemilerin Milli Gemi Siciline Tescili, Özel Tekne Ruhsatının Düzenlenmesi, 15 mt'den büyük iç su araçları veya 12 kişiden fazla yolcu taşıyan iç su araçlarının muayene ve kontrolleri, T.C. Vatandaşları Adına Kayıtlı Yabancı Bayraklı Yatların Türk Bayrağına Geçişlerinin Yapılması (30 Kasım 2009 Tarihine Kadar), Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Yurt İçinde Gemi, Deniz Ve İç Su Aracı Alım Satımı, Gemilerin Bağlama Kütüğünden Terkini, Gemi Acenteliği Yetki Belgesi, İdari Yaptırım Kararları
Kaynak: (İl Özel İdaresi (uab.gov.tr)). E.T: 18.08.2021

3.2.5. Karataş Limanı



3.2.5.1. Liman Hakkında Bilgiler

Karataş limanı Adana ilimize bağlı ithalat/ihracat konusunda ve genel büyük limanlarda yapılan genel çalışmaları bünyesinde bulundurmamaktadır. Bünyesinde iki adet küçük iskele bulundurmakta olup balıkçılık ve yat faaliyetlerine hizmet vermektedir.

3.2.5.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Adana iline bağılı olan Karataş ilçesinde bulunan limanda 46 adet hizmet gerçekleştirilmektedir. Bunlar: İlk defa Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Talebi, Zayiinden Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Talebi, STCW Belgesi İlk Düzenleme Talebi, STCW Belgelerinin Değıştirilme Talebi, Zayiinden STCW Belgesi Talebi, Süresi Dolan STCW Belgelerinin Yenilenmesi, Tayfa Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, Amatör Denizci Belgesi Sınav ve Belgelendirme, Zabitan Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, İlk Defa Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi İntibak Talebi, Zayiinden Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi Süre Uzatımı Talebi, Profesyonel Balıkadam İlk Defa, Sınav, Yabancı Ülkelerden Alınan Yeterlikler, Denize Elverişlilik Belgesi (DEB), Tonilato Belgesi, İnşa veya Tadilat İzin Belgesi, Gemi ve Su Araçlarına Ait Plan, Buklet ve Dokümanların Onaylanması, İnşa ve ya Tadilat İzin Belgesi Almış Gemilerin Periyodik Kontrollerinin Yapılması, Liman Çıkış Belgesi, Ordino, Seyir İzin Belgesi, Su Üstü Motorsikleti (jet-ski) Kayıt Belgesi, Su altı motorsikleti Kayıt Belgesi, Ötv'siz YAD ve GHKJ (Gemi Hareket Kayıt Jurnalı)'li Düzenlenmesi, ÖTV'siz Yakıt Vize İşlemleri, Dalgıçlık Ameliyesi İzni, Sualtı adamı Yeterlilik Belgesi, Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Talepleri, Bağlama Kütüğüne Kayıt, Boyları 2,5 metre ile 24 metre arasında olan Özel Teknelere Bağlama Kütüğü Belgesi düzenlenmesi, Bağlama Kütüğü Satış İşlemleri, Özel Tekne Ölçüm Talebi, Gemiadamları Sınavları İşlemleri, 50-150 GT. Arası Balıkçı Gemisinde Kaptanlık Yapabilir Belgesi, Yurt İçinde Gemi Alım Satımı, İnşa Halindeki Gemilerin Tescili, Bağlama Limanı sicil nakli, Bağlama Kütüğü Ruhsatname Vizesi, Bağlama Kütüğü Ruhsatname-Tonilato yenilenmesi (zayi, donatan değışikliği, nakil), Kıyı yapıları taleplerinin incelenmesi, İnşası Tamamlanmış Gemilerin Milli Gemi Siciline Tescili, 15 mt'den büyük iç su araçları veya 12 kişiden fazla yolcu taşıyan iç su araçlarının muayene ve kontrolleri, Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Yurt İçinde Gemi, Deniz Ve İç Su Aracı Alım Satımı, Gemilerin Bağlama Kütüğünden Terkini, İdari Yaptırım Kararları

Kaynak:(<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/hizmet-standartlari/karatas-liman-bsk.docx>), E.T: 18.08.2021

3.2.6. Botaş Limanı



3.2.6.1. Botaş Limanı Hakkında Bilgiler

Botaş Limanı İskelesine yanaşacak gemilere römorkör hizmeti verilmektedir. Römorkörlerin çekme kapasiteleri 30 ile 60 ton arasında olup, tamamı köpüklü yangın söndürme donanımı ile donatılmıştır. İskele 1 ve 2 maks 190000 deplasman ve yaklaşık 80000 ile 320000 DWT arası gemileri bağlamak için dizayn edilmiştir. İskele 3 ve 4 maks 105000 deplasman ve yaklaşık 30000 ile 150000 DWT arası gemileri bağlamak için dizayn edilmiştir.

Kaynak: (<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/hizmet-standartlari/botas-liman-baskanligi-hizmet-standartlari-tablosu.docx>).

3.2.6.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Adana iline bağlı olan Ceyhan ilçesinde bulunan limanda 42 adet hizmet gerçekleştirilmektedir. Bunlar: İlk defa Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Talebi, Zayiinden Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Talebi, Gemiadamı Cüzdanı/Gemiadamı Belgesi Değiştirme Talebi, STCW Belgesi İlk Düzenleme Talebi, STCW Belgelerinin Değiştirilme Talebi, Zayiinden STCW Belgesi Talebi, Süresi Dolan STCW Belgelerinin Yenilenmesi, Tayfa Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, Zabitan Sınıfı Gemiadamlarının Terfi İşlemleri, İlk Defa Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi İntibak Talebi, Zayiinden Yeterlik Belgesi Talebi, Yeterlik Belgesi Süre Uzatımı Talebi, İlk Defa Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Telsiz Yeterlik Belgesi Değiştirme, Süre Uzatım Talebi,

Zayiinden Telsiz Yeterlik Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi Talebi, Kısa Mesafe Telsiz Belgesi İntibak ve Değişirme Talebi, İlk Defa Amatör Denizci Belgesi Talebi, Amatör Denizci Belgesi Değişirme Talebi, Zayiinden Amatör Denizci Belgesi Talebi, Telsiz Operatörlüğü Sınavı Talebi (REO-1, REO-2, GOC, ROC, LRC), Kılavuz Kaptan Yeterlikleri Talebi, Profesyonel Balıkadam İlk Defa, Sınav, Yabancı Ülkelerden Alınan Yeterlikler Talebi, Denize Elverişlilik Belgesi (DEB), Tonilato Belgesi (15 m Kadar), Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi, Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi, İnşa veya Tadilat İzin Belgesi (15 m Kadar), Fribord Belgesi Vizesinin Yapılması, Liman Çıkış Belgesi, Ordino, Transitlog Belgesi, Su Üstü Motorsikleti (jet-ski) Kayıt Belgesi, Su altı motorsikleti Kayıt Belgesi, Gümrüklü Gemilere Yanaşma Belgesi, ÖTV'siz Yakıt Vize İşlemleri, Dalgıçlık Ameliyesi İzni, Sualtıadamı Yeterlilik Belgesi, Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Talepleri, Gemi Söküm İzni, Bağlama Kütüğüne Kayıt

Kaynak: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/hizmet-standartlari/botas-liman-baskanligi-hizmet-standartlari-tablosu.docx>. E.T: 18.08.2021

3.2.7. Mersin Limanı



3.2.7.1. Liman Hakkında Bilgiler

Mersin limanı Türkiye'nin en önemli ve stratejik değere sahip limanlarından biridir. Özellikle Doğu Akdeniz bölgesine hakim bir konumda olması stratejik değerine artı bir özellik kazandırmıştır. Ticaret hacminin yüksek olması ile birlikte karayolu ulaşımı da hayli kolaydır.

Toplam Liman Sahası	112 Hektar
Toplam Rıhtım	21
Max. Derinlik	15,8 m
Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi	1.000.000 Ton / Yıl
Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi	8.000.000 Ton / Yıl
Ro-Ro Kapasitesi	150.000 Adet-Araç /Yıl
Toplam Rıhtım Uzunluğu	3370 m

Kaynak: (E.T: 18.08.2021 MIP | Mersin International Port | Liman Özellikleri (mersinport.com.tr)).

3.2.7.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Türkiye'nin güneyindeki en büyük konteyner limanlarından biri olan Mersin Uluslararası Limanı, bölgenin geniş endüstriyel hinterlandına hizmet vermekte olup Türkiye'nin dış ticaretine büyük katkı sağlamaktadır. Düzenli uğrak yapan 20'nin üzerinde konteyner hattıyla, dünyanın tüm ana limanlarıyla bağlantılıdır. CFS Sahalarında ithalat, ihracat ve transit rejimine tabii yüklerin gerek işçilik gerekse ekipman ile iç dolum ve boşaltım işlemleri, CFS Departmanı bünyesindeki uzman personel ve ekipmanlar ile yapılmaktadır.

MIP (Mersin Uluslararası Limanı), Gaziantep, Kayseri, Kahramanmaraş, Konya, Karaman, Ankara ile diğer sanayi şehirlerine ve uluslararası tren istasyonlarına bağlantılıdır. Ayrıca liman sahası içerisinde konteyner taşımacılığını sağlayan 4 hatlı demiryolu terminali mevcuttur. Terminalde uzman personel ve uygun ekipmanlar ile Ankara, Kayseri, Konya, Gaziantep, Kahramanmaraş, Irak, İran ve diğer bölge yüklerine hizmet verilebilmektedir (E.T: 18.08.2021 MIP | Mersin International Port | Liman Özellikleri (mersinport.com.tr))

Mersin Uluslararası Limanı, Gaziantep, Kayseri, Kahramanmaraş, Konya ve gelişmiş sanayi şehirlerine otoban ile bağlantılıdır. Ayrıca etkin karayolu taşımacılığı sayesinde Orta Doğu ülkelerine ulaşım sağlanabilmektedir. (E.T: 18.08.2021 MIP | Mersin International Port | Liman Özellikleri (mersinport.com.tr)).

Limandaki zengin olanaklar sayesinde, bütün kargo türlerinde; konteyner, genel kargo, proje kargo, Ro-Ro, kuru dökme yük ve sıvı dökme yük, yolcu, gemiden konteynere direkt dökme yük hizmetleri verilmektedir. MIP, tüm liman hizmetlerini aynı sahada verebilen Türkiye'deki çok amaçlı en büyük limandır. 21 adet rıhtım bulunan limanda,

büyüklüğüne göre aynı anda 30'a yakın gemiye yükleme-boşaltma hizmeti verilebilmektedir. Yılda 30 milyon tonun üzerinde yük elleçlenmektedir

Kaynak: (MIP | Mersin International Port | Liman Özellikleri (mersinport.com.tr)). E.T: 18.08.2021

3.2.7.3. Tarihsel Gelişimi

“1841 yılında ufak bir balıkçı köyü olan Mersin; 1850 yılında bucak, 1865 yılında ilçe olmuştur. 1860 yılından itibaren iskele inşası önem kazanan İlçe'de, 1886 yılında Adana-Mersin Demiryolu'nun da açılmasıyla gelen ve giden gemi sayısında bir artış meydana gelmiş ve bu gemilerin tahmil ve tahliyesi için daha süratli çalışma imkânları aranarak, Mersin Belediyesi tarafından önce "Taş İskelesi" daha sonra "Gümrük İskelesi" inşa edilmiştir”

Kaynak: (MIP, Mersin International Port, Kurumsal (mersinport.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“Denizyolu taşımacılığındaki hızlı yükseliş sebebiyle deneyimli bir liman işletim sistemine ihtiyaç duyulmuş ve 29 Ağustos 1927 yılında Seyrisefain Acentesi, Mersin, Tarsus, Seyhan ve Ceyhan Belediyeleri ile Mersin Ticaret Odası ve Mersin Hususi Muhasebesi ortaklığıyla MERSİN LİMAN ŞİRKETİ kurulmuştur. Şirketin sermayesi 200.000 TL. dir.”

Kaynak: (MIP | Mersin International Port | Kurumsal (mersinport.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“Şirket meydana gelen doğal afetlerden dolayı zarar görmüş ve 1942 yılında tasfiye kararı alınmasıyla birlikte hükümete devrine karar verilmiştir. 400.000 TL bedel ile Milli Koruma Kanunu'nun 6. maddesine uygun olarak Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'ne devri hakkındaki K/323 sayılı karar, Bakanlar Kurulu'nun 14 Mayıs 1942 gün ve 5106 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 9 Mayıs 1942 tarih ve 2/17874 sayılı kararı ile kabul edilmiştir.”

Kaynak: (MIP | Mersin International Port | Kurumsal (mersinport.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“Mersin Limanı'nın modern ve muhafazalı bir şekilde inşasına 3 Mayıs 1954 tarihinde başlanmış, inşaat Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi tarafından yapılmıştır.

Bütün tesisleri ile yeniden inşa edilen liman 1962 yılında modern anlamda işletmeye açılmıştır.” Kaynak: (MIP | Mersin International Port | Kurumsal (mersinport.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“11 Mayıs 2007 tarihine kadar Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından işletilen Mersin Limanı'nın işletme hakkı, Özelleştirme İdaresi tarafından ihalesi yapılarak, 11.05.2007 tarihinde 36 yıl süreyle Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP)'ye verilmiştir” Kaynak: (MIP | Mersin International Port | Kurumsal (mersinport.com.tr)). E.T: 18.08.2021

3.2.7.4. Akdeniz’in Diğer Limanları Arasındaki Yeri

Sadece Türkiye'de değil, Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'de de yurtiçi ve yurtdışı ile kolay bağlantısı olan Mersin Limanı, en önemli limanlardan biridir. Mersin Serbest Bölgesi'nin bitişiğinde yer almakta olup, Limanın gelişmiş teknolojik tesisleri, Genel Kargo, Proje Kargo, Ro-Ro, Kuru dökme yük hizmetleri de verilmektedir. Mersin Limanı'nda yaklaşık 15 milyon ton yük elleçlenmektedir. Türkiye ile Doğu Akdeniz limanları arasındaki rekabet, Çin'in gündeme getirdiği “tek kuşak tek yol” projesi ile daha da önem kazanmaktadır. Bu sebeple Mersin Limanı'nın Akdeniz pazarındaki limanlara karşı rekabet gücünü artırması ve Anadolu ve Asya ülkeleri için kapı görevi gören Liman altyapı çalışmaları devam etmektedir.

3.2.7.5. 2020 İthalat, İhracat ve Yük İstatistikleri

2020 Yılında limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret elleçlemesinde 10 milyon tonun üzerinde yük elleçleyen beş limanın yüzdelik oranı sırasıyla Kocaeli %17, Aliğa %16, İskenderun %15, Mersin %10, Ambarlı %5’dir . Türkiye’nin 365 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemesinin ihracat, ithalat ve transitinin %63’ü beş limanda elleçlenmiştir.

Tablo 13. Mersin Limanı 2020 İthalat, İhracat Ve Transit Yük İstatistikleri

Limn Başkanlığı / Harbour Master	Toplam İhracat / Total Export	Transit Yükleme / Transit Loading	Toplam İthalat / Total Import	Transit Boşaltma / Transit Unloading	Toplam Dış Ticaret / Total Foreign Trade
Mersin	16.135.054	330.530	18.767.082	318.452	34.902.136

Kaynak: İMEAK-(<https://www.denizticaretodasi.org.tr/> Denizcilik Sektör Raporu, İstanbul 2020) .

Tablo 13'deki Mersin limanı 2020 yılı ithalat ihracat ve transit yük değerlerine baktığımızda ülkemiz için ciddi miktarda rakamların oluştuğunu görmekteyiz yıllık toplam dış ticarete ki 34.902.136 tonluk ulaşılan rakam küçümsenmemelidir.

3.2.8. Mersin Serbest Bölge Limanı



3.2.8.1. Liman Hakkında Bilgiler

Mersin Serbest Bölgesi Mersin'in ticari faaliyetlerinin yoğun şekilde yürütüldüğü ve şehire katkısı hayli yüksek bir potansiyele sahip olma özelliğine sahiptir. Türkiye genelinde çeşitli serbest bölgelerin içerisinde coğrafi konumu ve ulaşım olanakları bakımından en işlevsel serbest bölge limanı olarak değerlendirilmektedir.

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	Derinlik
	521 m + 100 m	9.80 m
Ekipman 1:	Adet	Kapasite
Mobil Vinç	2	40 Ton
Ekipman 2:	Adet	Kapasite
Mobil Vinç	2	70 Ton

Kaynak: (E.T:18.08.2021 Mesbaş - MESBAŞ - Mersin Serbest Bölge İşletici A.Ş. (mesbas.com.tr)).

3.2.8.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Mersin Serbest Bölgesi'nde ana başlıklar itibarıyla MESBAŞ'ın görevleri aşağıda

belirtilmiştir. (E.T:18.08.2021Mesbaş - MESBAŞ - Mersin Serbest Bölge İşletici A.Ş. (mesbas.com.tr)).

- Yatırım yapılacak açık alanların kira sözleşmelerinin düzenlenmesi ve akdedilmesi,
- Açık alan kira bedellerinin tahsil edilerek Özel Hesaba aktarılması,
- Yatırım alanlarının kullanıcı firmalara teslimi ve aplikasyonu,
- Yatırımcı firmalara zemin etüdü geoteknik raporlarının verilmesi,
- Gerek yatırım ve gerekse ticari safhada elektrik enerjisi ve su temini,
- Genel limancılık hizmetlerinin yapılması,
- Depolarda tahmil, tahliye hizmetlerinin verilmesi,
- Tartı vb hizmetlerinin verilmesi
- Depo kiralama hizmeti,
- Açık stok sahası kiralama hizmeti,
- Sosyal tesis, kafeterya ve büfe işletmeciliği,
- Genel yeşil alanların oluşturulması,
- Bölge altyapısının yenilenmesi, bakım ve onarımı,
- Kullanıcı firmalar tarafından talep edilebilecek diğer hizmetler.

3.2.8.3. Tarihsel Gelişimi

Mersin Serbest Bölgesi'nin sınırları; 04.03.1985 tarih 85/9200 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile belirlenmiştir. 06.06.1985 tarih 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu çerçevesinde resmi açılışı 03.01.1987 tarihinde yapılmıştır. Bölge, ilk aşamada 776 dönüm alan üzerinde kurulmuş olup süreç içerisinde yapılan ilaveler ile 860 dönüme genişletilmiştir. "Yap-İşlet-Devret" modelinde işletilmektedir. T.C. Ticaret Bakanlığı - Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü tarafından yönetilmektedir

Kaynak: (Mersin Serbest Bölgesi - MESBAŞ - Mersin Serbest Bölge İşletici A.Ş. (mesbas.com.tr)). E.T: 18.08.2021

3.2.9. Mersin Ataş Limanı



3.2.9.1. Liman Hakkında Bilgiler

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Tesise yanaşabilecek gemi tipleri :	Petrol Tankerleri
Tesisin anayola mesafesi(km)	ATAŞ Terminali - Karaduvar Sapağı arası ~ 1.5 Km
Tesisin demiryoluna mesafesi (kilometre) veya demiryolu bağlantısı(Var/Yok) :	Tesisin demiryolu bağlantısı vardır.
En yakın hava alanının adı ve tesise mesafesi (kilometre):	Adana Şakirpaşa Havaalanı-80 km
Tesisin yük elleçleme kapasitesi (Ton/Yıl; TEU/Yıl; Araç/Yıl) :	1.500.000 Ton/Yıl
Tesiste hurda elleçlemesi yapılıp yapılmadığı:	Tesiste hurda elleçlemesi yapılmamaktadır.
Hudut kapısı varmı / yokmu ? (Evet / Hayır) :	Hayır
Gümrüklü saha var mı ? (Evet / Hayır) :	Evet
Yük elleçleme donanımları ve kapasiteleri	Gemi dolum/boşaltım kolları, Boru hatları ve Petrol ürünleri depolama tankları. Boru hatları kapasiteleri: 12" : 325 m3, 12": 1000 m3, 24": 2100 m3, 26": 2100 m3 . Petrol ürünleri depolama tankları kapasitesi: 19586 m3
Depolama tank kapasitesi (m3)	19586 m3 (Terminal Tank Kapasitesi:577.414 m3)

Açık depolama alanı (m2)	Açık Depolama Yapılmamaktadır.
Yarı kapalı depolama alanı (m2)	Yarı Kapalı Depolama Yapılmamaktadır.
Kapalı depolama alanı (m2)	Kapalı Depolama Yapılmamaktadır.
Belirlenen fimügasyon ve/ veyafimügasyondan arındırma alanı (m2) :	Fimugasyon Yapılmamaktadır.

Kaynak: (<http://www.atasterminal.com/atastmr.pdf>) Mersin Ataş Limanı). E.T: 18.08.2021

3.2.9.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

ATAŞ, ortak şirketlere ait işlenmiş akaryakıt ürünlerini tanklarında depolar, ve yine ortak şirketlerin talepleri doğrultusunda, depo tanklarındaki ürünlerin kara tankerlerine, tren vagonlarına veya deniz tankerlerine dolumlarını sağlar. Depolamasını ve yüklemesini yaptıkları ürünler aşağıda listelenmiştir.

- Kurşunsuz Benzin 95 oktan
- Motorin (10 ppm kükürtlü)
- Fuel Oil

3.2.9.3. Tarihsel Gelişimi

ATAŞ, Anadolu Tasfiyehanesi A.Ş. 1958 yılında T.C. Hükümeti ile o yıllarda Türkiye’de petrol ürünleri pazarlaması yapan yabancı şirketler arasında yapılan özel bir anlaşma ile rafineri olarak kurulmuş ve 30 Nisan 1962’de işletmeye alınmıştır.

ATAŞ, 7 Haziran 2004 itibari ile rafinaj faaliyetine son vererek, bu tarihten itibaren petrol ürünleri depolama tesisi olarak faaliyetine devam etmektedir. Depolanan ürünler benzin, motorin ve fuel-oil’dir.

ATAŞ, BP, Shell ve Turcas Petrol A.Ş’nin ortaklığı olan bir kuruluştur. Genel olarak Mersin Limanı ile birlikte hareket etmektedir.

Kaynak: (<http://www.atasterminal.com/atastmr.pdf> Mersin Ataş Limanı).

3.2.10. İskenderun Limak Limanı



3.2.10.1. Liman Hakkında Bilgiler

İskenderun kentinin konumu ticari faaliyetlerin özellikle Ortadoğu ülkeleri ile geliştirilmesinde önemli bir değer katmaktadır. Gerek denizyolu taşımacılığı gerekse karayolu taşımacılığı bağlamında ticari faaliyetlerin etkin olarak yürütülmesinde kilit role sahiptir.

Toplam Liman Sahası	100 Hektar
Toplam Rıhtım	8
Max. Derinlik	15,5 m
Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi	1.000.000 TEU / Yıl
Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi	3.247.000 Ton / Yıl
Ro-Ro Kapasitesi	120.000 Araç / Yıl
Toplam Rıhtım Uzunluğu	1652m

Kaynak: Tarihçe - LimakPort İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği (limakports.com.tr). E.T: 18.08.2021

3.2.10.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Limakport ithalat/ihracat faaliyet çatısı altında Konteyner Hizmetleri Dökme, Genel Kargo, Proje Kargo Elleçlenmesi Hizmetleri, Ro-Ro Ropax Hizmetleri, Terminal Hizmetleri, Demiryolu Bağlantılı Terminal Hizmetleri, Depolama Hizmetleri Pilotaj / Römorkaj Hizmetleri, Atık Alım Hizmetleri sunulmaktadır.

3.2.10.3. Tarihsel Gelişimi

“İsminden de anlaşılacağı üzere mazisi (M.Ö. 333) Büyük İskender’e dayanan bölgenin inşa imtiyazı 1909 yılında Anadolu – Bağdat Demiryolları Kumpanyasına verilmiştir. Bağdat Demiryolları Kumpanyasının; 1. Dünya Savaşı sonunda Fransa Hükümeti tarafından haczedilmesi üzerine; limanın inşa imtiyazı 1918 yılında İskenderun Limanı Fransız Şirketi’ne verilmiştir” Kaynak: (Tarihçe - LimakPort İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği (limakports.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“Fransız Şirketi, bugün iç liman tabir edilen ve mavnaların barınmasına yarayan kısmın inşasına başlamıştır. 1927 yılında küçük limanın doğu ve batı mendireklerini ve güney rıhtımı denilen 200 m.’lik küçük vasıta rıhtımını inşa ettikten sonra Hatay Devleti kurulmuş ve Ana Vatana ilhak etmiş ve 3714 sayılı Kanun gereği Liman, rıhtım Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü’ne devredilmiştir.” Kaynak: (Tarihçe - LimakPort İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği (limakports.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“14.08.1942 tarih ve 4301 sayılı Kanunla Devlet Demiryolları İdaresi’ne fiilen devredilen liman 1944 yılında büyük iskele ile genişletilmiş, 1953 – 1956 yılları arasında mekanik teçhize ve tesislerle takviye edilerek modern bir liman haline getirilmiştir. Limanın gelişimine 1964 yılında da devam edilmiş, rıhtım üst yapı inşaatı 1972 yılında ikmal edilerek bütün tesisleri ile birlikte aynı yıl hizmete girmiştir” Kaynak: (Tarihçe - LimakPort İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği (limakports.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“Kuruluşumuz tarafından işletilen İskenderun Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile “ İşletme Hakkının Devri” yöntemi ile özelleştirme kapsamına alınmış olup, yapılan ihale sonucunda, 372.000.000.- ABD Doları bedelle ihaleyi kazanan şirketimize, 30.12.2011 tarihinde 36 yıl süreyle işletilmek üzere devredilmiştir” Kaynak: (Tarihçe - LimakPort İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği (limakports.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“Devir ile beraber Ocak 2012’de İskenderun Limanı’nı modern bir konteyner limanına dönüştürülmesine yönelik olarak yatırım çalışmalarına başlanmıştır.” Kaynak: (Tarihçe - LimakPort İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği (limakports.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“Yatırım çalışmaları kapsamında, ekonomik ömrünü tamamlamış rıhtım yapıları, stok sahaları, yollar, liman giriş çıkışları ve depolar ve tüm binalar yıkılarak yeniden inşa edilmiş, liman operasyonlarına yönelik yeni rıhtım ve terminal vinçleri tedarik edilmiştir. Ayrıca limanda tarama çalışmaları yapılarak draftı 14.50 – 15.00 mt ye kadar gemilerin yanaşmasına imkan tanınmıştır. Yatırım çalışmaları sonucunda İskenderun limanı modern ve gelişmiş bir liman haline getirilmiştir” Kaynak: (Tarihçe - LimakPort İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği (limakports.com.tr)). E.T: 18.08.2021

“TCDD, İşletme Hakkının devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesinin ilgili hükümleri çerçevesinde kendisine tanınan gözetim ve denetime ilişkin görev ve yetkilerini TCDD İskenderun Liman İşletmesi Kontrol Müdürlüğü aracılığıyla yerine getirmektedir” Kaynak: (Tarihçe - LimakPort İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği (limakports.com.tr)). E.T: 18.08.2021

3.2.10.4. 2020 İthalat, İhracat ve Transit Yük İstatistikleri

2020 Yılında limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret elleçlemesinde 10 milyon tonun üzerinde yük elleçleyen beş limanın yüzdelik oranı sırasıyla Kocaeli %17, Aliaga %16, İskenderun %15, Mersin %10, Ambarlı %5’dir . Türkiye’nin 365 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemesinin ihracat, ithalat ve transitinin %63’ü beş limanda elleçlenmiştir.

Tablo 14. İskenderun Limanı 2020 İthalat, İhracat Ve Transit Yük İstatistikleri

Liman Başkanlığı / Harbour Master	Toplam İhracat / Total Export	Transit Yükleme / Transit Loading	Toplam İthalat / Total Import	Transit Boşaltma / Transit Unloading	Toplam Dış Ticaret / Total Foreign Trade
İskenderun	17.533.339	515.157	35.810.246	530.492	53.343.585

Kaynak: İMEAK-(<https://www.denizticaretodasi.org.tr/> Denizcilik Sektör Raporu, İstanbul 2020).

İskenderun limanının 2020 yılı ithalat ihracat ve transit yük istatistiklerine baktığımızda Doğu akdeniz'deki Mersin Antalya gibi diğer büyük limanlarımızın önünde rakamlara ulaştığı,daha yüksek performans değerlerine ulaştığı görülmektedir.

3.2.11. Antalya Limanı



3.2.11.1. Liman Hakkında Bilgiler

Antalya Türkiye'nin güney kıyısında bulunan turizm ve ticari faaliyetleri ile ekonomik güç sağlayan illerimizden biridir. Yerleşim süreci çok eskiye dayanan Antalya özellikle liman faaliyetleri bakımından Akdeniz bölgesinde ki limanlar arasında dikkat çekecek kadar gelişmiş durumdadır.

Toplam Liman Sahası	201125 M2
Toplam Rıhtım	8
Max. Derinlik	10m
Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi	350.000 TEU
Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi	4.000.000 TON
Ro-Ro Kapasitesi	
Toplam Rıhtım Uzunluğu	2064m

Kaynak: (<https://www.qterminals-antalya.com/> PortAkdeniz). E.T: 18.08.2021

Pilotajda Çalışan Römorkörler & Pilot Botları

3 Römorkör & 2 Pilot Boat & 1 Palamar Botu. Detaylı bilgi için Deniz Araçları sayfasına bakınız.

Terminalde İstiflenecek Tehlikeli Maddelere Dair Sınırlamalar

Tehlikeli Madde Uygunluk belgemize göre sınıf 1 ve sınıf 7 yükler elleçlenememektedir, transit yük olarak gemilerde bulunmasında sınırlama yoktur. Bu kategoride sınıf 1.4 S elleçlenebilir. IMDG Sınıf 2 (Alt Kategorileri) ve Sınıf 6.2 yükleri liman sahasında depolanmamaktadır, supalan olarak elleçlenmektedir.

Tablo 15. Üç Önemli Doğu Akdeniz Limanımızın Özelliklerinin Karşılaştırması

Liman Özellikleri	Mersin	İskenderun Limak	Antalya
Toplam Liman Sahası	112 Hektar	100 Hektar	201125 M2
Toplam Rıhtım	21 Adet	8 Adet	8 Adet
Max. Derinlik	15,8 m	15,5 m	10 m
Konteyner Elleçleme Kapasitesi	2.600.000 Ton / Yıl	1.000.000 TEU / Yıl	350.000 TEU
Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi	9.000.000 Ton / Yıl	3.247.000 Ton / Yıl	4.000.000 TON
Ro-Ro Kapasitesi	150.000 Araç / Yıl	120.000 Araç / Yıl	-
Toplam Rıhtım Uzunluğu	3370 m	1652 m	2064 m
Genişleme Alanı	Müsait – Çalışma Var	Müsait – Çalışma Var	Müsait Değil – Çalışma Yok

Kaynak: (E.T: 18.08.2021 MIP | Mersin International Port | Liman Özellikleri (mersinport.com.tr) .
LimakPort İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği (limakports.com.tr) . E.T: 18.08.2021
(<https://www.qterminals-antalya.com/>) PortAkdeniz). E.T: 18.08.2021

Mersin Limanı Genişleme Projesine 375 milyon dolar harcama yapılacak ama yürütmeyi durdurma kararı çıkmış kullanılmayan rıhtımların faaliyete geçirilmesi ana plan dahilinde yer almaktadır. 15.8 m kıyı derinliği ile genişleme alanı potansiyeli vardır.

İskenderun Limak'ın da Genişleme Projesi vardır. 1 milyondan 3 milyon TEU ya çıkarma çalışmaları başlamış yeni rıhtımların yapılması ve ekipman çalışması devam etmektedir. Mersin Limanında olduğu gibi 15.5 m kıyı derinliği ile genişleme alanı potansiyeli vardır.

Antalya Limanında şu an 2013' de başlayan yatırım planı halen devam etmekte 10 m kıyı derinliği vardır ve genişleme alanı müsait değildir. Yapılan yeni bir çalışma yoktur.

Doğu Akdenizdeki en önemli üç limanımızın arasında kıyaslama yaptığımızda en büyük olanının Mersin Limanı olduğunu görmekteyiz. Toplam Rıhtım Sayısı, Derinlik, Dökme Katı Yük ve toplam Ro-Ro yükleme kapasitesi açısından ve Toplam Rıhtım Uzunluğuna kadar en yüksek değerlere sahip olduğunu söyleyebiliriz. Ama bilinmelidir ki bu limanlar ve ülkemize ait birçok liman büyüme eğilimindedir. Teknolojik yeniliklerin takibi ve uygulanması ciddi bir şekilde ele alınmaktadır.

3.2.11.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

Kruvaziyer, konteyner, genel yük, dökme yük, proje kargo, shorebase ve askeri gemi hizmetleri verilen çok amaçlı bir liman olma özelliğine sahip Port Akdeniz- Antalya Limanı, Türkiye'nin gelişme potansiyeli en yüksek limanları arasında yer almaktadır. İzmir-Mersin arasında yaklaşık 700 deniz mili kıyı şeridi üzerinde en büyük organize liman olma özelliğini taşımaktadır. Kaynak: (Port Akdeniz, <https://antalyaliman.uab.gov.tr/>, Akdenizin Dünyaya Açılan Kapısı). E.T: 18.08.2021

Port Akdeniz -Antalya Limanı olarak Ticaret hacmindeki artış göz önünde bulundurularak ithalatçı ve ihracatçılarımızın sorunsuz şekilde yükleme ve tahliyelerini gerçekleştirebilmeleri için bir çok ilave yatırım ve yeni uygulamalar başlatmış ve tüm gücüyle yatırımlarına devam etmektedir. Port Akdeniz, yıllık ortalama 1.500 adet gemi kabul, 4 milyon ton genel&dökme yük ve 350 bin TEU konteyner elleçleme kapasitesine sahiptir. Kaynak: (Port Akdeniz, <https://antalyaliman.uab.gov.tr/>, Akdenizin Dünyaya Açılan Kapısı). E.T: 18.08.2021

3.2.11.3. Tarihsel Gelişimi

Geçmişte büyük bir ticaret ve kültür merkezi olan Antalya, M.Ö II. yüzyılda Bergama Kralı Attolos tarafından liman şehri olarak kurulmuş ve şehre ATTOLOS ismi verilmiştir. Roma, Selçuklu, Osmanlı medeniyetlerinin izlerini taşıyan Antalya Bölgesinde eski şehir kalıntıları arasında liman yapılarını görmek mümkündür. Side, Lara, Alanya ve Fasilis(Phaselis) de eski devirlerde bu bölgelerde deniz ulaştırması ve liman hizmetlerinin ön planda olduğu görülmüştür. Kaynak: (Port Akdeniz, <https://antalyaliman.uab.gov.tr/>, Akdenizin Dünyaya Açılan Kapısı). E.T: 18.08.2021

Halen Kaleiçi yat limanı olarak bilinen liman, Cenevizliler tarafından yapılmış, 1942 yılında mendirekli olarak inşa edilmiştir. Kaleiçi yat limanına o tarihlerde küçük şilepler, mavnalar da yanaşmakta idi, zaman ilerledikçe Kaleiçi yat limanı ihtiyaca cevap veremediğinden ve batı rüzgârlarına da açık olduğundan şehir merkezine 12 km uzaklıkta olan ve bu günkü Antalya limanının inşaatı planlanmıştır Kaynak: (Port Akdeniz, <https://antalyaliman.uab.gov.tr/>, Akdenizin Dünyaya Açılan Kapısı). E.T: 18.08.2021

Bu günkü Antalya limanının bulunduğu orman vasfındaki alan, Orman Bakanlığı

Orman Genel Md.lüğü ile Bayındırlık Bakanlığı arasında imzalanan 21.09.1964 tarihli protokol kapsamında 6831 sayılı Orman Kanunu'nun 17.nci maddesi gereğince liman yapılmak üzere dönemin Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Dairesi Reisliğine (DLHİ, şimdiki adıyla UDHB Altyapı Yatırımları Genel Md.lüğü) 99 yıllığına tahsis edilmiştir. Kaynak: (Port Akdeniz, <https://antalyaliman.uab.gov.tr/>, Akdenizin Dünyaya Açılan Kapısı). E.T: 18.08.2021

03.10.1964 tarihinde temeli atılarak, Bayındırlık Bakanlığı Demiryolları ve Limanlar İnşaat Dairesi Reisliğince inşa edilmeye başlanılan limanın tamamlanan kısımlarının ilk geçici devri, Limanlar IV.Bölge Md.lüğü ile Denizcilik Bankası T.A.O arasında yapılan protokol ile 09.12.1972 tarihinde Denizcilik Bankası T.A.O (bu günkü T.D.İ)'na yapılmıştır Kaynak: (Port Akdeniz, <https://antalyaliman.uab.gov.tr/>, Akdenizin Dünyaya Açılan Kapısı). E.T: 18.08.2021

Konteyner- kruvaziyer ve yat limanı kompleksinden oluşan Antalya Limanı, 4046 sayılı "Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun" kapsamında Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı Kararıyla özelleştirilerek 31.08.1998 tarihli "İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi" ve 08.09.1998 tarihli "Devir Protokolü" çerçevesinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş (T.D.İ) tarafından işletilmekte iken Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş'nin (T.D.İ) mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla üzerindeki mevcut unsurları ve yürürlükteki protokol, sözleşmeler ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş'nin (T.D.İ) edinilmiş haklarıyla birlikte 30 yıllığına Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş'ne bedeli mukabilinde devredilmiştir Kaynak: (Port Akdeniz, <https://antalyaliman.uab.gov.tr/>, Akdenizin Dünyaya Açılan Kapısı). E.T: 18.08.2021

3.2.11.4. 2020 İthalat, İhracat ve Transit Yük İstatistikleri

2020 Yılında limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret elleçlemesinde 10 milyon tonun üzerinde yük elleçleyen beş limanın yüzdelik oranı sırasıyla Kocaeli %17, Aliğa %16, İskenderun %15, Mersin %10, Ambarlı %5'dir . Türkiye'nin 365 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemesinin ihracat, ithalat ve transitinin %63'ü beş limanda elleçlenmiştir Antalya Limanımız ise %1 ile gerçekleşen dış ticaret elleçlemesine dahildir.

Tablo 16. Antalya Limanı 2020 İthalat, İhracat ve Transit Yük İstatistikleri

Liman Başkanlığı / Harbour Master	Toplam İhracat / Total Export	Transit Yükleme / Transit Loading	Toplam İthalat / Total Import	Transit Boşaltma / Transit Unloading	Toplam Dış Ticaret / Total Foreign Trade
Antalya	2.863.834	0	659.898	0	3.523.732

Kaynak: İMEAK-(<https://www.denizticaretodasi.org.tr/> Denizcilik Sektör Raporu, İstanbul 2020).

Daha önce de gördüğümüz gibi toplam ithalat ihracat transit yük miktarı açısından Antalya limanımız İskenderun, Mersin ve Botaş limanlarının çok gerisinde kalmıştır tabloda görüldüğü gibi 2020 yılı rakamları bunu ortaya koymuştur.

3.2.12. İskenderun Demir Çelik Limanı (İSDEMİR)



3.2.12.1. Liman Hakkında Bilgiler

İsdemir Limanı Akdeniz Bölgesi'nin en büyük dökme katı ve genel kargo limanıdır. İskenderun Körfezi'nde İskenderun'a 22 km, otoyol ve E91 karayoluna 4 km. uzaklıkta kurulmuştur ve limanın ulusal demiryolu sistemine direkt bağlantısı bulunmaktadır.

İsdemir Limanı fabrika ihtiyaçlarının tamamını karşılamakta, kapasitesinin önemli bir kısmı ile ülke ve çevre sanayine, ticaretine hizmet vermektedir.

Limanın, ISPS Kod'a (International Ship and Port Facility Security Code) uygun olarak fens ile tamamen koruma altına alınmış 1.072.248 m2 alanı bulunmaktadır.

Toplam Liman Sahası	1072248 m2
Toplam Rıhtım	5
Max. Derinlik	14

Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi	-
Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi	-
Ro-Ro Kapasitesi	-
Toplam Rıhtım Uzunluğu	1522 m

Kaynak:(<https://www.isdemir.com.tr/kurumsal>).

3.2.12.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri A.Ş. olarak İSDEMİR Limanı'nda vermekte olduğu hizmetler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

- Dökme Katı, Dökme Sıvı, Genel Kargo, Proje Kargo
- Terminal Hizmetleri
- Gemi Acenteliği Hizmeti
- Depolama Hizmetleri
- Römorkaj, Pilotaj, Palamar, Barınma Hizmetleri
- Güvenlik Hizmetleri
- Atık Alım Hizmetleri

3.2.12.3. Tarihsel Gelişimi

“OYAK Maden Metalürji şirketlerinden biri olan İsdemir, ülkemizin kuruluş tarihi itibari ile üçüncü, uzun ürün üretim kapasitesine göre en büyük entegre demir ve çelik fabrikası. İsdemir, 2008 yılında devreye aldığı 3,5 milyon ton/yıl sıcak haddeleme kapasitesi ile de Türkiye'nin uzun ve yassı ürün üreten tek entegre tesisi.

İsdemir, 3 Ekim 1970 tarihinde Türkiye'nin güneyinde Akdeniz kıyısında, İskenderun'a 17 km mesafede, Payas (Yakacık) yöresinde kuruldu. Kurulduğu tarihte sosyal tesisleri ile birlikte toplam 16,75 milyon m2 alan (fabrika alanı 6,8 milyon m2) üzerine kuruldu.

1975 yılında 1,1 milyon ton/yıl çelik blum üretim kapasitesi ile işletmeye alınan İsdemir'in üretim kapasitesi, yapılan I. tevsiatla 1985 yılından itibaren 2,2 milyon ton/yıl üretim kapasitesine çıkarıldı.

Uluslararası kalite standartlarında pik, blum, kütük, inşaat çelikleri gibi uzun ürün üretilmesi amacıyla kurulan İsdemir’de kok - sinter - yüksek fırın - çelikhane - sürekli döküm ve sıcak haddeleme prosesleriyle üretim yapılıyor.

Ürünler iç piyasanın yanı sıra başta Güney Avrupa ve Orta Doğu ülkeleri olmak üzere tüm dünya ülkelerine ihraç ediliyor.

İsdemir’de, yapılan Modernizasyon ve Dönüşüm Yatırımları (MDY) ile uzun ürünlerin yanı sıra Ağustos 2008’den itibaren yassı ürün üretimine de başlandı.

Türkiye çelik sektörünün gelişimi açısından hayati önem taşıyan yassı ürün üretim kapasitesinin artırılmasında önemli bir rol oynayan İsdemir’de kütük, kangal, sıcak rulo, slab ve pik demir üretiliyor. Bu ürünlerin yanı sıra kok kömürü, oksijen, azot, argon, amonyum sülfat, granüle cüruf, katran ve benzol gibi yan ürünler de elde ediliyor.

İsdemir hisselerinin tamamı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından, 31 Ocak 2002 tarihli Hisse Devir Sözleşmesi ile, yassı üretime geçilmesine yönelik yatırımların yapılması şartı ile Erdemir’e devredildi. OYAK’ın Erdemir’i satın alması ile birlikte; 27 Şubat 2006 tarihinde İsdemir, OYAK çatısı altında faaliyet göstermeye başladı. Hâlen İsdemir hisselerinin %94,87’si Erdemir’e, %5,13’ü ise diğer sahiplere aittir.

İsdemir hisselerinin tamamı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından, 31 Ocak 2002 tarihli Hisse Devir Sözleşmesi ile, yassı üretime geçilmesine yönelik yatırımların yapılması şartı ile Erdemir’e devredildi. OYAK’ın Erdemir’i satın alması ile birlikte; 27 Şubat 2006 tarihinde İsdemir, OYAK çatısı altında faaliyet göstermeye başladı. Hâlen İsdemir hisselerinin %94,87’si Erdemir’e, %5,13’ü ise diğer sahiplere aittir. Bugün İsdemir, ülkemizin aynı zamanda yassı ve uzun ürün üretebilen tek entegre yassı çelik üreticisi konumunda bulunuyor. ” Kaynak: (<https://www.isdemir.com.tr/kurumsal>).

3.2.12.4. İthalat, İhracat İstatistikleri

İskenderun Kaymakamlığı’ndan ulaşılan verilere göre 2019 yılı itibariyle bölgemizdeki liman ve iskelelerden elleçlenen yüklere ilişkin bilgi 2019 yılı İsdemir Limanı Elleçleme kapasitesi 17,9 milyon ton’dur.

3.2.13. İskenderun MMK Limanı



3.2.13.1. Liman Hakkında Bilgiler

“Türkiye özel sektörüne hizmet veren en büyük limanlardan biri olan MMK Port, bulunduğu bölgedeki büyük sanayi ve ticari kuruluşlara olan yakınlığı nedeniyle ulaşım açısından avantajlı ve tercih edilen bir konumdadır. Limanımızda 100.000 dwt tonilatoya kadar her türlü geminin yükleme -boşaltma işlemleri gerçekleştirilmektedir.

8 yanaşma rıhtımı bulunan MMK Metalurji Limanı, Adana, Hatay, Osmaniye, Gaziantep başta olmak üzere birçok sanayi bölgesinin ithalat ve ihracatında 365 gün 24 saat hizmet vermektedir.

Liman rıhtımının uzunluğu 1800 metredir. Deniz derinliği 15 metreden fazladır. Bu sayede aynı anda 100.000 DWT’ye kadar 12 gemi rıhtıma yanaşabilmektedir. Rıhtım No:4 RORO tipi gemiler (yatay kargo elleçleme gemileri) için kullanılmaktadır. Rıhtımın doğu tarafında açık denizden 1,80 metre yükseklikte ve 30.0 metre genişlikte yükleme rampası mevcuttur. Lojistik açıdan değerlendirildiğinde, Türkiye’nin sanayi ve ticari hayatı için önemli bir konum olan İskenderun Körfezi’nde bulunan limanımızın;

- Depolama alanı 75.000 m²,
- Rıhtıma gemi yanaşması için liman kapasitesi yılda 600/700 gemi,
- Kargo indirme kapasitesi (mton/yıl): 12.000.000 mt/yıldır.

(E-5) Karayolu’na 1 km, Otoyola 6 km uzaklıkta yer alan MMK Metalurji Limanı, İskenderun Organize Sanayi Bölgesine 12 km, Osmaniye Organize Sanayi Bölgesine 30 km uzaklıkta yer almaktadır. MMK Limanı bulunduğu konumunun getirdiği avantajlara ek

olarak yükleme ve boşaltma hizmetlerinin daha hızlı ve sağlıklı yürütülmesi amacıyla düzenli olarak yenilenen iş makineleri, ekipmanları ve uzman kadrosuyla her türlü genel yüke, dökme kuru yüke, proje yüküne ve Ro-Ro gemilerine elleçleme hizmeti vermektedir.

Liman rıhtımının uzunluğu 1800 metredir. Deniz derinliği 15 metreden fazladır. Bu sayede aynı anda 100.000 DWT tonilatoya kadar 12 gemi rıhtıma yanaşabilmektedir.

Rıhtım Ölçüleri: Rıhtım No:4 RORO tipi gemiler (yatay kargo elleçleme gemileri) için kullanılmaktadır. Rıhtımın doğu tarafında açık denizden 1,80 metre yükseklikte ve 30.0 metre genişlikte yükleme ramposu mevcuttur.”Kaynak: (<https://mmkturkey.com.tr/mmk-port>).

3.2.13.2. Limanda Yapılan Ticari Faaliyetler

- Tüm rıhtımlarda temiz su (içme suyu) vardır.
- Yakıt doldurma işlemine yalnızca tankerlerden-benzin tankerlerinden yapılacak şekilde müsaade verilmektedir.
- Gemilerden atık toplama işlemi günlük olarak gerçekleştirilmektedir.
- Limanda sıvı atık rezervuarı mevcut değildir ve bu nedenle bu atıkların gönderilmesi başka şirketler aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.
- VHF radyo alıcısı limanda devamlı şekilde bulunmaktadır”.Kaynak: (<https://mmkturkey.com.tr/mmk-port>).

3.2.13.3. Tarihsel Gelişimi

Üretim tesislerinin kuruluşuna paralel olarak inşası aynı dönemde tamamlanan tarihi çok eski olmayan bir limanımızdır. 2010 yılının Nisan ayında faaliyete alındı ve 2011 yılının Mayıs ayında ise fabrikalar tam kapasite ile çalışmaya başladı. Özel sektör tarafından yaklaşık 2.5 milyar USD'lik yatırım ile "sıfırdan" hayata geçirilen MMK Metalurji, bu özelliği ile Türkiye'deki en büyük yabancı sermaye yatırımıdır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. MERSİN LİMANI İLE DOĞU AKDENİZDEKİ DİĞER TÜRK LİMANLARININ TİCARETE ETKİLERİ AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI

4.1. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Bu tez çalışmasının amacı Doğu Akdeniz Limanlarının karşılaştırmalı analizlerini yaparak limanların özelliklerine göre gruplandırılmasını sağlamaktır. Ayrıca limanlarda yürütülen ticari faaliyetleri ve hacimlerini karşılaştırarak limanların ticarete etkilerini ve katkılarını ve gelişim trendlerini belirlemektir. Çalışma kapsamında yalnızca Doğu Akdeniz Türk Limanları değerlendirmeye alınmıştır. Liman değerlendirmelerinde bazı temel kriterler ele alınarak değerlendirmeler yapılmıştır. Bu kriterler; limanların fiziki özellikleri, teknolojileri, yapılan işlemler ile ticari faaliyetlerdir.

4.2. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma kapsamında literatür taraması yapılmış olup Doğu Akdeniz limanlarına yönelik araştırmalar gözden geçirilmiştir. Ayrıca kurumsal olarak yayınlanmış ikincil veriler toplanmış ve limanların teknik ve yönetsel alt yapıları ile ticari faaliyetleri tablolar halinde ele alınmıştır. Karşılaştırmalı analizler ile limanların mevcut durumları netleştirilmiş ve bir birlerine kıyasla belirlenmiş kriterler bazında sıralamalar yapılmıştır.

Limanlar kendi aralarında teknolojik alt yapı, sunulan hizmet türleri, ticari faaliyetler açısından gruplandırılmıştır. Ayrıca ticari faaliyetlerdeki gelişimler açısından trend analizleri yapılmış ve bu analizlere dayalı olarak gelecek projeksiyonları yapılmıştır.

4.3. Hipotezler

- H1. Doğu Akdeniz’de yer alan Türk Limanlarının fiziki alt yapılarında anlamlı farklılıklar vardır hipotezi KABUL edilmiştir. Çünkü Doğu Akdenizin Türk Limanlarından başlıcaları olan Mersin, İskenderun ve Botaş limanlarında ; derinlik(Draft), Rıhtım uzunlukları ve sayıları, dökme yük alanları, konteyner alanları gibi kriterlerde önemli Farklılıklar vardır.

- H2. Doğu Akdeniz’de yer alan Türk Limanlarının sunduğu hizmetlerde anlamlı farklılıklar vardır Hipotezi KABUL edilmiştir. Doğu Akdeniz Türk Limanlarına ilişkin değerlendirmelerde, Botaş Limanının ağırlıkla dökme sıvı yük dediğimiz petrol ve ürünlerinin elleçleniyor olması, ayrıca İskenderun limanında dökme genel yükler ağırlıkla ve her geçen gün artan miktarlarda elleçlenirken, Mersin Limanında daha çok konteyner elleçlemeleri ön plana çıkmaktadır. Miktarlarda anlamlı farklılıklar vardır.
- H3. Doğu Akdeniz’de yer alan Türk Limanlarının ticarete katkılarında ve etkilerinde anlamlı farklar vardır hipotezi KABUL edilmiştir. Limanların ticaret katkısı o limanda elleçlenen ithalat, ihracat ve transit yük miktarıyla ölçülür. Bu anlamda üç büyük liman olan Mersin, İskenderun ve Botaş dışında diğer limanlarda ticari işlemlere konu taşımalarda ciddi oranda düşüklükler söz konusudur.

4.4. Araştırmaya Konu Olan Limanların Dış Ticaratte Taşıma Mod Ve Rejimlerine Göre Değerlendirilmesi

Limanların değerlendirmesine geçmeden önce taşıma modlarını ve özellikle denizyolu taşımacılığının ağırlığını yıllık değişim olarak incelediğimizde karşımıza Tablo.17’ deki veriler çıkmaktadır.

Tablo 17. Dış Ticarete Taşıma Modlarına ve Rejimine Göre Ağırlık Payları (%)

	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2015	%3.73	%24.68	%0.07	%1.15	%95.76	%73.69	%0.45	%0.49
2016	%3.72	%24.49	%0.06	%0.81	%95.78	%74.19	%0.43	%0.52
2017	%4.00	%22.12	%0.06	%0.81	%95.56	%76.49	%0.37	%0.58
2018	%4.05	%20.44	%0.05	%0.83	%95.48	%78.25	%0.42	%0.48
2019	%4.35	%17.59	%0.06	%0.87	%95.12	%81.09	%0.4	%0.45
2020	%4.04	%16.19	%0.04	%0.35	%95.30	%82.84	%0.56	%0.62

Kaynak: (TÜRKLİM, Türkiye Limancılık Sektörü 2021 Raporu).

Tablo 17’de ayrıca taşıma modlarının ağırlık (ton) bazında pay dağılımı da görülebilir. Örneğin denizyolu taşımacılığında 2020 yılında taşınan yükün ağırlık payı ithalat yükleri için %95’lere kadar yükselirken ihracata konu olan yüklerde bu oran %83’dür.

Buradan hareketle 2020 yılında denizyolu ile taşınan 496 milyon tonun Türkiye'nin dış ticaretinde kullanılan modlar içinde ağırlık olarak %89 paya sahip olduğu hesaplanabilir
Kaynak: (TÜRKLİM, 2021:44-43).

Tablo 18. Doğu Akdenizdeki Üç Limanımızda Gelen Araç Giden Araç Trafiki

HATLAR	GELEN ARAÇ	GİDEN ARAÇ	TOPLAM
Mersin- Trieste	17.946	16.937	34.883
Mersin - Gazimağusa	12.340	16.674	29.014
Mersin Hayfa	1.287	1.370	2.657
Mersin - Darüsselam	0	362	362
Mersin- Girne	193	10	203
		Mersin Toplam	67.119
Taşucu- Girne	8.315	9.106	17.421
Taşucu- Trablus	5.027	5.085	10.112
Taşucu- Gazimagosa	212	45	257
		Taşucu Toplam	27.790
İskenderun- Duba	1.478	260	1.738
İskenderun - Port Sudan	0	158	158
İskenderun - Cidde	0	134	134
		İskenderun Toplam	2.030

Kaynak: (UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden Akt. DTO Raporu, 2021: 139).

Tablo 18'de diğer istatistiklerden farklı olarak Mersin limanımız gelen araç giden araç sayılarında yine ilk sıradayken örneğin Taşucu limanımız İskenderun limanının önüne geçmiştir. Bunun sebebi liman yeri, gidilen yer,talebe bağlı olarak oluşturulan gemi ve sefer sayısı ile açıklanabilir.

4.5. Analizler ve Bulgular

Doğu Akdenizdeki Limanlarımızın etkilerini özellikle üç limanımız özelinde tablolar,şekiller,grafiklerle ulaştırma bakanlığı,deniz ticaret odaları,TUIK verileri ve liman başkanlıkları istatistikleri ile analizler yapılmıştır.

Tablo 19. Doğu Akdeniz Limanları 2010 Yılı Yük Hareketleri (TON)

LİMANLAR	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	334	334	0	0	334
ANTALYA	248.598	172.557	5.948.437	6.369.592	855.781	4.000	7.229.373
BOTAŞ	792.929	694.411	11.475.896	12.963.236	1.421.204	53.916.894	68.301.334
İSKENDERUN	1.477.638	577.705	16.965.192	19.020.535	2.489.269	37.056	21.546.860
MERSİN	1.798.218	1.001.704	20.763.935	23.563.857	1.548.639	239.563	25.352.059
TAŞUCU	0	281.404	143.584	424.988	35.360	0	460.348
D.A. TOPLAM	4.317.383	2.446.377	55.153.794	61.917.554	6.314.893	54.197.513	122.429.960
TR TOPLAM	40.487.137	13.032.652	193.002.327	246.522.116	37.991.041	64.122.710	348.635.867

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

Doğu Akdeniz 2010 Yılı yük hareketlerine baktığımızda toplam elleçleme miktarında daha çok sıvı yük taşınmasından dolayı Botaş Limanı diğer limanlarımızın neredeyse 3-4 kat önünde işlem hacmine ulaşmıştır.

Tablo 20. Doğu Akdeniz Limanları 2011 Yılı Yük Hareketleri (TON)

limanlar	TOPLAM					
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT			TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI			
ALANYA	0	0	200	0	0	200
ANTALYA	171.557	360.502	5.541.031	828.580	233	6.901.903
BOTAŞ (CEYHAN)	475.194	121.007	10.036.877	1.792.050	53.097.900	65.523.028
İSKENDERUN	1.783.590	491.288	18.902.358	3.625.178	33.555	24.835.969
MERSİN	2.208.054	1.060.290	20.524.954	1.434.506	109.386	25.337.190
TAŞUCU	2.310	271.360	89.663	0	0	363.333
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	4.640.705	2.304.447	55.095.083	7.680.314	53.241.074	122.961.623
TR TOPLAM	42.393.948	15.172.307	197.756.835	43.644.483	64.379.150	363.346.723

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

2011 Yılında da limanlar arasında neredeyse aynı miktarda işlem hacmi ve farklar görülmektedir.

Tablo 21. Doğu Akdeniz Limanları 2012 Yılı Yük Hareketleri (TON)

LİMAN BAŞKANLIĞI	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	373	373	0	0	373
ANTALYA	179.026	161.108	5.804.617	6.144.751	1.037.254	0	7.182.005
BOTAŞ(CEYHAN)	605.466	313.617	13.617.318	14.536.401	1.607.734	45.081.697	61.225.832
İSKENDERUN	1.591.987	420.231	23.201.863	25.214.081	3.483.264	22.574	28.719.919
MERSİN	2.482.481	1.053.652	25.611.694	29.147.827	1.445.599	153.496	30.746.922
TAŞUCU	0	143.175	234.560	377.735	10.122	0	387.857
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	4.858.960	2.091.783	68.470.425	75.421.168	7.583.973	45.257.767	128.262.908
TR TOPLAM	38.712.247	13.422.899	231.647.268	283.782.414	46.919.387	56.724.431	387.426.232

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

2012 Yılında diğer yıllar gibi rakamlar oluşmuştur.

Tablo 22. Doğu Akdeniz Limanları 2013 Yılı Yük Hareketleri (TON)

	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEM E
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAK LI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	0	0	0	0	0
ANTALYA	225.840	185.247	5.784.837	6.195.924	1.275.324	0	7.471.248
BOTAŞ(CEYHAN)	832.217	344.114	11.972.978	13.149.309	2.246.125	40.690.494	56.085.928
İSKENDERUN	2.045.693	364.610	25.293.561	27.703.864	3.445.300	93.088	31.242.252
MERSİN	2.188.909	1.078.373	27.539.932	30.807.214	1.397.786	120.970	32.325.970
TAŞUCU	0	168.032	282.040	450.072	24.203	0	474.275
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	5.292.659	2.140.376	70.873.348	78.306.383	8.388.738	40.904.552	127.599.673
TÜRKİYE TOPLAM	34.610.534	14.243.580	228.481.491	277.335.605	53.937.938	53.657.215	384.930.758

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

2013 Yılında Mersin ve İskenderun Limanımıza işlem hacmi bakımından biraz yaklaştığı gözlemlenmiştir.

Tablo 23. Doğu Akdeniz Limanları 2014Yılı Yük Hareketleri (TON)

	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	0	0	0	0	0
ANTALYA	252.468	143.778	5.583.139	5.979.385	889.831	256	6.869.472
BOTAŞ(CEYHAN)	796.236	519.875	14.519.863	15.835.974	1.585.351	39.598.813	57.020.138
İSKENDERUN	1.777.630	432.690	26.005.988	28.216.308	3.779.426	64.304	32.060.038
MERSİN	2.359.488	1.466.462	27.140.430	30.966.380	1.222.443	35.906	32.224.729
TAŞUCU	1.323	163.617	212.159	377.099	17.367	0	394.466
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	5.187.145	2.726.422	73.461.579	81.375.146	7.494.418	39.699.279	128.568.843
TRKİYE TOPLAM	33.624.322	14.521.961	235.169.937	283.316.220	50.731.578	49.072.821	383.120.619

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

2014 Yılında da Mersin ve İskenderun Limanındaki işlem hacmi artışı devam etmiştir. Botaş Limanı bir önceki yıla yakın seviyede devam etmiştir.

Tablo 24. Doğu Akdeniz Limanları 2015 Yılı Yük Hareketleri (TON)

	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
LİMAN BAŞKANLIKLARI	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	0	0	873	0	873
ANTALYA	535.609	210.908	3.872.489	4.619.006	1.313.788	0	5.932.794
BOTAŞ(CEYHAN)	1.339.689	534.746	19.945.724	21.820.159	2.405.045	53.868.257	78.093.461
İSKENDERUN	1.886.867	548.280	30.088.209	32.523.356	3.483.365	128.063	36.134.784
MERSİN	3.084.200	1.615.462	26.004.124	30.703.786	1.285.796	6.778	31.996.360
TAŞUCU	0	117.281	762.320	879.601	29.191	3.187	911.979
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	6.846.365	3.026.677	80.672.866	90.545.908	8.518.058	54.006.285	153.070.251
TR TOPLAM	36.479.586	13.341.433	250.657.911	300.478.930	52.472.668	63.085.097	416.036.695

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

Daha önceki yıllarda Botaş Limanı diğer limanların 3-4 katından daha fazla işlem hacmi yapmışken 2015 Yılında fark 2 katına inmiştir. Mersin ve İskenderun Limanında önemli derecedeki artış devam etmiştir.

Tablo 25. Doğu Akdeniz Limanları 2016 Yılı Yük Hareketleri (TON)

	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	0	0	0	0	0
ANTALYA	300.714	225.970	3.520.317	4.047.001	1.462.272	52	5.509.325
BOTAŞ (CEYHAN)	1.186.252	303.209	20.222.843	21.712.304	1.044.760	55.696.840	78.453.904
İSKENDERUN	1.771.549	519.246	33.652.660	35.943.455	4.165.331	79.340	40.188.126
MERSİN	3.542.159	1.413.157	25.106.861	30.062.177	1.617.391	4.240	31.683.808
TAŞUCU	135.248	180.949	2.209.574	2.525.771	190.100	0	2.715.871
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	6.935.922	2.642.531	84.712.255	94.290.708	8.479.854	55.780.472	158.551.034
TR TOPLAM	38.623.279	12.043.703	259.270.657	309.937.639	53.300.216	66.963.307	430.201.162

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

Süreç bir önceki yılda nasılsa yakın ölçülerde devam etmiştir.

Tablo 26. Doğu Akdeniz Limanları 2017 Yılı Yük Hareketleri (TON)

	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	13.700	13.700	71.827	0	85.527
ANTALYA	259.024	139.906	3.786.340	4.185.270	1.893.852	0	6.079.122
BOTAŞ(CEYHAN)	1.005.278	380.668	22.576.055	23.962.001	1.340.290	45.614.224	70.916.515
İSKENDERUN	2.186.044	1.188.930	44.321.660	47.696.634	6.242.915	1.581.688	55.521.237
MERSİN	3.288.189	1.681.854	27.644.345	32.614.388	1.224.870	7.554	33.846.812
TAŞUCU	129.099	356.847	2.833.181	3.319.127	134.221	0	3.453.348
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	6.867.634	3.748.205	101.175.281	111.791.120	10.907.975	47.203.466	169.902.561
TOPLAM	36.815.820	14.812.063	295.720.209	347.348.092	60.396.079	63.429.725	471.173.896

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

2017 Yılı verilerinde İskenderun Limanı diğer limanlara göre daha yüksek işlem hacmine ulaşmıştır.

Tablo 27. Doğu Akdeniz Limanları 2018 Yılı Yük Hareketleri (TON)

	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	64.410	64.410	53.394	0	117.804
ANTALYA	249.119	68.912	3.639.186	3.957.217	1.994.006	0	5.951.223
BOTAŞ(CEYHAN)	401.678	0	7.143.482	7.545.160	1.895.576	51.289.700	60.730.436
İSKENDERUN	2.300.742	1.071.864	46.414.394	49.787.000	6.758.477	1.170.522	57.715.999
MERSİN	2.520.559	1.174.866	28.047.466	31.742.891	1.163.778	133.864	33.040.533
TAŞUCU	155.844	384.925	2.553.919	3.094.688	1.740	0	3.096.428
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	5.627.942	2.700.567	87.862.857	96.191.366	11.866.971	52.594.086	160.652.423
TOPLAM	35.510.231	13.499.839	279.959.385	328.969.455	59.555.845	71.628.260	460.153.560

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

2018 Yılı verilerinde İskenderun Limanı, Mersin Limanının çok önüne geçmiş ve Botaş Limanını yakalamıştır.

Tablo 28. Doğu Akdeniz Limanları 2019 Yılı Yük Hareketleri (TON)

	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT - İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
LİMAN BAŞKANLIĞI	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
ALANYA	0	0	156.537	156.537	12.009	0	168.546
ANTALYA	192.193	11.981	2.439.069	2.643.243	2.662.697	68.250	5.374.190
BOTAŞ(CEYHAN)	668.236	90.680	9.590.101	10.349.017	3.792.502	52.803.525	66.945.044
İSKENDERUN	2.054.298	986.869	51.750.459	54.791.626	6.525.118	850.969	62.167.713
MERSİN	2.243.849	1.419.841	31.164.830	34.828.520	1.034.056	511.127	36.373.703
TAŞUCU	139.647	431.961	3.121.039	3.692.647	1.987	0	3.694.634
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	5.298.223	2.941.332	98.222.035	106.461.590	14.028.369	54.233.871	174.723.830
TÜRKİYE TOPLAM	27.895.737	16.179.433	309.006.220	353.081.390	56.112.724	74.974.298	484.168.412

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

2019 Yılındaki veriler oran olarak 2018 Yılındaki verilere çok benzemektedir.

Tablo 29. Doğu Akdeniz Limanları 2020 Yılı Yük Hareketleri (TON)

	TOPLAM						
	TOPLAM İTHALAT – İHRACAT				TOPLAM KABOTAJ	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME
Liman Başkanlığı	Türk Bayraklı	Kendi Ülke Bayraklı	Diğer Ülke Bayraklı	Toplam			
Alanya	0	-	0	0	0	0	0
Antalya	238.327	-	3.285.405	3.523.732	1.999.921	0	3.573.299
Botaş(Ceyhan)	736.505	-	13.802.824	14.539.329	3.535.917	48.767.755	66.843.001
İskenderun	1.415.798	-	51.927.787	53.343.585	6.580.002	1.045.649	60.969.236
Mersin	2.102.098	-	32.800.038	34.902.136	2.201.315	648.982	37.752.433
Taşucu	179.563	-	4.090.460	4.270.023	21.609	0	4.291.632
Doğu Akdeniz Toplam	4.672.291	-	105.906.514	110.578.805	14.338.764	50.462.386	173.429.601
Türkiye Toplam	29.679.160	-	335.763.135	365.442.295	58.797.384	72.402.972	496.642.651

Kaynak: Atlantis, (https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)(E.T:13.05.2020).

Birbirini takip eden bu 3 yılda artış ve işlem hacmi açısından veriler neredeyse birbirinin aynısıdır.

Tablo 30. Doğu Akdeniz Limanları 2021 Yılı Yük Hareketleri (TON)

	Toplam / Total					
	TOPLAM İTHALAT – İHRACAT			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Yük Elleçleme / Cargo Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Alanya	0	160.087	160.087	0	0	160.087
Antalya	329.259	3.845.202	4.174.461	2.639.475	0	6.813.936
Botaş	520.912	11.426.968	11.947.880	3.512.071	47.755.012	63.214.963
İskenderun	1.466.094	58.388.597	59.854.691	7.403.739	553.080	67.811.510
Mersin	2.540.142	34.075.779	36.615.921	1.976.658	1.149.110	39.741.689
Taşucu	36.000	4.101.661	4.137.661	9.953	0	4.147.614
DOĞU AKDENİZ TOPLAM	4.892.407	111.998.294	116.890.701	15.541.896	49.457.202	181.889.799
Toplam / Total	29.999.196	356.397.522	386.396.718	61.901.122	78.008.944	526.306.784

Kaynak: (<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri>). E.T. 01.08.2022

2021 Yılında İskenderun Limanı, Botaş Limanını geçmiş, Mersin Limanının da çok önünde rakamlara ulaşmıştır.

Trend Analiz Sonuçları

Trend Analizinde bir baz yıl alınarak takip eden yıllardaki gelişmeler bu baz yıl verileriyle karşılaştırılarak oluşturulur. Oluşan veriler ile grafik oluşturulur ve bu grafiğe göre yorumlamalar yapılır.

Değerlendirilecek Yıl Değeri

$$\text{Trend Değeri} = \frac{\text{Değerlendirilecek Yıl Değeri}}{\text{Baz Alınan Yıl Değeri}} \times 100 = ?$$

Baz Alınan Yıl Değeri

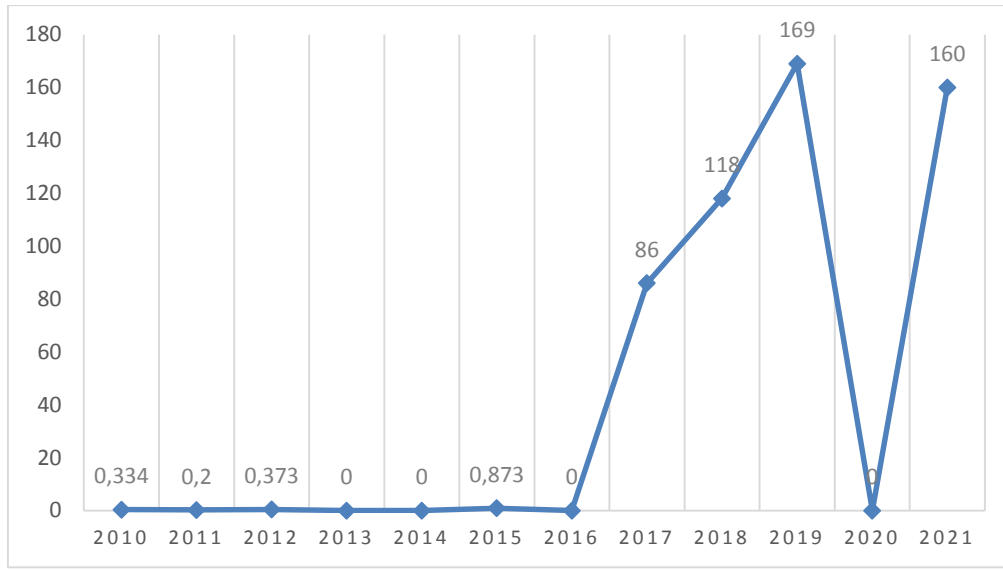
Tablo 31. 2010-2021 Liman Başkanlıkları Toplam Yük ve Trend Tablosu Yük için değerler (x 1000) dir.

YIL Liman Başkanlığı	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ALANYA	0,334	0,200	0,373	0	0	0,873	0	86	118	169	0	160
TREND	100	60	112	0	0	261	0	26.000	35.000	51.000	0	48.000
ANTALYA	7.229.	6.902	7.182	7.471	6.862	5.933	5.509	6.079	5.951	5.374	3.573	6.814
TREND	100	95,48	99,34	103,35	95	82	76	84	82	74	49	94
BOTAŞ	68.301	65.523	61.226	56.086	57.020	78.093	78.454	70.917	60.730	66.945	66.843	63.215
TREND	100	96	90	82	83	114	115	104	89	98	98	93
İSKENDER UN	21.546	24.836	28.720	31.242	32.060	36.135	40.188	55.521	57.716	62.168	60.969	67.812
TREND	100	115	133	145	149	168	187	258	268	289	283	315
MERSİN	25.352	25.337	30.747	32.326	32.225	31.996	31.684	33.847	33.041	36.374	37.752	39.742
TREND	100	100	121	128	127	126	125	134	130	143	149	157
TAŞUCU	460	363	388	474	394	912	2.716	3.453	3.096	3.695	4.292	4.148
TREND	100	79	84	103	86	198	590	750	673	803	934	901
TOPLAM	122.430	122.961	128.263	127.599	128.561	153.070	158.551	169.909	160.652	174.725	173.430	181.891
TREND	100	100	105	105	105	125	130	139	131	143	142	149

Tablo üzerinde toplam yük değerleri binle çarpılacak şekilde tabloya aktarılmıştır. Rakamlar ton bazında yük miktarı olarak yakın 1000 sayısına tamamlanacak şekilde yuvarlanmıştır. Trend değerleri için küsuratlar en yakın tam sayıya tamamlanmıştır. Liman Başkanlıkları trend değerleri tabloda o limanın hemen alt satırındadır.

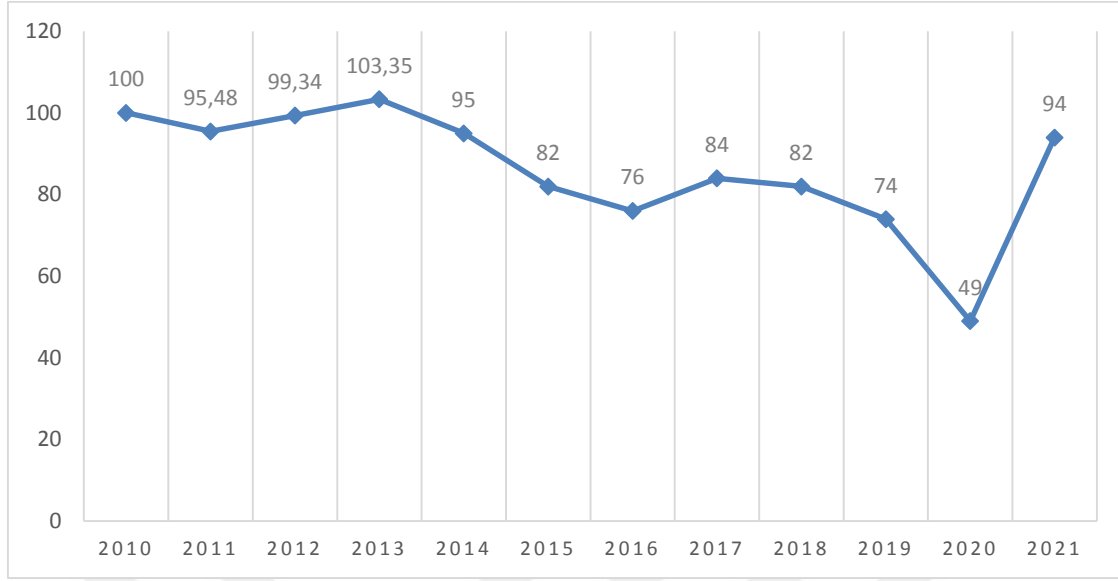
Trend analizlerinde her liman başkanlığı kendi içinde değerlendirilmiştir.

Grafik 1. Alanya Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği



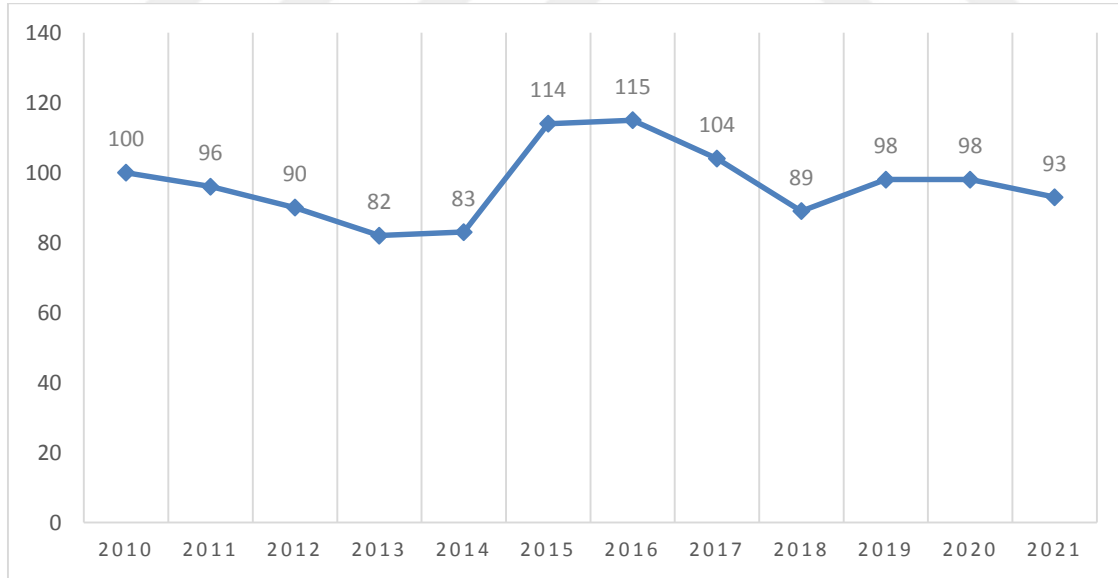
Yukarda gördüğümüz Alanya limanı yük hareketleri çok küçük değerdeyken bir miktar yükselince yüzdesel olarak ciddi artışlar olduğu görülmektedir. İniş çıkışlarla beraber artış trendi izlenmiştir. 2010 yılında sadece 334 ton yük elleçleyen liman elleçlenen yük miktarı 2021 de 160.000 ton olunca 480 kat bir artış göstermiştir. Ancak Doğu Akdeniz Türk Limanlarında 2021 yılında elleçlenen toplam yük miktarı 181.891.000 ton yanında 160.000tonluk elleçleme çok küçük bir değer taşımaktadır. Toplam taşınan yükük on binde birinden daha az bir yük elleçlemesidir.

Grafik 2. Antalya Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği



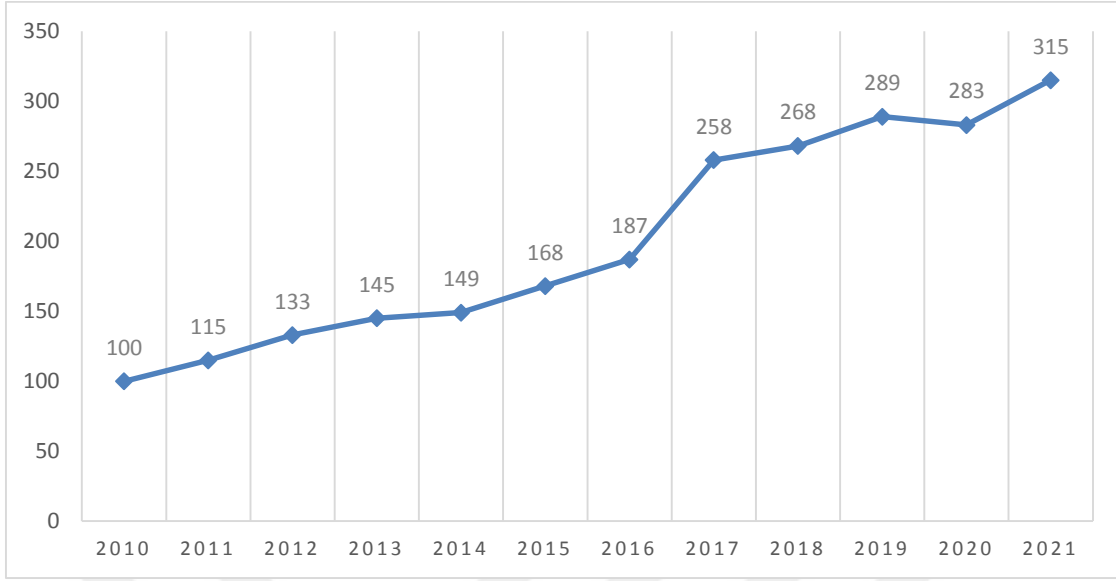
Grafik 2.'de görüldüğü gibi Antalya Limanı yük hareketleri yatay bir seyir izlemekte küçük iniş ve çıkışlar sergilemektedir. Antalya limanının Ticarete etkisinde büyük bir miktar ve artışlar söz konusu değildir.

Grafik 3. Botaş Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği



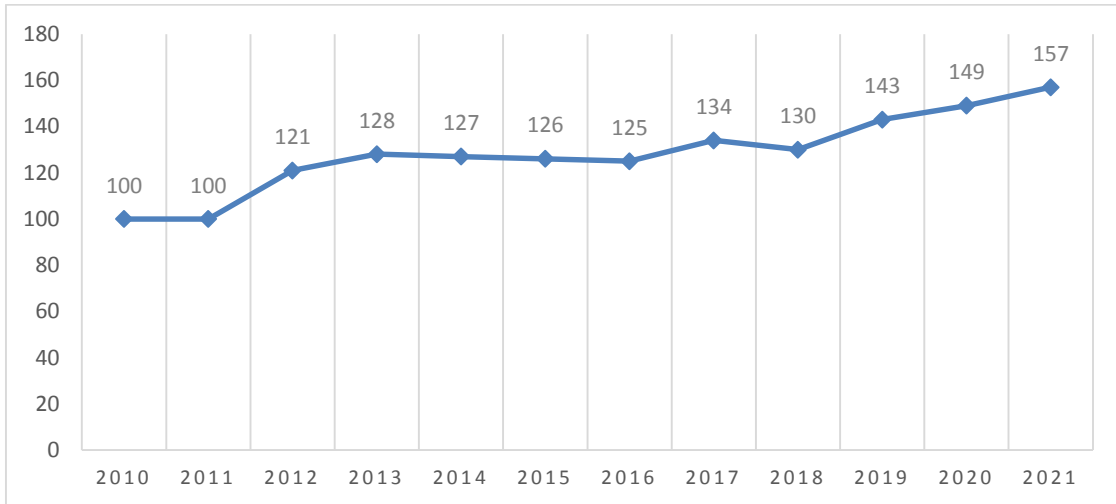
Grafik 3.' de ise Botaş limanında ortalama her yıl 65 milyon ton civarında sıvı dökme yükler kapsamında petrol ve ürünleri elleçlenmektedir. Bu limanın trend analizinde de önemli bir yükselme ve düşme söz konusu değildir. Yatay bir seyir vardır.

Grafik 4. İskenderun Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği



İskenderun limanında elleçlenen yüklerde ton bazında her yıl düzenli bir artış olup 11 yıllık periyotta %300 lük bir artışa ulaşılmıştır. Bunda İskenderun limanının dökme yükleri elleçleyecek saha, teknik alt yapı, ve depolama alanlarının genişliği gibi imkanların belirleyici olduğu düşünülmektedir. Ayrıca, liman hinderlandında Gazi Antep, Osmaniye, Kahraman Maraş gibi illerdeki sanayi üretimindeki artışlar ile Ortadoğuya giden yükler içinde aktarma limanı olma özelliği taşımasının etkili olduğu düşünülmektedir.

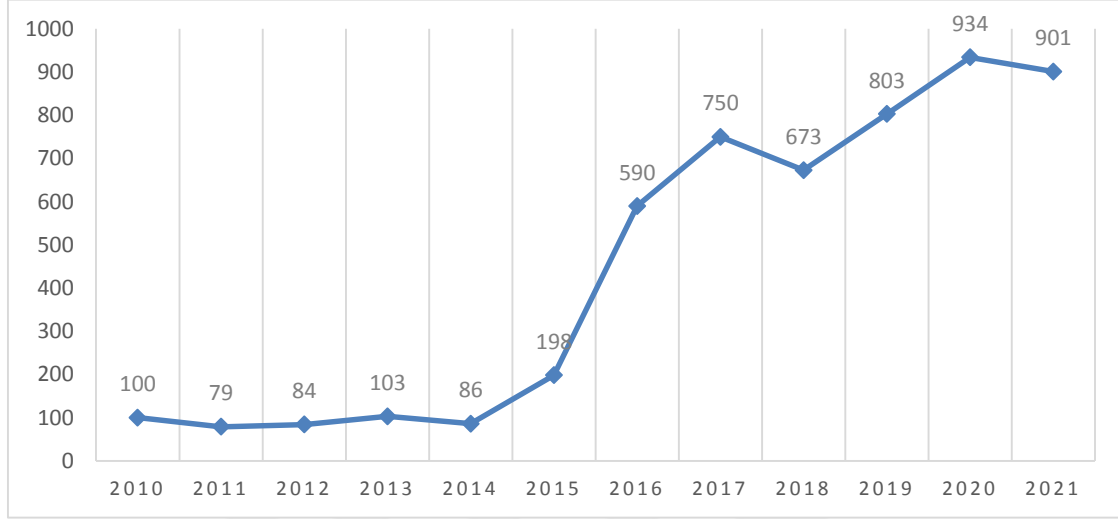
Grafik 5. Mersin Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği



Mersin Limanında elleçlenen yük 11 yıllık periyotta ton bazında 25 milyondan 39 milyona yükselmiştir. Her yıl belirli bir artış trendi vardır ancak bu artış İskenderun limanında ki kadar güçlü ve yüksek değildir. Mersin Limanı Konteyner elleçleme

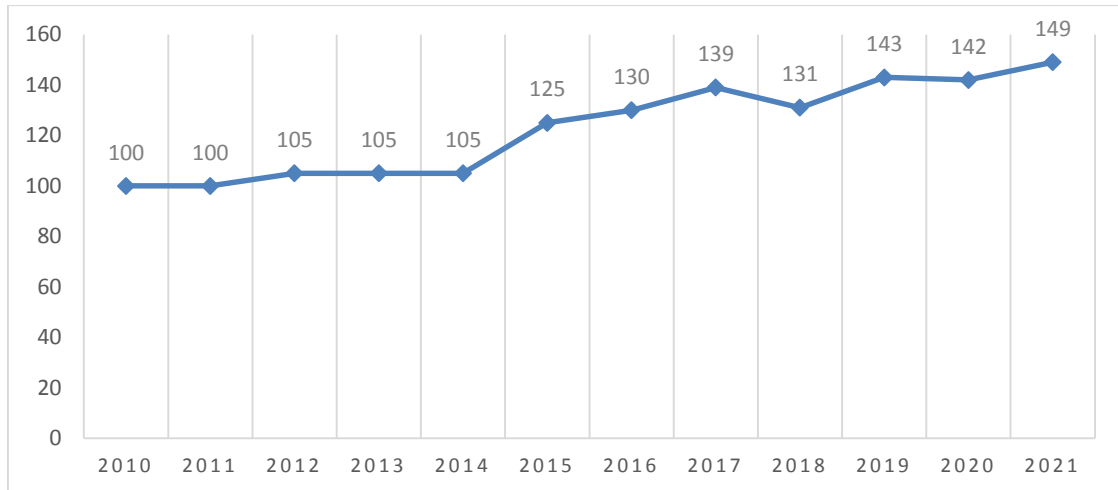
ekipmanlarındaki üstünlük, artırılan draftla birlikte daha büyük konteyner gemilerinin limana yanaşabilmeleri nedeniyle konteyner elleçlemesinde bariz artışlar ve hızlı bir trend göstermektedir.

Grafik 6. Taşucu Limanı Yıllara Göre Yükleme Trend Grafiği



Taşucu limanında elleçlenen yük miktar ve trendlerinde bir yükseliş vardır. 2010 yılında 400 bin tonlardan 2021 yılında yaklaşık 4,5 milyon tona ulaşılmıştır. Taşucu SEKA limanının özelleştirilmesi tamamlanmış olup bundan sonra yük elleçlemelerinde daha büyük artışlar olması beklenebilir.

Grafik 7. Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Toplam Yükleme Trend Grafiği



Grafik 7.'de ulaşılan rakamlara göre oluşan trend grafiği genelde artan bazen çok hafif düşüşler gösteren bir çizgide yapı oluşturmuş ve 11 yıllık süreçte bu oranlar devam

etmektedir.

Tablo 32. Türkiye Limanları 2020 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

	Toplam / Total					
	Dış Ticaret / Foreign Trade			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Aliğa	41.632	1.208.503	1.250.134	19.707	5.680	1.275.521
Ambarlı	316.006	1.653.072	1.969.078	152.806	765.923	2.887.807
Antalya	9.301	55.390	64.691	44.717	0	109.408
Bandırma	212	10	222	12.965	0	13.187
Gemlik	86.934	631.908	718.842	123.033	1.245	843.119
İskenderun	8.399	691.822	700.221	6.775	3.591	710.587
İstanbul	1.040	27.435	28.475	13.111	0	41.586
İzmir	52.249	355.552	407.802	28.584	0	436.385
Karabiga	0	0	0	1.399	0	1.399
Karadeniz Ereğli	0	18	18	0	0	18
Karasu	0	65	65	0	0	65
Kocaeli	133.699	1.513.805	1.647.504	66.555	86.584	1.800.642
Marmara Adası	0	0	0	2.214	0	2.214
Mersin	122.822	1.743.754	1.866.576	40.283	41.836	1.948.695
Samsun	22.528	52.263	74.791	31.491	0	106.282
Tekirdağ	26.268	343.516	369.784	182.509	891.742	1.444.035
Trabzon	0	495	495	5.206	0	5.701
Toplam / Total	821.090	8.277.608	9.098.697	731.352	1.796.601	11.626.650

Kaynak: (Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri (uab.gov.tr)).

Ülkemizin önemli büyüklükteki limanlarımızın hepsine baktığımızda 2020 ve 2021 yılı konteyner hareketleri tablodaki gibidir.Doğu Akdenizdeki limanlarımız Özellikle Mersin ve İskenderun limanları önemli işlem hacmine ulaşmıştır.

Tablo 33. Türkiye Limanları 2021 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

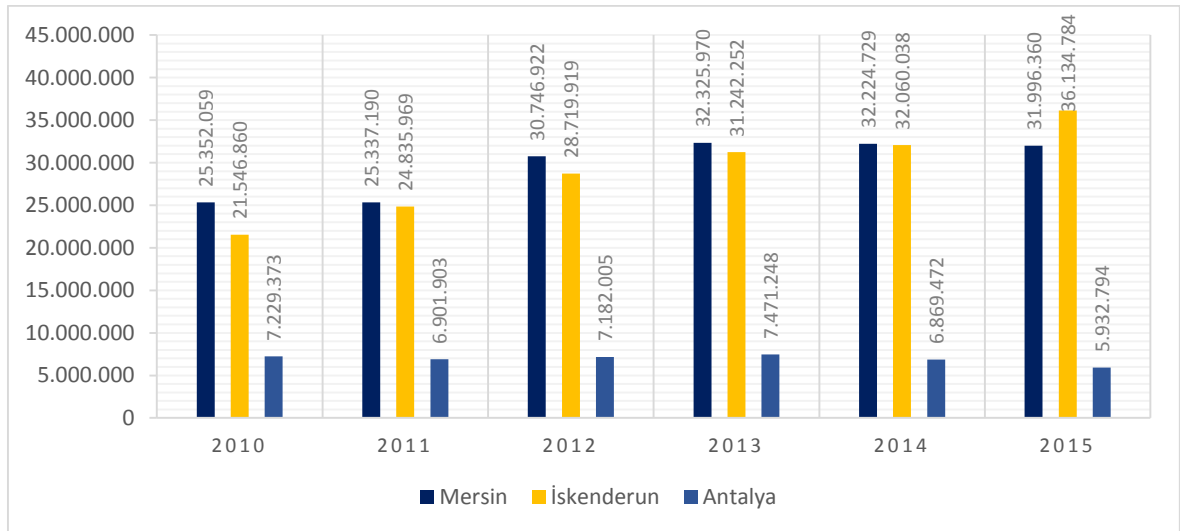
	Toplam / Total					
	Dış Ticaret / Foreign Trade			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Aliğa	46.892	1.309.135	1.356.027	17.735	15.605	1.389.367
Ambarlı	298.039	1.552.442	1.850.481	165.744	926.325	2.942.550

Antalya	7.008	60.141	67.149	49.805	0	116.954
Bandırma	0	0	0	7.187	0	7.187
Bartın	0	14	14	0	0	14
Gemlik	96.580	676.657	773.238	129.488	8.886	911.612
İskenderun	14.321	647.855	662.176	7.699	8.585	678.460
İstanbul	2.574	13.123	15.697	10.011	922	26.630
İzmir	59.931	399.948	459.879	56.495	2	516.376
Karabiga	0	0	0	1.307	0	1.307
Karadeniz Ereğli	0	13	13	0	0	13
Karasu	0	100	100	0	0	100
Kocaeli	165.363	1.593.294	1.758.657	72.599	136.690	1.967.946
Marmara Adası	0	0	0	1.458	0	1.458
Mersin	166.143	1.819.249	1.985.392	49.281	72.264	2.106.937
Samsun	12.654	58.797	71.451	29.431	0	100.882
Tekirdağ	34.273	385.384	419.656	223.804	1.168.565	1.812.024
Trabzon	1.227	466	1.693	9.944	0	11.637
Tuzla	0	19	19	0	0	19
TOPLAM	905.005	8.516.636	9.421.640	831.986	2.337.843	12.591.470

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

Türkiye’de Konteyner elleçlemede 2020 ve 2021 yıllarına baktığımızda Ambarlı limanı önemli bir farklaa öndedir. İki yılda da 2800000 nin üzerinde konteyner elleçlemesi yapılmıştır. Ambarlı limanını ise Mersin Liman Başkanlığı bölgesi izlemektedir. Mersin Konteyner elleçleme ortalaması bu iki yılda 2.000.000 sınırındadır. Mersini ise sırasıyla Kocaeli ve Tekirdağ limanları takip etmektedir.

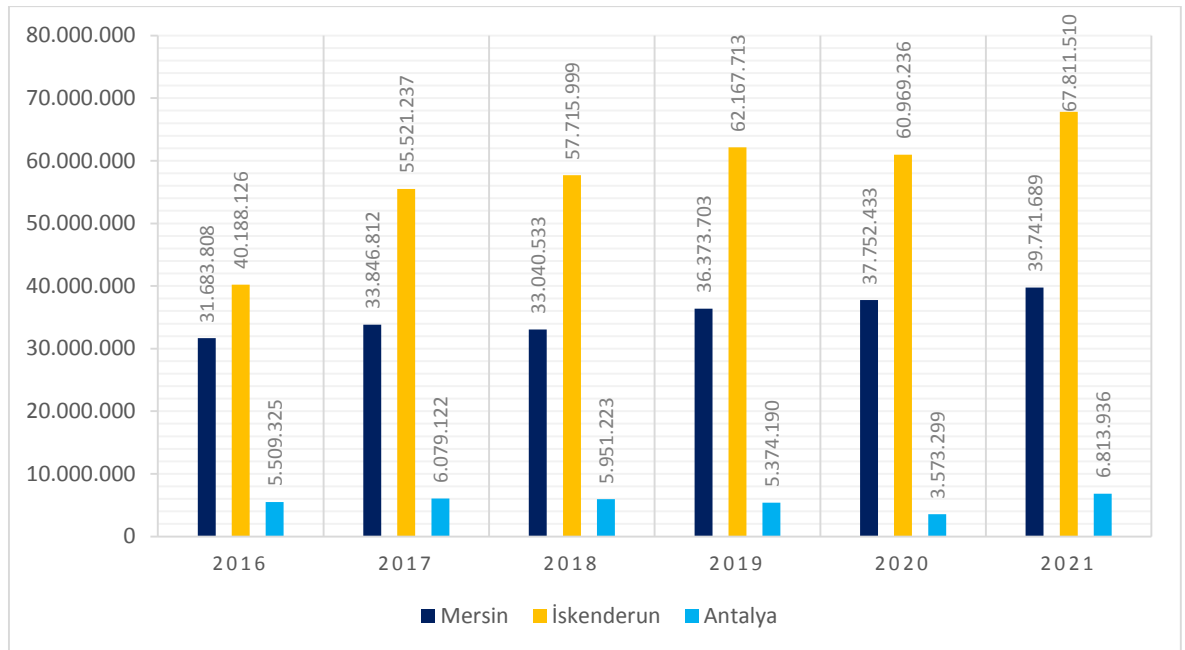
Grafik 8. Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Yük Hareketleri 2010-2015 (TON)



Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2010 Yılından 2015 yılına kadar incelediğimiz Doğu Akdenizdeki en önemli ve en büyük üç limanımızı ele aldığımızda genelde aynı seviyelerde devam eden yük hareketleri olmuştur. 2010 Yılından 2015 Yılına kadar Mersin Limanı genelde işlem hacmi bakımından diğer iki limanımızın önündedir. Sadece 2015 yılında İskenderun Limanı, Mersin Limanını işlem hacmi miktarında geçmiştir. Bununla beraber Antalya Limanı bu iki limanımızın çok gerisinde kalmıştır. Bilindiği üzere Antalya Şehri turistik açıdan diğer iki şehrimizin önünde olduğu için genelde turistik hareketler Antalya Limanında daha çok ön plana çıkmıştır.

Grafik 9. Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Yük Hareketleri 2016-2021 (TON)



Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2016-2021 Yıllarında ise belirgin şekilde İskenderun Limanı yük hareketleri miktarında Mersin Limanının ve Antalya Limanının çok önündedir. Grafiği incelediğimizde Mersin Limanında aynı seyreden rakamlar var iken İskenderun Limanında büyük artış gözlenmiştir. İlk grafikte ikinci grafik arasında İskenderun Limanı için büyük artış ve büyük fark olduğunu söyleyebiliriz. Antalya Limanı ise aynı kalmış, yük hareketleri anlamında bir artış gösterememiştir.

Tablo 34. Doğu Akdeniz Limanları 2010 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2010	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	0	125.222	125.222	0	0	125.222
İskenderun	0	70	70	9	642	721
Mersin	50.186	893.231	968.769	28.857	17.941	1.015.567
Taşıucu						
Doğu Akdeniz Toplam	50.186	1.018.523	1.094.061	28.866	18.583	1.141.510
Toplam / Total	645.753	83.398	4.660.891	208.325	874.239	5.743.455

Kaynak: (Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri (uab.gov.tr)).

2010 Yılında konteyner hareketlerinde Mersin Limanının büyük oranda Doğu Akdenizdeki diğer limanlarımıza göre üstünlüğü vardır.

Tablo 35. Doğu Akdeniz Limanları 2011 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2011	Toplam / Total (TEU)					
2011	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	0	163.018	165.410	0	64	165.474
İskenderun	26	25.441	25.467	9	88	25.564
Mersin	61.570	984.002	1.078.433	39.998	8.435	1.126.866
Taşıucu						
Doğu Akdeniz Toplam	61.596	1.172.461	1.269.310	40.007	8.587	1.317.904
Toplam / Total	675.361	4.687.177	5.461.078	305.256	757.171	6.523.506

Kaynak: (Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri (uab.gov.tr)).

2011 Yılı hareketleri 2010 Yılı ile çok benzerlik göstermektedir.

Tablo 36. Doğu Akdeniz Limanları 2012 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2012	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	1.063	172.777	177.146	2.205	0	179.351
İskenderun	0	83.101	83.107	0	100	83.207
Mersin	86.542	1.092.446	1.198.389	41.587	10.897	1.250.873
Taşucu	0	0	0	0	0	0
Doğu Akdeniz Toplam	87.605	1.348.324	1.458.642	43.792	10.997	1.513.431
Toplam / Total	697.602	5.009.956	5.821.683	472.345	898.368	7.192.396

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2012 Yılında Toplam Elleçleme Miktarında artış gözlenmiştir.

Tablo 37. Doğu Akdeniz Limanları 2013 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2013	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	1.762	203.080	205.012	11.209	0	216.221
İskenderun	570	143.541	144.221	759	3.036	148.016
Mersin	85.130	1.196.515	1.318.092	42.002	7.040	1.367.134
Taşucu	0	27	27	0	0	27
Doğu Akdeniz Toplam	87.462	1.543.163	1.667.352	53.970	10.076	1.731.398
Toplam / Total	673.070	5.541.774	6.365.622	544.496	989.815	7.899.933

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2013 Yılında aynı Konteyner Elleçleme Miktarlarındaki yükseliş devam etmiştir.

Tablo 38. Doğu Akdeniz Limanları 2014 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2014	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	5.198	173.427	179.943	8.897	92	188.932
İskenderun	644	181.499	182.693	286	2.380	185.359
Mersin	90.324	1.327.237	1.446.481	37.038	426	1.483.945
Taşucu						
Doğu Akdeniz Toplam	96.166	1.682.163	1.809.117	46.221	2.898	1.858.236
Toplam / Total	873.155	5.963.373	7.069.819	527.065	754.238	8.351.122

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2014 Yılı verileri yine özellikle üç büyük Doğu Akdeniz limanımız için artış göstermiştir.

Tablo 39. Doğu Akdeniz Limanları 2015 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2015	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	36.813	111.508	159.502	18.887	0	178.389
İskenderun	4.847	212.402	223.262	5.035	0	228.297
Mersin	153.571	1.184.328	1.381.648	46.355	298	1.428.301
Taşucu						
Doğu Akdeniz Toplam	195.231	1.508.238	1.764.412	70.277	298	1.834.987
Toplam / Total	1.079.582	5.636.761	6.848.853	606.064	691.481	8.146.398

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2015 Yılında da bu limanlarımız için devam eden bir artış görmekteyiz.

Tablo 40. Doğu Akdeniz Limanları 2016 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2016	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	24.982	113.327	142.245	29.815	4	172.064
İskenderun	22.604	340.889	366.268	8.743	22	375.034
Mersin	189.071	1.103.793	1.337.647	68.571	182	1.406.400
Taşucu						199
Doğu Akdeniz Toplam	236.657	1.558.009	1.846.160	107.129	208	1.953.697
Toplam / Total	1.089.134	5.935.721	7.150.890	738.312	872.772	8.761.974

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2016 Yılında işlem hacmi bakımından yükseliş devam etmiştir.

Tablo 41. Doğu Akdeniz Limanları 2017 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2017	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	29.568	143.779	173.347	26.545	0	199.892
İskenderun	19.882	421.858	443.111	4.971	0	448.082
Mersin	169.455	1.263.503	1.504.009	49.680	152	1.553.841
Taşucu	0	12	12	0	0	12
Doğu Akdeniz Toplam	218.905	1.829.152	2.120.479	81.196	152	2.201.827
Toplam / Total	1.103.513	6.474.732	7.842.079	935.521	1.232.937	10.010.536

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2017 Yılında yükseliş belirgin şekilde devam etmiş diğer yılların çok önünde rakamlara ulaşılmıştır.

Tablo 42. Doğu Akdeniz Limanları 2018 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2018	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	29.051	138.580	167.631	23.209	0	190.841
İskenderun	25.463	479.892	505.354	6.945	0	512.300
Mersin	122.665	1.454.684	1.614.547	37.958	9.856	1.662.360
Taşıucu						
Doğu Akdeniz Toplam	177.179	2.073.156	2.287.532	68.112	9.856	2.365.501
Toplam / Total	1.157.518	7.033.095	8.419.153	935.661	1.489.184	10.843.998

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2018 Yılında 2017 Yılına çok benzer rakamlar elde edilmiştir.

Tablo 43. Doğu Akdeniz Limanları 2019 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2019	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	19.014	83.653	105.253	45.425	0	150.678
İskenderun	10.277	636.894	672.622	1.835	5.663	680.120
Mersin	121.418	1.608.007	1.785.425	34.569	34.318	1.854.312
Taşıucu						
Doğu Akdeniz Toplam	150.709	2.328.554	2.563.300	81.829	39.981	2.685.110
Toplam / Total	807.276	8.102.885	9.134.849	753.267	1.703.722	11.591.838

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr)).

2019 Yılında bir önceki yıllardan daha büyük işlem hacmine ulaşılmıştır.

Tablo 44. Doğu Akdeniz Limanları 2020 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2020	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	9.301	55.390	64.691	44.717	0	109.408
İskenderun	8.399	691.822	700.221	6.775	3.591	710.587
Mersin	122.822	1.743.754	1.866.576	40.283	41.836	1.948.695
Taşıucu						
Doğu Akdeniz Toplam	140.522	2.490.966	2.631.488	91.775	45.427	2.768.690
Toplam / Total	821.090	8.277.608	9.098.697	731.352	1.796.601	11.626.650

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://konteyner.istatistikleri-denzcilik.istatistikleri.uab.gov.tr)).

2020 Verileri artmış, geriye gitmemiştir.

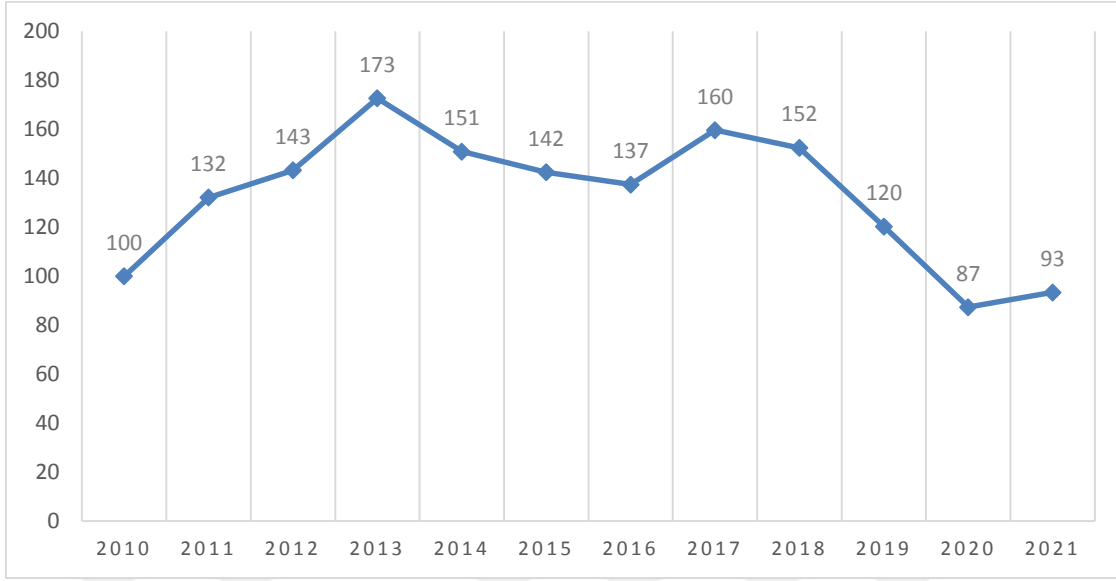
Tablo 45. Doğu Akdeniz Limanları 2021 Yılı Konteyner Hareketleri (TEU)

2021	Toplam / Total (TEU)					
	Dış Ticaret / Foreign Trade(TEU)			Kabotaj / Cabotage	Transit / Transit	Toplam Konteyner Elleçleme / (TEU) Total Container Handling
	Türk Bayraklı / Turkish Flag	Yabancı Bayraklı / Foreign Flag	Dış Ticaret / Foreign Trade			
Antalya	7.008	60.141	67.149	49.805	0	116.954
İskenderun	14.321	647.855	662.176	7.699	8.585	678.460
Mersin	166.143	1.819.249	1.985.392	49.281	72.264	2.106.937
Taşıucu						
Doğu Akdeniz Toplam	187.472	2.527.245	2.714.717	106.785	80.849	2.902.351
Toplam / Total	905.005	8.516.636	9.421.640	831.986	2.337.843	12.591.470

Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://konteyner.istatistikleri-denzcilik.istatistikleri.uab.gov.tr)).

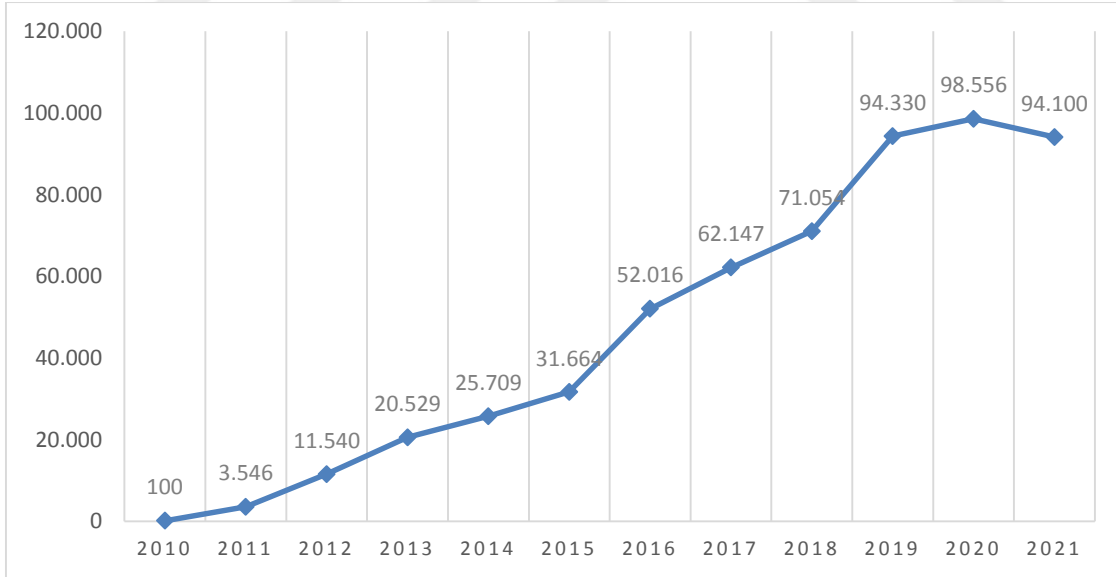
En yüksek oranda hareket miktarı 2021 Yılında olmuştur.

Grafik 10 . Antalya Konteyner Trend Grafiği 2010-2021



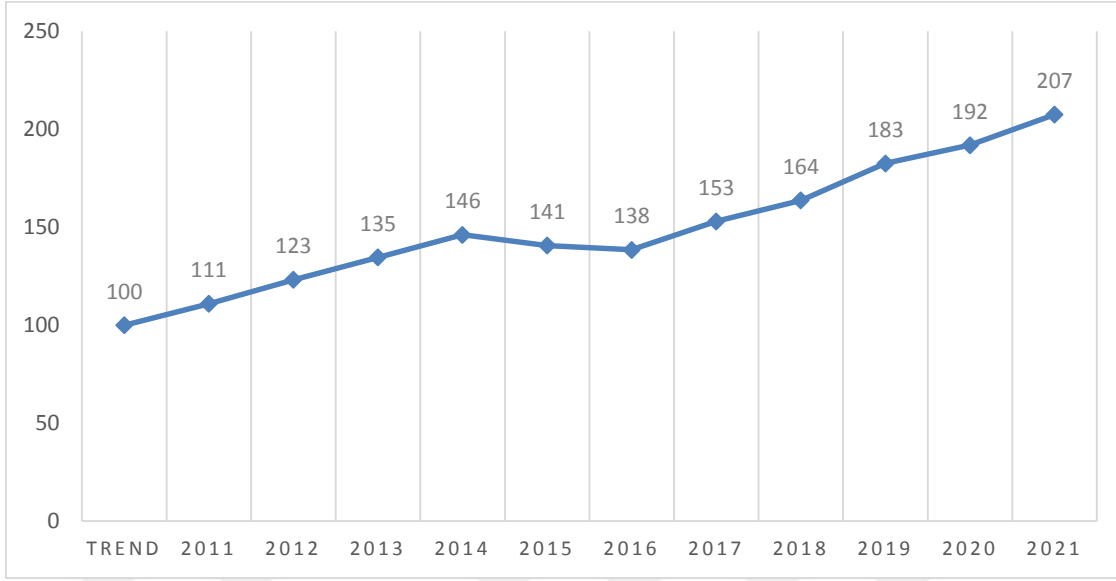
Antalya limanımızın konteyner trend grafiği 11 yıllık süreçte çok yüksek rakamlara ulaşmamış ve tutarlı bir seviyede devam etmemiştir. Kesinlikle Mersin ve İskenderun limanlarımızın çok gerisinde kalmıştır.

Grafik 11. İskenderun Konteyner Trend Grafiği 2010-2021



İskenderun limanımızın konteyner trend grafiği 11 yıl incelendiğinde hep yükselme göstermiştir. Sadece 2021 yılında bir önceki yıla oranla düşüş olmuştur. Ama elde edilen veriler ışığında bu gerilemenin pandemiden kaynaklandığı söylenebilir.

Grafik 12. Mersin Konteyner Trend Grafiği 2010-2021

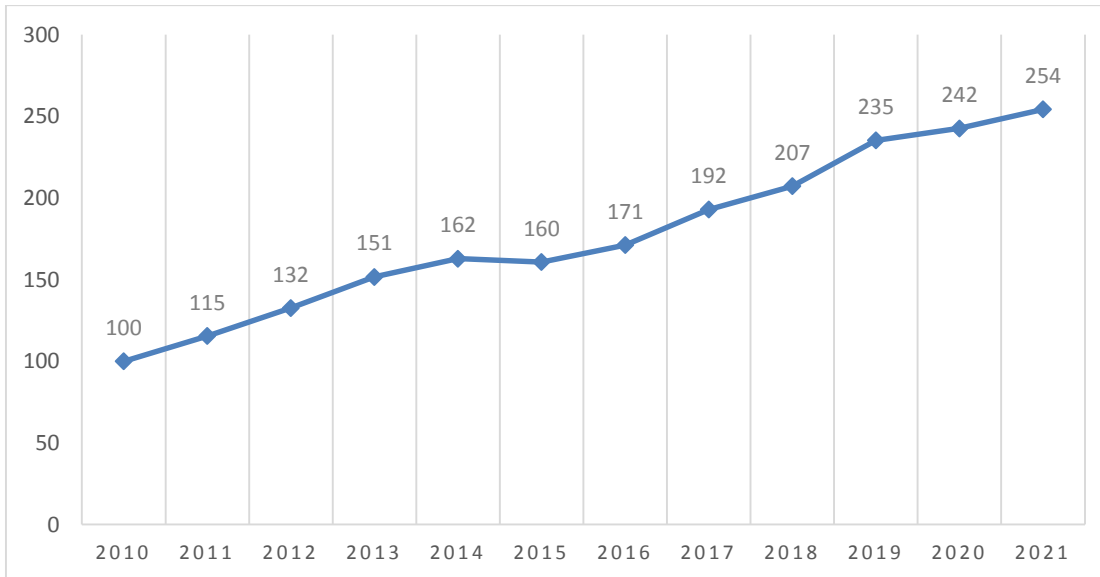


Mersin Liman Başkanlığı 2010-2021 yıllar arasında genel olarak yükseliş trendine sahiptir. Mersin limanımızdaki işlem hacmi sadece 2015 ve 2016 yıllarında düşüş göstermiş ama 2017 yılından itibaren konteyner elleçleme miktarı yükselişe geçmiş ve halen bu artış ivmesi devam etmektedir.

Taşucu Konteyner Trend Grafiği 2010-2021

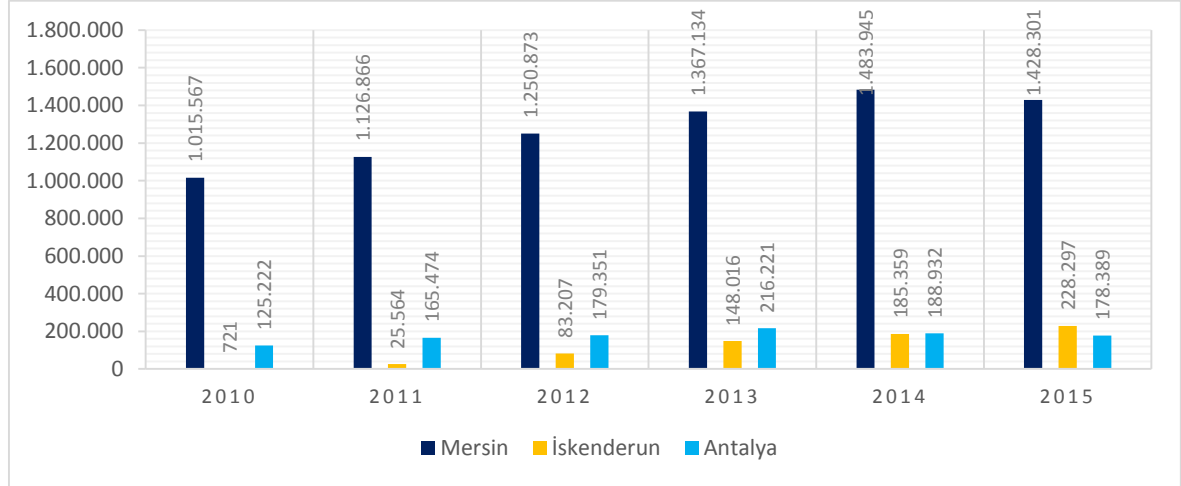
Önemli miktarda konteyner elleçlemesi yapılmadığı için bu limanımızın anlamlı bir trend grafiği yoktur.

Grafik 13. Doğu Akdeniz Limanları Toplam Konteyner Trend Grafiği 2010-2021



Doğu Akdeniz Limanlarımızda özellikle Mersin limanımızın konteyner elleçleme miktarındaki büyüklüğün belirgin oranda toplam konteyner trend grafiği üzerinde etkisi vardır, Mersin limanımızı İskenderun limanımız takip etmektedir. Doğu Akdeniz limanlarımızda 11 yıllık süreç incelendiğinde

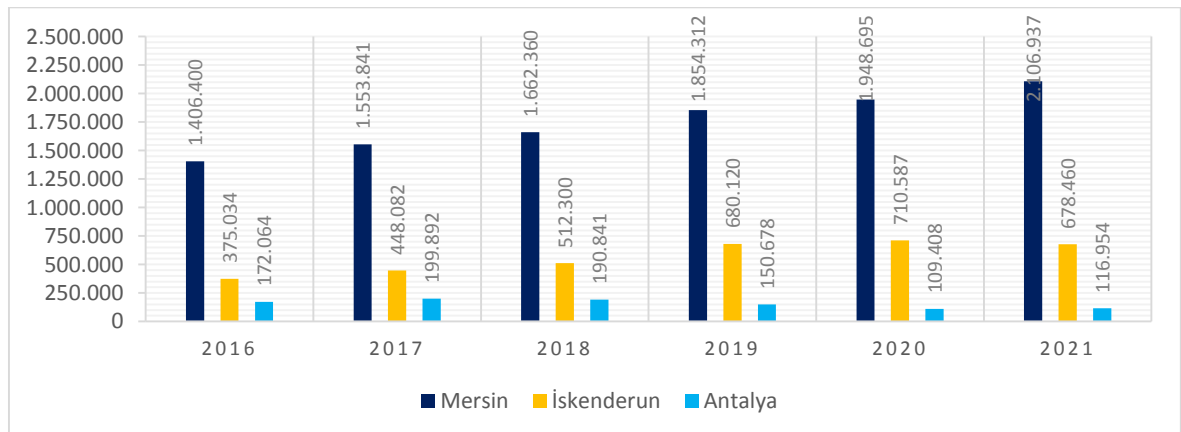
Grafik 14. Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Konteyner İstatistikleri 2010-2015 (TEU)



Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://konteyner.istatistikleri-denizcilik.istatistikleri.uab.gov.tr)).

2010 ve 2015 Yılı Yük Hareketleri Miktarlarını incelediğimizde Mersin Limanının diğer iki limana göre çok çok yüksek değerlere ulaştığını görmekteyiz. İskenderun Limanı 2012-2015 Yılları arasında ciddi artış göstermiştir. Mersin Limanı ise genelde aynı seviyede artışla çalışmaya devam etmiştir, sadece 2015 yılında bir önceki yıldan daha az bir işlem hacmine ulaşmıştır. Antalya Limanı da genelde aynı seviyelerde kalmış, çok ilerleme göstermemiş ama geriye de gitmemiştir.

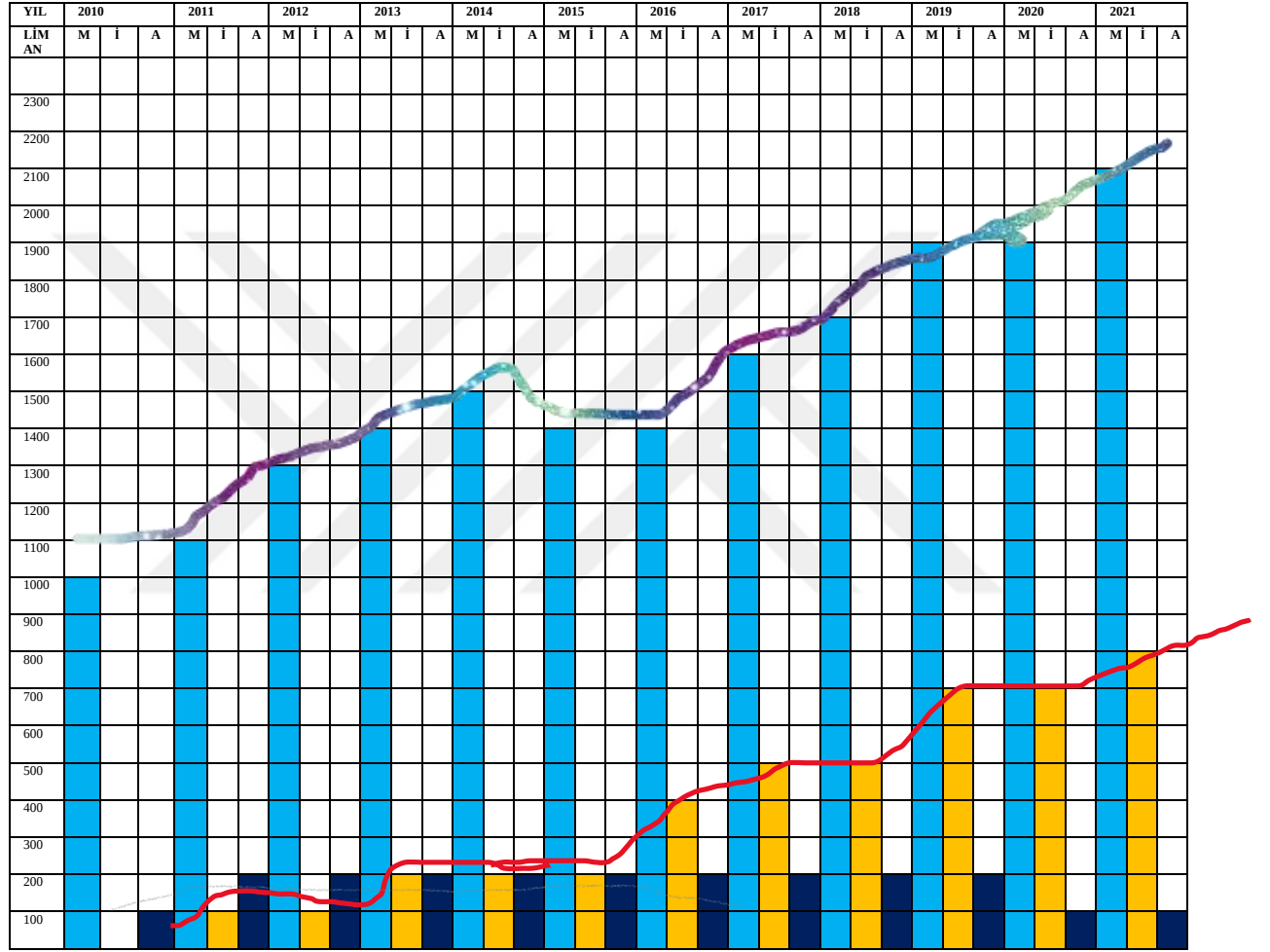
Grafik 15 . Doğu Akdeniz Limanları Yıllara Göre Konteyner İstatistikleri 2016-2021 (TEU)



Kaynak: ([Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://konteyner.istatistikleri-denizcilik.istatistikleri.uab.gov.tr)).

Mersin Limanı 2016 ve 2021 Yılları arasında sürekli artan bir yükseliş göstermiştir. İskenderun Limanı da 2016-2019 yılları incelendiğinde sürekli artış gösterirken son iki yılda (2020-2021) düşük miktarda işlem hacmine ulaşmıştır. Antalya Limanı Konteyner İşlem Hacminde diğer iki limanımızın çok gerisindedir. Ama incelediğimizde yıllar arasında farklılık olduğunu söyleyebiliriz, genel olarak miktarda olabilecek düşüşten bahsedemeyiz.

Grafik 16. Doğu Akdeniz Limanları Konteyner Hareketleri (2010-2021)(Yüz Bin)



Yukarıdaki grafikte'de görüldüğü gibi, Konteyner elleçlemede Mersin Liman Başkanlığında bariz bir fark vardır. Ayrıca Mersin Liman Başkanlığı 2010 yılından beri sürekli olarak elleçlenen konteyner miktarını ortalama her yıl yaklaşık %10 oranında artırmaktadır. İskenderun Liman Başkanlığına bağlı liman ve rıhtımlardan elleçlenen konteyner miktarı 2021 yılında 678.460 adet olmuştur. Bu liman bölgesinde 2011 yılından beri düzenli bir artış söz konusudur. Ancak toplamda Türkiye'de elleçlenen Konteyner miktarının ancak %5 ine tekabül etmektedir. Antalya limanı ise, gerek Mersin

Limanının gerekse İskenderun Limanının yıllardır elleçlenen yük miktarı ve işlem hacmi bakımından çok gerisinde kalmıştır.



SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya ticaretinde önemli bir yere sahip olan Doğu Akdeniz limanlarından Mersin limanı, İskenderun limanı ve Antalya limanı Türkiye'nin dünyaya açılan kapısı konumundadır. Bu limanların Dünya ticaretine katkısının daha da artacağı gerçeğine dayanarak Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in en önemli ticaret kapısı olmaları sonucu, limanların ülkemizdeki önemini vurgulamak gerekir. Ortaya çıkan sonuçlar dikkate alındığında, Türkiye'nin dış ticaretine katkısı açısından bu önemli üç büyük limanımızın payının gelecek yıllarda oldukça fazla olacağı değerlendirilmektedir. Limanlar boyutlarına, sayılarına ve ticaret hacimlerine göre sıralandıktan sonra önemleri daha da vurgulanmıştır. Araştırmada, bu limanlarımızın ithalat ve ihracat miktarlarının, Türkiye'de gerçekleştirilen toplam ihracat ve ithalatın yanı sıra denizyoluyla gerçekleştirilen toplam ihracat ve ithalata etkileri de incelenmiştir.

Türkiye'nin 2021 yılındaki toplam ithalat, ihracat ve transit yük elleçlemesi konteyner bazında toplam 12.591.470 TEU'dur. Bu yükün 2.902.351 TEU'su doğu akdenizin üç büyük Türk liman başkanlığında elleçlenmiştir. Yani toplam konteyner sayısının yaklaşık %24 ' Doğu Akdenizde elleçlenmiştir. Sadece dökme yük anlamında 2021 yılı Türkiye Limanlarında Toplam elleçlenen yük miktarı yaklaşık 526 milyon tondur. Bu yükün yaklaşık 182 milyon tonu Doğu Akdeniz limanlarında elleçlenmiştir. Bu da Türkiye'de limanlarda elleçlenen toplam yükün %30 luk kısmına karşılık gelmektedir. Gerek konteyner gerekse dökme yükte Doğu Akdeniz Liman Başkanlıkları önemli bir yere sahiptir. Doğu Akdenizdeki Türk Limanları içerisinde Konteyner elleçlemede Mersin, dökme yükte ise İskenderun Liman Başkanlığı öne çıkmaktadır. Botaş ise Türkiye'nin önemli bir petrol ve türevlerinin elleçleme limanıdır.

Hem Mersin Liman Başkanlığı hem de İskenderun Liman başkanlıklarında düzenli bir dökme yük ve konteyner elleçlemesinde artış vardır. On iki yıllık trendlere bakıldığında bu iki liman için bu görünümün devam etmesi beklenebilir. Yani her iki liman bölgesinde gelecek 10 yılın ihtiyacını karşılayacak yeni yatırımlara, ilave alanlara, tesislere ihtiyaç vardır. Özellikle Mersin bölgesinde küresel ölçekte aktarma liman özelliği taşıyacak ana konteyner limanı yapımına ihtiyaç vardır. Dökme yükler için ise İskenderun bölgesinde ihtiyaç oluşacağı öngörülebilir.

Bu üç büyük limanımızın ihracat, ithalat ve transit yük elleçlemeleri deniz yoluyla yapılan dış ticaretin yaklaşık %30 unu karşılamakta ve limanlar sürekli kendini geliştirmektedir. Bu yönleriyle Türkiye'nin dış ticaretine önemli katkıları görülmüştür.

Mersin Limanı: 21 rıhtımı bulunuyor ve liman, 30 gemiye yük yükleme ve boşaltma hizmeti verebiliyor. Yıllık elleçleme kapasitesi 9 milyon ton dökme yük, konteyner olarak 2,6 milyon tona ulaşmıştır.

İskenderun Limanı: Bin 426 metre rıhtım uzunluğuna sahip İskenderun Limanı, yılda 640 gemi kabul kapasitesine sahiptir. Kaynak: (<https://corpussigorta.com.tr/blog/>)

Özellikle Mersin ve İskenderun limanımız ön plana çıkmaktadır.

Türkiye'nin dış ticareti için büyük öneme sahip olan bu limanlar, kritik konumları ile küresel ölçekte yük çekebilecek avantajlara sahip olmalarına rağmen rekabet gücünü yeterince geliştirememiştir. Bunda Doğu Akdenizdeki Türk Limanlarının draftlarının yeterince derin olmamasının da etkisi göz ardı edilmemelidir. Öte yandan dünya gelindeki ekonomik gelişmeler liman gelişimlerine etki etmektedir. Üretim merkezlerinin batıdan doğuya doğru kaymasıyla, Çin'in 2013 yılından şu ana kadar 120 ülkeyi kapsayacak şekilde gündeme getirdiği 'tek kuşak tek yol' projesi, İpek ve Baharat Yollarındaki yeni yatırım projeleriyle ticareti canlandırmayı hedeflemektedir. Çin'den Avrupa'ya doğru geçilen her bir ülkede "Tek kuşak tek yol" projesinde "kuşak" karayolunu kapsar ve "yol" deniz ticaret yollarını kapsar. Bu kapsamda, Türkiye'yi kapsayan Bakü-Tiflis demiryolu hattı ile Avrupa'ya uzanan yüksek hızlı demiryolu altyapısının tamamlanması ile Çin'den Kazakistan ve Türkmenistan'a Hazar Denizi üzerinden Bakü limanına giden bir malın taşınması Gürcistan ve Türkiye üzerinden Londra'ya kadar sadece 12 günde mümkün olmaktadır.

Bu proje lojistik üssü olarak Türkiye'nin ticaret potansiyeline, özellikle transit yük taşımalarında aktarma noktaları oluşturma noktasında olumlu katkı sağlayacaktır. Ancak Deniz İpek Yolu projesi Türkiye'nin çoğunu kapsamamaktadır. Bu da Doğu Akdeniz limanlarımızın rekabet gücünü azaltmaktadır. Doğu Akdeniz Limanlarımızın Dünyanın birçok limanı ile birçok bağlantısı olmasına rağmen, bu bağlantılar çoğunlukla aktarma gemileriyle aktarma yoluyla yapılmaktadır. Büyük ölçekli konteyner gemileri daha büyük bağlantı noktalarını arayabilir. Bunun en büyük örneği Uzak Doğu'dan gelen ve Said Limanına kısa mesafeli ana gemilerin İskenderun ve Mersin limanlarından Orta Doğu'ya

ulaşabilmeleridir. Türkiye'nin Akdeniz'deki aktarma ve transit trafik fırsatlarından yararlanabilmesi için limanlardan verimli bir şekilde yararlanabilmesi gerekmektedir.

neriler ;

Denizyolunun en önemli bileşeni limanlardır. Yüzyıllardır lkelerin Dünyaya açılan kapısı olan limanlar, dünya ticaretindeki artışa paralel olarak kendilerini geliştirip yenileyebilirler. Yük miktarındaki artış ve dünya ticaretindeki artış, bu yükü taşıyacak gemi sayısında artışa neden olmuştur. Ancak, 2008'deki dünya ekonomik krizi, 2019 sonu ortayan çıkan küresel covid 19 pandemisi dünya ekonomilerinde daralmaya sebep olmuş bunun da denizcilik sektörü üzerinde önemli olumsuz etkisi olmuştur. Ölçek ekonomileri açısından, tek seferde birden fazla yükün taşınması için mega gemilerin inşası, Limanlarda uzmanlaşmayı gerekli kılmıştır.

Akdeniz limanlarının rekabet gücünün artırılması rneğin; Mersin limanının yüksek hızlı tren projeleriyle hinterland bağlantılarını genişleterek Orta Doğu, Türk Devletleri ve Balkanlar için bir dağıtım üssü olarak ulusal ekonomiye katkılarının önceliklendirilmesi; hız ve maliyet açısından rekabet gücü sağlayan intermodal taşımacılığın desteklenmesi sağlanmalıdır. Ayrıca ana konteyner limanı inşaa ederek draftı artırmak Mersin ve çevresini aktarma üssüne dönüştürebilir.

Kaş limanı Finike limanı Anamur limanı Taşucu limanı ve Karataş limanı gibi diğer küçük limanlarımızın da balıkçılık ve yat turizmi gibi hizmetlerin dışına çıkarmak gerekmektedir. Bu konuda özellikle devletin ve özel kuruluşların desteği bunu mümkün kılacaktır: Jeopolitik nemi olan Doğu Akdeniz limanlarımızın gerekli çalışmalarla ithalat ve ihracata yönelmesi,işlem hacmi az olan limanlarımızında işlem hacminin artması sağlanabilir. Özellikle Taşucu limanı teknolojik olarak da geliştirilerek yurt içi aktarmalarında Mersin'in yükünü hafifletebilir, Mersin uluslararası büyük ölçekli bir aktarma üssüne dönüşebilir.

Ülkemizin özellikle büyük limanlarımızla ilgili (Mersin,İskenderun ve Antalya dahil) Dünya limalarındaki son teknolojileri takip etmeli, bünyelerine katmalı ve süreklilik sağlayan entegre yapılar oluşturulmalıdır. Ayrıca alışan personeline iyi bir şekilde yetiştirilmesi ve sisteme uyum için eğitim çalışmaları yapılmalıdır.

Bu tez çalışması kapsamında, Doğu Akdeniz Türk Limanlarının karşılaştırması

yapılmıştır. Bundan sonraki çalışmalarda Doğu Akdenizdeki bütün büyük limanların karşılaştırmalı analizleri yapılabilir. Araştırma içerisinde ekonometrik analizlerle limanların ülke ticaretlerine etkileri ortaya konulabilir. Ayrıca Ege, Marmara ve Karadenizde yer alan diğer Türk limanlarının karşılaştırmalı analizleri yapılabilir.



KAYNAKÇA

- Akten, N.,(2008). Limanların Tarihsel Gelişimi
- Altuntaş, (2019). İç Su Yollarının Ticari Önemi Dünya’ dan Örnekler Ve Türkiye İncelemesi
- Amerika İnşaat Mühendisleri Demeği (ASCE), (2012).
- Bayındır, T. (2005). Türk Denizcilik Sektörünün Durumu ve Dünya Denizcilik Sektöründeki Yeri. Denizcilik Müsteşarlığı Müfettiş Raporu.
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2013). Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri. Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi,26: 11-41.
- Birdoğan, B. (2004). Lojistik yönetimi ve lojistik sektör analizi. Trabzon: Lega Kitabevi.
- Bozkurt. C, Pelit. İ ve Irmak. E (2018). Türkiyede Ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı
- Casson, L. (2002). Shipsand Seafarin in Ancient Times. London, British Müze Basım.
- Clarkson Research Studies. (2004). The Tramp Shipping Market.
- Daimi Uluslararası Seyir Kongreleri Birliği (PIANC), 1992.
- Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği [DADDER], 2012.
- Doğanay, İ. (2004). Türk ticaret kanunu şerhi. İstanbul: Beta Yayınevi.
- Duran, T. (2002). Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları. İstanbul, Tarihsel Araştırma Vakfı Araştırma Merkezi.
- Dülger, M. C. (2006). Denizcilik Gücünün Geleceği. (Yayınlanan Yüksek Lisans Tezi). Gebze Teknik Üniversitesi, Gebze.
- Elbirlik, G. (2008). Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları. (Yayınlanan Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Erol. S Dursun. A (2016). Düzensiz Hat Denizyolu Taşımacılığının Piyasa Yapısı ve Değerlendirilmesi

- Erol, S. (2013). Denizyolu Taşıma Maliyetlerinin Finasmanında Türev Ürünlerin Kullanımına Yönelik Bir Uygulama.(Yayınlanan Doktora Tezi). Atatürk Üniversitesi, Erzurum.
- Esmer, S. (2009). Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simulasyon Modeli.(Yayınlanan Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Ford, N. (2007). East african waterways offer cheap and easy transport. African Business, 334, 52-53
- Gertwagen, R. (1991). "Crusader Caesarea, From a Port Town to a Coastal Town," in Bella S. Gallil and Y. Mart (eds.), TheMediterranean Continental Margin of Israel(Haifa, 1991).
- Günay, M. (2002). Ulaştırma Açısından Türkiye'nin Dış Ticaret Gerçekleştirme Analizi ve Deniz Ticaret Filosunun Planlanması. Temel Baskı.
- Güvenç, Ş. (2012). Ulaştırma sistemleri. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Hüseyinzade, M. (2006). Deniz Taşımacılığının Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü. (Yayınlanan Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- ISL, (2012). Shipping statistick and market review [denizyolu taşıma istatistikleri ve piyasa araştırması]. ISL Institute of Shipping Economics and Logistics, 56 (1/2), 72.
- Ivancic, P., Kasum, J. ve Pavic, I. (2013). Proposed Guidelines On Developing The Optimisation Model For Passage Planning in Inland Waterways Navigation. Pomorstvo / Journal Of Maritime Studies. 27(2): 343-350.
- İpekçi, E (2016). Denizyolu Taşımacılığı
- Keskin, T. (2012). Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914). Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kol, B. (2010). Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları. (Yayınlanan Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

- Kotel, S. (2017). Sahibi Türk Olan Yabancı Bayraklı Yatların Ülke Ekonomisindeki Vergi ve Prestij Kaybının Önlenmesi İçin Uygulanabilecek Yöntemlerin İncelenmesi. (Yayınlanan Yüksek Lisans Tezi). Türkiye Cumhuriyeti, Gedik Üniversitesi, Gedik.
- Kutoğlu, L. (2007). Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet. Ankara, Rekabet Kurumu, Tez Serisi.
- Lloyds List ve Clarskons Research Studies, (2012).
- Olcarcıyüz M. Dinç A. (2015). Uluslararası Ticaretin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi
- Özçayır, Z. O. (2000). Flags of convenience and the need for international co-operation [kolay bayrak anlaşması ve uluslararası işbirliği ihtiyacı]. International Maritime Law, 7 (4), 111-117.
- Özdemir Ü. (2015) Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri Ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi (E.T: 04.09.2022).
- Öztürk, G. (2016). Uluslararası taşımacılıkta verimliliğin sağlanmasına ilişkin alternatif yöntemler. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Saatçioğlu, C. (2016). Ulaştırma ekonomisi sistemler, politikalar, uygulamalar. İstanbul: Sümer Kitabevi.
- Sainz-Borgo, J. C. (2011). Transboundary Water Management in Venezuela. International Journal of Water Resources Development. 27(3): 555-576.
- Samuel, M. G. (2014). Limitations of Navigation Through Nubaria Canal, Egypt. Journal Of Advanced Research. (5): 147-155.
- Saygılı, M. S. ve Erdal, M. (2008). Konteyner türleri ve yükleme. İstanbul: Beta Yayınları.
- Sönmez, A., Yalçın S. ve Bektaşoğlu S. (2000). İhracatta Ambalaj. Ankara: Ghracatı Geliştirme Etüd Merkezi GGEME Yayınları.
- Talay,I (2020). Uluslararası Ticarete Tedarik Zinciri Yönetimi

- Tarhanlı, N. A. (2006). Denizcilik Sektörü ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Firmanın Halka Arzı. (Yayınlanan Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Trivedi, S. M. (2010). An Analysis of Financial Performance of State Road Transport Corporation in Gujarat. (Yayınlanan Doktora Tezi), Rajkot: Saurashtra Üniversitesi.
- Uçar, A. (2007). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları. (Yayınlanan Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.



İNTERNET KAYNAKLARI

- [1] Atlantis, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx (E.T: 13.05.2020).
- [2] Mersinport, <https://www.mersinport.com.tr/hakkimizda/detay/Tarihce/14/2/0> (E.T: 13.05.2020).
- [3] Shippipedia, <https://www.shippipeddia.com/marine-cargo/> (E.T. 13.05.2020).
- [4] İl Özel İdaresi, uab.gov.tr (E.T: 18.08.2021).
- [5] İl Özel İdaresi, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/hizmet-standartlari/karatas-liman-bsk.docx> (E.T: 18.08.2021).
- [6] İl Özel İdaresi, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/hizmet-standartlari/botas-liman-baskanligi-hizmet-standartlari-tablosu.docx> (E.T: 18.08.2021).
- [7] İSDEMİR, <https://www.isdemir.com.tr/kurumsal> (E.T: 18.08.2021).
- [8] MESBAŞ, mesbas.com.tr (E.T: 18.08.2021).
- [9] Limak Port, limakports.com.tr (E.T: 18.08.2021).
- [10] Antalya Limanı, <https://antalyaliman.uab.gov.tr/> (E.T: 18.08.2021).
- [11] Esalco, <https://www.esalco.com/denizyolu-tasimaciligi> (E.T: 29.04.2022).
- [12]Navlun, <https://www.navlun.com.tr/tr> (E.T: 29.04.2022).
- [13] NSTR-TR - Denizcilik İstatistikleri, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr> (E.T: 29.04.2022).
- [14] NSTR-TR, denizticareti.dgm@uab.gov.tr (E.T: 29.04.2022).
- [15] TUİK, <https://biruni.tuik.gov.tr/> (E.T: 20.03.2022).
- [16] GLOBELİNK-UNİMAR, <https://www.globelink-unimar.com/> (E.T: 20.03.2022).
- [17] MARİNALAR, <https://marinalar.com/setur/setur-finike-marina> (E.T: 20.03.2022).
- [18] İMEAK, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/> (E.T: 15.02.2022).
- [19] ATAŞ LİMAN, <http://www.atasterminal.com/atastmr.pdf> (E.T:15.02.2022).

- [20] MMK, <https://mmkturkey.com.tr/mmk-port> (E.T: 15.02.2022).
- [21] TÜRKLİM, <https://www.turklim.org/yonetim-kurulu/> Aydın Erdemir. (E.T: 18.04.2022).
- [22] BEÜ, <https://akademikcv.beun.edu.tr/cv/bucak.umur.html> (E.T: 02.05.2022).
- [23] İTÜ, <https://www.akademikbilgisistemi.com/akademisyen/prof-dr-sedat-kabdasli/4/> (E.T:15.02.2022).
- [24] STRINGFİXER, <https://stringfixer.com/tr/> (E.T: 26.05.2022).
- [25] EGEKONT, <http://www.gekont.com.tr/hizmetler/> (E.T: 26.05.2022).
- [26] ODENLOJİSTİK, <https://www.odenlojistik.com/> (E.T: 26.05.2022).
- [27] MAKLİFTSAN, <https://www.makliftsan.com.tr/> (E.T: 27.05.2022).
- [28] TRIANGLEİNNOVATIONHUB, <https://tr.triangleinnovationhub.com/> (E.T: 27.05.2022).
- [29] NEK.İSTANBUL, <http://nek.istanbul.edu.tr/> (E.T: 27.05.2022).
- [30] VDA, <https://www.vda.org.tr/> (E.T: 12.06.2022).
- [31] İTU, <http://web.itu.edu.tr> (E.T: 12.06.2022).
- [32] DENİZCİLİK BİLGİLERİ, <https://www.denizcilikbilgileri.net/> (E.T: 12.06.2022).
- [33] MEVZUAT, <https://www.mevzuat.gov.tr/> (E.T: 12.06.2022).
- [34] DERGİPARK, <https://dergipark.org.tr/> (Prof.Dr. İsmet BALIK) (E.T: 12.06.2022).
- [35] SAYGINLARNAKLİYAT, <https://www.sayginlarnakliyat.com/> (E.T: 12.06.2022).
- [36] BERKBAYRAKTAR, <https://www.berkbayraktar.com.tr/> (E.T: 12.06.2022).
- [37] EKON, <https://www.ekonkonteyner.net/> (E.T: 12.06.2022).
- [38] BUNKERİST, <https://www.bunkerist.com/> (E.T: 12.06.2022).
- [39] İZKA, <https://kalkinmaguncesi.izka.org.tr/> (E.T: 04.09.2022).
- [40] CORPUSSİGORTA, <https://corpussigorta.com.tr/blog/> (E.T: 04.09.2022).



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İNTİHAL PROGRAMI RAPORU

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 08/08/2022

Tez Başlığı:

Mersin Limanı İle Doğu Akdeniz'deki Diğer Türk Limanların Ticaret Etkileri Açısından Karşılaştırılması

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın;

a) Giriş,

b) Ana bölümler ve

c) Sonuç kısımlarından oluşan toplam **148** sayfalık kısmına ilişkin, 08/08/2022 tarihinde enstitü tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 22'dir.

Uygulanan filtrelemeler: (Hangi filtreleme uygulandı ise ilgili kutucuk işaretlenmelidir.)



1- Kaynakça hariç

2- Alıntılar hariç

3- Benzer kelime sayısı 10 adet

yapıldığında en fazla %10,



1- Kaynakça hariç

2- Alıntılar dahil

3- Benzer kelime sayısı 10 adet

yapıldığında en fazla %30'u geçmemelidir.

Tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Yukarıda belirtilen başlıkta danışmanımla birlikte tamamlamış olduğum tezimin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir. Tezimin, tez yazım kurallarına uygun olarak ve intihal olmaksızın hazırladığımı taahhüt eder; intihal olması durumunda tez çalışmamın başarısız sayılacağını ve mezuniyetimin iptalini kabul ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Öğrencinin Adı Soyadı : Hüseyin Murat ÜNGÖR

İmzası : Tarih: 08/08/2022

Yukarıda kişisel ve tez bilgileri verilen öğrencimin belirtilen başlıkta birlikte tamamlamış olduğumuz tez çalışması Turnitin intihal yazılım programında kontrol edilmiş ve etik bir ihlale rastlanmamıştır. İntihal yazılım programının rapor çıktısı ektedir. Ayrıca tezin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Danışmanın Unvanı-Adı-Soyadı : Prof.Dr. Köksal HAZİR

İmzası : Tarih: 08/08/2022

Ek: İntihal yazılım programının rapor çıktısı (2 sayfa)

Mersin Limanı İle Doğu Akdeniz'deki Diğer Türk Limanların Ticaret Etkileri Açısından Karşılaştırılması

Yazar Hüseyin Murat Üngör

Gönderim Tarihi: 08-Ağu-2022 10:36AM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 1880187663

Dosya adı: T_rk_Limanlar_n_Ticaret_Etkileri_A_s_ndan_Kar_la_t_r_lmas.docx (6.18M)

Kelime sayısı: 31829

Karakter sayısı: 217060

Mersin Limanı İle Doğu Akdeniz'deki Diğer Türk Limanların Ticaret Etkileri Açısından Karşılaştırılması

ORJİNALLİK RAPORU

% 22	% 18	% 1	% 11
BENZERLİK ENDEKSİ	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

TÜM KAYNAKLARI EŞLEŞTİR (SADECE SEÇİLİ OLAN KAYNAĞI YAZDIR)

%8

★ docplayer.biz.tr

İnternet Kaynağı

Alıntıları çıkart

Kapat

Eşleşmeleri çıkar

< %1

Bibliyografyayı Çıkart

Üzerinde