



T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI
MEKÂNSAL PLANLAMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

EDİRNE-TEKİRDAĞ-KIRKLARELİ İLLERİ BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANI PLANLAMASI ARAŞTIRMA RAPORU

DENİZ ULAŞIMI, TAŞIMACILIĞI VE LOJİSTİK UZMAN DEĞERLENDİRME RAPORU



Prof. Dr. Soner ESMER

**İskenderun Teknik Üniversitesi
Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı
&
Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi**

MAYIS 2020

İÇİNDEKİLER

1. TANIMLAR.....	1
2. AMAÇ VE KAPSAM.....	2
3. ANALİZLER	3
3.1. Dünya Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler	4
3.2. Dünyada Lojistik ve Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler	6
3.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler	6
3.2.1.1. Deniz Ticaret Filosu	7
3.2.1.2. Konteyner Hat Operatörleri.....	9
3.2.1.3. Gemi İnşa Sanayii	9
3.2.1.4. Limanlar	11
3.3. Yük Türlerindeki Gelişmeler	14
3.3.1. Kuru Dökme Yükler.....	14
3.3.2. Konteyner	16
3.3.3. Sıvı Yükler	19
3.3.4. Kruvaziyer Sektörü	21
3.4. Türkiye’de Lojistik ve Deniz Taşımacılığı	24
3.4.1. Kuru Dökme ve Genel Kargo Limanları.....	32
3.4.2. Konteyner Limanları	33
3.4.3. Sıvı Yük Limanları.....	36
3.4.4. Tekerlekli Yük Limanları.....	38
3.4.5. Yolcu Limanları	42
3.5. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Lojistik ve Deniz Taşımacılığı	45
3.5.1. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Mevcut Deniz Taşımacılığı ve Liman Tesisleri	45
3.5.1.1. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Liman Başkanlıkları ve Yük Verileri	45
3.5.1.2. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Yük Limanları	49
3.5.1.3. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Kuru Dökme ve Genel Yük Taşımacılığı.....	62
3.5.1.4. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Konteyner Taşımacılığı.....	64
3.5.1.5. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Sıvı Kimyasal Yük Taşımacılığı	64
3.5.1.6. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Kabotaj Taşımacılığı	64
3.6. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerine İlişkin Yük Talep Tahmini	66
3.6.1. Talep Tahmininin Amacı ve Kısıtları.....	66
3.6.2. Talep Tahmini Metodolojisi.....	66

Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması
Uzman Değerlendirme Raporu

3.6.3. Talep Tahmini Bulguları	68
3.7. Bölge için Kapasite Analizi ve Stratejik Değerlendirmeler	70
4. SONUÇ VE ÖNERİLER	72
5. KAYNAKLAR.....	73
6. İLGİLİ MEVZUAT.....	73

TABLolar

Tablo 1. Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton).....	6
Tablo 2. İlk 15 ülke filo istatistiği (1000 GT ve üzeri)	8
Tablo 3. İlk 10 konteyner operatörü ve Türk operatörler.....	9
Tablo 4. Elleçlenen yük miktarına göre dünyada ilk 20 liman (milyon ton)	12
Tablo 5. Dünyada ilk 20 konteyner limanı (*000 TEU)	13
Tablo 6. Majör ve minör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton).....	15
Tablo 7. Majör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton).....	15
Tablo 8. Rotalar bazında konteyner taşıma payları (milyon TEU)	17
Tablo 9. Ana Doğu-Batı rotalarında konteyner ticareti (2014-2018, milyon TEU)	18
Tablo 10. Haziran 2019 itibari ile mevcut ittifakların küresel kapasiteleri (TEU)	18
Tablo 11. Tanker taşımacılığı (milyon ton)	19
Tablo 12. Petrol ve doğal gazda en önemli üreticiler ve tüketiciler (2017, %).....	21
Tablo 13. Bölgeler bazında yük elleçlemeleri (ton).....	26
Tablo 14. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimler göre dağılımı.....	27
Tablo 15. Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma (ton)	28
Tablo 16. Limanlarımızda elleçlenen yükün tiplerine göre yük dağılımı (ton)	29
Tablo 17. Limanlarımızda en yüksek oranda elleçlenen yük tipleri	30
Tablo 18. Türkiye'deki limanlarda yük cinsine göre elleçlenen önemli yükler (ton).....	31
Tablo 19. Liman başkanlıkları yük sıralaması (2018-ton)	31
Tablo 21. Türkiye'de konteyner elleçleyen limanlardaki yük gelişimi (TEU)	35
Tablo 22. Transit konteyner elleçlemeleri (TEU)	36
Tablo 23. Petrol ürünleri elleçleyen limanlar (ton)	37
Tablo 24. Sıvı kimyasal yük elleçleyen limanlar	37
Tablo 25. Yurtdışı Düzenli Hatlar bazında RO_RO istatistikleri (2018).....	39
Tablo 26. Liman bazında araç ithalat ve ihracat rakamları	40
Tablo 27. Hatlar bazında kabotajda taşınan araçlar	41
Tablo 28. Liman başkanlıklarına göre kurvaziyer gemi ve yolcu rakamları	43
Tablo 29. Kabotaj hatlarında yolcu taşıma istatistikleri.....	44
Tablo 30. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli illerindeki liman başkanlıkları	45
Tablo 31. Liman başkanlıkları sınırları içinde gerçekleşen yük elleçlemesi (Ton)	46
Tablo 32. Bölge illerinde elleçlenen toplam yükün payları (Ton)	46
Tablo 33: Bölge illerinde elleçlenen yükün yükleme/boşaltma ve yük rejimi payları (Ton) ..	47
Tablo 34. Bölgede en çok elleçlenen ilk 10 ürün (ton) ve toplam yük içindeki payları (%) ...	47
Tablo 35: Liman Başkanlıkları bazında yükleme/boşaltma payları (Ton-2018)	48
Tablo 36: Liman başkanlıkları bazında yükleme faaliyetleri (Ton-2018)	48
Tablo 37. Liman başkanlıkları bazında boşaltma faaliyetleri (Ton-2018).....	49
Tablo 38. Tekirdağ Liman Başkanlığı Bağlı Limanları	50
Tablo 39. Asyaport'un teknik özellikleri	52
Tablo 40. Asyaport'un rıhtım özellikleri.....	52
Tablo 41. Asyaport'un rıhtım ekipmanları.....	52
Tablo 42. Asyaport'un saha ekipmanları	53
Tablo 43. Ceyport Tekirdağ'ın teknik özellikleri.....	54
Tablo 44. Ceyport Tekirdağ Limanı Rıhtım Özellikleri.....	55

Tablo 45. Ceyport Tekirdağ'ın liman ekipmanları.....	55
Tablo 46. Martaş limanı teknik özellikleri	57
Tablo 47. Martaş Limanı Rıhtım Özellikleri.....	57
Tablo 48. Martaş liman ekipmanları	57
Tablo 49. OPET Marmara Terminali rıhtım özellikleri	59
Tablo 50. Bölgedeki limanlardaki dökme ve genel yük hareketleri (ton).....	63
Tablo 51: Bölgede elleçlenen ilk 10 kuru dökme ve genel yük	63
Tablo 52. Bölgedeki limanlardaki konteyner hareketleri (TEU)	64
Tablo 53. Bölgedeki limanlardaki sıvı kimyasal yük hareketleri (TEU)	64
Tablo 54. Kabotaj hatlarında taşınan araç istatistikleri (araç).....	65
Tablo 55. Kabotaj hatlarında taşınan yolcu istatistikleri (yolcu)	65
Tablo 56: Talep tahmininde kullanılan bağımlı ve bağımsız değişkenler.....	67
Tablo 57: Korelasyon tablosu	67
Tablo 58. Bölgede elleçlenen kuru dökme ve genel yük tahmini (ton)	69
Tablo 59: Edirne-Tekirdağ ve Kırklareli illerine yönelik konteyner talep tahmini (TEU).....	70
Tablo 59: Bölge limanlarının mevcut ve planlanan konteyner ve kuru dökme/genel yük kapasitesi	71

ŞEKİLLER

Şekil 1. Bölge ve alt bölge sınırları	3
Şekil 2. Dünya mal ticareti ve GSYİH gelişimi (2011-2020, yıllık değişim-%)	5
Şekil 3. Dünya ticareti tahmini, 2015Ç1-2019Ç4	5
(Mevsimsellikten arındırılmış hacim endeksi, 2005=100).....	5
Şekil 4. Taşıma modlarına göre dünya yük taşımacılığı (Milyar Ton)	6
Şekil 5. 2018 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı.....	7
Şekil 6. Gemi tiplerine göre ticari gemilerin dağılımı (DWT payı, 2018).....	8
Şekil 7. 2000-2018 yılları arasında gemi tipleri bazında verilen siparişlerin grafiği (DWT) ..	10
Şekil 8. Ülkelere göre gemi sipariş tonajları (DWT-2018)	11
Şekil 9. Denizyolu ile taşınan kuru dökme yüklerin gelişim grafiği.....	14
Şekil 10. 2018 yılında uluslararası dökme yük taşımalarının dağılımı	15
Şekil 11. Küresel konteyner ticareti (2000-2018, milyon TEU ve gelişim oranı)	16
Şekil 12. Küresel enerji üretim projeksiyonu	19
Şekil 13. Dünyada artan kruvaziyer yolcu sayısının grafiği (milyon yolcu).....	22
Şekil 14. Kruvaziyer hatlarının bölgesel dağılımı (%).....	23
Şekil 15. En fazla kruvaziyer yolcusu olan ülkeler (milyon yolcu)	23
Şekil 16. Türkiye'de denize kıyısı olan bölgeler.....	24
Şekil 17. Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren ana limanlar	25
Şekil 18. On yıllık dönemde limanlarımızda elleçlenen yük miktarı.....	25
Şekil 19. Bölgeler bazında yük elleçleme oranları (%).....	26
Şekil 20. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımı	27
Şekil 21. Limanlarımızdaki yük dağılımı (2018)	28
Şekil 22. 2013-2017 yıllarında yük gelişimi (milyon ton)	29
Şekil 23. Kuru dökme yük ve genel yük elleçleyen limanlarımız.....	32
Tablo 20. Kuru dökme yük ve genel kargo elleçleyen limanlarımız	33
Şekil 24. Konteyner elleçleyen limanlarımız	34

Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İlleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması
Uzman Değerlendirme Raporu

Şekil 25. Türk limanlarında konteyner elleçlemelerinin gelişimi (TEU).....	34
Şekil 26. Sıvı yük elleçleyen limanlarımız.....	37
Şekil 27. Tekerlekli yük elleçleyen limanlarımız.....	38
Şekil 28. RO_RO taşımalarımız (Araç)	39
Şekil 29. Yolcu limanları	42
Şekil 30. Kurvaziyer yolcu sayısındaki değişim (yolcu).....	43
Şekil 31. Bölgedeki Yük Limanları ve Liman Başkanlıkları	50
Şekil 32. Asyaport'tan bir görünüm	51
Şekil 33. Ceynak Tekirdağ limanından bir görünüm	54
Şekil 34. MARTAŞ Limanından bir görünüm	56
Şekil 35. Marmara Ereğlisi LNG Terminalinden bir görünüm	58
Şekil 36. Marmara Depoculuk Hizmetleri limanından bir görünüm	59
Şekil 37. Tekirdağ TMO İskelesinden bir görünüm	60
Şekil 38. Enez Limanından bir görünüm	61
Şekil 39. İğneada limanından bir görünüm	61
Şekil 40: Bölgede elleçlenen kuru dökme ve genel yük tahmini (ton)	68
Şekil 41: Edirne-Tekirdağ ve Kırklareli illerine yönelik konteyner talep tahmini (TEU)	70

1. TANIMLAR

Antrepo: Gümrük Müsteşarlığı'na verilen izin doğrultusunda, bir gümrük idaresine bağlı olarak işletilen, sahibinin tüzel kişilik veya kurum olma zorunluğu bulunan, içine sadece ulusallaşmamış ithal eşya ile ihracat amaçlı malların konulabileceği depodur.

Bölge: Edirne-Tekirdağ-Kırklareli illerinden oluşan ve projenin coğrafi kapsamını oluşturan alan.

Dökme Yük: Gemi ambarlarına sandık, balya, çuval gibi bir kap içinde ya da paketleme olmaksızın yüklenen, saha ya da ambara yığılan yük tipi (kömür, demir cevheri, tahıl v.b.).

Elleçleme: Yükün gemiden terminale, ya da terminalden gemiye alınması ve liman içindeki tüm işlemlerine verilen genel ad.

Genel Yük (Parça Eşya): Ağırlıklı olarak paketlenmiş ya da bir araya getirilmiş, belli bir standardı olmayan, parça halinde taşınan yük tipi.

Hinterlant: Liman veya terminalin hizmet verdiği art bölge.

Kabotaj: Bir ülkenin kendi kıyılarında taşımacılık yapma yetkisini sadece kendi bayrağını taşıyan taşıyıcılara vermesidir.

Konteyner: Ağırlıklı olarak yarı mamul ya da bitmiş ürünün taşınmasında kullanılan, çelik, alüminyum gibi malzemelerden yapılmış, kilitlenip mühürlenebilen kapakla donatılmış, farklı büyüklük ve özelliklerdeki büyük taşıma kabı.

Liman: Yük ve yolcuların taşıma modunun değiştirildiği, lojistik hizmetlerin verildiği, birden fazla terminalden oluşan kıyı tesisi.

Lojistik Köy/Merkez: Mümkün olduğu kadar tüm ulaştırma koridor ve ağlarına kolay bağlantıları olan, içinde lojistik ve taşımacılık ile ilgili özel ve kamuya ait kuruluşların bulunduğu, taşımacılık modları arasında hızlı, güvenli ve düşük maliyetli aktarma sistemlerine ve depolama alanlarına sahip lojistik amaçlı düzenlenmiş özel ihtisas bölgesidir.

Lojistik: Müşteri beklentileri doğrultusunda yükün çıkış ve varış noktaları arasındaki taşımacılık, depolama, muayene, paketleme ve elleçlemeden oluşan fiziksel akış ile gümrükleme, sigorta, gözetim, stok yönetimi ve sipariş yönetiminden oluşan hizmet akışı faaliyetlerinin bütünleşik bir şekilde yapılmasıdır.

RO-LA Taşımacılığı: Karayolu taşımacılığı ile başlayan, karayolu taşıma araçlarının vagonlara bindirilerek uzun mesafenin demiryolu ile gerçekleştirildiği ve sonunda karayolu taşımacılığı ile biten karma taşımacılık şeklidir.

RO-RO Taşımacılığı: Karayolu taşımacılığı ile başlayan, karayolu taşıma araçlarının RO-RO gemilerine bindirilerek uzun mesafenin denizyolu ile gerçekleştirildiği ve sonunda karayolu taşımacılığı ile biten karma taşımacılık şeklidir.

Taşımacılık: Resmi belgeler ile kara, demir, hava ve deniz yolu veya boru hattı kullanılarak yapılan yük aktarım faaliyetleridir.

Terminal: Yük ve yolcuların taşıma modunu değiştirdiği, lojistik hizmetlerin verildiği tek bir yük tipine hizmet veren kıyı tesisi.

TEU (Twenty Equivalent Unit): 20 birim ölçüsündeki konteyneri simgeleyen uluslararası terimin kısaltmasıdır. Her bir birim 1 kadem (foot) uzunlukta olduğu için 1 TEU yaklaşık 6 metre uzunluğundaki konteyneri ifade eder.

2. AMAÇ VE KAPSAM

Bu çalışmanın amacı Edirne-Tekirdağ-Kırklareli'den oluşan ve çalışmada "Bölge" olarak adlandırılacak olan coğrafi alanın deniz ulaşımı, taşımacılığı ve lojistik alanındaki güncel sektörel stratejileri ve planları çerçevesinde ihtiyaç ve kapasite analizini yapmaktır. Bölge kapsamında 3 bölge ve 7 alt bölge bulunmaktadır:

1. SAROS/EDİRNE BÖLGESİ

- 1.1. Enez Alt Bölgesi
- 1.2. Erikli Alt Bölgesi

2. KUZEY MARMARA/TEKİRDAĞ BÖLGESİ

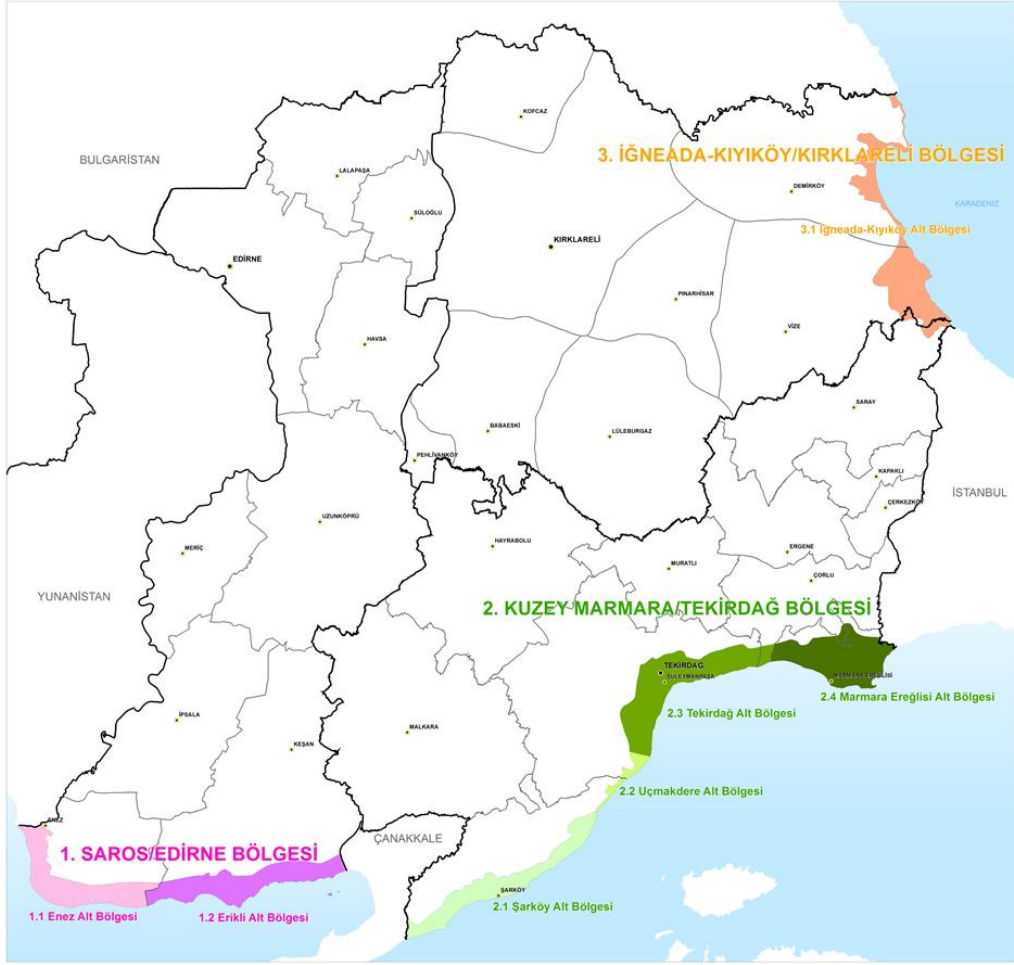
- 2.1. Şarköy Alt Bölgesi
- 2.2. Uçmakedere Alt Bölgesi
- 2.3. Tekirdağ Alt Bölgesi
- 2.4. Marmara Ereğlisi Alt Bölgesi

3. İĞNEADA-KIYIKÖY/KIRKLARELİ BÖLGESİ

- 3.1. İğneada-Kıyıköy Alt Bölgesi

Çalışmanın sınırlarını oluşturan bölge ve alt bölgeler **Şekil 1**'de gösterilmiştir.

Şekil 1. Bölge ve alt bölge sınırları



Yukarıda bahsedilen amaç çerçevesinde bölgenin mevcut ve potansiyel liman tesisleri araştırılmış, mevcut tesislerin yeterliliği, mevcut deniz ulaşımı ve taşımacılığı değerlendirilmiştir. Ayrıca limanların mevcut yük elleçleme miktarları ve kapasiteleri ışığında yapılan yük talep tahmini ile geleceğe ilişkin öngörüler oluşturulmuştur.

3. ANALİZLER

Çalışma kapsamındaki bölgeler için analizlere geçmeden önce dünyada ve Türkiye'deki güncel gelişmeler detaylarıyla incelenecek ve değerlendirilecektir. Bu ön bilginin verilme amacı, küresel ticarete entegre olmuş ve küresel ticaretin dinamikleri ile şekillenen lojistik ve deniz ulaştırmasının temel dinamiklerini etkileyen gelişmeler hakkında bilgi sahibi olmak ve bu sayede değerlendirmeleri daha tutarlı yapabilmektedir.

Lojistik; depolama, stok yönetimi ve ulaştırma gibi alt fonksiyonlara sahiptir. Lojistiğin ulaştırma fonksiyonu ile malların üretim noktasından tüketim noktasına (ya da tersine) ulaşımı beş temel ulaştırma modu ile sağlanır. Bu modlar: Karayolu, Denizyolu, Demiryolu, Havayolu ve Boru hattıdır. Denizyolu taşımacılığı, dünyada ve Türkiye'de dış ticarete açık ara en fazla kullanılan ulaştırma modudur. Örneğin 2018 yılında dünyada taşınan yüklerin % 83'ü deniz yolu ile taşınmıştır. Ancak tüm ulaştırma, depolama ve stok yönetimi gibi temel lojistik faaliyetlerin ortaya çıkabilmesi için dünyada ticari faaliyetin olması ve bu faaliyetin

sonucunda taşıma ihtiyacının ortaya çıkması gerekir. Bu noktada lojistik faaliyetler, ekonomide türetilmiş talep olarak adlandırılmakta, ticari faaliyetlerin gerçekleşmesi ile ortaya çıkan bir olgu olarak görülmektedir.

Daha açık bir ifade ile söylemek gerekirse her hangi bir lojistik aktivitenin meydana gelmesi ve bir lojistik tesisinin (liman, depo, aktarma merkezi v.b.) faaliyet göstermesi ticarete ve dolayısıyla ekonomik gelişmelere bağlıdır. Bu nedenle bu bölümde öncelikle dünyada ve Türkiye’de ticari ve ekonomik gelişmeler değerlendirilecek, daha sonra lojistik ve özellikle deniz taşımacılığındaki güncel gelişmeler yük bazında detayları ile incelenecektir. Sonrasında ise bölge illeri (Edirne-Tekirdağ-Kırklareli) özelinde mevcut durum tespitine ilave olarak yük talep tahminleri ile geleceğe ilişkin değerlendirmeler yapılacaktır.

3.1. Dünya Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler¹

2018 yılında dünya ticareti beklenenden düşük seyretmiştir. Bu durumun kökeninde birçok neden yatmaktadır. Bu nedenler arasında dünyada ABD-Çin gibi büyük ölçekli ticari partnerler arasında ticari tansiyonun yükselmesi, uygulamaya konulan yeni ticari tarifeler ve korumacılık politikaları, ticareti yapılan malları etkileyen idari önlemler (kotolar), küresel ekonominin zayıf gelişimi, finansal piyasalardaki oynaklık, gelişmiş ülkelerde sıkı mali önlemler ve artan ekonomik belirsizlikler sayılabilir. Aralık 2019 itibariyle 2019 ve 2020 yılları için de önemli bir ticari artış beklentisi oluşmamıştır. Dünya Ticaret Örgütü’nün tahminlerine göre 2019 yılında dünya ticareti %2.6 oranında artış gösterecek, sonrasında 2020 yılında yeniden % 3 oranına yükselecektir. Ancak bu artış tahminleri ülkeler arası ticari ilişkilerin düzelmesine bağlıdır. Özellikle ABD-Çin arasındaki sürtüşmenin sürmesi beklentileri düşürmektedir.

Yakın dönemdeki ekonomik, ticari gelişmeler ve beklentiler ana hatlarıyla aşağıdaki maddelerle özetlenebilir:

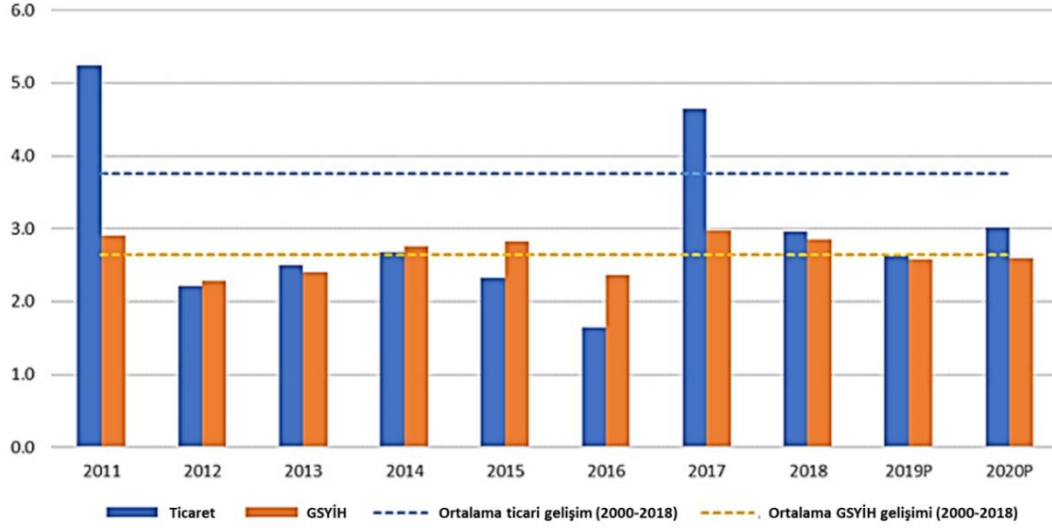
- 2018 yılında dünya ticareti değer olarak %10 oranında artış göstererek 19.5 trilyon dolara ulaşmıştır. Bu artışta kısmen de olsa enerji fiyatlarındaki artışın etkisi vardır.
- 2018 yılında dünya hizmet ticareti %8 oranında artış göstererek 5.8 trilyon dolara ulaşmıştır. Bu artışı Asya’nın güçlü hizmet ithalatı güdülemiştir.
- 2019 yılında dünya mal ticaretinin ve dünya GSYİH oranının % 2.6 oranında gelişmesi beklenmektedir.
- 2020 yılında ise GSYİH oranının yine %2.6, dünya ticaretinin ise %3 oranında artış göstereceği öngörülmektedir.
- Dünyadaki ticari artışın GSYİH artışını geçmesi yönündeki beklentinin temelinde gelişmekte olan ülkelerdeki hızlı GSYİH artışı yatmaktadır.
- Ülkeler arasında yaşanan ticari gerilimler tahminler için halen bir risk oluşturmaktadır. Ancak bir rahatlama olması durumunda önemli artışlar sağlanabilir.
- Dünya Bankası (World Bank) gelişmekte olan ülkelerde görülen borçlanmanın (2018 yılında % 15’lik artışla) gelişmekte olan ülkelerin toplam gayri safi yurt içi hasıllarının yüzde 51’ine ulaştığı uyarısını yapmıştır². Bu borçlanmaların önemli seviyelere geldiğinin bir göstergesidir.
- 2018 yılında Avrupa ve Asya ülkelerindeki zayıf ithalat, bu ülkelerin dünya ticareti içindeki önemli paylarından dolayı, dünya ticaretinin düşük seyretmesine neden olmuştur.

¹ WTO (2019) Global trade growth loses momentum as trade tensions persist

² <https://www.7deniz.net/m-haber-30013.html>

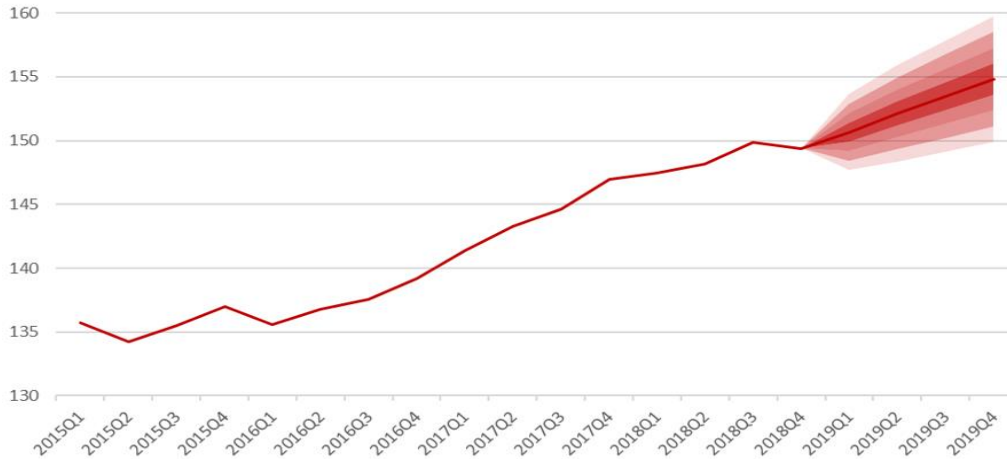
Dünya ticaretinin 2017 yılında %4.6 oranında artış göstermesi, 2018 yılı için bir toparlanma sinyali olarak algılansa da bu beklenti gerçekleşmemiş, ticaret reelde GSYİH gelişim oranının üzerinde seyretmiştir (Şekil 2).

Şekil 2. Dünya mal ticareti ve GSYİH gelişimi (2011-2020, yıllık değişim-%)³



Mevcut koşullar altında ticari tahminlerle ilişkilendirilen yüksek belirsizlik oranı dikkate alındığında, 2019 yılında dünyada gerçekleşecek ticaretin tahmini için muhtemel senaryolar Şekil 3'de gösterilmiştir.

Şekil 3. Dünya ticareti tahmini, 2015Ç1-2019Ç4
(Mevsimsellikten arındırılmış hacim endeksi, 2005=100)⁴



Bu senaryoya göre ticari gelişimin %1.3 ile %4.0 aralığında seyredeceği, ancak ticari tansiyonun yükselmesi ya da düşmesi durumunda bu rakamların da dışına çıkılabileceği öngörülmektedir.

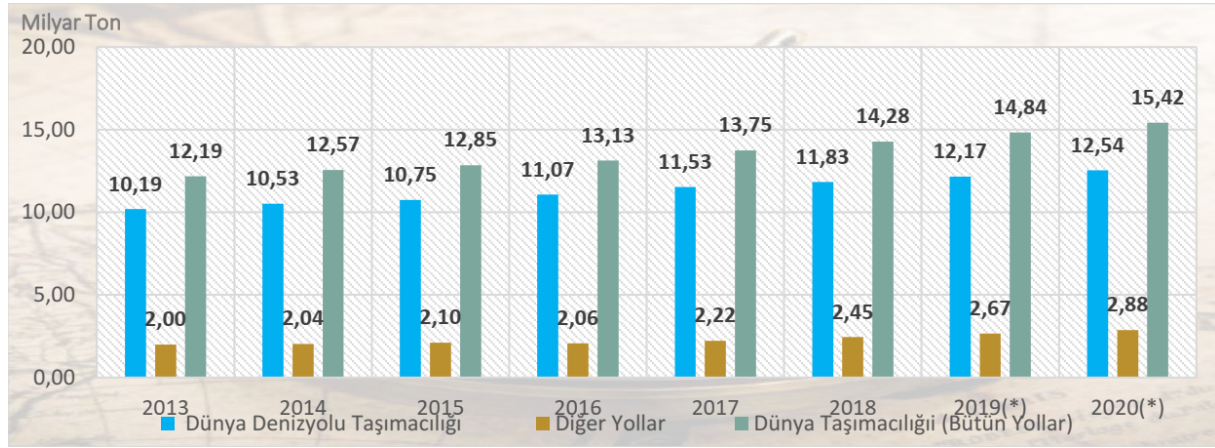
³ WTO and UNCTAD for trade, consensus estimates for GDP.

⁴ WTO and UNCTAD, WTO Secretariat estimates

3.2. Dünyada Lojistik ve Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler

Son yıllarda dünyadaki ekonomik ve ticari gelişimin beklentilerin altında seyretmesi doğrudan küresel taşımacılık faaliyetlerini olumsuz etkilemiş, istatistiklerin düşük oranda seyretmesine neden olmuştur. 2018 yılında ticareti yapılan malların değeri 19.5 trilyon dolar iken bu malların tonaj değeri yaklaşık olarak 14.2 milyar tondur. Başka bir ifade ile 2018 yılında 14.2 milyar ton mal taşımacılığa konu olmuştur. Daha önce de ifade edildiği gibi bu taşımaların 11.8 milyar tonuna tekabül den %83'ü deniz yolu ile taşınırken geri kalan 2.5 milyar tonu diğer ulaştırma modları ile taşınmıştır (Şekil 4).

Şekil 4. Taşıma modlarına göre dünya yük taşımacılığı (Milyar Ton)⁵



Lojistik alanında dünyada en saygın kurumlardan birisi olan Clarkson Research firmasının tahminlerine göre 2019 yılında lojistiğe konu olacak yük miktarı 14.8 milyar ton, 2020 yılında ise 15.4 milyar ton olarak tahmin edilirken, bu yükün sırasıyla 12.2 ve 12.5 milyar tonunun yine denizyolu ile taşınması beklenmektedir.

3.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler

2017 yılında bir önceki yıla göre %4.1 oranında artış göstererek iyimser bir hava yaratan dünya deniz taşımacılığı, 2018 yılında bu gelişimi sürdürmemiş, yılı %2.7 gibi zayıf bir artışla 11.9 milyar ton ile tamamlamıştır (Tablo 1).

Tablo 1. Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton)⁶

	2016	2017	2018	2017-2018 Değişim
Sıvı Dökme Yükler	3,016	3,080	3,117	1.2%
Gaz	355	383	418	9.1%
Kuru Dökme Yük	4,903	5,091	5,206	2.3%
Konteyner	1,733	1,833	1,916	4.5%
Diğer	1,132	1,191	1,235	3.7%
Toplam	11,139	11,578	11,892	2.7%

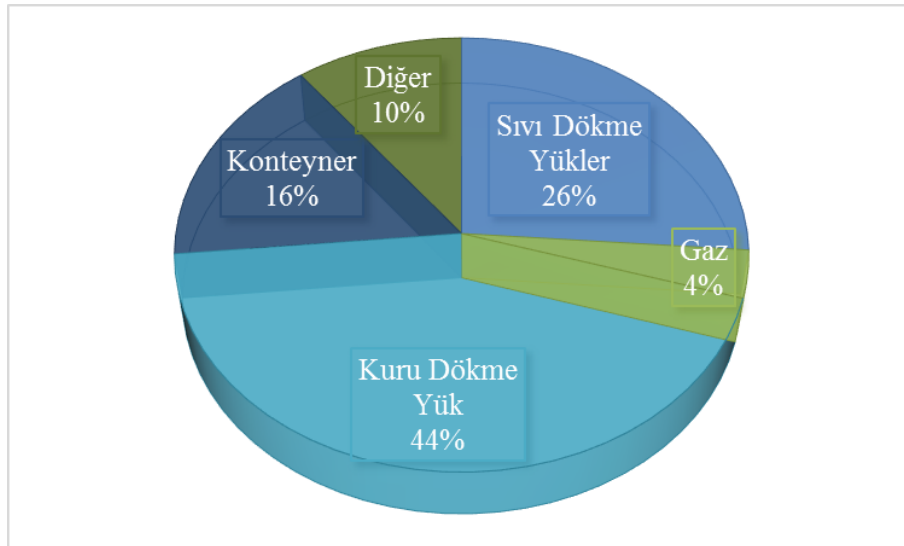
⁵ Clarkson Research ve IMEAK Deniz Sektörü Raporu, 2018.

⁶Clarkson Research

Diğer yük gruplarına göre miktar olarak düşük olsa da, dünyada temiz enerjilere artan talebin de etkisiyle gaz taşımaları (LPG ve LNG) %9.1 oranında önemli bir artış göstermiştir. 2017 yılında gaz taşımalarındaki artışın %8.7 olduğu dikkate alınır ise bu yük grubunun emin adımlarla deniz yolu ile en çok taşınan yüklerden birisi olma yolunda ilerlediği görülür. Konteyner taşımaları (tonaj olarak) 2017 yılındaki %5.1 oranındaki artıştan sonra 2018 yılında gelişim hızını yavaşlatarak %4.5 oranında gerilemiş ve toplamda 1.9 milyar tona ulaşmıştır. Kuru dökme yükler %2.3 artış ile 5.2 milyar tona yükselirken, önemli bir miktarı ham petrolden oluşan sıvı dökme yüklerde artış %1.2 gibi düşük bir oran ile 3.1 milyar ton olarak gerçekleşmiştir.

Yük gruplarının toplam içindeki paylarına bakıldığında (taşınan yük miktarlarına paralel olarak) gaz taşıma payının (2017 yılına göre) %3'den %4'e çıktığı, sıvı dökme yüklerin ise %27'den %26'ya gerilediği görülmektedir (**Şekil 5**).

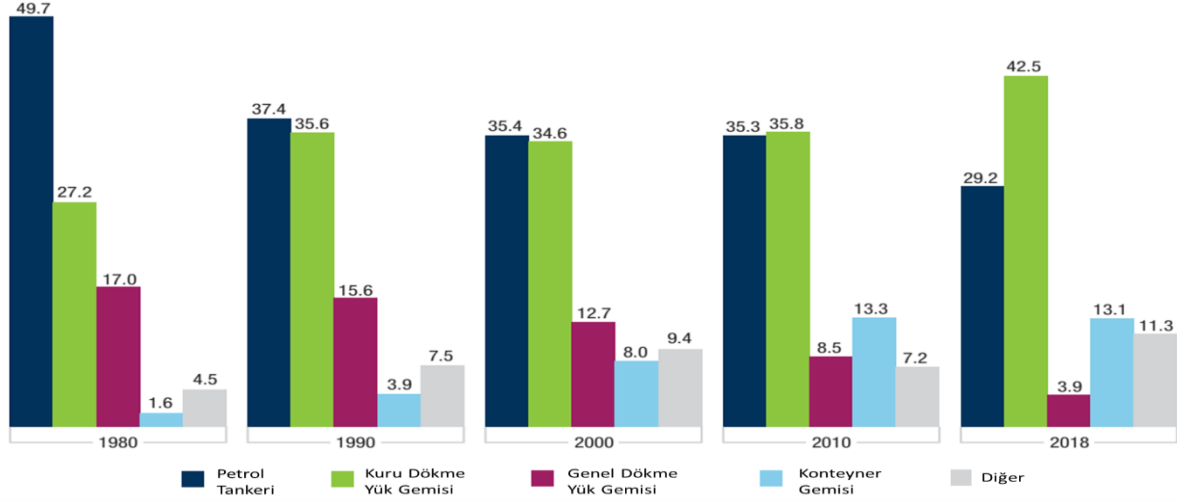
Şekil 5. 2018 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı



3.2.1.1. Deniz Ticaret Filosu

Denizyoluyla taşınan yük türlerindeki talebe bağlı olarak gemi türleri de zaman içinde farklılık göstermektedir. 1980'li yıllardan günümüze geçen yaklaşık 40 yıllık süreçte petrol tankeri ve genel yük gemi paylarında düşüş olduğu, konteyner ve kuru dökme yük gemilerinde pay artışı olduğu **Şekil 6**'da görülebilir. 2018 yılı itibarıyla dünya deniz ticaret filosunun %42.5'i kuru dökme yük gemilerinden, %29.2'si petrol tankerlerinden, %13.1'i konteyner gemilerinden ve %3.9'u genel yük gemilerinden oluşmaktadır (**Şekil 6**).

Şekil 6. Gemi tiplerine göre ticari gemilerin dağılımı (DWT payı, 2018)⁷



1,000 GT ve üzeri gemilerin dünyada toplam 1.9 milyar DWT kapasiteye sahip olduğu dikkate alınırsa toplam dünya filosunun yaklaşık yarısı (%48) 3 ülkeninim sahipliğindedir (Yunanistan, Çin ve Japonya) (Tablo 2.).

Tablo 2. İlk 15 ülke filo istatistiği (1000 GT ve üzeri)⁸

		Adet	*1000 DWT	*1000 TEU	Ortalama Gemi Yaşı	Yıllık Değişim Oranı	Yabancı Bayrak Oranı
1	Yunanistan	4,850	380,281	2,161	11.7	4.0%	82.7%
2	Çin	5,663	270,180	3,780	11.8	13.9%	68.3%
3	Japonya	4,100	241,904	1,852	8.9	-0.8%	85.2%
4	Almanya	2,790	95,511	4,394	12.0	-9.7%	91.3%
5	G. Kore	1,625	79,517	578	14.1	-0.9%	85.7%
6	Norveç	1,736	74,960	525	14.1	2.8%	77.8%
7	Amerika	1,178	59,545	288	15.3	-11.6%	91.6%
8	Singapur	1,432	54,823	743	11.9	3.3%	50.7%
9	Tayvan	958	51,539	1,021	13.0	0.0%	89.4%
10	İtalya	1,100	48,043	1,403	13.5	-5.2%	75.8%
11	Danimarka	927	45,745	2,446	12.4	5.4%	55.5%
12	Hong Kong	932	37,584	77	14.3	-11.7%	40.4%
13	İngiltere	757	31,987	685	12.2	5.4%	82.1%
14	Kanada	523	31,550	929	14.1	3.2%	95.2%
15	Türkiye	1,487	28,589	329	19.8	-0.9%	76.1%
	Dünya Toplamı	43,739	1,872,817	24,081	14.8	2.6%	75.5%

⁷ UNCTAD

⁸ SSMR

Yunanistan, Türkiye'nin 1,487 parça ticaret gemisi ve 28.5 milyon DWT kapasite ile 15. sırada yer aldığı dünya ticaret filosuna sahip ülkeler listesinde 380 milyon DWT kapasiteli 4,850 gemi ile en üst sırada yer almaktadır. 2. sırada yer alan Çin'in 5,663 parça gemisinin toplam DWT kapasitesi 270 milyon ton iken 3. sırada yer alan Japonya'nın 4,100 parça gemi ile toplam 242 milyon DWT kapasitesi bulunmaktadır.

3.2.1.2. Konteyner Hat Operatörleri

Dünyada en fazla konteyner taşıma kapasitesine sahip ilk 5 konteyner gemi operatörleri, toplam dünya kapasitesinin %64'ünü, ilk 10 operatör ise toplam gemi kapasitesinin % 83'ünü oluşturmaktadır. Bu oranlar kapasitelerin belirli gruplarda yoğunlaşmaya devam ettiğinin açık bir göstergesidir. İki Türk konteyner gemi operatöründen birisi olan Arkas işlettiği 42 konteyner gemisi ile 21. sırada yer alırken Turkon, 7 gemi ile 62. sırada yer almaktadır (Tablo 3).

Tablo 3. İlk 10 konteyner operatörü ve Türk operatörler⁹

Sıra	Operatör	İşletilen gemi sayısı	Sahip olunan gemi sayısı	Kiralanılan gemi sayısı	İşletilen kapasite (TEU)	Pay
1	Maersk	720	317	403	4,152,719	18.0%
2	MSC	531	180	351	3,376,112	14.6%
3	COSCO	469	172	297	2,888,140	12.5%
4	CMA CGM	519	130	389	2,688,627	11.7%
5	Hapa-Lloyd	235	111	124	1,700,677	7.4%
6	ONE	215	75	140	1,543,074	6.7%
7	Evergreen	206	114	92	1,272,845	5.5%
8	Yang Ming	96	41	55	643,180	2.8%
9	Hyundai	71	14	57	424,566	1.8%
10	PIL	120	71	49	391,831	1.7%
21	Arkas	42	36	6	69,197	0.3%
62	Turkon	7	5	2	14,005	0.1%
	Toplam	6,105			23,060,066	100%

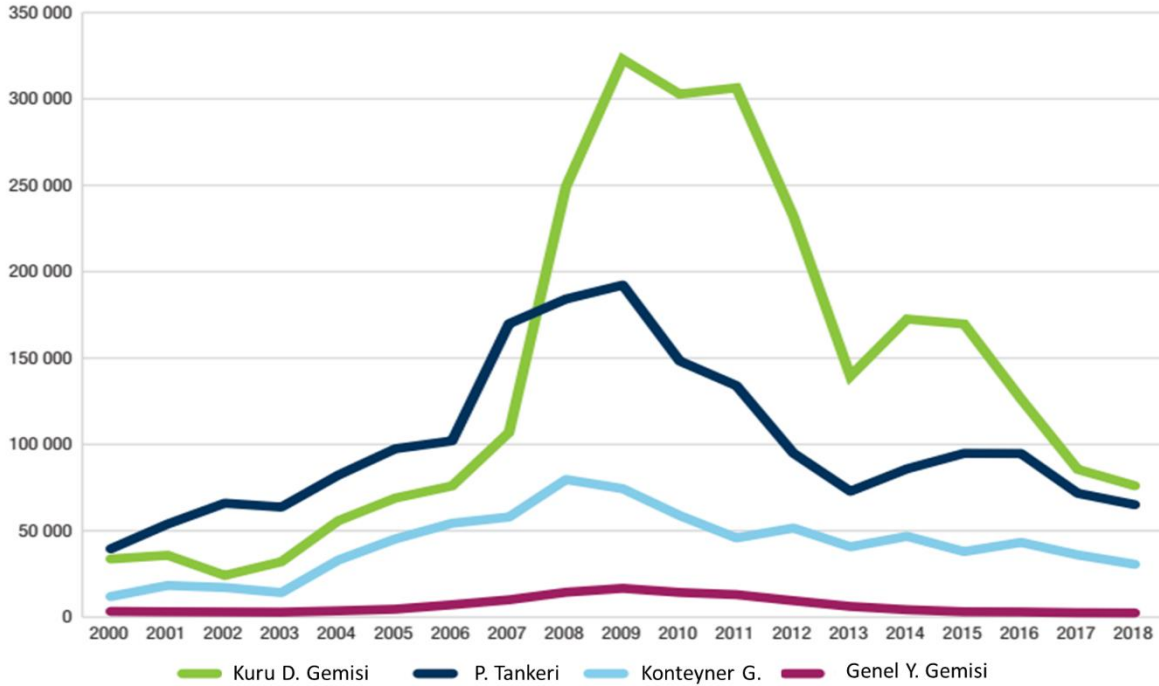
3.2.1.3. Gemi İnşa Sanayii

Dünyada gemi inşa sanayinde öncü ülkeler Çin, Güney Kore ve Japonya'dır. 2018 yılında neredeyse tüm gemi tiplerine ilişkin yeni gemi siparişlerinde bir gerileme yaşanmıştır. Son yıllarda en yüksek sipariş rakamlarına ulaşıldığı 2008-2009 yılları ile karşılaştırıldığında, konteyner gemilerindeki siparişlerin %62, petrol tankerlerinde %66, kuru dökme yük gemilerinde %76 ve genel yük gemilerinde %86 düşüş olmuştur (Şekil 7). Sipariş verilen gemi boyutlarında ise artış vardır. Örneğin son yıllarda sipariş verilen yeni konteyner gemilerinin 2/3'ü 14 bin TEU üzeri kapasiteye sahiptir¹⁰.

⁹ <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

¹⁰ RMT 2018

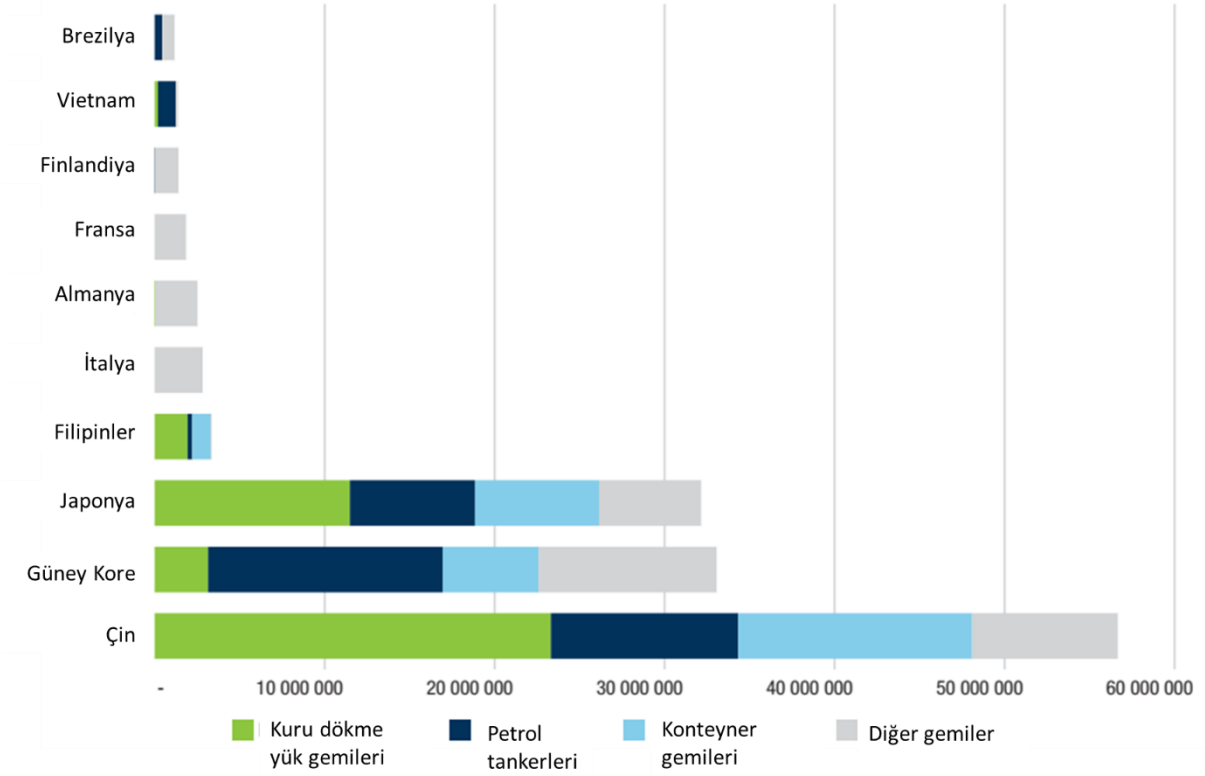
Şekil 7. 2000-2018 yılları arasında gemi tipleri bazında verilen siparişlerin grafiği (DWT)¹¹



Gemi inşa sektöründe öncülük yapan ülkeler incelendiğinde 2018 yılında toplam yeni gemi siparişlerinin % 41.6'sı Çin, %24.3'ü Güney Kore ve %23.6'sı Japon tersanelerine verilmiştir. Bugün dünyada yük gemilerinin neredeyse tamamı Asya'da inşa edilirken, gemi inşa sanayisinde üstün olan diğer ülkelerin kruvaziyer ve offshore gemisi gibi diğer tiplerdeki gemilere odaklandıkları görülmektedir. 2018 yılında siparişi verilen gemilerin yaklaşık tonajı Şekil 8'de görülebilir. Çin'de inşa edilmesi için siparişi verilen gemi tonajı 50 milyon DWT'un üzerindeyken Güney Kore ve Japonya 30 milyon DWT kapasitenin üzerinde sipariş almıştır.

¹¹ UNCTAD

Şekil 8. Ünelere göre gemi sipariş tonajları (DWT-2018) ¹²



3.2.1.4. Limanlar

Denizyolu taşımacılığının en önemli altyapısı limanlardır. Toplam elleçlenen yük açısından bakıldığında dünyadaki önemli limanlarda yük artışı 2018 yılında yavaşlamıştır. En fazla yük elleçleyen ilk 20 liman içinde ilk iki sırada yer alan Ningbo-Zhoushan ve Şangay limanı haricindeki tüm limanların sıralamada (2017 yılına göre) yer değiştirdiği görülmektedir. Tangshan, Yantai ve Busan gibi Uzak Doğu limanları %11.1, %10.6 ve %15 gibi önemli artışlar ile üst sıralara tırmanmıştır. 2017 yılında 6. sırada yer alan Tangshan limanı uzun yıllardır 3. sırada yer alan Singapur limanının yerine yerleşmiş, Yantai ise 17. sıradan 13. sıraya çıkmıştır. İlk 10 içinde yer alan ve Çin limanı olmayan Port Hedland ve Rotterdam limanları yerini korusa da yakın gelecekte Dalian limanının ilk 10 içine girerek Rotterdam'ın yerini alacağı tahmin edilebilir. 2017 yılında 17. Sırada yer alan Hong Kong limanı ise artık ilk 20 liman arasında değildir. Tüm limanlar dikkate alındığında 2019 yılının ilk çeyreğinde ana limanlar %2.7 oranında yük artışı göstermiştir (2018'de artış %3.9'du)¹³ (Tablo 4).

¹² UNCTAD ve Clarkson, RMT-2018

¹³ <http://en.sisi-smu.org/index.php?c=article&id=17889>

Tablo 4. Elleçlenen yük miktarına göre dünyada ilk 20 liman (milyon ton)¹⁴

	Liman	Ülke	2017	2018	Değişim
1	Ningbo-Zhoushan	Çin	1,007	1,084	7.60%
2	Shanghai	Çin	751	730	-2.80%
3	Tangshan	Çin	573	637	11.20%
4	Singapore	Singapur	628	630	0.30%
5	Guangzhou	Çin	590	613	3.90%
6	Qingdao	Çin	508	540	6.30%
7	Suzhou	Çin	608	532	-12.50%
8	Port Hedland	Avustralya	505	518	2.60%
9	Tianjin	Çin	501	508	1.40%
10	Rotterdam	Hollanda	467	469	0.40%
11	Dalian	Çin	455	468	2.90%
12	Busan	Güney Kore	401	462	15.20%
13	Yantai	Çin	401	443	10.50%
14	Rizhao	Çin	361	381	5.50%
15	Yingkou	Çin	363	370	1.90%
16	South Louisiana	ABD	308	303	-1.60%
17	Gwangyang	Güney Kore	292	302	3.40%
18	Zhanjiang	Çin	282	302	7.10%
19	Huanghua	Çin	270	288	6.70%
20	Nantong	Çin	236	267	13.10%

Tablo 4'de yer alan ilk 10 limanın 7'si, ilk 20 limanın ise 14'ü Çin limanıdır. 2018 yılında gemilere yüklenen yükün 11.8 milyar ton olduğu ve bu yükün yine farklı limanlarda boşaltıldığı dikkate alınırsa limanlarda elleçlenen yükün yaklaşık 23.6¹⁵ milyar ton olduğu kabul edilebilir. Bu durumda dünyada en fazla yük elleçlenen ilk 10 limanın toplam yükün %27'sini, ilk 20 limanın ise % 42'sini elleçlediği söylenebilir. İlk sırada yer alan Ningbo-Zhoushan limanı tek başına toplam yükün %4.6'sını elleçlemektedir.

2018 yılında denizyolları ile taşınan 201 milyon konteynerin limanlara yansımaları (denizyolu aktarmalarından dolayı) 782 milyon TEU olmuştur. Limanlarda elleçlenen konteyner artış

¹⁴ SISI, 2019

¹⁵ 11.8*2=23.6

Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması
Uzman Değerlendirme Raporu

oranı 2017 yılındaki %6 oranından %4.7 oranına gerilemiştir. Küresel ekonomideki beklentilerden dolayı 2019 yılında artış oranının %4 olacağı kabul edilirse, 800 milyon TEU rakamının ilk kez 2019'da aşılacağı beklenebilir.

2018'de Şangay limanı en fazla konteyner elleçleyen liman unvanını %4.4 artış ve 42 milyon TEU elleçleme ile sürdürmüştür. Singapur ve Ningbo limanları %8.7 ve %6.9 gibi dünya ortalamasının (%4.7) üzerinde artış oranı ile gelişimlerini sürdürmüş ve ilk 3'teki yerlerini korumuştur. 2018 yılında 6 liman 20 milyon TEU'nun, 15 liman 10 milyon TEU'nun üzerinde konteyner elleçlemiştir (**Tablo 5.**)

Tablo 5. Dünyada ilk 20 konteyner limanı (*000 TEU)¹⁶

	Liman	Ülke	2015	2016	2017	2018	17/18 Değişim
1	Shanghai	Çin	36,537	37,133	40,230	42,010	4.4%
2	Singapore	Singapur	30,922	30,904	33,670	36,600	8.7%
3	Ningbo-Zhoushan	Çin	20,620	21,560	24,640	26,350	6.9%
4	Shenzhen	Çin	24,204	23,979	25,210	25,740	2.1%
5	Guangzhou	Çin	17,625	18,858	20,370	21,920	7.6%
6	Busan	Güney Kore	19,469	19,850	20,490	21,660	5.7%
7	Hong Kong	Hong Kong	20,073	19,813	20,770	19,600	-5.6%
8	Qingdao	Çin	17,510	18,010	18,310	19,320	5.5%
9	Tianjin	Çin	14,090	14,490	15,060	16,000	6.2%
10	Dubai	UAE	15,592	14,772	15,400	14,950	-2.9%
11	Rotterdam	Hollanda	12,235	12,385	13,730	14,510	5.7%
12	Port Klang	Malezya	11,887	13,170	11,980	12,030	0.4%
13	Antwerp	Belçika	9,654	10,037	10,450	11,100	6.2%
14	Xiamen	Çin	9,183	9,614	10,380	10,700	3.1%
15	Kaohsiung	Tayvan	10,264	10,465	10,270	10,450	1.8%
16	Dalian	Çin	9,450	9,614	9,710	9,770	0.6%
17	Los Angeles	USA	8,160	8,857	9,340	9,460	1.3%
18	Tanjung Pelepas	Malezya	9,120	8,281	8,260	8,790	6.4%
19	Hamburg	Germany	8,821	8,910	8,800	8,780	-0.2%
20	Laem Chabang	Tayland	6,780	7,227	7,780	8,070	3.7%

2018'de en fazla konteyner elleçleyen ilk 10 konteyner limanının (Hong Kong dahil) 7'si, ilk 20 konteyner limanının ise 9'u Çin'de yer almaktadır. İlk 10 liman toplam küresel konteynerin 244 milyon TEU ile %31'ini, ilk 20 liman ise 348 milyon TEU ile %44'ünü elleçlemektedir. İlk 20 limanda konteyner artışı 2017 yılında göre %3.8 olarak gerçekleşmiştir (Bu artış 2017 yılında %5.6'dır). Başka bir önemli not olarak 2018 yılında ilk 20 konteyner limanı içinde sadece Hong Kong (%-5.6), Dubai (%-2.9) ve Hamburg (%-0.2) yük kaybına uğramış, diğer limanlar yük arttırmıştır. 8 liman ise dünya yük artış ortalamasının üzerinde gelişim göstermiştir.

¹⁶ SISI, 2019

3.3. Yük Türlerindeki Gelişmeler

Bu başlık altında dünyada denizyolu taşımacılığı ile taşınan önemli yük grupları ayrı ayrı değerlendirilmektedir.

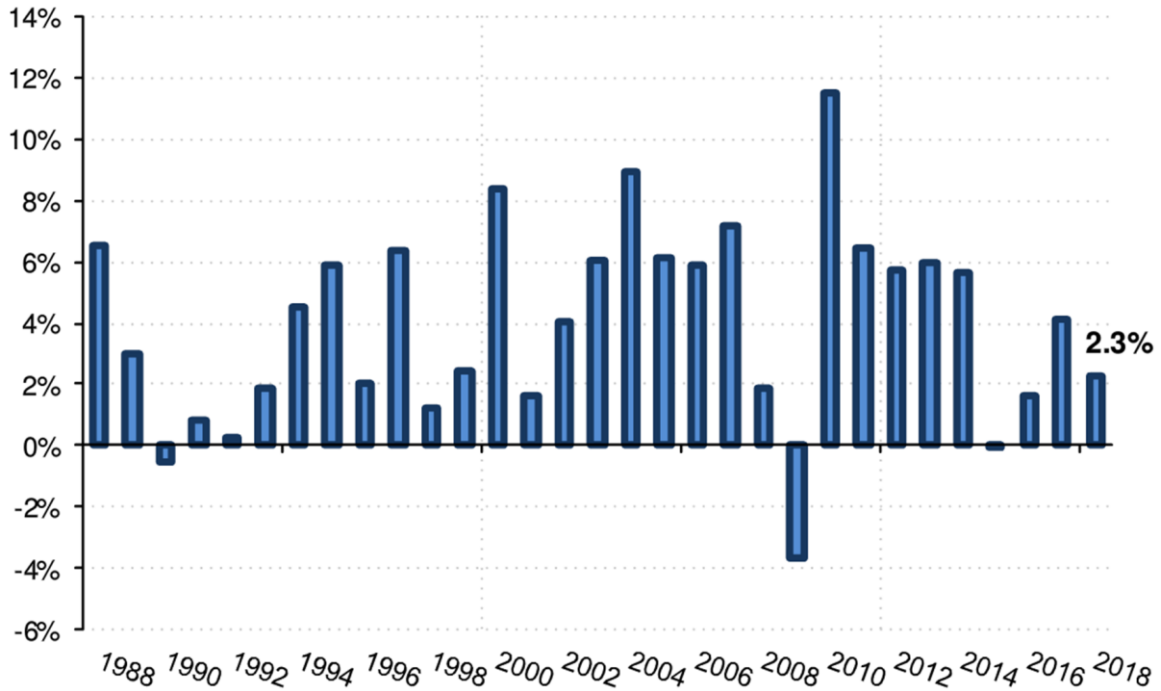
3.3.1. Kuru Dökme Yükler

Kuru dökme yüklere olan talebi belirleyen birçok unsur vardır ve bu unsurlar içinde bulunulan döneme göre şekillenmektedir. 2018 yılı itibariyle dökme yüklere olan talebi arttıran ve azaltan unsurlar şu şekildedir¹⁷:

- Çin’de oluşan kapasite fazlalığı nedeniyle Çin ağır sanayisinin demir cevheri, kömür ve minör dökme yük ithalatını azaltmıştır (olumsuz etki),
- Düşük karbon emisyonlu enerji kullanımı kömür taşımacılığına olan talebi azaltmıştır (olumsuz etki),
- Malzemelerin geri dönüşüm, yeniden kullanım ya da yeniden üretim oranları arttıkça ham maddelere olan talep düşmüştür (olumsuz etki),
- Çin’in Demir İpek Yolu üzerinde gerçekleştirdiği yatırımlar artmıştır (olumlu etki),
- Elektrikli araçlarda batarya kullanımı ve enerji depolama tesislerinin yaygınlaşması lityum ve bakır gibi dökme yük taşımalarını arttırmıştır (olumlu etki).

Tüm bu unsurlar ışığında 2018 yılında dünyada denizyolu ile taşınan kuru dökme yükler, bir önceki yıla göre %2.3 oranında artışla 5.2 milyar tona ulaşmıştır (Şekil 9.).

Şekil 9. Denizyolu ile taşınan kuru dökme yüklerin gelişim grafiği¹⁸



Bilindiği gibi kuru dökme yükler, denizyolunda taşınma miktarlarına göre majör ve minör dökme yükler olarak iki ana gruba ayrılmaktadır. Majör dökme yükler demir cevheri, kömür ve tahıllardan oluşurken, geri kalan tüm kuru dökme yükler minör dökme yük sınıflandırması

¹⁷ Danish Ship Finance, Shipping Market Review, 2018

¹⁸ Clarkson Research and Shanghai International Shipping (SISI)

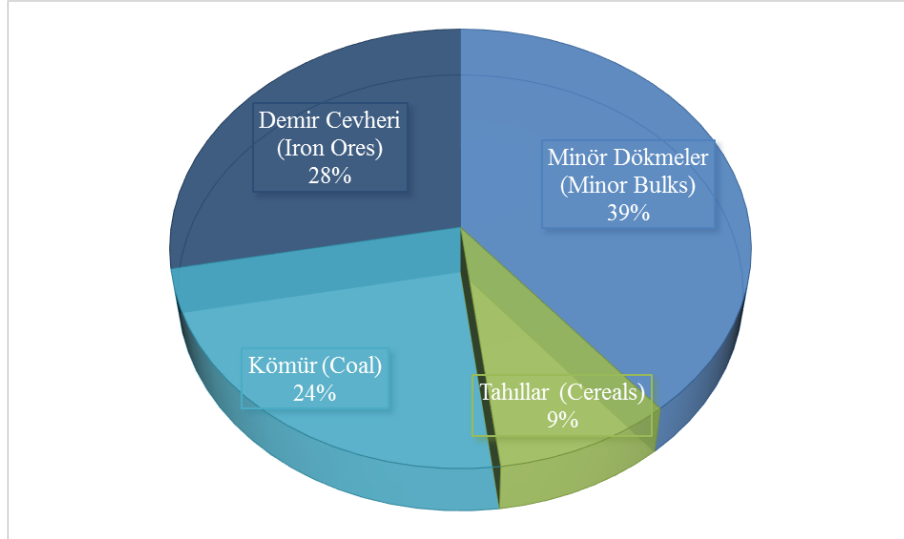
içindedir. 2018 yılında majör yükler toplamda %1.5 oranında artış ile 3.2 milyar tona ulaşırken, minör dökme yükler %5.3 artış ile 2 milyar tonu geçmiştir (**Tablo 6**).

Tablo 6. Majör ve minör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton)¹⁹

	2015	2016	2017	2018	17/18 Değişim
Majör dökme yükler	2,960	3,041	3,148	3,196	%1.5
Minör dökme yükler	1,871	1,868	1,908	2,010	%5.3
Dökme yük toplamı	4,832	4,909	5,056	5,206	%2.3

Majör dökme yükler toplam dökme yüklerin %61'ini oluştururken bu oran içinde en fazla paya %28 ile demir cevheri sahiptir (**Şekil 10**).

Şekil 10. 2018 yılında uluslararası dökme yük taşımalarının dağılımı²⁰



2018 yılında deniz yolu ile taşınan 3 majör dökme yükün miktar sıralamasında bir değişiklik olmamıştır. Demir cevheri 1.5 milyar ton rakamında kalarak 2017 yılı ile aynı miktarda seyretmiştir. Kömürde artış %3.3 olurken tahıllarda artış oranı %1.7'dir (**Tablo 7**).

Tablo 7. Majör dökme yüklerdeki gelişim (milyon ton)²¹

	2015	2016	2017	2018	17/18 Değişim
Demir cevheri	1,364	1,418	1,470	1,470	0.0%
Kömür	1,138	1,142	1,200	1,240	3.3%
Tahıl	459	481	478	486	1.7%

¹⁹Clarkson Research ve SISI

²⁰ Clarkson Research ve SISI

²¹Clarkson Research ve SISI

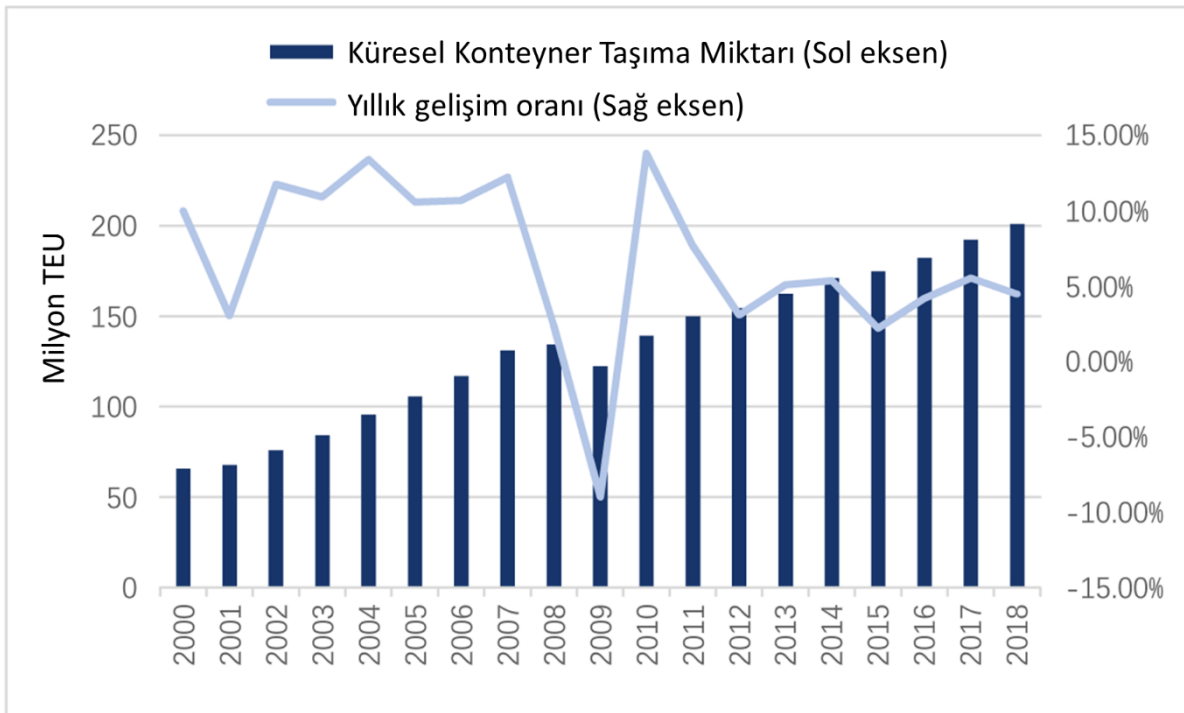
Dünyada demir cevherinin en önemli alıcısı 1.05 milyar ton ile Çin'dir. Çin 2017 yılına göre alımını %1 oranında düşürmüştür. Çin'den sonra en önemli demir cevheri alıcıları Japonya (126.1 milyon ton) ve Güney Kore'dir (73.2 milyon ton). 2018 yılında en önemli demir cevheri ihracatçıları ise 849 milyon ton ile Avustralya, 389 milyon ton ile Brezilya ve 64 milyon ton ile Güney Afrika'dır. 2018 yılında toplamda 1.2 milyar ton taşınan kömürün 976 milyon tonu termik santrallerde kullanılan kömürlerdir. En önemli kömür ihracatçıları Endonezya (%32) ve Avustralya (%30) iken en önemli ithalatçılar Çin (%18), Hindistan (%17) ve Japonya'dır (%15). Dünyanın en önemli tahıl ihracatçıları % 25 ve % 23 paylar ile ABD ve Rusya'dır. Ukrayna ve %15 pay ile üçüncü sıradadır. Tahılların %34'ü Asya kıtasından, %21'i ise Afrika kıtasından ithal edilmiştir²².

Minör dökmeler içinde yer alan bazı ürünlerin 2018 yılı taşımalarına bakıldığında gübre taşımaları %3 artışla 175 milyon ton, boksit %14 artış ile 115 milyon ton ve nikel %25 artışla 55.3 milyon ton olarak gerçekleşirken şeker taşımaları %7 oranında azalarak 55.4 milyon tona gerilemiştir²³.

3.3.2. Konteyner

2018 yılında küresel ekonomik gelişimin yavaşlaması, dünyada taşınan konteynerin gelişim oranlarına yansımış, artış %4.5 olarak gerçekleşirken denizyolu ile taşınan konteyner sayısı 201 milyon TEU'ya ulaşmıştır (Şekil 11).

Şekil 11. Küresel konteyner ticareti (2000-2018, milyon TEU ve gelişim oranı)²⁴



Kısa dönemde konteyner taşımalarının olumlu ve olumsuz yönleri ile etkilemesi beklenen unsurlar şu şekildedir²⁵:

²² Clarkson Research, RMT ve SISI

²³ Clarkson Research, RMT ve SISI

²⁴ SISI

²⁵ Danish Ship Finance

- Küresel üretimden lokal üretime geçişe bağlı olarak kısa mesafeli deniz taşımacılığının (Short Sea Shipping) ve besleme servislerin (Feeder Services) artış göstermesi (Olumlu etki),
- Artan faiz oranlarıyla harcanabilir gelir (Disposable Income) miktarının, dolayısıyla konteyner ile taşınan ürünlere olan talebin azalması (Olumsuz etki),
- Küreselleşme sürecinin gerilemesi ve ülkeler arasında korumacılık politikalarının artış göstermesi ile tedarik zincirlerinin kısılması ve konteyner taşımacılığına olan talebin azalması (Olumsuz etki),
- 3 boyutlu yazıcılar ve üretimde robot kullanımı ile üretimde işgücüne olan bağımlılığın azalması, üretim tesislerinin tüketici pazarlarına yakın lokasyonlara konuşlanması ile tedarik zincirlerinin kısılması ve konteyner taşımacılığına olan talebin azalması (Olumsuz etki).

Dünyada günümüzde yer alan covid-19(koronavirüs) pandemisi nedeniyle dünyada ekonomik kriz yaşanmaktadır. Bazı kaynaklara göre günümüzdeki kriz 1929 ekonomik krizi ile benzerlik göstermektedir. 1929 ekonomik krizi ve 2020 koronavirüs krizinin etkisi başta gelişmiş ülkelerde görülürken, iki krizinde etkisi küresel boyuta ulaşmıştır. Farklılıklar ise 1929 ekonomik krizinde talepteki daralma öne çıkarken, koronavirüs salgınında talepteki daralma ile petrol talebinin düşmesi dünyada petrol fiyatlarının çakılması ve yaşanan sorunların ardından kızışan küresel enerji savaşlarında bu salgının ciddi sonuçları olarak öne çıkıyor. Kontrol altına alınamayan salgın, birçok ülkeye yayılırken, küresel taşımacılığın omurgasını oluşturan denizlerde konteyner taşımacılığının navlun(yük)larını rekor düzeyde artırmıştır. Koronavirüs nedeniyle Çin’den çıkamayan konteynerler, armatörleri yeni bir boş konteyner pozisyonlaması yapmak zorunda bırakmaktadır.

2018 yılında Trans-Atlantik, Trans-Pasifik ve Uzak Doğu-Avrupa ana deniz ticaret rotalarından oluşan “Ana Hatlar”da taşınan konteynerin artış oranı bir önceki yıla göre %2.3 (57.5 milyon TEU), Karadeniz-Akdeniz gibi dünyadaki tüm Kuzey-Güney hatlarında ise %5.8 (34.8 milyon TEU) olarak gerçekleşmiştir. Denizyolu ile konteyner taşımacılığında en yüksek artış oranı %6 ile Çin Denizi gibi iç bölgelerde gerçekleşmiştir. Konteyner taşımacılığında Ana Hatlarda taşınan konteynerin toplam içindeki payı %28.6 iken İç bölge taşımalarının payı %41.4’tür (**Tablo 8.**)

Tablo 8. Rotalar bazında konteyner taşıma payları (milyon TEU)²⁶

	2016	2017	2018	Değişim 17/18	2018 Pay
Ana Hatlar	53.7	56.2	57.5	2.3%	28.6%
Ana Hatlar Dışındaki Doğu/Batı	23.9	24.8	25.5	2.8%	12.7%
Kuzey-Güney Hatları	30.8	32.9	34.8	5.8%	17.3%
İç Bölgeler/Diğer	73.7	78.5	83.2	6.0%	41.4%
Toplam	182.1	192.4	201.0	4.5%	100.0%

Ana hatlar dikkate alındığında 2018 yılında en yoğun konteyner taşımalarının yapıldığı hat 27.6 milyon TEU ile Trans-Pasifik hattıdır. İçinde Türkiye’nin de yer aldığı Uzak Doğu-

²⁶Clarkson Research

Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması
Uzman Değerlendirme Raporu

Avrupa hattında taşınan konteyner miktarı ise 24.7 milyon TEU olarak gerçekleşirken Trans-Atlantik hattında taşınan konteyner rakamı 7.1 milyon TEU'dur. **Tablo 9'** da 2014-2018 yılları arasında her Ana Hattta iki yönlü taşınan konteyner miktarları görülebilir.

Tablo 9. Ana Doğu-Batı rotalarında konteyner ticareti (2014-2018, milyon TEU)²⁷

Yıllar	Trans-Pasifik		Uzak Doğu -Avrupa		Trans-Atlantik	
	Batı-Doğu	Doğu-Batı	Batı-Doğu	Doğu-Batı	Batı-Doğu	Doğu-Batı
2014	15.8	7.4	6.8	15.2	2.8	3.9
2015	16.8	7.2	6.8	14.9	2.7	4.1
2016	17.7	7.7	7.1	15.3	2.7	4.3
2017	18.7	7.9	7.6	16.4	3.0	4.6
2018	19.5	8.1	7.8	16.9	3.2	4.9

Haziran 2019 itibariyle teorik olarak 23 milyon TEU kapasiteye sahip, 5,278 adedi tam hücreli yapıda olmak üzere toplam 6,105 konteyner gemisi küresel konteyner taşımacılığına hizmet vermektedir²⁸. Özellikle yoğun rekabetin yaşandığı Uzak Doğu-Avrupa hattında daha büyük kapasiteli gemileri kullanabilmek ve konteyner başına taşıma maliyetlerini düşürmek adına oluşturulan konteyner hat ittifaklarında (Container Shipping Alliance) yer alan 8 operatörün gemi kapasitesi 19 milyon TEU ile toplam küresel kapasitesinin %82.8'ini oluşturmaktadır. Sadece ilk 4 armatör, kapasitenin %57'sine sahiptir ve bu oran her geçen yıl artmaktadır (İlk 4 hattın 2017 yılı payı %53.8'dir) (**Tablo 10.**).

Tablo 10. Haziran 2019 itibari ile mevcut ittifakların küresel kapasiteleri (TEU)²⁹

2M ALLIANCE			
#	Operatör	Kapasite	Pay
1	Maersk	4,145,539	18.0%
2	MSC	3,379,474	14.7%
	Toplam	7,525,013	32.6%
OCEAN ALLIANCE			
#	Operatör	Kapasite	Pay
3	COSCO	2,887,695	12.5%
4	CMA CGM	2,682,383	11.6%
7	Evergreen	1,288,869	5.6%
	Toplam	6,858,947	29.7%
THE ALLIANCE			
#	Operatör	Kapasite	Pay
5	Hapag Lloyd	1,709,265	7.4%
6	ONE	1,539,310	6.7%
8	Yang Ming	643,180	2.8%
	Toplam	3,786,493	16.9%

²⁷ UNCTAD, RMT 2018

²⁸ Alpahilner

²⁹ Alpahilner

3.3.3. Sıvı Yükler

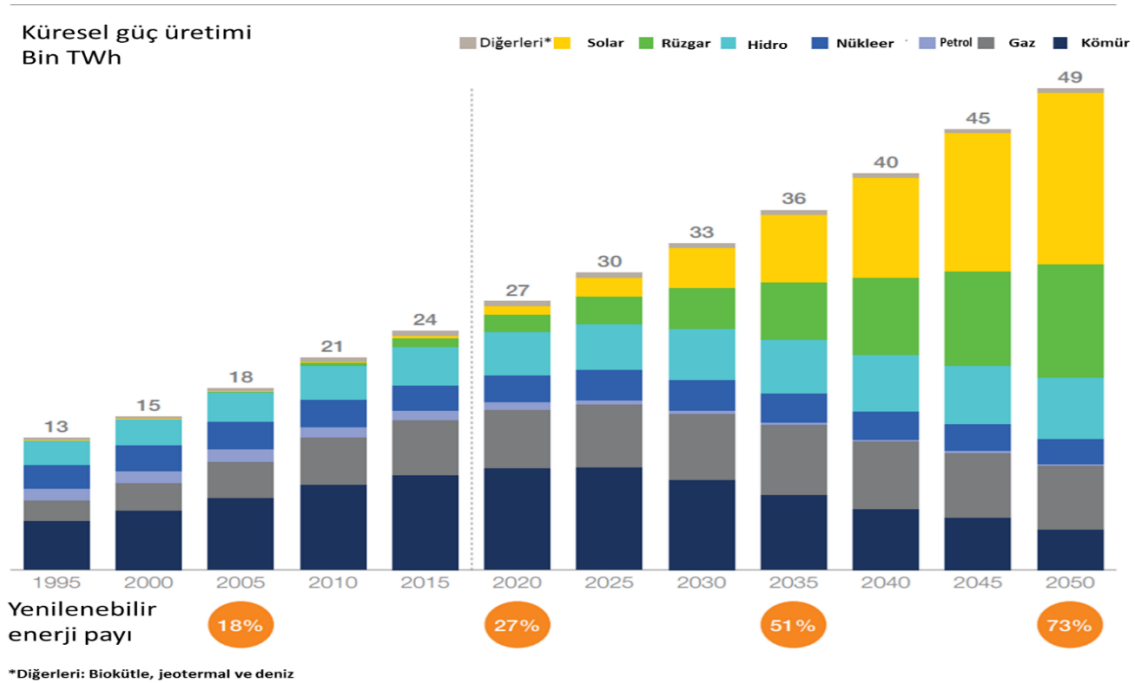
2018 yılında tanker taşımacılığı %3 artarak 3.1 milyar tona ulaşmıştır. Alt yük grupları bazında bakıldığında tanker taşımacılığında en yüksek paya sahip olan petrol taşımacılığı %2.4 artışla 1.87 milyar tona ulaşmıştır (Tablo 11).

Tablo 11. Tanker taşımacılığı (milyon ton)

	2015	2016	2017	Değişim (%)
Ham petrol tankerleri	1,761	1,831	1,875	2.40%
Diğer tanker taşımacılığı	1,171	1,224	1,271	3.80%
LNG	250	268	294	9.70%
LPG	79	88	89	1.10%
Toplam tanker taşımacılığı	2,932	3,055	3,146	3.00%

Dünyada enerji üretim teknolojilerinin hızla gelişmesi ve değişmesi tanker taşımacılığını doğrudan etkilemektedir. 2018 yılı itibariyle dünyada üretilen enerjinin yaklaşık %25'i yenilenebilir enerjilerden elde edilmektedir. Bu payın 2035'li yıllarda %51, 2050'li yıllarda ise %73 olması beklenmektedir. Bu süreçte özellikle kömür ve petrol ile enerji üretimi düşük karbon salımlı alternatifler karşısında gerileyecektir (Şekil 12.).

Şekil 12. Küresel enerji üretim projeksiyonu³⁰



Tanker taşımacılığını etkileyecek unsurlar, ana ürün grupları bazında aşağıda değerlendirmiştir:

³⁰ McKinsey Global Energy Perspective, 2019

- **Petrol taşımacılığı piyasası:** Bu piyasayı olumlu etkileyecek unsurlar arasında ABD petrol ihracatının artarak devam etmesi ve gelişmekte olan ülkelerde üretim ve endüstrideki gelişmelere bağlı olarak hayat standartlarının ve dolayısıyla petrole olan talebin artması gösterilebilir. Petrol talebini olumsuz etkileyebilecek unsurlar arasında dünyada serbest ticaretin sürekli zorlaşması, Çin-ABD arasındaki ticaret savaşları sonucunda küresel ekonominin zarar görmesi, 2023 yılında üretime başlayacak yeni petrol kaynaklarının neredeyse yarısının tüketim merkezlerine yakın lokasyonlarda olması (dolayısıyla tanker ile taşınmaya ihtiyaç duyulmaması) ve petrol yerine alternatif enerji kullanımının dünyada hızla yaygınlaşması sayılabilir.
- **Petrol ürünleri taşımacılığı piyasası:** Petrol ürünleri tanker piyasasını olumlu etkilemesi düşünülen unsurlar arasında düşük sülfürlü yakıt taşımalarının artması, petrokimya sektöründe hammadde olarak kullanılan Nafta'ya olan talebin sürekliliği sayılabilir. Olumsuz etkilemesi beklenen unsurlar arasında ise özellikle Meksika ve Brezilya'da rafineri kapasitelerinin artması girişimleri ile Latin Amerika'nın ABD'den aldığı petrol ürünlerini azaltma ihtimali, yakıt verimliliği konusunda yapılan çalışmaların artması ile petrol ürünlerine olan talebin azalma beklentisi, dünyada yeşil teknolojilerin ve enerji kaynaklarının artma ve yaygınlaşma eğilimi sayılabilir.
- **LPG piyasası:** Yakın gelecekte denizyolu ile LPG taşımacılığı piyasasını etkilemesi beklenen olumlu gelişmeler arasında Asya ülkelerinin sürekli artan talebi ve LPG'nin kömüre göre çevreye olan zararının düşük olması sayılabilir. Olumsuz gelişmeler olarak da uzayan ticaret savaşları sonucunda fiyatların yükselmesi, dünyada petrokimya ürünlerine olan talebin azalması sayılabilir.
- **LNG piyasası:** LNG taşımalarında Asya ülkelerinin talebi önemli bir belirleyicidir. Çin'de kömürden gaza geçiş sürecinin hızlanması ve enerji üretiminin karbondan arındırılması süreci LNG'nin küresel talebini arttıran faktörlerdir. Diğer yandan LNG'ye alternatif olan ve maliyetlerinde önemli iyileşmeler kaydedilen yenilenebilir enerjiler LNG taşımacılığı için bir tehdit olmaya devam etmektedir.

Dünya petrol üretiminde Orta Doğu %34 pay ile en yüksek kapasiteye sahipken onu %19 ile Kuzey Amerika ve %15 pay ile Azerbaycan ve Rusya gibi ülkelerin içinde yer aldığı geçiş ülkeleri takip etmektedir. Petrol tüketiminde ise Çin başta olmak üzere Asya Pasifik bölgesinin payı %35 iken, Kuzey Amerika %23 ve Avrupa %15'lik paylara sahiptir. En fazla doğal gaz üreten bölge %25 pay ile Kuzey Amerika olurken onu %22 ile geçiş ekonomileri izlemektedir. En fazla doğal gaz tüketen bölgeler ise %23 pay ile Kuzey Amerika ve %21 pay ile Asya Pasifik bölgesidir (**Tablo 12**).

Tablo 12. Petrol ve doğal gazda en önemli üreticiler ve tüketiciler (2017, %)³¹

Dünya Petrol Üretimi		Dünya Petrol Tüketimi	
Orta Doğu	34	Asya Pasifik	35
Kuzey Amerika	19	Kuzey Amerika	23
Geçiş Ekonomileri	15	Avrupa	15
Güney Amerika	10	Yakın Doğu	10
Afrika	9	Güney Amerika	9
Asya Pasifik	9	Geçiş Ekonomileri	4
Avrupa	4	Afrika	4
Rafineri Kapasitesi		Rafineri Üretimi	
Asya Pasifik	34	Asya Pasifik	35
Kuzey Amerika	21	Kuzey Amerika	22
Avrupa	15	Avrupa	16
Yakın Doğu	10	Yakın Doğu	10
Geçiş Ekonomileri	9	Geçiş Ekonomileri	8
Güney Amerika	8	Güney Amerika	6
Afrika	3	Afrika	3
Dünya Doğalgaz Üretimi		Dünya Doğalgaz Tüketimi	
Kuzey Amerika	25	Kuzey Amerika	23
Geçiş Ekonomileri	22	Asya Pasifik	21
Yakın Doğu	18	Geçiş Ülkeleri	16
Asya Pasifik	17	Yakın Doğu	15
Avrupa	7	Avrupa	14
Güney Amerika	6	Güney Amerika	7
Afrika	5	Afrika	4

3.3.4. Kruvaziyer Sektörü

2019 yılı seyahat eğilimleri tahminlerine göre kruvaziyer seyahat satışlarının (artarak) sürmesi beklenmektedir. Kruvaziyer gemilerini tercih eden yolcuların, bu seyahatleri neden tercih ettiklerine ilişkin yapılan araştırmaya göre 2019'daki önceliklerin şu şekilde olacağı öngörülmüştür ³²:

- Fotoğraf paylaşılan sosyal medyalarda paylaşmaya değer fotoğrafları çekebilmek amacı ile kruvaziyer seyahati yapmak,
- Günlük rutinlerden uzaklaşarak sağlık ve spor programları ile yenilenmek ve gençleşmek,
- Yeni ve sürükleyici kültürel deneyimler yaşamak,

³¹ UNCTAD

³² <https://cruising.org/news-and-research/press-room/2018/december/2019-cruise-travel-trends-and-state-of-the-cruise-industry-outlook>

- Yüksek oranda kişiselleştirilmiş teknolojik uygulamalar ile (anahtarlıklar, kolyeler, bilezikler, telefon uygulamaları gibi) seyahat deneyimi yaşamak,
- Bilinçli seyahat planları ile dünyayı gezmek,
- Galapagos Adaları gibi sadece kruvaziyer seyahatleri ile erişilebilecek destinasyonlara ulaşmak,
- Z jenerasyonun “deniz de müzik festivali” gibi etkinliklere katılma eğilimi,
- Düşük sezonlarda kuzey yarım küresinde kış varken Şili gibi tropik iklimlere seyahat etmek,
- Uygun alt yapılar ile (Wi-Fi, çalışma masaları, çalışmaya uygun kafeler vb.) iş ve eğlencenin kombinasyonu,
- Kadınların kendi başlarına ya da diğer kadın arkadaşları ile seyahatlerine odaklanan Kadın-Merkezli Kruvaziyer turları,
- Dünyada popülaritesi sürekli artan “Yalnız Seyahatler”.

Dünyada kruvaziyer endüstrisi 2018 yılında %6 oranında artışla 28.2 milyon yolcu rakamına ulaşmıştır. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA) üyelerinin sahipliğindeki kruvaziyer gemisi sayısı Haziran 2019 itibariyle 272’ye ulaşmıştır. 2018 yılında kruvaziyer endüstrisi gelirleri 134 milyar dolara ulaşmıştır³³. 2019 yılında 30 milyon yolcu rakamının geçileceği düşünülmektedir (Şekil 13).

Şekil 13. Dünyada artan kruvaziyer yolcu sayısının grafiği (milyon yolcu)³⁴

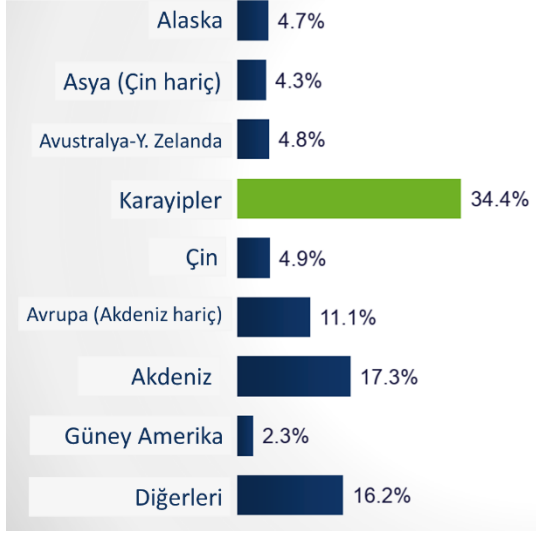


2018 yılında Karayipler %34.4 pay ile en fazla kruvaziyer gemisinin atandığı bölge olurken onu Akdeniz (%17.3) ve Kuzey Avrupa (%11.1) bölgeleri izlemektedir (Şekil 14).

³³ <https://cruising.org>

³⁴ 2019 Cruise Industry Outlook

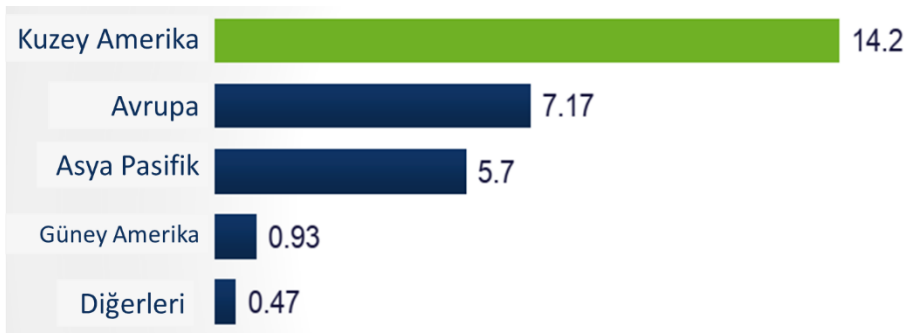
Şekil 14. Kruvaziyer hatlarının bölgesel dağılımı (%)³⁵



Kruvaziyer destinasyonlarında Asya'nın yükselişi dikkat çekicidir. 2019 yılında CLIA tarafından yayınlanan; Asya Kruvaziyer Endüstrisi Raporuna³⁶ göre sadece Çin değil, Tayvan ve Singapur'da da düzenli bir büyüme söz konusu olmuştur. Bazı destinasyonlarda %10'ları aşan büyüme oranları sayesinde Asya, 2018 yılında 4.24 milyon yolcu gibi rekor bir rakama ulaşmış ve 4. sıraya yerleşmiştir. Bu gelişim hızıyla Asya'nın birkaç yıl içinde en çok tercihi edilen destinasyonlar içinde ilk 3'e girmesi beklenebilir.

Diğer yandan 14.2 milyon yolcu ile Kuzey Amerika ülkeleri vatandaşları açık ara en fazla kruvaziyer turizmüne katılan grup olurken onu 7.17 milyon yolcu ile Avrupa ve 5.7 milyon yolcu ile Asya Pasifik ülkelerindeki vatandaşlar izlemektedir (Şekil 15).

Şekil 15. En fazla kruvaziyer yolcusu olan ülkeler (milyon yolcu)³⁷



³⁵ 2019 Cruise Industry Outlook

³⁶ <https://cruising.org/news-and-research/press-room/2019/may/clia-launches-2018-asia-cruise-industry-ocean-source-market-report>

³⁷ 2019 Cruise Industry Outlook

3.4. Türkiye’de Lojistik ve Deniz Taşımacılığı

8333 km kıyı uzunluğuna sahip ülkemiz, coğrafi olarak yedi bölgeye ayrılrsa da sadece 4 coğrafi bölgemizin denize kıyısı bulunmaktadır. Bu kıyı şeridinin yaklaşık 1685 km’si Karadeniz, 930 km’si Marmara, 2800 km’si Ege Denizi ve 1670 km’si Akdeniz’de bulunmaktadır (Şekil 16).

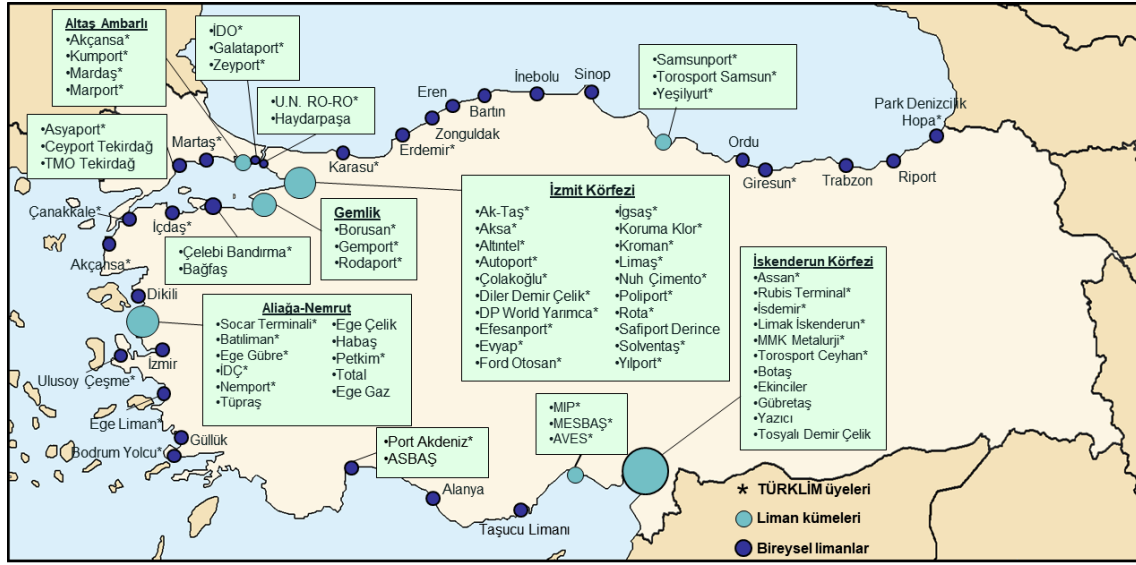
Şekil 16. Türkiye’de denize kıyısı olan bölgeler



T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü verilerine göre Türkiye kıyılarında, marina ve yat limanları hariç tutulmak üzere, ulusal ve uluslararası yük taşımacılığına hizmet veren değişik formda, büyüklükte ve özellikte (liman, terminal, iskele, şamandra, dolfen, platform vb. dâhil) 197 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Bu kıyı tesislerinin %45’ine karşılık gelen 89 adedi Marmara Bölgesinde, %23’üne karşılık gelen 45 adedi Akdeniz Bölgesinde, %18’ine karşılık gelen 35 adedi Karadeniz Bölgesinde ve %14’üne karşılık gelen 28 adedi ise Ege Bölgesindedir. İl bazında bakıldığında ise deniz ticaretine hizmet veren tesislerin toplam 35 adedi Kocaeli ilinde 20 adedi İstanbul ilinde, 17 adedi Hatay ilinde, 16 adedi İzmir bulunmaktadır. Geri kalan tesisler Türkiye kıyılarına yayılmış durumdadır³⁸.

³⁸ Denizcilik Genel Müdürlüğü ve Türk Limancılık Sektörü Raporu 2019

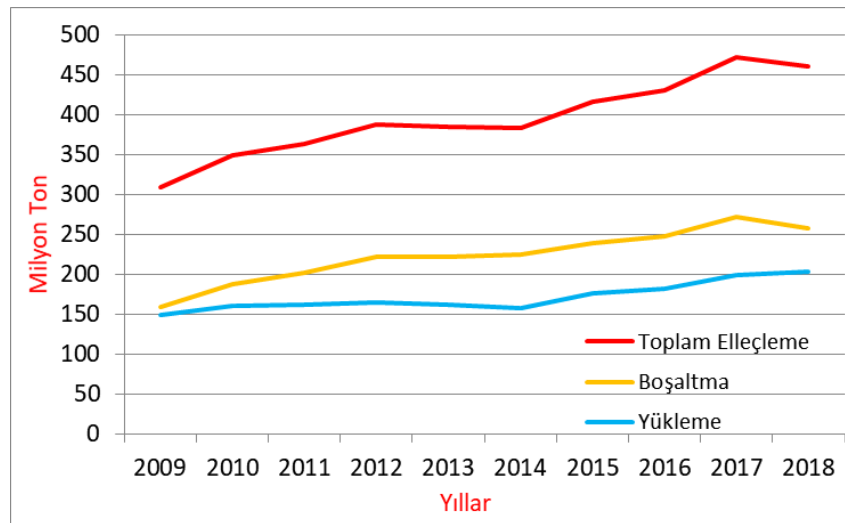
Şekil 17. Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren ana limanlar



Türkiye limanlarında 2018 yılında 203 milyon tonu yükleme 257 milyon tonu boşaltma olmak üzere toplam 460 milyon ton yük elleçlenmiştir. Tüm yük tipleri (sıvı dökme yük, konteyner vb.) ve rejimleri (transit, kabotaj vb.) dâhil olmak üzere ton bazında elleçlenen yükün %56'sını boşaltma, %44'ünü yükleme oluşturmaktadır.

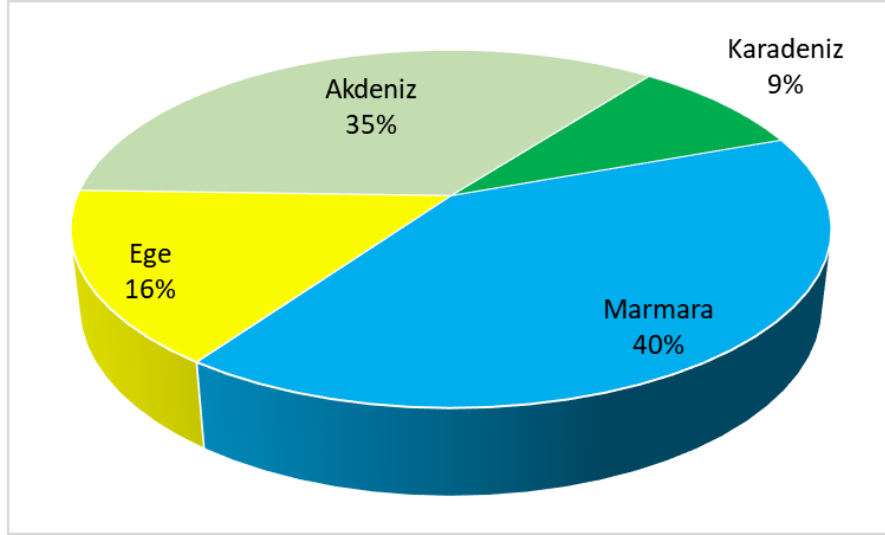
2009 – 2018 dönemi dikkate alındığında limanlarımızda yüklenen yük miktarı 149 milyon tondan 203 milyon tona çıkmıştır. Aynı dönemde boşaltılan yükler ise 159 milyon tondan 257 milyon tona yükselmiştir. 2009 yılı baz alındığında limanlarımızda elleçlenen toplam yükün on yıllık büyüme hızı % 4 olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılına göre on yıllık periyotta yıllık bazda ithalat %4.6, ihracat %4.1 ve kabotaj %4.7 büyümüşür. Transit yüklerdeki yıllık büyüme hızı ise %2.1'de kalmıştır.

Şekil 18. On yıllık dönemde limanlarımızda elleçlenen yük miktarı



Bölgesel olarak limanlarımızda elleçlenen yükün %40'ı (185.6 milyon ton) Marmara Bölgesinde elleçlenmiştir. Akdeniz Bölgesi %35 oran ile (160.6 milyon ton) ikinci sırada yer almaktadır (Şekil 19).

Şekil 19. Bölgeler bazında yük elleçleme oranları (%)



Bölgeler itibarı ile elleçlenen yük açısından ton bazında en yüksek artış yine Marmara Bölgesinde gerçekleşmiştir (Tablo 13). Diğer tüm bölgelerde yük kaybı yaşanmıştır.

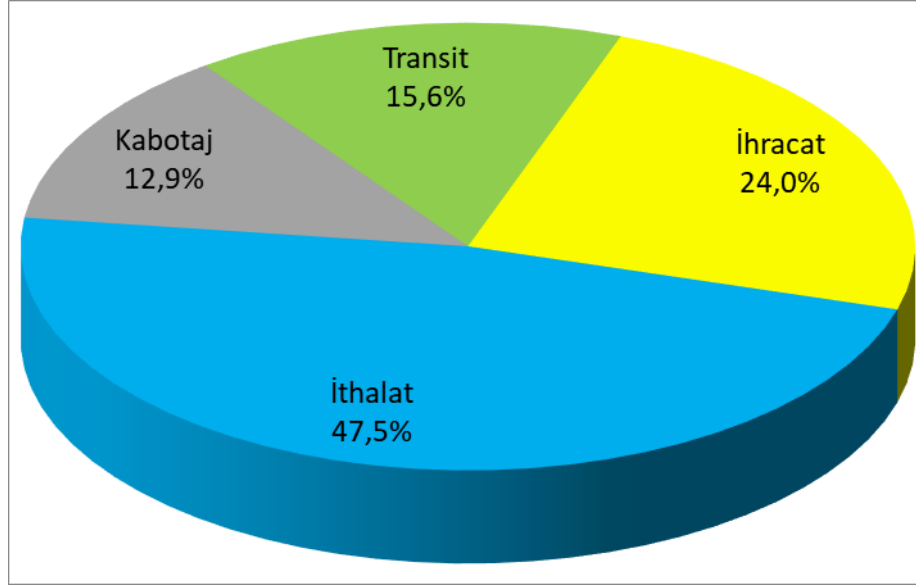
Tablo 13. Bölgeler bazında yük elleçlemeleri (ton)³⁹

Bölgeler	2015	2016	2017	2018	Değişim 2017 2018
Marmara	160,809,856	161,927,718	185,068,599	185,621,125	% 0.3
Akdeniz	153,070,251	158,551,034	169,902,561	160,652,426	% -5.4
Ege	65,479,466	72,424,363	74,100,697	72,283,702	% -2.5
Karadeniz	36,677,122	37,297,628	42,102,033	41,596,307	% -1.2
Genel Toplam	416,036,695	430,201,162	471,175,907	460,153,560	% -2.3

Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımına bakıldığında Türkiye limanlarında elleçlenen yükün yaklaşık %71'ini dış ticaret yüklerimiz oluşturmaktadır. 2018 yılı itibarı ile kabotaj yüklerin oranı %12.9 ve transit yüklerin oranı %15.6 olarak gerçekleşmiştir (Şekil 20).

³⁹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

Şekil 20. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımı



Türkiye limanlarında 2018 yılında 218.5 milyon ton ithalat, 110,4 milyon ton ihracat, 71.6 milyon ton transit ve 56.5 milyon ton kabotaj olmak üzere toplam 460.1 milyon ton yük elleçlenmiştir (Tablo 14).

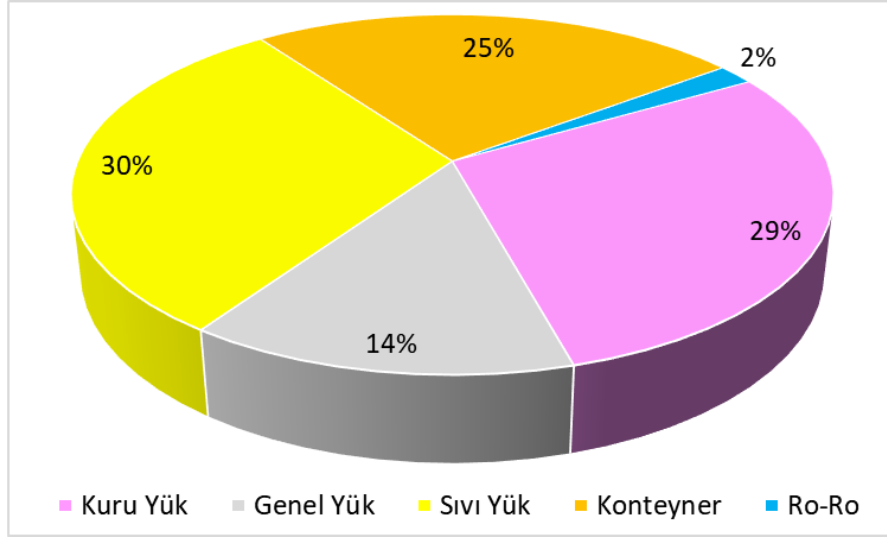
Tablo 14. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimler göre dağılımı⁴⁰

Yük Rejimi	2014	2015	2016	2017	2018
İthalat	194,771,428	208,326,308	215,132,519	233,656,024	218,544,820
İhracat	88,544,792	92,152,622	94,805,120	113,692,068	110,424,635
Transit	49,072,821	63,085,097	66,963,307	63,429,725	71,628,260
Kabotaj	50,731,578	52,472,668	53,300,216	60,396,079	59,555,845
Toplam	383,120,619	416,036,695	430,201,162	471,173,896	460,153,560

Limanlarımızda elleçlenen yükün %30'unu sıvı dökme yükler oluşturmaktadır. Sıvı dökme yükleri sırası ile %29 ile kuru dökme yükler, %25 ile konteyner ve %14 ile genel yük izlemektedir. 2018 yılı itibarı ile ton bazında RO-RO yüklerinin oranı ise sadece %2'de kalmıştır (Şekil 21).

⁴⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

Şekil 21. Limanlarımızdaki yük dağılımı (2018)



2018 yılında 70.2 milyon ton yükleme 69.4 milyon ton boşaltma olmak üzere toplam 139.7 milyon ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir. Limanlarımızda gerçekleşen elleçleme işlemlerinde ton bazında en yüksek boşaltma işlemi 98.9 milyon ton ile kuru dökme yüklerde, en yüksek yükleme işlemi ise 70.2 milyon ton ile sıvı dökme yüklerde gerçekleşmiştir (**Tablo 15**).

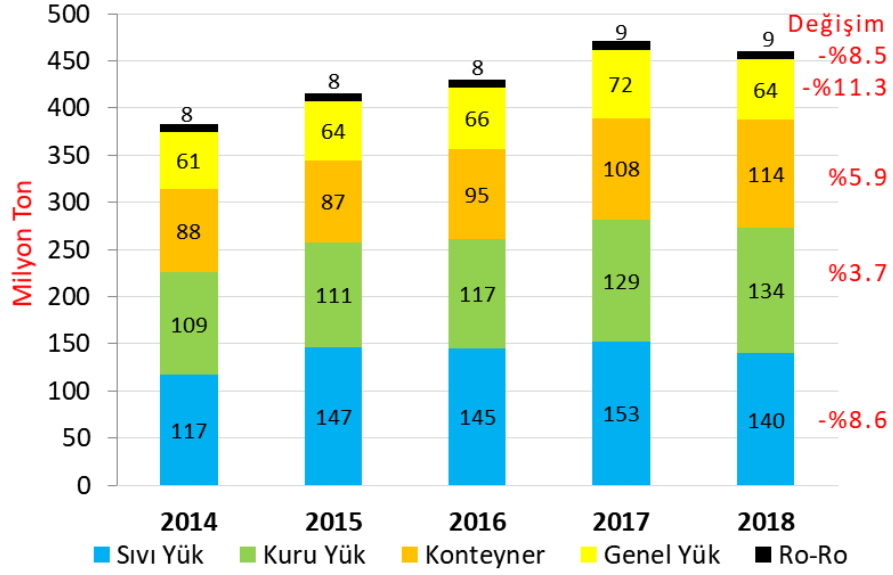
Tablo 15. Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma (ton)⁴¹

Yük Tipi	Yükleme	Boşaltma	Toplam
Sıvı Dökme Yük	70,225,343	69,491,726	139,717,069
Kuru Dökme Yük	34,662,142	98,991,079	133,653,221
Konteyner	64,539,151	49,692,314	114,231,465
Genel Kargo	28,702,508	35,275,257	63,977,765
Araç	4,927,122	3,646,918	8,574,040
Toplam	203,056,266	257,097,294	460,153,560

Ton bazında bir önceki yıla göre konteyner %5.9, kuru yük %3.7 artış göstermiştir. Genel kargo %11.3, sıvı dökme yükler %8.6 ve Ro-Ro yükleri ise %8.5 oranında azalmıştır. Limanlarımızda elleçlenen yük toplamda bir önceki yıla oranla ton bazında % 2.3 azalmıştır (**Şekil 22**).

⁴¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

Şekil 22. 2013-2017 yıllarında yük gelişimi (milyon ton)⁴²



İhracat rejimine göre en fazla elleçleme konteyner’de gerçekleşirken, ithalatta kuru dökme yük, kabotaj ve transit yükte ise sıvı dökme en yüksek değerlere ulaşmıştır (Tablo 16).

Tablo 16. Limanlarımızda elleçlenen yükün tiplerine göre yük dağılımı (ton)⁴³

Yük Tipi	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
Sıvı Dökme Yük	7,097,622	58,727,643	21,484,957	52,406,847	139,717,069
Kuru Dökme Yük	27,241,446	90,894,800	15,407,399	109,576	133,653,221
Konteyner	48,624,398	36,336,606	10,200,874	19,069,587	114,231,465
Genel Kargo	22,566,951	28,970,343	12,404,588	35,883	63,977,765
Araç	4,894,218	3,615,428	58,027	6,367	8,574,040
Toplam	110,424,635	218,544,820	59,555,845	71,628,260	460,153,560

Limanlarda elleçlenen yük tipleri temel özelliklerine göre birleştirilerek analiz edildiğinde limanlarda elleçlenen yükün %29’unu petrol ve türevleri oluşturmaktadır. Petrol ve türevlerini %24.8 ile konteyner yükleri, %19.5 ile kömür, %14.4 oran ile demir çelik ve %3.0 ile tahıl ve tarım ürünleri takip etmektedir. Diğer yük tiplerinin tamamının toplamı %10’un altındadır (Tablo 17).

⁴² TÜRKLİM

⁴³ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

Tablo 17. Limanlarımızda en yüksek oranda elleçlenen yük tipleri⁴⁴

#	Yük cinsi	Ton	%
1	Petrol ve türevleri	133,238,092	%29.0
2	Konteyner	114,231,465	%24.8
3	Kömür (her tip)	89,860,508	%19.5
4	Demir (her tip)	66,221,648	%14.4
5	Tahıl ve tarım ürünleri	13,776,017	%3.0
6	Çimento (her tip)	11,307,300	%2.5
7	Taşıma amaçlı araç (dolu)	8,573,588	%1.9
8	Klinker	7,310,931	%1.6
9	Feldispat	6,719,905	%1.5
10	Gübre ve hammaddesi	5,925,003	%1.3
	Diğer	2,989,103	%0.6
	Toplam	460,153,560	%100

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

Yük cinsi bazında incelendiğinde geçmiş yıllarda olduğu gibi 2018 yılında da en fazla elleçlenen yük 76.9 milyon ton ile ham petroldür. Ton bazında değerlendirildiğinde ikinci ve üçüncü sırada konteyner yükleri bulunmakla birlikte ürün bazında ikinci sırada 26.9 milyon ton ile taş kömürü bulunmaktadır. Ton bazında limanlarımızda elleçlenen ilk 20 yük içerisinde en yüksek artışı %21 ile klinker de, en yüksek oranda düşüş ise %17.5 ile kurşunsuz benzinde gerçekleşmiştir (**Tablo 18**).

⁴⁴ TÜRKLİM

Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması
Uzman Değerlendirme Raporu

Tablo 18. Türkiye’deki limanlarda yük cinsine göre elleçlenen önemli yükler
(ton)45

	Yük Cinsi	2018			2017	Değişim
		Yükleme	Boşaltma	Toplam	Toplam	
1	Ham Petrol	54,315,675	22,628,283	76,943,958	87,445,938	-%12.0
2	Konteyner (40’lık dolu)	33,473,735	27,482,790	60,956,525	55,874,038	%9.1
3	Konteyner (20’lik dolu)	29,308,598	18,047,258	47,355,856	46,533,418	%1.8
4	Taşkömürü	116,234	26,840,293	26,956,527	28,334,135	-%4.9
5	Hurda Demir	655,119	20,630,342	21,285,461	22,077,411	-%3.6
6	Motorin	2,155,530	15,078,898	17,234,428	17,369,051	-%0.8
7	Rulo Sac	7,466,343	8,552,497	16,018,840	16,747,636	-%4.4
8	Kok ve Yarı Kok Kömürü	685,291	14,088,618	14,773,909	13,957,210	%5.9
9	Demir Cevheri	1,069,465	10,537,084	11,606,549	12,347,189	-%6.0
10	Portland Çimento	6,658,701	1,928,968	8,587,669	9,475,810	-%9.4
11	TIR - Taşıma Amaçlı (Dolu)	4,873,074	3,610,178	8,483,252	9,301,141	-%8.8
12	Fuel Oil	3,339,074	4,616,969	7,956,043	8,074,594	-%1.5
13	LNG	0	7,515,605	7,515,605	7,370,154	%2.0
14	Klinker	6,825,290	485,641	7,310,931	6,244,919	%17.1
15	İnşaat Demiri	6,518,237	683,111	7,201,348	7,392,498	-%2.6
16	Feldispat	6,594,064	125,841	6,719,905	6,575,874	%2.2
17	Buğday ve Mahlut	193,824	5,871,565	6,065,389	5,543,529	%9.4
18	Jet Yakıtı ve Beyaz İspirto	2,784,706	2,669,402	5,454,108	5,076,271	%7.4
19	Kurşunsuz Benzin	3,002,751	982,433	3,985,184	4,830,426	-%17.5
20	Slab	1,053,851	2,891,976	3,945,827	3,838,352	%2.8

Toplam 10 milyon ton ve üzeri yük elleçlenen Liman Başkanlıkları Tablo 19’da verilmiştir.

Tablo 19. Liman başkanlıkları yük sıralaması (2018-ton)46

#	Limn Başkanlığı	Ton
1.	Kocaeli	73,139,021
2.	Botaş (Ceyhan)	60,730,436
3.	İskenderun	57,715,999
4.	Aliğa	53,985,243
5.	Ambarlı	35,168,246
6.	Mersin	33,040,533
7.	Tekirdağ	25,816,303
8.	Karabiga	14,871,125
9.	Gemlik	14,296,862
10.	Samsun	11,847,538
11.	Zonguldak	11,046,365
12.	Karadeniz Ereğli	10,679,346

⁴⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

⁴⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

2018 yılında en fazla elleçleme 73.1 milyon ton ile Kocaeli Liman Başkanlığında gerçekleşmiştir. Botaş (Ceyhan) Liman Başkanlığı'nda 60.7 milyon ton yük elleçlenirken, Botaş Liman Başkanlığı'nı 57.7 milyon ton sırası ile İskenderun Liman Başkanlığı ve 53.9 milyon ton ile Aliğa Liman Başkanlığı takip etmiştir (**Tablo 19**).

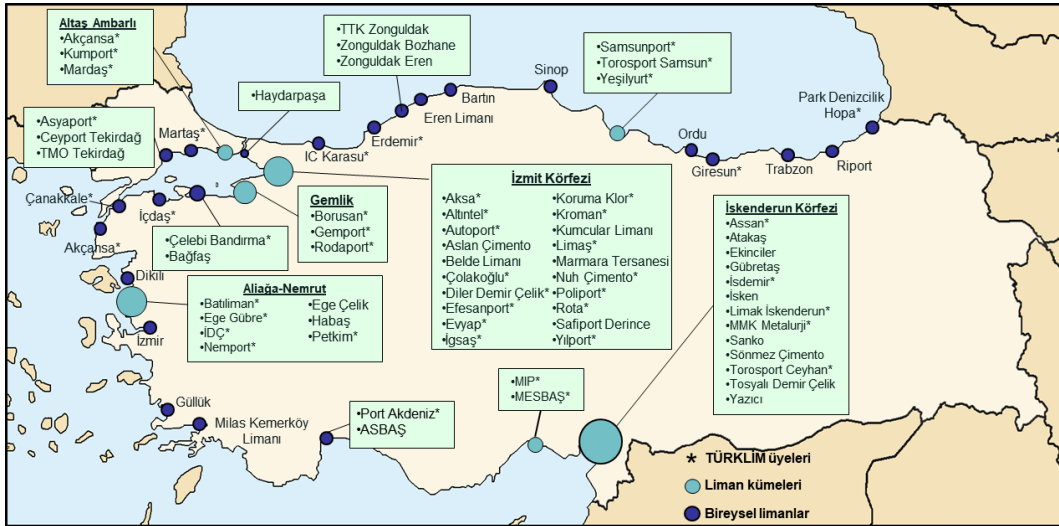
Türkiye'de faaliyet gösteren limanlardaki yük faalleri yük bazında ayrıca alt başlıklarda detaylandırılmıştır.

3.4.1. Kuru Dökme ve Genel Kargo Limanları

Ülkemizde 98 limanda genel kargo ve / veya kuru dökme yük hizmeti verilmektedir. Bu limanlarda elleçlenen yük dikkate alındığında ton bazında yaklaşık %63'ünü kuru dökme yükler %37'sini genel kargo yükleri oluşturmaktadır. Sıvı dökme yüke hizmet veren şamandıra ve dolfen tipi kıyı yapıları hariç tutulduğunda gerek elleçleyen liman sayısı olarak gerekse elleçlenen yük hacmi bakımından en büyük grubu genel kargo (+kuru dökme yük) limanları oluşturmaktadır.

Genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar dikkate alındığında ton bazında en yüksek oranda elleçleme Marmara Bölgesi Limanlarında (%42.3) gerçekleşmiştir. Marmara Bölgesi Limanlarını sırası ile Akdeniz Bölgesi Limanları (%29.7), Ege Bölgesi Limanları (%14.9) ve Karadeniz Bölgesi Limanları (%13.1) takip etmektedir.

Şekil 23. Kuru dökme yük ve genel yük elleçleyen limanlarımız



2018 yılı itibarı ile toplamda 197.6 milyon tona ulaşan kuru dökme yük ve genel kargo yüklerinin yaklaşık %63'ü TÜRKLİM üyesi limanlar tarafından elleçlenmiştir. Geçmiş yıllarda olduğu gibi ton bazında en fazla yük elleçleyen limanlar İSDEMİR, İÇDAŞ ve ERDEMİR limanları olmuştur (**Tablo 20**).

Tablo 20. Kuru dökme yük ve genel kargo elleçleyen limanlarımız⁴⁷

Sıra	Liman Adı	2016	2017	2018
1	İSDEMİR	13,663,034	15,716,504	15,510,386
2	İÇDAŞ	11,640,652	11,176,789	10,832,414
3	ERDEMİR	9,700,000	10,673,000	10,452,077
4	EREN	6,578,272	7,954,271	9,209,061
5	MIP	7,338,792	8,152,700	7,362,632
6	MMK	7,602,544	8,264,904	6,905,973
7	ÇOLAKOĞLU	4,499,132	5,083,882	5,400,325
8	YEŞİLYURT	-	-	5,009,853
9	BATILİMAN	2,732,367	3,500,000	3,919,165
10	AKÇANSA ÇANAKKALE	2,192,936	4,229,037	3,703,107
11	TOROSPORT (CEYHAN)	5,940,624	6,650,835	3,597,374
12	ÇELEBİ BANDIRMA	3,618,473	4,195,874	3,506,575
13	İDÇ	3,629,427	3,609,344	3,495,591
14	BORUSAN	3,536,744	3,783,838	3,383,360
15	LİMAK İSKENDERUN	2,935,089	2,355,958	2,974,131
16	CEYNAK SAMSUNPORT	2,073,853	2,950,407	2,876,584
17	MARTAŞ	2,535,818	2,852,974	2,813,945
18	POLİPORT	3,293,784	2,909,548	2,755,950
19	KROMAN	2,663,984	-	2,689,644
20	DİLER	2,435,819	2,570,183	2,485,728
(Ton)	TÜRKLİM Toplamı	121,480,791	132,043,045	133,730,555
(Ton)	Türkiye Toplamı	182,080,957	200,992,008	197.630.986
(%)	TÜRKLİM Pay	%66.7	%65.6	%67.7
(%)	Diğer Özel Limanlar	%30.3	%31.3	%30.2
(%)	Özel Limanlar Payı	%97	%97	%97.9
(%)	Kamu Limanları*	%3.0	%3.0	%2.1

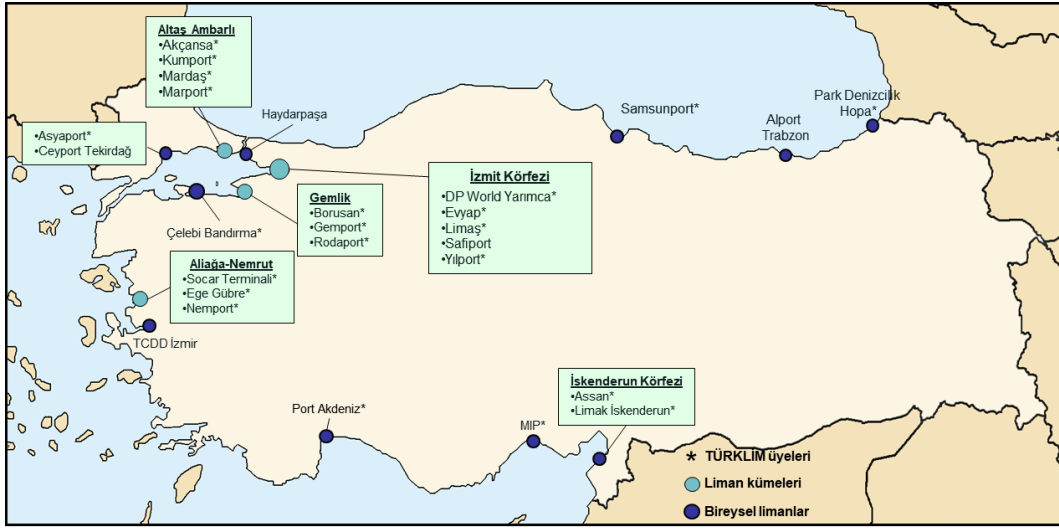
* İzmir ve Haydarpaşa Limanları

3.4.2. Konteyner Limanları

Ülkemizde konteyner gemilerine hizmet veren toplam 28 adet değişik formda (iskele, rıhtım) liman bulunmaktadır. Söz konusu limanların önemli bir bölümü konteyner yükleri dışında diğer yüklere de hizmet vermektedir (**Şekil 24**). Ayrıca işletme izinlerinde konteyner gemileri yer almakla birlikte günümüzde konteyner hizmeti vermeyen limanlar da bulunmaktadır. Elleçlenen toplam konteyner hacmi açısından Marmara Bölgesi limanları Türkiye’de elleçlenen konteynerin %62.5’ini elleçleyerek ilk sırada yer almıştır. Marmara Bölgesini sırası ile %22.2 ile Akdeniz Bölgesi limanları, %14.6 ile Ege Bölgesi limanları takip etmektedir. Karadeniz Bölgesi limanlarının toplam konteyner elleçleme hacmi içerisindeki payı sadece %0.8 dir.

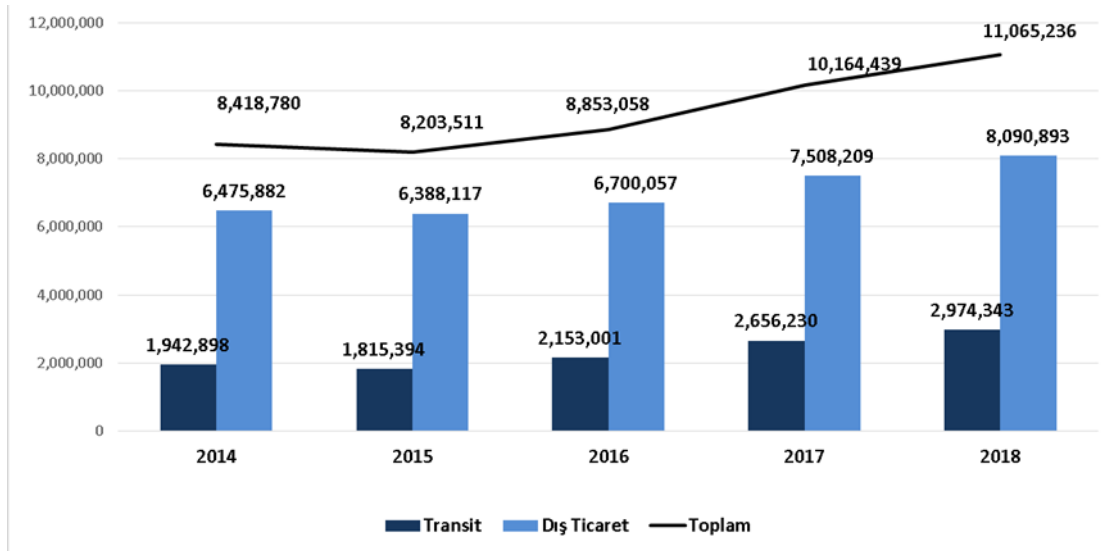
⁴⁷ TÜRKLİM

Şekil 24. Konteyner elleçleyen limanlarımız



Limanlarımızda elleçlenen toplam konteyner 11 milyon TEU'yu aşmıştır. Dış ticaret ve kabotaj konteyner 8.1 milyon TEU, transit konteyner ise 2.9 milyon TEU'dur (Şekil 25). Limanlarımızda konteyner elleçlemesi toplamda %8.8, dış ticaret ve kabotaj konteyner toplamda %7.7, transit konteyner ise %12 oranlarında artış göstermiştir.

Şekil 25. Türk limanlarında konteyner elleçlemelerinin gelişimi (TEU)⁴⁸



2018 yılında ülkemizde elleçlenen yükün %15.6'sını elleçleyen Mersin Uluslararası Limanı 1.7 milyon TEU elleçleme yaparak ilk sıraya yükselmiştir. 1.5 milyon TEU ile Marport Limanı ikinci, 1.2 milyon TEU ile Kumport Limanı üçüncü sırada yer almıştır (Tablo 21).

⁴⁸ TÜRKLİM

Tablo 21. Türkiye’de konteyner elleçleyen limanlardaki yük gelişimi (TEU)⁴⁹

Sıralama	Limanlar	2016	2017	2018
1	MİP	1,453,038	1,591,983	1,722,711
2	MARPORT	1,846,995	1,711,357	1,573,600
3	KUMPORT	664,787	1,063,246	1,258,294
4	ASYA PORT	694,107	1,002,133	1,117,749
5	İZMİR	682,057	639,300	647,715
6	DP WORLD	52,191	437,047	575,869
7	YILPORT	396,099	499,283	551,726
8	GEMPORT	356,461	474,019	524,652
9	EVYAP	688,496	369,659	464,756
10	NEMPORT	271,751	313,596	390,071
11	MARDAŞ	291,138	357,264	351,849
12	LİMAK İSKENDERUN	243,745	269,583	317,961
13	EGE GÜBRE	366,845	286,926	298,045
14	SOCAR TERMİNAL		149,311	277,000
15	BORUSAN	249,466	241,971	245,499
16	ASSAN	131,051	188,132	225,496
17	PORT AKDENİZ	172,036	200,117	186,290
18	RODA PORT	86,322	88,438	86,464
19	SAMSUNPORT	54,929	70,027	74,129
20	HAYDARPAŞA	109,675	86,709	56,067
21	ÇELEBİ BANDIRMA	11,463	27,162	35,695
22	LİMAŞ	13,583	16,038	16,311
23	AKÇANSA	1,291	189	10,530
(TEU)	TÜRKLİM Toplamı	8,102,629	9,428,480	10,352,293
(TEU)	Türkiye Toplamı	8,911,073	10,165,981	11,065,236
(%)	TÜRKLİM Payı	90.9%	%92.7	%93.6
(%)	Diğer Özel Limanlar	0.2%	%0.1	%0.1
(%)	Özel Limanlar Payı	91.1%	%92.8	%93.7
(%)	Kamu Limanları*	8.9%	%7.1	%6.3

* İzmir ve Haydarpaşa Limanları

⁴⁹ TÜRKLİM

Marmara Bölgesi özellikle Karadeniz yükleri için önemli bir aktarma merkezi olmuştur. Ülkemizde elleçlenen aktarma yükün %87.6'sı Marmara Bölgesi limanlarında elleçlenmektedir. İkinci sırada %12.4 pay ile MIP Mersin ve LİMAK İskenderun Limanlarının yer aldığı Doğu Akdeniz Bölgesi gelmektedir. 2017 yılında ASYAPORT, MARPORT, KUMPORT limanı ve Mersin (MIP) en yüksek transit konteyner elleçleyen limanlar olmuştur (**Tablo 22**).

Tablo 22. Transit konteyner elleçlemeleri (TEU)⁵⁰

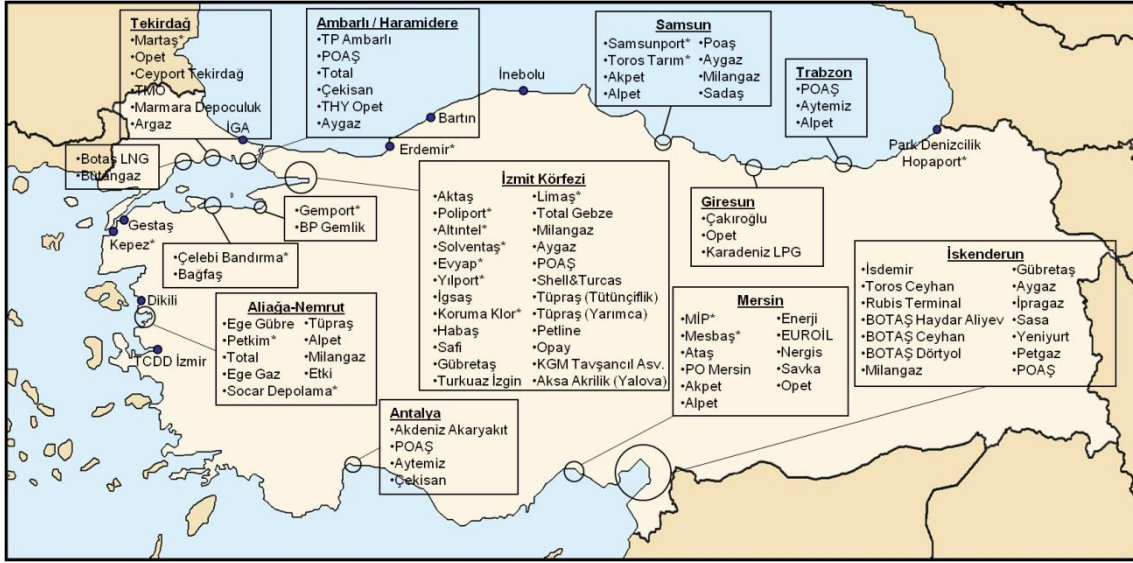
Limanlar	2016	2017	2018
ASYAPORT	583,312	825,036	879,409
MARPORT	852,753	767,374	736,121
KUMPORT	204,363	434,046	597,793
MIP	355,036	340,188	352,908
MARDAŞ	58,620	168,839	210,847
DP WORLD	638	85,972	176,652
LİMAK İSKENDERUN	10,475	12,447	14,902
EVYAP	80,897	7,199	23,15
ASSAN	145	4,598	1,754
YILPORT	351	530	776
EGE GÜBRE	853	6,734	478
GEMPORT	1,817	2,644	234
RODA	441	217	154
NEMPORT	675	406	0
BORUSAN	2,625	0	0
Transit konteyner	2,153,001	2,656,230	2.974.343
Dış ticaret + kabotaj	6,757,884	7,509,751	8,090,893
Genel toplam	8,910,885	10,165,981	11,065,236

3.4.3. Sıvı Yük Limanları

Sıvı dökme yükler yaklaşık 140 milyon ton ile limanlarımızda elleçlenen yükün ton bazında %30'unu oluşturmaktadır. Ülkemizde sıvı dökme yüke hizmet veren 109 adet (şamandra, dolfen, boru hattı dâhil olmak üzere) terminal bulunmaktadır (**Şekil 26**).

⁵⁰ TÜRKLİM

Şekil 26. Sıvı yük elleçleyen limanlarımız



Verisi elde edilen limanlar içinde en fazla yük elleçleyen limanlar RUBİS, SOLVENTAŞ, POLİPORT ve TOROSPORT (Ceyhan) olurken, sıvı kimyasallarda PETKİM, LİMAŞ, TOROSPORT (Ceyhan) terminali ve POLİPORT olmuştur (Tablo 23 ve Tablo 24).

Tablo 23. Petrol ürünleri elleçleyen limanlar (ton)

Limanlar*	2016	2017	2018
SOLVENTAŞ	1,333,222	1,789,363	1,806,352
RUBİS Terminal	1,807,565	2,610,405	1,315,878
POLİPORT	842,987	1,033,400	862,433
ALTINEL	742,126	821,692	800,990
TOROSPORT (Ceyhan)	604,854	545,317	637,356
Toplam**	5,151,262	6,800,177	5,423,009

* 500 bin ton üzeri petrol ürünleri elleçleyen limanlar

Tablo 24. Sıvı kimyasal yük elleçleyen limanlar

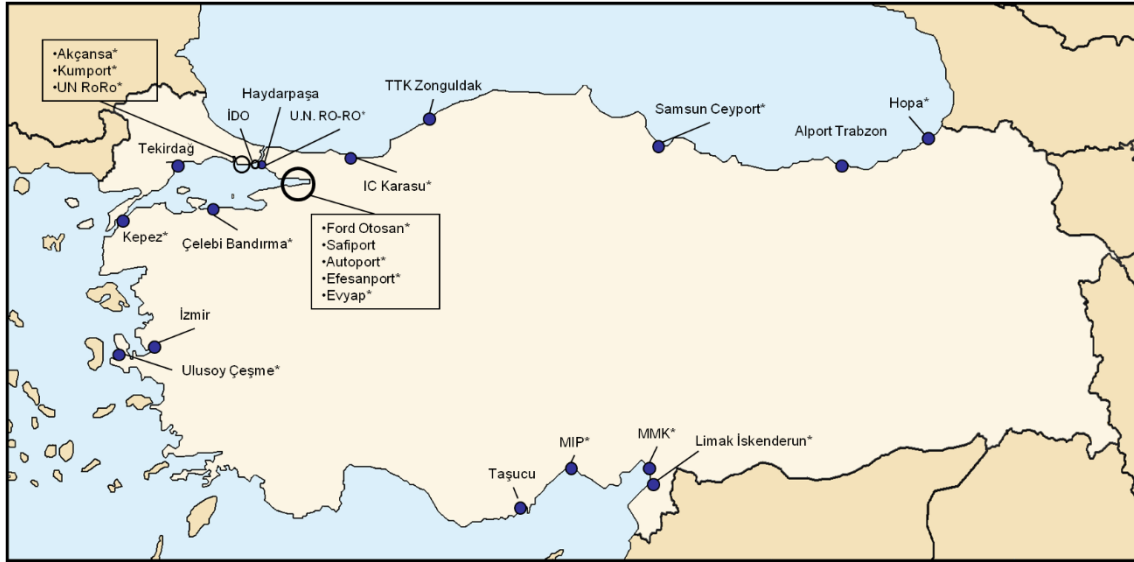
Limanlar	2016	2017	2018
PETKİM	2,713,487	2,844,457	2.307.540
LİMAŞ	746,253	966,576	941.877
TOROSPORT (CEYHAN)	563,109	691,874	782.448
TOROS TARIM (SAMSUN)	336,075	436,740	596.322
POLİPORT	631,804	618,005	590.675
ÇELEBİ BANDIRMA	394,026	486,521	505.910
EVYAP	295,505	359,466	402.490
SOLVENTAŞ	420,706	376,652	386.094
MESBAŞ	230,553	270,390	348.013
AKSA	351,161	344,365	311.806
ALTINTEL	122,770	148,317	299.343
EGE GÜBRE	208,068	208,815	190.043

AKTAŞ	141,865	134,484	140.417
YILPORT	90,857	105,593	84.676
KORUMA KLOR	171,524	119,632	73.901
İSDEMİR	96,728	93,451	69.689
AVES	210,456	124,422	59.570
İGSAŞ	116,082	56,359	45.760
SAMSUNPORT			43.586
ERDEMİR	41,000	55,000	33.847
MARTAŞ	176,894	142,764	31.851
AKÇANSA			2.175
Toplam	8,058,923	8,716,289	8.248.034

3.4.4. Tekerlekli Yük Limanları

Limanlarımızda elleçlenen yük hacmi açısından ton bazında en küçük grubu tekerlekli yükler oluşturmaktadır. Tekerlekli yükler iki grupta değerlendirilmektedir. İlk grupta ithal ve ihrac otomobil ve araçlar yer almaktadır. Önemli bir bölümü Marmara Bölgesinde yer alan otomotiv sanayi binek, hafif ticari ve ticari araç ihracatı açısından ülkemiz ekonomisinde önemli bir yere sahiptir. İkinci grubu ise RO_RO taşımacılığı oluşturmaktadır. Yükün hedef pazara kısa sürede ulaştırılmasını sağlayan RO_RO taşımacılığı Karadeniz, Marmara ve Ege limanlarında yoğunlaşmıştır. Kısa bir denizyolu taşımacılığından sonra yük yoluna tekrar karayolu ile devam edecekse RO_RO taşımacılığı tercih edilmektedir. Ülkemizde 29 adet limanda tekerlekli yüklere hizmet verilmektedir (Şekil 27).

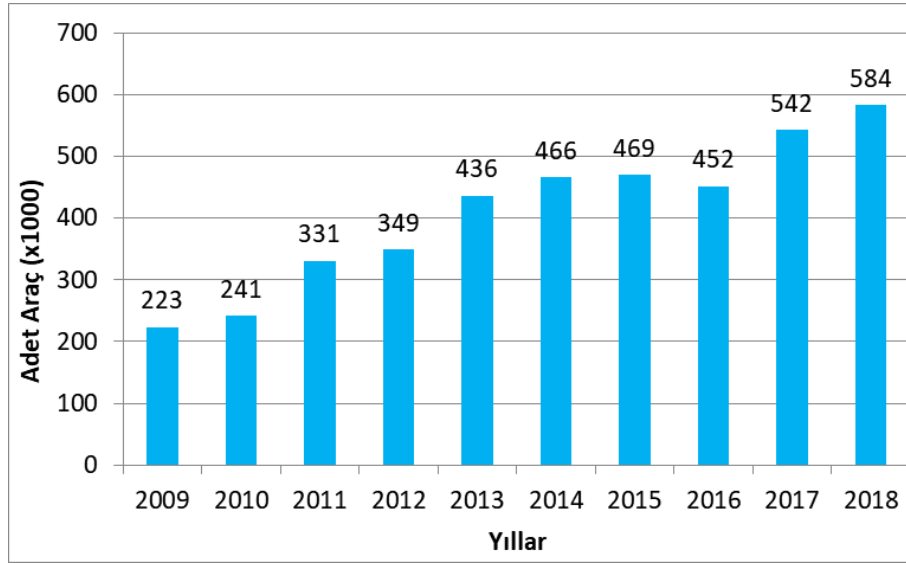
Şekil 27. Tekerlekli yük elleçleyen limanlarımız



- **RO_RO taşımaları**

Son üç yılda büyüme hızı düşmekle birlikte 2009 yılından 2015 yılına kadar kesintisiz büyüyen RO_RO taşımacılığı 2016 yılına %3.7 azalarak 451 bin araca düşmüştür. 2017 yılında ise rekor bir büyüme ile (%20.1) 542 bin araca yükselmişti. 2018 yılında ise limanlarımızda gerçekleşen RO_RO taşımacılığı büyüme trendini devam ettirerek %7.6 oranında artış kaydederek 542 bini aşmıştır (Şekil 28).

Şekil 28. RO_RO taşımalarımız (Araç)



Taşımalar ağırlıklı olarak Trieste yönlüdür (%57) ve Trieste yönlü taşımaların önemli bir bölümü TÜRKLİM üyesi UN RO_RO limanından gerçekleştirilmektedir (Tablo 25).

Tablo 25. Yurtdışı Düzenli Hatlar bazında RO_RO istatistikleri (2018)⁵¹

Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Araç
Tuzla (Pendik) - Trieste	64,970	74,431	139,401
Tuzla (Pendik) - Toulon	31,463	53,281	84,744
Yalova - Lavrio - Trieste	32,627	34,508	67,135
Çeşme - Trieste	24,640	29,493	54,133
Mersin - Trieste	17,220	16,706	33,926
İzmir (Alsancak) - Sete	7,079	6,899	13,978
Ambarlı - Trieste	2,501	12,709	15,210
İzmir (Alsancak) - Trieste	1,877	3,139	5,016
Tuzla (Pendik) - Bari	272	10,238	10,510
Gemlik (Borusan) - Zeebrugge	0	790	790
Tuzla (Pendik) - Patras	5,525	3,388	8,913
Çeşme - Sete	3,517	3,715	7,232
Yalova - Sete	266	928	1,194
Haydarpaşa - Chornomorsk (Ilyichevsky)	11,142	11,818	22,960
Samsun - Gelincik	4,712	6,748	11,460
Zonguldak - Chornomorsk (Ilyichevsky)	7,318	7,522	14,840
Samsun - Tuapse	1,733	4,269	6,002
Samsun - Novorossiysk	452	1,666	2,118

⁵¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması
Uzman Değerlendirme Raporu

Samsun - Kavkaz Tren Feri Hattı	30	171	201
Mersin - Magosa	14,574	18,836	33,410
Taşucu - Girne	6,826	7,986	14,812
Taşucu - Tripoli	7,256	7,200	14,456
Mersin - Girne	5,042	4,972	10,014
İskenderun – Dhuba	2,151	2,181	4,332
Mersin – Hayfa	1,255	1,208	2,463
Taşucu – Latakya	374	379	753
Toplam	255,691	327,869	583,560

* *Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü*

• **Dış ticarete yönelik otomobil elleçlemeleri**

Otomotiv dış ticaretinde en yüksek araç elleçleyen limanlarımızın tamamı Marmara Bölgesinde yer almaktadır ve sırası ile AUTOPORT, FORD OTOSAN, GEMPORT ve BORUSAN limanlarıdır (**Tablo 26**). Otomotiv sektöründeki daralmaya bağlı olarak otomotiv elleçlemeleri bir önceki yıla oranla %10.6 azalmıştır.

Tablo 26. Liman bazında araç ithalat ve ihracat rakamları⁵²

Limanlar	İhraç	İthal	Toplam
Autoport	223,055	138,701	361,756
Ford Otosan	326,028	20,499	346,527
Gemport	281,284	9,001	290,285
Borusan	225,878	22,303	248,181
DFDS U.N Ro-Ro	68,123	80,434	148,557
Efesan Port	4,488	119,112	123,600
Ulusoy Çeşme	24,943	24,392	49,335
Samsunport	18,314	16,504	34,818
Akçansa (Ambarlı)	12,902	2,883	15,785
MİP Mersin	2,501	2,361	4,862
Limak İskenderun	0	91	91
Toplam	1,187,516	436,281	1,623,797

• **Kabotaj hatlarında taşınan araç**

2018 yılında Kabotaj hatlarında 13.1 milyon araç taşınmıştır. Taşınan araç adedi bir önceki yıla göre %4.1 artış göstermiştir (**Tablo 27**). TÜRKLİM üyesi İDO kabotajda taşınan araç sayısının yaklaşık üçte ikisini tek başına taşımıştır.

⁵² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

Tablo 27. Hatlar bazında kabotajda taşınan araçlar⁵³

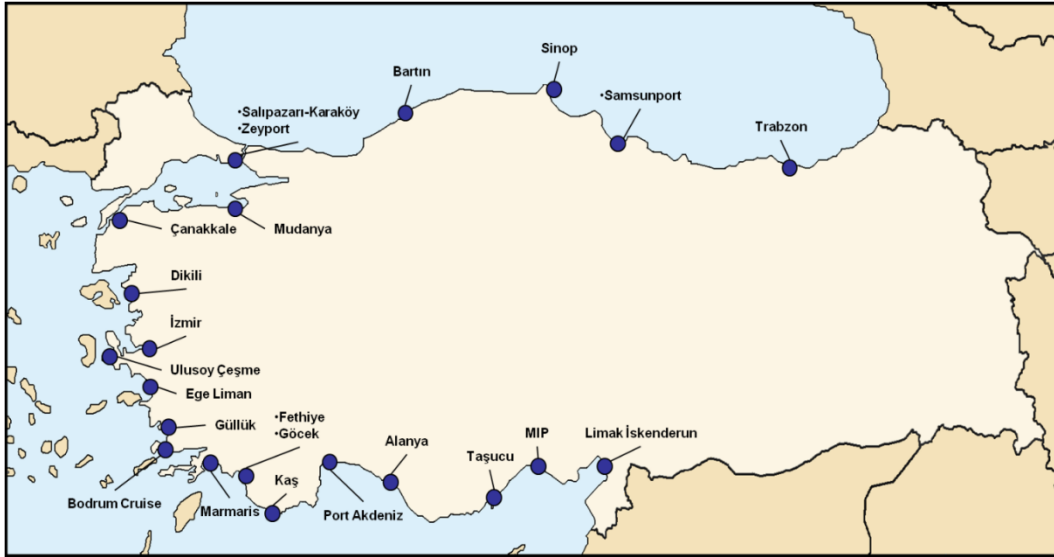
Hatlar		2017	2018	Değişim
		Araç (Adet)	Araç (Adet)	
İstanbul Bölgesi	Eskihisar-Topçular/Tavşanlı	4,120,267	4,481,326	% 8.8
	Sirkeci-Harem	2,026,791	1,797,286	-% 11.3
	İstinye-Çubuklu	512,458	814,585	% 59.0
	Ambarlı-Topçular	12,516	8,491	-% 32.2
	Zeyport-Maltepe	5,406	10,846	% 100.6
Marmara Havzası	Erdek-Avşa (Türkeli)	52,922	30,330	-% 42.7
	Tekirdağ-Avşa (Türkeli)	30,170	31,468	% 4.3
	Marmara A,-Erdek	47,339	47,207	-% 0.3
	Marmara A,-Tekirdağ	870	716	-% 17.7
	Erdek-Tekirdağ	3,083	5,514	% 78.9
	Derince-Tekirdağ	5,207	5,043	-% 3.1
	Marmara Ereğlisi-Bandırma	16,052	1,659	-% 89.7
	Ambarlı-Bandırma	198,233	166,172	-% 16.2
	Tekirdağ-Bandırma	27,608	23,624	-% 14.4
	Yenikapı-Yalova	382,446	375,716	-% 1.8
	Yenikapı-Bandırma	181,251	155,158	-% 14.4
	Yenikapı-Bursa	264,228	254,158	-% 3.8
	Pendik-Yalova	551,253	540,540	-% 1.9
	Diğer	58,659	74,422	% 26.9
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu-Çardak	477,692	546,427	% 14.4
	Gelibolu-Lapseki	1,077,827	981,911	-% 8.9
	Çanakkale-Kilitbahir	797,626	857,498	% 7.5
	Çanakkale-Eceabat	506,801	485,686	-4.2%
	Kepez-Eceabat	623	0	-% 100.0
	Karabiga-Barbaros/Akport	3,533	0	-% 100.0
	Kabatepe-Gökçeada	162,256	187,869	% 15.8
	G,Yükyeri-Bozcaada	197,033	206,232	% 4.7
İzmir Bölgesi	Bodrum-Datça	17,029	16,162	-% 5.1
	Bostanlı-Üçkuyular	889,592	1,033,602	% 16.2
Van Gölü	Tatvan-Van	11,518	20,172	% 75.1
TOPLAM		12,638,289	13,159,820	% 4,1

⁵³ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

3.4.5. Yolcu Limanları

Kurvaziyer liman ve terminaller ulaştırma sektörünün turizm kıyı yapıları içerisinde yer almaktadır, Ülkemizde toplam 27 adet limanda yolcu ve Kurvaziyer gemilerine hizmet verilmektedir (Şekil 29).

Şekil 29. Yolcu limanları

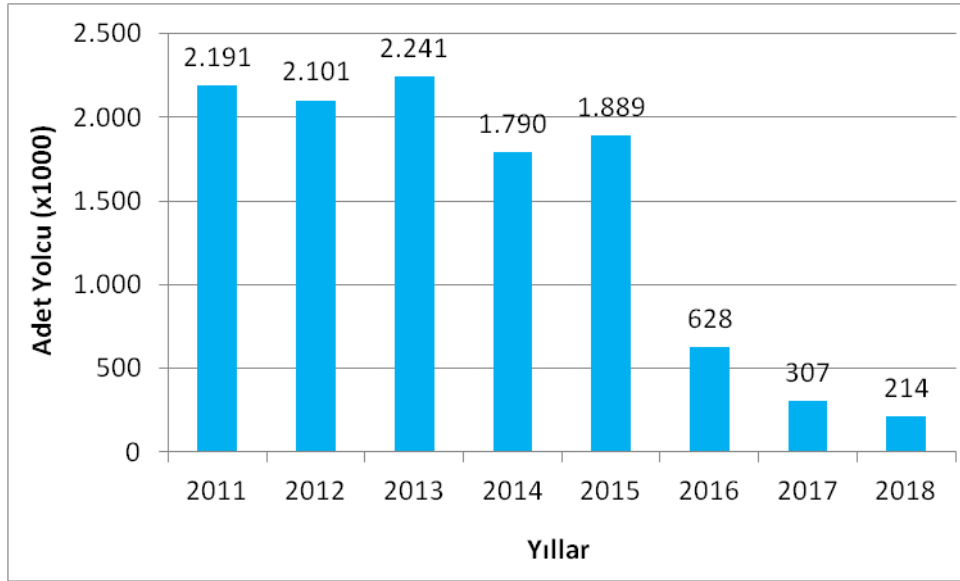


Limanlarımızdaki yolcu hareketleri kurvaziyer ve kabotaj faaliyetleri olarak ayrı ayrı değerlendirilecektir.

- **Kurvaziyer limanlarımızdaki gelişmeler**

2013 – 2016 yılları arasında iki milyonun üzerinde Kurvaziyer yolcusuna hizmet veren limanlarımızdaki yolcu sayısı bir önceki yıla oranla 2016 yılında %67, 2017 yılında %51 ve 2018 yılında ise %30 düşüş ile 214 bin yolcuya gerilemiştir (Şekil 30).

Şekil 30. Kurvaziyer yolcu sayısındaki değişim (yolcu)



Liman başkanlıkları bazında Kuşadası, Çeşme ve Antalya liman başkanlıkları ilk sıralarda yer alırken en fazla yolcu gelen TÜRKLİM üyesi limanlar sırasıyla Ege Port, Ulusoy Çeşme ve Antalya limanlarıdır, TÜRKLİM üyesi limanlar toplam kurvaziyer yolcu hareketinin % 97'sini gerçekleştirmektedir (Tablo 28).

Tablo 28. Liman başkanlıklarına göre kurvaziyer gemi ve yolcu rakamları⁵⁴

Liman Başkanlığı	2016		2017		2018	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Kuşadası	271	349,781	126	119,884	146	121.821
Çeşme	68	57,987	62	66,021	35	51.054
Bodrum	46	61,315	22	31,817	20	24.263
Antalya	16	45,979	11	40,301	3	7.656
Marmaris	22	15,628	24	23,736	21	5.311
Alanya	13	9,271	22	12,190	15	3.023
Fethiye	2	338	0	0	2	273
Göcek	2	162	4	538	1	162
Dikili	17	3,998	1	99	2	103
Mersin	3	2,505	0	0	1	83
Çanakkale	28	6,394	5	848	1	22
İzmir	24	27,619	18	9,172	0	0
İstanbul	56	43,543	5	1,332	0	0
Güllük	3	323	7	640	0	0
Sinop	2	171	1	103	0	0
Trabzon	3	226	1	103	0	0
Bartın	2	171	1	103	0	0
Bozcaada	3	1,336	0	0	0	0
Kaş	4	1,057	0	0	0	0
Taşucu	2	174	0	0	0	0
Samsun	1	54	0	0	0	0
Yalova	2	1	0	0	0	0
Mudanya	0	0	0	0	0	0
Toplam	590	628,033	311	306,887	247	213.771

⁵⁴ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması
Uzman Değerlendirme Raporu

• **Kabotajda yolcu taşımacılığı**

Kabotajda taşınan yolcu 2016 yılında bir önceki yıla göre %9.5, 2017 yılında %7 düşmüştür. 2018 yılında ise %1.7 artmış yaşanmıştır. TÜRKLİM üyesi İDO, geçmiş yıllarda olduğu gibi kabotajda taşınan yolcunun yaklaşık üçte birini tek başına taşımıştır (**Tablo 29**).

Tablo 29. Kabotaj hatlarında yolcu taşıma istatistikleri⁵⁵

Hatlar	2016	2017	2018	Değişim	
İstanbul Bölgesi	Eskihisar – Topçular/Tavşanlı	29,043,010	23,374,186	22.644.340	-%3.2
	Muhtelif	83,566,205	79,844,573	79.950.656	%0.1
	Toplam	112,609,215	103,218,759	102.594.996	-%0.6
Marmara Havzası	Erdek – Avşa (Türkeli)	157,384	191,715	146.659	-30.7%
	Tekirdağ – Avşa (Türkeli)	60,437	78,845	92.425	%14.7
	Marmara A, – Erdek	107,107	176,470	212.033	%16.8
	Marmara A, – Tekirdağ	1,156	2,375	1.761	-%34.9
	Erdek – Tekirdağ	1,301	2,791	5.627	%50.4
	Marmara Ereğlisi - Bandırma	13,627	16,052	1.659	-%867.6
	Ambarlı – Bandırma	162,225	183,812	164.272	-%11.9
	Tekirdağ – Bandırma	17,055	27,386	23.895	-%14.6
	Avşa-Marmara A,-Tekirdağ	1,565	525	576	%8.9
	Armutlu-Kabataş	14,897	0	0	
	Armutlu-Mudanya	4,948	8,354	8.156	-%2.4
	Kabataş-Mudanya	990,300	0	0	
	Yenikapı-Yalova	2,379,409	2,419,186	2.476.671	%2.3
	Yenikapı-Bandırma	951,788	1,015,167	941.610	-7.8%
	Yenikapı-Bursa	1,304,767	1,226,414	1.261.999	%2.8
	Pendik-Yalova	2,527,134	2,810,416	2.804.243	-%0.2
	Kartal-Yalova	237,408	43,662	0	
	Muhtelif*	2,036,851	3,544,122	3.499.361	-1.3%
	Toplam	10,969,359	11,747,292	11.640.947	-%0.9
	İzmit Körfezi	Muhtelif	546,282	471,192	516.607
Toplam		546,282	471,192	516.607	%8.8
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu – Çardak	844,778	563,046	1.439.904	%60.9
	Gelibolu – Lapseki	2,741,014	2,317,701	1.677.494	-%38.2
	Çanakkale – Kilitbahir	2,296,347	2,209,158	2.313.389	%4.5
	Çanakkale – Eceabat	2,292,440	1,960,544	1.774.422	-10.5%
	Kepez – Eceabat	1,506	654	0	
	Karabiga – Barbaros/Akport	9,548	3,533	0	
	Kabatepe – Gökçeada	590,469	380,362	505.212	%24.7
	G, Yükyeri – Bozcaada	676,916	692,443	820.302	15.6%
	Toplam	9,453,018	8,127,441	8.530.723	%4.7
Antalya Bölgesi	Antalya-Kemer	22,573	28,261	31.758	%11.0
	Toplam	22,573	28,261	31.758	%11.0
İzmir Bölgesi	Bodrum – Datça	67,456	84,773	87.761	%3.4
	Muhtelif	14,433,164	13,517,537	16.152.514	%16.3
	Toplam	14,500,620	13,602,310	16.240.275	%16.2
Van Gölü	Tatvan-Van	522	436	1.026	%57.5
	Toplam	522	436	1.026	%57.5
Genel Toplam	148,101,589	137,195,691	139,556,332	%1.7	

⁵⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

3.5. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Lojistik ve Deniz Taşımacılığı

Edirne-Tekirdağ-Kırklareli illerindeki lojistik ve deniz taşımacılığı konusu alt başlıklar ile detaylı bir şekilde incelenmiştir. Bu alt başlıklarda öncelikle Edirne-Tekirdağ-Kırklareli illerindeki mevcut deniz taşımacılığı ve liman işletmeleri incelenmiş, sonrasında bölgeye ilişkin bir yük talep tahmini gerçekleştirilmiştir. Son olarak yapılan talep tahmini ışığında bölge için kapasite analizi yapılmış ve stratejiler geliştirilmiştir.

3.5.1. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Mevcut Deniz Taşımacılığı ve Liman Tesisleri

Bölge illerindeki mevcut deniz taşımacılığı ve liman tesislerine ilişkin bilgiler:

- Liman başkanlıkları,
- Yük limanları,
- Yük bazında elleçleme faaliyetleri,
- Kruvaziyer yolcu taşımacılığı ve
- Kabotaj taşımacılığı

başlıkları altında sunulmuştur.

3.5.1.1. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Liman Başkanlıkları ve Yük Verileri

Trakya Bölgesinde yer alan Edirne-Tekirdağ-Kırklareli illerinin her birisinde 1'er adet liman başkanlığı yer almaktadır (**Tablo 30**).

Tablo 30. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli illerindeki liman başkanlıkları

	Bulunduğu İl	Liman Başkanlığı	Bulunduğu Bölge
1	Tekirdağ	Tekirdağ	Kuzey Marmara/Tekirdağ
2	Kırklareli	İğneada	İğneada-Kırıkköy/Kırklareli
3	Edirne	Enez	Saros/Edirne

2018 yılı verilerine göre Tekirdağ Liman Başkanlığı, bölge içinde en fazla yük elleçlenen liman başkanlığı olurken onu İğneada ve Enez liman başkanlıkları izlemektedir. Ancak geçmiş verilere bakıldığında İğneada ve Enez liman başkanlıklarının idari sınırlarında denizyolu ile yük taşımacılığı faaliyetinin olmadığı görülmektedir. Bu nedenle bölgeye ilişkin denizyolu ile yük taşımacılığı verileri aslında Tekirdağ Liman Başkanlığı verilerini içermektedir (**Tablo 31**).

Tablo 31. Liman başkanlıkları sınırları içinde gerçekleşen yük elleçlemesi (Ton)⁵⁶

Limn Başkanlığı	2014	2015	2016	2017	2018
Tekirdağ	12,529,022	14,979,216	20,788,187	24,253,367	25,816,303
İğneada	0	0	0	0	78,502
Enez	0	0	0	0	0
Türkiye Toplamı	383,120,619	416,036,695	430,201,162	471,173,896	460,153,560
Bölgenin Türkiye içindeki payı	3.3%	3.6%	4.8%	5.1%	5.6%

Ton cinsinden bakıldığında 2014 yılında toplam 12.5 milyon ton yük elleçlenirken, 2018 yılında bu rakam 25.8 milyon tona yükselmiştir (**Tablo 31**).

Bölgenin Türkiye içindeki yük payı sürekli artış halindedir. 2009 yılında bölgenin Türkiye içindeki yük payı %1.3 iken bu oran 2018 yılında % 5,6'ya yükselmiştir. Bölge son 10 yılda her yıl ortalama %3.5⁵⁷ oranında yük artışı göstermektedir. Türkiye'deki tüm limanlar 2018 yılında %2.3 oranında yük kaybına uğrarken bölgede %6.7 oranında yük artışı gerçekleşmiştir. Bu artış rakamı 2016 yılından 2017 yılına geçişte %17, 2015 yılından 2016 yılına geçişte ise %39 gibi yüksek oranlardadır (**Tablo 32**).

Tablo 32. Bölge illerinde elleçlenen toplam yükün payları (Ton)⁵⁸

	Bölge Toplamı (ton)	Türkiye Toplamı (ton)	Bölge Payı (%)	Bölge Yıllık Artış (%)	Türkiye Yıllık Artış (%)
2009	4,044,534	309,436,706	1.3%	-1.0%	-1.6%
2010	5,072,578	348,635,867	1.5%	25.4%	12.7%
2011	16,095,479	363,346,723	4.4%	217.3%	4.2%
2012	19,759,245	387,426,232	5.1%	22.8%	6.6%
2013	16,124,897	384,930,758	4.2%	-18.4%	-0.6%
2014	12,529,022	383,120,619	3.3%	-22.3%	-0.5%
2015	14,979,216	416,036,695	3.6%	19.6%	8.6%
2016	20,788,187	430,201,162	4.8%	38.8%	3.4%
2017	24,253,367	471,173,896	5.1%	16.7%	9.5%
2018	25,894,805	460,153,560	5.6%	6.8%	-2.3%

Bölgede ithalat ağırlıklı olarak boşaltma faaliyeti gerçekleşmektedir. 2018 yılında bölgedeki liman başkanlıklarında elleçlenen yükler incelendiğinde toplamda 18.4 milyon ton boşaltma gerçekleşirken yükleme 7.4 milyon tonda kalmıştır. Boşaltılan yüklerin 12 milyon tondan

⁵⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

⁵⁷ Geometrik ortalama

⁵⁸ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

oluşan önemli kısmı ithalata yönelik iken 3 milyon tonu kabotaj, 3.4 milyon tonu transit taşımacılığa yöneliktir. Yüklenen yükler içinde transit yükün oranı 4.4 milyon ton ile en yüksek değere sahiptir (**Tablo 33**).

Tablo 33: Bölge illerinde elleçlenen yükün yükleme/boşaltma ve yük rejimi payları (Ton)⁵⁹

		2017	2018	Değişim
Yükleme	İhracat	1,897,880	2,315,349	22.00%
	Kabotaj	820,519	720,259	-12.22%
	Transit	3,933,711	4,412,245	12.16%
Boşaltma	İthalat	11,213,611	12,048,581	7.45%
	Kabotaj	2,777,725	2,990,628	7.66%
	Transit	3,609,921	3,407,743	-5.60%
Toplam Yükleme		6,652,110	7,447,853	11.96%
Toplam Boşaltma		17,601,257	18,446,952	4.80%
Genel Toplam		24,253,367	25,894,805	6.77%

Konteyner yükünün kendine has dinamikleri vardır. Konteyner içinde genellikle bitmiş ya da bitmeye yakın yarı mamuller taşındığından denizyolu ile taşınan diğer yükler ile karşılaştırıldığında konteyner içinde taşınan yükün mal bedeli daha yüksektir. Diğer yandan denizcilik sektöründe konteyner istatistikleri, konteyner içinde taşınan yüke ya da konteynerin ağırlığına göre değil, birim bazında TEU olarak ölçülmektedir. Bu nedenle konteyner istatistikleri bu rapor içinde ayrı olarak verilmiştir.

Konteyner yükü hariç tutulduğunda bölgede en fazla elleçlenen yükün, yine bölge ihtiyacına yönelik olarak sıvı dökme yükler olduğu görülmektedir. Bölge limanlarında elleçlenen (konteyner hariç) ilk 10 yük **Tablo 34**'te gösterilmiştir.

Tablo 34. Bölgede en çok elleçlenen ilk 10 ürün (ton) ve toplam yük içindeki payları (%)

	Ürün	İhracat	İthalat	Kabotaj	Toplam	Pay
1	LNG	0	3,197,045	0	3,197,045	12.3%
2	Motorin	105,500	2,699,416	144,083	2,948,999	11.4%
3	Hurda Demir	0	936,726	0	936,726	3.6%
4	Buğday ve Mahlut (Meslin)	0	742,710	0	742,710	2.9%
5	Diğer Damıtılmış Yakıtlar	0	453,413	0	453,413	1.8%
6	Fuel Oil	0	338,610	98,151	436,761	1.7%
7	Ay çekirdeği (Ayçiçeği Tohumu)	0	300,806	0	300,806	1.2%
8	Kurşunsuz Benzin	0	0	266,700	266,700	1.0%
9	İnşaat Demiri	201,017	0	0	201,017	0.8%
10	Portland Çimento	0	0	164,420	164,420	0.6%
	İlk 10 Toplam	306,517	8,668,726	673,354	9,648,597	37.3%

⁵⁹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

Bölgede (konteyner hariç) elleçlenen ilk 10 yük içinde en yüksek paya %12 ile LNG (3.2 milyon ton) sahipken onu %11 pay ile Motorin (2.9 milyon ton) izlemektedir (**Tablo 34**).

2018 yılında denizyolu ile taşınan yükün limanlarda gemilere yükleme ve gemilerden boşaltma payları liman başkanlıkları bazında incelendiğinde Tekirdağ Liman Başkanlığında bölge içindeki yükün %99.6'sını elleçlediği görülmektedir. Tekirdağ Liman Başkanlığında 18.4 milyon ton boşaltma gerçekleşirken, yüklemenin payı 7.4 milyon tondur. Enez liman bakanlığı sınırları içinde bir yük faaliyet gerçekleşmez iken, İğneada Liman Başkanlığında 75 bin tonluk bir boşaltma ve 3 bin tonluk yükleme faaliyeti gerçekleşmiştir (**Tablo 35**).

Tablo 35: Liman Başkanlıkları bazında yükleme/boşaltma payları (Ton-2018)⁶⁰

	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Genel Toplam
Tekirdağ	7,444,520	18,371,783	25,816,303
İğneada	3,333	75,169	78,502
Enez	0	0	0
Bölge Toplamı	7,447,853	18,446,952	25,894,805
Türkiye Toplamı	203,056,266	257,097,294	460,153,560
Bölge Payı	3.7%	7.2%	5.6%

Bölgedeki yükleme faaliyetleri yük rejimi açısından incelendiğinde, gemilerden yüklenen yüklerin ağırlıklı olarak transit yük rejiminde olduğu görülmektedir. 2018 yılında bölgede 4.4 milyon ton transit yük gemilere yüklenirken, ihracat yüklemeleri 2.3 milyon ton ve kabotaj yüklemeleri 720 bin ton olarak gerçekleşmiştir (**Tablo 36**).

Tablo 36: Liman başkanlıkları bazında yükleme faaliyetleri (Ton-2018)⁶¹

Liman Başkanlığı	Yükleme		
	İhracat	Kabotaj	Transit
Tekirdağ	2,312,110	720,165	4,412,245
İğneada	3,239	94	0
Enez	0	0	0
Bölge Toplamı	2,315,349	720,259	4,412,245
Türkiye Toplamı	110,424,635	29,550,554	63,081,077
Bölge Payı	2.1%	2.4%	7.0%

Bölgedeki boşaltma faaliyetleri yük rejimi açısından incelendiğinde, gemilerden boşaltılan yüklerin ağırlıklı olarak ihracat rejiminde olduğu görülmektedir. 2018 yılında bölgede 12

⁶⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

⁶¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

milyon ton ihracat yükü gemilerden boşaltılırken, transit yük boşaltma faaliyeti 3.4 milyon ton ve kabotaj yük boşaltma faaliyetleri 3 milyon ton olarak gerçekleşmiştir (**Tablo 37**).

Tablo 37. Liman başkanlıkları bazında boşaltma faaliyetleri (Ton-2018)⁶²

Liman Başkanlığı	Boşaltma		
	İhracat	Kabotaj	Transit
Tekirdağ	11,973,430	2,990,610	3,407,743
İğneada	75,151	18	0
Enez	0	0	0
Bölge Toplamı	12,048,581	2,990,628	3,407,743
Türkiye Toplamı	218,544,820	30,005,291	8,547,183
Bölge Payı	5.5%	10.0%	39.9%

3.5.1.2. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Yük Limanları

Bölge sınırları içinde yer alan Tekirdağ, Türkiye'nin önemli bir liman kentidir. Ancak Edirne ve Kırklareli illerinde geri sahada yük yoğunluğunun olmaması ve bölgede denizyolu ile transit taşımacılığına yönelik bir talebin oluşmaması nedenlerinden dolayı limancılık sektörü gelişmemiştir. Çalışma sınırları içinde yer alan limanlar ağırlıklı olarak Kuzey Marmara/Tekirdağ Bölgesinin alt bölgeleri olan Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi alt bölgeleri sınırları içinde yer almaktadır. Tekirdağ'da bölge yüklerine hizmet veren limanları Asyaport, Ceynak Tekirdağ, Martaş, Botaş Marmara Ereğlisi LNG Terminali ve TMO Tekirdağ iskelesidir (**Şekil 31**).

⁶² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019

Şekil 31. Bölgedeki Yük Limanları ve Liman Başkanlıkları



Bölgedeki yük limanları Tekirdağ Liman başkanlığı sınırları içinde faaliyet göstermektedir. Bu limanların listesi ve hangi gemilerin yanaşmaya izin verildiği **Tablo 38**'de görülmektedir.

Tablo 38. Tekirdağ Liman Başkanlığı Bağlı Limanları

TESİSİN ADI	FERİBOT/ YOLCU	GENEL KARGO	DÖKME YÜK	PETROL/ ÜRÜN	RO-RO	KİMYASAL TANKER	LPG/LNG	KONTEYNER	DİĞER
CEYPORT TEKİRDAĞ LİMANI	VAR	VAR	VAR	YOK	VAR	VAR	YOK	VAR	YOK
MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSİ	VAR	VAR	VAR	YOK	VAR	VAR	YOK	VAR	Canlı Hayvan Taşıyıcı Gemi
TMO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TEKİRDAĞ İSKELESİ	YOK	YOK	VAR	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK
MİLAN PETROL SANAYİ VE TİCARET A.Ş. DOLUM TESİSİ	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	VAR	YOK	YOK
OPET PETROLÇÜLÜK A.Ş. MARMARA TERMİNALİ	YOK	YOK	YOK	VAR	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK
BOTAŞ LNG TERMİNALİ İSKELESİ	YOK	YOK	YOK	VAR	YOK	YOK	VAR	YOK	YOK
MARMARA DEPOCULUK HİZ. A.Ş. BORU HATTI DOLFEN SİSTEMİ	YOK	YOK	YOK	VAR	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK
ASYAPORT	YOK	VAR	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	VAR	YOK
BÜTANGAZ A.Ş. LPG DEPOLAMA VE DOLUM TERMİNALİ	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	VAR	YOK	YOK
ARGAZ LPG DEPOLAMA TESİSİ	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	YOK	VAR	YOK	YOK

Bölgede faaliyet gösteren limanlara ilişkin temel bilgiler aşağıda sunulmuştur.

- **Asyaport**

Liman Tekirdağ alt bölgesi sınırları içinde yer almaktadır. 2017 yılının ilk çeyreğinde faaliyete geçen Asyaport, Türkiye'nin en modern konteyner terminallerinden birisidir. Asyaport'un konteyner elleçleme kapasitesi 2.5 milyon TEU/Yıl'dır. Haziran 2019 tarihinde onaylanan imar planlarına göre limanın kapasitesi 4 milyon TEU/Yıl'a çıkarılması planlanmaktadır. Kapasite artışına yönelik planlama kapsamında mevcut ana rıhtımın 400 metre uzatılması ile ilave 54 bin m² alana sahip olunacaktır. Ayrıca kuru liman (Dryport), demiryolu ile kombine taşımacılık yatırımı da planlanmaktadır. Kapasite artışı sonucunda limanda (4'ü 24 yan olmak üzere) 14 STS (Rıhtım vinci), 40 RTG (Konteyner istifleme vinci) ve 70 LNG ile çalışan Terminal Traktörünün hizmet verecektir.

Şekil 32. Asyaport'tan bir görünüm



2018 yılında limanda elleçlenen 1.1 milyon TEU konteynerin %72'si (879 bin TEU) transit yük rejimi kapsamında 3. ülkelere aktarılmıştır. Bu rakamlar ile Asyaport Türkiye'de en fazla konteyner elleçleyen 4. sırada yer alırken, en fazla transit yük elleçleyen limanlar içinde ilk sırada yer almaktadır. Limanda ayrıca genel yüklere de hizmet verilmektedir.

2019 yılı itibariyle dünyanın en büyük ikinci konteyner hat operatörü olan MSC'nin Türkiye'de hissedarı olduğu 3 limandan birisi olan Asyaport'un global bağlantıları oldukça güçlüdür ve halihazırda toplamda 18 konteyner gemi hattına hizmet verilmektedir. Ağırlıklı olarak Karadeniz ülkelerine yönelik denizyolu transit yüklerine hizmet veren Asyaport, ayrıca Ömerli-Tekirdağ arasında kombine taşımacılık çalışmalarını ve Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini hedefleyen demiryolu ve karayolu transit yüklerine yönelik çalışmalar yürütmektedir.

Limana ilişkin bazı teknik bilgiler ve ekipmanlar aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 39. Asyaport'un teknik özellikleri⁶³

Coğrafi Konum	40' 54" Kuzey; 27' 28" Doğu
Hizmet verilen yük türleri	Konteyner ve Genel Kargo
Terminal Sahası	300,000 m ²
Rıhtım Uzunluğu	2010 m
Maksimum Su Derinliği	18 m
Kara Terminali	100,000 m ²
Soğutmalı (Reefer) Konteyner Kapasitesi	2,000 TEU
İstifleme Kapasitesi	9,158 GS
Elleçleme Kapasitesi	2,500,000 TEU
CFS Sahası	3,350 m ²

Tablo 40. Asyaport'un rıhtım özellikleri

Rıhtım Numarası	Uzunluk (m)	Derinlik (-m)
1	135	10
2	330	11.5
3	135	13
4	1000	17
5	315	8
6	95	3

Tablo 41. Asyaport'un rıhtım ekipmanları⁶⁴

Vinçler	Adet	Yerleştirme Kapasitesi	Kaldırma Kapasitesi (Ton)
STS (Gemiden Karaya Rıhtım Vinci)	4	24 Sıra	65
STS (Gemiden Karaya Rıhtım Vinci)	4	22 Sıra	65
STS (Gemiden Karaya Rıhtım Vinci)	3	13 Sıra	65
SCR (Elektrikli Sabit Sahil Vinci)	3	24 Metre	40

⁶³ <http://www.asyaport.com/tr-TR/teknik-ozellikler/627898>

⁶⁴ <http://www.asyaport.com/tr-TR/ekipmanlarimiz/627899>

Tablo 42. Asyaport'un saha ekipmanları⁶⁵

Saha Ekipmanları	Adet	İstif Genişliği	İstif Yüksekliği	Kaldırma Kapasitesi (Ton)
RTG (Lastik Tekerlekli Vinç)	33	7+1	6+1	45
RST (Dolu Konteyner Elleçleme Makinası)	2	-	5	45
ECH (Boş Konteyner Elleçleme Makinası)	8	-	7DC, 6HC	7
TT (LNG'li Terminal Çekici)	49	-	-	65

• **Ceyport Tekirdağ⁶⁶**

Liman Tekirdağ alt bölgesi sınırları içinde yer almaktadır. Cumhuriyet dönemi öncesinde Trakya ve Marmara'nın en önemli ticaret limanı olan Tekirdağ Limanı, 1890 yılında tamamlanan Rumeli Demiryolu ile Edirne'nin İstanbul ve Dedeağaç'a bağlanması sonucu bu dönemde önemini yitirmiştir. Cumhuriyet döneminde ülke genelinde yapılan yatırımlar ve gerçekleştirilen kalkınma projeleri neticesinde sahip olduğu coğrafi konumu, hinterlandı ve elverişli karayolu bağlantıları ile bölge ve liman tekrar önem kazanmıştır.

Tekirdağ Limanı, 1973 senesinden 01.10.1984 tarihine kadar olan periyotta İstanbul Liman İşletmesi Müdürlüğü'ne bağlı bir şeflik olarak faaliyetini sürdürmüş, mülga Denizcilik Kurumu Yönetim Kurulu kararı ile 01.10.1984 tarihinden itibaren tekrar İstanbul Liman İşletmesi Müdürlüğü'ne bağlı bir Müdür Yardımcılığı haline dönüşmüştür.

O dönemdeki ismiyle TDİ Tekirdağ Limanı, 1997 yılında 30 yıl süre ile "işletme hakkının verilmesi" yöntemi ile özelleştirilmiştir. Bölgede küçük bir iskele olarak hizmet veren Tekirdağ Limanı Akkök Grubu'na geçtikten sonra 65 milyon dolarlık yatırımla Trakya'nın ana limanı oldu.

Akport, Tekirdağ-Muratlı arasındaki demiryolu hattının Ağustos 2010'da faaliyete geçmesini ve buna bağlı olarak Vagon Ro-Ro gemisinin yavaşacağı yeni demiryolu ve rampa yatırımının tamamlanmasını takiben, Tekirdağ-Derince ve Tekirdağ-Bandırma arasında çalışacak olan 'demiryolu tren ferisi'ne de hizmet verir hale geldi.

Akkök Grubu, Akport Limanı'nın daha karlı ve daha verimli çalışması için, denizi doldurarak yıllık 300 bin TEU kapasiteli bir alan oluşturdu. Ancak Maliye Bakanlığı'na bağlı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, yeni dolgu alanı için yeni kira istemesi üzerine Akkök Grubu ile Maliye Bürokrasi arasında sorunlar oluştu. 1 Kasım 2010 tarihinde yayınlanan genelge ile Liman İşletmelerine, Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nün Sahiplik Belgesini vermemesi ve Denizcilik Müsteşarlığı tarafından da Sahiplik Belgesi olmamasından dolayı Liman İşletme Belgesi'ni Tekirdağ Akport Limanı'na verilmedi. Sonrasında limana yanaşan gemilerin kaçak yanaştığı gerekçesi ile limana kesilen cezalar nedeni ile Akkök Grubu Tekirdağ Akport Limanı'nın Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na (ÖİB) geri iade edilmesi kararı aldı. Bunun

⁶⁵ <http://www.asyaport.com/tr-TR/ekipmanlarimiz/627899>

⁶⁶ <http://www.ceyporttekirdag.com.tr/tr/kurumsal/tanitim-ve-tarihce>

üzerine özelleştirme kapsamında 30 yıllığına ve işletme yıllık gelirinin %30'unu TDI'ye verme şartı ile işletme hakkı Akkök Grubu'na verilen TDI Tekirdağ Limanı'na ilişkin sözleşme ÖYK'nın 02.03.2012 tarih ve 2012/34 sayılı Kararı ile feshedilmiş ve liman TDI tarafından geri alınmıştır.

Liman faaliyetlerinin durması üzerine yapılan ihaleyi kazanan Ceynak, 2013 yılından itibaren Tekirdağ Limanı'nın operasyon hizmetlerini vermeye başlamış, sonrasında 2018 yılında gerçekleştirilen özelleştirme ihalesini 347,1 milyon liralık teklifi ile 36 yıllığına "işletme hakkına" sahip olmuştur. Tekirdağ Limanı 2018 yılının aralık ayından itibaren Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. ismiyle faaliyetlerine devam etmektedir. Ceynak, Türkiye'de ayrıca TCDD tarafından özelleştirilen Samsun Limanının, Samsunport adı altında işletmektedir.

Şekil 33. Ceynak Tekirdağ limanından bir görünüm⁶⁷



Ceyport Tekirdağ Limanına ilişkin bazı teknik bilgiler ve ekipmanlar aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 43. Ceyport Tekirdağ'ın teknik özellikleri⁶⁸

Coğrafi Konum	40°57'43" K, 27°30'30" D
Hizmet verilen yük türleri	Konteyner, Sıvı Dökme, Kuru Dökme, Genel Kargo, RO-RO ve Yolcu
Terminal Sahası	152.514 m ²
Rıhtım Uzunluğu	2.310 m
Maksimum Su Derinliği	-12,5 m
Tren Ferry Uzunluğu	184 m
Yük Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner	50,000 TEU/yıl
Dökme Yük ve Genel Kargo	5,000,000 Ton/Yıl
Araç/Yolcu	150,000/100,000 Adet/yıl
Sıvı Yük	250,000 Ton/Yıl

⁶⁷ <http://www.ceyporttekirdag.com.tr/tr/galeri/foto-galeri>

⁶⁸ <http://www.asyaport.com/tr-TR/teknik-ozellikler/627898>

Ceyport Tekirdağ Limanı, su derinlikleri 6,0 ile 12,5 metre arasında değişen ve toplam 2.310 metre uzunluğa sahip 8 ana rıhtımın yanı sıra bir köprü rıhtım ve bir dahili yolcu rıhtımına sahiptir. Rıhtımlara ilişkin temel detaylar **Tablo 44**'de sunulmuştur.

Tablo 44. Ceyport Tekirdağ Limanı Rıhtım Özellikleri⁶⁹

Rıhtım No	Uzunluk (m)	Derinlik (m)
1-A	255	8.0-10.3
1-B	67	8.0
2-A	180	12.0
2-B (Köprü)	121	12.0
3	413	8.0-10.3
4	323	12.0
5	350	12.0
6	342	8.0-10.3
7 (Tren Ferry+Dolfenler)	75	8.0
8 (Tren Ferry)	184	6.0-8.0
Toplam	2,310	

Tablo 45. Ceyport Tekirdağ'ın liman ekipmanları⁷⁰

Vinçler	Adet	Kaldırma Kapasitesi (Ton)
MHC (Mobil Liman Vinci)	1	100
MHC (Mobil Liman Vinci)	2	30
MHC (Mobil Liman Vinci)	1	20
Reachstacker	2	
Loader	2	
endüstriyel ekskavatör	3	

Limanın işletmesini devralan Ceynak Grubundan alınan bilgiye göre, liman için aşağıda maddeler halinde verilen konular hakkında bazı yatırım planları hayata geçmiş veya planlamıştır:

- Dökme Katı Yük: Limanda dökme yüklere yönelik yatay ambarlar ve silolar inşa edilmekte, bu sayede limanda supalan⁷¹ olarak gerçekleşen operasyonlar için depolama seçeneği ortaya çıkacaktır.

⁶⁹ <http://www.ceyporrttekirdag.com.tr/tr/terminal-bilgileri/rihtim-bilgileri>

⁷⁰ <http://www.ceyporrttekirdag.com.tr/>

⁷¹ Limanda yükün depolanmadan yürütüldüğü yük operasyonları

- Dökme Sıvı Yük: Supalan operasyonlar ile yürütülen sıvı yük operasyonlarının, inşasına başlanan tank çiftliklerinin tamamlanması ile depolanması mümkün olacaktır.
- Konteyner: Yeni saha ekipmanı ve MHC yatırımı yapılması, ayrıca konteyner gemi hatları ile görüşmelerin başlanması planlanmaktadır.
- Genel Yük, Proje ve Canlı Hayvan Yükleri: Talebe istinaden bu yük türlerine hizmet verilmesi düşünülmektedir.
- RO-RO: Yurt içi taşımalara yönelik olarak aynı anda 4 geminin yanaşabileceği rampalar inşa edilmesi, liman dolgu sahasının en doğusuna rampalar yapılması planlanmaktadır. Yurt dışına yönelik Ro-Ro hizmetleri için de X-Ray yatırımı istinaden liman içindeki mevcut rampaların kullanılması düşünülmektedir.
- Tren Ferry: Özellikle Avrupa-Güney Marmara/Ege yükler için ve Doğu-Batı istikametinde Marmaray'ı kullanacak yükler için önemli bir bağlantı merkezi olma düşüncesi hakimdir.
- Alt ve Üst Yapıya ilişkin ilave yatırımlar: Liman sahasının yol tarafına ambarlar ve silolar boyunca tren yolu ilave edilmesi, idari bina inşası ve liman aydınlatmalarının LED aydınlatmaya dönüştürülmesi planlanmaktadır.

- **Martaş Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri**

Liman Marmara Ereğlisi alt bölgesi sınırları içinde yer almaktadır. 1993 yılında Tekirdağ Marmara Ereğli'sinde kurulan MARTAŞ Limanı, Marmara Denizinin kuzey kıyısında İstanbul'un 48 deniz mili batısındadır.

Şekil 34. MARTAŞ Limanından bir görünüm



Yıllık 6.000.000 tonluk yükleme boşaltma kapasitesine sahip olan tesiste dökme yük ve karışık yük elleçlemesini yapabilecek ekipmanlar ile verilen liman hizmetlerine ilaveten genel antrepo işletmeciliği hizmeti de verilmektedir. Limana ilişkin temel veriler aşağıdaki tablolarda sunulmuştur.

Tablo 46. Martaş limanı teknik özellikleri⁷²

Coğrafi Konum	40° 57' K ve 27° 55' D
Hizmet verilen yük türleri	Kuru Dökme, Sıvı Dökme, Genel Kargo, Yolcu, Konteyner, RO-RO ve Canlı Hayvan
Terminal Sahası	100,000 m ²
Rıhtım Uzunluğu	1,500 m
Genel Antrepo	25,000 m ²
Maksimum Su Derinliği	-18 m
Toplam Yük Elleçleme Kapasitesi	6,000,000 Ton/Yıl
Kuru Dökme Yük	2,500,000 Ton/Yıl
Genel Kargo	2,500,000 Ton/Yıl
Sıvı Yük	500,000 Ton/Yıl
Konteyner	200,000 TEU/Yıl

Tablo 47. Martaş Limanı Rıhtım Özellikleri⁷³

Rıhtım No	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Derinlik (-m)	Elleçlenen Yük*
1	136	25	7-14	D-K-RORO-SY
2	228	25	14-18	D-GK-SY
3	218	25	12-18	D-GK-SY
4	216	25	6-12	D-GK-RORO
5	200	40	4-7	D-GK
6	106	50	4-10	D-GK-RORO
7	170	30	10-18	D-GK-RORO
8	230	30	6-18	D-GK-RORO

*D: Dökme yük, K:Konteyner, SY: Sıvı yük, GK: Genel Kargo

Tablo 48. Martaş liman ekipmanları⁷⁴

Vinçler	Adet	Kaldırma Kapasitesi (Ton)
MHC (Mobil Liman Vinci)	9	15 - 20 - 35 - 120-180
Forklift	5	5 - 7 - 14
Eskavatör	9	
Reachstacker	2	
Loader	2	
endüstriyel ekskavatör	3	

- **Botaş-Marmara Ereğlisi LNG Terminali⁷⁵**

⁷² http://kaptangroupturkey.com/martas_limانبilgileri.html

⁷³ http://kaptangroupturkey.com/martas_limانبilgileri.html

⁷⁴ <http://www.turklim.org/uye-limanlar/martas-liman-tesisleri-a-s/>

Liman Marmara Ereğlisi alt bölgesi sınırları içinde yer almaktadır. LNG ithalatına başlanmasıyla birlikte alınan gaz için hem baz yük tesisi olarak kullanılmak hem de istenildiğinde pik düşürücü olarak devreye sokulmak üzere BOTAŞ tarafından 1989 yılında yapımına başlanılan Marmara Ereğlisi LNG Terminali 1994 yılında işletmeye açılmıştır.

Şekil 35. Marmara Ereğlisi LNG Terminalinden bir görünüm⁷⁶



Tesisin 16 metre derinlikte 400 metre uzunluğunda iskelesi vardır. 37 milyon Sm³/gün gazlaştırma kapasitesi ve her biri 85.000 m³ kapasiteli 3 adet depolama tankına (toplam 255 bin m³) sahip LNG Terminali'nin üç ana fonksiyonu; ithal edilen LNG'yi depolamak, depolanan LNG'yi istenilen miktarda gazlaştırarak Rusya Federasyonu-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı'na sevk etmek ve kara tankerlerine LNG dolumunu gerçekleştirmektir. Tesisin 4.8 milyon ton/yıl gazlaştırma kapasitesi ve yıllık 101 adet gemi yanaştırma kapasitesi bulunmaktadır.

- **Marmara Depoculuk Hizmetleri⁷⁷**

Tesise 3.000-50.000 DWT kapasitesindeki akaryakıt tankerleri yanaşabilmektedir. 4 farklı ürün için boru hattı ile terminaldeki depolama tanklarına 1.600m³ /saat performans ile boşaltım, terminaldeki tanklardan dolum için yanaşacak gemilere 800m³ /saat performans ile yükleme yapılabilmektedir. Boru Hattı Dolfen Sistemine sahip tesisin azami derinliği 17.5 metredir. Ağırlıklı olarak Motorin ithalatı (%89) yapılan tesiste ayrıca Benzin ve Jet yakıtı da işlem görmektedir.

⁷⁵ <https://www.botas.gov.tr/Sayfa/marmara-ereglisi-lng-terminali/20>

⁷⁶ <https://www.botas.gov.tr/Sayfa/marmara-ereglisi-lng-terminali/20#gallery-2>

⁷⁷ <http://www.mdh.com.tr/>

Şekil 36.Marmara Depoculuk Hizmetleri limanından bir görünüm



• **OPET Marmara Terminali⁷⁸**

721,000 m³ depolama kapasitesine sahip tesisin deniz bağlantısını oluşturmaktadır. Bu kapasitenin 141.824 m³'ü yurtiçi ürün ikmalinde kullanılmaktadır. Terminalde uluslararası akaryakıt ticareti de yapılmaktadır. Marmara Terminali'nde, 39.000 m³ ek depolama kapasitesi projesi tamamlanma aşamasına gelmiştir. Tesiste 4 rıhtım bulunmaktadır. 2018 yılında 3,2 milyon ton tahliye olmak üzere toplam 3,9 milyon ton sıvı yük elleçlemesi gerçekleştirilmiştir.

Tablo 49. OPET Marmara Terminali rıhtım özellikleri

Rıhtım No	Uzunluk (m)	Derinlik (-m)
1	225	9,2
2	225	10,6
3	412	17,0
4	412	21,8

• **Tekirdağ'da yer alan şamandıralar: Argaz, Bütangaz ve Milan Oil**

Marmara Ereğlisi alt bölgesi sınırları içinde bölgenin sıvı yük ihtiyacına yönelik şamandıra niteliğinde kıyı tesisleri de bulunmaktadır. Bu tesisler İstanbul sınırına yakın bir alanda ve deniz üzerinde konumlanmış, boru hatları ile kıyıdaki tanklara bağlanmıştır.

Argaz LPG Dolum Tevzii İnşaat, Sanayi ve Ticaret A.Ş. tesisi LPG gemilerine hizmet veren, 14.5 ile 16.5 metre derinlik aralığında yer alan 3 şamandıradan ve kara tesislerinden oluşmaktadır. Şamandıralar 3450 metre uzunluğunda bir boru hattı ile kara tesisine bağlanmaktadır. 1 nolu şamandıranın koordinatları 41⁰ 00' 811'' K - 27⁰ 059' 943'' D, 2 nolu şamandıranın koordinatları 41⁰ 00' 972'' K - 27⁰ 59' 972'' D ve 3 nolu şamandıranın koordinatları ise 41⁰ 00' 909'' K - 27⁰ 00' 170'' Doğudur. Tesisin yıllık yük elleçleme kapasitesi 72,000 tondur. Tesiste 13,659 m³ depolama kapasitesi vardır.

Bütangaz A.Ş. LPG Depolama ve Dolum tesisine ait 10 ve 13 metre derinliklerde küçük ve büyük olarak adlandırılan iki şamandıra sistemi mevcuttur. Küçük şamandıra 41⁰ 00' 675'' K - 27⁰ 59' 650'' D koordinatlarında yer alırken büyük şamandıra 41⁰ 00' 455'' K - 27⁰ 59' 695'' D koordinatlarında yer almaktadır. Tesisin LPG elleçleme kapasitesi 70,000 ton/yıl, tank kapasitesi ise 25,820 m³'tür.

⁷⁸ <https://www.opet.com.tr/terminaller>

Milan Petrol Sanayi Ticaret A.Ş.'ye ait, 12 metre derinliğe sahip 3 adet şamandıra bulunmaktadır. 1 nolu şamandıra 41° 01' 204'' K - 28° 00' 191'' D, 2 nolu şamandıra 41° 01' 154'' K - 28° 00' 013'' D ve 3 nolu şamandıra 41° 01' 053'' K - 28° 00' 041'' D koordinatlarında yer almaktadır. Tesisin LPG elleçleme kapasitesi 40,000 ton/yıl, tank kapasitesi ise 3,000 m³'tür.

- **TMO Tekirdağ İskelesi⁷⁹**

Liman Tekirdağ alt bölgesi sınırları içinde yer almaktadır. Yurttan hububat fiyatlarının üreticiler yönünden normalin altına düşmesini ve tüketici halk aleyhine anormal derecede yükselmesini önlemek, bu ürünlerin piyasasını düzenleyici tedbirler almak ve gerektiğinde Bakanlar Kurulu Kararı ile hububat dışındaki diğer tarım ürünleri ile ilgili verilecek görevi yürütmek, afyon ve uyuşturucu maddelere konulan Devlet tekeli ile işletmek amacı ile teşkil edilen Toprak Mahsulleri Ofisinin Tekirdağ'daki Şube Müdürlüğüne hizmet veren iskeledir. İskele geri sahadaki siloya bağlanmakta, bu sayede deniz yolu ile yüklenen/boşaltılan yük için iskele kullanılabilir.

Şekil 37. Tekirdağ TMO İskelesinden bir görünüm⁸⁰



- **Enez**

Liman Enez alt bölgesi sınırları içinde yer almaktadır. Her hangi bir yük elleçleme faaliyeti bulunmayan liman, ağırlıklı olarak balıkçı barınağı olarak kullanılmaktadır.

⁷⁹ <http://www.tmo.gov.tr/Main.aspx?ID=370>

⁸⁰ <http://www.cerkezkoymhaber.com.tr/haber/8246/toprak-mahsulleri-ofisi-yeni-alim-sistemine-gecti.html>

Şekil 38. Enez Limanından bir görünüm



- **İğneada**

Limana İğneada-Kıyıköy alt bölgesi sınırları içinde yer almaktadır. Limanda çok kısıtlı imkanlar ile yük taşımacılığı yapılabilmektedir. Liman ağırlıklı olarak balıkçı barınağı olarak kullanılmaktadır.

Şekil 39. İğneada limanından bir görünüm⁸¹



İğneada Liman Başkanlığı sınırları içinde yer alan Kıyıköy Selves Burnu Mevkiinde TürkAkım Boru hattı döşenmesi tamamlanmış ve açılışı yapılmıştır.

⁸¹ <https://ignecada.bel.tr/liman-tepesi-mevki-kanalizasyon-alt-yapi-projesi/18/>

İğneada Liman Başkanlığından elde edilen bilgilere göre Burgaz-İğneada arasında karşılıklı Ro-Ro seferlerine yönelik Türkiye - Bulgaristan İPA projesi kapsamında İğneada balıkçı barınağının mevcut üst yapılarının yıkılarak yerine yeni modern bir tesis yapılması ayrıca Proje kapsamında Ro-Ro iskelesi gümrük binası, otopark restoran hizmet binası ve çekek yerinin yapılandırılması düşünülmektedir. Ayrıca Ulaştırma 1.nci Bölge Müdürlüğüne İğneada Balıkçı Barınağı içerisinde ana mendirek boyunca 300 metre uzunluğunda iskele yapılması için projesinin yapıldığı bildirilmektedir.

Tekirdağ'da yer alan inşa aşamasında ya da atıl durumda olan diğer kıyı tesisleri ^{82 83}

Bölgede Likit Kimya firmasına ait boru hattı ve platform inşaatı halen sürmektedir. Bunun yanında bölgede atıl durumda olan ve işletme izni bulunmayan tesisler aşağıdaki gibidir:

- Nato İskelesi
- Karayolları İskelesi
- Şaraphane İskelesi
- TDİ Eski İskele
- Tekirdağ Yat Limanı
- Şarköy İskelesi

Bu tesisler içinde NATO iskelesi bölgede gündemini koruması açısından önemlidir. Yapımı tamamlanmamış ve atıl durumda kalmış olan NATO iskelesi, Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi arasındaki Yeniçiftlik mevkiinde ve 41° 0'34.66"N 27°45'45.95"E koordinatlarında yer almaktadır. İskele inşası 2000 yılında ihale edilmiş olan NATO'nun Marmara Ereğlisi Kabul Limanı Projesi'nin yapımına 29 Kasım 2002 tarihinde başlanmış, ihaleyi alan firma 750 metrelik iskelesi ile limanın yüzde 38'ini tamamlamıştır. Ancak sonrasında ihale, firmanın yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle Savunma Bakanlığı tarafından 1 Haziran 2005 tarihinde iptal edilmiştir. İlk ihalenin feshedilmesinin ardından Savunma Bakanlığı ikinci ihaleye çıkmak için çalışma başlatsa da NATO, Marmara Ereğlisi Kabul Limanı Projesi'ni, "askeri ihtiyacının bulunmadığı" gerekçesiyle iptal etmiştir. Savunma Bakanlığı, 2005 yılında limanın envanterden çıkarılması için NATO'ya müracaatta bulunmuştur. Tesisin mevcut haliyle NATO envanterinden çıkarılması ve milli amaçlar için kullanımına ilişkin çalışmaların başlatılması beklenmektedir. İskele mevcut haliyle atıl durumdadır.

3.5.1.3. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Kuru Dökme ve Genel Yük Taşımacılığı

Söz konusu iller içinde kuru dökme ve genel yük taşımacılığı faaliyetleri ağırlıklı olarak Kuzey Marmara/Tekirdağ Bölgesine bağlı Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi alt bölgelerinde görülmektedir. Marmara Ereğli'sinde bulunan Martaş, bölgede en fazla kuru dökme yük ve genel kargo elleçleyen limandır. Martaş 2017 ve 2018 yıllarında 2.8 milyon ton kuru dökme yük ve genel kargo elleçlemesi gerçekleştirmiştir. Ceyport Tekirdağ limanı 2018 yılında 1.8 milyon ton ile ikinci sırada yer alırken Asyaport ve İğneada limanları 3 ve 4. Sırada yer almaktadır (**Tablo 50**).

⁸² <https://www.haberler.com/nato-limani-atil-durumda-4797462-haberi/>

⁸³ <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/2632/nato-limani-yapilmayacak>

Tablo 50. Bölgedeki limanlardaki dökme ve genel yük hareketleri (ton)⁸⁴

	2014	2015	2016	2017	2018
Martaş	2,512,767	2,432,125	2,535,818	2,852,974	2,813,945
Ceyport Tekirdağ	1,629,543	1,540,403	1,567,550	1,391,845	1,803,239
Asyaport		11,782	195,201	526,946	583,334
İğneada	0	0	0	0	77,533
Bölge Toplamı	4,142,310	3,984,310	4,298,569	4,771,765	5,278,051
Türkiye Toplamı	169,927,871	174,207,269	182,080,957	200,992,008	197,630,986
Bölge Payı	2.0%	2.3%	2.4%	2.4%	2.7%

2018 yılında toplam 5.3 milyon ton kuru dökme yük ve genel kargo yükü elleçlenirken bu miktar Türkiye’de elleçlenen ve toplamda 198 milyon tonu bulan kuru dökme yük ve genel kargo elleçleme miktarının %2.7’sini oluşturmaktadır (**Tablo 50**). **Tablo 51**’de ayrıca bölgede elleçlenen ilk 10 kuru dökme yük ve genel yükün ne olduğu görülebilir.

Tablo 51: Bölgede elleçlenen ilk 10 kuru dökme ve genel yük

	Ürün Adı	Ton
1	Buğday ve Mahlut (Meslin)	1,027,039
2	Hurda Demir	936,726
3	Ayçekirdeği (Ayçiçeği Tohumu)	382,213
4	İnşaat Demiri	333,777
5	Portland Çimento	185,370
6	Petrol Koku	177,260
7	Taşkömürü (Briktlenmemiş)	170,799
8	Üre Gübresi	169,040
9	Klinker	163,411
10	Ağaç Parçacıkları Ve Yongaları	159,985
	İlk 10 ürün toplamı	3,705,620
	Tüm K.Dökme ve Genel Yükler	5,278,051
	İlk 10 ürün pay	70.2%

Buğday ve hurda demir bölgede açık ara en fazla elleçlenen kuru dökme yükler olurken, ilk 10 yük bölgedeki toplam kuru dökme ve genel yükün %70’ini oluşturmaktadır.

İğneada limanında 2018 yılında elleçlenen yük TürkAkım projesi kapsamında kullanılan boru ve boru malzemelerinden oluşmaktadır. Dolayısıyla bu yük düzenli bir yük değildir. Nitekim 2018’den önceki yıllarda İğneada Liman Başkanlığında bir yük hareketi yoktur.

⁸⁴ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Verileri

3.5.1.4. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Konteyner Taşımacılığı

Proje sınırları içinde konteyner taşımacılığı faaliyetleri ağırlıklı olarak Kuzey Marmara/Tekirdağ Bölgesinin alt bölgesi olan Tekirdağ alt bölgesinde görülmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre Asyaport 2018 yılında 1 milyon TEU'nun üzerinde konteyner elleçleyerek sadece bölgenin değil Türkiye'nin en önemli limanları arasına girmiştir. Asyaport tek başına Türkiye'de elleçlenen toplam konteynerin %10'unu elleçleyen ve çağın gerektirdiği alt yapı, üst yapı ve ekipmanlara sahip bir limandır (**Tablo 52**).

Tablo 52. Bölgedeki limanlardaki konteyner hareketleri (TEU)⁸⁵

	2014	2015	2016	2017	2018
Asyaport	784	129,259	680,271	936,481	1,084,196
İğneada					194
Bölge Toplamı	784	129,259	680,271	936,481	1,084,390
Türkiye Toplamı	8,351,122	8,146,398	8,761,974	10,010,536	10,843,998
Bölge Payı	0.0%	1.6%	7.8%	9.4%	10.0%

Asyaport mevcut haliyle ağırlıklı olarak denizyolu transit rejiminde hizmet veren bir “denizyolu aktarma limanı”dır. Ancak planlanan yatırımlar ile limanın yakın gelecekte Orta ve Doğu Avrupa yönlü kara/demir yolu transit ve bölgenin lokal yüklerinde de söz sahibi olması beklenmelidir. Mevcutta konteyner elleçlemesi olmayan Ceynak Tekirdağ limanında düşük de olsa (50.000 TEU/Yıl) bir konteyner elleçleme kapasitesi planlanmakta, Martaş limanında ise 200,000 TEU/Yıl olmak üzere bir kapasite beyan edilmektedir.

3.5.1.5. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Sıvı Kimyasal Yük Taşımacılığı

Proje sınırları içinde sıvı kimyasal yük taşımacılığı faaliyetleri ağırlıklı olarak Kuzey Marmara/Tekirdağ Bölgesinin alt bölgesi olan Marmara Ereğlisi alt bölgesinde görülmektedir. Martaş limanı 2017 yılında 143 bin, 2018 yılında ise 32 bin ton sıvı kimyasal yük elleçlemesi gerçekleştirmiştir (**Tablo 53**).

Tablo 53. Bölgedeki limanlardaki sıvı kimyasal yük hareketleri (TEU)⁸⁶

	2014	2015	2016	2017	2018
Martaş	105,592	130,070	176,894	142,764	31,851

3.5.1.6. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerindeki Kabotaj Taşımacılığı

Proje sınırları içinde Kabotaj taşımacılığı faaliyetleri ağırlıklı olarak Kuzey Marmara/Tekirdağ Bölgesine bağlı Tekirdağ alt bölgesinde görülmektedir. Kabotaj taşımacılığı araç ve yolcu taşımacılığı olarak ayrı ayrı incelenecektir.

⁸⁵ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Verileri

⁸⁶ TÜRKLİM Verileri

Araç taşımacılığı: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2018 yılında Tekirdağ alt bölgesinde kabotaj kapsamında araç taşımacılığı yapılan 5 deniz hattı bulunmaktadır. Faaliyette olan hatların tamamı Tekirdağ bağlantılıdır. En fazla araç taşınan hat, 32 bin araç ile Tekirdağ-Avşa (Türkeli) hattı olurken onu 24 bin araç ile Tekirdağ-Bandırma hattı izlemektedir. Tekirdağ bağlantılı hatlarda 2018 yılında toplam 66 bin araç taşınırken bu rakam Türkiye toplamının %1.3'ünü oluşturmaktadır (**Tablo 54**).

Tablo 54. Kabotaj hatlarında taşınan araç istatistikleri (araç)⁸⁷

	2016	2017	2018
Tekirdağ - Avşa (Türkeli)	18,824	30,107	31,468
Tekirdağ - Bandırma	21,321	27,608	23,624
Tekirdağ - Marmara A.	417	870	716
Tekirdağ - Erdek	1,642	3,083	5,514
Tekirdağ - Derince	5,661	5,207	5,043
Bölge Toplamı	47,865	66,875	66,365
Türkiye Toplamı	13,050,241	12,638,289	13,159,820
Bölge Payı	1.3%	1.3%	1.3%

Yolcu Taşımacılığı: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2018 yılında Tekirdağ alt bölgesinde kabotaj kapsamında yolcu taşımacılığı yapılan 4 deniz hattı bulunmaktadır. Faaliyette olan hatların tamamı Tekirdağ bağlantılıdır. En fazla yolcu taşınan hat, 92 bin yolcu ile Tekirdağ-Avşa (Türkeli) hattı olurken onu 24 bin yolcu ile Tekirdağ-Bandırma hattı izlemektedir. Tekirdağ bağlantılı hatlarda 2018 yılında toplam 124 bin yolcu taşınırken bu rakam Türkiye toplamının %1.3'ünü oluşturmaktadır (**Tablo 55**).

Tablo 55. Kabotaj hatlarında taşınan yolcu istatistikleri (yolcu)⁸⁸

	2016	2017	2018
Tekirdağ - Avşa (Türkeli)	60,437	78,845	92,425
Tekirdağ - Bandırma	17,055	27,386	23,895
Tekirdağ - Marmara A.	1,156	2,375	1,761
Tekirdağ - Erdek	1,301	2,791	5,627
Bölge Toplamı	79,949	111,397	123,708
Türkiye Toplamı	148,101,589	137,195,691	139,556,332
Bölge Payı	1.3%	1.3%	1.3%

2013 ve 2014 yılları arasında Tekirdağ ve Trieste limanları arasında bir Uluslararası bir Ro-Ro hattı açılmış, bu hat kapsamında 2013 yılında 1,466 ve 2014 yılında 1,067 adet araç taşımacılığı yapılmıştır. Günümüzde halihazırda yurtdışı bağlantılı bir Ro-Ro hattı olmasa da bölge limanlarının bu yönde çalışmaları mevcuttur.

⁸⁷ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Verileri

⁸⁸ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Verileri

3.6. Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İllerine İlişkin Yük Talep Tahmini

Rapor kapsamında yük talep tahmini yapılmıştır. Talep tahminin amacı, kullanılan yöntemle ilişkin metodoloji ve elde edilen sonuçlar ayrı başlıklar altında ele alınmıştır.

3.6.1. Talep Tahmininin Amacı ve Kısıtları

Rapor kapsamında yapılan yük talep tahminin amacı, elde edilen tahmin verileri ile bölgenin mevcut liman kapasitesini değerlendirmek ve kapasite ihtiyacı olup olmadığını belirlemektir. Bu kapsamda kuru dökme/genel yük ve konteyner tahmini yapılmış, bölgede elleçlenmemesi, belirli nedenlerden dolayı bir talep tahminine ihtiyaç duyulmaması ya da yükün önemsiz miktarda elleçlenmesinden dolayı diğer yük tipleri (sıvı dökme yükler, kruvaziyer yolcu, tekerlekli yükler v.b.) kapsam dışı bırakılmış, bu yükler hakkında değerlendirmelere sonuç bölümünde değinilmiştir.

Bölgede sıvı yük elleçlemelerinin yoğun olması, bu raporda sıvı dökme yüklerine yönelik talep tahminlerinin neden yapılmadığı yönünde soru işareti oluşturabilir. Bunun en temel nedeni sıvı dökme yük konusunda bölge kapasitesinin oldukça gelişmiş bir düzeyde olmasından, ayrıca sıvı dökme yüklerde limancılık faaliyetlerinden çok kara tesislerindeki depoculuk ve tank işletmeciliği faaliyetlerinin daha kritik olmasından kaynaklanmaktadır. Gerek halihazırda bölge tesislerinde sürekli hazırda tutulan bir kapasite arttırma planlarının olması, gerekse sıvı dökme yükleri elleçleyen tesislerde gelecekte bir darboğaz oluşma ihtimali son derece düşük olduğundan bu yük türünde talep tahmini yapmaya ihtiyaç duyulmamıştır.

Benzer şekilde bölgede talep olması durumunda kabotaj yolcu ve araç taşımacılığı, kruvaziyer yolcu ve tekerlekli yüklere yönelik bir darboğaz görülmemektedir.

3.6.2. Talep Tahmini Metodolojisi

Bu çalışmada yük tahmininde, çalışma alanındaki limanların geçmişteki yük hareketleri ve hinterlandının sosyoekonomik göstergeleri ile arasındaki ilişkiyi analiz eden çoklu regresyon yöntemi kullanılmıştır. Liman trafiğinin regresyon analizi tahmin yöntemi, ele alınan bölgelerde geçmişten bu güne ortaya çıkan liman trafiği istatistik verileri ile analizi yapılarak uygun trafik tahmininin belirlenmesine yönelik bir yöntemdir. Limanlara ilişkin yük talep tahmininde kullanılan başlıca veriler nüfus, Gayri Safi Yurt İçi Hasıla, dış ticaret rakamları, toptan veya tüketici fiyat endeksi, kişisel tüketim harcamaları, kapasite kullanım oranları, hammadde, yarı mamul ve mamul ürünlerin taşıma hacimleri, ithalat ve ihracat hacimleri ve hedefleri, temel ürünlerin bölgesel tüketimi olarak sayılabilir (JICA, 1998). Bu veriler özellikle regresyon gibi nedensel yöntemlerde sıklıkla bağımsız değişken olarak kullanılırken yükün geçmişteki gelişimi bağımlı değişken olmaktadır. Bu çalışma kapsamında yapılan tahminlerde kullanılan regresyon denkleminde ($y=a+bx_1+cx_2\dots$) bağımlı değişken (y) bölgedeki yük trafiği, bağımsız değişken (x) ise liman hinterlandına ait GSYİH, nüfus, dış ticaret verileri gibi sosyoekonomik verilerden oluşmaktadır (**Tablo 56**).

Tablo 56: Talep tahmininde kullanılan bağımlı ve bağımsız değişkenler⁸⁹

Yıllar	Bağımsız Değişken		Bağımlı Değişkenler				
	Konteyner Elleçlemesi (TEU)	Kuru dökme yük ve genel kargo elleçlemesi (Ton)	Türkiye'deki Toplam Elleçleme (Ton)	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (*000 TL)	Türkiye İthalatı (*000\$)	Türkiye İhracatı (*000\$)	Türkiye Nüfusu
2008	32,827	3,410,118	314,604,651	1,048,519,070	201,963,574	132,027,196	71,517,100
2009	3,177	3,690,590	309,436,706	999,191,848	140,928,421	102,142,613	72,561,312
2010	0	3,948,446	348,635,867	1,083,996,979	185,544,332	113,883,219	73,722,988
2011	7,890	4,535,482	363,346,723	1,204,466,935	240,841,676	134,906,869	74,724,269
2012	1,627	4,519,913	387,426,232	1,262,160,182	236,545,141	152,461,737	75,627,384
2013	6,710	4,263,674	384,930,758	1,369,334,107	251,649,892	151,786,976	76,667,864
2014	4,458	4,142,310	383,120,619	1,440,083,365	242,182,754	157,642,154	77,695,904
2015	129,297	3,984,310	416,036,695	1,527,725,206	207,234,359	143,838,871	78,741,053
2016	694,107	4,298,569	430,201,162	1,576,365,403	198,618,235	142,529,584	79,814,871
2017	1,002,133	4,771,765	471,173,896	1,694,133,563	233,799,651	156,992,940	80,810,525
2018	1,117,943	5,278,051	460,153,560	1,742,022,926	223,047,094	167,920,613	82,003,882

Tablo 56'daki verilerin aralarındaki ilişkiyi istatistiki olarak incelemek ve regresyon analizine uygun olup olmadığına karar vermek için, iki rassal değişken arasındaki doğrusal ilişkinin yönünü ve gücünü gösteren korelasyon değerlerine bakılmıştır. Bölgede 2015 yılı öncesinde düzenli konteyner hareketi olmadığı için konteyner verileri ile bağımlı değişkenler arasında pozitif ya da negatif yönlü bir korelasyon elde edilememiştir. Bu nedenle bölgedeki konteyner yükünün tahmininde, detayları aşağıda açıklanacak olan senaryo analizi uygulanacaktır.

Diğer yandan yeterli miktarda veri olmasından dolayı dökme ve genel kargo yükleri ile bağımsız değişkenler arasında pozitif yönlü korelasyon tespit edilse de korelasyon değerinin %75'in altında olmasından dolayı "GSYİH, ithalat ve ihracat" değişkenleri hesaplamaya dahil edilmemiştir (Tablo 57). Ayrıca regresyon analizi sonuçlarına göre belirleme katsayısının (R^2) uygun aralıklarda yer alması veriler arasındaki uyumun olduğunu göstermektedir.

Tablo 57: Korelasyon tablosu

	Kuru dökme yük ve genel kargo elleçlemesi
Toplam Elleçleme	80.8%
GSYİH	74.4%
İthalat	54.6%
İhracat	71.1%
Nüfus	77.8%

⁸⁹ www.tuik.gov.tr

Rapor kapsamında yapılan yük talep tahmini 2040 yılını hedeflemiş ve (yanıltıcı sonuçlar doğurabileceğinden dolayı) nokta tahmin değil aralık tahmin yapılmıştır. Bu nedenle tahminler kötümser, ortalama ve iyimser senaryolar olarak ifade edilmiştir. Aralıklı tahmin, karar vericinin minimum ve maksimum senaryolara göre hareket etmesi imkanını vermektedir. Bağımsız verilerin tahmininde ise verinin elde edildiği kurumların tahminleri doğrudan kullanılmıştır. Örneğin Türkiye'nin yakın dönemli GSYİH gelişimi için 2019'da açıklanan T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından açıklanan "Yeni Ekonomi Programı" referans olarak kabul edilirken, nüfus tahmininde doğrudan TÜİK nüfus projeksiyonları kullanılmıştır.

Diğer yandan konteyner yükünün tahmininde yükler transit ve lokal yükler bazında, Türkiye'deki geçmiş veriler dikkate alınmıştır. Türkiye'nin lokal ve transit konteyner gelişim rakamlarından edilen ortalama gelişim oranları baz alınmış, ilave olarak bölge yer alan ve konteyner elleçlediğini ya da elleçleyeceğini beyan eden terminallerin (Asyaport ve Ceynak Tekirdağ limanları) mevcut kapasiteleri, ayrıca planladıkları projelerde ulaşılabilecek olan azami kapasiteler üst sınır olarak belirlenmiştir.

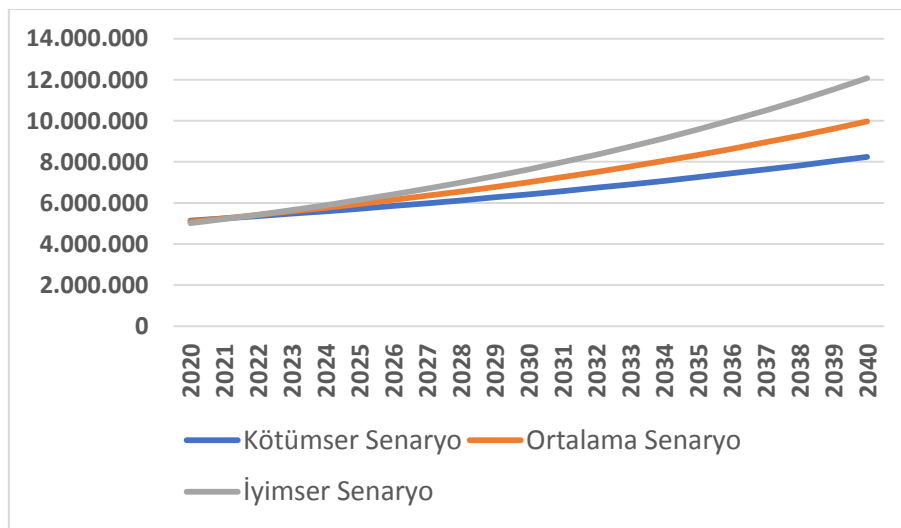
3.6.3. Talep Tahmini Bulguları

Kuru dökme ve genel yük taşımacılığı ile konteyner yüküne ilişkin yapılan talep tahminleri ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

- **Kuru dökme yük ve genel kargo talep tahmini**

Regresyon analizi sonucunda elde edilen yük tahmin verilerinin grafiği **Şekil 40**'da, rakamları ise **Tablo 58**'de görülmektedir.

Şekil 40: Bölgede elleçlenen kuru dökme ve genel yük tahmini (ton)



Tablo 58. Bölgede elleçlenen kuru dökme ve genel yük tahmini (ton)

	Kötümser Senaryo	Ortalama Senaryo	İyimser Senaryo
2018		5,278,051*	
2020	5,139,703	5,099,072	5,006,560
2025	5,722,785	5,950,185	6,145,905
2030	6,421,072	7,014,151	7,637,084
2035	7,254,390	8,337,348	9,576,019
2040	8,242,499	9,972,326	12,080,309
*Gerçekleşen			

Talep tahmini sonuçlarına göre ortalama bir tahmin ile mevcut 5,3 milyon ton seviyesindeki yük elleçlemesinin 2025 yılında 6 milyon, 2030 yılında 7 milyon, 2035 yılında 8,3 milyon ve 2040 yılında 10 milyon tona ulaşacağı öngörülmektedir.

- **Konteyner talep tahmini**

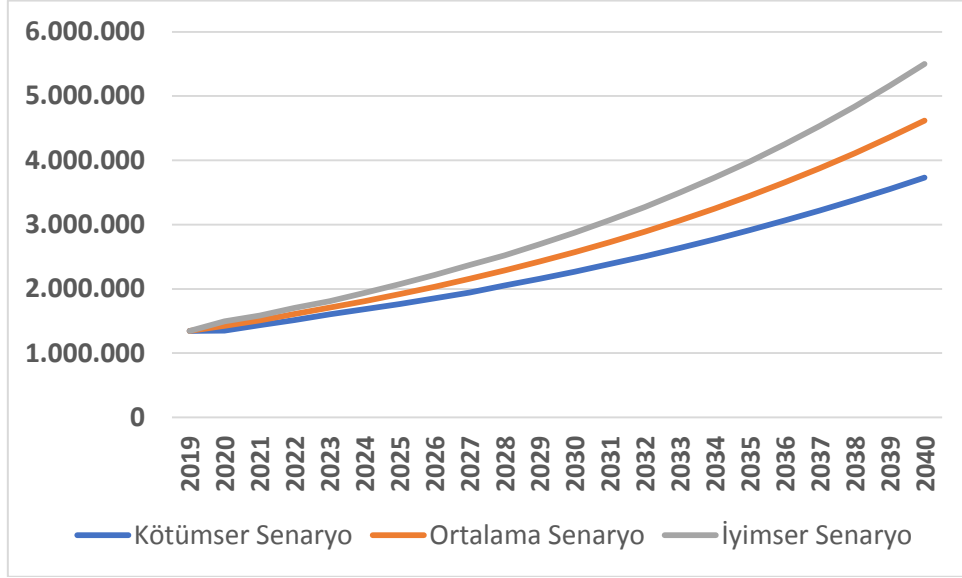
Regresyon yöntemi Türkiye’deki ticari yapıya oldukça uygun olduğu için talep tahminlerinde güvenli bir yöntem olarak kullanılmagelmış, büyük ölçekli Kamu projeleri dahil pek çok projede talep tahminlerinde regresyon yöntemi tercih edilmiştir. Ancak gerek basit gerekse çoklu regresyon yöntemi ile tahmin metodolojisinin yürütülebilmesi için, tahmin girdilerinin belirli bir geçmişe (seriye) sahip olması gereklidir. Nitekim kuru dökme yük tahmininde 2008-2018 yılları arasındaki veri serisi kullanılmıştır. Bölgede konteyner taşımacılığına yönelik geçmiş yıllara ait veriler bulunsa da verilerin düzenli bir seyre girmesi Asyaport’un 2015 yılında açılmasından itibaren başlamıştır. Ancak Asyaport’un konteyner artış rakamları, açılışın etkisiyle ilk iki yıl oldukça yüksek artış oranları ile ilerlerken 2017’den itibaren düzenli artış rutinine girmiştir (**Tablo 56**). Bölgenin konteyner elleçlemesine ilişkin düzenli verinin olmaması nedeniyle bölgenin konteyner tahmini için senaryo analizi tercih edilmiştir.

Senaryo analizi belirli varsayımlara dayanarak yükün tahmin edilmesi esasına dayanmaktadır. Türkiye’de ve bölgedeki yük artışı ve bölge limanlarının gelişim stratejileri dikkate alınarak bölgede konteyner yükünün 2027 yılına kadar kademeli olarak %10 artış oranına kadar yükseleceği, 2028 yılından itibaren 2040 yılına kadar yine kademeli olarak %19 artış oranına yükseleceği tahmin edilmiştir. 2028 yılından itibaren bölgedeki yüksek artışın üç temel dayanağı vardır:

- Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında, bölge limanlarından demiryolu ile Orta ve Doğu Avrupa’ya yük artışının artması (1),
- Tekirdağ’daki limanların İstanbul Avrupa yakasındaki yük trafiğini kombine taşımacılık faaliyetleri ile çekme çalışmaları (2) ve,
- Ambarlı liman bölgesindeki konteyner limanlarının kapasite sorunlarından dolayı yükün Tekirdağ limanlarına kayması (3).

Senaryo analizi sonucunda elde edilen bölgeye ilişkin konteyner taşımacılığı gelişim grafiği Şekil 41’de, rakamlar ise Tablo 59’da görülebilir.

Şekil 41: Edirne-Tekirdağ ve Kırklareli illerine yönelik konteyner talep tahmini (TEU)



Tablo 59: Edirne-Tekirdağ ve Kırklareli illerine yönelik konteyner talep tahmini (TEU)

	Kötümser Senaryo	Ortalama Senaryo	İyimser Senaryo
2018		1,117,943*	
2020	1,352,684	1,423,878	1,495,072
2025	1,765,278	1,918,780	2,072,283
2030	2,268,023	2,571,385	2,874,747
2035	2,913,066	3,446,930	3,980,793
2040	3,731,178	4,616,570	5,501,963
*Gerçekleşen			

Talep tahmini sonuçlarına göre ortalama bir tahmin ile mevcut 1.2 milyon TEU seviyesindeki rakamın 2025 yılında 1.9 milyon TEU, 2030 yılında 2.6 milyon TEU, 2035 yılında 3.4 milyon TEU ve 2040 yılında 4.6 milyon TEU rakamına ulaşacağı öngörülmektedir.

3.7. Bölge için Kapasite Analizi ve Stratejik Değerlendirmeler

3.6.1. nolu başlıkta bahsedilen kısıtlardan dolayı bu çalışmada sadece konteyner ve kuru dökme/genel kargo yüklerine yönelik bir talep tahmin çalışması gerçekleştirilmiştir.

Bahsedildiği gibi diğer yük gruplarında ilave yük talebi (RO-RO, sıvı dökme yük vb.) oluşması durumunda bölge liman ve terminallerinin bir kapasite sorunu yaşamayacağı düşünülmektedir.

Bölgede konteyner ve kuru dökme/genel yüke hizmet veren limanlar ve bu limanların mevcut ve planlanan kapasiteleri **Tablo 59**'da sunulmuştur.

Tablo 59: Bölge limanlarının mevcut ve planlanan konteyner ve kuru dökme/genel yük kapasitesi

	Konteyner (TEU)			Kuru Dökme/Genel Yük (Ton)		
	Mevcut	Planlanan	Toplam	Mevcut	Planlanan	Toplam
Asyaport	2,500,000	4,000,000	4,000,000	0	0	0
Ceyport Tekirdağ	0	50,000	50,000	5,000,000	0	5,000,000
Martaş	200,000	0	200,000	6,000,000	0	6,000,000
Bölge Toplamı	2,700,000	4,050,000	4,250,000	11,000,000	0	11,000,000

Tablo 59'a göre Asyaport 2,5 milyon TEU mevcut konteyner elleçleme kapasitesi ile bölge elleçlemesinin çok üzerinde bir kapasiteye sahiptir. Liman kısa dönemde kapasitesini 4 milyon TEU'ya çıkarmak için gerekli tüm izinlerini almıştır. Asyaport haricinde her ne kadar kısıtlı sayıda elleçleme faaliyeti olsa da Ceyport Tekirdağ ve Martaş limanlarının da konteyner elleçleme kapasite beyanı bulunmaktadır. Tüm bu kapasiteler toplandığında kısa dönemde bölgede 4,250,000 TEU konteyner elleçleme kapasitesi olacağı görülmektedir. Diğer yandan bölgede kuru dökme/genel yük kapasitesine sahip limanların toplam kapasitesi 11 milyon tondur.

Bu veri ve bilgiler ışığında aşağıdaki öneriler geliştirilmiştir:

- **Konteyner tahmini ışığında kapasite değerlendirme:** Talep tahmini sonuçlarına göre bölgede 4,250,000 TEU kapasite sınırı 2039 yılında yetersiz kalacaktır. Diğer yandan konteyner elleçleme faaliyetleri diğer yük faaliyetlerine göre daha yüksek karlılık oranına sahiptir. Bu nedenle bölgede konteyner artışının talep tahmininde beklendiği gibi ilerlemesi durumunda mevcut limanların kapasitelerini arttırmaları ya da mevcut kapasitelerini konteyner elleçlemesine tahsis etmeleri yönünde girişimleri olacağı muhakkaktır. Bu nedenle bölgede 2040 yılına kadar konteyner yüküne ilişkin bir kapasite kısıtı oluşacağı öngörülmektedir.

- **Kuru dökme/genel yük tahmini ışığında kapasite değerlendirme:** Talep tahmini sonuçlarına göre 2040 yılında bölgedeki kuru dökme/genel yük elleçleme rakamlarının 10 milyon tona ulaşacağı öngörülmektedir. Mevcut kapasitenin 11 milyon ton olduğu dikkate alındığında bölgede bu yük türüne ilişkin bir kısıt oluşması beklenmemektedir.

Talep tahminine gerek duyulmayan yük türlerine ilişkin değerlendirmeler sonuç ve öneriler bölümünde yapılacaktır.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Rapor kapsamında yapılan analizler sonucunda yük bazında değerlendirmeler şu şekildedir:

- **Sıvı yük:** Bölgede halihazırda mevcut tesislerin durumu gelecekte bu yük türüne ilişkin bir kısıt oluşturmayacaktır. Bu durum sıvı yük terminal faaliyetlerinin yapısından da kaynaklanmaktadır. Daha önce bahsedildiği gibi sıvı yük terminal faaliyetlerinde esas darboğazlar deniz değil kara tesislerinde (Tank vb.) yaşanmaktadır.

- **Kuru dökme ve genel yük:** Bölgede geçmişten bu yana bu yük türüne ilişkin bir alışkanlık vardır. Bölgedeki liman kapasiteleri gelecekte oluşacak talep artışlarını karşılayacak durumdadır.

Konteyner: Konteyner yükü bölgenin en stratejik yüküdür. Halihazırda yüksek seviyelerde seyreden konteyner artış oranlarını tetikleyecek diğer gelişmeler de beklenmektedir. Bunlar; Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında, bölge limanlarından demiryolu ile Orta ve Doğu Avrupa'ya yük artışının artması (1), Tekirdağ'daki limanların İstanbul Avrupa yakasındaki yük trafiğini kombine taşımacılık faaliyetleri ile çekme çalışmaları (2) ve Ambarlı liman bölgesindeki konteyner limanlarının kapasite sorunlarından dolayı yükün Tekirdağ limanlarına kayması (3) olarak daha önce ifade edilmiştir. Özel sektör girişimi ile bölgede dünya çapında standartlara sahip, dünyada konteyner elleçlemesi ile ilgili oluşacak darboğazlara hazırlıklı olan bir liman tesisi (Asyaport) halihazırda faaliyet göstermekte, ayrıca kapasite arttırma planını hayata geçirmektedir. Ayrıca bölgede kuru dökme/genel yük elleçleyen diğer limanlar talep olması durumunda (belirli temel yatırımlar ile) ilave konteyner kapasitesi oluşturabilir. Tüm bu nedenlerden dolayı bölgede konteyner yüküne yönelik senaryolara ilişkin doğru önlemlerin alındığı ve gelecekte yük artışına reaksiyon verebilecek yapının halihazırda olduğu söylenebilir.

- **RO-RO:** Bölgede geçmişten günümüze kabotaj hatlarında nispeten düşük oranlarda Ro-Ro taşımaları sürmektedir. Bazı liman tesisleri tarafından uluslararası Ro-Ro taşımalarının yeniden başlaması için girişimler de sürmektedir. Bu taşımacılık biçiminde gemi sefer sıklığı arttırılarak önemli kapasite iyileştirmeleri sağlanabildiği, ayrıca gerekli olan terminal altyapısı (rampa vb.) diğer terminal türlerine göre daha kolay inşa edilebildiği için kıyı tesisi kapasitesi olarak gelecekte bir darboğazın oluşacağı düşünülmemektedir.

- **Kabotaj araç ve yolcu taşımacılığı:** Ro-Ro taşımacılığı için yapılan tespitler kabotaj ve yolcu taşımacılığı için de geçerlidir. Gelecekte talep olması durumunda bölgedeki mevcut tesisler talebi karşılayacak durumdadır. Ancak bölgede uzun vadede bu yük türünde rutin seyrin devam etmesi beklenebilir.

- **Kruvaziyer yolcu:** Kruvaziyer yolcu taşımacılığının bir bölgede gerçekleşebilmesi için bazı koşulların olması gerekir. Türkiye'ye uğrak yapan uluslararası kruvaziyer hatlarının uğrak yaptığı limanlar incelendiğinde bu limanların evrensel bir cazibe merkezine yakın noktada konuşlandığı görülmektedir (Kuşadası-Efes, İstanbul-Sarayburnu vb.). Bölgede halihazırda kruvaziyer yolcu faaliyeti bulunmamakla birlikte bu konuda kısıtlı bir potansiyel görülmektedir.

Bölge sınırları içinde yer alan iller değerlendirildiğinde mevcut yük limancılığı altyapısının Tekirdağ ilinde konuşlandığı görülmektedir. Tekirdağ ilinin bölgedeki diğer illere göre konum, geri saha ulaşım, geri saha yük yoğunluğu gibi avantajları daha üstündür. Bu nedenle uzak gelecekte kıyı planlamalarının yine Tekirdağ ili kıyılarında ilerlemesi yerinde olacaktır.

5. KAYNAKLAR

- Shanghai International Shipping (SISI)
- İMEAK Deniz Sektörü Raporu, 2018.
- Danish Ship Finance, Shipping Market Review, 2018
- <http://en.sisi-smu.org/index.php?c=article&id=17889>
- http://kaptangroupturkey.com/martas_limanbilgileri.html
- <http://www.asyaport.com/tr-TR/teknik-ozellikler/627898>
- <http://www.cerkekoyhaber.com.tr/haber/8246/toprak-mahsulleri-ofisi-yeni-alim-sistemine-gecti.html>
- <http://www.ceyporttekirdag.com.tr/>
- <http://www.mdh.com.tr/>
- <http://www.tmo.gov.tr/Main.aspx?ID=370>
- <http://www.turklim.org/uye-limanlar/martas-liman-tesisleri-a-s/>
- <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>
- <https://cruising.org>
- <https://cruising.org/news-and-research/press-room/2018/december/2019-cruise-travel-trends-and-state-of-the-cruise-industry-outlook>
- <https://cruising.org/news-and-research/press-room/2019/may/clia-launches-2018-asia-cruise-industry-ocean-source-market-report>
- <https://igneda.bel.tr/liman-tepesi-mevki-kanalizasyon-alt-yapi-projesi/18/>
- <https://www.7deniz.net/m-haber-30013.html>
- <https://www.botas.gov.tr/Sayfa/marmara-ereglisi-İng-terminali/20>
- <https://www.botas.gov.tr/Sayfa/marmara-ereglisi-İng-terminali/20#gallery-2>
- <https://www.haberler.com/nato-limani-atil-durumda-4797462-haberi/>
- <https://www.opet.com.tr/terminaller>
- <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/2632/nato-limani-yapilmayacak>
- McKinsey Global Energy Perspective, 2019
- RMT 2018
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2019
- TÜRKLİM
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü Verileri
- UNCTAD
- WTO (2019) Global trade growth loses momentum as trade tensions persist

6. İLGİLİ MEVZUAT

- 618 Sayılı Limanlar Kanunu
- 2872 Sayılı Çevre Kanunu, Resmi Gazete 18132, tarih 11.08.1983
- 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Resmi Gazete 18195, tarih 13.10.1983
- 3194 Sayılı İmar Kanunu, Resmi Gazete 18749, tarih 9.5.1985
- 3218 Sayılı Serbest Bölgeler Kanunu, Resmi Gazete 18785, tarih 15.06.1985
- 4458 Sayılı Gümrük Kanunu, Resmi Gazete 23876, tarih 04.01.1999
- 4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu, Resmi Gazete 24021, tarih 12.04.2000
- 4925 Sayılı Karayolları Taşıma Kanunu, Resmi Gazete 25173, tarih 19.07.2003

Edirne-Tekirdağ-Kırklareli İleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması
Uzman Değerlendirme Raporu

- 5216 Sayılı Büyük Şehir Belediyesi Kanunu, Resmi Gazete 25531, tarih 10.07.2004
- 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, Resmi Gazete 27846, tarih 13.01.2011
- 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun, Resmi Gazete 28634, tarih 01.05.2013