OZGURKONAKCİ.COM · LOJİSTİK REHBERİ · 14

Limanda yük nasıl ilerler? Liman ve terminal işleyişi, taraflar ve masraflar

Liman yönetim modelleri, limandaki taraflar, ihracat ve ithalat konteynerinin terminaldeki adımları, liman ve terminal masrafları, CPPI ve Türkiye'de limanlar

Hazırlayan: Özgür Konakcı · Seviye: Orta · Sürüm: 11 Kasım 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: **https://ozgurkonakci.com/rehber/liman-ve-terminal-islemleri/**

KISA CEVAP

Liman, gemilerin güvenle yanaştığı ve yükün kara ile deniz arasında el değiştirdiği alanın tamamıdır; terminal ise bu alanda belirli bir yük türüne hizmet veren işletmedir. Dünya Bankası'nın Port Reform Toolkit'i dört yönetim modeli tanımlar: kamu hizmet limanı, araç (tool) limanı, landlord liman ve özel liman. Dünyada en yaygın olanı landlord modeldir: altyapı kamu otoritesinde kalır, terminali uzun süreli imtiyazla özel işletmeci çalıştırır. Konteyner terminalinde yük kapıdan girer, sahada istiflenir, rıhtım vinciyle gemiye yüklenir; ithalatta aynı yolu tersinden izler. Terminal elleçleme bedelini hat şirketinden alır, hat şirketi bunu THC olarak yük tarafına yansıtır; ardiye ise yük terminalde bekledikçe işler.

Liman, terminal ve verilen hizmetler

Gündelik dilde "liman" deyip geçeriz, ama yükün başına gelenleri anlamak için iki kavramı ayırmak gerekir:

- **Liman:** Dalgakıran, kanal, demir yeri ve rıhtımlarıyla gemilerin güvenle girip çıktığı alanın tamamı. Dünya Bankası'nın Port Reform Toolkit'i liman varlıklarını üç grupta toplar: genel altyapı (dalgakıran, kanal, dönme havzası), terminal ve rıhtımlar, üstyapı ve ekipman.
- **Terminal:** Limanın içinde belirli bir yük türüne hizmet veren işletme. Kendi sahası, vinçleri, kapısı ve tarifesi vardır. Bir limanda farklı işletmecilere ait birkaç terminal bulunabilir.

Limanda verilen hizmetler iki ana gruba ayrılır; liman derslerinde de hizmetler çoğu zaman bu iki başlıkta anlatılır:

Gemiye verilen hizmetler	Yüke verilen hizmetler
Kılavuzluk (pilotage), römorkaj (towage)	Gemiye yükleme ve gemiden boşaltma (elleçleme)
Palamar ve bağlama	Sahada istif ve depolama
Gemi trafik yönetimi, kanal ve havza bakımı (tarama)	Kabul ve teslim, konteynere doldurma ve boşaltma
Kumanya ikmali, gemi onarımı	Katma değerli işler: montaj, paketleme, kalite kontrol

Gemiye verilen hizmetlerin bedelini çoğunlukla armatör (acentesi aracılığıyla) öder. Yüke verilen hizmetlerin bedeli ise doğrudan ya da navlun üzerinden yük tarafına ulaşır. Bu ayrım, masraf bölümünde "kim kime ne öder?" sorusunun da temelidir.

Terminal türleri

Terminal	Yük	Nasıl çalışır?
Konteyner	Standart konteynerlerdeki her tür yük	Rıhtım vinci (STS), saha ekipmanı ve kapı sistemiyle birimleri tek tek elleçler
Kuru dökme	Tahıl, kömür, cevher	Çoğu tek bir ürüne uzmanlaşır
Sıvı dökme	Petrol, petrol ürünleri, doğal gaz	Elleçleme tekniği kuru dökmeden farklıdır; ayrı terminal gerektirir
Genel kargo (konvansiyonel)	Çelik, makine, proje yükü, paletli yük	Konteynere girmeden tek tek elleçlenir; ayrıntılar **Proje taşımacılığı ve gabari dışı yükler** konusunda
Ro-Ro	Treyler, kamyon, otomobil	Araçlar gemiye rampadan kendi tekerlekleri üzerinde girip çıkar

Limanlar nasıl yönetilir? Dört model

Dünya Bankası'nın Port Reform Toolkit'i (2. baskı, 2007), kamu ile özel sektörün limandaki rol paylaşımına göre dört temel model tanımlar:

Model	Altyapı	Üstyapı ve ekipman	Yük elleçleme
Kamu hizmet limanı (public service port)	Kamu	Kamu	Kamu
Araç limanı (tool port)	Kamu	Kamu	Özel şirketler
Landlord liman	Kamu liman otoritesi	Özel işletmeci	Özel işletmeci
Özel liman (private service port)	Özel	Özel	Özel

- **Kamu hizmet limanında** neredeyse her hizmeti liman otoritesi verir; çalışanların çoğu kamu görevlisidir. Akademik kaynaklar bu modelin giderek azaldığını belirtir.
- **Araç limanı** çoğu zaman landlord modele geçişte bir ara aşamadır: vinç kamunun, elleçleme işi özel şirketlerindir.
- **Landlord limanda** otorite araziyi ve temel altyapıyı elinde tutar, terminali uzun süreli imtiyaz ya da kira sözleşmesiyle özel işletmeciye verir. *Port Economics, Management and Policy* bu modeli "dünyada baskın yönetim modeli" olarak tanımlar.
- **Özel limanda** kamunun rolü düzenleme ile gümrük ve kılavuzluk gibi hizmetlerle sınırlıdır.

Bu dört kalıba ek olarak, otoritenin kamu çoğunluk hissesiyle anonim şirket gibi çalıştığı **şirketleşmiş (corporatized) liman** da ayrıca anılır; işleyişi landlord modele yakındır.

Yük sahibi için ne değişir? Model, faturanın kimden geleceğini belirler. Landlord limanda gemi ve altyapı ücretlerini otorite, elleçleme ve ardiyeyi terminal işletmecisi tahsil eder. Aynı limanda iki farklı terminalin tarifesi, serbest süresi ve çalışma kuralları birbirinden farklı olabilir.

Limandaki taraflar

Bir konteynerin limandan geçişinde aynı anda birçok kurum ve şirket rol alır. Ticaretin ve taşımanın taraflarının genel haritası **Dış ticaret ve lojistiğin tarafları** konusunda; burada liman tarafındaki rollere odaklanıyoruz.

Taraf	Limandaki rolü	Türkiye'de
Liman otoritesi / liman idaresi	Altyapıyı planlar ve geliştirir, araziyi kiraya verir, liman ücretlerini alır	Tesisin mülkiyet ve işletme modeline bağlıdır
Liman başkanlığı	Gemi hareketlerini, yanaşmayı, kılavuzluk ve römorkaj kurallarını düzenler; seyir emniyetini denetler	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı; Limanlar Yönetmeliği kapsamında yanaşma izni ve liman çıkış belgesi verir
Terminal işletmecisi	Yükleme, boşaltma, istif ve depolama; ardiye ve elleçleme ücretlerini tahsil eder	Kıyı tesisi işleticisi
Gemi acentesi	Armatörü limanda temsil eder: gemi gelişini bildirir, liman işlemlerini yürütür, konşimento ve ordino düzenler	Gemi acentesi
Gümrük idaresi	Özet beyan, beyanname, belge kontrolü ve muayene; eşyayı serbest bırakır	Ticaret Bakanlığı'na bağlı gümrük müdürlükleri
Freight forwarder	Yük sahibi adına taşımayı organize eder, belgeleri ve kara bağlantısını koordine eder	Taşıma işleri organizatörü
Gümrük müşaviri	Yükümlü adına gümrük beyannamesini verir ve işlemleri takip eder	Ticaret Bakanlığı'ndan yetki belgeli meslek mensubu

Aynı kelime, iki anlam: ordino. Ticari hayatta ordino, ithalatta yükü çekebilmek için acenteden alınan teslim belgesidir. Limanlar Yönetmeliği'nde ise ordino, gemilerin kıyı tesislerine ve demir yerlerine kabulü için **liman başkanlığının verdiği izin belgesidir**; gemi ordino almadan yanaşamaz. Acenteyle konuşurken hangisinden söz edildiğini netleştirmek iyi olur.

Güvenlik: ISPS Kodu

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS), SOLAS Bölüm XI-2 kapsamında **1 Temmuz 2004'te** yürürlüğe girdi. Kod; üç güvenlik seviyesi, her liman tesisi için devletin yaptırdığı güvenlik değerlendirmesi ve buna dayanan güvenlik planı, her tesiste bir liman tesisi güvenlik görevlisi (PFSO) ve her gemide bir gemi güvenlik zabiti (SSO) öngörür. Terminale girişteki kimlik ve araç kontrollerinin dayanağı budur. Bu maliyetin teklife ayrı bir ISPS ek ücreti olarak yansıyabildiğini **Navlun teklifi ve ek ücretler** konusunda görebilirsiniz.

Konteynerin terminaldeki yolu

Bir konteyner terminalinin dört ana bölümü vardır: gemilerin yanaştığı **rıhtım**, vinçlerin altındaki **apron**, konteynerlerin geçici olarak beklediği **saha** (CY) ve kara tarafının giriş-çıkış noktası olan **kapı**. Gemiyi rıhtım vinçleri (STS) yükler ve boşaltır; sahada RTG, straddle carrier ve reach stacker gibi ekipmanlar çalışır. Bazı terminallerde demiryolu bağlantısı da vardır.

Aşağıdaki tablolar Türkiye'den tipik bir FCL ihracatını ve ithalatını terminal açısından özetler. Tarihlerin ve cut-off (kesim) zamanlarının ayrıntısı **Konteyner sevkiyat takvimi**, sayaçların hesabı **Demuraj, detention ve ardiye** konusunda.

İhracat

Adım	Kim?	Belge veya kayıt	Dikkat
1. Yer ayırma (booking)	Forwarder veya ihracatçı, hat şirketi	Booking teyidi	Cut-off tarihleri teyitte yazar
2. Boş konteyner alımı ve yükleme	Kara taşıyıcısı, ihracatçı	Konteyner ve mühür numarası	Yükleme kuralları için **Konteynere yükleme ve istifleme**
3. Gümrük beyannamesi	Gümrük müşaviri	İhracat beyannamesi	Mal tanımı ve GTİP, konşimento talimatıyla tutarlı olmalı
4. Terminal kapısından giriş	Kara taşıyıcısı, terminal	Kapı kaydı, randevu	Kabul başlangıcından (stack date) önce ya da CY cut-off'tan sonra gelen konteyner sorun yaşar
5. Sahada bekleme	Terminal	Saha konumu, VGM bildirimi	VGM'si bildirilmemiş konteyner gemiye yüklenmez (SOLAS)
6. Gemiye yükleme	Terminal, gemi	Yükleme planı (bay plan)	Gemideki yerin okunuşu için **Gemide konteyner yeri nasıl okunur? Bay, row ve tier**
7. Geminin kalkışı	Acente, liman başkanlığı	Liman çıkış belgesi, konşimento	Yükleme konşimentosu (shipped on board), yük gemiye yüklendikten sonra düzenlenir

İthalat

Adım	Kim?	Belge veya kayıt	Dikkat
1. Giriş özet beyanı	Taşıyıcı (veya temsilcisi)	Özet beyan	Konteyner yükü için yükleme limanında gemiye yüklemeden en az 24 saat önce verilir
2. Varış ve yanaşma	Acente, liman başkanlığı	Varış bildirimi, yanaşma izni (ordino)	Taşıyıcı, gemi varınca gümrüğe gecikmeden varış bildirimi gönderir
3. Gemiden boşaltma	Terminal	Boşaltma kaydı	Demuraj ve ardiye sayaçları genellikle burada başlar
4. Varış ihbarı ve ödeme	Acente, alıcı	Varış ihbarı, fatura	Navlun (navlun ödemeli ise) ve yerel masraflar ödenir

Adım	Kim?	Belge veya kayıt	Dikkat
5. Konşimento teslimi ve ordino	Alıcı veya forwarder, acente	Orijinal konşimento ya da telex release, ordino	Ayrıntılar **Konşimento (bill of lading)** konusunda
6. Gümrük beyannamesi ve kontrol	Gümrük müşaviri, gümrük idaresi	Beyanname; gerekirse belge kontrolü veya muayene	Eşya bu sürede geçici depolamadadır
7. Terminal ödemeleri ve randevu	Alıcı veya forwarder, terminal	Terminal faturası, çıkış randevusu	Tarife kalemleri ve ödeme kuralları terminale göre değişir
8. Kapıdan çıkış	Kara taşıyıcısı, terminal	Kapı çıkış kaydı	Demuraj durur, detention başlar
9. Boş iade	Kara taşıyıcısı	Boş depo kabul kaydı	Detention durur

Gümrük kontrolü nasıl seçilir? Dünya Ticaret Örgütü'nün Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması (md. 7.4), gümrüklerin kontrolleri risk yönetimiyle belirlemesini ister: her beyanname muayene edilmez, risk analizine göre belge kontrolü ya da fiziki muayene istenir. Aynı anlaşmanın 7.1. maddesi, belgelerin eşya gelmeden sunulup işleme alınmasına imkân tanınmasını ister. Gemi gelmeden hazırlanan belge, terminalde geçen günü doğrudan kısaltır.

İki ayrı saat. Terminalin serbest süresi ticari bir sayaçtır. Gümrük mevzuatındaki süre ise ayrıdır: 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 46. maddesine göre deniz yoluyla gelen eşyaya özet beyandan itibaren 45 gün içinde gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım belirlenmelidir. Ayrıntı **Depo ve envanter yönetimi** konusunun bekleme süresi (dwell time) bölümünde.

Kim kime ne öder?

Limanda iki ayrı fatura akışı vardır: **gemiye** ve **yüke** ait olanlar. *Port Economics, Management and Policy*'deki liman fiyatlaması çerçevesine göre:

Kalem	Kim tahsil eder?	Kimden?	Yük sahibine nasıl ulaşır?
Liman ücretleri (gemi tonajına göre gemi ücretleri, yük başına yük ücretleri)	Liman otoritesi	Gemi ücretleri armatörden; yük ücretlerinin muhatabı limana göre değişir	Navlunun içinde ya da ayrı kalem olarak
Kılavuzluk, römorkaj, palamar	Hizmeti veren kamu kurumu, liman otoritesi ya da özel şirket	Armatör (acente aracılığıyla)	Navlunun içinde
Terminal elleçleme (gemiye yükleme, gemiden boşaltma)	Terminal işletmecisi	Hat şirketi	THC olarak: kalkışta OTHC, varışta DTHC
Ardiye (depolama)	Terminal işletmecisi	Tarifeye göre yük ilgilisi	Serbest süre bittikten sonra gün başına
Demuraj ve detention	Hat şirketi	Yük ilgilisi	Serbest süre aşılınca gün başına

Kalem	Kim tahsil eder?	Kimden?	Yük sahibine nasıl ulaşır?
Belge, ordino, mühür ücretleri	Hat şirketi veya acentesi	Yük ilgilisi	Yerel masraf olarak

Bu tablodan çıkan pratik sonuç şudur: Konteyner yükünde yük sahibi terminale elleçleme bedelini genellikle doğrudan ödemez; terminal bu bedeli hat şirketinden alır, hat şirketi de THC ile yük tarafına yansıtır. Ardiye ise yükün terminalde ne kadar beklediğine bağlıdır ve doğrudan yük tarafını ilgilendirir.

Kalemlerin açılımları ve satıcı ile alıcı arasında nasıl bölündüğü **Navlun teklifi ve ek ücretler** konusunda, sayaçlar **Demuraj, detention ve ardiye** konusunda. Kiralık gemilerde limanda geçen sürenin bedeli ise ayrı bir hesaptır: **Charter (çarter), laytime ve gemi demurajı**.

Liman performansı nasıl ölçülür?

Limanda iki farklı şey ölçülür ve sık sık birbirine karıştırılır: **geminin** limanda geçirdiği süre ve **yükün** terminalde beklediği süre.

Geminin süresi: CPPI. Dünya Bankası ile S&P Global Market Intelligence, ilk baskısı 2021'de çıkan Konteyner Limanı Performans Endeksi'ni (CPPI) her yıl yayımlıyor. Eylül 2025'te çıkan 2024 baskısı 403 limanı kapsar. Endeks, konteyner gemisinin demir yerine veya kılavuz istasyonuna varışından rıhtımdan ayrılışına kadar geçen süreyi kullanır ve bunu iki parçaya ayırır:

- **Rıhtıma kadar geçen süre (port-to-berth):** Liman sınırına veya demir yerine varıştan geminin rıhtıma bağlanmasına kadar. Bekleme burada birikir.
- **Rıhtımda geçen süre (berth hours):** Halatların bağlanmasından çözülmesine kadar. Elleçleme hızı burada görünür.

Rapor, endeksin amacının limanları yarıştırmaktan çok iyileşmenin nerede olduğunu göstermek olduğunu ve uzun kalışın her zaman kötü performans anlamına gelmediğini vurgular. 2024 skorları, Kızıldeniz kaynaklı rota değişiklikleri ve Panama Kanalı'ndaki geçiş kısıtları nedeniyle hafifçe geriledi.

UNCTAD'ın göstergeleri. UNCTAD'ın *Review of Maritime Transport 2025* raporuna göre, Clarksons Research verileriyle:

- Konteyner gemilerinin limanda kalış süresinin medyanı 2024 sonunda **0,8 gün (yaklaşık 19 saat)** oldu ve önceki düşüş eğilimi tersine döndü.
- Konteyner gemilerinin demir yerinde ortalama bekleme süresi Aralık 2024'te gelişmiş ülkelerde **6,4 saat**, gelişmekte olan ülkelerde **10,9 saat** oldu (Aralık 2023'te 5,2 ve 10,2 saat).

Yükün süresi: dwell time. Konteynerin gemiden boşaltılmasından terminal kapısından çıkışına kadar geçen süre ayrı bir göstergedir ve CPPI'nin kapsamında değildir. Nasıl ölçüldüğü ve nasıl kısaltılacağı **Depo ve envanter yönetimi** konusunda anlatılıyor.

Yük sahibi açısından ikisi de önemlidir: Geminin limanda beklemesi teslim tarihini kaydırır, konteynerin terminalde beklemesi ise ardiye ve demuraj faturasını büyütür.

Türkiye'de limanlar: 2025 rakamları

Türkiye'de gemi trafiği ve seyir emniyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı **liman başkanlıklarının**, yükün gümrük işlemleri ise Ticaret Bakanlığı'na bağlı **gümrük idarelerinin** sorumluluğundadır. Liman, iskele ve rıhtımlar mevzuatta **kıyı tesisi** olarak geçer. Bakanlık elleçleme istatistiklerini liman başkanlığı bölgelerine göre yayımlar; bir bölgede birden fazla kıyı tesisi bulunabilir.

UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 2 Şubat 2026'da yayımladığı 2025 istatistik bültenine göre:

Gösterge (2025)	Değer	2024'e göre
Elleçlenen toplam yük	553.268.303 ton	%4,0 artış
Elleçlenen konteyner	13.996.579 TEU	%3,5 artış
Sıvı dökme	169,7 milyon ton	%4,6 artış
Kuru dökme	160,9 milyon ton	%5,7 artış
Konteyner yükü	144,3 milyon ton	%0,7 artış
Genel kargo	65,8 milyon ton	%6,0 artış
Ro-Ro	12,4 milyon ton	%4,7 artış

- **Yükün yönü:** Tonajın %74,9'u uluslararası taşıma, %12,6'sı kabotaj, %12,5'i transit. Uluslararası taşımada yurt dışına giden yük 142,8 milyon ton, yurt dışından gelen yük 271,6 milyon ton (UAB bülteninin kavramları; ihracat ve ithalat istatistiğiyle birebir aynı değildir).
- **En çok yük elleçlenen bölgeler (ton):** Aliağa, Kocaeli, İskenderun, Tekirdağ ve Ceyhan. Aliağa 89,5 milyon tonla ilk sırada.
- **En çok konteyner elleçlenen bölgeler (TEU):** Ambarlı, Kocaeli, Tekirdağ, Mersin ve Aliağa. Ambarlı 3.428.048 TEU ile ilk sırada. İlk beş bölge toplam 11.744.017 TEU ile konteyner elleçlemesinin %83,9'unu oluşturuyor.
- **Transit konteyner:** 2.717.699 TEU ile toplamın %19,4'ü.

Rakamlar her ay güncellenir; güncel bültenler UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün sitesinde yayımlanır (son kontrol: Kasım 2026). Kılavuzluk zorunluluğu, bildirim süreleri gibi kurallar Limanlar Yönetmeliği'nde birçok kez değişti; resmî işlemlerde güncel metni mevzuat.gov.tr'den kontrol edin.

Rehberde nereden devam edilir?

- Tarihler ve cut-off'lar: **Konteyner sevkiyat takvimi**
- Terminalde işleyen sayaçlar: **Demuraj, detention ve ardiye**
- Terminalde bekleme süresi ve ardiye günü hesabı: **Depo ve envanter yönetimi** (dwell time bölümü)
- THC ve yerel masraflar: **Navlun teklifi ve ek ücretler**
- Gümrük beyannamesi ve rejimler: **GTİP ve gümrük rejimleri**
- Teslim ve ordino: **Konşimento (bill of lading)**

- Limandaki şirketlerin genel haritası: **Dış ticaret ve lojistiğin tarafları**

Bu konu hangi derslerde işleniyor?

Liman ve terminal işletmeciliği, Türkiye'de ve yurt dışında lojistik, dış ticaret ve denizcilik programlarında ayrı ders olarak okutuluyor. İncelediğimiz müfredatlarda bu başlık 34 kurumda, 38 programda, 55 dersin ana konusu. Birkaç örnek:

- Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi — Uluslararası Ticaret ve Lojistik (lisans) — Liman Yönetimi (UTL4207)
- Aydın Adnan Menderes Üniversitesi — Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık (lisans) — Port & Terminal Management (ULT313)
- Bursa Uludağ Üniversitesi, Gemlik Asım Kocabıyık MYO — Dış Ticaret (ön lisans) — Liman Yönetimi ve Operasyonları (LJTCS010)
- Solent University (Southampton) — BSc (Hons) Shipping and Port Management — Port and Terminal Management
- Massachusetts Maritime Academy — International Maritime Business (lisans) — Port & Terminal Operations Management (MT3252)

Kendinizi test edin

1. Bir limanda arazi ve rıhtımlar kamu liman otoritesine ait; vinçleri ve saha ekipmanını 30 yıllık imtiyazla terminali işleten özel şirket getirmiş. Bu hangi yönetim modelidir? *(Cevap: Landlord liman.)*
2. İthalat konteyneriniz gümrük muayenesi nedeniyle terminalde 9 gün bekledi. Hangi iki ücret aynı günlerde işleyebilir ve kime ödenir? *(Cevap: Serbest süre aşıldıysa hat şirketine demuraj, terminal işletmecisine ardiye.)*
3. Konteyner terminali gemiden boşaltma bedelini kimden alır, bu bedel yük sahibine nasıl ulaşır? *(Cevap: Hat şirketinden alır; hat şirketi bunu varışta DTHC olarak yük tarafına yansıtır.)*
4. Bir limanın CPPI skoru iyi, ama ithalatçılar konteynerlerini terminalden geç çekebildiklerinden şikâyetçi. Bu bir çelişki mi? *(Cevap: Hayır. CPPI geminin limanda geçirdiği süreyi ölçer; konteynerin terminalde beklediği süre (dwell time) ayrı bir göstergedir.)*

Sık sorulan sorular

Liman ile terminal arasındaki fark nedir?
Liman; dalgakıran, kanal, demir yeri ve rıhtımlarıyla gemilerin güvenle girip çıktığı alanın tamamıdır. Terminal ise limanın içinde belirli bir yük türüne (konteyner, dökme, Ro-Ro, genel kargo) hizmet veren, kendi sahası, ekipmanı ve tarifesi olan işletmedir. Bir limanda farklı işletmecilere ait birden fazla terminal bulunabilir.

Landlord liman modeli nedir?

Dünya Bankası'nın Port Reform Toolkit'inde tanımlanan dört liman yönetim modelinden biridir. Kamu liman otoritesi araziyi ve temel altyapıyı elinde tutar, terminalleri uzun süreli imtiyaz ya da kira sözleşmesiyle özel işletmecilere verir; vinç ve saha ekipmanını işletmeci getirir. Akademik kaynaklar bu modeli dünyada en yaygın yönetim modeli olarak gösterir.

THC'yi kim öder?

Konteyner terminali elleçleme bedelini hat şirketinden alır. Hat şirketi bu maliyeti navlun ve THC (terminal elleçleme ücreti) olarak yük tarafına yansıtır: kalkıştaki OTHC ve varıştaki DTHC. Satıcı ile alıcı arasında hangisinin kime düşeceğini Incoterms kuralı ve satış sözleşmesi belirler.

Liman başkanlığı ne iş yapar?

Liman başkanlıkları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı denizcilik idareleridir. Limanlar Yönetmeliği'ne göre gemilerin liman sahasındaki hareketlerini, yanaşma ve demirlemeyi, kılavuzluk ve römorkörcülük kurallarını düzenler; gemiye yanaşma izni (ordino) ve liman çıkış belgesi verir. Yükün gümrük işlemleri ise Ticaret Bakanlığı'na bağlı gümrük idarelerinin işidir.

CPPI neyi ölçer?

Dünya Bankası ile S&P Global Market Intelligence'ın yayımladığı Konteyner Limanı Performans Endeksi (CPPI), konteyner gemilerinin limanda geçirdiği süreyi ölçer: demir yerine veya kılavuz istasyonuna varıştan rıhtımdan ayrılışa kadar. Konteynerin terminalde beklediği süreyi (dwell time) ölçmez. 2024 baskısı 403 limanı kapsar ve Eylül 2025'te yayımlandı.

KAYNAKLAR

Dünya Bankası ve PPIAF — Port Reform Toolkit, 2. baskı (2007) — https://ppp.worldbank.org/node/9156
Dünya Bankası — Port Reform Toolkit, Modül 1: Framework for Port Reform (dört yönetim modeli) — https://openknowledge.worldbank.org/bitstreams/74be1838-4bc8-5dd3-9296-1eb239ab785a/download
PPIAF — Port Reform Toolkit, Modül 1: liman varlıkları ve hizmetleri — https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module1/portbusiness.html
Notteboom, Pallis & Rodrigue — Port Economics, Management and Policy: Main port governance models — https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/introduction/defining-seaports/main-port-governance-models/
Rodrigue — The Geography of Transport Systems: Public and private roles in port management — https://transportgeography.org/contents/chapter6/port-terminals/public-private-roles-ports/
Port Economics, Management and Policy — Bölüm 6.5: Container terminal design and equipment — https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part6/container-terminal-design-equipment/
Port Economics, Management and Policy — Types of port terminals — https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part3/terminals-and-terminal-operators/types-port-terminals/
Port Economics, Management and Policy — Bölüm 9.4: Port pricing — https://porteconomicsmanagement.org/port-pricing/
Dünya Bankası — The Container Port Performance Index 2020 to 2024 (CPPI 2024, 23.09.2025) — https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/cppi-2024
Dünya Bankası ve S&P Global — CPPI 2024 raporu (PDF) — https://documents1.worldbank.org/curated/en/099091925073051415/pdf/P509479-9781ba16-3dbc-4064-9d8f-8eaf9951e09d.pdf
UNCTAD — Review of Maritime Transport 2025, Bölüm IV: Port performance and maritime trade facilitation — https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025ch4_en.pdf
UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü — Deniz Ticareti İstatistikleri, İstatistik Bülteni 2025 (02.02.2026) — https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/istatistik-bulteni-2025-02-02-2026.pdf
Limanlar Yönetmeliği (Resmî Gazete 31.10.2012, sayı 28453), ilk metin — https://www.lexpera.com.tr/resmi-gazete/metin/limanlar-yonetmeligi-28453
T.C. Ticaret Bakanlığı — Sıkça sorulan sorular: Özet beyan — https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/ticari/ozet-beyan
IMO — MSC.1/Circ.1525: Guidance for the development of national maritime security legislation (ISPS Kodu) — https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.1-Circ.1525.pdf
DTÖ — Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması (md. 7.1 ve 7.4) — https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa-nov14_e.htm

Bu rehber eğitim amaçlıdır ve yazarın kişisel görüşlerini yansıtır; çalıştığı ya da daha önce çalıştığı kurumların görüşü değildir. Sözleşme, gümrük ve finans kararlarında güncel resmî kaynaklara ve uzmanlara başvurun. Incoterms® Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) tescilli markasıdır.

© 2026 Özgür Konakcı · ozgurkonakci.com. Bu belge, kaynak (ozgurkonakci.com) gösterilerek eğitim amaçlı paylaşılabilir ve çoğaltılabilir; ticari amaçla kullanılamaz.