**TÜRKİYE LİMANCILIK SEKTÖRÜ**

**2023-2024 YILI**

**DEĞERLENDİRME RAPORU**

**12.02.2024**

 

**TOPLAM YÜK VE KONTEYNER**

Hazırlayan:

**Aydın ERDEMİR**

**Tekfen Holding / Denizcilikten ve Limanlardan Sorumlu GMY**

**Torosport Ceyhan & Samsun / Toros Gemi Acenteliği**

**İÇİNDEKİLER**

**1.TOPLAM YÜK DEĞERLENDİRMESİ**

**1.1.Gümrük Rejimlerine Göre Toplam Yükte Tonaj Değişimi**

**1.2.TÜRKLİM’in Vizyon 2050 Tahmin Senaryolarına Göre Toplam Yükte Büyüme Beklentisi**

**1.3.Liman Başkanlıkları Bazında Toplam Yükte Tonaj ve Büyüme Oranları**

**1.4.Bölgelere Göre Toplam Yükte Tonajlar ve Bölgelerin Payı**

**2.KONTEYNER DEĞERLENDİRMESİ**

**2.1.Gümrük Rejimlerine Göre Toplam Konteynerde Tonaj Değişimi**

**2.2.TÜRKLİM’in Vizyon 2050 Tahmin Senaryolarına Göre Konteynerde Büyüme Beklentisi**

**2.2.Liman Başkanlıkları Bazında Konteynerde Tonaj ve Büyüme Oranları**

**2.2.Bölgelere Göre Konteynerde Tonajlar ve Bölgelerin Payı**

**3.GENEL DEĞERLENDİRME**

**EK-1:**

**TÜRKİYE’DE FAALİYETTE OLAN TRANSİT HAMPETROL BORU HATTI TERMİNALLERİNİN TOPLAM YÜK İSTATİSTİKLERE ETKİSİ**

1. **TOPLAM YÜK DEĞERLENDİRMESİ**
   1. **Gümrük Rejimlerine Göre Toplam Yükte Tonaj Değişimi**

Tablo-1’den de görüldüğü üzere limanlarımızda 2024 yılının (Ocak-Aralık) elleçlenen tonajlar 2023 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında; ***Toplam Yükte*** 10,6 milyon ton fazlasıyla yaklaşık 531,7 milyon ton yük elleçlenmiş, böylelikle 2024 yılında bir önceki yıla göre %2 oranında bir büyüme yaşanmıştır. Gümrük rejimleri açısından toplam yüke baktığımızda İhracata konu yükler %5 oranında artarken, İthalata konu yükler ise sadece %0,36 oranında artmıştır. Transite konu yüklerde %3,49 artış yaşanırken, Kabotajdaki artış ise sadece %1 seviyesindedir.

**Tablo-1:** **Gümrük Rejimlerine Göre Toplam Yükte Tonaj Değişimi (2023-2024)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ocak-Aralık** | **İhracat** | **İthalat** | **Kabotaj** | **Transit** | **Toplam** |
| **2023** | **135.510.681** | **256.206.627** | **62.627.093** | **66.735.403** | **521.079.804** |
| **2024** | **142.278.137** | **257.136.420** | **63.258.440** | **69.064.361** | **531.737.358** |
| **Farklar** | **6.767.456** | **929.793** | **631.347** | **2.328.958** | **10.657.554** |
| **Büyüme Oranı** | **4,99%** | **0,36%** | **1,01%** | **3,49%** | **2,05%** |

**Tablo-2:** **Gümrük Rejimlerine Göre Toplam Yükte Tonaj Değişimi (2022-2023)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ocak-Aralık** | **İhracat** | **İthalat** | **Kabotaj** | **Transit** | **Toplam** |
| **2022** | **150.172.902** | **243.917.119** | **67.501.276** | **81.018.986** | **542.610.283** |
| **2023** | **135.510.681** | **256.206.627** | **62.627.093** | **66.735.403** | **521.079.804** |
| **Farklar** | **-14.662.221** | **12.289.508** | **-4.874.183** | **-14.283.583** | **-21.530.479** |
| **Büyüme Oranı** | **-9,76%** | **5,04%** | **-7,22%** | **-17,63%** | **-3,97%** |

Tablo-2’den de görüldüğü gibi 2023 yılında ise Toplam Yükte bir önceki yıla göre İhracat yükleri %9,7 oranda daralırken, İthalata konu yükler ise %5 oranında artmıştır. Yine Kabotaj %7,2 ve Transit yükler ise %17,6 oranında daralmıştır. 2023 yılı limanlarımız açısından Toplam yükte olumsuz bir yıl olmuştur.

Tablo-1 ve Tablo-2’yi karşılaştırdığımızda limanlarımızda 2023 yılına göre 2024 yılında ortaya çıkan önemli bir gelişme de İthalata konu yüklerin azalmasına karşın ihracata konu yüklerin artmış olmasıdır. Türkiye’nin ihracatında imalat sanayinin oranı %90’ın üstündedir. İmalat sanayinin ihracatı daha büyük oranda ithal hammadde veya yarı mamul ihtiyacını ortaya çıkarmakta, bu da ithalatı artırmaktadır. Buna ilave olarak dış ticarette başka hampetrol, akaryakıt ürünleri ve LNG olmak üzere ithal enerjiye olan bağımlılık ta her yıl yükselmektedir. Bu açıdan bakıldığında Türkiye’nin denizyoluyla yapılan dış ticaretinde İthalata konu yükler ya da gemilerden tahliye edilen yükler ihracata konu yüklerden ya da gemilere yüklenen yüklerden her zaman fazladır. Kısaca limanlarımız Toplam Yükte çok büyük bir ağırlıkla tahliye operasyonları yapan limanlar konumundadır. Genel olarak tahliye edilen yük oranı %42-25 arasında değişirken yüklenen yük oranı ise %58-55 arasında değişmektedir. Bu değişimde Dökme Sıvı Yük içinde yer alan ve Ceyhan liman başkanlığı içinde bulunan transit hampetrol boru hattı terminallerindeki (BTC-Bakü-Tiflis-Ceyhan ve BOTAŞ Ceyhan-Kerkük-Yumurtalık tonaj değişimlerinin etkisi büyüktür.

Ticaret Bakanlığı tarafından açıklanan dış ticaret verilerine baktığımızda 2024 yılında İhracat geçen yılın aynı dönemine göre %2,5 oranında artarak 261 milyar 925 milyon USD olurken, İthalat ise %4,9 oranında azalarak 344 milyar 85 milyon USD olarak gerçekleşmiştir. Dış ticarette yaşanan bu durum limanlarımızdaki yük hareketini de etkilediğinden, dış ticaret içinde denizyoluyla yapılan ihracat artarken, ithalat ise bir önceki yıla göre önemli ölçüde gerilemiştir.

**Grafik-1:** **Limanlarımızda Elleçlenen Toplam Yükte Tonaj ve Büyüme Oranı (2020-2024)**

Yukarıdaki Grafik-1’e baktığımızda limanlarımızda Cumhuriyet tarihinin en yüksek tonajı (542,6 milyon ton) 2022 yılında elleçlenmiştir. Dünyada yaşanan büyüme sıkıntıları, yüksek enflasyon ve ticaretteki daralmalarla beraber dış ticarette yaşanan yavaşlamanın da etkisiyle 2023 yılından sonra 2024 yılında da limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarı 2022 yılında gerçekleşen tonaja (542,6 milyon ton) ulaşamamıştır. Limanlarda elleçlenen toplam yük miktarının 2025 yılı sonunda 2022 yılında ulaşılan toplam yük miktarını yakalaması için 2025 yılında limanlarımızın minimum %2 oranında büyümesi gerekecektir ki Ocak 2025 ayında toplam yükte limanlarımızda elleçlenen yük miktarı son derece olumlu şekilde %12,77 oranında artmıştır. Ocak 2025 ayından da görüldüğü gibi limanlarımız 2025 yılında 2022 yılında ulaşılan miktarın çok daha üstüne çıkacaktır.

Tablo-3’e baktığımızda toplam yükte İhracata konu yüklerin Ocak-Mayıs aylarında arttığı, fakat kalan aylarda ise azaldığı görülmektedir. Yılın ilk altı ayında İhracata konu yüklerde yaşanan yüksek büyümenin de desteğiyle 2024 yılının sonunda İhracata konu yükler toplamda %4,99 oranında arttırmıştır. İthalata konu yükler ise Nisan ayından Ekim ayına kadar düşüşmüş, devamında ancak yılın son iki ayında toparlanmıştır. Bu toparlanmayla birlikte İthalata konu yük miktarı pozitife geçerek küçük bir miktarda (%0,36) artmıştır. Her ne kadar Kabotaja ve Transite (toplam içindeki payı %13 tür) konu yüklerin toplam içindeki tonajı düşük olsa da 2025 yılında her iki yük grubu da sırasıyla %1 ve %3,49 oranında büyümüştür.

**Tablo-3:** **Gümrük Rejimlerine Göre Toplam Yükte Aylık Büyüme Oranları (2023-2024)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Toplam Yükte Gümrük Rejimlerine Göre Karşılaştırma**  **(2023-2024)** | | | | | |
| **Aylar** | **İhracat** | **İthalat** | **Kabotaj** | **Transit** | **Toplam** |
| Ocak | 6,0% | 2,3% | -11,8% | -20,1% | -1,8% |
| Şubat | 34,6% | 11,6% | 6,2% | 5,7% | 15,4% |
| Mart | 19,5% | 12,7% | -5,1% | -7,4% | 9,4% |
| Nisan | 11,4% | -2,2% | -14,1% | 18,4% | 2,1% |
| Mayıs | 15,9% | -10,7% | 11,1% | 0,5% | -0,4% |
| Haziran | -2,9% | -5,4% | 0,1% | -1,0% | -3,5% |
| Temmuz | 15,1% | -9,0% | 1,8% | 5,3% | -0,1% |
| Ağustos | -0,7% | -8,4% | 5,4% | 2,5% | -3,3% |
| Eylül | -8,1% | -0,8% | 4,4% | 3,2% | -1,8% |
| Ekim | -6,4% | -0,9% | 7,3% | 8,9% | -0,4% |
| Kasım | -0,8% | 20,2% | 6,7% | 32,4% | 13,7% |
| Aralık | -10,0% | 2,1% | 1,6% | 5,7% | -1,0% |
| **Toplam** | **4,99%** | **0,36%** | **1,01%** | **3,49%** | **2,05%** |

* 1. **TÜRKLİM’in “Vizyon 2050” Tahmin Senaryolarına Göre Toplam Yükte Büyüme Beklentisi**

TÜRKLİM tarafından her yıl yayınlanan Türkiye Limanları Sektör Raporu’nun 2022 yılındaki raporu içinde yer alan **“Vizyon 2050”** bölümündeki **“Türkiye Limanları için Talep Tahmini Çalışması”** hem Toplam Yükte ve hem de Konteynerde 2050 yılına kadar olan yük tahmin senaryolarını ortaya koymuştur. Türkiye’de konuyla ilgili tüm kurumlar tarafından referans alınan TÜRKLİM’in bu çalışması bu konuda yapılmış tek çalışmadır. Bu tahmin çalışmalarının Toplam Yük için olan verileri aşağıda Tablo-4’te yer almaktadır. Bu tahmin çalışması içinde yer alan verilerden **“Referans”** senaryo verileri sektörünün tahmin çalışmasına temel alınmaktadır.

**Tablo-4:** **TÜRKLİM “Vizyon 2050” Raporu Toplam Yük Tahmin Senaryoları (2025-2050)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Senaryo** | **2025** | **2030** | **2035** | **2040** | **2045** | **2050** |
| **Toplam Yük** | **Kötümser** | **560,2** | **653,1** | **749,5** | **855,9** | **973,8** | **1.108,1** |
| **Referans** | **596,2** | **713,2** | **838,9** | **980,3** | **1.139,8** | **1.323,8** |
| **İyimser** | **626,2** | **766,5** | **921,8** | **1.100,4** | **1.306,4** | **1.548,2** |

Aşağıdaki Tablo-5’te, TÜRKLİM’in “**Vizyon 2050”** raporundaki tahmini senaryo rakamlarına ulaşılması için limanlarımızın 2025 yılında elleçlemesi gereken Toplam Yük miktarı ve büyüme oranları gösterilmektedir. Referans senaryoyu baz aldığımızda 2025 yılına ait elleçleme rakamının ***596,2 milyon ton*** olacağı öngörülmüştür. 2024 yılında limanlarımızda 531,7 milyon ton yük elleçlenmiştir. Limancılık sektörümüzün “Vizyon 2050” raporunda yer alan ve 2025 yılı için öngörülen Referans senaryodaki yük miktarına ulaşması için 2025 yılında 2024 yılına göre ***64,6 milyon ton*** daha fazla yük elleçlemesi ve minimum ***%12,1*** oranında büyümesi gerekecektir.

**Tablo-5:** **TÜRKLİM “Vizyon 2050” Raporu Senaryosu 2025 Yılı Gerçekleşme Beklentisi**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2024 Yılı Elleçleme Tonajı (Ton)** | **TÜRKLİM Vizyon 2050 Senaryo** | **Vizyon 2050 2025 Yılı Tahmin Tonajı (Ton)** | **2025 Hedefi İçin Elleçeleme Tonajı (Ton)** | **Hedeflenen Büyüme Oranı** |
| **Toplam Yük** | **531,7** | **Kötümser** | **560,2** | **28,5** | **5,4%** |
| **531,7** | **Referans** | **596,2** | **64,5** | **12,1%** |
| **531,7** | **İyimser** | **626,2** | **94,5** | **17,8%** |

Aşağıdaki Tablo-6’dan da görüldüğü gibi 2025 yılının Ocak ayında İhracata konu yükler %5,32, İthalata konu yükler %16,29 oranında artarken, Kabotaja konu yüklerde %15,57 ve Transit yüklerde ise %12,77 oranında bir büyüme yakalanmıştır. Böylelikle Toplam Yükte 2025 yılının Ocak ayında %12,77 ile son derece olumlu bir büyüme meydana gelmiştir. 2024 yılından farklı olarak imalat sanayinin hammadde ve yarı mamul gereksinimleriyle birlikte İthalata konu yüklerin yeniden arttığı görülmektedir. 2025 yılının Ocak ayında Toplam Yükte gerçekleşen yük miktarı ve büyüme oranı TÜRKLİM’in “Vizyon 2050”de yer alan **“Referans”** senaryoya uygundur. Yılın kalan aylarında bu oran devam ettiği sürece Vizyon 2050’in öngörüleri gerçekleşmiş olacaktır. Küresel, bölgesel ya da Türkiye’ye özgün önemli bir ekonomik sıkıntı olmadığı sürece limanlarımızın Vizyon 2050’deki **“Kötümser”** senaryonun üstünde büyüyeceği açıktır.

Aşağıdaki Tablo-6 ve Tablo-7’ye baktığımızda ise yine 2024 yılından farklı olarak Ocak ayında tüm kargo tiplerinde büyüme görülmektedir. 2025 yılının Ocak ayında limanlarımızda elleçlenen Toplam Yük 2024 yılının Ocak ayına göre 5,5 milyon ton fazlasıyla %12,77 oranında artmıştır. İhracat (%5,32), İthalat (%16,29) ve Kabotaj (%14,57) yükleri de artarken özellikle yine transit ağırlıklı olarak Konteynerde de %12,77 oranında bir büyüme meydana gelmiştir. Bu durumun kalıcı olup olmayacağı önümüzdeki aylarda daha da belirgin hale gelecektir. 2024 yılına ait Konteyner değerlendirmeler raporumuzun ikinci bölümünde yer almaktadır.

**Tablo-6:** **Gümrük Rejimlerine Göre Toplam Yükte Tonaj Değişimi (Ocak 2024-Ocak 2025)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ocak** | **İhracat** | **İthalat** | **Kabotaj** | **Transit** | **Toplam** |
| **2024** | **11.196.920** | **22.035.884** | **4.691.876** | **5.194.876** | **43.119.556** |
| **2025** | **11.792.496** | **25.625.502** | **5.375.511** | **5.833.004** | **48.626.513** |
| **Farklar** | **595.576** | **3.589.618** | **683.635** | **638.128** | **5.506.957** |
| **Büyüme Oranı** | **5,32%** | **16,29%** | **14,57%** | **12,28%** | **12,77%** |

**Tablo-7:** **Kargo Tiplerine Göre Toplam Yükte Tonaj ve Büyüme Oranları (Ocak 2024- Ocak 2025)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ocak Ayı** | | | |
| **TON** | **2024** | **2025** | **Değişim** |
| Kuru Dökme Yük | 12.763.496 | 14.960.366 | **17,2%** |
| Genel Kargo | 5.087.733 | 6.010.080 | **18,1%** |
| Sıvı Dökme Yük | 13.782.268 | 14.838.383 | **7,7%** |
| Konteyner | 10.619.287 | 11.844.174 | **11,5%** |
| Araç | 866.772 | 973.510 | **12,3%** |
| **Toplam** | **43.119.556** | **48.626.513** | **12,8%** |
|  |  |  |  |
| **Konteyner (TEU)** | **1.013.762** | **1.155.514** | **14,0%** |

* 1. **Liman Başkanlıkları Bazında Toplam Yükte Tonaj ve Büyüme Oranları**

Liman başkanlıkları açısından Toplam Yükteki değişime baktığımızda 2023 yılında ilk kez Kocaeli’ni geçerek birinciliğe oturan Aliağa liman başkanlığının 2024 yılında da bu liderliğini çok küçük bir farkla (64 bin ton) koruduğu görülmektedir. Aliağa liman başkanlığının son 10 yıldaki kademeli büyümesinde sadece bu bölgedeki konteyner limanlarının kapasite artışlarıyla sağladıkları ilave konteyner miktarına (tonaj olarak) ilave olarak Aliağa liman başkanlığı sınırları içinde faaliyete geçen Star Rafinerisi (SOCAR) ve diğer iki LNG terminalinin (EGE Gaz ve ETKİ LNG Limanı) önemli bir etkisi vardır. Türkiye’ye boru hatlarından gelen doğal gaza ilave olarak LNG gemileriyle sıvılaştırılmış LNG tonajı da oldukça artmıştır. Yine 2025 yılının Ocak ayı gerçekleşmelerine baktığımızda Ceyhan, Mersin, Ambarlı ve Samsun liman başkanlıklarında düşüler yaşanırken Kocaeli, Aliağa, İskenderun, Tekirdağ, Gemlik ve Karabiga gibi liman başkanlıkları büyümüştür.

**Tablo-8:** **Liman Başkanlıkları Bazında Toplam Yükte Tonaj ve Büyüme Oranları (2023-2024)**



Ceyhan liman başkanlığında yükün çok büyük bir ağırlığını oluşturan BTC (Bakü-Tiflis-Ceyhan) ve BOTAŞ (Kerkük-Yumurtalık) boru hattı terminallerinde elleçlenen hampetrol tonajlarının toplam yüke etkisi son derece büyüktür. Özellikle Kerkük-Yumurtalık boru hattının son 10 yıldır kademli olarak düşen tonajlarıyla birlikte bu boru hattından elleçlenen hampetrol miktarı 2023 yılında 2,1 milyon tona inmiş, nihayetinde 2024 yılında ise bu boru hattı çalışmamıştır. Son 2023 yılı öncesinde ortalama 10 milyon ton hampetrol elleçlenen Kerkük-Yumurtalık boru hattının ve terminalinin giderek düşen tonajları toplam yük içinde yer alan dökme sıvı yük miktarlarını büyük ölçüde değiştirebilmektedir.

* 1. **Kargo Tiplerine Göre Toplam Yükte Tonaj ve Büyüme Oranları**

Aşağıdaki Tablo-9’da yer alan, kargo tipleri bazında limanlarımızda elleçlenen toplam yüke baktığımızda; 2023 yılında toplam yük içinde payı %29,5 olan Kuru Dökme Yük miktarı 2024 yılında sadece %1 oranında azalarak %28,6’ya inmiştir. Türkiye’de en yüksek kargo tipi olan Dökme Sıvı Yükün çok büyük bir ağırlığını hampetrol, LNG, LPG ve diğer akaryakıt ürünleri oluşturmaktadır. Yine bu yükler içinde yer alan kimyasal ürünlerle bitkisel yağların bu yük içindeki oranı daha küçüktür.

**Tablo-9:** **Kargo Tiplerine Göre Toplam Yükte Tonaj ve Büyüme Oranları (2023-2024)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kargo Tipi** | **2023 Yılı Tonajı (Ton)** | **2023 Yılı Payı** | **2024 Yılı Tonajı (Ton)** | **2024 Yılı Payı** | **Tonaj Farkı (Ton)** | **2023-2024 Değişim** |
| Kuru Dökme Yük | 153.714.732 | 29,5% | 152.196.648 | 28,6% | -1.518.084 | -1,00% |
| Genel Kargo | 54.864.485 | 10,5% | 62.100.115 | 11,7% | 7.235.630 | 13,20% |
| Sıvı Dökme Yük | 167.788.070 | 32,2% | 162.214.988 | 30,5% | -5.573.082 | -3,30% |
| Konteyner | 133.467.400 | 25,6% | 143.357.666 | 27,0% | 9.890.266 | 7,40% |
| Araç | 11.245.117 | 2,2% | 11.867.941 | 2,2% | 622.824 | 5,50% |
| **Toplam** | **521.079.804** | **100%** | **531.737.358** | **100%** | **10.657.554** | **2,00%** |

2023 yılında toplam yük içinde payı %32,2 olan Dökme Sıvı Yük 2024 yılında %3,3 oranında azalarak %30,5’a inmiştir. Dökme sıvı yükte yaklaşık 5,5 milyon tona miktar azalışının neredeyse tamamına yakını ağırlıklı olarak Ceyhan liman başkanlığı içindeki boru hattı terminallerinde gerçekleştirilen transit hampetrol elleçlemelerinden kaynaklıdır. Raporumuzun son bölümünde **“Türkiye’de Faaliyette Olan Transit Hampetrol Boru Hattı Terminallerinin Toplam Yük İstatistiklere Etkisi”** başlığı altındaCeyhan ve İskenderun liman başkanlığı sınırlarında bulunan BTC Ceyhan, BOTAŞ Dörtyol ve BOTAŞ Ceyhan terminallerinde 2012-2024 yılları arasında gerçekleşen hampetrol elleçleme miktarları verilmekte, bu konuda bu transit hampetrolün toplam yük içinde yer alan Dökme Sıvı Yük istatistiklerini ne derece değiştirebildiği de değerlendirilmektedir.

2023 yılında toplam yük içinde %10,5 payı olan Genel Kargo yükler 2024 yılında %13,2 oranında artarak %11,7’ye çıkmıştır. 2023 yılında toplam yük içinde %2,2 payı olan ve ağırlıkla RO-RO terminallerinde elleçlenen Araç yükleri 2024 yılında %5,5 oranında artmış, fakat toplam yük içinde %2,2 olan payı değişmemiştir. 2023 yılında toplam yük içinde %25,6 payı olan Konteyner yükü ise 2024 yılında %7,4 oranında artarak %27’ye çıkmıştır.

Kargo tipleri açısından 2024 yılını 2023 yılıyla karşılaştırdığımızda Konteyner yüklerindeki artış 2024 yılında Toplam Yükte gerçekleşen %2’lik artışın da ana nedeni olmuştur. Toplam yük içinde birlikte değerlendirildiğinde %61,7 ile en büyük payı Kuru Dökme Yük ve Dökme Sıvı Yükün oluşturmaktadır. Bu iki yükün 2023 yılı elleçleme tonajı 321,5 milyon tondur. Bu iki yükün toplamı 2024 yılında %2,2 oranında azalarak 314,4 milyona tona düşmüştür. Bu durum limanlarımızın esas olarak bu iki yükte tonaj kaybettiğini göstermektedir. Bu durum Konteynerin genel olarak toplam elleçlenen yük miktarına olan katkısını ve önemini de göstermektedir. Eğer 2024 yılında konteynerde artış olmasaydı, 2024 yılı sonunda limanlarımızda elleçlenen toplamda yükün 2023 yılına göre düşeceği açıktır. Konteyner yükleriyle ilgili değerlendirme raporumuzun 2. bölümünde yer almaktadır.

Aşağıdaki Grafik-2’de 2023 yılında limanlarımızda elleçlenen Kargo Tipi bazındaki yüklerin toplam yük içindeki oranı görülmektedir. Yine Aynı şekilde Grafik-3’te ise 2024 yılında limanlarımızda elleçlenen Kargo Tipi bazındaki yüklerin toplam yük içindeki oranı verilmektedir. 2023 ve 2024 yılı karşılaştırıldığında;

* Kuru Dökme Yükün 2023 yılında %29,5 olan payı 2024 yılında %28,6’ya düşmüştür.
* Dökme Sıvı Yükün 2023 yılında %32,2 olan payı 2024 yılında %30,5’e düşmüştür.
* Genel Kargo Yükün 2023 yılında %10,5 olan payı 2024 yılında %11,73 çıkmıştır.
* Konteynerin 2023 yılında %25,6 olan payı 2024 yılında %27’ya-e çıkmıştır.
* Araç elleçlemelerinin 2023 yılında %2,2 olan payı 2024 yılında yine aynı oranda (%2,2) oranında kalmıştır.

**Grafik-2:** **Kargı Tipi Bazında Elleçlenen Yüklerin Payları (2023)**

**Grafik-3:** **Kargı Tipi Bazında Elleçlenen Yüklerin Payları (2024)**

* 1. **Bölgelere Göre Toplam Yükte Tonajlar ve Bölgelerin Payı**

Limanlarda elleçlenen Toplam Yüke bölgeler açısından baktığımızda 2023 yılında %40 olan Marmara bölgesinin payı 2024 yılında da (%40) değişmezken, 2023 yılında %33 olan Akdeniz bölgesinin payı 2024 yılında %31’e düşmüştür. Bu düşüşün iki önemli nedeni bulunmaktadır. Bunlardan ilki 6 Şubat 2023'teki Kahramanmaraş merkezli deprem Akdeniz bölgesinde, özellikle İskenderun Körfezi içinde faaliyette olan limanları etkilemiş olmasıdır. Yine depremden etkilenen illere baktığımızda bu bölgedeki sanayi ve ticari işletmelerin İskenderun Körfezi’nden Mersin’e kadar bölgede yer alan limanları kullandığı bilinmektedir. Deprem bile birlikte bu bölgede yer alan limanların hinterlandındaki sanayi ve ticaret faaliyetlerin toparlanması ve normalleşme süreci hala devam etmektedir. Depremden en fazla İskenderun ve Ceyhan liman başkanlığı sınırları içindeki liman tesisleri etkilenmiştir. İskenderun liman başkanlığı 2022 yılında sadece %0,26 oranında küçülmüşken depremin de etkisiyle 2023 yılı sonunda %5,75 oranında küçülmüştür. Ceyhan liman başkanlığı 2022 yılında %7,93 oranında büyürken depremin de etkisiyle 2023 yılı sonunda 2023 yılı sonunda %23,68 oranında küçülmüştür. Ceyhan liman başkanlığındaki bu büyük ölçekli düşüşün diğer bir nedeni de yukarıda da belirttiğimiz gibi Ceyhan liman başkanlığı sınırlarında bulunan transit hampetrol boru hattı terminallerindeki düşen yük miktarları olmuştur.

**Tablo-10:** **Bölgelere Göre Toplam Yükte Tonajlar ve Bölge Payı (2023-2024)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Bölge** | **2023 Tonaj (Ton)** | **2023 Payı** | **2024 Tonaj (Ton)** | **2024 Payı** | **2023-2024 Değişim** |
| MARMARA | 210.196.062 | 40% | 215.274.899 | 40% | 2% |
| AKDENİZ | 169.462.853 | 33% | 166.125.751 | 31% | -2% |
| EGE | 97.326.421 | 19% | 105.920.589 | 20% | 9% |
| KARADENİZ | 44.094.468 | 8% | 44.416.119 | 8% | 1% |
| **TOPLAM** | **521.079.804** | **100%** | **531.737.358** | **100%** | **2%** |

Aşağıdaki Grafik-4 ve Grafik-5 Türkiye’de bölgeler bazında yük miktarlarının dağılımın ı göstermektedir.

**Grafik-4:** **Bölgelere Göre Toplam Yükteki Pay (2023)**

**Grafik-5:** **Bölgelere Göre Toplam Yükteki Pay (2024)**

Toplam yükte bölgeler bazındaki pay dağılımına baktığımızda;

MARMARA bölgesinin 2023 yılında %40 olan payı 2024 yılında %41’e çıkmıştır.

AKDENİZ bölgesinin 2023 yılında %33 olan payı 2024 yılında %31’e inmiştir.

EGE bölgesinin 2023 yılında %19 olan payı 2024 yılında %20’ye çıkmıştır.

KARADENİZ bölgesinin 2023 yılında %8 olan payı 2024 yılında değişmeyerek %8’de kalmıştır.

Aşağıdaki Tablo-11 toplam yükte 2000-2024 yılları arasındaki bölgelerin paylarını gösterirken, Grafik-6 ise toplam yükte 2010-2024 arasındaki bölge paylarının büyüme trendini göstermektedir. Marmara Bölgesi 2005 ve 2006 yılında %46 ile en büyük payın alırken zamanla bu pay %38’lere kadar gerilemiş, fakat 2023 ve 2024 yıllarında %40 oranına oturmuştur. Bu tablo ve grafiklerden de görüldüğü gibi Akdeniz Bölgesi’nde ise düşüş eğilimi vardır. Bu bölgenin 2015 ve 2016 yılında %37 olarak aldığı yüksek pay giderek azalma eğilimine girmiştir.

**Tablo-11:** **Türkiye’de Toplam Yükte Bölgelerin Payları (2000-2024)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Yıllar** | **Marmara** | **Akdeniz** | **Ege** | **Karadeniz** | **Toplam** |
| **2000** | 34% | 37% | 18% | 11% | 100% |
| **2001** | 35% | 37% | 18% | 9% | 100% |
| **2002** | 41% | 30% | 19% | 9% | 100% |
| **2003** | 43% | 26% | 21% | 10% | 100% |
| **2004** | 45% | 24% | 21% | 10% | 100% |
| **2005** | 46% | 22% | 21% | 10% | 100% |
| **2006** | 46% | 23% | 21% | 10% | 100% |
| **2007** | 43% | 28% | 19% | 9% | 100% |
| **2008** | 40% | 34% | 17% | 9% | 100% |
| **2009** | 39% | 38% | 15% | 8% | 100% |
| **2010** | 42% | 35% | 15% | 8% | 100% |
| **2011** | 42% | 34% | 15% | 9% | 100% |
| **2012** | 43% | 33% | 15% | 9% | 100% |
| **2013** | 43% | 33% | 15% | 9% | 100% |
| **2014** | 42% | 34% | 16% | 9% | 100% |
| **2015** | 39% | 37% | 16% | 9% | 100% |
| **2016** | 39% | 37% | 16% | 9% | 100% |
| **2017** | 39% | 36% | 16% | 9% | 100% |
| **2018** | 40% | 35% | 16% | 9% | 100% |
| **2019** | 38% | 36% | 17% | 8% | 100% |
| **2020** | 38% | 35% | 17% | 9% | 100% |
| **2021** | 39% | 35% | 18% | 9% | 100% |
| **2022** | 39% | 34% | 18% | 8% | 100% |
| **2023** | 40% | 33% | 19% | 8% | 100% |
| **2024** | 40% | 31% | 20% | 8% | 100% |

Akdeniz bölgesinin payının düşüşünde Ceyhan’daki transit ham petrol terminallerinin ve özelikle de Kerkük-Yumurtalık hampetrol boru hattı terminalinin büyük bir rolü vardır. Bu boru hattından ekte yer alan raporumuzdan da görüleceği üzere 2015-2020 yılları arasında 10 milyon tona yakın hampetrol yüklemesi yapılırken, bu miktar 2023 yılında 2 milyona kadar düşmüş, 2024 yılkında ise herhangi bir elleçleme olmamıştır.

**Grafik-6:** **Türkiye’de Toplam Yükte Bölgelerin Payları (2010-2024)**

Bu boru hattının yeniden faaliyete geçmesiyle birlikte Akdeniz bölgesinde elleçlenen yük miktarı çok büyük ölçekte artacak, bu durum bölgenin toplam yükteki payını çok önemli oranda etkileyebilecektir. Bu açıdan Türkiye’de liman istatistiklerinin değerlendirilmesinde transit hampetrol terminalleri olan Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) ve Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) terminallerinin çok büyük bir etkisi vardır. Bu terminallerin çalışıp çalışmaması, performansı, boru hatlarının kapasite kullanımları vs. gibi birçok etkene bağlı olarak Türkiye’deki toplam yük miktarı değişebilmekte, -10 veya +10 milyon ton mertebelerinde miktar değişimleri de yaşanmaktadır.

1. **KONTEYNER DEĞERLENDİRMESİ**
   1. **Gümrük Rejimlerine Göre Toplam Konteynerde Tonaj Değişimi**

Tablo-12’den de görüldüğü üzere limanlarımızda 2024 yılının (Ocak-Aralık) elleçlenen tonajlar 2023 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında; Konteynerde 973.328 TEU fazlasıyla yaklaşık 13,5 milyon TEU konteyner elleçlenmiş, böylelikle 2024 yılında bir önceki yıla göre %7,75 oranında bir büyüme yaşanmıştır. Gümrük rejimleri açısından Konteynere baktığımızda İhracata konu konteyner miktarı %1,58 oranında artarken, İthalata konu konteyner miktarı ise sadece %0,92 oranında artmıştır. Transite konu konteyner miktarı olağanüstü seviyede %34,44 oranında artarken, Kabotaja konu konteyner miktarı ise yine beklentilerin de üstünde %18,9 oranında artmıştır.

**Tablo-12:** **Gümrük Rejimlerine Göre Konteynerde Tonaj Değişimi (2023-2024)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ocak-Aralık** | **İhracat** | **İthalat** | **Kabotaj** | **Transit** | **Toplam** |
| **2023** | **4.910.525** | **4.830.826** | **759.611** | **2.055.439** | **12.556.401** |
| **2024** | **4.987.903** | **4.875.265** | **903.194** | **2.763.368** | **13.529.729** |
| **Farklar** | **77.378** | **44.438** | **143.583** | **707.929** | **973.328** |
| **Büyüme Oranı** | **1,58%** | **0,92%** | **18,90%** | **34,44%** | **7,75%** |

Tablo-13’ten de görüldüğü gibi 2023 yılında Konteynerde bir önceki yıla göre İhracat konteynerleri %4,59 oranda artarken, İthalata konu konteyner adedi ise sadece %0,34 oranında artmıştır. Yine Kabotaja konu konteyner %7,47 oranında küçülürken, Transit konteyner adedi ise sadece %0,97 oranında artabilmiştir. 2023 yılına baktığımızda esas olarak İhracata konu konteyner artışı 2023 yılı sonundaki toplam yük artışının kaynağı olmuştur. İhracat konteynerleri artmamış olsaydı 2023 yılı konteynerde de olumsuz kapanmış olabilecekti.

**Tablo-13:** **Gümrük Rejimlerine Göre Konteynerde Tonaj Değişimi (2022-2023)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ocak-Aralık** | **İhracat** | **İthalat** | **Kabotaj** | **Transit** | **Toplam** |
| **2022** | **4.694.911** | **4.814.567** | **820.949** | **2.035.758** | **12.365.954** |
| **2023** | **4.910.526** | **4.830.827** | **759.613** | **2.055.441** | **12.556.407** |
| **Farklar** | **215.615** | **16.260** | **-61.336** | **19.683** | **190.454** |
| **Büyüme Oranı** | **4,59%** | **0,34%** | **-7,47%** | **0,97%** | **1,54%** |

Tablo-11 ve Tablo-12’yi karşılaştırdığımızda limanlarımızda 2023 yılına göre 2024 yılında ortaya çıkan önemli bir gelişme özellikle Transit konteynerde yaşanan olağanüstü artışın limancılık sektörümüzün gelişmesi açısından önemidir. 2024 yılı boyunca devam eden Rusya-Ukrayna çatışmasına ilave olarak Rusya’ya dönük uygulanan ticari ambargolar Türk limanlarını transitte cazip hale getirmiştir. Bu duruma ilave olarak İsrail’in Gazze’ye müdahalesiyle tırmanan çatışmalar sonucunda Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı’nın deniz trafiğine kapatılması da konteynerde limanlarımıza olumlu katkı sağlamıştır. Ortaya çıkan bu durum nedeniyle ağırlıkla Marmara ve Ege’deki konteyner terminallerine ilave transit konteyner yükleri gelmiştir. Ayrıca yerli konteyner armatörlerinin Karadeniz ve Akdeniz içindeki yakın deniz taşımacılığındaki etkinliği de konteynerdeki artışa olumlu katkı sağlamıştır.

**Tablo-14:** **Gümrük Rejimlerine Göre Konteynerde Aylık Büyüme Oranları (2023-2024)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Konteynerde Gümrük Rejimlerine Göre Karşılaştırma**  **(2023-2024)** | | | | | |
| **Aylar** | **İhracat** | **İthalat** | **Kabotaj** | **Transit** | **Toplam** |
| Ocak | 4,4% | -7,9% | -0,2% | 22,7% | 2,0% |
| Şubat | 31,4% | 21,8% | 21,9% | 109,3% | 38,9% |
| Mart | 6,8% | 7,0% | 28,8% | 58,0% | 16,3% |
| Nisan | -4,1% | 4,6% | 4,1% | 57,5% | 9,9% |
| Mayıs | -1,7% | -8,3% | 30,4% | 35,4% | 3,4% |
| Haziran | -6,3% | 3,0% | 12,9% | 22,3% | 3,2% |
| Temmuz | 4,0% | -11,3% | 21,2% | 7,9% | -0,2% |
| Ağustos | 0,6% | 1,9% | 20,2% | 25,5% | 6,5% |
| Eylül | -5,8% | -4,7% | 43,3% | 19,8% | 1,4% |
| Ekim | -6,9% | 3,3% | 9,0% | 28,0% | 3,3% |
| Kasım | 10,3% | 12,1% | 18,2% | 39,3% | 16,1% |
| Aralık | -4,8% | -3,7% | 22,2% | 18,2% | 0,9% |
| **Toplam** | **1,58%** | **0,92%** | **18,90%** | **34,44%** | **7,75%** |

Yukarıdaki Tablo-14’e baktığımızda Konteynerde sadece Haziran ayında küçük oranlı (0,2) bir düşüş olurken, yılın kalan 11 ayında ise olumlu bir büyüme gerçekleşmiştir. Bu büyümenin ana destekçisi ise yılın tüm aylarında büyüyen Transit konteyner miktarları olmuştur. Transit konteynerde Şubat ayında %109 gibi çok büyük oranda bir artış da yaşanmıştır. Kabotajda sadece Ocak ayında küçük oranda bir düşüş (%0,2) yaşanırken, kalan 11 aylık dönemde de olumlu bir büyüme meydana gelmiştir. İhracata konu konteynerin %1,58 oranda büyümeyle kapatmasında Şubat ve Kasım aylarında gerçekleşen yüksek oranlı büyümelerin etkisi varken, yılın önemli bir bölümünde düşen İthalata konu konteynerin yılın sonunda sadece %0,92 oranda büyümesinin nedeni ise Şubat ve Kasım ayındaki yüksek büyüme olmuştur.

Küresel resesyonun etkileri 2024 yılında da devam ederken toplam yükten farklı olarak konteynerde ağırlıkla Karadeniz kaynaklı transit konteyner elleçlemelerinin gelişmesine ilave olarak ihracata konu konteynerdeki artışlar yılın tamamında konteyner miktarlarını beklentilerin üstüne taşımıştır.

* 1. **TÜRKLİM’in Vizyon 2050 Tahmin Senaryolarına Göre Konteynerde Büyüme Beklentisi**

TÜRKLİM tarafından her yıl yayınlanan Türkiye Limanları Sektör Raporu’nun 2022 yılındaki raporu içinde yer alan **“Vizyon 2050”** bölümündeki “**Türkiye Limanları için Talep Tahmini Çalışması”** hem toplam yükte ve hem de konteynerde 2050 yılına kadar olan yük tahmin senaryolarını ortaya koymuştur. Türkiye’de referans alınan TÜRKLİM’in bu çalışması bu alanda yapılmış tek çalışmadır.

Aşağıdaki Tablo-15’te 2023 ve 2024 yıllarında gerçekleşen konteyner miktarları TÜRKLİM’in “Vizyon 2050” çalışmasına baz edilmesi için YEREL konteyner (İhracat, İthalat ve Kabotaj) ile TRANSİT konteyner olarak gruplandırılması ve miktarları görülmektedir. TÜRKLİM çalışması 2050 yılına kadar toplam konteyner miktarı tahminlerini Yerel ve Transit konteyner miktarları olarak ayrı ayrı yapmıştır.

**Tablo-15:** **TÜRKLİM “Vizyon 2050” Raporu Toplam Yük Tahmin Senaryoları (2025-2050)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Konteyner Tipi** | **2023 yılı**  **Konteyner Miktarı (TEU)** | **2024 yılı**  **Konteyner Miktarı (TEU)** | **Büyüme Oranı** |
| **Yerel (İhracat+İthalat+Kabotaj)** | 10.500.966 | 10.766.361 | 2,53% |
| **Transit** | 2.055.441 | 2.763.368 | 34,44% |
| **Toplam** | **12.556.407** | **13.529.729** | **7,75%** |

TÜRKLİM’in yayınladığı “Vizyon 2050” tahmin çalışmalarının Konteyner için olan senaryoları aşağıda Tablo-16’da yer almaktadır. Bu tahmin çalışması içinde yer alan verilerden **“Referans”** senaryo verileri esas olarak limancılık sektörünün tahmin çalışmasına temel alınmaktadır.

**Tablo-16:** **TÜRKLİM “Vizyon 2050” Raporu Toplam Yük Tahmin Senaryoları (2025-2050)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Yük Rejimi** | **Senaryo** | **2025** | **2030** | **2035** | **2040** | **2045** | **2050** |
| **Yerel Konteyner** | Kötümser | 10,2 | 12,6 | 15,2 | 18,1 | 21,3 | 25,2 |
| **Referans** | **11,6** | **14,4** | **17,3** | **20,4** | **23,7** | **27,4** |
| İyimser | 13,1 | 16,3 | 19,5 | 22,7 | 25,9 | 29,0 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Transit Konteyner** | Kötümser | 3,7 | 4,5 | 5,5 | 6,7 | 8,1 | 9,9 |
| **Referans** | **4,2** | **5,3** | **6,8** | **8,7** | **11,1** | **14,2** |
| İyimser | 4,3 | 5,8 | 7,8 | 10,4 | 13,9 | 18,6 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Toplam Konteyner** | Kötümser | 13,9 | 17,1 | 20,7 | 24,8 | 29,5 | 35,1 |
| **Referans** | **15,8** | **19,8** | **24,1** | **29,1** | **34,8** | **41,5** |
| İyimser | 17,5 | 22,1 | 27,3 | 33,1 | 39,8 | 47,7 |

Aşağıdaki Tablo-17’de, TÜRKLİM’in “Vizyon 2050” raporundaki tahmini senaryo rakamlarına ulaşılması için limanlarımızın 2025 yılında elleçlemesi gereken Yerel, Transit ve Toplam konteyner miktarları ve bu miktarlara ulaşılması için gereken büyüme oranları gösterilmektedir.

**Tablo-17:** **TÜRKLİM “Vizyon 2050” Raporu Senaryosu 2025 Yılı Gerçekleşme Beklentisi**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2024 Yılı Konteyner Miktarı (Milyon TEU)** | **TÜRKLİM Vizyon 2050 Senaryo** | **Vizyon 2050**  **2025 Yılı Tahmini Konteyner Miktarı (Milyon TEU)** | **2025 Hedefi İçin Konteyner Miktarı (Milyon TEU)** | **Hedeflenen Büyüme Oranı** |
| **Yerel Konteyner** | 10,7 | Kötümser | 10,2 | -0,5 | -4,67% |
| **10,7** | **Referans** | **11,6** | **0,9** | **8,41%** |
| 10,7 | İyimser | 13,1 | 2,4 | 22,43% |
| **Transit Konteyner** | 2,7 | Kötümser | 3,7 | 1,0 | 37,04% |
| **2,7** | **Referans** | **4,2** | **1,5** | **55,56%** |
| 2,7 | İyimser | 4,3 | 1,6 | 59,26% |
| **Toplam Konteyner** | 13,5 | Kötümser | 13,9 | 0,4 | 2,96% |
| **13,5** | **Referans** | **15,8** | **2,3** | **17,04%** |
| 13,5 | İyimser | 17,5 | 4,0 | 29,63% |

**“Referans”** senaryoyu baz aldığımızda bu senaryonun 2025 yılına ait Yerel konteyner miktarı 11,6 milyon TEU, Transit Konteyner miktarı 4,2 milyon TEU ve Toplam Konteyner miktarı da 15,8 milyon TEU öngörülmüştür. 2024 yılında limanlarımızda Yerel konteyner miktarı 10,7 milyon TEU, Transit Konteyner miktarı 2,7 milyon TEU ve Toplam Konteyner miktarı da 13,5 milyon TEU olduğu için limanlarımızın Vizyon 2050 raporunun 2025 yılı için öngörülen yük miktarına ulaşması için 2024 yılındaki elleçleme miktarına göre 2025 yılında;

* Yerel Konteyner miktarında %8,41 oranında büyüyerek ve 0,9 milyon TEU ilave konteyner elleçleyerek 11,6 milyon TEU’ya ulaşması,
* Transit Konteyner miktarında %55,56 oranında büyüyerek ve 1,5 milyon TEU ilave konteyner elleçleyerek 4,2 milyon TEU’ya ulaşması,
* Toplam Konteyner miktarında ise %17,04 oranında büyüyerek ve 2,3 milyon TEU ilave konteyner elleçleyerek 15,8 milyon TEU’ya ulaşması gerekecektir.

Aşağıdaki Tablo-18 ve Tablo19’da 2025 yılının Ocak ayında limanlarımızda gerçekleşen Konteyner miktarları yer almaktadır.

**Tablo-18:** **Gümrük Rejimlerine Göre Konteynerde Tonaj Değişimi (2024-2025)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ocak** | **İhracat** | **İthalat** | **Kabotaj** | **Transit** | **Toplam** |
| **2024** | **392.622** | **369.322** | **61.590** | **190.228** | **1.013.762** |
| **2025** | **417.498** | **422.525** | **87.115** | **228.377** | **1.155.515** |
| **Farklar** | **24.876** | **53.203** | **25.525** | **38.149** | **141.753** |
| **Büyüme Oranı** | **6,34%** | **14,41%** | **41,44%** | **20,05%** | **13,98%** |

Tablo-18’e baktığımızda “Vizyon 2050” raporunun “Referans” senaryoları baz alınarak yapılan değerlendirmede; Yerel Konteynerde Ocak 2025 ayında gerçekleşen %12,58 büyüme oranı “Vizyon 2050” tahminlerinin 2025 yılı için öngördüğü Yerel Konteyner miktarını yakalamak açısından hedeflenen %8,41 oranın da üstünde ve son derece olumludur. Transit Konteynerde Ocak 2025 ayında gerçekleşen %20 büyüme oranı “Vizyon 2050” tahminlerinin 2025 yılı için öngördüğü Transit Konteyner miktarını yakalamak açısından hedeflenen %55,56 oranın çok altında kalmaktadır. Bu açıdan Transit Konteynerde henüz limanlarımız “Vizyon 2050” hedeflerinin gerisindedir ama son 4-5 yıldır transit konteynerdeki hızlı artışlar gelecek tahmin rakamlarına ulaşmak adına olumludur. “Vizyon 2050” raporunun daha ileriki yıllardaki tahminlerine yaklaşmak açısından transit konteynerde potansiyel yüksektir.

**Tablo-19:** **Yerel, Transit ve Toplam Konteynerde Tonaj Değişimi (Ocak 2024-Ocak 2025)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Konteyner Tipi** | **2024 Yılı Ocak Ayı**  **Konteyner Miktarı (TEU)** | **2025 Yılı Ocak Ayı**  **Konteyner Miktarı (TEU)** | **Büyüme Oranı** |
| **Yerel (İhracat+İthalat+Kabotaj)** | 823.534 | 927.138 | 12,58% |
| **Transit** | 190.228 | 228.377 | 20,05% |
| **Toplam** | **1.013.762** | **1.155.515** | **13,98%** |

Toplam Konteynerde ise Ocak 2025 ayında gerçekleşen %13,98 büyüme oranı “Vizyon 2050” tahminlerinin 2025 yılı için öngördüğü Toplam Konteyner miktarını yakalamak açısından hedeflenen %17,04 orana daha yakın olduğundan, genel tahminimiz küresel ekonomide ve Türkiye ekonomisinde yaşanabilecek olumsuz gelişmeler hariç olmak üzere, konteynerde “Vizyon 2050”nin öngördüğü Toplam Konteyner miktarlarına ulaşılabileceği, bunun ağırlıklı olarak Yerel Konteyner miktarlarındaki artışından kaynaklanacağı, Transit Konteynerde ise hedeflerin 2030 yılına veya sonrasına sarkabileceği kabul edilebilir.

* 1. **Liman Başkanlıkları Bazında Konteynerde Tonaj ve Büyüme Oranları**

Ocak-Haziran 2023 ayları, yani birinci yarıyıl değerlendirildiğinde; Ambarlı liman başkanlığı toplamda 1,6 milyon TEU ile ilk sırada yer alırken onu 2,3 milyon TEU ile Kocaeli liman başkanlığı izlemiş, 2,1 milyon TEU ile Aliağa liman başkanlığı üçüncü, 2 milyon TEU ile Tekirdağ liman başkanlığı dördüncü ve 1,9 milyon TEU ile Mersin liman başkanlığı beşinci olmuştur. Bu beş liman başkanlığı bir milyon TEU üstünde konteyner elleçleyen liman başkanlıklarımızdır. En fazla konteyner elleçlemesi gerçekleşen ilk 5 liman başkanlığı (Ambarlı, Kocaeli, Aliağa Tekirdağ ve Mersin) toplam konteynerin %84’ünü elleçlerlerken, ilk 10 liman başkanlığı ise (Ambarlı, Kocaeli, Aliağa Tekirdağ, Mersin, Gemlik, İskenderun, İzmir, Samsun ve Antalya) ise toplam konteynerin %99,6’sını elleçlemiştir. Bu oranlar 2023 yılıyla hemen hemen aynıdır.

**Tablo-20:** **Liman Başkanlıkları Bazında Konteynerde Tonaj ve Büyüme Oranları (2023-2024)**



**Tablo-21:** **Liman Başkanlıkları Bazında Konteynerde Tonaj ve Büyüme Oranları (2022-2023)**



Tablo-20 ve Tablo-21’i karşılaştırdığımızda; konteyner elleçleme rakamları 2022 yılında olağanüstü düşen İskenderun liman başkanlığı 2023 yılında toparlanmaya başlamış fakat yılı %1,50 oranında düşüle kapatmıştır. Devamında 2024 yılında ise yüksek bir büyüme oranına (%20,67) ulaşmıştır. Diğer taraftan konteynerde Türkiye’nin en büyük liman başkanlığı olan Ambarlı’nın ise 2024 yılında %5 oranında düştüğü görülmektedir. Özellikle bu bölgeden Tekirdağ’a (Asyaport) giden transit ağırlıklı konteynerle birlikte Tekirdağ liman başkanlığı transite konu konteynerin de büyük katkısıyla %19,5 oranında büyümüştür.

Liman başkanlıkları bazında konteynerdeki gelişmelere baktığımızda Aliağa’da limanlarda inşa edilen yeni kapasitelerle beraber Aliağa liman başkanlığının 2023 yılı sonunda yakaladığı %6,16 oranındaki büyüme performansı 2024 yılında da devam etmiş, 2024 yılında Aliağa %33,64 oranında olağanüstü büyümüştür. Bu gelişmeler Aliağa’yı büyütürken bir dönem 700 bin TEU konteyner elleçleyen TCDD İzmir Alsancak limanındaki konteyner miktarları ise hızla düşmeye devam etmektedir. 2023 yılında %25,58 oranında düşen TCDD Alsancak limanı 2024 yılında da %9,82 oranında düşmüştür. Limana ihtiyacı olan yatırımların yapılmaması ve limanın gerekli derinliğe ulaştıracak tarama ve diğer çalışmaların başlatılmaması halinde TCDD Alsancak limanının gelecek yıllarda da yük kaybetmeye devam edeceği görülmektedir.

Diğer bir gelişmede 2022 yılındaki deprem nedeniyle hasar gören İskenderun liman başkanlığı içinde faaliyet gösteren konteyner limanlarının (Limakport ve Assanport) yükleri deprem sonrasında geçici olarak Mersin’e gitmiş, devam eden yıllarda İskenderun’daki limanların normalleşmesiyle beraber bu yükler yeniden İskenderun limanlarına geri dönmüştür Ayrıca depremden etkilenen illerin tamamının İskenderun ve Mersin bölgesindeki limanların hinterlandında olması nedeniyle hala ilave yük üretimi açısından bölgedeki sanayi ve ticari faaliyetlerin hala normalleşemediğini göstermektedir. Mersin liman başkanlığı konteynerde %13,75, 2023 yılında %2,39 düştükten sonra 2024 yılında da bir önceki yıla göre %2,69 oranında düşmüştür.

* 1. **Bölgelere Göre Konteynerde Tonajlar ve Bölgelerin Payı**

Liman başkanlıkları bazındaki konteyner miktarlarına bağlı olarak yüksek büyüme oranlarının gerçekleştiği liman başkanlıklarının bulunduğu bölgelerin konteynerdeki payı artarken, miktarları düşen liman başkanlıklarının olduğu bölgelerin konteynerdeki payları azalmaktadır.

**Tablo-22:** **Liman Başkanlıkları Bazında Konteynerde Tonaj ve Büyüme Oranları (2022-2023)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Bölge** | **2023 Tonaj (TEU)** | **2023 Bölge Payı** | **2024 Tonaj (TEU)** | **2024 Bölge Payı** | **2023-2024 Değişim** |
| **MARMARA** | **7.861.365** | **63%** | **8.267.909** | **61%** | **5%** |
| **AKDENİZ** | **2.677.416** | **21%** | **2.747.347** | **20%** | **3%** |
| **EGE** | **1.876.303** | **15%** | **2.381.136** | **18%** | **27%** |
| **KARADENİZ** | **141.436** | **1%** | **133.338** | **1%** | **-6%** |
| **TOPLAM** | **12.556.519** | **100%** | **13.529.730** | **100%** | **7,75%** |

Tablo-22’ye baktığımızda 2023 yılında konteynerde %63 olan MARMARA bölgesinin payı Ambarlı gibi Türkiye’de en fazla konteyner elleçleyen liman başkanlığındaki düşüşlerin de etkisiyle 2024 yılında %61’e inmiştir. Yüksek oranda büyüyen Aliağa liman başkanlığının etkisiyle 2023 yılında konteynerde %15 olan EGE bölgesinin payı %18’e çıkarken, yine AKDENİZ bölgesindeki limanların deprem etkisinden çıkmış olması rağmen bölge hinterlandındaki durum nedeniyle 2023 yılında %21 olan payı 2024 yılında %20’ye inmiştir. Konteyner yükü üretme konusunda hala ciddi sıkıntıları olan KAREDENİZ bölgesinin 2023 yılında ! olan payı 2024 yılında da değişmemiştir.

**Grafik-7:** **Türkiye’de Konteynerde Bölgelerin Payları (2023)**

**Grafik-7:** **Türkiye’de Konteynerde Bölgelerin Payları (2024)**

1. **GENEL DEĞERLENDİRME**

2023 yılında limanlarımızda elleçlenen Toplam Yükte %4 oranında gerçekleşen daralmadan sonra 2024 yılında Konteynerdeki artıştan dolayı elleçlenen yük miktarı %2 büyümüştür. Kargo tipleri açısından toplam yük içinde birlikte değerlendirildiğinde %62 ile en büyük payı kuru dökme yük ve dökme sıvı yükün 2023 yılından sonra 2024 yılında da düşmüş olması limanlarımız açısından olumsuz bir gelişmedir. 2024 yılında özellikle transit konteynerde yakalanan artış Limancılık sektörünü pozitife taşımıştır.

Her ne kadar 2025 yılının ilk ayı (Ocak) son derece olumlu başlamış olsa da küresel gelişmelerin ikinci Trump dönemiyle birçok risk taşıdığı da görülmektedir. Trump’ın temel ekonomik yaklaşımı olan korumacılığın küresel ticaretin önünde büyük bir engel teşkil edeceği öngörülmektedir. ABD’nin Çin ile ticaret savaşlarını yeniden alevlendirmesi, AB ile yeni gümrük vergisi çatışmalarını uygulamaya koyması yalnızca ABD ile bu ülkeler arasındaki ilişkileri değil, küresel tedarik zincirlerini ve küresel ticaret hacmini de olumsuz etkileyebilir, daha yüksek gümrük tarifeleri ve ticaret anlaşmalarının yeniden müzakeresi, halihazırda büyüme sıkıntıları ve yüksek enflasyonla uğraşan dünya ekonomisini yavaşlatabilecektir.

Buna ek olarak, Trump’ın geleneksel enerji kaynaklarını destekleyen politikaları, küresel yenilenebilir enerji girişimlerini baltalayabilir. ABD’nin çevre politikalarından geri adım atması, iklim değişikliğiyle mücadeleye öncelik veren ülkelerle gerilim yaratabilir ve uzun vadede ekonomik riskler de doğurabilir. Bu belirsizlik, piyasalarda dalgalanmalara yol açarak yatırımcıların güvenli limanlar aramasına neden olabilir. Bu durum, Türkiye gibi gelişmekte olan piyasalardan sermaye çıkışını hızlandırarak bu ülkelerdeki borçlanma maliyetlerini artırabilir ve büyümeyi yavaşlatabilir. Kısaca ABD’nin korumacı politikaların uygulanması gelişmekte olan ülkeler için de zorlu bir döneme işaret ederken, ABD'nin ithalatı azaltma yönünde adımlar atmasının bu ülkelere sermaye akışını yavaşlatabileceği ve küresel büyüme üzerinde baskı yaratabileceği beklenebilir.

2025 yılıyla birlikte başlayan yeni korumacılık ve ticaret savaşlarının Türkiye’ye ve dış ticaretimize olası etkileri doğal olarak limanlarda elleçlenen yükler için de önemli riskler yaratmaya devam edecektir. Bu açıdan 2025 yılı daha önceki yıllara göre birçok gelişmeye ve riske açık görünmektedir.

**EK-1**

**TÜRKİYE’DE FAALİYETTE OLAN TRANSİT HAMPETROL BORU HATTI TERMİNALLERİNİN TOPLAM YÜK İSTATİSTİKLERE ETKİSİ**

Aşağıdaki Tablo-1’deki istatistikler BOTAŞ’ın web sayfasından[[1]](#footnote-2) alınmıştır. ilgili sayfada yer alan ve miktar olarak “Varil” olan değerler “Ton” olarak (***1 Varil: 0,0561458333030263 Ton***) düzenlenerek tablo haline getirilmiştir.

Adana-Yumurtalık ilçesi sınırları içerisinde bulunan boru hattı terminallerinden Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) ve Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) bütünüyle Transit olarak elleçlenen hampetrol depolamaya ve tanker yüklemeye hizmet etmektedir. Bu boru hatları yurtdışında başlamakta ve Ceyhan’da bulunan depolama tanklarında sonlanmaktadır. Yine Türkiye’nin Batman ve civar illerinde üretilen hampetrol Batman-Dörtyol arasında faaliyette olan boru hattından Hatay-Dörtyol’daki BOTAŞ Dörtyol terminalindeki tanklara alınmaktadır. Yine BOTAŞ Dörtyol işle BOTAŞ Ceyhan arasında Dörtyol-Ceyhan boru hattı bulunmaktadır. Ayrıca BOTAŞ Ceyhan terminalinden Ankara-Kırıkkale’deki TÜPRAŞ’a hampetrol sevk edilen Kırıkkale-Ceyhan boru hattı da mevcuttur. Tüm bu boru hatları ve boru hattı terminalleriyle ilgili bilgiler BOTAŞ’ın web sayfasında yer almaktadır.

Tablo-1’de boru hatlarının yıllık olarak elleçleyebileceği “Ton” ve “Varil” olarak kapasitesi gösterilmektedir.

**Tablo-1: Hampetrol Boru Hatları Kapasitesi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Boru Hatları** | **Kapasite (Milyon Ton/Yıl)** | **Kapasite (Milyon Varil/Yıl)** |
| **Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ) Ceyhan** | **70,9** | **553** |
| **Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC)** | **50** | **365** |
| **Ceyhan-Kırıkkale (BOTAŞ Ceyhan)** | **7,2** | **51** |
| **Batman-Dörtyol (BOTAŞ Dörtyol)** | **4,5** | **31,5** |
| **Dörtyol-Ceyhan (BOTAŞ CEYHAN)** | **10** | **63** |

Kerkük-Yumurtalık Boru Hattı ve terminali 1976 yılında işletmeye alınmış, ilk tanker yüklemesi 25 Mayıs 1977 tarihinde gerçekleştirilmiştir. İki boru hattından oluşan Kerkük-Yumurtalık boru hattında birinci boru hattı 40 inç ve 986 km, 1987'de açılan ikinci boru hattı 46 inç ve 890 km uzunluğundadır.

Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Boru Hattı 42 inç ve 1.768 km dir. [Azerbaycan](https://tr.wikipedia.org/wiki/Azerbaycan)’ın başkenti [Bakü](https://tr.wikipedia.org/wiki/Bak%C3%BC) yakınlarındaki [Sangaçal Terminali](https://tr.wikipedia.org/wiki/Sanga%C3%A7al_Terminali)'nden gelen boru hattı [Azerbaycan](https://tr.wikipedia.org/wiki/Azerbaycan) ve [Gürcistan](https://tr.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCrcistan)’tan geçtikten sonra Türkiye’ye girmekte, hampetrolü [Ceyhan](https://tr.wikipedia.org/wiki/Ceyhan)’a taşımaktadır.

Aşağıda Tablo-2’de bu boru hattı terminallerinde elleçlenen hampetrol miktarları verilmektedir. Bu miktarlar içinde liman istatistiklerine dahil olan Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) ve Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) terminallerinden gemilere yapılan yüklemelerdir. Diğerleri boru hatları üzerinden karadaki bir yerden diğer bir boru hattı ile yapılan taşımalardır.

Ayrıca Türkiye’de yurtdışından ithal edilerek yine denizyoluyla TÜPRAŞ (Aliağa ve Yarımca) ve STAR (Aliağa) rafinerilerine gelem hampetrol bu çalışmanın dışındadır. İlgili rafinerilerin bakım veya onarım gibi duruşları dışında rafinerilere gelen hampetrol miktarları kapasitelerine bağlı olarak değişmemektedir.

**Tablo-2: BOTAŞ-BTC Hampetrol Terminalleri Tonajları (Milyon Ton) ve Büyüme Oranı (2012-2024\*)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Yıllar** | **Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan)** | **Ceyhan-Kırıkkale (BOTAŞ Ceyhan)** | **Batman-Dörtyol (BOTAŞ Dörtyol)** | **Dörtyol-Ceyhan (BOTAŞ CEYHAN)** | **Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC)** | **TOPLAM (Yıllık)** | **Büyüme Oranı** |
|  |
| 2012 | 7.552 | 1.233 | 991 | - | 14.056 | **23.832** | - |  |
| 2013 | 5.159 | 1.333 | 1.022 | - | 14.015 | **21.528** | -9,7% |  |
| 2014 | 3.143 | 1.247 | 998 | - | 14.636 | **20.025** | -7,0% |  |
| 2015 | 10.804 | 1.740 | 1.107 | - | 14.721 | **28.372** | 41,7% |  |
| 2016 | 10.636 | 1.985 | 1.128 | - | 14.260 | **28.009** | -1,3% |  |
| 2017 | 10.383 | 2.206 | 1.109 | - | 14.192 | **27.890** | -0,4% |  |
| 2018 | 7.561 | 1.757 | 1.149 | - | 14.360 | **24.828** | -11,0% |  |
| 2019 | 10.897 | 1.962 | 1.209 | - | 13.208 | **27.276** | 9,9% |  |
| 2020 | 10.772 | 1.805 | 1.369 | - | 11.682 | **25.627** | -6,0% |  |
| 2021 | 10.492 | 1.722 | 1.360 | - | 11.238 | **24.811** | -3,2% |  |
| 2022 | 9.776 | 1.781 | 1.402 | - | 12.658 | **25.617** | 3,2% |  |
| 2023 | 2.168 | 1.414 | 1.601 | 1.228 | 12.847 | **19.258** | -24,8% |  |
| 2024\* | 2 | 1.894 | 1.948 | 1.884 | 12.585 | **18.313** | -4,9% |  |
| **TOPLAM** | **99.344** | **22.078** | **16.395** | **3.113** | **174.456** | **315.385** |  |  |

*\* Tonajlar 2024 yılı için Ocak-Aralık olarak 11 aylıktır.*

Tablo-2’ye ve Garfik-1’e bakıldığında genel olarak liman istatistiklerinde yer almayan Ceyhan-Kırıkkale (BOTAŞ Ceyhan), Batman-Dörtyol (BOTAŞ Dörtyol) ve Dörtyol-Ceyhan (BOTAŞ CEYHAN) boru hatlarının belli bir tonaj miktarıyla düzenli olarak faaliyet gösterdiği, liman istatistiklerine konu (gemilere yüklenen transit hampetrol miktarları) boru hattı terminallerinde ise Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) terminalinin daha istikrarlı çalıştığı, fakat Türkiye-Irak ilişkilerinin seyri ve bölgedeki çatışma ve istikrarsızlığa bağlı olarak Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) terminalinin ise yıllara göre verimsiz çalıştığı görülmektedir.

**Grafik-1:** **BOTAŞ-BTC Hampetrol Terminalleri Tonajları (Milyon Ton) (2012-2024\*)**

Tablo-3’te ise yukarıda yer alan boru hattı terminallerinden Türkiye’de her ay yayınlanan Toplam Yük verileri içinde bulunan “Dökme Sıvı Yük” kategorisine giren hampetrol miktarları gösterilmektedir. Bu verilere baktığımızda her ne kadar Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) 2012-2019 yılları arasında istikrarlı faaliyet gösterirken 2020’den sonra miktarla azalmıştır. BTC terminalinde 2016, 2019, 2020 (%12 oranında), 2021 ve en son 2024 yılında düşüş yaşanmıştır. 2020 ve 2019 yılı hariç düşüş oranları çok büyük değildir. Türkiye’de elleçlenen toplam yük miktarını 530 milyon ton olarak kabul ettiğimizde BTC terminalinin Türkiye’deki liman istatistiklerine (Dökme sıvı yük) etkisi yaklaşık -2 ve +2 milyon ton ortalamayla %0,5 seviyesindedir. Ceyhan liman başkanlığında elleçlenen toplam yükü 45 milyon ton olarak kabul ettiğimizde BTC terminalinin Ceyhan liman başkanlığındaki liman istatistiklerine (Dökme sıvı yük) etkisi yaklaşık -2 ve +2 milyon ton ortalamayla %4,5 seviyesindedir.

Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) terminali ise yukarıda da belirtildiği şekilde Irak’ta ve bölgede yaşanan gerilimlerden, ülkelerarası ilişkilerden de etkilendiğinden normalde yılda 10 milyon tona yakın geçen hampetrol miktarı yıllara göre çok büyük oranlarda düşmektedir. Türkiye’de elleçlenen toplam yük miktarını 530 milyon ton olarak kabul ettiğimizde Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) terminalinin Türkiye’deki liman istatistiklerine (Dökme sıvı yük) etkisi yaklaşık -10 ve +10 milyon ton ortalamayla %2 civarında olacaktır. Ceyhan liman başkanlığında elleçlenen toplam yükü 45 milyon ton olarak kabul ettiğimizde Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) terminalinin Ceyhan liman başkanlığındaki liman istatistiklerine (Dökme sıvı yük) etkisi yaklaşık -2 ve +2 milyon ton ortalamayla %22 seviyesindedir.

**Tablo-3: Liman İstatistiklerine Giren Transit Hampetrol Tonajları (Milyon Ton)**

**ve Büyüme Oranı (2012-2024\*)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Yıllar** | **Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan)** | **Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) Büyüme Oranı** | **Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC)** | **Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Büyüme Oranı** | **TOPLAM (Yıllık)** | **TOPLAM Büyüme Oranı** |
|
| 2012 | 7.552 |  | 14.056 |  | **21.608** | - |
| 2013 | 5.159 | -32% | 14.015 | 0% | **19.174** | -11,27% |
| 2014 | 3.143 | -39% | 14.636 | 4% | **17.779** | -7,28% |
| 2015 | 10.804 | 244% | 14.721 | 1% | **25.527** | 43,59% |
| 2016 | 10.636 | -2% | 14.260 | -3% | **24.896** | -2,47% |
| 2017 | 10.383 | -2% | 14.192 | 0% | **24.575** | -1,29% |
| 2018 | 7.561 | -27% | 14.360 | 1% | **21.921** | -10,80% |
| 2019 | 10.897 | 44% | 13.208 | -8% | **24.105** | 9,97% |
| 2020 | 10.772 | -1% | 11.682 | -12% | **22.454** | -6,85% |
| 2021 | 10.492 | -3% | 11.238 | -4% | **21.730** | -3,22% |
| 2022 | 9.776 | -7% | 12.658 | 13% | **22.434** | 3,24% |
| 2023 | 2.168 | -78% | 12.847 | 1% | **15.014** | -33,07% |
| 2024\* | 2 | -100% | 12.585 | -2% | **12.586** | -16,17% |
| **TOPLAM** | **99.345** |  | **174.458** |  | **273.803** |  |

*\* Tonajlar 2024 yılı için Ocak-Aralık olarak 11 aylıktır.*

Aşağıdaki Tablo-3’ten de görüldüğü gibi hampetrol terminallerinde elleçlenen ürünün çok büyük bir ağırlığı Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) ve Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) boru hattı terminallerinden gerçekleştirilen Transit hampetrol yüklemelerdir. Tabloya baktığımızda 2023 yılında %78 olan transitin payı 2024 yılında %69’a düşmüştür. Özelikle Kerkük-Yumurtalık hampetrol boru hattı yıllık 70,9 milyon ton olan kapasitesine karşılık olarak Irak’taki istikrarsızlık nedeniyle son derece verimsiz çalışmakta, özelikle Türkiye ve Irak arasındaki sorunlardan etkilenmektedir. 2022 yılında 9,8 milyon tona yakın hampetrol geçen bu boru hattı 2023 yılında 2,1 milyon tona düşmüş, 2024 yılında ise kapalı kalmıştır. Türkiye ile Irak arasında bu boru hattının yeniden faaliyete geçmesiyle ilgili görüşmeler sürmektedir.

**Tablo-3: Hampetrol Terminalleri Transit-İç Piyasa Tonajları ve Oranları (2023-2024\*)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2023 Yılı Tonajı**  **(milyon Ton)** | **Payı** | **2024 Yılı Tonajı (milyon Ton)** | **Payı** |
| **Transit** | 15.014 | 78% | 12.586 | 69% |
| **Mili-İç Piyasa** | 4.244 | 22% | 5.726 | 31% |
| **Toplam** | **19.258** |  | **18.313** |  |

*\* Tonajlar 2024 yılı için Ocak-Aralık olarak 11 aylıktır.*

Tablo-4’ten de görüleceği üzere ilgili boru hatları içinde yıllık 50 milyon ton kapasiteye sahip olan Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) boru hattı ise %25,7 oranında bir kapasiteyle çalışmaktadır. Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ Ceyhan) boru hattının kapasite kullanımı ise 2024 yılında %3,1’e düşmüştür. En yüksek kapasite kullanımı ise %35,6 ile Batman-Dörtyol arasında faaliyette olan boru hattıdır.

**Tablo-3: Hampetrol Terminalleri Kapasiteleri ve Kullanım Oranları (2023-2024\*)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Boru Hattı** | **Kapasite (Milyon Ton(Yıl)** | **2024 Yılı Tonajı (Milyon Ton)** | **2024 yılı Kapasite Kullanımı** |
|
| Kerkük-Yumurtalık (BOTAŞ) Ceyhan | 70,9 | 2.168 | 3,1% |
| Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) | 50 | 12.847 | 25,7% |
| Ceyhan-Kırıkkale (BOTAŞ Ceyhan) | 7,2 | 1.414 | 19,6% |
| Batman-Dörtyol (BOTAŞ Dörtyol) | 4,5 | 1.601 | 35,6% |
| Dörtyol-Ceyhan (BOTAŞ CEYHAN) | 10 | 1.228 | 12,3% |

*\* Tonajlar 2024 yılı için Ocak-Aralık olarak 11 aylıktır.*

1. <https://www.botas.gov.tr/Sayfa/ham-petrol/13> [↑](#footnote-ref-2)