

T.C.
İstanbul Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
İşletme Ana Bilim Dalı / İşletme Yönetimi ve Organizasyon Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi
**TÜRKİYE DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ ANALİZİ,
SORUNLARIN BELİRLENMESİ VE ÖNERİLER**

Kemal Süleyman KIPÇAK

2501550742

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Hayri ÜLGEN

İstanbul, 2014



YÜKSEK LİSANS
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : KEMAL SÜLEYMAN KIPÇAK Numarası : 2501550742

Anabilim/Bilim Dalı : İŞLETME YÖNETİMİ VE ORGANİZASYON Tez Savunma Tarihi: 12.02.2014

Danışman : PROF.DR.HAYRİ ÜLGEN Tez Savunma Saati : 11.00

Tez Başlığı : TÜRKİYE DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ ANALİZİ,
SORUNLARIN BELİRLENMESİ VE ÖNERİLER

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış, soruların cevaplarına alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜNE OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
PROF.DR.HAYRİ ÜLGEN		KABUL
PROF.DR.FATİH SEMERCİÖZ		KABUL
YRD.DOÇ.DR.SİNEM DERİNDERE KÖSEOĞLU		KABUL

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
PROF.DR.GÖNEN DÜNDAR		
DOÇ.DR.MUHTEŞEM BARAN		

Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Analizi, Sorunların Belirlenmesi ve Öneriler

Kemal Süleyman KIPÇAK

ÖZ

Günümüzde mesafelerin ortadan kalktığı ve globalleşmenin yaşandığı dünya ticaretinin bu günlere gelmesinde denizyolu konteyner taşımacılığının çok önemli bir yeri bulunmaktadır.

Bu çalışmada, Türkiye’de denizyolu konteyner taşımacılığında yaşanan sorunlar, eksiklikler ve Türkiye’nin gerek dünyadaki gerekse bölgemizdeki konteyner taşımalarından yeterince pay alamadığı tespit edilmiş ve bu durumun düzeltilmesi için nelerin yapılması gerektiğinin ortaya konması hedeflenmiştir.

Bu amaçla konteyner taşımacılığının dünyadaki ve Türkiye’deki mevcut durumu detaylı bir şekilde analiz edilerek, hem bölgemizde hem de dünyada yaşanan gelişmeler, değişimler incelenmiştir.

Review of Turkish Seaborne Container Trade, Ascertainment of Deficiencies And Practical Suggestions

Kemal Süleyman KIPÇAK

ABSTRACT

Today, seaborne container trade has an important role in abolishment of distances and development of the globalization of world trade.

In this paper; problems of seaborne container transportation, deficiencies and the fact that Turkey's not gaining enough share in our region and the world are indicated. Also, it is aimed to exert what kinds of things should be done to improve those deficiencies.

For this purpose, the current state of container transportation in Turkey and world is analyzed in a detailed way and developments both in Turkey and in the region are investigated.

ÖNSÖZ

1950'li yıllardan itibaren konteyner çok sınırlı şekilde deniz taşımacılığında kullanılmaya başlanmıştır. Daha sonra 1972 konvansiyonunun yürürlüğe girmesiyle birlikte konteynerin uluslararası deniz taşımacılığında güvenli bir şekilde taşınıp, elleçlenmesi sağlanmıştır. Bu sayede denizyolu konteyner taşımacılığının güvenilirliği artmış, diğer taşıma sistemleri ile birlikte kullanılıyor olmasının ona getirdiği avantajlar sayesinde de 1990'lı yıllardan itibaren çok hızlı bir şekilde büyümüştür.

Çalışmanın birinci bölümünde, dünyada konteyner ticaretinin denizyolu taşımacılığı içindeki yeri ve önemi araştırılmıştır. Bu bağlamda, denizyolu taşımacılığının ulaştığı kapasite ve ekonomik büyüklük, taşınan yükler, ana taşıma rotaları, dünyada ve bölgemizdeki ana konteyner limanları, konteyner gemilerinin gelişimi ile dünya konteyner gemi filosu incelenmiştir. İkinci bölümde Türkiye'nin sahip olduğu denizyolu konteyner taşımacılığının mevcut durumu, gemi filosu ve altyapısının detaylı bir analizi yapılmıştır. Son bölümde ise, Türkiye'de denizyolu konteyner taşımacılığının sorunlarının tespitine yönelik bir araştırma ve çözüm önerileri bulunmaktadır.

Türkiye hem stratejik hem de ekonomik açıdan coğrafi konumunun ona getirdiği avantajlardan bugüne kadar yeterince faydalanamamıştır. Öncelikli olarak yapılması gerekenlerin başında, yeni modern limanların hizmete sokulması, yurtiçi demiryolu ve karayolu taşıma ağımızın genişletilerek uluslararası taşıma koridorlarına bağlantılarının sağlanması ve limanlarımızın hinterlandlarının ülke içinde ve ülke dışında genişletilmesi, gümrük mevzuatımızın elden geçirilip basitleştirilmesi, yerli konteyner hatlarımızın ve gemi filomuzun desteklenmesi gibi acil adımlara ihtiyaç vardır.

Ülkemizde yurtiçi yük taşımacılığında karayolunun payı %92'dir. Mutlaka bu durumun tersine değiştirilmesi, demiryolu ve denizyolunun payının süratle artırılması gerekmektedir.

Ancak bütün bunların yapılabilmesi için her şeyden önce doğru, kararlı ve uzun vadeli politikaların ve uygun finans-kredi modellerinin oluşturulması son derece önemlidir.

Çalışmanın yürütülmesi esnasında göstermiş olduğu ilgi ve desteğinden dolayı tez danışmanım sayın Prof. Dr. Hayri ÜLGEN'e teşekkür ederim. Ayrıca yardımlarından dolayı Sayın Yrd.Doç. Dr. Sinem Derindere KÖSEOĞLU, Sn. Cem TAŞ, Sn. Ali AÇIL, Sn. Serkan DAĞDELEN, Sn. Özcan BARUT ve Sn. Timur RENK'e teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZ	iii
ABSTRACT	iv
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
KISALTMALAR	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA KONTEYNER TİCARETİNİN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI İÇİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

1.1. Dünya Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Yeri ve Önemi	3
1.2. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Analizi	5
1.2.1. Filonun Kapasitesi ve Gemi Tipler	5
1.3. Uluslararası Deniz Ticaretinin Hacmi ve Taşınan Yüklerin Genel Olarak Değerlendirilmesi	7
1.3.1. Uluslararası Deniz Ticaretinin Hacmi	7
1.3.2. Dünya Deniz Ticaretindeki Ana Yükler	8
1.3.2.1. Ham Petrol, Petrol Türevi Ürünler ve Gaz	8
1.3.2.2. Kuru Yükler	9
1.4. Dünya Denizyolu Taşımacılığında Konteynerin Yeri ve Gelişimi	11
1.4.1. Konteynerin Tarihi	11
1.4.2. Deniz Taşımacılığında Kullanılan Konteyner Tipleri	13
1.4.2.1. Standart Konteyner	13
1.4.2.2. Dökme Yük Konteynerleri	14
1.4.2.3. Yüke Göre İsimlendirilmiş Konteynerler	14

1.4.2.4. Üstü Açık (Open Top) Konteyner	15
1.4.2.5. Platform Konteyner	15
1.4.2.6. Açık (Flatrack) Konteyner	16
1.4.2.7. Tank Konteyner	16
1.4.2.8. Soğutmalı (Refeer) Konteyner	17
1.4.3. Konteynerlerin Taşımacılıktaki Avantajları	17
1.4.4. Dünya Konteyner Ticaretinin Analizi	19
1.4.5. Dünyada Taşımacılıkta Kullanılan Konteyner (TEU) Filosunun Sayısal Analizi	25
1.4.6. Yıllık TEU Elleçleme Kapasitesine Göre Dünyanın İlk 20 Konteyner Terminalinin Sıralaması	26
1.5. Celluler (Bölmeli) Konteyner Gemilerinin Özellikleri, Dünya Konteyner Gemi Filosunun Mevcut Durumu ve 2015 Yılı Projeksiyonu	28
1.5.1. Celluler Konteyner Gemileri	28
1.5.2. Dünya Konteyner Gemi Filosunun Mevcut Durumu ve 2015 Yılı Projeksiyonu	31

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

2.1. Konteynerin T.C.Gümrük Mevzuatındaki Durumu	34
2.1.1. Konteynerin Tanımı	34
2.1.2. Konteynerin Yurda Geçici Girişi	35
2.1.3. Konteynerin Yurtdışı Kalma Süresi ve Süre Uzatımı	35
2.1.4. Geçici İthalat İzni ile Gelen Konteynerlerin Dahili Taşımacılıkta Kullanım Şartları	35
2.1.5. Süresi İçerisinde Konteynerlerin Çıkış İşlemleri	36
2.1.6. Yurtdışına Çıkarılmayan Konteynerler Hakkında Yapılan İşlemler	36
2.1.7. Süresinden Sonra Çıkarılan Konteynerler Hakkında Yapılan İşlemler	37
2.1.8. Konteynerlerin Geçici Çıkışına İlişkin İşlemler	37
2.2. Yerli Konteyner Hatlarımız	37
2.3. Konteyner Limanlarımız	38
2.3.1. Deniz Ticaretinde Limanın Yeri ve Önemi	38
2.3.2. Ana Konteyner Limanlarımız ve Konteyner Elleçleme Rakamları	40

2.3.3. Limanların Demiryolu bağlantıları	43
2.3.4. Konteyner Limanlarımızın Altyapı, Ekipman, Coğrafi Konumları ve Kapasiteleri Yönünden Analizi	44
2.3.4.1. T.C.D.D. ye Ait Limanlarımız	44
2.3.4.1.1. Haydarpaşa Limanı	44
2.3.4.1.2. İzmir Limanı	44
2.3.4.2. Özel Sektör Limanlarımız	46
2.3.4.2.1. Ambarlı Liman Bölgesi Konteyner Terminalleri (Marport, Kumport, Mardaş)	46
2.3.4.2.2. Yılport	50
2.3.4.2.3. Evyap Limanı	51
2.3.4.2.4. Rodaport	51
2.3.4.2.5. Gempport	52
2.3.4.2.6. Borusan	53
2.3.4.2.7. Aliğa Ege Gübre Konteyner Limanı	54
2.3.4.2.8. Nemport	55
2.3.4.2.9. Port Akdeniz	56
2.3.4.2.10. Mersin Uluslar arası Liman İşletmeciliği (MIP)	57
2.3.4.2.11. İskenderun Limanı	59
2.3.4.2.12. Assan Port	60
2.3.4.2.13. Trabzon Alport Limanı	60
2.3.4.2.14. Samsun limanı	61
2.3.5. Limanlarımızdaki Transit-Aktarma Konteyner Elleçleme Rakamları	63
2.3.6. Doğu ve Orta Akdeniz’deki Hub-Aktarma Konteyner Limanları	67
2.3.6.1. Port Said , Süveyş Kanalı Konteyner Terminal	67
2.3.6.2. Pire Konteyner Terminali	68
2.3.6.3. Gio Tauro Konteyner Terminali (İtalya)	69
2.3.6.4. Marsaxlokk Konteyner Terminali (Malta)	70
2.3.7. Limanlarımızdaki Kabotaj Yüklerin Elleçleme Rakamları	71
2.4. Türkiye’nin Stratejik Konumu ve Hub-Aktarma Liman Projeleri	72
2.4.1. Kuzey Ege Çandarlı Konteyner Limanı Projesi	74
2.4.2. Mersin Konteyner Limanı Projesi	75
2.4.3. Filyos Liman Projesi	76

2.4.4. Asya Port (Tekirdağ)	77
2.4.5. DP World Yarımca Konteyner Terminali	78
2.4.6. Petkim Konteyner Terminali	79
2.5. Ulusal Bayrak ve Yabancı Bayrak Altında Türkiye'deki İşletmeler Tarafından Kontrol Edilen Filomuzun Analizi	79
2.6. Ülkemiz Dış Ticaretinde Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Payı	82

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ SORUNLARININ TESPİTİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Konusu	85
3.2. Araştırmanın Yöntemi	85
3.3. Yapılandırılmış Görüşme Yapılan Firmalar	86
3.4. Yapılandırılmış Görüşmelerde Sorulan Sorular	86
3.5. Yapılandırılmış Görüşmelerde Katılımcıların Sorulara Verdiği Cevaplar	87
3.5.1. Katılımcıların Birinci Grupta Limanlar Hakkında Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar	87
3.5.2. Katılımcıların İkinci Grupta Gemi Servisleri Hakkında Sorulan Sorulara verdiği Cevaplar	91
3.5.3. Katılımcıların Üçüncü Grupta Sektörle İlgili Genel Olarak Sorulan Sorulara verdiği Cevaplar	93
3.6. Yapılandırılmış Görüşmelerin Değerlendirmesi	96
3.6.1. Limanlar Hakkında Sorulan Sorulara Verilen Cevapların Değerlendirmesi	96
3.6.2. Gemi Servisleri Hakkında Sorulan Sorulara Verilen Cevapların Değerlendirmesi	100
3.6.3. Sektörle İlgili Genel Olarak Sorulan Sorular Verilen Cevapların Değerlendirmesi	101
SONUÇ VE ÖNERİLER	105
KAYNAKLAR	111
EKLER	118

TABLolar

	Sayfa no
Tablo.1.1. Uluslararası Deniz Ticaret Hacminin Gelişimi.(Milyon Ton)	5
Tablo.1.2. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (Milyon DWT),Ocak Dönemleri İtibarıyla	6
Tablo.1.3. Doğu-Batı Eksenli Ana Konteyner Ticaret Rotaları ve Konteyner Hareketler (Milyon TEU)	20
Tablo.1.4. Dünyanın İlk 20 Konteyner Terminalinin Sıralaması	27
Tablo.1.5. Celluler (Bölmeli) Konteyner Gemilerinin Gelişimi (Milyon TEU Kapasitesi)	31
Tablo.1.6. Celluler Konteyner Gemi Filosunun Mevcut Durumu ve 2012-2016 Dönemi Büyüme Projeksiyonu	32
Tablo.2.1. En Fazla Konteyner Elleçlenen Liman Başkanlıkları	43
Tablo.2.2. Liman Başkanlıkları Bazında Transit Konteyner Elleçleme Rakamları	65
Tablo.2.3. Kabotaş Taşımalarında Elleçlenen Konteynerlerin Gelişimi	71
Tablo.2.4. Dünya Deniz Ticaret Filosu.(1000 Grt ve Üzeri, Ocak 2011)	80
Tablo.2.5. Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi (100 GT ve Üzeri)	81
Tablo.2.6. Deniz Yolu Taşımalarında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Payı	82
Tablo.3.1. Katılımcıların Limanlar Hakkında Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar	87
Tablo.3.2. Katılımcıların Gemi Servisleri Hakkında Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar	91
Tablo.3.3. Katılımcıların Sektörle ilgili Genel Olarak Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar	93

ŞEKİLLER

	Sayfa no
Şekil.1.1. Uluslararası Deniz Ticaretinin Hacmi,1980-2011 (Milyon Ton, Yüklenen Tonaj)	8
Şekil.1.2. Genel Yükler İçin Kullanılan Standart Konteyner	13
Şekil.1.3. Havalandırılmalı Konteyner	14
Şekil.1.4. Dökme Yük Konteyneri	14
Şekil.1.5. Canlı Hayvan Taşımada Kullanılan Konteyner	15
Şekil.1.6. Üstü Açık Konteyner (Open Top), Branda İle Örtülmüş	15
Şekil.1.7. Platform Konteyner	16
Şekil.1.8. Açık (Flatrack) Konteyner	16
Şekil.1.9. Tank Konteyner	17
Şekil.1.10. Soğutmalı Konteyner	17
Şekil.1.11. Dünya Konteyner Ticaretinin Hacmi, 1990-2012 (Milyon TEU)	19
Şekil.1.12. Doğu-Batı Eksenli Ana Konteyner Ticaret Rotaları ve Konteyner Hareketleri 1995 – 2011 dönemi (Milyon TEU)	21
Şekil.1.13. Dünya Konteyner Filosu, 1990-2011 (Milyon TEU)	25
Şekil.1.14. Konteyner Gemisi Yükleme Planı	29
Şekil.2.1 . Limanlarımızda Elleçlenen Konteynerlerin Yıllık Gelişimi (TEU)	41
Şekil.2.2. İzmir Limanı	45
Şekil.2.3. Marport Konteyner Limanı	46
Şekil.2.4. Marport Batı Terminali	47
Şekil.2.5. Marport Ana Terminali	47
Şekil.2.6. Kumport Konteyner Limanı	48
Şekil.2.7. Mardaş Konteyner Limanı	49
Şekil.2.8. Yılport Konteyner Limanı	50
Şekil.2.9. Evyap Konteyner Limanı	51
Şekil.2.10. Rodaport İskele Planı	52
Şekil.2.11. Gempport Konteyner Limanı	53
Şekil.2.12. Borusan Konteyner Limanı	54
Şekil.2.13. Aliğa Ege Gübre Konteyner Limanı	55
Şekil.2.14. Nempport Konteyner İskelesi	55
Şekil.2.15. Port Akdeniz Limanı	56
Şekil.2.16. M.I.P (Mersin Uluslararası Limanı) Planı	57

Şekil.2.17. Trabzon Limanı	61
Şekil.2.18. Samsun Liman Planı	62
Şekil.2.19. limanlarımızda Elleçlenen Toplam ve Transit Konteynerlerin Gelişimi (TEU)	64
Şekil.2.20. Transit Konteynerlerin Toplam Konteyner Elleçleme İçindeki Payı	64
Şekil.2.21. Süveyş Kanal Konteyner Terminali	67
Şekil.2.22. Pire Konteyner Limanı	68
Şekil.2.23. Gioia Tauro Konteyner Limanı	69
Şekil.2.24. Malta Marsaxlokk Konteyner Terminali	70
Şekil.2.25. Türkiye'nin Konumu	72
Şekil.2.26. Mersin Konteyner Limanı Projesi	76
Şekil.2.27. Filyos Liman Projesinin Planı	77
Şekil.2.28. Asya Port	77
Şekil.2.29. DP World Konteyner Terminali	78
Şekil.2.30. Dış Ticaretimizdeki Konteyner Taşımalarında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşıdıkları Konteynerler (TEU)	83

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
DWT	: Deadweight Tonnage
IMO	: İnternational Maritime Organization
MHC	: Mobile Harbour Crane
RO-RO	: Roll-on and Roll-off
RTG	: Rubber Tire Gantry
SSG, SGS	: Ship to Shore Gantry Crane
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi
UNCTAD	: United Nation Conference on Trade and Development
UNESCAP	: The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific

GİRİŞ

Denizyolu taşımacılığı kısaca insanların ve malların denizde hareket eden araçlar kullanılarak bir yerden başka bir yere taşınmasıdır şeklinde ifade edilmektedir. Denizyolu taşımacılığının tarihinin M.Ö.3000 yılına kadar uzandığı ve ilk olarak Mısır'lılar tarafından yapıldığı tahmin edilmektedir. İnsanoğlunun denizde rüzgârdan faydalanması ona deniz aşırı uzak mesafelere ulaşma imkanı sağlamıştır. Yeni toprakların keşfi de bu dönemde gerçekleşmiştir.

Avrupa'daki sanayi devrimi ile birlikte 18.yüzyılda buhar gücüyle çalıştırılan karmaşık makinelerin yapılması ve bu makinelerin gemilerde kullanılmaya başlanması dünyada denizyolu taşımacılığında yeni bir dönemin kapılarını açmıştır.

O günlerde deniz ulaşımında küçük tonajlı, düşük süratli gemiler kullanılırken artık günümüzde devasa yapıdaki çok büyük tonajlı ve dizel makinelerin hareket ettirdiği gemiler kullanılmaktadır. Günümüzde gemilerin ulaştığı taşıma kapasiteleri ve seyir süratleri gerçekten şaşkınlık yaratmaktadır. 15.000 TEU kapasiteli yaklaşık 395 m boyu, 56 m eni ve 16 m draftı olan bir konteyner gemisinin denizdeki seyir sürati 25 deniz miline kadar çıkabilmektedir.

Teknolojinin arttığı, mesafelerin kısaldığı ve ticarete konu olan malların çeşitlenip, miktarının arttığı bir ortamda taşımacılık dünya ticaretinde, geçmişte hiç olmadığı kadar önem kazanmıştır. Taşımacılıkta, maliyetlerin ucuzluğu, taşınan mal miktarı ve güvenlik en önemli unsurlardır. Günümüzde bütün bu sayılan unsurlar açısından denizyolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine oranla, daha fazla tercih edilen bir konuma gelmiştir. Bugün dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı denizyolu ile yapılmaktadır. Denizyolu ile taşınan malların büyük bölümü kuru yük, konteyner gemileri ve tankerler ile taşınmaktadır. Konteynerin denizyolu taşımacılığında kullanılmaya başlanması ve diğer taşıma sistemleriyle entegrasyonunun sağlanması taşımacılıkta kapıdan kapıya diye ifade ettiğimiz yeni bir taşımacılık anlayışını beraberinde getirmiştir. Gelişmiş ülkeler ileriki yıllarda konteynerin taşımacılıktaki yerinin nedenli önemli olacağını görerek ülke politikalarını ve yatırımlarını bu yönde planlamışlardır. Maalesef ülkemiz için aynı şeyi söylemek pek mümkün

gözükmemektedir. Bunun sonucu olarak da dünyadaki büyük konteyner taşıyıcıları arasında hiç bir yerli işletmemiz yer almamaktadır. Yerli hat olarak sadece Arkas ve Turkon lokal taşıyıcı olarak hizmet vermektedir. Bu işletmelerimiz 2013 yılı itibarıyla yaklaşık 49.050 TEU kapasitesine sahiptir. Buda dünyanın toplam TEU kapasitesinin ancak %0,3'üne karşılık gelmektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde, dünya ticaretinde denizyolu taşımacılığının geçmiş yıllardan günümüze kadar bir değerlendirmesi yapılmış, deniz taşımacılığının temel unsurları olan dünya deniz ticaret filosunun durumu ve taşınan yükler hakkında bilgiler verilmiştir. Bölümün ilerleyen kısmında dünya denizyolu konteyner taşımacılığının gelişimi, ana taşıma rotaları, konteyner gemilerinin gelişimi ile dünya konteyner gemi filosu hakkında detaylı bilgi verilerek mevcut durumun analizi yapılmıştır.

İkinci bölümde, Türkiye'nin denizyolu konteyner taşımacılığı ele alınmıştır. Bu kapsamda Türkiye'deki konteyner limanlarımız hakkında bilgi verilerek, onların teknik, fiziki ve coğrafi konumlarının değerlendirilmesi yapılmıştır. Ayrıca bölgemizde bize rakip durumda olan ana liman – aktarma merkezleri hakkında bilgi verilmiştir. Bu sayede konteyner limanlarımızı dünyadaki modern limanlarla mukayese etme imkânı sağlanmıştır. Bölümün ilerleyen kısımlarında limanlarımızdaki ithal-ihraç konteyner elleçleme ile transit ve kabotaj konteyner elleçleme rakamlarının yıllar itibarıyla değerlendirilmesi yapılmış, yerli konteyner gemi filomuzun mevcut durumu ve taşımaldan aldıkları paylara ilişkin bilgiler verilerek gerekli tespitler yapılmıştır. Son olarak da ülkemizdeki hub-aktarma konteyner liman projeleri ve konteynerin gümrük mevzuatımız yönünden değerlendirilmesi yapılarak son bölümde ele alınan Türkiye denizyolu konteyner taşımacılığının yaşadığı sorunların tespiti için bir geçiş yapılmıştır.

Son bölümde ise Türkiye'de denizyolu konteyner taşımacılığının sorunlarının tespitine yönelik bir araştırma ve çözüm önerileri bulunmaktadır. Bu araştırmada dört sektör firmasıyla yapılandırılmış görüşme yapılarak önceden hazırlanmış olan sorular sorulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA KONTEYNER TİCARETİNİN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI İÇİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

Çalışmanın bu bölümünde, dünya ticaretinde denizyolu taşımacılığının geçmiş yıllardan günümüze kadar bir değerlendirmesi yapılarak, deniz taşımacılığının temel unsurları olan dünya deniz ticaret filosunun durumu ve taşınan yükler hakkında bilgiler verilmiştir. Bölümün ilerleyen kısmında dünya denizyolu konteyner taşımacılığının gelişimi, ana taşıma rotaları, konteyner gemilerinin gelişimi ile dünya konteyner gemi filosu hakkında detaylı bilgiler verilerek mevcut durumun analizi yapılmıştır.

1.1. Dünya Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Yeri ve Önemi

Dünyanın $\frac{3}{4}$ kısmı denizlerle kaplıdır. Pek çok ülkenin denizyolu ile birbirlerine bağlantısı vardır. Açık denizler uluslararası alanda tüm ülkelerin kullanımında olan yerlerdir. Bu demektir ki ülkeler birbirlerine denizyoluyla direk olarak ve sınır aşımı olmadan ulaşabilmektedir. Denizyolu taşımacılığının temel elemanları deniz araçları ve limanlardır.

Deniz taşımacılığında kullanılan gemilerin günümüzde teknoloji ve kapasite yönünden büyük gelişmeler göstermesi, aynı zamanda limanların da bu gemilerin giriş-çıkışına ve yük operasyonlarına uygun şekilde modernleştirilmesi tek seferde çok büyük miktarda yükün denizyoluyla taşınması imkânını sağlamıştır.

Bunun yanında, denizyolu taşımacılığının güvenilir olması, mal hasar ve kayıplarının düşük olması, hava ve karayoluna göre oldukça ucuz olması onu dünyada en çok tercih edilen taşıma türü yapmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki şekilde sıralanabilir¹.

- Bir defada çok yüksek miktarda malın taşınabilmesini mümkün kılar.
- En düşük maliyetli taşıma modelidir.
- Çıkış ve varış limanları arasında sınır aşımı yoktur.
- Mal zayıtının düşük olması.
- Güvenilir olması.
- Havayoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması.
- Yatırım maliyetinin daha düşük ve karşılanabilir düzeyde olması.
- Bakım, onarım kolaylığı.

Dünyada ve ülkemizde uluslararası ticarete konu olan yüklerin yaklaşık %90'ı deniz yoluyla taşınmaktadır². Dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi her geçen gün artmaktadır. Son yıllarda deniz taşımacılığı toplam ticaret hacmi içerisinde yükselen bir eğilim göstermektedir. Ulusal ekonomilerdeki serbestleşme ve sanayileşmenin artması ürünlere olan talebin de artmasına yol açmaktadır. Teknolojik gelişmeler ise ulaştırmanın etkin ve hızlı yapılmasını sağlamaktadır.

Dünya taşımacılık hizmetleri dünya ticaretinin seyri ile benzerlik göstermektedir. 2009 yılında dünyada deniz yoluyla gerçekleştirilen ticaret hacmi 7,86 milyar ton iken bu rakam 2010 yılında 8,4 milyar tona, 2011 yılında 8,75 milyar tona ve 2012 yılında ise 9,3 milyar tona ulaşmıştır.

Deniz taşımalarında verilen taşıma hizmetinin parasal karşılığı navlundur. Navlunda fiyatlandırma, arz-talep dengesine göre oluşur. Deniz taşımacılığında arz-talep dengesi, taşınacak yük ile onu taşıyan tonaj arasında oluşur. Taşıma hizmetinde arzı tonaj, talebi de yük belirler.

¹ İbrahim Hilmi Koçak, Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Tic.Gn.Md Yayınları, 2012, Ankara, s.11.

² T.C.Ulaştırma Bakanlığı, Deniz Tic.İstatistikleri, Ankara, 2012, s.8.

Tablo 1.1. Uluslararası Deniz Ticaret Hacminin Gelişimi (Milyon Ton)

Yıllar	Petrol ve Gaz	Temel Dökme Kuru yükler	Diğer Kuru Yükler	Toplam
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1755	968	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 796	2 477	3 475	8 748
2012	3 033	2 547	3 717	9 297

Kaynak: Unctad, Review of Maritime 2012, s.6.

Not: Temel dökme yükler; demir cevheri (iron ore), kömür (coal), tahıl (grain), boksit/alüminyum (bouxite/alumina) ve fosfat (phosphate) yüklerini işaret etmektedir.

Teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretini de etkilemiş, yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin süratlerinin artması ve boyutlarının büyümesi dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamıştır. Kara, deniz ve hava taşımacılığının bütünleşmesi ile yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan kombine (intermodal) taşımacılık ve özellikle denizyolu konteyner taşımacılığı giderek artan bir önem kazanmıştır.

1.2. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Analizi

1.2.1. Filonun Kapasitesi ve Gemi Tipleri

Dünya deniz ticaret filosunun 1980 – 2012 yılları arasındaki gelişimi Tablo.1.2’de verilmiştir.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Teşkilatı (UNCTAD) raporlarına göre; Ocak 2012 tarihi itibarıyla Dünya ticaret filosu bir önceki yıla göre yaklaşık %10 büyüme kaydederek 104.305 ticari maksatlı gemiye ve 1,534 milyar DWT kapasiteye ulaşmıştır³.

³ United Nation Conference on Trade Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport Report 2011 and 2012, New York and Geneva, 2012, s.34.

Tablo 1.2. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (Milyon DWT)

(100 gros ton ve üzeri Ticaret Gemileri)

Yıllar	Tankerler	Dökme Yük	Konteyner	General Kargo	Diğerleri	Toplam
1980	339	186	11	116	31	683
1985	261	232	20	106	45	664
1990	246	235	26	103	49	659
1995	268	262	44	104	58	736
2000	282	276	64	101	75	798
2005	336	321	98	92	49	896
2010	450	457	169	108	92	1276
2011	475	532	184	109	96	1395
2012	507	623	198	106	100	1534

Kaynak: Unctad, Review of Maritime 2012, s.34 "World Fleet By Principal Vessels Types" Grafiğinden Derlenmiştir.

Toplam kapasitenin 507 milyon DWT'i tanker ve 623 milyon DWT'i dökme kuru yük gemileridir. 2010-2011 döneminde yıllık artış tankerler için % 5,5 dökme kuru yük gemileri için de %16,5 olarak gerçekleşmiştir. 2011-2012 döneminde bir önceki döneme benzer bir performans kaydedilerek tankerler için %6,7, dökme kuru yük gemileri içinde %6,7'lik bir büyüme rakamı yakalanmıştır.

Konteyner gemilerinin durumuna baktığımızda, filonun 2010-2011 döneminde yaklaşık %8,9 ve 2011-2012 döneminde de %7,6'lık bir artışla toplam 198 milyon DWT kapasiteye ulaştığını görmekteyiz. Buna karşılık general kargo gemi filosu Ocak 2012 itibarıyla önceki yıla göre %3 küçülmüştür.

1980-2012 arasındaki 32 yıllık dönemde en fazla tonaj (dwt) artışı dökme kuru yük gemilerinde olmuştur. Bu dönemde, payları %27'den %40'a çıkmıştır. Buna karşılık tankerlerin payı ise %50'den % 33'e gerilemiştir.

Dünya Ticaret filosunun yapısı Uluslararası Deniz Ticaretinde taşınan malların talebine göre şekillenmektedir. Bu nedenledir ki; gemi tiplerinin toplam taşıma içindeki payları yıllar içinde değişim göstermektedir. Özellikle mamul malların konteyner ile taşınmasına hız verilmesiyle bu değişim çok açık şekilde ortaya çıkmıştır. 1980 yılında tüm konteyner gemilerinin kapasitesi dünya ticaret filosunun %1,6'sını oluştururken bu oran 2012 yılına gelindiğinde %13'e ulaşmıştır.

Buna karşılık general kargo gemilerin maliyetlerinin yüksek olması ve konteyner gemilerinin navlunlarıyla rekabet edememesi sebebiyle toplam taşıma içindeki payları aynı dönem içinde %17'den %6,5'a gerilemiştir.

Mamul malların yanında dondurulmuş yüklerinde konteyner ile taşınmasında hızlı bir artış yaşanmaktadır. Bu talebi karşılamak için pek çok yeni özel maksatlı soğutucu gemilerin (specialized reefer ships) yapımına devam edilmektedir. 2010 yılı rakamlarına göre dayanıksız, kolay bozulabilen malların uluslararası taşımalarda soğutucu gemilerle taşınma oranı yaklaşık % 35 iken bu rakamın 2015 yılına kadar %85'e çıkması beklenmektedir⁴.

1.3. Uluslararası Deniz Ticaretinin Hacmi ve Taşınan Yüklerin Genel Değerlendirilmesi

1.3.1. Uluslararası Deniz Ticaretinin Hacmi

Şekil.1.1. 1980 yılından itibaren uluslararası deniz ticaretindeki büyümeyi göstermektedir. Petrol, dökme kuru yük ve konteyner taşımalarındaki talep ve büyümenin devam ettiği görülmektedir. 2008 yılında başlayan ekonomik krizin etkisiyle 2009 yılı itibarıyla 7,867 milyar tona gerileyen dünya ticaret hacmi sonraki dönemlerde toparlanarak tekrardan büyüme trendine girmiştir. 2010 yılında 8,407 milyar tona, 2011 yılında %4'lük bir büyüme ile 8,748 milyar tona, 2012 yılında da yaklaşık %6,3 lük bir büyüme ile 9,297 milyar tona ulaşmıştır. Son yıllardaki büyüme rakamlarının sağlanmasında büyük payın gelişmekte olan ülkelere ait olduğu görülmektedir.

⁴ Unctad, Review of Maritime Transport, 2011, s.35.

Şekil 1.1. Dünya Deniz Ticaretinin Hacmi, 1980-2012 (Milyon Ton Yüklenen Tonaj)



Kaynak: Unctad, Review of Maritime Transport, 2012, s.10.

1.3.2. Dünya Deniz Ticaretindeki Ana Yükler

1.3.2.1. Ham Petrol, Petrol Türevi Ürünler ve Gaz

Petrol, petrol türevi ürünler bugün dünyanın enerji ihtiyacının karşılanmasında %34'ün üzerinde bir oranla birinci sırada gelmektedir. 2010 yılı içinde yaklaşık 1,8 milyar ton ham petrol tankerler ile taşınmıştır. Yıllık üretim kapasitelerine baktığımızda Orta Doğu ülkeleri dünya ham petrol ihtiyacının %31'ini karşılamaktadır. Bu yaklaşık olarak dünya ham petrol üretiminin %45'ine karşılık gelmektedir⁵. Dolayısıyla en büyük tonaj bu bölgeden yüklenmektedir.

⁵ Unctad, Review of Maritime Transport, 2011, s.13-14.

1.3.2.2. Kuru Yükler

Dünya deniz ticareti içinde en geniş pay kuru yük taşımalarına aittir. Kuru yük dendiğinde; dökme kuru yükler, general kargo yükleri ve konteyner içinde taşınan yükler anlaşılmaktadır. Ocak 2012 itibarıyla konteyner ve general kargo yükleri de dahil olmak üzere taşınan kuru yüklerin (petrol ve gaz hariç) tonajı bir önceki yıla göre %5,2 artarak toplam 6,26 milyar tona ulaşmıştır.

Dünya kuru yük taşımalarında en büyük pay dökme kuru yüklere (dry bulk cargo) aittir. 2011 yılı itibarıyla dünyada yaklaşık 3,7 milyar ton/yıl dökme kuru yük taşınması gerçekleşmiştir. Aynı dönemde konteyner içinde taşınan yüklerin tonajı da yaklaşık 1,4 milyar tona ulaşmıştır.

Dökme kuru yükleri dünya ticareti ve deniz taşımalarından aldıkları paylara göre iki grup altında toplanmaktadır. Birinci grup içinde yer alan 5 temel dökme kuru yük bulunur. Bunlar demir cevheri (iron ore), kömür (coal), tahıl (grain), boksit / alüminyum (bouxite/alumina) ve fosfat taşı (rock phosphate) yükleridir. Bu yükler dünya sanayi üretiminin ana ham madde ihtiyaını karşılar ve büyük tonajlı dökme (bulk carrier) gemiler ile taşınır. 2011 yılı içinde taşınan toplam dökme kuru yük tonajının yaklaşık %41'sini bu yükler oluřturmaktadır⁶.

Demir cevheri ve kömür; demir cevheri dünya elik üretiminin ihtiyaç duyduğu ana ham maddedir. Kömür de üretimde ihtiyaç duyulan yüksek kalorili eritme-döküm fırınlarının ihtiyaç duyduğu enerjinin sağlanmasında ve en önemlisi dünya enerji üretiminde kullanılmaktadır. Dünyadaki toplam enerji tüketiminin yaklaşık %30'u kömür kullanılarak elde edilmektedir. 2011 yılında arz-talep dengesinde bir sorun yaşanmamıştır. Dünyada kömür ihtiyaı yaklaşık %5,4 artarken buna karşın üretimde de %6,1'lik bir artış gerekleřmiřtir⁷.

⁶ Unctad, Review of Maritime Transport, 2012, s.16.

⁷ a.e.

Dünyadaki en büyük demir cevheri üreten, ihrac eden ülkeler Avustralya, Brezilya, Kanada, Hindistan, Güney Afrika'dır. Avustralya %40 ile birinci ve Brezilya %31 ile ikinci sıradadır. Buradan anlaşılacağı üzere dünya demir cevheri üretimi ve ihracatının yaklaşık %71' i bu iki ülkeden yapılmaktadır⁸.

Dünyanın en büyük kömür üreten ve ihraç eden ülkeleri Avustralya, Endonezya, Kolombiya, Güney Afrika, Rusya, Amerika, Kanada ve Çin'dir. Bu ülkeler içinde Avustralya %33 ve Endonezya'da %32 ile ikinci sıradadır⁹.

Tahıl yükleri; dünya nüfusundaki artışla beraber insan hayatının en temel gıda maddesi olan tahıla olan talep her geçen gün daha da artmaktadır. Talepteki bu artışa paralel olarak, ürünün uluslararası borsalardaki fiyatı da çok değerlenmiştir. Bir önceki yıla göre yaklaşık %1,5 artış gösteren dünya tahıl taşımaları 2011 yılında toplam 347 milyon tona ulaşmıştır.. Buğday ve iri taneli (mısır gibi) yüklerinin toplam tahıl taşımaları içindeki payı yaklaşık %73,8'dir. Dünyada en büyük hububat üreten, ihraç eden ülkeler Arjantin, Avustralya, Kanada, Amerika ve Avrupa Birliği Ülkeleridir. Toplam üretimin %68'i bu ülkeler tarafından gerçekleştirilir. Amerika %33 ile dünyada birinci sıradadır¹⁰.

Boksit/Alüminyum; dünyada önde gelen boksit yükleme bölgeleri Afrika, Amerika, Asya ve Avustralya'dır. Avustralya aynı zamanda en büyük alüminyum üreticisidir. Dünya ihracatının yaklaşık %50'sini onlar karşılar. İkinci sırada Jamaika vardır¹¹.

Fosfat taşı; dünyadaki en büyük ithalatçı ülkelerin başında Amerika gelmektedir. Fosfat yüküne olan talebin dünyadaki hububat üretimiyle doğrudan ilişkisi vardır. En büyük fosfat üreten, ihraç eden ülkeler Brezilya, Çin, Mısır, Fas, Finlandiya, Rusya ve Tunus'dur¹².

⁸ Unctad, Review of Maritime Transport, 2011, s.18-19.

⁹ a.e.

¹⁰ Unctad, Review of Maritime Transport, 2011, s.19 ve 2012, s.18.

¹¹ Unctad, Review of Maritime Transport, 2011, s.21.

¹² a.e.

İkinci grup içinde bulunan dökme yükler aşağıda gösterilmektedir.

- Demir çelik ve orman ürünleri (steel and forest product.)
- Kok kömürü ve potaş (coke and potash)
- Demir-çelik-metal hurdası (scrap)
- Şeker ve pirinç (sugar and rice)
- Suni gübre (Fertilizer)
- Manganez ve çimento (manganese ore and cement)

Bu yükler genelde daha küçük tonajlarda taşınır. 2010 yılında 954 milyon ton yük taşınırken, 2011 yılında taşınan toplam yük miktarı 1,2 milyar tona ulaşmıştır¹³.

1.4. Dünya Denizyolu Taşımacılığında Konteynerin Yeri ve Gelişimi

1.4.1. Konteynerin Tarihi

‘Konteynerin babası sayılan Malcolm P.McLean, 1930’ların sonlarında Hoboken Limanında küçük bir taşıma şirketi işletirken standart yükleme ve boşaltma yöntemlerinden farklı bir taşıma yöntemi fikri oluşturmuştur. Başlangıçta Mclean, gemilere kamyonları yükleyerek malların gidecekleri yerlere en yakın noktaya kadar gemiyle taşınması fikriyle çalışmaya başlamıştır. Konteynerlerin standartlaşması ve çekiciler ile hareket ettirilen taşıyıcıların gelişmesi, konteynerlerin sadece taşıyıcıların üzerinde gemilere yüklenmesine imkan tanımıştır. Böylece yerden ve masraflardan tasarruf edilmiş oluyordu. Sonradan McLean taşıyıcıları da gemilere yüklemeyerek bugünküne benzer şekilde sadece gemiler ile konteynerleri taşımaya başlamıştır.

McLean bir gemi satın alarak SeaLand şirketini kurmuştur. 1990’ların sonunda McLean şirketini Maersk şirketine satmıştır ve onun kurduğu şirket günümüzde Maersk SeaLand isminde yaşamaktadır...

¹³ Unctad, Review of Maritime Transport, 2011, s.21 ve 2012, s.20.

McLean bir gemi satın alarak SeaLand şirketini kurmuştur. 1990'ların sonunda McLean şirketini Maersk şirketine satmıştır ve onun kurduğu şirket günümüzde Maersk SeaLand isminde yaşamaktadır.

Konteyner taşımacılığında, "ideal x" adlı gemiden ilk konteyner taşıyıcı gemi olarak bahsedilir. Bu gemi 26 Nisan 1956'da Newark Limanından ayrılarak 58 konteyneri Houston Limanı'na götürmüştür. Sadece konteyner taşımak için dizayn edilmiş ilk gemi ise; 1956 yılında, tankerden dönüştürülmüş 60 konteyner taşıyabilen "Maxton" isimli gemidir.

İlk konteyner gemisinin Avrupa'ya demirlemesi için on yıl geçmiştir. Almanya'da ilk üretilen konteyner 06.Mayıs.1966 tarihinde Bremen Überseehafen'deki "Fairland" tarafından üretilmiştir. Kuzey Avrupa'daki Sealand Şirketi tarafından ilk kullanılan konteyner 35' ASA konteyner olup Amerikan standartlarında üretilmiştir. Diğer bölgelerde genellikle 27' ASA ve diğer ASA ölçülerindeki konteynerler kullanılmıştır. Bu yıllardan sonra Avrupa ve Japonya'daki gemi sahipleri konteyner taşımacılığının avantajlarını çok çabuk kavrayarak yeni taşımacılık teknolojisine yatırım yapmışlardır...''¹⁴.

Konteyner taşımacılığı 1960'lı yıllarda hızlı bir artış göstermiştir. Bu ihtiyacı karşılamak içinde özel konteyner gemileri geliştirilmiştir. 1967 yılında IMO konteynerlerin denizde güvenli taşınması için çalışmalar yaparak Avrupa Ekonomik Topluluğu ile işbirliği içerisinde Birleşmiş Milletler ile birlikte Emniyetli Konteynerler için 1972 Konvansiyonunu çıkarmıştır.

1972 Konvansiyonu'nun iki amacı vardır. Bunlardan biri, konteynerlerin güvenli bir şekilde taşınmasını ve elleçlenmesini azami düzeyde sağlamak, diğeri ise uluslararası emniyet düzenlemeleri ile konteynerlerin uluslararası taşınmasını kolaylaştırmaktır¹⁵.

¹⁴ Murat Erdal, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, 2008, İstanbul, s.3-5.

¹⁵ Jale Nur Ece, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı, Denizhaber, 05 Haziran, 2006, (Çevrimiçi) http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107.

1.4.2. Deniz Taşımacılığında Kullanılan Konteyner Tipleri

Genel olarak belirtmek istersek, konteynerlere içine sığabilecek tüm yükleri yüklememiz mümkündür. Bu yükler paketli yada açık olarak taşınan general kargo yükleri olabileceği gibi sıvı, gaz olarak yada soğutmalı sistem içinde taşınmayı gerektiren yükler de olabilir. Konteyner bir ya da birden fazla taşıma modu ile yükleri yolda boşaltıp doldurmadan taşınmasını sağlayan bir araçtır. Konteynerler 20 feet ve 40 feet uzunluğunda olmak üzere 2 boyutta, genellikle çelikten veya alüminyumdan üretilir.

Çeşitli boy, genişlik ve yükseklikte, soğutmalı, havalandırılmalı, üstü açık, dökme yük için vb. tipleri bulunur. Gemi, uçak, tren ve kamyonla taşınabilir.

1.4.2.1. Standart Konteyner (Standart Box, Dry Van)

Genel yükler için tasarlanmış standart konteynerlerdir. Kapısından sığabilecek tüm kuru yükler için kullanılır. Hava koşullarına karşı korunmuş, sağlam çatısı, zemini, yan duvarları olan ve arka-ön duvarlarından birinde kapısı bulunan konteynerlerdir. Dünya pazarının %85'ini bu çeşit standart Box, Dry Van konteynerler oluşturmaktadır. 20' DC (dry container)'ın iç hacmi 33,1 m³ ve max. yük taşıma kapasitesi 21.899 kg, 40' DC'in iç hacmi 67,5 m³ ve max. yük taşıma kapasitesi 26.680 kg'dır. 20' ve 40' DC boyutlarının dışında birde 40'HC (High Cube Dry Container) vardır. 40'DC ile aynı özelliğe sahip olmasıyla birlikte yaklaşık 30 cm daha yüksektir. İç hacmi 76 m³, yük taşıma kapasitesi 26.500 kg'dır¹⁶.



Şekil 1.2.Genel Yükler İçin Kullanılan Standart Konteyner

¹⁶ Erdal, a.g.e, s.23.

Genelde konteyner içi özel havalandırma sistemleri yoktur. Olanlarda da konteynerlerin st köşelerine konan kanallardan havanın doğal yolla konteyner içi sirkülasyonu (mekanik güç kullanmadan) sağlanır. Bu konternerler havalandırma ihtiyacı olan yükler için kullanılır.



Şekil 1.3.Havalandırmalı Konteyner

1.4.2.2. Dökme Yük Konteynerleri (Bulk Container)

Dökme kuru yükler için tasarlanmıştır. Standart konteyner ile aynı yapıdadır. Tek farkı konteynerin çatısında ve kapısının alt kısmında açılabilir menhollerin bulunmasıdır. Bu sayede dökme kuru yüklerin konteynere yükleme, boşaltması kolaylıkla yapılabilmektedir.



Şekil 1.4.Dökme Yük Konteyneri

1.4.2.3.Yüke Göre İsimlendirilmiş Konteynerler (Named Cargo Container)

Sadece belirtilen yükün taşınabileceği konteynerlerdir. Otomobil, canlı hayvan gibi yüklerin taşınması için düzenlenmiştir. Rulo sa (coil container)

taşıma için üretilmiş olan flatrack modelindeki ancak farklı özel taban dizaynı bulunan bu konteynerler de bu sınıf içinde gösterilir.



Şekil 1.5.Canlı Hayvan Taşımada Kullanılan Konteyner

1.4.2.4. Üstü Açık (Open Top) Konteyner 20' OT ve 40' OT

Konteyneri üstten vinç ile yüklemeye uygun özel yükler için üretilmiştir. Açık olan çatıları branda veya lastikle örtülür.



Şekil 1.6.Üstü Açık Konteyner (Open Top), branda ile örtülmüş

1.4.2.5. Platform Konteyner 20' ve 40'

Dört tarafı ve üst tarafı yoktur. Sadece alt tarafı mevcuttur. Ağır tonajlı veya geniş hacimli taşınabilir yükler için üretilmiştir. Bu çeşit yükleri taşıyabilecek şekilde güçlendirilmiş bir iskeleti ve bu iskelet üzerine oturtulmuş çok sağlam çelik döşemesi vardır. Platformun yanlarında pek çok bağlama noktası vardır. Yükler buralardan özel bağlama elemanları kullanılarak emniyete alınır. Yüklü platform

konteynerler standart konteynerler gibi birbirleri üzerine istiflenemezler. Bu nedenle taşıma esnasında en üst sıraya yüklenir.



Şekil 1.7.Platform Konteyner

1.4.2.6. Flatrack Konteyner 20' FR ve 40' FR

Konteynerin iki yan duvarı ve üst tarafı yoktur. Ağır tonajlı veya geniş hacimli taşınabilir yükler için üretilmiştir. Örneğin; makine, jeneratör, trafo, tekne, araç, iş makineleri, v.s. Platform konteyner için belirtilen özellikler bunun içinde geçerlidir.



Şekil 1.8.Açık (Flatrack) Konteyner

1.4.2.7. Tank Konteyner

Silindirik şekillidir. Çelik muhafazası vardır. Sıvı ve gaz taşımalarında kullanılır. Ör: Zeytinyağı, kimyasallar, meyva suyu, v.s.



Şekil 1.9.Tank Konteyner

1.4.2.8. Refeer (soğutmalı) Konteyner

Donma noktasının altında ve üstünde sabit ısı derecesinde taşınması gereken yükler için üretilmiştir (ör: donmuş balık ve deniz mahsülleri, et, meyve, v.s.). Bu tip konteynerler kendi soğutma ünitelerine sahiptir. Çalışmak için elektrik ihtiyaçları vardır. Taşıma süresince elektrik gemi tarafından sağlanır.



Şekil 1.10.Soğutmalı Konteyner

1.4.3. Konteynerlerin Taşımacılıktaki Avantajları

Konteynerlerin taşımacılıktaki avantajları aşağıdaki şekilde sıralanabilir¹⁷.

- Korunmalı bir yapıda olduğu için taşıma, elleçleme sırasında yükte oluşan hasarlar en düşük seviyededir.

¹⁷ Hakan Demiroğlu, "Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık ile Geliştirilmesi", 2008, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniv. Fen Bilimleri Enstitüsü.

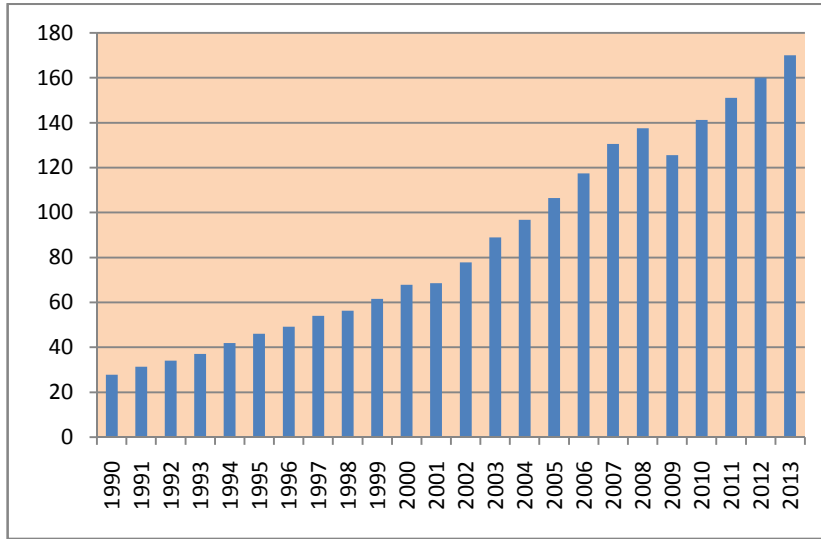
- Diğer taşıma şekillerine uyum sağlar, intermodel taşımaya uygundur.
- Su geçirmemesi sebebiyle yükü ıslanma nedeni ile oluşacak hasarlardan korur
- Gemilerde güverteye yüklenebilir.
- Konteyner içine yüklenen yükün istiflenmesi, emniyete alınması kolay ve hesaplıdır.
- Konteyner içinde taşınan yükü sigorta ettirmede zorluklar yaşanmaz ve sigortalama ücretleri açık yüke göre daha düşüktür.
- İş makinesi, trafo, tekne, makine gibi hacimli yüklerle sıvı ve dondurulmuş yüklerin de pahalı elleçleme, istif ve nakliye ücretleri ödenmeden emniyetli bir şekilde taşınmasını mümkün kılar.
- Gemilerin yükleme, boşaltma operasyonları yağmurdan etkilenmez.
- Aynı konteyner içerisine farklı yükler istiflenebilir. Buna LCL (less container loading) diyoruz. Bu durum mal taşıyacak, ancak konteynerin tamamını dolduracak yükü olmayanlara da konteyner ile mallarını taşıma imkanı sağlar.
- Konteynerlerin limanda depolanması kolaydır.
- Tehlikeli yükler sınıfındaki katı yükler, sıvı kimyasallar da konteynerle taşınabilir.
- Konteynerler hırsızlığa karşı güvenlidir.
- Konteynerlere tek seferde 25-26 tona kadar yük yükleyebiliriz.
- Konteynerin kolay aktarılması ve diğer taşıma sistemleriyle olan entegrasyonu nakliye süresini kısaltır, uzak mesafeler arasında ticareti mümkün kılar.
- Kapıdan kapıya, hızlı ve düzenli bir lojistik hizmetini mümkün kılar. Bu sayede firmalar hem üretim tarafında hem de malların pazara ulaştığı noktada aşırı stok bulundurma zorunluluğunda kalmazlar.

1.4.4. Dünya Konteyner Ticaretinin Analizi

1990 – 2012 yılları arasında dönem dönem yaşanan dünya ekonomisindeki olumsuzluklara, krizlere, bölgesel çatışmalara ve siyasal belirsizliklere rağmen geçen 22 yıllık zaman içinde 2008-2009 dönemi hariç dünya konteyner ticareti sürekli olarak büyüme kaydetmiştir. Bu dönemde Clarkson Research Services rakamlarına göre dünya konteyner ticareti bir önceki yıla göre %9 daralarak yaklaşık 124 milyon TEU'ya gerilemiştir¹⁸. Bu daralmanın temel nedeni dünyada yaşanmış olan büyük ekonomik krizdir.

2008 yılı itibarıyla dünyada 1,249 milyar ton ürün konteyner içinde denizyoluyla taşınırken, 2009 yılında taşınan ürünlerin tonajı 1,127 milyar tona gerilemiştir. Bu bize konteynerde taşınan yüklerin tonajında yaklaşık %9,8 oranında bir daralma yaşandığını göstermektedir. Dünya denizyolu ticaretinin toplam hacmi de aynı dönemde yaklaşık 350 milyon ton daralarak 7,867 milyar ton da kalmıştır. Pazardaki bu daralmadan en fazla mamul ve yarı mamul ürünler etkilenmiştir.

Şekil 1.11. Dünya Konteyner Ticaretinin Hacmi, 1990-2012 (Milyon TEU)



Kaynak: Unctad, Review of Maritime, 2012, s.20.

Dünya ekonomilerindeki toparlanmayla birlikte, konteyner ticareti tekrardan hızlı bir büyüme trendine girmiştir. 2010 yılı itibarıyla bir önceki yıla göre %12,5 büyüme kaydederek yaklaşık 141 milyon TEU'ya ulaşmıştır.

¹⁸ Unctad, Review of Maritime Transport, 2010, s.17.

2011 yılında büyüme önceki yıla oranla daha zayıf kalmıştır. Buna rağmen %7'lik bir büyüme sağlanarak yaklaşık 151 milyon TEU kapasiteye ulaşılmıştır. Bunun yaklaşık 47,3 milyon TEU'luk kısmı ana konteyner rotaları üzerindeki taşımalarda gerçekleşmiştir¹⁹.

Bugünkü ekonomik beklentiler çerçevesinde dünya denizyolu taşımalarında 2015 yılına kadar herhangi bir daralma beklenmemektedir. Buna paralel olarak konteyner ticaretinin 2012 yılında 160 milyon TEU'ya, 2013 yılında da yaklaşık 170 milyon TEU'ya ulaşacağı tahmin edilmektedir.

UNESCAP 2007 yılındaki raporunda, 2005 yılında dünya ticaretine konu olan ihraç ürünlerde Kuzey/Doğu Asya Bölgesi %50, Avrupa + Kuzey Amerika bölgesi de %35 paya sahipken, bu rakamların 2015 yılında Asya bölgesi için %60'a çıkması, Avrupa + K.Amerika için de %23'e gerilemesi öngörülmektedir²⁰.

Yukarıdaki adı geçen bölgelerin uluslararası ticarete konu olan malların ithalatında da en fazla paya sahip olduklarını görmekteyiz. Aynı raporda, Kuzey/Doğu Asya bölgesinin 2005 yılında ithal ürünlerdeki %40 olan payının 2015'de %48'e çıkacağı, Avrupa+Kuzey Amerika için %39 olan payın da %30'a gerileyeceği öngörülmektedir²¹.

Doğu-Batı ekseninde her iki yöne gerçekleşen ana konteyner rotaları ve ticaret hacimleri aşağıda gösterilmiştir. (Rakamlar milyon TEU olarak verilmiştir)

Tablo 1.3. Doğu-Batı Eksenli Ana Konteyner Ticaret Rotaları ve Konteyner Hareketleri, 2009-2011 Dönemi (Milyon TEU)

	Transpasifik		Avrupa Asya		Transatlantik	
	Asya-Kuzey Amerika	K.Amerika-Asya	Asya-Avrupa	Avrupa-Asya	Avrupa-K.Amerika	K.Amerika-Avrupa
2009	10.6	6.1	11.5	5.5	2.8	2.5
2010	12.8	6.0	13.5	5.6	3.1	2.8
2011	12.7	6.0	14.1	6.2	3.4	2.8
2010-2011						
% Değişim	-1.2	0.9	4.6	10.6	8.3	2.8

Kaynak: Unctad, Review of Maritime, 2012, s.21.

¹⁹ Unctad, Review of Maritime Transport, 2012, s.19.

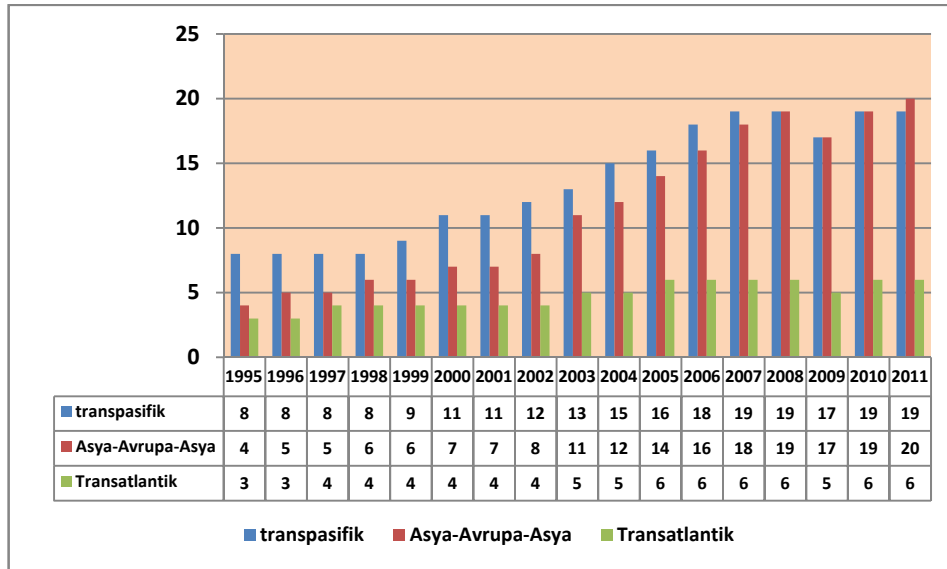
²⁰ UNESCAP Container Traffic, Forecast Regional Shipping and Port Development, 2007 Update, New York, s.35,

(Çevrimiçi) www.unescap.org/ttdw/publications/tis_pubs/pub_2484/pub_2484_fulltext.pdf.

²¹ a.e.

Transpasifikte doğu yönlü konteyner hareketi batı yönlü konteyner hareketinden daha fazladır. Transatlantikte ise batı yönlü konteyner hareketi doğu yönlü konteyner hareketinden daha fazladır. Tablo.1.3’de ana rotalar itibarıyla taşınan konteyner yük hareketlerindeki hacimsel büyümeyi ve en önemlisi dünya ticaretinde üretim merkezinin batıdan doğuya doğru kaymış olduğunu görmekteyiz. 2011 yılında Asya - Avrupa ve Asya - Kuzey Amerika arasındaki konteyner ticareti yaklaşık 39 milyon TEU’dur. Bunun yaklaşık 27 milyonu Asya ülkelerinden yapılan ihraç yüklerine aittir. Gelişmiş ekonomilere sahip ülkelerden Asya bölgesine yaklaşık 12 milyon TEU taşınması olmuştur. Bugünkü şartlar altında bu makasın önümüzdeki dönemlerde daha da açılacağı kaçınılmaz gözükmektedir.

Şekil 1.12. Doğu-Batı Eksenli Ana Konteyner Ticaret Rotaları ve Konteyner Hareketleri 1995 – 2011 Dönemi (Milyon TEU)



Kaynak: Unctad, Review of Maritime Transport, 2012, s.21.

Dünya denizyolu konteyner taşımaları bölgeler bazında detaylı olarak incelendiğinde; 2010 yılı itibarıyla dolu konteyner taşıma rakamlarının aşağıdaki şekilde gerçekleştiği görülmektedir.

- Avrupa’dan Hindistan+Ortadoğu bölgesine 2,7 milyon TEU
Hindistan & Orta Doğu bölgesinden Avrupa’ya 1,81 milyon TEU²²

²² Container Trade Statistics (CTS) Newsletter, July 2011, UK, s.5,
(Çevrimiçi) http://www.logisticsdigest.com/images/stories/Articles_Aug11/download.pdf.

- Kuzey Avrupa'dan diğer Avrupa ülkelerine 1,323 milyon TEU
Bu ülkelerden Kuzey Avrupa'ya 937.000 TEU²³
- Avrupa'dan Orta +Güney Amerika bölgesine 1,35 milyon TEU
Orta+Güney Amerika'dan Avrupa'ya 1,5 milyon TEU²⁴
- Avrupa'dan Avustralya&Okyanusya bölgesine 442.000 TEU
Avustralya&Okyanusya'dan Avrupa'ya 191.000 TEU²⁵
- Avrupa'dan Sub-Saharan Afrika bölgesine 1,338 milyon TEU
Sub-Saharan Afrika bölgesinden Avrupa'ya 731.000 TEU²⁶
- Avrupa'dan Batı Afrika'ya 857.000 TEU
Batı Afrika'dan Avrupa'ya 522.000 TEU²⁷
- Uzak Doğu'dan Sub-Saharan Afrika bölgesine 2.093.000 TEU
Sub-Saharan Afrika bölgesinden Uzak Doğu'ya 680.000 TEU²⁸
- Uzak Doğu'dan Latin Amerika ülkelerine 2.473.800 TEU
Latin Amerika ülkelerinden Uzak Doğu'ya 1.218.000 TEU²⁹
- Uzak Doğu'dan Orta Doğu'ya 2.650.000 TEU
Orta Doğu'dan Uzak Doğu'ya 380.000 TEU³⁰
- Uzak Doğu'dan Batı Afrika'ya 775.000 TEU
Batı Afrika'dan Uzak Doğu'ya 365.000 TEU³¹

²³ Container Trade Statistics (CTS) Newsletter, s.6.

²⁴ a.e., s.7.

²⁵ a.e., s.8.

²⁶ a.e., s.9.

²⁷ DynaLiners Trades Review, Dynamar B.V, April 2011, Netherlands, s.34.

²⁸ a.e., s.35.

²⁹ a.e., s.39.

³⁰ a.e., s.37.

³¹ a.e., s.35.

- Uzak Doğu'dan Doğu&Güney Afrika'ya 1.318.000 TEU
Doğu & Güney Afrika'dan Uzak Doğu'ya 315.000 TEU³²
- Uzak Doğu'dan Avustralya+Okyanus bölgesine 1.630.000 TEU
Avustralya+Okyanus bölgesinden Uzak Doğu'ya 1.584.000 TEU³³
- Kuzey Amerika'dan Latin Amerika ülkelerine 2.003.000 TEU
Latin Amerika ülkelerinden K.Amerikaya 1.534.500 TEU³⁴
- Amerika'dan Sub-Saharan Afrika bölgesine 266.000 TEU
Sub-Saharan Afrika bölgesinden Amerika'ya 167.000 TEU³⁵
- Amerika'dan Orta Doğu bölgesine 506.900 TEU
Orta Doğu bölgesinden Amerika'ya 78.600 TEU³⁶
- Asya'dan Karadeniz bölgesine 1,5 milyon TEU taşınması gerçekleşmiştir³⁷.

Asya Ülkeleri arasındaki (Intra-Asia) arasındaki konteyner ticaretinin belirlenmesi için belirli dönemlerde çalışmalar yapılmıştır. Drewry Shipping tarafından yapılan özellikle 12 bölge ülke ekonomisi (Çin, Güney Kore, Japonya, Singapur, Tayvan, Endonezya, Malezya, H.Kong, Filipinler, Tayland, Vietnam ve Kamboçya) merkezli bir çalışmanın sonuçları bölgedeki konteyner ticaretinin 2013 yılında yaklaşık 50 milyon TEU büyüklüğe ulaşacağını öngörmektedir. Bu rakamın 2001 yılında 15,6 milyon ve 2006 yılında 25 milyon TEU olduğunu gördüğümüzde bölgedeki ticaret hacmindeki ve konteyner trafiğindeki hızlı artış daha net şekilde anlaşılmaktadır³⁸.

³² DynaLiners Trades Revie, s.36.

³³ a.e., s.37.

³⁴ a.e., s.39.

³⁵ a.e., s.34.

³⁶ a.e., s.37.

³⁷ a.e., s.36.

³⁸ Neil Dekker, Drewry Shipping Consultant, Intra-Asia container trades Drewry attempts to demistify the market, (Çevrimiçi) http://info.hktdc.com/shippers/vol31_5/vol31_5_Ocean06.htm, 13 Mayıs 2012.

Dünyadaki ekonomik değerlendirmelerin 2030 yılında Çin'in dış ticaret hacminin ABD'yi yakalayabileceği şeklinde olması da Asya bölgesindeki bu ekonomik büyümeyi çok net şekilde desteklemektedir.

Dünyadaki üretim merkezlerinin süratle batıdan doğuya doğru kayıyor olması ve gelişmekte olan ülkelerin dünya ekonomisinden aldıkları payın her geçen gün kayda değer şekilde artıyor olması yadsınamaz bir gerçektir. Ayrıca Afrika ve Orta Asya'da bağımsızlığını kazanmış pek çok ülke ellerindeki zengin doğal kaynakları sayesinde her geçen gün daha da zenginleşmektedir. Dolayısıyla önümüzdeki dönemde Asya-Afrika, Asya-Latin Amerika, Asya-Doğu Akdeniz + Karadeniz limanları, Avrupa-Doğu Akdeniz + Karadeniz limanları ve gelişmekte olan ülkeler arası ticaretin çok gelişeceğini, buna bağlı olarak da bölgeler arasındaki konteyner ticaretinde önemli bir artış yaşanacağı net biçimde gözükmektedir. Bu tespiti desteklemek için bölgeler arası taşıma rakamları incelendiğinde, Asya-Sub Saharan Afrika arasında 2008 yılında 2.116.000 olan konteyner (TEU) ticaretinin, 2010 yılında 2.774.200 TEU'ya çıktığı ve iki yılda %31'lik bir büyüme gerçekleştiği görülmektedir. Buna karşılık Avrupa-Sub Saharan Afrika arasındaki konteyner ticareti aynı dönemde ancak %7,5 büyüyerek 1.714.600 TEU'dan 1.842.400 TEU'ya çıkmıştır³⁹.

Avrupa'nın günden güne gerileyen konteyner ticareti diğer bölgelerde de belirgin şekilde görülmektedir. Örneğin; Avrupa-Orta Doğu arasındaki konteyner ticareti 2008-2010 döneminde %5,7 gerileyerek 2.605.000 TEU'dan 2.456.000 TEU'ya düşmüştür. Buna karşılık Uzak Doğu-Orta Doğu arasındaki konteyner ticareti %11,5 artarak 2010 yılında 3.030.000 TEU'ya ulaşmıştır⁴⁰.

Yukarıdaki manzaraya benzer bir durum Amerika, Avrupa ve Latin Amerika arasındaki konteyner ticaretinde de gözlemlenmektedir Aynı dönemde Avrupa-Latin Amerika arasında konteyner ticaretinde hemen hemen bir artış olmazken, aralarındaki mesafe avantajına rağmen Amerika-Latin Amerika arasındaki ticaret %7,8 gerileyerek 3.839.000 TEU'dan 3.538.300 TEU'ya düşmüştür.

³⁹ DynaLiners Trades Review, s.34.

⁴⁰ a.e., s.37.

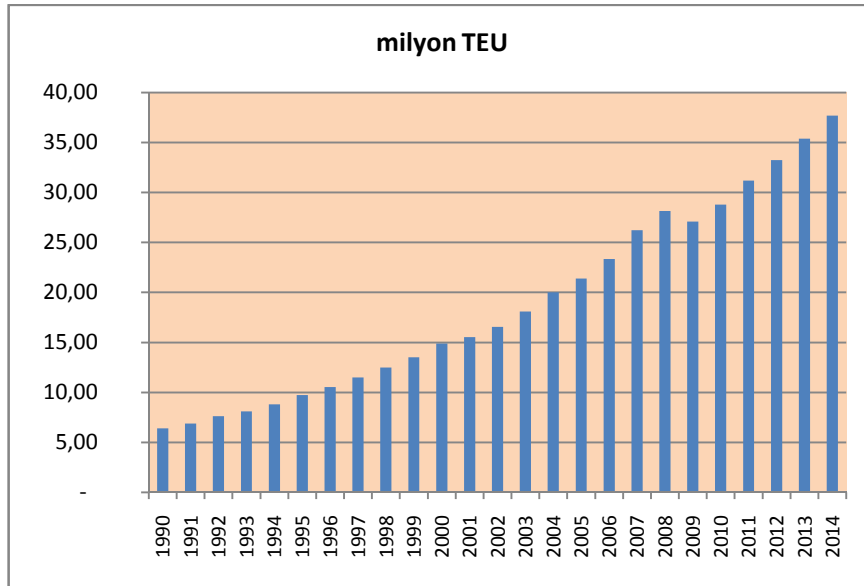
Buna karşılık bu bölgenin Uzak Doğu ile olan konteyner ticareti %23,5 artarak 2.989.900 TEU'dan 3.692.300 TEU'ya çıkmıştır⁴¹.

1.4.5. Dünyada Taşımacılıkta Kullanılan Konteyner (TEU)

Filosunun Sayısal Analizi

Dünyada taşımacılık sektöründe kullanılan konteyner sayısındaki artış global ticaret içinde malların konteyner ile taşınmasına verilen önemin direk olarak yansımasıdır. Şekil.1.13.bize 1990-2014 yılları arasında dünya konteyner filosundaki gelişimi açık şekilde yansıtmaktadır.

Şekil 1.13. Dünya Konteyner Filosu, 1990-2014 (Milyon TEU)



Kaynak: World Shipping Council, Container Supply Review, May 2011 ve World Trade WT100, Global Container Fleet Growth Uneven, August 2012 Bilgilerinden Derlenmiştir.
(2012-2013-2014 Rakamları Tahmini Rakamlardır.)

1991 yılında Uluslararası taşımacılıkta sadece 7 milyon TEU kullanılırken, 2011 yılı itibarıyla bu rakam yaklaşık 4,5 kat artarak 31,25 milyon TEU'ya ulaşmıştır⁴².

⁴¹ DynaLiners Trades Review, s.39.

⁴² World Trade WT100, Global Container Fleet Growth Uneven In 2011, (Çevrimiçi)

<http://www.worldtradewt100.com/articles/88814-global-container-fleet-growth-uneven-in-2011>.

1990'lı yıllarda bir konteyner yükleme veya tahliye olarak yılda yaklaşık 14 kez elleçleniyordu. Fakat konteyner aktarma (feeder, railway) ağının artması, gemilerin süratlerinin artması, limanlarda konteyner elleçleme imkanlarının gelişmesi ve gümrük işlemlerinin kısaltılması gibi ana noktalardaki gelişmeler sayesinde bugün bir konteyner yılda yaklaşık 19 liman dolaşabilmektedir⁴³.

Tablo.1.13. verileri ışığında, dünya konteyner trafiğinin dünya konteyner filosu oranına baktığımızda, 1995-2003 dönemi içinde bu oranın ağırlıklı olarak 4,7 olduğunu, ancak 2004 yılından itibaren dünyadaki ticaret hacmi genişlemesine paralel olarak bu oranın 4,9 – 5,03 aralığında hareket ettiği görülmektedir.

Dünya konteyner filosunun 2013 yılında 35,40 milyon TEU'ya, 2014 yılında 37,70 milyon TEU'ya ve 2015 yılında ise 40,65 milyon TEU'ya ulaşacağı tahmin edilmektedir. Dolayısıyla yeni konteyner üretim rakamlarının yeterli seviyede olmaması durumunda dünyada bazı bölgelerde konteyner eksikliği yaşanması ihtimali söz konusu olabilir⁴⁴.

1.4.6. Yıllık Konteyner (TEU) Elleçleme Kapasitesine Göre Dünyanın İlk 20 Terminalinin Sıralaması

Tablo.1.4. dünyadaki en önemli 20 konteyner limanını göstermektedir. Bunlardan 15 tanesi (Dubai limanı dahil) gelişmekte olan Asya ülkelerinin, 3 tanesi gelişmiş Avrupa ülkelerinin ve geriye kalan 2 limanda Kuzey Amerika Limanıdır. Bu limanlar neredeyse dünya konteyner hareketinin %50'sini ellerinde tutmaktadır. 2011 yılında bu limanlarda elleçlenen konteynerlerin toplamı tüm dünyada elleçlenen konteynerlerin yaklaşık %52'si kadardır. Bu oran 2010 yılı için %47,9 ve 2009 yılı için %47,1'dir⁴⁵. 2009 yılı içinde Guangzhou (Çin) ,Tanjung Pelepas (Malezya) ve Tianjin (Çin) dışında tüm limanlar negatif büyüme göstermişlerdir.

⁴³ Unctad, Review of Maritime Transport, 2011, s.39.

⁴⁴ World Shipping Council, Container Supply Review, May 2011, s.6, (Çevrimiçi) http://www.worldshipping.org/public-statements/2011_Container_Supply_Review_Final.pdf.

⁴⁵ Unctad, Review of Maritime Transport, 2011, s.78 ve 2012, s.80.

2008-2009 döneminde yaklaşık %-11 küçülmenin ardından, 2009-2010 döneminde elde edilen %15,23'lük büyüme dünya ticaretinin geleceği için olumlu sinyaller şeklinde algılanabilir. Ancak 2010 yılı rakamları 2008 rakamlarıyla karşılaştırıldığında konteyner trafiğindeki artış sadece %2,8 civarında olmuştur. Bu nedenle 2010 yılı büyüme oranları yanıltıcı olabilir. Çünkü 2008 küresel krizinin 2009 yılında dünya ticaretinde yarattığı büyük daralmanın ardından elde edilmiş rakamlardır. Daha doğru bir değerlendirme yapabilmek için 2011 ve 2012 rakamlarına da bakmak gerekmektedir. 2010-2011 döneminde elde edilen yaklaşık %7,8'lik büyüme ileriki yıllar için umut vermeye birlikte henüz krizin geçmediğini ve dünya ekonomisinin tekrardan istikrara kavuşmadığını göstermektedir.

Tablo 1.4. Konteyner Elleçleme Rakamlarına Göre ilk 20 Konteyner Terminalinin Sıralaması

Liman	Değişim %						
	2008	2009	2010	2011	2008/09	2009/10	2010/11
Shanghai	27 980 000	25 002 000	29 069 000	31 700 000	-11	16.27	9.05
Singapore	29 918 200	25 866 400	28 430 800	29 937 700	-14	9.92	5.30
Hong Kong	24 494 229	21 040 096	23 532 000	24 404 000	-14	12.64	2.97
Shenzhen	21 413 888	18 250 100	22 509 700	22 569 800	-15	23.34	0.27
Busan	13 452 786	11 954 861	14 157 291	16 184 706	-11	18.73	14.02
Ningbo	11 226 000	10 502 800	13 144 000	14 686 200	-6	25.15	11.73
Guangzhou	11 001 300	11 190 000	12 550 000	14 400 000	2	12.15	14.74
Qingdao	10 320 000	10 260 000	12 012 000	13 020 000	-1	17.08	8.39
Dubai	11 827 299	11 124 082	11 600 000	13 000 000	-6	4.28	12.07
Rotterdam	10 800 000	9 743 290	11 145 804	11 900 000	-10	14.39	6.77
Tianjin	8 500 000	8 700 000	10 080 000	11 500 000	2	15.86	14.09
Kaohsiung	9 676 554	8 581 273	9 181 211	9 636 289	-11	6.99	4.96
Port Klang	7 973 579	7 309 779	8 870 000	9 377 434	-8	21.37	5.70
Hamburg	9 737 000	7 007 704	7 900 000	9 021 800	-28	12.73	14.20
Antwerp	8 662 891	7 309 639	8 468 475	8 664 243	-16	15.85	2.31
Los Angeles	7 849 985	6 748 994	7 831 902	7 940 511	-14	16.05	1.39
Tanjung	5 600 000	6 016 452	6 530 000	7 500 000	7	8.54	14.85
Xiamen	5 034 600	4 680 355	5 820 000	6 460 700	-7	24.35	11.01
Dalian	4 625 015	4 552 000	5 242 000	6 400 000	-1.5	15.16	22.09
Long Beach	6 487 816	5 067 597	6 263 399	6 061 085	-22	23.60	-3.23
İlk 20 liman	247 221 180	220 907 422	254 543 912	274 364 468	-11	15.23	7.79

Kaynak: Unctad, Review of Maritime, 2011, s.89 ve 2012, s.83'deki Tablolardan Derlenmiştir.

1.5. Celluler (Bölmeli) Konteyner Gemilerinin Özellikleri, Dünya Konteyner Gemi Filosunun Mevcut Durumu ve 2015 Yılı Projeksiyonu

1.5.1. Celluler Konteyner Gemileri

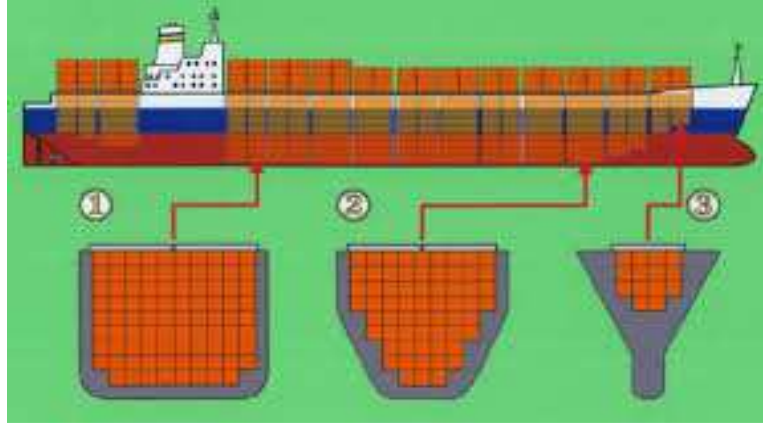
Konteynerlerin deniz taşımacılığında kullanılmaya başlamasıyla birlikte taşıyıcı firmalar, tersaneler modern konteyner gemilerinin yapılması için sürekli bir çalışma ve yarış içinde olmuşlardır.

Denizyolu taşımacılığında konteyner trafiğinin başladığı dönemden itibaren uzunca bir süre konteynerlerin büyük çoğunluğu klasik genel maksatlı yük gemileriyle “Conventional General Cargo Vessels” taşınmaktaydı. Çok uzun zamandır bu tip gemiler inşa edilmemektedir. Ancak halen pek çoğu dünya denizlerinde hizmet vermeye devam etmektedir. Bugün ise düzenli hat taşımacılığında kullanılan konteynerlerin hemen hemen tamamına yakını celluler (hücre bölmeli) konteyner gemileriyle taşınmaktadır.

Günümüzde konteyner gemileri, standart boyutlardaki konteynerlerin hızlı ve güvenli şekilde yüklenmesine, taşınmasına olanak tanıyan bölmeli (cellular) yapıda ve en az hacim kaybı ile inşa edilen, ileri teknoloji ile donatılmış süratli gemilerdir. Konteyner gemilerinin hidrodinamik dizaynları ve güçlü makineleri onların yüksek seyir süratine çıkmasına olanak sağlamaktadır.

Direk olarak ambara açılan geniş ambar ağızları vardır. Bu sayede, konteyner yükleme elemanı olan “spreader” ambar içindeki tüm konteynerlere kolaylıkla direk olarak erişebilmekte ve bu özellik konteyner gemilerinin hızlı ve kesintisiz bir yükleme-tahliye operasyonu yapmasını sağlamaktadır.

Şekil.1.14’de bir konteyner gemisinin ambar içi ve güverte konteyner yükleme planını görmekteyiz. Genellikle ambar içinde konteyner yüklenemeyecek yitik alanlar kapalı tank olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 1.14. Konteyner Yükleme Planı

Bu gemileri yakından incelediğimizde onların gerçekten bir mühendislik başarısı olduğunu görebiliriz. Yukarıdaki resimde görüldüğü gibi konteynerler sadece ambar içine değil, güverteye de yüklenmektedir. Dolayısıyla bu durum geminin ağırlık merkezini yukarıya çekmekte ve stabilitenin sağlanmasını çok zorlaştırmaktadır. Konteyner gemilerinde bunun üstesinden gelebilmek ve yeterli doğrultucu momenti sağlamak için büyük balast tanklarından yararlanılır⁴⁶.

Konteyner gemileri TEU kapasitelerine bağlı olarak kuşaklara bölünmüş olup, uluslararası alanda genellikle aşağıdaki şekilde ifade edilmektedirler⁴⁷.

1.kuşak konteyner gemileri	800 TEU'ya kadar
2.kuşak konteyner gemileri	1000-2500 TEU (Celluler vessels)
3.kuşak konteyner gemileri	3000-4000 TEU (Panamax class)
4.kuşak konteyner gemileri	4000-5000 TEU (Post Panamax)
5.kuşak konteyner gemileri	5000-8000 TEU (Post Panamax plus)
6.kuşak konteyner gemileri	11000-14500 TEU (New Panamax veya Super Post Panamax)
7.kuşak konteyner gemileri	18000 TEU (Triple E Class)

⁴⁶ Container Handbook, Introduction; 3.1.1 Container Types and 1.3.1 Container-Carrying Vessels, (Çevrimiçi) <http://www.containerhandbuch.de>.

⁴⁷ a.e.

Liman ve terminal alt yapılarının daha büyük tonajlı gemilere uygun hale gelmesi ve navlun rekabetinde tek seferde daha fazla konteyner taşımanın getirdiği büyük avantaj taşıyıcı firmaların daha büyük kapasiteli konteyner gemileri tasarlamaya, kullanmaya başlamıştır.

2006 yılında, yaklaşık 9580 TEU kapasiteli olan Xin Los Angeles Samsung tersanesinde inşası tamamlanarak suya indirilmiştir. Geminin boyu 336,7 metre, eni 45,6 metre ve su çekimi (draft) 15 metre dir. Max. Güverte kapasitesi enine 18 x yükseklik 6 sıra ve ambar kapasitesi enine 16 x yükseklik 10 sıradır. Aynı yıl içinde o günün en büyük konteyner gemisi olan yaklaşık 14.500 TEU kapasiteli Emma Maersk gemisi suya indirildi. Yakın zamana kadar en büyük konteyner gemisi olma özelliğini Kasım 2012’de 16.020 TEU kapasiteli Marco Polo gemisine bıraktı. İşletmecisi firma CMA CGM gemiyi Uzakdoğu-Avrupa hattında çalıştırmaktadır. Seferlerini Akdeniz Süveyş kanalını kullanarak yapıyor. Geminin büyüklüğü Panama Kanalı geçişine uygun değildir.

Konteyner gemilerindeki bu tonaj yarışında bayrağı Temmuz 2013 de 18.000 TEU kapasiteli Triple E Class konteyner gemilerinin ilki olan Maersk Mc.Kinney Moller gemisi aldı. Geminin boyu 400 m, eni 59 m ve draftı 14,5 m ve yüksekliği 73 metredir. Maersk firması 2011 yılı içerisinde 10 tanesi kesin ve 10 tanesi opsiyonlu olmak üzere toplam 20 tane 18000 TEU kapasiteli Triple E Class konteyner gemisi siparişi verdi. İlk 10 geminin 2013-2014 yılında, ikinci 10 geminin 2014-2015 yılında teslim edilmesi planlanmaktadır⁴⁸. 2013 Kasım ayı itibarıyla dört tane Triple E Class geminin teslimi Maersk firmasına yapılmış olup; iki tanesinin de 2013 sonunda teslimi yapılacaktır. İşletmecisi firma (Maersk) gemileri Uzakdoğu – Avrupa hattında çalıştırmaktadır. Gemiler Süveyş kanalı geçişine uygundur. Ancak gerek Panama Kanalı gerekse Amerika limanları için büyük kalmaktadır.⁴⁹

⁴⁸ Maersk Line news, 27 June 2011, Contracts Additional 10 Triple-E vessel, (Çevrimiçi) http://www.maerskline.com/link/?page=news&path=/news/story_page/11/10_Triple_E.

⁴⁹ Wikipedia, Maersk Triple E class, 2013, (Çevrimiçi) http://www.en.wikipedia.org/wiki/Maersk_Triple_E_class.

Panama kanalı üzerinde yapılan tarama çalışmaları ve yeni havuz inşasının 2015 yılına kadar tamamlanması planlanmaktadır. Çalışmalar tamamlandığında yaklaşık 13-14.000 TEU kapasiteli konteyner gemileri Panama Kanalından geçebilecektir⁵⁰.

1.5.2. Dünya Konteyner Gemi Filosunun Mevcut Durumu ve 2015 Yılı Projeksiyonu

Mart 2013 itibarıyla liner (düzenli hat taşımacılığı) taşımacılıkta hizmet veren 216.606.134 DWT (DeadweightTonnage) ve 16.875.096 TEU kapasiteye sahip toplam 5929 konteyner gemisi vardır. Filonun 4947 tanesi fully celluler (hücreli) konteyner gemisidir. Bu gemilerin toplam kapasitesi 16.407.322 TEU'dur⁵¹.

Tablo.1.5.Celluler (hücreli) konteyner gemilerinin gelişimini göstermektedir.

Tablo 1.5. Celluler (Bölmeli) Konteyner Gemilerinin Gelişimi

Dünya toplamı	1987	1997	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gemi sayısı	1052	1954	3904	4276	4638	4677	4868	5012
TEU kapasitesi (MİLYON)	1.21	3.09	9.43	10.76	12.14	12.82	14.08	15.41
Ort.Gemi TEU kap.	1155	1581	2417	2516	2618	2742	2893	3074

Kaynak: Unctad, Review of Maritime, 2012, s.36.

Dünyadaki konteyner taşıma firmalarına baktığımızda, Mart 2013 yılı itibarıyla dünya sıralamasında ilk 10 firmanın dünyadaki düzenli konteyner hat taşımacılığında kullanılan gemilerin TEU kapasitelerinin %62'sini kontrol ettiklerini, ilk 20'de yer alan firmaların da toplam kapasitenin %84'ünü kontrol ettiğini görmekteyiz. Bu sıralamada APM Muller 2,6 milyon TEU ve %15,5 payla ilk sırayı, Mediterranean Shg.Co. 2.265 milyon TEU ve %13,5 payla ikinci sırayı, CMA-CGM Group da 1,405 milyon TEU ve %8,3 payla üçüncü sırayı almaktadır. Yerli konteyner

⁵⁰ Wijnolst, Niko, Container Shipping Innovation In Action, Lloyd's List, 25 August, 2010, (Çevrimiçi) <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article343445.ece>.

⁵¹ Alphaliner, Celluler fleet Forecast Based on 01 February, 2013, (Çevrimiçi) http://www.alphaliner.com/liner2/research_files/liner_studies/nofleet/BRS-AlphaForecast.pdf.

hatlarımızın durumu nedir diye bakıldığında; Arkas'ın 33.469 TEU kapasiteyle 35.sırada ve Turkon'un 15.578 TEU kapasiteyle 59.sırada yer aldığı görülmektedir. Bu iki firmanın kontrol ettiği TEU kapasitesinin dünya filosu içindeki payı %0,3 (binde üç) civarındır⁵².

Tablo 1.6. Celluler Konteyner Gemi Filosunun Mevcut Durumu ve 2013-2016 Dönemi Büyüme Projeksiyonu (Şubat 2013 verileri itibarıyla)

gemi filosu	31.12.2012		31.12.2013		31.12.2014		31.12.2015		31.12.2016		Ort. Büyüme (3 yıllık)
	gemi	teu	gemi	teu	gemi	teu	gemi	teu	gemi	teu	
10-18000	162	2 066 495	209	2 713 340	254	3 316 192	283	3 736 154	283	3 736 154	21,8%
7500-9999	326	2 825 749	382	3 322 981	421	3 674 691	429	3 744 591	430	3 753 791	9,8%
5100-7499	475	2 915 449	496	3 054 863	502	3 093 739	502	3 093 739	502	3 093 739	2,0%
4000-5099	739	3 339 269	793	3 589 193	813	3 686 380	818	3 711 390	818	3 711 390	3,6%
3000-3999	296	1 012 646	324	1 116 929	329	1 136 429	341	1 181 929	342	1 185 029	5,3%
2000-2999	677	1 723 561	691	1 762 990	706	1 798 334	707	1 801 134	707	1 801 134	1,5%
1500-1999	572	972 341	602	1 026 596	611	1 041 940	611	1 041 940	611	1 041 940	2,3%
1000-1499	702	823 031	715	835 936	723	844 660	724	845 720	724	845 720	0,9%
500-999	786	584 197	790	587 679	790	587 679	790	587 679	790	587 679	0,2%
100-499	226	72 659	226	72 659	226	72 659	226	72 659	226	72 659	
TOPLAM	4961	16 335 397	5228	18 083 166	5375	19 252 703	5431	19 816 935	5433	19 829 235	6,7%
TOPLAM1	4961	16 335 397	5031	17 646 209	5153	18 815 746	5134	19 229 978	5061	19 092 278	5,6%
12 Aylık Büyüme	2012	6,0%	2013	8,0%	2014	6,6%	2015	2,2%	2016	-0,7%	
Ort.Büyüme (3 yıllık); 2013+2014 ve 2015 yıllarını kapsıyor.											
TOPLAM.1. rakamları; 2013+2014+2015 ve 2016 yılında hurdaya çıkması öngörülen gemilerin kapasiteleri düşülerek hesaplanmıştır.											

Kaynak: Alphaliner, Celluler Fleet Forecast (Şubat 2013 itibarıyla)

Tablo.1.6. incelendiğinde, dünya ticaret hacmindeki ve konteyner trafiğindeki büyüme beklentilerine paralel olarak, celluler konteyner gemi filosunun 31.Aralık 2012 – 31.Aralık 2015 yılları arasındaki üç yıllık dönemde ortalama %5,6 büyümesi, 2016 sonu itibarıyla toplam 5061 gemi ve yaklaşık 19,1 milyon TEU kapasitesine ulaşacağı tahmin edilmektedir. Bu büyümede 10.000 TEU üzerindeki yeni inşa konteyner gemilerinin payı %21,8 ve 7500-10000 TEU arası gemilerin payı da %9,8 olacaktır.

⁵² Alphaliner, Top 100 Operated Fleets As Per 04 March 2013, (Çevrimiçi) <http://www.alphaliner.com/top100/index.php>.

Alphaliner Şubat 2013 raporunda (Celluler Fleet Deliveries); 2013 yılında 47 adet (646.845 TEU) , 2014 yılında 45 adet (602.852 TEU) ve 2015 yılında da 29 adet (419.962 TEU) 10-18.000 TEU arası kapasiyete sahip yeni inşa Celluler konteyner gemilerinin servise gireceğini belirtmektedir.

Bu rakamlar bize önümüzdeki dönemde konteyner taşımacılığında büyük tonajlı post panamax ve super post panamax konteyner gemilerinin öne çıkacağını net olarak göstermektedir. Daha önceki bölümde bahsettiğimiz Triple E Class konteyner gemilerinin çok yakında hizmete girmesiyle pazarda çok sıkı bir rekabet yaşanacaktır. Dolayısıyla bu gelişme karşısında, rekabete ayak uyduramayan taşıyıcı firmalar/operatörler piyasa paylarını küçültmek, hatta piyasadan çekilmek zorunda kalabilirler.

Yukarıdaki tabloda altının çizilmesi gereken diğer bir önemli nokta da; 2015 yılındaki düşük büyüme ve 2016 yılındaki daralma beklentisidir. Bu durumla ilgili daha sağlıklı değerlendirme yapabilmek için önümüzdeki dönemlerde dünya ticaretindeki gelişmelerin dikkatli şekilde takip edilmesi gerektiğine inanıyorum. Çünkü yukarıdaki projeksiyon Şubat 2013 itibarıyla verilmiş olan gemi siparişleri ve mevcut gemi filosundaki yaşlı gemilerden bir kısmının hurdaya çıkacağı öngörüsüyle oluşturulmuştur. Dolayısıyla 2016 yılı için bir büyüme beklentisinin olmaması halen dünyanın 2009 ekonomik krizinden kurtulamamış olduğunu ve dünya ekonomisinin ancak bir iki yıl için öngörülebilir olduğunu açık bir şekilde göstermektedir.

Bu bölümde dünya denizyolu ticaretinin yeri ve önemi, dünya konteyner taşımacılığının gelişimi, dünya konteyner gemi filosu, ana konteyner rotaları ve konteyner taşımacılığında söz sahibi olan limanlar ve taşıyıcı firmalarla ilgili detaylı bir çalışma ortaya konmuştur.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

Çalışmanın bu bölümünde, konteynerin gümrük mevzuatımız yönünden kısa bir değerlendirmesi ve Türkiye denizyolu konteyner taşımacılığının detaylı bir analizi yapılmıştır. Bu kapsamda Türkiye’deki konteyner limanlarımız hakkında bilgi verilerek onların teknik, fiziki-coğrafi konumları ve yıllık konteyner elleçleme rakamları incelenip değerlendirmeler yapılmıştır. Ayrıca bölgemizde bize rakip durumda olan ana liman – aktarma merkezleri incelenerek konteyner limanlarımızı bölgemizdeki modern konteyner limanlarıyla mukayese etme imkânı sağlanmıştır. Bölümün ilerleyen kısımlarında yerli konteyner gemi filomuzun mevcut durumu, dünyadaki yeri ve taşımalarından aldıkları paylara ilişkin bilgiler verilerek tespitler yapılmıştır. Son olarak da ülkemizdeki konteyner liman projeleri hakkında bilgiler verilmiştir.

2.1. Konteynerin T.C.Gümrük Mevzuatındaki Durumu

2.1.1. Konteynerin Tanımı

“1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu ekinde yer alan teknik şartlara uygun olarak imal edilmiş, yine bu Sözleşmenin 5 No.lu ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre onaylanmış, iç hacmi en az bir metreküp olan ve taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzeri özellikleri olan bir taşıma aracıdır.”

(Üzerinde taşınması koşulu ile tipine uygun çıkarılıp takılabilen özellikte olan aksam, parça ve teçhizat, konteyner kapsamında işlem görür. Taşıma araçları, bunların aksamı, yedek parçaları, ambalajlar ile paletler konteyner tanımı içinde değerlendirilemez.)¹

¹ T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Konteynerin Tanımı ve Yürürlükteki Mevzuatlar, Mart 29, 2012, (Çevrimiçi) www.gumrukticaret.gov.tr/altsayfa/icerik/73/135/konteyner-ve-triptik.html.

2.1.2. Konteynerin Yurda Geçici Giriş

“Türkiye’ye girişi yapılacak konteynerin sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcileri tarafından Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun ilgili bölümleri doldurularak giriş gümrüğüne ibraz edilir. Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu Giriş (A), Mükellef (B) ve Çıkış (C) olmak üzere 3 parçadan oluşur.

Konteynerin sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcileri tarafından giriş gümrüğüne verilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip formunun (A) nüshası gümrük idaresince alınır ve (B) ve (C) parçalarına giriş tescil tarih ve sayısı işlenerek ilgisine geri verilir.²”

2.1.3. Konteynerin Yurttan Kalma Süresi ve Süre Uzatımı

“Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun tescil tarihinden itibaren konteynerin 6 ay içerisinde yeniden ihracı zorunludur.

Ancak, taahhünameye belirtilen 6 aylık sürenin bitiminden önce olmak kaydıyla sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcileri tarafından mücbir sebep belgesi ibraz edilmeksizin ilgili giriş gümrük müdürlüğüne ek süre talebinde bulunulur. İlgili giriş gümrüğüne 6 ayı geçmemek şartıyla (Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun (B) ve (C) parçalarının ilgili bölümleri işlenerek) süre uzatımı yapılır. Bundan sonraki süre uzatım talepleri ise Başmüdürlüklerce karşılanır.³”

2.1.4. Geçici İthalat İzni ile Gelen Konteynerlerin Dahili Taşımacılıkta Kullanım Şartları

“Sözleşme hükümleri çerçevesinde, geçici ithalat yoluyla yurda girişine izin verilen konteynerlerin, giriş veya varış gümrük idare amirinin izniyle Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun (A), (B) ve (C) parçalarına (varış gümrük idare amirince bu iznin verilmesi halinde formun sadece B ve C parçalarına) işlenmek ve

² T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Konteynerin Tanımı ve Yürürlükteki Mevzuatlar.

³ a.e.

en yakın güzergahı takip etmek koşuluyla bir defaya mahsus olmak üzere dahilde taşınmasına izin verilir. Ancak, izin verilen konteynerleri dâhilde taşıyan veya çeken araçlar, mutlaka Türk plakalı ya da bayraklı olmak zorundadır⁴.”

2.1.5. Süresi İçerisinde Konteynerlerin Çıkış İşlemleri

“Türkiye’den çıkışı yapılacak konteynerin sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcileri Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun (B) ve (C) parçalarını çıkış gümrük idaresine ibraz eder. İlgili gümrük idaresi çıkış tescil tarih ve sayısını (B) ve (C) parçalarına işleyerek konteynerin yurtdışına çıkışına izin verir. Çıkış (C) parçası gümrük idaresinde, mükellef (B) parçası ise konteyner işletmecisinde kalır⁵.”

2.1.6. Yurtdışına Çıkarılmayan Konteynerler Hakkında Yapılan İşlemler

“Yurttan kalma süresi sona eren konteynerler için giriş gümrük idaresince sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcileri nezdinde takibata geçilir. Tebligat tarihinden itibaren 30 (otuz) günlük süre içerisinde konteynerin yurtdışı edildiği tevsik edilemediği takdirde;

a) Giriş gümrük idaresince konteynere uygulanan vergi, 4458 sayılı Gümrük Kanununun 238 inci maddesi uyarınca tahakkuk ettirilecek ceza ve aynı Kanunun 207 nci maddesinin (b) bendi uyarınca hesaplanacak faizin tahsilinin temini yoluna gidilir.

b) Ayrıca bu süre içinde çıkışı ispat edilemeyen konteynerlerin yakalanıp en yakın gümrük idaresine teslim edilmesi hususunda da İçişleri Bakanlığı’na bildirimde bulunulur⁶.”

⁴ T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Konteynerin Tanımı ve Yürürlükteki Mevzuatlar.

⁵ a.e.

⁶ a.e.

2.1.7. Süresinden Sonra Çıkarılan Konteynerler Hakkında Yapılacak İşlemler

“İlgili gümrük idaresince 4458 sayılı Gümrük Kanununun 238 inci maddesi uyarınca tahakkuk ettirilecek ceza ve aynı Kanunun 207 inci maddesinin (b) bendi uyarınca hesaplanacak faizin tahsilinin temini yoluna gidilir. Konteynerlerin geçici girişine gümrük idarelerince izin verilir⁷.”

2.1.8. Konteynerlerin Geçici Çıkışına İlişkin İşlemler

“Yurt dışına dolu veya boş olarak geçici çıkarılacak konteynerlerin çıkışı sırasında gümrük idareleri; konteyner sahipleri, işletmecileri veya bunların temsilcileri tarafından bu Yönetmeliğin 2 No.lu ekinde yer alan şekle uygun olarak düzenlenen Çıkış Konteyner Kayıt ve Takip Formu üzerine işlem yapar.

Geçici olarak çıkarılacak konteynerlerin yurt dışında kalma süresi 3 (üç) yıldır. Geçerli mücbir sebep belgesi ile birlikte süresi içerisinde müracaat edilmesi kaydıyla süre uzatım talepleri, gümrük mevzuatı çerçevesinde ilgili çıkış gümrük idaresince incelenerek, sonuçlandırılır.

Süresi geçtikten sonra geri getirilen, hiç getirilmeyen veya kesin ihracata dönüştürülen konteynerler hakkında Gümrük Yönetmeliğinin 453 üncü maddesi hükümleri uygulanır⁸.”

2.2. Yerli Konteyner Hatlarımız

D.B.Deniz Nakliyatı bu bayrağı çok uzun yıllar Dünya denizlerinde başarıyla dalgalandırmış milli bir işletmemizdir. Dünyada konteyner taşımacılığının gelişip, hızla büyüdüğü 90’lı yılların ilk yarısında Türkiye’de konteyner taşımacılığı general kargo gemileriyle karışık kargo yüklemeli şekilde yapılmaktaydı. Düzenli, tarifeli konteyner taşımacılığını bu yıllarda Deniz Nakliyatı başlatarak Türkiye’de bir ilke

⁷ T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Konteynerin Tanımı ve Yürürlükteki Mevzuatlar.

⁸ a.e.

imza atmıştır. Ancak alınan özelleştirme kararları neticesinde denizcilikte tanker, dökme kuru yük, liner taşımacılığı ve koster taşımacılığında tüm dünyaca bilinen bu milli işletmemiz 2000 yılında özel sektöre satılmıştır. Maalesef işletmeyi satın alanlar büyük bir hata yaparak liner (düzenli hat taşımacılığı) taşımacılıktan tamamen çekilmiştir.

Aynı dönemlerde THY'nın da özelleştirilmesinden çokça bahsediliyordu. Ancak daha sonradan alınan sağduyulu bir kararla bundan vazgeçildi. Bugüne geldiğimizde son denemdeki yatırım ve işletme politikalarıyla THY'nın dünyada sayılı büyük havayollarının içinde yer aldığını görmekteyiz. Dolayısıyla kapatılan Deniz Nakliyat içinde sektöründe bir THY olamaz mıydı? Sorusunu sormamız gerektiğine inanıyorum. Hiç olmamsa liner taşımacılığı özelleştirme kapsamından çıkartılmış ve eldeki mevcut altyapı iyileştirilerek, gerekli devlet desteği de sağlansaydı Türkiye o dönemde henüz gelişmekte olan Dünya konteyner taşımacılığında yerini alabilecek, belki de günümüzde dünya çapındaki taşıyıcılardan biri olabilme imkânına sahip olacaktı...

Lojistik ve taşımacılığın bir ülkenin büyümesinde en önemli kilit sektörlerden biri olduğunu unutmamamız gerekmektedir.

Bugün Türkiye'de uluslararası ölçekte hizmet veren yerli iki konteyner hattımız vardır. Bunlardan biri ARKAS diğeri ise TURKON'dur. Ancak her iki hattımızda bölgesel taşımalar yapabilmekte, dünya'ya servis verememektedir.

Eğer Türkiye'nin bölgede konteyner aktarma-transit merkezlerinden biri olmasını hedefliyorsak mutlaka yerli konteyner hatlarımızın büyümesini, globalleşmesini ve onlara yenilerinin katılmalarını sağlamamız gerekmektedir.

2.3. Konteyner Limanlarımız

2.3.1. Deniz Ticaretinde Limanın Yeri ve Önemi

Gemilerin olumsuz deniz ortamında sığınabilecekleri, yükler için yükleme boşaltma, yolcular için indirme bindirme yapabilecekleri fiziksel ortamı sağlayan ve bunlara ilişkin alt yapılar, açık kapalı mekanlar ve tesisler ile gemi, yük ve yolculara

yönelik hizmetleri veren, kontrol ve güvenlik işlemleri için gereken yerleşik birim ve örgütleri içeren, ülkenin belli bölgesi üzerinde ekonomik faktör teşkil eden, taşıma sistemleri arasında dönüşüm noktası olan yerlere liman denir⁹.

Buralarda yüklerin toplanması ve denizaşırı pazarlara gönderilmesi esastır. Yine, denizaşırı pazarlardan getirilen yükler bu noktalardan yurt içine ve yurt dışına dağıtılır.

Kıyıda denize doğru uzanan, her iki yanına gemilerin yanaşabileceği münferit ya da liman içindeki tesisler de iskele diye tanımlanır. Terminal ise, belli bir yük yada yük grubunun elleçlenmesinde uzmanlaşmış liman ünitesidir. Konteyner terminali, yolcu terminali, petrol terminali gibi.

Yükleri toplama ve dağıtma özellikleri sebebiyle limanlar ekonominin nabızı durumundadır. Limanlar günümüze gelene değin büyük bir işlev değişimine uğramıştır. Önceleri yalnızca gemilerin barınması için düşünülen bu ticarethaneler, sonraları hizmet üretim merkezleri durumuna dönüşmüşlerdir. Gemi barındırma işlevi artık bir liman için ikincil önemdedir. Asıl önemli olanı, yükü ucuza, seri biçimde, güvenle ve kaliteli (yani zamanında ve hasarsız olarak alıcısına teslim etme) olarak ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir. Bu ise, limanları hem ekonomik düşünmeye hem de ekonomik davranmaya itmiştir. Limanın ekonomik olmayan bir davranışı taşımanın bütününe etkilemektedir. Limanların temel işlevleri yüke ve ulaşım sistemine göre değişiklik gösterir. Liman yük açısından toplama ve dağıtma yeri, ulaşım sistemleri açısından ise taşıma hizmetine şekil değiştirtme noktasıdır¹⁰.

Limanlarda her çeşit yük elleçlenmektedir. Elleçlenen yüklerin ayrı sınıflarda oluşu (çuvallı, sandıklı, dökme, balya, paletli, konteynerli gibi) hizmette ayrıcalık gerektirmektedir. Bu yüzden hem üretimi artırabilmek, hem de hizmette birim maliyeti en düşük düzeyde tutabilmek için yükte homojenleştirme (birimleştirme)

⁹ Soner Esmer, “ Ege ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu”, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003, İzmir, s.10-12.

tercih edilmektedir. Bu, uygulamada ambalajlamada standartlaşma biçiminde olmuştur. Standart ambalajlara konteyner, palet, layter örnek verilebilir.

Denizyolu taşımacılığının en önemli alt yapısını oluşturan limanlarımız üzerinden, 2010 yılında ihracatımızın %75'i ve ithalatımızın da %93'ü denizyoluyla gerçekleşmiştir¹⁰.

Dünya deniz ticaret ana hatlarının yolu üzerinde bulunan ülkemizde limanlarımızın önemi giderek artmaktadır. Ancak şu andaki mevcut konteyner limanlarımızın hiç biri tam anlamıyla hub-aktarma limanı olabilecek teknik altyapıya, yeterli konteyner istif alanlarına, çok modlu ulaştırma sistemleriyle bağlantıya sahip değildir. Demiryolu bağlantılı Türk limanları, sadece Türkiye'nin kendi yararına olmayıp aynı zamanda, coğrafi konumu düşünüldüğünde Orta Doğu, Kafkasya'ya, denize çıkışı olmayan Asya ülkelerine ve Bağımsız Devletler Topluluğu'na kapı görevi görmektedir.

2.3.2. Ana Konteyner Limanlarımız ve Konteyner Elleçleme

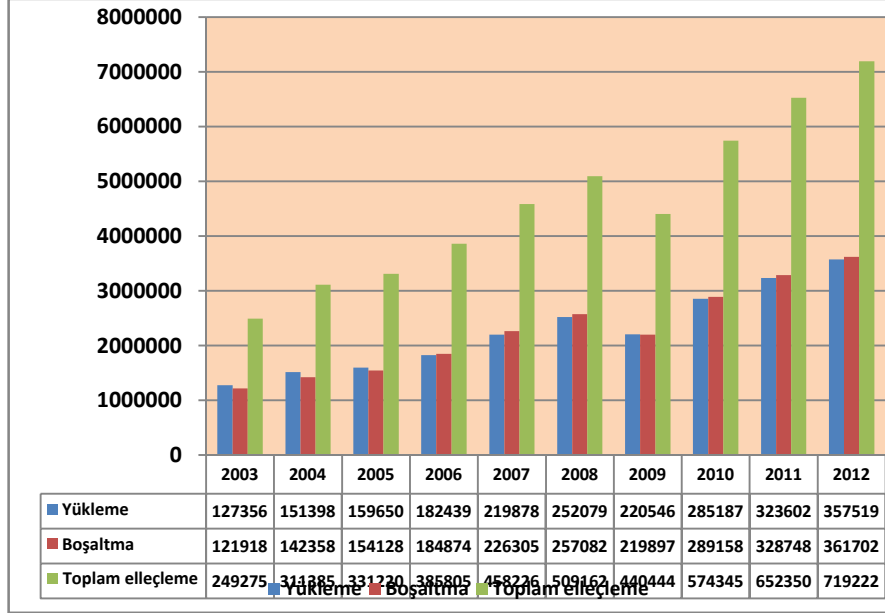
Rakamları

2011 yılında Türkiye'deki limanlarda 6.523.506 milyon TEU / 70,4 milyon ton yük elleçlemesi gerçekleşirken, 2012 yılında bu rakam %10,25'lik bir artış göstererek toplam 7.192.225 TEU'ya çıkmıştır. Bu rakamın içinde toplam ithalat-ihracat, toplam kabotaj ve toplam transit yüklerin hareketleri bulunmaktadır. Hâlihazırda faaliyette olan limanlarımız içinde sadece Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, İskenderun ve Samsun limanlarında demiryolu bağlantısı vardır¹¹.

¹⁰ Ulaştırma Bakanlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.82-83.

¹¹ a.e., s.27-28.

Şekil 2.1. Limanlarımızda Elleçlenen Konteynerlerin Yıllık Gelişimi (TEU)



***kabotaj,ithalat,ihracat ve transit yükleri.**

Kaynak: Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.28 ve Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Elleçlenen Konteyner İstatistikleri, 2012, Tablolarından Derlenmiştir.

Bölgeler bazında rakamlara bakıldığında Marmara bölgesi limanlarının Türkiye'nin toplam konteyner elleçleme içindeki payının 2011 ve 2012 yılında yaklaşık % 63 olduğu görülmektedir. Ambarlı limanı başta olmak üzere bölge limanlarında 2011 yılında yaklaşık 4,1 milyon TEU, 2012 yılında da yaklaşık 4,5 milyon TEU elleçlenmiştir¹². Sadece Ambarlı limanı yaklaşık 3,024 milyon TEU elleçleme rakamıyla Türkiye'nin ve Doğu Akdeniz / Karadeniz havzasının önemli bir konteyner limanı olmuştur. Ambarlı Liman bölgesinde MARPORT, KUMPORT ve MARDAS limanları / terminalleri hizmet vermektedir. Geçmiş yılların elleçleme rakamlarına bakıldığında Ambarlı limanının her geçen yıl TEU elleçleme kapasitesini arttırdığı net olarak görülmektedir. 2005 yılında toplam 1.146.035 TEU elleçlenirken bu rakam 2010 yılında 2.463.866 TEU, 2011 yılında 2.624.711 TEU ve 2012 yılında da 3.023.960 TEU'ya ulaşmıştır¹³.

¹² Ulaştırma Bakanlığı, Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Elleçlenen Konteyner İstatistikleri, 2005-2010-2011-2012, (Çevrimiçi) www.ubak.gov.tr.

¹³ a.e.

Ambarlı limanı dünyadaki ilk 50 konteyner limanı içinde toplam konteyner elleçleme rakamlarıyla 2010 ve 2011 yıllarında 48.sırada yer almıştır¹⁴.

Marmara bölgesindeki konteyner limanlarımızın 2012 yılı konteyner (TEU) elleçleme rakamları aşağıdaki şekilde gerçekleşmiştir¹⁵.

- Ambarlı Liman Bölgesi.
Marport 1.553.669 TEU + Kumport 1.070.814 TEU, Mardaş 399.106 TEU elleçlemiştir.
- Haydarpaşa Limanı / İstanbul, toplam 158.700 TEU
- Evyap limanı / İzmit, toplam 391.688 TEU
- Yılport limanı / İzmit-Dilovası, toplam 230.133 TEU
- Gemport limanı / Gemlik, toplam 371.062 TEU
- Rodaport Limanı / Gemlik, toplam 129.718 TEU
- Borusan limanı / Gemlik, toplam 184.649 TEU
- Tekirdağ limanı / Tekirdağ, toplam 1.627 TEU
- Bandırma limanı / Bandırma, toplam 9.694 TEU elleçlenmiştir

2012 yılı rakamlarına göre Ege, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerimizde elleçlenen toplam TEU rakamları aşağıda sunulmuştur¹⁶.

- Ege Bölgesi limanlarımızda toplam 1.109.371 TEU elleçlenmiştir. İzmir limanı 695.798 TEU ile birinci, Aliğa limanı da 413.573 TEU ile ikinci sırada yer almıştır.
- Akdeniz Bölgesi limanlarımızda toplam 1.513.431 TEU elleçlenmiştir. Mersin limanı 1.248.106 TEU elleçleme rakamıyla birinci, Antalya limanı 179.249 TEU ile ikinci ve Assan port limanı da 83.004 TEU ile üçüncü sırada yer almıştır.

¹⁴ Wikipedia, List of World's Busiest Container Ports, 2011, (Çevrimiçi)
http://www.en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports.

¹⁵ Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Elleçlenen Konteyner İstatistikleri.

¹⁶ a.e.

- Karadeniz Bölgesi limanlarımızda yaklaşık 58.594 TEU elleçlenmiştir.

Karadeniz bölgesinde Trabzon ve Samsun limanları dışında konteyner trafiği neredeyse yok denecek kadar zayıftır. 2012 yılında Bartın limanında az bir konteyner hareketi gözlenmiştir. Aynı dönemde Trabzon limanında 28.742 TEU ve Samsun limanında 27.303 TEU elleçlenmiştir. Bölgedeki konteyner trafiğinin Türkiye'deki toplam elleçleme içindeki payı yaklaşık %0,8 gibi çok düşük bir orandadır.

Tablo 2.1. En Fazla Konteyner Elleçlenen Liman Başkanlıkları

liman Başkanlığı	Toplam Elleçleme (TEU)		
	2 010	2011	2012
AMBARLI	2.463.866	2.624.711	3.023.960
MERSİN	1.015.567	1.126.866	1.250.873
GEMLİK	565.756	757.128	689.245
İZMİR	716.083	672.486	695.798
İZMİT	415.944	507.837	630.152
ALİAĞA	229.672	377.147	413.573
İSTANBUL	125.222	206.082	158.700
ANTALYA	175.888	165.474	179.351
TRABZON	34.072	40.251	28.742
İSKENDERUN	721	25.564	83.207
SAMSUN	596	7.436	27.303
TEKİRDAĞ	---	8.175	1627
BANDIRMA		2048	9694

Kaynak: Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.30 ve www.ubak.gov.tr, Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Elleçlenen Konteyner İstatistikleri, 2012 Tablolarından Derlenmiştir.

2.3.3. Limanların Demiryolu Bağlantıları

Hâlihazırda faaliyette olan limanlarımız içinde sadece Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, İskenderun ve Samsun limanlarında demiryolu bağlantısı vardır. Ancak mevcut altyapının mutlaka iyileştirilmesi, modernize edilmesi ve yurt içi, uluslararası demiryolu ağları ile bağlantılarının sağlanması gerekmektedir.

2.3.4. Konteyner Limanlarımızın Altyapı, Ekipman, Coğrafi Konumları ve Kapasiteleri Yönünden Analizi

2.3.4.1. TCDD'ye Ait Limanlarımız

2.3.4.1.1. Haydarpaşa Limanı

Konteyner elleçlemeleri 40 tonluk 4 adet gantry crane (raylı vinç), 40 tonluk 18 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 9 adet dolu ve 8-10 tonluk 8 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-35 tonluk 9 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 6 adet mobil vinç, 38 adet forklift bulunmaktadır. Ayrıca terminalde reefer konteynerler için uygun elektrik bağlantı panoları mevcuttur. Konteyner terminali için alan yaklaşık olarak 100.000 m² dir. Terminalin boş/dolu saklama kapasitesi 6000 TEU civarındadır. konteyner rıhtımında max su derinliği 12 metredir¹⁷.

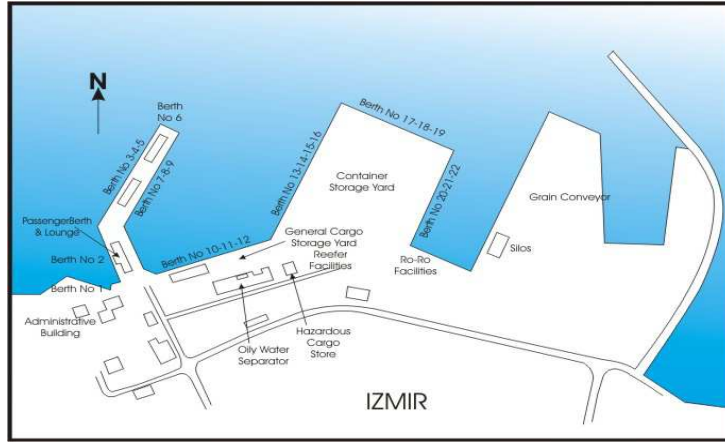
Haydarpaşa konteyner limanında 2009 yılında yaklaşık 181.854 TEU elleçlenirken, 2010 yılında bu rakam 125.222 TEU'ya düşmüştür. 2011 yılında tekrardan 206.082 TEU'ya çıkan elleçleme rakamları 2012 yılında %23'e varan çok yüksek bir düşüşle 158.700 TEU'da kalmıştır. Limanın aynı dönemde Türkiye'de elleçlenen toplam konteynerler içindeki payı %2,2'yi geçememiştir. Liman uzun zamandır özelleştirme kapsamında bulunduğundan gerekli altyapı ve ekipman yatırımları uzun zamandır yapılmamaktadır. Büyük olasılıkla liman alanı ve çevresi turizm amaçlı ve çevreyi koruyan uluslar arası kullanımlı yeni projeler için değerlendirilecektir.

2.3.4.1.2. İzmir Limanı

1959 yılında işletmeye açılan İzmir Alsanak limanı körfez içinde çok korunaklı konumdadır. Ege Bölgesi'nin elleçleme kapasitesi ve yük trafiği bakımından en büyük limanıdır. Sadece Ege Bölgesinin ticaret merkezi olmayıp, aynı zamanda Türk ihraç ürünleri için de çok önemli bir rol üstlenmektedir. Limanın toban, demiryolu bağlantıları ve geniş bir hinterlandı vardır.

¹⁷ Haydarpaşa Limanı, (Çevrimiçi) <http://tcdd.net/tcdd-haydarpaşa-liman-isletmesi>.

Limandaki 2959 metre rıhtım uzunluğunun 1415 metresi konteyner rıhtımıdır. Limanın konteyner stoklama kapasitesi 266.000 TEU/yıl, yük elleçleme kapasitesi ise 5.551.000 ton/yıl dır. Limanda su derinliği 7-13 metre arasındadır. Ancak körfez girişi ile liman arasındaki su yolunda denizin derinliği 10 m civarında olması nedeniyle büyük gemiler limana yanaşamamaktadır. Bu nedenle -13 m'lik rıhtımlara yanaşabilecek büyük ana konteyner gemilerinin geçebileceği derinlikte, genişlikte bir kanalın tarama ile oluşturulması gerekmektedir¹⁸.



Şekil 2.2.İzmir Limanı

Terminaldeki konteyner elleçleme operasyonları 40 tonluk 5 adet raylı vinç (gantry crane), 40 tonluk 19 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 20 adet dolu ve 8-10 tonluk 20 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-25 tonluk 7 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 12 adet mobil vinç, 20 adet kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Ayrıca 3 şahıs elleçleme ekipmanları 2 adet 100 tonluk MHC bulunmaktadır. Terminalde, reefer konteynerler için uygun reefer panoları da mevcuttur¹⁹.

¹⁸ T.C.Ulaştırma Bakanlığı – İstanbul Teknik Üniversitesi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Sonuç Raporu, Eylül 2005, Ankara.

¹⁹ İzmir Limanı, (Çevrimiçi) http://www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd_izmir.htm.

2.3.4.2. Özel Sektör Limanlarımız

2.3.4.2.1. Ambarlı Liman Bölgesi Konteyner Terminalleri

Marport: Limanda Marport ana terminal ve Marport batı terminal olmak üzere iki ayrı terminalden hizmet verilmektedir. Her iki terminalde sadece konteyner gemilerine hizmet verilmektedir. Gemiler direk olarak terminal rıhtımına yanaşarak yükleme-boşaltma yapmaktadırlar.

Marport limanı, 2010 yılında toplam 1.567.609 TEU, 2011 yılında 1.365.762 ve 2012 yılında da 1.553.669 TEU elleçleme rakamlarıyla Türkiye’de 1.sırada yer almıştır²⁰.



Şekil 2.3.Marport Konteyner Limanı

Her iki terminal de 170.000 m² lik alana, 12.500 TEU istifleme kapasitesine ve yıllık 950.000 TEU elleçleme kapasitesine sahiptir. Ana terminalin iskele rıhtım uzunluğu 800 metre ve su derinliği 14,5 m dir. Batı terminalinin rıhtım uzunluğu 760 metre ve su derinliği 16,5 m dir. Bu sayede derin suya ihtiyaç duyan 10.000 TEU ve üzeri konteyner gemileri limana yanaşabilmektedir. Son olarak ana gemilerin yanaştığı batı terminalindeki 300 m uzunluğundaki rıhtımın boyu 60 m daha uzatılmış ve ilave olarak bir de bağlama dolmeni inşa edilmiştir.

²⁰ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner istatistikleri.

Bu sayede boyları 318-360 m arasında değişen 14.000 TEU kapasitedeki konteyner gemilerinin daha emniyetli yanaşabilmesi ve bağlanabilmesi sağlanmıştır.

Limanda gemilerin yükleme boşaltmada kullanılan 10 adet raylı vinç (Gantry crane SSG), 8 adet Mobil vinç (MHC) bulunmaktadır. Saha ekipmanı olarakta 35 adet lastik tekerlekli vinç (RTG), 12 adet konteyner istif makinası, 7 adet boş konteyner istif makinası, 24 adet spreader ve 82 adet çekici bulunmaktadır²¹. Limanın transit karayolu bağlantısı vardır. Demiryolu bağlantısı yoktur.



Şekil 2.4.Marport Batı Terminali



Şekil 2.5.Marport Ana Terminali

²¹ Marport Limanı, (Çevrimiçi) <http://www.marport.com.tr>.

Son olarak Ağustos 2011 de Türkiye'ye gelen en büyük konteyner gemisi olan 366 m uzunluğunda ve 14.035 TEU kapasiteli Msc Bari Batı terminaline yanaşıp yükleme yaptı. Marport daha öncede 366 m uzunluğunda 12.500 TEU kapasiteli Msc Lauren gemisini ağırlamıştı.

Kumport: Limanda konteyner, general kargo ve ro-ro gemilerine hizmet verilmektedir. Gemiler terminal önünde denize dik yönde tesis edilen iskeleler üzerine yanaşarak yükleme –boşaltma yapmaktadır.

Terminal sahası 400.000 m², terminal kapasitesi 1.000.000 TEU'dur. Rıhtımların genişliği 35-40 m ve su derinliği 12-15,5 m arasında değişmektedir. Limanda 5000-6000 TEU kapasiteye kadar olan büyük tonajlı konteyner gemilerine hizmet verilebilmektedir.



Şekil 2.6. Kumport Konteyner Limanı

Limanda gemilerin yükleme-boşaltmasında kullanılan 1 adet 100 tonluk twinlift Gotwalld HMK 300, 2 adet 104 tonluk twinlift Liebherr LHM 500, 1 adet 104 tonluk Liebherr LHM 500, 1 adet 64 tonluk Liebherr LHM 250, 3 adet 55 tonluk ZPMC STS vinç bulunmaktadır. Saha ekipmanı olarak da 12 adet 45 tonluk lastik tekerlekli vinç (RTG), 13 adet konteyner istif makinesi, 4 adet boş konteyner istif makinesi, 31 adet çekici, 40 adet dorse ve 25 adet Tır bulunmaktadır. Limanın transit karayolu bağlantısı vardır. Demiryolu bağlantısı yoktur.²²

²² Kumport Limanı, (Çevrimiçi) <http://www.kumport.com.tr>.

Kumport limanında 2010 yılında 603.440 TEU, 2011 yılında 847.581 TEU, 2012 yılında ise 1.070.814 TEU elleçlenmiştir²³.

Mardaş: Liman Marport ile Kumport arasındadır. Limanda konteyner, general kargo gemilerine hizmet verilmektedir. Gemiler terminal önünde denize dik yönde tesis edilen tek iskele üzerine yanaşarak yükleme –boşaltma yapmaktadır. İskelenin rıhtım uzunluğu 900 m, su derinliği 13-16 m arasındadır.



Şekil 2.7.Mardaş Konteyner Limanı

Terminal istif sahası 197.000 m² olup ayrıca terminal dışında arka tarafta yaklaşık 130.000 m² gümrüksüz depolama alanı mevcuttur.

Limanda gemilerin yükleme–boşaltmasında kullanılan 12 adet sahil vinci (Gotwald) bulunmaktadır. Saha ekipmanı olarak da 8 adet lastik tekerlekli vinç, 1 adet 14 adet boş-dolu konteyner istif vinci, 30 adet mafi ve çekici bulunmaktadır²⁴. Limanın transit karayolu bağlantısı vardır. Demiryolu bağlantısı yoktur.

Limanda, 2010 yılında 352.761 TEU, 2011 yılında 411.333 TEU ve 2012 yılında 399.106 TEU elleçlenmiştir.

²³ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.

²⁴ Mardaş Limanı, (Çevrimiçi) <http://www.mardas.com.tr>.

2.3.4.2.2. Yılport

Liman İzmit körfezinin kuzeyinde bulunmaktadır. E-5 ve TEM otoyollarının güneyindedir. Limanda konteyner, general kargo gemilerine hizmet verilmektedir. Konteyner gemileri terminal önünde denize dik yönde tesis edilen iskele üzerine yanaşarak yükleme-boşaltma yapmaktadır.

Limanda 2010 yılında 169.926 TEU, 2011 yılında 218.862 TEU ve 2012 yılında 230.133 TEU elleçlenmiştir²⁵.

Konteyner gemileri için kullanılan rıhtımın uzunluğu 325 m ve su derinliği 14-30 m arasındadır. 1.faz ana terminal ve kara terminal istif sahalarının toplamı yaklaşık 116.000 m² olup yıllık konteyner depolama kapasitesi yaklaşık 600.000 TEU'dur. 2.faz ana terminalin yakında devreye girmesiyle kapasitenin 1.000.000 TEU'ya ve projenin %100 de yüzü tamamlandığında kapasitenin yıllık 2.000.000 TEU'ya çıkması hedeflenmektedir.



Şekil 2.8.Yılport Konteyner Limanı

Limanda gemilerin yükleme boşaltmasında kullanılan 4 adet raylı vinç (Gantry crane STS), 2 adet Gotwald bulunmaktadır. Saha ekipmanı olarakta 18 adet lastik tekerlekli vinç (RTG), 5 adet boş-dolu konteyner istif makinesi, 10 adet hareketli lastik tekerlekli vinç, 10 adet forklift ve 50 adet çekici bulunmaktadır²⁶. Limanın transit karayolu bağlantısı vardır. Demiryolu bağlantısı yoktur.

²⁵ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner istatistikleri.

²⁶ Yılport Konteyner Terminali, (Çevrimiçi) www.yeni.yilport.com.

2.3.4.2.3. Evyap Limanı

2004 yılında hizmete açılan Evyapport, 455 m rıhtımı, 200 m iskelesi ve 16 m su derinliği ile post panamax gemilerin yanaşmasına imkân sağlamaktadır. Yıllık 600.000 TEU kapasiteye sahiptir.

Limanda 2010 yılında toplam 245.153 TEU, 2011 yılında 285.765 TEU ve 2012 yılında 391.688 TEU elleçlenmiştir²⁷.



Şekil 2.9.Evyap Konteyner Limanı

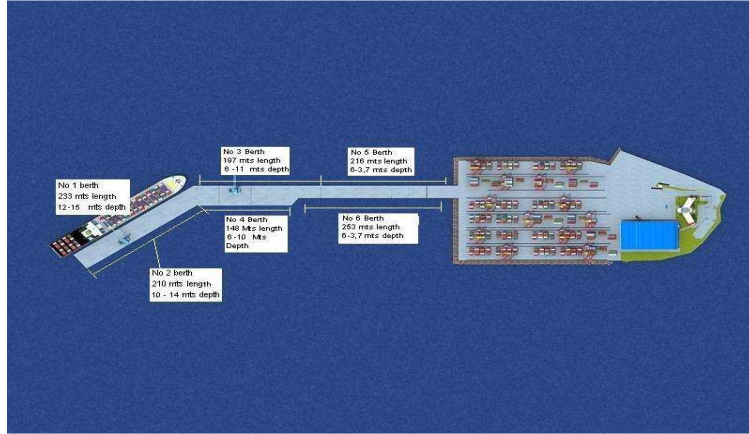
Limanda gemilerin yükleme boşaltmasında kullanılan 4 adet raylı vinç (Gantry crane SSG), 4 adet mobil liman vinci Gotwald bulunmaktadır. Saha ekipmanı olarak da 10 adet lastik tekerlekli vinç (RTG), 5 adet boş-dolu konteyner istif makinesi, 18 adet mafi ve 10 adet forklift bulunmaktadır²⁸. Limanın transit karayolu bağlantısı vardır. Demiryolu bağlantısı yoktur.

2.3.4.2.4. Rodaport Limanı

Liman Marmara Denizinin güney kıyısında Gemlik körfezinde bulunmaktadır. Konteyner, general kargo ve dökme kuru yük gemilerinin yükleme-boşaltması yapılmaktadır. Liman 103.000 metrekare gümrüklü, 67.000 metrekare iç terminal sahası olmak üzere toplam 170.000 metrekare terminal alanı üzerine kuruludur. Yaklaşık 5000 TEU istifleme sahası bulunmaktadır.

²⁷ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.

²⁸ Evyapport Konteyner Terminali, (Çevrimiçi) www.evyapport.com.



Şekil 2.10. Rodaport Rıhtım Planı

Konteyner gemilerinin operasyonları 1 ve 2 nolu rıhtımlarda yapılmaktadır. Bu rıhtımlar 210 ve 233 m uzunluğa ve 12-15 / 10-14 m su derinliğine sahiptir. Yıllık 250.000 TEU elleçleme kapasitesi vardır.

Limanda gemilerin konteyner yükleme boşaltmasında kullanılan 3 adet 100 ton kapasiteli Gottwald liman vinci (MHC) bulunmaktadır. Saha ekipmanı olarak da 2 adet lastik tekerlekli vinç (RTG), 5 adet boş-dolu konteyner istif makinesi, 18 adet çekici + dorse ve 12 adet forklift bulunmaktadır. Limanın Bursa Yalova karayoluna bağlantısı vardır. Demiryolu bağlantısı yoktur²⁹.

Limanda, 2008 yılında 21.809, 2009 yılında 84.653, 2010 yılında 108.083 ve 2011 yılında 110.308 ve 2012 yılında 129.718 TEU elleçlenmiştir³⁰.

2.3.4.2.5. Gempport Limanı

Liman Marmara Denizinin güney kısmında Gemlik körfezinde bulunmaktadır. Konteyner, Ro-Ro ve general kargo gemilerinin yükleme-boşaltması yapılmaktadır.

Konteyner gemileri 265 m uzunluğu ve 12,5 m su derinliği olan 1+2 nolu rıhtım ile 285 m uzunluğunda ve 18-36 m su derinliğindeki 3+4 nolu rıhtımlara yanaşmaktadır. Limana 250-260 m uzunluğunda ve 11-12 m draftta sahip panamax konteyner gemileri yanaşıp konteyner operasyonu yapabilmektedir. Yıllık 600.000 TEU elleçleme kapasitesi vardır.

²⁹ Roda Port, (Çevrimiçi) www.rodaport.com

³⁰ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.



Şekil 2.11.Gemport Konteyner Limanı

Limanda gemilerin yükleme boşaltmasında kullanılan 6 adet mobil liman vinci (MHC) bulunmaktadır. 4 tanesi 100 ton kapasiteli Gottwald vinç olup, bunların önemli bir özelliğinin konteyner gemilerinin 16.sirasındaki konteynere kadar ulaşabilmesidir. Saha ekipmanı olarak da 14 adet lastik tekerlekli vinç (RTG), 15 adet boş-dolu konteyner istif makinesi, 22 adet çekici + dorse ve 25 adet forklift bulunmaktadır. Limanın Bursa Yalova karayoluna bağlantısı vardır. Demiryolu bağlantısı yoktur³¹.

Limanda, 2010 yılında 265.570 TEU, 2011 yılında 458.693 TEU elleçlerken bu rakam 2012 yılında 371.062 TEU'ya gerilemiştir³². Bu düşüşteki en önemli unsur, Rodaport gibi bölgede yeni hizmete giren konteyner limanlarının mevcut pazardaki paya ortak olmalarıdır. Bölgede, konteyner trafiğindeki artış yeni giren limanların kapasitelerinin altında kaldığından bu bölgedeki limanlarımızda yakın dönemde sıkıntılar yaşanması söz konusu olabilir.

2.3.4.2.6. Borusan Limanı

Liman Marmara Denizinin güney kıyısında Gemlik körfezinde bulunmaktadır. Konteyner, ro-ro ve general kargo gemilerinin yükleme-boşaltması yapılmaktadır.

Konteyner terminalinin rıhtım uzunluğu 450 m ve su derinliği 14,5 m dir. 10.000 +TEU kapasiteli gemilere hizmet verebilecek yeterliliktedir.

³¹ Gemport, (Çevrimiçi) www.gemport.com.tr.

³² Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.



Şekil 2.12.Borusan Konteyner Terminali

Deniz terminal alanı 120.000 m² dir. Yıllık konteyner elleçleme kapasitesi 400.000 TEU dur.

Limanda gemilerin yükleme boşaltmasında kullanılan 4 adet raylı vinç (Gantry crane SSG), 3 adet mobil liman vinci Gotwald ve 2 adet Liebherr mobil liman vinci bulunmaktadır. Saha ekipmanı olarak da 8 adet lastik tekerlekli vinç (RTG), 9 adet boş-dolu konteyner istif makinası, 19 adet çekici+dorse ve 16 adet forklift bulunmaktadır. Limanın Bursa–Yalova karayoluna bağlantısı vardır. Demiryolu bağlantısı yoktur³³.

Limanda, 2009 yılında 146.239 TEU, 2010 yılında 192.031 TEU elleçlenirken, 2012 yılında yılında 195.021 TEU elleçlenmiştir. Gempport limanında yaşanan Pazar kaybı Borusan limanının da pek görülmesede, son iki yılın rakamları çok iyi bir görüntü vermemektedir³⁴.

2.3.4.2.7. Aliğa Ege Gübre Konteyner Limanı

Liman tesisleri, Nemrut koyu iç limanının güney doğusunda bulunmaktadır. İzmir–Çanakkale karayoluna bağlantısı vardır. Konteyner gemilerinin yanaştığı iskelede 366 m uzunluğunda ve 11-23 m su derinliğinde ve 417 m uzunluğunda 7-23 m su derinliğinde olmak üzere iki rıhtım vardır. İskelenin genişliği 30 m dir. 240.000 m² konteyner istif alanı mevcuttur.

³³ Borusan Limanı, (Çevrimiçi) <http://www.borusanlimani.com/KonteynerTerminaler.aspx>.

³⁴ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.

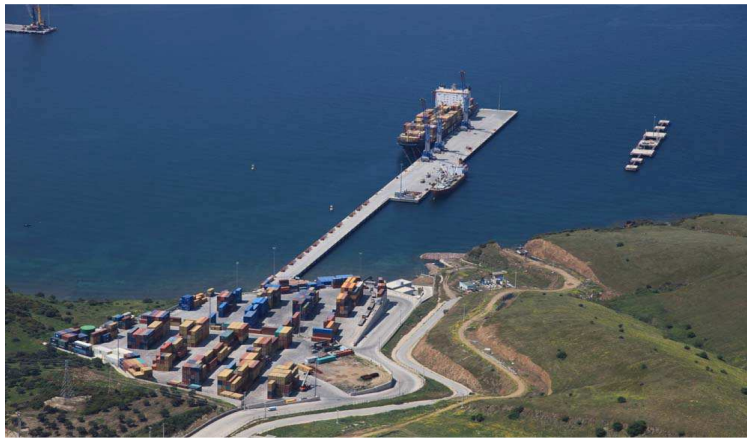


Şekil 2.13.Ege Gübre Konteyner Limanı

Limanda gemilerin yükleme boşaltmasında kullanılan 3 adet mobil liman vinci bulunmaktadır. Saha ekipmanı olarak da 5 adet lastik tekerlekli vinç (RTG), 7 adet boş-dolu konteyner istif makinası, 18 adet dorse, çekiciler ve 6 adet forklift bulunmaktadır³⁵.

2.3.4.2.8. Nempport Konteyner Limanı

Liman tesisleri Nemrut körfezi içinde yer almaktadır. 2009 yılında Ege Bölgesinin ilk özel konteyner limanı olarak faaliyetine başlamıştır. İskelede 410 m lik iki rıhtım mevcuttur. Limanın yıllık konteyner elleçleme kapasitesi max 350.000 TEU dur.



Şekil 2.14.Nempport Konteyner Limanı

³⁵ Aliğa Ege Gübre Limanı, (Çevrimiçi) www.egegubre.com.tr/liman.html.

Limanda gemilerin yükleme boşaltmasında kullanılan 3 adet mobil liman vinci MHC Gotwald bulunmaktadır. Saha ekipmanı olarak da 5 adet lastik tekerlekli vinç (RTG), 7 adet boş-dolu konteyner istif makinesi, 22 adet dorse, 8 adet çekici ve 19 adet forklift bulunmaktadır. Yönetim Uzakdoğu'dan gelen gemilerin elleçlenmesinde hız ve performanslarını arttırmak için 2 adet SSG vinci alacağını duyurmuştur³⁶.

Limanda, 2010 yılında 150.000 TEU, 2011 yılında 251.774 TEU ve 2012 yılında 273.857 TEU elleçlenmiştir³⁷.

2.3.4.2.9. Port Akdeniz (Antalya)

Liman Akdeniz Bölgesinin her geçen yıl en çok gelişme gösteren ve talep gören limanlarından. 1.440 metre boyunda bir adet ana mendirek ile 650 metre boyunda bir tali mendirek bulunan Port Akdeniz'de yaklaşma kanalına ilişkin derinlik 10 metredir. Limanda yolcu gemilerine, konteyner, dokme/general kargo, roro gemilerine ve tankerlere hizmet verilmektedir. Konteyner gemilerine hizmet verilen 5-6 nolu rıhtımın uzunluğu 290 m, 7 nolu rıhtımın uzunluğu 170 m, 2-3 nolu rıhtımın uzunluğu 150 ve 10 nolu rıhtımın uzunluğu da 200 m dir. Su derinlikleri 6-10 m arasında değişmektedir. Limanın yıllık konteyner elleçleme kapasitesi 375.000 TEU'dur. Limanda gemilerin yükleme boşaltmasında kullanılan 3 adet mobil liman vinci Gottwald bulunmaktadır³⁸.



Şekil 2.15.Port Akdeniz Limanı

³⁶ Nempport Limanı, (Çevrimiçi) www.nempport.com.tr.

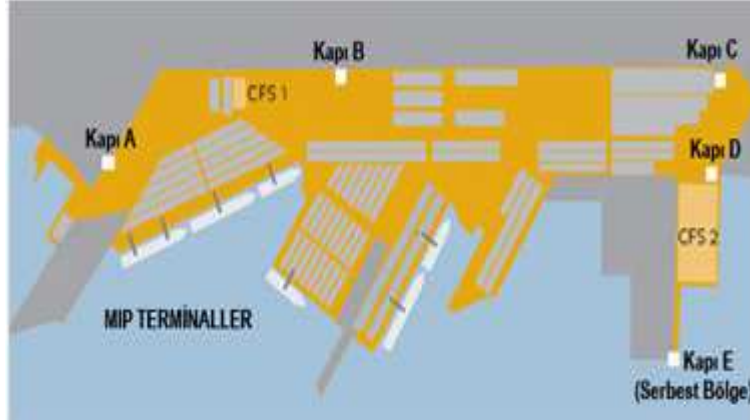
³⁷ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.

³⁸ Port Akdeniz, (Çevrimiçi) <http://www.portakdeniz.com/tr/yuk-konteyner.php>.

2009 yılında 59.668 TEU, 2010 yılında 125.222 TEU, 2011 yılında 165.474 TEU ve 2012 yılında da 168.373 elleçlenmiştir. Rakamlardan da görüleceği üzere limandaki konteyner hareketi 2009 yılından bu yana neredeyse üç katına çıkmıştır³⁹.

2.3.4.2.10. Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği (MIP)

Limanın işletmesi 2007 yılında 36 yıllığına Mersin Ulus. Liman İşletmeciliğine verilmiştir. MIP, PSA International ve Akfen ortaklığıyla kurulmuştur. PSA, dünyada birçok önemli aktarma limanları arasında tercih edilen bir liman işletmecisidir. 16 ülkede 28 limanda faaliyet göstermektedir. MIP, modern altyapısı ve ekipmanları, geniş kargo-konteyner depolama alanları, etkin kargo elleçlemesi ve serbest bölgeye olan yakınlığıyla Türkiye'nin ve bölgenin Doğu Akdeniz'deki en büyük limanlarından biridir. Limanda yolcu gemisi, konteyner, general kargo, ro-ro, kuru dökme yük ve sıvı dökme yük gemilerine hizmet verilmektedir.



Şekil 2.16.MIP Planı

Limana 110 hektarlık yüzölçümü, geniş hinterlandı, Türkiye'nin diğer bölgelerine ve çevre ülkelere olan etkin karayolu ve demiryolu bağlantıları ile Akdeniz Bölgesindeki ana konteyner limanlarından biridir. Son yıllarda ulaşılan konteyner elleçleme rakamlarıyla dünya'nın en büyük 120 konteyner limanı içinde 97.sırada, Akdeniz limanları arasında da ilk 5 te yer almıştır.

³⁹ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.

Yıllık konteyner elleçleme kapasitesini 2,5 milyon TEU'dan 4,5 milyon TEU'ya çıkarmayı planlayan MIP mega konteyner gemilerine hizmet vermeyi hedeflemektedir. Altı adet konteyner rıhtımı mevcuttur. Toplam 1470 m uzunluğa sahip olan bu rıhtımlardaki su derinliği 10-14 m arasında değişmektedir. Bugüne kadar yanaştırılan en uzun geminin boyu 304 m, genişliği 40 m dir. Limanda yapılan altyapı iyileştirme çalışmaları ile uzunluğu 350 m, genişliği 42,8 m, draftı 13,5 m olan 7500-8000 TEU kapasitesindeki gemilerin yanaştırılması hedeflenmektedir. Limanda başlanmış olan derinleştirme ve gemi çevirme alanının genişletilmesi çalışmaları tamamlanmıştır. Önümüzdeki dönemde gerekli teknik ve fiziki altyapı iyileştirme çalışmaları yapılarak 400 metre uzunluğundaki, 56 metre eni ve 16,5 metre draftındaki super post panamax konteyner gemilerinin yanaştırılması hedeflenmektedir. Limanda konteyner gemilerin yükleme boşaltmasına hizmet veren 5 adet Gantry rıhtım vinci ve 7 adet mobil liman vinci (MHC) bulunmaktadır. Bunlara ilave olarak post panamax gemilerin operasyonlarında kullanılan 2 adet Gantry vinç daha bulunmaktadır⁴⁰.

Liman sahalarında 13 adet RTG, 16 adet Kalmar (dolu konteyner elleçleme makinesi) ve 12 adet fantuzi (boş konteyner elleçleme makinesi) iş makinesi ile her türlü terminal hizmeti verilmektedir. Sahalarda toplam 15.000 adet dolu- boş konteyner stoklanabilmekte, yeni yapılan sahaların da hizmete girmesi ile limanın stoklama kapasitesi artacaktır.

Limanın Mersin–Adana karayoluna bağlantısı olmasının yanında, Gaziantep, Kayseri, Kahramanmaraş ve Konya gibi Türkiye'nin sanayileşmiş ana kentlerine ve Uluslararası noktalara doğrudan demiryolu ile bağlıdır. MIP konteyner operasyonları için 4 demiryolu hattı olan 2 km uzunlukta özel bir tren terminali inşa etmiştir. Toplam 6 hat mevcuttur. 20' / 40' / High Cube Konteyner (9 fit 6 inç/ 2.9m) ve dökme yük konteynerlerini taşımak için uygun vagonları mevcuttur.

⁴⁰ Mersin Uluslar arası Limanı, (Çevrimiçi) www.mersinport.com.tr.

Liman Bulgaristan ve Avrupa'ya açılan Kapıkule sınır kapısına demiryolu ile uzaklığı 1439 km, Yunanistan ve diğer ülkelere açılan Uzunköprü'ye 1393 km, İran ve Türkî Cumhuriyetlerine açılan Kapıköy'e 1042 km, Irak ve Suriye'ye açılan Nusaybin'e 779 km ve İslâhiye'ye 218 km dir⁴¹.

2009 yılında toplam 868.000 TEU elleçlenirken, 2010 yılında 1.015.266 TEU'ya, 2011 yılında 1.115.114 TEU'ya ve 2012 yılında da 1.248.106 TEU'ya ulaşılmıştır⁴².

2.3.4.2.11. İskenderun Limanı

Yakın zamana kadar TCDD'ye bağlı olan İskenderun limanın işletme hakkı 2011 yılının 36 yıllığına Limak Holding'e verildi. Şirket hisselerinin %20 sini Uluslararası yatırım fonu InfraMed Infrastructure'a 2012 Mart ayı içerisinde devretmiştir. Özelleştirme programında olması nedeniyle limana çok uzun bir zamandır yatırım yapılamamıştır. Bu nedenle limanın altyapısının süratle modernize edilmeye ve yeni ekipmanlarla donatılmaya ihtiyacı vardır. Aksi taktirde limanın bugünkü mevcut durumuyla özellikle konteyner taşımaya hizmet verme şansı hiç bulunmamaktadır.

Limanda özelleşme öncesi dönemde konteyner taşımacılığı hemen hemen yoktu. 2009 yılında sadece 44 TEU elleçlenmiştir. Liman 750 dönümlük alanıyla Türkiye'nin 4.büyük alanına sahip liman konumundadır.

Limak Holding 22 Mart 2012 tarihinde yapmış olduğu basın açıklamasında ilk etapta altyapı modernizasyonu ve yeni ekipmanların alınması için 250-300 milyon dolarlık bir yatırım yapacaklarını ve konteyner kapasitesini 1,3 milyona ulaştırmayı hedeflediklerini belirtmiştir. İkinci etapta ise, 250 milyon dolarlık bir yatırım öngördüklerini ve limanın konteyner kapasitesinin 3 milyon TEU'ya ulaşacağını belirtmiştir.

⁴¹ a.e.

⁴² Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.

İskenderun limanı geniş bir hinterlanda sahiptir. Coğrafi konumu gereği Gaziantep, Kahramanmaraş, Adıyaman, Urfa, Hatay, Osmaniye, Adana, Kayseri, Sivas, Malatya, Elazığ, Diyarbakır ve diğer doğu ve güneydoğu illerindeki sanayi ve ticaret merkezlerine hizmet için çok uygun bir konumdadır. Aynı zamanda Irak ve Suriye gibi komşu ülkelerle transit ticaret için önemli bir aktarma noktasında bulunmaktadır.

Limanın İskenderun-Adana-Mersin ve İskenderun-Gaziantep karayoluna bağlantısı olmasının yanında Kayseri, Kahramanmaraş ve Konya gibi Türkiye'nin sanayileşmiş ana kentlerine ve Uluslararası noktalara doğrudan demiryolu ile bağlıdır.

İskenderun limanı geçmişte konteyner taşımasında söz sahibi olmamasına karşın, limanın yeni işletmecileri İskenderun limanını kısa zamanda bölgenin büyük ana konteyner limanlarından biri yapmak için çalışmalarını sürdürmektedir.

2.3.4.2.12. Assan Port

Kibar Holding tarafından İskenderun körfezinde konteyner taşıması amacıyla projelendirilmiş ve 2011 yılında faaliyete geçmiştir. Limanın elleçleme kapasitesi yaklaşık 200.000 teu/yıl'dır. İlk zamanlarda limanın çok aktif olduğu söylenemez. 2011 yılında 25.000 TEU elleçleme yapılmış olup; bu rakam 2012 yılında yaklaşık 83.000 TEU'ya çıkmıştır. Özellikle özel sektöre geçen İskenderun limanı ile rekabet etme şansı pek gözükmemektedir.

2.3.4.2.13. Trabzon Alport Limanı

Karadeniz bölgemiz konteyner trafiği bakımından Türkiye'nin en zayıf bölgesi durumundadır. Bölgenin konteyner taşıması yönünden en aktif limanı Trabzon Alport limanıdır. Limanın işletmesi 2003 yılında 30 yıllığına özel sektöre verilmiştir. Limanda ro-ro, general kargo, dökme katı yük ve konteyner gemilerine hizmet verilmektedir. Rıhtımların su derinliği 9-9,5 m arasındadır⁴³.

⁴³ Trabzon Alport, (Çevrimiçi) www.al-port.com.



Şekil 2.17.Trabzon Limanı

Limanın konteyner elleçleme rakamları her geçen yıl göze çarpan bir şekilde artmaktadır. Özelleştirme öncesinde hemen hemen hiç olmayan konteyner taşımacılığı yapılan altyapı yatırımları ve yeni ekipmanların limana alınmasıyla 2006 yılından başlayarak iyi bir büyüme ivmesi kazandı. Bu noktaya ulaşmada konteyner taşıma firmalarının Alport limanına düzenli konteyner gemi seferi koymuş olmalarının büyük bir katkısı olmuştur. ARKAS haftalık ve CMA CGM de 15 günde bir uğrak yapmaktadır.

2006 yılında 8115 TEU olan konteyner elleçleme rakamı, 2007 yılında 21.600 TEU, 2009 yılında 23.500 TEU'ya, 2010 yılında 34.072 TEU'ya ve 2011 yılında 40.251 TEU'ya ulaşmıştır⁴⁴. Ancak işletmesi özel sektöre devredilen Samsun limanının konteyner gemilerine hizmet vermeye başlamasıyla Trabzon limanının konteyner hareketinde çok ciddi bir düşüş yaşanmıştır.2012 yılında elleçlenen toplam konteyner sayısı 28.742 TEU'ya gerilemiştir⁴⁵.

2.3.4.2.14. Samsun Limanı (Samsunport)

Samsun limanı yaklaşık 400.000 m2 alana sahiptir. Türkiye'nin Karadeniz bölgesindeki en büyük limanıdır. Liman iki ana mendirek ile çevrili olup, Karadeniz'deki kötü hava şartlarına karşı güvenli bir liman konumundadır. Ulusal demiryolu ağına bağlantısı vardır. Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin uğrak noktasıdır. Samsun, demiryolu ve karayolu bağlantısı ile Sinop,

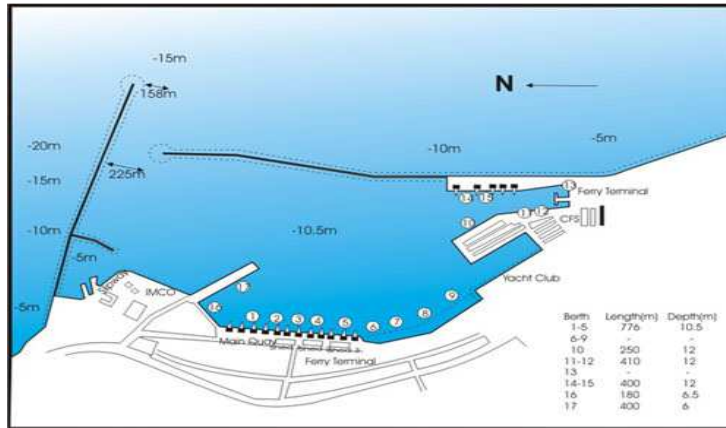
⁴⁴ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.32 ve Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.

⁴⁵ a.e.

Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya, Malatya illerini hinterlandı içine almaktadır.

Yakın bir zamana kadar TCDD'nin yönetiminde olan limanın işletmesi 2008 yılında 36 yıllığına Ceynak Lojistik firmasına verilmiştir. Limanın devrinden sonra kısa sürede hem altyapıda hemde teknik üstyapıda yaklaşık 25 milyon dolarlık bir yatırım gerçekleştirilmiştir. Liman işletmesi konteyner taşımalarına ayrı bir önem vermekte ve bu alandaki yatırımlarına devam etmektedir. Yakın bir zamana kadar konteyner taşımalarından hiç pay alamayan limana bugün Arkas ve Msc firmaları konteyner gemileri ile haftalık düzenli uğrak yapmaktadır. Bu olumlu gelişmeler, yatırımlar neticesinde 2010 yılında sadece 596 TEU olan konteyner hareketi bugün 27.303 TEU'ya ulaşmıştır⁴⁶.

Eğer 2023 Ulaştırma programı içinde bulunan Samsun-İskenderun, Samsun-Mersin ve Samsun-Kars demiryolu hatlarının yenileme ve modernizasyon çalışmaları ile duble otoyol bağlantıları gerçekleşir ise; limanın geniş hinterlandı sayesinde hem ülkemiz dış ticaretinde ithal ve ihraç yüklerin taşınmasında, hemde komşu ve bölge ülkelerine olan yük trafiğinde önemli bir transit-aktarma noktası olma şansı vardır.



Şekil 2.18.Samsun Liman Planı

Limanda yaklaşık 5000 TEU konteyner stoklama kapasitesi vardır. Soğutmalı (reefer)konteynerler içinde 60 adet soket bağlantı terminali bulunmaktadır. Konteyner gemilerinin yanaştığı rıhtımlarda su derinliği 10-11,5 m dir. Gemilerin

⁴⁶ Limanlarımızdaki Konteyner İstatistikleri.

konteyner operasyonlarında 35 ve 100 ton kapasiteli 2 adet mobil vinç kullanılmaktadır⁴⁷.

Türkiye'nin konteyner hareketlerinin neredeyse tamamı yukarıda belirttiğimiz 14 özel sektör ve 2 devlet limanı üzerinden gerçekleşmektedir. Diğer limanlarımızın geneline yakınında bir konteyner hareketi olmamaktadır. Sadece çok küçük rakamlarda konteyner hareketi görülen bir kaç limanımız vardır. 2011 yılı rakamlarıyla Bandırma limanında 2048 TEU, Karabiga 1854 TEU elleçlemesi gerçekleşmiştir. Burada Bandırma limanı için ayrı bir parantez açmak gerekir, limanın işletmesi özelleştirme kapsamında 2008 yılında Çelebi Holdinge verilmiştir. Yeni yönetimin ilk 5 yıllık işletme projesinde ağırlığı Ro-Ro ve dökme katı yüklere vermiştir. Ancak yönetimin 10 yıllık işletme projesinde konteyner taşımacılık hizmetlerinin artırılması, bu bağlamda altyapı ve ekipman alımlarının yapılması öngörülmektedir. Yönetim limanı 10 yılda 10 milyon ton kuru dökme ve karışık yükün, 300.000 TEU konteynerin ve 200.000 aracın elleçlendiği bir liman haline dönüştürmeyi planlamaktadır. Limanın Bursa-İzmir karayoluna bağlantısının yanında demiryolu bağlantısının da olması ona önümüzdeki dönemlerde önemli bir avantaj sağlayacaktır. Limanın 2012 yılında 9694 TEU elleçleme rakamına ulaşması işletmenin doğru yolda ilerlediğinin göstergesidir⁴⁸.

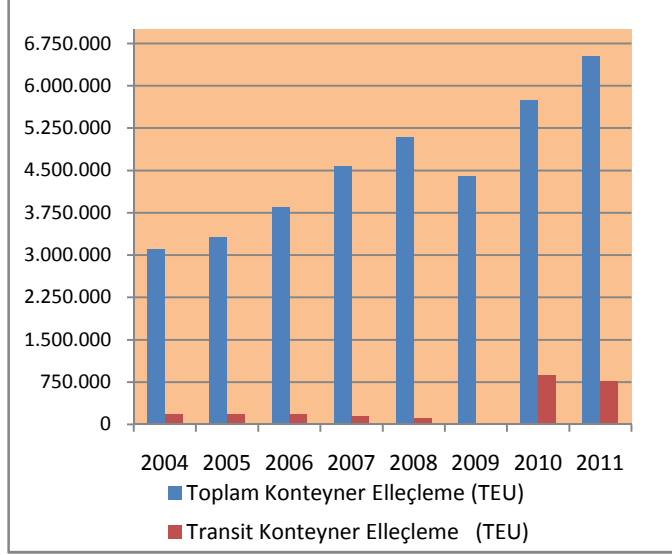
2.3.5. Limanlarımızdaki Transit-Aktarma Konteyner Elleçleme Rakamları

İkinci bölümünün başında Türkiye'deki konteyner limanlarında elleçlenen toplam konteyner rakamları ve limanlarımızın genel durumu detaylı bir biçimde ortaya konmuştur. Bu bölümde ise; limanlarımızın transit-aktarma konteyner elleçleme rakamları incelenmiş ve bölgemizdeki rakip modern limanlarla bir karşılaştırması yapılmıştır.

⁴⁷ Samsun Limanı, (Çevrimiçi) www.samsunport.com.tr.

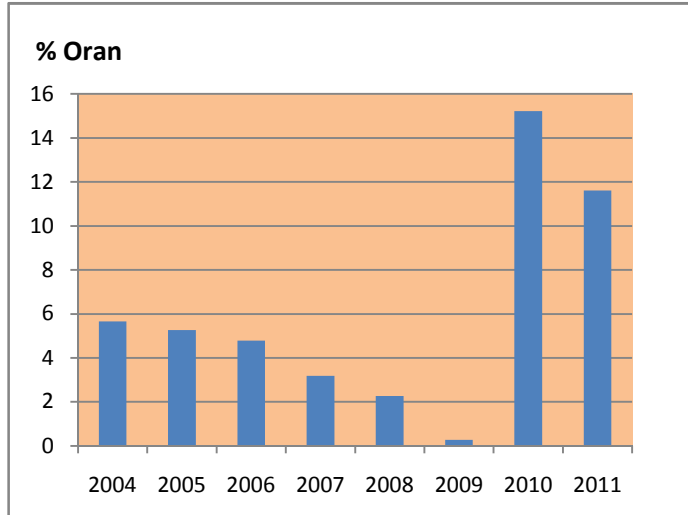
⁴⁸ Çelebi Holding, (Çevrimiçi) www.celebi.com.tr.

Şekil 2.19. Limanlarımızda Elleçlenen Toplam ve Transit Konteynerlerin Gelişimi (TEU)



Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ticaret İstatistikleri, Transit Konteyner Taşımaları, 2012, s.90, Tablosundan Derlenmiştir.

Şekil 2.20. Transit Konteynerlerin Toplam Konteyner Elleçleme İçindeki Payı



Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ticaret İstatistikleri, Transit Konteyner Taşımaları, 2012, s.90, Tablosundan Derlenmiştir.

Limnlarımızın 2009 yılına kadar transit taşımalardan çok az bir pay alabildiğini görmekteyiz. 2004 yılında 176.288 TEU olan toplam transit konteyner elleçleme rakamı 2007 yılında 145.729 TEU'ya, 2008 yılında ekonomik krizin de etkisiyle 115.606 TEU'ya ve 2009 yılında 12.542 TEU'ya kadar gerilemiştir⁴⁹.

⁴⁹ Deniz Ticaret İstatistikleri, Transit Konteyner Taşımaları, 2012, s.90.

2010 yılından itibaren ekonomik krizin etkilerinin hafiflemesi ve Marport Batı terminalinin tam olarak devreye girmesiyle transit konteyner trafiğinde geçmiş yıllara göre büyük bir sıçrama kaydedilerek toplam 874.239 TEU transit konteyner elleçlenmiştir. Ancak 2011 yılı rakamlarına bakıldığında, Türkiye'nin toplam konteyner elleçlemesi bir önceki yıla göre %13,6 büyümüş olmasına rağmen, limanlarımızdaki transit konteyner trafiğinin payı %11,74'e gerilemiştir. Bu dönemde limanlarımızda ancak 757.171 TEU transit konteyner elleçlemesi gerçekleşmiştir⁵⁰.

2012 yılında Karadeniz limanlarında (aktarma ve Türkiye terminallerinde elleçlenen konteynerler hariç) elleçlenen konteynerlerin sayısı bir önceki yıla göre %3 artarak 2,43 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Henüz kriz öncesi dönemde 2008 yılında ulaşılan 2,55 milyon TEU rakamına ulaşamamıştır. Bölgedeki konteyner trafiğinde en çarpıcı düşüş 2009 yılında yaşanmıştır. Bu dönemde %42'lik bir daralma yaşanmış ve ancak 1,55 milyon TEU elleçlenmiştir⁵¹.

Tablo 2.2. Liman Başkanlıkları Bazında Transit Konteyner Elleçleme Rakamları

Limn Başkanlıkları	2008	2009	2010	2011	2012
AMBARLI	105.037	1.889	844.307	740.022	882.630
MERSİN	3.656	5.410	19.941	8.435	10.897
GEMLİK	3.275	541	1.759	168	1740
İZMİR	2.242	121	1.616	0	1
İZMİT	137	3.997	3.546	4	0
ALİAĞA	----	----	---	8390	2884
ANTALYA	0	0	0	64	0
İSTANBUL	930	0	29	0	0
İSKENDERUN	3	18	642	88	100
SAMSUN	0	0	0	0	0
TRABZON	0	0	0	0	0
BANDIRMA	0	0	0	0	0
TEKİRDAĞ	323	0	0	0	0
HOPA	--	--	--	--	116
TOPLAM TEU	115.606	12.542	874.239	757.171	898.367

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ticaret İstatistikleri, Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Elleçlenen Konteyner İstatistikleri (2008-2012) Tablolarından Derlenmiştir.

⁵⁰ Deniz Ticaret İstatistikleri, Transit Konteyner Taşımaları, 2012, s.90.

⁵¹ Modest Growth Predicted for Black Sea Container Market, (Çevrimiçi) <http://www.portfinanceinternational.com/features/item/772-modest-growth-predicted-for-black-sea-container-market>.

Tablo.2.2 verileri incelendiğinde, Ambarlı bölgesindeki konteyner terminallerinin dışındaki limanlarımızda transit konteyner hareketinin çok zayıf olduğu görülmektedir.

2012 yılı transit elleçleme rakamlarına mikro düzeyden baktığımızda; Ambarlı konteyner terminallerinde elleçlenen 882.630 TEU'nun 567.237 TEU'su Marport, 31.127 TEU'su Mardaş ve 284.266 TEU'sunun da Kumport terminallerinde elleçlenmiş olduğunu görmekteyiz. Bu demektir ki; 2012 yılında Türkiye'deki toplam transit konteyner elleçlemesinin %98'i Marport başta olmak üzere bu üç limanda gerçekleşmiştir⁵².

Türkiye'deki limanlar içinde Marport derin su konteyner limanı olma özelliğine sahip olup, ana konteyner hatları arasında hizmet veren super post panamax konteyner gemilerinin yanaşabilmesine ve teknik olarak bu büyüklükteki gemilerin yükleme/tahliye operasyonlarının yapılmasına müsaittir.

Burada Mersin limanını diğer konteyner limanlarından ayırmak gerekir; çünkü liman transit-aktarma limanı olabilecek altyapı çalışmalarını tamamlamak üzeredir. Dolayısıyla geniş hinterlandı, demiryolu-karayolu bağlantıları ve uluslararası alanda hizmet veren liman işletmesiyle önümüzdeki dönemde transit konteyner taşımalarındaki payını hızla arttıracaktır.

İskenderun limanı için şu aşamada bir şey söylemek oldukça zor. Yapılan yatırımlar ve izlenecek olan işletme politikaları belirleyici olacaktır.

Diğer limanlarımızın ana işlevinin Türkiye'den gönderilen ihraç yüklerin ve Türkiye'ye gelen ithal yüklerin elleçlenmesi olduğunu görmekteyiz. Bu durum onları buldukları bölgenin ve Türkiye ekonomisinin durumuna bağımlı bir hale getirmektedir. İç piyasada işler beklendiği şekilde gitmediğinde bu limanların kapasitelerinin düşmesi ve finansal darboğaza girmeleri riski vardır. Bu nedenle transit yük taşımalarından pay almak liman işletmelerimizin hedefleri arasında olmalıdır.

⁵² Deniz Ticaret İstatistikleri, Transit Konteyner Taşımaları, 2012, s.90.

2.3.6. Doğu ve Orta Akdeniz'deki Hub-Aktarma Konteyner

Limanları

Uluslararası deniz ticaretindeki transit taşımalardan pay almak için bulunduğumuz bölgede çağın gereksinimlerine hizmet verecek ölçekte yeni, modern limanları ve terminalleri kurmak için zamanında etkin adımlar atamayan ülkemizin yerine başka ülkelerin limanları transit yüklerin dağıtım ve toplanma merkezi olarak öne çıkmıştır.

Bugün Orta ve Doğu Akdeniz bölgesindeki, Port Said (Mısır), GioTauro (İtalya), Marsaxlokk (Malta) ve Pire (Yunanistan) limanları ana aktarma merkezleri olarak öne çıkmaktadır.

2.3.6.1. Port Said, Süveyş Kanalı Konteyner Terminali(SCCT)

Mısır'da Süveyş kanalının Akdeniz'e açılan ağzında yer almaktadır. Limanın işletmesi APM Terminal tarafından yapılmaktadır. Liman doğu Akdeniz bölgesinin ana konteyner-aktarma (hub port) limanlarından biridir. 2010 yılında yaklaşık 3,5 milyon TEU elleçlenmiştir. Limanın devam eden ikinci etap inşası ve yatırımları 2012 yılı sonunda tamamlanmıştır. İkinci etabın devreye girmesiyle, 600.000 m2 olan terminal alanı 1.200.000 m2 ye, 1200 m olan rıhtım uzunluğu 3600 m ye, 14,5 m olan max. su derinliği 16,5 m ye, 3 milyon TEU olan terminal kapasitesi 5,7 milyon TEU'ya çıkmıştır.. Ayrıca terminaldeki 12 adet raylı vinçe (gantry crane) 24 adet yeni super post panamax kreyn ilave edilmiştir⁵³.



Şekil 2.21.Emma Maersk Süveyş Kanalı Konteyner Terminalinde

⁵³ Port Said Konteyner Terminali, (Çevrimiçi) <http://www.scct.com.eg>.

Bütün bu çalışmaların, yatırımların sonucu olarak günümüzde dünyanın en büyük konteyner gemilerinden biri olan Emma Maersk Şubat 2013 tarihinde terminale yanaşarak 13.000 TEU'dan fazla konteyner tahliye etmiştir.

Geçmiş yıllarda dünyadaki ilk 50 liman arasında 33.sırada yer alan SCCT bundan böyle dünyadaki ilk 20 terminal arasında yer alacak gibi gözükmektedir.

2.3.6.2. Pire Konteyner Terminali

Yunanistan'ın güney ege bölgesinde kurulmuş ve 2009 yılında hizmet vermeye başlamıştır. Ancak daha sonraki dönemde Yunanistan'ın içinde bulunduğu büyük ekonomik kriz nedeniyle halihazırda hedeflenen kapasiteye çıkamamıştır. Liman bulunduğu konum itibarıyla Uzak Doğu ve Amerika'dan Asya, Orta Doğu ve Karadeniz'e sahili olan ülkeler ile Kafkasya bölgesine yapılacak deniz ticaretinde önemli bir aktarma limanı olmaya adaydır. Liman dünya'da konteyner terminal işletmesinde beşinci sırada bulunan Cosco-Pasific tarafından yapılmış ve işletilmektedir. Limanın mevcut rıhtımların büyütülmesi ve ilave 3.rıhtımın hizmete sokulması ile ilgili altyapı çalışmaları halen devam etmektedir. 2015 yılına kadar bu çalışmaların tamamlanıp super post panamax gemiler için yeni raylı kreynlerinin (gantry) ilave edilmesi planlanmaktadır. Mevcut rıhtımların su derinlikleri 14-16 m dir. Yapımı devam eden üç nolu rıhtımın su derinliği 16 m olacaktır. Terminal tamamlandığında yıllık 3,7 milyon TEU elleçleme kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir. Pire konteyner terminali yaklaşık 764,000 m2 alana shiptir⁵⁴.



Şekil 2.22.Pire Konteyner Limanı

⁵⁴ Pire Konteyner Limanı, (Çevrimiçi) <http://www.pct.com.gr>.

Bugun dünyanın en büyük konteyner taşıma hatları Pire konteyner terminalini doğu ve orta Akdeniz havzasında aktarma limanı olarak kullanmaktadır. Bu hatlar arasında Msc, Zim, Cosco, CMA, Arkas, Evergreen, China Shipping, Tarros, Seago Line, United Feeder bulunmaktadır.

2.3.6.3. Gioia Tauro Konteyner Terminali (İtalya)

Liman Uzak Doğu'dan – Avrupa'ya sefer yapan ana konteyner gemilerinin Süveyş kanalından çıktıktan sonra Cebelitarık rotaları üzerinde en az deviasyonla uğrak yapılacak lokasyonda orta Akdeniz'in ana konteyner aktarma limanlarından.



Şekil 2.23.Gioia Tauro Konteyner Limanı

Liman, Akdeniz'e sahili olan tüm ülkelere hemen hemen eşit uzaklıkta bir yerde bulunması, modern altyapısı ve ekipmanları ve Avrupa otoban ve demiryolu ağına direk bağlantısının bulunması onu Akdeniz feederling ağının merkezi yapmıştır. Terminal APM Terminal tarafından işletilmektedir. Terminal 1.200.000 m2 alan üzerine kurulmuş olup, 3145 m rıhtıma ve 15,5 m su derinliğine ve 18 adet gantry kreyne sahiptir. Liman son dönem post panamax konteyner gemileri ile yeni dönem super post panamax konteyner gemilerini elleçleyebilecek kapasitedir. Liman yılda 3.000.000 TEU elleçleme kapasitesine sahiptir. 2010 yılında yaklaşık 2,85 milyon TEU elleçlenmiştir. Dünyadaki ilk 50 liman arasında 40.sırada yer almıştır. Terminalin ve operasyon altındaki gemilerin büyüklüğü resimlerde çok daha net görülmektedir⁵⁵

⁵⁵ Gioia Tauro Konteyner Limanı, (Çevrimiçi) www.apmterminals.com/europe/gioiatauro/.



Şekil 2.23.Gioia Tauro Konteyner Limanı

2.3.6.4. Marsaxlokk Konteyner Terminali (Malta)

Gioia Tauro Limanıyla hemen hemen aynı lokasyona sahip orta Akdeniz'in önemli bir aktarma limanıdır. Ancak Limanın Malta adası üzerinde oluşu ve ana karayla bağlantısının olmaması ona bir dezavantaj getirmektedir. Limanın işletmesi 2004 yılında 30 yıllığına CMA – CGM'ya verilmiştir. Limanın terminal alanı 615.000 m² olup, 2000 m rıhtım uzunluğu ve max.15,5 m su derinliği vardır. Terminalde 14 tanesi super post panamax, 5 tanesi post panamax ve 1 tanede panamax raylı sahil vinci olmak üzere toplam 20 adet sahil vinci (gantry crane) bulunmaktadır. 2010 yılında yaklaşık 2,3 milyon TEU elleçlenmiştir. Avrupa'nın ilk on limanı arasında bulunmaktadır⁵⁶.



Şekil 2.24.Malta Marsaxlokk Konteyner Limanı

⁵⁶ Malta Marsaxlokk Konteyner Limanı, (Çevrimiçi) <http://www.maltafreeport.com.mt/freeport/>.

2.3.7. Limanlarımızdaki Kabotaj Yüklerin Elleçleme

Rakamları

20 Mart 2008 tarihli resmi gazetede yayınlanan tebliğde belirtildiği üzere, T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından Kabotaj Kanunu kapsamında çıkartılan yeni yönetmelikle limanlarımızda, gümrüklü sahalarda kabotaj eşyasının tecridine, depolanmasına ve boşaltılmasına izin verildi⁵⁷.

Türk Limanları arasında yapılan kabotaja ilişkin gümrük mevzuatında gerçekleşen yeni düzenlemeler konteynerle deniz taşımacılığının önünü açarak Türk denizciliğine ve ekonomiye önemli katkılar sağlamıştır.

Tablo 2.3’de yıllar itibarıyla kabotaj konteyner taşımalarımızdaki değişim gösterilmektedir.

Tablo 2.3. Kabotaj Taşımalarında Elleçlenen Konteynerin Gelişimi.

Yıl	Toplam Kabotaj		Top.Konteyner içindeki payı %	
	teu	ton	teu	ton
2004	37.708	339.601	1,21%	0.98%
2005	18.322	146.686	0,55%	0,40%
2006	23.050	100.525	0.60%	0.22%
2007	61,417	416,051	1,34%	0,86%
2008	162.908	1.248.040	3,20%	2,38%
2009	142.025	1.044.653	3,22%	2,27%
2010	208.325	1.730.666	3,63%	2,83%
2011	305.256	2.890.088	4,68%	4,11%

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, Deniz Tic. İstatistikleri, 2012, s.93 ‘‘Kabotaj Taşımalarında Elleçlenen Konteynerin Yıllık Gelişimi’’ Tablosundan Derlenmiştir

2011 yılına kadar olan dönemlerde dikkat çekici olan nokta, TEU bazında alınan payın ton bazında alınan paydan her zaman fazla olmasıdır. 2010 yılından itibaren aradaki farkın dengelenmeye başladığı ve 2011 yılında toplam elleçlemeden aldıkları payların birbirine yaklaşmış olduğu görülmektedir. Bu durum kabotaj taşımacılığımızdaki gelişme açısından olumlu bir göstere olarak algılanmalıdır.

⁵⁷ T.C Resmi Gazete, 20 Mart 2008, Sayı 26822.

2.4. Türkiye'nin Stratejik Konumu ve Hub Liman Projeleri

“Türkiye, Asya, Avrupa, Ortadoğu üçgeni içinde yük trafiği açısından son derece dinamik ve stratejik bir bölgede yer almaktadır. Aynı zamanda Sovyetler Birliğinin dağılması sonucunda oluşan Türkî Cumhuriyetlerinin dünyaya açılmasında da kilit koridor konumundadır. Ancak Türkiye'nin bu coğrafi konumunun kendisine getirdiği avantajları bugüne kadar değerlendirdiğini söylemek pek doğru olmaz.

Son yıllardaki liman, lojistik, demiryolu ve karayolu altyapılarıyla ilgili oluşturulan proje ve yatırımların çok önemli olduğuna inanıyorum. Özellikle de demiryolu hatlarımızın modernize edilerek çift hatta çıkartılması Türkiye'nin transit taşımacılıktaki gücünü, önemini çok arttıracaktır.



Şekil 2.25. Türkiye'nin Konumu

Uluslararası konteyner trafiği istatistiklerinde, Türkiye limanları genelde düzenli hatların yükleme-boşaltma ve aktarma limanı olarak gözükmemektedir. Türkiye ve Türkiye geçişli konteyner trafiğinin büyük bir bölümü Mısır, Güney Kıbrıs Rum kesimi limanları ile Yunanistan limanlarından gerçekleşmektedir. Dolayısıyla bu limanlar aktarma limanı olarak büyük maddi ve manevi imkanlar elde etmektedir. Bu durumda, Amerika kıtası ve Uzakdoğu'dan yapılan düzenli hat taşımacılığında da Türkiye devre dışı kalmaktadır.

Türkiye'nin, her ne şekilde olursa olsun, hem ülkemiz yük taşımacılığının, hem de ülkemiz üzerinden transit yapılan çevre ülkelerin yük taşımacılığını da içeren uluslararası konteyner taşımacılığının hatırı sayılır bir ortağı durumuna acil olarak gelmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, uzun dönem için Türkiye konumu itibarıyla

Akdeniz-Ege-Marmara-Karadeniz ve Tuna suyuyla konteyner trafiği için son derece uygun bir yapıya sahiptir. Ayrıca, Asya-Avrupa arasında bir köprü özelliğinin bulunması, Avrupa Gümrük Birliği'ne girişi ve Karadeniz Ortak Pazarındaki yeri ve önemi itibarıyla transit taşımacılıktan sağlayabileceği gelir potansiyeli bu anlamda oldukça yüksektir. Bu nedenle, dağıtım yapabilme özelliğine sahip, uluslararası standartlarda, ana konteyner gemilerini de kabul edebilir nitelikte modern konteyner limanlarının planlanıp hayata geçirilmesine acil ihtiyaç duyulmaktadır. Aksi durumda Avrupa, Asya, Orta Doğu ve Kafkaslar üçgenindeki (hatta buna Akdeniz'in doğusundaki Kuzey Afrika ülkelerini de katabiliriz) ticaret hareketinde tali koridorlar üreten komşu ülkeler tarafından by-pass edilebilir. Örneğin; Laskiye – Pire hattı ile güneyden devre dışı kalma tehlikesi vardır. Mersin, İskenderun, Kuzey Ege, Kuzey Marmara ve Derince noktalarından en az ikisinde ana liman – aktarma merkezi olarak hizmet vermek Türkiye'nin birinci öncelikli liman projesi kapsamında olmalıdır⁵⁸.

Bu bağlamda devlet eliyle projelendirilen ve yap işlet modeliyle inşasına başlanmış olan Kuzey Ege Çandarlı Konteyner limanının yapımına Mayıs 2011 de başlanmıştır. Mersin Konteyner Limanının projesi tamamlanmış, çed başvuru dosyası 2009 yılında yapılmıştır. Ancak şu ana kadar projenin ihalesinin verilmesi aşamasına geçilmemiştir. Mevcut Mersin limanı (MIP) kapasitesini ne kadar arttırsa arttırsın Doğu Akdeniz bölgesinde Türkiye'nin gelecekteki beklentilerine cevap verebilecek transit-aktarma merkezlerinden biri olması zor gözükmektedir.

Türkiye'nin 21.yüzyılda dünyanın on büyük ekonomisi içinde yer alması ve bölgesinde önemli bir üretim alanı olması mevcut limanlarla mümkün değildir. Ayrıca bölgemizde yaşanan son denemdeki siyasi ve ekonomik gelişmeler, doğu Akdeniz'de güvenli ve tüm bölgeye servis verebilecek bir transit-aktarma limanına sahip olmayı Türkiye'nin ekonomik ve güvenlik menfaatleri açısından gerekli kılmaktadır. Bu nedenle, Mersin Konteyner limanının yapılması için gerekli adımların bir an önce atılması Türkiye'nin menfaatinedir. Aksi takdirde ayağımıza gelen bu fırsatı kaçırmış oluruz.

⁵⁸ Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DHL), 2009, Mersin Konteyner Limanı Projesi, Ankara, s.8.

Bu iki projesinin dışında kısa vadede düşünölen Karadeniz’de Filyos Port ve Marmara’da Derince Konteyner Limanı bulunmaktadır. Ayrıca halihazırda özel sektör tarafından Marmara bölgesinde Tekirdağ’da yapımına devam edilen Asya Port, İzmit Yarımca’da DP World ve Ege Bölgesinde Petkim Konteyner Terminalleri bulunmaktadır.

2.4.1. Kuzey Ege Çandarlı Konteyner Limanı

Ege bölgesinde İzmir Alsancak Limanı dışında altyapı ve ekipman açısından her tür yük ve gemi cinsine hizmet verebilen ikinci bir liman yoktur. Geniş bir hinterlanda sahip olan İzmir Alsancak Limanı da bölgesel gelişmeye paralel olarak artan yük talebini karşılayamaz duruma gelmiştir. İzmir Limanı’nın etki alanı dikkate alındığında, deniz trafiği tahminleri İzmir Limanı’nın genişletilmesini zorunlu kılmaktadır. Ancak; İzmir Limanının fiziksel kısıtlamalardan dolayı genişletilmesi mümkün değildir. Bu nedenle gelecekteki trafik ihtiyacını karşılamayacaktır. Sonuç olarak, İzmir Limanı’nın yakınına, gerekli kapasite artışını sağlamak için, yeni bir liman yapılması düşünülmüştür. Bu amaçla; Ege Bölgesinin artan yük talebinin karşılanması için uzun vadeli bir çözüm olarak Kuzey Ege Limanı planlanmıştır. Ayrıca; planlanan liman Doğu Akdeniz’deki transit taşımacılığa hizmet edecek ve Ortadoğu, Karadeniz ölkeleri, Balkanlar ve Kafkasya Bölgesinin taşıma taleplerini karşılayan Yunanistan ve Kıbrıs Rum kesimi limanlarının bir alternatifi olarak ölkeye hizmet edecektir. Kuzey Ege Limanı’nın yapılmaması durumu gelecek yıllarda Ege Bölgesi yüklerinin Marmara Bölgesine kaymasına neden olabilecektir⁵⁹.

2011 yılı Mayıs ayında temeli atılan Kuzey Ege Çandarlı Konteyner limanı projesinin 2014 yılında hizmete girmesi ve kademeli olarak tam kapasite faaliyete geçmesi planlanmaktadır. Birinci etapta liman kapasitesi 4 milyon TEU olacak, nihai kapasite ise 12 milyon TEU olarak planlanmıştır.

⁵⁹ Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DHL), 2005, Kuzey Ege Çandarlı Limanı Fizibilite Çalışması, İzmir, s.1.

Dünyanın en büyük 10 konteyner limanı arasında yer alacak olan Kuzey Ege Çandarlı limanı Asya-Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan konumuyla Doğu Akdeniz'in transit yükleme - aktarma merkezlerinden biri olabilecek konumdadır.

Proje Türkiye'nin toplam konteyner elleçleme kapasitesini çok büyük oranda arttıracaktır. Kötü hava koşullarından korunmak için 1800 metre uzunluğunda mendirek inşa edilmiştir. Limanda büyük konteyner gemilerinin yanaşabilmesi için 18 metre su derinliğinde 2000 metre uzunluğunda rıhtım, 800.000 m2 konteyner istif sahası ve 800.000 m2 lojistik alan olacaktır. Limanın bölgedeki mevcut karayolu ve demiryolu ile bağlantısı kurulacaktır. Liman aynı anda 6 tane 300 metrelik konteyner gemisine hizmet verebilecektir⁶⁰.

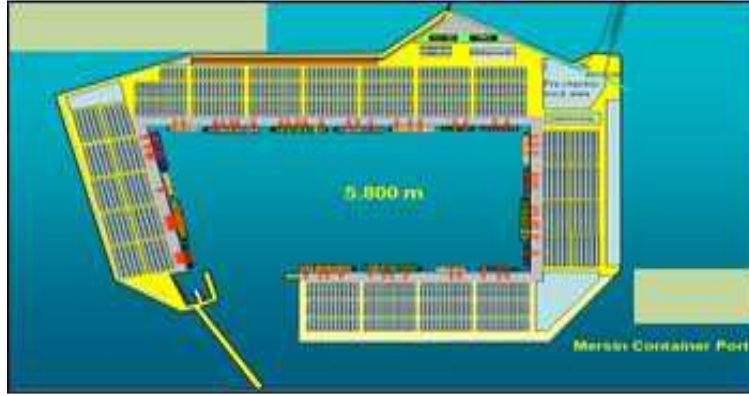
TÜRKLİM'in 2011 yılı sektör raporunda; Ulaştırma Bakanlığı tarafından planlanıp yürütülmekte olan Çandarlı ve Mersin konteyner limanı projeleri dışında, özel sektörün planladığı yeni liman ve mevcut limanlardaki ilave kapasite artışlarının gerçekleşmesi halinde 2011 yılında 11,1 milyon TEU elleçleme kapasitesine sahip olan Türkiye'nin 2015 yılında 21.6 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Eğer Çandarlı Limanı ve Mersin Konteyner Terminali Projeleri de gerçekleşir ve bu limanlar tam kapasite faaliyete geçtiğinde 35 milyon TEU'luk bir ilave kapasite oluşacaktır. En fazla yatırım 6,7 milyon TEU ile Marmara bölgesine planlanırken, Akdeniz'de 2,2 milyon TEU, Ege'de ise 1,6 milyon TEU'luk yatırım öngörülmektedir.

2.4.2. Mersin Konteyner Limanı Projesi

Mersin Konteyner limanının projesi Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanmış ve çed raporları alınmıştır. Yap işlet devret modeliyle projenin yakın zamanda hayata geçirilmesi planlanmaktadır. Projenin amacı, Doğu Akdeniz, Orta Asya ve Orta Doğu'ya yönelik gelecekteki talebi karşılamak üzere elverişli konumu nedeniyle yüksek kapasiteli yeni bir transit-aktarma merkezi oluşturmak ve bu sayede bölgede uluslararası yük taşımacılığı açısından önemli bir stratejiye sahip olmaktır⁶¹.

⁶⁰ Limak Holding, Projeler, (Çevrimiçi) www.limak.com.tr.

⁶¹ Mersin Konteyner limanı Projesi, s.9.



Şekil 2.26.Mersin Konteyner Limanı Projesinin Planı

Mersin Konteyner Limanı mevcut liman (M.I.P) yanına ve serbest bölgenin önünde deniz üzerine yapılacak dolgu ile inşa edilecektir. Projede 4 milyon m2 dolgu alanı, 2 milyon m2 konteyner stok sahası ve 5800 m rıhtım planlanmıştır. Limanda 350m ve üzeri boydaki konteyner gemilerine hizmet verilebilecektir. Limanın Türkiye'nin otoyol ve demiryolu ağına direk bağlantısı sağlanacaktır. İlk etapta yıllık 3000-3500 gemiye hizmet verilmesi ve 4.500.000 TEU konteyner elleçlemesi öngörülmektedir. Beş aşamada tamamlanması planlanan projenin nihai kapasitesinin yıllık 12 milyon TEU'ya ulaşması öngörülmektedir⁶².

2.4.3. Filyos Liman Projesi

Batı Karadeniz ve Orta Anadolu'ya hitap edecek olan Filyos limanı proje aşaması tamamlanmış, imar planı onaylanmıştır. 2013 yılı içinde ihalesinin gerçekleşmesi planlanmaktadır.

Projenin oluşturulması ile Batı Karadeniz'de kuzey-güney aksında kombine taşımacılık hizmeti verecek bir liman kompleksinin hayata geçirilmesi ve artan gemi trafiği nedeniyle boğazların karşı karşıya kaldığı tehditi azaltmak amaçlanmıştır. Filyos liman projesi aynı zamanda bölgenin ekonomik kalkınma ve gelişimi içinde çok önemli bir rol ve itici güç oluşturacaktır. Liman, dökme kuru yük, konteyner , general kargo gibi çeşitli yük türlerine hizmet verecek olup, yıllık 25 milyon ton yük kapasitesine sahip olacaktır⁶³.

⁶² Mersin Konteyner limanı Projesi, s.6-10-11 ve Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Sektöründeki Liman Projeleri, s.24, (Çevrimiçi) www.ubak.com.tr .

⁶³ Denizcilik Sektöründeki Liman Projeleri, s.24.



Şekil 2.27.Filyos Liman Projesinin Planı

2.4.4. Asya Port (Tekirdağ)

Türkiye'nin ve Karadeniz'e sahili olan çevre ülkelerin ekonomik kalkınmaları dikkate alınarak Marmara'da Hub - aktarma limanı oluşturmak projesiyle Asyaport konteyner limanının özel sektör, MSC ortaklığı ile Tekirdağ'da yapımına devam edilmektedir. Projenin 2014 yılında faaliyete geçmesi planlanmaktadır.

İlk etapta 200.000 TEU yurt içine olmak üzere 500.000 TEU transit konteyner hareketi öngörülüyor. Bu rakamın 2014 yılında transitte 800.000 TEU olmak üzere toplamda 1.300.000 TEU'ya çıkacağı, 2015 yılında ise sadece transit konteyner hareketinin 1,2 milyon TEU'yu bulacağı beklenmektedir. 2016 yılında projenin tamamlanıp limanın %100 kapasiteye çıkmasıyla, yıllık transit konteyner elleçlemesinin 1,3 milyon TEU, yurtiçi konteyner elleçlemesinin de 650.000 TEU olacağı ve toplamda 2 milyon TEU kapasiteye ulaşılması planlanmaktadır⁶⁴.



Şekil 2.28.Asya Port

⁶⁴ Osman Öndes, Deniztv haber, Asya Port Hayata Geçiyor, 26 Mart 2010.

Asyaport 2010 m rıhtım uzunluğuna ve 10-20 m arası su derinliğine sahip olacaktır. Bu sayede günümüzde sefer yapan büyük tonajlı post panamax ve super post panamax konteyner gemilerine de hizmet verebilecektir. Asyaport'un hinterland alanı batıda Balkanlar ve orta Avrupa'yı, kuzeyde Karadeniz'e kıyısı olan ülkeleri, doğuda da Kafkasya ve Orta Asya ülkelerini içine alan geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır⁶⁵. Bu sayede Asyaport'un bölgede ana liman-aktarma merkezlerinden biri olabilme şansı oldukça yüksek gözükmektedir. Çünkü Marmara bölgesinde faaliyet gösteren konteyner limanları genel olarak İstanbul, İzmit, Bursa gibi büyük kentlerin ithalat ve ihracat yükleri için ana liman olma özelliğindedir. Marport Limanı dışında transit yük taşımalarından aldıkları pay çok sınırlıdır.

2.4.5. DP World Yarımcı Konteyner Terminali

İzmit Yarımcı'da %100 DP World sermayesiyle inşa edilen liman, Türkiye'nin en büyük konteyner terminallerinden biri olacaktır. Yıllık 1,3 milyon TEU'luk kapasiteye ulaşması öngörülmektedir.

Terminal en yeni teknolojiye sahip olacak ve dünyadaki büyük konteyner gemilerine hizmet verme kapasitesi olan super-post panamax konteyner vinçleri ile donatılacaktır⁶⁶.



Şekil 2.29. Tamamlandığında Liman Nasıl Görünecek

⁶⁵ Asyaport, (Çevrimiçi) www.asyaport.com.

⁶⁶ DP World Konteyner Terminali, (Çevrimiçi) www.dpworld.com.tr.

2.4.6. Petkim Konteyner Terminali

Ege’de Aliğa bölgesinde kurulan Petkim Konteyner Limanı başlangıçta 1,5 Milyon TEU kapasiteye sahip olacaktır. Bölgenin konteyner ve genel kargo talebine göre kapasitesini 4 milyon TEU’ya kadar çıkartabilecektir. %100 Petlim Limancılık A.Ş tarafından yapılacak terminalin altyapı ve inşaat yatırımları Petlim, makine ve ekipman yatırımları ise APM Terminals tarafından yapılacaktır. İlk fazı 2015 yılında, ikinci fazı 2016 yılında tamamlanması planlanan terminalin işletmesi de APM Terminals tarafından yapılacaktır. Limana 11.000 TEU kapasiteli gemiler rahat bir şekilde yanaşabilecektir. Konteyner depolanması için liman sahasında 42 hektar, geri hizmet alanında ise 6 hektar olmak üzere toplam 48 hektar lojistik saha yapılacaktır. Ayrıca İzmir-Çanakkale Karayolunun yanında oluşturulacak geri hizmet sahası, mevcut demiryoluna entegre edilecektir⁶⁷.

2.5. Ulusal Bayrak ve Yabancı Bayrak Altında Türkiye’deki İşletmeler Tarafından Kontrol Edilen Filomuzun Analizi

2012 yılında dünya deniz ticaret filosu 1,5 milyar DWT’a, dünya deniz ticaret hacmi de 9,3 milyar tona ulaşmış olup, dünya deniz ticaretinden yılda yaklaşık 425 milyar \$ gelir elde edildiği tahmin edilmektedir⁶⁸. (bknz Şekil 1.1,s.8 ve Tablo 1.2,s.6.)

2011 Ocak itibarıyla, Türkiye dünya deniz ticaret filosu sıralamasında 1.165 gemi, 22.572.000 DWT ve 136.000 TEU kapasitesi ile 15.sırada yer almaktadır. Filomuzu Yunanistan, Japonya, Almanya, Çin gibi ülkelerin filolarıyla karşılaştırdığımızda maalesef aramızda çok büyük bir kapasite farkının olduğunu görmekteyiz. Sadece Yunanistan’ın filosunun büyüklüğü bizim kontrol ettiğimiz filonun yaklaşık 10 katına yakındır. Dolayısıyla mevcut filomuz ile dünyadaki bu ekonomik pastadan yeterli derecede bir pay almayı beklemek hayalcilik olur.

⁶⁷ SOCAR Türkiye, Haberler, 20 Mart 2013, (Çevrimiçi) <http://www.socar.com.tr/content/iki-basbakandan-petkim-limani-yatirimina-tam-destek>.

⁶⁸ Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012.

Tablo 2.4. Dünya Deniz Ticaret Filosu (1000 Grt ve üzeri, Ocak 2011)

		ULUSAL BAYRAK			YABANCI BAYRAK			TOPLAM FİLO		
	Ülkeler	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Adet	1000 DWT	1000 TEU
1	YÜNANİSTAN	737	64 897	207	2477	152 252	733	3214	217 149	940
2	JAPONYA	633	20 781	11	3154	189 006	1 229	3787	209 767	1241
3	ALMANYA	390	17 495	1248	3526	108 001	4338	3916	125 496	5586
4	ÇİN	1702	50 150	487	1450	65 461	541	3152	115 611	1028
5	KORE	680	17 343	75	471	37 191	375	1151	54 534	449
6	ABD	201	5141	147	794	39 330	142	995	44 471	289
7	HONG KONG	433	26849	211	333	15 542	40	786	42 362	251
8	NORVEÇ	500	14 319	63	949	26 331	211	1449	40 647	274
9	İNGİLTERE	330	13 172	360	418	27 108	363	748	40 279	723
10	TAYVAN	90	4214	54	573	33 461	537	663	37 676	591
11	DANİMARKA	327	13 069	591	581	23 721	587	908	36 790	1178
12	SİNGAPUR	534	20 994	323	313	14 159	86	847	35 153	409
13	BERMUDA	12	1234	--	232	26 705	56	244	27 939	58
14	İTALYA	553	18 106	71	202	6309	41	755	24 415	112
15	TÜRKİYE	523	8479	76	642	14 093	60	1165	22 572	136
16	HİNDİSTAN	294	14 767	23	76	4625	6	370	19 392	29
17	RUSYA	825	4486	48	410	14 605	40	1235	19 091	88
18	KANADA	109	906	7	225	17 596	333	334	18 502	341
19	BELÇİKA	65	5846	2	108	6741	32	173	12 586	35
20	S.ARABİSTAN	53	1823	11	57	10 510	0	110	12 333	11
21	MALEZYA	249	8288	60	75	4006	5	324	12 294	64
22	ENDONEZYA	890	9142	104	87	2439	11	977	11 581	115
23	BREZİLYA	74	2054	20	40	9270	--	114	11 323	20
24	İRAN	44	438	7	69	10 817	7	113	11 255	15
25	FRANSA	116	3213	178	139	6878	459	255	10 091	636
26	HOLLANDA	531	5052	189	194	3789	31	725	8840	221
27	B.A.E	35	278	1	241	8067	31	276	8342	32
28	KIBRIS	58	2060	11	146	4742	115	204	6802	126
29	KUVEYT	35	3942	21	44	2736	105	79	6679	126
30	VİETNAM	441	4662	18	81	2006	8	522	6669	27
TOPLAM 30 ÜLKE		11 461	363143	4625	18107	887 496	10 522	29571	1250639	15 147
DİĞER		1903	25	0	1899	52	1	3802	77	1
ALT TOPLAM		13 367	363168	4625	20006	887 549	10522	33373	1250717	15 147
BİLİNMEYEN								5751	126018	1756
TOPLAM DÜNYA FİLOSU								39 124	1376735	16 903

Kaynak. Ulaştırma Bakanlığı, Deniz Ticaret İstatistikleri, Dünya Deniz Ticaret Filosu, 2012, s.24 Tablosundan Derlenmiştir.

Tablo.2.4. verileri ışığında konteyner gemilerinin durumu incelendiğinde, dünya filosunun 16.903.000 TEU kapasitesine sahip olduğu görülmektedir. Buna karşın ulusal ve yabancı bayrak altındaki filomuzun toplam kapasitesi ancak 136.000 TEU'dur. 2011 yılında dünya konteyner filosu içinde %0,8 (DWT bazında) paya sahip olan konteyner filomuzun payı 2012 başında %0,6'ya düşmüştür. Buna karşılık konteyner gemi işletmesinde başı çeken Alman armatörlerinin payı %37'ye

çıkmıştır. Onu %8,8 ile Japonya, %8,8 ile Danimarka, %6,8 ile Yunanistan ve %6,3 ile Çin izlemektedir⁶⁹.

Filo yaş ortalamamız 16,3 dür. Yukarıdaki 30 ülke arasında hemen hemen en yaşlı filoya sahip birkaç ülkeden biriyiz. Denizyolu taşımalarda gemilerin 20 yaş sınırı kritik noktadır. Bu yaştan sonra gemilerin teknik ve işletme giderleri artış gösterir. Ayrıca sigorta primlerindeki ek maliyetler ve teknik kondisyonları açısından hat işletmecileri ve yük sahipleri açısından da tercih edilmezler. Dolayısıyla gemi arzının talebe göre fazla olduğu piyasalarda bu gemilerin ticari işletme açısından zorlanacağı kaçınılmaz bir durumdur.

Gemi ve yük arasındaki arz-talep dengesinin sağlıklı olmadığı piyasalarda boşta kalan pek çok yaşlı koneyner gemisi zorunlu olarak general kargo taşımalarında kullanılmaktadır.

Tablo 2.5. Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi (100 GT ve Üzeri)

Yıl	Dünya Sırası	Ulusal Bayraktaki Filo				Yabancı Bayraktaki Filo				Toplam Filo			
		TOPLAM	DWT	TEU	ORT.	TOPLAM	DWT	TEU	ORT.	TOPLAM	DWT	TEU	ORT.
		ADET	1000	1000	YAŞ	ADET	1000	1000	YAŞ	ADET	1000	1000	YAŞ
2002	17	451	7.815	52	19.1	117	1.514	15	20.1	56.8	9.329	67	19.3
2003	19	432	7.045	58	19	147	1.772	22	19	579	8.817	80	19
2004	18	408	6.556	56	18.5	163	2.159	24	19.5	571	8.715	80	18.8
2005	20	420	6.427	53	18.4	237	2.725	24	21.8	657	9.152	77	19.7
2006	19	432	6.844	50	18.7	353	3.609	24	20.7	785	10.453	74	19.6
2007	19	446	6.464	50	18.7	424	6.650	36	20.7	870	11.115	87	19.6
2008	17	490	6.592	62	18.5	513	6.591	50	20	1.003	13.183	113	19.3
2009	16	520	6.736	69	18.1	636	8.592	61	19.7	1.156	15.328	130	19
2010	15	560	7.246	70	17.5	665	9.9954	66	18.6	1.239	18.671	136	18.1
2011	15	547	7.797	72	16.8	672	11.863	59	17.6	1.219	19.660	131	17.2
2012	15	523	8.479	76	16.5	642	14.093	60	16.2	1.165	22.572	136	16.3

Kaynak : Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.23.

Tablo.2.5.'te Türk sahipli konteyner gemi filosunun TEU kapasitesi incelendiğinde, 2006-2009 döneminde kapasitenin yıllık ortalama %25 büyüdüğü görülmektedir. Bu dönemde en yüksek büyüme oranı 2007-2008 yılları arasında %30 olarak gerçekleşmiştir.

⁶⁹ Unctad, Review of Maritime Transport, 2012, s.42.

2009 yılından sonra büyüme rakamları oldukça düşük çıkmaktadır. 2009-2012 döneminde ancak %4,6 büyüme gerçekleşmiştir. Buna karşılık, Türkiye'nin yıllık konteyner trafiği 2009-2010 döneminde %30, 2010-2011 döneminde %13,4 ve 2011-2012 döneminde de %10,5 oranında büyümüştür. (Bknz Şekil 2.1, s.41.)

Malesef konteyner gemi filomuzun kapasitesinin gelişimi Türkiye'nin hızla artan konteyner trafiğine paralellik gösterememiştir. Makas son dönemde Türkiye'nin Dış Ticaret hacmindeki artışla iyice açılmıştır.

2.6. Ülkemiz Dış Ticaretinde Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Payı

Türkiye'nin Dış Ticaret taşımalarında ihracatımızın yaklaşık %75'i ve ithalatın yaklaşık %93'ü denizyoluyla gerçekleşmektedir. Toplam taşımalar içindeki Türk ve yabancı bayraklı gemilerin payları ise aşağıdaki tabloda gösterilmiştir⁷⁰.

Tablo 2.6. Denizyolu Taşımalarında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Payı

Yıllar	İHRACAT		İTHALAT	
	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı
2003	24	76	30	70
2004	23	77	26	74
2005	26	74	25	75
2006	20	80	25	75
2007	20	80	21	79
2008	19	81	20	80
2009	22	78	20	80
2010	21	79	25	75

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.84-85 İhracat/İthalat Yüklerini Taşıyan Araçların Bayraklarına Göre Gelişimi Tablolarından Derlenmiştir.

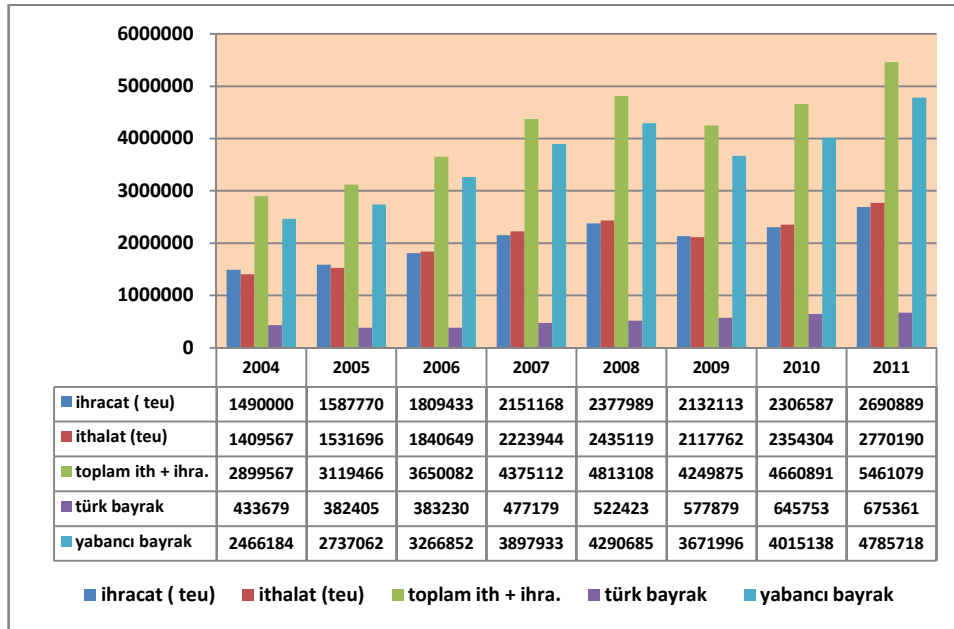
Denizyolu taşımalarına ülke olarak ödediğimiz navlun önemli bir kalemtutmaktadır. Ancak bu rakamın büyük bir kısmı yurtdışına gitmekte, ülke ekonomisine girmemektedir. Çünkü Türkiye'nin denizyolu taşımalarının ihracatta %79'u, ithalatta %75'i yabancı bayraklı gemiler ile yapılmaktadır. Ekonomisi her

⁷⁰ Deniz Tic.İstatistikleri, 2012, s.82-83.

geçen gün büyüyen ve 2023 hedeflerinde dünyada 10 büyük ekonomi arasında olma hedefi olan Türkiye'nin milli filosunu mutlaka büyütmesi, yenilemesi gerekmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretindeki konteyner taşımalarını incelediğimizde, 2011 yılında ihraç ve ithal konteyner taşımalarının yaklaşık %88'inin yabancı bayraklı gemilerle yapılmış olduğu görülmektedir. Bu oran 2008 yılında %89, 2004 yılında ise %85'dir.

Şekil.2.30. Dış Ticaretimizdeki Konteyner Taşımalarında Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşıdıkları Konteynerler (TEU)



Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, s.66 İthalat ve İhracattaki Konteynerin Yıllık Gelişimi Tablosundan Derlenmiştir.

2004 yılından 2011 yılına kadar Türkiye'nin toplam konteyner taşımalarında %100'ün üzerinde bir artış gerçekleşmişken, Türk Bayraklı konteyner gemi filosunun kapasitesi 56.000 TEU'dan ancak 76.000 TEU'ya çıkabilmiştir. Demekki Türk Bayraklı konteyner gemi filomuz son dokuz yılda %35 büyümüştür. Buna yabancı bayrak altında bulunan Türk işletmelerine ait konteyner filosunu da eklediğimizde TEU bazında toplam %70'lik bir kapasite artışının olduğunu görmekteyiz.

Bu bölümde elde edilen bilgi ve verileri dünyada, bölgemizde denizyolu konteyner taşımacılığında söz sahibi olan ülkelerin limanları ve filolarıyla karşılaştırıldığında; maalesef Türkiye'nin çok gerilerde olduğu net şekilde gözükmektedir. İlk olarak öne çıkan noktaların başında mevcut limanlarımızın pek çoğunun teknik ve fiziki altyapılarının yetersiz olması, geniş hinterlandlarının olmaması, filomuzun yaşlı ve kapasite yönünden çok gerilerde kalmış olması gelmektedir. Dolayısıyla bu şartlar altında ülkemiz sahip olduğu stratejik konumunun avantajlarını bugüne kadar yeterince kullanamamıştır. Zaten limanlarımızın transit-aktarma konteyner elleçleme rakamları da bu durumu teyit etmektedir. Ayrıca mevcut demiryolu ağımızın eski ve yetersiz olması, gümrük mevzuatımızdaki karmaşık yapı, lojistik master planımızın ve onun altyapısını oluşturacak kanunlarımızın olmaması ülkemizin bölgesinde transit konteyner taşımalarında merkez olabilme yolundaki yatırımlarının önündeki engeller olarak durmaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ SORUNLARININ TESPİTİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Çalışmanın bu bölümünde dört sektör firmasıyla yapılan bir araştırmaya ve çözüm önerilerine yer verilmiştir.

3.1. Araştırmanın Amacı ve Konusu

Türkiye'de denizyolu konteyner taşımacılığının sorunlarının tespit edilmesi ve çözüm önerilerinde bulunabilmek çalışmanın temel amacıdır.

Dünya ticaretinin %90'ı denizyoluyla gerçekleşmektedir. 2012 rakamlarıyla yaklaşık 1,5 milyar tona ulaşan ve katma değeri yüksek malların taşındığı Konteyner taşımacılığında gerek limanlar, gerekse gemi filosu olarak çok küçük oranda bir pay alabilmekteyiz.

Ülkemizdeki konteyner limanlarının teknik, fiziki altyapılarının büyük tonajlı ana konteyner gemileri için yeterli olup olmadığının ve bölgemizdeki modern limanlarla rekabet edip edemediğinin incelenmesi, limanlarımızda gemi ve saha operasyonlarında yaşanan problemlerin tespiti, Türkiye'de denizyolu konteyner taşımacılığının gelişimini engelleyen sorunların belirlenmesi araştırmanın konusudur.

3.2. Araştırmanın Yöntemi

Görüşme, sosyal birimlerde ve özellikle de Sosyolojide en sık kullanılan araştırma yöntemlerinden biridir. Stewart ve Cash görüşmeyi, önceden belirlenmiş ve ciddi bir amaç için yapılan, soru sorma ve yanıtlama tarzına dayalı karşılıklı ve etkileşimli bir iletişim süreci olarak tanımlamıştır. Literatürde genellikle iki görüşme türünden söz edilir. Yapılandırılmış ve yapılandırılmamış görüşmeler. Yapılandırılmış görüşme önceden belirlenmiş bir dizi soru ve yanıtı içerirken, yapılandırılmamış görüşmelerde açık uçlu sorular yer alır. Yapılandırılmış

görüşmede amaç, görüşülen bireylerin verdikleri bilgiler arasındaki paralelliği ve farklılığı saptamak ve buna göre karşılaştırmalar yapmaktır¹.

Bu araştırmada, bireylerle yapılandırılmış görüşme yapılarak önceden hazırlanmış olan sorular sorulmuştur. Görüşülen bireylerin verdikleri bilgiler arasındaki paralellikler ve farklılıklar ortaya konmuştur.

3.3. Yapılandırılmış Görüşme Yapılan Firmalar

Denizyolu konteyner taşımacılığında faaliyet gösteren dört firmanın yöneticileri ile görüşmeler yapılmıştır. Buradaki amaç farklı alanlardaki kişilerin sorulan sorulara vermiş oldukları cevapları görmek, elde edilen veriler arasındaki paralellikleri ve farklılıkları saptamaktır.

Bu bağlamda, sektörde uzun yıllardır Uluslararası konteyner taşımacılığı, lojistik, liman işletmeciliği, acentalık v.b. alanlarında hizmet veren Arkas ve Turkon firmaları ile, Mersin limanında "Cosco (Çin) " konteyner hattının acentası olan Barko firması ve son olarak da Marmara Gemlik bölgesinde bulunan Rodaport limanı yöneticileri ile görüşmeler yapılmıştır.

3.4. Yapılandırılmış Görüşmelerde Sorulan Sorular

Yapılandırılmış görüşmelerimde kullandığımız sorular üç ana grup altında toplanmıştır. Birinci grupta, konteyner taşımacılığının karadaki ana unsuru olan limanlar hakkındaki sorular yer almaktadır. İkinci grupta, konteyner taşımacılığının bir diğer unsuru olan gemi servisleri hakkındaki sorulara, üçüncü ve son grupta ise sektörle ilgili genel sorulara yer verilmiştir. Hazırlanan sorular EK-1 de gösterilmiştir.

¹ Ali Yıldırım, Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, Ankara, Seçkin Yayınları 1.Baskı, 1999, s.92-93.

3.5. Yapılandırılmış Görüşmelerde Katılımcıların Sorulara Verdiği Cevaplar

Katılımcıların sorulara verdikleri cevaplar üç grup altında toplanmıştır.

3.5.1. Katılımcıların Birinci Grupta Limanlar Hakkında Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar

Bu grupta katılımcılara konteyner taşımacılığının ana unsuru olan limanlar hakkında toplam 18 soru yöneltilmiştir. Alınan cevaplar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 3.1. Katılımcıların Limanlar Hakkında Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar

Soru Numarası	<u>Turkon</u>	<u>Arkas</u>	<u>Barko</u>	<u>Rodaport</u>
1	Su derinlikleri çoğu limanda yeterli ancak rıhtım uzunlukları ve manevra alanları yeterli değil.	Marport yeterli	Su derinlikleri ana konteyner gemileri için yetersiz	Su derinlikleri ana konteyner gemileri için yetersiz
2	Çoğu Liman Yetersiz	Çoğu Liman Yetersiz	Mersin Limanı Yeterli	Çoğunda Yetersiz
3	Evet, Yeterli	Evet, Yeterli	Evet, Yeterli	Genelinde Yeterli
4	Hayır, Yeterli değil	Hayır, Yeterli değil	Hayır, Yeterli değil	Hayır, Yeterli değil
5	Yeterli değil	Yeterli değil	Mersin Limanı için yeterli	Yeterli değil
6	Feeder bağlantıları yeterli ancak sahalar yetersiz	Marport yeterli	Feeder bağlantıları yeterli ancak sahalar yetersiz.	Feeder bağlantıları yeterli ancak sahalar yetersiz
7	Hayır, İyileştirilmeli	Hayır, İyileştirilmeli	Hayır, İyileştirilmeli	Hayır, İyileştirilmeli
8	Hayır, Genelinde Yetersiz	Genelinde Yetersiz, marport'ta çok seyrek kapasite aşımı oluyor	Hayır, Genelinde Yetersiz	Hayır, Genelinde Yetersiz
9	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır
10	Çoğunda Yetersiz	Çoğu Yetersiz	Genelinde Yetersiz	Çoğunda Yetersiz
11	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz
12	Çoğu limanda Yeterli	Genelinde Yeterli	Mersin için Yeterli	Rodaport için Yeterli
13	Gantry sahil vinci, Mobil vinç	Gantry sahil vinci, Mobil vinç	Gantry sahil vinci, Mobil vinç	Gantry sahil vinci, Mobil vinç
14	Evet, Ulaşabiliyoruz	Evet, Ulaşabiliyoruz	Evet, Ulaşabiliyoruz	Evet, Ulaşabiliyoruz
15	Çoğunda Yeterli	Çoğunda Yeterli	Çoğunda Yeterli	Çoğunda Yeterli
16	Özel limanlarda Yeterli	Genelinde Yeterli	Genelinde Yeterli	Genelinde Yeterli
17	Özel limanlar için yeterli	Hepsi için değil	Mersin limanı için Yeterli	Çoğunda Yeterli
18	Standartın altında	Cevapsız bırakıldı	Cevapsız bırakıldı	Cevapsız bırakıldı

Birinci soruda katılımcılara limanlarımızın rıhtım uzunlukları, su derinlikleri ve gemi manevra alanları yeterli midir? Diye sorduğumuzda; katılımcılar birbirine benzer cevaplar vermiştir. Şöyleki; birinci katılımcımız su derinliklerinin çoğu limanda yeterli olduğunu söylerken, rıhtım uzunluklarının ve manevra alanlarının yeterli olmadığını söylemiştir. İkinci katılımcımız marport limanının yeterli olduğu cevabını vermiştir. Üçüncü ve dördüncü katılımcımız limanlarımızın genelinde 11.000 TEU ve üzerindeki ana konteyner gemileri için su derinliklerinin yetersiz olduğunu belirtmiştir.

İkinci soruda katılımcılara limanlarımızın rıhtım operasyonlarını deniz, hava şartlarından korumak için yeterli doğal veya inşa edilmiş yapılar var mıdır? ve yeterli midir? Diye sorduğumuzda; bir katılımcı mersin limanının yeterli olduğunu belirtirken, üç katılımcımız bu konuda çoğu limanın yetersiz olduğunu belirtmiştir.

Üçüncü soruda katılımcılara limanlarımızın pilotaj ve palamar hizmetleri yeterlidir mi? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılarımız evet yeterlidir cevabını vermiştir.

Dördüncü soruda liman bağlantıları karayolu/demiryolu/köprüler v.s yeterlidir mi? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılarımız hayır yeterli değildir cevabını vermiştir.

Beşinci soruda mevcut karayolu ve demiryolu ağıımız bölgemizde uluslar arası lojistik merkezi olabilmemiz için yeterli midir? Diye sorduğumuzda; üç katılımcımız hayır yetersiz cevabını verirken, bir katılımcımız mersin limanı için evet yeterlidir cevabını vermiştir.

Altıncı soruda limanlarımızın üçüncü ülkelere giden aktarma yüklerine hizmet verecek yeterli saha/feeder bağlantıları var mıdır? Diye sorduğumuzda; üç katılımcımız feeder bağlantıları yeterli ancak sahalar yetersiz cevabını verirken, bir katılımcımız marport limanının her iki konuda da yeterli olduğu cevabını vermiştir.

Yedinci soruda limanlarımızdaki gümrük mevzuatı üçüncü ülkelere gemi ile giden konteynerlere verilen hizmetlere uygun mudur? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar hayır mutlaka iyileştirilmesi gerektiği cevabını vermiştir.

Sekizinci soruda katılımcılara limanların konteyner istif sahaları (storage area), yük depolama alanları yeterli midir? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar limanlarımızda bu alanların yeterli olmadığını söylemiştir. Bir katılımcı ilave bir saptama yaparak marport limanında bu alanların yeterli olduğunu çok seyrek olarak kapasite aşımı yaşandığını belirtmiştir.

Dokuzuncu soruda katılımcılara TIR lar için yeterli park alanı var mıdır? Diye sorduğumuzda; katılımcıların tamamı hayır yeterli alan yok cevabını vermiştir.

Onuncu soruda katılımcılara liman içi konteyner istifleme ve konteyner içi dolum sahaları (CFS, container freight station) yeterli midir? Diye sorduğumuzda; üç katılımcı çoğu limanda yetersiz cevabını verirken, bir katılımcı genelinde yetersizdir cevabını vermiştir.

Onbirinci soruda katılımcılara limanlarımızın tamir-bakım, depolama gibi destek hizmetler yönünden durumu nedir? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar bu hizmetlerin yetersiz olduğu cevabını vermiştir.

Onikinci soruda katılımcılara limanlarımız tehlikeli ve soğutmalı (Reefer) yükler için uluslar arası standartlara uygun depo, antrepo ve muhafaza alanları hususunda yeterli midir? Diye sorduğumuzda; bir katılımcı çoğu limanda yeterli, bir katılımcı evet genelinde yeterli cevabını verirken, iki katılımcıda kendi limanlarında yeterli ve uygun alanların olduğunu söylemiştir.

Onüçüncü soruda katılımcılara limanlarda gemi operasyonlarında hangi tip vinçler kullanılıyor? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar operasyonlarda gantry sahil vinci ve mobil vinçlerin kullanıldığını belirtmiştir.

Ondördüncü soruda katılımcılara limanlarımız gemi operasyonlarındaki konteyner elleçleme hızında dünya standartlarına ulaşabiliyormuyuz? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar evet ulaşabiliyor cevabını vermiştir.

Onbeşinci soruda katılımcılara arka sahalarda kullanılan ekipmanlar yeterli midir? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar limanların çoğunda yeterlidir cevabını vermiştir.

Onaltıncı soruda katılımcılara liman hizmetlerinin verildiği ofisler ihtiyaca uygun ve yeterli midir? Diye sorduğumuzda; bir katılımcı sadece özel limanlarda bu alanların yeterli olduğu cevabını verirken, üç katılımcı çoğunda yeterlidir cevabını vermiştir.

Onyedinci soruda katılımcılara limanların bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı yeterli midir? Diye sorduğumuzda; birinci katılımcı özel Limaların yeterli olduğunu, ikinci katılımcı tüm limanların yeterli altyapıya sahip olmadığını, üçüncü katılımcı Mersin limanı için yeterli olduğunu, son katılımcı da çoğunda yeterlidir cevabını vermiştir.

Onsekizinci soruda katılımcılara limanlarımızda kaza oranı nedir? Diye sorduğumuzda; üç katılımcı soruyu yanıtızsız bırakırken, bir katılımcı standartın altındadır cevabını vermiştir.

3.5.2. Katılımcıların İkinci Grupta Gemi Servisleri Hakkında Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar

Bu grupta katılımcılara gemi servisleri hakkında toplam 7 soru yöneltilmiştir. Alınan cevaplar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 3.2. Katılımcıların Gemi Servisleri Hakkında Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar

Soru Numarası	<u>Turkon</u>	<u>Arkas</u>	<u>Barko</u>	<u>Rodaport</u>
1	Evet, Yeterli Servis vardır	Evet, Yeterli Servis vardır	Evet, Yeterli servis vardır	Evet, Yeterli Servis vardır
2	Evet, Yeterlidir	Evet, Yeterlidir	Evet, Yeterlidir	Evet, Yeterlidir
3	Avrupa,Amerika, Akdeniz,Uzak Doğu	Akdeniz,Karadeniz, Amerika	U.Doğu,Amerika, Akdeniz,Avrupa	U.Doğu,Emrika Akdeniz,Avrupa
4	Port Said,Giau Tauro, Antwerp,Rotterdam Barcelona,Valencia	İstanbul,Algeciras, Port Said,Barcelona	Port Said,Malta,Pire, Gioia Tauro,Barcelona	Malta,Port Said, Barcelona
5	12500 TEU,Marport	12500 TEU ,Marport	Marport	12500 TEU,Marport
6	Evet	Evet	Evet	Evet
7	Bölgesel taşımalar yapabilmekte.	Bölgesel taşımalar yapabilmekte	Çok zayıf	Çok zayıf

Katılımcılar, bu grupta sorulan soruların genelinde birbirine benzer cevaplar vermiştir.

Birinci soruda katılımcılara dünyanın tüm bölgelerine Türk ihracatçısı aktarmalı veya direk servis alabilmekte midir? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar evet yeterli servis alabilmektedir cevabını vermiştir.

İkinci soruda katılımcılara konteyner taşımacılığında gemi armatörlerinin verdiği hizmetler yeterli midir? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar evet yeterlidir cevabını vermiştir.

Üçüncü soruda katılımcılara hangi ana ticaret bölgelerine Türk limanlarından direk servisler vardır? Diye sorduğumuzda; üç katılımcı Amerika,

Akdeniz, Avrupa ve Uzak doğu cevabını verirken, son katılımcıda hemen hemen diğerleriyle aynı cevabı vermiş sadece Uzak Doğu bölgesini belirtmemiştir.

Dördüncü soruda katılımcılara aktarmalı hizmet verilen bölgelere hangi limanlardan direk servisler vardır? Diye sorduğumuzda; birinci katılımcı “Port Said, GiauTauro, Barcelona, Valencia ve Antwep” limanları, ikinci katılımcı “İstanbul, Port Said, Barcelona ve Algeciras” limanlarını, üçüncü katılımcı “Port Said, Giau Tauro, Malta, Pire ve Barcelona” limanları ve dördüncü katılımcıda “Malta, Barcelona ve Port Said” limanları cevabını vermiştir

Beşinci soruda katılımcılara limanlarımıza gelen en büyük konteyner gemisinin kapasitesi ve hangi limanlara uğrak yaptığı sorulduğunda; tüm katılımcılar 12500 TEU kapasiteli konteyner gemilerinin Marport limanına uğrak yaptığını belirtmiştir.

Altıncı soruda katılımcılara gemi servisleri değişen ihracat politikalarına yeterince ayak uydurabilmekte midir? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar evet ayak uydurabilmektedir cevabını vermiştir.

Yedinci soruda katılımcılara Türk gemi servisleri uluslar arası taşımacılık servisleri ile kıyaslandığında hangi konumdadır? Diye sorulduğunda; iki katılımcı Türk gemi servislerinin ancak bölgesel taşımacılık yapabildiğini, iki katılımcı da çok zayıf olduğunu belirtmiştir.

3.5.3. Katılımcıların Üçüncü Grupta Sektörle İlgili Genel Olarak Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar

Bu grupta katılımcılara sektörle ilgili genel sorular yöneltilmiştir. Alınan cevaplar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 3.3. Katılımcıların Sektörle İlgili Genel Olarak Sorulan Sorulara Verdiği Cevaplar

Soru Numarası	<u>Turkon</u>	<u>Arkas</u>	<u>Barko</u>	<u>Rodaport</u>
1	İzmir, Mersin , Tekirdağ	İstanbul, Trabzon, Mersin, İskenderun	Mersin, İzmir, Trabzon	Cevapsız bırakıldı
2	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır
3	Doğru bir işletmecilik ile olabilir	Sadece konteyner trafiğinde artış sağlar	Evet	Doğru bir işletmecilik ile olabilir
4	Evet, Olumsuz etkilemektedir	Evet, Olumsuz etkilemektedir	Evet, Olumsuz etkilemektedir	Evet, Olumsuz etkilemektedir
5	Hayır, Bulamıyoruz	Hayır, Bulamıyoruz	Hayır, Bulamıyoruz	Hayır, Bulamıyoruz
6	Evet, Engelliyor	Evet, Engelliyor	Evet, Engelliyor	Evet, Engelliyor
7	Mevzuattaki eksiklikler, Teşviklerin yetersizliği	Yönetimlerin Karayolu taşımasını desteklemeleri	Pahalı yakıt, gümrük mevzuatımız, katı brokrasi	Yanlış ulaştırma politikaları
8	Gümrükler arasında var	Gümrükler arasında var	Gümrükler arasında var	Gümrükler arasında var
9	Uygun finansman ve ihtisaslaşma Sorunu vardır		Uygun finansman ve ihtisaslaşma sorunu vardır	
10	Hayır, Yetersizdir	Hayır, Yetersizdir	Kanunumuz Yok	Hayır, Yetersizdir
11	Hayır, Master Plan Yok	Hayır, Master Plan Yok	Hayır, Master Plan Yok	Hayır Master Plan Yok
12	Uluslar arası Standartlardadır	Uluslar arası Standartlardadır	Uluslar arası Standartlardadır	Uluslar arası Standartlardadır
13	Hayır, Desteklemiyor	Hayır, Desteklemiyor	Hayır, Desteklemiyor	Hayır, Desteklemiyor

Birinci soruda katılımcılara Türkiye’de hangi limanlarımız için bölgemizdeki taşıma koridorlarına transit-aktarma limanı hizmeti verebilir diyebiliriz? Diye sorduğumuzda; birinci katılımcı ‘‘İzmir, Mersin ve Tekirdağ’’, ikinci katılımcı ‘‘İstanbul, Trabzon, Mersin ve İskenderun’’, üçüncü katılımcı ‘‘Mersin, İzmir ve Trabzon’’ cevabını verirken dördüncü katılımcı soruyu yanıtız bırakmıştır.

İkinci soruda katılımcılara bölgemizdeki transit-aktarma yüklerden yeterli pay alabiliyormuyuz? Modern konteyner limanlarıyla rekabet edebiliyor muyuz? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar transit-aktarma yüklerden yeterli pay alamadığımızı, bölgemizdeki modern limanlarla rekabet edemediğimizi belirtmiştir.

Üçüncü soruda katılımcılara Ege'deki Çandarlı konteyner limanı, Marmara'daki Asya Port ve yapımına yakın bir zamanda başlanması planlanan Mersin Konteyner limanının devreye girmesiyle Türkiye'nin bölgede transit-aktarma konteyner trafiğinde söz sahibi olabileceğini öngörüyor musunuz? Diye sorduğumuzda; iki katılımcı iyi bir işletmeyle olabilir cevabını, ikinci katılımcı Türkiye'nin konteyner trafiğinde artış sağlayabileceğini fakat Türkiye'nin söz sahibi olabileceği ihtimalinin zayıf olduğu cevabını, son katılımcı da evet olabilir cevabını vermiştir.

Dördüncü soruda katılımcılara mevcut gümrük mevzuatının katılığı, karışıklığı ve extra masraflı olması gibi olumsuzluklar transit-aktarma konteyner taşımacılığının gelişmesine olumsuz etki etmekte midir? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar evet olumsuz yönde etki etmektedir cevabını vermiştir.

Beşinci soruda katılımcılara sektörde istihdam edilecek eğitim, nitelik yönünden yeterli ve iyi seviyede yabancı dili olan insan kaynağını rahat bulabiliyormusunuz? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar hayır bulamıyoruz cevabını vermiştir.

Altıncı soruda katılımcılara yerli bayrak altında taşınan konteynerlerin az olması bizim sektörde etkin ve daha fazla söz sahibi olmamızı engelliyor mu? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar evet olumsuz yönde etkiliyor cevabını vermiştir.

Yedinci soruda katılımcılara yurt içi denizyolu yük ve yolcu taşımacılığının payının çok düşük olmasının nedenleri nedir? Diye sorduğumuzda; birinci katılımcı mevzuattaki eksiklikler ve teşviklerin yetersiz olduğunu, ikinci katılımcı yönetimlerin karayolu taşımalarını desteklediklerini, üçüncü katılımcı yakıt fiyatlarının pahalı olduğunu, gümrük mevzuatımızın eski, yetersiz ve katı bürokrasiyi sahip olduğunu, son katılımcı da yanlış ulaştırma politikalarının uygulandığını belirtmiştir.

Sekizinci soruda katılımcılara limanlarla gümrükler arasında bir bilgisayar bilgi, iletişim ağının olup olmadığı? Ve bu sistem üzerinden hızlı ve etkin bir hizmet alınabiliyor mu? Diye sorduğumuzda; katılımcılar sadece gümrükler arasında bir sistemin kurulu olduğunu ancak bunun liman yetkililerine açık olmadığını belirtmiştir.

Dokuzuncu soruda katılımcılara denizcilik sektöründe finansman sorunu varmıdır? Bu alanda ihtisaslaşmış ve uzun vadeli uygun finansman modelleri sunan Türk bankaları var mıdır? Diye sorduğumuzda; iki katılımcı uygun finansman ve ihtisaslaşmış bankalarımızın olmadığını belirtirken, iki katılımcı da soruya cevap vermemiştir.

Onuncu soruda katılımcılara lojistik sektörü ile ilgili kanunlar yeterli midir? Diye sorduğumuzda;  c katılımcı hayır yeterli değildir cevabını, bir katılımcı da bu alanda hiçbir kanunumuzun olmadığı cevabını vermiştir.

Onbirinci soruda katılımcılara Türkiye'nin 2023 yılı ulaştırma ana plan stratejisinde ortaya konan hedeflere ulaşmasını sağlayacak bir lojistik master planı var mıdır? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar hayır cevabını vermiş ve Türkiye'nin h lihazırda hazırlanmış kapsamlı bir lojistik master planının bulunmadığını belirtmişlerdir.

Onikinci soruda katılımcılara Türkiye limanlarında yapılan denetimler uluslar arası standartlarda mıdır? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar evet uluslar arası standartlardadır cevabını vermiştir.

On c nc  soruda katılımcılara Devlet politikaları gemi servislerinin gelişmesini destekleyecek yönde midir? Diye sorduğumuzda; tüm katılımcılar hayır destekleyici yönde değildir cevabını vermiştir.

3.6. Yapılandırılmış Görüşmelerin Değerlendirmesi

Katılımcılara sorulan sorulara verdikleri cevapların analizi, değerlendirilmesi üç grup altında toplanmış ve yorumlanmıştır.

3.6.1. Limanlar Hakkında Sorulan Sorulara Verilen Cevapların Değerlendirmesi

Birinci gruptaki sorular kullanılarak yapılan görüşmede; limanlarımızın altyapı ve üstyapı olarak durumları, karayolu ve demiryolu bağlantılarının yeterli olup olmadığı, konteyner istif alanlarının yeterli olup olmadığı, limanlarımızın destek hizmetleri yönünden ne durumda olduğu v.b konular incelenmiştir. Bu bağlamda elde edilen sonuçlar aşağıda değerlendirilmektedir.

Limanlarımızın çoğu iskele veya açık rıhtım şeklinde olup, büyük tonajlı 11000-14500 TEU arası ana konteyner gemilerin haricindeki feeder, panamax ve post panamax konteyner gemileri için su derinlikleri yeterlidir. Ancak manevra alanlarının kısıtlı ve rıhtım uzunluklarının tam olarak yeterli olmaması büyük gemi operasyonlarında olumsuzluklar yaşanmasına neden olmaktadır. Marport, Mersin, Gempport, Evyap, Yılport (Gebze) ve Nemport limanlarında panamax ve post panamax konteyner gemilerine hizmet verilebilirken, Marport Batı terminali ve Eyyap limanı 12500 TEU kapasiteli New Panamax gemilere hizmet verebilmektedir.

Limanlarımızın pek çoğunda mendirek bulunmamakta ve gemilerin yanaştığı iskele ve rıhtımlar genelde denize açık konumda inşa edilmiştir. Pek çok yeni inşa limanda mendirek bulunmamakta, dolayısıyla deniz ve hava şartları direkt etkili olmaktadır. Bu durumlarda gemi emniyeti ve yük operasyonları açısından problemler yaşanabilmektedir. Bu bağlamda, İzmit Körfezi içindeki limanlar konumları itibarıyla daha korunaklıdır. Ambarlı bölgesindeki Marport limanında inşa edilen batı terminali dolgusu limanı batı ve güneybatıdan gelecek kötü hava şartlarına, dalgalara karşı korunurken; bölgedeki Mardaş ve Kumport limanları özellikle güney-güneybatıdan gelecek kötü hava şartlarına karşı oldukça korunaksız durumdadır. Dolayısıyla ambarlı limanının büyük bir kısmı korunaksız kaldığından kuvvetli havalarda gemi

emniyeti açısından problemler yaşanabilmektedir. Bu bağlamda limanlarımıza baktığımızda, özel sektör tarafından kurulan limanlarda mendirek bulunmamasına karşın, devlet tarafından kurulmuş olan limanlarda (İzmir, Samsun, Mersin, İskenderun, Trabzon, Haydarpaşa) mendirek bulunduğu görülmektedir.

Limanlarımızın genelinde pilotaj, römorkaj ve palamar hizmetleri yönünden bir sıkıntı yaşanmamakta, uluslararası standartta hizmet verilmektedir. Ancak bazı katılımcılar, limanlarımızı ziyaret eden gemilerin tonajları arttıkça güçlü ve yeterli sayıda römorkör eksikliğinden dolayı zaman zaman gemi manevralarında beklemlerin, gecikmelerin meydana geldiğini belirtmiştir.

Limanlar gemilerin yükleme, boşaltma yaptığı tesisler olduğu gibi, aynı zamanda farklı taşıma sistemlerinin buluştuğu merkezlerdir. Dolayısıyla limanlarımızı Türkiye'nin sanayi, üretim alanlarına ve uluslararası taşıma koridorlarına ulaştıracak karayollarına, özellikle de modern duble demiryollarının kurulmasına acil ihtiyacımız bulunmaktadır. Bu bağlamda, katılımcılarla yaptığım görüşmelerden ortaya çıkan ve benimde hemfikir olduğum en önemli ortak sonuçlardan birisi de, limanlarımızın karayolu bağlantılarının yeterli olmadığı, demiryolu bağlantılarının da yok denecek kadar az olduğudur. Dolayısıyla mevcut karayolu ve demiryolu ağıımız bölgemizde uluslararası merkez olabilmemiz için hiç yeterli değildir. Bir katılımcı Rotterdam, Antwerp v.b gibi Avrupa'daki modern limanları örnek göstererek, buralardaki direkt olarak limana girişi bulunan demiryolu, otoyol bağlantıları ve hatta köprülerin hem iş akışını kolaylaştırdığını hem de şehir içinde hayatın aksamadan devamını sağladığını belirtmiştir. Bana göre de bu durum limanlarımızın en temel sorunlarından biri olarak karşımızda durmaktadır. Özellikle özel sektör tarafından kurulan limanlarımızın bu konuda çok büyük eksikliklerinin olduğu görülmektedir. Mevcut limanlarımız içinde bu konuda en yeterli gözüken Mersin limanıdır. Limanı bölgedeki diğer sanayi kentlerine ve uluslararası taşıma noktalarına bağlayan yeterli karayolu, demiryolu bağlantısı vardır. Ancak mevcut demiryolu hatlarının modernize edilip, çift hatta çıkartılması gerekmektedir. Eğer demiryoluna gerekli altyapı yatırımlarını yapmaz, onları limanlarımıza ulaştıramasak, onların transit yüklerden pay almasını beklemek gerçekçi bir yaklaşım olmayacaktır.

Aktarma limanı olarak hizmet veren limanlarımızdan üçüncü ülkelere giden konteynerler için yeterli feeder bağlantıları bulunmasına karşın; aktarma konteynerler için limanlarda yeterli istif sahalarının olmaması en temel sorunumuzdur. Marport ve Mersin limanı bu konuda en organize ve yeterliliğe sahip limanlar olarak öne çıkmaktadır. Ülkemizdeki konteyner limanlarının çoğunda, Türkiye'ye gelen ithal yükler ile Türkiye'den giden ihraç yükler elleçlenmektedir.

Katılımcıların üzerinde mutabık kaldıkları diğer bir hususta; limanlarımızın hemen hemen genelinde bugün ulaştıkları konteyner elleçleme rakamlarına cevap verebilecek yeterli açık, kapalı alanlara ve hizmet birimlerine sahip olmadığıdır. Limanlarımız kuruldukları günkü konteyner elleçleme kapasitelerinin çok üzerinde bir kapasiteye ulaşmıştır. Ancak buna karşın, limanlarımız sahip oldukları terminal alanlarında, konteyner istif sahalarında (container storage area), yük depolama alanlarında (warehousing), konteyner içi dolun-boşaltım (container freight station) alanlarında, Tır park alanlarında, konteyner bakım-onarım ünitelerinde v.b. alanlarda maalesef artan konteyner trafiğine cevap verecek şekilde genişleme, altyapı yatırımını sağlayamamışlardır. Dolayısıyla limanlarımızın genelinde bu durumla ilgili ciddi sıkıntılar, sorunlar yaşanmaktadır. Hatta bazı limanlarımız liman sahası dışında konteyner istif sahaları oluşturarak çözüm üretme yoluna gitmişlerdir. Bu konularda en donanımlı ve yeterli konteyner istif, yük depolama, konteyner içi dolun-boşaltım alanlarına sahip limanlarımızın başında Marport limanı gelmektedir. Bu limanımız da zaman zaman kapasite aşımı yaşanmaktadır. Limanlarımızdaki Tır park alanlarının yetersizliği, liman girişlerindeki araç kuyrukları da çok ciddi sıkıntılar yaratmaktadır. Bu duruma gelmede en büyük sorunun; devletin zamanında Türkiye'nin denizcilik ve lojistik sektörüyle ilgili uzun vadeli bir master plan oluşturamış olması, buna bağlı olarak da yatırım ve altyapı planlamalarında özel sektör devlet işbirliğinin çok zayıf olduğu sonucu çıkmaktadır.

Bu konuda en iyi değerlendirmeyi Marmara da körfezin iki tarafında bulunan limanların sayısına baktığımızda yapabiliriz. Yılport holding tarafından inşaatı devam eden 600.000 TEU kapasiteli Yılport Gemlik konteyner limanının 2014 yılında, 1,3 milyon TEU kapasiteli DP World Yarımca konteyner terminalinin birkaç yıl içinde tamamlanması ve Derince limanının özelleşip devreye girmesiyle bölgede

çok ciddi bir liman popülasyonu yaşanacaktır. Buna karşılık, bölgenin öncelikli ihtiyacı olan körfez köprü projesi yıllarca geciktirilmiştir. Normalde devletin altyapı yatırımlarını önce götürmesi, daha sonra özel sektörün liman yatırımlarını gerçekleştirmesi gerekirken; bu durumun Türkiye’de tamamen ters şekilde gerçekleştiği görülmektedir. Buna karşılık, yıllar önce kurulmuş olan Mersin, İskenderun, İzmir, Samsun, Bandırma, Derince ve Haydarpaşa limanlarının gerek lokasyonlarının belirlenmesinde ve liman tesislerinin kuruluşunda gerekse, demiryolu ve otoyol bağlantılarının sağlanmasında daha doğru projelendirmelerin yapılmış olduğunu görmekteyiz. Dolayısıyla körfez de benzer özellikte limanlar yapmak yerine birleşerek çok amaçlı, aynı anda birden fazla büyük konteyner ve kargo gemilerini elleçleyebilecek limanların oluşturulması çok daha verimli, düşük maliyetli olurdu.

Limanlarımızın genelinde gemi operasyonlarında Gantry Sahil vinci (SSG), Mobil vinçler (MHC) kullanılmaktadır. Başta Marport ve Mersin Uluslararası limanı olmak üzere, İzmir, Haydarpaşa, Yılport, Evyap ve Borusan limanlarında gemi operasyonlarında ağırlıklı olarak raylı sahil (gantry crane) vinçleri kullanılmakta olup bu operasyonlar mobil vinçlerle desteklenmektedir. Son yıllarda limanlarımızda dünya standardında konteyner elleçleme hızına ulaşılmıştır. Örneğin, Rodaport yönetimi iskelelerinin MHC operasyonlarına uygun olduğunu, emniyeti ve malın hasarsız opere edilmesini öncelikli ilke kabul ederek saatte min.13 hareket (permove/hour/gang) olarak koymuş oldukları hedefte, yıllık ortalamalarının saatte 14 hareket olarak gerçekleştiğini belirtmiştir. Aynı şekilde başta Mersin, Ambarlı, İzmir, Borusan, Evyap, Gempport ve Yılport limanları başta olmak üzere limanlarımızın genelinin konteyner operasyonlarında dünya standardını yakaladığını, SGS lerde saatte 25-30 ve MHC’lerde saatte 15 konteyner hareketine ulaştıklarını görmekteyiz.

Limanlarda, arka sahadaki konteyner hareketlerinde (rıhtım ile konteyner sahaları arası, konteynerlerin limanda istiflenmesi, konteynerlerin müşteriye teslimi, konteynerlerin içinin boşaltılması veya doldurulması, v.b) RTG (rubber tyred gantry), RMG (rail mounded gantry), RS (reach stacker) ve forklift gibi ekipmanlar kullanılmaktadır. Tüm limanlarımızda bu ekipmanların yeterli sayıda bulunduğu

söylenemez. Katılımcılar özel sektör tarafından işletilen limanlarımızın genelinde yeterli ekipman sorunu olmadığını, ancak devlet limanlarında bu konuda ciddi eksikliklerin olduğunu belirtmişlerdir. Denizcilik şirketlerinin kendi ekipmanlarını devlet limanlarda kullanarak operasyonları hızlandırmaya çalışma gayretleri mevcut durumu göstermesi açısından iyi bir örnektir.

Liman, saha operasyonlarının yanında, özel limanlarda hizmetlerinin verildiği ofislerin ihtiyaca uygun ve bilgi iletişim teknoloji altyapılarının genellikle yeterli olduğu söylenebilir. Ancak devlet limanları için aynı şeyi söylemek pek doğru olmaz.

3.6.2. Gemi Servisleri Hakkında Sorulan Sorulara Verilen Cevapların Değerlendirmesi

İkinci gruptaki sorular kullanılarak yapılan görüşmede; Türk gemi servislerinin durumu, Türkiye'den direk ve aktarmalı olarak hangi bölgelere servis yapıldığı, aktarmalı hizmet verilen bölgelere hangi limanlar aracılığıyla hizmet verilmekte olduğu, v.b. konular incelenmiştir.

Bu bölümde yapmış olduğum görüşmelerde ortaya çıkan en olumlu sonuçlardan biri; Türk ihracatçısının mal gönderirken bir sıkıntıyla karşılaşmadığı, gemi servislerinin vermiş oldukları hizmetlerin yeterli olduğu ve dünyanın tüm bölgelerine aktarmalı veya direk servis alabilme imkânına sahip olmasıdır. Türk limanlarından Uzak Doğu, Kuzey Avrupa, Akdeniz ve Amerika'nın doğu kıyılarına direk gemi servisleri vardır. Buna karşılık aktarmalı olarak gönderilen konteynerlerde Port said (Mısır), İstanbul, Pire (Yunanistan), Gioia Tauro (İtalya), Malta, Algeciras ve Barcelona (İspanya) limanları kullanılmaktadır.

Bu bölüm içerisinde ortaya çıkan diğer bir sonuç da; Türk gemi servislerinin uluslararası konteyner taşımacılığında gerek hat taşımalarında, gerekse feeder taşımalarında henüz bölgesel taşımalar yapabilmesidir. Maalesef global olarak servis hizmeti verememektedirler. Arkas bugün ağırlıklı olarak Akdeniz, Karadeniz içinde pek çok limana düzenli olarak servis verirken, Akdeniz dışında da Setubal,

Casablanca ve Batı Afrika limanlarına kadar hizmet götürmektedir. Turkon da başta Amerika olmak üzere, Avrupa ve Akdeniz limanlarına servis vermektedir.

3.6.3. Sektörle İlgili Genel Olarak Sorulan Sorulara Verilen Cevapların Değerlendirmesi

Üçüncü gruptaki sorular kullanılarak yapılan görüşmede; hangi limanlarımızın transit-aktarma yükler için hizmet vermeye uygun olduğu, bölgemizdeki transit-aktarma yüklerden yeterli pay alıp, almadığımız, mevcut gümrük mevzuatının olumsuzlukları, yerli bayrak altında taşınan yüklerin az olmasının sektör üzerindeki olumsuz etkileri, sektörün finansman sağlamadaki sorunları, dahili deniz yolu yük taşımalarının durumu v.b konular incelenmiştir.

Görüşmelerimde öne çıkan ve biran önce gerekli düzenlemelerin yapılmasına gerek duyulan en önemli konulardan biri gümrük mevzuatımızın yapısıyla ilgilidir. Katılımcıların genel olarak sıkıntıda oldukları konu, mevcut gümrük mevzuatımızın başta üçüncü ülkelere giden transit-aktarma konteynerler için uygun olmadığı, yüklerin akışını zorlaştıracak prosedürler içerdiği yönündedir. Aynı zamanda, kendi limanlarımız arasında dahi aktarma yapmanın gümrük mevzuatı açısından oldukça zor olduğunun altını çizmişlerdir. Bu konuda gümrük mevzuatımızda ancak 2008 yılında yapılan düzenlemeyle dahili taşımalarda kullanılan konteynerlerin gümrüklü sahalardaki diğer yüklerle birlikte bulundurulmasına müsaade edilmiştir. Buna karşın boş konteyner ekipmanları halen Türk limanları arasında taşınmamaktadır. Kabotaj kanunumuzun mutlaka günümüz şartlarına uyacak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Sırf bu ve bunun gibi katı mevzuatların, pahalı gümrük tarifelerinin yürürlükte olması, dahili taşımalarda kullanılan yakıtın pahalı olması, limanlarımızda intermodal taşıma sisteminin tamamlanamamış olması, hükümetlerin yıllardır kara taşımalarını desteklemesi gibi bugüne kadar sürdürülen yanlış politikalar yurtiçi denizyolu taşımalarının gelişmesini engellemiştir. Halbuki kabotaj taşımalarının artması sektöre canlılık getireceği gibi, aynı zamanda da ek istihdam yaratıp, ülkenin petrole olan bağımlılığını azaltacağı için ekonomimize büyük katkı sağlayacaktır.

Katılımcılar, son dönemde başlatılan modernizasyon çalışmaları ile gümrükler arasında bilgisayar bilgi iletişim ağının kurulduğunu, ancak sistemin tam anlamıyla sorunlara çözüm getirmediğini, gümrüklerde çalışan personelin yeni sisteme uyum konusunda sıkıntılar yaşadığını belirtmişlerdir. Bir katılımcı bu sıkıntılara örnek olarak da; işlemlerin sadece bilgisayardan yürütülmeyip, işlem sonunda ıslak imza ve gümrük memurunun onay aşamasının halen devam ettiğini belirtmiştir.

Katılımcılarla hangi limanlarımızın bölgemizdeki taşıma koridorlarına transit-aktarma hizmeti verebilir diye yaptığım görüşmelerde, katılımcılar İran ve Irak'a gidecek yüklerde Mersin ve İskenderun limanlarını, Kafkasya bölgesi-Orta Asya ve İran'a gidecek yüklerde Trabzon limanı üzerinde görüş birliğinde olurken, diğer limanlarda farklı düşüncelere sahip olmuşlardır. Katılımcılardan ikisi İzmir limanını söylerken, diğer iki katılımcıda İstanbul limanının ismini söylemiştir. Bende Ege ve Doğu Akdeniz bölgesinde birer Hub liman kurulmasının doğru bir proje olduğunu, ancak İzmir limanının yanlış bir tercih olacağını düşünüyorum. Yeni yapılan Çandarlı limanının daha verimli olacağı görüşümdedir. Çünkü mevcut İzmir limanı kara tarafında daha fazla genişlemeye, kapasitesini arttırmaya müsait değildir. Ancak deniz üzerine yapılacak dolgu alan ile büyütülebilir. Limanın şehrin tam ortasında bulunduğunu düşünürsek; adım atmadan önce artıları ve eksileri çok iyi analiz etmemiz gerekmektedir. Aksi takdirde bu durum İzmir için geri dönülemez tahribatlar ve şehir trafiğinde de büyük bir yoğunluk oluşturabilir. Ayrıca körfez girişindeki max 12 su derinliği ana gemilerin körfeze girişini engellediği de unutulmamalıdır. Ege ve Doğu Akdeniz bölgesinde yapılacak olan bir Hub-liman projelerini savunmamdaki nedenlerin başında; bu limanların geniş bir hinterlandlarının olması, Asya-Avrupa ve Asya-Amerika (Süveyş kanalı üzerinden Akdeniz geçilerek) arasındaki ana konteyner rotaları üzerinde sefer yapan New Panamax gemilerinin bu limanlara uğraması onlara çok büyük bir deviasyon getirmeyecektir. Ancak İstanbul limanı için aynı şeyi söylemek zor gözüküyor. Özellikle bu gemilerin Çanakkale boğaz geçişlerinde hava şartları nedeniyle oluşabilecek gecikmeler, emniyetli seyir riski, boğaz geçiş masraflarının yüksek olması gibi nedenler Çandarlı, Mersin ve İskenderun limanlarını daha ön plana

çıkartacaktır. Özellikle son dönemlerde Anadolu sermayesinin güçlenmesi ve Türkiye'deki üretimin Anadolu'ya doğru kaymasıyla birlikte Mersin, İskenderun, Trabzon, Samsun limanlarının önemi çok daha artacaktır.

Katılımcıların hepsi Türkiye'nin bölgesel konumunu ve stratejik avantajları göz önüne alındığında bölgemizdeki transit-aktarma yüklerden yeterli payı alamadığımızı belirtmiştir. Bu duruma neden olarakta limanlarımızdaki altyapı ve işletme eksikliklerini, birçok limanımızda mevcut olan hinterlant sorununu, karışık ve masraflı gümrük mevzuatımızı birinci sırada göstermişlerdir. Bu konuda bende aynı görüşü paylaşıyorum. Zaten önceki bölümlerde bu konuya ilişkin daha detaylı açıklamalara yer verilmiş ve rakamsal veriler değerlendirilmiştir.

Yapımı devam etmekte olan Çandarlı Kuzey Ege ve Asya Port konteyner limanları ile yapılması planlanan Mersin Konteyner Limanının modern demiryolu, otoyol ve köprü bağlantılarıyla yurtiçi ve yurtdışı ulaşım ağlarına bağlantısı sağlandığı takdirde, katılımcılar bu yeni limanlarla Türkiye'nin transit-aktarma konteyner trafiğinde önemli bir artış sağlayabileceğini belirtmişlerdir. Ancak burada yetersiz tonaj nedeniyle yerli bayrak altında taşınan yüklerin çok az olmasının Türkiye'nin rekabet gücünü olumsuz etkileyeceğini, yerli ticaret filomuzun büyümesini destekleyici devlet politikalarının yeterli olmadığını, sektörün uzun vadeli ve uygun finansman sağlama konusunda ciddi sıkıntılarının olduğunu da unutmamak gerekmektedir.

Katılımcılarla yaptığım görüşmelerde ortaya çıkan bir başka konu da; sektörde çalışacak eğitim, nitelik yönünden yeterli ve iyi seviyede yabancı dili olan insan kaynağı sıkıntısının bulunmasıdır. Katılımcılardan bazıları, özellikle son yıllarda denizcilik sektöründe yaşanan kriz nedeniyle sektördeki yetişmiş iş gücünün başka sektörlere kaydığını, dolayısıyla denizcilik sektöründe çalışan personel kalitesinde bir düşüş yaşandığını belirtmiştir. Bende aynı görüşü paylaşıyorum. Eğer bu durum dikkate alınmaz ve denizcilik sektöründeki personelin eğitim, yabancı dil düzeylerini yükseltmek için gerek eğitim, gerekse eğitim sonrası yapılan düzenlemelerle yeterli sayıda nitelikli eleman yetiştirmek için gerekli çalışma ve

eğitim yatırımları yapılmazsa önümüzdeki dönemlerde bu alanda ciddi sıkıntılar yaşanabilir.

Bu bölümde yapmış olduğum çalışmayı sonlandırırken; gerek katılımcılarla yapmış olduğum görüşmelerden, gerekse sektördeki diğer firma ve kişilerle yapmış olduğum konuşmalardan Türkiye'nin 2023 yılı lojistik master plan hedefleri ve bu yöndeki proje, yatırımlarıyla ilgili sektörün yeterince bilgilendirilmemiş olduğunu gördüm. Bu konuda Ulaştırma Bakanlığı, Deniz Ticaret Odası gibi kurum ve kuruluşların daha koordineli çalışarak sektörün düzenli olarak bilgilendirilmesinin, görüşlerinin alınmasının faydalı olacağına inanıyorum.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Coğrafi konumumuzun sağladığı avantajların yanında üç ana kıtanın ihtiyacı olan mal ve hizmetlerin taşınmasında Türkiye çok önemli bir kavşak noktasında bulunmaktadır. Türkiye'nin Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Orta Asya ve Orta Doğu bölgelerine olan kara köprüsü konumu ve ulaştırma noktalarına olan yakınlığı ona denizyolu transit-aktarma yük trafiği açısından da önemli avantajlar sağlamaktadır. Ayrıca Türkiye'nin içinde bulunduğu bölgede hızla gelişen ticari faaliyetler AB ve Karadeniz ülkeleri, Kafkaslar, Orta Asya ve Orta Doğu ile yapılan ticaret Türkiye'ye çok önemli fırsatlar yaratmaktadır.

Ancak bu fırsatların değerlendirilmesi Türkiye'nin liman, filo kapasitesine ve lojistik imkanlarına bağlıdır. Maalesef Türk limanları konumlarının getirdiği bu önemli avantajdan bugüne kadar yeterli derecede yararlanamamış ve bölgede konteyner taşımalarında bir transit-aktarma merkezi olabilme avantajını kullanamamıştır. Bunun başlıca nedeni limanlarımızın gelişen teknoloji ve taşıma şekillerine teknik ve fiziki altyapı olarak ayak uyduramaması ve rasyonel, çağdaş işletmecilik esasları içerisinde etkin ve verimli olarak çalıştırılmamasıdır. Ancak son dönemlerde özel limanların kurulması, bazı devlet limanlarının özelleştirilerek işletmelerinin özel sektöre bırakılması sayesinde limanlarımızın teknik ve fiziki altyapılarında çok önemli yatırımlar gerçekleştirilmiş ve bu sayede uluslararası standartlarda servis vermeleri sağlanmıştır. Bugün Marport, Evyap, Yılport, Gempport, İzmir ve Mersin limanlarımıza Panamax, Post Panamax ve New Panamax konteyner gemileri yanaşım konteyner operasyonu yapabilmektedir.

Bugünkü mevcut konteyner limanlarımızdan bir ikisi dışında geriye kalan hiçbir limanımızın transit - aktarma limanı olabilecek teknik ve fiziki altyapıya sahip olmadığı görülmektedir. Mevcut Limanlar içerisinde transit-aktarma limanı konumunda olan sadece Ambarlı Marport ve Mersin limanıdır. Zaten her iki limanın konteyner elleçleme ve transit-aktarma konteyner rakamları bu durumu net bir şekilde ortaya koymaktadır. Ancak her iki limanımızın da bölgedeki modern konteyner limanlarıyla tam anlamıyla rekabet edebilmesi oldukça zordur. Marport

limanının kapasitesini ve alanını daha fazla genişletmesi konumu gereği pek mümkün gözükmemektedir. Ayrıca limanın demiryolu bağlantısının olmayışı ve otoyol bağlantılarındaki yetersizlikler de ciddi şekilde sorun olmaktadır. Mersin limanı ise kara alanında genişleme yapabilme imkanına sahip olabilir, ancak onunda deniz tarafında rıhtım uzunlukları ve derinliklerinin artırılması, manevra sahasının genişletilmesi konusunda ciddi sıkıntıları olacaktır. Bütün bu değerlendirmelerin ışığında bölgedeki büyük, modern konteyner limanlarıyla rekabet edebilecek yeni ve doğru projelere Türkiye'nin kesin ihtiyacının olduğu söylenebilir.

Bu amaçla projelendirilerek yapımına başlanan ve 2013 sonunda ilk gemiye servis vermesi planlanan Çandarlı konteyner limanı Türkiye'nin yarınları için çok önemli bir projedir. Ancak sadece limanın yapımı yeterli değildir, aynı zamanda onun yurtiçi ve yurt dışında uluslararası karayolu ve demiryolu taşıma ağlarına bağlanması gerekmektedir. Aksi takdirde beklentiler konusunda olumsuzluklar yaşanabilir.

Son dönemde özel sektör ve devlet eliyle yürütülen pek çok yeni liman yatırımlarının olduğunu görüyoruz. Bunlardan bazıları gerçekten büyük projeler olup; Türkiye'nin yarınları için çok önem arz etmektedir. Ancak diğer taraftan da bazı limanların rekabet edemeyerek sıkıntıya girmelerine neden olacağı çok açıktır. TURLİM 2012 sektör raporundaki veriler de bu duruma dikkat edilmesi gerektiğini teyit eder şekildedir. Raporda mevcut limanların 2012 yılında 11,7 milyon TEU olan konteyner elleçleme kapasitesinin devlet ve özel sektör tarafından yürütülen projelerin devreye girmesiyle 2020 yılına kadar dört kat artacağı, buna karşın 2020 yılı için konteyner elleçleme miktarının ise 13,7 milyon TEU olacağı öngörülmektedir. Aynı raporda 2015 yılından sonra Türk limancılık sektöründe arz fazlasının konteyner terminallerinde yaşanacağını da altı çizilmiştir. Bu nedenle gerek devlet, gerekse özel sektör tarafından ortaya konan yeni projelerin, yatırımların çok iyi analizinin yapılması ve daha önce yapılan yanlışların tekrar edilmemesi gerekir. Bütün bunların doğru planlanması içinde devlet tarafından ortaya konması gereken ulusal bir denizcilik politikamızın, lojistik master planımızın ve kanunlarının

oluşturulması ve bunun devlet, özel sektör işbirliğiyle yürütülmesi gerekmektedir. Aksi takdirde pek çok yatırım ve milli servetimiz boşa gidebilir.

Sanayi ve nüfusumuzun büyük bölümü sahil kesiminde olmasına rağmen, denizlerden yük ve yolcu taşımacılığı konusunda çok az faydalanmaktayız. 2005 yılında hazırlanan Ulaştırma Ana Plan Strateji sonuç raporunda belirtildiği şekilde; Cumhuriyetin 1950 yılına kadarki döneminde doğru tercih olarak demiryolu ve denizyoluna ağırlık veren politikalar benimsenmiştir. Bunun neticesinde 1950 yılında yurtiçi yük taşımalarında demiryolu %55, denizyolu %27,8 pay alırken, karayolunun payı sadece %17,1 idi. 1950 yılından sonraki dönemlerde en pahalı taşıma türü olan karayolu taşımacılığını destekleyen politikalar devam ettiğinden Türkiye’de ulaşım karayoluna bağımlı hale gelmiştir. Günümüzde yurtiçi yük taşımacılığının yaklaşık %92’si karayolu ile yapılmaktadır. Diğer taraftan ise, 2010 yılındaki dış ticaret taşımalarımızda ihracatımızın %75’i, ithalatımızın da %93’ü en ucuz taşımacılık olan denizyoluyla yapılırken, kabotaj (yurt içi) taşımalarında bu oran sadece %3,6’dır. Yurtiçi yük taşımalarının ancak %8’i demiryolu ve denizyolu ile yapılmaktadır.

Karayolu yakın mesafede avantajlı olabilir, ancak orta ve uzun mesafelerde en pahalı taşımacılık şeklidir. Türkiye petrolde yaklaşık %92 oranında yurtdışına bağımlı bir ülkedir. Dolayısıyla yapılan yanlış ulaştırma yatırımları neticesinde ülkenin milyarlarca doları petrole gitmektedir. Halbuki ülkemizdeki yük taşıma mesafeleri demiryolu ve denizyolu taşımaları için son derece uygundur.

2023 yılında dünyanın ilk 10 ekonomisi arasında olmayı hedefleyen Türkiye’nin denizciliğini hak ettiği yere getirmek ve uluslararası alanda rekabet gücünü artırabilmesi için uzun dönemli ulusal ve uluslararası denizcilik politikalarının olması gerekmektedir. Aksi takdirde büyüyen, gelişen Türkiye’nin dünyaya açılımı ve bütünleşmesi yeterli düzeyde olmayacaktır. Bu açılım ve bütünleşme ne kadar güçlü olursa ülkelerin ekonomik gücü de o kadar büyük olacaktır. Bu bağlamda hazırlanmış olan 2023 Yılı Ulaştırma Ana Plan Stratejisi iyi ve detaylı bir çalışmadır. Türkiye genelinde kurulan lojistik köyleri, demiryolu ağımızın genişletilip iyileştirilmesi çalışmaları, yeni liman projeleri ve hinterlant bağlantılarının sağlanması gibi projeler, yatırımlar Türkiye’yi karayolu

bağımlılığından yavaş yavaş kurtaracak önemli adımlardır. Türkiye'nin bölgede tercih noktası olabilmesi, aynı zamanda dahili taşımalarda denizyolunun gelişmesi için yük taşımacılığında demiryolu pazar payının mutlaka AB ülkeleri ortalaması olan %20 lere çıkartılması gerekmektedir.

Boğaz demiryolu tüp geçişi Türkiye'ye bölgede önemli bir avantaj sağlayacaktır. Bu sayede Avrupa – Asya arasında Türkiye üzerinden kesintisiz bir ulaşım mümkün olacaktır.

Eğer Türkiye bu altyapı yatırım projelerini gerçekleştirir ve yeni konteyner limanlarını da hizmete sokabilir ise bölgesinde önemli konteyner hub-aktarma merkezlerinden biri olabilir. Ancak bu altyapı yatırımlarının yanında eksiklerimiz olan hukuki ve gümrük mevzuatının da AB ve gelişmiş ülkeler standartlarına göre düzenlenmesi ve liman-terminal masraflarımızın rekabet edebilir düzeylerde olmasını sağlamamız gerekmektedir. Bu ilk etapta limanlarımızın tanıtımı, pazarlaması ve tercih edilmesi için temel nokta olacaktır. Çünkü bu limanları hemen destekleyebilecek global ölçekte yerli konteyner hatlarımız olmadığı gibi, dünyada söz sahibi büyük bir konteyner gemi filomuz da bulunmamaktadır. Bu durum Türkiye'de denizyolu konteyner taşımacılığının gelişmesinin önünü tıkayacak temel sorunlardan biri olarak karşımıza çıkabilir. Bu nedenle devletin transit konteyner taşımacılığını ve yerli konteyner hatlarımızın büyümesini destekleyici politikaları, teşvik mekanizmalarını devreye sokması gerekmektedir.

Dünyada denizyolu konteyner taşımacılık sektöründe Türkiye'nin bir yer edinmemesi ve söz sahibi olamamasının nedenlerinden biri yerli filomuzun dünya sıralamasında hem yaş hem de tonaj ve kapasite olarak çok gerilerde kalmasıdır. Özellikle konteyner gemi filomuzun kapasitesi hem çok düşüktür, hem de pek çok geminin tonajı artık günümüz konteyner taşımalarında ihtiyaç duyulan tonajlara kıyasla çok küçük kalmaktadır. Artık günümüzde feeder serviste (ana limanlar ile tali limanlar arasındaki konteyner taşımacılığı servisinde kullanılan) 1000-3000 TEU kapasiteli konteyner gemileri kullanılmaktadır.

2010 yılında Türkiye'nin denizyolu ile yapılan dış ticaret taşımalarında yabancı bayraklı gemilerin payı ihrac yüklerde %75, ithal yüklerde de %79'dur. Bu oran konteyner taşımalarında daha da yüksektir. Bu durum Türkiye'nin milyonlarca doları navlun olarak yabancı bayraklı gemilere ödemek zorunda kalmasının yanında, ülkenin milli güvenliği hususunda da zafiyetler oluşturmaktadır. Dolayısıyla yerli filomuzun oluşturulması hem ekonomik, hem sektördeki yerimizin ve etkinliğimizin tesisi, hem de milli güvenliğimiz açısından oldukça önemlidir. Türkiye'nin taşımalarda Türk Bayraklı gemilerin payını arttırmaya yönelik ve ulusal bayraktan yabancı bayrağa geçişi engellemek için gerekli önlemleri vakit kaybetmeden mutlaka alması gerekmektedir.

Son yıllarda Türkiye'nin başını ağrıtan en önemli nokta, Türk bayraklı gemilerin Avrupa ülkeleri, Amerika ve Avustralya gibi regülasyonların ve denetimlerin çok sıkı olduğu ülkelerde sürekli denetleniyor ve ceza alıyor olmalarıydı. Ancak son dönemde Bakanlık bu konunun üzerine gitmiş ve yeniden yapılanmıştır. Yapılan yurtiçi denetimler ve yaptırımlar neticesinde kısa süre önce Paris Memorandumu (Paris MoU) kapsamında gerçekleştirilen Liman Devleti Denetimleri neticesinde siyah listede olan Türk Bayrağı 2006 yılında gri listeye, 2008 yılında ise beyaz listeye yükselmiştir. Önemli olan denizciliğimizin gelmiş olduğu bu yeri koruyabilmesidir.

Denizcilik sektörümüzün uluslararası alanda gelişmesi ve rekabet edebilmesi için gerekli olan en önemli faktörlerin başında doğru finansman kaynaklarının yaratılması olduğunu bilmemiz gerekir. Bu amaçla ihtisas bankacılığı, teşvik ve uygun fonların kurulması gibi hususları kapsayacak finansman, kredi modelleri mutlaka geliştirilmelidir. Hatta gerekli olan alanlarda devlet teşvik uygulayarak uluslararası alanda rekabet gücümüzü arttırmalıdır.

Altının çizilmesi gereken konulardan biride; mevcut gümrük mevzuatımızın son derece hantal, karmaşık ve bürokratik bir yapısının olduğu ve ekstra masraflı olmasıdır. Özellikle Türkiye'nin transit - aktarma ve kabotaj konteyner taşımalarının gelişmesine engel olmaktadır. Mevcut kanunların ve tarifelerin AB ve dünyanın gelişmiş ülkelerindeki uygulamalar çerçevesinde yeniden düzenlenmesi

gerekmektedir. İlk etapta vakit kaybetmeden gmrklerimiz ile limanlar arasında bilgisayar ağının hizmete sokularak e.devlet beyan-takip sisteminin etkin şekilde kullanımının sağlanması, tüm limanlarda x-ray istasyonlarının kurulması, tarifelerin ucuzlatılması ve gümrüklerde çalışanların yeni sistemlere uyumlarının sağlanması yönünde gerekli adımlar süratle atılmalıdır. Son dönemde başlatılan modernizasyon çalışmaları ile gümrüklerde bilgisayar otomasyon sistemine geçilmiş olması, 2012 yılında doküman yönetim sisteminin gmrklerimizde kullanılmaya başlanması bu yönde atılan olumlu adımlardır.

Denizyolu taşımacılığı bir ülkenin büyümesinde ve gelişmesinde en önemli kilit sektörlerden biri olduğu gibi güçlü bir filoya sahip olmak ülke güvenliği için de önemlidir. Dolayısıyla, denizciliğimizin ileriye gitmesi ve bizimde bu sektörde varız diyebilmemiz için bu çalışma sonucunda tespit ettiğimiz konuların vakit kaybetmeden ele alınması ve uzun vadeli ulusal bir denizcilik politikamızın oluşturulması çok önemlidir.

KAYNAKLAR

Kitaplar

- Erdal, Murat : Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, İstanbul, 3.baskı, Beta Yayınları, 2008, s.3-5.
- Koçak, İbrahim Hilmi : “Dünyada ve Türkiye’de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları”, Ankara, T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Tic.Gn.Md Yayınları, 2012, s.11.
- Yıldırım, Ali : Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, Ankara, 1.Baskı, Seçkin Yayınları, 1999, s.92-93.

Yayınlar

- Dynamar B.V : “DynaLiners Trades Review”, Nisan 2011, Netherlands, s.33-38.
- Dynamar B.V : DynaLiners Weekly News, Kasım 2011, Netherlands.
- Sam lee, HungBin Toh : “Asian Container Shipping Sector”, Credit Suisse, 18 Mayıs 2011, Hong Kong, s.7-9.
- T.C.Devlet Başbakanlık : “Denizyolu Ulaşımı”, IX Kalkınma Planı (2007-2013) Özel İhtisas Komisyonu Planlama Teşkilatı Raporu, 2007, Ankara.
- T.C.Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Teknik Üniversitesi : Ulaştırma Ana Plan Stratejisi.Sonuç Raporu, Eylül 2005, Ankara.
- T.C.Ulaştırma Bakanlığı : “Mersin Konteyner Limanı Projesi”, Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DHL), 2009, Ankara.
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik : Deniz Ticaret İstatistikleri, 2012, Ankara.
Deniz Ticareti Gn.Md.ve
Haberleşme Bakanlığı

- T.C.Ulaştırma Bakanlığı : Kuzey Ege Çandarlı Limanı Fizibilite Çalışması,
Demiryollar, Limanlar ve 2005, İzmir.
Hava Meydanları İnşaatı
Genel Müdürlüğü
- T.C.Devlet Demiryolları : Stratejik Plan 2010-2014.
İşletmesi Gn.Md.
- T.C.Resmi Gazete : 20 Mart 2008, sayı 26822.
- United Nation : Review of Maritime Transport Report 2012,
United Nation Conference on Trade Development
(UNCTAD), New York and Geneve, 2012.
- United Nation : Review of Maritime Transport Report 2011,
United Nation Conference on Trade Development
(UNCTAD), New York and Geneve, 2011.
- UNESCAP : ‘‘Container Traffic Forecast’’, Regional Shipping
and Port Development, 2007 Update, New York.

Tezler

- Demiroğlu, Hakan : ‘‘Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının
Kombine Taşımacılık ile Geliştirilmesi’’, 2008,
Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniv. Fen
Bilimleri Enstitüsü.
- Elbirlik, Gizem : ‘‘Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu
Taşımacılığının Önemi ve Sorunları’’, 2008,
Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Esmer, Soner : ‘‘Ege ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep
Projeksiyonu’’, 2003, Yüksek Lisans Tezi., Dokuz
Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
İzmir, s.10-12.

e-Kaynaklar

- Alphaliner : Top 100 Operated Fleets As Per 04 March 2013,
(Çevrimiçi) [http ://www.alphaliner.com/top100
/index.php](http://www.alphaliner.com/top100/index.php), 02 Mart 2013.

- Alphaliner : Cellular fleet Forecast Based on 01 February, 2013, (Çevrimiçi) http://www.alphaliner.com/liner2/research_files/liner_studies/nofleet/BRS-AlphaForecast.pdf, 12 Mart 2013.
- Asyaport Konteyner Limanı : (Çevrimiçi) <http://www.asyaport.com>, 12 Ekim 2012
- Alport (Trabzon) Limanı : (Çevrimiçi) <http://www.al-port.com/>, 18 Eylül 2012.
- Aliağa Ege Gübre Limanı : (Çevrimiçi) <http://www.egegubre.com/liman.html>, 20 Mayıs 2012.
- Borusan Konteyner Terminali : (Çevrimiçi) http://www.borusanlimani.com/Konteyner_Terminaller.aspx, 23 Mayıs 2012.
- Container Trade : “Trade Volumes Imports & Exports”, Newsletter, July Statistics 2011, UK, p.3-9, (Çevrimiçi) http://www.logisticsdigest.com/images/stories/Articles_Aug11/download.pdf, 12 Mayıs 2012.
- Çelebi Holding : (Çevrimiçi) <http://www.celebi.com.tr>, 05 Temmuz 2012.
- Dekker, Neil : Drewry Shipping Consultant, Intra-Asia container trades Drewry attempts to demistify the market, (Çevrimiçi) http://info.hktdc.com/shippers/vol31_5/vol31_5_Ocean06.htm, 13 Mayıs 2012.
- Dekker, Nail : “Container Forecaster, 2011 and 2012”, Drewry Maritime, (Çevrimiçi) http://www.drewry.co.uk/publications/view_publication.php?id=312, 13 Mayıs 2012.
- Dr. Sorgenfrei, Jurgen : Analyst Perspective, June 2011, (Çevrimiçi) http://www.tocevents-europe.com/files/jurgen_sorgenfrei.pdf, 25 Nisan 2012.
- DP World Yarımca : (Çevrimiçi) www.dpworld.com.tr, 15 Nisan 2013.
- Erdal, Murat : “Lojistik Üs kavramı ve Türkiye Analizi”, (Çevrimiçi) <http://www.utikad.org/pdf/Lojistikuskavrami.pdf>, 02 Ekim 2012.

- Evyapport Konteyner Terminal : (Çevrimiçi) http://www.evyapport.com/EVYAPPORT/s_page.php?#konteyner-terminali, 15 Eylül 2012.
- Ece, Jale Nur : “Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı”, Denizhaber, 05.06.2006, 22 Nisan 2012.
- Erdoğan, Murat : “2015’te 35 Milyon TEU İlave Kapasite Geliyor”, Perşembe Rotası, 29 Aralık 2011, (Çevrimiçi) <http://www.persemberotasi.com>, 15 Mayıs 2012.
- GioTauro APM Terminal : (Çevrimiçi) <http://www.apmterminals.com/europe/gioiatauro/terminalinfo.aspx?id=736>, 15 Ekim 2012.
- Gemport Limanı : (Çevrimiçi) <http://www.gemport.com.tr/>, 15 Eylül 2012.
- Haydarpaşa Limanı : (Çevrimiçi) <http://tcdd.net/tcdd-haydarpaşa-liman-İsletmesi>, 15 Eylül 2012.
- İskenderun Limanı : (Çevrimiçi) http://www.limakyatirim.com/iskenderun_limani.aspx, 5 Temmuz 2012.
- İzmir Limanı : (Çevrimiçi) http://www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd_izmir.htm, 15 Eylül 2012.
- Kumport Limanı : (Çevrimiçi) <http://www.kumport.com.tr/default.aspx>, 10 Eylül 2012.
- Limak Holding Basın Bülteni : “Limak İskenderun Limanını yatırım fonu ortaklığıyla büyütecek”, 22.03.2012, (Çevrimiçi) <http://www.limak.com.tr/basin-odasi/haber-bultenleri/limak-iskenderun-limanini-yatirim-fonu-ortakligiyla-buyutecek>, 05 Temmuz 2012.
- Limak Holding Projeler : (Çevrimiçi) www.limak.com.tr, 15 Mayıs 2012.
- Malta Freeport Container Terminal : (Çevrimiçi) <http://www.maltafreeport.com/mt/freeport/content.aspx?id=107934>, 15 Ekim 2012.
- Marport Konteyner Terminali : (Çevrimiçi) <http://www.marport.com.tr/anasayfa.html>, 10 Eylül 2012.

- Mardaş Limanı : (Çevrimiçi) <http://www.mardas.com.tr/LimanIsletme/default.aspx?lang=tr>, 10 Eylül 2012.
- Mersin Uluslararası Limanı (MIP) : (Çevrimiçi) <http://www.mersinport.com.tr/>, 18 Eylül 2012.
- Maersk Line news : 27 June 2011, “Contracts additional 10 Triple-E vessel”, (Çevrimiçi) http://www.maerskline.com/link/?page=news&path=/news/story_page/11/10_Triple_E, 05.Eylül.2012.
- Nemport Konteyner Limanı : (Çevrimiçi) <http://www.nemport.com.tr/> , 15 Eylül 2012.
- Naber, Gerd, Uwe Duken, Uwe-Peter Schieder, : “Container Types”, Container Handbook Introduction 3.1.1, (Çevrimiçi) http://www.containerhandbuch.de/chb_e/wild/index.html, 25 Mayıs 2012.
- Naber, Gerd, Uwe Duken, Uwe-Peter Schieder, : “Container Carrying Vessel”, Container Handbook Introduction 1.3.1, (Çevrimiçi) http://www.containerhandbuch.de/chb_e/wild/index.html, 25 Mayıs 2012.
- Öndes, Osman : “Asya Port hayata geçiyor” Deniztv haber, 26 Mart 2010, (Çevrimiçi) <http://www.deniztv.com/HABER/21815/15/tekirdag-barbaros-asyaport-msc.htm>, 15 Temmuz 2012.
- Port Finance International : “Modest Growth Predicted for Black Sea Container Market”, 13 March 2013, (Çevrimiçi) <http://www.portfinanceinternational.com/features/item/772-modest-growth-predicted-for-black-sea-container-market>, 20 Mart 2013.
- Pireaus (Pire) Container Terminali : (Çevrimiçi) <http://www.pct.com.gr> , 01 Ekim 2012.
- Port Akdeniz : (Çevrimiçi) <http://www.portakdeniz.com/tr/yuk-konteyner.php>, 18 Eylül 2012.
- Rodaport Konteyner Terminali : (Çevrimiçi) <http://www.rodaport.com/>, 15 Eylül 2012.
- Socar Türkiye : Haberler, 20 Mart 2013, (Çevrimiçi) <http://www.socar.com.tr/content/iki-basbakandan-petkim-limani-yatirimina-tam-destek>, 15 Nisan 2013.

- Sabah : “İskenderun Limanına 250 Milyon Dolarlık Yatırım”, Ekonomi Haber, 24.01.2012, (Çevrimiçi) <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2012/01/24/iskenderun-limanina-250-milyon-lik-yatirim#>, 05 Temmuz 2012.
- Suez (Süveyş) Canal Container Terminal : (Çevrimiçi) http://www.scct.com.eg/scweb/news_details.php?id=99, 15 Ekim 2012.
- Samsun Limanı : (Çevrimiçi) <http://www.samsunport.com.tr/konteynir-hizmetleri.aspx>, 20 Eylül 2012.
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı : Konteyner ve Triptik, Mart 29, 2012, (Çevrimiçi) <http://www.gumrukticaret.gov.tr/altsayfa/icerik/73/135/konteyner-ve-triptik.html>, 10 Ekim 2012.
- T.C.Ulaştırma Bakanlığı Deniz Tic.Gn.Md. : Deniz Konteyner istatistikleri, 2008-2011, Ankara, (Çevrimiçi) www.ubak.gov.tr, 20 Mart 2013.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı : Denizcilik Sektöründeki Liman Projeleri, s.24, (Çevrimiçi) www.ubak.com.tr, 25 Mart 2013.
- Utikad : “Lojistik Master Planı ile Hedefe Doğru”, Utikat Haber, 02 Ekim 2012, (Çevrimiçi) <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10256>, 01 Kasım 2012.
- World Shipping Council : “Container Supply Review”, May 2011, (Çevrimiçi) http://www.worldshipping.org/public-statements/2011_Container_Supply_Review_Final.pdf, s.3.11, 14 Mayıs 2012.
- World Shipping Council : “Trade Routes”, (Çevrimiçi) <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-routes>, 13 Mayıs 2012.
- Wikipedia : “List of World’s Busiest Container Ports”, 2011, (Çevrimiçi) http://www.en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports, 15 Mayıs 2012.
- Wikipedia : “Maersk Triple E class”, 2013, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/Maersk_Triple_E_class, 10 Kasım 2013.

- World Trade : Global Container Fleet Growth Uneven In 2011, (Çevrimiçi) <http://www.worldtradewt100.com/articles/88814-global-container-fleet-growth-uneven-in-2011>, 04 Ağustos 2012.
- Wijnolst, Niko : “Container Shipping Innovation in Action”, Lloyd’s List, 25 August, 2010, (Çevrimiçi) <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article343445.ece>, 20 Mayıs 2012.
- Yılport Konteyner Terminali : (Çevrimiçi) <http://yeni.yilport.com/>, 15 Eylül 2012.

EK 1:

KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ KARADAKİ ANA UNSURU OLAN LİMANLAR HAKKINDAKİ SORULAR

1. Limanlarımızın rıhtım uzunlukları, su derinlikleri ve gemi manevra alanları yeterli midir?
2. Limanlarımızın rıhtım operasyonlarını deniz şartlarından korumak için yeterli doğal veya inşa edilmiş yapıları yeterli midir? (doğal liman/mendirek/vs.)
3. Limanlarımızın pilotaj, romorkaj ve palamar hizmetleri yeterli midir?
4. Liman bağlantıları karayolu/demiryolu /köprüler/ vs. yeterli midir?
5. Mevcut karayolu ve demiryolu ağımız bölgemizde uluslar arası lojistik merkezi olabilmemiz için yeterli midir?
6. Limanlarımızın üçüncü ülkelere giden aktarma yüklerine hizmet verecek yeterli saha/feeder bağlantıları var mıdır?
7. Limanlarımızdaki Gümrük Mevzuatı üçüncü ülkelere gemi ile giden konteynerlere verilen hizmetlere uygun mudur?
8. Limanların konteyner istif sahaları (Storage Area), yük depolama alanları (Warehousing) yeterli midir?
9. Konteyner teslim/alımları için TIR lar için yeterli araç parkları (Parking) var mıdır?
10. Liman içi konteyner istifleme (Ardiye) ve saha hizmetleri (CFS-Container Freight Station) yeterli midir?
11. Limanların M&R(Maintenance &Repair) ve depolama gibi destek hizmetler yönünden durumu nedir?
12. Limanlarımız tehlikeli ve soğutmalı konteyner yükleri için uluslar arası standartlara uygun depo antrepo ve muhafaza alanları hususunda yeterli midir?
13. Limanlardaki gemi operasyonunda hangi tip vinçler kullanılıyor?

14. Konteyner operasyonlarında dünya standartlarında STS, SSG lerde min.25-30 permove/hour/gang ve MHC lerde min 15mov/hour/gang hızını yakalayabiliyor muyuz?
15. Limanlarda arka sahada kullanılan (rıhtım ile Konteyner sahaları arası ve konteynerin müşteri teslimleri/vb) RTG (Rubber Tyred Gantry), RMG (Rail Mounded Gantry), RS(Reach Stacker) ve CFS sahalarında kullanılan forklift gibi ekipmanlar yeterli midir?
16. Liman hizmetlerin verildiği ofisler ihtiyaca uygun ve yeterli midir?
17. Limanların bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı yeterli midir?
18. Türkiye Limanlarında kaza oranı nedir? Dünya standartlarına göre hangi konumdadır?

KONTEYNER TAŞIMACILIĞIN DIĞER ANA UNSURU GEMİ SERVİSLERİ HAKKINDA SORULAR

1. Dünyanın tüm bölgelerine Türk ihracatçısı aktarmalı veya direk servis alabilmekte midir?
2. Konteyner taşımacılığında gemi armatörlerinin verdiği hizmetler yeterli midir?
3. Hangi ana ticaret bölgelerine Türk limanlarından direk servisler vardır?
4. Aktarmalı hizmet verilen bölgelere hangi limanlardan ve ülkeler aracılığıyla hizmet verilmektedir?
5. Türkiye' ye hizmet veren en büyük konteyner gemisinin kapasitesi ve hangi limanlardan hizmet almaktadır?
6. Gemi servisleri değişen ihracat politikalarına yeterince hızlı ayak uydurabilmekte midir?
7. Türk gemi servisleri uluslararası taşımacılık servisleri ile kıyaslandığında hangi konumdadır?

SEKTORLE İLGİLİ GENEL SORULAR

1. Fiziki/teknik altyapıları, coğrafi konumu ve hinterland alanı değerlendirilerek Türkiye’de hangi limanlarımız bölgemizdeki taşıma koridorlarına transit-aktarma limanı hizmeti verebilir?
2. Bölgesel konumumuz ve stratejik avantajımızı göz önüne aldığımızda bölgemizdeki transit-aktarma yüklerden yeterli pay alıyormuyuz? Modern konteyner limanlarıyla rekabet edebiliyormuyuz?
3. Yapımı devam etmekte olan Ege bölgesindeki Çandarlı konteyner limanı, Marmara Bölgesindeki Asya Port limanı ve yapımına yakın bir zamanda başlanması planlanan Mersin Konteyner limanının devreye girmesiyle Türkiye nin bölgede transit-aktarma konteyner trafiğinde söz sahibi olabileceğini öngörüyorsunuzuz?
4. Türkiye’deki mevcut gümrük mevzuatı ve prosedürlerinin katılığı, karışıklığı ve extra masraflı olması özellikle transit-aktarma konteyner taşımacılığının gelişmesine olumsuz etki etmekte midir?
5. Denizyolu taşımacılık sektöründe gemi, liman ve lojistik alanında istihdam edilecek eğitim, nitelik yönünden yeterli ve iyi seviyede yabancı dili olan insan kaynağı bulabiliyormusunuz?
6. Yerli Bayrak altında taşınan yüklerin az olmasının sektör üzerindeki olumsuzlukları nelerdir? Bu durum sektörde etkin ve daha fazla söz sahibi olmamızı engelliyor mu?
7. Yurt içi denizyolu yük ve yolcu taşımacılığının payının çok düşük olmasının nedenleri nedir? Bu durum sektörün gelişmesini nasıl etkilemiştir?
8. Limanlar ve bağlı oldukları gümrükler arasında direk bir bilgisayar bilgi, iletişim ağı bulunuyor mu? Hizmetler bu ağ üzerinden hızlı ve etkin bir şekilde yapılıyor mu? Yoksa eskiden olduğu gibi beyannameler tek tek eldenmi yürütülüyor?
9. Denizcilik sektörümüz için finansman sorunu var mıdır? Bu alanda ihtisaslaşmış ve sektöre uzun vadeli uygun finansman modelleri sunan Türk Bankaları var mıdır?
10. Lojistik sektörü ile ilgili kanunlar yeterli midir?

11. Türkiye nin lojistik Master Planı varmıdır? Bu bağlamda 2023 yılı Ulaştırma Ana Plan Stratejinde ortaya konan hedefler Türkiye'nin bölgesinde lojistik ve transit-aktarma yük taşımacılığında söz sahibi olması için yeterli midir?
12. Türkiye limanlarında yapılan denetimler uluslararası standartlarda mıdır? Değil ise neden?
13. Türkiye Cumhuriyeti Devlet politikaları Gemi servislerinin gelişimini destekleyecek yönde midir?