

2014 DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL 2015



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI

**İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ
BÖLGELERİ
DENİZ TİCARET ODASI**



**2014
DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU
İSTANBUL -2015**



İMEAK DTO YÖNETİM KURULU
2013-2017



*"Deniziliği, Trk'n Milli Vlks Olarak Dşnmeli
ve Onu Az Zamanda Başarmalıyız"*

M. Atatrk



MİSYONUMUZ

**Kamu ve özel sektörle işbirliği yaparak,
Türk denizcilik sektörünün serbest ve iyi rekabet ortamında
gelişmesi,
uluslararası rekabet gücünün artması ve ülke kalkınmasına katkıda
bulunması için,
her gün gelişen hizmet anlayışıyla, üyelerine doğru ve zamanında
hizmet ve bilgi sunmak,
uluslararası ve ulusal mevzuatta
deniz ticaretinin gelişmesine engel teşkil edici hususları
gidermektir.**

VİZYONUMUZ

**“Denizci Millet Denizci Ülke” sloganından hareketle,
Türk deniz ticaret filosunun gelişimine katkıda bulunarak,
dünya ticaretinin taşıyıcısı olan deniz ticaretinden
ülkemizin daha fazla pay almasını sağlamaktır.**

KALİTE POLİTİKAMIZ

**Kamu yararını ön planda tutarak temsil ettiği Türk Denizcilik
Sektörünün haklarını korumak,
Üyelerinden gelen talepler ve ilgili mevzuat ile kendisine verilmiş
olan görev ve sorumluluklar
çerçevesinde üye beklentilerini eksiksiz, doğru ve zamanında;
tarafsızlık ve güvenilirlik
ilkelerine bağlı kalarak karşılamak,
Serbest piyasa ekonomisi çerçevesinde denizcilik sektörünün; iç ve
dış pazarlarda ve
uluslararası alanlarda sürdürülebilir politikalarla hizmet kalitesini
üst seviyede tutabilmek,
Denizcilik sektöründe eğitim gereksinimine destek olmak suretiyle
ülke ekonomisine katkı
sağlamak,
Kalite Yönetim Sisteminin şartlarına uyulmasını ve sistemin sürekli
iyileştirilmesini temin
etmek,
Kalite Yönetim Sistemine uygun şekilde hizmet verebilmek**

ÖNSÖZ

Türkiye’de ve Dünya’da denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ve 2014 yılı itibariyle ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan Deniz Sektörü Raporu 2015 uzun bir çalışma sonunda hazırlanmıştır.

Raporun hazırlanmasında, belirsizliğini koruyan Dünya denizcilik sektöründe 2014 yılında gerçekleşen durumun yanısıra, ülkemiz açısından da ulaşılan durumun tarafsız olarak incelenmesi ve bilimsel verilere dayanarak ortaya konması gayemiz olmuştur.

Sektörümüzün ülke ekonomisine olan katkısını artırmak ve denizciliğimizin Dünya denizciliği ile rekabet edebilmesini sağlamak amacıyla oluşturulan politikaların çalışmaları Odamızca ilgili yurtiçi ve yurtdışı Kurum ve Kuruluşlar nezdinde sürdürülmektedir. Gayemiz, denizciliğin ülkemizde bir “Devlet Politikası” olmasıdır. .

Sektörümüzün gelecek yıllarda ülke ekonomisine olan katkılarının artarak devam edeceğine olan inancımızla, Rapor’umuzun yararlı olmasını dileriz.




Metin KALKAVAN
Yönetim Kurulu Başkanı

İÇİNDEKİLER



1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1. DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARI	1
1.1. Dünya Denizciliğinde 2014 Yılı Gelişmeleri ve 2015 Yılı Öngörülleri	1
1.2. Dünya Filosu	5
✚ Dünya Ticaret Filosunun Görünümü	5
✚ Yeni Gemi İnşa	6
✚ Geri Dönüşüm Endüstrisi	7
✚ Dünya Ticaret Filosu Gemi Profilleri	7
✚ Dünya Ticaret Filosu Tonaj Profilleri	7
✚ Dünya Ticaret Filosu Ülke ve Bayrak Profilleri	8
1.3. Dünya Deniz Ticareti	8
✚ Navlun Oranları	10
✚ Tanker Piyasası	10
✚ Dökmeyük Piyasası	12
✚ Konteyner Piyasası	14
✚ Söküm ve Yeni İnşa Fiyatları	14
1.4. Gelecekte Global Tonaj Arzı	14
✚ Genel Gelişmeler	14
✚ Dökme Yük Gemileri	16
✚ Konteyner ve Genel Kargo Gemileri	16
✚ Kurvaziyer ve Ro/Ro Kargo Gemileri	17
2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI	19
2.1. Avrupa Birliğı Denizcilik Politikaları	19
✚ Yeni Denetleme Rejimi (New Inspection Regime – NIR)	19
✚ Deniz Ticaret Odası “ Project BRIDGE”	19
✚ Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı	19
2.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	20
✚ VIMSAS (IMO Üye Devlet Denetim Programı)	21
✚ Deniz Emniyeti ile İlgili Son Gelişmeler	22

 IMO Kapsamında Ülkemizde Yapılan Çalışmalar ve Sürdürülen Projeler	28
2.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)	31
2.4. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri	32



2. TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ	37
2.1. 2014 Yılı Türkiye Ekonomisindeki Gelişmeler ve 2015 Yılı Öngörülleri	37
2.2. TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER	39
2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi	39
2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Genel Yaş Ortalamaları Analizi	43
2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 1000 DWT Üzeri Adet ve Tonaj Dağılımı	51
2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Dünya Filosundaki Yeri	55
2.2.5. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri	60
2.2.6. Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları	61
2.3. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŞINMASINDAKİ GELİŞMELER	63
2.3.1. Türkiye'deki Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler	65
2.3.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	76
2.3.2. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler	79
2.3.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	81
2.3.5. Konteyner Taşımacılığı	87
2.3.6. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler	91
2.3.7. İstanbul Limanı Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı	93
 İstanbul Şehir Hatları Turizm San. ve TİC. A.Ş.	93
 Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş. (DENTUR AVRASYA)	97
 S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcıları Kooperatifi (TURİYOL)	99
 S.S. Mavi Marmara Deniz, Yolcu, Eşya, ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	101
 S.S. İstanbul Kartal Deniz Yolcu Yük ve Turizm Taşımacılığı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	102
 Boğaziçi Yolcu ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (BOĞAZIÇI YOL TUR)	102

2.4. GEMİ İNŞA SANAYİ	103
2.4.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu	103
2.4.2. Yat İnşa	113
2.4.3. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları	115
2.4.4. Gemi Yan Sanayi	116
2.5. LİMANLAR	120
2.5.1. Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları	120
2.5.2. T.D.İ. Limanları	130
2.5.3. T.C.D.D. Limanları	132
2.5.4. Liman Özelleştirmeleri	162
2.5.5. TCDD'den Özelleşen Limanlar	165
2.5.7. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri	185
✚ Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler	185
✚ Türkiye'de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar	186
2.5.8. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler	189
2.6. DENİZ TURİZMİ	190
2.6.1. Deniz Turizminin Tanıtımı	190
2.6.2. Örgütlenme	191
2.6.3. Deniz Turizmi Çalışma Grubu	192
2.6.4. 2014 Yılında Genel Görünüm	192
2.6.5. Deniz Turizminin Unsurları	194
2.6.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği	194
Deniz Turizmi Tesisleri Yatırım ve İşletmeciliği	196
2.6.5.2. Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği	196
2.6.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	207
2.6.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri	232
2.6.6. Diğer Unsurlar	233
2.6.6.1. Eğitim	233
2.6.6.2. Tanıtım	234
2.6.6.3. Ekonomi	235
2.6.6.4. Mavi Bayrak	235
✚ Yatlarda Mavi Bayrak Kriterleri	238
✚ Uyulması Gereken Davranış Kuralları	238
2.6.7. Amaç ve Stratejiler	240

2.6.7.1. Stratejik Amaçlar	240
2.6.7.2. Hedef ve İlkeler	240
2.6.8. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2023)	240
2.6.9. Sonuç ve Değerlendirme	240
2.7. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ	242
2.7.1. Sektöre Genel Bakış	242
2.7.2. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu	245
2.7.3. Su Ürünleri Yetiştiriciliği	251
2.7.4. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı	254
2.7.5. Su Ürünleri İhracatı	255
2.7.6. Su Ürünleri İthalatı	257
2.7.7. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi	259
2.8. TÜRK BOĞAZLARI	261
2.8.1 Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Yürütülen Faaliyetler	261
✚ Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İlave Trafik Gözetleme İstasyonları	261
✚ TBGTH Sistem Yükseltmesi ve İlavesi Çalışması	261
✚ Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi	264
✚ Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)	265
✚ OTS Klas-B CS	268
✚ (Long Range Identification and Tracking – LRIT) Sistemi	269
✚ Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM)	271
✚ Cospas-Sarsat Sistemi	271
✚ Meosar Sistemi	274
2.8.2. Türk Boğazları İstatistikleri	277
2.9. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ	281
✚ Genel Olarak Gemi Sökümü	285
✚ Türkiye'nin Söküm Kapasitesi – Vizyonu	286
✚ Sorunlar ve Diğer Konular	290
✚ Sonuç	290
2.10. DENİZ KUMCULUĞU	293
✚ 2014 yılı Faaliyetleri	294
✚ EMSAGG Eğitim Semineri	295
✚ 2014 Yılında Gerçekleştirilecek çalışmalar	297

2.11. GEMİ ACENTELİĞİ	298
2.11.1. Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı	298
2.11.2. Gemi Acenteliği Mevzuatı	299
2.11.2.1 Gemi Acenteleri Yönetmeliği	299
2.11.2.2. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	299
2.11.2.3. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi	300
2.11.3. Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu	300
2.11.4. Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerleri	304
2.12. Türkiye Lojistik Sektörü	307
2.13. TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLAR ARASI ANLAŞMALARI	313
2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	313
2.3.2. İkili Ticaret ve Deniz Taşımacılık Anlaşmaları	317
2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ	321



2. BÖLÜM

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

252

TABLÖLAR



- TABLO 1: Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler**
TABLO 2: Dünya Filo Gelişimi
TABLO 3: Başlıca Açık Sicil Bayraklarında Gelişmeler
TABLO 4: Dünya Deniz Ticareti
TABLO 5: Dünya Deniz Ticareti
TABLO 6: Tanker Filosu Gelişimi Milyon DWT
TABLO 7: Tanker Navlun Değerleri
TABLO 8: Kuruyük Filosu Gelişimi
TABLO 9: Navlun Oranları
TABLO 10: Yeni Siparişler Milyon DWT
TABLO 11: Teslimatlar Milyon DWT
TABLO 12: Konteyner Navlun Oranları
TABLO 13: Konteyner Filosu
TABLO 14: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı
TABLO 15: Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı
TABLO 16: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı
TABLO 17: Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması
TABLO 18: Türk Deniz Ticaret Filosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
TABLO 19: Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 20: Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 21: Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 22: Kimyasal Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 23: Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 24: Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 25: 1000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu
TABLO 26: 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası DWT Dağılımı
TABLO 27: Gemi Tiplerine Göre Yaş Ortalaması
TABLO 28: Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
TABLO 29: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 30: 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2014) 1000 GRT ve üzeri
TABLO 31: En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu (İlk 25 Ülke-300 GRT ve üzeri) (Milli Bayrak)
TABLO 32: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları
TABLO 33: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi
TABLO 34: 2013-2014 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)
TABLO 35: Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Gelişmeler

TABLO 36: Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları
TABLO 37: 2014 Liman Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GRT'ları
TABLO 38: 2004-2014 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)
TABLO 39: 2014 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı
TABLO 40: 2014 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar
TABLO 41: 2005-2014 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı / Araç-Mil / Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)
TABLO 42: 2005-2014 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve (AdetxMil) Yıllık Gelişim
TABLO 43: 2006-2014 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları
TABLO 44: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı
TABLO 45: 2005-2014 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları
TABLO 46: Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Payları
TABLO 47: 2014 Kargo Tipleri Bazında İhracat-Transit Yükleme
TABLO 48:2014 Kargo Tipleri Bazında İthalat-Transit Boşaltma
TABLO 49: 2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)
TABLO 50 :2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)
TABLO 51: 2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan ilk 20 Ülkesi
TABLO 52: 2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi
TABLO 53: Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)
TABLO 54: Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)
TABLO 55: 2014 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)
TABLO 56: AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)
TABLO 57: KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat + Transit Yükleme (Ton)
TABLO 58: KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat + Transit Boşaltma (Ton)
TABLO 59: Dünya Konteyner Filosu 2014
TABLO 60: 2005-2014 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)
TABLO 61: Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi 2014 (Adet, TEU, Ton)
TABLO 62 :Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi 2014 (Adet, TEU, Ton))
TABLO 63: En Fazla Konteyner Taşınması Yapılan İlk 15 Ülke TEU
TABLO 64: 2008-2014 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)
TABLO 65: Son Bir Yıl İçerisinde İnşa Edilen Gemi Tipleri ve Sayıları
TABLO 66: Faal ve Yatırım Aşamasındaki Tesislerin illere göre Dağılımı
TABLO 67: Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları
TABLO 68: Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Ocak 2014)
TABLO 69: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri
TABLO 70: Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri
TABLO 71: Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları
TABLO 72: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları
TABLO 73: TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri
TABLO 74: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar
TABLO 75: TCDD Limanlarında 2009-2014 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı
TABLO 76: Özel Limanların Listesi
TABLO 77: Mersin Uluslararası Limanı 2014 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları
TABLO 78: Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
TABLO 79: Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
TABLO 80: Deniz Turizmi Filosu
TABLO 81: Yat Yatırım Belgeli İşletmeler
TABLO 82: Yat İşletmesi Belgeli İşletmeler
TABLO 83: Yat İşletmesi Belgeli Yabancı İşletmeler

TABLO 84: Kültür ve Turizm Bakanlığında İşletme Belgeli Yat Limanları
TABLO 85: Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekek Yerleri
TABLO 86: Turizm Yatırımı Belgeli Yat Limanları
TABLO 87: Turizm Yatırımı Belgeli Yat Çekek Yerleri
TABLO 88: İstanbul Salıpzarı Kruvaziyer Limanı 2013-2014 Yılı 12 Aylık Gemi ve Yolcu İstatistik Bilgisi
TABLO 89: Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2006-2013)
TABLO 90: Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Suüstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri
TABLO 91: Yıllara Göre Mavi Bayraklı Plaj Sayıları
TABLO 92: Yıllar İtibari ile Su Ürünleri Üretimi
TABLO 93: Su Ürünleri Miktarı ve Üretimi (2002-2014)
TABLO 94: Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2014)
TABLO 95: 2002-2013 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları (Ton)
TABLO 96: İç su ve Denizlerimizde Türlerine Göre Yetiştiricilik Üretimi
TABLO 97: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri (2014)
TABLO 98: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2012)
TABLO 99: 2002-2012 Yılları Arasında Su Ürünleri İthalatı
TABLO 100: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2010)
TABLO 101: Balık Unu ve Yağı Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri Miktarı (TON)
TABLO 102: Su Ürünleri Tüketimi
TABLO 103: İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve Aylara Göre Dağılımı 2014
TABLO 104: Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve Aylara Göre Dağılımı 2014
TABLO 105: Uluslararası Gemi Tipi Kodları
TABLO 106: İstanbul Boğazından 2014 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği 2
TABLO 107: Çanakkale Boğazından 2014 Yılından Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği
TABLO 108: İstanbul Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistik Bilgiler
TABLO 109: Çanakkale Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistik Bilgiler
TABLO 110: Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı
TABLO 111: 1. Bölge
TABLO 112: 2. Bölge
TABLO 113: 3. Bölge
TABLO 114: 4. Bölge
TABLO 115: Yıllar İtibariyle Odamız Merkez Ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimleri İle Gemi Acenteliği Seminerleri Katılımcı Sayıları
TABLO 116: Odamız Merkez Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin İllere Göre Dağılımı
TABLO 117: Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin İllere Göre Dağılımı
TABLO 118: Türk Deniz Ticaret Filosu'nda Acente Motorlarının Mevcut Durumu



GRAFİKLER

- GRAFİK 1: Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi**
GRAFİK 2: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000GR ve üzeri (dwt %)
GRAFİK 3: Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri
GRAFİK 4: Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması
GRAFİK 5: Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri
GRAFİK 6: Kimyasal Madde Tankerlerin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri
GRAFİK 7: Konteyner Gemilerinin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri
GRAFİK 8: Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve üzeri - DWT
GRAFİK 9: 1.00 Dwt Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı
GRAFİK 10: Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi
GRAFİK 11: 15 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri
GRAFİK 12: Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması
GRAFİK 13: Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri
GRAFİK 14: Paris Mou Tarafından 2008-20133 Yılları arasında Aylara Dağılmış Karşılaştırmalı Tutulma İstatistiği
GRAFİK 15: Yıllara Göre Gemi Tutulmaları
GRAFİK 16: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)
GRAFİK 17: 2004-2013 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları
GRAFİK 18: 2014 Yılı Limanlar İtibariyle Gemi Sayıları
GRAFİK 19: 2004-2014 Kabotajda Yük Taşınması (Ton)
GRAFİK 20: 2014 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (Ton)
GRAFİK 21: 2005-2014 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı
GRAFİK 22: 2005-2014 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı
GRAFİK 23: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektör Dağılımı
GRAFİK 24: 2005-2014 Denizyolu İthalat-İhracat (mton) Taşımaları
GRAFİK 25: Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)
GRAFİK 26: Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri
GRAFİK 27: 2014 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Dağılımı
GRAFİK 28: 2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat-İhracat Yapılan İlk On Limanı
GRAFİK 29: OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları
GRAFİK 30: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret ve Transit Elleçleme
GRAFİK 31: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret
GRAFİK 32: Dünya Konteyner Filosunun ilk 20 Ülkesi
GRAFİK 33: 2005-2014 Dış Ticaret Konteyner Değişimi (TEU)
GRAFİK 34: Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi (TEU) (%)
GRAFİK 35: 2008-20134 Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları
GRAFİK 36: 2013 Yılı Bölgeler İtibariyle Ro-Ro ile Taşınan Araç Dağılımı %
GRAFİK 37 : 2002 / 2014 Faal Tersane Sayısı
GRAFİK 38: 2002-2014 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri
GRAFİK 39: 2002-2013 Yıllarında Terslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)
GRAFİK 40: Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)
GRAFİK 41: Tersanelerdeki İstihdam Durumu
GRAFİK 42: Gemi İnşa Sanayinin 2009-2014 İhracat Değerleri

GRAFİK 43: 2002-2013 Tersane Proje Kapasiteleri
GRAFİK 44: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Adet Dağılımı
GRAFİK 45: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı
GRAFİK 46: Tanker Siparişi alan Ülkeler Sıralaması
GRAFİK 47: Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Adet Dağılımı
GRAFİK 48: Türk Amatörlerinin verdiği Siparişlere göre Dünya Sıralamasındaki Yeri
GRAFİK 49: Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri
GRAFİK 50: Dünya 24 metre ve üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Adet)
GRAFİK 51: Dünya 24 metre ve üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Uzunluk)
GRAFİK 52: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri
GRAFİK 53: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri
GRAFİK 54: Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri
GRAFİK 55: Türkiye’de Konteyner Elleçleyen Limanlar
GRAFİK 56: Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları
GRAFİK 57: Aylara Göre Gemi Sayıları (2014)
GRAFİK 58: TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2014)
GRAFİK 59: TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme
GRAFİK 60: TCDD Limanları 2009 – 2014 Elleçleme İstatistikleri
GRAFİK 61: TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım (2014)
GRAFİK 62: Türkiye’deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları
GRAFİK 63: Mersin Limanı 2014 Yükleme
GRAFİK 64: Mersin Limanı 2014 Boşaltma
GRAFİK 65: Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 66: Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 67: Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 68: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 69: 2006-2014 Türk Limanlarında Kruvaziyer Gemiler Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları
GRAFİK 70: 2006 -2014 Türk Limanlarına Kruvaziyer Gemilerle Gelen Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları
GRAFİK 71: Dalışa Yasak Mevkiler
GRAFİK 72: Uluslararası Mavi Bayrak Sayıları
GRAFİK 73: Ülkelere Göre Marina Sayıları
GRAFİK 74: Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj, Marina ve Yat Sayıları
GRAFİK 75: 2014 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarlarının Dağılımı
GRAFİK 76: Hurda Satış Fiyatları
GRAFİK 77: Atık Geri Kazanım Oranları
GRAFİK 78: 2005-2014 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Tonajları
GRAFİK 79: 2005-2014 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Adetleri
GRAFİK 80: Gemi Tiplerine Göre Geri Dönüşümü Yapılan Gemiler
GRAFİK 81: Gemi Adetlerine Göre Geri Dönüşümü Yapılan Gemiler
GRAFİK 82: Gemi Geri Dönüşüm Kapasitesi



Giriş

2014 yılı Türkiye ekonomisi açısından tüketici enflasyonu %8.17 oranı ile beklentilerin üzerinde gerçekleşmiş, enflasyondaki yükselişte özellikle Türk Lirasındaki değer kaybının etkisiyle temel mal grubu fiyatlarında kaydedilen hızlı artış önemli bir paya sahip olmuştur. Enflasyonun yüksek gerçekleşmesinde döviz kuru artışının olumsuz yansımalarının yanında, kuraklık ve olumsuz hava koşullarına bağlı olarak gıda fiyatlarında kaydedilen keskin artış da etkili olmuştur. 2014 yılının son çeyreğinde petrol fiyatlarındaki düşüşle birlikte enerji fiyatlarının gerilemesi yıllık enflasyonu çift haneler seviyesinden geri döndürmüştür. Türkiye ekonomisinde görülen yavaşlama sonucu işsizlik oranı 2014 yılının Kasım ayında %10.7 olarak gerçekleşmiştir.

Deniz taşımacılığı ve gemi inşa sanayi yönünde ise koster filosunun yenilenmesi için gerçekleşen gelişmelerin tersanelerimize yeni bir kan getireceği değerlendirilmektedir. Deniz taşımacılığı yönünde Türkiye; global filoda söz sahibi bir armatörlük ülkesi konumuna ulaşmış iken 2014 yılında 30 milyon Dwt filomuz 2015 yılında 27.5 milyon Dwt tonaja gerilemiştir.

Diğer taraftan; global gemi inşa sanayine olan talep giderek gelişmektedir. Rekabetçi olma olasılığımızın yüksek olduğu romörkör, balık avlama gemisi, askeri maksatlı karakol botları ve benzeri alanlara doğru hızla dönüşüm yapan tersanelerimizin doğru destek politikasıyla pastadan pay alma olasılıkları yüksektir.

Bu gelişmelerin ışığında "2014 Deniz Sektörü Raporu" 5174 Sayılı Kanun'un 12. ve 19. maddelerinin ilgili fıkralarındaki hükümlerin verdiği yetki ve sorumluluklar çerçevesinde, Oda'mız Meclisi ile ilgili kurum ve kuruluşlara sunulmak üzere, denizcilik sektörümüzü ilgilendiren ve 31.12.2013 itibarıyla alınan sayısal bilgileri ve bunların analizini kapsayan bir şekilde hazırlanmıştır.

Rapor; 3 ana bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde; Dünya genelinde denizcilik sektörü ile ilgili olan gelişmelere yer verilmiştir. Bu bölümde öncelikle, istatistikî bilgilerin ışığında, 2013 yılında yaşanan Dünya denizcilik piyasaları ve ticareti ile, uluslararası denizcilik politikaları incelenmiştir.

İkinci bölümde; Türk deniz ticaretinin doğrudan ve dolaylı içeriğine giren konular incelenmiştir. Bu kapsamda Türkiye'nin Deniz Ticaretindeki

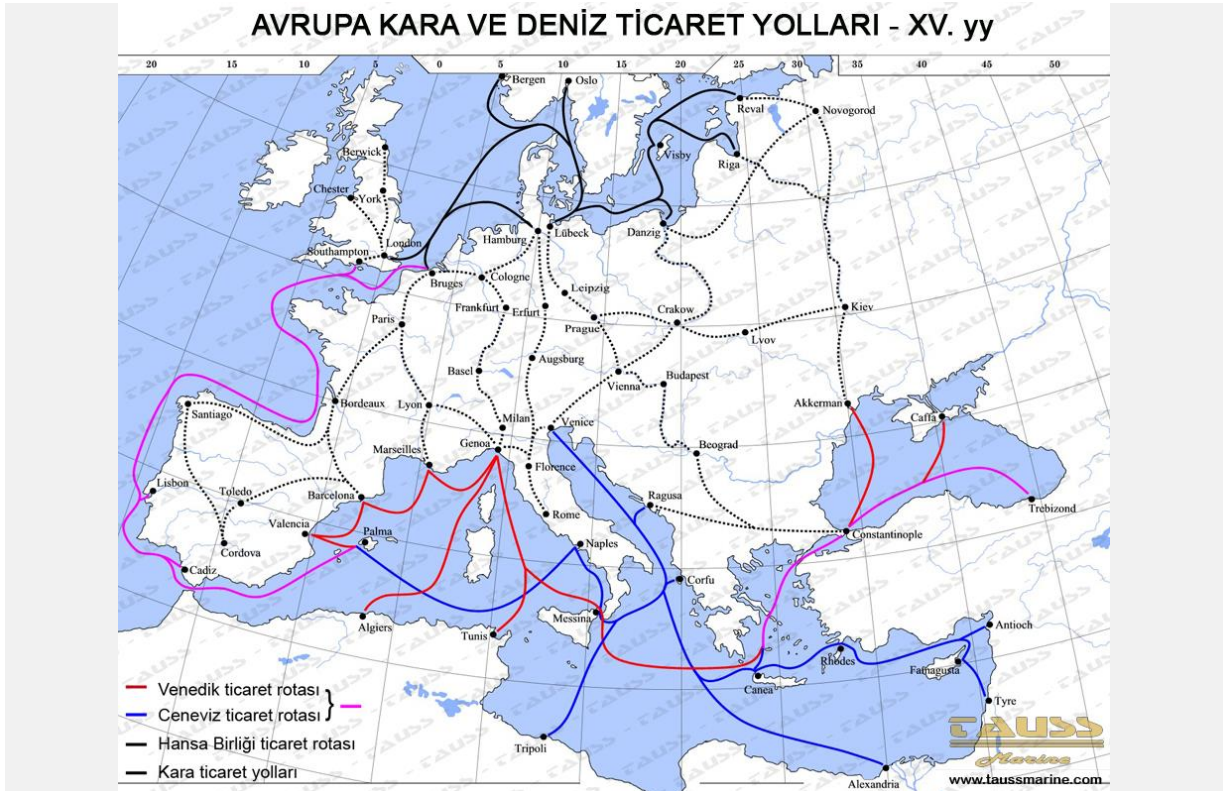
Gelişmeler başlığı altında deniz ticaret filosunun gelişimi incelenmiş ve diğer ülkeler ile karşılaştırması yapılmıştır. Takiben Denizyolu Taşımacılığında Gelişmeler başlığı altında Kabotaj ve uluslararası taşımacılık miktar ve yük cinslerine göre etüt edilmiş, Konteyner ve Ro-Ro taşımacılığı ve İstanbul yolcu taşımacılığı irdelenmiş, aynı bölüm içinde gemi inşa sanayii, limanlardaki gelişmeler, deniz turizmi, su ürünleri ve balıkçılık konularına da yer verilmiştir. Bölüm içinde Türk Boğazları ve deniz trafiği hakkında teknik bilgiler verilmiş, gemi geri dönüşüm endüstrisi, kumculuk, ve acente faaliyetleri hakkında bilgiler verilerek serbest bölgeler ve lojistik konusu irdelenmiş, son olarak da denizcilik eğitimi konusu ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde, Türkiye’de denizcilik sektörünün bir bütün olarak öncelikleri ele alınarak incelenmiş, önemli hususlar vurgulanarak, sorunların optimal olarak çözümü yönünde üretilen görüşler ve çözüm önerileri ortaya konmuştur.

Rapor; ilgililere mevcut durum hakkında somut ve kapsamlı bilgi verdiği gibi, araştırmacıların ileriye dönük değerlendirmelerine de ışık tutacak şekilde hazırlanmıştır.

Raporun; ilgili kamu ve özel sektör kurum ve kuruluşları ile, tüm araştırmacılara ve ilgilenelemlere yararlı bir kaynak olmasını temenni ederiz.

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası





DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1. DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARI

1.1. Dünya Ekonomisinde 2014 Yılı Gelişmeleri ve 2015 Yılı Öngörülleri

Küresel ekonomi 2014 yılında beklentilerin altında bir büyüme performansı sergilemiş, yılın ilk yarısında meydana gelen yavaşlama eğilimi yılın üçüncü çeyreğinde de devam etmiştir. Bu dönemde gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin büyüme hızları yavaşlamıştır. 2014 yılının üçüncü çeyreğinde, ABD ekonomisinde meydana gelen güçlü büyümeye karşın, Euro Alanı'nda fiyatlar genel seviyesinin gerilemesiyle artan ekonomik aktivitenin kırılğan seyri ve Japonya'daki durgunluğun derinleşmesi küresel büyüme hızının yavaşlamasında önemli bir rol oynamıştır. Gelişmekte olan ülkeler tarafında ise, Çin ekonomisinde büyümede görülen ivme kaybı, Hindistan'ın beklenenden daha yavaş büyümesi, Brezilya'da yaşanan ekonomik durgunluğun devam etmesi ve Rusya ekonomisinde petrol fiyatlarındaki gerilemeye bağlı olarak süregelen yavaşlama, küresel iktisadi faaliyetin zayıf seyretmesine yol açan temel faktörler olmuştur. Yılın son çeyreğine ilişkin göstergeler de küresel büyümedeki yavaşlama eğiliminin devam ettiğine dair sinyaller vermektedir.

Söz konusu gelişmelerin etkisiyle küresel talep olumsuz bir görünüm sergilemiş ve başta petrol fiyatları olmak üzere genel olarak enerji ve ham madde fiyatlarında düşüşler görülmüştür. Petrol fiyatlarındaki düşüşte talebe ilişkin gelişmelerin yanı sıra arzın son yıllarda hızlı artış eğilimi sergilemesi de etkili olmuştur. Bu düşüşe rağmen önde gelen petrol üreticisi ülkeler petrol arzında kesintiye gitmeme yönünde görüş bildirmeyi sürdürmüştür. Böylelikle, kuzey denizinden çıkartılan (brent tipi) ham petrolün varil fiyatı 2014 yılı Haziran ayı ortasında ulaşılan yılın en yüksek seviyesi olan 115 ABD Doları'ndan 46 ABD Doları seviyelerine kadar gerilemiştir.

Petrol fiyatlarındaki sert düşüşün ABD, Euro Bölgesi, Çin ve Japonya gibi enerji ithalatçısı olan gelişmiş ekonomileri olumlu yönde etkileyeceği, Suudi Arabistan, Rusya, Nijerya, Venezuela ve İran gibi petrol ihracatçısı olan ülkeleri olumsuz etkileyeceği beklenmektedir. Yılın ikinci yarısından itibaren gözlenen, petrol fiyatlarındaki düşüş eğilimi yılın son çeyreğinde hızlanarak devam etmiştir. Petrol fiyatlarıyla birlikte diğer enerji ve ham madde fiyatlarındaki yüksek oranlı düşüşler, gelişmiş ve gelişmekte olan ülke enflasyon oranlarının aşağı yönlü hareket etmesine imkan sağlamıştır.

2014 yılının ikinci çeyreğinde %4.6 oranında büyüyen **ABD ekonomisi**, büyüme sürecini sürdürmektedir. 2014 yılı Ekim ayında %3.5 olarak açıklanan üçüncü çeyrek büyümesi, 2014 yılı Kasım ayında yapılan ikinci revizyonla birlikte %3.9'a yükselmiştir. ABD istihdam piyasasında toparlanma devam etmektedir. 2015 yılı Ocak ayında işsizlik oranı %5.7 olarak gerçekleşmiştir. Bu oran son 6 yılın en düşük işsizlik oranıdır. ABD'de işsizlik oranındaki istikrarlı düşüş 2014 yılının son çeyreğinde de devam etmiştir. Ayrıca bu dönemde tüketici güveni ile sanayi üretiminin yıllık artış



hızının belirgin bir şekilde yükseldiği görülmektedir. Bu gelişmeler ABD ekonomisinin yılın son çeyreğinde de büyümeye devam ettiğine işaret etmektedir. 2014 yılında ABD büyümesinin %2.2 olmasını bekleyen Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD), 2015 ve 2016 yıllarında büyümenin %3 ve %3.1 olacağını tahmin etmektedir. Özel istihdamdaki artışların işsizlik oranını aşağı çekmeye devam edeceğini ifade eden OECD, ABD politika faiz oranının 2015 yılı ortalarından itibaren artırılmasını beklemektedir.

ABD ekonomisindeki güçlü görünüm ABD Dolar endeksindeki yükselişi de beraberinde getirmiş, ABD Doları'nın önemli para birimlerine karşı değer artışı devam ederek, son 10 yılın en yükseği olan 95 seviyesine kadar yükselmiştir.

ABD Merkez Bankası (Fed), 27-28 Ocak 2015 tarihli son toplantısının ardından yaptığı açıklamada, ekonominin canlılığına dikkat çekerek, özellikle işgücü piyasasında gözlemlenen olumlu gelişmelerin devam ettiğini vurgulamış, enflasyon beklentilerinde kısa vadede enerji fiyatları kaynaklı düşüş görülse de bu etkilerin geçici olacağı ve işgücü piyasasındaki iyileşmeye paralel olarak enflasyonun orta vadede %2 düzeyine doğru kademeli olarak yükseleceği öngörüsünü paylaşmıştır. Açıklamada ayrıca petrol fiyatlarındaki düşüşün hane halkının alım gücünü artırdığı da ifade edilmiştir. Buna karşın Fed, politika normalleşmesi yani faiz artırımını konusunda "sabırlı" davranacağını belirtmiştir.

Euro Bölgesi 2014 Yılında %0.9 oranında büyümüştür. Büyümenin zayıflığının yanı sıra istihdam konusunda da yeterli iyileşme görülmeyen Euro Bölgesi'ndeki ekonomik canlılığı yeniden sağlamak için Avrupa Merkez Bankası (ECB)'ni yeni bir parasal genişleme kararı almaya zorlamıştır. ECB 2015 yılı Ocak ayında yaptığı toplantıda oldukça kapsamlı bir tahvil alım programını uygulamaya koymuştur. Buna göre, ECB her ay 60 milyar Euro tutarında Euro Bölgesi devletleri ile Avrupa Kuruluşları tarafından ihraç edilen tahvilleri satın almaya ve bu uygulamayı Mart 2015 - Eylül 2016 tarihleri arasında devam ettirmeye karar vermiştir. Tahvil alımlarının etkili olabilmesi amacıyla bir takım kısıtlar içeren programın, gerekli görülmesi durumunda, miktarı belirtilmemek üzere uzatılabileceği de açıklanmıştır. Bu gelişmeler Euro'da hızlı bir değer kaybına yol açarak Euro/ABD Doları paritesini 1.12 ile son 10 yılın en düşük seviyesine geriletmiştir.

Japonya'da sanayi üretiminin yıllık bazda 2014 yılı Ekim ve Kasım aylarında gerilemiş olması ve bahsi geçen aylarda tüketici güveninde meydana gelen kötüleşme, Japonya ekonomisinde yaşanmakta olan durgunluğun son çeyrekte de devam ettiğine işaret etmektedir.

TABLO (1): Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler

	(Yüzde Değişim)					
	2012	2013	2014(1)	2014(2)	2014(3)	2015(3)
Dünya Hasılası	3,4	3,3	3,6	3,4	3,3	3,8
Gelişmiş Ekonomiler	1,2	1,4	2,2	1,8	1,8	2,3
ABD	2,3	2,2	2,8	1,7	2,3	3,1
Japonya	1,5	1,5	1,4	1,6	0,9	0,8
Euro Bölgesi	-0,7	-0,4	1,2	1,1	0,8	1,3
Almanya	0,9	0,5	1,7	1,9	1,4	1,5
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	5,1	4,7	4,9	4,6	4,4	5
Afrika (Sahra Altı)	4,4	5,1	5,4	5,4	5,1	5,8
Orta ve Doğu Avrupa	1,4	2,8	2,4	2,8	2,7	2,9
Bağımsız Devletler Topluluğu	3,4	2,2	2,3	0,9	0,8	1,6
Rusya	2,4	1,3	1,3	0,2	0,2	0,5
Gelişmekte Olan Asya	6,7	6,6	6,7	6,4	6,5	6,6
Çin	7,7	7,7	7,5	7,4	7,4	7,1
Hindistan	4,7	5,0	5,4	5,4	5,6	6,4
Latin Amerika ve Karayipler	2,9	2,7	2,5	2,0	1,3	2,2
Brezilya	1,0	2,5	1,8	1,3	0,3	1,4
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	4,8	2,3	3,2		2,6	3,8
Dünya Ticaret Hacmi	2,9	3	4,3	4	3,8	5,8
Mal ve Hizmet İthalatı						
Gelişmiş Ekonomiler	1,2	1,4	3,5	3,5	3,7	4,3
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	6,0	5,3	5,2	4,7	4,4	6,1
Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama, Yüzde)						
Dünya	4,2	3,9	3,5		3,8	3,9
Gelişmiş Ekonomiler	1,9	1,3	1,5	1,6	1,5	1,7
ABD	2,1	1,4	1,4		1,9	2,1
Euro Bölgesi	2,5	1,3	0,9		0,5	0,9
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	6,1	5,8	5,4	5,4	5,5	5,5
İşsizlik Oranı (Yüzde)						
Gelişmiş Ekonomiler	8,0	7,9	7,5		7,3	7,1
ABD	8,1	7,3	6,4		6,3	5,9
Euro Bölgesi	11,3	11,9	11,9		11,6	11,2
Genel Devlet Bütçe Dengesi / GSYH (Yüzde)						
ABD	-8,6	-5,8	-6,4		-5,5	-4,3
Euro Bölgesi	-3,7	-3,0	-2,6		-2,9	-2,5
Genel Devlet Brüt Borç Stoku/GSYH (Yüzde)						
ABD	102,5	104,2	105,7		105,6	105,1

Euro Bölgesi	93,0	95,2	95,6		96,4	96,1
Ortalama Petrol Fiyatları (Dolar /Varil)	105,0	140,1	104,1	104,1	102,8	99,4
LIBOR, Altı Aylık ABD Doları (Yüzde)	0,7	0,4	0,4	0,3	0,4	0,7

Kaynak: IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Ekim 2013

(1) IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Nisan 2013

(2) IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Temmuz Güncellemesi 2013

(3) Gerçekleşme Tahmini

Küresel ekonomik krizden sonra kademeli olarak yavaşlayan [Çin ekonomisi](#), 2014 yılında % 7.4 büyüyerek 1990 yılından bu yana yıllık bazda en düşük büyüme oranını kaydetmiştir. Son 30 yıllık dönemde ortalama %10 büyüme kaydeden Çin ekonomisinde küresel krizle beraber dönüşümü hızlanan yeni ekonomik yapıda büyüme potansiyelinin %7-7.5 seviyelerinde gerçekleşmesi öngörülmektedir. Çin ekonomisinde sanayi üretiminin yıllık büyüme hızının geçtiğimiz yılın Ekim ve Kasım aylarında belirgin bir şekilde yavaşlamış olması, söz konusu yargıyı desteklemektedir. Çin'in potansiyel büyümesinin aşağı yönlü gerilemesi aynı zamanda Çin'in ekonomik gelişimine bağımlı hale gelen Asya ve Afrika ekonomilerinin büyüme performanslarını da olumsuz etkilemektedir. Uluslararası Para Fonu (IMF)'nin güncel tahminlerine göre 2015 yılında Çin ekonomisinin %6.8 büyümesi beklenmektedir.

Ukrayna ile yaşadığı sorunların ardından ABD ve AB tarafından çeşitli yaptırımlara maruz kalan [Rusya](#) ekonomisine yönelik endişeler, son dönemde petrol fiyatlarının gerilemesi ile birlikte belirgin ölçüde artmıştır. ABD Doları/Ruble kuru 2014 yılı Aralık ayında 79 seviyesine kadar yükselirken, Ruble önemli ölçüde değer kaybına uğramıştır. Rus Rublesi'nde gözlenen hızlı değer kaybını önlemek amacıyla Rusya Merkez Bankası Aralık ayı toplantısında politika faiz oranını 6.5 puan artırarak %10.5'ten %17'ye yükseltmiştir. Ancak, Rusya Merkez Bankası'nın bu hamlesi de Ruble'deki değer kaybının önüne geçememiştir. İlerleyen günlerde politika yapıcıların art arda açıkladıkları politika önlemleri çerçevesinde Ruble'nin bir miktar değer kazandığı gözlenmiştir. Rusya Merkez Bankası 30 Ocak'ta yaptığı toplantıda politika faiz oranını % 15'e düşürmüştür. Rusya'da yaşanan gelişmeler diğer gelişmekte olan ülke piyasalarına yönelik risk algısının da bozulmasına neden olmaktadır.

[Gelişmiş ülkeler](#) para politikası 2014 yılının üçüncü çeyreğinde genel olarak gevşek seyretmeye devam ederken; Fed'in uygulamakta olduğu para politikası da diğer gelişmiş ülkeler para politikasından belirgin olarak ayrılmaya devam etmiştir. Olumlu seyreden büyüme performansına paralel olarak, Fed'in yakın zamanda faizlerini artırarak normal kabul edilen seviyelere çıkaracağı öngörülmürken; Euro Bölgesi ve Japonya'da ise ek genişletici politikalar gündeme gelmiştir. [Gelişmekte olan ülkeler](#) merkez bankalarının son çeyrekte izledikleri para politikasında ise, yılın ikinci yarısından itibaren petrol fiyatlarında meydana gelen yüksek oranlı düşüş ve buna bağlı olarak finansal piyasalardaki dalgalanmaların etkili olduğunu söylemek mümkündür. Küresel ölçekte para politikasında gözlenen ayrışma ve Fed'in politikasını yakın zamanda sıkılaştıracağına dair beklentiler, önümüzdeki dönem politika belirsizliğini artırmakta ve sermaye akımları üzerindeki aşağı yönlü riskleri canlı tutmaktadır. [Özetle](#), gerek gelişmiş gerekse gelişmekte olan ülkelerin büyüme hızlarındaki düşüşe bağlı olarak; [2014 yılının ilk dokuz aylık döneminde küresel büyüme hızında meydana gelen yavaşlama eğilimi, yılın son üç ayında da devam etmiştir](#). Bu dönemde özellikle Japonya, Çin, Brezilya ve Rusya ekonomileri küresel büyüme hızı üzerinde aşağı yönlü bir etki oluşturmuştur. IMF tarafından yayımlanan Dünya

Ekonomik Görünümü raporunun 2015 yılı Ocak ayına ilişkin güncellemesinde kuruluş, 2015 ve 2016 yılları için küresel ekonomik büyüme tahminlerini 0.3'er puan düşürerek sırasıyla %3.5 ve %3.7'ye indirmiştir. Küresel ekonomide büyümenin hızlanması için petrol fiyatlarındaki düşüşün tek başına yeterli olmayacağını ifade edildiği raporda, düşük petrol fiyatlarından kaynaklanacak olumlu etkinin gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki sorunlar nedeniyle sınırlı kalacağı belirtilmiştir. Büyüme tahminlerinde yapılan değişikliğe gerekçe olarak Çin, Rusya, Euro Alanı ve Japonya ekonomilerindeki zayıf ekonomik görünüm ile bazı büyük petrol ihracatçısı ülkelere yönelik bozulan beklentiler gösterilirken, ABD büyüme tahminleri yukarı yönlü revize edilen tek büyük ekonomi olmuştur.



1.2. Dünya Filosu

✚ Dünya Ticaret Filosunun Görünümü

Kriz öncesi yeni gemi siparişlerinin patlaması ve ardından siparişlerin aşırı bir düzeyde gerçekleşmesi 2015 yılı başlarında da genel olarak aşırı bir global tonaj kapasitesinin varlığına işaret etmekte, kapasite fazlası filo global piyasaları olumsuz yönde etkilemeye devam etmektedir. Global bazda teslimler 2014 yılında azalma eğilimini sürdürürken yeni inşa siparişler teslim edilen tonajı aşmış ve sipariş defteri tekrar büyüme trendine girmiştir. 2015 yılı başlarında yapım durumundaki tonaj serviste olan tonajın % 18.5'ine ulaşmıştır. Dünya ticaret filosunun kapasitesi gelişimini sürdürmüştü, buna karşılık 2011 yılından beri mutlak olduğu kadar nisbi artışlar da olumsuz bir durum ortaya koymuştur. Tonaj bazında yıllarca süren % 3,5 oranındaki artış sonucu, 2015 yılı başlangıcında Dünya ticaret filosu 50.422 adet gemi ile 1.66 milyar Dwt tonaja ulaşmıştır. 2011 yılında 166 milyon Dwt teslimler sonucu global gemi inşa pik noktasına ulaşmış, bu değere 2013 yılında 106

milyon Dwt yeni kapasite ilave edilerek 2014 yılında 2013 yılına kıyasla % 17 oranında azalışla 88 milyon Dwt tonajında 1448 yeni inşa seviyesine ulaşılmıştır. Gemi tiplerine göre, yıllar bazında en büyük artış oranı % 4.6 artışla dökme yük segmentinde gözlenmiştir. Tanker segmentindeki artış % 2 buna karşılık konteyner filosu kapasitesi (box capacity) % 6.3 oranında artmıştır.

Yeni Gemi İnşa



2014 yılında sipariş aktiviteleri dikkati çeker değerde azalmış olmasına rağmen yüksek seviyede kalmış, pik seviyedeki 162 milyon Dwt'luk 2013 yılı ile kıyaslandığında % 35 oranında azalarak 105 milyon Dwt tonajında gerçekleşmiştir. sipariş seviyeleri özellikle konteyner segmentinde % - 55 oranında dökme yük segmentinde % - 39 oranında azalmış, buna karşılık gaz taşıyıcı ve kurvaziyer inşaatında sırasıyla % 55 ve % 217 oranında artışlar gözlenmiştir. Yeni siparişlerin teslim edilen tonajı aşması ile dünya sipariş defteri de artış trendini sürdürmüş, 2015 yılı başında 307 milyon Dwt tonajına ulaşarak 2014 yılı ile kıyaslandığında % 12 oranında artmıştır. 2015 yılı başlangıcında toplam siparişler mevcut filonun % 18'i oranındadır. Dökme yük ve konteyner segmenti sırasıyla % 22 ve % 18 oranında kapasite fazlası siparişe sahiptir.

TABLO (2) : Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT)

Sütun1	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük	Kombine Taşımacılık	Diğerleri	Toplam
2005	295.0	25.7	318.7	11.6	200.5	851.5
2006	317.7	26.9	340.7	11.6	213.3	910.1
2007	334.7	29.0	363.7	11.2	232.5	971.2
2008	352.3	31.7	387.8	11.2	253.5	1,036.5
2009	369.0	34.0	414.7	10.4	273.1	1,101.3
2010	396.2	35.8	456.2	9.6	294.9	1,192.6
2011	413.1	36.1	533.8	6.8	309.9	1,299.8
2012	439.0	36.5	617.1		326.3	1,418.9
2013	460.5	36.6	982.5		334.1	1,513.7
2014	471.3	36.3	718.7		343.6	1,569.8
2015	478.4	36.5	750.3		366.7	1,631.8

Kaynak : The Platou Report 2015

🚧 Geri Dönüşüm Endüstrisi



2014 yılında geri dönüşüm aktiviteleri bir önceki yıla kıyasla % 27 oranında azalmasına rağmen yüksek oranda gerçekleşmiş, 33 milyon Dwt tonajında 949 ticaret gemisi söküme gönderilmiştir. Bu gemilerin % 47'si (15.4 milyon Dwt) dökmeyük segmentidir. Dökmeyük sökümüleri 2013 yılına kıyasla %33 oranında bir azalma göstermiş, buna karşılık tanker sökümüleri 2014 yılında % 23 oranında azalarak son beş yılın en düşük seviyesine 8.8 milyon Dwt tonajına gerilemiştir. Konteyner segmenti 2014 yılında çok yüksek söküm oranı ile sürpriz bir durum yaratmış, 2013 yılında yaşanan 444.000 TEU rekor yılı takip ederek 381.400 TEU kapasitesine ulaşmıştır. Son üç yılda sökümler 1.1 milyon TEU oranına ulaşmıştır.

🚧 Dünya Ticaret filosu Gemi Profilleri

Segmentler bazında incelendiğinde uzun süre dökmeyük filosunun % 44.5 Dwt tonaj payı ile en büyük paya sahip olduğu, bunu % 31.7 oranla tankerlerin ve 13.7 oranla konteyner filosunun izlediği görülmektedir. 2013 yılında gerçekleşen 60 milyon ton ve 2012 yılında gerçekleşen 97 milyon ton teslimden sonra 2014 yılında yeni inşa dökmeyüklerin teslimi 47 milyon Dwt tonaja ulaşmış, filo 2011 yılından sonra % 40 olmak üzere yılda ortalama % 8.7 oranında büyümüştür.

2014 yılında 20 milyon dwt tonajında tanker servise girmiştir. Bu değer 2013 yılında servise giren tonajdan % 16 azdır. 2011 yılından itibaren tanker filosunda yıl bazında % 2.6 artış gözlenmekte ise de toplam filo içinde tanker segmentinin payı 2015 yılı başında %34,9'dur.

2014 yılında 381 000 TEU filodan ayrılırken konteyner filosu kapasitesine 1,47 milyon TEU ilave olmuştur. 2014 yılında filo TEU bazında 2013 yılında yaşanan % 5.5 oranında artıştan sonra % 6.3 oranında artmıştır. Genel kargo segmenti 17 000 birimle en büyük segment olmakla beraber toplam ticaret filosundaki payı % 6.6' dır.

🚧 Dünya Ticaret filosu Tonaj Profilleri

Tonaj olarak incelendiğinde, dökmeyük gemileri, konteyner gemileri ve kurvaziyer gemiler tankerler hariç olmak üzere son on yılda kararlı bir artış göstermişlerdir. Serviste bulunan tankerlerin ortalama tonajı 44 400 Dwt olmasına karşın siparişteki tanker tonajı ortalama

olarak 70 000 Dwt civarındadır. Dökmeyüklerde 2012 yılından beri yeni siparişlerin büyük bir kısmı Capesize segmentidir. Cari olarak siparişteki 394 dökmeyük gemisi 85 000 Dwt'un üzerindedir. Siparişte bulunan dökmeyüklerin ortalama tonajları 85 200 Dwt, buna karşılık servisteki filonun 69 000 Dwt'dir.

Keza konteyner filosu da size olarak büyüme trendindedir. 2013 yılında 6 600 TEU arkasından 2014 yılında 7 340 TEU teslim edilmiştir. 2015 yılında 7 800 TEU planlanmıştır.2015 yılı başlangıcında serviste olan 254 gemi 10 000 TEU kapasitede olup gelişme trendinin süreceği değerlendirilmektedir.

Dünya Ticaret filosu Ülke ve Bayrak Profilleri

2015 yılı başında Dünyada toplam Dwt bazında tonajın % 73'ü (1.66 milyar Dwt) on ülke sahipliğindedir. Dünya ticaret filosunun Yunanistan Dünya genelinin % 18,7'sini, Japonya% 14.7'sini,Çin % 11.5'ini,Almanya % 7.%'ini kontrol etmektedir. Çinli armatörler 2011-2015 yılları arasında paylarını % 11,9 oranında arttırmışlardır. Bu tarihler arasında Yunanlı armatörler de % 9,2 oranında artış sağlamışlardır. Kayıt yönünden incelendiğinde ise 30 denizci ülke armatörlerinin büyük bir çoğunluğunun yarıdan fazla tonajı yabancı bayraktır.

2015 yılı başında Dünya filosunun % 74'ü yabancı bayraktır. Yabancı bayrak tonajının önemli bir bölümü açık sicil bayraklarına kayıtlıdır. En önemli on açık sicil bayrakları 910 milyon tonajı kontrol etmektedir. Bu tonajın % 78'i üç başlıca açık sicil bayrağına kayıtlı olup bunlar sırasıyla, Panama 343 milyon Dwt, liberya 199 milyon Dwt, Marshall Islands 169 milyon dwt'dir.

1.3. Dünya Deniz Ticareti

Yayımlanmış olan **Clarkson Research** verilerine göre **2014 yılında deniz yolu ile gerçekleştirilen taşımalar 10.25 milyar** tona ulaşmıştır. Bu tonaj 2013 yılında gerçekleştirilen 9.9 milyar tonun %3,4 oranında üzerinde olmasına karşın son on yıl ortalamasının % 0,5 oranında altındadır. Taşınan 10.25 milyar tonun % 30,3'ünü sıvı dökmeyük taşımalar oluşturmaktadır. On yıl önce bu oranın % 10 daha fazla olarak gerçekleşmesi ham petrolün boru hatları ile yapılan kara taşımalarının güçlü gelişimini ortaya koymaktadır. Son yıllarda ham petrol olumsuz gelişme gösteren yegane dökmeyük konumundadır. Kuru dökmeyük arzının artışı başlıca dökmeyük taşımalarında artışın devam ettiğini yönündedir. 2014 yılında gerçekleşen toplam taşımaların % 29'unu demir cevheri,kömür ve tahıl taşımaları oluşturmaktadır. Artan küreselleşmenin bir sonucu olarak son on yılda konteyner taşımaları olumlu bir gelişme göstermiş, ekonomik kriz sonrası bu segmentte belirgin bir düşüş yaşanmıştır. 2014 yılında konteyner taşımaları kriz öncesi

TABLO (3) : Başlıca Açık Sicil (Open Registry) Bayraklarında Gelişmeler 2011-2015

Milyon Dwt						Yıllık yüzelik değişim oranları	Yıllık gelişim oranları 11-15%
Bayrak	2011	2012	2013	2014	2015		
Panama	303.8	322.9	340.3	346.7	342.9	-1.1	3.1
Liberya	162.7	180.3	194.2	200.8	198.8	-1.0	5.1
Marshall Adaları	95.8	116.9	132.9	145.7	168.6	15.7	15.2
Malta	60.6	68.0	68.2	72.5	81.5	12.4	7.7
Bahama	61.8	61.8	63.1	63.2	63.3	0.2	0.6
Kıprıs	32.2	32.9	31.2	32.0	33.0	3.0	0.6
Antigua&Barbuda	13.9	14.4	14.3	13.3	12.6	-5.1	-2.3
Cayman Adaları	3.5	4.0	4.1	4.1	4.4	6.0	5.6
Cebelitarık	2.3	2.4	2.8	2.9	3.2	11.4	9.1
Vanuatu	2.2	2.1	2.1	2.0	1.6	-18.8	-6.7
Toplam	738.7	805.7	853.2	883.2	909.9	3.0	5.3

Kaynak ISL Institute of Shipping Economic and Logistics

TABLO (4) : Dünya Deniz Ticareti (Milyar Ton)

Yıllar	Demir Madeni	Kok Kömür	Taş Kömür	Tahıl	Boksit Alüminyum	Fosfat	Dökme Yük	Konteyner	Diğer Kuru Yük	Toplam Kuru Yük	Ham Petrol	Petrol Üretimi	Toplam Petrol	Gaz Ticareti LPG	Gaz Ticareti LNG	Kimyasal	Genel Toplam	% y-o-y
2004	593	172	471	273	65	31	1,045	911	894	4,453	1,848	648	2,497	51	132	175	7,307	6.6%
2005	662	180	493	274	70	31	1,084	1,002	876	4,673	1,878	711	2,589	52	142	182	7,638	4.5%
2006	713	176	534	292	78	30	1,163	1,091	865	4,943	1,891	769	2,660	52	160	193	8,007	4.8%
2007	777	194	574	306	93	31	1,243	1,216	789	5,223	1,912	798	2,709	56	171	203	8,363	4.4%
2008	841	200	593	319	97	31	1,231	1,271	830	5,412	1,902	823	2,725	55	173	209	8,573	2.55
2009	898	191	616	321	74	20	1,097	1,134	811	5,161	1,815	833	2,648	54	183	214	8,259	3.7%
2010	991	236	694	343	96	23	1,221	1,291	874	5,770	1,868	888	2,756	55	221	229	9,031	9.3%
2011	1,053	224	776	345	113	29	1,301	1,405	881	6,127	1,851	915	2,766	59	247	241	9,440	4.5%
2012	1,110	234	889	374	107	30	1,355	1,454	909	6,462	1,901	923	2,824	61	242	250	9,839	4.2%
2013	1,189	264	915	287	139	28	1,408	1,532	953	6,816	1,833	959	2,792	64	244	260	10,175	3.4%
2014 (e)	1,332	262	939	419	105	29	1,430	1,629	1,013	7,157	1,806	979	2,785	70	247	270	10,529	3.5%
2015 (f)	1,417	267	960	414	108	29	1,472	1,744	7,085	7,498	1,831	1,012	2,843	75	259	284	10,959	4.1%
2015	6.4%	2.2%	2.3%	1.1%	3.0%	2.4%	2.9%	7.1	7.2%	4.8%	1.4%	3.4%	2.1%	7.5%	4.5%	5.0%	4.1%	
2000-14	8.1%	3.1%	7.6%	3.4%	4.9%	0.4%	3.4%	7.3%	0.7%	4.8%	0.5%	3.9%	1.5%	3.2%	6.4%	4.1%	3.8%	

Kaynak:clarkson Research Services

TABLO(5): Dünya Deniz Ticareti (Milyar Ton/Mil)

Yıllar	Demir Madeni	Kömür	Tahıl	Boksit Alüminyum	Fosfat	Dökme Yük	Konteyner	Diğer Kuru Yük	Toplam Kuru Yük	Ham Petrol	Petrol Üretimi	Toplam Petrol	Gaz Ticareti LPG	Gaz Ticareti LNG	Kimyasal	Genel Toplam	% Y-o-Y
2004	3,301	2,971	1,814	323	118	6,036	4,785	4,693	24,041	8,529	1,864	10,393	278	440	616	35,769	7.4%
2005	3,715	3,088	1,844	337	123	6,172	5,269	4,610	25,159	8,606	2,123	10,729	279	457	643	37,267	4.2%
2006	4,080	3,248	1,929	362	125	6,765	5,758	5,565	26,833	8,818	2,218	11,036	284	549	681	39,383	5.7%
2007	4,520	3,410	2,061	381	131	7,019	6,422	4,167	28.112	8,725	2,287	11,011	282	631	718	40,754	3.5%
2008	4,827	3,526	2,158	391	126	6,875	6,734	4,397	29.034	8,840	2,360	11,200	273	684	729	41,919	2.9%
2009	5,365	3,441	2,221	286	87	6,012	6,030	4,312	27,755	8,121	2,501	10,621	268	689	757	40,091	-4.4%
2010	5,854	4,045	2,460	374	92	6,877	6,833	4,626	31,162	8,611	6,625	11,236	271	876	819	44,364	10.7%
2011	6,337	4,318	2,404	430	107	7,304	7,428	4,657	32,985	8,707	2,711	11,418	285	1,059	862	46,609	5.1%
2012	6,720	4,852	2,587	413	119	7,658	7,617	4,763	34,729	9,158	2,745	11,903	300	1,046	887	48,865	4.8%
2013	6,896	5,029	2,759	520	109	8,037	7,981	4,966	36,297	8,934	2,820	11,754	314	1,032	909	50,306	2.9%
2014 (e)	7,536	5,166	2,922	419	112	8,420	8,480	5,271	38,326	8,014	2,910	11,925	341	1,073	941	52,605	4.6%
2015 (f)	7,975	5,282	2,954	427	115	8,634	9,063	5,640	40,090	9,247	3,034	12,280	358	1,146	982	54,857	4.3%
Ağırlıklı Ortalama																	
2015	5.8%	2.2%	1.1%	2.0%	3.3%	2.5%	6.9%	7.0%	4.6%	2.6%	4.2%	3.0%	5.2%	6.8%	4.4%	4.3%	
2000-14	8.4%	5.3%	4.6%	3.2%	0.0%	3.5%	7.3%	0.7%	4.7%	0.8%	4.5%	1.5%	2.1%	9.0%	4.0%	3.9%	

Kaynak:clarkson Research Services

seviyesine yakın bir değerde toplam denizyolu taşımacılığının % 15,9'unu oluşturmuştur. 2014 yılı artış oranları demir cevheri ticaretinde + % 11,7, konteynerde + % 67, diğer genel kargo özellikle makine ve araç taşımacılığında + % 6,2 oranındadır. Bu gözlem Dünyanın büyük bir bölümünde

ekonomik gelişmenin sürdüğünü öngörmekle beraber, Yunanistan, İspanya ve İtalya gibi bazı Avrupa ülkelerindeki ekonomik ve finansal gelişimi yansıtmamaktadır. Ukrayna'da, Kuzey Afrika'nın büyük bir bölümünde ve Orta Doğu'da yaşanan olumsuz politik gelişmeler gelecekte bu olumlu gidişe negatif yönde tesir edeceği değerlendirilmektedir.

Navlun Oranları

Denizyolu taşımacılığında gelişim hiçbir segmentte taşımacılık kapasitesi arzına uymamakta bu durum özellikle kuru dökme yük taşımacılığında ortaya çıkmaktadır. Dökme yükler için tarifeler beş yıl önce kırk kat daha yüksekti. Sonradan filonun iki kat büyümesi paralelinde 2014 yılında %5,5 oranında büyümeden sonra sipariş gemilerin tahmini teslim skalasına göre ve özellikle dökme yük ve tankerlerin 40 milyon Dwt'a ulaşan tahmini söküm tonajı sonrası 2015 yılında % 6 büyümeyi yakalayacağı öngörülmektedir. Segmentlere göre 2014/2015 yılı gelişmeleri aşağıda açıklanmıştır.

Tanker Piyasası

Kapasite kullanımı ve navlun fiyatlarında yaşanan olumlu gelişmeler sonucu 2014 yılı tanker piyasaları için karlı bir yıl olmuştur. 2014 yılının dünya ekonomisi ve petrol talebi yönünden önemli ölçüde ilerleme kaydedilen bir yıl olacağı öngörülmüştü. Bu görüşe ters olarak yıl başında piyasalar diğer yıllar gibi belirsiz bir konumda ve tanker talebi olumsuz bir



gelişme içinde iken OPEC'in (Suudi Arabistan) petrol fiyatlarındaki düşüş karşısında yüksek fiyattan üretim için ham petrol üretiminde arzı azaltma yerine değişik bir strateji ile üretime devam etmesi, buna paralel olarak petrol ürünleri piyasasının da hareketlenmesi ile özellikle yılın ikinci yarısı için tanker talebinde çok

TABLO (6): Tanker Filosu Gelişimi (Milyon DWT) (Kimyasallar Dahil)

2004	66	69.9	37.5	130.9	304.1
2005	68.8	75.6	39.7	136.6	320.7
2006	73,4	83.5	42.9	144.6	344.5
2007	79.4	89.6	46.2	148.6	363.7
2008	85.9	97.1	48.4	152.6	383.9
2009	93.6	103.6	47.8	157.9	403.0
2010	106.5	108.5	59.4	157.6	432.0
2011	109.1	116.0	62.6	161.5	449.3
2012	112.2	121.0	68.2	174.2	475.6
2013	114.3	123.8	72.8	186.2	497.1
2014	116.9	123.7	76.5	190.5	507.6
2015	120.2	123.3	76.5	194.9	514.9

olumlu gelişme yaşanmıştır. Ucuz ham petrol keza uzun taşıma mesafelerini desteklemiş, ABD shale petrolü Atlantik bazlı Asya'ya yönelik taşımaları taşımaları force etmiştir.Filo gelişiminin durgun olmasına karşın filo kullanım oranı % 85 oranına yükselmiş yılın son dört ayında kazançlarda belirgin bir artış olmuştur.

2015 yılı itibariyle ise tanker piyasaları, dökmeyük ve konteyner segmentleri ile aynı şekilde kapasite fazlası sorunu ile karşı karşıyadır. Filo arzı talebi aşmış olmasına rağmen piyasa bu durumun bir kısmını büyük tonajları depolamak suretiyle düşük fiyatlara karşı absorbe etmektedir. Son on yıldan beri filo arzı talep arzının üstünde seyretmektedir. Buna karşılık 2014 yılında tankerler için T/C oranları küçük oranda fakat kararlı bir artış trendi izlemiştir. Clarkson Research verilerine göre 2013 yılı sonlarından sonra bütün segmentlerde belirgin bir artış saptanmıştır. Buna rağmen artışlar geçmişle kıyaslandığında düşük seviyelerdedir.

Piyasalardaki son hareketlilik yatırımcıları yeni siparişlere teşvik etmiş, 2014 yılının ilk üç çeyreğinde siparişlerde artış gözlenmiştir.

Fearnleys verilerine göre; VLCC segmenti T/C oranları 2015 yılına girerken 42.000 USD/gün değerine ulaşmıştır. Bu değer Ocak 2014 ile kıyaslandığında % 71 yüksektir. Suezmax segmenti Ocak 2015'de 32.000 USD/gün değerine ulaşmıştır. bu değer bir yıl önceki değer 3/2'si ve 2010 yılındaki ulaşılan pik seviyeden yüksektir

TABLO (7): Tanker Navlun Değerleri (Ortalama USD/Gün) Single Voyage

Segment	2012	2013	2014
VLCC	20.9	17.6	29.2
Suezmax	14.7	14.1	26.1
Aframax	15.4	16.3	23.2
LR2			
Product	14.3	13.5	18.7
MR			
Product	13.0	16.3	11.5

Kaynak: The Platou Report 2014

Uzun dönemde petrol ürün piyasalarındaki gelişim, talebi artan ham petrolün boru hatları ile taşınması konusunu kazançlar yönünden öne çıkaracak rafinerilerin üretim kuyularına yakın mevkilerde konuşlanması gündeme getirecektir.

🚢 Dökmeyük Piyasası

Dökmeyük piyasası için 2014 yılı kararlı seyir izleyen bir yıl olmuş, özellikle büyük segmentlerde yılın başında gözlenen navlunlardaki keskin bir düşüştüen sonra kararlı bir trend izlemiş, bu olumlu gelişmelerden sonra 2015 yılı Ocak ayı itibariyle tekrar çok kırılğan ve en son 2008 yılı sonunda gözlenen en kötü şartlardaki konumuna ulaşmış, bu segment taşımalarda rekor düzeyde bir azalma gözlenmiştir.

2015 Şubat ayı başlarında Baltık Dry Endeksi 2013 yılındaki en yüksek seviyeden üçte iki oranında az olmak üzere 2001 yılından sonra yaşanan en düşük seviye olan



BDİ 542 puan seviyesine gerilemiştir. Bunun ana nedeni Kuru dökme yük taşımalarında Çin otoritelerinin enerji politikalarını kömür dışına kanalize etmesi ve Endonezya'nın boksit ve nikel ihracatında da önemli ölçüde bir azalma yaşanmasıdır. Bu iki gelişme dökme yük taşımacılığında son krizden sonra gözlenen en düşük ölçüde gelişmeyi beraberinde getirmiştir.

TABLO (8): Kuruyük Filosu Gelişimi (Milyon Dwt / %)

Kuru Yük Filosu						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capesize	170.1	209.6	249.5	279.1	293.7	302.6
	172.4	212.5	252.1	279.1	294.5	303
	17%	23%	19%	11%	6%	3%
Panamax	121.0	136.4	151.7	169.8	185.3	199.8
	121.8	137.2	152.3	169.8	185.3	199.9
	5%	13%	11%	12%	9%	8%
Handymax	92.0	109.3	127.1	145.5	156.8	168.2
	11%	19%	16%	15%	8%	7%
Handysize	75.6	81.3	84.1	85.3	85.5	85.6
	1%	8%	3%	2%	0%	0%
Toplam Filo	461.7	540.3	615.5	679.8	722.1	756.8
	9%	17%	14%	10%	6%	5%

Kaynak: Clarkson Research Services

TABLO (9): Navlun oranları

Ortalama Günlük \$	Mart 2014 - Ağustos 2014	Eylül 2014- Şubat 2015	% Değişim
Capesize	15,828	13,485	-14.8%
Panamax(trip)	6,533	7,909	21.1%
Panamax(trip)	6,437	6,914	7.4%
Handymax(52k)	8,529	8,224	-3.6%
Handysize(t/c)	9,163	7,673	-16.3%
Ağırlıklı ortalama	9,399	8,812	-6.3%

Kaynak: Clarkson Research Services

🚢 Konteyner Piyasası



Navlunlar aşağı yukarı dengede ve kararlı olmasına karşın, arz fazlası nedeniyle çoğunlukla görüşler trendin olumlu olmadığı yönündedir. 2014 yılında siparişlerde azalma gözlenmekte olup orta vadede navlunlarda gelişme beklenmektedir. Global konteyner taşımacılığında sektör çözümlenmemiş konularla karşı karşıya olmakla beraber 2014 yılında % 6.1 artmıştır. (2013 yılındaki % 4.9'dan sonra) 2015 yılında %6,7 oranında artacağı, slot kapasitenin % 5.8 artacağı öngörülmektedir.

Ağırlıklı Charter navlun oranları incelendiğinde; Harper Peterson & Co. Verilerine göre Ocak 2015'de 443 seviyesinde kaldığı bu değer 2014 ocak ayındaki pik seviyesinden % 13 yukarıda olduğu vurgulanmış özellikle büyük segmentlerde olumlu bir trend gözlenmiştir. Şubat 2015'e kadarki altı ay içinde ağırlıklı konteyner kazançlarının bir önceki altı aydan % 4 artarak ortalama 7,083 &/gün olduğu özellikle Panamax segmentinde artış gözlemlendiği, 4.400 TEU panamax kazançlarının 11,236 &/gün olduğu bu değer son altı ayın % 34 üzerinde olmasına rağmen bu tonaj için yetersiz olduğu açıklanmıştır.

🚢 Söküm ve Yeni İnşa Fiyatları

Navlunlardaki olumlu gelişmeler ve çok sayıda gerçekleştirilmiş siparişler sonucu tersaneler sipariş defterlerini tamamlama gayreti içindedirler. Dökme yük yeni inşa fiyatları özellikle büyük tonajlı segmentlerde yaklaşık olarak 2014 yılı başlangıç fiyatları ile aynı düşük seviyededirler. Bu durum konteyner ve tanker segmentleri için de aynı durumdadır. Fearnleys ve Platou'ya göre tanker ve dökme yükler için ikinci el değerleri 2011 yılı başlarından itibaren kalıcı bir durumda düşük seviyelerini korumaktadırlar. Aynı durum geri dönüşüm için de geçerli olmaktadır. En önemli söküm bölgelerinden olan Hindistan'da 2014 yılı sonlarında tanker ve dökme yükler için 390-415 USD /ltd ortalama fiyat vermektedirler. Bu değerler aynı yıl başındaki fiyatlardan % 10.8 ve % 6.0 daha düşüktür.

1.4. Gelecekte Global Tonaj Arzı

🚢 Genel Gelişmeler

2015 yılı başlangıcında global sipariş defteri 104 milyon cgt (compensated gross tons) 307 milyon Dwt tonajında 2014 yılına kıyasla % 12 daha fazla olmak üzere 4195 ticari gemiyi kapsamaktadır. Çin siparişlerin geçen yıl olduğu gibi % 40'ına, Kore % 30'una ve Japonya ise % 19'una sahiptir. Geçen yıllarda güçlü olan konteyner ve dökme yük segmentlerindeki siparişlerde azalma sürmüş, gaz taşıyıcılar ve kurvaziyer segmentlerinde

artma gözlenmiştir. Üç ana gemi inşa ülkesi geçen yıl gibi siparişlerde ön sırada yer almış, Çin tersaneleri cgt bazında 36 milyon cgt ile global siparişlerin % 38'ine, kore %32'sine ve Japonya %21'ine sahip olmuşlardır. Bütün ana segmentler için



TABLO(10): Yeni Siparişler Milyon Dwt

Sütun1	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük	Kombine Taşımacılık	Diğerleri	Toplam
2005	24.0	0.9	16.9		25.9	67.7
2006	74.7	6.8	36.7		25.7	143.8
2007	42.1	10.1	158.3	3.4	52.4	266.3
2008	47.4	2.7	90.4		20.4	160.9
2009	10.3	0.8	33.6		1.5	46.2
2010	38.5	1.6	82.3		10.8	133.2
2011	9.2	0.5	27.9		25.7	63.2
2012	14.2	0.9	17.8		11.1	44.0
2013	31.0	1.2	73.0		29.8	135.0
2014	24.1	1.0	66.9		21.2	113.2

Kaynak : The Platou Report 2015

2015 yılında teslimler gerçekleşecek olup, 83 milyon Dwt dökme yük ve 1.8 milyon TEU konteyner gemisi olmak üzere toplam siparişlerin % 47'si olan 144 milyon Dwt yeni inşa teslim edilecektir.

21 milyon Dwt tonajında toplam 8.8 milyon cgt 400 yeni inşa tanker teslim edilmiş, 2014 yılı başlarında yeniden yeni inşa tanker siparişleri bu segmentteki teslimleri aşmıştır. Aynı periyotta 35 milyon Dwt tonajında 14 milyon cgt 476 adet sözleşme gerçekleştirilmiştir. Bu artış paralelinde gaz segmentinde siparişler **2015 yılı** başlarında 16,6 milyon cbm tonajında 174 gemi ile rekor düzeye ulaşmıştır. Tanker siparişleri 1337 adetle 95 milyon tonajında ve 37 milyon cgt düzeyindedir siparişler Dwt bazında toplam filonun % 16,42'ü oranına ulaşmıştır. Bu oran bir yıl önce % 13,4 oranında gerçekleşmiştir. 2015 yılı sonuna kadar bu tonajın % 36'sinin kayda geçirilmesi planlanmıştır.

TABLO(11): Teslimatlar Milyon Dwt

Sütun1	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük	Kombine Taşımacılık	Diğerleri	Toplam
2005	28.0	1.5	23.1		13.8	66.4
2006	23.0	2.4	25.5		20.3	71.2
2007	28.7	3.0	24.8		23.0	79.5
2008	33.2	2.9	31.8		28.4	96.4
2009	45.7	2.2	51.7		28.4	128.0
2010	38.9	1.7	84.6	0.6	22.7	148.4
2011	39.7	1.0	101.2	1.0	22.7	165.5
2012	31.4	0.5	99.5		19.2	150.7
2013	21.3	0.2	58.9		21.5	101.9
2014	16.4	0.2	46.5		23.1	86.2

Kaynak : The Platou Report 2015

Dökme Yük Gemileri

Dökme yük segmentinde 2014 yılında yeni kontratların 2013 yılındaki 21 milyon cgt, 92 milyon Dwt tonajında rekor düzeyde artışı ile kıyaslandığında % 39 oranında azalmasına rağmen, 56 milyon Dwt tonajında 634 yeni inşa dökme yük segmenti siparişi de oldukça yüksek bir tonaj artışını işaret etmektedir. 2015 yılı başlangıcında dökme yük segmenti siparişleri 38 milyon cgt, 165 milyon dwt olmak üzere 1948 adettir. Bu değer Dwt bazında mevcut filonun % 22.5'ini oluşturmaktadır.

Konteyner ve Genel Kargo Gemileri

2014 yılında bir yıl önceye kıyasla % 50 oranında daha az sayıda toplam olarak Dünya genelinde 0.9 milyon TEU kapasitesinde 128 konteyner siparişi gerçekleşmiştir. (2012 1.9 milyon TEU) 2015 yılı başlarında sipariş defteri 3.3. milyon TEU kapasitede 440 adet gemiden oluşmaktadır. Bu değer TEU bazında mevcut filonun 18.1'ini oluşturmaktadır. Genel kargo gemileri segmentinde (açık hach taşıyıcılar, araba taşıyıcılar ve ağır lift

TABLO (12): Konteyner Navlun Oranları

Günlük Ortalama \$	Mart 2014- Ağustos 2014	Eylül 2014- Şubat 2015	%Değişim
4,400 teu gls	8,367	11,236	34.3%
3,500 teu gls	7,742	8,414	8.7%
2,500 teu gls	7,242	8,086	11.7%
2,000 teu gls	7,1	7,021	-1.1%
1,700 teu grd	7,358	7,314	-0.6%
1,000 teu grd	6,408	6,35	-0.9%
725 teu grd	4,983	4,921	-1.2%
Ağırlıklı Ortalama	6,82	7,083	3.9%

Kaynak : The Clarkson Database

taşıyıcılar dahil olmak üzere) siparişler 2014 yılında 2.8 milyon Dwt tonajında 128 gemiye ulaşmıştır. 2014 yılında bu değer mevcut filonun %8.0'ini kapsamaktadır. 2015 yılı başlangıcında ise mevcut genel kargo segmentinin % 7.4'ü oranındadır.

TABLO (13): Konteyner Filosu

Konteyner Filosu ('000 TEU)	Yıl Sonu			Tahmini	
	2010	2011	2012	2013	2014
Feeder	740	737	720	706	689
(<1,000 TEU)	-0.5%	-0.4%	-2.4%	-1.9%	-2.4%
Intermediate	3,588	3,606	3,476	3,401	3,344
(1-3,000 TEU)	1.1%	0.5%	-3.6%	-2.2%	-1.7%
Deep Sea	9,872	10,979	12,037	13,272	14,389
+(3,000 TEU +)	14.0%	11.2%	9.6%	10.3%	8.4%
Diğer Konteyner Gemileri	2,247	2,242	2,188	2,178	2,166
	0.5%	-0.3%	-2.4%	-0.5%	-0.5%
Toplam Konteyner Filosu('000 TEU)	16,448	17,565	18,421	19,556	20,588
	8.3%	6.8%	4,9%	6.2%	5.3%

Kaynak : The Clarkson Database



🚢 Kurvaziyer ve Ro/Ro Kargo Gemileri

2014 yılında 1.06 milyon cgt tonajında 62 adet yolcu ve yolcu Ro-Ro gemisi inşası tamamlanmış, 2.2. milyon cgt tonajında 42 yeni sipariş kaydedilmiştir.

Ocak 2015 itibariyle yolcu gemisi siparişi 100.000 Gt tonajında 20 kurvaziyer gemiyi kapsamaktadır. Toplam inşa halindeki filo mevcut filonun %12.7'sini oluşturmaktadır.

Kaynaklar :

ISL SSMR January/February 2015
Clarkson Research Services Spring 2015
The Platou Report 2015





2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

2.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları

✚ Yeni Denetleme Rejimi (New Inspection Regime – NIR)

Avrupa Deniz Emniyeti - EMSA (*European Maritime Safety Agency*) tarafından geliştirilen NIR, Avrupa Birliği'nde yürürlükte olan "Liman Devleti Kontrolü" sisteminin gözden geçirilmesine paralel hazırlanmış olup, **NIR**, Avrupa Birliği üye devletlerinde hâlihazırda %25 olan liman devleti kontrolü bireysel kota uygulamasını %100 seviyesine çıkarmayı öngörmektedir. Yeni Denetleme Rejimi (NIR) yanısıra, yıl içinde farklı zamanlarda Paris MoU kapsamında "Yoğunlaştırılmış Denetleme Kampanyaları" da söz konusu olmaktadır. Keza Paris MoU bölgesine giren ve çıkan gemilerin risk seviyesine göre, verilerin NIR/Thetis'e (Yeni Liman Devleti Kontrolü Veritabanı) aktarılması öngörülmektedir. Bahse konu veritabanı sayesinde Gemi Risk Profili (Ship Risk Profile – SRP) hesaplamaları Paris MoU Web Sitesi üzerinden hesaplanabilmekte ve Armatör/Gemi Sahibi Firmaların sefer öncesi en uygun şekilde hazırlıkları yapmalarına fırsat verilmektedir.

✚ Deniz Ticaret Odası "Project BRIDGE"

İMEAK DTO olarak "Sivil Toplum Diyaloğu – AB-Türk Odaları Forumu 2 : AB-Türkiye Odaları Ortaklık Hibe Programı" kapsamında sunulmuş olan "Project: BRIDGE" başlıklı Avrupa Birliği projesi ile hibeye hak kazanmıştır. İMEAK DTO, proje ortağı olan AB üyesi ülkelerdeki odalarla işbirliğini geliştirme, bilgi paylaşımını artırma ve ortak çalışmalarını desteklemeyi hedeflemekte olup, Project: BRIDGE Aralık 2013 ayı itibarıyla zamanında bitirilip, proje neticesinde elde edilen bilgi ve tecrübeler sektörümüzle paylaşılmış ve paylaşılmaya devam edilmektedir.

Project: BRIDGE uygulama süresince, Odamız Proje Ekibi; Denizcilik ve Balıkçılık komisyonu (DG Mare), Taşımacılık Komisyonu (DG Transport), Ticaret Komisyonu (DG Trade) ve Ulaştırma Komisyonu (DG Move) gibi Avrupa Birliği organlarının yanında, proje ortakları olan Belçika, İtalya, Hırvatistan ve proje partneri olan Finlandiya'da yerel Odalar, Şirketler ve Gemi Sahipleri Birliği, Üniversiteler gibi kurumlarla temasta bulunmuş, aralarındaki kurumsal ilişkileri ve diyalogları takip etmiş olup, yapılan bu incelemeler ve analizler sonucunda oluşan çıktılar, üyelerimize daha iyi hizmet sağlamak için kullanılmaktadır.

✚ Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

Kısa Mesafe Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM) 2005 yılında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) çatısı altında kurulmuş ve sekreteryası Odamız

(İMEAK DTO) tarafından yürütülmektedir. KMDYT Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağının üyesidir. KMDYTM'nin ana amacı, çevre dostu ve ekonomik bir taşıma metodu olan Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı kanalı ile Türk Denizciliğine ve ülke ekonomisine katkı sağlamaktır. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı web sitesi halen <http://www.shortsea.org.tr> adresinden hizmet vermekte olup, Ülkemiz ayrıca ESN (European Shortsea Network) sistemi üyesidir. 29-30 Ekim 2014 tarihlerinde Brüksel'de düzenlenen "Kısa Mesafeli Denizyolu ve Deniz Otoyolları Odak Noktaları ve Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezleri" toplantısına KMDYTM personeline katılım sağlanmış olup, toplantıda edinilen bilgiler Sektörümüzle Odamız ve KMDYT web sitesi yoluyla paylaşılmıştır.



2.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın ihtisas organlarından olan IMO – Uluslararası Denizcilik Örgütü, Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı (IMCO) adı ile 1948 yılında kurulmuş olup, Kuruluş Sözleşmesinde 1975 yılında yapılan bir değişikliğin yürürlüğe girmesiyle Teşkilatın adı 22 Mayıs 1982 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO–International Maritime Organization) olarak değiştirilmiştir; merkezi Londra, İngiltere'dedir. Birleşmiş Milletler Teşkilatı'na Üye olan Türkiye de, IMO'ya üyedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) genel olarak deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması, uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası, donatımı ve trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında hükümetler arasında işbirliğini sağlamak ve belirlenen standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik amacıyla faaliyet göstermektedir.

IMO'nun temel felsefesi "Daha Emniyetli Seyir ve Daha Temiz Denizler" olup başlıca faaliyet alanları:

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği bakımından gerekli teknik önlemleri almak ve bunlara ilişkin uluslararası kuralların düzenlenmesini teşvik etmek,
- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere, en etkili mevzuatın kabulünü teşvik etmek,
- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamak şeklinde özetlenebilir.

IMO teşkilatı bir Meclis, bir Konsey ve beş ana Komiteden oluşmaktadır; Komiteler aşağıda belirtilmiştir:

Deniz Emniyet Komitesi (Maritime Safety Committee – MSC), Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee – MEPC), Hukuk Komitesi (Legal Committee – LEG), Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Cooperation Committee – TC) ve Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee

– FC). Bazı alt Komiteler de, ana teknik Komitelerin çalışmalarını desteklemektedir.

Meclis IMO'nun en yüksek idari kuruluşudur ve tüm Üye Devletlerden oluşur, iki yılda bir düzenli oturumlarla toplanır, ancak gerekirse olağanüstü oturum da yapabilir. Meclis, çalışma programını onaylamak, bütçeyi oylamak ve Örgütün mali düzenlemelerini saptamakla yükümlüdür. Meclis aynı zamanda Konseyi de seçer.

Konsey, Meclisin her olağan oturumundan sonra başlayan iki yıllık süreler için Meclis tarafından seçilir. Konsey, IMO'nun Yürütme Organıdır ve Meclisin altında, Örgütün çalışmasını denetlemekle yükümlüdür. Meclis oturumları arasındaki sürede Konsey Meclisin tüm fonksiyonlarını yerine getirir; deniz emniyeti ve deniz kirlenmesinin önlenmesi hususlarında Hükümetlere tavsiyelerde bulunulması fonksiyonu hariçtir; bu fonksiyon, IMO Konvansiyonunun Madde 15(j)'sine göre Meclise ayrılmış bulunmaktadır.

Denizcilik endüstrisinin en önemli kurumlarından biri olan IMO'da ülkemizi T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsil etmektedir.

25 Kasım – 4 Aralık 2013 tarihlerinde Londra, İngiltere'de yapılan IMO 28inci Genel Kurul Toplantısında Türkiye Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) daimi temsilcisi olarak, 2013 - 2015 dönemi için IMO Genel Kurul Başkanlığı'na seçilmiştir. Türkiye, IMO'ya katıldığı 25 Temmuz 1956 tarihinden beri ilk kez bu önemli görevi üstlenmiş olmaktadır. 2015 yılında yapılacak olan bir sonraki Genel Kurul'a kadar IMO Genel Kurul Başkanlığı'nı Dışişleri Bakanlığı'ndan Sn. Ünal ÇEVİKÖZ yürütecektir.

IMO 28inci Genel Kurul Toplantısında IMO Konseyi seçimleri de yapılmış olup, Türkiye 154 geçerli oyun 136'sını alarak IMO Konseyine (Kategori – c) tekrar seçilmiştir.

🚢 VIMSAS (IMO Üye Devlet Denetim Programı)

11.11.2010 tarih ve 27756 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Uluslararası Denizcilik Örgütü Stratejisine Dair Başbakanlık Genelgesine göre;

IMO'ya üye ülkelerin, deniz emniyetinin sağlanması ve deniz çevresinin korunması konusundaki stratejilerini IMO hedef, politikaları ve stratejisine uygun olarak belirlemeleri gerekmektedir. Bu çerçevede,

- IMO tarafından belirlenmiş bağlayıcı kurallar ile,
- IMO'nun tavsiye kararlarının ülkemiz ihtiyaçları doğrultusunda uygulanması,
- Uluslararası deniz emniyetinin sağlanması ve gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda ülkemizin yükümlülüklerinin devamlı surette gözden geçirilerek bu yükümlülüklerin yerine getirilmesi,
- İdari performans ve uygulama kapasitesinin artırılması, ilgili kurumlar arasında etkin bir işbirliği ve koordinasyonun sağlanması esas alınmaktadır.

Bu kapsamda, IMO norm ve standartlarına uyum sağlaması ve denizcilik uygulamalarının geliştirilerek ilgili kurumların performansının artırılması amacıyla,

IMO Üye Devlet Denetim Programına (VIMSAS) aday olunmuş ve 2013 yılı Eylül sonu ile Ekim başı itibariyle yapılan denetimde, denetlenen konular içerisinde **sadece bir** eksik bulunmuş, buna karşı, diğer ülkelere **örnek teşkil edebilecek yedi konu belirlenmiş ve bu hususa raporda yer verilmiştir**. Detaylı bilgi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) web sitesinde yer almaktadır. Bu denetimde, UDHB hariçinde, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı (SHOD) ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ziyaret edilmiş olup, Ülkemiz VIMSAS denetiminden başarı ile çıkmıştır.

✚ Deniz Emniyeti İle İlgili Son Gelişmeler;

İlk yürürlüğe girdiği tarih olan Şubat 1999'dan beri hemen hemen hiç değişiklik yapılmamış olan **Global Deniz Tehlike Emniyet Sistemi (GMDSS)**'in güncellenmesine yönelik bir değişiklik tasarısı IMO Deniz Emniyet Komitesi'nin 86'ncı toplantısında ele alınmıştır. Diğer bir öneri de, **AIS**'in (Otomatik Tanımlama Sistemi – Automatic Identification System) GMDSS'nin bir kısmı olmasıdır. AIS'den sağlanan bilginin gemiler arasında paylaşılmasının seyir emniyetini artırması, gemilerin kıyı istasyonları ve küresel deniz servisleri tarafından izlenebilmesi de öngörülmektedir.

Ayrıca, **LRIT Sistemi (Long Range Information and Tracking System)** ve **SSAS'nin (Ship Security Alerting System)** de GMDSS'in bir parçası haline getirilmesi önerilmektedir. Haziran 2010'da Filipinlerde gerçekleştirilen "2010 STCW Uluslararası Diplomatik Konferansı'nda" 1978 STCW Sözleşmesinde yapılacak olan değişiklikler gündeme gelmiş olup, anılan Toplantıda **Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi (ECDIS)** eğitiminin zorunlu hale getirilmesi de ele alınmıştır; buna göre gemi adamları 5 günlük ECDIS eğitimi alacaklardır. **Temmuz 2012'den itibaren ECDIS 500 Gros Tonun üzerindeki yolcu gemileri için zorunlu hale gelmiştir.** 2018'e kadar olan sürede çeşitli diğer tip ve büyüklükte gemilerin ECDIS ekipmanı teçhiz etmeleri istenecektir.

➤ Gemilerin Uzak Mesafeden Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT) Sistemi

1 Uzun Menzilli Tanımlama ve İzleme Sistemi LRIT (Long Range Identification and Tracking System) olarak bilinen uydu esaslı sistem vasıtasıyla gemilerin her altı saatte bir mevki raporu göndermeleri gerekmektedir.

2 LRIT şebekesinin oluşturulmasının bir parçası olarak, bayrak devletlerinden mevki raporlarını toplamak için bir veri merkezi kurmaları veya bundan yararlanmaları ve bunlar vasıtasıyla, bir bedel karşılığında anılan raporları diğer idarelere sağlamaları gerekmektedir.

3 IMO kurallarına göre, bir geminin gitmekte olduğu bir ülke ve yaptığı seferin bir kısmı olarak geminin kıyı sularında seyredeceği bir ülke verileri isteyebilir. O zaman bu bilgiler, bir uluslararası veri değişimi yoluyla gönderilmektedir, söz konusu uluslararası veri değişim merkezi kısa süre önce ABD'den, Avrupa Deniz

Güvenlik Ajansının Lizbon merkezine devredilmiş olup, faaliyetini burada sürdürmektedir.

4 Kurulmuş ve çalışmakta olan 168 veri merkezi mevcuttur. Bunların tümü de, LRIT koordinatörü olarak tayin edilmiş olan Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (IMSO) tarafından kontrol edilmektedir.

➤ **E-Navigasyon**

E-navigasyon haberleşme gurubu, bu mesele hakkındaki stratejileri geliştirmek için kullanılan belli başlı bir IMO mekanizmasıdır. **IMO'nun tanımına göre E-navigasyon; denizde güvenlik ve emniyet ile deniz çevresinin korunması için limandan limana seyir ve ilgili hizmetleri güçlendirmek üzere elektronik vasıtalarla gemideki ve kıyıda denizcilikle ilgili bilgilerin uyumlu şekilde toplanması, bütünleştirilmesi, teati edilmesi, sunulması ve incelenmesidir.** E-navigasyon, daha önce tecrübe edilmemiş olan gemi ve kıyı arasındaki bütünleşme ve uyum sağlanması kavramını getirmektedir.

Diğer taraftan, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), emniyetli seyir için zorunlu olan, kıyıda bulunan veri ve sistemlerin geminin sistemleriyle uyumlu hale getirilmesi ve bütünleştirilmesinin gemide bulunan cihazlar için kontrol edilemeyen hatalar ve yanlışlar getirilmesi riski taşıyabileceğinden endişe etmektedir. E-navigasyon dâhilinde gönderilen/alınan bilgilerin güvenilirliğini temin edecek etkin önlemler olmadıkça, gemiler güvenilir ve güvenli olmayan bilgiler arasında ayırım yapma yeteneğine sahip olmaksızın, güvenilmez, şüpheli ve potansiyel olarak riskli bilgiler ortaya çıkması tehlikesinin mevcut olabileceğine dikkat çekilmektedir.

➤ **INMARSAT – B Hizmeti Aralık 2016'ya Kadar Sürdürülecek**

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), Uluslararası Mobil Uydu Örgütü'nden (IMSO – International Mobile Satellite Organization) kısa zaman önce alınan bir bilgiyi iletmiş olup, buna göre, daha önce **Aralık 2014'de sona ermesi planlanan Inmarsat – B hizmetinin şimdiki halde Aralık 2016'ya kadar sunulmasına devam edilecektir.**

Bu uzatma, önemli sayıda geminin INMARSAT – B'yi kullanmayı sürdürmesi ve alternatif hizmetlere geçmek için zamanın yetersiz oluşu dolayısıyla yapılmıştır. **INMARSAT'ın 30 Aralık 2016'dan itibaren, terminalden GMDSS tehlike bildirim fonksiyonu dahil, tüm Inmarsat – B hizmetlerinden çekileceğinin dikkate alınması gerektiği belirtilmektedir.**

➤ **Deniz ve Çevre Korunması Faaliyetleri**

Ülkemiz ve Odamız deniz taşımacılığı sektöründe; deniz emniyetini ve çevresini tehdit eden olasılıkları ortadan kaldırmak ya da en aza indirmek için, Uluslararası Denizcilik Örgütü(IMO)' nün kural ve tavsiyelerinin uygulanması yanında AB Müktesebatına uyum faaliyetlerini de sürdürmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında;

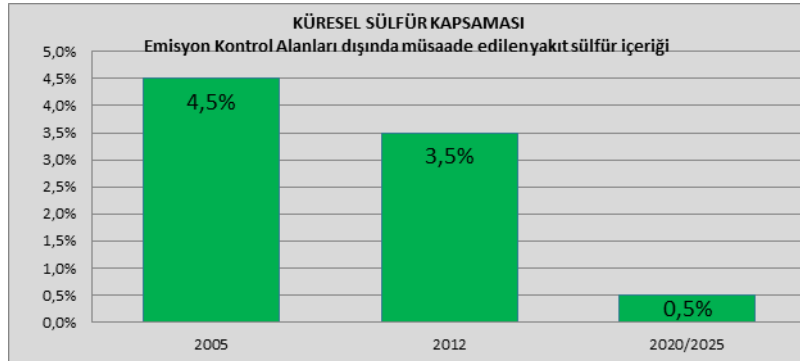
MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve Ek'lerine taraf olunmuş, diğer önemli Sözleşmelere ise taraf olma süreci devam etmektedir.

- 1. Hava kirliliği ve çevrenin korunmasına yönelik bir diğer önemli husus MARPOL EK-VI (Gemilerdeki Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar)'nın, 400 GT üstü gemiler için 19.05.2005 tarihinde yürürlüğe girmiş olmasıdır. 2005 yılından bu yana gemilerden kaynaklanan emisyonların azaltılması için uygulanan bu kuralların daha da ağırlaştırılarak revize edilmesine karar verilmiştir. Ayrıca, çalışmaları hala IMO'da devam etmekte olan, sera etkisi yaratan gazların (GHG) azaltılması konusunun; KYOTO Protokolü'ne imza atan bir ülke olarak, yeni teknolojilerin ve kuralların filomuzda süratle uygulanmasını gerektireceği değerlendirilmektedir. Ayrıca, **Gemilerin enerji verimliliğine yönelik yeni kurallar** MEPC.203(62) ile eklenmiş ve bu bağlamda, yeni gemilerin 1 Ocak 2013 ve sonrası için "Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi-**EEDI** ve 400 GT ve üzeri mevcut tüm gemiler için 01.01.2013 tarihinden itibaren "Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı-**SEEMP İşletim Planlarının**, uluslararası sefer yapan gemilerde Ek-VI kapsamında bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir. Keza "Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası" (International Energy Efficiency Certificate-**IEEC**) düzenlenmesi gerektiği konuları hakkında, yayımlanan/yayımlanacak belgelerin incelenmesi, uygulamada sıkıntı yaşanmaması, yeni döneme hazırlıklı olunması açısından, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda, "Gemi Kaynakları Emisyonların Azaltılması" ile ilgili tüm üyelerimize eğitim ve seminerler verilmiştir.**
- 2. En önemli sera etkisi yaratan gazlardan(GHG) biri olan Karbon(CO2) Emisyonu;** Denizcilik sektörünün neden olduğu CO2 emisyonunu düşürmek amacıyla IMO'da, görüşmeler yapılmakta olup bununla birlikte CO2 emisyonu bakımından en avantajlı taşıma şeklinin denizyolları olduğu belirlenmiştir. Emisyon Ticaret Şeması-ETS (çevre vergileri, emisyon ticareti ve yeni gemiler için CO2 endeksi dahil olmak üzere sera gaz emisyonları ile ilgili operasyonel ve piyasa bazlı önlemler) gibi işlemler üzerinde çalışılmakta olup bu kapsamda, Piyasa Bazlı Önlemleri(Market Based Measures) görüşmek üzere bir Uzmanlar Grubu'nun oluşturulması ve konuyla ilgili Genel Esaslar(Terms of Reference-TOR) belirlenmesi hususu karar altına alınmış olup gelişmeler yakından izlenmektedir.



3. Gemilerden Kaynaklı Kükürt(SOx) Emisyonunun (Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt-S oranı), küresel uygulamada; %4.5 (45.000 ppm) iken 01 Ocak 2012 tarihinden itibaren %3.5 (35.000 ppm) olduğu ve zamanla yakıttaki Kükürt(S) emisyonlarının azaltılarak, 01 Ocak 2020 tarihinden itibaren %0.5 (5.000 ppm) düşürüleceği bilinmektedir.

Emisyon Kontrol Alanlarında(ECA) ise, 01 Temmuz 2010 tarihinden itibaren halihazırda uygulanmakta olan fueloillerde %1.5 (15.000 ppm) Kükürt oranının %1.0 (10.000 ppm) olduğu ve 01 Ocak 2015 tarihinden itibaren %0.10 (1.000 ppm) kadar düşürüleceği hususları izlenmektedir. (Avrupa Limanlarında 01.01.2010 tarihinden itibaren; gemilerin limanda ve liman sınırları içinde demirde kaldıkları süre boyunca gemide kullanılan gasoil yakıtların içindeki S oranının %0.1 olması gerektiği, bu sebeple 01.01.2015'dan bu yana hiçbir AB limanında gemilerce kullanılan marine gasoilin içindeki kükürt oranının %0.1'i geçemeyeceği)



Ayrıca, Kuzey Amerika kıtası için, Alaska hariç ABD, Karayipler ve Kanada kıyılarından itibaren 200 deniz mili mesafeye kadar, bir Emisyon Kontrol Alanı (ECA) oluşturulmasına yönelik ABD tarafından sunulan öneri IMO MEPC' de onaylanmış olup yürürlüğe girmiştir. Bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör

Firmalarının düşük sülfürlü yakıt bulundurmaları açısından önem taşımakta olduğu değerlendirilmektedir

4. **“Yeşil Liman”**; İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için, limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının sürdürülebilir kalkınma ve kirlenmelerin önüne geçilebilmesi açısından önemli olduğu bilinmektedir. Dünyada bir birçok liman tesisi tarafından “Yeşil Liman” projelerinin uygulandığı ve ülkemizin önde gelen liman tesislerinin beklenen hassasiyeti göstereceği, “Yeşil Liman” projesi kapsamında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nca şartları yerine getiren liman tesislerine “Yeşil Liman” sertifikası verileceği sebebiyle limanların çevre duyarlılıklarının daha da artırılması Gemileri limanda buldukları sürelerde kıyıda elektrik sağlanması olmak üzere daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılmasının gerekliliği uygun değerlendirilmektedir.
5. **MARPOL EK-IV kapsamında, ileri bir zaman içerisinde**, Baltık Denizi’ndeki uygulamalar benzeri özel alan tanımı ile Karadeniz, Marmara ve Güney sahillerimizde, yolcu gemilerine tuvalet suları için yasaklama getirilebileceği, ve bu şekilde oluşabilecek kirliliğin önüne geçilebileceği değerlendirilmektedir.
6. **MARPOL EK-V uyarınca**; Akdeniz’e kıyısı bulunan ve Türkiye’nin de dâhil olduğu MARPOL 73/78 Ek-V ve MEPC 172(57) kararıyla, Akdeniz 1 Mayıs 2009’dan itibaren özel alan olmuş, çöp boşaltımı yasaklanmış ve özel boşaltım kriterleri uygulanmaktadır. Ayrıca, MEPC-62 inci Dönem Toplantısında alınan MEPC.201(62) Kararı ile **MARPOL EK-V Değişimleri kabul edilmiş olup 01.01.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.** MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-V kapsamında; Türk Bayraklı gemilerde tutulması gereken kayıtlar için gerekli “Çöp Kayıt Defteri”ne ait değişiklikler Odamızca hazırlanmış ve üyelerimize duyurulmuştur.
7. Deniz kirliliğinin önlenmesinin hukuki yönü ele alındığında ise; kirliliğin önlenmesi ve tazmini ile ilgili olarak, tankerlerden kaynaklanan petrol yayılmalarının neden olduğu, kirlilik hasarları için **“Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme(CLC-92)” ile “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme(FUND-92)” sine taraf olunmuştur.** Fonlara ilave olarak “IOPC FUND-92 EK Fon Sözleşmesi”ne, Haziran 2013 tarihinde taraf olunmuştur.
8. “2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (**BUNKER 2001**)” 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye taraf ülkelerin; limanlarına gelen 1000 GT üzeri tüm gemilerden, sertifika istendiği, Sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin sicillerine kayıtlı gemilerin, sözleşmeye taraf ülkelerin ilgili otoritelerinden sertifika edindikten sonra taraf ülke limanlarında ticari faaliyette bulunabilecekleri hakkında üyelerimiz düzenli olarak bilgilendirilmektedir. Sözleşmeye 2013 yılında taraf olunmuştur.

9. “Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (**HNS 1996**)” Gemilerde yük olarak taşınan petrolden başka diğer zararlı maddelerden kaynaklanan zararların karşılanması amacıyla oluşturulmuştur. HNS-96; CLC ve FUND sözleşmelerinin diğer zararlı maddeler için karşılığı olarak iki aşamalı bir tazmin sistemi oluşturmuştur. Türkiye, bu Sözleşmenin ilk imzacı ülkelerinden biri olarak katılım hususu TBMM’ye sunulmuş olup kısa sürede taraf olacağı değerlendirilmektedir.
10. “Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesi Hakkında Uluslararası 1969 Sözleşmesi (**INTERVENTION 1969 Sözleşmesi**) ve **INTERVENTION 1973 Protokolü** ile açık denizde gerçekleşebilecek bir deniz kazası sonucunda, petrol ve petrol türevlerinden veya petrol dışındaki diğer maddelerden kaynaklanan deniz kirliliği ya da kıyı şeritlerine yayılan kirliliğe karşı önlem alınması ve müdahale edilmesine ilişkin yöntem ve usulleri içeren Sözleşme ve Protokolüne, Ülkemizin de taraf olmasına ilişkin çalışmalar yapılmaktadır.
11. “**Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004**”un 13 Şubat 2004 tarihinde imzaya açıldığı, Türkiye’nin de içinde bulunduğu birçok ülkede, imzalama süreçlerinin devam ettiği, dünya filosunun %35’ini oluşturan 30 ülke tarafından imzalanmasını müteakip, yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Çevre denizlerimiz ve Türk Boğazları’nda deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu, Ülkemiz canlı kaynaklarının korunması ve zararlı sucul organizmalar ile istilacı türlerin bertaraf edilmesi için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve TÜBİTAK tarafından çalışmalar sürdürülmektedir. Ayrıca, Akdeniz’de oldukça önemli projeler uygulamakta olan Türkiye’nin; Sözleşmenin gerekliliklerini yerine getirebilecek hazırlığı tamamlamakta olduğu, tüm gemilerin balast arıtım teknolojileri ile donatılması ve bu teknolojilerin Türkiye’de üretilmesinin sağlanması konularında, çalışmalar yapılmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda yapılan “Balast Suyu Sözleşmesi” ile ilgili tüm toplantı ve ilgili faaliyetlere Odamızca katılım ve katkı sağlanmış olup Ülkemiz açısından önemi ve yapılmakta olan çalışmalar üyelerimize sunulmuştur. Sözleşmeye kısa sürede taraf olacağı değerlendirilmektedir.
12. “**Zararlı Paslanma Önleyici Sistemlerin Kontrolü Hakkında Uluslararası Sözleşme (AFS Sözleşmesi 2001)**” 17 Eylül 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gemi karinasında kullanılan organotin bileşikleri içeren zararlı boyaların yasaklanması hala karinada mevcut olan bu tip boyaların karinadan çıkartılması ya da üzerine sürülecek “sealer coat” ile suyla temasının engellenmesi amaçlanmaktadır. Liman Devleti Kontrollerinde problem yaşanmaması ve AFS 2001 Sözleşmesine uygunluğun kanıtlanması için bayrak devletinden alınan yetkiler ile Sertifika/Uygunluk Belgesi (Statement of Compliance-SOC) düzenlenmesi gerekmektedir. Özellikle AB limanlarında, Liman Devleti Kontrolü (PSC) denetimlerine, gemilerin Sözleşme ile uyumlu olması için Uygunluk Belgesi gerekmekte olduğu hususunda üyelerimiz bilgilendirilmektedir. Sözleşmeye kısa sürede taraf olacağı değerlendirilmektedir.

13. Ülke olarak taraf olduğumuz MARPOL73/78 Sözleşmesi'nin ilgili Ek'leri, Ulusal Mevzuatımıza tatbik edilmektedir. Sözleşmeden kaynaklanan yükümlülükler, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, "2872 sayılı Çevre Kanunu" ve bu Kanun uyarınca yayımlanan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği", Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yerine getirilmekte olup küçük deniz araçları da bu Yönetmelik kapsamındadır. Atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla, 26 Eylül 2013 tarihli "Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi" yürürlüğe girmiş ve "**Mavi Kart Sistemi**" için pilot bölge olarak seçilen Muğla ve Antalya İli ile tüm kıyılarımızda, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca çalışmalar sürdürülmektedir. Bu çerçevede, çalışmalara örnek olmak üzere Odamız projesi olan Atık Su Otomasyon Sistemi ile, Fethiye-Göcek' deki 34 adet atık alım noktaları tamamlanmış ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tam otomasyon online sisteme bağlanmıştır. Diğer bölgeler için planlama, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından sürdürülmektedir.

✚ IMO Kapsamında Ülkemizde Yapılan Çalışmalar Ve Sürdürülen Projeler:

➤ **Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)**

164 deniz mili uzunluğunda bir suyolu olan İstanbul ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi'nde seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlamak üzere tesis edilmiş ve TSSs ile birlikte uygulanan bir sistemdir. Sistem konfigürasyonunda, 16 gelişmiş radar, AIS, DGPS, CCTV/IR, ENC ile çeşitli sensörler bulunmaktadır.

➤ **İzmit Körfezi, Aliğa, İzmir, Mersin, İskenderun Körfezi VTS Çalışmaları**

Karasularımız, Körfez ve limanlarımızda, can, mal ve seyir güvenliğinin artırılması ile çevrenin korunması maksadıyla İzmit, Aliğa, İzmir, Mersin ve İskenderun Körfezlerini kapsayacak şekilde 5 (beş) bölgede Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (VTS) kurma çalışmaları devam etmektedir.

➤ **AIS Sistemi**

Bu proje ile Türkiye 8000 km'nin üstündeki sahil şeridinde toplam 25 AIS istasyonu vasıtasıyla karasuları ile münhasır ekonomik bölgesinde ve çevre denizlerinde AIS Klas A ve AIS Klas B cihazlarını havi her türlü gemi ve deniz vasıtasının aktif şekilde izlenmesini sağlamaktadır.

➤ **Uzun Mesafe Tanıma Ve Takip Sistemi (LRIT)**

Kıydan 1000 dz mili mesafeden itibaren gemilerin uydular vasıtası ile takibini mümkün kılan bir sistem olup ülkemizde tesis edilmiş ve işletimi sürdürülmektedir.

➤ **Türk Arama Ve Kurtarma Sistemi (Turkish Sar System)**

Türk SAR bölgesinde ve çevre denizlerde meydana gelen deniz kazalarının kayıt altına alınması ve raporlanması Denizcilik Müsteşarlığı / Ankara'da bulunan Ana Arama Kurtarma Ve Koordinasyon Merkezi (AAKKM) tarafından yapılmaktadır. Kaza bilgileri web sayfasında sorgulanabilir durumdadır.

➤ **COSPAR-SARSAT Sistemi**

Türkiye tarafından tesis edilen ve çevre denizlerimiz ile, Irak, İran ve Afganistan'da hizmet veren COSPAR-SARSAT sistemi; 406 (mhz) veya 121.5 mhz'de çalışan tehlike beacon sinyallerini tespit etmektedir.

Acil telsiz beacon'ları olan hava araçlarındaki ELT'ler (emergency locator transmitter), deniz araçlarındaki EPIRB'ler ve kişiler tarafından kullanılan PLB'lerden (personal locator beacons), alarm ve mevki bilgileri cospas-sarsat görev kontrol merkezi tarafından AAKKM yetkililerine gönderilir.

➤ **Elektronik Seyir Haritası (ENC)**

ENC'ler (Electronic Navigational Charts), uluslararası hidrografi örgütü (IHO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından, seyirde kullanılan klasik yöntemlere, alternatif olarak geliştirilmiştir. ENC'ler, gemilerin köprüüstünde planlamayı kolaylaştırıp, zaman ve personel tasarrufu sağlayarak, doğru, hassas ve güvenilir olacak ve maliyetleri düşürecektir. Bu çerçevede, kağıt harita yerine bilgisayar ekranında görüntülenebilen elektronik haritaların kullanılması için standartlar ve kriterleri belirlenmiştir. Hedef denizcilerin kağıt ortamda alışık olduğu standart ve güvenilirlikten vazgeçilmeksizin, seyir emniyetini artırmaktır.

➤ **Raster Seyir Haritası(Raster Navigationa IChart– RNC)**

RNC'ler, IHO RNC üretim talimatına uygun olarak üretilen kâğıt haritaların taranmış sayısal kopyalarıdır. Sadece yetkili kurum veya ulusal hidrografi daireleri tarafından üretilip, yayınlanabilirler.

➤ **Elektronik Harita Gösterim Ve Bilgi Sistemi (Electronic Chart Display and Information System - ECDIS)**

ECDIS, denizcinin planlama ve emniyetli seyir ihtiyaçlarına cevap vermek üzere elektronik haritayı, seyir uydu sistemlerinden aldığı konum bilgisiyle gösterebilen, kendisine bağlanan seyir yardımcılarında elde ettiği veriyi ekran üzerinde sergileyebilen bir seyir bilgi sistemidir.

SOLAS Sözleşmesi gereği 01.01.2012'den sonra yeni inşa edilen 3000 GRT üstü tankerler ile 500 GRT üstü yolcu gemilerinde mecbur tutulacaktır.

Arktik (Kuzey Kutbu)Bölgede Yeni Deniz Yolu

Arktik Bölgede, küresel ısınmanın etkisi ile eriyen buzullar, ortaya gemiler için yeni bir ticaret rotası fikrini çıkartmıştır. Buz oranının her 10 yılda %3-4 arasında azaldığı göz önüne alındığında bu deniz yolunun yakın gelecekte ticaret rotası olarak kullanılması beklenmektedir.

Yeni Arktik deniz yollarının açılması, Kanada-Rusya, Asya-Kuzey, Amerika-Avrupa arasındaki mesafeleri önemli ölçüde kısaltacaktır. 2050 yılına kadar Asya

ve Avrupa arasındaki toplam konteyner ticaretinin % 10'unun bu rota üzerinden yapılacağı tahmin edilmektedir.

Bölgenin gemi trafiğinde beklenen yüksek artışın bölge için ciddi çevresel zararlara sebep olabileceği nedeniyle, güvenlik ve çevresel konuları kapsamak üzere uluslararası alanda düzenlemeler yapılması ile ilgili çalışmalar sürdürülmektedir.

Antartika (Güney Kutbu)

Türkiye 1996 yılında Antartika Sözleşmesini imzalamış, bu konuda 2012 yılına kadar kayda değer bir faaliyette bulunulmamıştır. Ancak, TÜDAV (Türk Deniz Araştırmaları Vakfı) tarafından 2013 yılında, Antartika'da bilim üssü kurulması hakkında bir kitap yayınlanmıştır (Antartika'da Türk Araştırma Üssü Kurulması Çalıştayı; TÜDAV Yayınları, No:37). **18-19 Kasım 2013 tarihlerinde, İstanbul'da Deniz Ticaret Odası'nda Türk – Antartika Bilim Programı Çalıştayı düzenlenmiş olup, başlıca konusu Antartika'da bir bilim üssü kurulması ve üssün amacıyla ilgili bir bilim programı yazılması olmuştur.**

Ayrıca, Arktik ve Antartika Bölgelerinde artan deniz taşımacılığının yapısal ve operasyonel meselelerini kapsayan bir Kutup Yasası IMO'da kuralları düzenleyenler tarafından hazırlanmaktadır; Çevreciler ise söz konusu Yasaya ilişkin taslağın yeterince başarılı olmadığını iddia etmekte ve sert bir dille eleştirmektedirler. Yasa gereğince, gemiler belirli buz koşullarının üstesinden gelebilme yeteneklerine göre sınıflandırılmaktadır. Uzmanlar, bölgede artan deniz taşımacılığının yarattığı temel çevresel risklere yönelmekte başarısız olan bir Kutup Yasasının potansiyel yıkıcı sonuçlara kapıyı aralayacağını vurgulamaktadırlar.

Panama Kanalı

Şu anda mevcut kapasitesi, 5.000 TEU'luk gemilerin geçmesine izin veren Panama kanalının genişletilmesi ile 2015 yılından sonra, 13.000 TEU'luk kapasiteye sahip gemilerin geçebileceği hale geleceği ve böylelikle yakıt harcamalarında yıllık olarak 40 milyon dolarlık bir tasarruf sağlanması beklenmektedir.

Bunların yanı sıra, kanalın genişletilmesinin Asya ile ABD'nin doğu yakası arasındaki yıllık 7.5 milyon TEU'luk konteyner akışını ve Asya ile ABD Körfez rotaları arasındaki yıllık 7.8 milyon TEU'luk konteyner akışını orta vadede yıllık olarak %4.5 arttırması beklenmektedir.

Malacca ve Singapur Boğazları

Malacca ve Singapur Boğazları'nda Elektronik Deniz Otoyolları'nın (Marine Electronic Highway - MEH) oluşturulması projesi 19 Haziran 2006 yılında Dünya Bankası ve IMO arasında imzalanan 6.86 milyon dolarlık anlaşma ile başlamıştır.

Elektronik Deniz Otoyolları, Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi (Electronic Navigational Charts and Information Systems - ECDIS) ve Çevresel

Yönetim Cihazlarından (Environmental Management Tools) sağlanan verileri bölgesel bir platformda toplayarak, gemilere ve gemi trafiği kontrolünü yürüten karadaki kullanıcılara veri akışını sağlamayı amaçlamaktadır. Bahse konu sistem, mevki, gelgit, akıntı, meteorolojik ve oşinografik veriler gibi kanal trafiğinin yönetimi ve çevrenin korunması için gerekli olacak verileri sunacaktır.

➤ **IMDG Kodu**

Uluslararası Denizyolu ile Taşınan Tehlikeli Yükler (IMDG) Kodu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine dayanılarak hazırlanmış bir tüzük niteliğindedir. Söz konusu Kod, deniz yoluyla paketli olarak taşınan tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, ambalajlanması, paketlemelerin tip onay ve testlerinin yapılması, işaretlenmesi, etiketlenmesi, plakalandırılması, taşıma ünitesine veya gemiye yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi, depolanması ve ilgili görevlerde bulunan personelin eğitimlerinin programlanması ve yapılması gibi bazı hususlarda uygulama prosedürlerini içermektedir.



2.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), merkezi Londra, İngiltere'de olan ve deniz ticaretinde IMO, ILO, UNCTAD gibi çeşitli uluslararası kuruluşların faaliyetlerini yakından izleyen, bu kuruluşlara zaman zaman danışmanlık yapan ve herhangi bir ülkede deniz ticaretinin uluslararası uygulamasına aykırı düşen mevzuat oluşturulmasına karşı dünya denizciliği adına kamu oyu oluşturan etkin bir Oda'dır. Başlıca Komiteleri şunlardır: Denizcilik Komitesi, Denizcilik Politikası Komitesi, Deniz Hukuku Komitesi, Sigorta Komitesi, İşçi Sorunları Komitesi, Personel ile Donatma ve Eğitim Komitesi. Her takvim yılında bir kez, tüm ICS tam ve ortak üyelerine açık Yıllık Genel Kurul Toplantısı yapılır.

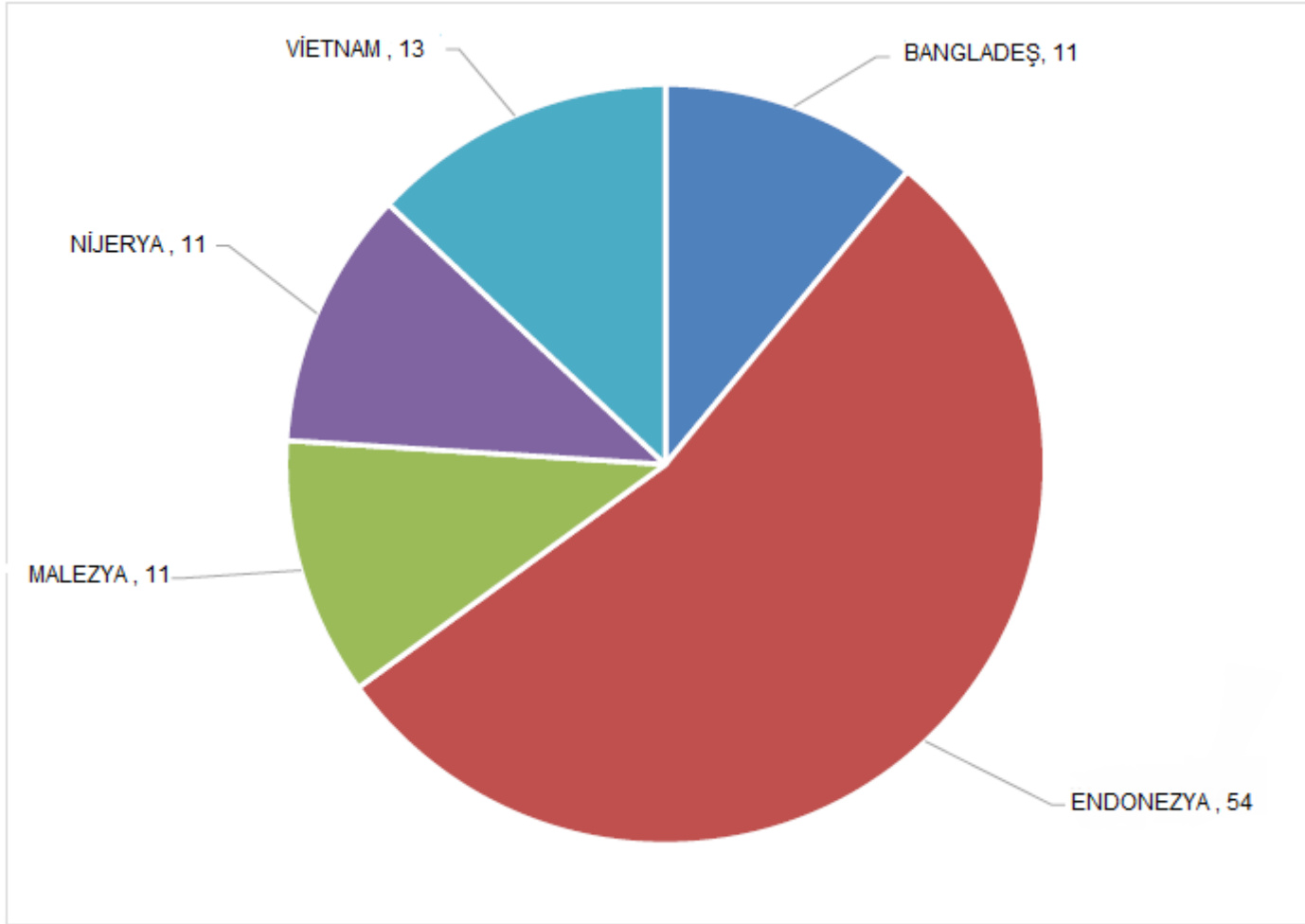
ICS Armatörler için başlıca uluslararası ticari birlik olup, denizcilikle alakalı düzenlemeler, işletme ve hukuk ile ilgili sorunlarla ilgilidir. Uluslararası Denizcilik Federasyonu (ISF) ise armatörlere ait uluslararası işverenler örgütüdür ve iş ve işçi meseleleri, eğitim sorunları ile ilgilidir. ICS ve ISF'nin üyeleri 36 ülkeden tüm sektörler ve taşıma sınıflarını temsil eden ulusal armatörler birliklerinden oluşmaktadır. Nisan 2010 tarihinde prensip olarak ISF Konseyi tarafından kabul edildiği ve Eylül 2010'da ICS Yönetim Kurulu tarafından onaylandığı şekilde birleştirilmiş bir örgüt elde etmek için ICS/ISF Sekreteryası bir plan hazırlamıştır. Mayıs 2011'de, Hamburg'da yaptıkları Yıllık Genel Kurul Toplantısında ICS ve ISF önemli birleşme kararlarını sonuçlandırmış olup, iki kuruluş tek bir Yönetim Kurulu altında faaliyetlerini yürütme kararı almışlardır. Her iki örgüt de Uluslararası Deniz Ticaret Odası adı altında çalışmalarını sürdüreceklər, Uluslararası Denizcilik Federasyonu ayrı kimliğini de muhafaza edecektir. ICS ve ISF'in birleşmesi 1 Haziran 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. ICS'e üye olan Odamız, 2010 yılı içinde ISF'e de katılmak için başvuruda bulunmuş olup, Şubat 2011'de Odamız ICS ve ISF'e tam üye olmuştur.

2.4. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau – IMB) 2015 Yılı 2.Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu

Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2015 Yılı 2.Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu'na göre;

Ocak – Haziran 2015 ayları arasındaki rapor edilen 134 Deniz Haydutluğu Vakası'nın % 75'lik bölümü aşağıdaki grafikte belirtilen 5 bölgede meydana gelmiştir.



GÜNEY DOĞU ASYA VE HİNDİSTAN YARIMADASI

Bangladeş: Bangladeş yetkililerinin yoğun çabaları neticesinde Bangladeş' te geçmiş birkaç yıl içerisinde Deniz Haydutluğu saldırılarında büyük oranda azalma görülmektedir. Nitekim yılın ikinci yarısında Chittagong demir sahasında ve yaklaşımlar bölgesinde saldırılarda artış yaşandığı rapor edilmiştir.

Endonezya: Tanjung Priok – Jakarta, Bintan Adası, Dumai, Muara Berau, Karumun Adası, Nipah ve Belawan demirleme sahası ve çevresinde Deniz Haydutluğu vakalarında, Deniz Haydutlarının ateşli silahlar ve kesici aletler kullandıkları, gemilere çıkış için genellikle gece saatlerini seçtikleri, fark

edildikleri ve gemi tarafından alarm verildiği takdirde ise gemi mürettebatı ile karşılaşmadan kaçtıkları rapor edilmiştir. Endonezya Deniz Polisi ve Endonezya Yetkililerinin etkin faaliyetleri sonucu Deniz Haydutluğu vakalarında azalma görülmüştür.

Gemilerin deniz haydutluğunu karşı etkin bir gözetleme yapmaları ve gerekli önlemleri almaları, tüm saldırı ve şüpheli durumları yerel yetkililere ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi (International Maritime Bureau – IMB Piracy Reporting Centre)'ne bildirmeleri tavsiye edilmektedir.

Malaka Boğazı: Temmuz 2005 yılından bu yana bölgedeki kıyı devletleri tarafından icra edilen etkin kontrol devriye faaliyetleri neticesinde Deniz Haydutluğu vakalarında azalma görülmüştür. Gemilerin Malaka Boğazından geçişlerinde etkin bir gözetleme yapmaları tavsiye edilmektedir. Bölgedeki devriye sayısının azaltılması veya hizmet süreleriyle ilgili herhangi bir bilgi şuan itibariyle mevcut değildir.

Malezya: Deniz Haydutluğu saldırılarında düşüş olduğu ancak bölgede daha güvenli bir ortam oluşturulana kadar gemilerin olası tehditlere karşı uyanık olmaları gerektiği bildirilmektedir.

Singapur Boğazı: Gemilerin Deniz Haydutluğu saldırılarına karşı gerekli önlemleri almaları ve etkin bir gözetleme yapmaya devam etmeleri tavsiye edilmektedir. Bölgede Deniz Haydutları'nın demirdeki ve seyir halindeki gemilere çıktıklarını ve özellikle gece saatlerini tercih ettikleri rapor edilmiştir.

Güney Çin Denizi: Deniz Haydutluğu Vakaları'nın büyük ölçüde azaldığı, Anambas/ Natuna / Mangkai Adaları/ Subi Besar ve Merundung bölgelerinden geçiş yapan gemilerin olası saldırılara karşı dikkatli olmaları tavsiye edilmektedir. Raporda; Güney Çin Denizi'nde, Malezya, Endonezya ve Singapur'da küçük tonajlı tankerlere yönelik saldırıların 2014'ün Nisan ayından itibaren bir trend haline geldiği ve halen devam etmekte olduğu bildirilmektedir.

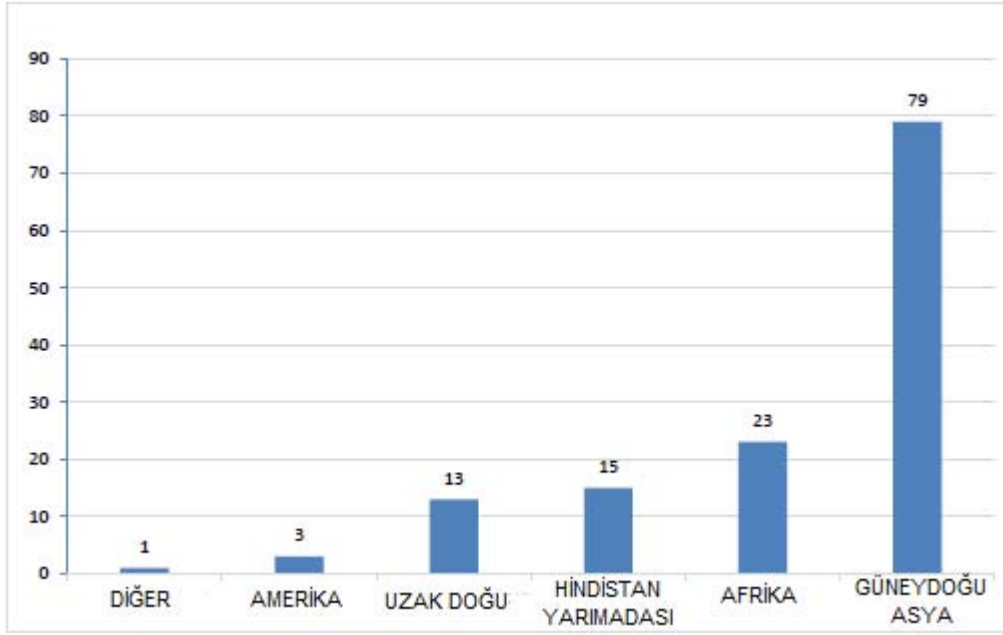
Vietnam: Gemilere, özellikle demirdeyken yapılan saldırılarda artış olduğu görülmektedir.



Ocak – Haziran 2015 ayları arasında Güneydoğu Asya ve Hindistan Yarımadası bölgesinde rapor edilen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.

Hindistan Yarımadası'nda rapor edilen toplam Deniz Haydutluğu saldırısı sayısı : 15

Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya'da rapor edilen Deniz Haydutluğu saldırısı sayısı : 92



Ocak – Haziran 2015 ayları arasında bölgelere göre rapor edilen Deniz Haydutluğu Vakaları Grafiği.

AFRİKA VE KIZIL DENİZ

Benin: Bölgede saldırıların büyük oranda düştüğü, ancak halen riskin devam ettiği, geçmişte meydana gelmiş olan saldırılarda Deniz Haydutları' nın silahlı ve agresif oldukları, rapor edilen bazı vakalarda soygun yapılması düşünülen gemilere ateş açtıkları bildirilmektedir. Gemi Kaptanının Deniz Haydutları tarafından belirli bir bölgeye yönlendirilerek gemiye ait malzeme ve ya yükün bir kısmının çalındığı, mürettebatın ise yaralanması ile sonuçlanan hadiselerin meydana geldiği belirtilmektedir.

Benin ve Nijerya Yetkilileri 'nin Deniz Haydutluğu' na karşı devriye ve kontrol faaliyetleri sonucunda saldırı sayılarında düşüş yaşandığı, gemilerin konu ile ilgili önleyici tedbirleri almaya devam etmeleri tavsiye edilmektedir.

Mısır: Son zamanlarda rapor edilen herhangi bir saldırının olmadığı, geçmişte ise Süveyş ve İskenderiye demir mevkiğinde Deniz Haydutluğu vakalarıyla karşılaşıldığı rapor edilmektedir.

Fildişi Sahilleri: Saldırı sayısında düşüş yaşandığı ancak halen tedbirli olunması gerektiği tavsiye edilmektedir.

Nijerya: Bölgedeki Deniz Haydutlarının silahlı ve agresif oldukları, kıyı boyunca, nehirlerde, demirleme alanlarında, limanlarda ve çevresinde gemilere soygun düzenledikleri, mürettebatı rehin aldıkları rapor edilmektedir. Saldırıların kıydan 170 deniz mili mesafede içerisinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Meydana gelen vakaların çoğunda Deniz Haydutları'nın gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıklarını ve gemiyi yağmaladıklarını; yükün, genellikle de yakıtın bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir. Genel olarak tüm Nijerya kıyıları ve açığı halen riskli olup, gemi mürettebatının yaralanması ile neticelenen olayların yaşandığı hadiseler mevcuttur.



Ocak – Haziran 2015 ayları arasında Gine Körfezi'nde rapor edilen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.

Gine Körfezinde rapor edilen toplam Deniz Haydutluğu saldırısı sayısı : 21

Kızıl Deniz / Aden Körfezi / Somali/ Arap Denizi / Hint Okyanusu:

Somali ile ilgili Deniz Haydutluğu vakalarında düşüş yaşandığı ancak Kızıl Denizin Güneyi / Bab el Mandeb/ Aden Körfezi / Yemen/ Somali Kıyıları'nın Kuzeyi/ Arap Denizi/ Oman Körfezi'nde saldırı riski tam anlamıyla ortadan kalkmadığı için, gemilere En İyi Yönetim Uygulama Kılavuzu 4'ü (Best Management Practice 4 – BMP 4) uygulamalarını tavsiye edilmektedir. Öncesinde Kenya açıklarında, Tanzania, Seychelles, Madagaskar, Mozambik, Hint Okyanusu ve Hindistan'ın Güney ve Batı Kıyıları ile Maldivlerin Batısında, Doğu Afrika Kıyı hattında Deniz Haydutluğu vakaları rapor edilmiştir. Somali Deniz Haydutları' nın ana gemi olarak kullanılmaya başlanan ele geçirdikleri balıkçı tekneleriyle ve bunlar üzerinden Somali açıklarında küçük ağaç surat teknelerini denize indirmek suretiyle, otomatik silahlarla ve roket atarlarla gemilere saldırılarda buldukları bildirilmektedir. Gemi Kaptanı ve Armatörün BMP'nin son prosedür uygulamalarını takip etmeleri, Yüksek Riskli Bölgelere (HRA) girmeden önce gerekli tedbirleri almaları, uyarıları takip etmeleri ve tehditlerin erken tespitini sağlamak için eldeki tüm imkanlar kullanılarak 24 saatlik etkin bir vardiya gözetilmelerinin gerekliliğine vurgu yapılmıştır. Şüpheli görülen durumların erken bildirimini çevredeki Gemi Kaptanları ve Silahlı Güvenlik Personellerinin mevcut tehlikelerden haberdar olup ona göre hareket tarzı belirlemeleri hususunda hayati önem taşıdığı göz önünde bulundurulmalı, gerektiğinde ilgili yetkililerden yardım istenmelidir.

Bölgedeki balıkçıların ağlarını korumak için ani manevralarda bulunarak gemilere yaklaşabildikleri, bazılarının yakaladıkları balıkları korumak için silahlı olabildikleri ve bu gibi balıkçıların Deniz Haydutları'ndan ayırt edilmesi gerektiği gemi kaptanlarına bildirilmiştir.

Togo: Saldırı sayısında azalma görüldüğü fakat bölgenin halen riskli olduğu, bölgedeki Deniz Haydutları' nın silahlı ve tehlikeli olduğu, saldırıların açıkta ve demirleme alanlarında genellikle de gece meydana geldiği bildirilmektedir. Bazı vakalarda geminin birkaç günlüğüne kaçırıldığı ve yağmalandığı yükün bir bölümünün çalındığı belirtilmektedir. Gemilerin her daim dikkatli olmaları gerektiği, meydana gelen deniz haydutluğu saldırı ve girişimlerini Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi (IMB Piracy Reporting Centre)'ne rapor etmeleri istenmektedir.

Tel: +60 3 2078 5763 Fax: +60 3 2078 5769

E-posta: imbkl@icc-ccs.org

Merkezin 24 saatlik Deniz Haydutluğu Yardım Hattı: +60 3 2031 0014

Deniz Haydutluğu Konusundaki Önemli İrtibat Noktaları Aşağıda Sunulmaktadır:

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi:

Tel: + 90 312 231 91 05 / +90 312 232 47 83 / + 90 312 231 33 74

Faks: + 90 312 232 08 23 / +90 312 231 29 02 (MCC)

Teleks: + 607 44 144

Inmarsat C Teleks : 0 583 427 12 23 24

Uydu Tel M4GAN (Mobilcom) :+873 76 41 42 267

Uydu Tel Faks: +873 76 41 42 269

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Harekat Merkezi

Harekat Merkezi:

Tel: + 90 312 403 30 93 / +90 312 403 22 22

Fax: + 90 312 417 30 65

E-Posta: denkom.harekatmrk@dzkk.tsk.tr

IMEAK Deniz Ticaret Odası

İlgili Personel: Serkan İNAL

Tel: +90 212 252 01 30 (157)

Deniz Güvenliği Merkezi Afrika Boynuzu (MSCHOA):

www.mschoa.eu

postmaster@mschoa.org

Birleşik Krallık Deniz Ticaret Örgütü (UKMTO):

Cdr. David BANCROFT

Tel: +971 50 552 3215 +971 50 552 6007

Teleks: (51) 210473

E-posta: ukmto@eim.ae / ukmtodubai@hotmail.com

Uluslararası Denizcilik Bürosu Korsanlık Olayları Rapor Etme Merkezi (IMB PRC)

www.ics-ccs.org

Tel: +60 3 2078 5763

24 saat acil yardım hattı: +603 2031 0014

Faks: +603 2078 5769

imbkl@icc-ccs.org / imbsecurity@icc-ccs.org / piracy@icc-ccs.org

Teleks: MA 34199 IMBPCI

ICC IMB Asya Bölge Ofisi:

PO Boz 12559, Kuala Lumpur

507882, Malezya



2. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARETİ

2.1. 2014 Yıllı Türkiye Ekonomisindeki Gelişmeler Ve 2015 Yılı Öngörülleri

2014 yılının dördüncü çeyreğinde, küresel para politikalarındaki ayrışmaların devam etmesi ve normalleşme sürecine dair belirsizliklerin sürmesi sonucunda finans piyasalarında oynaklığın arttığı gözlenmiştir. Bu çerçevede, gelişmekte olan ülkelere yönelik portföy akımları dalgalı bir seyir izlemiş ve bu ülke kurlarında hareketlilik artmıştır.

Küresel piyasalarda yaşanan oynaklık artışının etkileri Türkiye ekonomisinde de gözlenmiş ve risk primi göstergeleri ile kurlarda dalgalanmalar yaşanmıştır. Petrol başta olmak üzere enerji ve ham madde fiyatlarında yaşanan düşüşün temelde enflasyon ve dış denge açısından ekonomiyi olumlu etkileyecek olması ve para politikasındaki sıkı duruş, bu dönemde küresel oynaklıkların Türkiye'ye olumsuz yansımalarını sınırlandıran faktörler olmuştur.

Türkiye ekonomisi 2014 yılının üçüncü çeyreğinde piyasa beklentilerinin altında %1.7 oranında büyüme kaydetmiştir. 2013 yılının ikinci yarısından itibaren gözlenen canlanma 2014 yılının ikinci ve üçüncü çeyreğinde duraksamaya dönüşmüştür. Bu yavaşlamada, olumsuz hava koşulları nedeniyle gerileyen tarım hasılasının yanı sıra jeopolitik gelişmelerden dolayı ihracatta gözlenen yavaşlama etkili olmuştur. Son çeyreğe dair göstergeler dış talebin zayıf seyri nedeniyle yıllık büyümenin ılımlı seyretmeye devam ettiğini göstermektedir. 2015 yılında iç talebin daha fazla katkı vermeye başlamasıyla birlikte büyüme oranında kademeli artışlar beklenmektedir. Para politikasındaki sıkı duruşun ve alınan makro ihtiyati önlemlerin olumlu etkisi 2014 yılının son çeyreğinde devam etmiş ve çekirdek enflasyon eğilimleri hedefle uyumlu seviyelere yaklaşmıştır. Ayrıca, gerileyen petrol fiyatları enflasyondaki düşüş sürecini desteklemiş ve enflasyon beklentilerinde yakın dönemde belirgin bir iyileşme yaşanmıştır. 2015 yılında, birikimli kur etkilerinin azalmaya devam etmesinin, gıda enflasyonunun geçmiş yıllar ortalamasına dönmesinin ve gerileyen petrol fiyatlarının katkıları ile enflasyonda kayda değer bir düşüş süreci yaşanacağı öngörülmektedir. Bu çerçevede, yıl ortalarında enflasyonun hedefle uyumlu seviyelere yaklaşacağı tahmin edilmektedir.

2014 yılı tüketici enflasyonu %8.17 oranı ile beklentilerin üzerinde gerçekleşmiştir. Enflasyondaki yükselişte özellikle Türk Lirasındaki değer kaybının etkisiyle temel mal grubu fiyatlarında kaydedilen hızlı artış önemli bir paya sahip olmuştur. Enflasyonun yüksek gerçekleşmesinde döviz kuru artışının olumsuz yansımalarının yanında, kuraklık ve olumsuz hava koşullarına bağlı olarak gıda fiyatlarında kaydedilen keskin

artış da etkili olmuştur. 2014 yılının son çeyreğinde petrol fiyatlarındaki düşüşle birlikte enerji fiyatlarının gerilemesi yıllık enflasyonu çift haneler seviyesinden geri döndürmüştür.

Yurtiçi Üretici Fiyat Endeksi (Yİ-ÜFE)'nde 2014 yılı Aralık ayında %0.76 oranında azalış kaydedilmiş ve 2014 yılı Yİ-Ü- FE'de yıllık artış hızı %6.36'ya gerilemiştir.

Türkiye ekonomisinde görülen yavaşlama sonucu işsizlik oranı 2014 yılının Kasım ayında %10.7 olarak gerçekleşmiştir.

2014 yılında dış ticaret açığı geçen yıla göre %15.4 oranında azalarak 84.5 milyar ABD Doları, cari açık ise %29.1 oranında azalarak 45.8 milyar ABD Doları olmuştur.

Türkiye'nin 2013 yılı sonunda %10.1 olan 2 yıl vadeli gösterge niteliğindeki Devlet iç Borçlanma Senedi faizi 2014 yılı Aralık sonu itibarıyla %7.9 seviyesine gerilemiştir.

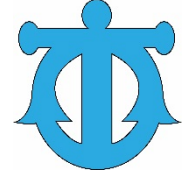
2014 yılına 67,802 endeksten başlayan Borsa İstanbul (BİST-100) Endeksi yılı %26.4 artışla 85,721 endeks seviyesinden kapatmıştır.

T.C. Merkez Bankası Para Politikası Kurulu 20 Ocak 2015 tarihinde yaptığı toplantıda, politika faizi olan bir hafta vadeli repo ihalelerindeki faiz oranını %8.25 seviyesinden %7.75'e indirmiştir. Açıklanan kararda "ölçülü" olarak tanımlanan faiz indirimine gerekçe olarak düşen petrol fiyatlarının yanı sıra para politikasındaki sıkı duruş ile alınan makro ihtiyati önlemlerin enflasyonu, özellikle enerji ve gıda dışı (çekirdek) enflasyon göstergelerini ve enflasyon beklentilerini olumlu yönde etkilemesi gösterilmiştir.

T.C. Merkez Bankası tarafından yılın ilk enflasyon raporunun tanıtımı amacıyla 27 Ocak 2015 tarihinde düzenlenen basın toplantısında, **enflasyonun 2015 yılı sonunda, orta noktası %5.5 olmak üzere %4.1 ile %6.9 aralığında, 2016 yılında ise orta noktası %5 olmak üzere %3.2 ile %6.8 aralığında gerçekleşeceğini** tahmin edildiği açıklanmış, 2015 yılı sonunda son 45 yılın en düşük enflasyonunun görülebileceği ifade edilmiştir. Bu açıklamanın ardından faiz indirileceği beklentisine giren piyasalarda döviz talebi oluşmuş ve ABD Doları Türk Lirası karşısında 2.51 rekor seviyelerine kadar yükselerek değer kazanmıştır.

2015 yılı Ocak ayı enflasyonunun beklentilerin üzerinde gelmesi sonucunda T.C. Merkez Bankası'nca yapılan açıklamada; "Para Politikası Kurulu enflasyon görünümünü 24 Şubat 2015 toplantısında detaylı bir şekilde ele alacaktır" denilerek 04 Şubat 2015'te yapmayı planladığı olağanüstü toplantıdan vazgeçmiştir. Bu gelişme üzerine Türk Lirası, ABD Doları karşısında hızla değer kazanarak 2.45 seviyesine kadar gerilemiştir.

Türkiye ekonomisinin 2015 yılında göstereceği performansta başta petrol fiyatlarının seyri olmak üzere jeopolitik gelişmeler ve genel seçimlerin belirleyici olacağı değerlendirilmektedir.



2.2. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER

2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi

Türk Deniz Ticaret filosunun mevcut durumun analizinde; gemi tipleri esas alınmak suretiyle, her tip geminin, adet, tonaj (DWT,GRT) ve yaş ortalamaları yanında, Milli Sicil/Tugs ve ithal/ yurt içinde inşa durumları ayrı ayrı incelenmiştir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun yapısı ile ilgili analizlerde, filonun geneli üzerinde 1000 GRT ve üzeri değerlendirme yapıldığı gibi, basit aritmetik yaş ortalaması yanında tonaj aralıkları dikkate alınarakta yaş ortalamaları incelenmiştir.

Sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2014 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 591 adet geminin 285 adedi ithal, 306 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin dwt’u 6.5 milyon dwt, inşa gemilerin dwt’u ise 1.6 milyon dwt’dur.

1000 GRT ve üzeri Deniz Ticaret filosunu oluşturan 591 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 36.53’ünü Kuruyük gemileri, % 14.89’unu Dökmeyük gemileri , % 9.98’ini Kimyasal Madde Tankerleri, % 8.97’sini Konteyner gemileri ve % 3.89’unu Petrol Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 25.74’üdür.

1000 GRT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret filosu 8.1 milyon dwt ve 6.0 milyon grt’dur. 8.1 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 51.03’ünü Dökmeyük gemileri , % 14.63’ünü Kuruyük gemileri, % 12.41’ini Petrol Tankerleri, % 10.27’sini Konteyner gemileri ve % 5.37’sini Kimyasal Madde Tankerleri Diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise, % 6,29’dur.

Tablo 15’deki veriler dikkate alındığında, 591 adet gemiden % 14.5’i (75 gemi) Milli sicile, % 85.5’inin (516 gemi) TUGS’a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun dwt olarak % 8.3’ü Milli sicile, % 91.7’si ise TUGS’a, grt olarak ise % 15,44’ü Milli sicile, % 84,56’sı ise TUGS’a kayıtlıdır.

Milli sicile kayıtlı toplam 686.026 dwt’luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla, % 66.4’ünün Dökmeyük gemileri, % 22.6’sını Konteyner gemileri, % 6.53’ünü Kuruyük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, Milli sicilin % 4.3’üdür.

TUGS’a kayıtlı toplam 7.5 milyon dwt filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 49.6’sını Dökmeyük gemileri, % 15,3’ünü Kuruyük gemileri, % 13,4’ünü Petrol tankerleri, % 9,14’ünü Konteyner gemileri ve % 5.8’ini Kimyasal Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS’un % 6.7’dir.

Tablo (14) Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GRT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
KURU YUK GEMİSİ	55	161	216	36,53	420.825	777.734	1.198.559	14,63	292.606	493.300	785.906	12,99
DOKME YUK GEMİSİ	81	7	88	14,89	4.018.348	161.879	4.180.227	51,03	2.289.606	102.027	2.391.633	39,52
KONTEYNER	32	21	53	8,97	594.861	246.675	841.536	10,27	479.224	184.329	663.553	10,96
KURUYUK-KONTEYNER	4	12	16	2,71	18.288	97.824	116.112	1,42	12.771	68.894	81.665	1,35
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	22	37	59	9,98	197.236	242.892	440.128	5,37	124.272	162.204	286.476	4,73
LPG TANKERİ	6	0	6	1,02	30.789	0	30.789	0,38	29.336	0	29.336	0,48
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,51	2.770	39.936	42.706	0,52	1.900	31.348	33.248	0,55
RO-RO GEMİSİ	23	0	23	3,89	225.828	0	225.828	2,76	528.136	0	528.136	8,73
RO-RO FERRY-YOLCU	9	3	12	2,03	18.471	1.208	19.679	0,24	42.712	4.844	47.556	0,79
FERİBOT	7	3	10	1,69	3.983	3.988	7.971	0,10	37.566	4.253	41.819	0,69
TREN FERİSİ	0	6	6	1,02	0	1.660	1.660	0,02	0	131.888	131.888	2,18
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	4	6	10	1,69	6.866	3.447	10.313	0,13	35.404	20.892	56.296	0,93
BALIKCI GEMİLERİ	1	1	2	0,34	569	0	569	0,01	1.407	3.566	4.973	0,08
BİLİMSEL ARASTIRMA G	2	1	3	0,51	0	4.200	4.200	0,05	6.734	2.569	9.303	0,15
SEHIR HATLARI	2	0	2	0,34	0	0	0	0,00	79.136	0	79.136	1,31
SEHIR HATLARI ARABALI	0	26	26	4,40	0	21.961	21.961	0,27	0	32.583	32.583	0,54
ROMORKOR	3	0	3	0,51	2.028	0	2.028	0,02	4.142	0	4.142	0,07
HİZMET GEMİLERİ	21	7	28	4,74	24.051	0	24.051	0,29	266.944	20.021	286.965	4,74
DİĞER	1	0	1	0,17	0	0	0	0,00	1.333	0	1.333	0,02
PETROL TANKERİ	10	13	23	3,89	971.775	44.303	1.016.078	12,41	513.724	27.223	540.947	8,94
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,17	6.266	0	6.266	0,08	15.195	0	15.195	0,25
Toplam :	285	306	591	100,00	6.542.954	1.647.707	8.190.661	100,00	4.762.148	1.289.941	6.052.089	100,00

© Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO - DENİZ TİCARET ODASI

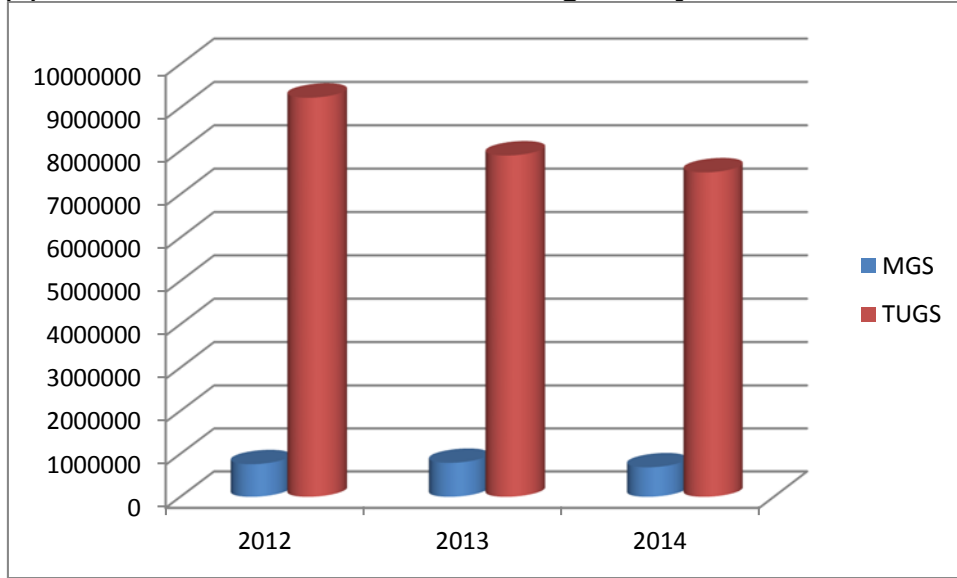
Tablo (15) Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GRT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
KURU YUK GEMİSİ	12	204	216	36,53	44.892	1.153.667	1.198.559	14,63	28.925	756.981	785.906	12,99
DOKME YUK GEMİSİ	11	77	88	14,89	456.118	3.724.109	4.180.227	51,03	262.689	2.128.944	2.391.633	39,52
KONTEYNER	7	46	53	8,97	155.194	686.341	841.535	10,27	125.422	538.131	663.553	10,96
KURUYUK-KONTEYNER	1	15	16	2,71	2.356	113.756	116.112	1,42	1.720	79.945	81.665	1,35
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1	58	59	9,98	1.638	438.490	440.128	5,37	1.082	285.394	286.476	4,73
LPG TANKERİ	0	6	6	1,02	0	30.789	30.789	0,38	0	29.336	29.336	0,48
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,51	2.770	39.936	42.706	0,52	1.900	31.348	33.248	0,55
RO-RO GEMİSİ	0	23	23	3,89	0	225.828	225.828	2,76	0	528.136	528.136	8,73
RO-RO FERRY-YOLCU	0	12	12	2,03	0	19.679	19.679	0,24	0	47.555	47.555	0,79
FERİBOT	0	10	10	1,69	0	7.971	7.971	0,1	0	41.819	41.819	0,69
TREN FERİSİ	6	0	6	1,02	1.660	0	1.660	0,02	131.888	0	131.888	2,18
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	5	5	10	1,69	7.297	3.016	10.313	0,13	37.022	19.274	56.296	0,93
BALIKCI GEMİLERİ	0	2	2	0,34	0	569	569	0,01	0	4.973	4.973	0,08
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	3	3	0,51	0	4.200	4.200	0,05	0	9.303	9.303	0,15
SEHIR HATLARI	1	1	2	0,34	0	0	0	0	78.093	1.043	79.136	1,31
SEHIR HATLARI ARABALI	2	24	26	4,4	2.755	19.206	21.961	0,27	2.673	29.910	32.583	0,54
ROMORKOR	1	2	3	0,51	0	2.028	2.028	0,02	1.565	2.577	4.142	0,07
HİZMET GEMİLERİ	24	4	28	4,74	4.277	19.774	24.051	0,29	256.909	30.056	286.965	4,74
DİĞER	1	0	1	0,17	0	0	0	0	1.333	0	1.333	0,02
PETROL TANKERİ	2	21	23	3,89	7.069	1.009.010	1.016.079	12,41	3.797	537.150	540.947	8,94
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,17	0	6.266	6.266	0,08	0	15.195	15.195	0,25
Toplam :	75	516	591	100	686.026	7.504.635	8.190.661	100	935.018	5.117.070	6.052.088	100

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO _ DENİZ TİCARET ODASI

GRAFİK (1) : 2012-2013-2014 Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi

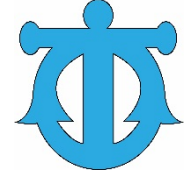


Tablo (16) Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	2012 DWT			2013 DWT			2014 DWT		
	MGS	TUGS	TOPLAM	MGS2	TUGS3	Toplam4	MGS	TUGS	Toplam
KURU YUK GEMİSİ	64.610	1.340.762	1.405.372	76.521	1.220.040	1.296.561	44.892	1.153.667	1.198.559
DOKME YUK GEMİSİ	415.831	4.697.581	5.113.412	444.930	3.907.485	4.352.415	456.118	3.724.109	4.180.227
KONTEYNER	185.205	642.923	828.128	194.525	595.841	790.366	155.194	686.341	841.535
KURUYUK-KONTEYNER	2.356	141.994	144.350	2.356	132.664	135.020	2.356	113.756	116.112
KONTEYNER/RO-RO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PETROL TANKERİ	39.937	1.319.335	1.359.272	23.757	1.167.113	1.190.870	7.069	1.009.010	1.016.079
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	27.911	703.783	731.694	24.701	508.778	533.479	1.638	438.490	440.128
ÜRÜN TANKERİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LPG TANKERİ	0	35.029	35.029	0	35.029	35.029	0	30.789	30.789
ASFALT TANKERİ	2.770	0	2.770	2.770	0	2.770	2.770	39.936	42.706
RO-RO GEMİSİ	0	237.697	237.697	0	217.509	217.509	0	225.828	225.828
RO-RO FERRY-YOLCU	0	29.789	29.789	0	29.342	29.342	0	19.679	19.679
FERİBOT	0	6.832	6.832	0	7.870	7.870	0	7.971	7.971
TREN FERİSİ	6.668	0	6.668	6.668	0	6.668	1.660	0	1.660
TREN FERRY/RO-RO	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	9.800	5.742	15.542	9.800	5.742	15.542	7.297	3.016	10.313
BALIKCI GEMİLERİ	0	568	568	0	568	568	0	569	569
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	0	0	0	16.897	16.897	0	4.200	4.200
SEHIR HATLARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEHIR HATLARI ARABALI	3.093	20.893	23.986	3.093	20.893	23.986	2.755	19.206	21.961
ROMORKOR	1.394	1.049	2.443	1.394	2.056	3.450	0	2.028	2.028
HİZMET GEMİLERİ	0	36.671	36.671	0	19.774	19.774	4.277	19.774	24.051
Toplam :	759.575	9.226.914	9.986.489	790.515	7.893.867	8.684.382	686.026	7.504.635	8.190.661

Tablo 16 'da Türk Deniz Ticaret filosunun gemi tipleri dikkate alınarak Milli Gemi Sicili ile Türk Uluslararası Gemi Sicili dwt gelişimleri incelenmiştir. Filomuz dwt olarak, 2012-2013 arasında % 13 düşmüş, 2013-2014 arasında ise %5,6 ile düşüş devam etmiştir.

En fazla düşüş olan gemi tipleri; % 14,6 ile Petrol Tankerleri, % 3,9 ile Dökmeyük Gemileri, % 7,55 ile Kuruyük gemileri % 17,4 ile Kimyevi Madde Tankerleridir.



2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Genel Yaş Ortalamaları Analizi

Tablo 17'de Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi, Kuruyük, Dökmeyük, Petrol Tankerleri, Kimyasal Madde Tankerleri, Konteyner , Ro-Ro gemiler başlığı altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine verilmektedir.

1000 Grt kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 591 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2014 itibariyle 23,9'dur.

TABLO (17) Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması

Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması (1000 GRT ve Üzeri)				
Gemi Tipleri	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GRT)	Yaş Ort.
KURU YÜK GEMİSİ	216	1.198.559	785.906	24
DÖKME YÜK GEMİSİ	88	4.180.227	2.391.633	12
KONTEYNER	53	841.535	663.553	13
KURU YÜK KONTEYNER	16	116.112	81.665	11
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	59	440.128	286.476	13
LPG TANKERİ	6	30.789	29.336	22
ASFALT TANKERİ	3	42.706	33.248	11
RO-RO GEMİSİ	23	225.828	528.136	15
RO-RO FERRY-YOLCU	12	19.679	47.555	21
FERİBOT	10	7.971	41.819	15
TREN FERİSİ	6	1.660	131.888	41
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	10	10.313	56.297	26
BALIKÇI GEMİLERİ	2	569	4.973	21
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	3	4.200	9.303	15
ŞEHİR HATLARI	2	0	79.136	58
ŞEHİR HATLARI ARABALI	26	21.961	32.583	24
ROMORKÖR	3	2.028	4.142	36
HİZMET GEMİLERİ	28	24.051	286.965	40
DİĞER	1	0	1.333	34
PETROL TANKERİ	23	1.016.079	540.947	15
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	36
Toplam :	591	8.190.660	6.052.089	23,9

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 38'ini oluşturan kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 24'tür. Dwt olarak filomuzun % 50'sini oluşturan dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 12'dir.

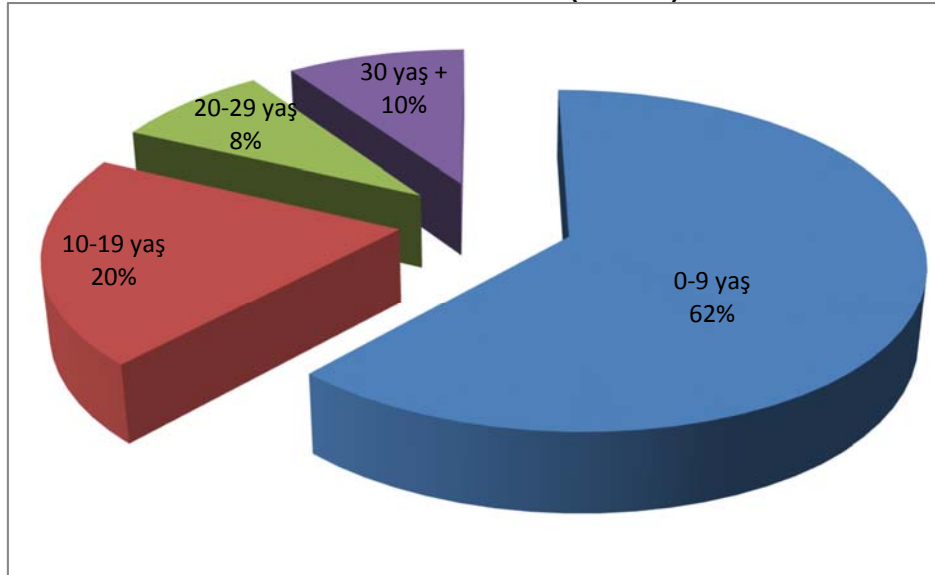
Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tablosu (Tablo 18) incelendiğinde, toplam 591 adet ve 8.190.661 Dwt'luk filonun,

- 5.066.276 Dwt'luk 203 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 1.654.025 Dwt'luk 106 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 684.028 Dwt'luk 112 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 786.333 Dwt'luk 160 adet gemi 30 yaş ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.

Tonaj Grupları	Tablo (18) Türk Deniz Ticaret Flosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ÜZERİ			TOPLAM	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	20	5569	0,11	10	3527	0,21	15	5448	0,80	38	6294	0,80	83	20839
1500-5999	61	255186	5,04	36	137269	8,30	59	208614	30,50	88	291991	37,13	244	893061
6000-9999	23	164671	3,25	24	198253	11,99	24	176822	25,85	16	115183	14,65	87	654930
10000-34999	64	1166964	23,03	20	377027	22,79	13	246315	36,01	16	282781	35,96	113	2073088
35000-52999	5	209139	4,13	12	573223	34,66	1	46826	6,85	1	36600	4,65	19	865788
53000-79999	27	1632983	32,23	3	199866	12,08	0	0	0,00	1	53483	6,80	31	1886332
80000-119999	6	515059	10,17	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	6	515059
120000+	7	1116702	22,04	1	164859	9,97	0	0	0,00	0	0	0,00	8	1281561
Genel Toplam :	203	5066276	100,00	106	1654025	100,00	112	684028	100,00	160	786333	100,00	591	8190661

@ Her Hakkı Saklıdır.
İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

GRAFİK (2) : Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve Üzeri (dwt %)



Tablo 2'de görüldüğü üzere 1000 GRT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun % 62'si 0-9 yaş grubunda, % 20'si 10-19 yaş grubunda, % 8'i 20-29 yaş grubunda ve % 10'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır

Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 36,5'ini oluşturan 216 adet ve 1.198.558 Dwt'luk Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ; (Tablo 19)

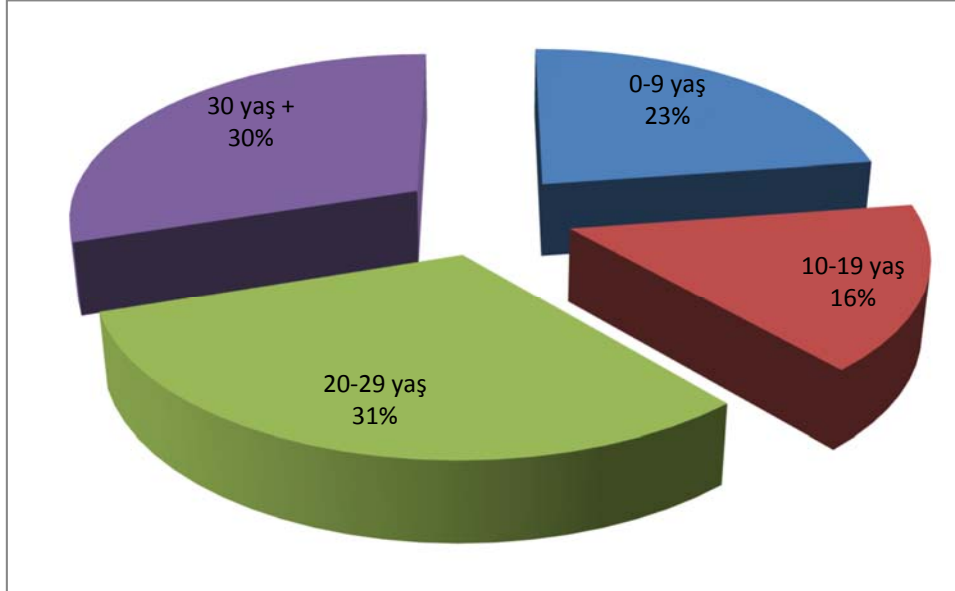
- 271.734 Dwt'luk 46 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 191.915 Dwt'luk 28 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 374.125 Dwt'luk 62 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 360.784 Dwt'luk 80 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (19) Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ Üzeri			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
1500-5999	35	157388,8	57,92	16	55445,96	28,89	41	149439,2	39,94	63	210822,8	58,43	155	573096,79
6000-9999	5	34781,36	12,80	11	86604	45,13	17	126210,7	33,73	12	86895,31	24,09	45	334491,32
10000-34999	6	79563,81	29,28	0	0	0,00	3	51649,9	13,81	5	63066	17,48	14	194279,71
35000-52999	0	0	0,00	1	49865	25,98	1	46826	12,52	0	0	0,00	2	96691,00
53000-79999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
80000-119999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
120000+	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
Genel Toplam	46	271734	100,00	28	191915	100,00	62	374125,8	100,00	80	360784,1	100,00	216	1198558,8

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

GRAFİK (3) : Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve Üzeri (dwt)



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuruyük gemilerinin, % 23'ü 0-9 yaş grubunda, % 16'sı 10-19 yaş grubunda, % 31'i 20-29 yaş grubunda ve % 30'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 20 'de 88 adet ve 4.180.226 Dwt'luk Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

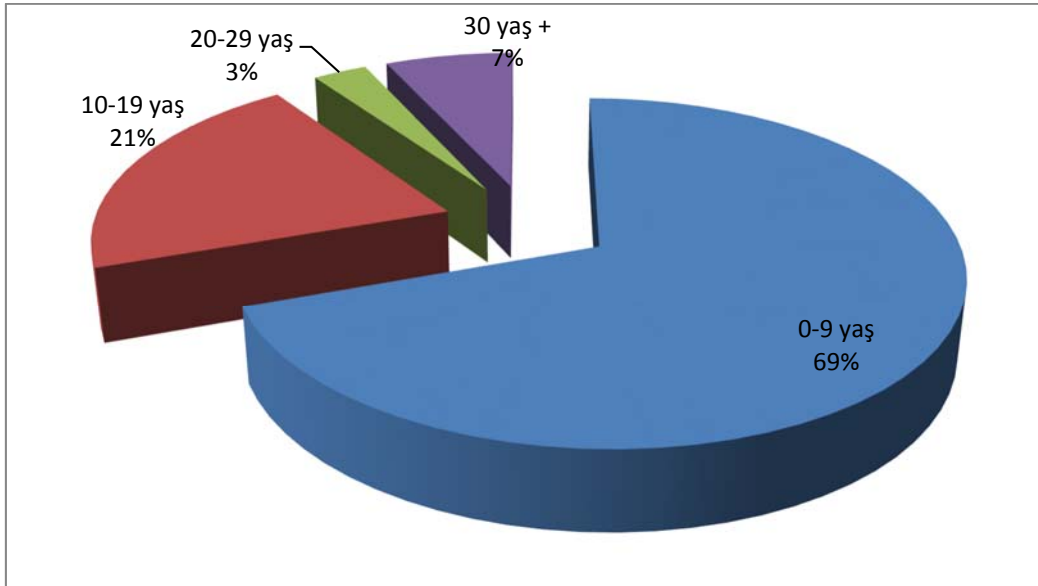
- 2.908.580 Dwt'luk 52 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 863.353 Dwt'luk 20 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 120.938 Dwt'luk 5 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 287.356 Dwt'luk 11 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (20) Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ve üzeri			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
1500-5999	1	4342	0,1	0	0	0,0	1	4213	3,5	0	0	0,0	2	8555
6000-9999	2	13201	0,5	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	2	13201
10000-34999 (HandySize)	11	285534	9,8	6	140129	16,2	4	116725	96,5	9	197273	68,7	30	739661
35000-52999 (HandyMax)	3	119060	4,1	11	523358	60,6	0	0	0,0	1	36600	12,7	15	679018
53000-79000 (Panamax)	27	1632983	56,1	3	199866	23,1	0	0	0,0	1	53483	18,6	31	1886332
80000-119999 (CapeSize)	6	515059	17,7	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	6	515059
120000 + (Large Size)	2	338400	11,6	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	2	338400
Genel Toplam	52	2908580	100,0	20	863353	100,0	5	120938	100,0	11	287356	100,0	88	4180227

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

GRAFİK (4) : Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökmeyük gemilerinin , % 69'u 0-9 yaş grubunda, % 21'i 10-19 yaş grubunda, % 3'ü 20-29 yaş grubunda ve % 7'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 21’de 23 adet ve 1.016.079 Dwt’luk Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

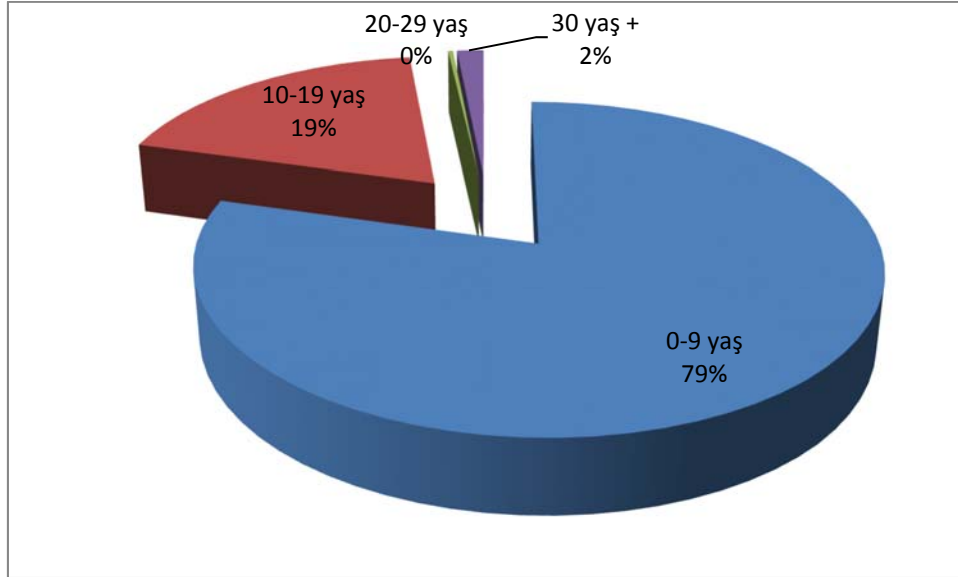
- 806.898 Dwt’luk 10 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 190.836 Dwt’luk 7 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 2.878 Dwt’luk 1 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 15.467 Dwt’luk 5 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (21) : Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve Üzeri													
	0 - 9 Yaş			10 - 19 Yaş			20 - 29 Yaş			30 + Yaş			Toplam	
	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%	ADET	DWT
150 - 1499	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
1500 - 5999	3	6414	0,8	6	25977	13,6	1	2878	100,0	5	15467	100,0	15	50736
6000 - 19999	2	22181	2,7	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	2	22181
20000 - 49999 (Product Tanker)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
50000 - 79999 (Panamax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	5	778302	96,5	1	164859	86,4	0	0	0,0	0	0	0,0	6	943161
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
300000 + (ULCc)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
Toplam	10	806898	100,0	7	190836	100,0	1	2878	100,0	5	15467	100,0	23	1016079

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

GRAFİK (5) : Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, % 79'u 0-9 yaş grubunda, % 19'u 10-19 yaş grubunda ve % 2'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 22’de 59 adet ve 440.128 DWT’luk Kimyasal Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

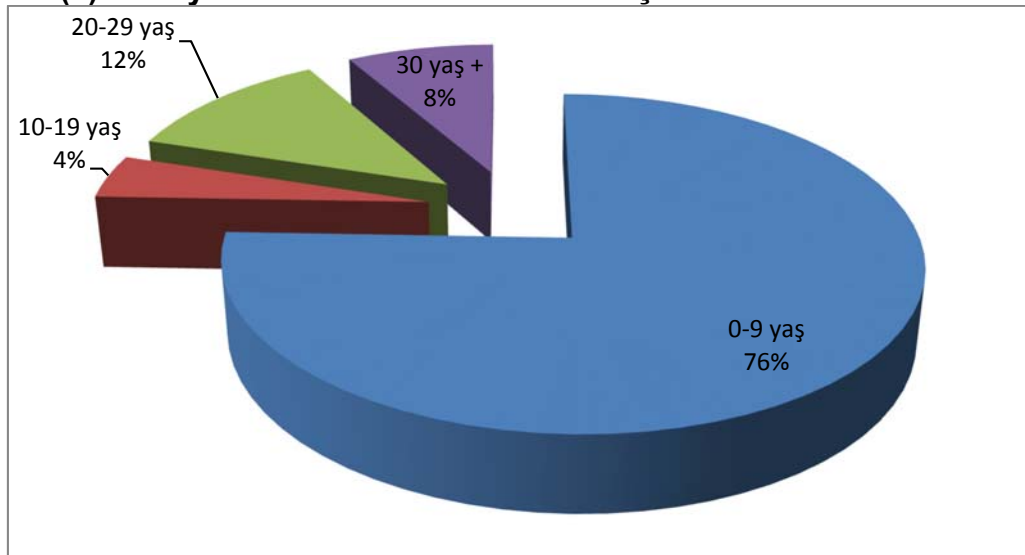
- 332.558 Dwt’luk 38 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 19.075 Dwt’luk 5 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 52.047 Dwt’luk 9 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 36.448 Dwt’luk 7 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (22) : Kimyasal Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)													
	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 + Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150 - 1499	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
1500 - 5999	16	62974	18,9	5	19075	100,0	4	18215	35,0	5	16898	46,4	31	1171623
6000 - 19999	21	218052	65,6	0	0	0,0	5	33832	65,0	2	19550	53,6	28	2714323
20000 - 49999 (Product Tanker)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
50000 - 79999 (Panamax)	1	51532	15,5	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	1	51532
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
300000 + (ULCc)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
Toplam	38	332558	100,0	5	19075	100,0	9	52047	100,0	7	36448	100,0	59	440128

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

GRAFİK (6) : Kimyasal Madde Tankerlerinin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki kimyasal madde tankerlerin, % 76’sı 0-9 yaş grubunda, % 4’ü 10-19 yaş grubunda, % 12’si 20-29 yaş grubunda ve % 8’i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 23 'de 53 adet ve 841.535 Dwt'luk Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş grupları incelendiğinde ;

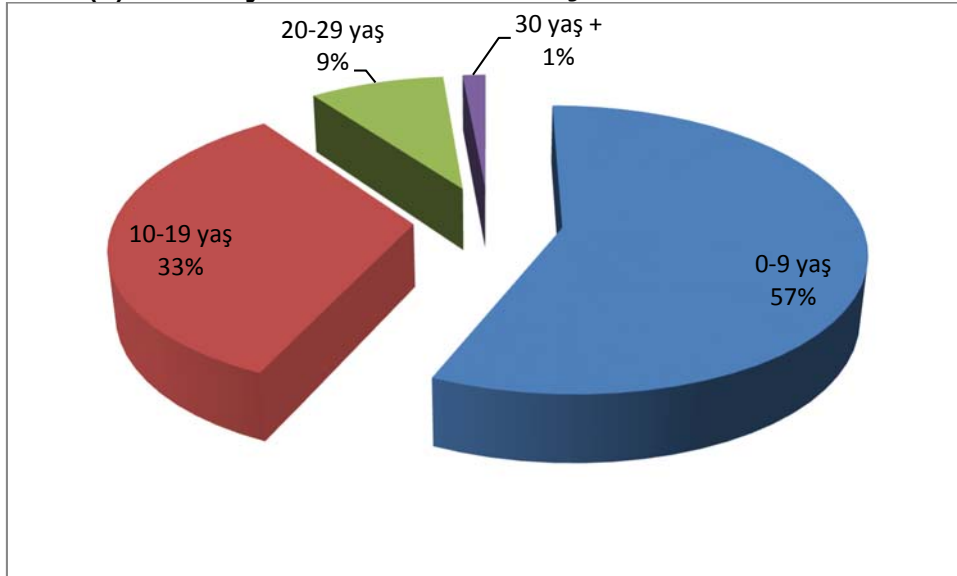
- 476.684 Dwt'luk 22 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 280.455 Dwt'luk 22 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 72.165 Dwt'luk 8 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 12.231 Dwt'luk 1 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (23) Konteyner Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ve üzeri			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
1500-5999	1	3301	0,7	2	8027	2,9	3	12490	17,3	0	0	0,0	6	23818
6000-9999	1	6366	1,3	7	54385	19,4	1	9766	13,5	0	0	0,0	9	70517
10000-34999	19	428470,8	89,9	13	218043	77,7	4	49909	69,2	1	12231	100,0	37	708653,8
35000-52999	1	38547	8,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	1	38547
53000-79999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
80000-119999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
120000+	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
Genel Toplam :	22	476684	100,0	22	280455	100,0	8	72165	100,0	1	12231	100,0	53	841535

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

GRAFİK (7) : Konteyner Gemilerinin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin , % 57'si 0-9 yaş grubunda, % 33'ü 10-19 yaş grubunda ve % 9'u 20-29 yaş grubunda yer almaktadır.

Tablo 24 'de 23 adet ve 225.828 Dwt'luk; Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

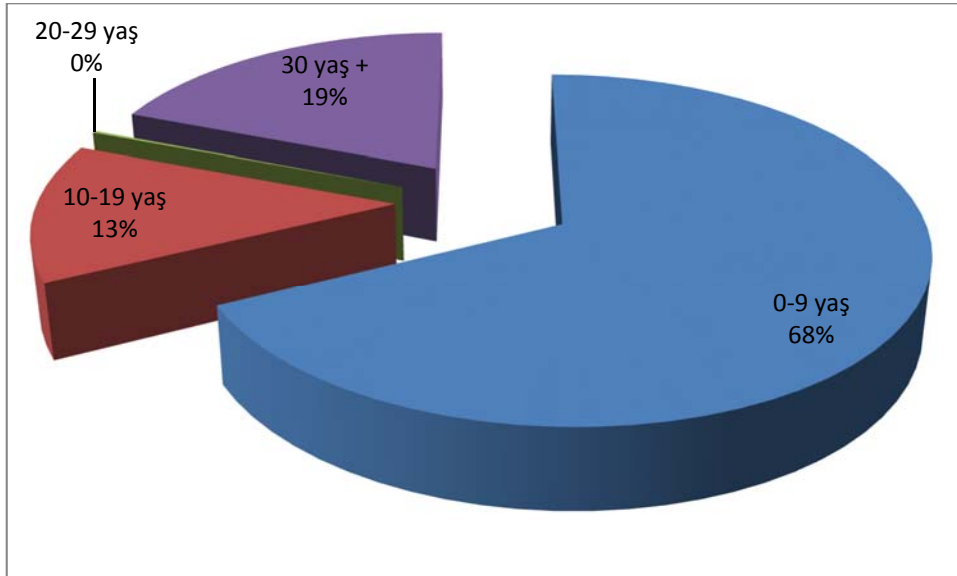
- 152.768 Dwt'luk 13 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 29.630 Dwt'luk 3 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 457 Dwt'luk 1 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 42.973 Dwt'luk 6 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (24) Ro-Ro Gemilerini Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ve üzeri			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,0	0	0	0,0	1	457	100,0	0	0	0,0	1	457
1500-5999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	4	14941,4	34,8	4	14941
6000-9999	1	9481	6,2	3	29630	100,0	0	0	0,0	0	0	0,0	4	39111
10000-34999	12	143287	93,8	0	0	0,0	0	0	0,0	2	28032	65,2	14	171319
35000-52999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
53000-79999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
80000-119999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
120000+	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
Genel Toplam :	13	152768	100,0	3	29630	100,0	1	457	100,0	6	42973,4	100,0	23	225828

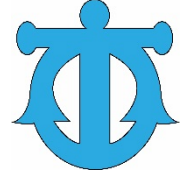
@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

GRAFİK (8) : Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Ro-Ro gemilerinin , % 68'i 0-9 yaş grubunda, % 13'ü 10-19 yaş grubunda,ve % 19'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.



2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 1000 DWT Üzeri Adet ve Tonaj Dağılımı

Tablo 25'de filonun, 1000 DWT kapasitesinin üzerindeki gemilerin uluslararası taşımalara uygun olabileceği varsayımından hareketle, sadece bu tonaj üzerinde kapasitedeki gemilerin dikkate alındığı sayısal ve tonaj analizi yapılmıştır.

Türk Deniz Ticaret filosunda 1000 DWT 'un üzerinde 623 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 71 adedi Milli Sicile, 552 adedi ise TUGS'a kayıtlıdır.

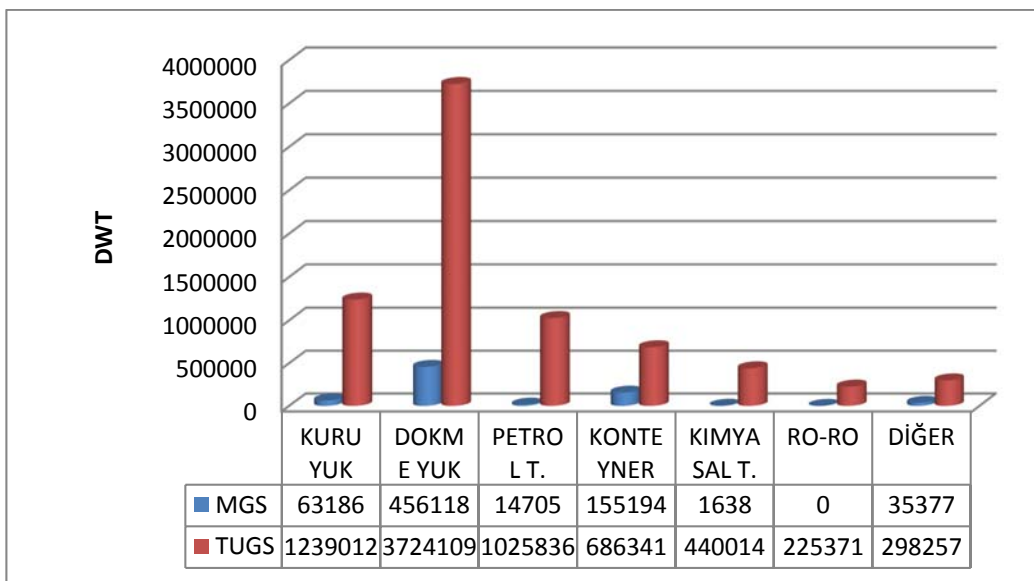
1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GRT'u 5.679.078, toplam DWT'u ise 8.365.159 DWT'dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 49,97'sini Dökmeyük gemileri, % 15,57'sini Kuruyük gemileri, % 12,44'ünü Petrol tankerleri, % 5,28'ini Kimyasal Madde Tankerleri ve % 10,06'sını Konteyner gemileri oluşturmaktadır.

1000 DWT ve üzerindeki gemilerin sicil dağılımında, büyük tonajlı gemilerin Uluslararası sicili tercih ettiği gözlenmektedir.

- 1.302.198 dwt Kuruyük gemileri tonajının % 4,9'u Milli sicilde , % 95,1'i TUGS'a,
- 4.180.227 dwt Dökmeyük gemileri tonajının % 10,9'u Milli sicile, % 89,1'i TUGS'a,
- 1.040.541 dwt Petrol tankerleri tonajının % 1,4'ü Milli sicile, % 98,6'sı TUGS'a,
- 441.652 dwt Kimyasal Madde Tankerinin % 0,3'ü Milli sicile, % 99,7'si TUGS'a,
- 841.535 dwt Konteyner gemilerinin tonajının % 18,4'si Milli sicile, % 81,6'sı TUGS'a
- 225.371 dwt Ro-Ro gemilerinin tonajının, % 100'ü TUGS'a

tescillidir.

GRAFİK (9) : 1.00 DWT Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı



Tablo (25) 1000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GRT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
KURU YUK GEMİSİ	221	63	284	45,60	869.788	432.411	1.302.199	15,57	543.804	299.167	842.971	14,84
DOKME YUK GEMİSİ	7	81	88	14,13	161.879	4.018.348	4.180.227	49,97	102.027	2.289.606	2.391.633	42,10
KONTEYNER	21	32	53	8,51	246.675	594.861	841.536	10,06	184.329	479.224	663.553	11,68
KURUYUK-KONTEYNER	12	4	16	2,57	97.824	18.288	116.112	1,39	68.894	12.771	81.665	1,44
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	38	22	60	9,63	244.416	197.236	441.652	5,28	163.179	124.272	287.451	5,06
LPG TANKERİ	0	6	6	0,96	0	30.789	30.789	0,37	0	29.336	29.336	0,52
ASFALT TANKERİ	2	1	3	0,48	39.936	2.770	42.706	0,51	31.348	1.900	33.248	0,59
SU GEMİSİ	1	0	1	0,16	1.027	0	1.027	0,01	488	0	488	0,01
RO-RO GEMİSİ	0	22	22	3,53	0	225.371	225.371	2,69	0	524.356	524.356	9,23
RO-RO FERRY-YOLCU	3	5	8	1,28	3.935	18.471	22.406	0,27	3.840	28.673	32.513	0,57
FERİBOT	2	1	3	0,48	3.062	1.790	4.852	0,06	2.659	10.870	13.529	0,24
TREN FERİSİ	1	0	1	0,16	1.300	0	1.300	0,02	123.286	0	123.286	2,17
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	1	3	4	0,64	1.700	6.866	8.566	0,10	10.583	24.380	34.963	0,62
BİLİMSEL ARASTIRMA G	1	0	1	0,16	4.200	0	4.200	0,05	2.569	0	2.569	0,05
DENİZ OTOBÜSLERİ	0	1	1	0,16	0	29.642	29.642	0,35	0	431	431	0,01
SEHIR HATLARI ARABALI	8	0	8	1,28	15.667	0	15.667	0,19	11.699	0	11.699	0,21
ROMORKOR	0	1	1	0,16	0	1.049	1.049	0,01	0	1.356	1.356	0,02
HİZMET GEMİLERİ	9	10	19	3,05	11.974	34.498	46.472	0,56	3.945	27.500	31.445	0,55
DİĞER	0	2	2	0,32	0	2.580	2.580	0,03	0	1.533	1.533	0,03
PETROL TANKERİ	28	13	41	6,58	64.159	976.381	1.040.540	12,44	39.266	516.592	555.858	9,79
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,16	0	6.266	6.266	0,07	0	15.195	15.195	0,27
Toplam :	268	355	623	100,00	1.767.542	6.597.617	8.365.159	100,00	1.291.916	4.387.162	5.679.078	100,00

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO - DENİZ TİCARET ODASI-2015

Tablo (26)1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası DWT Dağılımı

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GRT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
KURU YUK GEMISI	26	258	284	45,60	63.186	1.239.012	1.302.198	15,57	39.241	803.731	842.972	14,84
DOKME YUK GEMISI	11	77	88	14,13	456.118	3.724.109	4.180.227	49,97	262.689	2.128.944	2.391.633	42,10
KONTEYNER	7	46	53	8,51	155.194	686.341	841.535	10,06	125.422	538.131	663.553	11,68
KURUYUK-KONTEYNER	1	15	16	2,57	2.356	113.756	116.112	1,39	1.720	79.945	81.665	1,44
KIMYEVİ MADDE TANKERİ	1	59	60	9,63	1.638	440.014	441.652	5,28	1.082	286.369	287.451	5,06
LPG TANKERİ	0	6	6	0,96	0	30.789	30.789	0,37	0	29.336	29.336	0,52
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,48	2.770	39.936	42.706	0,51	1.900	31.348	33.248	0,59
SU GEMISI	0	1	1	0,16	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01
RO-RO GEMISI	0	22	22	3,53	0	225.371	225.371	2,69	0	524.356	524.356	9,23
RO-RO FERRY-YOLCU	0	8	8	1,28	0	22.406	22.406	0,27	0	32.513	32.513	0,57
FERİBOT	0	3	3	0,48	0	4.852	4.852	0,06	0	13.529	13.529	0,24
TREN FERİSİ	1	0	1	0,16	1.300	0	1.300	0,02	123.286	0	123.286	2,17
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	3	1	4	0,64	6.776	1.790	8.566	0,10	24.093	10.870	34.963	0,62
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	1	1	0,16	0	4.200	4.200	0,05	0	2.569	2.569	0,05
DENİZ OTOBUSLERİ	0	1	1	0,16	0	29.642	29.642	0,35	0	431	431	0,01
SEHIR HATLARI ARABALI	1	7	8	1,28	2.314	13.353	15.667	0,19	1.596	10.103	11.699	0,21
ROMORKOR	0	1	1	0,16	0	1.049	1.049	0,01	0	1.356	1.356	0,02
HİZMET GEMİLERİ	11	8	19	3,05	18.488	27.984	46.472	0,56	7.283	24.162	31.445	0,55
DİĞER	1	1	2	0,32	1.373	1.207	2.580	0,03	734	799	1.533	0,03
PETROL TANKERİ	7	34	41	6,58	14.705	1.025.836	1.040.541	12,44	8.497	547.361	555.858	9,79
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,16	0	6.266	6.266	0,07	0	15.195	15.195	0,27
Toplam :	71	552	623	100,00	726.218	7.638.940	8.365.158	100,00	597.543	5.081.536	5.679.079	100,00

@ Her Hakkı Saklıdır.

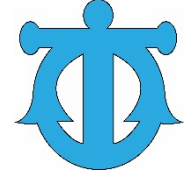
İMEAK DTO- DENİZ TİCARET ODASI 2015

Tablo (27) Gemi Tiplerine Göre Yaş Ortalaması(1000 DWT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet	DWT	GRT	Yaş Ort.
KURU YÜK GEMİSİ	284	1.302.199	842.971	27
DÖKME YÜK GEMİSİ	88	4.180.227	2.391.633	12
KONTEYNER	53	841.535	663.553	13
KURU YÜK KONTEYNER	16	116.112	81.665	11
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	60	441.652	287.451	13
LPG TANKERİ	6	30.789	29.336	22
ASFALT TANKERİ	3	42.706	33.248	11
SU GEMİSİ	1	1.027	488	46
RO-RO GEMİSİ	22	225.371	524.356	14
RO-RO FERRY-YOLCU	8	22.406	32.513	29
FERİBOT	3	4.852	13.529	16
TREN FERİSİ	1	1.300	123.286	49
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	4	8.566	34.963	34
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	1	4.200	2.569	2
DENİZ OTOBÜSLERİ	1	29.642	431	17
ŞEHİR HATLARI ARABALI	8	15.667	11.699	31
ROMORKÖR	1	1.049	1.356	38
HİZMET GEMİLERİ	19	46.472	31.445	32
DİĞER	2	2.580	1.533	35
PETROL TANKERİ	41	1.040.540	555.858	18
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	36
TOPLAM	623	8.365.159	5.679.078	21
@ Her Hakkı Saklıdır.				
İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI				

Tablo (28) Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılım

Tonaj Grupları	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	3	3450	0,07	3	4140	0,25	21	27234	3,76	43	53921	6,18	70	88745
1500-5999	67	265248	5,22	39	141978	8,41	62	213930	29,57	120	348859	40,00	288	970015
6000-9999	24	171105	3,37	24	198253	11,74	24	176822	24,44	15	108750	12,47	87	654930
10000-34999	64	1166964	22,97	21	406669	24,08	14	258546	35,74	15	270549	31,02	114	2102728
35000-52999	5	209139	4,12	12	573223	33,94	1	46826	6,47	1	36600	4,20	19	865788
53000-79999	27	1632983	32,14	3	199866	11,83	0	0	0,00	1	53483	6,13	31	1886332
80000-119999	6	515059	10,14	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	6	515059
120000+ Genel Toplam :	7	1116703	21,98	1	164859	9,76	0	0	0,00	0	0	0,00	8	1281562
	203	5080651	100,00	103	1688988	100,00	122	723358	100,00	195	872162	100,00	623	8365159



2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

Bu bölümde kullanılan tablolardaki veriler SSMR yayınlarından yararlanılarak hazırlanmış olup, gemi sayı ve tonaj bilgilerindeki farklılıkların, bazı gemi tiplerinin değerlendirilmeye alınmamasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 29'da, 1000 grt ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999 – 2015 yılları arasındaki gelişimi yer almaktadır. 1999 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 9.6 milyon dwt olup , bunun % 90,48'i Türk Bayraklı, % 9,52'si ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2015 Yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 grt ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında, % 30,2'si Türk bayrağında, % 69,8'i ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1999 Yılında 9.6 Milyon dwt olan Türk ve Yabancı bayraktaki gemilerimizin tonajı 2015 yılı başı itibariyle 27,5 milyon dwt'a yükselmiştir.

1 Ocak 2015 itibariyle 1000 Grt ve üzerindeki gemilerde Türk Armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2014 yılına göre değişimi % -9,6 olarak gerçekleşmiştir.

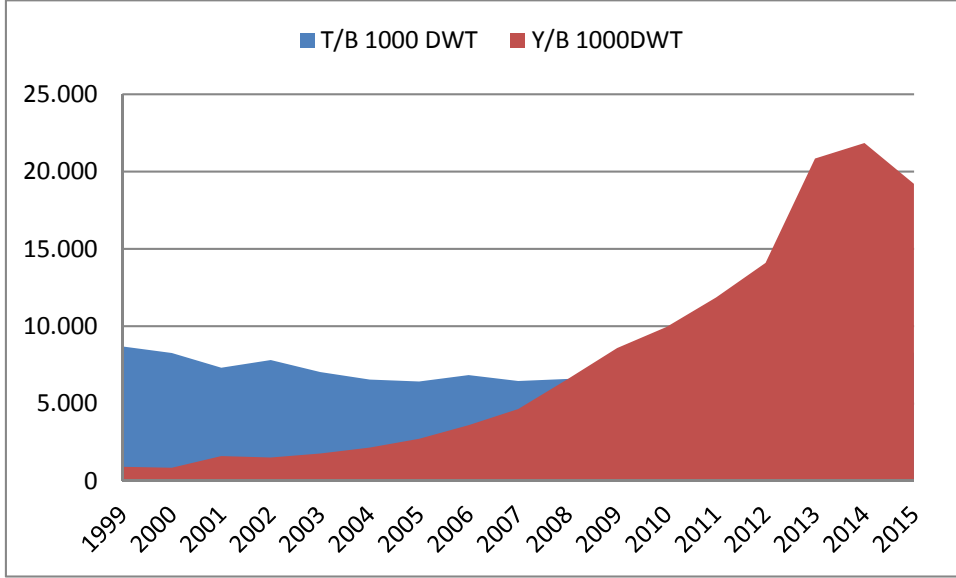
TABLO (29) : Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri

Yıl	(1000 GRTve üzeri)							
	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo	
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT
1999	448	8.697	90,48	69	915	9,52	517	9.612
2000	456	8.269	90,63	96	855	9,37	552	9.124
2001	445	7.321	82	107	1.607	18	552	8.928
2002	451	7.815	83,77	117	1.514	16,23	568	9.329
2003	432	7.045	79,9	147	1.772	20,1	579	8.817
2004	408	6.556	75,23	163	2.159	24,77	571	8.715
2005	420	6.427	70,23	237	2.725	29,77	657	9.152
2006	432	6.844	65,47	353	3.609	34,53	785	10.453
2007	446	6.464	58,16	424	4.650	41,84	870	11.114
2008	490	6.592	50	513	6.591	50	1.003	13.183
2009	520	6.736	43,9	636	8.592	56,2	1.156	15.328
2010	560	7.246	42,1	665	9.954	57,9	1.225	17.201
2011	547	7.797	39,7	672	11.863	60,3	1.219	19.660
2012	523	8.479	37,6	642	14.093	62,4	1.165	22.572
2013	627	9.488	31,3	842	20.838	68,7	1.469	30.326
2014	599	8.580	28,2	890	21.846	71,8	1.489	30.427
2015	564	8.297	30,2	834	19.209	69,8	1.398	27.507

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2015

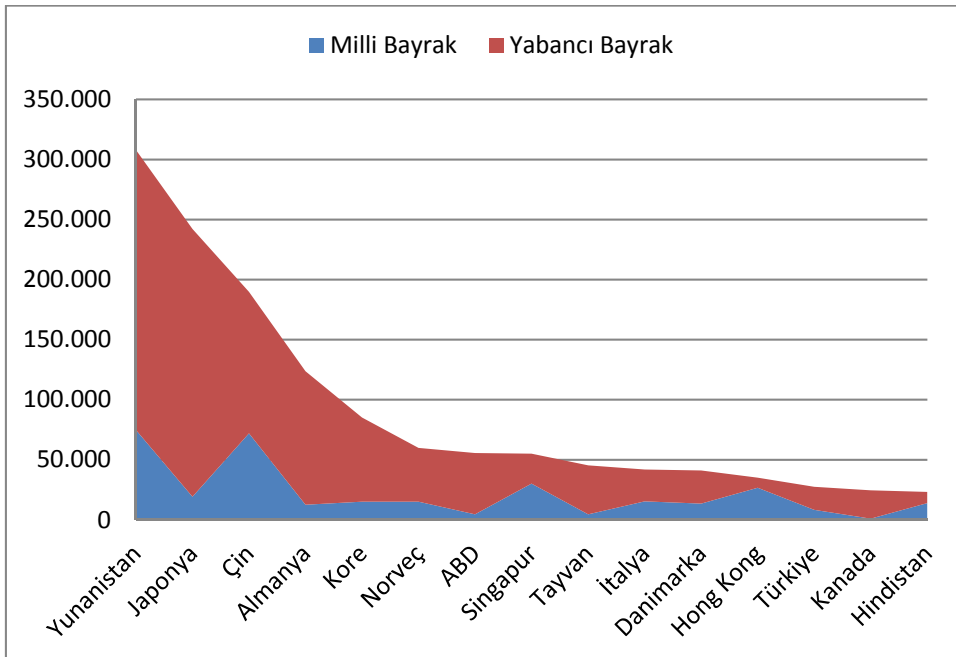
1 Ocak 2015 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 Grt ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 8.2 milyon dwt, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 19.2 milyon dwt'dur.

GRAFİK (10) :Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi



Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 grt ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 308 milyon dwt ile 1. sırada, Japonya 242 milyon dwt ile 2. sırada, Çin 189 milyon dwt ile 3. sırada ve Almanya 123 milyon dwt 4. sırada yer almaktadır.

GRAFİK (11) :15 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri



**TABLO (30) : 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2015)
1000 GRT ve Üzeri**

ÜLKE	Milli Bayrak				Yabancı Bayrak				Toplam Filo			
	Adet	1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.	No	1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.	No	1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.
Yunanistan	807	74.938	152	13,6	3.445	233.190	1.604	11,0	4.252	308.128	1.755	11,5
Japonya	709	19.244	13	12,5	3.426	222.936	1.327	7,2	4.135	242.180	1.340	8,1
Çin	2.489	72.019	595	10,8	2.231	117.744	930	11,8	4.720	189.793	1.524	11,3
Almanya	256	12.641	923	13,9	3.389	111.113	4.860	9,4	3.645	123.574	5.784	9,8
Kore	719	15.164	91	17,9	904	70.003	617	9,9	1.623	85.167	708	13,5
Norveç	498	15.064	71	15,0	1.050	44.853	313	13,9	1.548	59.917	384	14,2
ABD	201	4.602	70	23,3	869	51.075	204	13,3	1.070	55.677	274	15,29
Singapur	735	30.181	772	8,2	588	24.959	258	15,1	1.323	55.140	1031	11,3
Tayvan	105	4.606	125	16,2	741	40.708	824	10,8	846	45.314	949	11,5
İtalya	505	15.335	58	13,8	522	26.523	1064	10,9	1027	41.858	1.123	12,4
Danimarka	330	13.459	683	12,8	572	27.677	788	9,5	844	47.532	945	11,2
Hong Kong	453	26.665	422	7,2	301	8.455	50	17,9	754	35.121	472	11,5
Türkiye	564	8.297	96	18,0	834	19.209	108	18,5	1.398	27.507	204	18,3
Kanada	112	1.028	7	30,7	327	23.598	514	9,8	439	24.626	521	15,1
Hindistan	474	13.906	23	11,6	152	9.346	7	12,9	626	23.253	30	11,9
Rusya	1.075	5.476	71	27,1	508	17.276	46	18,4	1.583	22.753	117	24,3
İngiltere	223	6.302	130	11,1	358	15.684	233	12,3	581	21.986	363	11,9
Belçika	61	7.005	1	10,2	131	11.132	44	8,3	192	18.137	45	8,9
İran	135	3.920	98	15,6	70	14.093	13	11,3	205	18.013	112	14,1
Endonezya	1.351	11.275	158	24,8	145	3.625	12	14,8	1.496	14.900	171	23,8
Suudi Arabistan	60	1958	8	18,3	81	11.339	1	13,6	141	13.297	8	15,6
Brezilya	66	2.116	14	22,8	44	11.149	-	10,2	110	13.265	14	17,8
Malezya	221	6.423	17	16,4	85	5.952	3	14,6	306	12.376	20	15,9
BAE	42	302	0	12,8	401	11.790	65	20,0	443	12.093	65	19,3
Holanda	626	5.412	211	9,6	266	5.120	56	12,7	892	10.532	267	10,6
Fransa	112	2.864	189	13,2	169	7.521	392	9,6	281	10.385	581	11,1
Kuveyt	35	5.299	22	8,0	46	3.442	209	8,2	81	8.741	230	8,1
Bermuda	0	0	0	0	33	7.512	0	14,5	33	7.512	0	14,5
Viet Nam	738	5.835	31	10,3	78	1.183	7	20,0	816	7.018	37	11,3
Oman	28	3856		11,4	9	3.158	0	7,7	37	7.014	0	9,3
Toplam 30 Ülke	13.730	396.682	5.238	15,1	21.761	1.155.585	14.534	11,3	35.491	1.552.267	19.722	12,8

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2015

Dünyanın kolay bayrakta en fazla filoya sahip otuz ülkenin dağılımı tablosu incelendiğinde, 30 Ülkenin dwt olarak % 25,5'i Milli bayraklarında, % 74,5'i ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Dünyanın açık sicil bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2015 itibariyle (1000 grt ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Japonya'nın 2'inci, Çin'in 3. 'üncü olduğu sıralamada Türkiye 13. sırada yer almıştır. 2014 yılında Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı % 71,8 iken 2015 yılı başı itibariyle % 69,8'e gerilemiştir.

TABLO (31) : En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu (İlk 25 Ülke- 300 GRT ve Üzeri) (Milli Bayrak)

Sıra	Ülke	Adet	1000 GRT	1000 DWT	1000 TEU	DWT %	Yıllık Değişim %
1	Panama	6.745	221.472	342.950	3.074	20.6%	-1.1%
2	Liberya	2.996	127.087	198.800	3.731	12.0%	-1.0%
3	Marshall Island	2.345	103.432	168.584	1028	10.1%	15.7%
4	Hong Kong	2.271	92.274	150.332	2.215	9.1%	9.4%
5	Singapur	2.208	73.957	112.317	1.989	6.8%	10.7%
6	Malta	1.757	53.050	81.503	941	4.9%	12.4%
7	Yunanistan	1.044	44.046	78.169	152	4.7%	1.5%
8	Çin	2.818	46.166	72.443	603	4.4%	2.5%
9	Bahama	1.132	49.252	63.308	221	3.8%	0.2%
10	İngiltere	797	27.766	37.764	801	2.3%	-6.6%
11	G.Kıbrıs	829	20.813	32.954	464	2.0%	3.0%
12	Japonya	2.524	16.080	21.554	16	1.3%	7.9%
13	Norveç	781	14.466	18.289	73	1.1%	-3.2%
14	İtalya	732	15.296	16.945	120	1.0%	-13.4%
15	Danimarka	462	14.235	16.581	880	1.0%	13.7%
16	Kore	1.023	10.117	16.327	92	1.0%	-3.1%
17	Hindistan	799	8.590	14.719	30	0.9%	1.2%
18	Endonezya	2.535	9.306	12.990	165	0.8%	3.0%
19	Antigua & Barbuda	1.117	9.783	12.624	737	0.8%	-5.1%
20	Almanya	316	11.346	12.550	928	0.8%	-22.8%
21	Tanzanya	200	6.254	11.667	11	0.7%	0.0%
22	Bermuda	140	10.672	9.827	50	0.6%	1.2%
23	Türkiye	878	5.883	8.702	97	0.5%	-3.9%
24	Belçika	80	5.133	8.328	1	0.5%	29.6
25	Amerika	349	7.166	8.039	257	0.5%	5.2%
26	Hollanda	860	7.141	7.910	287	0.5%	-3.4
Dünya Toplamı	152 Ülke	50.422	1.104.671	1.661.008	20.602	100,00%	3.5%

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2015

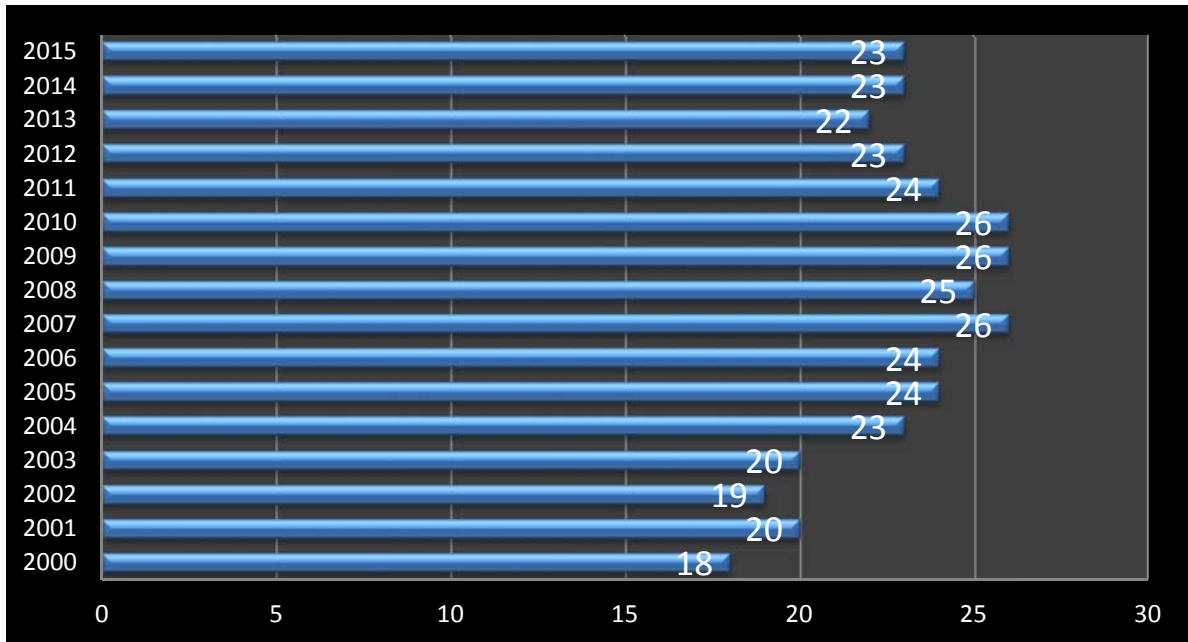
Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 Grt ve üzeri ilk yirmi beş ülke bazında sıralaması Tablo(31) dedir. Buna göre dünya filosunun % 20,6'sını bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, % 12,0'sini bünyesinde bulunduran Liberya 2. Sırada, Marshall Adaları ise % 10.1 ile 3. Sırada yer almaktadır.

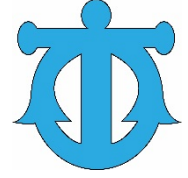
01.01.2015 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 Grt ve üzeri) 152 ülke bazında 50.422 adet gemi ile 1.661.008.000 dwt /1.104.761.000 grt'dur. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, % 0,5 ile Türkiye 23. sırada yer almıştır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun 2000-2015 yıllarındaki Dünya sıralamasında;

1 Ocak 2000 yılında 18. sırada,
1 Ocak 2001 yılında 20. sırada,
1 Ocak 2002 yılında 19. sırada,
1 Ocak 2003 yılında 20. sırada,
1 Ocak 2004 yılında 23. sırada,
1 Ocak 2005 yılında 24. sırada,
1 Ocak 2006 yılında 24. sırada,
1 Ocak 2007 yılında 26. sırada,
1 Ocak 2008 yılında 25. sırada,
1 Ocak 2009 yılında 26. sırada,
1 Ocak 2010 yılında 26. sırada,
1 Ocak 2011 yılında 24. sırada
1 Ocak 2012 yılında 23. sırada,
1 Ocak 2013 yılında 22. sırada
1 Ocak 2014 yılında 23. sırada
1 Ocak 2015 yılında 23. sırada yer almıştır.

GRAFİK : (12) Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması





2.2.5. Türk Deniz Ticaret Filosunun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin Deniz Ticaret filolarının kapasiteleri, Dwt olarak 300 grt ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde Tablo 37 'de görülmektedir.

Türkiye'nin komşuları arasında birinci sırasında aynı zamanda Dünya'nın geçen yıl birincisi büyük filosu sahip Yunanistan, ikinci sırada Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve üçüncü sırada ise Türkiye yer almaktadır.

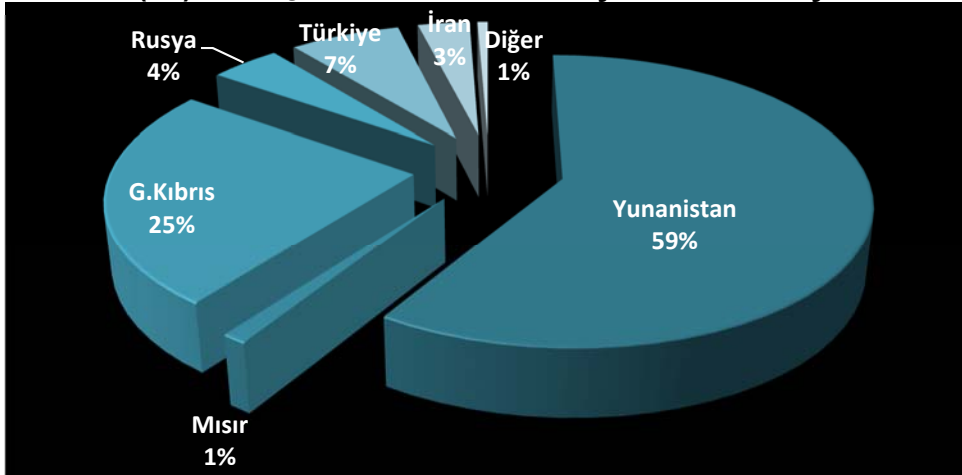
TABLO (32) : Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GRT ve Üzeri)

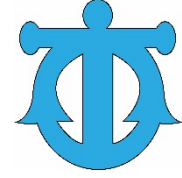
Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya %	Değişim %
7	Yunanistan	1.044	78.169	4,70%	1,5%
11	G.Kıbrıs	829	32.954	2,00%	3,00%
23	Türkiye	878	8.702	0,5%	-3,9%
31	Rusya	1385	6146	0,4%	7,4%
36	İran	337	4244	0,30%	-0,3%
56	Mısır	80	1332	0,10%	-10,5%
84	Ukrayna	121	366	0.0	-10,8%
92	Gürcistan	25	195	0.0	-32,2%
98	Bulgaristan	30	141	0.0	-46,50%
109	Suriye	11	66	0.0	-24,9%
114	Romanya	28	49	0.0	-5,7%

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2015

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 grt ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 308 milyon dwt, Rusya 22 milyon dwt ve İran 18 milyon dwt'dur.

GRAFİK (13): Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri





2.2.6. Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları

Halen dünya'nın sekiz farklı coğrafi deniz alanında yapılmakta olan ve gemilerimizin de tabi olduğu Liman Devleti Denetimleri (PSC) Ülkemizde de gerçekleştirilmekte ve konuyla ilgili çalışmalara titizlikle devam edilmektedir. Bu çerçevede Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarına (MoU) üye olmuş ve deniz ticaretindeki kaliteyi artırmak ve haksız rekabeti önlemek için her türlü tedbiri almaktadır. Bu nedenle standart dışı olan gemilerin, karasularımıza girişlerinin kontrol altına alınması ve gerekli denetimlere tabi tutulmaları sürdürülmektedir. Bunun için SOLAS, MARPOL, SCTW, ISPS ve ISM gibi uluslararası mevzuatların gereklerini etkin bir şekilde uygulanmaktadır.

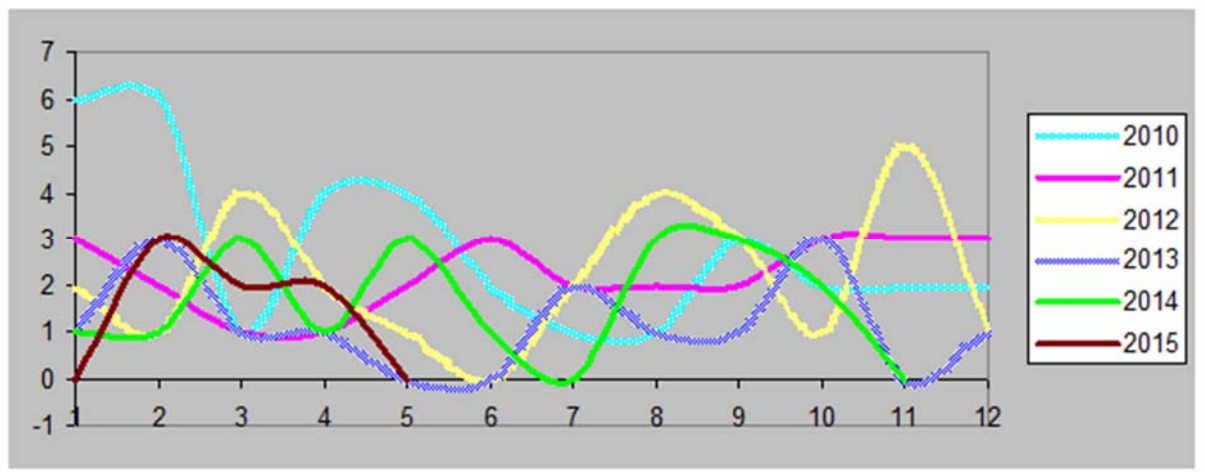
Türk gemilerinin Paris Memorandumu (Paris MoU) kapsamında yabancı limanlarda alıkonma oranları her geçen yıl azalmakta olup, 2008 yılında Ülkemizin Beyaz Liste'ye geçişi sağlanmıştır. Tutulma sayılarına baktığımızda, 2008 yılında 40, 2009 yılında 34, 2010 yılında 34, 2011 yılında 27, 2012 yılında 26, 2013 yılında 15, 2014 yılında 20 olan olan gemi tutulma sayıları Mayıs 2015 itibariyle 7'dir.

Yapılan istatistiki çalışmalar ile belirlendiği üzere tutulmaların başlıca sebepleri;

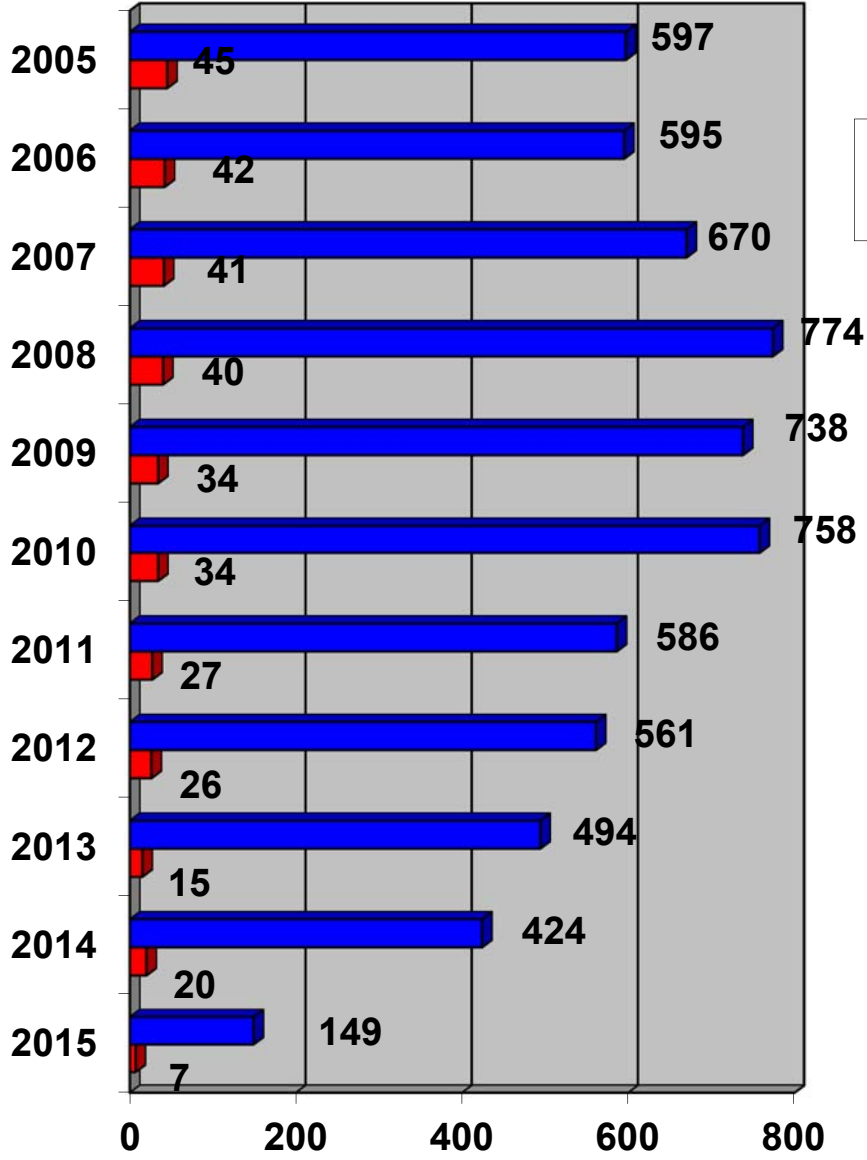
- Yangın Söndürme Araç-Gereçleri,
- ISM,
- Sertifikalar,
- Yardımcı Makineler,
- Seyir Güvenliği,
- Ail Durum Sinyalleri olarak görülmektedir.

Firmalarımızın durumlarını sürekli olarak gözden geçirmeleri, gereksiz tutulmalar nedeniyle Ülkemizin itibar kaybetmesini önleyecek tedbirleri almaları önem arz etmektedir. Odamız konunun önemi nedeniyle girişim ve çalışmalarını AB sürecinde de sürdürmekte olup, gemi tutulmaları ile ilgili bilgiler web sitemizden güncel olarak duyurulmaktadır

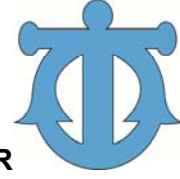
GRAFİK (14) : Paris MoU tarafından 2008 – 2013 Yılları Arasında Aylara Dağıtılmış Karşılaştırmalı Tutulma İstatistiği



GRAFİK (15) : Yıllara Göre Gemi Tutulmaları



Kaynak : Paris MoU Web Sitesi



2.3. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŞINMASINDAKİ GELİŞMELER

Denizyolunun sınır aŐımı olmaksızın ulaşım kolaylığı, en güvenli taşıma Őekli olması, bir defada en büyük miktarı en çabuk Şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu ucuzluk nedeni ile en çok tercih edilen ulaşım Őeklidir.

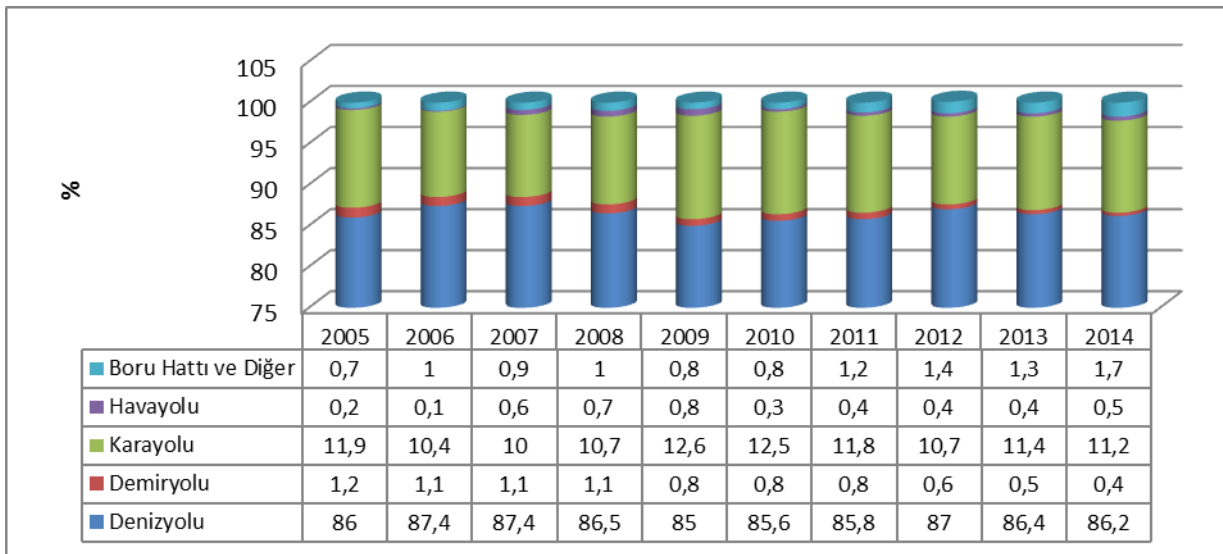
Türkiye konum itibariyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavsak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağındadır. Bu coğrafi avantaj ayrıca 4500 (8333km) deniz millik sahil Şeridi ile deniz ulaŐımının ÷lke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. Dünya deniz ticaretinin % 90'ı, Türkiye'nin dış ticaretinin % 86'sı denizyoluyla yapılmaktadır.

TABLO (33) : Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru Hattı ve Diğer
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1,0
2007	87,4	1,1	10,0	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1,0
2009	85,0	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87,0	0,6	10,7	0,4	1,4
2013	86,4	0,5	11,4	0,4	1,3
2014	86,2	0,4	11,2	0,5	1,7

Kaynak : TÜİK

GRAFİK (16): Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)



Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2014 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) % 86,2'si Denizyolu ile, % 11,2'si Karayolu ile, % 0,4'ü Demiryolu ile % 1,7'si, diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,5'ü ise Havayoluyla taşınmıştır.

2013 yılına nazaran 2014 yılında, denizyolu ve karayolu dış ticaret taşıma hacmi miktar olarak % 0,2, demiryolu oranı %1 azalmış ve havayolu oranı % 1ve diğer yolların oranı ise % 0,4 artmıştır.

TABLO (34) : 2013 -2014 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticareti (\$)

Yollar	İthalat \$ 2013	İthalat \$ 2014	İhracat \$ 2013	İhracat \$ 2014	Dış Ticaret \$ 2013	Dış Ticaret \$ 2014	Değişim % 2013-2014
Denizyolu	139.924.504.402	141.387.178.988	82.981.613.956	86.318.216.546	222.906.118.358	227.705.395.534	2,15%
Demiryolu	1.773.327.224	1.206.626.075	957.083.680	922.791.603	2.730.410.904	2.129.417.678	-22,00%
Karayolu	40.055.410.312	37.300.838.943	53.717.353.194	55.289.314.355	93.772.763.506	92.590.153.298	-1,26%
Havayolu	32.597.753.071	24.696.882.758	12.932.500.556	14.103.218.758	45.530.253.627	38.800.101.516	-14,78%
Boru Hattı ve Diğer	37.299.565.063	2.825.658.334	1.279.999.174	1.008.612.840	38.579.564.237	3.834.271.174	-90,06%
Toplam	251.650.560.072	207.417.185.098	151.868.550.560	157.642.154.102	403.519.110.632	365.059.339.200	-9,53%

Kaynak : TÜİK

2014 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak % 62,4'ü Denizyolu ile, % 25,4'ü Karayolu ile, % 0,6'sı Demiryolu ile % 10,6'sı Havayoluyla ile ve % 1'i diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) taşınmıştır.

TABLO (35): Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Gelişmeler

Birim	2012	2013	2014(7)	2013	2014	
				Yıllık Artış (Yüzde)		
DEMİRYOLU ULAŞIMI						
Yolcu Taşıma (Yurt içi)	Milyon-Yolcu-Km	2 949	2 976	3 075	0,9	3,3
Yük Taşıma (Yurt içi)	Milyon-Ton-Km	10 473	10 2411	11 079	-2,2	8,2
Yük Taşıma (Yurt dışı)	Milyon-Ton-Km	750	509	470	-32,1	-7,7
DENİZYOLU ULAŞIMI						
Yük taşıma (Yurt içi)	Milyon -Ton-Km	15 753	17 332	18 247	10	5,3
Yük taşıma (Yurt dışı)	Milyon -Ton-Km	1 030 000	1 050 000	1 060 000	2	1
HAVAYOLU ULAŞIMI						
Yolcu Taşıma (Yurt içi)	Milyon-Yolcu-Km	19 731	23 357	26 416	18,4	13,1
Yolcu Taşıma (Yurt dışı)	Milyon-Yolcu-Km	64 945	79 696	93 005	22,7	16,7
KARAYOLU ULAŞIMI						
Yolcu Taşıma (Yurt içi) ¹⁾	Milyon-Yolcu-Km	258 874	268 179	284 256	3,6	6,0
Yük Taşıma (Yurt içi)	Milyon-Ton-Km	216 123	224 048	237 831	3,7	6,2
BORU HATTI ULAŞIMI						
Yük taşıma (Yurt içi)	Milyon-Ton-Km	2 173	2 800	2 622	28,9	-6,4
Yük Taşıma (Transit)	Milyon-Ton-Km	48 216	44 417	39 956	-7,9	-10
Doğal Gaz	Milyon-Sm ³	45 922	45 269	45 900	-1,4	1,4



2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

Türkiye'nin deniz taşımacılığı hacmindeki gelişmeler; Limanlarımızda işlem gören gemi sayıları, dahili (kabotaj) taşımaları ve uluslararası taşımalar olmak üzere üç bölümde incelenmiştir.

🚢 Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları

Limanlara gelen gemi sayıları ülkelerin deniz ticaretinin artış ve azalışına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. 2005-2014 yıllarında Limanlarımıza gelen gemi sayıları tablosu incelendiğinde,

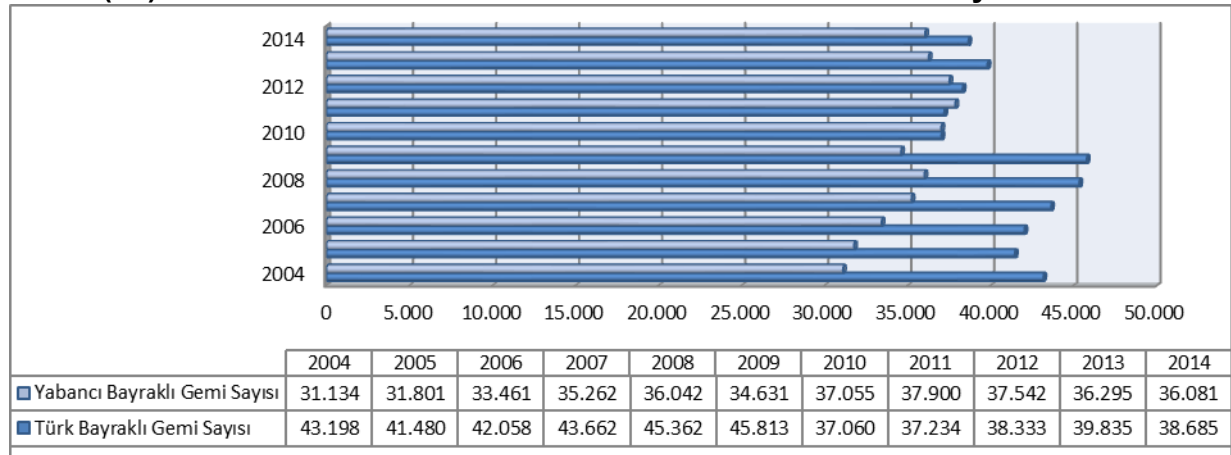
- 2006 yılına nazaran 2007 yılında gemi sayısı % 4,5,
- 2007 yılına nazaran 2008 yılında gemi sayısı % 3,1 artmış,
- 2008 yılına nazaran 2009 yılından gemi sayısı % 1,2 ve
- 2009 yılına nazaran 2010 yılında gemi sayısı % 7,9 azalmış,
- 2010 yılına nazaran 2011 yılında gemi sayısı %1,4 artmış
- 2011 yılına nazaran 2012 yılında gemi sayısı %1,0 artmış
- 2012 Yılına nazaran 2013 yılında gemi sayısı %0,3 artmış
- **2013 Yılına nazaran 2014 yılında ise gemi sayısı % 1,8 azalmıştır.**

TABLO (36): Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları

Yıllar	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	TB %	YB %
2005	41.480	31.801	73.281	56,6	43,4
2006	42.058	33.461	75.519	55,69	44,31
2007	43.662	35.262	78.924	55,32	44,68
2008	45.362	36.042	81.404	55,72	44,28
2009	45.813	34.631	80.444	56,95	43,05
2010	37.060	37.055	74.115	50	50
2011	37.234	37.900	75.134	49,6	50,4
2012	38.333	37.542	75.875	50,5	49,5
2013	39.835	36.295	76.130	52,32	47,68
2014	38.685	36.081	74.766	51,74	48,26

Kaynak : T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik(17):2004-2013Limanlarımıza GelenTürk/Yabancı Gemi Sayıları



2014 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle limanlarımıza gelen gemi sayıları incelendiğinde, toplam 74.766 adet gemiden,

- % 13,7'sinin(10.252 adet) İzmit limanına,
- % 7,1'inin (5.318 adet) Ambarlı limanına,
- % 6,4'ünün (4.814 adet) Aliğa limanına,
- % 6,1'inin (4.561 adet) ise Mersin limanına, geldiği görülmektedir.

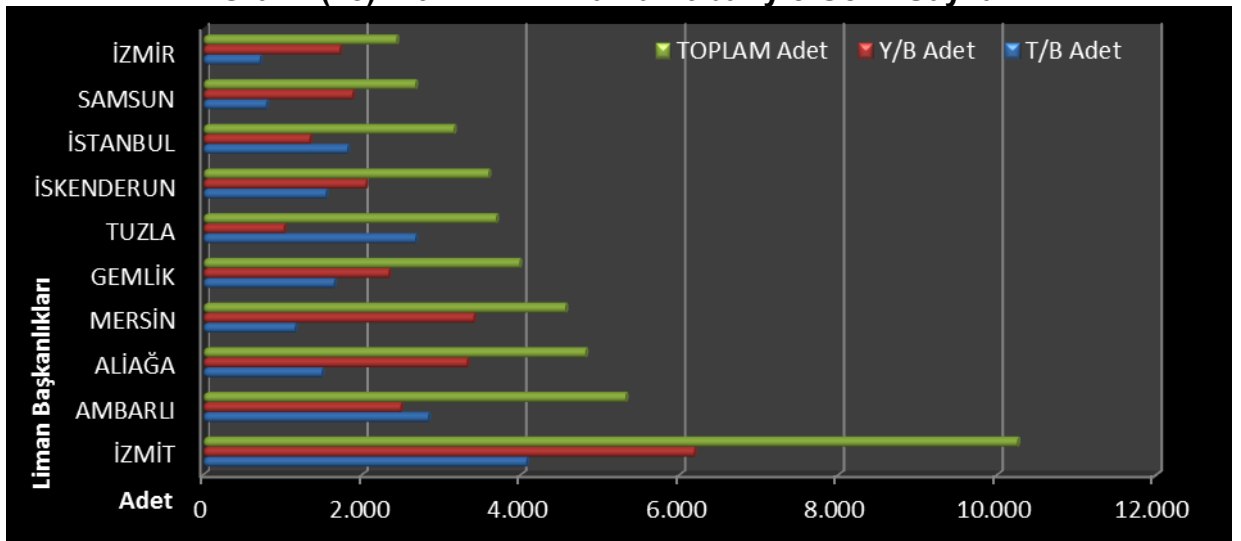
Tablo (37): 2014 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GRT'leri

LİMAN BAŞKANLIĞI	TOPLAM UĞRAYAN GEMİ SAYISI					
	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
İZMİT	4.070	15.391.533	6.182	106.006.905	10.252	121.398.438
AMBARLI	2.832	16.131.706	2.486	71.544.024	5.318	87.675.730
ALİAĞA	1.493	7.020.910	3.321	52.538.826	4.814	59.559.736
MERSİN	1.155	7.808.406	3.406	54.653.626	4.561	62.462.033
GEMLİK	1.648	7.380.065	2.334	45.727.675	3.982	53.107.740
TUZLA	2.672	14.676.111	1.016	10.780.496	3.688	25.456.607
İSKENDERUN	1.545	4.479.644	2.046	29.774.555	3.591	34.254.199
İSTANBUL	1.815	3.429.484	1.341	34.980.681	3.156	38.410.165
SAMSUN	793	2.831.546	1.878	10.680.515	2.671	13.512.061
İZMİR	713	4.700.110	1.719	38.119.640	2.432	42.819.750
DiĞER	19.949	28.457.959	10.352	131.390.974	30.301	159.848.933
TOPLAM	38.685	112.307.475	36.081	586.197.918	74.766	698.505.393

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2014 Yılında Ülkemiz limanlarına gelen gemilerin toplam GRT'a oranı ise, Yabancı bayraklı gemilerin 586.197.918 Grt ile % 84'ü, Türk bayraklı gemilerin 112.307.475 GRT ile % 16'dır.

Grafik (18): 2014 Yılı Limanlar İtibariyle Gemi Sayıları





Kabotaj Yük Taşımaları

Türk liman ve iskelelerinde 2004-2014 yıllarını kapsayan kabotaj taşıma miktarları feribot içinde araç ile taşınan kabotaj eşyası ve gemiyle taşınan kabotaj taşıması ton bazında Tablo 'de belirtildiği gibidir.

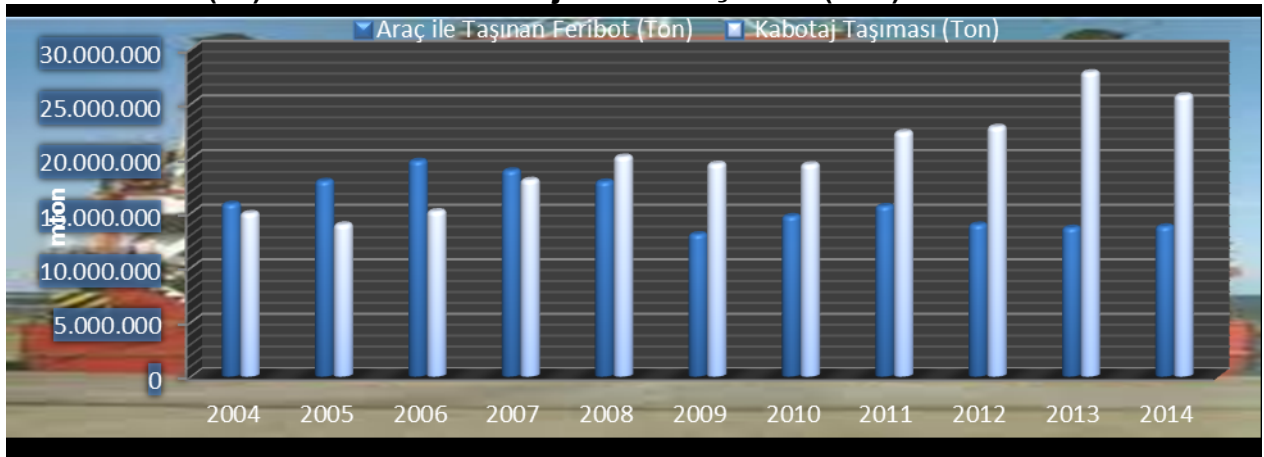
01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı Denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. Ancak, uluslararası düzeyde 2007 yılının Ağustos ayında başlayan küresel krizinde etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, 2009 yılında % 14,4'lük bir düşüş gerçekleşmiş, 2013 yılında ise % 12,8'lik artış olmuş, 2014 yılında ise araç içinde taşınan kabotaj yükleri % 0,9 artmış ancak gemiyle taşınan yüklerde % 4,8 azalma gerçekleşmiştir.

TABLO (38) : 2004-2014 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)

Yıllar	Kabotaj Taşımaları	Kabotaj	Toplam Kabotaj	Değişim
	Araç ile Taşınan (Ton)	Taşıması (Ton)	(Ton)	%
2004	15.810.494	14.958.778	30.769.272	7,3
2005	17.911.082	13.922.865	31.833.947	3,5
2006	19.756.679	15.133.337	34.890.016	9,6
2007	18.873.278	18.004.619	36.877.897	5,7
2008	17.856.494	20.136.037	37.992.531	3
2009	13.027.429	19.485.900	32.513.329	-14,4
2010	14.686.657	19.434.485	34.121.142	4,9
2011	15.612.213	22.389.570	38.001.783	11,4
2012	13.913.980	22.869.458	36.783.438	-3,2
2013	13.623.118	27.868.157	41.491.275	12,8
2014	13.745.113	25.753.831	39.498.944	-4,8

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (19): 2004-2014 Kabotajda Yük Taşımaları (Ton)



2014 yılında kabotaj taşımacılığı (feribot içinde taşınan kamyon-tır) araç içinde taşınan kabotaj yükü 13.745.113 ve dökme veya parsiyel olarak gemiyle taşınan kabotaj yükü ise 25.753.831 ton olmak üzere toplam 39.498.944 tondur. 2004-2014 yılları arasında kabotaj taşımacılığı % 28,4 artmıştır.

2004-2014 yılları dikkate alındığında, kabotaj taşımacılığında en fazla artış 2013 yılında % 12,8, 2011 yılında % 11,4, 2006 yılında % 9,6 ve 2004 yılında % 7,3 olmuştur.

2013-2014 yıllarında kabotaj taşımacılığında % 4,8'lik bir düşüş olmuştur.

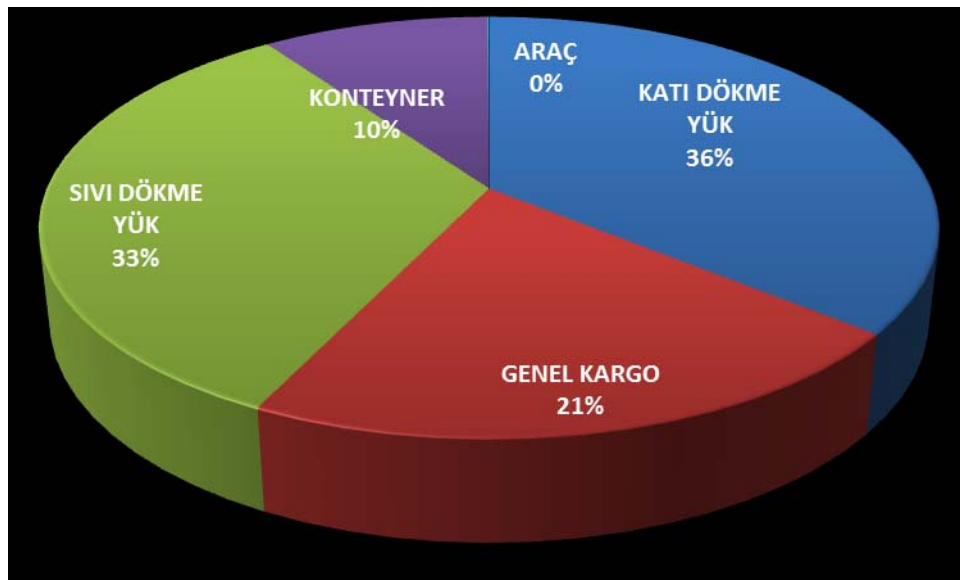
Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo sıralamasında , % 36 ile katı dökme yükler, % 33 sıvı dökme yükler, % 21 ile genel kargo, % 10 ile Konteyner olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (39) 2014 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (Ton)

KARGO TİPİ	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TOPLAM KABOTAJ	KARGO TİPİ %
KATI DÖKME YÜK	8.383.920	9.834.675	18.218.595	35,91
GENEL KARGO	5.398.262	5.405.204	10.803.466	21,30
SIVI DÖKME YÜK	8.606.627	8.124.096	16.730.723	32,98
KONTEYNER	2.568.852	2.366.463	4.935.315	9,73
ARAÇ	20.086	23.393	43.479	0,09
TOPLAM	24.977.747	25.753.831	50.731.578	100,00

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (20) : 2014 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (Ton)



TABLO (40) : 2014 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (Ton)

LİMAN BAŞKANLIKLARI	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TOPLAM KABOTAJ
KOCAELİ	3.771.584	3.852.805	7.624.389
AMBARLI	1.372.468	4.645.238	6.017.706
ALİAĞA	2.951.670	1.769.885	4.721.555
İSKENDERUN	3.097.933	681.493	3.779.426
KARADENİZ EREĞLİ	707.863	2.033.283	2.741.146
ÇANAKKALE	2.326.246	57.364	2.383.610
KARABİGA	1.322.230	988.965	2.311.195
TUZLA	470.974	1.725.340	2.196.314
İSTANBUL	34.286	2.052.711	2.086.997
GEMLİK	865.012	1.034.382	1.899.394
TEKİRDAĞ	934.771	839.962	1.774.733
SAMSUN	937.771	665.987	1.603.758
BOTAŞ(CEYHAN)	1.547.500	37.851	1.585.351
MARMARA A.	1.288.841	8.389	1.297.230
MERSİN	362.712	859.731	1.222.443
ANTALYA	85.656	804.175	889.831
BANDIRMA	672.277	204.207	876.484
ÜNYE	600.386	189.090	789.476
RİZE	0	739.479	739.479
TRABZON	201.978	439.579	641.557
İZMİR	199.253	421.915	621.168
BARTIN	277.856	252.934	530.790
YALOVA	900	465.963	466.863
ZONGULDAK	173.300	219.935	393.235
TİREBOLU	0	357.551	357.551
İNEBOLU	324.051	850	324.901
HOPA	132.680	129.623	262.303
GÜLLÜK	148.952	7.885	156.837
GÖCEK	0	96.380	96.380
AMASRA	82.260	700	82.960
MUDANYA	58.320	1.910	60.230
FATSA	0	46.879	46.879
ERDEK	0	38.200	38.200
ÇEŞME	0	27.620	27.620
TAŞUCU	16.917	450	17.367
ORDU	0	16.925	16.925
MARMARİS	0	16.329	16.329
GİRESUN	4.700	7.816	12.516
DİKİLİ	6.100	4.354	10.454
VAKFIKEBİR	0	9.100	9.100
BODRUM	0	596	596
SÜRMENE	300	0	300
TOPLAM	24.977.747	25.753.831	50.731.578

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2014 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde % 15 ile Kocaeli, % 12 ile Ambarlı ve % 9 ile Aliağa limanı ilk üç sırada yer almıştır.

Kabotaj yüklemesinde Kocaeli limanı % 15 ile 1. sırada, İskenderun ve Aliğa limanları % 12 ile 2. sırada ve Çanakkale limanı % 9 ile 3. sırada yer almaktadır.

Kabotaj boşaltmasında, Ambarlı limanı % 18 ile 1. sırada, Kocaeli limanı % 14 ile 2. sırada ve İstanbul limanı % 8 ile 3. sırada yer almaktadır.

TABLO (41) : 2005-2014 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil /Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim %	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2005	6.961.643	0,9	42.294.836	3,6
2006	7.773.689	11,7	51.978.669	22,9
2007	8.161.999	5	59.942.527	15,3
2008	8.866.797	8,6	82.950.808	38,4
2009	9.315.772	5,1	82.580.396	-0,4
2010	9.400.735	0,9	83.607.444	1,2
2011	10.402.917	10,7	83.283.519	-0,4
2012	10.710.645	2,9	77.785.568	-6,6
2013	11.318.561	5,7	85.096.902	9,4
2014	12.166.505	7,5	89.322.962	5

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosu incelendiğinde 2005 yılından 2014 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. 2005-2014 yıllarında kabotajda taşınan araç sayılarındaki en büyük artış % 11.7 olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılında araç sayısında % 7,5, adetxmil'de ise % 5 artış olarak gerçekleşmiştir. 2005-2014 yıllarında taşınan araç sayısında % 75'lik bir artış olmuştur.

GRAFİK (21) : 2005-2014 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı



TABLO (42) : 2005-2014 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil)

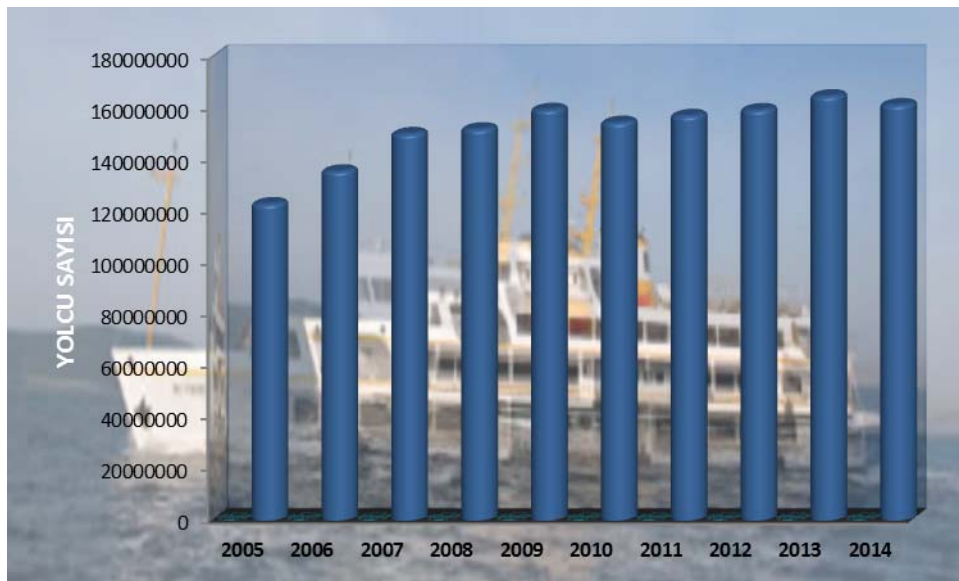
Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim %	Yolcu (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2005	122.661.230	8,7	670.751.087	7,9
2006	135.348.554	10,3	752.889.731	12,2
2007	149.824.929	10,7	842.975.355	12
2008	151.645.639	1,2	847.917.253	0,6
2009	159.194.370	5	886.609.389	4,6
2010	154.198.088	-3,1	847.715.977	-4,4
2011	156.842.003	1,7	854.909.150	0,8
2012	159.076.921	1,4	787.572.051	-7,9
2013	164.426.997	3,4	900.226.869	14,3
2014	161.048.004	-2,0	974.923.011	8,3

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda taşınan yolcu sayıları tablosunda, en fazla artış % 10.7 ile 2007 , % 10,3 ile 2006 yıllarında gerçekleşmiştir. 2005-2014 yıllarında kabotajda taşınan yolcu sayısında % 31.3'lük, Yolcu AdetxMil 'de ise % 45'lik bir artış olmuştur.

Kabotajda yolcu taşımacılığı artışı 2006 ve 2007 yılından itibaren azalmış, yıllık değişim 2008 yılında % 1,2'ye ve 2009 yılında % 5'e gerilemiş, 2010 yılında ise % -3,1 olarak ortaya çıkmıştır. 2014 yılında ise % 2'lik bir azalış gerçekleşmiştir. 2014 yılında Yolcu adetxmil'de ise % 8,3'lük bir artış olmuştur.

GRAFİK (22) : 2005-2014 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı



TABLO (43) : 2006-2014 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları

Yıllar	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
GEMİ CİNSLERİ	TEŞVİK MİKTARI (YTL)	TEŞVİK MİKTARI (YTL)2	TEŞVİK MİKTARI (YTL)3	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TEŞVİK MİKTARI (TL)4	TEŞVİK MİKTARI (TL)5	TEŞVİK MİKTARI (TL)6	TEŞVİK MİKTARI (TL)7	TEŞVİK MİKTARI (TL)8	2013-2014 Değ %
Balıkçı gemileri	84.421.667	82.908.757	87.061.742	105.367.782	128.751.622	137.043.503	155.935.009	148.310.967	142.700.286	-3,78
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	19.846.726	19.671.717	23.407.240	25.371.005	32.122.177	44.518.922	65.261.179	68.046.881	63.827.790	-6,20
Ticari Yatlar	6.413.150	6.901.973	6.862.210	6.495.023	9.481.135	15.396.001	19.176.906	24.259.210	23.598.002	-2,73
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	113.613.856	130.773.444	143.125.968	151.080.558	188.186.588	211.949.507	223.725.002	267.110.460	265.942.471	-0,44
Tankerler	21.206.102	20.656.402	24.332.019	26.681.860	32.646.437	33.351.944	41.421.601	46.383.862	40.370.079	-12,97
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	17.327.253	20.097.654	23.851.494	27.477.745	35.141.718	42.049.302	49.264.903	58.426.290	55.617.990	-4,81
TOPLAM	262.828.754	281.009.987	308.640.674	342.473.973	426.329.678	484.309.180	554.784.600	612.537.670	592.056.617	-3,34

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TABLO (44) : ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı

SEKTÖR	KAMU				ÖZEL			
	YILLAR	VERİLEN YAKIT (MTON)	%	TEŞVİK MİKTARI (TL) %2	VERİLEN YAKIT (MTON)2	%3	TEŞVİK MİKTARI (TL)2	%4
2004	125.216	52	98.800.000	52	115.584	48	91.200.000	48
2005	95.183	36	93.692.039	38	166.940	64	152.961.877	62
2006	92.988	33	91.318.520	35	190.457	67	171.510.235	65
2007	97.448	32	97.789.012	35	204.174	68	183.220.975	65
2008	99.576	33	109.589.903	36	206.706	67	199.050.771	64
2009	96.184	31	114.812.091	34	214.464	69	227.661.882	66
2010	93.518	29	136.704.770	32	227.233	71	289.624.908	68
2011	65.533	19	100.640.937	21	279.868	81	383.668.242	79
2012	35.423	10	57.935.038	10	329.311	90	496.849.562	90
2013	35.732	10	67.391.960	11	317.874	90	545.145.710	89
2014	36.689	11	69.224.262	12	302.172	89	522.832.355	88
2004-2014	873.490	25	1.037.898.532	24	2.554.783	75	3.263.726.517	76

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2006-2014 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2014 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar % 45
- Balıkçı Gemileri % 24
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri % 10,8
- Dökme ve Kuruyük Gemileri % 9,4
- Tankerler % 6,8
- Ticari Yatlar % 4

oranında teşvikten yararlanılmıştır.

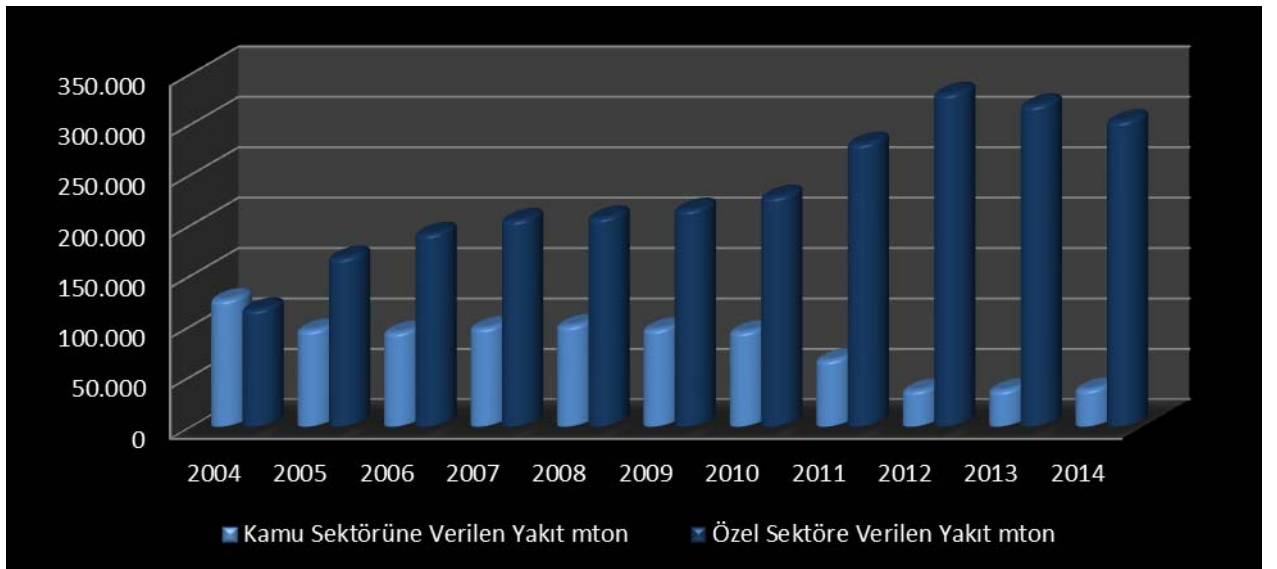
2004-2014 yıllarında 11 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne 1.037.898.532 TL, özel sektöre ise 3.263.726.517 TL teşvik verilmiştir.

Onbir yılda kamu-özel sektör teşvik oranları dikkate alındığında,

- 2004 yılında % 52'si kamu sektörü, % 48'i özel sektör tarafından,
- 2005 yılında % 38'i kamu sektörü, % 62'si ise özel sektör tarafından,
- 2006 ve 2007 yıllarında % 35'i kamu sektörü, % 65'i özel sektör tarafından
- 2008 yılında % 36'sı kamu sektörü, % 64'ü özel sektör tarafından
- 2009 yılında % 34'ü kamu sektörü, % 66'sı özel sektör tarafından
- 2010 yılında % 32'si kamu sektörü, % 68'si özel sektör tarafından
- 2011 yılında % 21'i kamu sektörü, % 79'u özel sektör tarafından
- 2012 yılında % 10'u kamu sektörü % 90'ı özel sektör tarafından
- 2013 yılında % 26'sı kamu sektörü % 74.'ü özel sektör tarafından
- 2014 yılında % 24'ü kamu sektörü % 75'i ise özel sektör tarafından

kullanılmıştır.

GRAFİK (23) : ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektör Dağılımı (mton)





Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler

Uluslararası taşımalar, ülkemiz limanlarından yüklenen ve boşaltılan ihracat ve ithalat yüklerinin yanında, yine limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan başka ülkelere ait transit yükleri kapsamaktadır.

Dış ticaret yüklerinin taşınmasında, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Türkiye İstatistik Kurumu verileri dikkate alınmıştır.

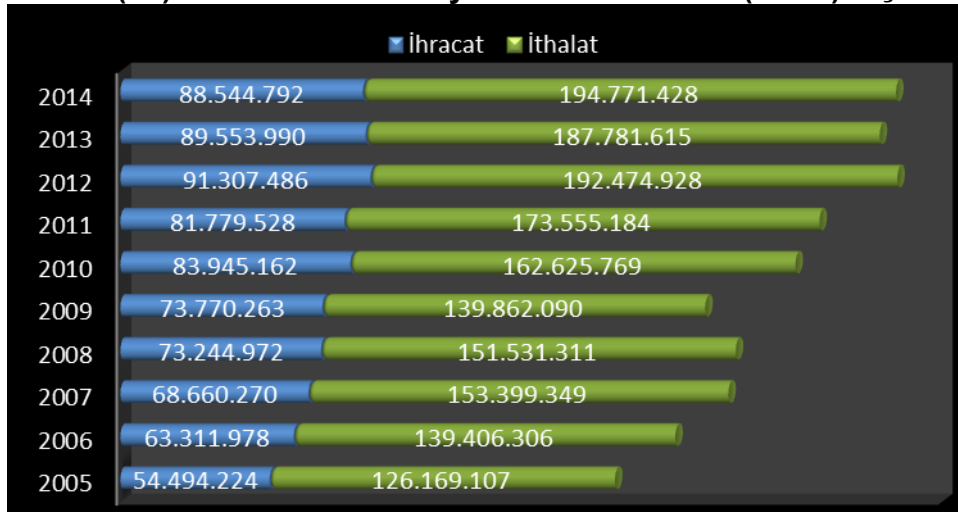
2014 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 194.771.428 ton, ihracatı ise 88.544.792 ton olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (45) : 2005-2014 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları (Ton)

Yıllar	Toplam Dış Ticaret	İhracat	İthalat	T/B Gemi Payı	TB %	YB %
2005	180.663.331	54.494.224	126.169.107	42.874.811	24	76
2006	202.718.284	63.311.978	139.406.306	42.615.725	21	79
2007	222.059.619	68.660.270	153.399.349	36.992.141	17	83
2008	224.776.283	73.244.972	151.531.311	31.791.383	14	86
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (24): 2005-2014 Denizyolu İthalat-İhracat (mton)Taşımaları



Tablo verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2013 yılına nazaran 2014 yılında ihracat taşımaları 89,5 milyon tondan 88,5 milyon tona düşmüş, ithalat taşımaları ise 187 milyon tondan 194,7 milyon tona yükselmiştir.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay % 12'dir.

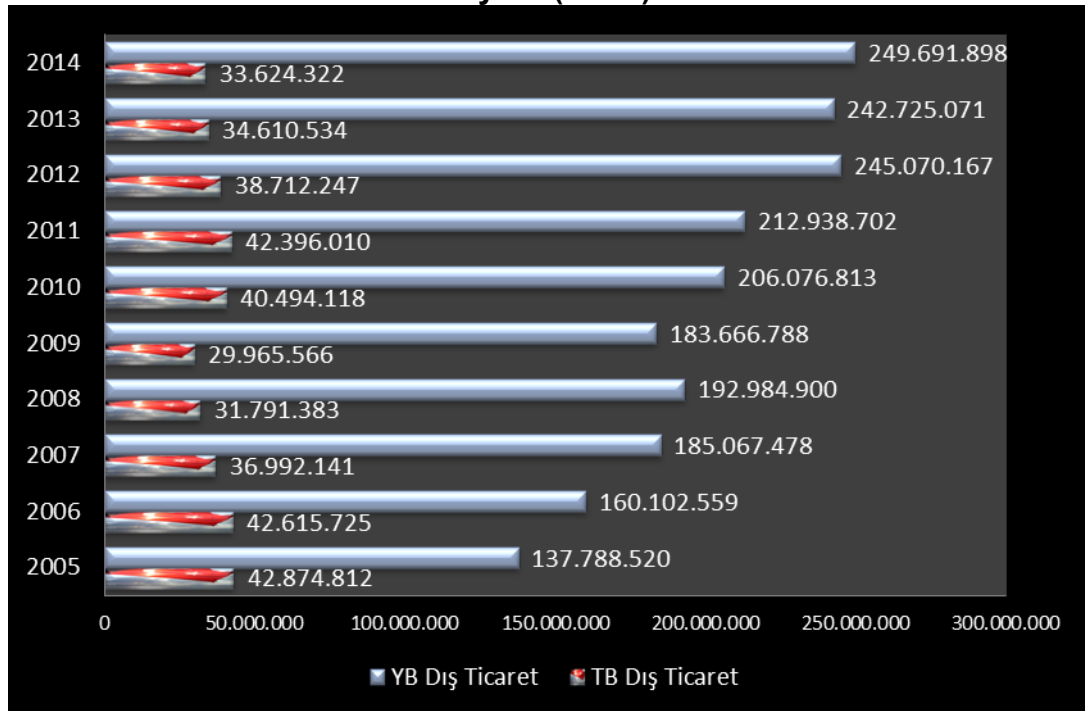
Türk Bayraklı gemiler 2005-2014 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 15,6 oranında pay almışlardır.

TABLO (46): Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları

Yıllar	Türk Bayraklı (mton)		Yabancı Bayraklı (mton)				Toplam (mton)			
	TB İthalat	%	TB İhracat	%	YB İthalat	%	YB İhracat	%	TB Dış Ticaret	YB Dış Ticaret
2005	31.577.200	25	11.297.612	21	94.591.907	75	43.196.613	79	42.874.812	137.788.520
2006	32.794.143	24	9.821.582	16	106.612.163	76	53.490.396	84	42.615.725	160.102.559
2007	27.187.904	18	9.804.237	14	126.211.445	82	58.856.033	86	36.992.141	185.067.478
2008	21.136.641	14	10.654.742	15	130.394.670	86	62.590.230	85	31.791.383	192.984.900
2009	20.387.046	15	9.578.520	13	119.475.045	85	64.191.743	87	29.965.566	183.666.788
2010	28.878.432	18	11.615.686	14	133.747.337	82	72.329.476	86	40.494.118	206.076.813
2011	30.122.065	17	12.273.945	15	143.433.119	83	69.505.583	85	42.396.010	212.938.702
2012	26.476.350	14	12.235.897	13	165.998.578	86	79.071.589	87	38.712.247	245.070.167
2013	22.949.887	12	11.660.647	13	164.831.728	88	77.893.343	87	34.610.534	242.725.071
2014	20.880.367	11	12.743.955	14	173.891.061	89	75.800.837	86	33.624.322	249.691.898

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (25) : Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)



2014 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayırımı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 88.5 milyon tonun 12.7 milyon tonu, % 14'ü Türk bayraklı gemilerle; 75,8 milyon tonu, % 86'sı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 194,7 milyon tonun, 20,8 milyon tonu % 11'i Türk Bayraklı gemilerle, 173,8 milyon tonu % 89'u yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

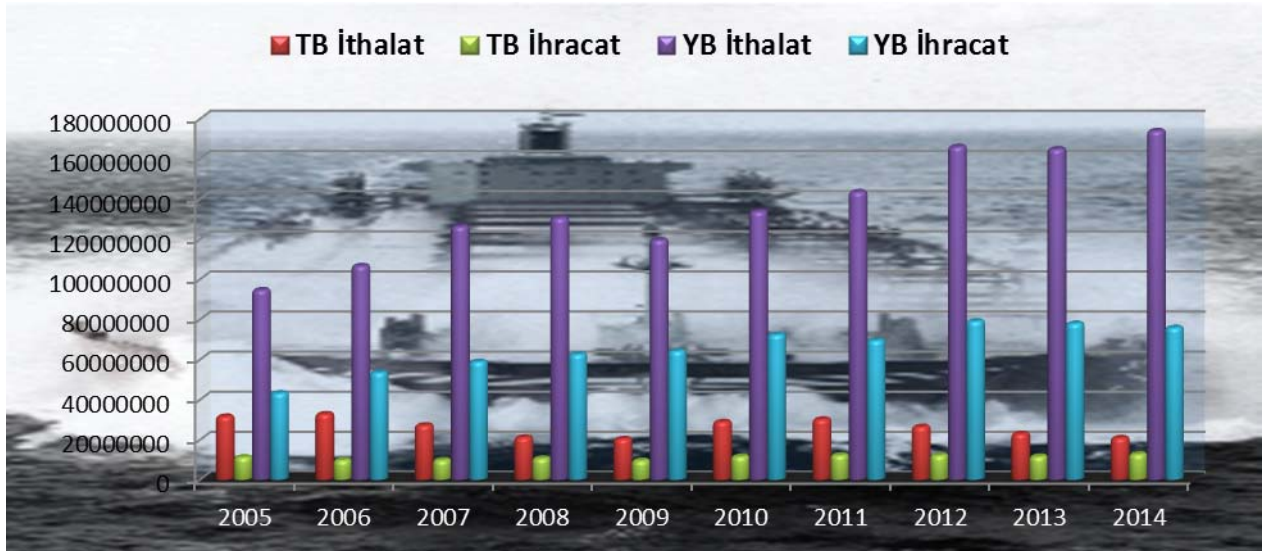
Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2005 yılında 180,6 milyon tonluk taşıma hacminin 2014'te 283,3 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 126,1 milyon tondan 194 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 54,9 milyon tondan 88,5 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2005 yılında ihracatta 11,2 milyon tondan 2014 yılında 12,7 milyon tona çıktığı, ithalatta ise 2005 yılında 31,5 milyon tondan 2014 yılında 20,8 milyon tona gerilediği Tablo 'de görülmektedir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2005 yılında ihracatta 43.1 milyon tondan 2014 yılında 75,8 milyon tona, ithalatta ise 2005 yılında 94,5 milyon tondan 2014 yılında 173,8 milyon tona yükselmiştir.

2014 verilerine göre ihracat yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasında 2013 yılına nazaran değişiklik olmamış, ithalat yüklerinin taşınmasında ise % 1'lik bir gerileme, ihracat yükleri taşınmasında ise % 2'lik bir yükselme gerçekleşmiştir.

GRAFİK (26): Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri





2.3.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2014 yılı ihracat ve ithalat taşımaları miktar olarak en fazla ithalat ve ihracat yapılan kargo cinsleri dikkate alınarak aşağıdaki tablolar düzenlenmiştir.

Dış ticaret taşımacılığı ihracat-transit yüklemesinde en fazla taşınan kargo sıralamasında, % 37,3 ile sıvı dökme yükler, % 33,2 ile konteyner, % 15,6 ile genel kargo, % 10,8 ile katı dökme yük ve % 3,1 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (47) :2014 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (Miktar/Ton)

KARGO TİPİ	YÜKLEME				
	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM İHRACAT		
KATI DÖKME YÜK	2.683.433	11.692.037	14.375.470	17.242	14.392.712
GENEL KARGO	2.196.684	18.445.636	20.642.320	47.668	20.689.988
SIVI DÖKME YÜK	252.135	10.050.037	10.302.172	39.196.450	49.498.622
KONTEYNER	4.581.079	34.526.044	39.107.123	4.976.003	44.083.126
ARAÇ	3.030.624	1.087.083	4.117.707	0	4.117.707
TOPLAM	12.743.955	75.800.837	88.544.792	44.237.363	132.782.155

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

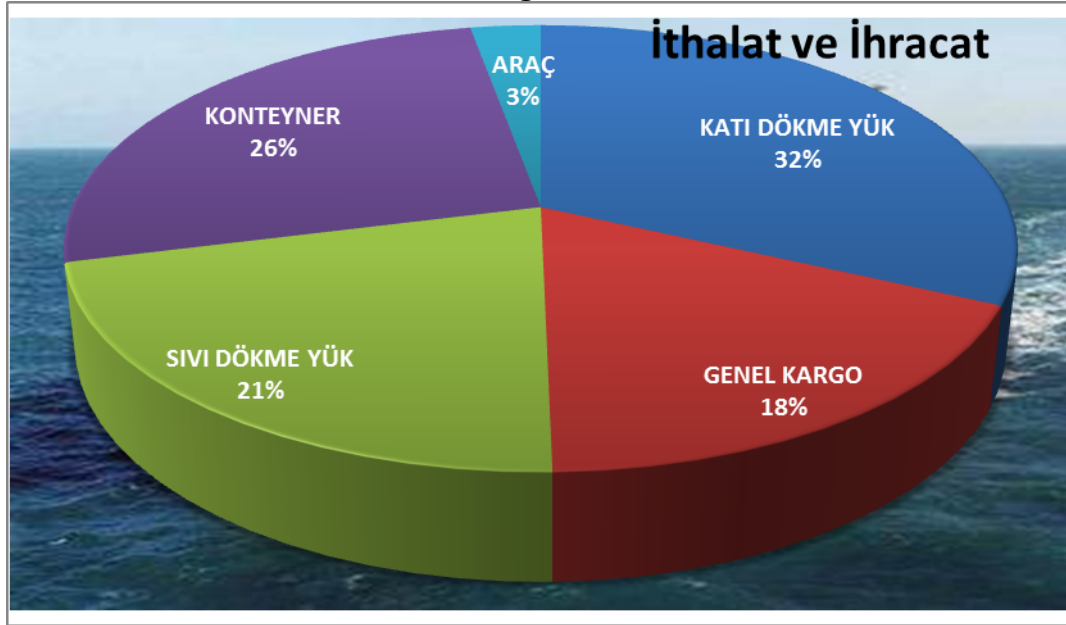
Dış ticaret taşımacılığı ithalat-transit boşaltmasında en fazla taşınan kargo sıralamasında, % 38,1 ile katı dökme yükler, % 25,4 ile sıvı dökme yükler, % 19,6 ile konteyner, % 14,9 genel kargo ve % 2 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (48) : 2014 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (Miktar/Ton)

KARGO TİPİ	BOŞALTMA				
	İTHALAT			TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İTHALAT		
KATI DÖKME YÜK	5.929.412	70.180.691	76.110.103	23.270	76.133.373
GENEL KARGO	4.478.046	25.132.120	29.610.166	79.571	29.689.737
SIVI DÖKME YÜK	4.039.133	46.262.497	50.301.630	403.113	50.704.743
KONTEYNER	3.181.624	31.608.777	34.790.401	4.329.504	39.119.905
ARAÇ	3.252.152	706.976	3.959.128	0	3.982.521
TOPLAM	20.880.367	173.891.061	194.771.428	4.835.458	199.606.886

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (27) 2014 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzdelik Dağılımı



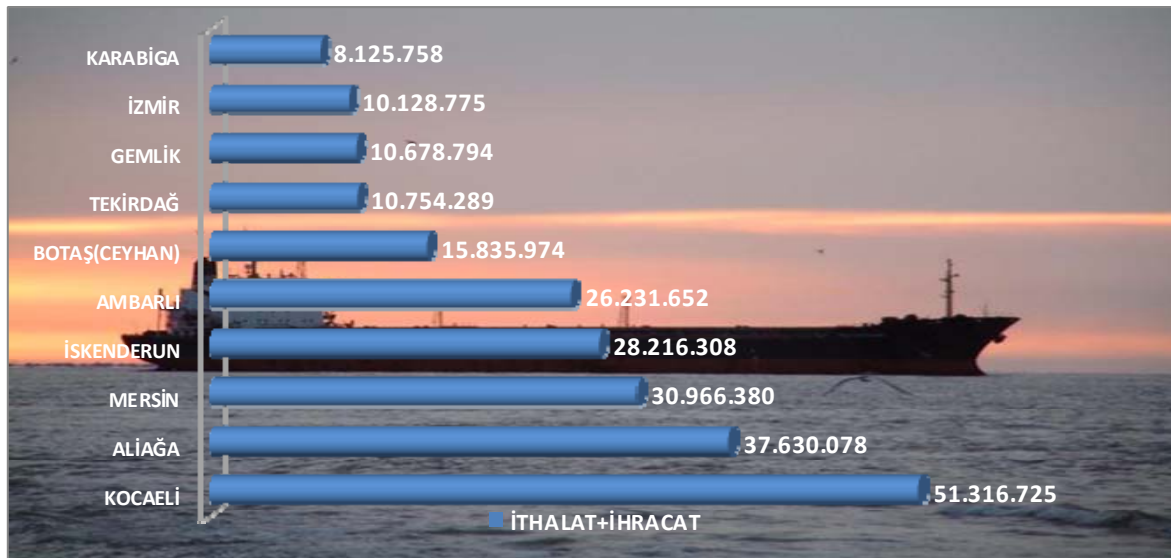
TABLO (49) :2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)

LİMAN BAŞKANLIKLARI	YÜKLEME				
	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İHRACAT TOPLAM			
MERSİN	1.022.427	11.087.009	12.109.436	8.125	12.117.561
KOCAELİ	1.468.015	10.489.145	11.957.160	24.134	11.981.294
ALİAĞA	725.182	10.826.238	11.551.420	8.251	11.559.671
AMBARLI	1.947.060	9.285.483	11.232.543	4.931.144	16.163.687
İSKENDERUN	442.107	5.710.881	6.152.988	643	6.153.631
İZMİR	945.013	4.540.288	5.485.301	3.459	5.488.760
GEMLİK	734.115	4.299.488	5.033.603	28.418	5.062.021
GÜLLÜK	1.817.775	2.890.304	4.708.079	0	4.708.079
ANTALYA	100.370	3.786.480	3.886.850	0	3.886.850
BOTAŞ(CEYHAN)	2.350	3.798.082	3.800.432	39.195.700	42.996.132
TUZLA	1.768.453	0	1.768.453	0	1.768.453
KARABİGA	182.996	1.340.682	1.523.678	0	1.523.678
ÇANAKKALE	36.330	1.345.551	1.381.881	6.000	1.387.881
SAMSUN	39.503	1.086.850	1.126.353	10.000	1.136.353
BANDIRMA	197.672	818.079	1.015.751	2.803	1.018.554
İSTANBUL	47.386	833.816	881.202	3.716	884.918
KARADENİZ EREĞLİ	115.502	658.459	773.961	967	774.928
MARMARA A.	17.602	703.120	720.722	0	720.722
TEKİRDAĞ	142.643	480.831	623.474	0	623.474
ÇEŞME	547.524	2.091	549.615	0	549.615
DİĞER	443.930	1.817.960	2.261.890	14.003	2.275.893
TOPLAM	12.743.955	75.800.837	88.544.792	44.237.363	132.782.155

TABLO (50) :2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)

LİMAN BAŞKANLIĞI	BOŞALTMA				
	İTHALAT			TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAK	İTHALAT TOPLAM		
KOCAELİ	4.757.464	34.602.101	39.359.565	9.010	39.368.575
ALİAĞA	2.888.402	23.190.256	26.078.658	5.409	26.084.067
İSKENDERUN	1.335.523	20.727.797	22.063.320	63.661	22.126.981
MERSİN	1.337.061	17.519.883	18.856.944	27.781	18.884.725
AMBARLI	1.643.072	13.356.037	14.999.109	4.276.248	19.275.357
BOTAŞ(CEYHAN)	793.886	11.241.656	12.035.542	403.113	12.438.655
TEKİRDAĞ	431.182	9.699.633	10.130.815	0	10.130.815
SAMSUN	845.566	5.772.957	6.618.523	0	6.618.523
KARABİGA	159.270	6.442.810	6.602.080	0	6.602.080
KARADENİZ EREĞLİ	603.459	5.994.081	6.597.540	0	6.597.540
ZONGULDAK	610.131	5.567.812	6.177.943	0	6.177.943
GEMLİK	1.077.575	4.567.616	5.645.191	21.403	5.666.594
İZMİR	634.487	4.008.987	4.643.474	1.059	4.644.533
BANDIRMA	325.472	3.422.733	3.748.205	2.803	3.751.008
TUZLA	2.124.308	166.148	2.290.456	0	2.290.456
ANTALYA	152.098	1.940.437	2.092.535	256	2.092.791
TRABZON	181.007	1.838.310	2.019.317	0	2.019.317
İSTANBUL	131.169	1.198.124	1.329.293	2.051	1.331.344
YALOVA	26.621	614.955	641.576	0	641.576
ÇANAKKALE	51.201	558.782	609.983	0	609.983
DİĞER	771.413	1.459.946	2.231.359	22.664	2.254.023
TOPLAM	20.880.367	173.891.061	194.771.428	4.835.458	199.606.886

GRAFİK (28) :2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat-İhracat Yapılan İlk On Limanı (Miktar/Ton)





2.3.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verileri dikkate alındığında, 2014 yılında denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında 1. sırada 10.9 milyon ton ile İtalya, 2. sırada 9.7 milyon ton ile Mısır ve 3. sırada ise 5.8 milyon ton ile Yunanistan yer almaktadır.

En fazla transit yükleme yapılan ülke sıralamasında ise % 53 ile İtalya 1 sırada, % 9 ile Endonezya 2. sırada ve % 3,8 ile İspanya yer almaktadır.

TABLO (51) : 2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Ülkesi (Miktar/Ton)

ÜLKE	YÜKLEME				
	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
TÜRK BAYRAK	YABANCI BAYRAK	İHRACAT TOPLAM			
İTALYA	4.652.480	6.342.749	10.995.229	23.437.267	34.432.496
MISIR	1.017.907	8.683.402	9.701.309	173.741	9.875.050
YUNANİSTAN	622.524	5.186.916	5.809.440	1.182.737	6.992.177
İSPANYA	755.728	4.980.825	5.736.553	1.693.538	7.430.091
RUSYA FED.	452.714	3.767.136	4.219.850	830.920	5.050.770
İSRAİL	742.312	3.057.338	3.799.650	183.592	3.983.242
MALTA	7.953	3.694.189	3.702.142	90.149	3.792.291
BELÇİKA	34.214	3.595.714	3.629.928	128.798	3.758.726
LİBYA	359.109	2.695.091	3.054.200	57.254	3.111.454
A.B.D.	246.005	2.751.896	2.997.901	1.523.145	4.521.046
B.ARAP EMRLİKL.	99.700	2.876.892	2.976.592	114.826	3.091.418
ÇİN	55.400	2.898.575	2.953.975	334.051	3.288.026
İNGİLTERE	37.599	2.047.680	2.085.279	206.683	2.291.962
UKRAYNA	375.728	1.630.143	2.005.871	148.230	2.154.101
ROMANYA	346.998	1.370.129	1.717.127	38.567	1.755.694
LÜBNAN	159.916	1.519.877	1.679.793	13.589	1.693.382
SUUDİ ARABİSTAN	64.225	1.366.055	1.430.280	28.579	1.458.859
FRANSA	547.687	830.919	1.378.606	1.520.531	2.899.137
KIBRIS(KKTC)	240.718	1.085.682	1.326.400	22.729	1.349.129
GÜRCİSTAN	696.730	429.800	1.126.530	1.482.215	2.608.745
DİĞER	1.228.308	14.989.829	16.218.137	11.026.222	27.244.359
TOPLAM	12.743.955	75.800.837	88.544.792	44.237.363	132.782.155

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2014 Yılında denizyoluyla en fazla ithalat yapılan ülkeler sıralamasında ise, 1. sırada 30 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 17.5 milyon ton ile Ukrayna ve 3. sırada ise 14.8 milyon ton ile A.B.D. yer almaktadır.

Miktar olarak ithalatımızda Rusya Fed ve Ukrayna'nın ilk sıralarda yer almasının sebebi ithal edilen ham petrol ve doğalgaz alımlarıdır.

Türkiye'nin denizyolu ithalat ve ihracatında ilk yirmi ülke sıralamasında yabancı bayraklı gemilerin oranları Türk bayraklı gemilerimizin taşıma oranlarına göre yüksektir.

En fazla transit boşaltma yapılan ülke sıralamasında ise % 14.8 ile Çin 1. sırada, % 13,6 Romanya 2. sırada ve % 8.8 ile Bulgaristan yer almaktadır.

TABLO (52) : 2014 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi (Miktar/Ton)

ÜLKE	BOŞALTMA				
	İTHALAT			TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM		
RUSYA FED.	2.883.372	27.690.662	30.574.034	329.357	30.903.391
UKRAYNA	3.674.763	13.869.365	17.544.128	262.021	17.806.149
A.B.D.	1.012.380	13.801.871	14.814.251	79.427	14.893.678
MISIR	2.630.700	8.995.103	11.625.803	162.907	11.788.710
KOLOMBİYA	169.273	9.255.922	9.425.195	2.340	9.427.535
YUNANİSTAN	871.543	8.070.996	8.942.539	393.735	9.336.274
İTALYA	3.387.461	4.626.414	8.013.875	266.106	8.279.981
İRAN	355.487	5.885.593	6.241.080	0	6.241.080
BELÇİKA	175.432	5.812.107	5.987.539	256.112	6.243.651
İSRAİL	273.767	5.550.259	5.824.026	79.744	5.903.770
BREZİLYA	0	4.680.542	4.680.542	13.841	4.694.383
ROMANYA	1.208.160	3.203.526	4.411.686	661.088	5.072.774
GÜNEY AFRİKA	33.000	4.369.020	4.402.020	12.758	4.414.778
CEZAYİR	52.256	4.016.534	4.068.790	5.968	4.074.758
İNGİLTERE	53.061	3.839.992	3.893.053	15.690	3.908.743
İRAK	290.619	3.570.314	3.860.933	0	3.860.933
ÇİN	1.993	3.503.404	3.505.397	714.614	4.220.011
BULGARİSTAN	940.331	2.435.576	3.375.907	423.789	3.799.696
İSPANYA	228.120	2.685.069	2.913.189	175.617	3.088.806
NİJERYA	0	2.674.495	2.674.495	0	2.674.495
DİĞER	2.638.648	35.354.297	37.992.945	980.344	38.973.289
TOPLAM	20.880.366	173.891.061	194.771.427	4.835.458	199.606.885

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı



2.3.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2014 Yılında denizyoluyla OECD Ülkelerine yapılan ithalat ve ihracatın miktar olarak bilgileri Tablo 'de görülmektedir.

2014 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerine denizyoluyla 40,3 milyon ton ihracat, 31,2 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 71,6 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 48,1 ile İtalya, % 10,4 ile İspanya ve % 9,7 ile Yunanistan yer almaktadır.

2014 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerinden denizyoluyla 65,4 milyon ton ithalat, 1.5 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 67 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 22,2 ile ABD. , % 13,9 ile Yunanistan ve % 12.3 ile İtalya yer almaktadır.

TABLO (53) : 2014 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)

ÜLKE	YÜKLEME				
	İHRACAT		İHRACAT TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI				
İTALYA	4.652.480	6.342.749	10.995.229	23.437.267	34.432.496
YUNANİSTAN	622.524	5.186.916	5.809.440	1.182.737	6.992.177
İSPANYA	755.728	4.980.825	5.736.553	1.693.538	7.430.091
İSRAİL	742.312	3.057.338	3.799.650	183.592	3.983.242
BELÇİKA	34.214	3.595.714	3.629.928	128.798	3.758.726
A.B.D.	246.005	2.751.896	2.997.901	1.523.145	4.521.046
İNGİLTERE	37.599	2.047.680	2.085.279	206.683	2.291.962
FRANSA	547.687	830.919	1.378.606	1.520.531	2.899.137
HOLLANDA	67.771	855.307	923.078	154.624	1.077.702
PORTEKİZ	12.775	769.712	782.487	949.427	1.731.914
ALMANYA	0	669.624	669.624	9.431	679.055
KANADA	0	524.271	524.271	96.759	621.030
İSVEÇ	0	508.443	508.443	362	508.805
POLONYA	8.000	167.158	175.158	789	175.947
CHILE	0	107.811	107.811	5.148	112.959
GÜNEY KORE	10	78.892	78.902	13.236	92.138
İZLANDA	0	78.075	78.075	0	78.075
İRLANDA	0	32.313	32.313	676	32.989
NORVEÇ	0	29.545	29.545	454	29.999
JAPONYA	0	29.291	29.291	18.856	48.147
FİNLANDİYA	0	23.753	23.753	1.562	25.315
DANİMARKA	0	19.885	19.885	777	20.662
MEKSİKA	0	11.359	11.359	626	11.985
AVUSTRALYA	0	5.324	5.324	90.163	95.487
	7.727.105	32.704.800	40.431.905	31.219.181	71.651.086

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

OECD ülkeleriyle yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 19,1 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 80,9 olarak gerçekleşmiştir.

OECD ülkeleriyle yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 10,9 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 89,1 olarak gerçekleşmiştir

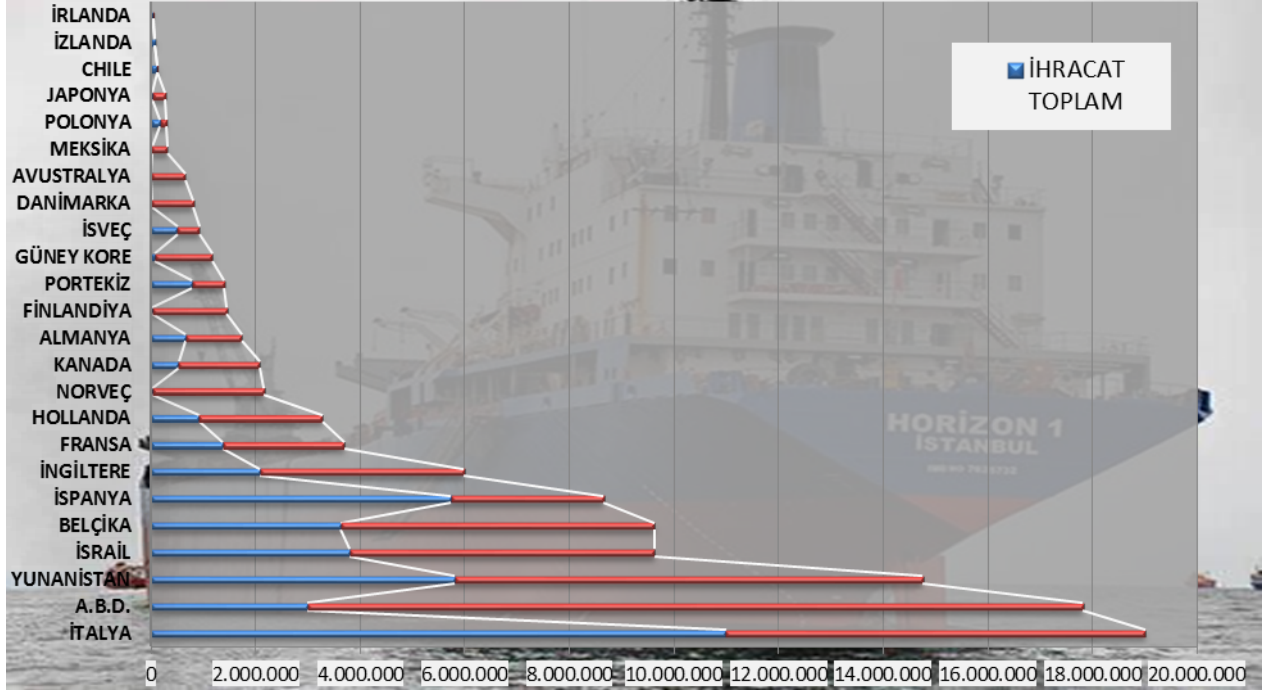
2014 Yılında Türkiye ile OECD Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 138.709.977 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 105.896.329 mtonu ithalat-ihracat ve 32.813.648 mtonu ise transit yüklerdir.

TABLO (54) : 2014 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)

ÜLKE	BOŞALTMA				
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İTHALAT TOPLAM	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM
A.B.D.	1.012.380	13.801.871	14.814.251	79.427	14.893.678
YUNANİSTAN	871.543	8.070.996	8.942.539	393.735	9.336.274
İTALYA	3.387.461	4.626.414	8.013.875	266.106	8.279.981
BELÇİKA	175.432	5.812.107	5.987.539	256.112	6.243.651
İSRAİL	273.767	5.550.259	5.824.026	79.744	5.903.770
İNGİLTERE	53.061	3.839.992	3.893.053	15.690	3.908.743
İSPANYA	228.120	2.685.069	2.913.189	175.617	3.088.806
HOLLANDA	135.406	2.217.782	2.353.188	98.764	2.451.952
FRANSA	767.686	1.548.726	2.316.412	18.110	2.334.522
NORVEÇ	0	2.131.047	2.131.047	1.078	2.132.125
KANADA	0	1.548.050	1.548.050	1.658	1.549.708
FİNLANDIYA	76.580	1.350.747	1.427.327	1.464	1.428.791
GÜNEY KORE	21.979	1.068.547	1.090.526	45.752	1.136.278
ALMANYA	6.755	1.056.659	1.063.414	19.044	1.082.458
DANİMARKA	0	789.137	789.137	864	790.001
AVUSTRALYA	0	640.785	640.785	2.160	642.945
PORTEKİZ	45.395	575.017	620.412	100.382	720.794
İSVEÇ	0	415.290	415.290	1.235	416.525
MEKSİKA	0	301.343	301.343	132	301.475
JAPONYA	64.077	181.021	245.098	32.642	277.740
POLONYA	16.413	106.010	122.423	3.350	125.773
İRLANDA	0	10.474	10.474	441	10.915
CHILE	0	1.026	1.026	960	1.986
İZLANDA	0	0	0	0	0
TOPLAM	7.136.055	58.328.369	65.464.424	1.594.467	67.058.891

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (29) : OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları



TABLO (55) : 2014 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)

AB ÜLKELERİ	YÜKLEME				
	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM
TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İHRACAT TOPLAM			
İTALYA	4.652.480	6.342.749	10.995.229	23.437.267	34.432.496
YUNANİSTAN	622.524	5.186.916	5.809.440	1.182.737	6.992.177
İSPANYA	755.728	4.980.825	5.736.553	1.693.538	7.430.091
MALTA	7.953	3.694.189	3.702.142	90.149	3.792.291
BELÇİKA	34.214	3.595.714	3.629.928	128.798	3.758.726
İNGİLTERE	37.599	2.047.680	2.085.279	206.683	2.291.962
ROMANYA	346.998	1.370.129	1.717.127	38.567	1.755.694
FRANSA	547.687	830.919	1.378.606	1.520.531	2.899.137
HOLLANDA	67.771	855.307	923.078	154.624	1.077.702
PORTEKİZ	12.775	769.712	782.487	949.427	1.731.914
ALMANYA	0	669.624	669.624	9.431	679.055
BULGARİSTAN	408.782	218.785	627.567	419.281	1.046.848
İSVEÇ	0	508.443	508.443	362	508.805
POLONYA	8.000	167.158	175.158	789	175.947
SLOVENYA	58.574	58.131	116.705	4.500	121.205
HIRVATİSTAN	4.781	78.281	83.062	510.000	593.062
İRLANDA	0	32.313	32.313	676	32.989
FİNLANDİYA	0	23.753	23.753	1.562	25.315
LİTVANYA	0	19.904	19.904	389	20.293
DANİMARKA	0	19.885	19.885	777	20.662
LETONYA	0	2.900	2.900	105	3.005
ESTONYA	0	2.149	2.149	0	2.149
GÜNEY KIBRIS	0	0	0	0	0
TOPLAM	7.565.866	31.475.466	39.041.332	30.350.193	69.391.525

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2014 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerine denizyoluyla 39 milyon ton ihracat, 30,3 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 69,3 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme yapılan (ihracat ve transit) ülke sıralamasında ilk üç sırada, % 49,6 ile İtalya, % 10.7 ile İspanya ve % 10,1 ile Yunanistan yer almaktadır.

2014 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerinden denizyoluyla 51,6 milyon ton ithalat, 2,5 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 54,1 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 17.2 ile Yunanistan, % 15,3 ile İtalya ve % 11.5 ile Belçika yer almaktadır.

2014 Yılında Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 123.532.639 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 93.660.903 mtonu ithalat-ihracat ve 32.871.736 mtonu ise transit yüklerdir.

AB ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 15,9, yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 84,1 olarak gerçekleşmiştir.

AB ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 19,4, yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 80,6 olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (56) : AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)

AB ÜLKESİ	BOŞALTMA				
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İTHALAT TOPLAM	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
YUNANİSTAN	871.543	8.070.996	8.942.539	393.735	9.336.274
İTALYA	3.387.461	4.626.414	8.013.875	266.106	8.279.981
BELÇİKA	175.432	5.812.107	5.987.539	256.112	6.243.651
ROMANYA	1.208.160	3.203.526	4.411.686	661.088	5.072.774
İNGİLTERE	53.061	3.839.992	3.893.053	15.690	3.908.743
BULGARİSTAN	940.331	2.435.576	3.375.907	423.789	3.799.696
İSPANYA	228.120	2.685.069	2.913.189	175.617	3.088.806
MALTA	13.850	2.531.398	2.545.248	83.304	2.628.552
HOLLANDA	135.406	2.217.782	2.353.188	98.764	2.451.952
FRANSA	767.686	1.548.726	2.316.412	18.110	2.334.522
FİNLANDİYA	76.580	1.350.747	1.427.327	1.464	1.428.791
ALMANYA	6.755	1.056.659	1.063.414	19.044	1.082.458
DANİMARKA	0	789.137	789.137	864	790.001
LETONYA	11.555	618.854	630.409	240	630.649
PORTEKİZ	45.395	575.017	620.412	100.382	720.794
ESTONYA	21.999	586.019	608.018	0	608.018
HIRVATİSTAN	189.418	411.385	600.803	44	600.847
LİTVANYA	71.834	440.543	512.377	96	512.473
İSVEÇ	0	415.290	415.290	1.235	416.525
POLONYA	16.413	106.010	122.423	3.350	125.773
SLOVENYA	7.876	58.975	66.851	2.068	68.919
İRLANDA	0	10.474	10.474	441	10.915
GÜNEY KIBRIS	0	0	0	0	0
TOPLAM	8.228.875	43.390.696	51.619.571	2.521.543	54.141.114

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

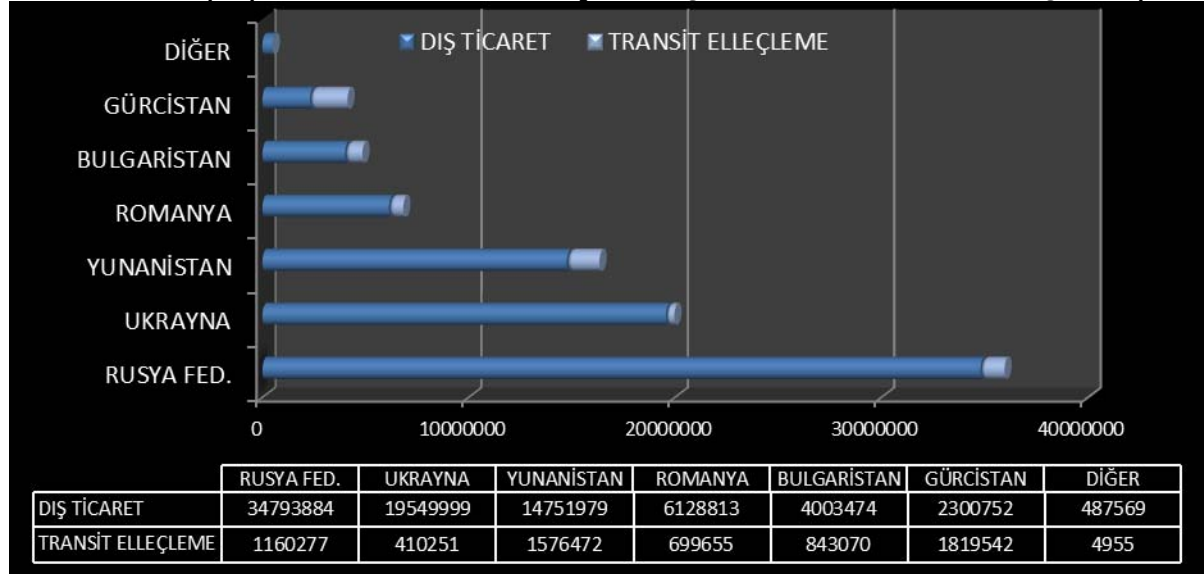
TABLO (57) : KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat +Transit Yükleme (TON)

KEİ ÜLKESİ	YÜKLEME				
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
YUNANİSTAN	622.524	5.186.916	5.809.440	1.182.737	6.992.177
RUSYA FED.	452.714	3.767.136	4.219.850	830.920	5.050.770
UKRAYNA	375.728	1.630.143	2.005.871	148.230	2.154.101
ROMANYA	346.998	1.370.129	1.717.127	38.567	1.755.694
GÜRCİSTAN	696.730	429.800	1.126.530	1.482.215	2.608.745
BULGARİSTAN	408.782	218.785	627.567	419.281	1.046.848
ARNAVUTLUK	16.669	129.843	146.512	0	146.512
AZERBAIJAN	0	16.386	16.386	4.893	21.279
MOLDOVYA	6.000	10.181	16.181	0	16.181
SERBIA	0	13.350	13.350	0	13.350
TOPLAM	2.926.145	12.772.669	15.698.814	4.106.843	19.805.657

Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2014 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 15.7 milyon ton ihracat, 4.1 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 19,8 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 35.3 ile Yunanistan, % 25.5 ile Rusya Federasyonu ve % 13,1 ile Ukrayna yer almaktadır.

2014 Yılında KEİ Ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 88,5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 88 Milyon ton hacmin 82 milyon tonu ihracat-ithalat, 6.5 milyon tonu ise transit boşaltma olarak gerçekleşmiştir.

GRAFİK (30) : KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret ve Transit Elleçleme(mton)

TABLO (58) : KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat +Transit Boşaltma (TON)

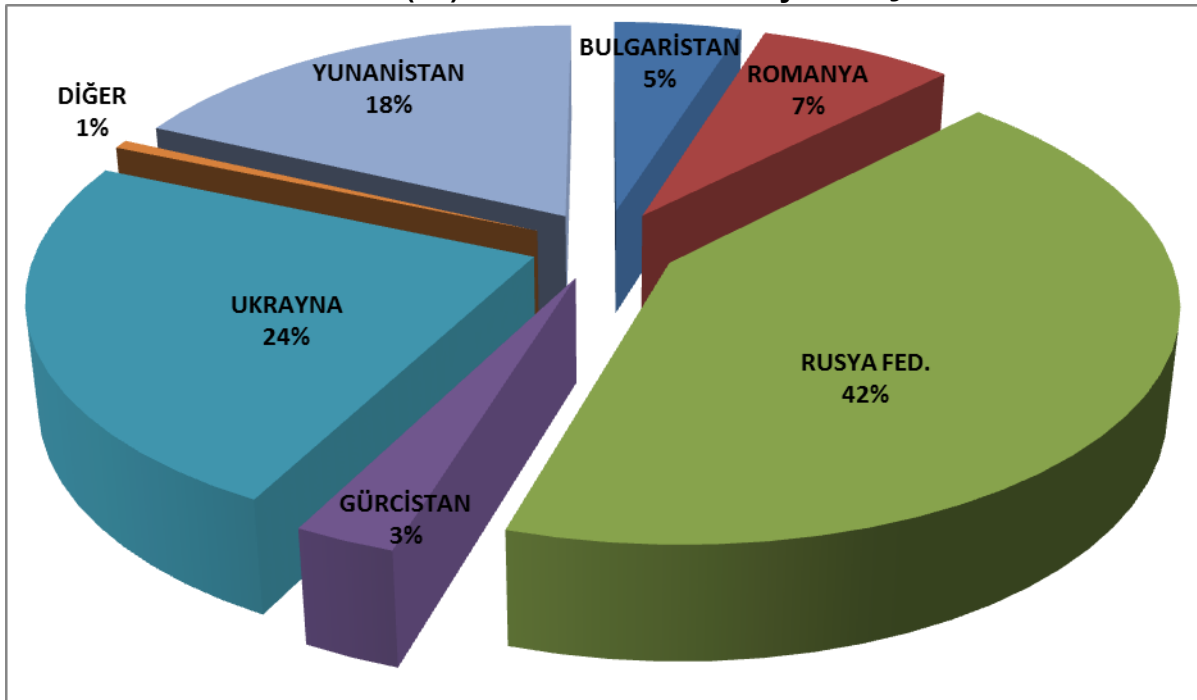
KEİ ÜLKELERİ	İTHALAT		TOPLAM	BOŞALTMA	
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI		TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
RUSYA FED.	2.883.372	27.690.662	30.574.034	329.357	30.903.391
UKRAYNA	3.674.763	13.869.365	17.544.128	262.021	17.806.149
YUNANİSTAN	871.543	8.070.996	8.942.539	393.735	9.336.274
ROMANYA	1.208.160	3.203.526	4.411.686	661.088	5.072.774
BULGARİSTAN	940.331	2.435.576	3.375.907	423.789	3.799.696
GÜRCİSTAN	496.434	677.788	1.174.222	337.327	1.511.549
ARNAVUTLUK	62.927	113.300	176.227	0	176.227
MOLDOVYA	25.502	73.764	99.266	62	99.328
AZERBAJCAN	0	19.647	19.647	0	19.647
SERBIA	0	0	0	0	0
TOPLAM	10.163.032	56.154.624	66.317.656	2.407.379	68.725.035

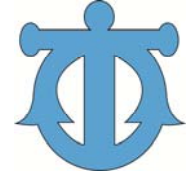
Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2013 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerinden denizyoluyla 66,3 milyon ton ithalat, 2,4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 68,7 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 45 ile Rusya Federasyonu, % 26 ile Ukrayna ve % 13.6 ile Yunanistan yer almaktadır.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin payı % 15,3 yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 84,7 olarak gerçekleşmiştir.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin payı % 18,6, yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 81,4 olarak gerçekleşmiştir.

GRAFİK (31) : KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret



2.3.5. Konteyner Taşımacılığı

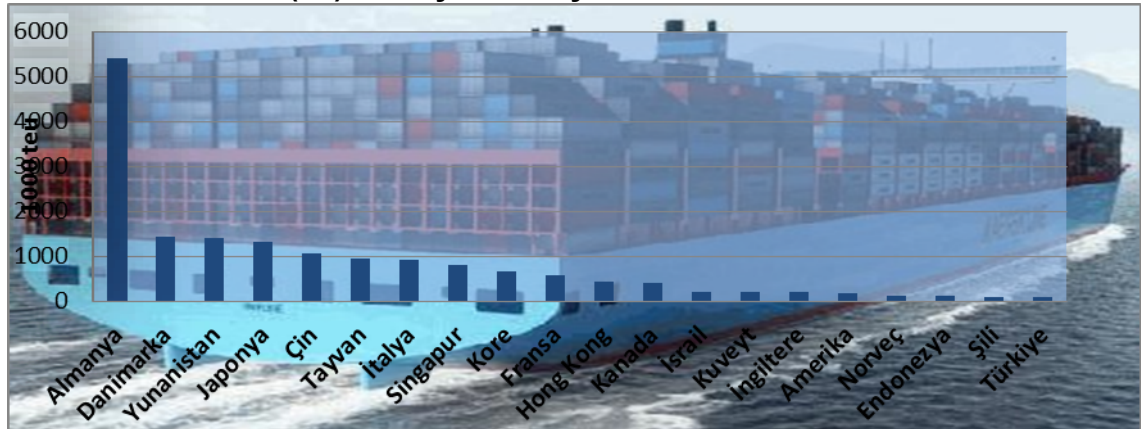
Dünya deniz ticaret filusunda konteyner gemilerinin ulusal filoda ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda dwt olarak ilk üç sırayı % 31,5 ile Almanya , % 8,3 ile Danimarka, % 8,2 ile Yunanistan paylaşmakta olup, Türkiye % 0.5 oranı ile 22. Sıradadır.

TABLO (59) : Dünya Konteyner Filosu 2014

TEU Sıra	Ülke	Ulusal Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo			Yaş. Ort.
		Adet	1000 DWT	1000 TEU	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Adet	1000 DWT 2	1000 TEU	
1	Almanya	236	14.310	1141	1.492	54.452	4.248	1.728	68.762	5.389	8,8
2	Danimarka	99	8150	677	160	9.839	747	259	17.989	1.424	9,4
3	Yunanistan	390	2359	193	316	15.304	1208	706	17.663	1.401	11,6
4	Japonya	1	100	9	307	15.947	1.302	308	16.047	1.311	7,7
5	Çin	191	6.360	464	205	7.466	605	396	13.826	1.069	13,7
6	Tayvan	26	1.138	86	218	10.540	849	244	11.678	935	10,2
7	İtalya	2	68	5	164	11.687	917	166	11.755	922	14
8	Singapur	175	7812	617	63	2.478	190	238	10.290	807	10
9	Kore	87	1266	89	122	6.849	559	209	8.115	648	11,7
10	Fransa	26	2300	192	72	4.735	388	98	7.035	580	8,1
11	Hong Kong	63	4610	395	18	577	45	81	5.187	440	10,6
12	Kanada	1	15	1	72	4.946	411	73	4.961	412	6,8
13	İsrail	5	294	24	37	2.409	191	42	2.703	215	7,8
14	Kuveyt	3	281	24	24	2.210	190	27	2.491	214	8
15	İngiltere	21	1507	131	21	893	68	42	2.400	199	9,1
16	Amerika	20	798	58	55	1.636	121	75	2.434	179	19,7
17	Norveç	1	3	0	33	1.430	119	34	1.433	119	9,3
18	Endonezya	158	1594	104	5	38	3	163	1.632	107	19,4
19	Şili	3	38	3	14	1.119	93	17	1.157	96	6
20	Türkiye	41	698	52	43	518	42	84	1.216	94	12,4
Dünya	Toplamı	1.399	56.823	4497	3.704	159.447	12.627	5.103	216.270	17.124	10,9

Kaynak : ISL Mayıs-Haziran 2014

GRAFİK (32) : Dünya Konteyner Filosunun İlk 20 Ülkesi



Türkiye limanlarında 2005-2014 yıllarındaki kabotaj, ithalat, ihracat ve transit konteyner elleçlemeleri (TEU) bazında Tablo görülmektedir.

2014 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 3.4 milyon TEU, ithalat 3.5 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 527.064 TEU ve transit 754.238 TEU olarak gerçekleşmiştir.

2013 Yılına oranla 2014 yılında ise TEU bazında % 6,3 oranında artış gerçekleşmiştir.

2014 yılı Konteyner (TEU bazında) kabotaj taşımacılığı % 2,7 azalmış, ihracat taşımacılığı % 10,2 ve ithalat taşımacılığı % 11,9 oranında artmıştır. Türkiye'nin 2013 yılına nazaran 2014 yılında konteyner taşımacılığı 7.355.437 TEU'dan, 7.824.057 TEU'ya yükselmiştir.

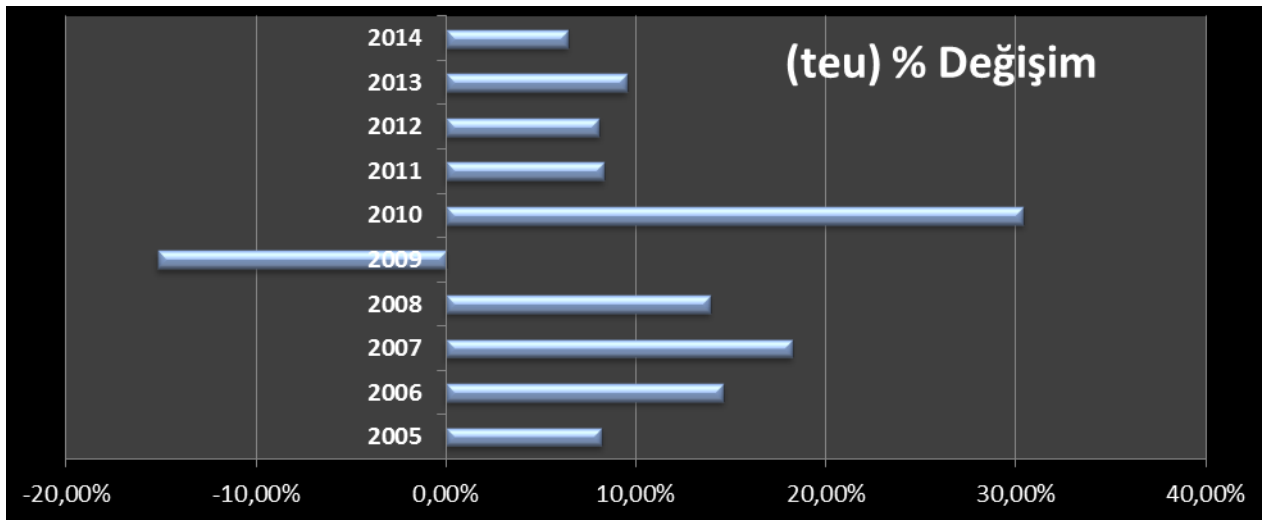
TABLO (60) : 2005-2014 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Yıllar	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Dış Ticaret Toplam			Değişim
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	Dış Ticaret	Transit	Toplam	
2005	6.579	1.598.450	1.605.029	8.167	1.577.932	1.586.099	3.191.128	173.138	3.364.266	8,20%
2006	14.008	1.809.433	1.823.441	6.913	1.840.649	1.847.562	3.671.003	184.921	3.855.924	14,60%
2007	34.005	2.152.014	2.186.019	27.128	2.224.653	2.251.781	4.437.800	120.427	4.558.227	70,20%
2008	86.867	2.429.820	2.516.687	82.934	2.474.773	2.557.707	5.074.394	117.353	5.191.747	13,90%
2009	70.329	2.131.948	2.202.277	71.696	2.117.764	2.189.460	4.391.737	12.542	4.404.279	-15,20%
2010	104.278	2.306.587	2.410.865	104.047	2.354.304	2.458.351	4.869.216	874.239	5.743.455	30,40%
2011	154.338	2.690.889	2.845.227	305.256	2.770.190	3.075.446	5.461.079	757.171	6.218.250	8,30%
2012	236.905	2.879.122	3.116.027	235.440	2.942.562	3.178.001	5.821.683	898.368	6.720.051	8,06%
2013	274.589	3.165.653	3.440.242	269.908	3.199.969	3.469.877	6.365.622	989.815	7.355.437	9,50%
2014	266.997	3.488.008	3.755.005	260.067	3.581.811	3.841.878	7.069.819	754.238	7.824.057	6,40%

2014 toplam konteyner elleçlemesi 8.351.122 TEU

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (33) : 2005-2014 Dış Ticaret Konteyner Değişimi (TEU)



2014 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle TEU yükleme ve boşaltma elleçlemeleri tablosunda bazında,

- Ambarlı Liman Başkanlığına bağlı limanlarda kabotaj, ihracat ve transit yükleme toplamı 1.718.246 TEU, kabotaj, ithalat ve transit boşaltma toplamı 1.726.679 TEU olmak üzere toplam 3.444.925 TEU'luk konteyner

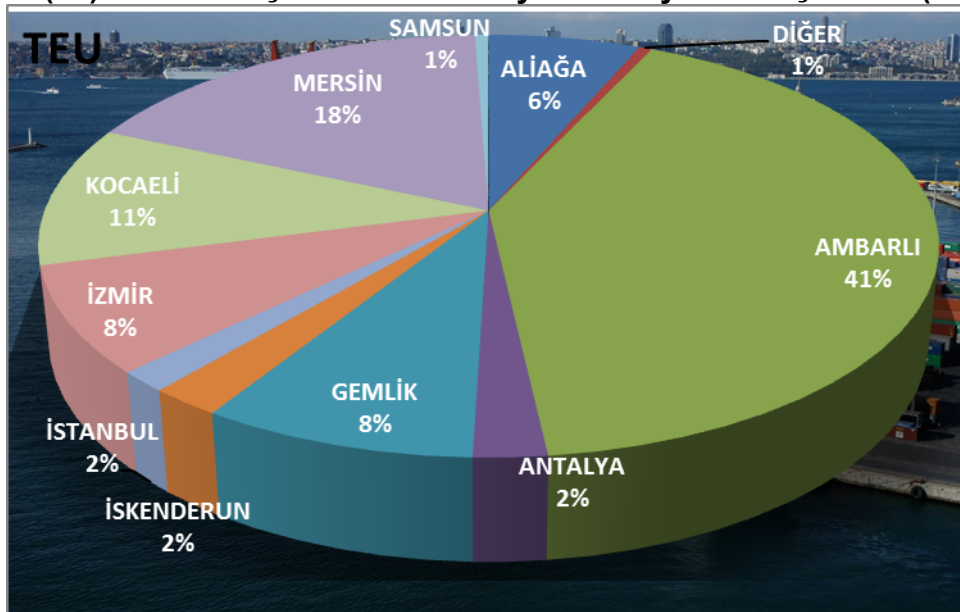
- Mersin Liman Başkanlığına bağlı limanlarda kabotaj, ihracat ve transit yükleme toplamı 739.793 TEU, kabotaj, ithalat ve transit boşaltma toplamı 744.152 TEU olmak üzere toplam 1.483.945 TEU'luk konteyner elleçlenmiştir.

TABLO (61): Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi (Yükleme) 2014 (TEU)

LİMAN	TOPLAM YÜKLEME											
	İHRACAT			KABOTAJ YÜKLEME			TRANSİT YÜKLEME			TOPLAM YÜKLEME		
	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON
AMBARLI	739.889	1.201.475	11.107.706	82.996	117.021	771.556	272.161	399.750	4.931.139	1.095.046	1.718.246	16.810.401
MERSİN	459.295	721.090	8.202.488	12.311	18.597	185.271	76	106	1.631	471.682	739.793	8.389.390
KOCAELİ	264.971	421.938	4.308.462	16.224	21.452	89.852	897	1.076	14.854	282.092	444.467	4.413.168
GEMLİK	209.414	310.122	3.859.002	29.145	41.974	486.934	1.166	1.817	26.723	239.725	353.913	4.372.659
İZMİR	225.856	314.403	4.244.633	6.000	8.253	111.903	46	67	835	231.902	322.723	4.357.371
ALIAĞA	196.079	286.273	3.892.849	637	808	13.731	26	47	373	196.742	287.129	3.906.953
ANTALYA	83.869	89.486	2.088.986	4.073	4.707	85.656	0	0	0	87.942	94.193	2.174.642
İSKENDERUN	54.873	86.406	944.385	143	286	1.035	33	48	448	55.049	86.739	945.868
İSTANBUL	27.049	48.138	267.071	12.159	15.727	33.729	0	0	0	39.208	63.865	300.800
SAMSUN	6.974	7.314	180.616	15.146	17.078	318.661	0	0	0	22.120	24.392	499.277
BANDIRMA	4	7	73	11.814	11.993	288.450	0	0	0	11.818	12.000	288.523
TRABZON	858	1.299	10.655	6.952	7.816	164.115	0	0	0	7.810	9.115	174.770
TEKİRDAĞ	25	50	158	165	365	809	0	0	0	190	415	967
İNEBOLU	0	0	0	400	400	10.091	0	0	0	400	400	10.091
MARMARA A.	0	0	0	278	278	6.474	0	0	0	278	278	6.474
KARABİGA	0	0	0	222	242	585	0	0	0	222	242	585
BARTIN	4	7	39	0	0	0	0	0	0	4	7	39
TOPLAM	2.269.160	3.488.008	39.107.123	198.665	266.997	2.568.852	274.405	402.911	4.976.003	2.742.230	4.157.916	46.651.978

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (34): Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi (TEU) (%)



2014 Yılı Liman Başkanlıkları itibariyle konteyner elleçlemesi yapılan liman ve/veya liman kompleksleri itibariyle Ambarlı % 41,2 ile 1. sırada, Mersin % 17,8 ile 2. sırada ve Kocaeli % 10,7 ile 3. sırada yer almıştır.

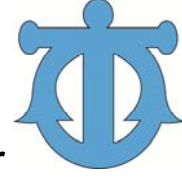
TABLO (62): Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi (Boşaltma) 2014 (TEU)

LİMAN	TOPLAM BOŞALTMA											
	İTHALAT			KABOTAJ BOŞALTMA			TRANSİT BOŞALTMA			TOPLAM BOŞALTMA		
	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON
AMBARLI	796.214	1.286.773	13.604.546	72.276	93.803	1.347.427	235.703	346.104	4.276.248	1.104.193	1.726.679	19.228.221
MERSİN	461.206	725.391	8.173.137	11.002	18.441	176.791	259	320	6.170	472.467	744.152	8.356.098
KOCAELİ	277.159	435.336	4.824.500	11.205	18.689	94.889	343	613	4.881	288.707	454.637	4.924.270
İZMİR	231.846	325.853	2.549.150	22.694	30.115	125.191	47	65	874	254.587	356.033	2.675.215
GEMLİK	197.675	296.330	2.034.799	39.493	56.621	366.617	908	1.501	21.399	238.076	354.452	2.422.815
ALİAĞA	165.988	241.257	1.392.109	5.410	7.832	16.836	155	300	2.139	171.553	249.390	1.411.084
İSKENDERUN	61.278	96.287	960.915	0	0	0	1.330	2.332	17.537	62.608	98.619	978.452
ANTALYA	85.291	90.457	452.480	3.790	4.190	18.892	46	92	256	89.127	94.739	471.628
İSTANBUL	38.409	61.326	710.789	4.308	6.271	78.888	0	0	0	42.717	67.597	789.677
SAMSUN	15.979	17.664	73.644	5.404	6.387	40.071	0	0	0	21.383	24.051	113.715
BANDIRMA	0	0	0	12.477	12.700	38.261	0	0	0	12.477	12.700	38.261
TRABZON	4.718	5.095	14.115	2.920	3.829	53.479	0	0	0	7.638	8.924	67.594
İNEBOLU	0	0	0	400	400	850	0	0	0	400	400	850
TEKİRDAĞ	21	42	217	145	326	3.173	0	0	0	166	368	3.390
MARMARA A.	0	0	0	250	250	538	0	0	0	250	250	538
KARABİGA	0	0	0	206	214	4.560	0	0	0	206	214	4.560
BARTIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	2.335.784	3.581.811	34.790.401	191.980	260.068	2.366.463	238.791	351.327	4.329.504	2.766.555	4.193.206	41.486.368

Tablo (63): En Fazla Konteyner Taşınması Yapılan İlk 15 Ülke TEU

ÜLKE	TOPLAM DIŞ TİCARET ELLEÇLEMESİ TEU			
	İHRACAT	İTHALAT	TRANSİT	TOPLAM
	TEU	TEU	TEU	TEU
MISIR	563.522	686.629	25.541	1.275.693
YUNANİSTAN	386.407	416.992	42.965	846.363
BELÇİKA	266.709	295.649	35.599	597.956
İTALYA	295.966	199.281	28.685	523.932
ÇİN	266.282	157.079	82.882	506.243
İSPANYA	265.087	123.052	20.585	408.725
MALTA	142.749	227.199	299	370.247
İSRAİL	160.053	194.921	5.965	360.938
RUSYA FED.	129.124	138.940	86.874	354.937
GÜRCİSTAN	62.369	135.043	148.562	345.973
MALEZYA	25.183	212.936	4.048	242.167
LÜBNAN	74.943	161.314	1.331	237.588
ROMANYA	90.106	49.359	56.103	195.568
İNGİLTERE	126.442	32.872	6.953	166.267
LİBYA	57.859	91.872	5.129	154.859
DİĞER	575.209	458.676	202.717	1.236.602
TOPLAM	3.488.008	3.581.811	754.238	7.824.057

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı



2.3.6. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler

Bu taşıma kapsamında, lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları da yer almaktadır.

Tablo'da 2008-2014 yıllarında Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayıları yer almaktadır.

TABLO (64) 2008-2014 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)

Bölge	Ro-Ro Hatları	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Marmara	Pendik/Haydarpaşa-Trieste	149,062	111,401	116,815	139.270	121.742	167.201	175.117
	Haydarpaşa-İlyichevsky	0	0	0	0	0	18.343	34.945
	Derince-Poti	0	0	0	0	0	646	1.571
	Ambarlı-Trieste	39,998	30,372	37,627	18.017	15.618	7.595	0
	Ambarlı-Toulon				0	37.505	14.893	0
	Pendik/Haydarpaşa-Marseille	0	0	7480	2.130	0	0	0
	Tekirdağ-Toulon	0	0	9269	0	0	0	0
	Haydarpaşa-Odessa	0	0	0	0	0	0	0
	Haydarpaşa-Yuzhny	0	0	0	0	0	0	0
	Tekirdağ-Trieste	0	0	0	0	0	1.466	1.067
	Tuzla-Toulon	0	0	0	0	0	0	43.305
	Bölge Toplamı		189060	141,773	171,191	159.417	174.865	210.144
Akdeniz	Taşucu-Girne	32,305	31,032	36,071	36.316	34.168	34.153	34.497
	Taşucu-Tripoli	0	0	0	0	0	8.292	8.613
	Taşucu-Tartous	0	0	0	0	0	5.437	3.026
	Mersin-Magosa	23,766	19,966	19,107	18.275	14.669	18.901	22.138
	Mersin-Trieste	0	12019	28,571	37.093	39.748	34.848	35.849
	İskenderun-Port Said	0	0	0	0	5.673	6.146	5.463
	İskenderun - Haifa	0	0	0	0	0	3.194	2.287
	Mersin-Damietta	0	0	0	0	0	7.071	0
	Mersin-İskenderiye	0	0	0	253	790	638	1.607
	Bölge Toplamı		56,071	63,017	84,638	91.937	95.048	118.680
Ege	Çeşme-Trieste	30,039	24,808	27,179	43.058	44.106	45.764	47.797
	İzmir-Dedeağaç	0	0	0	0	0	0	0
	Bölge Toplamı	30,039	24,808	27,179	43.058	44.106	45.764	47.797
Karadeniz	Zonguldak-Yevpatoria	23,632	20,476	19,573	23.540	25.126	27.007	5.378
	Zonguldak Sevastopol	0	0	0	0	0	4.477	2.246
	Zonguldak-Skodovsk	0	0	0	0	0	8.001	438
	Zonguldak-Ilyichevsky	0	0	0	0	0	2	11.110
	Samsun-Novorossisky	21,148	9280	15,145	10.742	7.670	14.682	16.491
	Samsun-Kavkaz	0	0	0	1.383	1.236	895	662
	Samsun - Tuapse	0	0	0	0	0	2.964	4.687
	Samsun-Gelincik	0	0	0	0	0	3.634	6.821
	Trabzon-Sochi	10150	7,066	5,078	637	518	228	440
	Pize-Poti	0	0	0	0	0	0	0
	Bölge Toplamı		54930	36,822	39,796	36.302	34.550	61.890
Genel	Toplam	330.100	266.420	322.804	330.714	348.569	436.478	465.555

KAYNAK : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Ro-Ro hatları 2014 yılında bölgeler itibariyle dikkate alındığında ;

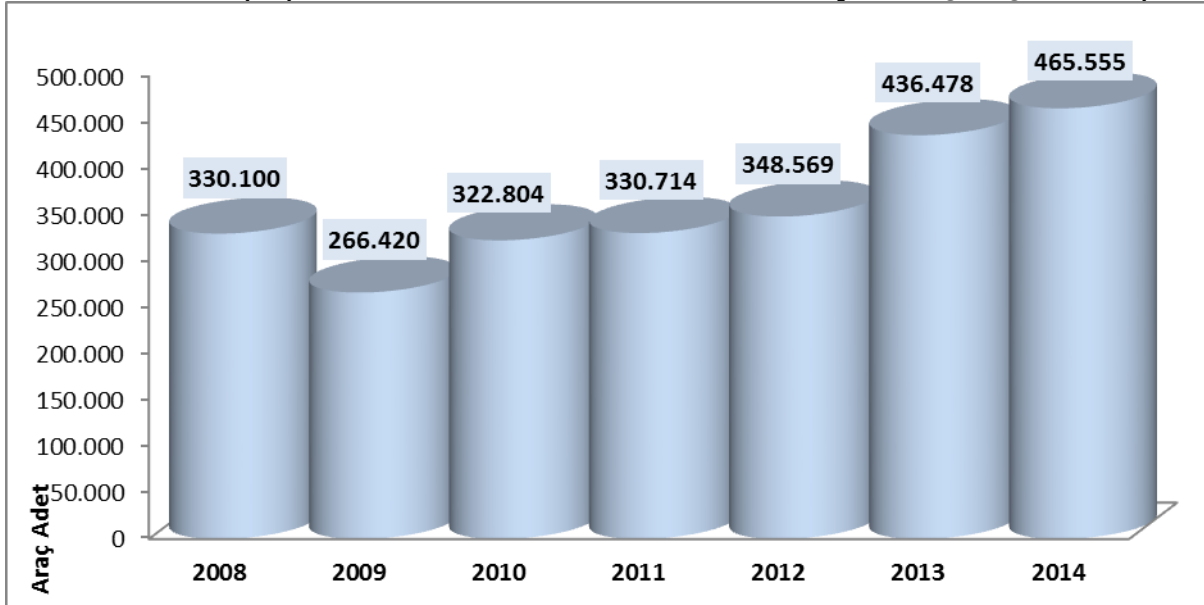
Marmara Bölgesinde; Pendik/Haydarpaşa–Trieste hattında 175.117 araç, Haydarpaşa- İlyichevsky hattında 34.945 araç, Tuzla-Toulon hattında 43.305 araç, Tekirdağ-Trieste hattında 1.067 araç ve Derince-Poti hattında 1.571 araç olmak üzere, bölgesel toplam 256.005 araçtır.

Akdeniz Bölgesinde; Mersin-Trieste hattında 35.849 araç, Taşucu-Girne hattında 34.497 araç, Mersin-Magosa hattında 22.138 araç, Taşucu-Tripoli hattında 8.613 araç, İskenderun-Port Said hattında 5.463 araç, Taşucu-Tartous hattında 3.026 araç, İskenderun-Haifa hattında 2.287 araç ve Mersin-İskenderiye hattında 1.607 araç olmak üzere, bölgesel toplam 113.480 araçtır.

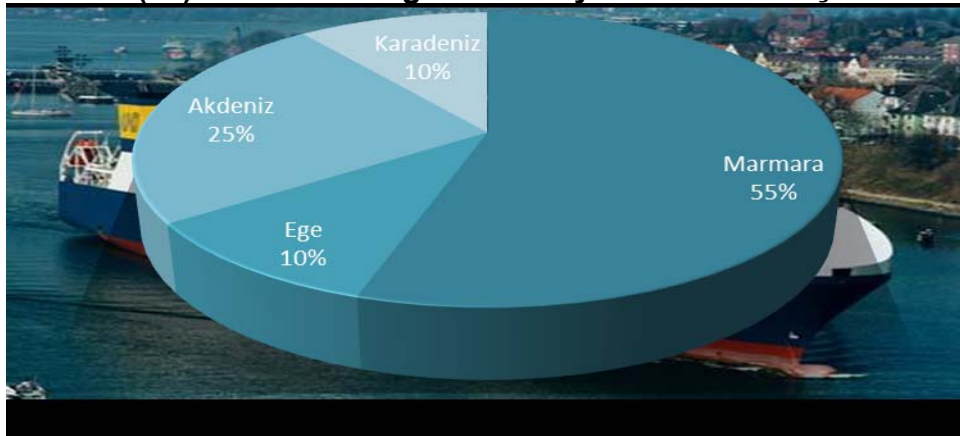
Ege Bölgesinde; Çeşme –Trieste hattında 47.797 araç taşınmış olup, bölgesel toplam 47.797 araçtır.

Karadeniz Bölgesinde; Zonguldak-Yevpatoria hattında 5.378 araç, Samsun-Novorossisky hattında 16.491 araç, Zonguldak-Skodovsk hattında 438 araç, Zonguldak—Sevastopol hattında 2.246 araç, Samsun-Gelincik hattında 6.821 araç, Samsun-Tuapse hattında 4.687 araç, Samsun-Kavkaz hattında 662 araç, Trabzon-Soçi hattında 440 araç ve Zonguldak-İlyichevsky hattında ise 11.110 araç olmak üzere, bölgesel toplam 48.273 araçtır.

GRAFİK (35): 2008-2014 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)



GRAFİK (36): 2013 Yılı Bölgeler İtibariyle Ro-Ro İle Taşınan Araç





2.3.7. İstanbul Liman İçi Yolcu Taşımacılığı

✚ İstanbul Şehir Hatları Turizm San. Ve Tic. A.Ş.

Şirketleri, yerel/ulusal düzeyde, deniz toplu ulaşım ve taşımacılık ihtiyacını karşılamak üzere; deniz üzerinde her türlü toplu taşıma araçları ile yürütülen toplu ulaşım ve taşımacılık hizmetlerini, deniz araçları ile turizm taşımacılığı ve turizm organizasyonu hizmetlerini en uygun şekilde/sistemle yapmak, yaptırmak, işletmek, işlettirmek, deniz üzerinde yürütülen her türlü deniz toplu ulaşımı ve taşımacılığının koordinasyonunu, entegrasyonunu ve denetimini yapmak ve ana sözleşmesinde yazılı olan diğer işleri yapmak amacıyla kurulmuş ve faaliyetlerine devam etmektedir.

Tarihçesi;

Şehir Hatları İdaresi 19. Yüzyılın ortalarından bugüne yaklaşık 163 yıllık bir deneyimi temsil etmektedir. Bu deneyimin 1940'ların ortalarına kadar üç ayrı işletmeden beslendiği söylenebilir. Bunu, 19. Yüzyılın ortalarından 1940'ların ortasına gelinceye kadar İstanbul'da Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında birbirinden bağımsız işletmeler tarafından vapurlarla yolcu taşımacılığının yapılmış olmasından hareketle ileri sürmek mümkündür.

Bu işletmelerin kısaca tarihsel seyirlerine bakılacak olursa; 1844'te Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nin, İstanbul, İzmit, Gemlik ve Tekirdağ iskelelerinin yanı sıra İstanbul'da Sirkeci – Adalar, Sirkeci – Pendik, Sirkeci – Yeşilköy arasında vapur işletmeye başlayarak Marmara hattının temellerinin atıldığı görülmektedir.

İşletme 1862'de Fevaid-i Osmaniye İdaresi, 1871'de İdare-i Aziziye İdaresi, 1878'de İdare-i Mahsusa, 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüşmüştür, 1933'te anılan işletme çatısı altında Adalar, Anadolu Yakası iskeleleri ve Yalova

hattında yani Marmara hattında faaliyet gösteren AKAY İdaresi kurulmuş, bu idare ise 1937'de kurulan Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü çatısı altında yer alan Şehir Hatları İşletmesine dönüşmüştür,

1858'den beri vapurların işlediği Haliç hattında kurulu bulunan Haliç Vapurları Şirketi'nin 1841'de ve Boğaz hattında vapur işletmek üzere 1851'de kurulmuş olan Şirket-i Hayriye'nin 1945'te kamulaştırılarak bütün haklarının Şehir Hatları'na devri ile İstanbul sularında vapur taşımacılığı tek çatı altına toplanmış olmuştur. 1945'ten itibaren Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında vapur taşıma işini tek başına üstlenmiş bir hale gelen Şehir Hatları İşletmesi 1952'de kurulan Denizcilik Bankası yerine 1983'te kurulan Türkiye Denizcilik Kurumu ve 1948'te kurulan Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmüştür.

2005 yılı Mart ayında Şehir Hatları'nın İDO'ya devri, Şehir Hatları'nda yeni bir dönemin başlangıcı olmuş, tasarımını İstanbulluların halk oylaması ile seçtiği 5 yeni yolcu vapuru ve panoramik görüş açısına sahip 3 yeni Haliç vapuru inşa edilmiştir. Aynı dönemde, eski nesil yolcu vapurları ile tarihi önem ve değere sahip vapur iskelelerinin renovasyonu gerçekleştirilmiş, ve bazı iskeleler yeniden inşa edilmiştir.

2010 yılı Eylül ayında da İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Tic. San. AŞ. kurularak, Şehir Hatları vapurları ve İskeleleri yeni şirkete devredilmiştir. Amacı, İstanbul Boğazı ve Haliç'te deniz ticareti ve işletmeciliği alanında her çeşit "yolcu taşıma işleri" ile gemiler ve iskeleler aracılığı ile yolcu trafiğinin modern şartlarda gerçekleştirilmesini sağlamaktır.

Hizmet Verilen İskeleler;

1	ANADOLU HİSARI SH	22	KABATAŞ SH
2	ANADOLU KAVAGI SH	23	KADIKÖY - BEŞİKTAŞ - ADALAR SH
3	ARNAVUTKOY SH	24	KADIKOY - EMİNÖNÜ - KARAKÖY - KABATAŞ SH
4	AYVANSARAY SH	25	KANDİLLİ SH
5	BEŞİKTAŞ BARBAROS HAYRETTİN PAŞA	26	KANLICA SH
6	BALAT SH	27	KARAKÖY SH
7	BEBEK SH	28	KASIMPAŞA SH
8	BEŞİKTAŞ (ÜSKÜDAR) SH	29	KINALIADA SH
9	BEYKOZ SH	30	KUZGUNCUK SH
10	BEYLERBEYİ SH	31	KÜÇÜKSU SH
11	BOSTANCI SH	32	MODA SH
12	BURGAZADA SH	33	ORTAKÖY SH
13	BÜYÜKADA SH	34	PAŞABAHÇE SH
14	BÜYÜKDERE SH	35	POYRAZ SH
15	ÇENGELKÖY SH	36	RUMELİ KAVAĞI SH
16	ÇUBUKLU SH	37	SARIYER SH
17	EMİNÖNÜ - BOĞAZ SH	38	SEDEF ADASI SH
18	EMİNÖNÜ HALIÇ SH	39	SÜTLÜCE SH
19	HAYDARPAŞA SH	40	ÜSKÜDAR (EMİNÖNÜ-BEŞİKTAŞ) SH
20	HEYBELIADA SH	41	YENİKÖY SH
21	İSTİNYE SH		

Şehir Hatları Filosu

	GEMİ ADI	ÇEŞİDİ	YOLCU KAPASİTESİ	İNŞAAT YILI	MÜLKİYET
1	AYKUT BARKA	yolcu vapuru	1.750	1973	İBB
2	BARIŞ MANÇO	yolcu vapuru	1.750	1973	İBB
3	A. HULUSİ YILDIRIM	yolcu vapuru	1.750	1974	İBB
4	ADEM YAVUZ	yolcu vapuru	1.300	1976	İBB
5	SAMİ AKBULUT (SARAYBURNU)	yolcu vapuru	1.300	1985	İBB
6	HAMDİ KARAHASAN	yolcu vapuru	1.300	1980	İBB
7	İLKER KARTER	yolcu vapuru	1.300	1980	İBB
8	AYDIN GÜLER	yolcu vapuru	1.300	1981	İBB
9	MUSTAFA AYDOĞDU	yolcu vapuru	1.300	1981	İBB
10	KALAMIŞ	yolcu vapuru	1.300	1987	İBB
11	İ. HAKKI DURUSU	yolcu vapuru	1.300	1985	İBB
12	N. ALPTOGAN	yolcu vapuru	1.300	1985	İBB
13	İSTANBUL -9 (SAMİ AKBULUT)	yolcu vapuru	1.300	1977	İBB
14	BEŞİKTAŞ- 1	yolcu vapuru	1.300	1986	İBB
15	METİN SÜLÜŞ	yolcu vapuru	1.300	1986	İBB
16	MODA	yolcu vapuru	1.300	1986	İBB
17	CADDEBOSTAN	yolcu vapuru	1.300	1987	İBB
18	EMİN KUL	yolcu vapuru	1.945	1988	İBB
19	S. FAHRİ KORUTÜRK	yolcu vapuru	1.945	1989	İBB
20	ŞH-FATİH	yolcu vapuru	1.800	2008	İBB
21	ŞH-KADIKÖY	yolcu vapuru	1.800	2009	İBB
22	ŞH-BEYOĞLU	yolcu vapuru	1.800	2009	İBB
23	ŞH-BEYKOZ	yolcu vapuru	1.800	2009	İBB
24	ŞH-SARIYER	yolcu vapuru	1.800	1977	İBB
25	KASIMPAŞA	yolcu motoru	600	2009	İBB
26	SÜTLÜCE	yolcu motoru	600	2009	İBB
27	HASKÖY	yolcu motoru	600	2009	İBB

Hatlar;

Özel Geziler

- Uzun Boğaz Turu (Yaz Kış Aktif)
- Kısa Boğaz Turu (Yaz Kış Aktif)
- Mehtaplı Geceler Turu (Yaz Sezonunda Aktif)

Üsküdar – Eyüp, Beşiktaş – Küçüksu, Kadıköy – Kabataş, Üsküdar – Beşiktaş, Boğaz Gidiş/Geliş Hatları, İstanbul – Adalar, Beşiktaş – Kadıköy, Eminönü - Üsküdar Karaköy – Kadıköy, Eminönü - Kadıköy

Tablo (71): Çalışılan Hatlara Göre Toplam Yolcu Sayısı

2013 yılı Hat Bazında Taşınan Yolcu Sayısı	
Sefer Yılı	2013
Özel Geziler	456.335
Üsküdar - Eyüp	1.582.877
Beşiktaş - Küçüksu	212.690
Kadıköy - Kabataş	3.581.138
Üsküdar - Beşiktaş	1.572.486
Boğaz Gidiş/Geliş Hatları	2.246.800
İstanbul - Adalar	4.432.334
Beşiktaş - Kadıköy	7.813.376
Eminönü - Üsküdar	11.268.157
Karaköy - Kadıköy	7.909.837
Eminönü - Kadıköy	12.481.550
TOPLAM	53.557.580

2013 yılı Çalışan Hatlara Göre Toplam Vapur/Gemi sayısı
21 adet Şehir Hatları Yolcu Vapuru
3 adet Şehir Hatları Yolcu Motoru
17 adet kiralık yolcu motoru

İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.

İDO - İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. İstanbul'un deniz ulaşımına ve trafik sorununun çözümüne katkıda bulunmak amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından 1987 yılında kurulmuştur. 2005 Mart ayında, TDİ'ye bağlı Şehirhatları İstanbul Deniz Otobüsleri'ne devredilmiştir. **İDO günümüz itibarıyla 103 gemi ve 88 iskelesiyle dünyanın en büyük araç ve yolcu deniz taşımacılığı şirketidir.**

İstanbul'da her geçen gün artan trafik sorununa alternatif arayan İ.B.B. 1987 ve 1988 yıllarında Norveç'ten satın alınan 449 yolcu kapasiteli 10 adet deniz otobüsü ile hizmete başlamıştır. Bugün toplam 22 deniz otobüsü ile hizmet veren İDO 1995 yılında Avustralya'dan satın alınan 2 adet Monohull tipi 155 yolcu kapasiteli deniz otobüsü ile 10 olan gemi adedini 12'ye çıkarmıştır (Akşemseddin & Ertuğrul Gazi).

10 gemilik bir projenin ilk 2 adedi olan ve 1996 yılında teslim edilen Avustralya yapımı catamaran tipi 450 yolcu kapasiteli deniz otobüsleriyle (Sinan Paşa & Piyale Paşa) ile bu sayı 14'ü bulurken, 1997 Norveç yapımı 350 kişilik 3 gemi ve 400 kişilik 2 gemi ve yine ilk defa Türkiye Gemi Sanayi Pendik Tersanesi'nde imal edilen 400 kişilik 1 gemi ile sayı 20'ye yükselmiştir. 1997 yılında Yalova - Yenikapı arasında çalıştırılmak üzere 500 yolcu, 94 araç kapasiteli arabalı feribot Avustralya'da inşa ettirilmiştir. 1998 yılında Yenikapı - Bandırma arasında karşılıklı çalıştırmak üzere yine aynı tersaneden - Austal Ships firmasından 800 yolcu kapasiteli 200 araçlık arabalı 2 feribot inşa ettirilmiştir (Turgut Özal & Adnan Menderes). Bu iki feribot 36

deniz mili hıza ulaşabiliyor. 12 Aralık 2005'te yine Austal firmasıyla kontratı imzalanan ve 2007'de teslim edilen 2 yeni feribotla yine Bursa-Yenikapı arasında ulaşım kolaylaşmıştır. Her biri 1200 yolcu ve 225 araç kapasiteli katamaran tipi bu gemiler 35 deniz mili hıza sahip olup mesafeyi 75 dakikaya indirmiştir. Ayrıca 2007 yılında Hollanda'lı Damen Shipyards'tan 5 adet 30 deniz mili hız, 449 yolcu kapasiteli deniz otobüsü alınmıştır.

2004 yılının Nisan ayında Akşemseddin ve Ertuğrul Gazi deniz otobüsleri İDO'dan Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir.

İDO, 2005 Şubat ayında ise İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) ile bir protokol yaparak Türkiye Şehir Hatları İşletmesini devralma iradesini ortaya koymuştur. Devralma işlemleri İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı adına İDO tarafından yürütülmüştür. Devralma işlemiyle birlikte İstanbul'da deniz ulaşımından sorumlu tek otorite İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı olmuş ve bu otorite de büyük ölçüde İDO'ya devredilmiştir.

İDO filosu; Toplam 33 hatta, 25 Deniz Otobüsü, 10 Hızlı Feribot, 18 Araba Vapuru, 35 Şehirhatları Yolcu Vapuru, 10 Deniz Taksi ve Mavi Marmara Yolcu Gemisi ile 88 noktaya hizmet götürmektedir.

**✚ Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi Ve Tic. A.Ş.
(DENTUR AVRASYA)**



Tarihçesi: 18. yüzyılın başlarında Denizde Yolcu Taşımacılığı hizmetleri kürekli ve yelkenli sandallarla verilmiş, Cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte örgütlenen firmalar **1930** yılında yolcu taşıyan deniz nakil vasıtaları esnaf odasını 40 katılımcı ile kurmuşlardır. **1936 yılında ilk resmi hat ruhsatı alınarak İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı düzenli tüccar haline gelinmiştir.** . Teknolojik gelişime ayak uydurarak 1950'lerde kıçtan takma Motorlu sandallarla hizmet devam etmiş; 2 kıta arasında yolcu taşımacılığını ana unsur haline getirilmiştir. 1965 yılından sonra içten takmalı motorlarla 12 kişilik teknelerle hizmetlere devam edilmiştir.

1970'li yıllarda teknelerin boyları 12 metreye ulaşmış; tekne üstleri kapanmış ve daha güçlü motorlarla hizmet verilmiştir.

1980'li yıllarda İstanbul Kara Trafiğinin yoğunlaşmasını dikkate alınarak gemi boyları yine arttırılmış daha güçlü makinelerle ,çift uskur kullanılmış ,hızları arttırılmış daha çabuk ve emniyetli yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Böylece İstanbul halkının denizyolunu kullanması alışkanlık haline getirilmiştir.

1990' lı yıllarda UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) ve Üniversitelerle ortak çalışmalar yapılarak, İstanbul Boğazına uygun emniyetli ve süratli çelik sac tekneler ve çift makineli gemilerle kalite ve güvenlik yükseltilmiştir.

1997'de bir çatı altında toplanarak birlik ve beraberlikle hareket etmeye karar veren 40 adet ruhsatlı tekne sahibi **S.S. Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifini kurarak Kurumsal bir kimliğe kavuşmuştur. Deniz toplu ulaşımında** günümüz standartlarında hizmet vermek için ileri teknoloji ile planlı ve projeli IMO kurallarına uygun yani Uluslararası Denizcilik Organizasyonunda belirtilen denizde can ve mal güvenliği taleplerimiz göz önüne alınarak 12.10.1998 tarih ve 98/9-3 UKOME kararına göre tekne boy ve kapasitesi sınırlandırılmasının kaldırılmasına istinaden gemi boyları 25 ve 42 m.'ye yolcu sayısı 250 ve 1000 adede ulaşmıştır.

2002 yılında Kooperatifin bünyesinde kurulan Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş. ile hizmetlerin üst seviyelere çıkarılması amaç edinilmiştir. Kentsel Tasarıma uygun terminaller yapılarak İstanbul Büyükşehir Belediyesinden onay alınmıştır. Yolcularımıza daha modern hizmet verebilmek için turnike sistemleri; akbil sistemi uyumlu elektronik kart sistemiyle ileri teknolojiyi uygulamıştır. **Ayrıca tüm çalışma sistemi tek bir elde toplanarak şeffaf ve yetkili kurumlarca kontrol edilebilir hale gelmiştir.** Modern, lüks, hızlı, konforlu gemilerle ehliyetli ve tecrübeli deniz ve kara personelimize halkımıza en iyi hizmeti vermek için çalışmalar devam etmektedir.

Toplu taşıma faaliyetlerimizin yanı sıra turizm acenteleri ile birlikte Boğaz turları ve deniz gezileri düzenlenerek yabancı turistlere İstanbul'un eşsiz güzellikleri farklı bir açıdan seyrettirilmektedir. Özel organizasyonlar , özel geziler ,düğünler ve şirket yemekleri için gemiler kiralanabilmekte sosyal alanda da hizmet verilmektedir.



Toplu Ulaşım Hatları;

Üsküdar – Beşiktaş, Üsküdar – Kabataş, Eminönü – Bebek

Hizmet Verilen İskeleler;

ÜSKÜDAR, BEŞİKTAŞ, KABATAŞ, EMİNÖNÜ, ORTAKÖY, ARNAVUTKÖY, BEBEK

Tüm Hatlarda toplam 40 adet gemi ile hizmet verilmektedir.

Ayrıca Şehir hatları işletmesinin ihale ettiği hatlarda çalışılmaktadır.

Boğaz turları ve ada turları ve özel geziler düzenlenmektedir.

Üsküdar – Beşiktaş- Kabataş hattı yıllık yolcu sayısı : 19.000.000 kişi

Turyol”S. S.Turizm Ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi



Tarihçesi;

Kuruluşun deniz yolu ile yolcu taşımacılığında 1 asırı aşan geçmişi bulunmaktadır. İstanbul'dan Anadolu'ya geçecek yolcular için tek toplu kara ulaşım aracı olan trene ulaşimleri Avrupa yakasından Haydarpaşa boyları 5-6 metreye ulaşan iki çift kürekli kayıklar ile yapılmaktaydı.

Zaman içinde Kadıköy yakasının nüfus yoğunluğunun artması sonucu Haydarpaşa'nın yanı sıra, Kadıköy yakasına da yolcu taşımacılığı başlamış, o zamanki adı Şirket-i Hayriye olan Deniz Yolları Şehir Hatları işletmesi ile rekabete girilmiş, mevcut taşıma kapasitesinin artırılması için İzmir'den Yunanlılardan kalma, MARMARA, KARADENİZ ve EGE isimleri verilen 3 adet deniz motoru getirilmiştir. N

Boyları yaklaşık 12-14 metre ve taşıma kapasiteleri 20-30 kişi olan teknelerle hizmet ağını geliştirmek amacı ile Sirkeci-Salacak, Üsküdar-Eminönü, Karaköy-Haydarpaşa ve Karaköy-Kadıköy olmak üzere sefer güzergâhları geliştirilmiş, 40'lı ve 50'li yıllarda ülkemizde Karadeniz ve özellikle Sürmene yapısı ahşap tekne inşasına başlanmış ve mevcut 6-7 teknelik filo, diğer katılımcılar ile birlikte 15-16 tekneye yükselmiştir. 50'li ve 60'lı yıllar filonun en kısa süre içinde gelişme ve büyüme göstermiş olduğu yıllar olmuş, Kooperatif "Motorcular Cemiyeti" adı altında faaliyetini devam etmiş ve 60'lı yılların sonuna kadar geçmişle mukayeseli olarak en verimli dönem yaşanmıştır. 90'lı yılların başında genel iradenin kabulü ile Kooperatif kurulmasına karar verilmiş ve nihayet 1993 yılında Kooperatif kurulmuştur.

Yeni Galata köprüsünün yapımı sırasında, Eminönü ve Karaköy de bulunan iskeleler inşaat sınırları içinde kalmış, 1995 yılında iskelelerin alt yapıları bitirilmiş ve Kooperatife teslim edilmiş, bu yıldan itibaren başlayan düzenli, tarifeli ve hatlı çalışmalar ilgili birimlerin de kontrol ve denetiminde devam etmiştir. 2 Kasım 1998 tarihinde yeniden yapılanmanın bir ürünü olan “Havuz Sistemi” içindeki yeni çalışma düzenine geçilerek sektöründe tüm Türkiye’ye örnek olunmuştur.

Günümüzde kuruluş, taşıma kapasiteleri 150 – 850 kişi arasında değişen 60 adet yolcu gemisi, 7 adet turizm belgeli gemisi, 1 adet feribot, 1 adet deniz tankeri ve 1 adet hizmet gemisi ile, başta İstanbul olmak üzere İzmir, Marmaris, Antalya’da deniz yolu ile toplu taşımacılık hizmeti vermekte ayrıca Ayvalık-Midilli (Yunanistan) güzergahında uluslararası sularda yolcu ve araç taşımacılığı ve tur hizmetleri vermektedir.

TURSAB ile yapılan Protokol gereği, turizm acenteleri tarafından İstanbul’a getirilen turist gruplarının Boğaz ve Ada turları gerçekleştirilmektedir. Bu çerçevede İstanbul’a gelen yabancı turistlerin düzenli turlar ile deniz yoluyla gezdirilmesinde %90’lık paya sahip olan şirket, bu yönden de kamu hizmeti görevini en iyi şekilde yapmaya çalışmaktadır. Geçmişten gelen tecrübesini günümüz teknolojisi ile birleştiren Kuruluş, tüm yatırımlarını kendi özkaynakları ile yaparak ve 300 kişiyi aşan çalışanı ile önemli bir istihdam sağlayarak ülke ekonomisine katkı sağlamaya devam etmektedir.

İskeleler; (15 adet)

1. Eminönü, Karaköy, Üsküdar, Haydarpaşa, Çayırbaşı (Kadıköy), Kadıköy (Metro)
2. Büyükkada, Çınarcık (Yalova), Kocadere (Yalova), Esenköy (Yalova), Foça (İzmir)
3. Karaburun (İzmir), Mordoğan (İzmir), Ayvalık ,Midilli (Yunanistan)

Hatlar ve Taşınan Yolcu Sayısı

2013 Yılı İçerisinde, aşağıda isimleri yazılı hatlarda toplam 72 adet Yolcu Gemisi ile 20.000.000 yolcu taşınmıştır.

1. ÜSKÜDAR-EMİNÖNÜ-KARAKÖY-ÜSKÜDAR
2. KADIKÖY-H.PAŞA-EMİNÖNÜ-KARAKÖY-KADIKÖY
3. EMİNÖNÜ-KADIKÖY / ÇINARCIK-KOCADERE-ESENKÖY
4. EMİNÖNÜ-KADIKÖY / BÜYÜKKADA
5. FOÇA-KARABURUN-MORDOĞAN
6. BOĞAZ TURLARI (Eminönü-Kadıköy ve Üsküdar)
7. AYVALIK-MİDİLLİ

✚ S.S.Mavi Marmara Deniz, Yolcu, Eşya Ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi



Tarihçesi:

Mavi Marmara'nın temelleri, Bostancı-Adalar Vapur İskelesinin hemen yanında 10 müteşebbisin taşımacılık hizmeti vermesiyle atılmış, 1960-1970 yılları arasında yük mavnalarıyla yapılan seferler daha sonra 8-9 metrelik yolcu motorlarıyla gerçekleştirilebilir hale gelmiş, 10 gemiyle başlayan taşımacılık 1995'lerde motorlu teknelerle devam ettirilmiştir.

Zaman içinde yaşanan büyümeyle birlikte, 19.09.2002 tarihinde 21 taşımacının katılımıyla kooperatif olarak örgütlenmiş ve 2006 yılında adalardaki 11 gemi sahibinin katılımıyla bugünkü yapısına ulaşmıştır. Mavi Marmara; Bostancı-Adalar, Kabataş-Adalar, Yeşilköy-Adalar, hatlarında karşılıklı seferler ile yolcu taşımak ve turizme katkıda bulunmak amacıyla 32 yolcu gemisi, 2 hızlı bot, 1 yemekli gemi ve 1 yük gemisi ile faaliyetine devam etmektedir. 2012 yılında İstanbul Şehir Hatları'nın ihalesiyle üstlendiği Büyükkada-Sedefadası ve Kabataş-Kadıköy hatlarında; 2013 yılında ise Sarıyer-Anadolu Kavağı, Büyükkada-Sedefadası, Beykoz-Eminönü ve Küçüksu-İstinye hatlarında hizmet vermiş; 2014 yılında da Üsküdar-Haliç-Eyüp, Küçüksu-İstinye ve Büyükkada-Sedefadası hatlarındaki yolcu taşımacılığı hizmetlerini devam ettirmektedir.

Mavi Marmara'nın, Ulusal Sefer Yapan Hat İznine Sahip yolcu gemilerinde "Emniyetli Yönetim Sistemi" (EYS) uygulamaktadır. YYS Sistemi, emniyetli işletmecilik sistemi denetimi uygulamaları, sonuçları ve etkinliği, bağımsız denetçiler tarafından periyodik olarak denetlenmektedir. Mavi Marmara; çevreye ve denize gelebilecek zararın önlenmesine yönelik tedbirlerini sürekli geliştirerek, çevre kirliliğini önleme ve emniyet için gereken titizliği gösterebilecek personel ve gemi temini hususlarını politika edinmiş, Mavi Marmara'nın tüm kooperatif üyeleri, İBB Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin 1995/9-3 kararıyla hat izinlerini aldıktan sonra İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından ruhsatlandırılmıştır.

İşletmecisi Altındaki Gemiler ve İskeleler: 33 gemi ve 6 iskele

Görev Yapmakta Olduğu Hatlar: Bostancı-Adalar, Kabataş-Adalar, Yeşilköy-Adalar

Çalışılan Hatlara Göre Toplam Tekne Sayısı ve Yolcu Sayısı: 32 tekne ve 13.200 yolcu sayısı.



S.S. İstanbul Kartal Deniz Yolcu Yük Ve Turizm Taşımacılığı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi



Tarihçesi;

Kooperatif 21.06.1995 tarihli ve 95/9-3 sayılı UKOME kararı (D.05 Kartal-Adalar Hattı) ile İstanbul Kartal'dan Adalar'a tarifeli seferler ile yolcu taşımak ve turizme katkıda bulunmak amacıyla 06.03.2006 yılında kurulmuştur. İşletme altındaki gemiler 14 adettir. Hizmet verilen iskeleler; Kartal Rıhtımı, Adalar (Büyükada, Heybeliada, Burgazada, Kınalıada) İskelesi/Rıhtımıdır. Kartal Adalar Hattında 14 Adet Yolcu Gemisi ile 2013 yılında 7.000 sefer yapılmış olup, 1.118.716 yolcu taşınmıştır.

BOĞAZIÇI YOLCU VE TURİZM DENİZ MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ (BOĞAZIÇI YOL TUR)



Tarihçesi;

1930 yılından beri Kasımpaşa hattında, 1985 yılından beri de Boğaz hattında taşıma yapmaktadır. Kooperatif 02.08.2002 yılında kurulmuştur. İşletme altındaki gemiler 22 adettir. Hizmet verilen iskeleler; Eminönü Turizm İskelesi, Eminönü Boğaz Turu İskelesi, Eminönü Kasımpaşa İskelesidir. Kasımpaşa Hattında 1 adet tekne ile 150 kişi günlük taşınmakta olup, Turizm şirketleriyle özel Boğaz Turu ve Tarifeli Boğaz Turu 20 adet tekne ile günlük 800 kişi taşınmaktadır

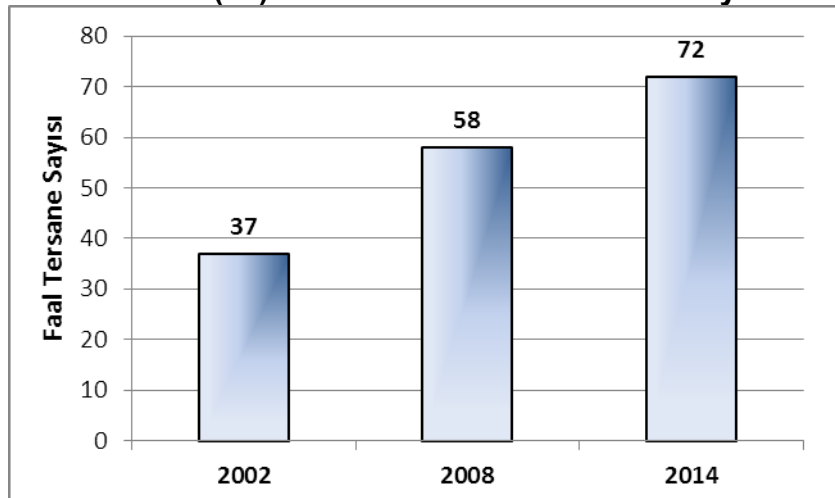
2.4 GEMİ İNŞA SANAYİ



2.4.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan tersane sayısı, 2014 yılı sonu itibariyle 72'ye ulaşmıştır. Tersanelerimiz Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup, Ayrıca, 49 adet yatırım aşamasında olan tersane mevcuttur. Ancak 2008 yılı son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı son çeyreğine kadar kuvvetli şekilde hissedilen Global Ekonomik Kriz pek çok sektörde olduğu gibi Gemi İnşa Sektörünü de olumsuz etkilemiş, sipariş defterlerindeki düşüş hem istihdam hem de yeni yatırım ve modernizasyon çalışmalarının iptal ya da ötelenmesine sebep olmuştur.

GRAFİK (37): 2002 / 2014 Faal Tersane Sayısı



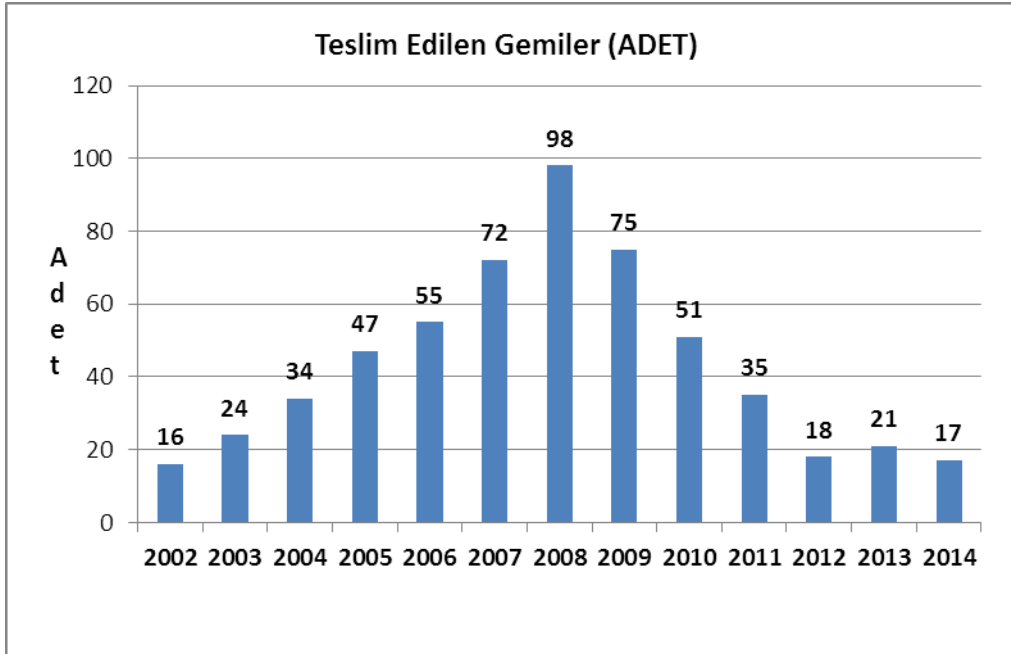
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Gemi İnşa Sanayi desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

- Bağılı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan,
 - Döviz girdisi sağlayan,
 - Bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran,
 - Bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan,
 - Bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten,
 - Yan Sanayi ile birlikte önemli bir istihdam potansiyeli yaratan,
- bir ağır sanayi koludur.

Türkiye Tersaneleri; 1995 – 2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'luk 166 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir. Global ekonomik krize kadar olan süreç içerisinde başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere siparişlerde dünya 4.lüğüne kadar yükselen tersanelerimiz, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü ile 2013 yılında 21 adet 173.797 DWT'luk gemi teslim etmiş olup, 2014 yılında ise tonaj 139.073 DTW ve teslim edilen gemi sayısı 17'dir.

GRAFİK (38): 2002 – 2014 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri

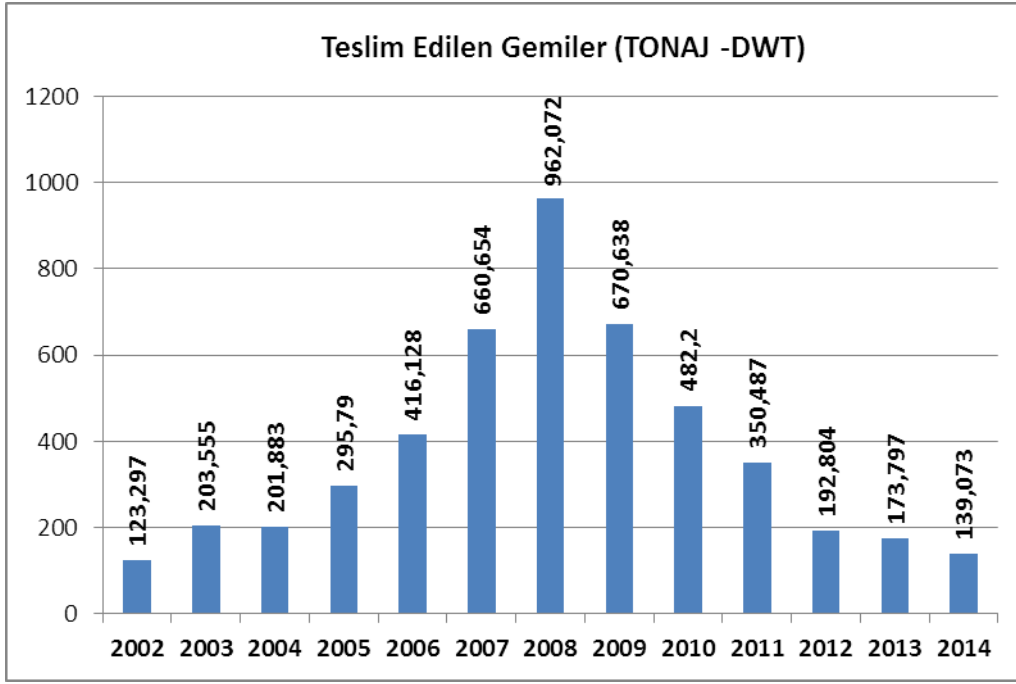


Kaynak: Clarkson Research Serv.03/2015

Türkiye'de faal durumda bulunan tersanelerin bir kısmı, halen tevsi ve modernizasyon çalışmalarını sürdürmektedir. Ancak küresel ekonomik kriz nedeniyle bankaların tersaneler üzerindeki yaptırımları, tersanelerin tevsi ve modernizasyon projelerini askıya alma sürecini başlatmış, bir kısım yatırımlarının ise ertelenmesine ya da ötelenmesine neden olmuştur.

Yeni Gemi İnşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir..2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım tonajı, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e yükselmiştir.

GRAFİK (39): 2002-2014 Yıllarında Terslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2015

GRAFİK (40): Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)

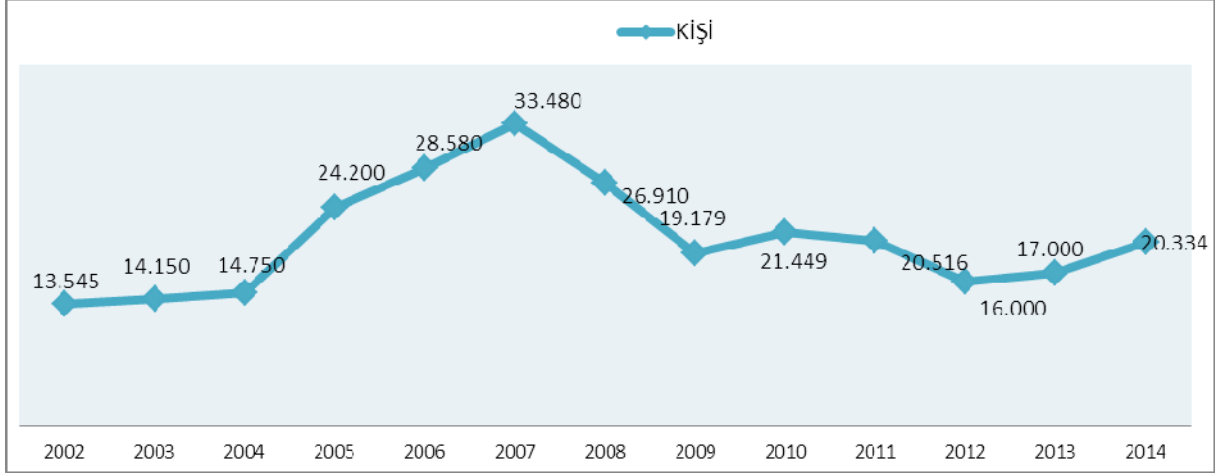


Kaynak: GİSBİR

(*Yaklaşık Değer)

Kriz çoğu sektörde olduğu gibi Türkiye Gemi İnşa Sanayi'ni de son derece olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu sürecin Ülke menfaatleri doğrultusunda yönetilebilmesi Türkiye Gemi İnşa Sanayi'ne yönelik tedbirlerinin acilen sağlanmasıyla mümkün olabilecektir. İstihdama büyük katkı sağlayan Tersanelerimizde doğrudan istihdam edilen personel 2007 yılında 33.480 iken ekonomik krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ile 2013 yılında 17.000'e gerilemiştir. 2014 yılı itibariyle sektör çalışan sayısı 20.334 kişi olarak tespit edilmiştir.

GRAFİK (41): Tersanelerdeki İstihdam Durumu,



Kaynak: GİSBİR

Türkiye tersanelerinde 2008 yılından bu yana alınan siparişler yok denecek kadar azdır. Türk Tersanelerinin sipariş defterleri incelendiğinde Mart 2015 itibariyle 268,442 DWT'lik 49 adet gemiden ibaret olduğu görülmektedir.

TABLO (65): Son Bir Yıl İçerisinde İnşa Edilen Gemi Tipleri ve Sayıları

SON BİR YIL İÇERİSİNDE İNŞA EDİLEN GEMİ TİPLERİ VE SAYILARI		
NO	GEMİ TİPİ	YENİ İNŞA ADEDİ
1	RÖMORKÖR	49
2	BALIK AVLAMA GEMİSİ	23
3	PLATFORM DESTEK GEMİSİ	22
4	POLİS BOTU	20
5	YOLCU TEKNESİ	19
6	MEGA YAT	15
7	GENEL SERVİS BOTU	11
8	KİMYASAL TANKER	11
9	KURU YÜK GEMİSİ	10
10	AKARYAKIT -LPG TANKERİ (8-2)	10
11	KARAKOL-DEVİRİYE BOTU	10
12	ARABALI YOLCU GEMİSİ	8
13	DUBA	8
14	KATAMARAN YOLCU GEMİSİ	7
15	PİLOT BOT	6
16	ASFALT TANKERİ	3
17	CANLI BALIK TAŞIMA GEMİSİ	3
18	KAZAR GEMİ	2
19	TANK ÇIKARMA GEMİSİ (LST)	2
20	KURTARMA VE YEDEKLEME GEMİSİ	2
21	BALIK YEMLEME DUBASI	1
22	DENİZALTI ARAAMA KURTARMA	1
23	SİSMİK ARAŞTIRMA GEMİSİ	1
24	DİNAMİK KONUMLANDIRMA GEMİ	1
25	OTEL GEMİSİ	1
26	YÜZER HAVUZ	1
27	DALIŞ DESTEK GEMİSİ	1
28	BALIK ARAAMA GEMİSİ	1
		249

Kaynak: Deniz Ticareti Dergisi- Aralık/Ocak 2014-15 Sayısı Gemi İnşa Eki

TABLO (66):Faal ve Yatırım Aşamasındaki Tesislerin İllere göre Dağılımı

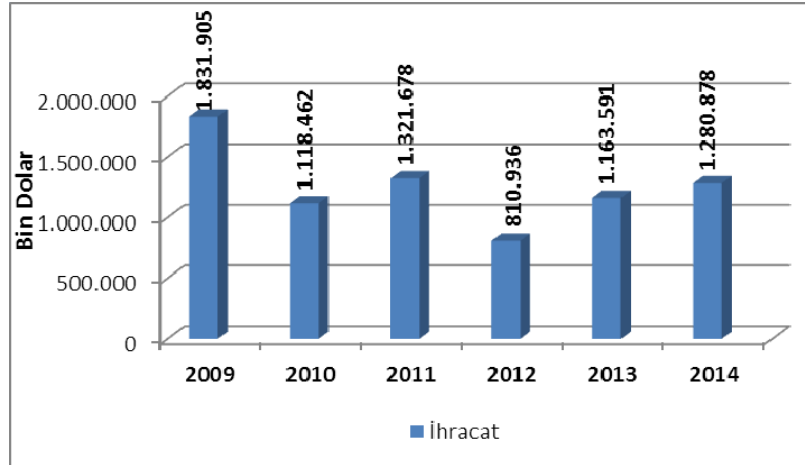
FAAL TESİSLER		YATIRIMDAKİ TESİSLER	
İstanbul	27	Yalova	17
Yalova	22	Ordu	1
Trabzon	1	Samsun	8
Ordu	1	Kastamonu	3
Samsun	1	Çanakkale	6
Kastamonu	1	Adana	1
Zonguldak	8	Mersin	1
Sakarya	1	Balıkesir	2
İzmit	6	Sinop	1
Çanakkale	2	Zonguldak	3
Hatay	1	Trabzon	1
Adana	1	İstanbul	5
TOPLAM	72	TOPLAM	49

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2015

2003 yılından önce Tersanelerimiz tek parçada en fazla 16.000 DWT'lik gemi siparişi alabilirken 2007 sonunda 180.000 DWT'lik gemi siparişleri alınmaya başlanmıştır. Ancak, yaşanan ekonomik kriz nedeniyle bu gemilerin üretimi aşamasına geçilememiştir.

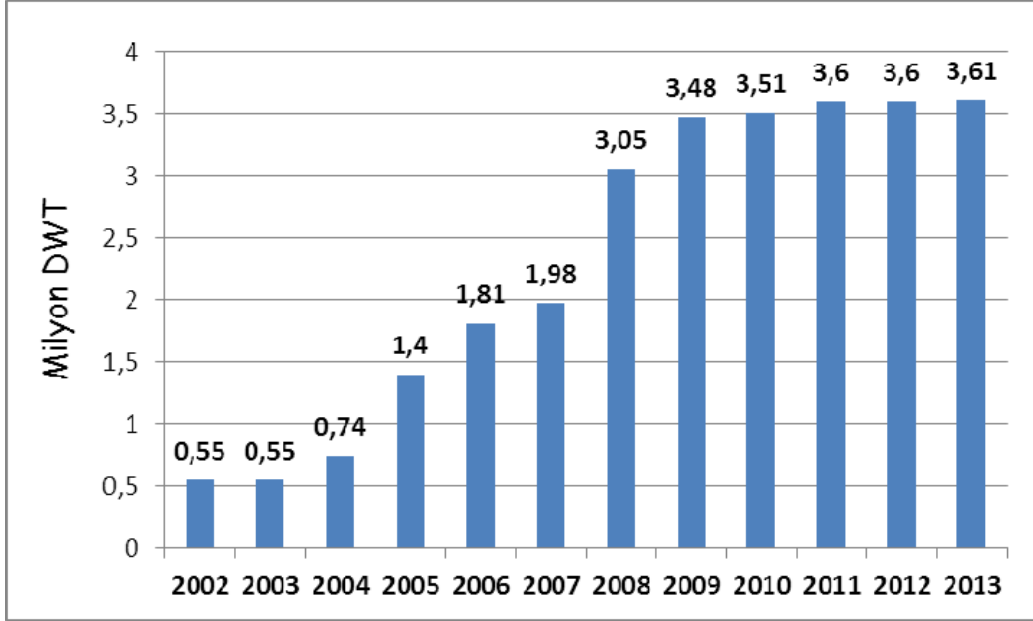
Türkiye Tersaneleri 2002-2008 yılları arasında ürettiği gemilerin çoğunu ihraç amaçlı inşa etmiştir. Bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmiştir. Özellikle küçük tonajlı kimyasal tanker üretiminde Türkiye bir marka haline gelmiştir.

2008 verilerine göre Gemi ve Yat inşa ihracat büyüklüğü 2,6 Milyar USD'dir. 2009 Yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş olup, 1,83 Milyar USD seviyesinde gerçekleşmiştir. Ayrıca 2008 yılında 10,6 Milyon USD olan gemi yan sanayi ihracatı da 2009 yılında %71 azalarak 3,1 Milyon USD'ye gerilemiştir. 2012 yıl sonu verilerine göre 810,936 Milyon USD ihracat gerçekleştiren sektör, 2013 yılında 1.16 Milyar USD'ye ulaşmış, 2014 yılında da az bir artışla 1,28 Milyar USD'lik gemi ve yat ihracatı gerçekleştirilmiştir.

GRAFİK (42): Gemi İnşa Sanayinin 2009-2014 İhracat Değerleri

Kaynak: Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)

GRAFİK (43): 2002-2013 Tersane Proje Kapasiteleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2015

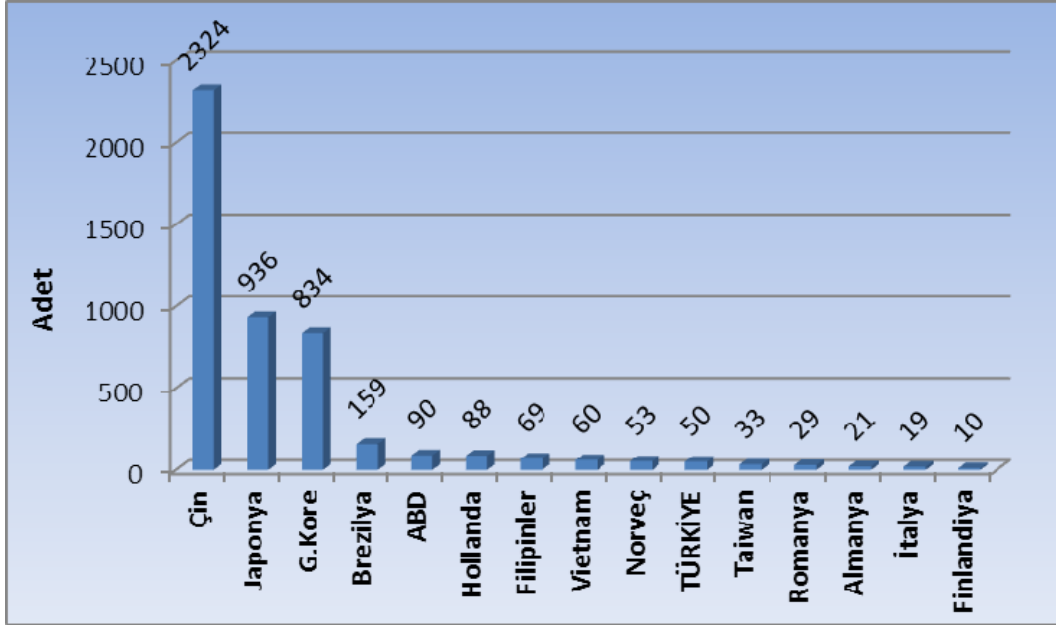
2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000DWT iken 2012 itibariyle 3,60 Milyon DWT'e çıkararak 6 kat büyüme sağlanmıştır. 2006 yılındaki toplam sipariş 2,07 milyon DWT iken 2008 sonunda bu rakam 4,34 milyon DWT'e ulaşmış; ancak krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ve özellikle Uzakdoğu tersaneleriyle rekabet edebilirliği konusunda büyük sıkıntı yaşayan ülkemiz tersanelerinin sipariş defteri 2015 yılı Mart ayı verilerine göre 0,26 milyon DWT'e inmiştir.

Türkiye tersaneleri 2014 yılı itibariyle;

- 600.000 Ton/Yıl Çelik İşleme,
- Proje bazında **2 Milyon DWT/YIL** Yeni Gemi İnşa,
- Bir defada **80.000 DWT'a** kadar Yeni Gemi İnşası,
- 60-70** metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,
- 14.6 Milyon DWT/YIL** bakım onarım kapasitesine sahiptir.

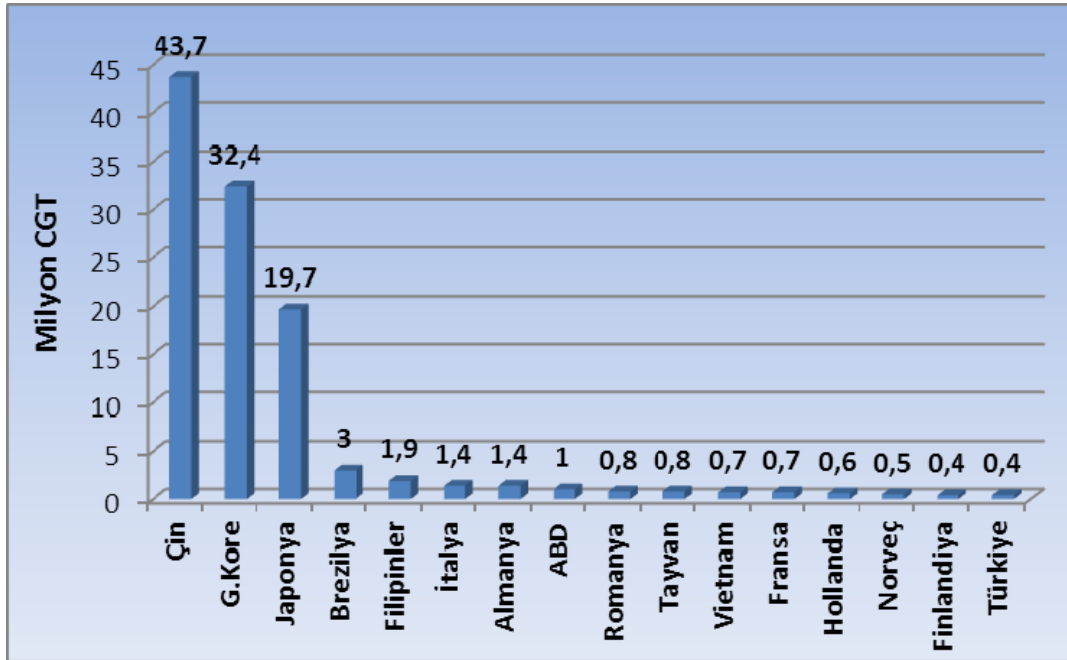
Aralık 2008 'de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244 gerilemiş; Aralık 2008'de 4,34 milyon DWT olan sipariş tonajı da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17'e inmiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008'den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT'lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların büyük kısmının inşa başlama tarihleri ileri bir tarihlere ötelenmiştir. 2015 yılı Mart ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri 49 adet gemiden oluşmaktadır.

GRAFİK (44): Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı



Kaynak : Clarkson Research Serv. 03/2015

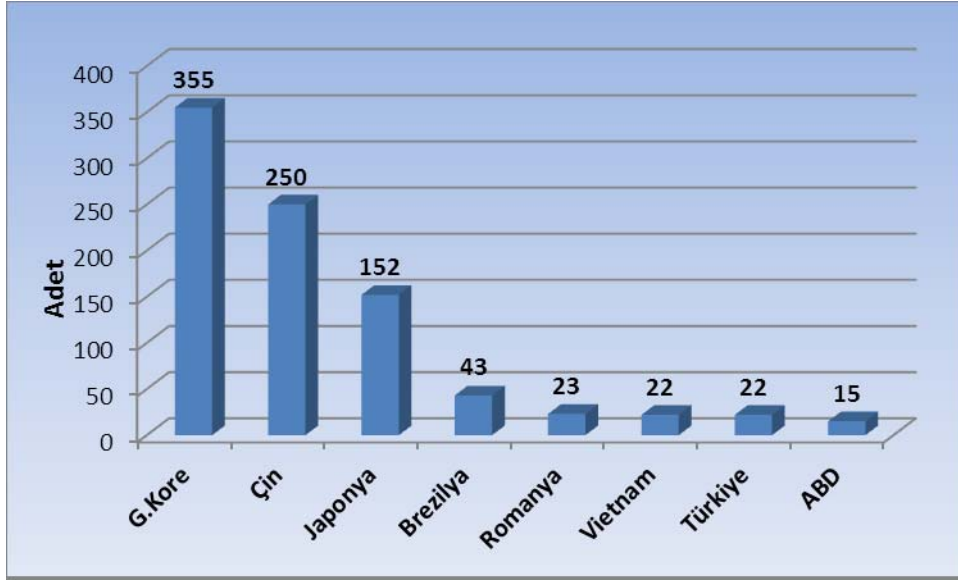
GRAFİK (45): Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Tonaj Dağılımı



Kaynak : Clarkson Research Serv. 03/2015

Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Mart 2015 verilerine göre Türkiye dünya genelinde tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında adet bakımından 7. sırada yer almaktadır.

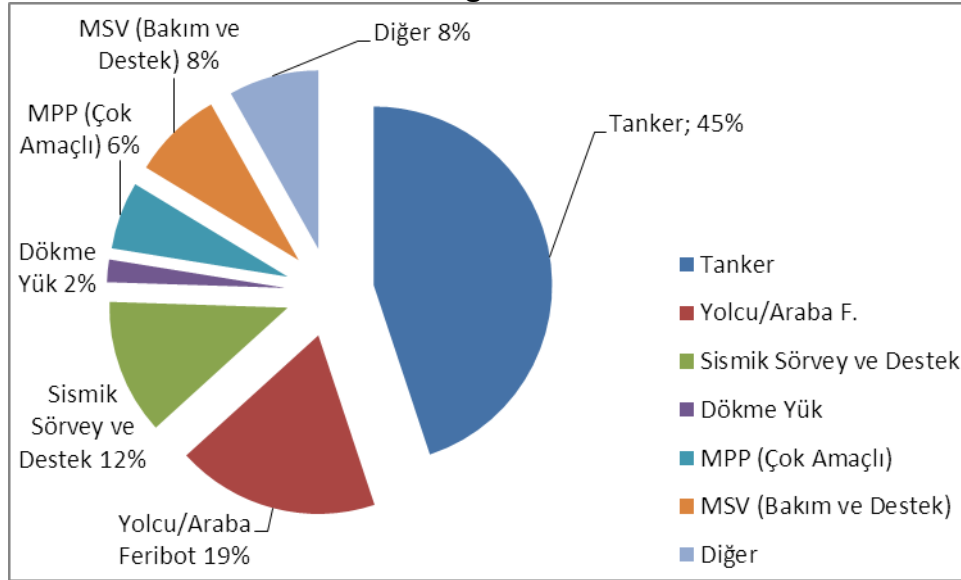
GRAFİK (46): Tanker Siparişi alan Ülkeler Sıralaması



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2015

Tersanelerimizin Mart 2015 itibariyle aldıkları gemi siparişlerinde “Tankerler” gemi tiplerine göre tonaj bazında ve adet bazında birinci sırada yer almaktadırlar.

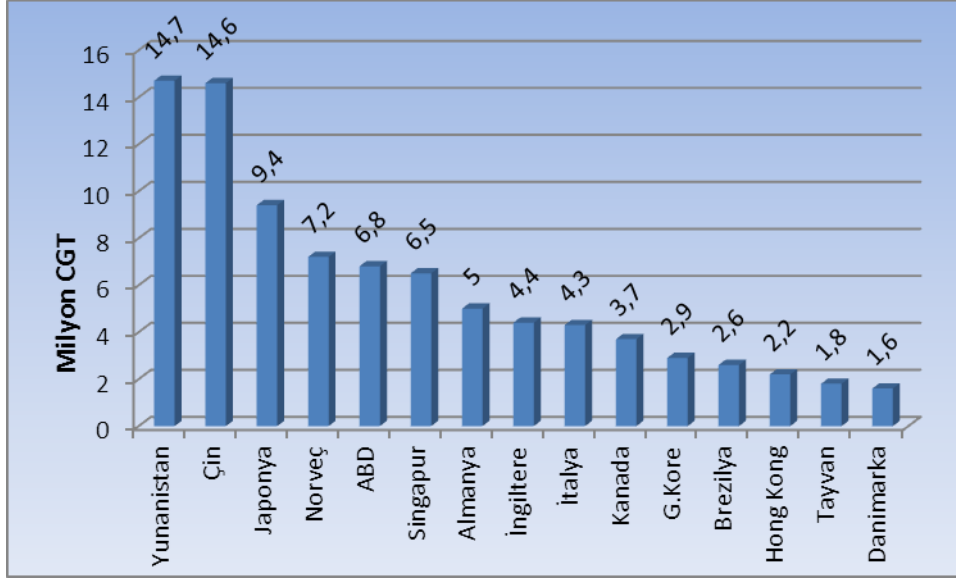
GRAFİK (47): Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Adet Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2015

Türk Armatörleri'nin Mart 2015 itibariyle dünya genelinde 2,65 Milyon DWT'lik 49 adet gemi siparişleri mevcuttur.

GRAFİK (48):Armatörlerinin verdiği Siparişlere göre Dünya Sıralamasındaki Yeri



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2015

2002 yılında 11 adet olan Yüzer Havuz sayısı 2008 yılında 17'ye, 2012 yılında 21'e yükselmiştir. Ülkemiz tersanelerinde 24 adedi yüzer, 6 adedi kuru ve 1 adedi Senkrolift olmak üzere 31 adet havuz bulunmaktadır.

TABLO (67): Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları

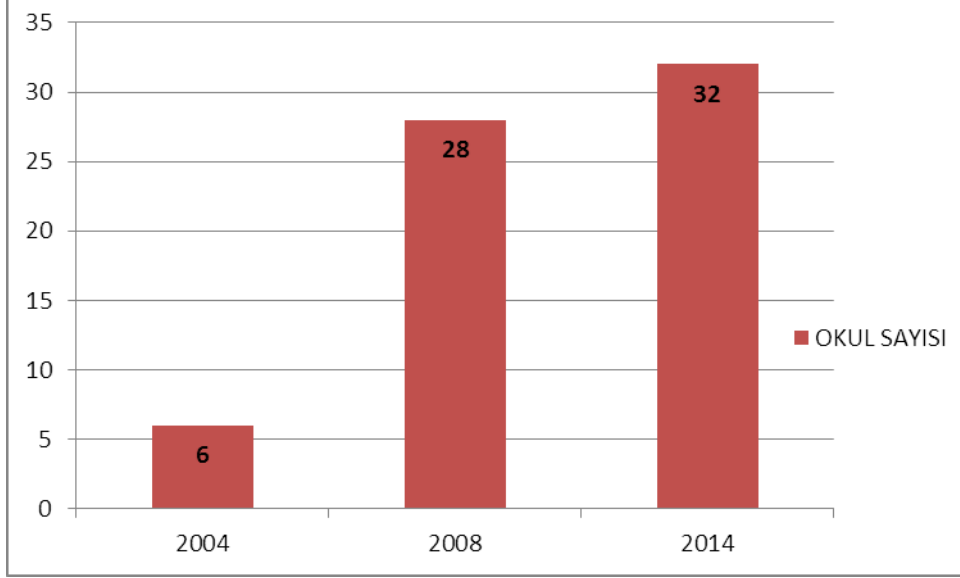
TERSANELERİN KURU VE YÜZER HAVUZ SAYILARI		
NO	TERSANE ADI	HAVUZ BİLGİLERİ
1	ERKAL Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.	350x80 M 100.000 T
2	GEMSAN Gemi ve Gemi İşlet. San. Ve Tic. Ltd. Şti.	230 X 45 M 20.000 T
3	HİDRODİNAMİK Gemi San. ve Tic. A.Ş.	115X22 M 2.750 T
4	GEMAK Gemi İnşaat Sanayi ve TİC.A.Ş.	233 X 37 M
5		170X26 M
6	DESAN Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	230 X 40 M
7		186X27 M
8	İSTANBUL Denizcilik Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.	93 X 28 M 4.200 T
9	DENİZ ENDÜSTRİSİ A.Ş.	210X37 M KURU
10	SEDEF Gemi İnşaatı A.Ş.	315X50 M KURU
11	TUZLA GEMİ Endüstrisi A.Ş.	300 X 53 M KURU

12	DEARSAN Gemi İnşaat Sanayi A.Ş.	67 X 28 M 2500 T
13	TORLAK Denizcilik Sanayi ve Tic. A.Ş.	195X40 M 40.000 DWT
14	YARDIMCI Gemi İnşaa A.Ş.	155X36 M 8.500 T
15	ÇEKSAN Gemi İnşaa San. Ve Tic. A.Ş.	130X29 M 7.000 T
16	DENTAŞ İnşaat ve Onarım San. A.Ş.	128X30 M 5.000 T
17	ÇİNDEMİR Mak. Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.	118X28 M 5.000 T
18	DALSAN Liman İnş. Tarama, Gemicilik San.	82 X 27 M 3.700 T
19	UZMAR Gemi Yapım Sanayi A.Ş.	67 X 37 M 5000 T
20		230 X 40 M 50.000 DWT KURU
21	BEŞİKTAŞ Gemi İnşaa A.Ş.	227X35 M 16.500 T
22		227X35 M 16.500 T
23	SEFİNE Denizcilik Tersanecilik Tur. San. ve Tic. Ltd. Şti.	240 X 42 M KURU
24	TERSAN Tersanecilik San. Ve Tic. A.S.	178X35 M 9000 T
25	HATSAN İnş. M.T. Gemi İnşaa ve Deniz San. ve Tic. A.Ş.	180X30 M
26	İSTER İsken. Liman ve Tersane İşlet. Ltd. Şti.	42 X 22 M 1400 T SENKROLİFT
27	TERSAN TERSANECİLİK VE TAŞIMACILIK AŞ.	130X30 M 7.100 T
28	URSA GEMİCİLİK BAKIM ONARIM TERSANECİLİK SAN.VE TİC.A.S	56X14 M KURU
29	PROTEKSAN TURKUVAZ YAT SANAYİ A.Ş	54X20 M 1.100 T
30	İNEBOLU Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.Ş.	117 X 20 M 4500DWT
31	YATCHLEY Gemi Yapım San. ve Tic. A.Ş.	150X20 M

Kaynak: Deniz Ticareti Dergisi- Aralık/Ocak 2014-15 Sayısı Gemi İnşaa Eki

Gemi İnşası ve Onarımı Sektörü'nde ihtiyaç duyulan eğitilmiş teknik eleman ve işçi açığını gidermek ve bu suretle sektöre nitelikli eleman kazandırmak amacıyla, 2004 yılından itibaren İstanbul Tuzla'da, Türkiye Gemi İnşaa Sanayi A.Ş. (TGİSAŞ) ve Türk Loydu Vakfı ortak çalışması sonucunda kaynakçılık kursu (elektrik ark kaynağı ve gaz altı kaynağı) eğitimleri verilmiştir. Milli Eğitim Bakanlığı, 2004 yılında 6 adet meslek lisesinde gemi yapım eğitimi verirken, 2014 yılı Mart ayı itibariyle bu sayı 32 adede yükselmiştir.

Grafik (49): Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı

2.4.2. Yat İnşa

Yat ve tekne imalat sanayi çok büyük oranda katma değere sahip, istihdam sağlayabilen, ihracat oranı yüksek bir sektördür. Bu sanayi makina, demir-çelik, ahşap, boya-kimya, elektrik, elektronik, tekstil, dekorasyon, lastik-plastik v.b. bir çok sanayi dalının ürünlerinin tersanelerde birleştirilmesi sonucunda üretim yapan ve muhtelif servis sektöründen de hizmet alan bir sanayi dalıdır.

Yat ve tekne endüstrisi, gerek içeriği ve kapsamı ve gerekse uyguladığı teknoloji açısından gemi inşa sanayinden farklı olup gemi inşa sanayi için büyük yatırımlar, uzun süre ve deniz kenarında büyük yerlere ihtiyaç duyulurken, yat ve tekne imalat sanayi daha küçük yatırım ile daha kısa sürede ve daha küçük yerlerde faaliyet gösterebilmektedir. Büyük yatırımlar gerektirmemesine rağmen, katma değeri çok daha yüksektir.

Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile, özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkanı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar içinde mega yat bağlama imkanlarının da yer alması, ileriye dönük olarak ülkemizin mega-yat turizm gelirlerinin de artmasını sağlayacak, bu yatırımlar ülkemiz için bir kazanç ve prestij kaynağı olacaktır.

Ülkemiz yat ve tekne endüstrisinin genel olarak sahip olduğu üstünlükleri başlıklar halinde özetlersek:

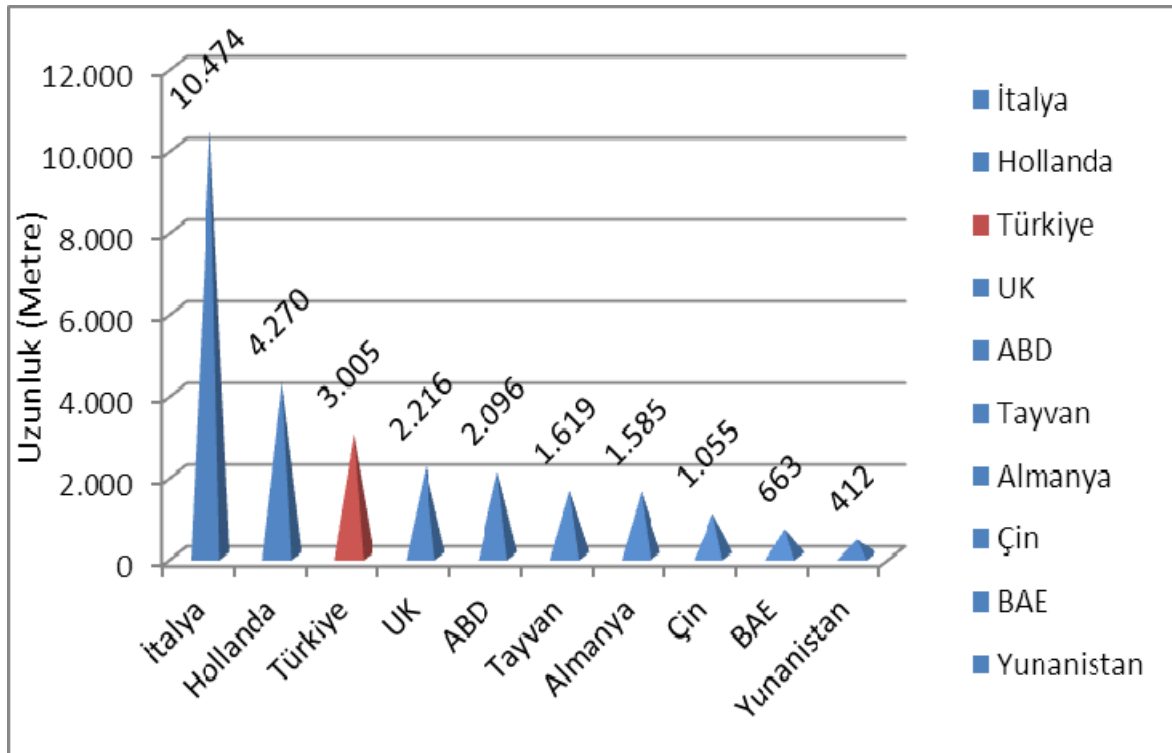
- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitilmiş işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslararası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri

- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- Ülkemizin sahip olduğu yeterli teknolojik ve bilişim alt yapısı
- Uzakdoğu ülkelerine göre ülkemizin uluslar arası pazara yakınlığı
- Ülkemizin sahip olduğu deniz ve yat turizm kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ve İkili beşeri ilişkiler
-

Bu alandaki dezavantajlar olarak da; gezi teknelerinden alınan KDV ve ÖTV'nin yüksekliğini, teknelerin motor gücüne göre her yıl alınmakta olan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) gibi diğer ülkelerde olmayan vergileri ve teknelerin kayıt işlemlerindeki bürokratik formaliteleri sayabiliriz.

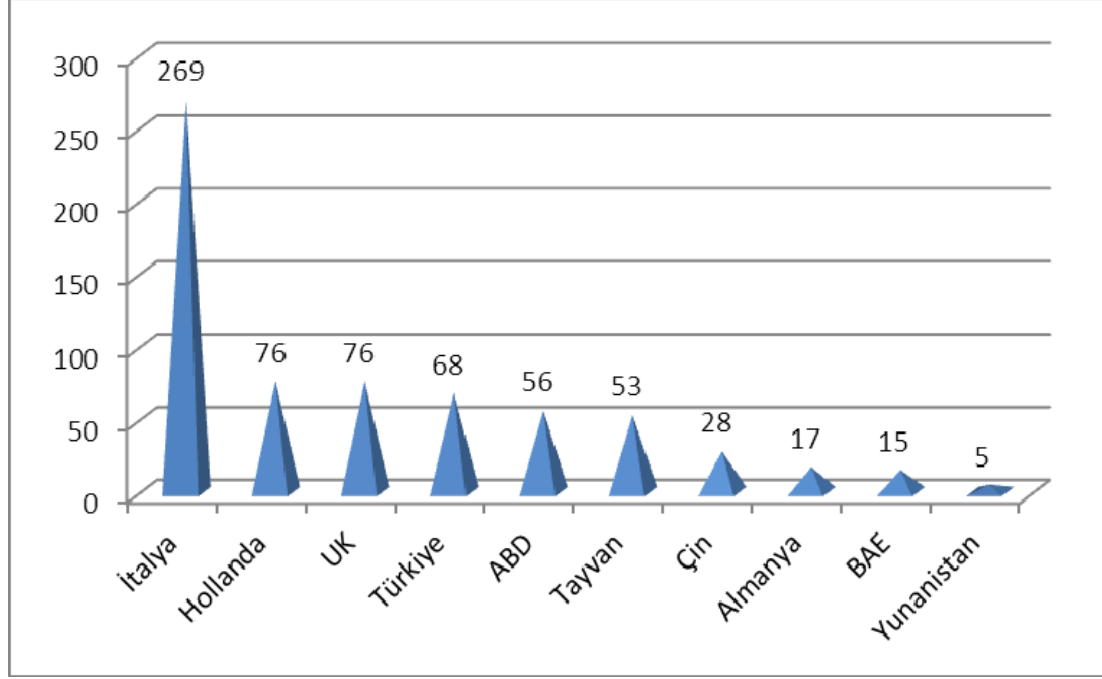
Türkiye özellikle Süperyat (24m ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve 2010 verileriyle teslim edilen süperyat adet ve uzunluğu itibariyle dünya üçüncülüğü konumuna kadar yükselmiştir. 2014 global sipariş defteri verileri incelendiğinde ülkemiz sipariş sıralamasında 3.005m ve 68 proje ile yine dünya üçüncülüğünde yer almaktadır.

GRAFİK (50): Dünya 24metre ve üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Uzunluk)



Kaynak: Boat International (www.boatinternational.com/gob)

GRAFİK (51):Dünya 24metre ve üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Adet)



Kaynak: Boat International (www.boatinternational.com/gob)

2.4.3. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları:

- **Global Ekonomik Kriz** : 2009 yılında yaşanan Global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de son derece olumsuz etkilemiştir. Krizin etkilerinin kısa sürede atlatılması maksadıyla firmaların özellikle bankalarla yaşadığı finans problemlerin öncelikli olarak çözülmesi gerekmektedir. İnşa edilmekte olan/ yarım kalmış gemilerin ekonomimize kazandırılması ve istihdam sağlanması amacıyla kredilerinin yeniden yapılandırılması; Tersanelere yönelik orta vadeli yatırım ve işletme kredisi için ilave fon yaratılması ve Devlet Destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması sorunların çözümü için büyük önem taşımaktadır.

- **Özel Endüstri Bölgesi**: Tersanelerin bulunduğu bölgelerin çevre, can, mal güvenliğinin sağlanması, tersane bölgelerinde mevcut tersanelerin uluslararası alanda sürdürülebilir rekabet edebilmelerinin temini amacıyla desteklenmesi, yabancı sermayenin ekonomiye kazandırılması amacıyla Tersane Bölgesi ve/veya alanı olarak ilan edilen sahaların "Tersaneler Endüstri Bölgesi" olarak ilan edilmesine imkan sağlayan yasal düzenlemelerin yapılması sektör için önemlidir.

- Eğitim :

1. Tersanelere yetişmiş eleman kazandırmak, çalışan işçilerin mesleki eğitim almalarını sağlamak amacıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile işbirliği yapılarak gerekli eğitim planlaması yapılmalıdır.

2. Yeni işe alınacak personele temel İş Sağlığı ve Güvenliği eğitimi verilmelidir.

- Sağlık Hizmetleri :

1. Ortak Sağlık Birimi faaliyetleri çerçevesinde İşyeri Hekimliği hizmetlerinin verilmesine devam edilmelidir.

2. İşe giriş muayeneleri yapılmalıdır.

3. Tüm çalışanların sağlık bilgilerinin arşivlenmesine devam edilmelidir.

- Denetim :

1. İş Sağlığı ve Güvenliği kapsamında Tersanelerde İş Sağlığı ve Güvenliği denetimlerinin yapılması konusunda işyerleri yönlendirilmelidir.
2. Halen ISO 18001 (OHSAS) Belgesi almamış olan tersanelere yardımcı olunmalıdır.

- Çevre :

1. Tersanelerin çevre sorunlarını ile ilgili tedbirlerin alınmalı, ISO 14.001 Kalite Belgesi almamış olan tersanelere yardımcı olunmalıdır.
2. Bölgeler ağaçlandırılmalıdır.
3. Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden korunmasına yönelik tedbirler alınmalıdır.

- Gemi inşasında kullanılan malzeme ve ekipmanda standardizasyona gidilerek kullanılan yerli katkının artırılması suretiyle yan sanayi desteklenmeli ve bu yolla maliyetlerde de düşüş sağlanmalıdır.
- Pazar daralmasında, küçük tersaneler ile tekne imal yerlerinin büyük tersanelerin ihtiyacı olan blokları üretmeleri sağlayacak tedbirler alınmalı, bu amaçla yabancı tersanelerle işbirliği yapılması imkanları araştırılmalıdır.
- Gemi inşa faaliyetlerinde işçilikte verimlilik artışı için gereken önlemler alınmalıdır.
- Yan sanayi üretici firmalar, KOSGEB desteklerinden yararlanarak kaliteyi arttırıcı önlemler almalıdır.

- Ülkemizin dünya pazar payının arttırılması amacıyla tersanelerin belirleyeceği ve uzman personelden oluşan bir komisyon kurularak çeşitli ülkelerde Pazar araştırmaları yapılmalıdır.

- 2002 yılından itibaren kimyasal tanker inşalarında dünyada bir marka olan tersanelerimizin uzmanlık alanları Pazar araştırmaları sonucu ortaya çıkabilecek taleplere göre (LNG, LPG, Yolcu, Deniz Otobüsü, RO-RO v.b.) genişletilmelidir.

2.4.4. Gemi Yan Sanayi

Ülkemizde gemi yan sanayi, gemi inşa sanayimizin son yıllardaki gelişimine paralel olarak gelişme göstermekte fakat bazı gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemizde üretiminin yetersizliği sebebiyle tersaneler, yan sanayi ürünlerinin bir kısmını yurt dışından ithal etmektedirler. Yan sanayinin gemi değerinin önemli bir yüzdesi (yaklaşık %20) (EMEC-European Marine Equipment Council bu oranı “gemideki ürünlerin, hizmetlerin ve sistemlerin değeri, gemi değerinin %70’inin (yolcu gemileri için %85) üzerinde” şeklinde vermektedir.) olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü yada başka bir ifade ile iki sektörün birbiriyle etkileşimi daha da iyi anlaşılacaktır.

Gemi yan sanayi, istihdam yaratma özelliği en yüksek alt sektörlerden biri olma niteliği taşımaktadır. Japonya’da gemi yan sanayinde istihdam edilen işgücü yaklaşık 33.000, Güney Kore’de ise 65.000 kişi seviyesindedir. Avrupa’da ise gemi yan sanayinde doğrudan istihdam yaklaşık 262.000 kişidir. Gemi yan sanayi üretiminin ülkemiz genelinde küçük işletmeler tarafından gerçekleştirilmesinin taleplerin karşılanmasında sorunlar yaratmasına ek olarak, üretimde

standardizasyonun olmayışı tersane taleplerinin onaylı ithal ürünlere kaymasına yol açmaktadır.

Güverte teçhizat, zincir, çapa gibi üretimlerinin yerli üreticilerimiz tarafından çok iyi düzeyde gerçekleştirilmesine karşın, seyir cihazları gibi elektronik ağırlıklı ürünlerin üretimleri, dünyada birkaç büyük üreticinin tekel konumu nedeniyle hemen hemen hiç söz konusu olmamaktadır. Ayrıca gemi inşa sektörünün temel ham maddesi olan çelik sac ve profiller konusunda da yerli üretim, teslim süreleri, ebatlar ve mukavemet standartları gibi dezavantajları nedeniyle ihtiyacın çok az bir kısmını ancak karşılayabilmektedir.

Ülkemizdeki başlıca yan sanayi üretimleri şöyle sıralanabilir.

- Çelik döküm malzeme
- Kaynak ve kesme gereçleri
- Dizel jeneratör
- Güverte makinaları (ırgat,vinç..v.b.)
- Kazan ve kompresör
- Valf ve boru devreleri
- Havalandırma sistemleri
- Elektrik teçhizat ve kablo
- Ambar kapakları
- Kapı,lumbuz ve marangozluk ürünleri

Başlıca yan sanayi ithalatlarımız ise; Çelik sac ve profiller, - Elektronik seyir yardımcıları, Haberleşme sistemleri, Pervane,baş ve kış iterlerdir.

Ülkemiz gemi inşa sektörü büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdama ve dolayısıyla da ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamıştır. 2002 yılında 30.000'lerde olan Yan Sanayi çalışan sayısı, 2008 yılında 103.500'lere ulaşmıştır. Yan sanayi sektörümüzdeki istihdam 2011 yılı sonunda 62.256 kişidir.2014 yılı itibariyle bu sayı yaklaşık 50.000 civarındadır.

Balıkçı Irgat Ve Dümen Sistemleri, Elektronik Cihaz İthalatçıları ve İmalatçıları, Gemi Makina Yedek Parça Satıcıları, Jeneratör İmalatçıları Ve İthalatçıları Listesi, Lumbuz Kaporta İmalatçıları, Mobilya Aksesuar ve Yat Dekorasyon Firmaları, Pervane Dökümcüleri ve İthalatçıları, Sentetik ve Çelik Halat İmalatçıları, Şanzıman İthalatçıları ve İmalatçıları, Şişme Bot İmalatçıları ve İthalatçıları, Vana İmalatçıları, Yangın Söndürücü İmalatçıları,

Yan Sanayinin gelişmesi;

Gemi ve yat inşasında malzeme ve ekipman olarak kullanılan yerli katkı oranı ortalama % 35-40 oranındadır. Bu oran 1995-2004 yılları arasında ortalama %10-15 oranında gerçekleşmiş, ilerleyen tarihlerde, tersanelerimizdeki gelişmeler paralelinde ortalama %30-35'ler seviyelerine yükselmiştir.. Yükselen bu trend ile yan sanayi üreticisi bir kısım firmalar, uluslararası rekabet kuralları ve bunların getirdiği zorunluluklar nedeniyle ürün kalitesini artırmışlar ve ürettikleri ürünlerin inşa edilen gemi ve yatlarda yaygın kullanılmasını sağlamışlardır. Halen Pendik'te Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesindeki İstanbul Tersanesi'nde MİLGEM Projesi kapsamında inşası sürmekte olan gemide yerli katkı oranı işçilik haricinde % 70'lere yaklaşmıştır. Bütün bu gelişmeler, üretilen gemi yan sanayi malzemelerinin Türkiye Tersaneleri'nde inşa edilen gemi ve yatlar sayesinde doğrudan ihracatına imkan yarattığı gibi istihdamın artışında da etkin rol oynamaktadır.

TABLO (68): Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Mart 2015)

No	Kütük No	Gemi Tipi	Dwt	GRT	Birim	CGT	Teslim	Tersane	Sözleşme Tarihi	Donatan	
1	1056	Pet.ve Kim.Tanker	6,366	4,696	6,366	DWT	8,785	2016-06	Tersan Tersanesi	01.01.2015	Gefo Gesellschaft
2	-	Yolcu/Araba Feribot	400	2	199	Yolcu	4,413	2016-06	Ada Tersanesi	30.01.2015	Fjord1 AS
3	-	Yolcu/Araba Feribot	400	2	199	Yolcu	4,413	2016-08	Ada Tersanesi	30.01.2015	Fjord1 AS
4	NB 46	Yolcu/Araba Feribot		8	600	Yolcu	11,809	2016-12	Cemre Tersanesi	31.12.2014	Torghatten ASA
5	-	Pet.ve Kim.Tanker	7,114		7,114	DWT	8,381	2015-	Armada Tersanesi	18.09.2013	Palmali Shipping
6	13	MPP (Multi Purpose)	6,5	4,6	6,5	DWT	5,964	2015-01	Karadeniz Tersanesi	01.01.2008	Kanlar Denizcilik
7	NB28	Yolcu/Araba Feribot		8	600	Yolcu	11,809	2016-09	Sefine Tersanesi	31.12.2014	Torghatten ASA
8	NB29	Yolcu/Araba Feribot		8	600	Yolcu	11,809	2016-12	Sefine Tersanesi	31.12.2014	Torghatten ASA
9	H70	Platform Destek Gemisi	4		4	DWT	6,716	2016-06	Selah Tersanesi	01.01.2014	Marnavi
10	75	MSV (Maintenance &Support V.)		4	99	LOA	7,871	2016-03	Beşiktaş Tersanesi	01.06.2014	Mikkel Myklebusthaug
11	-	Yolcu/Araba Feribot	6,75	10		Yolcu	13,837	2016-06	Sedef Gemi (Tuzla)	19.11.2014	Seaspan
12	-	Yolcu/Araba Feribot	6,75	10		Yolcu	13,837	2016-10	Sedef Gemi (Tuzla)	19.11.2014	Seaspan
13	60	Asp.& Bit.Tanker	15,1		15,1	DWT	12,679	2016-	Beşiktaş Tersanesi	06.11.2014	Le Groupe Desgagnes
14	61	Asp.& Bit.Tanker	15,1		15,1	DWT	12,679	2016-	Beşiktaş Tersanesi	06.11.2014	Le Groupe Desgagnes
15	NB26	Yolcu/Araba Feribot		7,5	600	Yolcu	11,28	2016-07	Sefine Tersanesi	15.10.2014	Port of Tallinn
16	NB27	Yolcu/Araba Feribot		7,5	600	Yolcu	11,28	2016-08	Sefine Tersanesi	15.10.2014	Port of Tallinn
17	1063	MSV (Maintenance &Support V.)	6,639	1,26	129	LOA	3,846	2015-12	Tersan Tersanesi	04.07.2013	Volstad Shipping
18	1068	Platform Destek Gemisi	4,5		4,5	DWT	7,226	2016-05	Tersan Tersanesi	07.08.2014	Tidewater Marine
19	79	Ürün Tankeri	7,15	4,684	7,15	DWT	5,936	2015-04	Yardımcı Deniz	01.06.2013	BMZ Group
20	H69	Platform Destek Gemisi	4		4	DWT	6,716	2016-03	Selah Tersanesi	01.01.2014	Marnavi
21	-	MSV (Maintenance &Support V.)	4,3		90	LOA	8,705	2015-04	Selah Tersanesi	21.04.2014	Marnavi
22	14	MSV (Maintenance &Support V.)	2,15	4,202	88	LOA	8,115	2015-08	Sefine Tersanesi	13.05.2013	DGCS
23	-	Cevher/Petrol	8,05	5,795	8,05	DWT	7,106	2015-	Gelibolu Shipyd	01.09.2011	Albros Shipping

24	-	Pet.ve Kim.Tanker	7,114		7,114	DWT	8,381	2015-05	Türkter-Tersane	23.12.2013	Palmali Shipping
25	-	Pet.ve Kim.Tanker	7,114		7,114	DWT	8,381	2015-08	Türkter-Tersane	23.12.2013	Palmali Shipping
26	-	Pet.ve Kim.Tanker	7,114		7,114	DWT	8,381	2015-11	Türkter-Tersane	23.12.2013	Palmali Shipping
27	-	Pet.ve Kim.Tanker	7,114		7,114	DWT	8,381	2016-01	Türkter-Tersane	23.12.2013	Palmali Shipping
28	-	Pet.ve Kim.Tanker	7,114		7,114	DWT	8,381	2016-03	Armada Tersanesi	23.12.2013	Palmali Shipping
29	16	Ürün Tankeri	3,9	3,09	3,9	DWT	4,683	2015-01	Çimtaş Module & S/Y	01.01.2011	Nakkas Denizcilik
30	11	Ürün Tankeri	1,5	800	1,5	DWT	2,168	2015-02	Akdeniz Gemi	01.01.2012	Bilinmiyor
31	12	Pet.ve Kim.Tanker	3,8		3,8	DWT	5,937	2015-01	Düzgit Yalova	01.01.2012	Düzgit Group
32	47	Dökme Yük	13	7	13	DWT	6,426	2015-	Gisan Tersanesi	01.01.2008	Bilinmiyor
33	93	Asp.& Bit.Tanker	19,995	15,5	19,995	DWT	16,942	2015-02	RMK Marine Tersanesi	01.01.2013	Ditas-Denizcilik
34	31	Sismik Sörvey		5	86	LOA	9,039	2015-04	İstanbul S.Y.	24.04.2012	T.C Hükümeti
35	-	Sismik Destek				LOA	2,527	2015-06	Cemre Tersanesi	24.10.2013	Norfield Shipping
36	-	Sismik Destek			70	LOA	3,549	2015-06	Cemre Tersanesi	24.10.2013	Norfield Shipping
37	-	Pet.ve Kim.Tanker	7,114		7,114	DWT	8,381	2015-	Armada Tersanesi	18.09.2013	Palmali Shipping
38	-	Pet.ve Kim.Tanker	7,114		7,114	DWT	8,381	2015-	Armada Tersanesi	18.09.2013	Palmali Shipping
39	-	Pet.ve Kim.Tanker	7,114		7,114	DWT	8,381	2015-	Armada Tersanesi	18.09.2013	Palmali Shipping
40	36	Sismik Destek	1,75	2,072	64	LOA	5,235	2015-07	Beşiktaş Tersanesi	13.11.2012	Thor Ltd
41	35	Sismik Destek	1,75	2,072	64	LOA	5,235	2015-06	Beşiktaş Tersanesi	13.11.2012	Thor Ltd
42	34	Sismik Destek	1,1	2,1	64	LOA	5,279	2015-06	Beşiktaş Tersanesi	13.11.2012	Thor Ltd
43	-	MPP (Multi Purpose)	12,107	9	12,107	DWT	9,164	2015-	Gelibolu Shipyd	01.01.2011	Albros Shipping
44	-	Bunker	2,2		2,2	DWT	2,9	2015-	Akdeniz Gemi	05.07.2012	Pallas Shipping AB
45	1	MPP (Multi Purpose)	9,5	4,896	9,5	DWT	6,207	2015-01	Akdeniz Gemi	01.02.2011	Akdeniz Gemi
46	221	Pet.ve Kim.Tanker	6	3,954	6	DWT	7,992	2015-01	Anadolu Tersanesi	01.07.2008	Anadolu Kim. Tanker.
47	68	Pet.ve Kim.Tanker	13,5		13,5	DWT	11,921	2015-	Yardımcı Deniz	01.04.2008	Yardımcı Shpg. Group
48	2052	Pet.ve Kim.Tanker	11,259	7,321	11,259	DWT	11,215	2015-	Dearsan Tersanesi	01.07.2007	Yardımcı Shpg. Group
49	90	Pet.ve Kim.Tanker	4,9		4,9	DWT	6,827	2015-	UstaoğluTersanesi	01.01.2006	Tanmarin Denizcilik

Hata! Bağlantı geçersiz. Kaynak : Clarkson Research Ser.(03/2015)

2.5. LİMANLAR



2.5.1 Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları

8333 kilometre kıyı şeridine sahip Ülkemizde 172 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 2 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir.

Limanlar İşletilen Kurumlar açısından 3 kısma ayrılmaktadır:

KAMU LİMANLARI	21 LİMAN
BELEDİYE LİMANLARI	23 LİMAN
ÖZEL LİMANLAR	128 LİMAN

Limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilebilir. Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturan limanların da ülke ekonomisinin gelişmesindeki önemli rolü göz önüne alınarak, hizmetlerin en iyi şekilde yapılması, AB'ne entegrasyon sürecinde kısa ve uzun vadeli tüm önlemlerin alınması gerekmektedir.

Türkiye Limanları'nın Mevcut Teorik Kapasitesi aşağıdaki gibidir;

Yük Tipi	Teorik Kapasite
Konteyner	11.085.000 TEU
General Kargo + Kuru Dökme Yük	276.851.862 Ton
Sıvı Dökme Yük	148.900.782 Ton
Tekerlekli Yük	3.674.800 Adet

Bölgesel Yük Elleçleme Kapasiteleri

Marmara Bölgesi	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	6.100.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	124.185.000
Sıvı Yük (Ton)	55.115.893
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	550.000
Ro-Ro Kabotaj (Adet)	250.000
Otomobil (Adet)	1.925.000
Ege Bölgesi	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	1.760.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	46.330.810
Sıvı Yük (Ton)	36.362.889
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	50.000
Otomobil (Adet)	300.000
Akdeniz Bölgesi	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	2.720.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	68.886.052
Sıvı Yük (Ton)	54.510.000
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	150.000
Karadeniz Bölgesi	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	505.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	37.450.000
Sıvı Yük (Ton)	2.912.000
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	449.800
Türkiye Toplamı	Mevcut Kapasite
Konteyner (TEU)	11.085.000
Genel ve Dökme Yük (Ton)	276.851.862
Sıvı Yük (Ton)	148.900.782
Ro-Ro Dış Ticaret (Adet)	1.199.800
Ro-Ro Kabotaj (Adet)	250.000
Otomobil (Adet)	2.225.000

Doing Business 2014 Raporunda Türkiye

“Doing Business” 2014 raporunda 189 ülke 10 kriter göz önüne alınarak “iş yapma kolaylığı” açısından sıralanmaktadır. Sıralamada kullanılan kriterler; işe başlama, inşaat ruhsatı alabilme, elektrik bağlatılabilme, mülkiyet kaydının yapılabilmesi, kredi alma kolaylığı, yatırımcıların korunması, ödenen vergiler, sınır ötesi ticaret imkanları, yapılan iş sözleşmelerinin uygulanabilirliği ve iflastan kaynaklanacak sorunların çözümü gibi iş yapmayı kolaylaştırıcı unsurlardan oluşmaktadır. 2014 yılı listesinde birinci sırada 2013 yılında olduğu gibi Singapur yer almakta olup, sırasıyla Hong Kong, Yeni Zelanda, ABD, Danimarka, Malezya, Güney Kore, Gürcistan, Norveç ve Birleşik Krallık izlemektedir.

Raporda Türkiye'nin 2014 yılı ekonomik profili değerlendirilmiş olup, Türkiye, 2014 raporunda 2013 yılına göre üç sıra yükselerek 69. sırada yer almıştır. Türkiye'ye komşu bazı ülkelerin aldığı değerler ise şu şekildedir: Gürcistan 8, Bulgaristan 58, Yunanistan 72, Romanya 73, Rusya 92, Irak 151, İran 152 ve Suriye 165. Türkiye'nin içinde yer aldığı bölge olan Doğu Avrupa ve Merkez Asya ülkelerinin ortalaması 71'dir. Türkiye her ne kadar bulunduğu coğrafyanın ortalamasından daha iyi bir değere sahip olsa da toplam içinde gerilerde yer almaktadır.

Türkiye'nin Doing Business raporunda sıralamasını belirleyen 10 kriter göz önüne alınarak yapılan sıralamalar aşağıdaki gibidir;

Kriter	Türkiye Sıralaması	En İyi Ülkeler
İşe Başlama	93	Yeni Zelanda
İnşaat Ruhsatı Alma	148	Hong Kong
Elektrik Bağlatma	49	İzlanda
Mülkiyet Kaydı	50	Gürcistan
Kredi Alma	86	Malezya
Yatırımcının Korunması	34	Yeni Zelanda
Vergi Ödeme	71	Birleşik Arap Emirlikleri
Dış Ticaret Yapabilme	86	Singapur
Sözleşmelerin Uygulanabilirliği	38	Lüksemburg
İflastan Kaynaklı Sorun Çözümü	130	Japonya

Buna göre Türkiye'de yeni işe başlayan işletmelerin önündeki en önemli sorun inşaat ruhsatı alabilmektedir. Türkiye bu konuda 189 ülke içinde 148. Sırada yer almaktadır. Benzer şekilde işletmelerin iflas etmeleri durumunda ortaya çıkan sorunların çözümünde Türkiye 130. sırada yer almaktadır. Diğer yandan mülkiyet kaydı, elektrik bağlatma, sözleşmelerin uygulanabilirliği ve yatırımcıların korunması gibi konularda Türkiye ilk 50 ülke içinde yer almaktadır.

Lojistik Performans İndeksi 2014 Raporunda Türkiye

Dünya Bankası tarafından 2007 yılından bu yana iki yılda bir yayınlanan "Lojistik Performans İndeksi" 2014 yılı raporunda değerlendirmeye alınan ülke sayısı 5 artarak 160 ülkeye çıkmış olup, Almanya en yüksek değeri alırken Somali en düşük sırada kalmıştır.

Ülkelerin lojistik performansları ölçülürken altı değişken kullanılmakta ve 6000 kişi ile 1000 civarında lojistik işletmenin bu kriterleri 1 ile 5 arasında puanlaması ile ülke sıralaması oluşmaktadır. Puanlamalar cevap veren kişi ve işletmelerin en çok iş yaptığı 8 ülkeye yönelik yapılmaktadır. Bu kriterler;

1. Gümrükleme ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği,
2. Limanlar, demiryolları gibi ulaştırma ile ilgili altyapıların lojistik açıdan kalitesi,
3. Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenleme kolaylığı,
4. Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinlik,
5. Sevkiyatların izlenebilirliği,
6. Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşmasıdır.

Son yayınlanan 2014 yılı raporunda Türkiye 30. sırada yer alırken ilk 10 sırada yer alan ülkeler Almanya, Hollanda, Belçika, Birleşik Krallık, Singapur, İsveç, Norveç, Lüksemburg, ABD ve Japonya'dır. Raporda bazı komşu ve Türkiye'ye yakın ülkelerin 2014 yılında 160 ülke içinde aldıkları sıralara bakıldığında Romanya'nın 40, Yunanistan'ın 44, Bulgaristan'ın 47, Rusya'nın 90, Gürcistan'ın 116, Irak'ın 141 ve Suriye'nin 155. sırada olduğu görülmektedir.

Türkiye 2007, 2010, 2012 ve 2014 yıllarında yayınlanan rapordaki sırasıyla 34, 39, 27 ve 30. sıralarda yer almıştır.

Lojistik Performans İndeksinde Türkiye'nin Durumu

Kriterler	Sıra	Puan	En İyi Ülke
Gümrük	34	3.23	Norveç
Altyapı	27	3.53	Almanya
Sevkiyat Düzenleme	48	3.18	Lüksemburg
Kalite ve Yetkinlik	22	3.64	Norveç
İzleme ve Takip	19	3.77	Almanya
Zamanlama	41	3.68	Lüksemburg

2012 yılı raporu sonuçları ile karşılaştırıldığında geçen iki yılda Türkiye 3 sıra gerilemiştir. Bir önceki raporla karşılaştırıldığında Türkiye'de hizmet kalitesi ile izleme ve takip konularında gelişme kaydedilirken diğer konularda ve genel sıralamada geriye gidilmiştir.

Raporda düşük ve orta gelir düzeyindeki ülkelerin lojistik performanslarını iyileştirebilmeleri için gümrük düzenlemelerini iyileştirmeleri ve ulaştırma alt yapılarını geliştirmeleri tavsiye edilmektedir.

Limnların Gelişme ve Büyüme Planları

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de limancılık sektörü çok dinamik bir sektördür. Dünya ekonomisindeki gelişmeler, mal ve hizmet ticaretini doğrudan etkilemekte ve özellikle mal ticaretindeki beklentiler en önemli ulaştırma altyapıları olan limanların yatırım planlarını etkilemektedir. Mal ve hizmet ticaretine ilişkin beklentilerin orta ve uzun vadede artması liman yatırımlarının hızlanmasına yol açtığı gibi, bu beklentilerin azalması yatırımların ertelenmesine neden olabilmektedir.

Limnların kapasitelerinin artması için iki seçenek bulunmaktadır, bunlar; mevcut limnların verimliliklerini arttırmaları ve fiziki yatırımlar yapmalarıdır. Fiziki yatırımlar ise;

- Liman yeni rıhtımlar ve geri sahalar ekleyerek fiziksel koşullarının geliştirilmesi,
- Limana yeni ekipman alma yoluyla liman elleçleme kapasitesinin artırılmasıdır.

Her iki seçenekte sonuçta limanın yük ve gemi kabul kapasitesinin artırılmasını sağlamaktadır. Bu iki kapsam dahilinde önümüzdeki limanlarda yıllarda planlanan kapasite ve iyileştirmeler aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Limn/Tesis	Yük Cinsi	Mevcut Kapasite	Proje Sonu
Borusan Lojistik	Konteyner	400,000 TEU	650,000 TEU (2015)
	Genel Kargo	5,000,000 Ton	6,500,000 Ton (2015)
Ege Gübre	Konteyner	400,000 TEU	600,000 TEU
Evyap	Konteyner	600,000 TEU	1,200,000 TEU (2015)
Limak İskenderun	Konteyner	400.000 TEU	3,000,000 TEU (2016)
Toros Tarım (Samsun)	Dökme Katı/ Genel Kargo	3,300,000 Ton	8,500,000 Ton
Yılport	Konteyner	450,000 TEU	2,500,000 TEU (2015)
	Genel Kargo	2,500,000 Ton	4,000,000 Ton
	Sıvı Yük	500,000 m ³	1,000,000 m ³ (2015)
Aksa	Genel Kargo	-	4,000,000 Ton
DP World	Konteyner	-	1,300,000 TEU
Batıçim	Konteyner	-	300,000 TEU (2015)
	Genel Kargo	6,000,000 Ton	7,500,000 Ton (2015)
İgsaş	Genel Kargo	2,000,000 Ton	2,500,000 Ton (2015)
Altintel	Genel Kargo	1,000,000 Ton	5,000,000 Ton (2015)
	Sıvı Yük	1,500,000 m ³	6,000,000 m ³ (2015)
Koruma Klor	Genel Kargo	-	300,000 Ton
	Sıvı Yük	2,200,000 Ton	3,200,000 Ton
Martaş	Genel Kargo	3,000,000 Ton	5,000,000 Ton (2015)
Petkim	Konteyner	-	1,100,000 TEU (2016)

İlave kapasite artışı ve yeni liman yatırımları genellikle 2015 yılını hedeflemektedir. Bu hedeflerin gerçekleşmesi durumunda Türkiye'nin mevcut 11.1 milyon TEU kapasitesinin 2015 yılında 10.5 milyon TEU artış ile 21,6 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Yük artışına paralel olarak en fazla yatırım Marmara Bölgesinde planlanmakta (6,7 milyon TEU), bunu Akdeniz (2,2 milyon TEU) ve Ege (1,6 milyon TEU) Bölgelerimiz izlemektedir.

Aynı şekilde genel kargo ve kuru dökme yük elleçleyen limanların yatırım planları, mevcut kapasiteyi 28,2 milyon ton yükselterek, toplam Türkiye kapasitesini 305 milyon tona yükseltmektedir. Sıvı dökme yükte 2015 yılına kadar ilave edilecek kapasite ise 7,7 milyon m³'dür.

Devlet Yatırımları

Devlet yatırımı olarak planlanan büyük ölçekli dört adet proje mevcuttur. Söz konusu projelerden Çandarlı Kuzey Ege Limanı inşa halinde, diğerleri etüt, proje aşamasındadır.

İzmir İl Bergama İlçesinde yer alan Çandarlı Kuzey Ege Limanı'nın 1500 metre uzunluğundaki dalgakıran inşaatının tamamlanmış olup, geri kalan altyapı ve üst yapıların kademeli olarak gerçekleştirilerek, ilk etabın 2018'de tamamlanması öngörülmektedir. 3 etap halinde yapılması düşünülen limanın, her bir etabının yıllık 4 milyon konteyner yükleme-boşaltma kapasitesine, fiziksel altyapısının tamamlanması ile 3 etabın da tamamlanması sonucu kapasitesinin yıllık 12 milyon TEU'ya ulaştırılması planlanmaktadır.

Mevcut MIP Mersin Limanı'nın doğusunda yer alan Yeni Mersin konteyner limanı 5 aşamalı olarak planlanmıştır. Birinci aşaması 1.7 – 1.9 milyon TEU kapasiteli olacağı, liman tamamlandığı zaman 11.4 milyon TEU kapasiteye ulaşacağı belirtilmektedir.

Batı Karadeniz bölgesinde Zonguldak ili sınırları içerisinde planlanan Filyos Limanı öncelikle ard alanında kurulması planlanan endüstriyel zona hizmet edecektir. Liman tamamlandığı zaman 700 bin TEU konteyner ve 16 milyon Ton genel kargo elleçleyebilecektir.

Mevcut Derince Limanı'nın doğusunda dolgu alan üzerine kurulacak olan Derince Konteyner Terminali 1,000,000 TEU kapasite artışı sağlayacaktır.

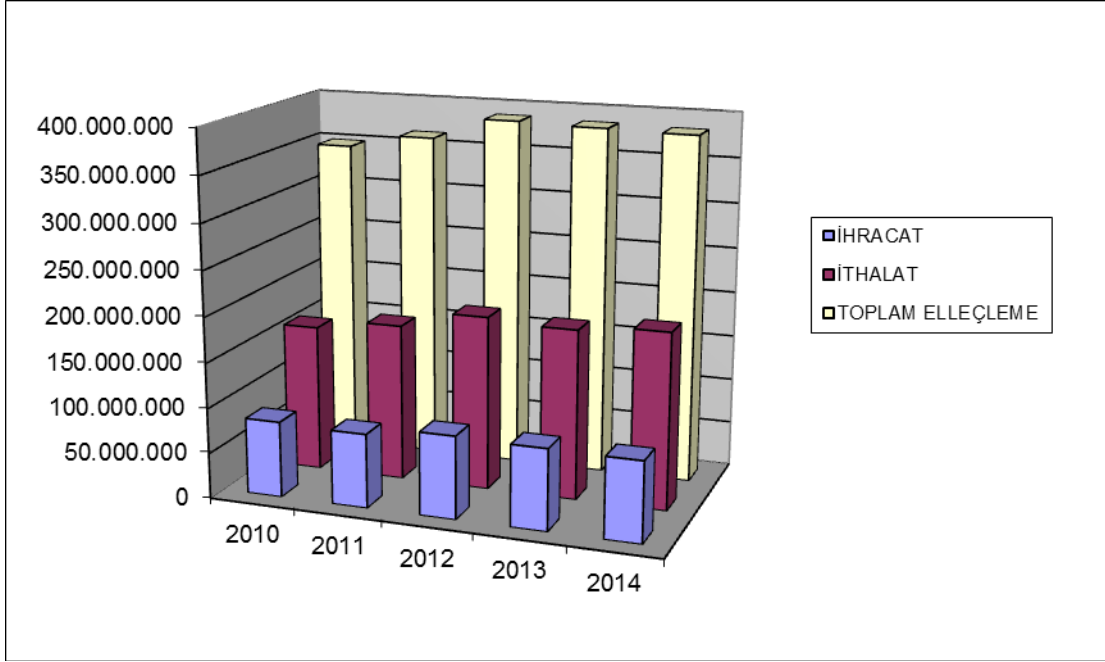
İlave yatırımlar ile 2015 yılında İzmir Limanı'nın kapasitesinin 2,500,000 TEU'ya ulaşması planlanmaktadır.

TABLO (69): Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2010	2011	2012	2013	2014
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	11.615.686	12.273.915	12.235.897	11.660.647	12.739.297
	YAB. GEMİ	72.329.476	69.502.777	79.071.589	77.893.343	75.797.517
	TOPLAM	83.945.162	81.776.692	91.307.486	89.553.990	88.536.814
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	28.878.432	30.120.033	26.476.350	22.949.887	20.876.309
	YAB. GEMİ	133.747.337	143.426.365	165.998.578	164.831.728	173.837.477
	TOPLAM	162.625.769	173.546.398	192.474.928	187.781.615	194.713.786
KABOTAJ	YÜKLEME	18.561.807	21.257.193	22.869.458	26.076.342	24.982.892
	BOŞALTMA	19.434.485	22.387.290	24.049.929	27.861.596	25.746.316
	TOPLAM	37.996.292	43.644.483	46.919.387	53.937.938	50.729.208
TRANSİT	YÜKLEME	58.767.061	58.603.055	50.767.011	46.930.435	44.278.082
	BOŞALTMA	5.355.657	5.776.095	5.957.420	6.726.780	4.833.478
	TOPLAM	64.122.718	64.379.150	56.724.431	53.657.215	49.111.560
TOPLAM	YÜKLEME	161.274.030	161.636.940	164.943.955	162.560.767	157.797.788
	BOŞALTMA	187.415.911	201.709.783	222.482.277	222.369.991	225.293.580
	TOPLAM	348.689.941	363.346.723	387.426.232	384.930.758	383.091.368

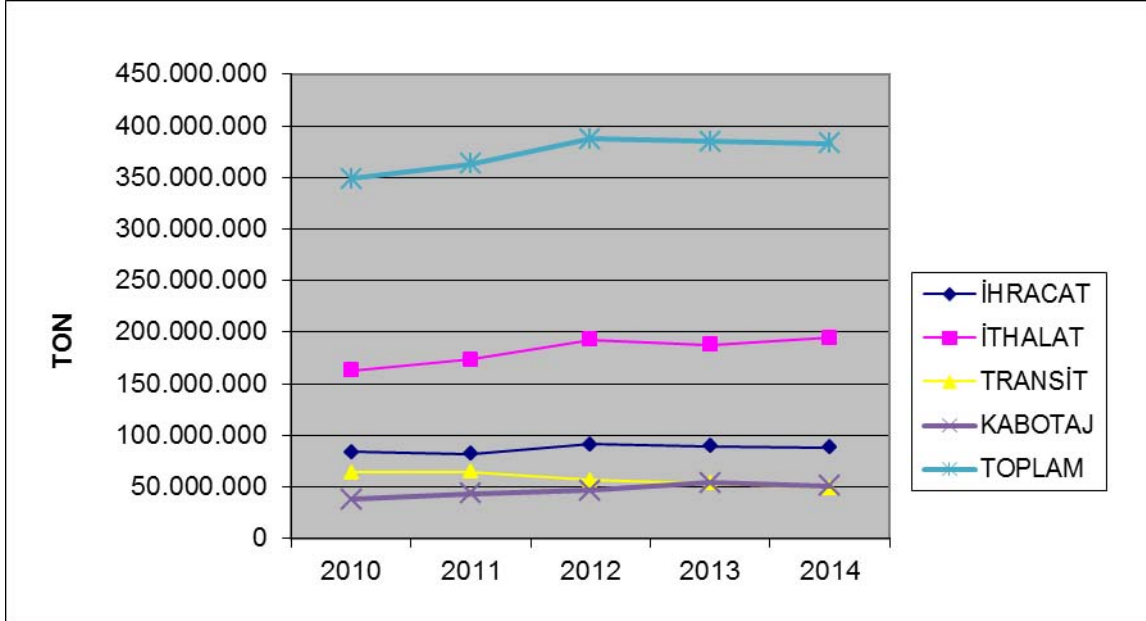
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (52): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (53): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri

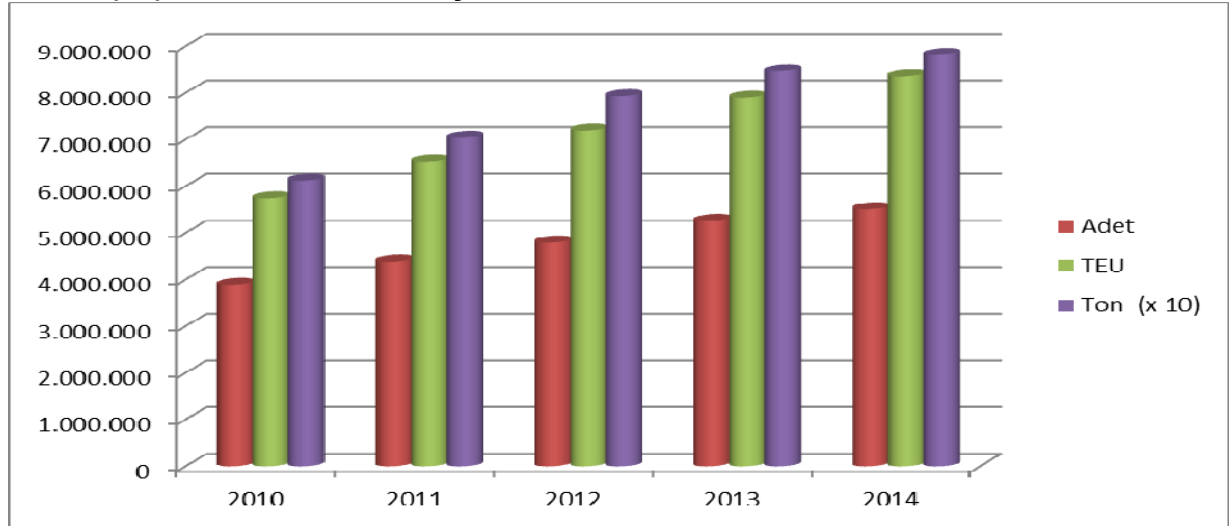
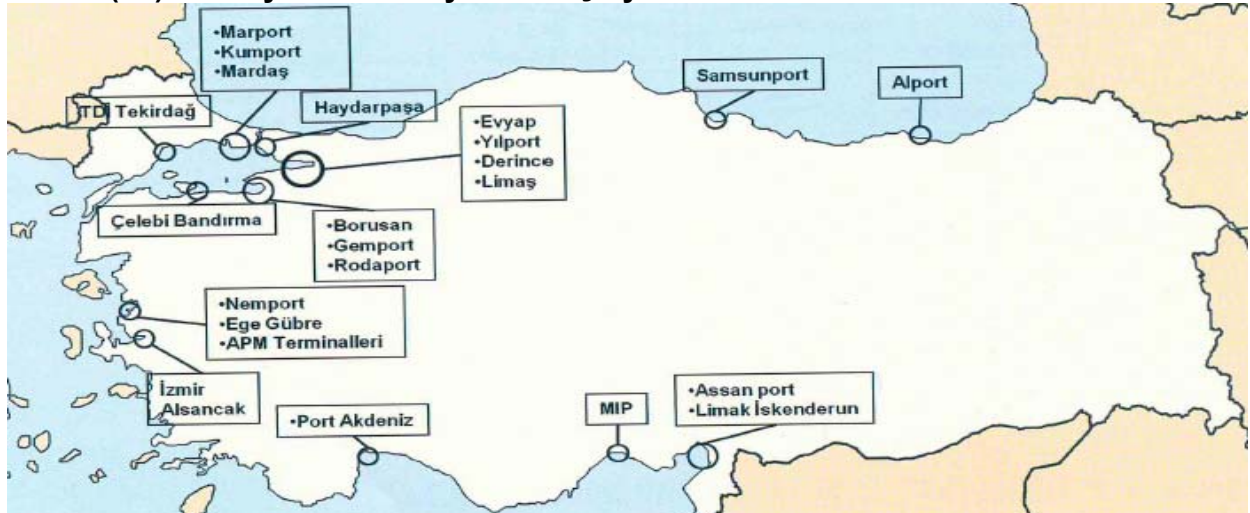


Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TABLO (70): Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri

TAŞIMA CİNSİ		2010	2011	2012	2013	2014
İHRACAT	ADET	1.557.767	1.798.545	1.910.075	2.088.031	2.269.118
	TEU	2.306.587	2.690.889	2.879.122	3.165.653	3.487.949
	TON	26.433.473	30.010.607	33.199.345	35.456.728	39.106.361
İTHALAT	ADET	1.591.010	1.851.026	1.953.229	2.121.533	2.335.795
	TEU	2.354.304	2.770.190	2.942.562	3.199.969	3.581.809
	TON	23.151.182	28.409.300	29.871.028	30.715.331	34.790.524
KABOTAJ	ADET	152.096	215.942	342.604	397.602	390.510
	TEU	208.325	305.256	472.345	544.496	526.798
	TON	1.730.667	2.890.088	4.758.088	5.732.348	4.934.786
TRANSİT	ADET	590.531	514.014	589.019	651.027	513.195
	TEU	874.239	757.171	898.368	989.815	754.216
	TON	9.859.808	9.071.262	11.482.912	12.751.785	9.305.368
TOPLAM	ADET	3.891.404	4.379.527	4.794.927	5.258.193	5.508.618
	TEU	5.743.455	6.523.506	7.192.396	7.899.933	8.350.772
	TON	61.175.130	70.381.257	79.311.373	84.656.192	88.137.039

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

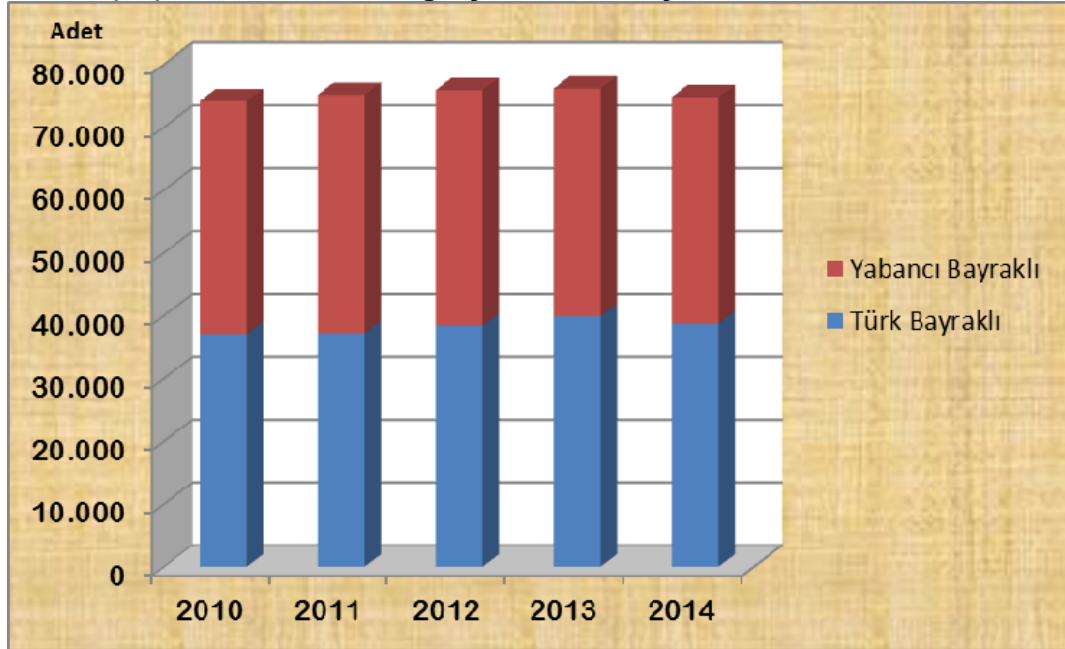
Grafik (54) Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri**Grafik (55): Türkiye’de Konteyner Elleçleyen Limanlar**

TABLO (71): Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları

Ay	2010			2011			2012			2013			2014		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	3.230	2.357	5.587	3.106	2.883	5.989	3.014	2.623	5.637	3.077	2.645	5.722	3.199	2.645	5.844
Şubat	2.480	2.370	4.850	2.426	2.457	4.883	2.452	2.230	4.682	2.646	2.527	5.173	2.528	2.327	4.855
Mart	3.410	2.893	6.303	3.129	2.976	6.105	3.150	2.849	5.999	3.400	2.941	6.341	3.087	2.697	5.784
Nisan	2.865	3.003	5.868	2.771	3.175	5.946	2.890	2.971	5.861	3.126	3.044	6.170	2.962	3.026	5.988
Mayıs	3.183	3.462	6.645	3.087	3.389	6.476	3.157	3.515	6.672	3.432	3.253	6.685	3.210	3.351	6.561
Haziran	3.055	3.398	6.453	2.971	3.393	6.364	3.161	3.534	6.695	3.378	3.199	6.577	3.249	3.256	6.505
Temmuz	3.431	3.571	7.002	3.360	3.683	7.043	3.506	3.619	7.125	3.718	3.242	6.960	3.569	3.429	6.998
Ağustos	3.347	3.530	6.877	3.617	3.570	7.187	3.776	3.543	7.319	3.778	3.274	7.052	3.918	3.411	7.329
Eylül	3.359	3.297	6.656	3.784	3.220	7.004	3.727	3.626	7.353	3.816	3.241	7.057	3.736	3.172	6.908
Ekim	2.945	3.306	6.251	3.156	3.350	6.506	3.450	3.295	6.745	3.305	3.184	6.489	3.311	3.145	6.456
Kasım	2.972	2.827	5.799	3.150	2.875	6.025	3.261	2.994	6.255	3.243	2.908	6.151	3.080	2.806	5.886
Aralık	2.783	3.041	5.824	2.677	2.929	5.606	2.801	2.733	5.534	2.916	2.837	5.753	2.836	2.816	5.652
TOPLAM	37.060	37.055	74.115	37.234	37.900	75.134	38.345	37.532	75.877	39.835	36.295	76.130	38.685	36.081	74.766

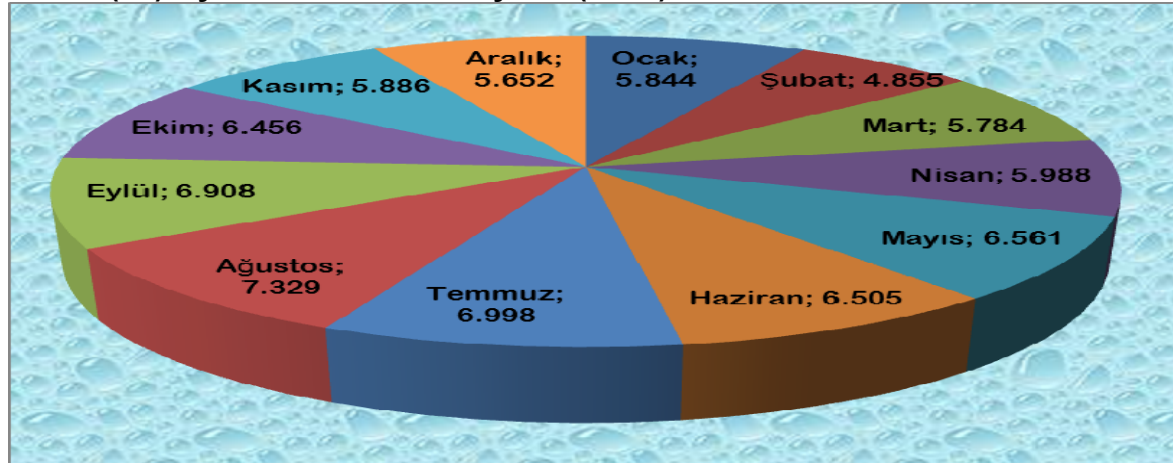
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (56) Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (57) Aylara Göre Gemi Sayıları (2014)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2014'de Dış Ticaretimizin (İthalat-İhracat) % 86'sı denizyoluyla yapılmış olup, Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2014 yılında 383.091.368 ton yük elleçlenmiştir.

2014 yılında elleçlenen toplam yükün;

- % 23,1 i olan 88.536.814 tonu ihracat,
- % 50,8 i olan 194.713.786 tonu ithalat,
- % 13,3 ü olan 50.729.208 tonu kabotaj,
- % 12,8 i olan 49.111.560 tonu transit,

olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'de devlete bağlı kuruluşlara veya özel sanayi şirketlerine ait sanayi iskeleleri; Ege Bölgesi'nde Aliağa çevresinde, Akdeniz Bölgesi'nde İskenderun çevresinde ve Marmara Bölgesi'nde Ambarlı çevresi ve İzmit Körfezi'nde yer almaktadır.

Türkiye limanlarının yapılanmaları, bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek farklı ekipmanlarla donatılan konvansiyel türde liman özelliği göstermektedir. Bu da dünya limanlarında görülen uzmanlaşma eğilimi ile ters düşmektedir.

Türkiye limanlarının Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında rekabet edebilmeleri için yapılanmalarında değişikliklere gidilmesi ve belli yük türlerinde uzmanlaşması ve/ya konteyner taşımacılığına yönelik yeni limanların oluşturulması projeleri üzerinde durulması gerekmektedir. Marmara Bölgesi'nde yer alan özel limanlar içinde konteyner operasyonu konusunda uzmanlaşmış konteyner terminalleri de çoğalmakta ve elleçleme miktarlarını da hızla arttırmaktadır.

Jeo-stratejik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye'nin uluslararası pazarlara ulaşmasında ve ülkenin ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde, ulusal ulaştırma sisteminin son noktası olan limanlar oldukça etkilidir. Küreselleşme ile birlikte limanlar sadece bölgesel yüke hizmet veren limanlar olmaktan çıkmış ve bir bölgenin limanı olmaktan çok bölgedeki yük trafiğinin limanı olma yönünde gelişme göstermiştir. Limanlar yapılanmalarını bölgelerindeki aktarma yüklerinden daha fazla pay almak için düzenlemektedir.

Türkiye limanları, Doğu Akdeniz ve Karadeniz denizcilik hatlarında stratejik konumda yer almakta ve Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü uluslararası ulaştırma koridorlarının kesişim noktasında bulunmaktadır. Buldukları avantajlı konum ile aktarma/transit yükleri çekebilecek özelliktedirler. Türkiye'nin her bir bölgesinde bulunan limanları farklı ulaştırma ağlarına hizmet verebilecek konumda yer almaktadır. Akdeniz ve Ege Bölgesi'ndeki limanlar, kısa sapma mesafeleri ile Akdeniz'den geçen Asya-Avrupa ana denizcilik hattının yüklerini çekebilecek konumda yer almaktadır. Özellikle Akdeniz Bölgesi'nde bulunan limanlarımız Orta Doğu ve Merkezi Asya ülkelerine ana denizcilik hattından gelen yüklerin iletilmesinde aktarma/transit limanı işlevi görebilecek konuma sahiptir. Avrupa Birliği tarafından oluşturulan Trans-Avrupa ve Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarının Türkiye bağlantısı ve bu koridorların Doğu'ya uzatılması açısından ise Marmara Bölgesi'ndeki limanların önemi büyüktür. Türkiye'ye ulaşan Pan-Avrupa 4. koridoru ile Avrupa ülkelerinden Marmara limanlarına gelen yüklerin karayolu, demiryolu veya denizyoluyla Doğu ülkelerine iletilmesi sağlanabilecektir. Denize kıyısı olmayan Merkezi Asya ülkelerinin Avrupa ile ticaretinde en önemli ulaşım alanı olan Karadeniz'deki ticaret ve taşımacılık hacminin büyümesi sonucu bölgedeki limanlarımızın önemi daha da artmıştır. Limanlarımız yoluyla Avrupa merkezli yükler Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru doğrudan İran ve Hindistan'a ulaştırılabilmektedir.

Ancak, limanların denizcilik hatları tarafından tercih edilmesinin tek nedeni coğrafi konum değildir. Liman operasyonlarının verimliliği, hizmet kalitesi, uygun liman altyapı ve

üstyapı fonksiyonları, liman tarifeleri ve liman emniyeti de hatların dikkate aldıkları diğer etkenlerdir. Bir liman rekabet edebilmek için uygun altyapıya, kaliteli işgücüne ve yüksek teknolojiye sahip olabilir; ancak hizmet sunduğu art alana ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantıları yetersiz ise bunların hiçbir önemi kalmayacaktır.

Bu açıdan bakıldığında özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışı en önemli altyapı eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle konteyner trafiğinde % 86 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması, kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol açmaktadır. Halbuki demiryolu ulaşımı konteynerin deniz dışındaki ulaşımı için en ideal ulaştırma modlarından birisidir.

Türkiye’de yaklaşık olarak elleçlenen konteynerin % 64’lük ve genel kargonun da % 40’lık bölümü Marmara Bölgesinde gerçekleşmektedir. Bölgede demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda Haydarpaşa, Derince, Bandırma, TDİ Tekirdağ limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliağa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır.

Türkiye limanlarının yönetimi ve idaresinin, farklı kuruluşlar tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Limanın her bir işlevi o konuda yetkili bakanlıklar ve birimler tarafından üstlenilmiştir. Türkiye’de limanların idaresi ve yönetimi ile ilgili başlıca kuruluşlar şunlardır: Ulaştırma Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ), Belediyeler, Polis Teşkilatları, Göçmen Büroları.

Bu kuruluşlar arasında zaman zaman zayıf koordinasyona ve otorite çatışmalarına rastlanmaktadır. Türkiye’de limanlarda yatırım, operasyon ve idare süreçlerinde çok karmaşık bir sistem görülmektedir. Limanlarla ilgili tek bir sorun bile birden fazla kuruluşu ilgilendirmekte, bu da karar verme sürecinde problemlere neden olmaktadır

2.5.2. TDİ Limanları:

Türkiye Denizcilik İşletmelerinin ilk nüvesini 1843 yılında kurulan “Fevaid-i Osmaniye” teşkil etmektedir. İşletme Kadıköy ve Adalar’a yolcu taşımacılığı ile faaliyetlerine başlamıştır. Değişik isimler ve statüler altında faaliyetini sürdüren şirket, 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile özelleştirme kapsamına alınarak, Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlanmıştır.

Şirketin faaliyetleri arasında bulunan tersanecilik hizmetleri, 1985 yılında bünyeden ayrılarak, bu hizmetleri yerine getirmek üzere Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. adı altında ayrı bir Genel Müdürlük oluşturulmuştur.

Şirketin organizasyonunda bir müdürlük olarak yer alan Kıyı Emniyeti Müdürlüğü, 1997 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulunun 97/12 sayılı kararıyla, ayrı bir Genel Müdürlük olarak Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına bağlanmıştır.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığınının 08.02.2002 tarih ve 1206 sayılı yazıları doğrultusunda, Türkiye Gemi Sanayi AŞ’nin tüzel kişiliği sona ermiş ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ bünyesine dâhil edilmiştir.

Şirketin Faaliyet Konuları:

Şirketin başlıca faaliyet konularını; liman işletmeciliği faaliyetlerinden olan kılavuzluk, römorkörcülük, palamar hizmetleri, yolcu hizmetleri, gemilere su ve elektrik verme, dalgıçlık hizmetleri ile her türlü gemi ve deniz araçlarının inşa, bakım ve onarım işleri teşkil eder.

TDİ AŞ İşletme Faaliyetlerini; Liman Hizmetleri, olarak sürdürmektedir.

Limn Hizmetleri:

Limn hizmetleri; Tekirdağ Limn İşletmesi M¼d¼rl¼đ¼, Sarayburnu Limn M¼d¼rl¼đ¼, Ordu Limn İşletmesi M¼d¼rl¼đ¼ (29.12.2014 tarihli ÖYK Kararı ile Ordu BB'ye devredildi), İstanbul Limn M¼d¼rl¼đ¼ (24.02.2014 tarihine kadar) ve buna bağlı Kabatepe Limanı, G¼kçeada Uğurlu ve Kuzu Limanları, Çanakkale Limanı ile G¼ll¼k Limanında, yerine getirilmektedir.

Tablo (72): TDİ A.ř. Limanlarının Yıllık Kapasite Ve İmknları

LİMANLAR	RIHTIM UZUNLUĞU (Metre)	DERİNLİK (Metre)	YILLIK ELLEÇLEME (Bin Ton/Yıl)	GEMİ KABUL KAPASİTESİ (Adet/Yıl)	DEPOLAMA KAPASİTESİ (Bin Ton/Yıl)	KONTEYNER KAPASİTESİ (Teu/Yıl)	YOLCU KABUL KAPASİTESİ (Kişi/Yıl)
SARAYBURNU 1 ve 2 no.lu rihtim	242,00	(-8,-12)	-	-	-	-	-
ÇANAKKALE	90,00	(-6,-7)	300	365	-	-	110.000
KABATEPE	295,00	(-4,-5)	-	365	-	-	90.000
G¼KÇEADA (Kuzu Limanı)	900,00	(-6,-7)	400	700	200	-	200.000
G¼KÇEADA (Uğurlu İskelesi)	76,00	(-6,-8)	-	365	-	-	-
TEKİRDAĞ	2.100,00	(-8,-12)	3.000	2.000	-	300.000	-
TOPLAM	3.703,00		3.700	3.795	200	300.000	400.000

İstanbul Limn M¼d¼rl¼đ¼'ne bağlı olarak faaliyetlerini s¼rd¼ren Kabatepe Limanı, 2014 yılında 66 gemiye barınma hizmeti vermiştir.

29.12.2014 tarihli ÖYK Kararı ile Ordu BB'ye devredilen Ordu Limanında 2014 yılında 7 adet gemiye barınma, palamar ve y¼kleme-boşaltma hizmetleri verilmiş olup, toplam 20.500 ton y¼k elleçlemesi yapılmıştır.

Özelleştirme Y¼ksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97/13 sayılı kararıyla özelleştirilmiş olup, 17.06.1997 tarihli İşletme Hakkı Devir S¼zleřmesi kapsamında Akport Tekirdağ Limn İşletmesi Aş'ye 25.06.1997 tarihinde fiili devri yapılan Tekirdağ Limanı, İşletici şirketin 06.02.2012 tarihli taleplerine istinaden Özelleştirme Y¼ksek Kurulunun 12.03.2012 tarih ve 2012/34 kararıyla T.D.İ.'nce devir alınmış olup limancılık faaliyetleri şirketlerince s¼rd¼r¼lmektedir. Tekirdağ Limanında; pilotaj-r¼morkaj, barınma, palamar, tatlı su, terminal ve y¼kleme-boşaltma hizmetleri mevcut TDİ Limn Hizmetleri Tarifesi kapsamında, TDİ tarafından yerine getirilmektedir. 2014 yılında 493 adet gemiye pilotaj, 434 adet gemiye r¼morkaj, 636 gemiye palamar, 601 gemiye barınma ve 454 gemiye y¼kleme-boşaltma hizmeti verilmiş olup, toplam 1.630.000 ton y¼k elleçlemesi yapılmıştır.

Salıpazarı Limn Sahasının 2014 yılında özelleştirilmesi sonucunda TDİ'nin limancılık faaliyetleri, barınma, tatlı su, terminal, yolcu hizmetleri, Sarayburnu Limanında devam etmektedir. Sarayburnu Limanına yanaşan 19 adet kruvaziyer gemi ile 8.569 yolcuya limn hizmeti, 23'¼ Kuruçeşme Limn Sahasında olmak üzere toplam 45 gemiye de barınma hizmeti verilmiştir.

Yatırımlar:

TDİ A.ř.'nin 2014 yılı yatırım programında, 1 adet proje yer almakta olup, program yılı ödeneği, 4.000.000 TL olarak belirlenmiştir.

2.5.3. T.C.D.D. Limanları

TABLO (73): TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri

Limanlar	Rıhtım Uzunluğu	Liman Alanı (*1000 m ²)	Max. Draft (m)	İşçi Sayısı	Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/yıl)	Yük Elleç. Kapasitesi (*1000 Ton/Yıl)	Rıhtım Kapasitesi (*1000 Ton/Yıl)	Konteyner Rıh.Ekip. Kapasitesi (*1000 TEU)	Stoklama Kap. (*1000 Ton/Yıl)	
									Karışık Eşya	Kont.
Halen TCDD Tarafından İşletilen Limanlar;										
Haydarpaşa	2765	320	-12	600	2651	5889	8558	407	689	269
İzmir	3386	525	-13	682	3640	6419	11100	549	884	343
2004/128 sayılı ÖYK Kararı Sonucu Devir İşlemi gerçekleşen Limanlar;										
Mersin (MIP)	4725	1097	-14	1550	4692	8606	10967	695	8500	371
Samsun (Samsunport)	1756	338	-12	146	1130	2380	4300	40	5471	50
Bandırma (Çelebi)	2706	250	-12	180	4280	2771	7008	40	2013	50
İskenderun	1426	750	-12	341	640	3247	6097	20	9286	146
Derince	1092	366	-15	308	862	2288	2991	40	2984	100
TOPLAM	17.856	3.646		3.807	17.895	31.600	51.021	1.791	29.827	1.329

Tablo (74): TCDD LİMANLARINDA YAPILAN YÜKLEME VE BOŞALTMALAR

YILLAR	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	
HAYDARPAŞA							
2010	403.616	20.515	0	1.067.730	0	0	1.491.861
2011	612.846	0	0	1.285.145	0	0	1.897.991
2012	602.875	1.639	0	1.032.993	0	0	1.637.507
2013	1.178.979	733.450	0	1.682.429	0	0	3.594.858
2014	1.559.846	568.900	0	1.961.242	0	0	4.089.988
İZMİR							
2010	6.340.777	0	0	3.308.371	277.410	0	9.926.558
2011	5.488.035	0	0	3.725.904	290.158	0	9.504.097
2012	5.238.767	48.667	0	3.841.169	172.953	0	9.301.556
2013	5.616.969	12.802	0	4.181.129	279.243	0	10.090.143
2014	5.713.213	23.731	0	4.686.457	281.452	0	10.704.853
SAMSUN							
2010	150.598	988	0	248.093	4.667	299	404.645
2011	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0	0
BANDIRMA							
2010	298.149	1.125.521	0	923.863	1.033.801	0	3.381.334
2011	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0	0
İSKENDERUN							
2010	836.452	85.301	269	668.723	790.185	19.576	2.400.506
2011	465.918	21.025	1.676	304.453	729.548	10.126	1.532.746
2012	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0	0
DERİNCE							
2010	1.580.194	0	0	884.841	20.094	131	2.485.260
2011	1.327.729	6.164	96	1.040.057	12.491	0	2.386.537
2012	1.275.142	15.287	0	668.618	36.845	0	1.995.892
2013	1.422.032	12.618	1.265	844.844	109.218	10	2.389.987
2014	1.559.066	2.863	6.636	1.233.367	160.091	1.913	2.963.936
TOPLAM							
2010	9.609.786	1.232.325	269	7.101.621	2.126.157	20.006	20.090.164
2011	7.894.528	27.189	1.772	6.355.559	1.032.197	10.126	15.321.371
2012	7.116.784	65.593	0	5.542.780	209.798	0	12.934.955
2013	8.217.980	758.870	1.265	6.708.402	388.461	10	16.074.988
2014	8.832.125	595.494	6.636	7.881.066	441.543	1.913	17.758.777

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

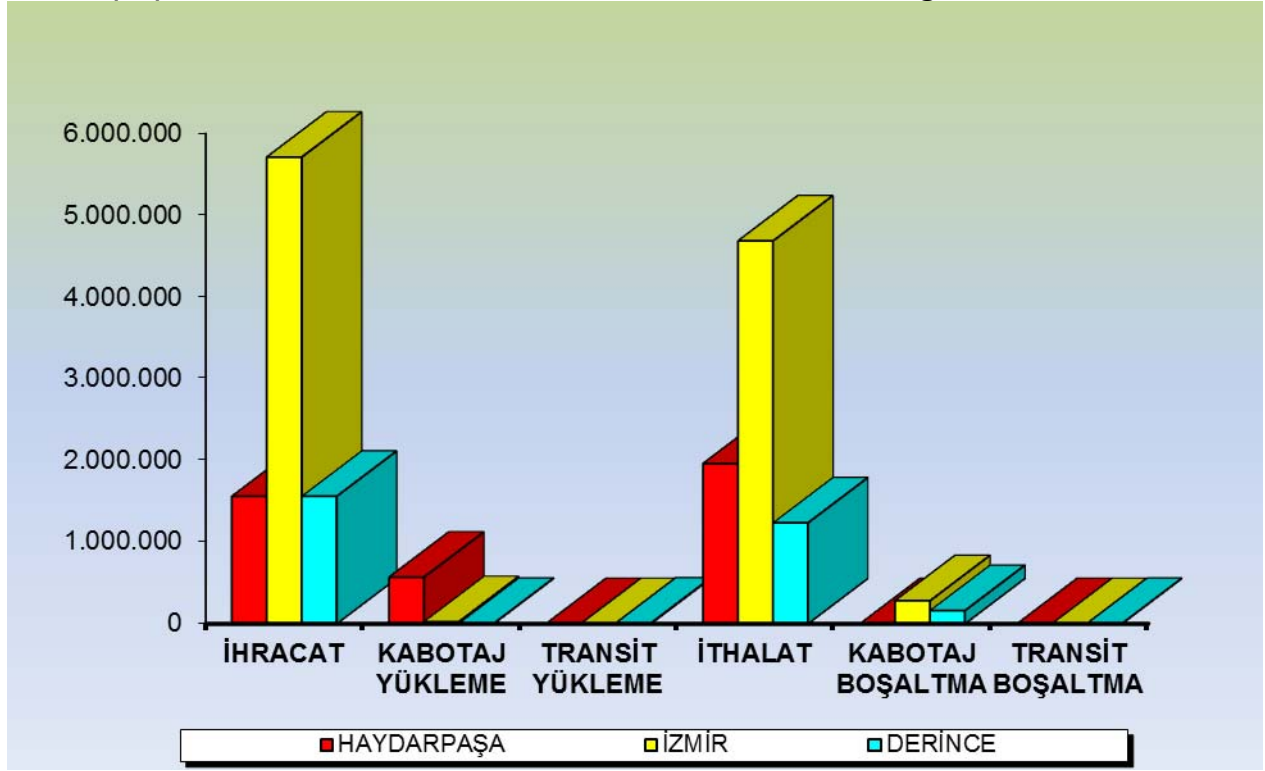
Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

* Samsun Limanı 2010 yılı Mart ayı sonu itibariyledir.

** Bandırma Limanı 2010 yılı Mayıs ayı itibariyledir.

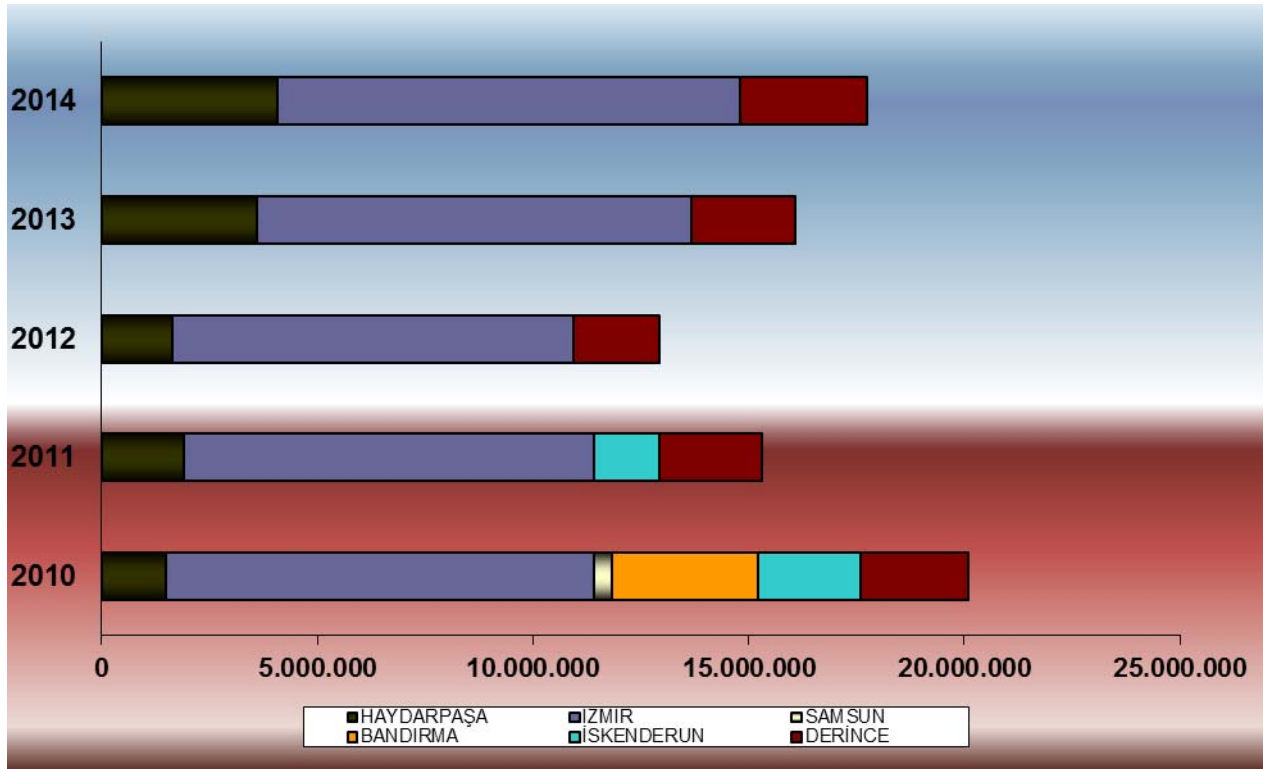
*** İskenderun Limanı 2011 yılı Aralık ayı sonu itibariyledir.

Grafik (58): 2014 TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (59): TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Tablo (75): TCDD LİMANLARINDA 2009-2014 YILLARINDA ELLEÇLENEN EŞYANIN GRUPLARA GÖRE DAĞILIMI (TON)

LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	D.KATI	D.SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	2009	40.136	1.557.784	0	0	1.597.920
	2010	31.684	1.435.678	24499	0	1.491.861
	2011	297.365	1.600.626	0	0	1.897.991
	2012	417.729	1.219.778	0	0	1.637.507
	2013	1.909.774	951.634	733450	0	3.594.858
	2014	2.759.000	762.088	568900	0	4.089.988
İSKENDERUN	2009	730.671	0	827.299	855.373	2.413.343
	2010	793.774	689	823.830	782.213	2.400.506
	2011	485.202	0	325.688	721.856	1.532.746
	2012	0	0	0	0	0
	2013	0	0	0	0	0
	2014	0	0	0	0	0
SAMSUN	2009	705.281	3440	787.266	33.019	1.529.006
	2010	187.930	794	209.691	6.230	404.645
	2011	0	0	0	0	0
	2012	0	0	0	0	0
	2013	0	0	0	0	0
	2014	0	0	0	0	0
DERİNCE	2009	964.081	2.370	570.856	49.410	1.586.717
	2010	1.071.481	6.214	1.356.534	51.031	2.485.260
	2011	1.264.824	10.143	1.005.367	106.203	2.386.537
	2012	1.127.186	9.817	756.782	102.107	1.995.892
	2013	1.372.533	10.655	936.987	69.812	2.389.987
	2014	1.473.008	19.525	1.347.509	123.894	2.963.936
BANDIRMA	2009	5.787.476	175	2.232.264	206.894	8.226.809
	2010	2.177.071	0	1.113.763	90.500	3.381.334
	2011	0	0	0	0	0
	2012	0	0	0	0	0
	2013	0	0	0	0	0
	2014	0	0	0	0	0
İZMİR	2009	379.198	7.751.632	1.942.878	204.402	10.278.110
	2010	485.805	6.995.792	2.296.522	148.439	9.926.558
	2011	523.849	6.754.509	2.020.321	205.418	9.504.097
	2012	558.627	6.674.362	1.764.131	304.436	9.301.556
	2013	484.394	7.058.202	2.263.054	284.493	10.090.143
	2014	560.179	6.782.740	3.047.204	314.730	10.704.853
TOPLAM	2009	8.606.843	9.315.401	6.360.563	1.349.098	25.631.905
	2010	4.747.745	8.439.167	5.824.839	1.078.413	20.090.164
	2011	2.571.240	8.365.278	3.351.376	1.033.477	15.321.371
	2012	2.103.542	7.903.957	2.520.913	406.543	12.934.955
	2013	3.766.701	8.020.491	3.933.491	354.305	16.074.988
	2014	4.792.187	7.564.353	4.963.613	438.624	17.758.777

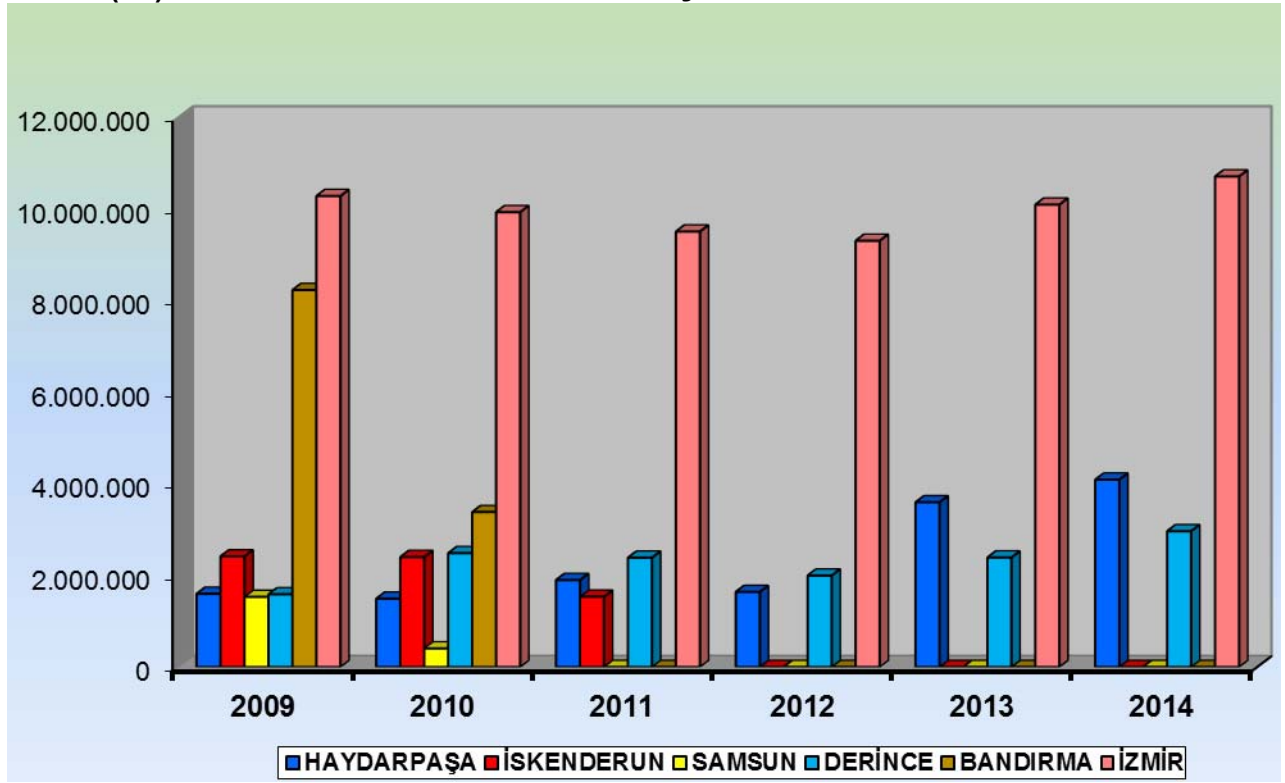
Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

* Samsun Limanı Tonajları 2010 yılı Mart ayı sonu itibariyledir.

** Bandırma Limanı Tonajları 2010 Mayıs ayı itibariyledir.

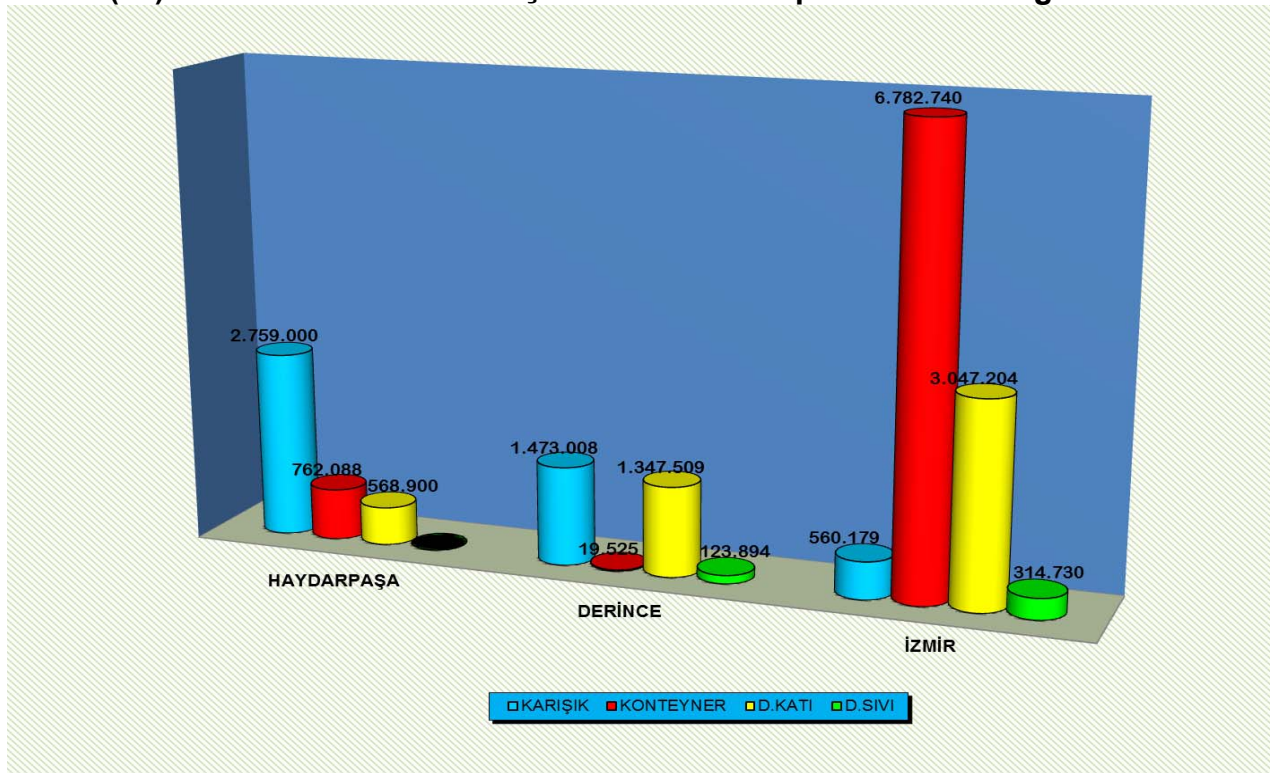
*** İskenderun Limanı 2011 yılı Aralık ayı sonu itibariyledir.

Grafik (60): TCDD Limanları 2009 – 2014 Elleçleme İstatistikleri



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (61): 2014 TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Haydarpaşa Liman İşletmesi



Liman İşleticisi: T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)

Adres: TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü Haydarpaşa / İstanbul

Tel: 0216 348 80 20

Faks: 0216 345 17 05

E-Posta: haydarpasaliman@tcdd.gov.tr

Konumu

Enlem: 40° 59' 00" N

Boylam: 28° 57' 00" E

Liman Özellikleri

Pilotaj: Limana giren ve çıkan gemiler kılavuz almak zorundadır. Bu hizmet 24 saat boyunca TDİ tarafından verilmektedir.

Römorkaj: 2000 GT'den küçük gemiler için römorkör alma mecburiyeti yoktur. 2000 GT'den büyük gemiler için bu hizmet 24 saat boyunca Liman tarafından verilmektedir.

Deniz Vasıtaları: 6 adet römorkör, 2 adet demiryolu feribotu, 2 adet palamar botu ve 3 adet kılavuz botu mevcuttur.

Elleçleme Ekipmanları: Konteyner elleçlemeleri; 40 Tonluk 4 adet gantry Crane, 35 Tonluk 9 adet lastik tekerlekli transtainer, 42 tonluk 7 adet dolu ve 8-12 tonluk 7 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 10-25 tonluk 6 adet mobil vinç, 25 adet kısa mastlı (Dizel+Elektrik) ve 5 adet standart mastlı forklift, 3 adet loder, 25-50 tonluk 30 adet çekici seti bulunmaktadır. Ayrıca terminalde reefer konteynerler için uygun reefer panoları da mevcuttur.

Limanda ayrıca kiralık bir adet 65 tonluk MHC vinci mevcuttur.



Limanın Tarihçesi

Liman tesisleri 20.04.1899 tarihinde Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyasına inşa ettirilmeye başlanmış ve 1924 senesine kadar bu kumpanya tarafından işletilmiştir.

24.05.1924 tarih ve 506 sayılı yasayla liman, Hükümet tarafından satın alınmış ve 31.05.1927 tarihine kadar özel bir rejimle idare edilmiştir.

31.05.1927 tarih ve 1042 sayılı yasa gereğince Nafia Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı bulunan Demiryolları İdaresine devredilmiştir.

Limanın mevcut tesisleri yeterli olmadığından, Bayındırlık Bakanlığınca 05.02.1953 tarihinde başlayan tevsiatin ilk kısmı 1954 senesinden itibaren peyderpey TCDD İşletmesine devredilmiştir. Liman gerçek anlamda 1967 yılında hizmete girmiştir.



İzmir Liman İşletmesi



Liman İşleticisi: T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)

Adres: TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü - İzmir

Tel: 0232 463 16 00

Faks: 0232 463 22 48 - 463 20 17

E-Posta: izmirliman@tcdd.gov.tr

Konumu

Enlem: 38° 25' 00" N

Boylam: 27° 04' 30" E

Liman Özellikleri

Pilotaj: Limana giren ve çıkan gemiler kılavuz almak zorundadır.

Römorkaj: 2000 GT'den küçük gemiler için römorkör alma mecburiyeti yoktur.

Bu hizmetler, 24 saat boyunca TDİ tarafından verilmektedir.

Deniz Vasıtaları: 90 ton kapasiteli bir adet yüzer vinç mevcuttur.

Elleçleme Ekipmanları: Konteyner elleçlemeleri; 40 Tonluk 5 adet gantry Crane, 100 tonluk 3 adet MHC Vinci, 35-40 Tonluk 14 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 15 adet dolu ve 8-10 tonluk 14 adet boş konteyner mobil vinci ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 10-25 tonluk 6 adet mobil vinç, 12 adet kısa mastlı forklift (Dizel+Elektrik), 1 adet mini loder, 49 adet çekici seti bulunmaktadır. Terminalde reefer konteynerler için uygun reefer iskeleleri mevcuttur.

Limanda ayrıca kiralık 2 adet 100 tonluk MHC vinci mevcuttur.

Dökme Yük Tesisi: TMO'ya ait toplam 70.000 ton kapasiteli iki beton silo mevcuttur.

Yolcu Hizmetleri: İzmir'in Ege'deki tarihi ve turistik yerlere çok yakın olmasından dolayı, liman yolcu terminali önemli ölçüde trafiğe sahiptir.



Limannın Tarihçesi

Alsancak beton iskelesinin 13.03.1957 tarih ve 4/8783 sayılı bakanlar Kurulu kararı ile TCDD'ye devri sağlanmış ve iskele 1.6.1959 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır. 22.01.1960 tarih ve 4/12662 sayılı vekiller heyeti kararı ile Denizcilik Bankası TAO'na devri kararlaştırılmış ve iskele 27.04.1960 tarihinde Denizcilik Bankası TAO'na devredilmiştir. 1964 yılından itibaren 440 sayılı kanun çerçevesine alınan Denizcilik Bankası TAO İktisadi devlet teşekkülü olarak faaliyetine devam etmiştir. Yüksek Planlama Kurulu'nun 16.12.1988 tarih ve 88/121 sayılı kararı ile İzmir Liman İşletmesi; 1 Ocak 1989 tarihi itibarıyla TCDD'ye devredilmiştir.



Tablo (76): Özel Limanların Listesi

- 1) ALIDAŞ ALANYA LİMANI
- 2) ANTALYA LİMANI SERBEST BÖLGE RIHTIMI
- 3) ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI
- 4) MOİL ŞAMANDIRA PLATFORMU
- 5) ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. (PORT AKDENİZ)
- 6) POAŞ ANTALYA ŞAMANDIRA TERMİNALİ
- 7) AKÇANSA ÇANAKKALE LİMANI
- 8) BAGFAŞ İSKELESİ
- 9) PORT OF BANDIRMA
- 10) BORUSAN LİMANI
- 11) BP GEMLİK İSKELESİ
- 12) GEMLİK GÜBRE LİMANI
- 13) GEMPORT
- 14) RODA LİMAN DEPOLAMA VE LOJİSTİK İŞLETMELERİ A.Ş.
- 15) İÇDAŞ İSKELESİ
- 16) DOLAMİT MADENCİLİK RIHTIMI
- 17) ÖZGÜMÜŞ MADENCİLİK RIHTIMI
- 18) ASYAPORT
- 19) AUTOPORT LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
- 20) AKÇANSA AMBARLI LİMANI
- 21) AMBARLI DEPOLAMA TESİSLERİ
- 22) ANADOLU ÇİMENTO TESİSLERİ
- 23) SET ÇİMENTO SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
- 24) AYGAZ LPG DEPOLAMA VE DOLUM TESİSLERİ
- 25) ÇEKİSAN ÇEKMECE DEPOLAMA
- 26) KUMPORT LİMANI
- 27) MARDAŞ
- 28) MARPORT
- 29) PETROL OFİSİ HARAMİDERE TESİSLERİ
- 30) TOTAL HARAMİDERE İSKELESİ
- 31) ANADOLU YAKASI KUMCULARI İSKELELERİ
- 32) MOBİL OIL SERVİBURNU İSKELESİ
- 33) PETROL OFİSİ ÇUBUKLU TESİSLERİ
- 34) ZEYPORT
- 35) AKÇANSA YALOVA ÇİMENTO TERMİNALİ İSKELESİ
- 36) AKSA AKRİLİK KİMYA SANAYİ A.Ş.
- 37) AKTAŞ TERMİNALİ
- 38) ALEMDAR DİLİSKELESİ
- 39) ALTİNTEL İSKELESİ
- 40) AYGAZ YARIMCA DOLUM TESİSİ
- 41) ÇOLAKOĞLU METALURJİ TESİSLERİ
- 42) DİLER LİMAN TESİSLERİ
- 43) EVYAP DENİZ İŞLETMECİLİĞİ LOJİSTİK VE İNŞAAT A.Ş.
- 44) FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ
- 45) GÜBRETAŞ TESİSLERİ
- 46) HABAŞ TERMİNALİ
- 47) İGSAŞ İSTANBUL GÜBRE SANAYİ A.Ş.
- 48) EFESAN PORT
- 49) KIZILKAYA LİMANI

- 50)KORUMA KLOR ALKALİ SAN. VE TİC. A.Ş.
- 51)KROMAN ÇELİK LİMAN TESİSLERİ
- 52)LAFARGE ASLAN ÇİMENTO İSKELESİ
- 53)LİMAŞ İZMİT TERMİNALİ
- 54)MARMARA TRANSPORT İSKELESİ
- 55)MİLANGAZ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
- 56)NUH ÇİMENTO SAN. A.Ş. (NUHPORT)
- 57)OPAY PLATFORM İSKELESİ
- 58)PETLINE PLATFORMU
- 59)PETROL OFİSİ DERİNCE İSKELESİ
- 60)POLİPORT
- 61)SEDEF KONTEYNER TERMİNALİ VE LİMAN İŞLETMELERİ
- 62)SHELL DERİNCE TESİSLERİ
- 63)SOLVENTAŞ
- 64)TOTAL GEBZE TERMİNALİ
- 65)TURKUAZ İSKELESİ
- 66)TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİ TESİSLERİ
- 67)TÜPRAŞ KÖRFEZ SIVI YÜK İSKELESİ
- 68)YALOVA ELYAF İSKELESİ
- 69)YARIMCA ROTA LİMANI
- 70)SAFİ DERİNCE LİMANI
- 71)DP WORLD YARIMCA LİMANI
- 72)ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO ÖZEL LİMANI
- 73)ERDEMİR LİMANI
- 74)EREN HOLDİNG LİMANI
- 75)BÜTANGAZ TERMİNALİ
- 76)OPET MARMARA TERMİNALİ İSKELE VE PLATFORMU
- 77)SALIPAZARI KRUVAZİYER LİMANI
- 78)MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSLERİ
- 79)ÇAYIROVA CAM SANAYİ İSKELESİ
- 80)GİSAŞ TUZLA İSKELESİ
- 81)U.N. RO-RO PENDİK LİMANI
- 82)YILPORT
- 83)AKDENİZ KİMYA NEMPORT LİMANI
- 84)EGE ÇELİK LİMANI
- 85)EGE GÜBRE LİMANI
- 86)EGE GAZ LNG TERMİNALİ
- 87)HABAŞ İSKELESİ
- 88)BATIÇİM A.Ş. BATI LİMAN TESİSLERİ
- 89)İDÇ LİMANI
- 90)PETROL OFİSİ ALİAĞA TESİSLERİ
- 91)TOTAL OIL İSKELESİ
- 92)TÜPRAŞ LİMANI
- 93)PETKİM LİMANI
- 94)BODRUM CRUISE PORT
- 95)GÜLLÜK GEMİ YANAŞMA İSKELESİ
- 96)ÇEŞME LİMANI
- 97)DİKİLİ İSKELESİ
- 98)MOPAK İSKELESİ
- 99)KUŞADASI YOLCU LİMANI
- 100) MARMARİS LİMANI
- 101) LİMAKPORT İSKENDERUN

2.5.4 Liman Özelleştirmeleri

Türkiye’de Liman İşletmeciliği akla gelince bugüne kadar büyük yük ve yolcu kapasitesine sahip ana limanlar çoğunluğu TCDD ve TDİ Limanları olmak üzere Kamu Kurumlarınca işletilmekte idi. 1997 tarihinden itibaren TDİ Limanlarında başlatılan özelleştirme kapsamında, özellikle Türkiye’nin konteyner taşımacılığında önemli rolü oynayan ve limanlarından gelir sağlanmasına rağmen, gelirlerin limanların modernizasyonu ve geliştirilmesi için kullanılmaması sonucu artan taşımacılık hızına ve ihtiyaçlarına cevap veremez hale gelen TCDD Limanları, başta Mersin Limanı olmak üzere özellikle 2004 yılından itibaren özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Kamudan özel sektöre geçiş süreci her sektör gibi biraz sıkıntılı da olsa, özelleştirme sonucu, hem özelleştirme gelirlerinden ülkemizin faydalanacak olması, hem de çoğunlukla belirli zaman için işletme hakkı yöntemiyle özelleştirilen limanlarda yük hacmini arttırmak isteyen özel firmalar doğal olarak limanlara gerekli yatırım, altyapı ve teçhizat modernizasyonunu gerçekleştireceği için, limanlarımızın gelişimi için çok önemli bir adım olarak görülmektedir.

Liman Özelleştirmeleri;

- İhale İlanı
- İhaleye Teklifler
- Teklifleri değerlendirilip en uygun koşulları sağlayana ihalenin verilmesi
- Özelleştirme Yüksek Kurulu onayı ve;
- Devir sözleşme imzası

aşamalarından sonra gerçekleşmektedir.

TDİ Liman Özelleştirmeleri

Tekirdağ Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yılına AKPORT TEKİRDAĞ LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.’ne 14-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 25.06.1997 tarihinde devredildi.

Daha sonra Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 02.03.2012 tarih ve 2012/34 sayılı kararına istinaden, mevcut İşletme Hakkı Devir Sözleşmesinin fesh edilerek 13.03.2012 tarihi itibarıyla Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.’ne devredilmiş olup, bu tarih itibarıyla limancılık faaliyetlerinin mevcut T.D.İ. Liman Hizmetleri Tarifesi kapsamında T.D.İ. tarafından yürütülmektedir.

Hopa Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yılına PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ. ’ne 17-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 26.06.1997 tarihinde devredildi.

Giresun Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yılına ÇAKIROĞLU GİRESUN LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.’ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 10.07.1997 tarihinde devredildi

Ordu Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yılına ÇAKIROĞLU ORDU LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.’ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi

Sinop Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yılına ÇAKIROĞLU SİNOP LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.’ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi

Rize Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına RİPORT RİZE LİMAN İŞLETMESİ YATIRIM AŞ.'ne 06-08-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 13.08.1997 tarihinde devredildi.

Antalya Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı kararıyla 30 yıllığına ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 31-08-1998 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 08.09.1998 tarihinde devredildi.

Alanya Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına ALİDAŞ ALANYA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 28-11-2000 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 08.12.2000 tarihinde devredildi

Marmaris Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına MARMARİS LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 26-01-2001 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 02.02.2001 tarihinde devredildi.

Çeşme Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi AŞ.'ne 28.05.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 06.06.2003 tarihinde devredildi.

Kuşadası Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ege Liman İşletmeleri AŞ.'ne 02.07.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 07.07.2003 tarihinde devredildi.

Trabzon Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Trabzon Liman İşletmeciliği AŞ.'ne 20.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 21.11.2003 tarihinde devredildi.

Dikili Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri AŞ.'ne 22.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 04.12.2003 tarihinde devredildi.

Salıpazarı Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.10.2013 tarih ve 2013/157 sayılı kararı ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 17.02.2014 tarih ve 1417 sayılı yazıları kapsamında, "Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait Salıpazarı Liman Sahasının 30 Yıl Süreyle İşletme Hakkının Verilmesine İlişkin Sözleşme" kapsamında tanzim edilen "İstanbul Salıpazarı Limanı Fiili Devir ve Teslim Protokolü" ile Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırım A.Ş.'ye 24.02.2014 tarihinde fiilen devredildi.

TCDD Liman Özelleştirmeleri

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile TCDD tarafından işletilen limanlardan Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Bu kapsamda;

1. Mersin Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda, 755.000.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süreyle 11.05.2007 tarihinde PSA Afken Ortak Girişim Grubuna devredilmiştir. Liman Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP) adı altında hizmet vermektedir.

2. İskenderun Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 372.000.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süre ile 30.12.2011 tarihinde "Limak A.Ş." ye devredilmiştir. Liman Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

3. Bandırma Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 175.500.0000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süre ile 18.05.2010 Çelebi Ortak Girişim Grubu'na devredilmiştir. Liman Çelebi Bandırma Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

4. Samsun Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 125.200.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süre ile 31.03.2010 tarihinde Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.'ne devredilmiştir. Liman Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

5. Derince Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 543.000.000 ABD Doları bedelle ve 39 yıl süre ile 25.02.2015 tarihinde "Safi Holding A.Ş."ye devredilmiştir. Liman Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği adı altında hizmet vermektedir.

6. İzmir Limanı: 49 yıl süreyle "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi için yapılan ihale, 28 Nisan 2010 tarihinde iptal edilmiştir. Limanın "yolcu limanı" ve "yük limanı" olarak faaliyet gösterecek şekilde yapılandırılmasına ilişkin 25.10.2010 tarih ve 2010/89 sayılı ÖYK Kararı çıkmış olup, 1/5000'lik imar plan değişikliğine ilişkin 04.01.2012 tarih ve 2012/01 ÖYK Kararı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Kruvaziyer Liman ihalesi son teklif verme süresi 21.09.2012 tarihinde sona ermiş olup, yeterli katılım sağlanmadığından ihale iptal edilmiştir.

Özelleşmesi Tamamlanan Limanlar

LİMAN ADI	ÖYK ONAY TARİHİ	SATIŞ DEVİR ONAY TARİHİ	SATIŞ BEDELİ
MERSİN	07.11.2005	11.05.2007	755 MİLYON USD
BANDIRMA	19.09.2008	18.05.2010	175,5 MİLYON USD
SAMSUN	19.09.2008	31.03.2010	125,2 MİLYON USD
İSKENDERUN	07.01.2011	30.12.2011	372 MİLYON USD
DERİNCE	12.08.2014	25.02.2015	543 MİLYON USD

Özelleştirme İhalesi İptal Edilen Liman

LİMAN ADI	İHALE TARİHİ	İHALE İPTAL TARİHİ
İZMİR	03.05.2007	28.04.2010

2.5.5. TCDD'den Özelleşen Limanlar

Mersin Uluslararası Limanı (MIP)



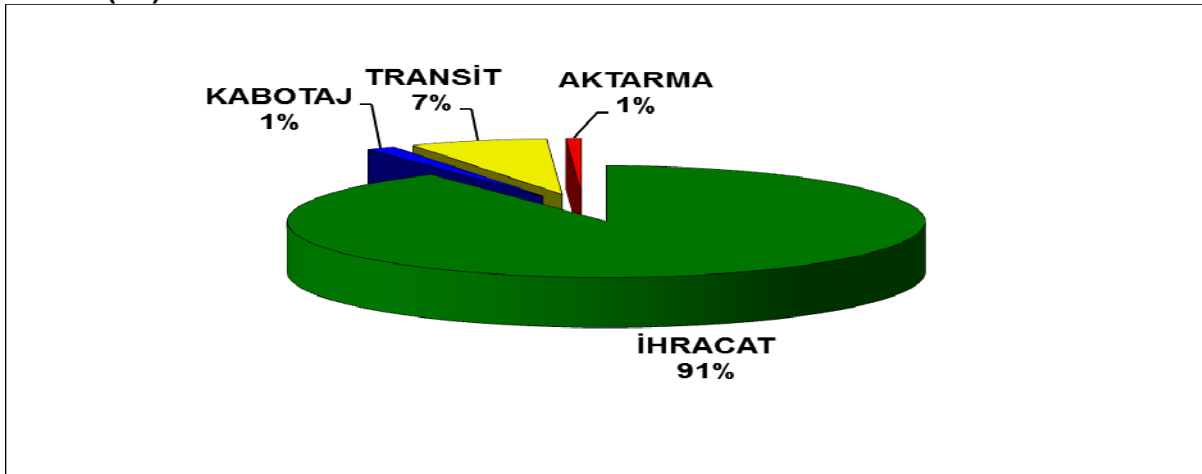
Mersin Uluslararası Limanı (MIP); coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan çok modlu bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla, yalnız Türkiye'nin değil aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'inde en önemli limanı konumundadır. Limanda her türlü yük çeşidine; konteyner, genel kargo, proje kargo, ro-ro, kuru dökme yük ve sıvı dökme yük hizmeti verilmektedir. 21 tane rıhtımı bulunan limanda, büyüklüğüne göre aynı anda 30'a yakın gemiye yükleme boşaltma hizmeti verilmektedir.

Liman Sahası		
Toplam Liman Sahası	110 Hektar	
Toplam Rıhtım	21	
Derinlik	14 m - 10 m	
Konteyner Elleçleme Kapasitesi	1.800.000 TEU / Yıl	
Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi	1.000.000 Ton / Yıl	
Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi	8.000.000 Ton / Yıl	
Dökme Sıvı Yük Elleçleme Kapasitesi	750.000 Ton / Yıl	
Ro-Ro Kapasitesi	150.000 Adet-Araç /Yıl	
Konteyner Rıhtımları (Toplam Uzunluk 1470 m)		
Rıhtımlar 8-11	675 m Derinlik 14 m-10 m	
Rıhtımlar 12-13	300 m Derinlik 12 m	
Rıhtımlar 17-19	495 m Derinlik 12.5 m	
Diğer Rıhtımları	Toplam Uzunluk	Derinlik
	1785 metre	8.5 m – 14 m
Maksimum Gemi Kapasitesi	Uzunluk 305 metre	
Hedeflenen Gemi Kapasitesi - 18k TEU		
Gemi Uzunluğu: 400 m	Genişlik 56.4 m	Draft 16.5 m
Rıhtım Vinçleri		
Gantry Vinç	7	
Mobil Vinç (MHC)	7	
Pilotaj – Römorkör – Palamar Servisleri	7/24 saat	

Tablo (77): Mersin Uluslararası Limanı
2014 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)

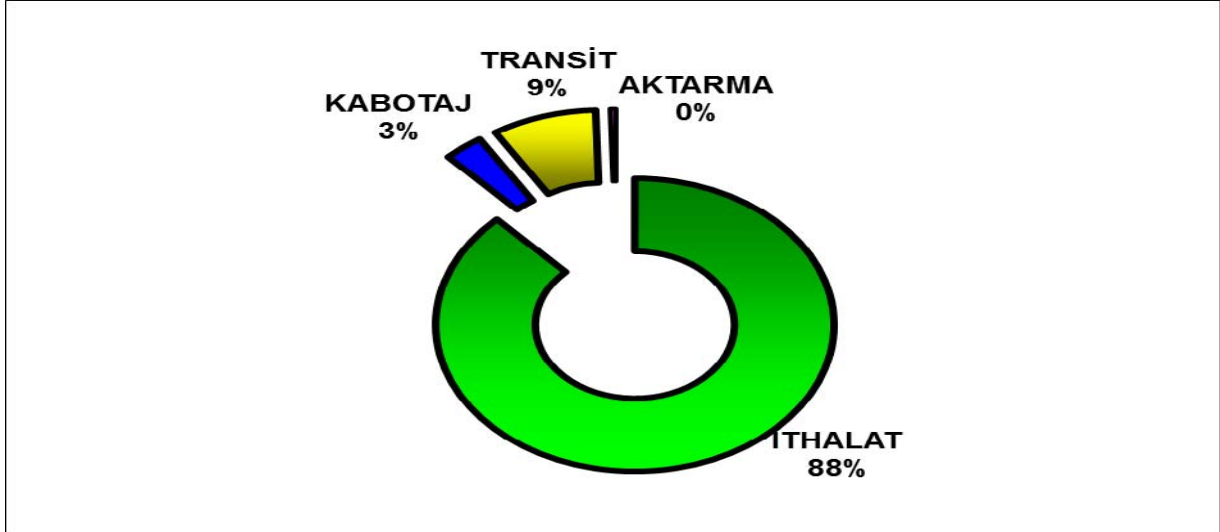
YÜK CİNSİ	YÜKLEME				BOŞALTMA				TOPLAM
	İHRACAT	KABOT.	TRANSİT	AKTR. YÜK	İTHALAT	KABOT.	TRANSİT	AKTR. YÜK	
ÇİMENTO	998.365	64.337	88.186		44.843		429		1.196.160
HUBUBAT	188.747	31.116	5.123	2.372	1.708.491		5.900	2.641	1.944.390
KİMYASALLAR	913.459	8.879	24.155	17.825	2.290.496	20.070	33.337	16.609	3.324.830
NARENCİYE	141.309		8.284		26.910		132		176.635
CNTR	166		337.595				350.038		687.799
İŞ MAKİNELERİ	11.753	400	73	115	23.921		13.950	174	50.386
PAMUK	62.770		10.249	401	376.607		1.843	143	452.013
BOŞ MAFİ	168		12		12				192
GÜBRE	58.111	19.984	61.192	535	507.513	72.068	9.664	757	729.824
GIDA MADDELERİ	1.519.620		50.248	5.924	735.434		80.976	6.030	2.398.232
DONDURULMUŞ ET	2.136		358		17.639		90.483	49	110.665
MEYVE	223.917		3.703	1.859	158.451		450.479	2.148	840.557
GENEL YÜK	2.332.407	6.027	191.758	55.562	2.979.259	64.070	372.414	53.610	6.055.107
CAM	189.540		787	928	47.159		2.112	655	241.181
BAKLİYAT	220.785		5.383		1.106.645		12.596	351	1.345.760
CANLI HAYVAN	423		9		1.500				1.932
MAKİNE	78.953		1.685	272	127.888		14.677	422	223.897
MİNERALLER	2.089.075	14.695	2.451	416	452.369	1.900	1.745	337	2.562.988
PETROL ÜRÜNLERİ	704.766	25.146	150	17	3.847.192	458.484	50.676	17	5.086.448
PİRİNÇ	146.730	6.474	13.571	47	506.932		15.725		689.479
SODYUM KARB.	451.983		55		879				452.917
ŞEKER	1.862		6.502		76.342		947		85.653
TEKSTİL ÜRÜNLERİ	443.379		15.083	2.753	768.916		51.544	2.818	1.284.493
KERESTE	8.472		4.226	566	109.398		6.543	1.565	130.770
BİTKİSEL YAĞ	101.557		4.815	4.504	961.082		4.720	3.975	1.080.653
ARAÇ	23.397		4.763	33	80.170		67.263	90	175.716
TOPLAM	10.913.850	177.058	840.416	94.129	16.956.048	616.592	1.638.193	92.391	31.328.677

Grafik (63): Mersin Limanı 2014 Yükleme



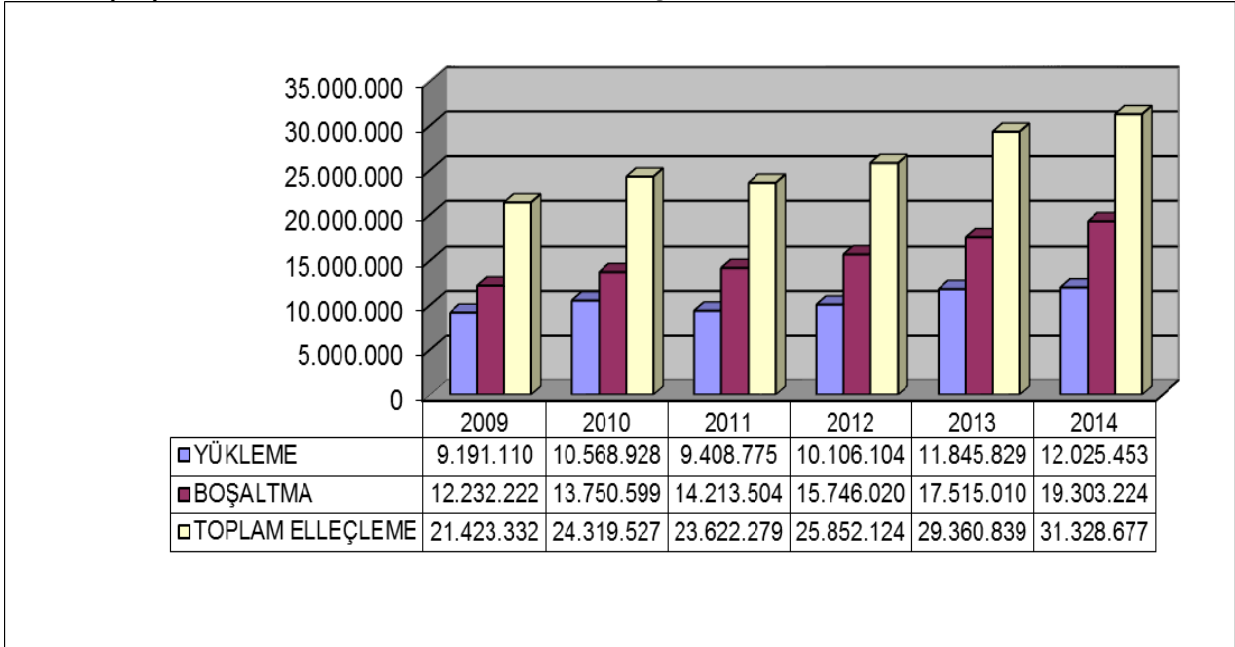
Kaynak: Mersin DTO

Grafik (64): Mersin Limanı 2014 Boşaltma



Kaynak: Mersin DTO

Grafik (65): Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Samsunport (Samsun)



Samsun Limanı deniz hinterlandı Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Suchumi, limanları; Rusya'nun Soçi, Tuapse, Novorossiysk, Azak denizinde Azov, Taganrog, Jdanov, Yalta, Berdyansk, Genişesk; Kırım'da Mis.Kız-Oğul, Feodosiya, Yalta, Todor, Sevastopol, Yevpatorskiy; Ukrayna'da Nikolayev, Odesa, İliçevski; Romanya'da Konstanta; Bulgaristan'da Varna limanları ile deniz taşımacılığı yapmaktadır.

Samsun limanı Karadeniz bölgesinde Türkiye'nin en büyük limanıdır. Karadenizde demiryolu bağlantısı olan tek limandır. Geniş bir hinterlanda sahiptir. Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin uğrak noktasıdır. Samsun, demiryolu ve karayolu bağlantısı ile, Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya, Malatya illerini hinterlandı içine almaktadır.

445.000 m² liman alanınının 350.000 m²'sinde depolama ve liman hizmetleri verilmektedir. Depolama alanında çelik tahıl siloları, antrepo ve genel yük depolama sahaları mevcuttur.

Ana Liman,

1-2-3-4-5 nolu rıhtımların tamamı 776 m uzunluğunda olup 7,5 ile 10 m derinliğe sahiptir. 9 nolu rıhtım 400 m olup 6 m derinliğe sahiptir.

Sanayi Rıhtımı,

6-7 nolu rıhtımların tamamı 400 m uzunluğa sahip olup 11,5 m derinliğe sahiptir.

8 nolu rıhtım, demiryolu ferry rıhtımıdır.

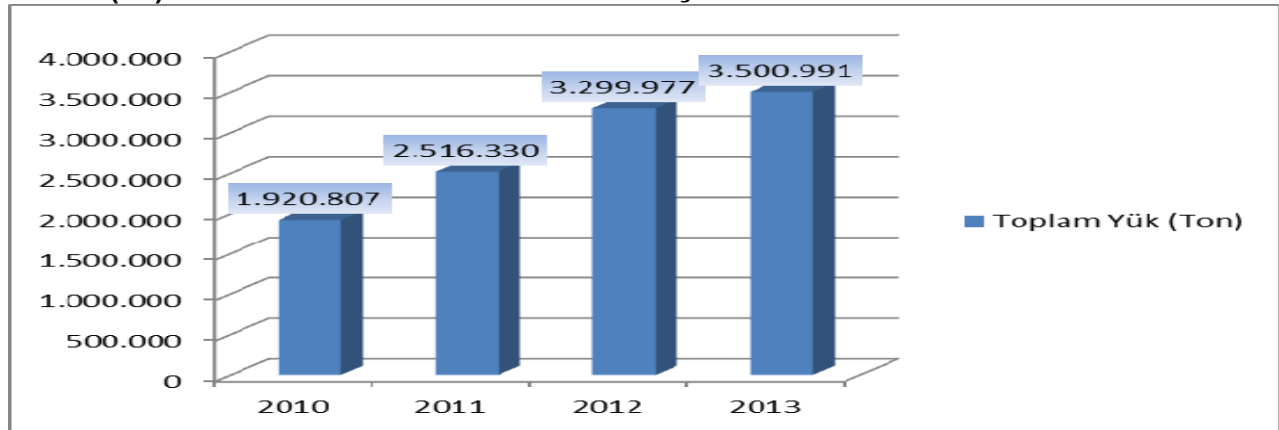
Liman Alanı	445.000 m ²
Kapalı Alan	35.000 m ²
Çelik Silo	60.000 ton
Konteyner Stok Alanı	100.000 m ²
Rıhtım Uzunluğu	1.756 m
Rıhtım Derinlikleri	-6,5 / -12 m
Rıhtım Ekipman Kapasitesi	11.500.000 ton/yıl

2013 yılında 1250 adet geminin uğrak yaptığı Samsun Limanında, yük gruplarına göre elleçleme değerleri aşağıdaki gibidir;

Tablo (78): Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Dökme Katı (Ton)	Dökme Sıvı (Ton)	Karışık Eşya (Ton)	Konteyner (Ton)	Ro-Ro (Ton)	Vagon Feri (Ton)	Toplam (Ton)
2013	1.657.680	61.558	761.662	486.623	491.547	41.921	3.500.991
2012	1.543.651	55.742	716.700	393.184	528.682	62.018	3.299.977
2011	1.064.298	14.848	805.635	82.212	527.013	22.324	2.516.330
2010	844.993	32.008	637.415	4.015	402.376		1.920.807

Grafik (66): Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Çelebi Bandırma Limanı



Türkiye'nin iş ve sanayi merkezi olan İstanbul'a ve ticari açıdan büyük önem taşıyan Güney Marmara ve Ege Bölgesi'ne olan bağlantıları ile Bandırma Limanı, Marmara Denizi'nin güney kıyısında etkin bir konumdadır. Modern bir bir altyapıya sahip olan liman, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve geniş liman içi stoklama sahaları sayesinde Türkiye dış ticaretinin dinamosu olan Güney Marmara, İç Anadolu ve Ege bölgelerine en yüksek faydayı sağlayabilecek liman olarak görülmektedir.

Bölgenin en uzun rıhtım uzunluğuna sahip limanı olan Bandırma Limanında dökme, proje, konteyner, genel yük ve Ro-Ro taşımacılığına yönelik hizmetler sunmaktadır. 2973 metre rıhtım uzunluğu ile tamamı sundurma rejimine tabi olan gümrüklü alanda çağdaş bir hizmet sunmaktadır.

TCDD'den devralındığından itibaren yatırımlarına devam eden Çelebi Bandırma Limanı, operasyonlarını daha verimli hale getirecek yüksek teknolojili ekipmanlar (3 adet 100 ton kapasiteli Mobil rıhtım vinci, 3.000 – 15.000 ton/gün kapasiteli ekskavatörler, konteyner istif makineleri vb.) yatırımlarına devam etmektedir. Hazırlanan master plan çerçevesinde yaklaşık 100 milyon \$'lık yatırım planlanmış olup, son fazın tamamlanması ile limanın konteyner terminali kapasitesi 350.000 TEU, dikey silo depo kapasitesi 60.000 ton, tank terminal kapasitesinin 100.000 tona ulaştırılması planlanmaktadır.

Liman Özellikleri	
Koordinatlar	40 ° 25' 45'' N - 027° 57' 50'' E
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Proje, Konteyner
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/Yıl)	350.000
Dökme Katı ve Genel Yük (Ton/Yıl)	11.000.000
Dökme Sıvı Yük (Ton/Yıl)	1.000.000
Araç/Yolcu	750.000
Toplam Liman Sahası	268.348 m ²
Kapalı Ambar	9.100 m ²
Gümrüklü Açık Alan	99.908 m ²
Otomobil – Kamyon Park Alanı	10.000 m ²
Rıhtım – İskele Özellikleri	

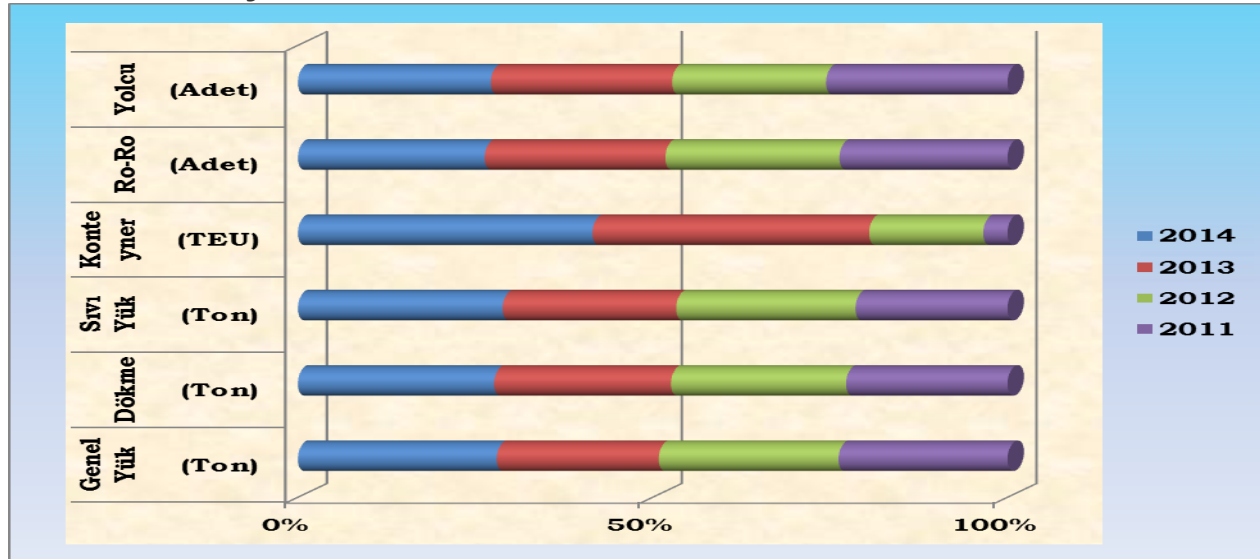
Uzunluk	2.973 m	
Max. Derinlik	12 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (Ton)
Reggiane Mobil Liman Vinci 200	2	100
Sennobogen 880 EQ	1	18
Sennobogen 835 R Special	2	7
Sennobogen 835 M Special	3	7
Sennebogen 870	1	18
Sennobogen 305 Teleskobik Vinç	1	5
Dolu Konteyner İstif Makinesi	2	45
Boş Konteyner İstif Makinesi	1	8
Loader	5	7
Forklift	5	4
Elektronik Kantar	4	100 (1 Adet 80 t)
Ekskavatör	2	2

Tablo (79): Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Genel Yük (Ton)	Dökme (Ton)	Sıvı Yük (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Adet)	Yolcu (Adet)
2014	406.026	3.906.540	257.143	25.163	220.534	1.028.496
2013	330.778	3.521.039	217.981	23.628	213.201	966.739
2012	367.221	3.485.486	225.189	9.748	205.462	821.008
2011	345.082	3.214.328	190.912	2.072	198.366	967.115
2010 *	145.631	2.060.021	67.170	0	129.044	Veri Yok

* 2010 Değerleri 18 Mayıs 2010 itibarıyla.

Grafik (67): Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları



Limakport İskenderun Limanı



Koordinatlar	36° 36' N, 36° 11' E
Liman Sahası Alanı	752.000 (m2)
Yanaşma Yeri Uzunlukları	1.630 (m)
Yanaşma Yeri Derinlikleri	Maks. 10-15.5 (m)

Liman Hizmetleri

- Modern liman ekipmanlarıyla konteyner elleçleme
- VETCOM sertifikalı soğuk hava aktarım tesisi ile soğutuculu konteyner elleçleme
- Her tür proje kargo elleçleme
- Limandan düzenli Ro-Pax gemileri (Port Said, Haifa)
- Dökme yük / genel kargo (parçalı yükler) elleçleme
- CFS ve modern ambarlar ile depolama
- Yıllık 120.000 binek araç kapasitesi ile Ro-Ro gemileri
- Demiryolu vagon yükleme / boşaltma
- Şamandıralarda ve açıkta bulunan gemilere atık alım
- Yetki alanındaki tüm limanlara 7/24 kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri

Tablo (80): Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner

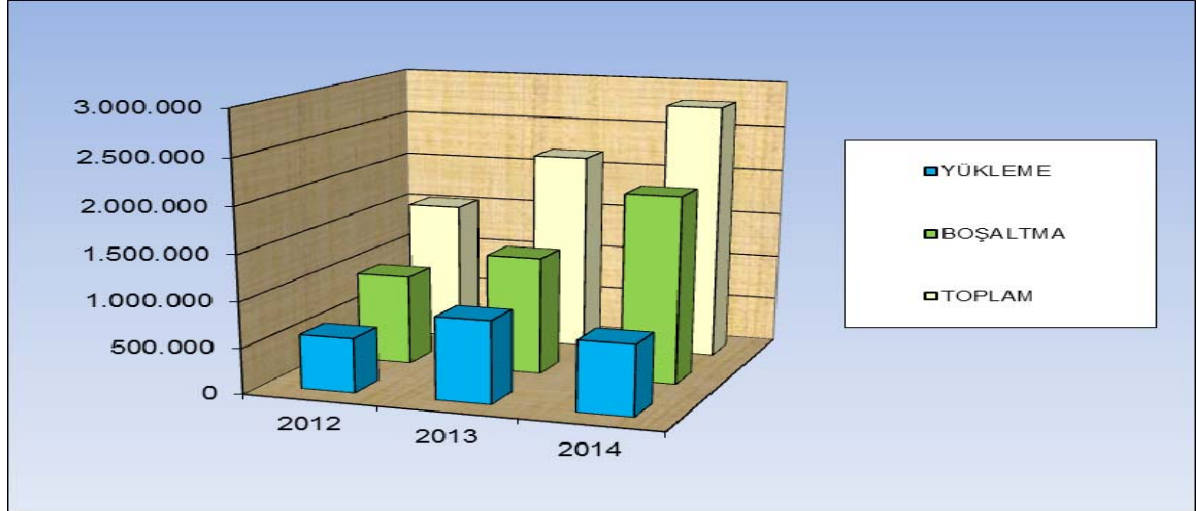
Dönem	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)
2012	594.158	984.486	1.542.642
2013	898.509	1.284.899	2.183.408
2014	764.444	2.035.390	2.799.834

Ro-Ro / Ro-Pax

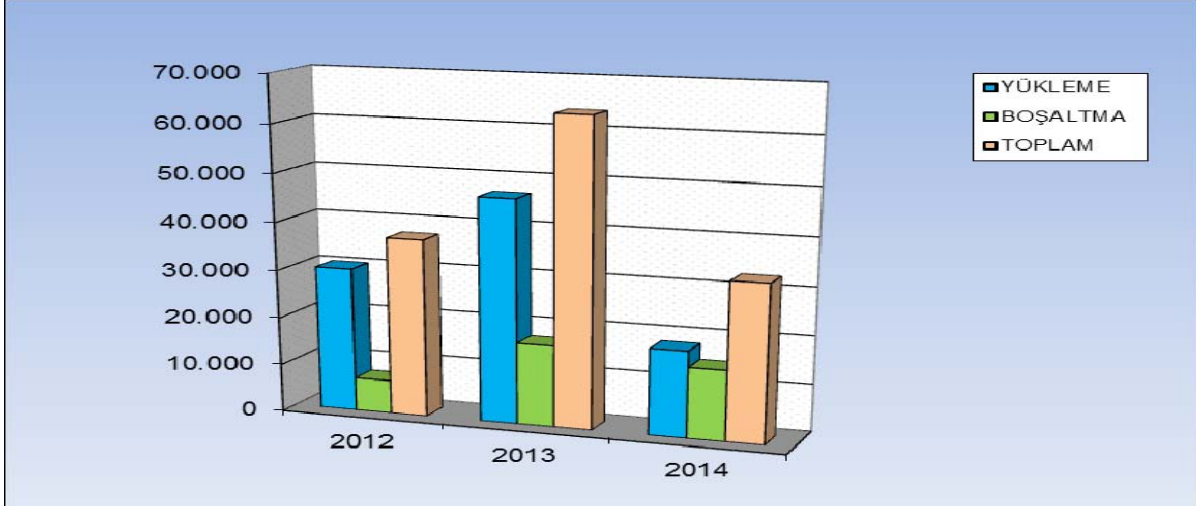
Dönem	Ro-Ro	Ro-Pax	Toplam
2012	30.208	6.982	37.190
2013	46.602	17.087	63.689
2014	18.066	14.736	32.802

Grafik (68): Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner



Ro-Ro / Ro-Pax



2.5.6. Türklim Üyesi Limanlarla İlgili Genel Bilgiler

Akçansa Ambarlı Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°58' N & 028° 41' E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo
Elleçleme Kapasitesi	
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	2.000.000
Araç/Yolcu (Adet)	200.000
Toplam Liman Sahası	50.205 m ²
Kapalı Ambar	2.623 m ²
Gümrüklü Açık Alan	28.998 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	11.928 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	930 m
Maksimum Derinlik	13,5 m

Akçansa Çanakkale Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	39° 52' 48"N & 26° 09' 15"E
Elleçlenen Yük	Kuru Dökme Yük, Genel Kargo, Tekerlekli Yük
Elleçleme Kapasitesi (Ton/yıl)	4.000.000
Depolama Sahası	13.000 m ²
Gümrüklü Alan	3.000 m ²
Açık Saha	10.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	895 m
Maksimum Derinlik	13.5 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)
Sennebogen	2 10 + 10

Aksa Akrilik Kimya



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 41 ' 10" N & 29° 24' 30" E	
Elleçlenen Yük	Sıvı Kimyasal, Dökme Kuru Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Sıvı Dökme Yük (Ton/yıl)	300.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000	
Toplam Liman Sahası	21.500 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1.000 m ²	
Ekipman Park Alanı	1.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	10 m	
Maksimum Derinlik	8,5 m	

Ak-Taş Terminali



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	° 29-51 N & ° 40-42 E	
Elleçlenen Yük	Sıvı Kimyasal Madde	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Yük (Ton/yıl)	100.000	
Toplam Liman Sahası	6.900m ²	
Kapalı Ambar	38.000m ³	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	90m	
Maksimum Derinlik	8m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Forklift	1	3 ton

Altaş Ambarlı Liman Kompleksi



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 29° 41' E		
İşletmeci	Kumport Akçansa Mardaş Marport Total Oil Türkiye A.Ş.		
Faaliyet Konusu	Konteyner, Genel Kargo, Ro-Ro, Dökme		
Toplam Liman Sahası	2.000.000m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	Uzunluk	6011 m	
	Minimum Derinlik	8 m	
	Maksimum Derinlik	16,5 m	

Altıntel İskelesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 06" N & 29° 32' 438" E		
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı, Dökme Katı & Genel Yük		
Elleçleme Kapasitesi			
Dökme Katı ve Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000		
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.500.000		
Toplam Liman Sahası	8.231m ²		
Kapalı Ambar	160m ²		
Gümrüklü Açık Alan	3.594m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	4.477m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	Uzunluk	500 m	
	Maksimum Derinlik	13,5 m.	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
	Vinç	3	90-120-140

APM Terminalleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 46' 36' N & 26° 55' 33' E		
Elleçlenen Yük	Konteyner (İnşaat Halinde)		
Elleçleme Kapasitesi	Konteyner (Başlangıç-planlanan) TEU		
	1.500.000		
Toplam Liman Sahası			
Kapalı Ambar			
Gümrüklü Açık Alan			
Otomobil-Kamyon Park Alanı			
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	Uzunluk	700 m	
	Maksimum Derinlik	15,5 m.	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Vinç		

Argaz LPG Dolum Tevzii İnş. ve Tic. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	1 No.lu Şamandıra	2 No.lu Şamandıra	3 No.lu Şamandıra
	41° 00' 811'' N	41° 00' 902'' N	41° 00' 909'' N
	27° 59' 943'' E	27° 59' 972'' E	27° 00' 170'' E
Elleçlenen Yük	Akaryakıt ve LPG (Petrol Ürünleri)		
Elleçleme Kapasitesi	72.000 Ton/Yıl		
Max Draft	16.5 m		
Tam Boy	145 m		
En	20 m		
Rüzgar Alanı	745 m ²		
Gemi Kabul Kapasitesi	1 Gemi (Max 15.000 DWT)		
Depolama Kapasitesi	14.166 m ³ (LPG)		
Diğer Bilgiler	110.000 m ³ (Akaryakıt tankları imalattadır)		

Assan Liman İşletmeleri A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 06" N & 29° 32' 438" E
Elleçlenen Yük	Konteyner – Genel Kargo
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (TEU/yıl)	250.000
Genel Kargo (Ton/yıl)	500.000
Toplam Liman Sahası	140.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	
Ekipman Park Alanı	
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	2 x 340 m
Maksimum Derinlik	16.5 m – 21.5 m
Ekipmanlar	
	2 x HMK 7608
	2 x HMK 6407

Asya Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40 54' N; 27 28' E
Elleçlenen Yük	Konteyner
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/yıl)	2.500.000
Toplam Liman Sahası	320.000m ²
Kara Terminali	100.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.010m		
Maksimum Derinlik	19m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite	
STS	11		
MHC	2		
RTC	33		
Reachstacker	2		
ECH	8		
Mafi Trac	49		

Autoport



LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40° 43' 22" N & 029° 52' 39 E	
Elleçlenen Yük	Ro-Ro, Genel Yük, Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Araç (Adet/Yıl)	350.000	
Toplam Liman Sahası	159.545 m ²	
Geçici Depolama Sahası	127.620 m ²	
A Tipi Genel Antrepo Açık Ambar	15.850 m ²	
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Ambar	5.400 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
İskele Uzunluk	2 x 328 m	
1 No.lu Rıhtım Derinlik	7.5 – 15 m	
2 No.lu Rıhtım Derinlik	12 – 19 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Rıhtım Vinci (MHC)	2	80
Teleskopik Vinç	4	140/130/100/80
Paletli Vinç (Sennebogen)	1	7
RMG	1	10
Forklift/Reach Truck	5	28/7/5/3/1.6
Çekici/Traktör	1	100

Batıçım Liman Tesisleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 45'00" N – 26° 53'50" E			
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Yük, Proje Kargo			
Elleçleme Kapasitesi				
Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000			
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000			
Toplam Liman Sahası	209.414 m ²			
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Depo	26.630 m ²			
A Tipi Genel Antrepo Açık Saha	31.300 m ²			
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000m ²			
Rıhtım-İskele Özellikleri				
	<u>1 No.lu İskele</u>	<u>2 No.lu İskele</u>	<u>3 No.lu İskele</u>	<u>4 No.lu İskele</u>
Uzunluk	205 m	186 m	193 m	166 m
Derinlik (max.)	17 m	32 m	32 m	10 m
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)		
Liebherr LHM 250 Mobil Vinç	1	64		
Liebherr LHM 150 Mobil Vinç	1	44		
Sennebogen 850 Mobil Vinç	1	15		
Rıhtım Vinci	2	10		

Bodrum Cruise Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	37° 01 '30 ' N & 27 ° 26 '13 ' E
Elleçlenen Yük	Yolcu
Toplam Liman Sahası	22.000m ²
Kapalı Ambar	
Gümrüklü Açık Alan	2.081 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.470 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	340/350 m
Minimum Derinlik	10 m
Maksimum Derinlik	17 m

Borusan Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 25"12 ' N & 29° 05"18 ' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Araç (Ro-Ro) - Genel Kargo – Proje Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	450.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Araç (Ro-Ro) (Araç/Yıl)	450.000	
Toplam Liman Sahası	360.000 m ²	
Kapalı Ambar	13.550m ²	
Gümrüklü Açık Alan	170.900m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	17.000m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1340 m	
Maksimum Derinlik	14,5 m	
Ekipmanlar		
	Adet	Kapasite (ton)
Vinç (MHC)	3	100-140
RTG	8	41
STACKER	4	45
	2	10
SSG	3	60 (Under Spreader)
FORKLİFT	14	
ÇEKİCİ	20	
REEFER PLUG	224	

Çanakkale Liman İşletmesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 06" 21' N & 26° 22" 41' E		
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner, Akaryakıt Ürünleri, Kimyasal Ürünler, Yolcu		
Elleçleme Kapasitesi			
Dökme Yük (Ton/yıl)	1.000.000		
Konteyner (TEU/yıl)	100.000		
Toplam Liman Sahası	90.000 m ²		
Kapalı Ambar	3.000 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	35.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	214 m		
Maksimum Derinlik	30 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite	
Mobil Kreyn	2	12 Ton	
Konveyör Bant	1	250 ton /saat	
Forklift	1	4,5 ton	
Bobcat			

Çelebi Bandırma



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 25'45" N – 27° 57'50" E		
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)	350.000		
Dökme Katı ve Genel Yük (Ton/yıl)	11.000.000		
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	2.000.000		
Araç (Araç/yıl)	700.000		
Toplam Liman Sahası	268.348 m ²		
Kapalı Ambar	9.100 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	99.908 m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	14.600 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	2.973 m		
Maksimum Derinlik	12 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
<u>Vinc</u>			
Reggiane MHC 200	2	100	
Gottwald HMK 170	1	60	
Sennebogen 880 EQ	1	25	
Sennebogen 870 R	1	18	
Sennebogen 835 R	2	7	
Sennebogen 835 M	2	7	

Delta Rubis Petrol



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	N 36° 50' 46" - E 36° 08' 06" (Port side) N 36° 50' 55" - E 36° 08' 20" (Aft) N 36° 50' 58" - E 36° 08' 18" (Aft Center) N 36° 51' 02" - E 36° 08' 15" (Aft)	
Elleçlenen Yük	Ham Petrol ve Akaryakıt Ürünleri	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	7,000,000	
Toplam Liman Sahası	52,000 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	52,000 m ²	
Rıhtım-İskele CBM Özellikleri	3 Adet CBM Ünitesi (Siyah, beyaz ve bunker ürünleri için)	
	Draft	12.25 , 12.20 ve 7.5 m
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	-	-

Diler Demir Çelik



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 42" N & 29° 36' 00" E	
Elleçlenen Yük	Dökme-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	6.000.000	
Toplam Liman Sahası	57.077 m ²	
Depolama Sahası	18.025 m ²	
Kapalı Antrepo	4.080 m ²	
Kapalı Geçici Depo	3.108 m ²	
Açık Geçici Depo	10.465 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.500 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	965m	
Maksimum Derinlik	13 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite
LHM Mobil Vinç	1x180 lastikli - 1x150 paletli	
Elleçleme Makinesi	2 lastikli vinç, 7 paletli vinç	
Forklift	1 adet 5 ton, 1 adet 3 ton, 4 adet 7 ton, 3 adet 10 ton, 2 adet 16 ton	

DP World Yarımcı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	
Elleçlenen Yük	Konteyner
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (TEU/yıl)	1.300.000

Efes Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46 ` N / 29° - 32` E	
Elleçlenen Yük	Dökme Kuru Yük /General Cargo / Asfalt / Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Dökme Yük (Ton/yıl)	750.000	
Asfalt (Ton/yıl)	200.000	
Ro-Ro Araba (Adet/yıl)	230.000	
Ro-Ro Tır (Adet/yıl)	50.000	
Toplam Liman Sahası	23.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	100.000 m ²	
Dökme kuru yük depo GDA	20.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
İskele Uzunluk	225 m	
Rıhtım Uzunluk	327 m	
Maksimum Derinlik	24 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	3	110, 140, 180
	3	25
	1	46

MARKA
SONNEBOGEN 4400
TEREX FUCHS - 870
LIEBHERR – LHM 180

Ege Gübre Terminali



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 45' 42"N & 026° 55' 46"E		
Elleçlenen Yük	Dökme Katı, Sıvı, General Kargo, Konteyner		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)	1.000.000		
Genel Yük (Ton/yıl)	2.500.000		
Dökme Yük (Ton/yıl)	5.000.000		
Toplam Liman Sahası	474.000m ²		
Kapalı Ambar	60.000m ²		
Gümrüklü Açık Alan	284.000m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	417m x 30m ve 367m x 40m		
Maksimum Derinlik	28m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
STS (Double Boom)	2	100	
MHC	1	100	
MHC	2	40	
RMC	1	10	
Konteyner İstif Mk.	10		

Erdemir Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°16' N & 31°15' E		
Elleçlenen Yük	Dökme Yük – Genel Kargo – Petrol/Ürün Tankeri – Feribot – Kimyasal Tanker - Konteyner		
Elleçleme Kapasitesi			
Dökme Yük (Ton/yıl)	13.750.000		
Genel Kargo ve Akışkan Yük (Ton/yıl)	6.250.000		
Toplam Liman Sahası	750.000 m ²		
Kapalı Sundurma	3.000 m ²		
Antrepo Sahası (A Tipi)	139.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.670 m (Ro-Ro ve Tren Ferisi Rıhtımları Hariç)		
Maksimum Derinlik	20m		
Araç Cinsi	Adet	Marka	Kapasite
Dökme Yük Vinci	4	Caillard - Kawaden	30 – 31 Ton
Genel Kargo Vinci	5	Caillard – Siemag – MSM	40 – 25 – 15 Ton
Lastik Tekerlekli Mobil Vinç	1	Liebherr	40 Ton
Forkliftler	7	Hyster-Kalmar-Daewoo	3-10-16-20-32-42 Ton
Loader	7	CaterPilar-Liebherr-Komatsu	0.4 – 0.6 – 3 m ³
Endüstriyel Ekskavatör	1	Liebherr	1.8 m ³
Viborig	1	Caterpillar	1.4 m ³
Paletli Ekskavatör	2	Cat-Doosan	1.4 – 1.2 m ³
Süpürge Aracı	1	Johnston	-

Evyap Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°46 '15' ' N & 029°42 '24' ' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner, Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	700.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Toplam Liman Sahası	265.000m ²	
Gümrüklü Açık Alan	210.000m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk(İskele)	200m	
Uzunluk(No:1 Rıhtım)	35m	
Maksimum Derinlik	16m	
Uzunluk(No:4 Rıhtım)	80m	
Maksimum Derinlik	11m	
Uzunluk(No:5-6 Rıhtım)	455m	
Maksimum Derinlik	16m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç (SSG)	2	65
Vinç (MHC)	1	140
Vinç (MHC)	3	100
RTG	18	40

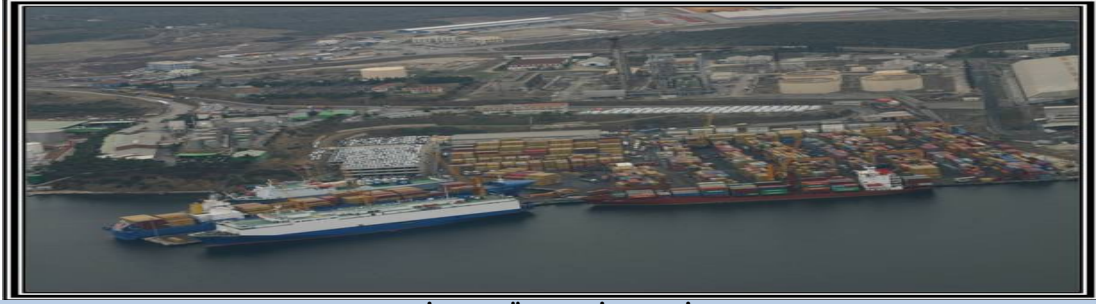
Ford Otosan Yeniköy İskelesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 43' N 29° 51' E	
Elleçlenen Yük	Araç	
Elleçleme Kapasitesi		
Araç/Yolcu (adet/yıl)	360.000	
Toplam Liman Sahası	410.434 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	31.634 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	378.800 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	320	
Maksimum Derinlik	20	

Gempport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 25' N & 29° 07' E		
Elleçlenen Yük	Konteyner - Araç (Ro-Ro) – Genel Kargo – Kuru Yük		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)		660.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)		800.000	
Genel Yük (Ton/yıl)		1.000.000	
Araç (Ro-Ro) (Araç/yıl)		400.000	
Toplam Liman Sahası		652.264 m²	
Depolama Sahası		212.264 m ²	
Kapalı Ambar		11.500 m ²	
Gümrüklü Açık Alan		300.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı		81.500 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk		1.035 m	
Maksimum Derinlik		36 m	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
MHC		7	80 - 104
Konteyner Stacker		9	8 - 45
RTG		14	40

İçdaş Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 27' N & 27° 08' E				
Elleçleme Kapasitesi					
Kuru Yük (Ton/yıl)		17.000.000			
Genel Yük (Ton/yıl)		8.000.000			
Toplam Liman Sahası		200.000 m ²			
Kapalı Ambar		250.000 mt ürün depolanabilir kapasite			
Gümrüklü Alan		75.000 m ²			
Rıhtım-İskele Özellikleri					
Rıhtım 1		2	3	4	5
Uzunluk	270 m	270 m	320 m	320 m	475 m
Maksimum Derinlik	22 m	22 m	28 m	28 m	12 m
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)		
Sahil Vinci		2	30		
Sahil Vinci		2	45		
Sahil Vinci		2	50		
Sahil Vinci		2	100		
Sahil Vinci		3	120		
Yük Taşıyıcılar		21	150		
Forklift		35	28/14		

İDÇ Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 46' N & 26° 56' E			
Elleçleme Kapasitesi				
Kuru Yük (Ton/yıl)	5.000.000			
Toplam Liman Sahası	196.717 m ²			
Kapalı Gümrüklü Antrepo	7.050 m ²			
Açık Gümrüklü Antrepo	36.005 m ²			
Rıhtım-İskele Özellikleri	Rıhtım 1	2	3	4
Uzunluk	160 m	250 m	250 m	160 m
Maksimum Derinlik	12 m	26 m	26 m	11 m
Ekipmanlar	Adet		Kapasite (ton)	
6180-R Sennebogen	1		160	
880 Sennebogen	2		30	
870 Sennebogen	1		20	
850 Sennebogen	1		10	
630 M Sennebogen	1		15	
İskele Vinci	2		12.5	
Ekskavatör	5		28/14	
Loder	9			
Forklift	12		3-7-9-16	

İDO İstanbul Deniz Otobüsleri



Deniz Otobüsü İskeleleri		Hızlı Feribot İskeleleri
Avcılar	Kınalıada	Yenikapı
Beşiktaş	Burgazada	Pendik
Beykoz	Heybeliada	Güzelyalı
Bostancı	Büyükada	Bandırma
Bakırköy	Yalova	Yalova
Kabataş	Avşa	Arabalı Vapur İskeleleri
Büyükçekmece	Marmara Adası	Sirkeci
İstinye	Çınarcık	Harem
Kadıköy	Armutlu	Eskihisar
Kartal	Armutlu İhlas Tatil Köyü	Topçular
Maltepe	Esenköy	
Sarıyer	Gemlik	
Tuzla	Küçük Kumla	

İGSAŞ İstanbul Gübre



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 45' N & 29° 45' E		
Elleçlenen Yük	Genel, Dökme Yükler, Amonyak		
Elleçleme Kapasitesi	Dökme Yük (Ton/yıl) 3.000.000		
Toplam Liman Sahası	20.953 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	375 m + 243 m		
Maksimum Derinlik	21 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Vinç	1	15	
Atlas	9	3	
Sennebogen	2	5	

İskenderun Demir Çelik A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36°43.30' N , 36°11.06' E / 36°43.35' N , 33°11.15' E		
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Katı, Dökme Sıvı, Proje Kargo		
Elleçleme Kapasitesi	Genel Kargo (Ton/yıl) 7.000.000 (mevcut kap.)		
	Dökme Kuru Yük (Ton/yıl) 13.000.000 (mevcut kap.)		
	Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl) 1.000.000 (mevcut kap.)		
Toplam Liman Sahası	1.072.248 m ²		
Kapalı Ambar	4.186 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	339.830 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.501 m		
Maksimum Derinlik	19 m		
Araç Cinsi	Adet	Marka	Kapasite / Ton
Unloader Rıhtım Vinci	2	Kawaden	50
Mobil Vinç	15	Mantsinen-Liebherr-Demak	10-300
Elektrikli Rıhtım Vinci	13	Caillard-Ardelt	10-15-55
		Baoli – Hyundai - Çukurova	3-5-6-7-8-10
Forkliftler	14	Kalmar	30-45
Loader	5	Cat-Çukurova-Daewoo-Hyundai	3 m ³
Ekskavatör	8	Hitachi-Daewoo-Cat-Komatsu	1,5 - 3 m ³
Mini Loader	2	Daewoo - Gehl	1 m ³

Koruma Klor Alkali



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 45.90' N 29° 51.75' E
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Kuru Yük (Ton/yıl)	720.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	2.200.000
Toplam Liman Sahası	3.060 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	170 m
Maksimum Derinlik	11 m

Kroman Liman Tesisleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°46'35"N & 29°35'45"E	
Elleçlenen Yük	Kuru - Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Kuru Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)		
Toplam Liman Sahası	29.000 m ²	
Depolama Sahası	16.000 m ²	
Gümrüklü Alan	16.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	420 m	
Maksimum Derinlik	13 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	4	250
Ekskavator	8	5
Forklift	12	10-12

Kumport Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 028° 41' E		
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)	1.700.000		
Araç/Yolcu			
Toplam Liman Sahası	401.000 m ²		
Kapalı Ambar	6.700 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	353.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	2.180 m		
Maksimum Derinlik	15,5 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
SSG İskele Vinci	7	75	
Mobil İskele Vinci	9	104	
RTG-Lastik Tekerli İstif Vinci	20	45	
Stacker-Konteyner İstif Aracı	18	45	
Empty Stacker – Boş Konteyner İstif Aracı	4	8	

Kuşadası Yolcu Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	37° 51' 48" N & 27° 15' 18" E		
Elleçlenen Yük	Yolcu		
Toplam Liman Sahası	20.764 m ²		
Gümrüklü Kapalı Alan	2164 m ²		
İskele Alanı	4950 m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.890 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri	İskele No 1-2	300 m uzunluk	9,5 – 17 m arası derinlik
	İskele No 3-4	253 m uzunluk	10 – 17 m arası derinlik
	İskele No 5 -6	331 m uzunluk	10 – 18 m arası derinlik
	İskele No 7-8	387 m uzunluk	10 – 18 m arası derinlik

Limakport İskenderun



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36° 38' N & 36° 10' E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Konteyner, Genel Kargo, Proje Kargo, Ro-Ro, Yolcu	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TUE/yıl)	1.300.000	
Dökme Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Genel Kargo (Ton/yıl)	600.000	
Ro-Ro (Araç/yıl)	120.000	
Ro-Pax (Tır/yıl)	30.000	
Toplam Liman Sahası	1.000.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.652 m	
Maksimum Derinlik	15.5 m	

Limaş Liman İşletmeciliği A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°43'04"N & 29°53'07"E	
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı-Genel Yük Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Kuru Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.500.000	
Konteyner (TEU/yıl)	250.000	
Toplam Liman Sahası	120.000 m ²	
Geçici Depolama Sahası	44.100 m ²	
Ekipman Park Alanı	1000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri	Rıhtım 1	Rıhtım 2
Uzunluk	165 m	240 m
Genişlik	20.4 m	22 m
Maksimum Derinlik	10 m	13.5 m
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Rıhtım Vinci	2	160 (18 sıra)
Konteyner Reach Stacker	2	45 (6 Kat)
Boş Konteyner İstifleyici	1	9 Kat
Terminal Kamyonu	3	50
Sennebogen 835-R	1	8.5

Mardaş



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°57.8'N & 28°40.7'E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TEU/yıl)	800.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Toplam Liman Sahası	107.000 m ²	
Gümrüksüz Depolama Sahası	230.000 m ²	
Gümrüklü Ambar (1)	720 m ²	
Gümrüklü Ambar (2)	3.441 m ²	
Gümrüklü Alan	97.208 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	6.892 m ²	
CFS Sahası	12.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	915 m	
Maksimum Derinlik	16,5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	11	80-100-140
RTG	8	50
Stacker	14	10-45
Ekskavator	5	9,5-20-25

Marport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 28° 40' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TEU/yıl)	2.400.000	
Toplam Liman Sahası	446.950 m ²	
Kapalı Ambar	5.079 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	428.806 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.840 m	
Maksimum Derinlik	12 - 16,5 m	
Ekipmanlar		
Raylı Vinç	10	
Mobil Vinç	7	
Lastik Tekerlekli Vinç	35	
Konteyner İstif Mak.	10	
Boş Konteyner İstif Mak.	8	
Çekici	92	
Dorse	94	

Martaş



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 27° 56' E		
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı-Genel Yük-Ro/Ro-Yolcu Konteyner-Canlı Hayvan		
Kuru Yük (Ton/yıl)	1.500.000		
Genel Yük (Ton/yıl)	2.500.000		
Sıvı Yük (Ton/yıl)	500.000		
Toplam Liman Sahası	100.000 m ²		
Depolama Sahası	25.000 m ²		
Kapalı Ambar	5.000 m ²		
Genel Antrepo	25.000 m ²		
Gümrüklü Alan	25.000 m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000 m ²		
Ekipman Park Alanı	5.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.500 m		
Maksimum Derinlik	20 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Mobil Vinç	9	15-20-35-120-180	
Forklift	5	5 - 7 - 12- 15	
Ekskavatör	9		

Mersin Limanı (MIP)



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36° 47,15' N, 034° 38,50' E /36° 47,30' N, 034° 38,6' E		
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Kargo, Dökme Katı, Dökme Sıvı, Ro-Ro, Yolcu		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)	1.800.000		
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000		
Dökme Yük (Ton/yıl)	8.750.000		
Araç/Yolcu	150.000 Araç / 20.000 Yolcu		
Toplam Liman Sahası	110 hektar		
Kapalı Ambar	15.170 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	1.028.427 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	3255m-(Ataş, Nato ve Serbest .Bölge rıhtımları hariç)		
Maksimum Derinlik	14 m		
Ekipmanlar	Adet	Marka	Kapasite/Ton
Araç Cinsi			
Gantry Crane	7	Liebherr-ZPMC-MSM	40-45-65
Mobil Vinçler	7	Liebherr-Gottwald-Fantuzzi	70-100-140-150
Elektrikli Rıhtım Vinci	13	Stothert Pitt - MSM	3-5-10-35
Lastik Tekerlekli Mobil Vinç	2	Coles	10

MMK Metalurji



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36° 46' 51.7' N & 36° 11' 12' E			
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Ro-Ro, Hurda Metaller, Demir-Çelik Ara Malları ve Ürünleri, Dökme Ürünler, Yaş Sebze ve Meyve, Konteyner			
Elleçleme Kapasitesi				
Genel Yük (Ton/yıl)	4.000.000			
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000			
Toplam Liman Sahası	400.000 m ²			
Kapalı Ambar	100.000 m ²			
Gümrüklü Açık Alan	24.274 m ²			
Rıhtım-İskele Özellikleri		Boy (Metre)	En (Metre)	Max. Su Derinliği (Metre)
	1 No.lu İskele	265	42	(-14,00)
	2 No.lu İskele	265	42	(-13,50)
	3 No.lu İskele	155	30	(-6,20)
	4 No.lu İskele	200	17	(-9,00)
	5 No.lu İskele	200	17	(-11,50)
	6 No.lu İskele	160	17	(-12,00)
	7 No.lu İskele	265	42	(-13,50)
	8 No.lu İskele	265	42	(-14,00)
Ekipmanlar	Adet	Kapasite		Açıklama
Vinçler	4	5.000, 6.000 ton/gün		Sennebogen 6180, 880EQ
	6	3.000, 2.000 ton/gün		Sennebogen 870R, 835R, 835 M Special

Nemport Liman İşletmeleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 46' 07"N & 26° 55' 51"E	
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük, Proje Yükleri	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	450.000 TEU	
Genel Yük (Ton/yıl)	500.000 TON	
Toplam Liman Sahası	90.000 m ²	
Kapalı Ambar	3.300 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	85.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	820 m	
Genişlik	40 m	
Maksimum Derinlik	21.5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç (MHC)	5	4 x 100T – 1 x 140T
E-RTG	5	6+1 Kat- 7 Yan
Dolu Stackler	4	5 Kat 45Ton
Boş Side Lifter	2	8 Kat 10 Ton
Aktarma Aracı	9	60 Ton

Nuh Çimento (Nuh Port)



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°46,5'N - 29°36,5' E	
Elleçlenen Yük	Kuru-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Kuru Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	500.000	
Toplam Liman Sahası	57.000 m ²	
Kapalı Ambar	600 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	595 m	
Maksimum Derinlik	16 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite
Ameco Vinç Ve Konveyör Hattı.	1	800 Ton/Sa
Liebherr Vinç	1	Swl 104 Mt

Park Denizcilik Hopa Liman İşletmeleri A.Ş. (Hopa Port)



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°25'09"N & 41°25'45"E	
Elleçlenen Yük	Kuru(Dökme Yük), Genel Kargo, Sıvı Yük, Konteyner, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	320.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	900.000	
Toplam Liman Sahası	216.000 m ²	
Depolama Sahası	102.462 m ²	
Kapalı Ambar	18.220 m ²	
Genel Antrepo	5 000 m ² + 9 000 m ³	
Gümrüklü Alan	90.808 m ² + 10.000 m ³	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	24.000 m ²	
Ekipman Park Alanı	400 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.346 m	
Maksimum Derinlik	10 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Reggiani Vinç, MHC 60	1	40
Rıhtım Vinci	3 (2 + 1)	10-25
Coles Vinç	5 (4 + 1)	10-25

Petkim Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 46' 36"N & 026°55' 33"E pozisyonundaki liman feneri ve denizdeki 38° 46' 30"N & 026°55' 30"E noktasını karadaki 38° 46' 30"N & 026°55' 49"E noktasına bağlayan alan içerisinde kurulmuştur.							
Elleçlenen Yük	Dökme Kuru Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Proje Yükleri, Konteyner, Sıvı Kimyasal, LPG							
Elleçleme Kapasitesi	7.000.000 Ton/yıl (Toplam)							
Gümrüklü Açık Alan	9.206 m ²							
Rıhtım-İskele Özellikleri	Kuru Yük-I	Kuru Yük-II	Kuru Yük-III	Tanker-II	Tanker-III/1	Tanker-III/2	Tanker-IV	Tanker-V
Uzunluk (m)	175	163	163	175	120	70	90	215
Maksimum Derinlik(m)	İnşaat Halinde	İnşaat Halinde	7	10	7	5	İnşaat Halinde	12

Poliport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' N & 29° 31' E	
Elleçlenen Yük	Kuru/Sıvı-Dökme; Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Kuru Yük (Ton/yıl)	4.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Depolama Kapasitesi (m ³)	170.000	
Toplam Liman Sahası	150.000 m ²	
Gümrüklü Kapalı Ambar	5.300 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	18.700 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.200 m	
Maksimum Derinlik	27 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	7	10-124

Port Akdeniz Ortadoğu Antalya Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36°50'N - 30°36' 5"E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Kuru- Genel Yük - Kruvaziyer	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	500.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Yolcu	600.000	
Toplam Liman Sahası	203.000 m ²	
Depolama Sahası	80.000 m ²	
Gümrüklü Alan	Tümü	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m ²	
CFS Sahası	50.000 m ²	
Limn Dışı Terminal	60.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.769 m	
Maksimum Derinlik	10 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasiteler (ton)
Mobil Vinç	7	40 - 150
Ekskavatör	6	5 - 15
Stacker	6	45
Side Lifter	2	8
Mini Yükleyici	4	1,4 m ³
Last. Yükleyici	2	2,5-5,5 m ³
Forklift	24	3-5-10-25-33

Roda Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°24 " N & 29 °05 " E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	150.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Toplam Liman Sahası	211.000 m ²	
Kapalı Ambar	10.000 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	110.000 m ²	
Gümrüksüz Açık Alan	101.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.200 m	
Maksimum Derinlik	12,5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç (MHC)	4	100
Mobil Vinç (Ekskav.)	3	10-12
RTG	2	40
Reachstacker(Dolu)	4	45
Reachstacker(Boş)	1	10
Portal Vinç	2	30
Ağır Yük Forklifti	3	22-32
Hafif Yük Forklifti	8	2-7

Rota Limanı - Yarımcı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 16" N & 29° 43' 23" E	
Elleçlenen Yük	Genel Kargo , Dökme Yük, Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi (Ton / Yıl)	4.000.000	
Toplam Liman Sahası	66.000 m ²	
Kapalı Ambar	32.000 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	34.000 m ²	
Tank Kapasite (Adet/m ³)	11/11.241	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	880 m	
Maksimum Derinlik	23 m	
Ekipmanlar	Adet	
Caterpillar 914 Loader	2	
Caterpillar 307 Ekskavatör	3	
Caterpillar D4 Dozer	1	
600 T / Hour Siwertell Unldr	2	
350 T / Hour Siwertell Unldr	1	
Liebherr CBG30	1	

Samsunport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°18 " N & 36 °22 " E		
Elleçlenen Yük	Depo ve Antrepo, Konteyner, Diğer Kargo, Gemi, Dökme Sıvı, Ro-Ro, Yolcu, Demiryolu Taşıma, Atık Hizmetleri, Pilotaj, Römorkaj		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (TEU/yıl)	250.000		
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	11.500.000		
Sıvı Yük (Ton/yıl)	50.000		
Araç Yolcu	50.000 / 10.000		
Toplam Liman Sahası	445.000 m ²		
Kapalı Ambar	50.000 m ²		
Dikey Silo (Ton)	60.000		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.756 m		
Maksimum Derinlik	12 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Vinç	25	5-104	

Solventaş



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46" 20' N & 29° 33" 10' E		
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı & Kuru Kimyasal		
Elleçleme Kapasitesi			
Sıvı Yük (Ton/yıl)	4.000.000		
Araç/Yolcu			
Toplam Liman Sahası	24.000 m ²		
Kapalı Ambar	1.579 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	24.000 m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı			
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	505 m		
Maksimum Derinlik	11 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	

Toros Tarım Ceyhan



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	Batı İskele (Kara/İskele Ucu) 36 55 00 N-35 58 54 E 36 54 24 N-35 59 06 E	Doğu İskele (Kara/İskele Ucu) 36 55 12 N-35 59 18 E 36 54 30 N-35 59 34 E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo-Kuru Dökme-Sıvı Dökme Yükler, Proje Yükleri	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme ve G.Kargo (Ton/yıl)	15.000.000	
Dökme Sıvı (Ton/yıl)	13.500.000	
Toplam Liman Sahası	700.000 m ²	
Depolama Sahası	750.000 m ² -açık sahalar	
Kapalı Ambar	15.158 m ² -tanklar 9.744 m ² - katı dökme depoları	
Genel Antrepo	256.366 m ³ - tanklar 10.500 m ² - tahıl depoları 34.907 m ² - katı dökme depoları	
Gümrüklü Alan	26.300 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	30.000 m ²	
Ekipman Park Alanı	10.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.160 m	
Maksimum Derinlik	16 m	

Toros Tarım (Samsun)



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°15' 02" N & 36° 27' 24" E	
Elleçlenen Yük	Genel Kargo-Kuru Dökme-Sıvı Dökme Yükler	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Katı ve G.Kargo (Ton/yıl)	4.200.000	
Dökme Sıvı (Ton/yıl)	4.500.000	
Toplam Liman Sahası	137.000 m ²	
Depolama Sahası	500.000 m ² -açık sahalar	
Kapalı Ambar	12.309 m ² -tanklar 11.964 m ² - katı dökme depoları	
Genel Antrepo	48.870 m ³ - tanklar 26.486 m ² - katı dökme depoları	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.215 m ²	
Ekipman Park Alanı	1.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	408 m	
Maksimum Derinlik	19 m	

U.N. Ro-Ro Pendik Terminali



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40° 51' 30" N & 29° 16' 19" E
Elleçlenen Yük	Ro-Ro
Elleçleme Kapasitesi	
Ro-Ro (Araç/yıl)	200.000
Toplam Liman Sahası	110.000 m ²
Depolama Sahası	103.000 m ²
Gümrüklü Alan	103.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	210 m
Maksimum Derinlik	7 m

Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	38 19' 30" N & 26 17' 44" E
Elleçlenen Yük	Araç, Yolcu
Toplam Liman Sahası	26.931 m ²
İskeleler	
1-Ana İskele	322 x 15 m (1 adet dolfen) üst kotu + 2.20 m, derinlik: 8 – 16 m
2-Ro-Ro İskelesi	231 m x 8.60 m (5 adet dolfen) üst kotu + 2.30 m, derinlik: 9 – 16 m
3-Küçük İskele	50 m x 5 m üst kotu + 1.50 m, derinlik: 4 – 7 m
Rıhtımı	120 m üst kotu: + 2.20 m, derinlik: 8 m
Otopark Alanı	3.750 m ²

Yılport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 3.76 N - 29° 32' 57.02 E	
Elleçlenen Yük	Konteyner – Sıvı – Genel – Kuru Dökme	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	520.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	750.000	
Toplam Liman Sahası	206.000 m ²	
Kapalı Ambar	6.087 m ²	
Genel Antrepo	6.087 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	199.311 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1065 m	
Maksimum Derinlik	27 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
STS	4	70
RTG	21	41
MHC	2+2	100-60

Zeyport Zeytinburnu Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58.8' N - 28° 53.9' E	
Elleçlenen Yük	Feribot / Yolcu, Ro-Ro, Genel Kargo	
Toplam Liman Sahası	46.000 m ²	
Depolama Sahası	10.000 m ²	
Kapalı Ambar	220 m ²	
Genel Antrepo	Geçici Depolama Yeri	
Gümrüklü Alan	27.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri	Herbiri 110 m uzunluğunda 5 adet parmak iskele (kapasite:10 gemi) 4 adet Ro-Ro rampası	
Uzunluk	6 m	
Maksimum Derinlik		
Ekipmanlar	Mobil Vinç cap. 18 M/T Forklift cap. 5 M/T	

2.5.7. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler

- Limancılık Sektörü ticaret hacmi ve ekonomik parametrelerden direk olarak etkilenmekle birlikte, mevcut durumda tüm dünyada etkisi süren global krizin sonuçlarından da pay almaktadır. Türkiye ölçeğinde değerlendirmeye aldığımızda; Türkiye ekonomisinin pozitif yönde gelişme potansiyeli, artan liman yatırımları, ve konteynerize yüklerin hacmindeki artış trendi sektörün ivmelenerek büyüyeceğine olan inancı desteklemektedir. Bu olumlu göstergelerle birlikte, daha önceden master plan dahilinde değerlendirmeye alınmamış liman yatırımlarının atıl kapasite ve verimsizliğe neden olması, sektörün kamu kurumları ile dönem dönem mali ve idari sıkıntılar yaşaması, lojistik sektörünün bir bütün olarak ele alınması gerekliliği, liman yatırımlarıyla birlikte destek verecek arka plan lojistik ağının eksikliği, mevcut durumda Türkiye limancılığına dair geliştirilmesi ve desteklenmesi gereken unsurlardır.

- Limanlar dünyadaki ekonomik gelişmelerden etkilenen yapıya sahip olduğundan finansal yapısı güçlü olan limanlarda kriz durumlarında yatırım yapmak avantajlı olmakta, ancak mevcut bürokrasinin çıkardığı engeller, bunların neden olduğu yatırım süreçlerinde yaşanan zaman ve maddi kayıplar rekabet koşullarını zorlaştırmaktadır. Bu kapsamda yatırım süreçlerindeki maliyetlerin düşürülmesi ve bürokratik engellerin neden olduğu zaman kayıplarının önüne geçilerek aynı maliyetle daha fazla iş üretimi (verimlilik) çalışmaları da ön plana çıkmaktadır.

- Gümrük, belediye ve diğer bağlı kamu kuruluşlarının mevcut limancılığa bakışı ve kısıtlamaları liman kapasitesini düşürmektedir. Transit yük konusunda coğrafi ve stratejik konumu düşünüldüğünde Türk limanları bölge rekabetinde daha etkili olabilir.

- Türk limancılığı şu anda deniz taşımacılığındaki artışa bağlı olarak bir toparlama dönemi yaşamaktadır. Ancak liman sektörünün de bu toparlanma dönemini iyi değerlendirmesi, örneğin; personel eğitimi, modernizasyon, ARGE faaliyetleri, kalifiye eleman yetiştirmek konularında etkin olması önemlidir. Birçok liman sadece gelir gider odaklı planları düşünmektedir ve bu durum normaldir. Liman sahalarının çevresi genellikle ev ve işyerleri ile sarılmış olup gelişme yönünde (özellikle arka plan) sıkıntılar yaşanmaktadır. Kamu ve yerel İdarelerin bu konuda limanları daha destekleyici politika oluşturmalıdır.

- Mevcut durumda Türkiye Limancılığı kayda değer yatırımların yapılmakta olmasına rağmen gelişmeye ve yatırıma açık konumdadır. Devlet limanlarının özelleştirilmesi ve özel liman işletmelerinin sayısındaki artış, Türk limancılığının hizmet kalitesini ve performansını yükseltmiştir. Özellikle ülkemizin önde gelen konteyner limanları, yapılan yatırımlarla birlikte Avrupa standartlarına erişmiş modern limanlar haline gelmişlerdir.

- Yeni yatırımlar ve mevcut yatırımların ilerlemeleri bürokrasi nedeniyle uzun sürmekte, farklı devlet kanalları kendi içlerinde de çelişebilmekte, sıkıntısını da liman yatırımcıları çekmektedir.

- 2001 krizinden sonra gösterilen ekonomik büyümeye paralel olarak limancılık sektörü de gelişme göstermiştir.

Türkiye’de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar

Türk Limancılık Sektörünün gelişimini engelleyen sorunlar değerlendirildiğinde, sektörün önünü açmak için gözden geçirilmesi ve uygulanmasının gerektiği tespit edilen uygulamalar;

1. Ulusal Liman Politikamız

- *Tek merkezden idare (UDHB):* Türkiye’de, denizcilik sektörüne gereken önem verilmeli ve liman yatırımları hakkında tek bir birim (UDHB) yetkilendirilmeli ve bu birim tarafından gerekli olan mevzuat değişiklikleri yapılmalıdır.
- *Limnların Önemi:* Liman imkanları kuvvetli olan ülkelerin ekonomik tesisleri çok daha hızlı gelişmektedir. Bunu bilen AB ülkeleri, limanlarını açık teşvikler ve görev zararının kapatılması suretiyle desteklemektedir. Gelecek 20 yılda sanayi ve dış ticaretin lokomotif gücü olan Türkiye limancılığının hem verdiği hizmet ile ülke ekonomisine katkı vermesi hem de uluslararası rekabette güçlü olmasını sağlayacak uzun dönemli stratejiler ve politikalar belirlenmelidir.
- *Türk Limancılık Politikası:* AB üye ülkelerin farklı liman politikası yaklaşımı göstermesi nedeniyle AB Liman politikası oluşmamış olup, bu kapsamda ülkemizin de kendine münhasır bir politikayı oluşturması daha önemli olmaktadır.

2. Liman Mevzuatı

- *Limn Yatırım ve İşletme Mevzuatı:* Bir bütün olarak ulusal liman yatırım ve işletme mevzuatlarımızın geliştirilmesi ve basitleştirilmesi gerekmektedir. Limanlar ile ilgili mevzuat karışıktır. Limanların altyapısı ve işletilmesi ile ilgili mevzuat güncellenmelidir. Devlet tarafından yapılan/yapılacak yasal düzenlemelerde; sektör tarafından gelen geribildirimler dikkate alınmalıdır. Yeni liman inşaatı veya mevcut limanların genişletilmesi işlemlerinde mevzuattan kaynaklanan zorluklar ve bürokrasinin tutumundan dolayı güçlükler vardır. Liman Tesislerinin inşaatından işletmeye alınmasına kadar geçen süreç tek resmi kurum tarafından yürütülmelidir.
- *Limn Faaliyetlerine Engel Olan Mevzuat ve Bürokrasi:* Limanlar bir ülkenin dış ticaret yapabilmesi için en önemli kapılar olarak ülke zenginliği için de önemli bir katkıdır. Bu durum göz önüne alınarak limanların faaliyetlerine engel olabilecek türde Yönetmelik ve Tebliğler hazırlanmasının ve kamu kuruluşları arasında koordinasyon sağlanarak aynı konu için farklı Bakanlıklar ile muhatap olunmasının önüne geçilmelidir.

3. Limanlar İle İlgili Bürokrasi

- *Bürokrasi:* Limanlarımız 24 ayrı Kanun, ayrıca onlarca Yönetmelik ve Tebliğ ile yapılan düzenlemeler kapsamında faaliyetlerini yürütmeye çalışmakta ve gerek yatırım gerekse işletmecilik aşamasında birçok resmi kurum ile etkileşim halinde

bulunmakta olup, bu etkileşim sürecinin kolaylaştırılması ve sadeleştirilmesi gerekmektedir.

- *Yetki Sorunu:* Gerek liman yatırımlarında gerekse limanlarla ilgili çıkan Yönetmeliklerde birden fazla kurumun yetkilendirilmiş olması işlerin yavaşlamasına ve/veya durmasına neden olmaktadır. Gümrük, çevre, şehircilik, maliye gibi birimlerin limanlar ile ilgili alanları tek bir otorite üzerinden yürütülerek, yetki kullanımlarından kaynaklanan zaman kayıpları azaltılmalıdır.

4. Limancılık Sektörünün Yönetimi ve Denetimi

Limancılık Sektörünün ihtiyaçlarına ve sorunlarına yanıt verebilecek yeni bir yönetim modeli geliştirilmelidir. Yeni yönetim modelinin Kamuyu da içerecek şekilde ancak özel sektöre temsil hakkı tanımak kaydıyla limanda faaliyet gösteren tesis temsilcilerini de içermesiyle oluşturulması faydalı olacaktır.

5. Liman Yönetim Modeli

- *Bölgesel ve Yerel Liman Yönetim Modeli:* Bölgesel ve yerel bazda limanları içine alan ortak bir liman yönetim ve denetim uygulaması olan Liman Yönetimi Modeline geçilerek bu alan içindeki limanların kapasiteleri en optimum düzeyde kullanılmalı, öncelikli yatırım izinleri mevcut yönetim alanlarındaki kapasite doluluğuna bağlı olarak verilmeli, yatırımların bir bölümü ortak yapılarak limancılıkta en verimli, ölçek ekonomisi kurularak ortaya rekabet gücü çıkarılarak, ortaya çıkan kaynaklarla birçok liman işleticisinin bir araya gelerek kuracakları yeni işletmeler aracılığıyla dünya ölçeğinde rekabet edecek yatırımlar ve yeni limanlar hayata geçirilebilecektir.
- *Standardizasyon:* Bir tesisin liman olarak tanımlanmasını sağlayacak bütünü teşkil eden ekipman, geri hizmet sahası, draft yeterliği / kalitesi ve eğitimleri gibi konularda standardizasyon çalışmaları yapılarak dünya standartlarına ulaşması sağlanmalıdır.

6. Limanlar Master Planı

- *Master Plan:* Limanlar Master Planı mevcut limanların durumu ve genişleme esaslarını, gelecek açısından ülkemizin sanayileşme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda hangi tür limanların nerelerde yapılacağını, boyutları ve kuruluş şekilleri ve liman yönetim sistemlerinin ne olacağını ortaya çıkarmalı, yatırımcıların gelecek öngörülerini için tüm önemli veriler ortaya konulmalıdır.
- *PPP Modeli:* Devlet kuruluşları ile özel sektör kuruluşlarının birlikte proje üretmesinin önü (PPP modeli) açılmalıdır. Önemli liman tesislerimizin büyüebilmesi için devletin altyapı inşasında özel sektöre zemin hazırlaması gerekmektedir.

7. İç Taşımacılığın (kabotaj) Arttırılması

Taşıma modlarında dengesizlikler, karayolu taşımacılığında yoğun trafikte oluşan kazalar ve karayollarındaki tahribatın önlenmesi için yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığı karayolundan deniz yoluna kaydırılmalıdır. Bu yük ve yolcu taşımacılığının bir kısmının karayoluna göre 7 kat düşük maliyeti olan deniz yoluna kaydırılması, hem ülke ekonomisi, hem karayolu trafiğinin rahatlaması hem de liman işletmelerinin karlılığı ile sonuçlanacaktır. Devletin, limanların karayolu/demiryolu bağlantısı ve uygun depolama alanları tahsis etmesi gibi önlemlerle kabotaj taşımacılığına destek olması gerekmektedir. “Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Final Raporu” sonuçları göz önüne alınarak kabotaj hattında yük taşımacılığına uygun gemi tipleri ve elverişli hatlar belirlenip gerekli destek verilerek yatırımlar gerçekleştirilmelidir.

8. Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı

Transit olarak ülkemize gelen ve limanlarımıza boşaltılan konteynerlerin beyanname işlemleri ve muayeneleri nedeniyle konteyner taşıyan armatörlerin teslim süreleri uzamakta ve malların orjinalliği ve vasıflarının bozulması riski oluşmaktadır. Bu uygulamalar nedeniyle transit taşımacılıkta taşımacılık hatları konteyner üslerini komşu ülkelere kaydırmaktadırlar.

9. Özel Limanların Ulaşım Altyapısı, Karayolu / Demiryolu Bağlantı Olanakları

- *Ulaşım Altyapısı:* Ülkemizde multimodal taşımacılığın yapılabilmesi için gerekli altyapı bulunmamaktadır, ulusal ulaşım ağına katılımı zorluklar vardır, demiryolu taşımacılığından faydalanma imkanı artırılmalıdır. Limanlar; hizmet verdiği hinterlanddaki sanayi kuruluşları birlikte değerlendirilmelidir. Liman + demiryolu ara bağlantısı + organize sanayi bölgesi + serbest bölgeler şeklinde yapılacak bir planlama ekonomik güç ve rekabet avantajı sağlayacaktır. Limanlar ve organize sanayi bölgeleri planlanırken mutlaka demiryolu bağlantısı göz önünde bulundurulmalıdır.
- *Kamu Desteği:* Devlet, özel limanlara demiryolu kılçıklarının liman bağlantıları için proje, teknik destek ve kredi desteği vermelidir.

10. Limanlarımızın Geri Saha Sorununun Çözülmesi

- *Geri saha sorunu:* Limanlarımızın çoğu kentsel yerleşim alanları içinde kalmıştır. Kentlerin limanlar üzerindeki baskıları bu limanlara pek genişleme olanağı tanımamaktadır. Çoğu limanlarımızın geri alanlarının sınırlı olması nedeni ile kapasiteden tam yararlanılamamaktadır. Limanların yoğun bulunduğu yerlerde geri alanlar diğer lojistik faaliyetler için tahsis edilmeli ve/veya yeni limanların daha geniş geri alanlara sahip uygun noktalarda yapılması sağlanmalıdır. Liman yakınlarındaki bölgelerin imar düzenlemelerinin yapılarak depolama ve sanayi alanlarının kurulması gerekmektedir.

- Limanlarımızın ve deniz yaklaşım kanallarının su derinlikleri, Limanlar üzerindeki mali yükler,

Gümrük işlemleri,
Liman yatırımları ve işletmelerine yönelik teşvikler,
Liman personeli için çeşitli eğitim faaliyetleri ve ara eleman eksikliği,
Römorkaj ve Kılavuzluk Sistemi
konularını kapsamaktadır.

2.5.8 Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

Dünya mal ticaretindeki artışa paralel olarak dünya denizyolu ticareti 2013 yılında yükselişini sürdürmüştür. Dünya limanlarında elleçlenen yükler içinde sıvı yükler ve gazlar halen en fazla elleçlenen yük tipleridir. Uzun yıllardır dünyada en fazla elleçleme yapan Şangay limanı yerini 2012 yılında Ningbo limanına bırakmıştır. Ningbo limanı bu liderliğini 2013 yılında da sürdürmüş ve tek başına % 8.9 artış göstererek 810 milyon ton yük elleçlemiştir.

Şangay limanı 2013 yılında 776 milyon ton yük elleçlerken onu Singapur limanı 560 milyon ton ile izlemiştir. İlk on liman içinde Çin limanı olmayan iki limandan birisi olan Rotterdam limanı 2013 yılında toplam elleçlemesini % - 0.5 oranında azaltarak 440 milyon ton olarak gerçekleştirmiş ve 5 sıra gerileyerek 9. sırada yer almıştır.

Konteyner trafiği açısından bakılacak olursa dünyada en fazla konteyner elleçleyen liman son 3 yılda değişmemiş yine Şangay limanı olmuştur. Şangay limanı 2011 yılında 30 milyon TEU sınırını aşan ilk liman iken 2013 yılında Singapur limanı da bu rakamı geçmiştir. 2013 yılında 33.6 milyon TEU elleçleyen Şangay limanını, 32.2 milyon TEU elleçleyen Singapur limanı izlemektedir. Üçüncü sırada yer alan Şenzen limanı ise 2013 yılında 23.4 milyon TEU elleçlemiştir. İlk 10 liman içinde yer alan 7 Çin limanının dışında Singapur limanı ikinci, Busan limanı beşinci ve Dubai limanı dokuzuncu sırada yer almaktadır. Dünyanın en fazla konteyner elleçleyen ilk 10 limanında, 2013 yılında elleçlenen toplam konteynerin yaklaşık % 35'i elleçlenmiştir. Dünyada konteyner elleçleyen ilk 100 liman içinde Ambarlı 39, Mersin MIP limanı 95. sırada yer almaktadır.

2.6. DENİZ TURİZMİ

2.6.1. Deniz Turizminin Tanıtımı

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile, onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri DENİZ TURİZMİ olarak tanımlanmaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de Deniz Turizmi, talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisidir

Deniz Turizmi özetle aşağıdaki 2 bileşenden oluşmaktadır.



Ülkemizde Deniz Turizmi gelirleri, turizm gelirlerinin yaklaşık %25'ini oluşturmaktadır.

Deniz Turizmi alanında kamuya ve sektöre karşı en ilgili ve yetkili kuruluş, yasayla belirlenen sorumlulukları çerçevesinde Deniz Ticaret Odası'dır.

Yine çok eski yıllarda başlayan dalış turizmi, teknolojik gelişmeye paralel olarak su üstü sporlarının da eklenmesiyle önemli bir turizm sektörü haline gelmiştir. Günübirlük teknelerimiz ise, özellikle turizm merkezlerimizde sayıları binlerle ifade edilen bir filo oluşturmuştur.

Tüm bu sektörlerimizin, özellikle Antalya, Muğla (Fethiye, Marmaris, Bodrum) ve İzmir sahil şeridinde hızla gelişimi sonucunda yürürlükteki Yat Turizmi Yönetmeliği'nin sektörün ihtiyaçlarına cevap veremeyecek hale gelmesi sebebiyle Deniz Turizmi Sektörü, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile işbirliği içinde hazırlamış olduğu 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun Deniz Turizmi ile ilgili maddelerinde yapılması istenen değişiklik taslağı 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete'de Yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Turizm Teşvik Kanunu İle;

1- "Yat Turizmi" olan sektörün adı "Deniz Turizmi" olarak değişmiş ve genişlemiştir.

2- "Kruvaziyer Gemileri" ve "Kruvaziyer Limanları" kanun kapsamına alınmıştır.

3- "Günübirlik Gezi Tekneciliği" Kanun kapsamına girmiştir.

4- Yabancı bayraklı yatların (kruvaziyer gemilerin) karasularımızda kalma süreleri 2 yıldan 5 yıla çıkartılmıştır.

4/8/1983 Tarih ve 18125 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Yat Turizmi Yönetmeliği" günümüzde Deniz Turizmi'nin hızlı gelişimi ve meslek dallarının çeşitlenmesi ve bahsekonu Turizm Teşvik Kanununun değişmesi sonucu yetersiz kalması sebebiyle Kültür ve Turizm Bakanlığı koordinasyonunda diğer kamu ve sektör temsilcileri ve Odamızca "Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı" çalışmaları tamamlanarak "Deniz Turizmi Yönetmeliği 24.07.2009 Tarih ve 27298 (Asıl) Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2.6.2. Örgütlenme

Deniz Turizmi Sektörü, 1982 yılında Türkiye genelinde kurulan İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası bünyesinde örgütlenmiş; 1990 yılında Deniz Ticaret Odası Muğla Şubesi olarak Bodrum'da faaliyete geçmiştir.

Sektörün gelişimine paralel olarak, 1986 yılında Antalya, 1988 yılında İzmir, 1996 yılında Marmaris ve 1998 yılında Fethiye Şubeleri kurulmuştur. Ayrıca DTO bünyesinde Yat İşletmeleri (7145), Marina İşletmeleri (7194), Sualtı ve Suüstü Sporları (7198) Meslek Komiteleri oluşturulmuş, 14 Ocak 2008 tarihinde yayınlanan Odalarda Mesleklerin Gruplandırılması Rehberi (NACE Rev.2) uyarınca İMEAK Deniz Ticaret Odası üyelerinin 6 haneli NACE kodları belirlenerek, Odamız Meslek Grupları yeniden yapılandırılmıştır.

Bu çerçevede İMEAK DTO bünyesinde Deniz Turizmi Sektörü ile ilgili Meslek Komiteleri;

14 No'lu Hernevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gezi İşletmeciliği ,

38 No'lu Yat İşletmeciliği ,

39 No'lu Gezi Tekneleri İşletmeciliği,
45 No'lu Marina İşletmeciliği ,
46 No'lu Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri ,
şeklinde yeniden düzenlenerek, ilgili meslek komitesi sayısı beşe çıkartılmıştır.

2.6.3. Deniz Turizmi Çalışma Grubu

90'lı yıllardan itibaren, öncelikle yat turizminin müteakiben de diğer deniz turizm unsurlarının ülke ekonomisine yaptığı katkılar göz önüne alınarak ve bu konudaki sorun , çözüm ve ihtiyaçlara daha güçlü bir platformda karar verme ilkesiyle Deniz Turizminin ağırlıkta olduğu Şubelerin ve Meslek Komiteleri'nin Başkanları'nın ve iştirakleriyle Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı'nın yönetiminde "Deniz Turizmi Çalışma Grubu" kurulmasına karar verilmiştir.

Deniz Ticaret Odası bünyesinde yapılan Deniz Turizmi Çalışma Grubu, Yönetim Kurulu Başkanlığımızın onayı ile 20 Aralık 2000 tarihinde çalışmalarına başlamıştır. Deniz Turizmi Çalışma Grubu; Merkez, Antalya, Bodrum, Fethiye, İzmir ve Marmaris Şube Başkanları ile Yat İşletmeleri, Marina İşletmeleri, Sualtı ve Suüstü Sporları Meslek Komiteleri Başkanlarından oluşmaktadır. Deniz Turizmi Çalışma Grubu, Deniz Ticaret Odası adına Deniz Turizmini etkin bir şekilde temsil etmektedir.

Deniz Turizmi Çalışma Grubu'nun en belirgin başarısı, Denizcilik Sektörü içinde ve değişik platformlarda yeterince dile getirilemeyen ve özellikle Kamu sektöründe hiç yer bulamamış "**Deniz Turizmi**" kavramını tanımlamak ve yerleştirmek olmuştur.

Özellikle son dönemlerde ilgili Bakanlıklar ve Müsteşarlıklar nezdinde gerçekleştirilen toplantılarda Deniz Turizmi kavramı, Türkiye turizminin en önemli yapıtaşlarından biri olarak kabul edilmiş olup, Deniz Ticaret Odası Deniz Turizmi Sektöründe yetkili kuruluş olmuştur.

2.6.4. 2014 Yılında Genel Görünüm

Deniz turizmindeki gelişmeler insanların denizden yararlanma imkanlarını arttırmış ve çeşitlendirmiştir. Önceleri elit bir kitlenin spor, denize dönük eğlence ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık uluslararası turizm hareketlerinin bir parçası haline gelmiştir.

Dünya yat turizminin odaklaştığı önemli bölgelerden biri olan Akdeniz çanağı, gerek ticari gerekse amatör yatçılar için de cazibesini her geçen gün arttırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler Akdeniz'in en temiz ve en güzel kıyılarına sahip tarihten izler taşıyan bozulmamış koylara sahip ülkemizi de olumlu yönde etkilemiştir.

Ülkemizde 80'li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisi ile genel turizm sektörü içerisinde önemli yer tutmaktadır.

Küçük teknelerle günübirlik geziler veya kısa yatılı geziler şeklinde başlayan Yatçılık Türkiye'de diğer turizm çeşitlerine oranla uzun bir geçmişe sahip olmasına rağmen son on yılda kitle turizminin bir parçası olarak binlerce yatlık filo halinde hızlı bir gelişme göstermiştir. Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen ahşap yatlarımızın (guletlerimiz) oluşturduğu Mavi Yolculuk filomuz dünyada ilk ve tek olup, Mavi Yolculuk ülkemizin dünya turizmine hediye ettiği özgün bir turizm dalı olmuştur.

Yat yatırım ve işletmeleri, yat limanı yatırım ve işletmeleri sportif amaçlarla yapılan aletli dalış aktiviteleri, su sporları, amatör denizciliğe ilişkin faaliyetler ve deniz araçlarıyla yapılan günübirlik geziler bünyesinde toplayan deniz turizmi hizmet ticareti uluslararası alanda kapasitesini her geçen gün arttırmaktadır.

Turizmi Teşvik Kanunu ve bu kanuna paralel olarak Yat Turizmi Yönetmeliği yerine Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayımlanarak yürürlüğe giren "Deniz Turizmi Yönetmeliği"nin sağladığı ortamda gelişen deniz turizmi turizm girdilerinde yaklaşık % 20'lik paya sahip bir sektör haline gelmiştir.

2006-2014 yıllarında "Deniz Turizmi"nde sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki payı sürekli yükselen deniz turizminin ekonomiye olan katkısının arttırılabilmesi için yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir.

Bu amaçla;

- Yatların giriş-çıkış işlemlerinde yaşanan bürokratik işlemlerin azaltılması,
- Marina yatırımlarında yaşanan yoğun bürokratik işlemlerin azaltılarak, marina arz kapasitesinin arttırılması,
- Son yıllarda taleplerin yoğunlaştığı kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi, yerin açılması yada mevcut kruvaziyer limanlarımızın alt ve üst yapılarının yolcu değişim terminali haline getirilmesi, liman ve deniz yolu ile turist getiren gemilerin limanlarımıza olan taleplerinin arttırılması,
- Günübirlik gezi tekneleriyle yapılan gezilerin hizmet kalitelerinin yükseltilmesi,
- Sportif amaçlarla yapılacak su altı dalışlarında ve diğer sportif faaliyetlerde yaşanan sorunların giderilmesi,
- Çevre kirliliğinin önlenmesi, Ülkemize gelen yatçıların temiz bozulmamış bir doğada tatil yapmalarının sağlanması,
- Mavi yolculuk güzergahlarında yer alan bakir koyların korunarak yapılaşmaya kapatılmasının sağlanması,

- Kamu ve özel sektörün birlikte ve etkili tanıtım kampanyası yapabilmeleri için gerekli tedbirlerin alınması, yönünde Turizm ve Kültür Bakanlığı ile Deniz Ticaret Odası'nca işbirliği içinde yapılan çalışmalar devam etmektedir.

2.6.5. Deniz Turizminin Unsurları

2.6.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği

Akdeniz Çanağı'nda yüzbinlerce yat bulunmakta ve bu rakam her yıl artmaktadır. Türkiye'de günümüzde binlerce yat bulunmasına rağmen, Artvin-Samandağ arasında sadece 21,000 yat bağlama kapasitesi mevcuttur. Bu durum, 8333 km kıyısı olan ülkemiz için yetersizdir.

Ülkemize gelen turistler, "bareboat" (mürettebatsız) ya da mürettebatlı tekneler kiralayarak kıyılarımızda gezinti yapma imkânına sahiptir. Mürettebatlı teknelerin büyük bir kısmı olan "gulet"ler ise ülkemize özgü bir seyahat ve tatil türü olan "Mavi Yolculuk" turizmini yaratmıştır. Bu konuda; gerek turistlerin can ve mal güvenliği, gerek deniz kirliliği, gerekse haksız rekabetin önlenmesi ve mavi yolculuğun geleceğinin güvence altına alınması için ciddi bir kontrol sistemine ve yeni uygulanabilir kurallara ihtiyaç vardır. Yat bağlama kapasitemizin artırılması için yetkilerin tek elde toplanması sağlanmalı ve bürokrasi hızlandırılmalıdır. Yat işletmeciliği özendirilmeli ve mevzuattan arındırılmalıdır.

Bunun yanı sıra, yat imalatçılığı özendirilmeli, Avrupa normlarında üretim için eğitim ve altyapı sağlanmalıdır. Türklerin ve yabancıların, Türkiye'de imal edilmiş, Türk bayraklı yat satın almaları özendirilmelidir. İtalya'da yat imalatı endüstrisi bu şekilde gelişmiştir. Ne yazık ki, Türkiye'de yüzde yüz yabancı sermayeli her türlü yatırım yapılabilirken, yabancıların Türk bayraklı yat sahibi olmaları imkânsızdır.

DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI (2014 YILI)

TABLO (80) DENİZ TURİZMİ FİLOSU

	İşletme Sayısı	Yat Sayısı	Yatak Sayısı
Turizm İşletme Belgesi Türk Bayraklı Ticari Yatlar	857	1.529	15.312
Turizm İşletme Belgesi Yabancı Bayraklı Yatlar	26	871	6.911
GENEL TOPLAM	883	2.400	22.223

	İşletme Sayısı	Tekne Sayısı	Yolcu Sayısı
Turizm İşletme Belgesi Günübirlik Gezi Tekneleri	938	1.051	68.629

	İşletme Sayısı	Gemi Sayısı	Kapasitesi Yaz/Kış
Turizm İşletme Belgesi Yüzer Deniz Turizmi (Restaurant) Araçları	45	45	15.992 Kişi /10.047 Kişi

(Barajlar, Göller, Nehirler v.b. İçsularda çalışan yat ve günübirlik tekneler, T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belge almadıkları için bu sayıya dahil değildir. Odamızca bu konuda bir tespit çalışması yapılması düşünülmektedir.)

TC .Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Yat İşletmeleri ve Yatak Sayıları

TABLO (81):YAT YATIRIM BELGELİ İŞLETMELER

YILLAR	İŞLETME SAYISI	DEĞİŞİM ORANI	YAT SAYISI	DEĞİŞİM ORANI	YATAK SAYISI	DEĞİŞİM SAYISI
2000	72	-	325	0.61	3642	0.46
2001	69	-4.16	307	-5.53	3551	-2.49
2002	52	-24.63	234	-23.77	2645	-25.51
2003	52	-	234	-	2645	-
2004	33	-36.53	148	-36.75	1532	-42.41
2005	19	-42.42	97	-34.45	874	- 42.95
2006	5	-73.68	19	-80.41	235	-73.11
2007	5	-	19	-	235	-
2008	3	-40.00	10	-47.36	139	-40.85
2009	3	-	10	-	139	-
2010	2	-33.33	3	-70	46	-66.9
2011	2	-33.33	3	-70	46	-66.9

TABLO (82): YAT İŞLETMESİ BELGELİ İŞLETMELER

2000	101	2.02	617	0.81	6022	0.14
2001	98	-2.97	821	33.06	7404	22.94
2002	96	-2.04	725	-11.69	6774	-8.50
2003	97	1.04	725	-	6905	1.93
2004	83	-14.43	699	-3.58	6377	- 7.64
2005	76	-8.43	723	3.43	6394	-0.26
2006	60	-21.05	666	-7.88	5398	-15.57
2007	58	-3.33	845	26.87	6764	25.3
2008	61	5.17	990	17.15	8051	19.02
2009	54	-11.47	964	-2.62	7841	-2.60
2010	59	9.25	521	-45.95	4851	-38.55
2011	60	-1.7	521	-	4853	0.04

TABLO (83): YAT İŞLETMESİ BELGELİ YABANCI İŞLETMELER

2000	9	-	429	6.63	2642	2.68
2001	10	11.11	480	11.88	2977	12.67
2002	10	-	369	-23.12	2457	-17.46
2003	9	-10	333	-9.75	2329	-5.20
2004	8	-11.11	294	-11.71	2110	-9.40
2005	10	25.00	345	17.34	2486	17.81
2006	11	10.00	395	14.49	2764	11.18
2007	11	-	381	-3.54	2748	-0.57
2008	15	36.36	431	13.12	3116	13.39
2009	18	20.00	433	0.46	3191	2.40
2010	17	-5.5	438	1.54	3240	1.53
2011	17	-5.5	438	1.54	3240	1.53

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

(x) Veriler 04.02.2011 tarihi itibarıyla olup değişkendir.

Deniz Turizmi Tesisleri Yatırım Ve İşletmeciliği

2.6.5.2. Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği

İtalya'nın 6500 km. uzunluğundaki kıyılarında 380, İspanya'nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 96, Hırvatistan'ın 5835 km uzunluğundaki kıyılarında 50 adet marina varken, her yönü ile çok daha güzel, değişik, zengin 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 46 adet marina bulunmaktadır.

Dünya genelinde 19.000 adet marina/yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5000 adet marina/yat limanı mevcuttur.

Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibarıyla 25 adet marina varken, 2011 Yılı sonu itibarıyla bu rakam 46 adete (6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı) ulaşarak 8 yılda %94'lük bir artış sağlanmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığında Belgeli Yat Liman İşletmeleri

TABLO (84): KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞINDAN İŞLETME BELGELİ YAT İŞLETMELERİ				KAPASİTE	
LİMAN ADI	İŞLETMECİ ŞİRKET	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1-Setur Kuşadası Yat Limanı	SETUR SERVİS TURİSTİK A.Ş.	Ana Yat Limanı	Kuşadası/AYDIN	310	-
2-Ataköy Yat Limanı	ATAKÖY MARİNA VE YAT İŞL.	Tali Yat Limanı	Ataköy/İSTANBUL	700	40
3-Türkiz Kemer Marinası	AYT ULUSLARARASI TUR. İŞL. İNŞ. AKR. VE TİC. A.Ş.	3 Çıpalı Yat Limanı	Kemer /ANTALYA	150	150
4-Marmaris Yat Limanı	NETSEL TURİZM YATIRIMLARI A.Ş.	Ana Yat Limanı	Marmaris/MUĞLA	676	122
5-Club Marina	İL-TUR İLERİ TURİZM VE YAT İŞLETMELERİ A.Ş.	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	121	-
6-Çelebi Marina	ÇELEBİ MARİNA VE YAT İŞLETME.	Tali Yat Limanı	ANTALYA	200	150
7-Kumlubükü Yat Club	ÖZ-AŞ TUR.TİC.LTD.ŞTİ.	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris /MUĞLA	10	-
8-Turgutreis Yat Limanı	DOĞUŞ TURGUT REİS MARİNA İŞL.TUR.VE TİC.A.Ş.	Ana Yat Limanı	Turgutreis /MUĞLA	455	100
9-Ece Marina	ECETAŞ İNŞAAT SAN. VE TİC.A.Ş	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye / MUĞLA	230	-
10-Milta Bodrum Yat Limanı	MİLTA TURİZM İŞLETMELERİ A.Ş. BODRUM MARİNA ŞUBESİ	Tali Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	348	50
11-My Marina Yat Yanaşma Yeri	TEZ-BİNE TUR.TİC. İTH.İHR.YAT. TAR. HAYV.SU ÜR.İNŞ İMAL.TAŞ.A.Ş	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	67	15
12-D-Marin Didim Yat Limanı	DOĞUŞ DİDİM MARİNA İŞLETME TURİZM VE TİCARET A.Ş	5 çıpalı Yat Limanı	Didim / AYDIN	576	600
13-D-Marin Port Göcek Marina	ANADOLU GÖCEK MARİNA TUR. YATIRIMLARI A.Ş.	3 çıpalı Yat limanı	Fethiye /MUĞLA	379	-
14-Alaçatı Yat limanı	ALAÇATI TUR. YATIRIM VE İŞL. A.Ş.	3 çıpalı YatLimanı	Çeşme / İZMİR	260	100
15- Marintürk Göcek Village Port	BETA MARİNA LİMAN YAT VE ÇEKEK İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye/ MUĞLA	116	200
16-Yalova Yat Limanı	SETUR YALOVA MARİNA İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.	3 Çıpalı Yat Limanı	YALOVA	240	80
17-Alanya Yat Limanı	ALANYA MARİNA HİZMETLERİ DENİZC. TUR. TİC. VE SAN. A.Ş	4 Çıpalı Yat Limanı	Alanya/ANTALYA	287	160
18-Teos Marina	TEOS MARİNA İŞLETME TİC. A.Ş.	5 Çıpalı Yat Limanı	Seferihisar/İZMİR	480	80
19- Port lasos	EGESU MARİNA YAT VE ÇEKEK TURİZM A.Ş.	Rıhtım ve İskele	Milas/ MUĞLA	100	-
20- Scope Marina	İLTUR SKOPEA MARİNA İŞLETMECİLİĞİ SAN.TİC.A.Ş.	Rıhtım ve İskele	Fethiye/MUĞLA	80	-
21-Çeşme Yat Limanı	İC ÇEŞME MARİNA YATIRIM TURİZM İŞLETMELERİ A.Ş.	4 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	377	100

22-West İstanbul Marina	ENELKA TAAH. İMALAT VE TİC.A.Ş.	4 Çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü/ İSTANBUL	600	370
23-Ayvalık Marina Yat Limanı	AYVALIK MARİNA VE YAT İŞL. TİC. A.Ş. (G4)	3 Çıpalı Yat Limanı	Ayvalık/ BALIKESİR	200	150
TOPLAM				6.962	2. 467
GENEL TOPLAM				9. 429	

TABLO (85): TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKER YERLERİ

1-Ayvalık Yat Çekerek Yeri	SADAN GEMİCİLİK VE TUR. SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ.	Yat Çekerek Yeri	Ayvalık / BALIKESİR	-	140
2-Albatros Yat Çekerek Yeri	ALBATROS TURİZM YAT VE MARİNA İŞL. A.Ş.	Yat Çekerek Yeri	Marmaris / MUĞLA	40	48
3-Yat Lift Çekerek Yeri	YAT LİFE TURİZM SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.	Yat Çekerek Yeri	Bodrum / MUĞLA		400
4-Ağanlar Yat Çekerek Yeri	AĞANLAR TERSANESİ PAZARLAMA TİC. VE SAN. A.Ş.	Yat Çekerek Yeri	Bodrum / MUĞLA	-	200
5-Göcek Çekerek Yeri	ANADOLU TURİZM YATIRIM. A.Ş.	Yat Çekerek Yeri	Fethiye /MUĞLA	-	156
6-Neta Marina Yat Çekerek Yeri	NETA MARİNA TEKNE İM.YAT TAŞ. TUR. SAN. VE TİC.İTH.İHR. A.Ş.	Yat Çekerek Yeri	Bodrum/MUĞLA		21
TOPLAM				40	965
GENEL TOPLAM				1.005	

TABLO (86) KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANLARI

				KAPASİTE	
LİMAN ADI	FİRMA	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1-Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	ALACATUR PAZARLAMA TURİSTİK TESİSLERİ A.Ş.	Tali Yat Limanı	Turgutreis / MUĞLA	40	12
2- Meersea Körmen Yat Limanı	MEERSEA TURİZM YATIRIM VE İŞLETMECİLİK A.Ş.	Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
3- Martı Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş.	MARTI GAYRİMENKUL YATIRIM ORTAKLIĞI A.Ş.	Tali Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	301	70
4- Kalkedon Marina	KALKEDON TURİZM TİC.VE SAN.A.Ş.	Tali Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	200	200
5- Ataport Yat Limanı	ATAPORT TURİZM GAYRİMENKUL YATIRIM VE İNŞAAT A.Ş.	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu / İSTANBUL	1000	100
6- Mandalya Yat	MANDALYA MARİNA YAT	Yat Yanaşma Yeri	Milas / MUĞLA		

Yanaşma Yeri	NAK.TUR.SAN. VE TİC.AŞ			50	-
7- Burhaniye Yat Limanı	BURHANIYE BELEDİYE BAŞKANLIĞI	4 Çıpalı yat Limanı	Burhaniye / BALIKESİR	210	100
8- Palmiye İskelesi	SAYGILI TUR. İNŞ. İTH. İHR. TİC. SAN. LTD.ŞTİ.	Rıhtım ve İskele	Marmaris / MUĞLA	50	
9- Gökova Ören Marina	GÖKOVA ÖREN MARİNA TURİZM İNŞAAT VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	3 Çıpalı Yat Limanı	Milas / MUĞLA	200	55
10- Palmarina Yalıkavak Yat Limanı	BODRUM YALIKAVAK TURİZM VE YAT LİMANI YATIRIMLARI VE TİCARET A.Ş.	5 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	710	140
11-Güllük Yat Marin	EGESU MARİNA YAT VE ÇEKEK TUR. A.Ş.	Rıhtım ve İskele	Milas / MUĞLA	270	-
TOPLAM				3. 277	733
GENEL TOPLAM				4.010	
TABLO (87) TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ					
				KAPASİTE	
				DENİZDE	KARADA
1-Marmarin Yat Çekek Yeri	MARMARİN TURİZM TİC. VE SAN. A.Ş. G2	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	-	703
2-Yat Marin Yat Çekek Yeri	MARMARİS YAT MARİN TURİZM SAN. VE TİC. A.Ş. G1	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	-	352
3-Ege Yat Çekek Yeri	EGE TERSANE TUR. SAN. VE TİC. A.Ş.	Çekek yeri	Milas/ MUĞLA	-	15
TOPLAM					1.070
GENEL TOPLAM					1.070
Veriler 06.03.2015 itibariyledir.					

Ataköy Marina, Antalya Çelebi Marina, D-Marin Turgutreis Marina, D-Marin Didim Marina, D-Marin Göcek Marina , Ece Saray Marina, Kemer Türkiz Marina,

K.K.T.C. Karpaz Gate Marina, Martı Marina, Marmaris Yat Marin, Milta Bodrum Marina, Palmarina Yalıkavak ve Teos Marina Deniz Turizmi Tesisleri TYHA The Yacht Harbour Association tarafından verilen “5 Altın Çıpalı” tesisleri olarak hizmet vermektedirler. Bu tesisler sadece bir marina değil; su sporları ve alışveriş merkezi, onarım ve bakım üssü, sosyal ve kültürel aktiviteler merkezi bir “marina village”, yani “deniz tatil köyü”dür.

2008 yılında Marinası olan Belediyeler Birliği’nce (AEMA) Avrupa Birliği dışında ilk ve tek üyesi olarak Fethiye Belediyesi seçilmiştir.

Bugün, Türkiye de Yat Bağlama yerleri Sayısı toplam 69 adete ulaşarak 25.199 adet yat bağlama kapasitesine ulaşmıştır. (Yat Limanları, Belediye İskeleleri/Rıhtımları, Yat Çekme Yerleri v.b. Diğer Bağlama Yerleri)

<u>Devam Eden Yat Limanı Projeleri</u>	<u>İhale Edilecek Yat Limanları</u>
Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri	İzmir Karaburun Yat Limanı
Datça Yat Limanı	Silivri Yat Limanı
Muğla-Ören Yat Limanı	Tekirdağ Yat Limanı
Kumkuyu Yat Limanı	İzmir Çeşme Şifne Yat Limanı
Haliç Yat Limanı ve Kompleksi	İzmir Seferihisar Ürkmez Yat Limanı
	İzmir Yeni Foça Yat Limanı
	Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı

TÜRKİYE MARINALARININ BÖLGESEL DAĞILIMI

MARMARA BÖLGESİ MARINALARI

Marina Adı: **Güzelce Marina**
VHF Kanalı: 72\16
Koordinatları: 47°00'.00N 28°30'.35E
Tel: + 90 (212) 868 38 68
Fax: +90 212 868 38 48
E mail: info@guzelcemarina.com
Web sitesi: www.guzelcemarina.com
Adres: Güzelce Mah. Kıyı Sok. 34530
Büyükkemece İstanbul
Türkiye

Marina Adı: **Marina İstanbul**
VHF Kanalı: 73
Koordinatları: 41°00'.56N 28°34'.56E
Tel: +90 (212) 882 71 90
Fax: +90 212 882 16 49
E mail: info@marinaistanbul.com
Web sitesi: www.marinaistanbul.com
Adres:

Marina Adı: **West İstanbul Marina**
VHF Kanalı: 72
Koordinatları: 40°57'.46N 28°39'.49E
Tel: +90 (212)850 22 00
Fax: +90 212 850 22 01
E mail: marina@westistanbulmarina.com
Web sitesi: www.westistanbulmarina.com
Adres: Yakuplu Marmara Mh. Ulusum Cad.
No:28 Beylikdüzü / İstanbul

Marina Adı: **Ataköy Marina**
VHF Kanalı: 73
Koordinatları: 40°58'22N 28°52'.55E
Tel: +90 (212)560 42 70
Fax: +90 (212) 560 72 70
E mail: atakoymarina@atakoymarina.com.tr
Web sitesi: www.atakoymarina.com.tr
Adres: Ataköy 1 Mh. Ataköy Marina 34158 Bakırköy\İstanbul

Marina Adı: **Setur Kalamış & Fenerbahçe**
VHF Kanalı: 72\16
Koordinatları: 40°58.7'.42N 29°02.3'.12E
Tel: +90 (216) 346 23 46
Fax: 0 216 346 16 56
E mail: kalamis@seturmarinas.com
Web sitesi: www.seturmarinas.com
Adres: Münir Nurettin Selçuk Cad.
Kalamış / İstanbul

Marina Adı: **Setur Yalova Marina**
VHF Kanalı: 73\16
Koordinatları: 40°39,707'N 029°16,440'E
Tel: +90 (216) 813 19 19
Fax: (226) 813 26 00
E mail: yalova@seturmarinas.com
Web sitesi: www.seturmarinas.com
Adres: Süleyman Bey Mah. Yalı Cad. No:45
Yat Limanı Merkez Yalova

EGE BÖLGESİ MARİNALARI

Marina Adı: **Setur Ayvalık Marina**
VHF Kanalı: 73\16
Koordinatları: 39°18.821'N
026°41.278'E
Tel: +90 (266) 312 26 96
Fax: (266) 312 23 16
E mail: ayvalik@seturmarinas.com
Web sitesi: www.seturmarinas.com
Adres: Atatürk Bulvarı Yat Limanı
Ayvalık / Balıkesir

Marina Adı: **Levent Marina**
VHF Kanalı: 73
Koordinatları: 38°24'.24N 27°04'.90E
Tel: +90 (232) 259 70 70
Fax: +90(232) 259 70 14
E mail: info@leventmarina.com.tr
Web sitesi: www.leventmarina.com.tr
Adres: Haydar Aliyev Bulvarı No:4
Üçkuyular \ İzmir

Marina Adı: **Setur Altinyunus Marina**
VHF Kanalı: 73\16
Koordinatları: 38°19'.30N 26°20'.48E
Tel: +90 (232) 723 14 34
Fax: (232) 723 46 20
E mail: cesme@seturmarinas.com
Web sitesi: www.seturmarinas.com
Adres: Boyalık Mevkii Çeşme -
İzmir

Marina Adı: **Çeşme Marina**
VHF Kanalı: 72\16
Koordinatları: 38°19'.24N 26°18'.08E
Tel: +90 (232) 712 25 00
Fax: (232) 712 99 14
E mail: info@cesmemarina.com.tr
Web sitesi: www.cesmemarina.com.tr
Adres: IC Çeşme Marina Yatırım Turizm ve İşletmeleri A.Ş.
1016 Sk. No:2\24 35930 Çeşme\İzmir

Marina Adı: **Port Alaçatı Marina**
VHF Kanalı: 72\16
Koordinatları: 38°15'27N 26°23'57E
Tel: +90 (232) 716 97 60
Fax: (232) 716 63 65
E mail: proje@portalacati.com.tr
Web sitesi: www.portalacati.com.tr
Adres: Port Alaçatı Liman mevkii
35950 Çeşme\İzmir\Türkiye

Marina Adı: **Teos Marina**
VHF Kanalı: 72
Koordinatları: 38°11'.79N 26°47'.00E
Tel: +90 (232)745 80 80
Fax: (232) 745 72 14
E mail: marina@teosmarina.com
Web sitesi: www.teosmarina.com
Adres: Akkum Cad. No:4 Sığacık\35460
\Seferihisar\İzmir

Marina Adı: **Setur Kuşadası Marina** Marina Adı: **D-Marin Didim**
VHF Kanalı: 73\16 VHF Kanalı: 72\16
Koordinatları: 37°52'.00N 27°15.6'.30E Koordinatları: 37°20'21''N 27°15'55''E
Tel: +90 (256) 618 14 60 Tel: +90 (256) 813 80 81
Fax: (256) 618 14 64 Fax: (256) 813 14 13
E mail: kusadasi@seturmarinas.com E mail: **didim@d-marin.com**
Web sitesi: www.seturmarinas.com Web sitesi: **www.d-marin.com**
Adres:Aydın/Kuşadası /Türkiye Adres: Çamlık Mevkii 3 koy Didim\Aydın-Türkiye

Marina Adı: **Palmarina Bodrum** Marina Adı: **D-Marin Turgutreis**
VHF Kanalı: 72\16 VHF Kanalı: 72
Koordinatları: 37°06'.31N 27°16'98E Koordinatları: 37°00'.00N 27°15'.23E
Tel: +90 (252) 311 06 00 Tel: +90 (252) 382 92 00
Fax: (252) 385 32 81 Fax: (252) 382 62 00
E mail: marina@palmarina.com.tr E mail: turgutreis@d-marin.com
Web sitesi: www.palmarina.com.tr Web sitesi: www.d-marin.com
Adres: Merkez Mah. Çökertme Bodrum\Muğla Adres: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:26 48960 Turgutreis-Bodrum\Türkiye

Marina Adı: **Milta Bodrum Marina** Marina Adı: **Aganlar Marina-Yat Çekme Yeri**
VHF Kanalı: 73 VHF Kanalı: 72\16
Koordinatları: 37°02'00''N - 27°25'50''E Koordinatları: 37°00'49.10N 27°27'04.44E
Tel: +90 (252)316 18 60 Tel: +90 (252) 44 48 08
Fax: (252) 316 14 06 Fax:
E mail: info@miltabodrummarina.com E mail: **info@aganlar.com**
Web sitesi: www.miltabodrummarina.com Web sitesi: **www.aganlar.com**
Adres: Eskiçeşme\48400\Bodrum Adres: Bodrum\Türkiye

Marina Adı: **Gökova Ören Marina** Marina Adı: **Yat Lift**
VHF Kanalı: VHF Kanalı: 69
Koordinatları: 37°1'42.82N 27°59'6.40E Koordinatları:
Tel: +90 (252) 532 33 61 Tel: +90 (252) 316 78 42
Fax: Fax: (252) 316 76 20
E mail: info@gokovaorenmarina.com.tr E mail: **yatlift@yatlift.com**
Web sitesi: www.gokovaorenmarina.com.tr Web sitesi: **www.yatlift.com**
Adres: Adres: Yat Lift İçmeler Bodrum\Türkiye

Marina Adı: **Martı Marina**
VHF Kanalı: 73\16
Koordinatları: 36°45'.30N 28°08'.30E
Tel: +90 (252) 487 10 63
Fax: (252) 487 10 66
E mail: marina@marti.com.tr
Web sitesi: www.marti.com.tr
Orhaniye Köyü Keçibükü
Mevkii 48700 Marmaris /
Adres: Muğla / Türkiye

Marina Adı: **Netsel Marmaris Marina**
VHF Kanalı: 06
Koordinatları: 36°51'.02N 28°16'.38''E
Tel: +90 (252) 412 27 08
Fax: (252) 412 53 51
E mail: info@netselmarina.com
Web sitesi: www.netselmarina.com
Netsel Turizm Yatırımları A.Ş.
Adres: Posta kutusu 231\232-48700 Marmaris\Muğla

Marina Adı: **Albatros Marina**
VHF Kanalı: 06
Koordinatları: 36°50'.38N 28°17'.08E
Tel: +90 (252) 412 24 56
Fax: (252) 412 55 47
E mail: info@albatrosmarina.com
Web sitesi: www.albatrosmarina.com
Yat Çekek Yeri, Kırılık
Mevkii, Adaköy,
Adres: Marmaris, Muğla, Türkiye

Marina Adı: **Marmaris Yat Marina**
VHF Kanalı: 72
Koordinatları: 36°49'.05N 28°18'.32E
Tel: +90 (252) 422 00 22
Fax: (252) 422 00 85
E mail: info@yachtmarin.com
Web sitesi: www.yachtmarin.com
Adaköy, Yalancı Boğaz Mevkii,
Adres: Marmaris, Muğla Türkiye

Marina Adı: **My Marina Yatch Club**
VHF Kanalı: 16
Koordinatları: 28°33'.90E 36°49'.42N
Tel: +90 (252) 266 02 76
Fax:
E mail: mymarinayachtclub@gmail.com
Web sitesi:
Adres: Ekincik/Muğla

Marina Adı: **Marintürk Göcek Exclusive**
VHF Kanalı: 69\73
Koordinatları: 28°55'.E 36°45'.34N
Tel: +90 (252) 645 22 29
Fax: (252) 645 15 78
E mail: exclusive@marinturk.com.tr
Web sitesi: www.marinturk.com.tr
Marintürk Göcek Exclusive Büngüş
Koyu Göcek 48310 Fethiye- Muğla Türkiye

Marina Adı: **Marin Türk Göcek Village Port**
VHF Kanalı: 69-73
Koordinatları: 28°56'.00E 36°45'.15N
Tel: +90 (252) 645 22 29
Fax: (216) 491 75 26
E mail: info@marinturk.com.tr
Web sitesi: www.marinturk.com.tr

Marina Adı: **D-Marin Göcek**
VHF Kanalı: 73
Koordinatları: 36°44'.9N 28°56'.6E
Tel: +90 (252) 645 15 20
Fax: (252) 645 18 97
E mail: gocek@d-marin
Web sitesi: www.d-marin.com

Adres: Marintürk Göcek Village Port
Büngüş Koyu Göcek 48310
Fethiye- Muğla Türkiye

Adres: Anadolu Göcek Marina Turizm A.Ş.
Cumhuriyet Mah. Camtaş Cad. No:12 48310
Göcek\Fethiye\Muğla

Marina Adı: **Ecesaray Marina**
VHF Kanalı: 73
Koordinatları: 36°37'.55N 29°06'.10E
Tel: +90 (252) 612 88 29
Fax: (252) 612 50 08
E mail: marina@ecemarina.com
Web sitesi: www.ecemarina.com
Adres: Karagözler Mevkii No:1 Yat
Limanı Fethiye / Muğla

AKDENİZ BÖLGESİ MARİNALARI

Marina Adı: **Setur Kaş Marina**
VHF Kanalı: 73\16
Koordinatları: 36°12'.19N 29°37'.27E
Tel: +90 (242) 836 37 00
Fax: (242) 836 34 72
E mail: tuncay@seturmarinas.com
Web sitesi: www.kasmarina.com.tr
Adres: Uğur Mumcu Caddesi,
Bucak Denizi, Acısu
Mevkii\Kaş\Antalya

Marina Adı: **Setur Finike Marina**
VHF Kanalı: 73\16
Koordinatları: 36°17.6'40N 30°9.2'00''E
Tel: +90 (242) 855 50 30
Fax: (242) 855 50 31
E mail: finike@seturmarinas.com
Web sitesi: www.seturmarinas.com
Adres: P.K. 17 07740 Finike - Antalya

Marina Adı: **Kemer Türkiz Marina**
VHF Kanalı: 73
Koordinatları: 36°36' N 30°34' E
Tel: +90 (242) 814 14 90
Fax: (242) 814 15 52
E mail: marina@kemerturkizmarina.com
Web sitesi:www.kemerturkizmarina.com
Adres: Kemer\Antalya\Türkiye

Marina Adı: **Çelebi Marina**
VHF Kanalı: 72
Koordinatları: 36°49'.57N 30°36'.28E
Tel: +90 (242) 259 32 59
Fax: (242) 259 10 10
E mail: info@celebimarina.com
Web sitesi: www.celebimarina.com
Adres: Antalya Liman Mah.
Liman 2.Caddesi No:40 **Antalya-Türkiye**

Marina Adı: **Alanya Marina**
VHF Kanalı: 16/73
Koordinatları: 36°33'.25N 31°57'.07E
Tel: +90 (242) 511 34 00
Fax: 242 512 12 34
E mail: info@alanyamarina.com.tr
Web sitesi: www.alanyamarina.com.tr
Alanya Marina, Akhan
Mevkii, Yat Limanı, 07400
Adres: Alanya

Marina Adı: **Mersin Marina**
VHF Kanalı: 72
Koordinatları: 36°46'.18N 34°34'.32E
Tel: +90 (324) 329 10 34
Fax: (324) 329 10 35
E mail:
Web sitesi: **www.mersinmarina.com.tr**
Adnan Menderes Bulvarı, Eğriçam Mah. No:33\F
Yenişehir\Mersin\Türkiye

2.6.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

Seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmdir. 1980'den beri yıllık gelişme oranı % 8'lerdedir. Hızla büyüyen kruvaziyer gemileri 3000 - 3500 turist taşımakta böylece hem kişi başına maliyetlerini düşürerek şimdiye kadar kruvaziyer almada maddi gücü olmayan turistleri de kazanmakta ve sundukları imkanlarla çok cazip bir duruma gelmektedirler.

Bugünkü kruvaziyer endüstrisi kısa (3 - 4 gün), uzun (15 gün ve fazlası) kruvaziyer imkanlarıyla bir çok ülkenin kentlerini gezme olanağını vermektedir.

Dünya genelinde son bir yılda 14 milyon kişi kruvaziyer gemiler ile seyahat yapmıştır. Bunun 10 milyona yakını (9,747) Amerikalı, 4 milyonu da Avrupa ve diğer ülkelerdendir. Kruvaziyerlerin çoğu Karayipler'de seyir etmektedir.

Ancak Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde bir artış görülmektedir. En büyük grup (% 48) Carnival'in sahip olduğu Carnival - Costa - Aida ve onu takip eden Caribbean (% 24) de Avrupa'dan kruvaziyer seferlerini çoğaltmaktadır. Türkiye limanları da program dahilindedir. İstatistiklere göre limanlarımıza kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların sayısı 1 milyonu aşmıştır.

2009 yılında 22,039 yatak kapasitesine sahip 12 adet yeni geminin hizmete girmesi 2010 yılında 30 adet daha yeni gemi siparişi ile kruvaziyer turizmde genel artış hızla devam etmektedir. Böylelikle artış % 30'lara erişmektedir. 15 yıl sonra 600,000 yatağa erişebileceği değerlendirilmektedir. Bu durumda limanlarımıza gelecek olan kruvaziyer turist sayısı 3 milyona ulaşacaktır.

Ülkemize gelen turistlerin ancak %15'inin yüksek gelirli olduğu göz önüne alındığında zengin turist anlayışı alternatiflerden biri kruvaziyer turizmdir.

Son yıllarda, ülkemizin kruvaziyer sektöründeki en büyük gelişme kruvaziyer limanlarımızın birçoğunun özelleşmiş olmasıdır. Günümüz itibari ile her liman kendi trafiğini arttırmak amacıyla yenilenme ve yatırım yapma gayreti içerisinde. ISPS Code güvenlik sistemi, bu yatırımların bir bölümünü oluşturmaktadır.

Geçmişte atıl olarak değerlendirilen limanımız, ziyaretçi sayılarına bakıldığında Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek duruma gelmişlerdir. Dünya çapında bu denli hızlı büyüyen bir sektörde limanlarımızın da aynı gelişmeyi yakalamak zorundadır. Akdeniz çanağında tüm ülkeler liman yatırımlarını hızlandırmışlar, rekabet güçlerini arttırmak gayreti içerisinde.

Türkiye için uzun vadeli planlar ve alt yapılar üzerinde çalışılması gerekmektedir. Türkiye'nin 2 adet kruvaziyer anlamında yolcu gemisi (feribotu) vardı.Ancak, bahsekonu gemiler yabancı ülke ortaklı bir şirkete devrolması ile birlikte henüz Ülkemiz bayrağını taşıtan bir türk şirkete ait Kruvaziyer Gemimiz bulunmamaktadır. T.C.Başbakanlık Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununun Deniz Turizmi ile İlgili Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin kanunda ilk defa Kruvaziyer Turizm tanımı yer almış olup, böylelikle ülkemizde kruvaziyer gemi inşaatı ve sektörü yeni bir ivme kazanacak ülkemiz kıyılarının turizm açısından değerlendirilme çeşitliği artarak döviz kazancında ülke ekonomisine önemli girdiler sağlanacaktır.

İzmir Limanı bir özelleştirme dönemine girmektedir. Bodrum Kruvaziyer Terminali Projesi ise uzun yıllardır ülkemizin ve özellikle Bodrum'luların gündeminde yer alan Bodrum Yolcu İskelesi, 2003 yılında Yap İşlet Devret sistemiyle DLH Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilmiş olup, 2008 yılında faaliyete geçmiştir.Böylelikle, 200 metre uzunluğunda bir ana iskele ile feribot ve tekne yanaşma yapılarından oluşmuş olan Bodrum Yolcu İskelesi, ülkemizin ilk tam kapsamlı ve modern kruvaziyer terminali olarak hayata geçmiştir. Bodrum'un turizm potansiyelinde önemli bir sıçrama yaratması beklenen terminalin, günümüz şartlarına uygun boyut ve kapasitede yapılabilmesi için çalışmalar da bir yandan devam etmektedir.

Ayrıca, Marmaris'te hizmet vermekte olan kruvaziyer limanı her geçen yıl artan gemi ve yolcu trafiği yanında büyük ve modern tip yolcu gemilerinin uğrak yeri olmuştur. Limanın kapasitesinin artırılması ve yeni yanaşma yerleri oluşturulması için planlama ve avan projelendirme çalışmaları devam etmektedir.

Özet olarak, kruvaziyer turizm desteklenmeli, armatörlerimiz bu konuda yatırım yapmaya kanalize edilmeli ve mevcut limanlar ISPS Koduna uygun hale getirilmelidir.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın tasarı halindeki 2023 Turizm Stratejisine göre aralarında Galata ve Haydarpaşa limanlarının da bulunduğu 10 civarında kruvaziyer liman yapılması gündemdedir.

Dünya Kruvaziyer Şirketleri İstanbul'u Kalkış-Variş Limanı (Turn-Around Port) Olarak İlan Ederek Gelişme Programına Almışlardır.

- Akdeniz'de
- Ana Limanlar;
- Barcelona
- Venedik
- Napoli
- Pire

- Ek Olarak;
- ▶ İstanbul

► İzmir

.► Antalya

İstanbul, İzmir ve Antalya ile birlikte Ek Liman olarak lanse edilen St.Petersburg tüm şartları tamamlayarak 2008 yılında Turn-Around Port olmaya hak kazanmıştır

Ana Liman Olabilmek İçin;

- Dünya Kenti Olması
- Modern ve Kruvaziyer Limanına Yakın Hava Limanına Sahip Olması,
- Limana Yakın Otellerin Olması
- Ulaşım Yollarının Yeterli Olması
- Kruvaziyer Gemi Yolcu Trafiğine Uygun Modern Yolcu Terminali Olması,2500-5500 Yolcu Kapasiteli Gemiler İçin Uygun Rihtım Olması,

gerekmektedir. İstanbul, İzmir ve Antalya bu şartların tümüne sahiptir.

İlk kez 1831 yılında İtalya'dan yola çıkıp İzmir'i de kapsayan bir Akdeniz turu ile başlayan kruvaziyer turizmi, 2013 yılı sonunda dünya genelinde 20.9 milyon yolcuya ulaşmıştır.

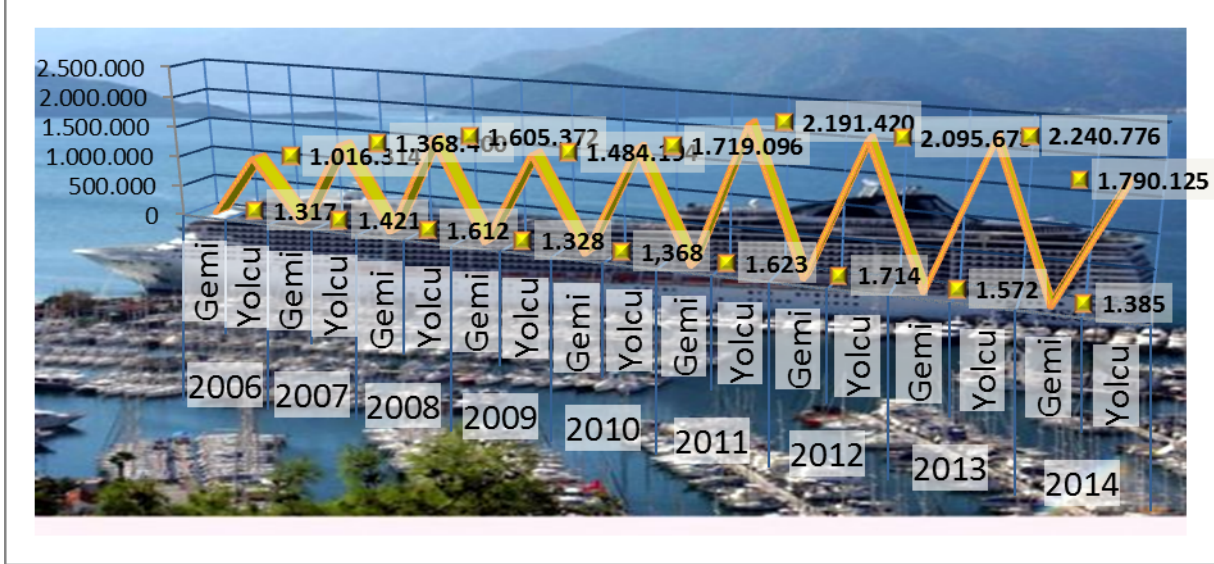
2013 yılında, söz konusu 20.9 milyon kişinin 2.2 milyonu Türkiye limanlarını ziyaret etmiştir. Bir başka deyişle toplam kruvaziyer turistinin yaklaşık yüzde 11'inin yolu Türkiye'den geçmiştir.

Beklentiler bu yıl dünya genelinde kruvaziyer turist sayısının 22 milyona ulaşması. Bu da yaklaşık yüzde 5'lik bir artış beklentisi demek. Dünya limanları yüzde 5'lik büyüme hedefleri ile yola devam ederken, Türkiye dünya ortalaması üzerinde büyüme potansiyeli vaat etmiştir.

Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemilerinin yüzde 40'a yakını Yunanistan'daki Pire Limanı'ndan hareket ettiği için bu ülkedeki negatif gelişmeler direkt Türkiye'yi de etkiler hale gelmiştir. Pire Limanı'nda yaşanan olumsuzluklar nedeniyle rezervasyonlarını Batı Akdeniz'e kaydırma eğilimi gösteren dev kruvaziyer şirketlerin bu stratejisi Türkiye'nin bu alanda büyüme oranını da yarıya düşürmüş durumdadır.

Yunanistan faktörüne rağmen kruvaziyer yolcuların Türk turizminde önemi giderek artmaktadır. 2003 yılında sadece 581 bin kruvaziyer yolcuyu ağırlayan sektör, 11 yılda yüzde 285 gibi büyük bir artışa imza atarak 2014 yılında ufak bir düşüşle 1.8 milyon yolcuya ulaşmıştır. Oysa aynı dönemde dünya kruvaziyer turisti sayısındaki artış yüzde 150'lerde kaldı. Yani Türkiye dünya genelinin 2 katına yakın bir büyümeye imza atmıştır.

GRAFİK 69:2006-2014 Yıllarında Türk Limanlarına Kruvaziyer Gemilerle Gelen Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları



Kaynak: UDHB DTGM Verileri

Kruvaziyer turisti, sağladığı gelir açısından da Denzi Turizminin yükselen yıldızı olmuştur. Kruvaziyer turistinin 7 günlük bir seyahatte gemide harcadığı tutar ortalama bin 719 dolardır. Yani kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 36 milyar dolara ulaşmış durumdadır. Bu rakama, kruvaziyer turistinin gemi dışında yaptığı harcamalar dahil değildir. Kruvaziyer turist, normal bir turistin ortalama 3 katı kadar harcama yapmaktadır.

Örneğin; Türkiye'de normal bir turistin günlük ortalama harcaması 50-55 dolar seviyesindeyken, transit bir limanda kruvaziyer turisti için bu rakam 120 doları, ana limanlarda ise 150 doları geçmektedir. Kruvaziyer tayfası da limanlarda günlük ortalama 70 dolar harcama yapmaktadırlar.. Bu rakamlar baz alınarak yapılan hesaba göre, kruvaziyer turisti ve tayfasından Türkiye'de esnafa yaklaşık 400 milyon dolar para bırakmaktadır.

Özetle;

2013'te 2.2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'ye ziyaret ederken, bu rakam 2014'te dünyada yaşanan ekonomik krizle birlikte Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile kruvaziyer şirketlerinin Batı Akdeniz turlarına yönelmesi sebebiyle 1.8 milyon turiste ulaşmıştır.

- Dünyadaki tüm kruvaziyer turistlerinin yüzde 11'inin yolu Türkiye'den geçmektedir.

- Bir kruvaziyer turistinin 7 günlük gemi harcaması ortalama bin 719 dolardır.
- Türkiye'de günlük turist harcaması (konaklama ve ulaştırma hariç) ortalama 50 dolar, kruvaziyer turistinin limanlarda yaptığı günlük harcama ise ortalama 120-150 dolardır.
- Türkiye'ye gelen turistlerin yüzde 30'unun durağı İstanbul olmakla birlikte, İstanbul'u Kuşadası ve İzmir takip etmektedir..
- Dünya genelindeki 20.9 milyon kruvaziyer turistin yüzde 84'ü ABD'lidir.
- En çok tercih edilen rota yüzde 37.3 ile Karayipler ve Bahamalar. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz Bölgesi yüzde 19.1 ile ikinci sırada yer almaktadır.

Dünya ekonomisinde 2008-2009 krizinin yaralarını sarmasıyla birlikte yeniden büyümeye başlayan kruvaziyer turizmde Türkiye'nin de yükselişi sürmektedir. Son 11 yıla bakıldığında sadece 2009 yılında gerileme yaşayan Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısı 2013 yılında 2.2 milyonu geçerek, dünyadan aldığı pay yüzde 11'e çıkmıştır. Son 10 yılda büyüme oranı yüzde 285 olarak gerçekleşmiştir. Kesinleşen rezervasyonlar ve ön talepler dikkate alındığında Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısının 2015 yılında da tekrar yüzde 2-3 seviyesinde artması ve 2.3 milyona çıkması beklenmektedir.

TÜRKİYE'YE 2014 YILINDA 1.8 MİLYON KRUVAZİYER YOLCUSU GELDİ

Yıl	Gemi sayısı	Yolcu sayısı
2003	887	581.840
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2009	1.328	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420

2012	1.587	2.095.673
2013	1.572	2.240.776
2014	1.385	1.790.125

KRUVAZİYER TURİSTİNİN %30'U İSTANBUL'A GELİYOR: Türkiye'ye gelen kruvaziyer turistlerinin yüzde 30'unun durağı İstanbul oldu. Bunu yüzde 25.7 ile Kuşadası ve yüzde 21.7 ile İzmir takip etmiştir.

SALIPAZARI LİMANI'NIN ÖZELLEŞTİRMESİ NEDENİYLE KRUVAZİYER GEMİLERİN YANAŞMA YERİ SIKINTISI

Bilindiği üzere, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.10.2013 tarih ve 2013/157 sayılı kararı uyarınca **İstanbul Salıpazarı Liman Sahası'nın** işletme hakkı 30 yıl süre ile Doğu Holding A.Ş. ye verilmiş olup, Salıpazarı liman sahası Şubat 2014 itibariyle söz konusu firmaya devredilmiştir.

Galata Port Projesi Kapsamında Salıpazarı Yolcu Limanı imar inşaatının İstanbul'a gelecek kruvaziyer gemilerin yanaşma yeri sıkıntısı yaşamasına neden olması , Dünya Kruvaziyer Acenteleri tarafından İstanbul'un bir Kalkış ve Varış Limanı (Turn-Around Port) olarak seçilmesi sebebiyle, **mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin korunması ve artırılması için;**

-**Zeyport Limanı'na** 150 metre Boyuna Kadar Kruvaziyer Gemilerin yanaştırılmasının sağlanması,

-Turizm-2023 Stratejisi doğrultusunda **Ataköy Marina ve Yenikapı Dolgu ve Miting Alanında** yapılacak İmar Plan Değişikliği ile 150 Metre ve Üstü Kruvaziyer Gemiler İçin Bağlama ve Barınma Terminali'nin yanı sıra bir Home Port Terminalinin yapılmasının,

- **Sarayburnu Rıhtımının** da alternatif liman olarak kullanılmasının, uygun olacağı değerlendirilmektedir.

TABLO (88)İSTANBUL SALIPAZARI KRUVAZİYER LİMANI 2013-2014 YILI 12 AYLIK GEMİ VE YOLCU İSTATİSTİK BİLGİSİ											
2013						2014					
AYLAR	TOPLAM GEMİ	TRANSİT YOLCU	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TOPLAM YOCU	AYLAR	TOPLAM GEMİ	TRANSİT YOLCU	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TOPLAM YOCU
OCAK	2	5.071	16	5	5.092	OCAK					
ŞUBAT	1	2.456	8	1	2.464	ŞUBAT	1	4			4
MART	4	7.676	238	441	8.355	MART	1	2.436	5		2.441
NİSAN	33	47.332	5.573	5.874	58.779	NİSAN	19	32.793	1.810	2.241	36.844
MAYIS	46	59.076	9.487	10.094	78.657	MAYIS	42	52.485	7.792	7.304	67.581

HAZİRAN	41	49.533	6.975	7.998	64.506	HAZİRAN	45	49.445	13.258	14.386	77.089
TEMMUZ	54	73.661	11.122	11.136	95.919	TEMMUZ	45	70.452	11.255	11.553	93.260
AĞUSTOS	62	74.412	14.208	13.962	102.582	AĞUSTOS	40	64.150	8.961	8.867	81.978
EYLÜL	73	77.761	11.850	13.596	103.207	EYLÜL	56	60.776	12.858	13.793	87.427
EKİM	72	89.462	15.079	15.749	120.290	EKİM	59	68.435	15.454	15.525	99.414
KASIM	16	23.068	7.139	7.332	37.539	KASIM	16	27.653	1.266	1.046	29.965
ARALIK						ARALIK	7	12.427	498	425	13.350
GENEL TOPLAM	404	509.508	81.695	86.187	677.390	GENEL TOPLAM	331	441056	73157	75140	589353

2013 YILI GEMİ SAYISI (12 AYLIK) 404	2014 YILI GEMİ SAYISI (12 AYLIK) 331	ARTIŞ-AZALIŞ (12 AYLIK) -18,07%
2013 YILI YOLCU SAYISI (12 AYLIK) 677.390	2014 YOLCU SAYISI (12 AYLIK) 589.353	ARTIŞ-AZALIŞ (12 AYLIK) -13,00%

İSTANBUL, KUŞADASI VE İZMİR YOLCULARIN % 75'İNİ AĞIRLAMAKTADIR.

Liman	Yolcu sayısı	Aldığı pay (%)
Alanya	40.843	1,82
Antalya	163.575	7,30
Bartın	2.071	0,09
Bodrum	28.546	1,27
Çanakkale	7.467	0,33
Çeşme	62.741	2,80
Dikili	7.655	0,34
Fethiye	1.067	0,05
Göcek	252	0,01
Güllük	476	0,02
İstanbul	689.417	30,77

İzmir	486.493	21,71
Kaş	1.152	0,05
Kuşadası	577.685	25,70
Marmaris	152.685	6,81
Mersin	1.381	0,06
Mudanya	414	0,02
Samsun	1.281	0,06
Sinop	7.460	0,33
Trabzon	8.115	0,36
Tuzla	0	0,00
TOPLAM	2.240.776	100,00%

Türkiye'ye gelen kruvaziyer turistin bu yıl geçen yıla göre yüzde 2-3 artması bekleniyor.

Dünyada kruvaziyer turizmi 2013 yılında 20.9 milyon kişiye ulaşırken, bu rakam 2014 yılında ise 1.8 milyon olarak gerçekleşmiş olup, 2018 yılı için beklenti 24.1 milyon kişi. 2015 yılında kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 40 milyar dolara ulaşacak. Sektörün en büyük 3 şirketi Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises ve Norwegian Cruise yolcuların yüzde 79.4'üne, gelirin yüzde 71.8'ine sahiptir. Yolcuların ve tayfaların 2015 yılında limanlarda yapacağı doğrudan harcamanın 19.2 milyar dolar olarak gerçekleşmesi bekleniyor.

Kruvaziyer turizminin yüzde 84 gibi önemli bir kısmı ABD'li turistlerden oluşuyor. 2013 yılında 17.6 milyon ABD'li kruvaziyer yolculuğuna çıkarken, bunların 11.7 milyonunun yolculuğunun başlangıç noktası da ABD. 1990 yılından bu yana toplam 200 milyonu aşkın yolcu kruvaziyer turizmini tercih etti. Bu rakamın yüzde 40'ı son 5 yılda yolculuk yaptı. Ortalama bir kruvaziyer yolculuğu 7 gün sürerken, kruvaziyer turistlerinin en çok tercih ettiği rota ise yüzde 37.3 ile Karayipler ve Bahamalar olarak gerçekleşti. Bunu yüzde 19.9 ile Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz bölgesi takip etti.

Bölge	Pay (%)
Karayipler/Bahamalar	37,3
Akdeniz	19,9
Avrupa (Akdeniz hariç)	9,8
Asya	3,6
Avustralya/Yeni Zelanda/G. Pasifik	4,1
Alaska	5,4
Güney Amerika	3,4
Diğer	16,5

Kruvaziyer yolcularının yaş ortalaması 50. Yapılan araştırmalar yolcuların ortalama yıllık gelirinin 100-110 bin dolar seviyesinde olduğunu ortaya koyuyor. Yolcuların kruvaziyer turizmini tercih etmesinin önemli nedeni 'eğlenceli ve hesaplı lüks' olarak öne çıkıyor. Yolcuların yüzde 86 gibi önemli bir kısmı evli ve yüzde 75'i zaten seyahate eşleriyle katılıyor.

Kruvaziyer turistinin gemide yaptığı harcama 7 günlük bir ortalama seyahat için bin 719 dolar. Bu miktarın yüzde 75'i bilet parasına gidiyor. Gemide yapılan diğer harcama kalemleri ise casino, bar, iniş giderleri ve spa olarak öne çıkıyor. Buna ek olarak, kruvaziyer turisti ve gemi tayfalarının indiği limanlarda yaptığı harcamanın bu yıl 19.2 milyar dolar olarak gerçekleşmesi bekleniyor.

Harcama kalemi	Harcama (\$)
Bilet	1.304
Seyahat sırasında harcama	415

	<i>Casino/Bar</i>	222
	<i>İniş giderleri (Kruvaziyere kalan)</i>	81
	<i>Spa</i>	40
	<i>Diğer</i>	61
TOPLAM HARCAMA		1.719

Kruvaziyer turizminden en çok hangi limanların kazandığına bakıldığında ABD'de Florida'nın açık ara lider olduğu göze çarpmaktadır. Florida'da 3 kruvaziyer limanının toplam geliri yaklaşık 1.5 milyar dolar. Miami Limanı 605 milyon dolarlık gelire dünya lideri konumunda. Dünya sıralamasında 4'üncü olan, Avrupa'da ise ilk sırada yer alan liman ise Barselona'dır.

Sıra	Şehir	Liman	Gelir (milyon dolar)
1	Florida	Miami	605
2	Florida	Fort Lauderdale	500
3	Florida	Port Canaveral	493
4	Barselona	Barcelona	382
5	Roma	Civitavechia	373
6	Bahamas	Nassau	349
7	Mexico	Cozumel	278
8	Venedik	Venice	255
9	Southampton	Southampton	243
10	Texas	Galveston	194

2023 HEDEFİ VE YENİ LİMANLAR: Gelir düzeyi yüksek bir turizm kitlesi demek olan kruvaziyer turizm, Türkiye için de büyük önem taşımaktadır. Bunun için kuşkusuz ilk etapta gerekli olan şey ise liman sayısını artırmak. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 'Türkiye Turizm Stratejisi 2023 hedefinde'de de yeni limanlar yer alıyor. Buna göre,

- Samandağı Kruvaziyer Limanı,
- Antalya Kruvaziyer Limanı,
- Kuşadası Kruvaziyer Limanı,
- Çeşme Kruvaziyer Limanı,
- Çanakkale Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı,
- Samsun Kruvaziyer Limanı,
- Trabzon Kruvaziyer Limanı, programa alınmış durumda.

Buna göre Turizm Sektöründe Başarmamız Gerekenler

- 1. Turizm çevre ve altyapı dengesinin kurulması ve çevre bilincinin oluşturulması
- 2. Yeterli düzeyde tanıtım
- 3. Fiyat dengesi
- 4. Kalifiye eleman
- 5. Ülke geneline yayılma
- 6. İç turizmde tatil bilincinin artırılması
- 7. Turizm sezonunun 12 aya çıkartılması
- 8. Verimlilik örgütlenmesinin sağlanması, sektörel güvencelerin oluşturulması

• **Türkiye Turizm Sektörünün Güçlü Yanları**

- 1. İklim, doğal kaynaklar ile tarihi değerlerin varlığı ve henüz büyük oranda bozulmamış çevre
- 2. Ana pazarlardaki tanınmışlık, pazar payının yüksekliği ve buralarda Türkiye spesialisti seyahat organizatörleri ve uçak şirketlerinin varlığı
- 3. Akdeniz çanağındaki rakip ülkelere göre daha yeni ve daha nitelikli tesislerin varlığı
- 4. Halı, deri, konfeksiyon ve mücevher başta olmak üzere alışveriş olanakları, yöresel potansiyele bağlı olarak gelişen el sanatları ve el sanatı ürünlerinin varlığı
- 5. Turizmin çeşitlenmesine olanak veren coğrafi yapı ve ulaşım olanakları

• **Türkiye Turizm Sektörünün Zayıf Yanları**

- 1. Sağlık, teknik altyapı ve enerji konularında yetersizlik
- 2. Turizmde yeterince çeşitlendirmeye ve coğrafi yaygınlaştırmaya gidilmemesi
- 3. İç turizm ile ilgili stratejik planlama eksikliği
- 4. Rekabet üstünlüklerimizin ortaya konulmasındaki güçlükler nedeni ile pazarlamanın düşük fiyatlara yapılması, düşük fiyatların bir çekim unsuru haline gelmesi
- 5. Ulaşım olanaklarının yetersizliği (Havayolu, Demiryolu vb.)

Bu tespitler ışığında, zayıf alanlarının iyileştirilerek, Ülkemizin mevcut Kruvaziyer Turizmini arttırmaya çalışılmak için ülkemizin önemli turizm alanlarının tanıtımının yapılması, yabancı basın, fuar, seminer, konferans v.b. yurtdışı tanıtımlarına daha çok ağırlık verilerek, iyi bir pazarlama strateji geliştirilmesi ve Ülkemiz Kruvaziyer Limanlarını Turn- Around Port (Kalkış-Variş) Limanı Haline getirmeliyiz.

Kaynaklar: CLIA ve Med Cruise Verileri
TURSAB Kruvaziyer Raporu
DTGM Verileri

TABLO (89): Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2006-2013)

Kaynak : T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Verileri

LİMAN ADI	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
Alanya	114	80.440	124	93.937	84	57.000	73	50.285	2	1.071	22	25.743	22	25.743	53	40.843
Antalya	32	13.015	34	15.680	41	25.057	23	12.549	41	103.859	64	127.250	55	159.430	64	163.575
Anamur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	351	1	63	0	0
Bartın	-	-	-	-	8	957	10	941	4	555	2	208	9	882	15	2.071
Bodrum	66	10.478	63	9.892	126	52.862	87	38.414	89	31.700	82	46.031	131	52.832	114	28.546
Çanakkale	24	5.008	23	5.207	31	8.776	33	8.712	17	7.670	23	4.371	25	4.184	36	7.467
Çeşme	-	-	-	-	3	1.819	1	817	16	9247	1	89	25	4.787	54	62.741
Datca	-	-	-	-	1	207	3	1.041	3	778	0	0	0	0	0	0
Dikili	23	3.990	13	2.631	29	10.424	13	6.592	26	15.401	34	17.485	24	4.865	21	7.655
Fethiye	67	3.566	4	948	13	4.217	8	2.615	5	879	5	1.975	11	1.969	4	1.067
Göcek	-	-	-	-	6	1.121	10	1.532	16	2.274	7	1.216	6	1.038	2	252
Güllük	-	-	-	-	19	2.747	5	1.172	1	279	3	1.692	7	1.079	7	476
İskenderun	-	-	-	-	3	819	2	1.884	1	106	5	1.308	0	0	0	0
İstanbul	306	273.553	340	422.896	404	489.544	313	476.541	342	508.246	420	627.897	382	596.027	381	689.417
İzmir	105	184.797	122	287.357	133	318.451	129	315.454	159	378.266	262	493.533	288	552.764	190	486.493
Kaş	-	-	-	-	6	600	4	1.341	8	1.317	3	507	7	1.018	3	1.152
Kemer	-	-	-	-	1	37	0	0	6	602	0	0	0	0	0	0
Kuşadası	471	368.696	613	466.677	601	518.872	506	462.746	517	493.911	568	662.456	464	564.317	428	577.685
Marmaris	83	65.265	64	60.039	70	101.874	74	81.472	84	146.531	84	170.021	88	110.279	112	152.685
Mersin	-	-	-	-	4	941	3	1.583	1	106	3	416	2	774	3	1.381
Mudanya	-	-	-	-	1	482	4	1.309	1	24	5	922	0	0	2	414
Samsun	9	2.661	8	186	5	596	9	1.524	4	825	3	208	7	1.190	12	1.281
Sinop	-	-	-	-	6	3.136	14	7.861	7	7.098	9	4.088	10	3.708	16	7.460
Taşucu	-	-	-	-	1	18	3	440	2	201	4	805	4	709	0	0
Trabzon	17	4.845	13	2.950	15	4.813	18	7.369	14	7.952	13	6.267	18	8.015	24	8.115
Tuzla	-	-	-	-	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
Yalova	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	0	0
TOPLAM	1.317	1.016.314	1.421	1.368.400	1.612	1.605.372	1.328	1.484.194	1.368	1.719.098	1.623	2.191.420	1.587	2.095.673	1.572	2.240.776

Grafik (70):2006-2012 Yıllarında Türk Limanlarına Kruvaziyer Gemilerle Gelen Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları



Kaynak : T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Verileri

**Başlıca
Kruvaziyer Limanlarımız**

**İstanbul
İzmir
Kuşadası
Fethiye
Marmaris
Bodrum
Antalya
Alanya
Mersin
Sinop
Samsun
Trabzon**

Türkiye Kruvaziyer turizminden uğrak liman statüsünden 0,05'lik bir pay almaktadır.

2.6.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri

Son yıllarda tüm dünyada yepyeni bir turizm dalı olan "Dalış Turizmi" kavramı oluşmuştur. Türkiye'nin sahip olduğu eşsiz sualtı değerlerinden başka ülkemizin bu konuda avantajlı bir yanı da coğrafi konumudur. 1985 yılında batık gemi kalıntılarının da içinde bulunduğu sualtı kültürel değerlerimiz, Kültür Bakanlığı'nın girişimleri ile bilimsel dalışlar dışında tüm dalışlara kapatılmıştır.

2001 yılı Eylül ayında Kültür Bakanlığı çalışmaları sonucu sportif dalışlara kapalı olan alanlar tekrar değerlendirilmiştir.

Bodrum-Turgutreis yakınlarındaki ve birçok antik batık gemi kalıntısını bünyesinde bulunduran Yassıada, Kaş yakınlarındaki Kekova batık kenti ve Çanakkale bölgesinde bulunan 1. Dünya Savaşının gemi kalıntıları kontrollü olarak dalış turizmine açıldığı durumda Türkiye Kültür Dalış Turizmi açısından dünyanın en önemli ülkeleri arasında olacağı değerlendirilmektedir.

Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt v.s.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren rekreatif su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür. Su sporları, adı spor olsa bile sermaye-emek-bilgi yoğun birer ticari işletmelerdir. Kesin kurallarla denetlenen ve belirli özel kulvarlarda çalışan bu meslek dalı, 1990'lardan sonra hızla gelişmiş ve ciddi bir sektör olmuştur. Ülkemizde dalış turizmi ise çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerimizin çokluğu uzun yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu Turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemi ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

Ülke genelinde 700 dolayında su sporu işletmesinin büyük bir bölümü mevcut turistik tesisler bölgesinde, diğerleri İl ve İlçe Turizm Müdürlüklerinin belirlediği sahalarda faaliyet göstermektedir.

Yıl içinde gerçekleştirilen su sporları aktiviteleri karşılığında 150 Milyon Dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir.

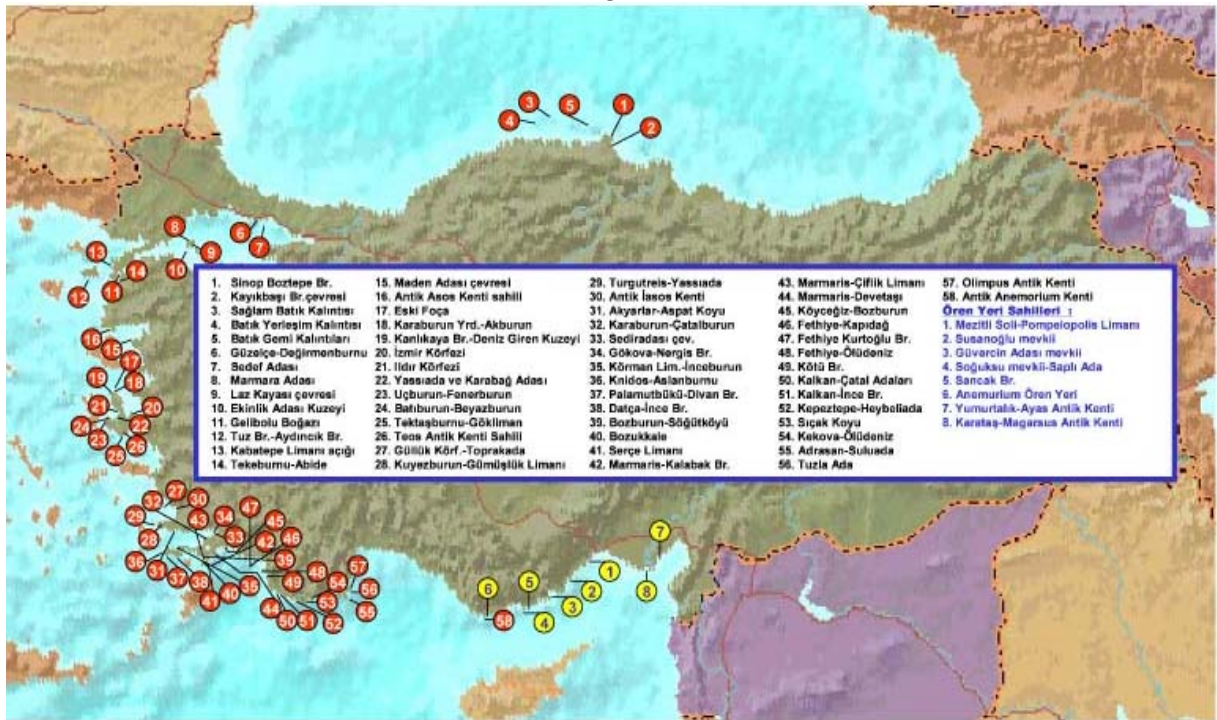
Fethiye'den Marmaris / Aksaz'a kadar olan sahil şeridi geçtiğimiz yıllarda SU SPORLARI MERKEZİ ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart aylarında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

Çeşme Yarımadası, öncelikli yatırımlara dahil edilerek turizm sezonunu 12 aya çıkartacak yap-işlet-devret modeli uygulanmalıdır. Çeşme Yarımadası'nda sportif aktiviteler için kamp turizmi (futbol, basketbol), jeotermal seracılık, Alaçatı'da dünya

çapında sörf okulu, marina bölgesi, balıkçılık ve turizme öncelik tanınabilecek niteliktedir.

TABLO (90) Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Süstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	İşletme Sayısı	Su Altı Belge Sayısı	Su Üstü Belge Sayısı
TOPLAM	781	263	697

GRAFİK 71: Dalışa Yasak Mevkiler



- 2001/2952 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yasaklanan dalış sahaları
- Adana Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğünce tespit ve tescil edilen ören yeri sahilleri dalışa yasak sahaları

2.6.6. Diğer Unsurlar

2.6.6.1. Eğitim

Denizcilik eğitimi, toplumun tüm kesimlerine optimal seviyede yansıtılmalıdır. Kalkınmanın, çağdaşlaşmanın ve dışa açılmanın esasını oluşturan eğitimin en önemli işlevlerinden biri de nitelikli insan gücünü yetiştirmektir. Belirlenen nitelikteki insanı

yetiştirmek, ancak iş alanlarının gereksinim duyduğu bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazandıracak eğitim öğretim ortamının sağlanmasıyla mümkündür.

Özellikle kamu ve özel sektör kuruluşlarının denizcilik eğitimi alanına gerekli önemi göstermemeleri sonucu bir yandan kamunun eğitim maliyetini arttırmakta, diğer yandan da verilen eğitimin kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Denizcilik eğitimi alanında karşılaşılan sorunların ana başlıkları aşağıda sıralanmıştır.

- a) Günlük deniz gezileri yapan işletmelerin gereksinim duyduğu işgücünün yetiştirilmesinde darboğazlar vardır.
- b) Deniz turizmi alanında çalışan ya da gereksinim duyulan personeli yetiştirmek üzere açılmış olan orta ve yüksek öğretim düzeyindeki eğitim kurumları yetersizdir.
- c) Yaygın eğitim alanında özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitimi nitelikli değildir.
- d) Denizcilik eğitimi konusunda Denizcilik Müsteşarlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında istenilen düzeyde koordine sağlanamamıştır.
- e) Turizm meslek yüksek okulları ile turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmi ile ilgili derslere yeterince yer verilememektedir.

Bu sorunların çözümüne yönelik olarak:

- a) Deniz turizmi alanında çalışan personeli yetiştirmek üzere orta öğretim düzeyinde resmi ve özel Anadolu Meslek Liseleri ile yat limanlarının bulunduğu yörelerdeki Anadolu Meslek Liseleri bünyesinde denizcilik eğitimi bölümleri açılmalıdır. Nitekim Bodrum Anadolu Meslek Lisesi bünyesinde yıllardır yatçılık eğitimi veren okul, sektör ve Milli Eğitim Bakanlığı'nın müştereken hazırladığı müfredatıyla bu konuya iyi bir örnektir.
- b) Denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarında yat işletmeciliği, deniz turizmi vb. alanlarda çalışacak elemanların yetiştirilmesi için gerek duyulan bölümler açılmalıdır.
- c) Yaygın eğitim alanında Özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitim, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu becerikli insan gücünü yetiştirebilecek nitelikte olmalıdır.
- d) Denizcilik eğitimi konusunda ilgili birimler arasında koordinasyon sağlanmalıdır.
- e) Turizm meslek yüksek okullarında ve turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmiyle ilgili derslere daha fazla yer verilmelidir.

2.6.6.2. Tanıtım

Ülkemiz deniz turizmi sektörünün yurtdışındaki tanıtımı 1985 yılından öncesine gitmektedir, ancak bu tanıtım genel olarak Düsseldorf Deniz Turizmi Fuarında yapılan çalışmalarla sınırlı kalmıştır. Denizcilik fuarlarında gerçekleştirilen tanıtım çalışmaları,

tamamıyla Turizm Bakanlığı bilgisi doğrultusunda ve Bakanlık bütçesinin elverdiği ölçüler içinde, yurt dışındaki Turizm Müşavirlikleri vasıtası ile yapılmıştır.

Deniz Turizmi Sektörü'nün tanımlarda yer alması doğrultusunda geniş bir çalışma başlatılmıştır.

Diğer ülkelerdeki tanıtım faaliyetlerine bakıldığında Yunanistan, İtalya, Fransa ve İspanya sürekli olarak söz konusu fuarlarda yer almaktadır. Tunus, İsrail, Slovenya ve Ukrayna ise deniz turizmi fuarlarında yeni yer almaya başlamışlardır.

2.6.6.3. Ekonomi

Deniz turizmi ülkemiz için çok önemli bir gelir kaynağıdır.

2023 yılında AB ülkelerindeki emekli nüfusun 100 milyonu aşacağı değerlendirilmektedir. Bu potansiyelin rasyonel bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Deniz Turizmi önemli bir gelir kaynağımız olmakla birlikte düzenli bir döviz istatistiğine sahip değildir. Deniz turizmi içindeki tüm sektörler Deniz Turizmi Yönetmeliği ile belgelendirilmeli ve döviz girdileri istatistiklerindeki sapmalar düzeltilmelidir.

2.6.6.4. Mavi Bayrak

Avrupa Topluluğu, kendi ülkelerinde yüzme amacı ile kullanılacak göl ve deniz suları için gerekli su kalitelerini belirleyen mikrobiyolojik parametreleri, yol gösterici ve uyulması zorunlu hükümler olarak ortaya koymuştur.

Bu çalışmalar 1987 yılında Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE) tarafından yürütülen Mavi Bayrak Kampanyası adı altında birleştirilmiş önce 11 AT ülkesi daha sonra 22 ülkede başarı ile uygulanmıştır. 2001 yılında ise Avrupa'nın dışında yer alan ülkelerden gelen talepler doğrultusunda kampanyanın kapsamı genişletilmiş olup Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'nın adı Çevre Eğitim Vakfı olarak değiştirilmiştir.

Mavi Bayrak Kampanyası dört temel konu üzerinde yoğunlaşmıştır.

- Yüzme amacıyla kullanılan suyun niteliği
- Çevresel eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yönlendirilmesi
- Plaj düzeni ve emniyetinin sağlanması
- Çevre Yönetimi

Bu ana konular, Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından tespit edilen 27 kritere dağıtılmıştır. Bu kriterleri sağlayan plajlara 1 yıl süreyle Mavi Bayrak verilerek ödüllendirilmektedir. Mavi Bayraklı plaj ve marinalar Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından internet ortamında yayımlanarak tüm dünyaya duyurulmaktadır. Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'na 1991 yılında ilk kez Avrupa Topluluğu dışında Finlandiya kabul edildikten sonra, Ülkemizde de Mavi Bayrak Kampanyası'na yönelik çalışmalar

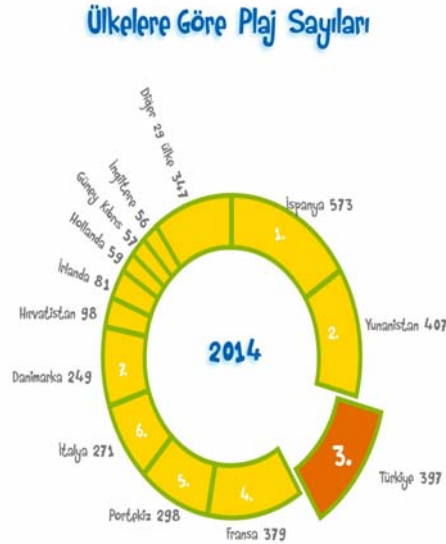
başlamıştır. Mavi Bayrak Projesi Sağlık Bakanlığı ve Bakanlığımızın öncülüğünde 1993 yılında kurulan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı'nın (TÜRÇEV) eşgüdümünde yürütülmektedir.

Türkiye'de mavi bayraklı plaj ve marina sayısı her geçen yıl artmaktadır. Türkiye'nin 2012 yılında Mavi Bayraklı plaj sayısı 355, marina 19, yat 13 iken 2013 yılında bu rakam 383 plaj, 21 marina ve 13 yat sayısına ulaşmıştır. 2014 yılı rakamları ise 397 plaj, 22 marina ve 12 yat olarak kayıtlara geçmiştir. Böylelikle Türkiye 2014 yılında 397 Mavi Bayraklı plaj ile 70 ülke arasında dünya 3.sü olmuştur.

70 ülke arasında Mavi Bayraklı plaj sıralamasında ilk sırayı 573 plajla İspanya, ikinciliği 407 plajla Yunanistan, üçüncülüğü ise 397 plajla Türkiye paylaşıyor. Türkiye, mavi bayraklı marina alanında da 22 mavi bayraklı marina ile 70 ülke arasında 7. sırada bulunmaktadır.

Marina alanında ilk sırayı 108 marina ile İspanya, ikinciliği 103 marina ile Almanya, üçüncülüğü ise 101 marina ile Hollanda yer alıyor. Mavi Bayrak aynı zamanda temiz deniz, güvenli çevre anlamına geldiği için yerli ve yabancı turistler tarafından daha çok tercih ediliyor. İşletmeciler de bu noktada mavi bayrak kriterlerini yerine getirerek, tesislerini uluslararası standarda kavuşturabildikleri gibi tur operatörleri de mavi bayrak ödüllü tesisleri tercih ediyorlar. Bu tür çalışmaların turizme olumlu yönde büyük katkısı olacağı tartışılmazdır.

GRAFİK (72) : Uluslararası Mavi Bayrak Sayıları



Kaynak: TURÇEV

GRAFİK (73)



Kaynak: TURÇEV

GRAFİK 74: Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj , Marina ve Yat Sayıları



Kaynak: TURÇEV

Mavi Bayrak Ödülü'nün, deniz suyu temiz, çevre yönetimine duyarlı, öngörülen donatıma sahip ve çevreyi bilinçlendirme konusunda aktif plaj ve marinalara verilmiş olup, ödülün uluslararası alanda tanınmış olması dolayısıyla uluslararası turizm pazarında olumlu yönde katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Kıyıların korunması, çevre bilincinin gelişmesinde ve turizm pazarlanmasında Mavi Bayrak Projesinin önemli bir yeri bulunmaktadır. "Mavi Bayrak" bir çevre ödülü olmakla birlikte, uluslararası standart özelliği taşıması ve uygulama alanının kıyıları olması nedeni ile turizm sektörü açısından büyük bir öneme sahiptir.

Türkiye Çevre Eğitim Çevre Eğitim Vakfı tarafından 2011 Yılı itibari ile Yatlarda Mavi Bayrak uygulanmaya başlanmıştır.

Bu uygulama ile; çevre yönetimi, çevre eğitimi ve bilgilendirme, can güvenliği ve hizmetler ile belirlenen kriterler ve davranış kurallarına uyan yatlara, bir yıllığına verilen bir çevre ödülüdür.

Yatlarda Mavi Bayrak Kriterleri

KRİTERLER

1. Yatın “denize elverişlilik belgesi” (özel yatlar için bağlama kütüğü ruhsatnamesi) nin bulunması ve fotokopisinin başvuru dosyasına eklenmesi(z)
2. Ticari yatlar için “deniz turizmi aracı işletme belgesi” nin bulunması ve fotokopisinin başvuru dosyasına eklenmesi (z)
3. Mavi Bayrak kriterlerini, uyulması gereken yat davranış kurallarını, yerel ve ulusal düzeyde kimlerin sorumlu olduğunu içeren Mavi Bayrak bilgilerinin sergileneceği standart panonun yatta uygun ve görünür bir yere asılı bulunması (ödüle hak kazanıldığı takdirde TÜRÇEV tarafından gönderilecektir) (z)
4. Sintine ve pis su tanklarının düzenli olarak marina veya başka bir toplama merkezinde çektirilmesi ve bunun belgelenmesi ve/veya yatta arıtma sistemi bulundurulması ve faal durumda tutulması ve ilgili belgenin başvuru dosyasına eklenmesi(z)
5. Mavi Bayraklı yatlar için hazırlanan ‘Atık Takip Formu’nun düzenli olarak işlenmesi (Mavi Kart sahiplerinin kartın arkalı-önlü fotokopisini başvuru dosyasına eklemeleri yeterlidir) (z)
6. Marinalarda yapılan çevre eğitim etkinliklerinden en az birine fiilen katılmış olmak ve katıldığına dair belge fotokopisini başvuru dosyasına eklemek (z)

Uyulması Gereken Davranış Kuralları

1. Koylarda hız limitine uyulması (maksimum 3 knot)
2. Koylarda demirli durumdayken ses kirliliğine karşı duyarlı olunması
3. Denize ve kıyı alanlarına çöp atılmaması
4. Denize zehirli atıklar (yağ, boya, kullanılmış pil, temizlik malzemeleri atılmaması
5. Cam, plastik, metal gibi atık malzemelerin geri dönüşümü için ayrıştırma olanaklarının sağlanması

6. Yemek yapımı sonrası oluşan bitkisel atık yağların düzenli olarak toplanarak lisanslı bir firma ile bertaraf edilmesinin sağlanması
7. Kullanılan boya anti-fouling, boya çıkarıcı gibi ürünleri alırken çevre dostu olanların tercih edilmesi
8. Temizlikte kullanılan deterjan, yüzey temizleyici vb. ürünlerin çevre dostu olanlarının kullanılması
9. Kirlilik veya çevreyle ilgili kuralların herhangi birinin ihlali ile karşılaşıldığında durumun hemen yetkililere bildirilmesi
10. Balık avcılığında avlanma sezonu, avlanma bölgeleri ile ilgili konulan yasalara uyulması ve yasak olan yöntemlerle balık avlanmaması
11. Denizde yaşayan bitki ve hayvanların korunması ve kuşların ürediği bölgelere dikkat edilmesi
12. Tehlike altındaki ve korunan alanlara dikkat edilmesi
13. Deniz dibine zarar verecek şekilde demirleme yapılmaması
14. Balıkçılık yapılan veya balıkçılıkla ilgili düzeneklerin bulunduğu alanları rahatsız etmekten kaçınılması
15. Tehlike altındaki/korunan türlerden veya sualtından çıkarılan arkeolojik kalıntılardan yapılmış eşyaların satın alınmaması ve kullanılmaması
16. Yatın tuvalet ve mutfak ünitelerinin temiz ve bakımlı olması
17. Diğer yatçıların da çevreye özen göstermeleri konusunda onların teşvik edilmesi

TABLO (91) YILLARA GÖRE MAVİ BAYRAKLI PLAJ SAYILARI

	1994	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Antalya	6	61	59	72	87	90	126	143	156	163	174	190
Muğla	5	20	29	34	37	44	47	57	62	71	73	76
Aydın	1	11	15	12	15	21	19	16	19	21	20	22
İzmir	-	23	29	26	23	29	23	21	21	28	28	32
Balıkesir	-	10	5	4	8	5	12	12	16	19	17	17
Mersin	-	-	-	-	-	1	4	6	7	6	5	8
Çanakkale	-	-	2	2	2	-	3	1	3	5	5	5
Tekirdağ	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1
İstanbul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Yalova	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Düzce	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1
Kocaeli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Sinop	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabzon	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Elazığ	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
İsparta	-	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Hatay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	12	127	140	151	174	192	235	258	286	314	324	355

2.6.7. Amaç ve Stratejiler

2.6.7.1. Stratejik Amaçlar

Deniz Turizmi Sektörünün stratejik amaçlarının en başında Türkiye Kıyıları Makro Plan Projesi çerçevesinde kıyılarımızın planlanarak, deniz turizmine elverişli koy, körfez ve kıyılarımızın belirlenmesi ve belirlenen bölgelerinin ekolojik dengesini bozmayacak şekilde yapılacak düzenlemelerle yeniden bölgesel kalkınma planlarını gerçekleştirilmesidir.

2.6.7.2. Hedef ve İlkeler

Türkiye, deniz turizmi bakımından İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan ve Yunanistan'ın gerisindedir. Ancak yat limanları ve yatlarda üretilen turizm hizmetleri ile yat limanları ve çekek yerlerinde verilen onarım hizmetleri bakımından Akdeniz'de önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye kıyılarında sadece 10 Bin yat ağırlanabilmektedir; çünkü marina sayısı ve çeşidi yetersizdir. Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre, Türkiye'de 300 kıyı tesisi bulunmaktadır. Limanlar yedi kuruluşun ilgi alanındadır, kurumlar arası koordinasyon sağlanamamaktadır. Deniz turizmi 10 milyar dolarlık gelir vadeden bir sektördür.

2.6.8. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2013-2018)

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2003-2018) Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından çalışmaları sürdürülen Türkiye Turizm Stratejisi, turizm sektöründe, kamu ve özel sektörün yönetim ilkesi çerçevesinde işbirliğini gündeme taşıyan ve stratejik planlama çalışmalarının yönetim ve uygulanma süreçlerinde sektörün önüne bir yol haritası konularak yönlendirilmesi temel amaç olarak kabul edilmiştir.

2.6.9. Sonuç ve Değerlendirme

Tüm bu verilerin ışığında; Türkiye için çok önemli bir gelir kaynağı olan deniz turizminde arzu edilen seviyeye ulaşamadığı saptanmaktadır. Türkiye'de turizm anlayışı, turizmin tamamlayıcı unsuru olan konaklamayı esas kabul etmekte, ana amaç olan unsurları ise tâli faktör olarak görmektedir. Kongre ve bilimsel turizm dışında tarihi, kültürel, dini ve doğal motifler de turizmin önemli unsurlarıdır. Türkiye'ye gelen turistlerin yüzde 80'inden fazlasının deniz varlıkları için geldiği Turizm Bakanlığı tarafından teyid edilmektedir. Deniz turizminin Türkiye'nin turizm gelirleri içinde tâli unsur olarak algılanmasına karşılık, yüzde 25'lik payı oluşturmaktadır. Deniz Turizminde ülkemizin güçlü yönleri şu şekilde sıralanabilir:

- Coğrafi konum
- Pazar büyüklüğü
- Ülkemizin zengin bir tarihe ve kültür varlıklarına sahip olması

- Deniz turizmi için doğal imkân ve kabiliyetlerin fazlalığı
- Akdeniz Çanağında beş altın çıpalı marinaların yarısından fazlasının ülkemizde olması
- Bakım onarım hizmetlerimiz

Zayıf taraflarımız:

- Marinalarımızın kapasitelerinin tam olarak kullanılmaması
- Bürokratik işlemlerin fazlalığı
- Marina yatırımlarının projelendirilmesi konusunda bürokrasinin azaltılması ve yatırımın hızlandırılması amaçlı Yuvarlak Masa yönteminin ülkemizde uygulanmaması
- Denizcilik ve turizm eğitimi eksikliği
- Uluslararası lobi çalışmalarının yetersizliği

Bunların yanısıra Akdeniz ülkeleriyle rekabet eksikliği, bölgesel istikrarsızlık, makro ekonomik istikrarsızlık, kötü imâj ve tanıtım gibi ülkemiz turizmi için en büyük tehdit ve riskleri oluşturan faktörlere rağmen; iyi bir tanıtım atağıyla ve diğer sorunların da giderilmesiyle, ülkemiz yat turizmde Akdeniz'in en tercih edilen ülkelerinden biri olma özelliğini, artan bir taleple sürdürme şansına sahip olacaktır. Türkiye'nin deniz turizminden optimal anlamda yararlanabilmesi için liman ücretlerinin düşürülmesi, marina yatırımlarının tamamlanması ve yeni marinaların yapılması, ekonomik getirisi çok yüksek bir turizm türü olan kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi ve müteşebbislere finansmanda gerekli kolaylıkların sağlanması, yat turizminin ve su sporlarının desteklenmesi, çok önemli bir potansiyeli bünyesinde barındıran turizme uygun sörf alanları ve dalış alanlarının hizmete sokulması gerekmektedir.

Bu uygulamaların gerçekleştiği durumda Türkiye deniz turizmde dünyanın en iyi birkaç ülkesinden biri olma imkân ve şansına sahip olacaktır.

2.7.TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

2.7.1.Sektöre Genel Bakış

Canlı deniz kaynakları, tüm denize kıyısı olan ülkelerin ekonomisine belirli bir yatırım ve çaba karşılığı sürekli girdi sağlayan önemli kaynaklardandır. Bunun bilincinde olan ülkeler, balık ticaretini asıl kaynak olarak benimsemişler ve ekonomilerine büyük ölçüde döviz girdisi sağlayarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında yer almaktadırlar.

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili bir yarımada oluşu, yurdun her yanında bulunan doğal göllerimiz, sayıları her geçen gün artan baraj ve göletlerimiz, balık yetiştiriciliğine uygun su kaynaklarımızla, su ürünleri sektörü için önemli bir potansiyele sahip olmasına karşın, su ürünleri sektörü ulusal ekonomide yeterli düzeyde yer alamamıştır.

Denizlerden besin elde etmenin yolu balıkçılıktır. Dengeli beslenmenin bilincinde olan uluslar, hayvansal protein kaynaklarını daha da zenginleştirmek için denizlerden yüksek oranlarda faydalanmanın yollarını sürekli aramakta özellikle geleceğe yönelik girişimlerini şimdiden faaliyete geçirmektedirler.

Balıkçılık; beslenme açığının giderilmesi yanında önemli sayıda insana istihdam sağlayarak sosyal ve ekonomik iki amacı yerine getirmektedir.

Türkiye Dünyadaki konumu nedeniyle zengin bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Ayrıca balıkçılık alanının büyük kısmını oluşturan farklı ekolojik özellikteki denizler 8333 km'lik bir kıyı şeridine , su ürünleri üretim alanı olarak kullanılabilir 178 bin km² doğal göllere ve 3442 km² baraj göllerine sahip bulunmaktadır.

Deniz ve iç sularımızdaki canlı kaynaklar sonsuz değildir. Nüfus artışı, besin ihtiyacı ve bilinçli beslenme, teknolojiye sağlanan gelişmeler ve çevre sorunları gibi nedenlerle sucul ortamlar üzerinde insan baskısı giderek artmaktadır.

Son yıllarda, diğer ülkelerdeki uygulamalara bağlı olarak ülkemizde de su ortamlarındaki canlı kaynakların işletilmesinde mümkün olduğunca çok avlamak ve pazarlamak yaklaşımından uzaklaşarak, bu ortamlarda önemli bir bozulmaya neden olmayacağı öngörülen “sürdürülebilir gelişme” anlayışına yer verilmeye başlanmıştır. Sürdürülebilir gelişme ve kullanım, hemen hemen bütün alanlarda çok güncel olmasına ve buna inanılmasına rağmen beklenen sonucu ne yazık ki sağlamaktan uzak görünmektedir. Bu nedenle sürdürülebilir gelişme ve yararlanma, artık yerini “sürdürülebilir koruma” anlayış ve yaklaşımına bırakmaktadır.

Öncelikle, dünyadaki balıkçılık ve düzenleyici uygulamalar irdelendiğinde, artık hiçbir bölge ve suda yıpratılmamış- aşırı avlanmamış stoğun bulunmadığı görülür.

Doğal olarak ülkemiz canlı kaynakları da bundan paylarına düşeni almışlardır. Avda zaman zaman görülen iyileşmeler genel eğilimin değiştiği anlamına gelemez. Günümüzde canlı kaynaklarının yönetimine sürdürülebilir koruma anlayışıyla yaklaşmak seçilebilecek en akılcı yoldur.

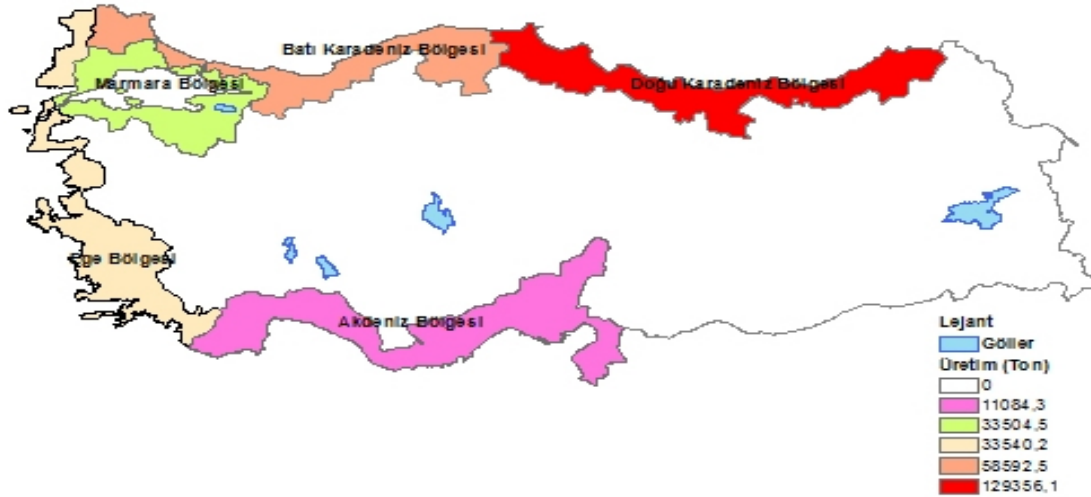
Bilimsel yaklaşım olmaksızın, ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, zengin iç sular varlığı ve buna sürekli vurgu yapılmasının ne sürdürülebilir gelişmeye ne de sürdürülebilir korumaya katkısı olabilir.

Kuzeyde sıcaklığı ve tuzluluğu düşük (%0.17-0.18) Karadeniz, batı ve güneyde sıcaklık ve tuzluluğu yüksek Ege ve Akdeniz ile bir karışım bölgesi olan Boğazlar ve Marmara Denizi mevcuttur.

Karadeniz'de 247, Ege Denizi'nde 300 ve Akdeniz'de 500 balık türü bulunmaktadır. Ülkemizde ekonomik öneme sahip tür sayısı ise 100 civarındadır. Türkiye'nin Dünya Su Ürünleri üretimi içerisinde % 0.04'lik paya sahiptir.

Dünya su ürünleri üretiminde en büyük pay 16,6 milyon ton ile Çin'e aittir. Çin'i 8,8 milyon ton ile Peru, 4,5 milyon ton ile Endonezya, 4,4 milyon ton ile Japonya ve 4,3 milyon ton ile Şili izlemektedir. Türkiye ise son yıllarda 700 bin ton civarındaki toplam üretim ile ancak 30.sırada yer almaktadır.

GRAFİK (75): 2014 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarlarının Dağılımı



Kaynak :TÜİK

Özellikle üretim miktarı olarak en büyük paya sahip olanlar Karadeniz'de hamsi, istavrit, kefal; Akdeniz'de sardalya, kefal; Ege Denizi'nde sardalya, Marmara'da hamsi, istavrit ve kefal gibi pelajik türlerdir. Karadeniz'de avlanan balıkların % 63'ünü hamsi oluşturmaktadır. Sarıkanat ve istavrit balığı ise % 19'luk oranla ikinci sırada yer almaktadır.

Dip balıklarından Karadeniz'de kalkan,mezgit,barbunya, Ege ve Akdeniz'de tekir, berlam, iskarmoz balıkları ön sırada yer almaktadır. Kum midyesi, kara midye, karides ve istiridye, Marmara Denizine özgü önde gelen türlerdir. Ahtapot, istiridye ve mürekkep balığı Ege balıkçısı için önemli gelir kaynaklarıdır.

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı , Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nce yayınlanan "Türkiye Deniz ve İçsularında Ticari Amaçlı ve Amatör Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen 3/1 ve 3/2 No'lu Tebliğlere" göre Türkiye deniz ve içsularında avlanması tamamen yasak olan türler; yunuslar, foklar, deniz alaları, mersin balıkları, beni balığı, yağlı balık, pina (*Pinna nobilis*), denizatı (*Hipocampus ramolusus*), deniz kulağı (*Tonna sp.*), kırmızı deniz yıldızı (*Echinaster seositus*), eşkina (*Sciaena umbra*), kırmızı ve siyah mercanlar, deniz kaplumbağası (*Caretta*

caretta), deniz çayırları (*Posidonia oceanica*), Triton (*Charonica tritonis variegala*) ve güneşlenen köpek balıklarının (*Cetorhinus maximus*) bütün karasularımızda avlanması yasaktır.

Deniz üretiminin %50'si Doğu Karadeniz, %25'i Batı Karadeniz , %15'i Marmara, %10'u Ege ve Akdeniz'den elde edilmektedir.

TABLO (92): Yıllar İtibari ile Su Ürünleri Üretimi

	Üretim (Ton)	İhracat (Ton)	İthalat (Ton)	İç tüketim (Ton)	İşlenen (balık unu ve yağ fabrikaları) (Ton)	Değerlendirilemeyen (Ton)	Kişi başına tüketim (Kg)
1996	549.646	12.785	29.648	540.564	17.842	8.103	8,602
1997	500.260	18.402	39.829	490.339	21.000	10.348	7,663
1998	543.900	11.558	31.417	528.935	30.000	4.824	8,119
1999	636.824	15.955	39.552	503.249	150.000	7.172	7,590
2000	582.376	14.533	44.230	538.764	71.000	2.309	7,985
2001	594.977	18.978	12.971	517.832	62.755	8.383	7,547
2002	627.847	26.860	22.532	466.289	156.000	1.230	6,697
2003	587.715	29.937	45.606	470.131	120.000	13.253	6,649
2004	644.492	32.804	57.694	555.859	105.000	8.523	7,812
2005	544.773	37.655	47.676	520.985	30.000	3.809	7,229
2006	661.991	41.973	53.563	597.738	60.000	15.843	8,191
2007	772.323	47.214	58.022	604.695	170.000	8.436	8,567
2008	646.310	54.526	63.222	555.275	95.742	3.989	7,812
2009	622.962	54.354	72.686	545.368	90.211	5.715	7,569
2010	653.080	55.109	80.726	505.059	168.073	5.565	6,918
2011	703.545	66.737	65.698	468.040	228.709	5.756	6,329
2012	644.852	74.006	65.384	532.346	94.200	9.682	7,081
2013	607.515	101.063	67.530	479.708	87.896	6.378	6.300

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

TABLO (93):Su Ürünleri Miktarı ve Değeri (2002-2014) (Ton)

	Deniz Ürünleri (Ton)	Yetiştiricilik Üretimi (Ton)	Tatlısu Ürünleri (Ton)
2002	522 744	61 165	43 938
2003	463 074	79 943	44 698
2004	504 897	94 010	45 585
2005	380 381	118 277	46 115
2006	488 966	128 943	44 082
2007	589 129	139 873	43 321
2008	453 113	152 186	41 011
2009	425 046	158 729	39 187
2010	445 680	167 141	40 259
2011	477 658	188 790	37 097
2012	396 322	212 410	36 120
2013	339 047	233 394	35 074
2014	266 078	235 133	36 134

Kaynak: TÜİK

2.7.2. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu

Su ürünleri üretimi, özellikle 1970'li yıllarda devlet tarafından sağlanan düşük faizli kredi ve gümrük muafiyetleri ile gerek balıkçı teknesi sayısında, gerek av gücünde meydana gelen artışlar sonucu hızlı bir gelişme göstermiştir. 150 bin ton civarında gerçekleşen üretim, 700 bin tonun üzerine çıkmıştır.

Karadeniz'den elde edilen hamsi toplam üretimin yarısından fazla bir kısmı karşılamaktadır. Hamsi, istavrit, sardalya, uskumru, lüfer, palamut, mezgit, kalyoz, barbunya, tekir ve kefal türleri toplam üretimin %90'ından fazlasını karşılamaktadır.

İç sulardan avcılık yoluyla elde edilen üretimin son 10 yılda toplam üretimin %7-10'unu karşılamıştır. En büyük av sahası Van Gölü ve üretiminde en büyük pay bu gölde yaşayan en değişik tür olan inci kefaline aittir. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde enerji temini ve sulama amacıyla yapılmakta olan barajlar önemli bir üretim potansiyeli yaratacaktır.

Devlet Planlama Teşkilatından alınan verilerinden derlenen bilgilere göre Türkiye'de 2007 yılında kişi başına ortalama balık tüketimi 8 kg'dır. Dünyada ise yılda kişi başına ortalama 16 kilogram balık tüketilirken, Avrupa Birliğinde (AB) yıllık tüketim kişi başına 22 kilogram düzeyindedir. Kişi başına tüketim AB ülkeleri ile kıyaslandığında üretim yönünden 7. sırada bulunan Türkiye, AB sıralamasında tüketimde son sırada yer almaktadır.. Bu rakamın ortalama 22 kg/yıl olan Avrupa ülkeleri düzeyine çıkarılması için yaklaşık 700.000 ton olan üretimin 2015 yılında iki katına yani en az 1,5-2 milyon ton düzeyine ulaşması gerekmektedir.

Deniz ürünleri üretiminde ilk sırayı %62,43'lük oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi almakta, onu % 15,49 ile Batı Karadeniz, % 8,20 ile Marmara, % 6,95 ile Ege ve % 6,93 ile Akdeniz Bölgeleri izlemektedir.

Su ürünleri üretimi 2014 yılında %11,6 azaldı

Su ürünleri üretimi 2014 yılında bir önceki yıla göre %11,6 azalarak 537 bin 345 ton olarak gerçekleşti. Üretimin %43'ünü deniz balıkları, %6,5'ini diğer deniz ürünleri, %6,7'sini iç su ürünleri ve %43,8'ini yetiştiricilik ürünleri oluşturdu.

Su ürünleri avcılığı 2014 yılında %19,2 azalırken, yetiştiricilik %0,7 arttı

Avcılıkla yapılan üretim 302 bin 212 ton olurken, yetiştiricilik üretimi ise 235 bin 133 ton olarak gerçekleşti. Deniz ürünleri avcılığı bir önceki yıla göre %21,5 azalırken, iç su ürünleri avcılığı %3 arttı.

Yetiştiricilik üretiminin %46'sı iç sularda, %54'ü denizlerde gerçekleşti.

Deniz ürünleri avcılığı ile yapılan üretimde ilk sırayı %48,6'lık oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi aldı. Bu bölgeyi %22 ile Batı Karadeniz, %12,6 oranları ile Ege ve Marmara, %4,2 ile Akdeniz Bölgeleri izledi.

2011 yılı su ürünleri üretimi bir önceki yıla göre % 7,73 artarak yaklaşık 703.545 ton olarak gerçekleşti. Üretimin yaklaşık % 61,44'ü deniz balıklarından, % 6.45'i diğer deniz ürünlerinden, % 5.27'si içsu ürünlerinden ve % 26.83'ü yetiştiricilikten elde edildi.

2011 yılında avcılıkla yapılan üretim ise 514,755 ton, yetiştiricilik üretimi ise 188,790 ton olarak gerçekleşti. Yetiştiricilik üretiminin % 53,21'i içsularda, % 46,79'u ise denizlerde gerçekleşti. Yetiştirilen en önemli türler içsularda % 53,1 ile alabalık, denizlerde % 24,9 ile levrek, % 17,05 ile çipura oldu.

Deniz balıkları içinde önemli olan türlerden hamsi balığı % 0,23 oranında azalarak yaklaşık 228,491 ton avlandı. Çaçı balığı ise % 52,82 artarak 87,141 ton üretimle, hamsi balığından sonra % 20,16'lık bir paya sahip oldu.

Palamut-torik üretimi %33,61, mezigit üretimi %21,64, çaça üretimi %6,81, kefal üretimi %4,42 oranında artarken, istavrit (kraça) üretimi %29,36, istavrit (karagöz) üretimi %23,31 ve sardalya üretimi %8,15 oranında azaldı.

Diğer deniz ürünleri üretimi %3,63 oranında arttı. Diğer deniz ürünlerinden Beyaz kum midyesi %58,52 ile en yüksek paya sahip oldu.

Su Ürünleri, 2012

Su ürünleri üretimi 2012 yılında %8,34 azaldı

Su ürünleri üretimi 2012 yılında bir önceki yıla göre %8,34 azalarak 644 852 ton olarak gerçekleşti. Üretimin %48,95'ini deniz balıkları, %12,51'ini diğer deniz ürünleri, %5,6'sını içsu ürünleri ve %32,94'ünü yetiştiricilik oluşturdu.

Su ürünleri avcılığı 2012 yılında %15,99 azalırken, yetiştiricilik üretimi ise %12,51 arttı

Avcılıkla yapılan üretim 432 442 ton olurken, yetiştiricilik üretimi ise 212 410 ton olarak gerçekleşti. Yetiştiricilik üretiminin %52,52'si içsularda, %47,48'i denizlerde gerçekleşti. Yetiştirilen en önemli türler içsularda %52,42 ile alabalık, denizlerde %30,84 ile levrek, %14,47 ile çipura oldu.

Deniz ürünleri avcılığı bir önceki yıla göre %17,03 azaldı

Avcılığı yapılan deniz ürünleri üretim miktarı bir önceki yıla göre %17,03 oranında azalarak 396 322 ton olarak gerçekleşti. Deniz ürünleri üretiminde ilk sırayı %41,31'lik oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi aldı. Bu bölgeyi %30,02 ile Batı Karadeniz, %12,26 ile Marmara, %9,41 ile Ege ve %7 ile Akdeniz Bölgeleri izledi.

Deniz balıkları içinde önemli olan türlerden hamsi balığı üretimi bir önceki yıla göre %28,23 oranında azalarak 163.982 ton olarak gerçekleşti.

İçsu ürünleri avcılığı 2012 yılında %2,63 azaldı

İçsu ürünleri üretim miktarı bir önceki yıla göre %2,63 oranında azalarak 36 120 ton olarak gerçekleşti. Önemli içsu ürünlerinden inci kefali bir önceki yıla göre %4,94 oranında arttı.

Ülkemizin, sahip olduğu bugünkü su ürünleri avlanma teknolojisi, mevcut su ürünleri stoklarımızın yıllık üretimlerinin avlayabilme kapasitesi üstünde bir durumda arz etmektedir. Av teknelerinin teknolojisinin gelişmesi; son model balık bulucuların (sonar), seyir ve navigasyon cihazlarıyla, geliştirilmiş gırgır ve trol ağları kullanılan kıyı balıkçılarımız da büyük miktarda standart dışı uzatma ağları da miktar ve özellik açısından çok farklı, sağlıklı bir kayıt ve kontrol altında olmayan av gücü geliştirildiği bilinmektedir.

Ülkemiz karasularında yapılmakta olan balıkçılık iki gruba ayrılır.

- Artisanal Balıkçılık (Uzatma ağları, kıyı sürükleme ağları, pareketa, dalyan)
- Endüstriyel Balıkçılık (Gırgır-trol)

Türkiye'yi çevreleyen denizlerin birer yarı kapalı ve iç deniz görünümünde olmaları, Türkiye balıkçılığının kıyı (artisanal) ve kıyı ötesi (endüstriyel) balıkçılığı uygulamasına neden olmuştur. Açık deniz ve okyanus balıkçılığına dair bir gelişme henüz mevcut değildir. Balık avcılığında gırgır, trol, uzatma ağları, kıyı sürütme ağları, dalyanlar ve pareketalar yaygın olarak kullanılmaktadır.

Balıkçılığın yönetiminde uygulanan diğer bir strateji de stoklara ve özellikle ekosistemin diğer elemanlarına zarar veren av araç ve gereçlerinin yasaklanmasıdır. Örneğin; AB'ye üye ülkelerde kıyı sürütme ağları, yüzer ağlar gibi ekosisteme zarar verdiği bilinen av gereçlerin kullanımı tamamen yasaktır. Trol ve gırgır gibi av araç ve gereçlerinin kullanımına da önemli sınırlamalar getirilmiştir. Genel eğilim, yakın kıyıda av miktarı ve üretkenliğinin sınırlı, fakat elde edilen ürünün pazar değerinin yüksek olduğu alanlarda endüstriyel balıkçılık sınırlandırılırken, geleneksel küçük ölçekli avcılık desteklenmekte ve özel koruma alanlarının oluşturulması ön plana çıkartılmaktadır.

Av filosundaki hızlı gelişmeye karşın denizlerden elde edilen üründe önemli bir artış görülmemektedir. Artan balıkçılık filosuna rağmen, elde edilen ürünün hem oransal ve hem de birçok türde mutlak olarak azalmaya başlaması, avcılığın kar edilen bir uğraş olmaktan çıkmakta olduğunu göstermektedir. Bunun göstergesi harcanan birim çaba başına elde edilen gelirden azalma eğilimi olduğudur. Yapılan bir

değerlendirmeye göre, av filomuz 1985 yılından bu yana aynı miktar balığı avlamak için daha fazla güç harcamakta, fakat daha az gelir elde etmektedir.

Av filosundaki hızlı değişim, yakın bir gelecekte önemli ekonomik ve biyolojik kayıp ve sorunlara yol açmaya adaydır. Kesin ve ödünsüz uygulama ve yönlendirmeye duyulan ihtiyaç gün geçtikçe artmaktadır. Kaynak büyüklüğü ve işletenler arasında bir denge kurabilmek için kaynak büyüklüğünün kesin ve sürekli belirlenmesi gerekmektedir. Stok tahminleri ve etkin bir balıkçılık yöntemi bir ülke politikası halinde ele alınmalı, araştırmalar için gereken maddi kaynak ulusal bütçeden sağlanmalı, bunun yanında kaçınılmaz bir zorunluluk olarak sektörden beslenen bir araştırma fonu oluşturulmalıdır.

Avcılık yolu ile elde edilen üretim incelendiğinde, son 10 yılda iç sulardan elde edilen ürün miktarında önemli bir değişim olmadığı, üretimin 40-50 bin ton arasında gerçekleştiği görülmektedir. Benzer tespiti denizlerden gerçekleştirilen üretim için de söylemek mümkündür. Bu çerçevede artan av gücüne rağmen üründe beklenen artışın olmaması, hatta birim çaba başına ürünün azalması, avcılığın sürdürülebilirliği amacı ile filoya yeni tekne girişine izin verilmemesi uygulaması ile bir yandan örtüşmekte, diğer yandan da balıkçılık politikasında daha dikkatli olmayı gerektirmektedir.

Mevcut fabrikaların kademeli kapasite sistemi, balıkçı gemilerinin pazar kaygısı olmadan çok fazla miktarda hamsi avlamalarına, bu durum ise stoklar üzerindeki av baskısının kontrolsüz ve hızla artmasına yol açmaktadır. Bu durumun sonucunda, kişi başına balık tüketiminin artırılması için çaba harcanırken, insan gıdası olarak kullanılabilir bir ürün, bu amaç dışında tüketilmektedir. Sürecin bu şekilde devam etmesinin, sorunları daha da çözülmez bir noktaya taşıyacağı dikkate alınarak, gecikmeksizin av araçlarının sınırlandırılmasından, üretim planlamasına kadar bir dizi tedbir gündeme alınmalıdır.

1980 yılından sonra, balıkçı teknelerinin sayısı, boy ve motor güçlerinde önemli gelişmeler olmuştur. 1991'de 8.646 olan toplam tekne sayısı, yıllık ortalama %2'lik bir artışla 1998 yılında 10.023 adede ulaşmıştır. Günümüzde ise; 1998 yılına oranla % 87'lik artış sağlanarak, 18.948 adete ulaşmıştır.

Balıkçı teknelerinin % 83'ü kıyı balıkçılığı yapan 5-12 m. boyunda teknelerden oluşur. Bu teknelerin üretimdeki payı % 10 civarındadır. %90'lık üretimi sağlayan teknelerin boyları 18-65 m. arasındaki gırgır ve trol teknelerinden oluşur. Boyu 20 m'nin üzerinde olan balıkçı gemilerinin %50'sinden fazlası Karadeniz'de avlanmaktadır. Çoğu gırgır ve trol teknesi olan bu gemiler, bugün, genellikle yapıldıkları dönemdeki boylarının üzerindedirler.

AB uyum süreci içerisinde, balıkçılık alanında pek çok değişik ve dönüşüm gündeme gelecektir. Bugüne kadar ihmal edilmiş olan kayıtsız avcılık ve balık satışlarının önlenmesi, avcılık ve pazarlama faaliyetlerinin izlenmesi, gıda güvenliği ve kalite unsurlarının ön planda tutulması, bu çalışmalar için mevcut idari yapının değiştirilmesi öngörüldüğünden, yetkili otorite ve balıkçılıkla ilgili tüm paydaşlar hazır olmalıdır. Çalışmaların ve sektörel planların bu gerçek gözetilerek sürdürülmesi, sancısız bir değişim ve dönüşümü mümkün kılacak, tam üyelik süreci çeşitli nedenlerle uzasa veya sürüncemede bırakılsa dahi bu yöndeki ulusal program ve sektör çalışmaları, ülkemizin çıkarlarına uygun bir yaklaşım olacaktır.

Balıkçılığımız, denizlerimizin sahip olduğu özellikleri ve verimliliği boyutlarında yapılabilmektedir. Ülkemizde bugün için yapılan balıkçılık tipi kıyı balıkçılığı (kısa mesafe balıkçılığı) ve sahil balıkçılığı (orta mesafe balıkçılığı)'dır.

Kıyı ve kıyı ötesi balıkçılık karakterini taşıyan balıkçılık filomuzun ülkemiz denizlerinde su ürünleri üretimini en çok etkileyen sorunlardan biri de balıkçı barınakları, çekek yerleri ve limanlarıdır. Üretimde büyük paya sahip Karadeniz'de 1640 km. uzunluğundaki kıyı şeridinde toplam 142 adet balıkçı barınağı ve çekek yeri mevcuttur. Marmara Bölgesi, İstanbul ilinde ise toplam 44 kıyı yapısı mevcut olup, bunların 8 adedi liman, 26 adedi barınak ve 10 adedi de çekek yeridir.

Marmara Denizi Türkiye'nin en küçük denizi olmasına rağmen toplam deniz balıkları üretimindeki payı Akdeniz'den fazladır. Ege balıkçılığı Türkiye'nin en uygun kıyılarına sahip olmasına rağmen kıta sahanlığının ve kademeli olarak derinleşmesi nedeniyle toplam deniz ürünleri üretimindeki payı %9'dur. İklim koşulları ve topoğrafyanın karışımı sonucu balıkçılığa uygun birçok koy ve korunmuş alan mevcuttur.

Marmara, Ege ve Akdeniz'deki en verimli ikinci önemli verimli su ürünleri üretim avlama sahasıdır. Denizlerimizin derinliklerine göre, demarsal balıkların üretim alanları yaklaşık dağılımı;

Karadeniz için ,	0-125 m. derinlikler = 10-12 bin km ²
Marmara Denizi için,	20-200 m. derinlikler = 6000 km ² 200-500 m. derinlikler = 1334 km ²
Ege Denizi için,	20-200 m. derinlikler = 17000 km ² 200-500 m. derinlikler = 14450 km ²
Akdeniz için,	20-200 m. derinlikler = 9400 km ² 200-500 m. derinlikler = 3320 km ²

Alanlarımız olan 20-200m. derinlikler toplamı 32400 km² diğer verimlilik tabakası olan 200-500 m. derinlik alanları 19286 km²'dir. Son 25 senedir ülkemiz iç sular ve denizel ortamlarda kültür balıkçılık aktiviteleri artarak devam etmekte ve yaklaşık 20-25 bin ton balık/yıl üretim yapabilmektedir. Denizlerimizin coğrafi özellikleri bakımından genelde pelajik balık türleri avlanır. Pelajik balıklar dipile satıl arasında yaşayan, satıha yakın yerlerde genelde sürüler halinde dolaşan balıklardır. Su ürünleri üretim alanlarından üretim büyük ölçüde avcılık yolu ile yapılmaktadır.

Ülkemiz de av teknolojisinin gelişmesi; balıkçı teknelerinde, teknolojik balık bulucu, seyir ve navigasyon cihazlarıyla, geliştirilmiş gırgır ve trol ağlarından oluşan bir tekne donanımını standart dışı uzatma ağları da miktar ve özellik açısından çok farklı, sağlıklı bir kayıt ve kontrol altında olmayan av gücünü geliştirmiştir. 1380 sayılı Su Ürünleri Kanununa göre su ürünleri avcılığında bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin kendileri ve üretimde kullanacakları gemiler için ruhsat tezkeresi alması zorunludur

Tarım ve Köyleri Bakanlığı'nca yapılan ruhsatlandırmalarda, 12 metre ve üzerindeki balıkçı gemilerine trol ve gırgır avcılık izni verilmekte, daha küçük boydaki gemilere ise bu izin verilmemektedir.

Balıkçılık faaliyetlerinde en önemli alt yapı olan 165 adet balıkçı barınağının % 35'i Karadeniz Bölgemizde bulunmaktadır. Toplam olarak balıkçı barınağı, barınma ve çekek yerleri; Karadeniz'de 149, Marmara'da 53, Ege'de 56, Akdeniz'de 21, Göller Bölgesi 2 adet olmak üzere toplam 274 adettir.

Balıkçı filomuzdaki sayısal ve kapasite artışlarına karşılık kıyı yapılarında alt ve üst yapı eksikliği üretimi olumsuz yönde etkilemektedir. Mevcut barınakların eksik olan alt ve üst yapı tesisleri tamamlanmalı, ihtiyaç duyulan yörelerde yeni barınaklar yapılmaktadır.

Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından 1997 yılından bu yana balıkçı tekneleri için ruhsatlandırma işlemleri yapılmamaktaydı. Ancak Bakanlığın 24.07.2001 tarihli olurları ile % 20 boy artışı sınırını aşanlar, vize işlemini süresi dahilinde yaptırmayanlar ve yeni balıkçı teknelerine (hiç ruhsatı olmayanlar) 31.12.2001 tarihine kadar müracaatları halinde ruhsat tezkeresi verilmesi uygun görülmüştür.

Ülkemiz, denizleri ve iç su kaynakları ile önemli bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelden, kaynaklarımızı tahrip etmeden, koruma ve kontrol önlemlerini etkin kılarak, sürdürülebilir bir şekilde faydalanmak ve su ürünleri istihsalini arttırmak belli başlı amacımızdır. Su ürünleri istihsaline katkıda bulunan en önemli altyapıların başında ise, balıkçı barınakları gelmektedir.

Balıkçı barınakları, gerek balıkçılık faaliyetlerimizin ve gerekse Bakanlık faaliyetlerimizin yerine getirilmesi açısından hayati bir konuma ve öneme sahiptir. Bu yerler, balıkçı teknelerinin korunma, barınma ve bakım-onarım amaçlı ihtiyaçlarının karşılandığı yerler olduğu gibi, balıkçı tekneleri tarafından avlanılan avcılık ürünlerinin karaya çıkış noktaları olarak da hizmet vermektedirler. Bu özellikleri dolayısıyla da, Bakanlığımızca yapılan su ürünleri koruma-kontrol hizmetlerine yönelik denetimler, yoğun olarak bu noktalarda yapılmaktadır.

Balıkçı barınaklarının inşaatı ve inşaat sonrası yapılması gereken büyük onarımlar, tarım sektörünün yıllık yatırım programlarından sağlanan ödenekle Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğüne gerçekleştirilmektedir. Kiralama işlemleri ise, Su Ürünleri Kanunu ve Balıkçı Barınakları Yönetmeliğine uygun olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığının olumlu görüşlerine dayanılarak Maliye Bakanlığınca yapılmaktadır.

Balıkçı barınaklarının öncelikli amacı, her türlü balıkçı gemilerine hizmet vermektir. Bu amacın gerçekleştirilmesine yönelik olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığınca, son yıllarda önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Bu kapsamda, barınakların gerçek ihtiyaç sahipleri olan Su Ürünleri Kooperatif ve Birliklerine, 2886 sayılı Devlet İhale Kanununa tabi olmaksızın pazarlıkla kiraya verilme işlemleri gerçekleştirilmiştir. Ancak, sayı olarak iyi bir durumda bulunan balıkçı barınaklarımızın bir kısmında, istenilen alt ve üst yapıların bulunmadığı ise bir gerçektir. Bundan sonra yapılacak planlamalarda, bu hususun göz önünde bulundurulması ve her türlü alt ve üst yapıya sahip balıkçı limanlarının yapılmasına ağırlık verilmesi bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

TABLO (94):Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2014)

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (m)									TOPLAM (Adet)
	0-4.9	5-7.9	8-9.9	10-11.9	12-14.9	15-19.9	20-29.9	30-49.9	50+	
Deniz Avcı	794	9.883	2.978	802	435	284	462	233	6	15.877
İçsu	306	2.431	223	30	60	15				3.065
TOPLAM	1.100	12.314	3.201	832	495	299	462	233	6	18.942

Kaynak : Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

2.7.3. Su Ürünleri Yetiştiriciliği

Ülkemiz gerek içsu, gerekse deniz kaynakları açısından su ürünleri yetiştiriciliğine çok uygun olup, büyük bir potansiyele sahiptir. Toplam su ürünleri kaynaklarımız yüzey alanları itibariyle orman alanlarımızdan fazla, tarım alanlarımıza ise hemen hemen eşittir.

Türkiye’de su ürünleri yetiştiriciliği 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu’nun 13. Maddesine göre Tarım ve Köyşleri Bakanlığı izni ile yapılmaktadır. Bakanlık, su ürünleri yetiştiriciliğinin daha düzenli yapılmasını sağlamak, çevre etkilerini asgari seviyede tutmak, sağlıklı ve kaliteli üretimi gerçekleştirmek amacıyla “Su Ürünleri Yetiştiriciliği Usul ve Esasları” adlı 11.10.1999 tarih ve 8300 sıra no SÜDB/1999-1 Sayılı Genelge uygulaması yerine, Avrupa Birliği Ortak Balıkçılık Politikası Müktesebatı uyum kuralları çerçevesinde “Su Ürünleri Yönetmeliği” 29.06.2004 Tarih ve 25507 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Su ürünleri yetiştiriciliği konusunda, teknolojik ve ekonomik ilerlemeler ile yetiştiriciliğimiz son on yılda hızla bir artış kazanmıştır, yetiştirilen türler piyasa koşulları ve pazar beklentilerine göre değişmekte olup, içsu balıklarında alabalık üretimi, denizlerde ise çipura ve levrek üretiminde önemli artışlar olmuştur.

Ülkemizde içsu ürünleri yetiştiriciliği 1975 yılında sazan ve alabalık türlerinin yetiştiricilik tekniklerinin denetlenmesiyle başlamıştır. Ülkemizin coğrafi yapısı ve buna bağlı iklim koşulları nedeniyle, birçok su ürününün yetiştirilmesine uygun imkanlara sahiptir. Bu sebeple yetiştiriciliğimizin büyük bir kısmını oluşturan alabalık, sazan yetiştiriciliğinin yanı sıra Yılan Balığı, Yayın Balığı gibi alternatif balıkların yetiştiriciliğine ekonomik açıdan önem verilmelidir. Mevcut potansiyelin üretime sokulması ülke balıkçılığının gelişmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Su ürünleri yetiştiriciliğine ihtiyaç duyulan yavru, doğadan toplanarak kuluçkahanelerde üretilerek veya yurt dışından ithal edilerek sağlanmaktadır. İçsu ürünleri üretim miktarı bir önceki yıla göre % 7,85 oranında azalarak yaklaşık 37,097 ton olarak gerçekleşmiş, önemli içsu ürünlerinden sazan balığı % 17,08 ve inci kefali % 19,45 oranında azalış göstermiştir. Yetiştirilen en önemli türler içsularda %43,32 ile alabalık, denizlerde %32,37 ile levrek, %20,81 ile çipuradır. Yetiştirilen en önemli türler içsularda %41.8 ile alabalık, denizlerde %30 ile levrek, %24 ile çipuradır.

TABLO (95) : 2002-2013 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları (Ton)

Dönemi	Denizlerde Yetiştiricilik Üretimi (Ton)	Pay (%)	İçsularda Yetiştiricilik Üretimi (Ton)	Pay (%)	Toplam (Ton)
2002	26.868	43,9	34.297	56,1	61.165
2003	39.726	49,7	40.217	50,3	79.943
2004	49.895	53,1	44.115	46,9	94.010
2005	69.673	58,9	48.604	41,1	118.277
2006	72.249	56,0	56.694	44,0	128.943
2007	80.840	57,8	59.033	42,2	139.873
2008	85.629	56,3	66.557	43,7	152.186
2009	82.481	52,0	76.248	48,0	158.729
2010	88.573	53,0	78.568	47,0	167.141
2011	88.344	46,8	100.446	53,2	188.790
2012	100.853	47,1	111.557	52,9	212.410
2013	110.375	47,3	123.019	52,7	233.394

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

Bugün su ürünleri üretiminin yaklaşık % 73,9'u deniz ürünleri, % 6,7'si içsu ürünleri ve % 19,5'u da yetiştiricilik ürünlerinden oluşmaktadır. Su ürünleri yetiştiriciliği konusunda, teknolojik ve ekonomik ilerlemeler ile yetiştiriciliğimiz son 10 yılda hızlı bir artış kazanmıştır yetiştirilen türler piyasa koşulları ve pazar beklentilerine göre değişmekte olup, iç su balıklarında alabalık üretimi, denizlerde ise çipura ve levrek üretimde önemli artışlar olmuştur. Ülkemizde bunun yanında karides, midye v.b. tür yetiştiricilikleri de yapılmaktadır.

TABLO (96) :İç su ve Denizlerimizde Türlere Göre Yetiştiricilik Üretimi

Yıllar	Sazan	Alabalık (İçsu)	Alabalık (Deniz)	Çipura	Levrek	Midye	Diğer
2002	590	33.707	846	11.681	14.339	2	-
2003	543	39.674	1.194	16.735	20.982	815	-
2004	683	43.432	1.650	20.435	26.297	1.513	-
2005	571	48.033	1.249	27.634	37.290	1.500	2.000
2006	668	56.026	1.633	28.463	38.408	1.545	2.200
2007	600	58.433	2.740	33.500	41.900	1.100	1.600
2008	629	65.928	2.721	31.670	49.270	196	1.772
2009	591	75.657	5.229	28.362	46.554	89	2.247
2010	403	78.165	7.079	28.157	50.796	340	2.201
2011	207	100.239	7.697	32.187	47.013	5	1.442
2012	222	111.335	3.234	30.743	65.512	-	1.364
2013	146	122.873	5.186	35.701	67.913	-	1.575

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

Bölgeler itibariyle yetiştiricilikte %60'lık payla ilk sırada Ege Bölgesi gelmekte olup, Karadeniz Marmara, Akdeniz ve İç Anadolu izlemektedir. En düşük üretim %2 ile Doğu Anadolu ve %1 ile Güneydoğu Anadolu Bölgesinde gerçekleşmiştir.

2003 yılında Cumhuriyet tarihinde ilk defa su ürünleri yetiştiriciliği destekleme kapsamına alınmıştır. 2005 yılında da yeni türlerin yetiştiriciliğinin teşvik edilmesi amacıyla destekleme kapsamına alınmıştır. Ayrıca yavru balık temini de desteklenmektedir.

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nün (DSİ) mülkiyeti altında bulunan rezervuarlarda (baraj gölleri) kafeslerde su ürünleri yetiştiriciliği yapılmasının başlatılması amacıyla 1994 yılında DSİ ile Tarımsal Üretim ve Geliştirme Genel Müdürlüğü arasında bir protokol imzalanarak, uygulamaya konulmuştur. Protokol 2004 yılında revize edilerek yarı yoğun ve geniş kapsamlı üretime de izin verecek şekilde genişletilmiştir.

Üretici ve müteşebbislerin proje ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla, T.C. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı ile T.C. Ziraat Bankası Genel Müdürlüğü'nün işbirliği sonucu iç sularda, kafeslerde su ürünleri yetiştiricilik uygulamalarına yönelik tip projeler hazırlanmaktadır.

Dünya denizlerinde yapılan aşırı avcılık ve kirlenmeden dolayı çoğu türün popülasyonunda büyük ölçüde azalma gözlenmiştir. Ayrıca Dünya nüfusunun hızla artmasından dolayı kişi başına düşen protein miktarı da git gide azalmaktadır. Bu olayların hızlı bir şekilde gelişmesinden dolayı temel besin maddesi olarak bilinen balığın önemi gittikçe artış göstermektedir. Son 10 yıl içerisinde kültür balığı yetiştiriciliğinde özellikle Avrupa ülkelerinde büyük üretim artışları olmuştur.

Balıkçılık kaynaklarının korunarak üretimin devamlılığının yanı sıra, yetiştiricilik yoluyla pazar ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik çalışmalar dünyada olduğu gibi ülkemizde de büyümekte ve önem kazanmaktadır. Dünyada toplam su ürünlerinin üretiminde yetiştiriciliğin payı % 30'dur. Yetiştiricilik alanında Türkiye'de önemli gelişmeler sağlanmasına rağmen henüz Dünya ortalamasına yaklaşılamamıştır. Su ürünleri talebinin gelecekte artacağı dikkate alınır, 15-20 yıl sonra avcılık karşılanamayan açığın yetiştiricilik yoluyla karşılanabileceğine inanılmaktadır. Yetiştiricilik faaliyetlerinin sürdürülmesinde bugüne kadar karşılaşılan sorunlar dikkate alınarak sürdürülebilir koruma çerçevesinde geleceğe sağlıklı bir çevre ve üretim anlayışının bırakılması insanlığın ortak asgari müştereki olmalıdır. Ülkemiz de bu gelişmelerden yeteri kadar etkilenmiş ve özel sektörler sayesinde belirli bir üretim kapasitesine ulaşmıştır. Ancak, yapılan bu üretimler yeterli değildir. Bilindiği gibi ülkemizde çoğunlukla çipura ve levrek yetiştiriciliği yapılmaktadır.

Özel sektör kuluçkahanelerinde çipura ve levrek üretimi başarılı bir şekilde sürdürülmekte ve istenilen miktarda yavru yetiştiriciliği için sağlanabilmektedir. Ancak bu yeterli görülmemelidir. Beslenmede çok önemli yer tutan balığın denizlerde gittikçe azalmasından ve insanların beslenme kaynaklarının azalmasından dolayı yeni türlerin (mersin balığı, somon, yılan balığı, yayın balığı v.b.) üretiminin yapılması gerekliliği doğmuştur. İşte bu şartlardan dolayı özel sektör kuluçkahaneleri yola çıkarak yeni türler üzerinde çalışmalara başlamışlar ve sonuç olarak bazı türlerin üretimi gerçekleştirmişlerdir.

Üretimi üzerinde durulan türler Mercan, Lahos, Sinarit ve Karides gibi doğal sularda popülasyonu azalmış ve ekonomik değeri yüksek olan türlerdir. Dünyada ve ülkemizde son yıllarda hızlı bir artış gösteren orkinos balığı pazarı ülkemize önemli ölçüde döviz girdisi sağlamaktadır. Ülkemizde Orkinos balığı çiftliği açma faaliyetleri ilk olarak 2002 yılında başlamıştır.

TABLO 97: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri (2014)

Kapasite Grubu (ton/yıl)	Deniz		İçsu		Toplam	
	Adet	Kapasite (ton/yıl)	Adet	Kapasite (ton/yıl)	Adet	Kapasite (ton/yıl)
0-50	171	4.036	1.397	22.431	1.568	26.467
51-100	20	1.700	110	9.710	130	11.410
101-250	18	3.385	172	34.050	190	37.435
251-500	74	25.098	126	55.003	200	80.101
501-1000	71	59.784	137	119.861	208	179.645
1001+	66	129.670	3	7.400	69	137.070
TOPLAM	420	223.673	1.945	248.455	2.365	472.128

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

Yunanistan, İtalya ve Fransa ise yakında bu faaliyete başlayacak diğer ülkelerdir. Orkinos çiftlikleri, ülkeler arasında yoğun bir ekonomik rekabete neden olduğu için giderek yaygınlaşmaktadır. Maliyeti çok yüksek olan bu çiftliklerin kısa sürede yüksek kar elde etmesi, birçok ihracatçı ve balıkçıları bu yatırıma yönlendirmektedir. Fiyatların nispeten düşük olduğu yaz dönemlerinde orkinoslar denizden avlanılmakta, 3-6 ay süresince yemlenerek yağlandırılmakta ve piyasanın kar ve talep açısından en iyi olduğu dönemde satışa sunulmaktadır.

Dünyada ton ve ton benzeri balıkların stoklarında ciddi boyutta azalma olduğundan, bu türleri koruma amaçlı uluslararası bir komisyon kurulmuştur. Merkezi İspanya'da bulunan bu komisyon "Uluslararası Atlantik Ton Balıklarını Koruma Komisyonu" (ICCAT)dur. 1966 yılında kurulan bu komisyonun, Amerika, Japonya, Kanada, İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz, Yunanistan, Cezayir, Libya v.b. olmak üzere 34 üyesi bulunmaktadır. Türkiye, bu komisyona uzun yıllara dayanan ihmaller nedeniyle 2003 yılında üye olmuştur.

2.7.4. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

Deniz balıkçılığı ülkemizin gelişmiş bir üretim kolu olarak temayüz ettiği son yıllarda, en verimli çağını yaşaması gerekirken, denizlerimizdeki artan kirlilik ve bilinçsiz avlanmalar sonucunda deniz balıkları ve deniz kabuklularındaki üretim her geçen gün azalmaktadır. Çok büyük değerlere ulaşan deniz balıkçılığındaki alt yapının ve gelişmiş insan gücünün kaybını önlemek ve ekonomiye olan katkısını arttırmak için en kısa zamanda okyanuslara açılarak "Açık Deniz Balıkçılığı"na başlanması gerekmektedir.

Açık deniz balıkçılığı, ülkelerin kendi deniz sınırları dışında genellikle okyanuslarda yaptıkları ve seyir süreleri aylarca devam edebilen bir deniz aşırı balıkçılık faaliyetidir. Okyanuslardaki ekonomik kaynaklar uluslararası sözleşmelerle sahil devletleri arasında paylaşılmıştır. Bu pastadan pay almak için uluslararası denizcilik konferanslarında etkin bir mücadele vermek ve aynı zamanda sahil devletleriyle ikili balıkçılık anlaşmaları yapmak gerekmektedir. Balıkçılık Sektöründe karın paylaşılmasında uygulanan alışılmış sistem nedeniyle, üretim kapasitesi doğru olarak kayıtlara geçmemektedir. Resmi kayıtlarda gözükmemekte ise de, bunun 1.000.000 tonu geçtiğini balıkçılar ifade etmektedirler. Mevcut kapasiteyi ve kullanımını arttırmak için ülkemiz balıkçılığını Açık Deniz Balıkçılığına yönlendirmek gerekmektedir.

Ülkemiz nüfusunun 2023 yılında yaklaşık 86 milyonu bulacağı ve buna paralel olarak bugün 700.000 ton civarında olan su ürünleri miktarımız yaklaşık olarak 800.000 ton artışla 1.500.000 tona ulaşacağı varsayımından hareket edilirse söz konusu üretim artışının karşılanmasında kullanılacak yollardan birinin de Açık Deniz Balıkçılığına geçmek olduğu görülmektedir.

Diğer taraftan, hızla gelişen balıkçılık, balıkçı teknelerinin boyut ve tonajlarını büyütürken, balıkçılarımızın pek çoğu da telsiz, radar ve sonar cihazı gibi teknolojinin yeni ürünlerini temin eder hale gelmiştir. Ancak, bu gelişmiş cihazlar ve teknelerle bunların yüksek maliyetleri balıkçılarımızı her hal ve şartta her, cins boy ve ebatla balığı avlamak ve pazara arz etmek mecburiyetiyle karşı karşıya bırakmıştır. Yatırımın maliyetini karşılamak borç taksitlerini ödeme zorunluluğu rasgele ve bilinçsiz avlanmayı, yasak avcılığı teşvik etmiş, buna Karadeniz'in kirlenmesi de eklenerek önce balık ve balık neslinin yok olması ve yakın gelecekte ise balıkçılık sektörünün büyük bir krizle karşı karşıya kalması tehlikesi baş göstermiştir.

Bilindiği üzere, açık deniz balıkçılığı Cebelitarık ötesi (okyanus) balıkçılığıdır. Ferdi değil, farklı ekiplerin kombine çalışmasıdır. Uzun süre denizde kalış ve av yapma söz konusudur. Dolayısıyla av, anında yarı mamul (dondurma şoklama) veya mamul hale getirilir. Bu ürün taşıyıcı ekiplerce en yakın ve bağlantısı yapılmış ülkelerin limanlarına ulaştırılır. Buradan alınan mamul pazarlama ekiplerince pazarlanır. Türkiye'de av tekneleri buna göre dizayn edilmemiştir. Açık deniz için yapılacak teknelerin buna göre dizayn edilmesi, balıkçı ekiplerinin açık deniz balıkçılığı için eğitilmesi ve ilgili av-pazar ağının kurulması gerekmektedir.

Bu nedenle; Ülkemiz, balıkçılık faaliyetlerinin arttırılması ve balıkçılık ekonomisinin canlandırılması maksadıyla uzun menzil balıkçılığı kapsamında liman ülkeleriyle ikili görüşmeler halindedir. Bu kapsamda ilk gelişme Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Balıkçılık anlaşması imzalanmasıdır. Ayrıca Cezayir Devleti ile Balıkçılık anlaşması gündemdedir. Cezayir'in Avrupa Birliği Ülkelerine yakın olması ve canlı kaynakların bolluğu ülkemiz ihracatı açısından önemli bir pazar haline getirmektedir.

2.7.5. Su Ürünleri İhracatı

Geçmiş yıllarda Türkiye su ürünleri ihracatının büyük bir bölümünü taze-soğutulmuş balıklar oluşturmaktaydı. Fakat günümüzde ihracat yapısının büyük bir kısmını konserve balıklar oluşturmaktadır. 2004 Yılında 32.804 (Ton) olan ihracatımız 2010 yılında 55.109 (Ton) a ulaşarak, ihracatımız miktara göre son 4 yılda yaklaşık %22'lik bir artış sağlanmıştır.

Mevcut Su Ürünleri ihracatı rakamları incelendiğinde, ihracatımız geçtiğimiz yıllardaki miktar ve değerlere kıstasla artarak devam etmektedir.

GRAFİK (81): 2002-2014 *Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İhracatı

Yıllar	Miktar (ton)	\$	TL
2002	26.860	96.728.389	148.444.397
2003	29.937	124.842.223	186.152.895
2004	32.804	180.513.989	258.987.885
2005	37.655	206.039.936	277.963.150
2006	41.973	233.385.315	336.723.477
2007	47.214	273.077.508	356.723.408
2008	54.526	383.297.348	505.545.565
2009	56.406	335.973.642	524.118.881
2010	55.109	312.935.016	471.459.989
2011	66.738	395.306.914	664.333.252
2012	74.006	413.917.190	744.907.572
2013*	101.063	568.216.131	1.083.261.669
2014*	115.682	676.092.136	1.481.760.957

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

- **2013-2014 Yılı Konserve Üretim Dahil**

Ülkemiz su ürünleri ihracatına yöneldiği pazarlara bakacak olursak; 2005 yılı itibariyle ihracatımızda İtalya miktar ve değer olarak en büyük payı alan ülke olup, bunu miktarca Yunanistan değerce İspanya izlemektedir. Fransa ve Japonya ise diğer önemli pazarlarımızdır. Avrupa Birliği ülkelerine olan toplam ihracatımız incelendiğinde; bu Pazar içerisinde İtalya%30, İspanya %20, Yunanistan ise %17 oranında paya sahiptirler. Diğer bir ifadeyle Avrupa Birliğine olan ihracatımızın %67'si bu üç pazara yoğunlaşmış durumdadır.

Su ürünleri ihracatımızın yöneldiği pazarlar her ne kadar AB ağırlıklı ise de dünyanın her bölgesinde ihracat gerçekleştirilmektedir. 2006 yılı verileri itibariyle Uzak Doğu pazarlarında; Japonya, Güney Kore, Tayvan, Orta Doğu; Lübnan, Cezayir ve Ürdün, Amerika Kıtasında; ABD ve Kanada ihracatımızda önde gelen pazarlar olmuşlardır. İleriki yıllarda anılan pazarların daha da iyi değerlendirilebileceği ve diğer dünya pazarlarına olan ihracatımızın da beraberinde artırılabilirliği düşünülmektedir.

TABLO (98): Türkiye 'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2012)

Ülke adı Name of country	İhracat - Export		
	Miktar (Ton)	Değer - Value	
	Quantity (Tons)	(TL)	(\$)
İtalya-Italy	9 231	61 689 856	41 024 615
Hollanda - Netherlands	7 825	91 219 781	60 658 353
Almanya - Germany	6 751	54 821 480	36 371 634
Lübnan-Lebanon	4 751	27 515 822	18 317 668
Yunanistan-Greece	4 559	34 157 572	22 757 966
İspanya-Spain	4 287	28 188 730	18 777 681
Japonya-Japan	2 826	68 055 956	44 685 968
Polonya-Poland	2 654	15 061 016	9 988 285
Rusya Federasyonu-Russia	1 795	11 856 366	7 858 431
Fransa-France	1 348	7 881 232	5 274 104

Kaynak : TÜİK

2.7.6. Su Ürünleri İthalatı

Türkiye'de işlenmiş ürünlerin, ithalat içindeki payı yıllar itibariyle giderek artmaktadır. Balık ithalatı Avrupa Birliği ülkelerinden özellikle Hollanda, İngiltere ve Norveç ile bazı Afrika ülkeleri Gana Fildişi sahilleri ve Uzakdoğu ülkelerinden Singapur, Tayland'la yapılmaktadır. İthalatımızda yumuşakça (kalamar, sübye) ve kabuklular (istakoz, karides vb.) ikinci büyük payı oluşturmakta ve toplam ithalatımızın yaklaşık % 6.5'luk bir oranını teşkil etmektedir. İthalat daha çok Avrupa Birliği ve Uzakdoğu ülkelerinden işlenmiş ürünler olarak yapılmaktadır.

İthalatta dondurulmuş ve yarı işlenmiş ürünler önemli bir paya sahiptir. Konserveliğe hammadde sağlamak amacı ile giderek artan miktarlarda dondurulmuş ton balığı ithal edilmektedir.

Ancak, son yıllarda Avrupa Birliğinin uygulamış olduğu menşei kuralları nedeniyle, dondurulmuş ton balığı ithalatı Avrupa Birliği'ne doğru yönelmiştir.

2004-2012 dönemi değerlendirildiğinde ithalatta ağırlıklı ürün grubunu dondurulmuş balıkların oluşturduğu, bunu yumuşakçaların ve balık filetoalarının izlediği görülmektedir. Ürün grubu olarak, 2010 yılında Türkiye'nin su ürünleri ithalatından en yüksek payı %78 ile dondurulmuş balıklar almış ve bunu yumuşakçalar ve balık filetoaları izlemiştir. 2004 Yılında 57.694 (Ton) olan ithalatımız 2010 yılında 80,726 (Ton) a ulaşarak, ithalatımız miktara göre son 6 yılda yaklaşık % 30 luk bir artış sağlamıştır. Türkiye sahip olduğu coğrafi yapı ve iklim koşulları ile gerek deniz balıkçılığı gerekse tatlı su balıkçılığı ve kültür balıkçılığı yönünden büyük bir potansiyele sahip ülkemizde kaynakların akıllıca ve planlı kullanılması halinde uluslararası rekabet ortamında konumunu güçlendirmesi mümkün olacaktır.

TABLO 99: 2002-2012* Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İthalatı

Yıllar	Miktar (ton)	₺	TL
2002	22.532	18.754.783	29.392.818
2003	45.606	32.636.120	48.123.816
2004	57.694	54.240.304	77.423.079
2005	47.676	68.558.341	92.425.248
2006	53.563	83.409.842	120.592.605
2007	58.022	96.632.063	126.432.371
2008	63.222	119.768.842	154.343.337
2009	72.705	105.914.621	165.226.808
2010	80.726	133.829.563	200.395.897
2011	65.698	173.886.517	290.826.203
2012	65.394	176.402.894	317.626.975
2013*	67.530	188.068.388	359.490.196
2014*	77.545	198.255.737	435.650.641

Kaynak:Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

TABLO (100): Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2010)

Ülke adı Name of country	İthalat - Import		
	Miktar (Ton)	Değer - Value	
	Quantity (Tons)	(TL)	(₺)
Norveç-Norway	35 772	117 910 057	78 936 715
Gürcistan-Georgia	12 846	3 331 392	2 209 697
Fas-Morocco	5 990	7 008 254	4 712 937
Fransa-France	5 549	12 567 620	8 393 015
Çin-China	3 950	7 974 862	5 257 507
Hollanda-Netherlands	3 823	3 844 491	2 552 491
İzlanda-Iceland	1 939	11 577 092	7 714 119
Vietnam-Vietnam	1 743	4 121 339	2 712 049
Hindistan-India	1 671	2 940 147	1 960 914
Mayotte-Mayotte	1 222	2 264 824	1 509 531

Kaynak:TÜİK

➤ 2.7.7. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi

Ülkemizde su ürünleri işleme sanayi giderek teknolojik gelişmeyi ve değişmeyi kullanmaya ve ülkemiz kaynaklarından gelen birçok su ürünü işlenmiş olarak pazara sunmaya başlamıştır. Su Ürünlerinin büyük bir kısmı taze tüketim olarak sunulmakta, %4'ü balık unu ve yağı fabrikalarında değerlendirilmekte, % 10'u ise insan tüketimine sunulmak üzere su ürünleri işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılmaktadır.

İşleme sanayinde; dondurulmuş içsu ve deniz ürünü, ön pişirilmiş kerevit, ton, hamsi, sardalya, istavrit konservesi, tuzlanmış, salamura edilmiş hamsi, sudak filetosu, tütsülenmiş alabalık, yılan balığı, somon balığı gibi çeşitli ürünler, çeşitli soslar da kullanılarak üretilmektedir. Ülkemizde su ürünleri işleyen ve değerlendiren tesis sayısı giderek artmakta ve bu tesislerde, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, Su Ürünleri Yönetmeliği ve Avrupa Birliği Direktif şartlarının yerine getirilmesi yönünde uyum çalışmaları yürütülmektedir.

TABLO (101) :Balık Unu ve Yağı Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri Miktarı (Ton)

Dönemi	Balık Unu Ve Yağ Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri(Ton)*	Degerlendirilemeyen Su Ürünleri(Ton)*
2010	168 073	5 565
2009	90 211	5 715
2008	95 742	3 989
2007	170 000	8 436
2006	60 000	15 843
2005	30 000	3 809
2004	105 000	8 523
2003	120 000	13 253
2002	156 000	1 230
2001	62 755	8 383
2000	71 000	2 309
1999	150 000	7 172
1998	30 000	4 824

Kaynak: TÜİK

Son yıllarda ülkemizde özellikle su ürünleri işleme ve değerlendirme sanayinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmeler Avrupa Birliği direktiflerine ve denetimlerine bağlı olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından uygulanan Su Ürünleri Kalite Kontrolü Eylem Planı ile büyük bir ivme kazanmıştır. Bu ivme; av gemileri, yetiştirme çiftlikleri, işleme ve değerlendirme tesisleri ile yan sanayi kuruluşlarının iyileştirme ve modernleştirilmesini sağlamış, kalite ve hijyen açısından günümüz şartlarına uyumunu büyük ölçüde arttırmıştır.

Teknik ve hijyen şartları açısından Avrupa ve dünya standartlarına uyum sağlayan tesis sayısı ise 78'tir. Bu tesislerin 15 tanesi ülkemizde tüketilmeyen ve dış pazarlara ihraç edilen çift kabuklu yumuşakçalar işlenmektedir.

Ton balığı işlenmesine yönelik konserve sayısı 4'dür. İç sularda işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılan en önemli ürün sudak balığıdır. Kültür balıkçılığına paralel olarak başta somon ve alabalık olmak üzere bu ürünlerin füme ve fileto olarak değerlendirilmesine yönelik tesislerde devreye girmiştir.

TABLO (102) : Su Ürünleri Tüketimi

Dönemi	Tüketilen Su Ürünleri(Ton)*	Su Ürünleri Üretimi(Ton)**
2010	505 059	653 080
2009	545 368	622 962
2008	555 275	646 310
2007	604 695	772 323
2006	597 738	661 991
2005	520 985	544 773
2004	555 859	644 492
2003	470 131	587 715
2002	466 289	627 847
2001	517 832	594 977
2000	538 764	582 376
1999	503 249	636 824
1998	528 935	543 900

Kaynak;TÜİK

2.8. TÜRK BOĞAZLARI VE DENİZ EMNİYETİNİN ARTTIRILMASINA YÖNELİK ULUSAL VE ULUSLARARASI FAALİYETLER

2.8.1. Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Yürütülen Faaliyetler

✚ Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İlave Trafik Gözetleme İstasyonları

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması ile bölgedeki deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi ve meydana gelebilecek deniz kazası risklerinin azaltılması amacıyla Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır. Bununla birlikte, her iki Boğazın yanı sıra Marmara Denizi'nde devam eden trafik ayırım şeridindeki gemi trafiğinin izlenebilmesi amacıyla 02 Temmuz 2008 tarihinde Marmara Denizi'nin 3 adet Trafik Gözetleme İstasyonu (TGi) (Armutlu TGi, Bozcaada TGi ve Şarköy TGi) ilavesi sisteme dahil edilmiştir. Marmara Denizi'nin ana sisteme entegre olmasıyla Marmara Denizi'ndeki Trafik Ayırım Düzeni içinde kalan alanın tamamı ve Bozcaada'nın Batı ve Güneybatı istikametinde kalan 20 deniz mili alan kapsamıştır. Böylece Ege Denizi'nden Karadeniz'e kadar kesintisiz izleme imkanı sağlanmıştır.



✚ TBGTH Sistem Yükseltmesi ve İlavesi Çalışması

Söz konusu sistemin kesintisiz ve yüksek kullanılabilirlik oranıyla işletilmesinin sürdürülmesi için bilgi işlem alt sistemi donanımı ve yazılımlarının

yenilenmesi/yükseltilmesi, ihtiyaç duyulan uygulamalar ve ilave teçhizat ile işletimsel ve yönetsel özelliklerin sisteme kazandırılması amacıyla sistemin yükseltilmesine ihtiyaç duyulmuş olup, bu doğrultuda çalışmalara devam edilmektedir.

✚ Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi

Bakanlığımızca kurulum çalışmaları devam etmekte olan Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi kapsamında, gemi trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, tehlikeli yüklerin büyük bir kısmının elleçlendiği, yolcu taşımacılığının yapıldığı İzmit, İzmir, İskenderun ve Mersin bölgelerinde seyir emniyetinin artırılması amacıyla Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Sistemleri ile İdare bünyesinde Ankara'da tek bir ülke resminin oluşturulduğu Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) kurulması planlanmıştır.

Bölgesel GTH Sistemleri ile; deniz trafik emniyeti ve verimliliğinin artırılması ve deniz çevresinin korunması amacıyla gemilerle etkileşim içinde, gemi trafik hareketlerinin izlenmesi, düzenlenmesi, organize edilmesi ve yönetilmesi ile bölgesel GTH alanlarının bir bölümü ya da tamamında bilgi, seyir yardımı ve trafik organizasyonu hizmetlerinden bir veya birkaçının sağlanması amaçlanmaktadır.

Bölgesel GTH Sistemleri 24 adet Trafik Gözetleme İstasyonu ve 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinden oluşmaktadır.



İzmir GTH Sistemi

Ankara'da kurulacak olan Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ile;

- Bölgesel GTH Merkezlerinde (İstanbul GTHM, Çanakkale GTHM, İzmit GTHM, İzmir GTHM, Mersin GTHM) oluşan deniz resimlerinin birleştirilmesi ve diğer sistemlerle (LRIT, OTS, e-denizcilik yazılımları) entegre edilmesi sureti ile tek bir ülke resminin oluşturulması,
- Ülke genelindeki tüm limanların, daha verimli ve emniyetli kullanılabilmesi amacıyla bu limanlardaki gemi ve yük hareketlerinin (varış öncesi ilk bildirimlerinden, liman alanını terk edene kadar yapacakları tüm hareket ve operasyonların) izlenip takip edilebilmesi,



İzmit GTH Sistemi



Mersin-İskenderun GTH Sistemi

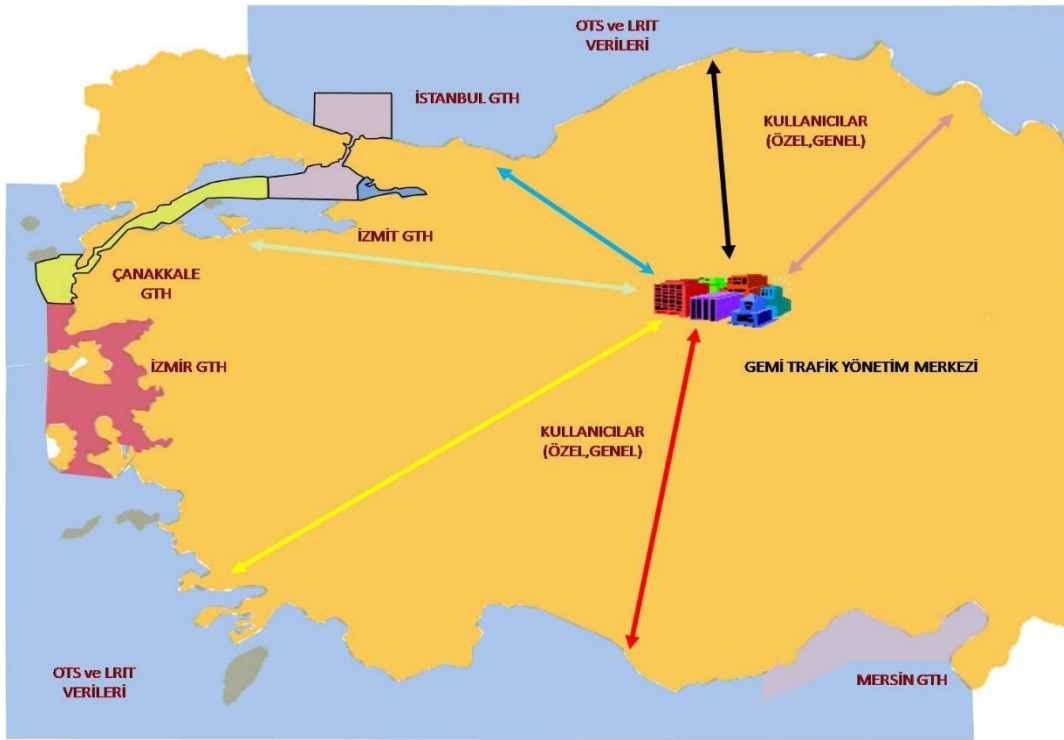
- Pilot olarak seçilen İzmit Körfezindeki petrol kirliliğinin takibi,
- Olağanüstü durumlarda kriz yönetimi (SAR),
- Sistemdeki tüm limanların ve sisteme dâhil olan diğer kullanıcıların sistemin bir parçası olarak bilgi almalarının yanı sıra sisteme bilgi girişi de yapabilmeleri,
- Üst düzey yetkililerin, ülke resminin tamamını veya belirli bir kısmını görev mahallerinden izlemesi ve yönetmesi sağlanacak olup,

Liman Başkanlıkları, GTH'ler, Acenteler, Liman Tesisleri, Kılavuzluk Teşkilatları, Römorkör Teşkilatları gibi tüm kuruluşlar GTYM'ye veri gönderip, veri alacak ve birçok işlemlerini GTYM üzerinden gerçekleştireceklerdir.

Bununla birlikte, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı gibi kurumlar ise ihtiyaç duyacakları konularla ilgili GTYM'ye veri gönderip, veri alabilecekler ve GTYM üzerinden işlem yapabileceklerdir.

GTYM veritabanı, iyi tanımlanmış arayüzler (well defined interface) ve açık mimari esasına göre kurulmuş yapısı ile harici sistemlerden gelen bilgileri alacak ve harici sistemlere bilgi aktaracak şekilde tasarlanmıştır. Bu maksatla sistem;

- Harici mesajları alabilecek/mesaj üretebilecek,
- İşleyebilecek,
- Kayıt edebilecek,
- Yeni mesajlar eklenebilecek,
- Diğer veritabanı tabloları ile ilişkilendirebilecektir.



Proje kapsamında yer alan İzmit ve İzmir GTH Sistemleri kurulumları tamamlanarak işletilmek üzere Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından İzmit GTH Sistemi 15 Mayıs 2015 tarihinde işletme denemelerine ve pasif izleme olarak adlandırılan döneme başlamış, İzmir GTH Sisteminin operasyona alınması için çalışmalar devam etmektedir. Mersin GTH Sistemi kurulumun tamamlanması için 08 Haziran 2015'te yüklenici firmaya teslim edilmiş olup, Ankara GTYM yazılım geliştirme ve kurulum çalışmaları ise devam etmektedir.

Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)

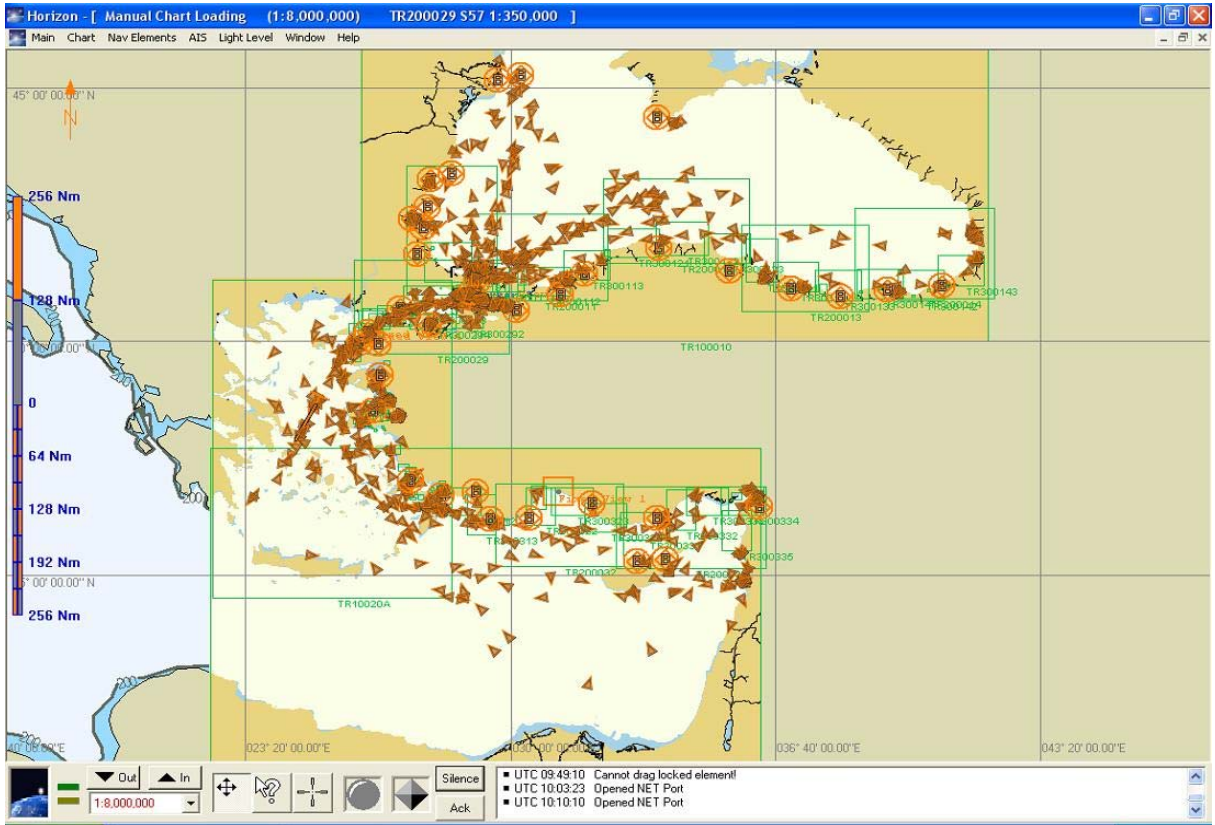
Türkiye kıyılarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak, deniz kazalarının meydana gelme riskini azaltmak ve deniz trafiğini anlık olarak izleyebilmek amacıyla 09 Temmuz 2007 tarihinde Otomatik Tanımlama Sistemi Ana

Merkezi hizmete açılmıştır. Tüm Türkiye kıyılarına tesis edilmiş olan OTS Baz İstasyonları vasıtası ile gemilerin otomatik olarak sorgulanması yapılabildiğinden, çevre denizlerimizde seyreden gemilerin etkin denetimi de mümkün hale gelmiştir.

OTS'nin seyir emniyetine sağladığı olumlu katkının yanında, 8000 km. den fazla kıyı şeridinde sahip olan ülkemiz sahillerinin milli ve uluslararası yükümlülükler çerçevesinde etkin bir şekilde takip edilebilmesi için bu sistem teknolojik olarak günümüz koşullarında en iyi çözüm olarak değerlendirilmektedir. OTS sisteminin teknik özellikleri Resolution 1371'de ITU tarafından tespit edilmiş olup, bu sirkülerde söz konusu sisteme ilişkin tüm teknik detaylar açık şekilde verilmiştir.

OTS sisteminde kullanılacak VHF Kanalları IMO tarafından 87 ve 88. kanallar olarak belirlenmiştir. Daha önce duplex özellikte olan VHF 87. ve 88. kanalların bir ayakları kullanılarak bu kanallar simplex'e dönüştürülmüştür. Bu kanalların frekansları 161,975 MHz ve 162,025 MHz'dir.

Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) Kapsama Alanı



Sistem genel mimari olarak 4 temel birimden meydana gelmektedir. Bunlar:

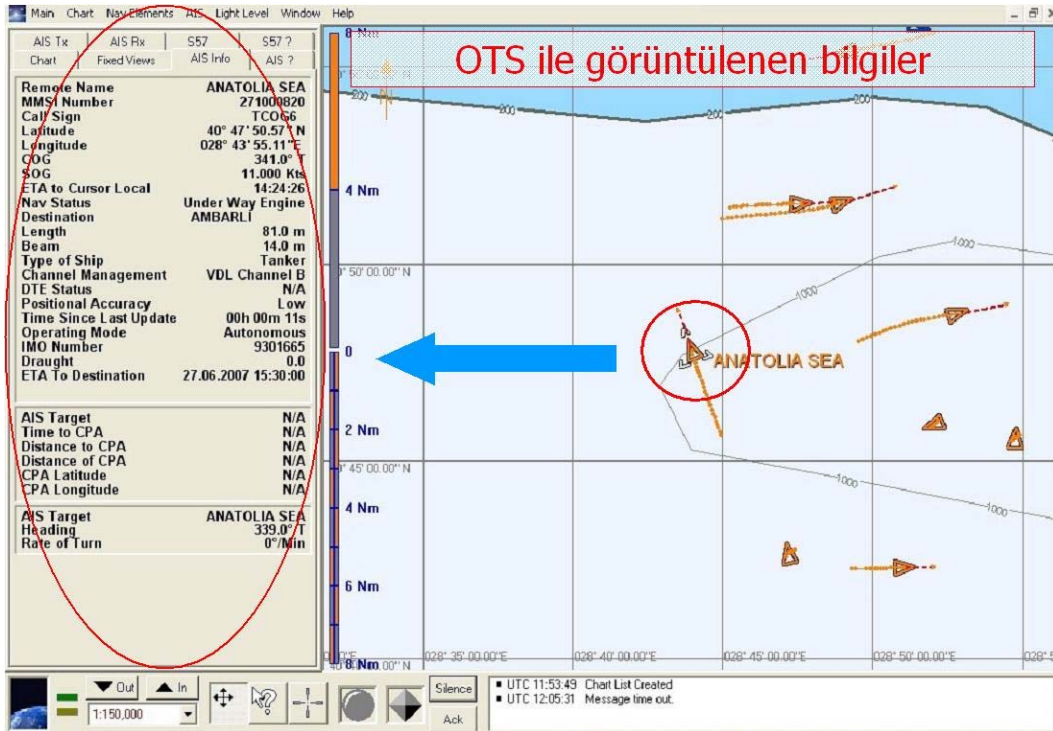
- ✓ OTS Baz İstasyonları (Sahilde konuşlu olan ve gemilerden bilgilerin otomatik olarak alındığı istasyonlar)
- ✓ OTS Ana Merkezi (Tüm OTS Baz İstasyonlarından gelen bilgilerin toplandığı, görüntülediği ve işlendiği merkez)
- ✓ OTS Gemi Terminalleri (Gemilerin belirli bir faaliyet takvimine göre donatılacakları terminaller)

- ✓ OTS Kullanıcı Merkezleri (OTS Ana Merkezine irtibatlandırılarak OTS bilgilerini alan kurum ve kuruluşlar)

OTS Ana Merkezi, tüm sahil baz istasyonlarından gelen verilerin toplandığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü gibi ilgili kurum ve kuruluşlara Networks altyapısı üzerinden aktarılan birimdir. Bahse konu birimde elektronik harita görüntüleme sistemi ve bu sistem üzerinde çalışan OTS yazılımı ve sayısal haritalar aracılığı ile, OTS Baz istasyonlarının kapsama sahasına giren ve bu terminallere sahip tüm gemiler OTS Ana Merkezinden gerçek zamana yakın olarak (2-6 saniye gecikme ile) takip edilebilmektedir.

Gemi-kara arasında kullanılacak olan OTS Baz İstasyonlarının etkin bir kaplama alanına sahip olabilmesi için sistem altyapısının yüksek bir mahalde tesis edilmiş olması son derece önemlidir. Söz konusu sistem VHF bandında çalıştığı için, gemi-kara arasındaki muhaberede antenlerin optik olarak birbirini görmesi esastır. Karada tesis edilmiş OTS Baz İstasyonları yeterli yükseklikte bulunmadığı takdirde, özellikle girintili çıkıntılı sahil şeridindeki muhaberenin aksaksız gerçekleştirilmesi son derece güçtür.

Gemilerdeki OTS terminallerinin sahildeki baz ve kontrol istasyonlarına gönderebileceği ve sahildeki istasyonlar vasıtasıyla ilgili kurum ve kuruluşlara aktarılacak bilgiler aşağıdaki başlıklar ve maddeleri halinde özetlenmiştir



OTS ile Görüntülenen Bilgiler

Statik Bilgiler

MMSI numarası

IMO (International Maritime Organization) numarası

Geminin adı ve çağrı adı
Geminin tipi
Geminin uzunluğu ve genişliği
Geminin tonajı
Gemideki AIS terminalinin anten konumu

Dinamik Bilgiler

Geminin konumu
Zaman
Yere göre rotası (hakiki rota)
Yere göre hızı
Nispi rotası
Durumu (seyirde, demir atmış, vb.)
Dönüş oranı

Seyir ile İlgili Bilgiler

Geminin draftı
Taşıdığı yük
Gittiği liman ve ETA'sı (limana tahmini varış zamanı)
Gemilerin Gerekli Görebilecekleri Diğer Bilgileri;
Geminin seyre başladığı liman
Geminin gittiği liman
Geminin seyre çıktığı zaman
Gemi demir attıysa demirlendiği konumu
Demirleme amacı
Gerekli diğer bilgiler

OTS sayesinde gemi ile sahil istasyonları arasında text mesajlarının iletimi de mümkündür. Bu sayede resmi ve özel içerikli mesajların mevcut sistem altyapısı kullanılarak gönderilip alınabilmesi mümkündür.

OTS ile ilgili en önemli hususlardan biri de, geminin herhangi bir acil duruma düşmesi durumunda (yangın, çatışma, karaya oturma, kaza vb.) bunu ivedilikle sahildeki istasyonlara bildirebilmesi ve sahildeki istasyonlar tarafından da geminin mevkisi bilindiğinden çok kısa sürede olaya müdahale edilebilmesidir.

OTS, sahildeki altyapısı açısından açık bir mimariye sahip olup, Networks teknoloji sayesinde toplanan bilgilerin belirli yetkiler çerçevesinde istenilen kurum ve kuruluşlarla gerektiğinde sivil firmalara aktarılma olanağı bulunmaktadır. Bu özelliği nedeniyle OTS'den ticari olarak da yararlanılması ve gelir elde edilmesi mümkündür.

Sonuç olarak standartları ve gemilere tesis edilmesiyle ilgili faaliyet takvimi Türkiye'nin de üyesi olduğu IMO tarafından karara bağlanan OTS, teknik açıdan denizcilik sektöründe ülkemizde faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar ile sivil firmaların ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde tasarlanmış bir sistemdir.

Denize kıyısı olan ülkemizin çevre denizlerde ve boğaz, iç sular gibi dar sularda seyir halinde bulunan gemileri sorgulamada, bu gemilerin kimlikleri, hızları, pozisyonları vb. bilgilerini otomatik olarak almada kullanabilecekleri OTS'nin, ülke güvenliği açısından ilgili kurum ve kuruluşlarca etkin şekilde kullanılması mümkündür.

Özellikle denizlerdeki arama kurtarma faaliyetleri, kaçakçılıkla mücadele, deniz kirliliğinin önlenmesi gibi görev ve faaliyetlerini etkin ve ekonomik bir şekilde yürütebilmesi açısından denizdeki sivil gemilerin gerçek zamanlı olarak takip edilmesi zaruri bir ihtiyaç olarak değerlendirilmektedir. OTS ile;

- ✓ Ülkemiz kıyılarının daha güvenli ve seyir açısından daha emniyetli olması,
- ✓ Deniz kazalarının önlenmesi ve deniz kazalarına acil müdahaleye katkıda bulunulabilmesi,
- ✓ Arama ve Kurtarma faaliyetlerinde daha etkin olunabilmesi,
- ✓ Kaçakçılık ve yasadışı göçün önlenmesi,
- ✓ Balıkçılık faaliyetlerinin kontrol altına alınabilmesi,

gibi birçok amaca ulaşım sağlanmıştır.

✚ OTS Klas-B CS

Ülkemiz kıyılarında seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin artırılması amacıyla oluşturulan OTS'nin sağladığı tüm imkanlardan azami ölçüde faydalanılması yine en önemli amaçlarımız arasında yer almaktadır. Bu sistem ile OTS cihazı takılı olan tüm gemileri ve deniz araçlarını izleme imkanı elde edilebilmektedir. SOLAS'a tabi olmayan gemi ve deniz araçlarının da takip edilmesi gerektiği IMO toplantılarında gündeme getirilmekte, ancak IMO tarafından bu gemilere zorunlu kural getirilemediğinden, bu konuda üye devletlerin kendileri düzenlemeler yapmaktadırlar. Yine, AB tarafından balıkçı gemilerinin uydudan takibine yönelik 2244/2003 sayılı direktifle düzenlemeler yapılmış, uydudan takibin çok pahalı olması nedeniyle 15 metre ve üzeri balıkçı gemilerinin de OTS cihazını bulundurmaları yönünde çalışmalar başlatılmıştır. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (Safety Of Life At Sea – SOLAS) kapsamındaki gemiler tarafından kullanılan OTS Klas-A cihazı ile birlikte özellikleri biraz daha daraltılmış olan ve SOLAS kapsamı dışındaki gemiler tarafından kullanılacak olan OTS Klas-B cihazı üretim ve standardizasyon çalışmaları uluslararası anlamda başlatılmıştır. Türkiye'de OTS Klas-B cihazının üretimini teşvik etmek amacıyla 2005 yılında çalışmalara başlanılmış ve ulusal ek fonksiyonları da içeren OTS Klas-B CS cihazının üretim çalışmaları tamamlanmıştır. OTS Klas-B CS cihazının hangi tip ve boydaki gemilere takılacağına ve sağlaması gereken özelliklere ilişkin usul ve esasları düzenleyen tebliğ 11/09/2007 tarih ve 26640 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.





✚ Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve Takibi Sistemi (LRIT) Sistemi

11 Eylül 2001 tarihinde A.B.D.'de yaşanan terör eylemleri sonrasında deniz güvenliğinin en öncelikli konulardan biri haline gelmesi ve AIS'in kıyıdağ itibaren belirli bir bölgede seyreden gemilerin izlenmesine imkan vermesi üzerine IMO'da başlatılan çalışmalarda, gemilerin daha uzak mesafelerde de (AIS kapsamı dışında) izlenmesinin gerekliliğinin kabul edilmesi ve teröristlerin deniz yoluyla yapılan taşımacılığı hedef alması nedenleriyle IMO tarafından "Uzak Mesafelerde Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (Long Range Identification and Tracking - LRIT)" oluşturulmaya başlanmıştır.

Gemilerin uydular aracılığıyla uzak mesafelerde izlenebilmesi için planlanan bu sisteme yönelik IMO'nun Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) tarafından yürütülen yoğun çalışmalar en nihayetinde Mayıs ayında düzenlenen 81 nci Dönem Toplantısında COMSAR Alt Komitesi tarafından geliştirilen LRIT performans standartları ve işlevsel gereklilikleri üzerinde çalışılıp tamamlanarak LRIT Sistemi kabul edilmiştir. Böylece uluslararası sefer yapan aşağıdaki gemiler izlenebilmektedir.

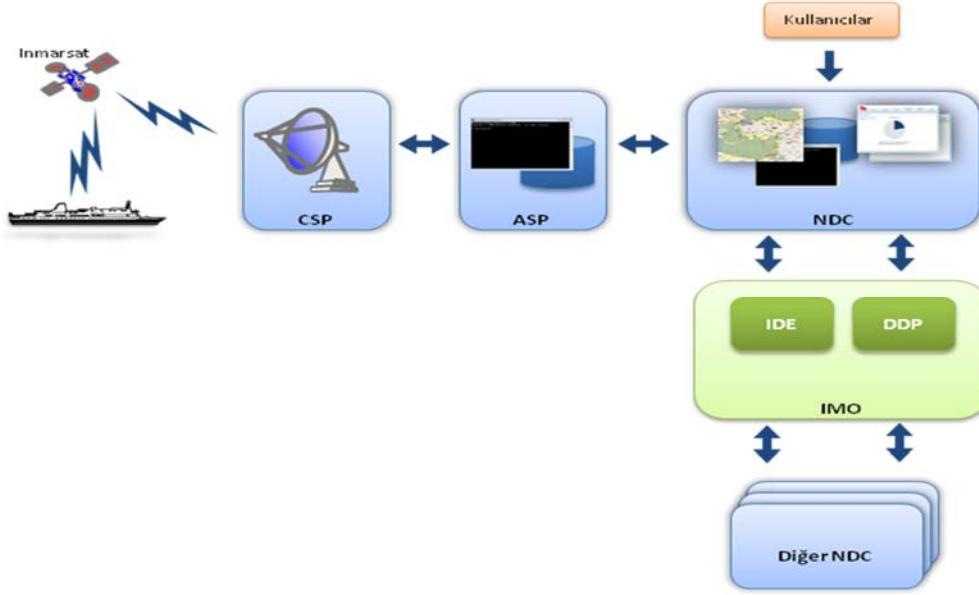
- ✓ Yüksek-hızlı yolcu tekneleri dahil yolcu gemileri
- ✓ Yüksek-hızlı tekneler dahil 300 GT ve üstü yük gemileri
- ✓ Mobil Açık deniz sondaj birimleri

IMO üyesi ülkeler güvenlik ve IMO tarafından üzerinde mutabık kalınan diğer konulara yönelik olarak gemilere ilişkin uzak mesafelerde tanımlama ve izleme bilgisini alabilecek olup, ülkelerin bayrak, liman ve kıyı devleti olarak sorumlulukları tanımlanmıştır.

LRIT sayesinde Ülkeler, IMO tarafından belirlenmiş kurallar çevresinde;

- ✓ Bayrağını taşıyan gemileri
- ✓ Limanına giren ve çıkan gemileri
- ✓ Kıyısından 1000 mile kadar mesafeden geçen gemileri
- ✓ Arama kurtarma amacıyla gemi veya gemileri sorgulayabilmektedir.

LRIT Sistemi INMARSAT Uyduları kullanılarak faaliyet göstermekte olup, talep edilen LRIT bilgilerinin maliyeti tamamen bilgiyi talep eden Taraf Devletlerce karşılanmakta ve gemilere herhangi bir maliyet getirilmemektedir. Taraf Devletlerin Arama ve Kurtarma Hizmetlerini sunan birimleri, LRIT bilgisini Arama ve Kurtarma amaçlı olarak ücret ödmeden alabilmektedir..



LRIT Çalışma Prensipli

Her İdare kendi bayrağı altında bulunan gemilerin LRIT bilgisini verecekleri LRIT Veri Merkezinin(NDC-National Data Centre) seçimine karar verecektir. Her idare kendi bayrağı altında bulunan ve LRIT bilgisi vermek üzere belirlenmiş gemilere ilişkin aşağıdaki bilgileri seçtiği LRIT Veri Merkezine bildirmekte ve bu bilgileri güncel olarak tutmaktadır.

- ✓ Gemi adı
- ✓ IMO numarası
- ✓ Çağrı işareti ve
- ✓ MMSI numarası

Gemiler sadece İdareleri tarafından belirlenen LRIT Veri Merkezine LRIT bilgisini göndermektedir.

SOLAS Bölüm V, Kural 19/1 gereği; uluslararası sefer yapan 300 GT ve üzerindeki tüm yük gemileri, yolcu gemileri, yüksek hızlı tekneler ile açık deniz sondaj birimleri LRIT ile donatılmakla yükümlüdür. Bu kapsamda, 31 Aralık 2008 tarihinden sonra inşa edilen gemiler bu sisteme doğrudan, 31 Aralık 2008 tarihinden önce inşa edilen gemiler ise 01 Temmuz 2009 tarihinden sonraki ilk radyo sörveyine kadar aşamalı olarak bu sisteme uyum sağlamakla yükümlü kılınmışlardır.

LRIT Mevcut Durum

LRIT Sistemi projesinde, küresel olarak 30.09.2009 tarihi itibariyle veri paylaşımına başlanmıştır. Ülkemizin Ulusal LRIT Veri Merkezi TÜRKSAT A.Ş. tarafından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı Telsiz İşletme Müdürlüğü'nün fiziksel ortamında kurulmuştur. Bu kapsamda, bahse konu sistem üzerinden takip edilecek olan Türk bayraklı gemilere LRIT uyum testi yapacak firmalar yetkilendirilmiş olup, Türk bayraklı gemilerin tamamının testleri tamamlanmış ve bu gemiler belgelendirilmiştir.

Ülkemizin Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT küresel sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 08/03/2010 tarihi itibariyle başarıyla geçmiştir.

LRIT sistemi ile, Türk Bayraklı gemilerin dünyanın her yerinde takibi, yabancı bayraklı gemilerin ise kıyılarımızdan 1000 deniz miline kadar takibi mümkün hale gelmiştir.

Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM)

COSPAS-SARSAT Sistemi

COSPAS-SARSAT sistemi, bir kaza yapan ve bu durumu 406 MHz frekansı üzerinden gönderdikleri sinyallerle bildiren gemi, uçak veya şahısların kazaya uğradıkları noktanın COSPAS ve SARSAT uyduları aracılığıyla tespit edilmesini ve gerekli arama kurtarma işleminin bir an önce başlatılmasını sağlayan uluslararası bir sistemdir .

COSPAS-SARSAT sistemi, uzay kesimi ve yer kesimi olmak üzere ikiye ayrılır;

Uzay kesimi COSPAS, SARSAT ve Geosenkron uydularından oluşur.

Yer kesimi, tehlike sinyalini gönderen vericiler/beaconlar (EPIRB, ELT, PLB), LUT'lar (Local User Terminal – Kullanıcı Yer İstasyonu), MCC (Mission Control Centre – Görev Kontrol Merkezi) ve RCC'lerden (Rescue Coordination Centre – Kurtarma Koordinasyon Merkezi) oluşur.

Sistemin işleyişi kısaca şöyledir; kaza anında beacon tarafından her yöne tehlike sinyali gönderilir, bu sinyal uydular tarafından alınır ve yeryüzüne gönderilir. Uydulardan gönderilen bu sinyaller LUT'lar tarafından alınır; kimlik, yer tespit bilgisi ve diğer bilgilerle birlikte MCC'ye yansıtılır. MCC, LUT'lardan gelen bu sinyalleri toplar, değerlendirir, gerekli bilgileri (konum, kimlik) ayıklar ve ilgili RCC'ye bu bilgileri aktarır. RCC aldığı bilgiler doğrultusunda gerekli arama kurtarma işlemini gerçekleştirir.



Her ülkenin, istediği kadar LUT'ı olabilir, ama birden fazla MCC'si olamaz.

Sistemin Tarihçesi:

- 1979: Kurucu devletler ABD, Kanada, Fransa, SSCB (Rusya) tarafından ilk çalışmalar başladı
- 1982: İlk kurtarma (Kanada'da)
- 1985: Sistemin faaliyete geçmesi
- 1988: Cospas-Sarsat Programı Anlaşması
- 1993: 300 tonun üzerindeki gemilerin Cospas-Sarsat vericisi taşıması zorunluluğu
- 1997: Geosenkron uyduların sisteme katılması
- 2009: 121,5 ve 243 MHz frekanslarının sistem içerisinde işlenmesinin sonlandırılması

Türkiye'de Cospas-Sarsat Sistemi

Türkiye 11 Haziran 2005 itibari ile Cospas-Sarsat Sistemine Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke statüsüyle resmen üye olmuştur. Türk Görev Kontrol Merkezi (TRMCC) 17 Ocak 2006 tarihinde Tam Operasyonel Kabiliyeti (FOC) yeterliliği kazanmış ve bu tarihten itibaren resmen hizmet vermeye başlamıştır. 01 Haziran 2006 tarihinde İran, Irak ve Afganistan SPOC ülke statüsüyle TRMCC sorumluluğu altına geçmiştir. 01 Eylül 2014 tarihinden itibaren Gürcistan da TRMCC sorumluluğuna geçmiştir.

Sistem ülkemizde 3 LUT, 1 MCC ve 4 RCC olarak hizmet vermektedir.

2 Adet LEOLUT ve 1 Adet GEOLUT Ünitesi Esenboğa Havalimanı bölgesine kurulmuştur.

LEOLUT



Yeryüzü alıcı istasyonudur. Uyduları takip ederek uydulardan gelen kaza sinyallerini alır (406 MHz) ve sinyalleri enterferanstan ayırarak Doppler eğrilerini belirler. Doppler eğrileri vasıtasıyla uydu konumlarını hesaplayarak kazaların yerlerini belirler (A&B çözümleri). Kaza uyarı cihazı parametrelerini belirler ve kaza konum bilgilerini ve cihaz parametrelerini MCC' ye gönderir.

GEOLUT

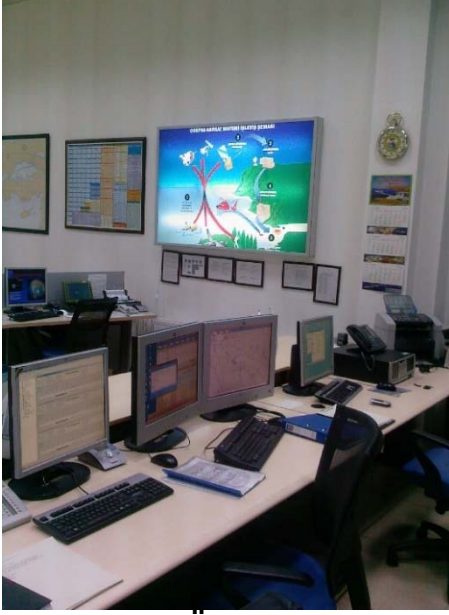


Yeryüzü alıcı istasyonudur. Sabit bir Geosenkron uydusunu takip ederek uydudan gelen kaza sinyallerini (406 MHz) ve şayet girilmişse konum verisini alır, kaza uyarı cihazının gerçek frekansını belirler ve cihaz parametrelerini MCC' ye gönderir.

Türk Görev Kontrol Merkezi (TRMCC)

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezine kurulmuştur.

LUT operasyonlarını takip ve kontrol eder. LUT'lardan ve diğer MCC'lerden gelen verileri analiz eder ve filtreler. İşlenmiş bu verileri ilgili RCC'lere ve gerekiyorsa diğer MCC'lere gönderir. Diğer MCC'lerle haberleşmenin 24 saat kesintisiz olmasını sağlar.



4 Adet RCC Ünitesi:

- 1 Adet UDHB Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezine
- 1 Adet Sahil Güvenlik Komutanlığına
- 1 Adet Atatürk Havalimanına
- 1 Adet Esenboğa Havalimanına kurulmuştur.



MEOSAR SİSTEMİ

COSPAS-SARSAT Sisteminin bir sonraki nesli olarak da bilinen MEOSAR sistemi (*Medium-Altitude Earth Orbiting Satellite System for Search and Rescue/Orta İrtifa Kutupsal Yörüngeli Uydu Arama Kurtarma Sistemi*); COSPAS-SARSAT Sistemi kapsamında kullanılması planlanan orta irtifada (20.000 km) yer alacak olan MEO uyduları ile hayata geçirilecektir.

MEO uyduları mevcut LEO uydulara nazaran daha büyük footprint (ayak izi) oluşturacak şekilde hareket ederek, küresel bir kapsama alanı sağlamakta ve bir LUT'ın birden fazla MEO uydusunu aynı anda izleyebilmesini sağlayarak beacon konumunu mevcut sisteme oranla çok daha hızlı ve hassas bir şekilde tespit edebilmesine olanak sağlamaktadır.

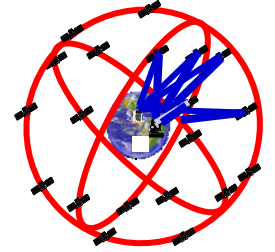


MEOSAR sisteminin ülkemize kazandırılması amacıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile yapılan ortak çalışmalar neticesinde alım aşamasına geçilmiş olup, Ağustos 2010 içerisinde kurulum tamamlanmıştır. Ülkemiz bu sistemi kuran 6. ülke konumundadır.

MEOSAR sistemiyle birlikte, halihazırdaki COSPAS-SARSAT sistemi genişletilmiş ve önümüzdeki onyıllar için sistem modernize edilmiş olacaktır. MEOSAR Sisteminin tam devreye girmesiyle birlikte;

Tüm dünya 24 saat boyunca kapsama altında olacak,

- Dünya üzerindeki herhangi bir nokta aynı anda birden fazla uydu tarafından görülebilecek,
- Tek bir sinyalde bile konum tespiti yapılabilecek,
- Mevcut sistemdeki doppler kayması hesaplaması nedeniyle üretilen A ve B tespitleri yerine sadece çözülmüş tek bir tespit olacaktır.
- Hareket halindeki bir beaconın tespiti ve takibi mümkün olacaktır.



MEOSAR Sistemi kapsamında ABD (GPS/DASS), Avrupa Birliği (GALILEO) ve Rusya (GLONASS) tarafından uydular fırlatılmakta olup *(Sistem tam olarak faaliyete geçtiğinde yaklaşık 80 adet uydunun kullanılması planlanmaktadır)* bu uydular yardımıyla analiz amaçlı veriler MEOLUT'larını kuran ülkeler tarafından toplanmaya başlanmıştır.

MEOSAR Sisteminin 2010'ların sonuna doğru tamamen COSPAS-SARSAT sisteminin yerine geçmesi öngörülmektedir.

➤ Elektronik Seyir Haritası (ENC)

ENC'ler (Electronic Navigational Charts), uluslararası hidrografi örgütü (IHO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından, seyirde kullanılan klasik

yöntemlere alternatif olarak geliştirilmiştir. ENC'ler, gemilerin köprüüstünde planlamayı kolaylaştıracak, zaman ve personel tasarrufu sağlayacak, doğru, hassas ve güvenilir olacak ve maliyetleri düşürecektir. Bu çerçevede, kağıt harita yerine bilgisayar ekranında görüntülenebilen elektronik haritaların kullanılması için standartlar ve kriterleri belirlenmiştir. Hedef denizcilerin kağıt ortamda alışık olduğu standart ve güvenilirlikten vazgeçilmeksizin, seyir emniyetini artırmaktır.

➤ **Raster Seyir Haritası(Raster Navigationa IChart– RNC)**

RNC'ER, IHO RNC üretim talimatına uygun olarak üretilen kâğıt haritaların taranmış sayısal kopyalarıdır. Sadece yetkili kurum veya ulusal hidrografi daireleri tarafından üretilip, yayınlanabilirler.

➤ **Elektronik Harita Gösterim Ve Bilgi Sistemi (Electronic Chart Display and Information System - ECDIS)**

ECDIS, denizcinin planlama ve emniyetli seyir ihtiyaçlarına cevap vermek üzere elektronik haritayı, seyir uydu sistemlerinden aldığı konum bilgisiyle gösterebilen, kendisine bağlanan seyir yardımcılarında elde ettiği veriyi ekran üzerinde sergileyebilen bir seyir bilgi sistemidir. SOLAS Sözleşmesi gereği 01.01.2012'den sonra yeni inşa edilecek, 3000 grt üstü tankerler ile 500 grt üstü yolcu gemilerinde mecbur tutulacaktır.

2.8.2. Türk Boğazları İstatistikleri



2.8.2. Türk Boğazları İstatistikleri

TABLO: (103): İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve aylara Göre Dağılımı (2014)

TİPİ	OC AK	ŞUB AT	MA RT	NİS AN	MA YIS	HAZİR AN	TEM MUZ	AĞUS TOS	EYL ÜL	EK İM	KAS IM	ARA LIK	TOPL AM
BBU	555	469	580	578	547	488	626	736	652	70	707	621	7263
CHS	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	4
DDR	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
FFS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
GGC	208	163	210	221	226	1972	1969	2021	192	20	204	1813	2410
	1	7	1	2	5				9	67	0		7
GRF	16	7	9	7	3	6	4	3	4	2	2	2	65
LPG	146	131	167	158	159	120	125	107	100	94	119	114	1540
MLV	24	39	42	39	45	41	41	42	46	19	6	7	391
MPR	19	47	47	47	51	66	70	66	82	82	39	35	651
MVC	8	7	10	10	9	8	13	5	7	5	7	0	89
MVE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
NAV	15	17	10	31	21	18	24	20	29	17	13	0	215
NVL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	19
OBA	5	1	2	2	0	0	2	0	0	0	0	0	12
OFY	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4
OSY	0	2	2	4	2	0	0	2	6	1	8	0	27
OTH	10	6	16	18	12	21	12	12	19	20	6	13	165
RRE	4	3	0	2	1	4	1	3	2	4	0	3	27
TCH	123	132	135	149	150	147	124	125	110	13	155	130	1611
										1			
TTA	513	400	516	505	499	464	464	492	428	42	428	459	5594
										6			
UCC	242	230	265	276	284	279	277	258	227	22	258	254	3073
										3			
URC	28	33	45	41	37	36	47	21	40	33	38	0	399
URR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	32
XTG	21	20	15	19	15	18	15	17	27	22	17	25	231
AYLI	381	318	396	410	410	3689	3814	3930	370	38	384	3531	4552
K	1	1	8	0	0				9	53	3		9
TOPLAM													

TABLO (104) : Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve aylara Göre Dağılımı (2014)

TİPİ	OC AK	ŞUB AT	MA RT	NİS AN	MA YIS	HAZİR AN	TEM MUZ	AĞUS TOS	EYL ÜL	EK İM	KAS M	ARA LIK	TOPL AM
BBU	584	498	588	622	584	523	623	763	673	72	681	658	7525
										8			
CHS	0	0	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	6
DDR	0	1	1	0	1	2	0	0	2	0	2	2	11
FFS	0	1	0	1	8	6	2	2	0	3	0	2	25
GGC	148	123	157	156	163	1433	1448	1438	134	14	139	129	1729
	3	2	3	2	1				0	73	0	4	7
GRF	19	14	12	11	8	10	8	11	14	7	6	4	124
LPG	116	117	136	116	130	91	92	76	76	72	90	94	1206

MLV	28	40	44	39	48	42	42	46	52	20	6	9	416
MPR	8	6	3	40	84	85	89	90	111	12	35	20	692
MVC	30	37	42	25	15	34	31	24	27	28	28	32	353
NAV	15	18	10	27	23	22	22	19	28	16	13	20	233
OFY	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	1	0	5
OSY	1	4	2	2	4	0	1	1	5	0	9	2	11
OTH	18	17	36	40	36	49	64	47	51	44	26	35	463
RRE	4	3	2	2	4	4	3	4	1	7	2	1	37
TCH	178	153	183	216	192	176	203	190	159	16	179	174	2169
TTA	554	423	516	496	561	473	484	479	468	46	460	499	5875
UCC	383	354	403	413	407	392	374	378	353	36	383	391	4595
URC	160	160	182	194	204	184	204	156	180	20	208	172	2205
XTG	32	20	22	29	24	30	31	18	18	25	27	38	314
AYLIK	361	309	376	383	396	3557	3721	3742	355	37	354	344	4358
TOPL	3	8	2	6	4				9	37	6	7	2
AM													

TABLO (105) : Uluslararası Gemi Tipi Kodları

Gemi Tipleri		
BBU(B/C) -	Bulk	Dökme Yük
BOR	Ore Carrier	Maden Cevheri Taşıyıcı
CHS		
DDR	Dredger	Tarak Gemisi
FFS	Fishing	Balıkçı Gemisi
GGC(K/Y)	General Cargo	Genel Kargo
GRF(REEEF.)	Ref	
LPG	Liquefied Gas Tanker	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
MLV(L-S)	Livestock Carrier	Canlı Hayvan Taşıyıcı
MPR(YOLCU)	Passenger	Yolcu Gemileri
MVC		
NAV	Navy	Askeri Gemiler
OFY	Ferry	Araba Taşıyıcı Gemiler
OSY	Supply Ship	Tedarik Gemisi
OTH		
RRE	Research Ship	Araştırma Gemisi
TCH	Chemical Tank	Kimyasal Madde Tankerleri
TTA	Tank	Tank
UCC	Container Carrier	Konteyner Taşıyıcı Gemiler
URC	Ro/Ro/C.C.	Ro - Ro Gemileri
XTG	TUG	Römorkör

TABLO(106):İstanbul Boğazından 2014 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına Ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği x: Kılavuz #:Toplam

AYLAR	300 M.DEN BÜYÜK		250-300 M.ARASI		200-250 M. ARASI		150-200 M.ARASI		100-150 M.ARASI		100 M.DEN KÜÇÜK	
	#	X	#	x	#	x	#	x	#	x	#	x
	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN
OCAK	0	0	116	116	209	209	802	651	1.482	663	1.202	335
ŞUBAT	0	0	110	110	195	194	711	587	1.175	548	990	283
MART	0	0	111	111	257	257	864	686	1.526	691	1.210	318
NİSAN	0	0	108	108	228	228	837	677	1.629	730	1.298	399
MAYIS	0	0	112	112	232	232	836	674	1.585	715	1.335	389
HAZ.	0	0	109	109	220	220	767	609	1.414	672	1.179	366
TEM.	1	1	116	116	266	265	867	697	1.336	648	1.228	357
AĞU.	1	1	120	120	312	312	954	768	1.338	641	1.205	360
EYLÜL	0	0	122	122	278	278	847	671	1.191	557	1.271	370
EKİM	0	0	112	112	267	266	883	725	1.398	665	1.193	349
KASIM	0	0	112	112	246	245	962	782	1.343	627	1.180	367
ARA.	0	0	116	116	219	219	824	680	1.317	622	1.055	338
TPLM.	2	2	1.364	1.364	2.929	2.925	10.154	8.207	16.734	7.779	14.346	4.231

TABLO (107):Çanakkale Boğazından 2014 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına Ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği x: Kılavuz #:Toplam

AYLAR	300 M.DEN BÜYÜK		250-300 M.ARASI		200-250 M. ARASI		150-200 M.ARASI		100-150 M.ARASI		100 M.DEN KÜÇÜK	
	#	X	#	X	#	X	#	X	#	X	#	X
	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN
OCAK	8	8	167	178	215	267	550	1006	341	1317	196	837
ŞUBAT	8	8	151	161	211	250	540	891	331	1066	163	722
MART	9	9	154	167	243	299	595	1044	401	1379	200	864
NİSAN	16	16	162	173	225	271	628	1053	368	1413	220	910
MAYIS	24	24	179	189	230	277	656	1059	409	1421	226	994
HAZ.	22	22	173	173	230	277	603	976	399	1256	202	853
TEM.	26	26	179	181	261	313	600	1075	377	1181	216	945
AĞU.	28	28	185	193	294	365	630	1123	354	1173	176	860
EYLÜL	25	25	184	195	260	330	606	1085	323	1038	198	886
EKİM	22	22	183	188	273	330	640	1118	363	1207	170	872
KASIM	13	13	174	177	242	299	638	1141	324	1113	150	803
ARA.	11	11	170	178	216	259	635	1099	338	1126	168	774
TOPLAM	212	212	2061	2153	2900	3537	7321	12670	4328	14690	2285	10320

TABLO (108) : İstanbul Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistikî Bilgiler

YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ SAYISI	TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TANKERLER	% ORANI	TEHLİKELİ YÜK (Ton)
2000	48.079	6.093	13	91.045.040
2001	42.637	6.516	15	101.000.000
2002	47.283	7.427	16	122.953.338
2003	46.939	8.097	17	134.603.741
2004	54.564	9.399	17	143.448.164
2005	54.794	10.027	18	143.567.196
2006	54.880	10.153	19	143.452.401
2007	56.606	10.054	18	143.939.432
2008	54.239	9.303	17	140.357.231
2009	51.422	9.299	18	144.656.744
2010	50.871	9.273	18	146.748.375
2011	49.798	9.113	18	138.496.245
2012	48.328	9.027	19	140.411.265
2013	46.532	9.006	19	141.411.390
2014	45.529	8.745	19	133.961.223

TABLO (109) : Çanakkale Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistikî Bilgiler

YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ SAYISI	TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TANKERLER	% ORANI	TEHLİKELİ YÜK MİKTARI (TON)
2000	41.561	7.529	18	102.570.322
2001	39.249	7.064	18	109.000.000
2002	42.669	7.627	18	130.866.598
2003	42.648	8.114	19	145.154.920
2004	48.421	9.016	19	139.203.656
2005	49.077	8.813	18	148.951.376
2006	48.915	9.567	20	152.725.701
2007	49.913	9.271	18	149.320.062
2008	48.978	8.758	18	149.052.174
2009	49.453	9.567	19	152.105.494
2010	46.686	9.250	20	156.928.857
2011	45.379	8.828	19	156.327.711
2012	44.613	8.998	20	161.612.965
2013	43.889	9.299	21	159.827.684
2014	43.582	9.250	21	152.285.618

2.9. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojiye çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan gemilerin getirilmesi işlemlerinde, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır.

Gemi geri dönüşümü, işletme ömrünün sonuna erişen gemilerin bertarafının şüphesiz ki en '*çevreye duyarlı*' yoludur. Gemi bünyesinde bulunan hemen her malzeme geri dönüştürülebilir veya olduğu gibi ya da elden geçirilerek yeniden kullanılabilir. Hurda gemilerin %98'i çelik bununda %95'i yeniden kullanılabilir maddelerdir. Bu nedenle ekonomik ve çevresel açıdan yapılmaya değer bir sektördür.

Dünya ticaretinde denizlerde halen 300 Grt üzerinde 45000 gemi dolaşmaktadır. (yaklaşık 1,7 milyar DWT) Bu gemilerin yaş ortalaması 20 yaşın üzerindeki gemilerdir. İstatistikî olarak 15 yaşını geçmiş gemilerin çevre felaketleri ile sonuçlanan kazalara sebebiyet verme riskleri oldukça yüksektir.

2010 yılından itibaren tek cidarlı tankerlerin seferlerden kademeli olarak çekilmeye başlaması ve deniz ticaret filosunun yaşı da dikkate alındığın da ortaya sökümü gerçekleştirilecek müthiş bir çelik atığın çıkması, kaçınılmaz hale gelmektedir. Bu müthiş çelik atığın çevre ve insan sağlığına duyarlı şekilde geri kazanılmaması halinde çevre ve insan sağlığı için trajik sonuçlar doğurması kaçınılmaz olacaktır. Halen dünyada her yıl 15 milyon ton gemini geri dönüştürülmesi gerekmektedir. Ancak çevre ve iş sağlığına uyumlu gemi geri dönüşüm tesislerinin azlığı da ayrıca üzerinde durulması gereken bir husustur.

Başlı başına bir endüstri dalı olan gemi geri dönüşümü, başta arasında ülkemizin de yer aldığı, dünya tonajının %97'sini işleyen beş ülke olmak üzere, bazı ülkelerdeki yerel ve ulusal ekonomilerin temel bir bileşenini oluşturmaktadır. Kolayca tahmin edilebileceği gibi, bu endüstrinin bağlı olduğu pazar ve bu pazarın kuralları / işleyişi, özünde deniz ulaştırması ve çelik endüstrilerinin sosyo-ekonomik unsurlarından etkilenmektedir.

Tartışılmaz yararlarına karşın gemi geri dönüşüm endüstrisi, çevre ve güvenlik konularında, günden güne artan kamusal duyarlılığın da etkisiyle çözüm üretmesi gereken birçok sorunsalla karşı karşıyadır. Farkındalıkların küresel boyutta gelişmesiyle Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), Basel Sözleşmesi (BC) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gibi uluslararası kurumlar birbiri ardına gemi geri dönüşüm

rehberleri yayımlamışlar ve konuya özgü ortak bir çalışma grubu oluşturmuşlardır. IMO'nun Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi'nin kabulüyle bu endüstri dalında önemli bir aşamayı işaret etmektedir. Kısa süre içinde, endüstriyi küresel ölçekte düzenlemenin yaygın kabul görmüş bir

aracı olarak benimsenen Hong Kong Sözleşmesi gemi geri dönüşüm tesislerini, gemi sahipleri, gemi inşaatçıları olduğu kadar en üst düzeyde devletlerin düzenlemelerini de şimdiden etkilemeye başlamıştır ki yakın bir gelecekte, gemi geri dönüşüm sürecindeki tüm anahtar unsurlar bu küresel düzenlemeye uyum sağlamak zorunda olacaklardır. Sözleşme, henüz yürürlüğe girmemiş olmasına karşın temel beş geri dönüşümcü ülkelerin ulusal mevzuatında olduğu gibi pazarın tümünde etkisini göstermeye başlamıştır. Buna paralel olarak, deniz ulaştırma endüstrisi de Sözleşme'nin beklenen etkilerini içselleştirmeye hazır görünmektedir.

Özünde, konvansiyonel atık hiyerarşisindeki atığın kaynağında azaltılması, yeniden kullanım, geri dönüşüm, enerji geri kazanımı ve bertaraf süreçlerinin tümünü gemi özelinde içeren '**gemi geri dönüşümü**' için, Hong Kong Sözleşmesi'ndeki "bir geminin, tehlikeli ve diğer maddelere dikkat edilmesi kaydıyla, bileşenlerin ve malzemelerin yeniden işleyip kullanılabilir duruma getirmek amacıyla geri kazanımı için, bir gemi geri dönüşüm tesisinde, tam veya kısmi olarak sökülmesi faaliyeti ile depolama, bileşenlerin ve malzemelerin sahada işlem görmesi gibi birleşik işlemleri içeren, ancak farklı tesislerde daha ileri işlem görmesini ve imha edilmesi faaliyetini içermeyen işlemler bütünü" tanımı, gemi geri dönüşüm tesisi dışındaki enerji geri kazanımı ve bertaraf aşamalarını içermemekle birlikte oldukça kapsayıcıdır.

Dünya'daki hemen her ülke, belli ölçülerde gemi geri dönüşüm etkinliği içindedir. Bu etkinlik çoğunlukla limanlarda terk edilmiş ve hatta batmış halde bulunan görece olarak küçük gemilerin bertarafı şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte, birkaç ülkede ise ticari olarak sürdürülebilir temelde ve endüstriyel bir ölçekte gemi geri dönüşümü operasyonları yapılmaktadır. Bu ülkelerde, gemi geri dönüşüm şirketleri, gemileri küresel pazardan temin etmekte ve onların çeliğini, demir dışı metallerini, makinelerini, donanımlarını, donatılarını ve mobilyalarını satarak kazanç sağlamaktadırlar.

Günümüzde geri dönüşüm faaliyetleri grafikleri halen keskin bir şekilde yükselmekte ve geri dönüşüm tesisleri maksimum kapasiteye yakın faaliyet göstermektedir. Küresel krizin en kötü günlerinin geride kaldığı iyimserliği halen mevcut olsa da, bazı ileriye dönük ekonomik analizler denizcilik sektörünün gemilerin aşırı arzı nedeniyle karşılaşılabilecekleri zorlukları işaret etmektedir.

Son yıllardaki rekor geri dönüşüm seviyelerine rağmen, hala pazara katılan yeni inşalar ile geri dönüştürülen tonaj ve emniyetli ve çevreye duyarlı geri dönüşüm tesisleri arasında önemli bir uyumsuzluk vardır.

Genellikle bir geminin ömrü ortalama 20 ila 35 yıl arasında değişmektedir. Geminin bakım ve işletme maliyetleri olası gelirlerini aşmaya başladığında, ya da ikinci el piyasası söz konusu gemi için bir seçenek olmadığında bir gemiyi hurdaya gönderme kararı alınır. Gemi sahibinin gemisini geri dönüşüme gönderme kararı birçok faktör tarafından etkilenir. Fakat bu faktörlerden en önemlisi navlun fiyatlarıdır. Genellikle, navlun oranları geri dönüşüme gönderilen gemi miktarlarıyla ters orantılıdır.

Basel Sözleşmesi, tehlikeli atıklara ilişkin hükümler içerdiğinden ve hurda gemilere ilişkin uygulanabilir hükümleri geliştirilmediğinden uluslararası deniz ulaştırmasının paydaşları tarafından göz ardı edilmiş olup Sözleşmenin gemi geri dönüşüm endüstrisi için sıkıntılar yarattığı ortaya çıkmıştır. Bunun yanı sıra Sözleşme’de, Avrupa Birliği tarafından tehlikeli atıkların OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesini yasaklayan yeni bir Karar (*the Ban Amendment, Yasak Kararı*) alınmıştır. Ayrıca Basel Sözleşmesi ve Yasak Kararının eşdeğeri olan Avrupa Birliği mevzuatındaki Atık Taşınımı Tüzüğü’nün (*Waste Shipment Regulation*) yine hurda gemiler için uygulanabilir bir mekanizma içermemesi nedeni ile ömrünü tamamlamış Avrupalı gemilerin %91’inin, yukarıda bahsedilen mevzuattan kaçınarak, farklı çözümlere yöneldiğini AB Komisyonu tarafından belirlenmiştir.

Basel Sözleşmesinin gemilerin geri dönüşümünü düzenleyemeyeceğinin anlaşılması, Hong Kong Sözleşmesi’nin yürürlüğe giriş tarihinin gecikeceği endişesiyle ‘*ara dönem*’de uygulanabilir yaptırımların düzenlenmesine ilişkin, olarak 2013 yılında Çevre ve İş sağlığına uyumlu AB gemi geri dönüşüm yönetmeliği yayımlanmıştır. Yönetmeliğin 2015 yılında uygulanmaya başlaması ile AB bayraklı gemilerin yönetmelik kriterlerini yerine getirmeyen ülkelere gönderilmesinin engellenmesi planlanmaktadır. Ancak bu hükmün uygulanabilirliği konusunda çekinceler bulunmaktadır. Başlıca çekince AB

bayraklı gemilerin bayrak değişikliği yolu ile Asya ülkelerine gönderilmesi önünde bir engel bulunmamaktadır.

AB bayraklı gemi sahipleri için uygulanacak yaptırımların sonuçları önümüzdeki dönemde görülecektir.

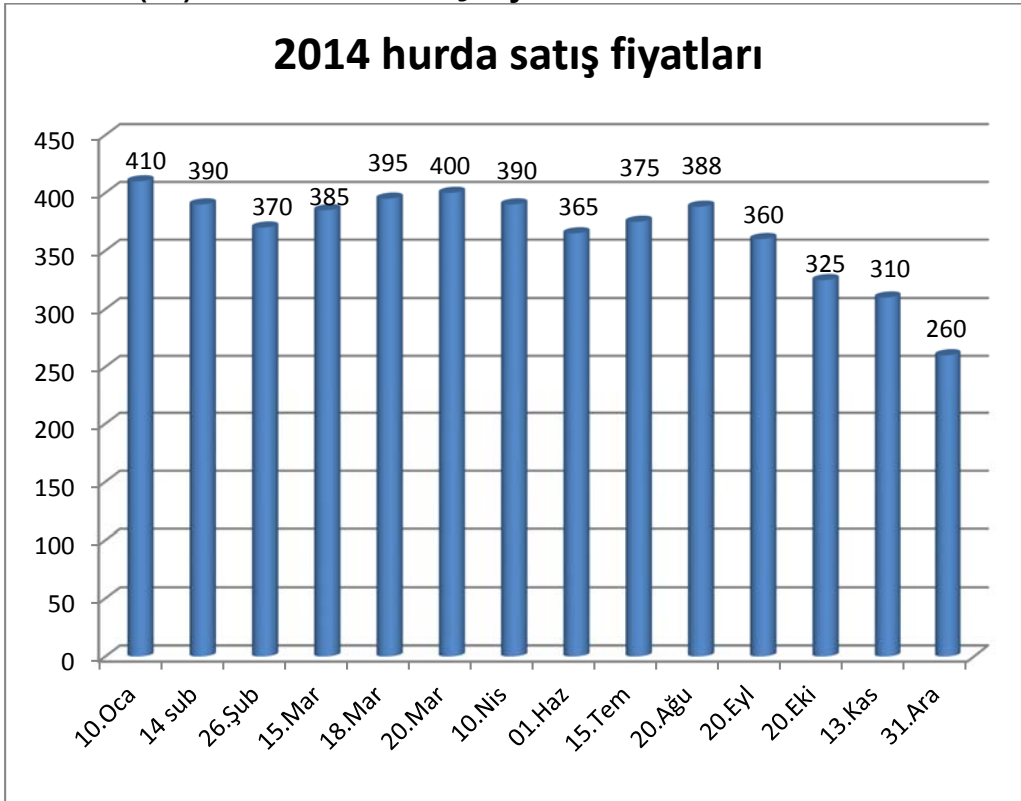
AB Yönetmeliği her ne kadar bazı ek kurallar içerse de Hong Kong Sözleşmesi temeline dayanmaktadır. Gelecekte Hong Kong Sözleşmesi yürürlüğe girdiğinde, Avrupa Birliği kendi kurallarıyla uluslararası bu sözleşmeyi aynı düzeye rahatlıkla getirebilecektir.

Her ne kadar taslak üzerinde Avrupa Konseyi’nin haklı eleştirileri olsa da önerilen düzenleme, Avrupa Komisyonu’nun Hong Kong Sözleşmesi’ni Avrupalı gemilerin geri dönüşümü için pratik ve uygulanabilir bir standart olarak görmesi anlamında olumlu bir gelişmedir.

Ülkemiz; gemi geri dönüşüm sanayinde kolay bulunabilir kalifiye sayılabilecek iş gücünün Avrupa’ya göre ucuz olması, pazara (Avrupa) olan yakınlık, Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olunması, tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması, OECD Üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olması, Geri dönüşüm malzemelerinin ülke içinde ihtiyacının olması ve bunların gemi söküm ile elde edilebilir olması, Türk insanının girişimci yapısı, OECD üyesi olarak gemi söküm açısından Basel anlaşmasına göre avantajlar, tek cidarlı tankerlerin sökülmesi, OECD içindeki devlet gemilerinin sökümü, global büyümenin yavaşlaması, ABD donanma ve destek gemilerinin sökümü gibi hususlar son senelerde geri dönüştürdüğümüz hacmin artışında etkili olmakla birlikte geleceğe dönük plan yaparken de göz önünde bulundurulması gereken hususlardır.

2009 yılında denizcilik sektöründe başlayan global krizin etkileri ile Türk gemi geri dönüşüm sektöründe başlayan kapasite artışının 2014 yılında %30'lara varan bir düşüşle kapanmasının başlıca sebepleri olarak; Çin'in kütük demir ile piyasaya müdahalesi, 2014 yılı içerisinde Türkiye hurda alış fiyatlarında 150 dolara varan dalgalanmaların meydana getirdiği istikrarsızlık ve başta Hindistan ve Çin olmak üzere hurda gemi alım fiyatlarında bu ülkelerle rekabet edilememesi gösterilebilir.

GRAFİK (76): 2014 Hurda Satış Fiyatları



Genel Olarak Gemi Sökümü

Gemi Geri Dönüşümü, Gemi İnşası İşleminin tersidir Hurda geminin sökümü esnasında direkt olarak metal malzemeler değerlendirilir ya da haddehanelere gönderilir. Gemi Geri Dönüşümü bu işlevi ile hurdayı değerli mala çeviren ve kullanılan doğal kaynakları geri dönüştüren bir üretimdir. Diğer taraftan Gemi Geri Dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri çeşitlerindedir. Doğal kaynakların etkin ve verimli kullanımı amacıyla hurda gemiler sökülür ve işlemlere tabi tutularak çeşitli ürünler elde edilir. Ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen Gemi Geri Dönüşümü IMO dünya denizcilik örgütünün de kabul ettiği gibi “**yeşil endüstri**” diye de anılmaktadır. Demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümünün, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağladığı ve daha az çevre kirliliği yarattığı görülmektedir.

Çeliğin hurda gemilerden üretilmesine alternatif üretim yöntemi, bunun demir cevherinden üretilmesidir. Önce yüksek fırınlarda pik demir elde edilmekte, daha sonra bu pik demir konverterlerde indirgenerek çeliğe dönüştürülmektedir. Yüksek fırınlarda pik demir elde edilmesinde üç hammadde kullanılmaktadır. Bunlar; Demir Cevheri, Kok Kömürü ve Kireç Taşdır.

Her üç hammadde de yeryüzünde açılan ocaklardan elde edilmekte, bu da geniş yeryüzü alanlarının tahrip olmasına neden olmaktadır. Kok kömürü ise uygun özellikteki taşkömürünün dönüştürülmesi ile elde edilmektedir. Kok kömürü işlem sonunda kısmen karbondioksit, kısmen de demir karbürüne dönüşmektedir. Ancak bu demir karbür de çelik elde etme işlemi süresince yine karbondioksit olarak atmosfere salınmaktadır.

Hurda demirden çelik elde edilmesi, gerek doğanın tahribine, gerek sera gazı salınımına yol açan bu işlemleri ortadan kaldırdığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca enerji tüketimi açısından bakıldığında, 1 ton hematit cevherinin pik demire dönüştürülmesi için 7400 MJ. 1 ton çelik hurdasının eritilmesi için ise 1350 MJ enerji tüketilmekte, bu işlemler sonucunda yüksek fırında 2200 kg. CO₂ atmosfere salınmakta, bir ton hurda çeliğin eritilmesi işleminde CO₂ salınım miktarı ise 280 kg olmaktadır. Elektrik enerjisinin elde edilmesinde doğal enerji kaynaklarının kullanımı arttıkça bu miktar da düşecektir.

Hurda çelik geri kazanıldığında;
Enerjinin %74 Hammadde kaynaklarının %90 oranında korunduğu,
Su tüketiminin %40 azaltıldığı,
Atık su kirlenmesinde %76,
Hava kirlenmesinde %86
Maden atıklarında %97 azalma olduğu gözlenmiştir.

Sektör de maden, hurda, donanım geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur.2014 yılı tehlikeli atıkların geri kazanım veri tablosu aşağıdadır.

GRAFİK (77): Atık Geri Kazanım Oranları



2014 yılında Faaliyetlerimizden kaynaklanan atıklar yakma ve beraber yakma tesislerinde üretim enerjisi amaçlı kullanılması sağlanmıştır.

Bu yolla; Fosil yakıtlardan tasarruf sağlanırken atıkların değerlendirilmesi yolu ile çevrenin korunmasına katkıda bulunulmuştur.

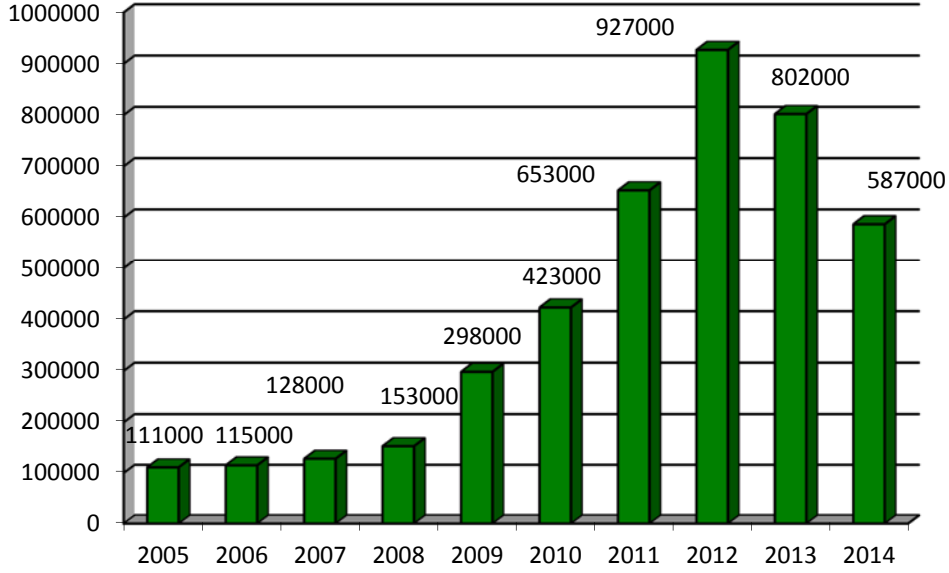
🇹🇷 Türkiye'nin Söküm Kapasitesi – Vizyonu-ekonomiye katkısı

Gemi Geri Dönüşüm sektörü öncelerde önemsiz ve gözden uzak genellikle geri kalmış ülkelerin yaptığı bir sektör iken, küresel ısınma ve işsizliğin arttığı, doğal kaynakların azaldığı günümüzde, bütün ülkelerin dikkatle izlediği bir faaliyet alanı olmuştur. Halen dünyada 5'i Avrupa birliği ülkesi 16 ülkede gemi geri dönüşüm faaliyetleri yapılmaktadır.

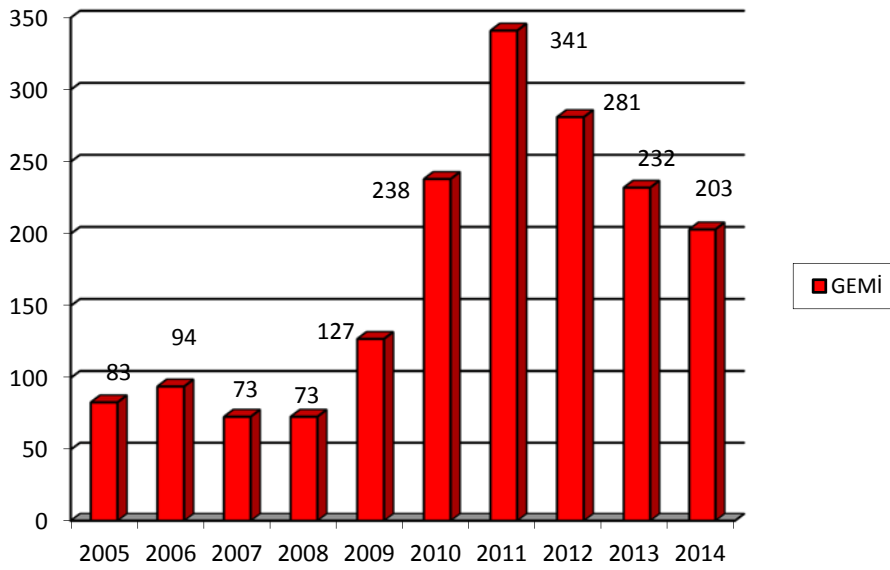
Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliğa'da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemi söküm izni, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, 22 Gemi geri dönüşüm Firması mevcuttur.

Yıllara göre gemi geri dönüşüm verileri

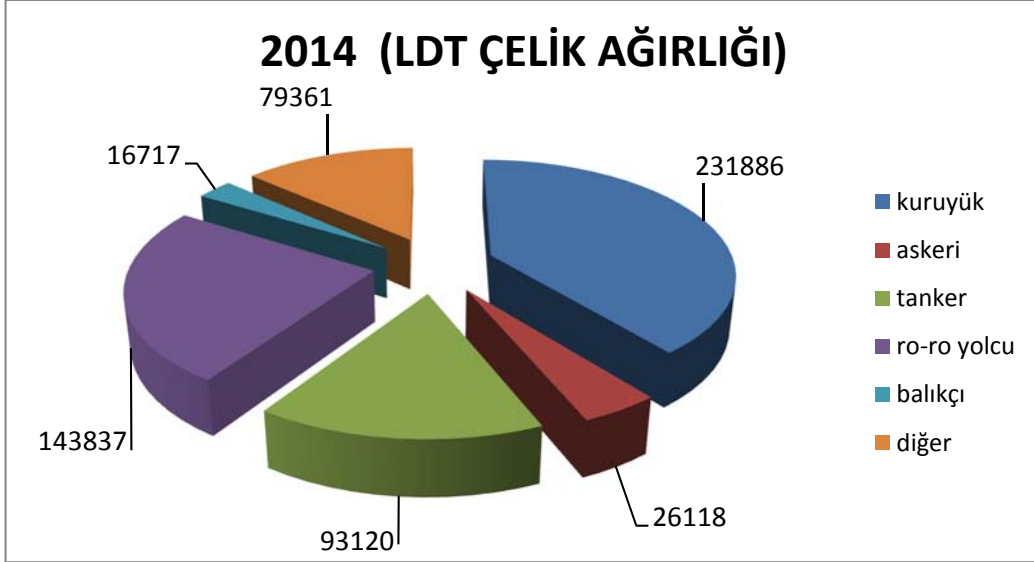
GRAFİK (78): 2005-2014 geri dönüşümü yapılan gemi tonajları (LDT)



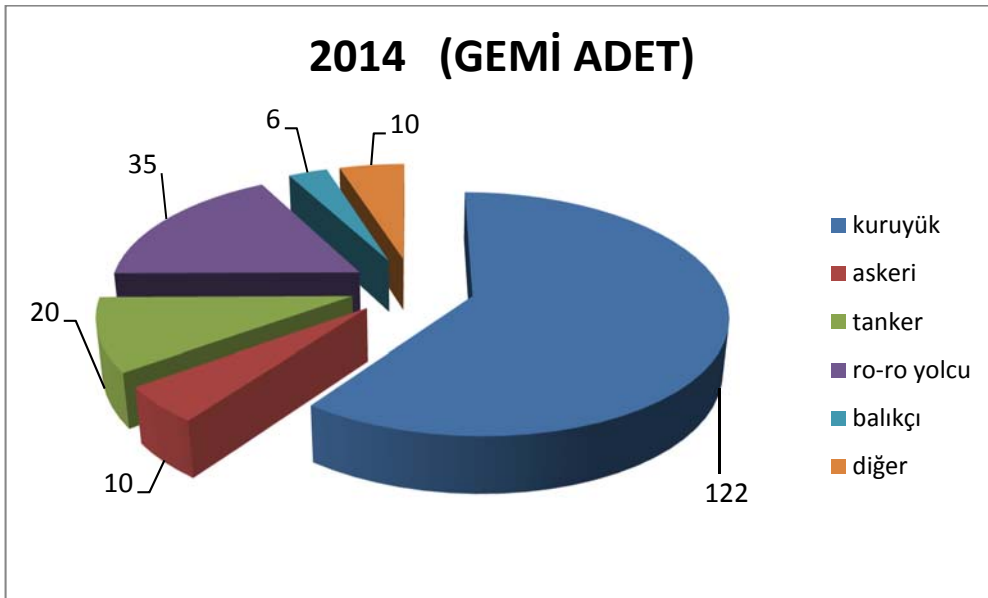
GRAFİK (79): 2005-2014 geri dönüşümü yapılan gemi adetleri



GRAFİK (80): Gemi tiplerine göre geri dönüşümü yapılan gemiler



GRAFİK (81): Gemi adetlerine göre geri dönüşümü yapılan gemiler



Gemi Geri Dönüşüm sanayinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları hammadde, katma değer ve istihdam olarak 3 ana başlık altında toplamamız mümkündür.

Gemi söküm sanayinin ülke ekonomisine katkısı, özetle, gemi sökümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile, demir hurda için yurt dışına ödenen dövizden tasarruf ve kabaca ton başına 60 USD söküm maliyet bedelinin ülke sınırları içinde kalması demektir. Ayrıca söküm yapan firmalarımızın işlerini yaptırarak yüklenici, taşeron, nakliyeciler ve diğer hizmetleri yapanlar da nazara alındığında, en az 10000 kişilik dolaylı bir istihdam yaratıldığı görülmektedir.

Katma Değer Katkısı

Gemi sökümü ilk bakışta ithalata dayalı bir sanayi olarak düşünülmesine rağmen yurt içinde üretim yapan demir-çelik fabrikaları kendileri için gerekli hammaddeyi doğrudan ithal yoluyla temin etmeyip, gemi geri dönüşüm sektöründen temin etmeleri demir-çelik fabrikalarının maliyetlerine yansiyarak rekabet açısından önemli bir avantaj sağlayacaktır. Şöyle ki: demir çelik fabrikalarının yurt dışından ithal yoluyla sağlayacakları hurdayı 2 birim fiyat olarak kabul edersek, gemi geri dönüşümcüler aynı hurdayı 1 birim fiyatla ithal edip, kendi katkılarının eklenmesiyle demir-çelik fabrikalarında 1,5 birim fiyatına satabileceklerdir. Aradaki 0.5 birim katma değer, ülke ekonomisine 1 birim kazanç sağlayacaktır.

İstihdam Katkısı

Gemi söküm sanayinde tam kapasite ile çalıştığında (900.000 LDT) 26 parselde yaklaşık 1800 personel çalışmaktadır. Firmaların işlerini yaptırarak yüklenici, taşeron, nakliyeciler ve diğer yardımcı hizmetler ve yan sanayide çalışan personelle istihdam yaklaşık 10000 kişiyi bulmaktadır.

Gemi söküm sanayi, yarattığı bu faydaların yanı sıra Aliğa ve çevresinde nakliyeciliğin gelişmesine de katkıda bulunmuştur.

Hurda gemilerden çıkarılan sarı ve kızıl alüminyum, dökümhanelerde Türk otomotiv sanayinin kullandığı çeşitli malzemeleri üreterek, yakın bir zamana kadar yurt dışından ithal edilen malzemelerin yurt içinde imal edilmesini sağlamaktadır.

Balıkesir’de gemi söküm sektörüne bağlı olarak kurulan haddehanelerde kare, lama ve silme üretiminde gemi sacı kullanılmakta ve haddehanelerde 300 civarında işçi istihdamı sağlanmaktadır. Denizli’de ise yurt dışına ihraç yapan, hurda gemi sacı kullanan haddehaneler mevcut olup, 500 civarında işçi çalıştırılmaktadır. Günlük kapasite de 50 ila 1000 ton arasındadır.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, doğrudan veya dolaylı olarak zincirleme alanlarında hizmet veren gemi söküm tesisleri işsizliğe çözüm oluşturdukları gibi haddehaneler, dökümhaneler ve nakliyecilere de iş imkânı yaratmaktadır. İş kapasitesinin artması pek tabii ki Devlet’e büyük ölçüde vergi ve SSK primleri ödenmesine neden olmaktadır.

Sorunlar ve diğer konular

TOKİ Mülkiyetinde bulunan Gemi söküm bölgesine ait kıyı kenar çizgisini de kapsayan taslak hâlihazır haritalar ilgili kurumlarca onaylanmıştır. Faaliyetlerin çevre ve işçi sağlığına uyumlu olarak yapılması için gerekli olan alt /üst yapı yatırımları için bölgenin imar sorununun öncelikle çözümü gerekmektedir. Bayındırlık Bakanlığı nezdinde TOKİ tarafından yapılan imar planı revize çalışmaları sona ermiştir. Plan çevre ve şehircilik Bakanlığında onay beklemektedir. Revize imar planı çalışmalarına uyumlu olarak firmaların yerleşim planları yapılmış, planlar Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından yerinde görülerek onaylanmıştır.

2014 Yılı saç ve hurda satış bedeli yaklaşık 300 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından Hong Kong sözleşmesi ve AB Yönetmeliği dikkate alınarak 2004 yılında yayımlanan "Gemi Söküm Yönetmeliği" revize çalışmaları kapsamında kurum görüşleri alınmıştır. 2015 Yılı içerisinde yayımlanması beklenmektedir.

Ekonomi bakanlığınca başlatılan GITES (Girdi Tedarik Stratejileri Eylem planı) ülkeye hurda gemi girişinin artırılması çalışmalarına iştirak edilmiş, sektör sorunları ve çözüm önerileri ile ilgili raporlar sunulmuştur. Çalışmalara 2015 yılında diğer ilgili Bakanlıkların katılımı ile devam edilecektir.

UDHB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü Başkanlığınca başlatılan, Gemi Geri Dönüşüm çalışanları mesleki standart ve yeterlilik çalışmaları tamamlanmıştır. "**Gemi geri dönüşüm operasyon sorumlusu**" ve "**gemi geri dönüşüm işçisi**" başlıkları altında iki meslek gurubu belirlenmiştir.

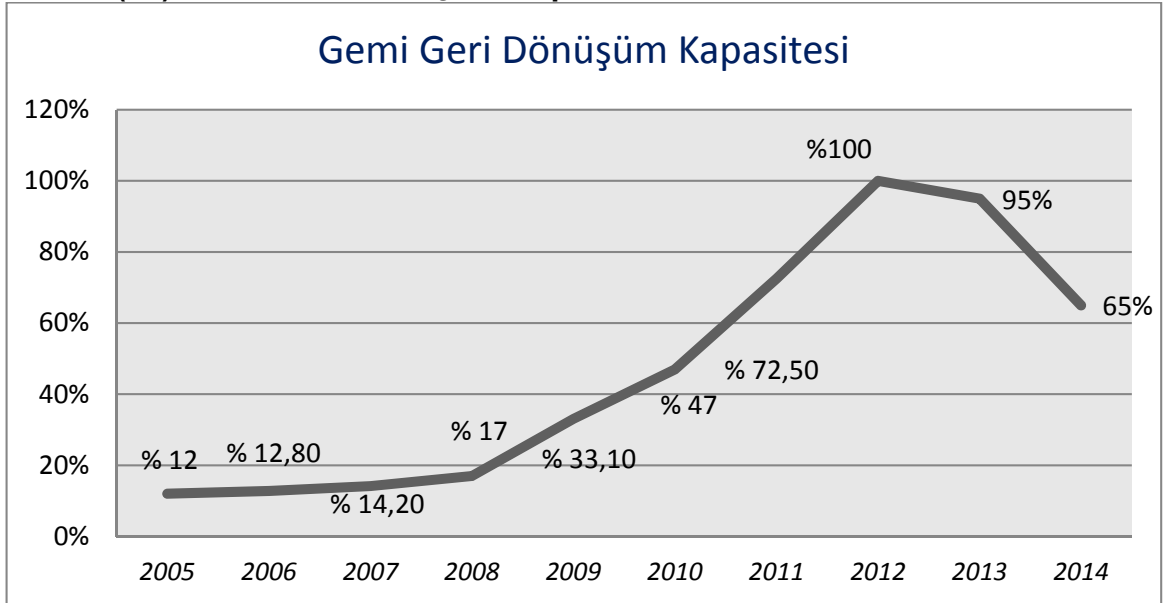
Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi Avrupa ve Asya ülkeleri arasında çevre ve iş sağlığı açısından umut vaat eden sektörler arasındaki yerini almıştır. **2015 yılında da AB yönetmeliğinin uygulanmaya başlaması ile gemi geri dönüşüm kapasitesinin artarak devam etmesi beklenmektedir.**

Sonuç

Söküm sektöründe adı geçen ülkeler arasında Avrupa ülkelerine yakınlığıyla Dikkat çeken Türkiye bu avantajından faydalanma yolunda gerekli adımları atmakta ve uluslararası sözleşmelere taraf olmanın bir adım ötesine geçerek bu sözleşmelerin hazırlanmasında yardımcı hatta lider olma çabasıdadır. Bugüne kadar uygulayıcı tarafta yer almış olan Türkiye artık kural koyucu haline gelmiştir. 2015 yılının hedefi çerçevesinde, daha az iş gücü, daha fazla otomasyonla söküm yapma olanakları araştırılmaktadır. Asya ülkelerindeki ucuz iş gücü olanağı bu ülkelerin emek yoğun bir sektör olan gemi sökümünde ön plana çıkmalarına sebep olmaktadır. Tabii ki bu ülkelerde kullanılan işçilerin sağlıklı koşullar altında çalışmalarına yönelik çalışmalar olması gereken seviyenin çok altındadır. Ancak mevcut bağlayıcı bir uluslararası sözleşmenin olmaması bu konudaki açığın Uzakdoğu ülkeleri tarafından kullanılması sonucunu doğurmaktadır. Türkiye'de ise işçi çalıştırmanın işverene yüklediği ağır sorumluluklar işletme maliyetlerini artırmaktadır. Bu durumda işçilik açısından Asya ülkelerinin avantajlı hale gelmesi kaçınılmazdır. Türkiye'nin önündeki engellerden bir tanesi olan bu dezavantajın

etkilerinin asgariye indirilmesi için yapılması gereken çevre ve iş sağlığına ilişki yatırım ve tedbirlerin devam ettirilmesi, tercih edilen bir sektör haline gelinmesidir. Türkiye’de Gemi geri dönüşüm sektörüne 3.dünya ülkelerinin yaptığı bir iş olarak kabul edip karşı çıkan bazı çevreler bugün, TÜRKİYE ‘de bu işin sadece Aliğa ile sınırlı kalmamasını sektörün kapasite artışının sağlanmasını diğer Asya ülkeleri ile rekabet etmenin yollarının aranmasının gerektiğini dile getirmeleri sevindiricidir.

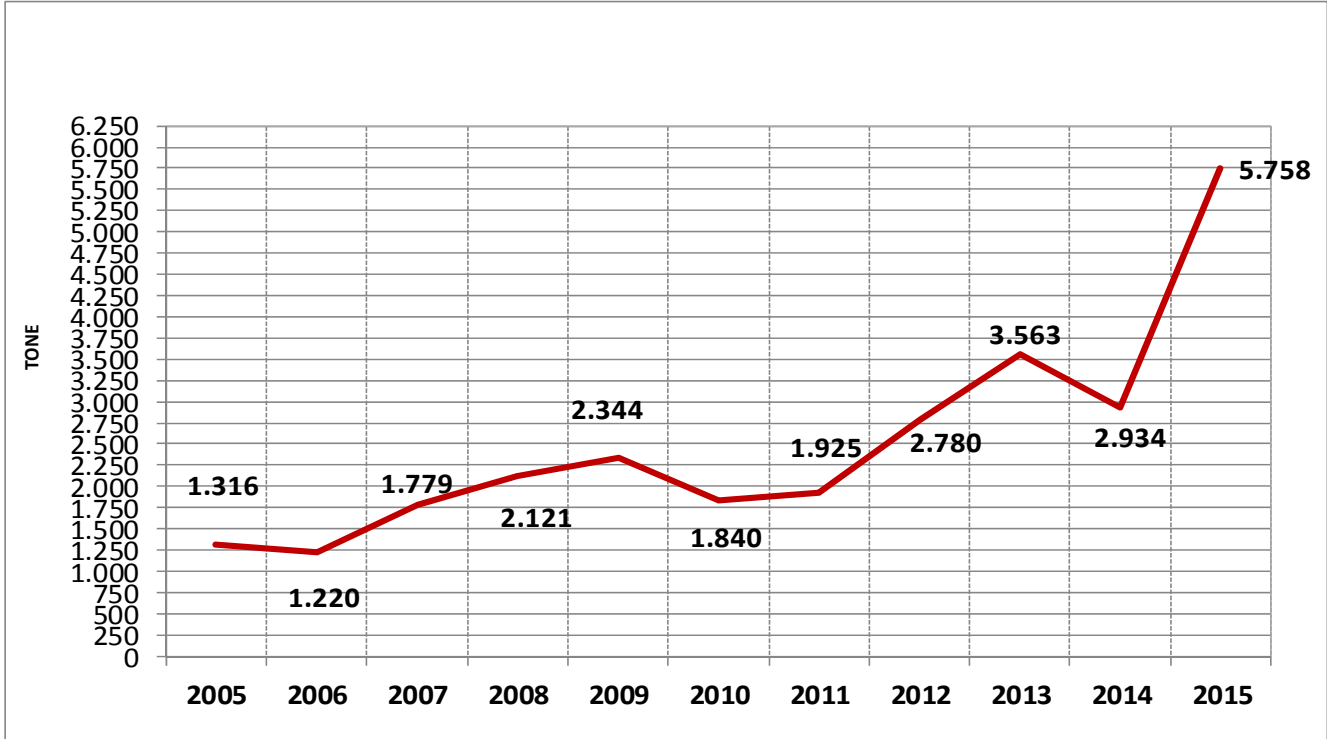
GRAFİK (82): Gemi Geri Dönüşüm Kapasitesi



2015 yılı ilk dört ay gelişmeler;

2015 Mayıs ay'ı itibariye tesislerimize 43 gemi gelmiş bulunmaktadır. Gelen gemilerin çelik ağırlıkları toplamı 250.000 ton'dur.2015 yılı geçmiş yıllara göre gelen gemilerin tonaj ortalamaları açısından farklılık göstermektedir. (tablo)

2015 yılında tesislere daha büyük tonajlı gemilerin geldiği görülmektedir. Bu durumun yıl sonuna kadar devam etmesi beklenmektedir.



2.10.DENİZ KUMCULUĞU

15.000.000 (onbeşmilyonu)'u geçen nüfusu, Asya ve Avrupa yakasına yayılmış 5.315 km² yüzölçümü ile yalnız ülkemizin değil, tüm Dünyanın önem verdiği bir metropol şehri, İstanbul'un en önemli sorunlarından olan doğru yapılaşma sorunu, gelmiş geçmiş tüm idareleri düşündürmüştü ve her idare kendi imkanları doğrultusunda ve kendi gerçeğinde bu sorunu çözmeye çalışmıştır.

Ağustos 1999 depremini yaşayan ve muhtemel bir depreme hazırlanan İstanbul'da doğru ve sağlıklı yapılaşmanın en önemli unsuru; kaliteli yapı malzemeleri grubunun önemli bir sınıfı "**Doğal Kum**" dur.

İstanbul 'un Haliç bölgesinde 1900'lü yılların başında Ermeni asıllı vatandaşlarımızın deniz taşımacılığını, İran asıllı vatandaşlarımızın nakliyesini at arabaları ile yaptığı mesleğimiz mensupları 1930'lu yıllardan beri İstanbul'un her iki yakasında çeşitli noktalarda deniz kenarında faaliyet göstermişlerdir. Bu faaliyet İstanbul'un batı yakasında Sarıyer, Büyükdere, Kireçburnu, Kuruçeşme, Beşiktaş, Haliç'in her iki yakası, Yenikapı ve Zeytinburnu bölgelerinde, Anadolu Yakasında ise Beykoz, Paşabahçe, Kandilli, Beylerbeyi, Kuzguncuk, Paşa Limanı, Üsküdar, Harem, Kadıköy, Kurbağlıdere, Küçükyalı, Maltepe, Kartal ve Tuzla bölgelerinde denize bağlantılı olarak sürmüştür. Özellikle 1950 ve 1960'lı yıllarda İstanbul'a göç hareketinin artması ile her türlü yapı malzemesi ihtiyacı artmış, o günün şartlarında İstanbul'la bağlantılı olan şehirlerarası yolların ve şehir içi yollarının yetersiz olması nedeni ile yukarıda belirtilen lokasyonlardan direk kısa mesafede taşıma ile İstanbul'un doğal kum ihtiyacını karşılayan Deniz Kumcuları çok büyük bir hizmet vermişlerdir. Bu talebe ve gelişmeye bağlı olarak kum gemilerinin tonajı büyümüş, tahliye ekipmanları insan gücünden makineye dönmüş ve 1960'lı yılların sonundan itibaren saç gemiler (Kosterler) hizmete girmiştir. İstanbul Deniz Kumcularının ayrı noktalarda verdikleri hizmeti sağlayan kum depoları 12 Eylül 1980 sonrası kontrol, güvenlik, trafik düzeni ve kentin gelişimine bağlı olarak İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Belediye Meclisi tarafından 18.06.1981 tarihinde tasdik edilen 1/1000 lik Uygulama İmar Planına göre İstanbul'un Avrupa Yakasında Zeytinburnu'na, Anadolu Yakasında Maltepe ve Kartal'a yerleştirilmişlerdir.

01.10.1983 tarihinde Anadolu Yakası Kumcuları, S.S. İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi adı altında birleşmişlerdir. Bu tarihten bu yana Anadolu Yakası Kumcu firmaları çalışmalarını Kooperatif çatısı altında sürdürmektedirler.

1989 yılında Anadolu yakası sahil yolu yapımı sonucu ilgili resmi kuruluşların kararı ve planlaması ile Maltepe'de çalışan kumcu firmalar da Kartal'a gelmişlerdir. Kooperatifimiz çatısı altında halen 46 firma, 92 üye çalışmalarını sürdürmektedirler.

Kooperatifin üyelerine ait ;

- Kumcular İnşaat Malzemeleri Pazarlama ve Ticaret A.Ş.
- Kumcular Beton Santralleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.
- Kumdaş Denizcilik İnşaat Malzemeleri Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.
- Aykumport Taşımacılık Liman İşletmesi ve Lojistik Hizmetler Sanayi Ticaret A.Ş.

Şirketleri bulunmaktadır.

Kooperatifin kum üretimi yaptığı Kooperatifimize ait İstanbul Şile ilçesi Kurna Köy Mevkiinde 1(a) Grubu Deniz İçi İR 70614 İşletme Nolu Kum Ocağı Ruhsatı mevcuttur. Kooperatifin ürettiği malın büyük bir yüzdesini kamu yatırımları olmak üzere Hazır Beton tesislerine pazarlamakta fiyat politikası, kaliteli hizmet ve güvenli malzeme ilkeleri ile kurulduğu günden bu yana **Kamu Görevi** ifa etmektedir.

2014 YILI FAALİYETLERİ

- 1- Kooperatifin uzun bir süredir sürdürdüğü AB Müktesebatının içinde Deniz Kumculuğunun incelemesi, araştırmaları ve girişimleri çalışması sonucu Kooperatif EMSAGG (European Marine Sand and Gravel Group) adlı kuruluşa 07 Mayıs 2010 tarihindeki toplantıda üye kabul edilmiştir. Bu kurumda Kuzey Avrupa Ülkelerinin tamamına yakını şirket bazında ve resmi kurumlarca temsil edilmekte olup adı geçen kuruluşun 9 kişilik icra heyetinde Kooperatifine “**İstanbul Dredgers Cooperative**” adı altında üye olarak bulunmaktadır. EMSAGG in yıllık bütün toplantılarına katılım sağlanmakta ve Avrupa Kum Birliği müktesebatı ile uyumlu Deniz Kum Sektörünün oluşması ve gelişmesi için çalışma yapılmaktadır. Bu bağlamda E.M.S.A.G.G. (The European Marine Sand and Gravel Group) in yıllık toplantısı ve Bilgi Paylaşımı Semineri 6-7 Kasım 2014 tarihinde sponsorluğumuzda İstanbul’da gerçekleşmiştir. Deniz Ticaret Odasında yapılan toplantıya Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri, Maden İşleri Genel Müdürlüğü yetkilileri, Maden Tetkik Arama yetkilileri, İstanbul Valiliği yetkilileri, T.C. Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı yetkilileri ve Üniversite Mensupları ile birlikte Kooperatifi Temsilen Yönetim Kurulu Üyeleri katılmış olup, Avrupa Deniz Kumculuğu hakkında resmi yetkililerin bilgilendirilmesi sağlanmıştır.

Sonuç bildirisinde;

- *Deniz Dibi Kum ve Çakıl Yataklarının Haritalanması:* Deniz dibi kaynak kullanım miktarları Türkiye'nin yüzlerce katına varan Kuzey Avrupa ülkelerinin geçmişte ilk yaptıkları çalışmaların başında, Avrupa denizlerindeki milli servet sayılabilecek kum ve çakıl yataklarının haritalanması gelmektedir. Avrupa'da 19. yüzyılda başlayan bu tip planlama çalışmaları, ülkemizde maalesef sadece küçük çapta proje bazlı yerel jeoloji çalışmalarıyla sınırlı kalmıştır. Deniz dibi kum ve çakıl yataklarının yerlerinin haritalanması, buldukları derinlik, yatak kalınlığı, ve malzeme özelliklerinin belirlenmesini öngören ve Karadeniz'den başlayarak aşamalı olarak diğer denizlerimizi de kapsayacak geniş çaplı bir kaynak haritalama projesi gerekmektedir. Bu kaynakların sürdürülebilir bir şekilde ekonomiye kazandırılması, uzun vadeli sürdürülebilir planlar yapılması, geniş çaplı çevresel etki değerlendirmelerinin tamamlanması gibi konuları kapsayacak bir araştırma projesi yapılmasının önerilmesine,
- *Deniz dibi kum ve çakıl kaynaklarının çıkartılması ve kullanımıyla ilgili Türk ve Avrupa mevzuatlarının karşılaştırmalı olarak incelenmesi:* Bu projede milli kaynaklarımızın sürdürülebilirlik esasına dayalı planlanması ve ekonomik değere dönüştürülmesi başlıca hedef olacaktır. Öte yandan, kıyılarımızın korunmasında çoğu zaman doğayı tahrip edecek sonuçlar doğuran sert kıyı

yapılarına alternatif oluşturacak şekilde, özellikle gelişmiş ülkelerde sıkça kullanılan çevreye uyumlu "kumsal beslemesi" projelerinin önünü açacak mevzuat değişikliklerinin yapılması gerekmektedir. Yönetmeliklerimizi Avrupa mevzuatıyla uyumlu hale getirecek, özellikle Hollanda, İngiltere, ve Belçika gibi bu konuda Avrupa Birliği'nde önderlik eden ülkelerin uzmanlarından destek alarak bir araştırma yapılması, bu ülkelerdeki mevcut yönetmelik, lisanslama sistemleri, kullanılan teknolojik sistemler ve çevresel koruma tedbirlerinin incelenmesi ve Türkiye şartlarında uygulanabilecek şekilde mevzuat değişikliği önerileri geliştirilmesini içeren bir proje yapılmasının önerilmesi,

Kararlaştırılmıştır.

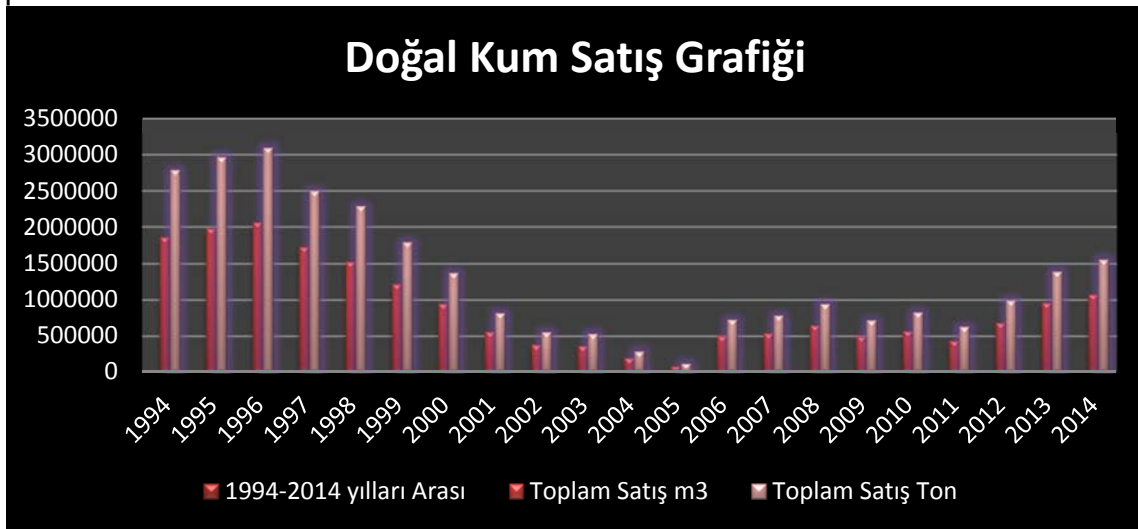
Kooperatif bu sonuçlar ve hedefler doğrultusunda ilgili ve yetkili kurumların, Üniversitelerin ortak projeleri için çalışmalarını başlatmıştır. Bu faaliyetler artarak devam edecektir.

Bu bağlamda 4-6 Haziran 2015 tarihinde Hollanda'nın Delf Şehrinde yapılacak E.M.S.A.G.G. (The European Marine Sand and Gravel Group) toplantısına Kooperatife katılım sağlanacaktır.

"Bu toplantıda ağırlıklı olarak ;

- Deniz kum ve çakıl çıkartma- Gözleme ve etkileri
- Yeni teknolojiler & Gelişmeler
- Deniz alansal planlama
- Sürdürülebilir kum ve çakıl çıkarımına doğru: zorluklar ve imkanları"

Konularında sunumlar yapılacak, yukardaki konular tartışılacak ve fikir alışverişi yapılacaktır.



Kum Satış Grafiği

DÜNYADA DENİZ KUMU TARAMA HACİMLERİ (2013)

Ülke	A) İnşaat ve Sanayi için Agregası (m3)	B) Kumsal Besleme (m3)	C) Kıyı Dolgusu/ Toprak Kazanımı (m3)	D) Agregası dışı kullanım (m3)	E) Toplam Tarama (m3)	F) İhrac Edilen Agregası (m3)
Belçika	2.060.620	1.929.013	0	0	3.989.633	532.000
Danimarka (Baltık Denizi)	1.800.000	100.000	1.100.000		3.000.000	142.000
Danimarka (Atlantik ve Kuzey Denizi)	1.200.000	3.500.000	3.000.000		7.700.000	
Fransa (Atlantik ve Kuzey Denizi)	12.234.000			278.500	12.512.500	0
Almanya (Baltık Denizi)	57.404	176.621	0	0	234.025	
Almanya (Atlantik ve Kuzey Denizi)	56.364	816.016	0	0	872.380	
İzlanda		0	182.115	70.100	252.215	
Hollanda	12.961.753	12.500.000	1.958.610	169.042	27.589.405	2.510.000
Polonya	507.237				507.237	
Portekiz	168.709	0	0	0	168.709	0
Birleşik Krallık	14.718.632	1.261.548	0	0	15.980.180	4.089.687
Amerika Birleşik Devletleri	827.692	9.912.829	0	2.448.830	13.189.351	0
Türkiye	1.000.000	0	0	0	1.000.000	0

DÜNYADA DENİZ KUMU TARAMA HACİMLERİ (2013)**2015 YILI HEDEFLERİ**

Kooperatifin 2015 yılı hedeflerini iki başlık halinde toplayabiliriz.

- Kentsel Dönüşümün ihtiyacı kaliteli Doğal Kumu piyasaya arz etmek
- Faaliyete geçecek Limanımızla Hükümetimizin 2023 Beşyüzmilyar USD ihracat hedefine katkı sağlamak

- a) Bilindiği üzere Hükümetin İstanbul'da başlattığı Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında özellikle faaliyet gösterdiğimiz bölgede başlayan büyük inşaat projelerine kaliteli doğal kumu en kısa, en hızlı ve en ekonomik bir şekilde sağlamak önceliğimizdir. Bu konuda yıllar içinde oluşturduğumuz alt yapı ekipman ve tecrübeleri ile hükümetimizin bu önemli projelerine katkı sağlamak Kooperatifin güçlü bir arzudur.
- b) Pendik'te yapımı süren "Kumcular Liman Tesisleri" inşaatımızın 1. Kısmı olan Rıhtım İnşaatımız Haziran sonu itibari ile hizmete girecektir. 2. Kısım İskele inşaatımızın da kısa sürede sonuçlandırılması ile birlikte Hükümetimizin hedef gösterdiği "2023 Beşyüz milyar USD İhracat hedefine Kooperatifimiz de katkı sağlayacaktır. Bu hedefe katkı sağlamak yolunda Kooperatifimiz tüm engellemelere rağmen 1. Kısım Rıhtım İnşaatını bitirerek hedefe giden yolda ilk aşamayı geçmiştir. İleride İstanbul'un Anadolu yakasında tek dökme yük limanı olacak bu tesis yaptığı hizmetle "2023 ihracat Hedefine katkı sağlayacak ve bu katkı camiamızın gururu olacaktır.



KUMCULAR LIMANI

Kumcular Limanı Görseli

2.11. GEMİ ACENTELİĞİ

2.11.1. Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı

Gemi acenteliği yapısı itibarıyla bir hizmet sektörü ve denizcilik sektörünün önemli bir meslek kolu olup, gemi acenteleri ; yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleten veya gemi kiralayanı nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bu kişilerin tayin edilen bölge içinde haklarını koruyan, temsil eden, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren ve karşılığında ücret alan kişi veya kuruluşlardır.

Gemi acentelik hizmetleri ; Türk Limanları'na gelen her türlü deniz taşıt ve araçlarının yolcu, yük, bakım/onarım, sörvey, ikmal, personel değişikliği, yükleme/boşaltma, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin ilgili kuruluş ve birimler nezdinde ifası ve Türkiye Cumhuriyeti yasalarının öngördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu işlemlerle ilgili her türlü bilginin zamanında ve noksansız olarak gemi sahibi, kiracısı, işleticisi ve gemi kaptanına bildirilmesi işlemlerinden oluşmaktadır.

Bir gemi acente firmasının görevleri ;

- Gemi gelmeden evvel Boğaz Trafik kontrollerine, Liman Başkanlıklarına, Sahil Sağlık Teşkilatına, Emniyet Teşkilatı ve Gümrük Teşkilatına geminin eni, boyu, geldiği limanı, yükü, yanaşacağı limanı vb gibi bilgileri vermek,
- Geminin gelişinde sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yapmak ve yaptırmak,
- Yükleme ve boşaltmalar için liman işletmelerine müracaatta bulunmak, rıhtım ve barınma ücretlerini yatırmak, yanaşmasıyla ilgili kılavuz ve römorkör talebinde bulunmak,
- Gemide bulunan yükün alıcısı veya yükleyicisine “geminin tahliyeye veya yüklemeye hazır olduğunu” zamanında bildirmek,
- Gemi yanaşmasını, tahliye veya yükleme ile ilgili programı, yükleyici-alıcı ve liman işletmeleri arasında iş koordinasyonunu sağlamak,
- Yükleme ve boşaltmalarla ilgili “Olaylar Çizelgesini” tutmak ve ilgililere imzalatmak,
- Yakıt alma, onarımlar, gemi yönetimi, tayfa değişiklikleri, yolcular, gemi gereçleri, yedek parçalar, teknik ve denizcilik yardımı ve tıbbi yardımı düzenlemek.
- Terminal Operatörlerinin, stevedorların, puvantör ve diğer tüm yüklenicilerin faaliyetlerini, olabilecek en iyi çalışmayı elde etmek ve geminin bir an evvel gönderilmesini sağlamak amacı ile düzenlemek ve koordine etmek.
- Armatörü, Liman hakkında ve geminin sevkiyatını muhtemelen etkileyecek çalışma koşullarından düzenli olarak ve zamanında haberdar etmek.
- Gemi limandaki yükleme veya boşaltma işini bitirdikten sonra liman idaresinden, gümrükten gidiş izinlerini almak,
- Yükleme ile ilgili istatistik bilgilerini temin etmek, yük rezervasyonları ve yer tahsislerini rapor etmek. Sefer ve varışlarını, navlun oranlarını aktarmak ve navlun tarifeleri ve değişikliklerini bildirmek.

- Geminin liman ve sağlık rüsumunu, fener ve tahlisiye ücretlerini zamanında yatırmak,
 - Geminin gidişi için liman, sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yapmak ve yaptırmak,
 - Yükleme yapan Gemilerin yükle ilgili “Özet Beyanı” nı Gümrük İdaresine tescil ettirmek,
 - Gemiye yüklenen yükün konişmentolarını tanzim ederek yük sahiplerine vermek,
 - Geminin Türk Boğazlarından geçmesi için Boğaz Trafik Kontrol İstasyonlarına geçecek geminin bilgilerini vermek,
- şeklinde sıralanmaktadır.

2.11.2. Gemi Acenteliği Mevzuatı

2.11.2.1. Gemi Acenteleri Yönetmeliği

Bilindiği üzere, gemi acenteliği, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun “genel acentelik” bölümünde (102-123.maddeleri) yer alan hükümlere tabi olup, bu bölümde yer alan hükümlerin gemi acentelik mesleğinin etkin bir biçimde yürütülmesine yeterli gelmemesi, gemi acenteliği mesleğinin icra edilmesinde deniz ticareti ile ilgili hususların uluslararası özellik arz etmesi nedenleriyle gemi acentelerinin kuruluş ve çalışma esaslarını düzenleyen bir yönetmeliğe ihtiyaç duyulmuştur.

Bu çerçevede, gerek İdare'nin ve gerekse gemi acentelik mesleğinin saygın bir seviyeye gelmesine büyük emek vermiş gemi acente firmalarının ortak mutabakatı ile Gemi Acentelik Yönetmeliği çalışmalarına başlanmış, AB'ye uyum müktesebatı çerçevesinde ve 10.8.1993 tarih ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin değişik (g) bendi gereğince T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik, 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Geçen zaman zarfında gemi acente firmalarının ihtiyaçları ve söz konusu yönetmeliğin uygulamadaki etkileri göz önüne alınarak Denizcilik Müsteşarlığı'nca bahse konu yönetmelikte değişiklik yapılmış ve Gemi Acenteleri Yönetmeliği 02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu defa, Yönetmelikteki bazı hükümlerin sektör temsilcileri tarafından düzeltilmesi talebinden hareketle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca hazırlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Halen, gemi acente firmaları ; 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile 10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acentelik Hizmetler Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmektedirler.

2.11.2.2. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

Türkiye Karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazları'ndan geçen deniz taşıt ve araçlarının acentelik hizmetlerini ifa eden gemi acentelerinin hizmet ücret tarifesinin belirlenmesi amacıyla, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca, Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (İTG: 2008/1) 10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Tebliğ hükümleri, gemi acentelik hizmet ücretlerinin asgari düzeyini belirlemekte olup, gemi acente firmaları söz konusu tebliğ hükümlerine uymak mecburiyetindedirler.

2011 yılında Hükümet tarafından Bakanlıkların yeniden düzenlenmesi çalışmaları çerçevesinde, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'ndaki Ticaret Bölümü Gümrük Müsteşarlığı'na aktarıldığından Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliği düzenleme yetkisi Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na geçmiştir.

2.11.2.3. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi

Gemi acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde profesyonel eğitim ve denetimi geliştirmek üzere Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu'nun kuruluşu, çalışma usul ve esasları ile alınacak eğitimleri ve sınavlarda uyulacak esasları belirlemek amacıyla Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi hazırlanmış, 05 Mart 2007 tarih ve 6542 sayılı Müsteşarlık Onayı ile uygulanmaya başlanmıştır.

05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliği gereğince Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi'nin revize edilmesi gerekliliği ortaya çıkmış olup, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Deniz Ticaret Odaları yetkililerince yapılan ortaklaşa çalışmalar çerçevesinde yeni Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi 16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 sayılı Bakanlık Oluru ile yürürlüğe girmiştir.

2.11.3. Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu

Gemi Acenteliği Hakkında Yönetmeliği'nin 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesi ile Denizcilik Müsteşarlığı 31.10.2006 tarihine kadar gemi acente firmalarından gemi acenteliği yetki belgelerini çıkarmalarını istemiş, gemi acente firmaları da Yönetmeliğin 5.maddesi gereğince şirketlerine gemi acenteliği yetki belgesi alarak faaliyetlerini sürdürmeye başlamışlardır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre, 05.05.2015 tarihi itibari ile **Türkiye genelinde 24 ilde şubeler hariç toplam 872 adet gemi acente firması** gemi acenteliği yetki belgesi ile **faaliyet göstermektedir.**

Gemi Acenteleri Yönetmeliği hükümleri gereğince, gemi acente firmalarının aldıkları gemi acenteliği yetki belgesi bölgesel nitelikte olup, gemi acenteliği yetki belgesi açısından Türkiye dört bölgeye ayrılmıştır. Bir gemi acente firması şirket merkezinin bulunduğu bölge dışında başka bir bölgede faaliyet göstermek istediğinde ancak şube açarak (*şube gemi acenteliği yetki belgesi olarak*) faaliyet gösterebilmektedir. Halen Türkiye genelinde gemi acenteliği şube yetki belgesi almış toplam 201 adet gemi acente firması mevcut olup, şubelerle beraber Ülkemizde UDHB Sicili'ne kayıtlı toplam 1073 gemi acente firması bulunmaktadır.

Yetki belgesi sahibi gemi acente firmalarının Türkiye genelindeki dağılımına bakıldığında ; gemi acente firmalarının **6 büyük şehirde** sırasıyla İstanbul, İzmir, Muğla, Mersin, Kocaeli ve Hatay illerinde faaliyet gösterdiği görülmektedir. Yetkilendirilmiş toplam 1073 gemi acentesi firmasının 794 adedi yaklaşık %80'i bu 6 ilde yer almakta olup, diğer illerin payı ise %20'dir.

Bugün gelinen noktada, gemi acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim geliştirmek, mali yapıları itibarıyla sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin çalışmasını teşvik etmek, yeterli şartlarını ve hizmet esaslarını belirleyerek, izin belgelerini düzenlemek amacıyla hazırlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin hedeflenen amaca uygun olarak gemi acentelik sektörüne bir düzen ve disiplin getirdiği değerlendirilmektedir.

TABLO (110) :

Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı (05.05.2015)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	366	22	388	36,1
2	İzmir	100	24	124	11,6
3	Muğla	84	28	112	10,4
4	Mersin	71	30	101	9,4
5	Kocaeli	48	30	78	7,3
6	Hatay	43	17	60	5,6
7	Antalya	22	9	31	2,9
8	Bursa	17	11	28	2,6
9	Samsun	16	6	22	2,1
10	Zonguldak	15	4	19	1,8
11	Aydın	14	5	19	1,8
12	Trabzon	13	4	17	1,6
13	Balıkesir	13	2	15	1,4
14	Çanakkale	11	3	14	1,3
15	Tekirdağ	10	3	13	1,2

16	Bartın	7	1	8	
17	Ordu	6	1	7	
18	Yalova	4	1	5	
19	Rize	4	0	4	
20	Giresun	2	0	2	
21	Kastamonu	2	0	2	
22	Sinop	2	0	2	
23	Artvin	1	0	1	
24	Ankara	1	0	1	
Toplam		872	201	1073	100

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı :

TABLO (111) :

I.Bölge :

(Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(05.05.2015)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Samsun	16	6	22	34
2	Trabzon	13	4	17	26
3	Bartın	7	1	8	12
4	Ordu	6	1	7	11
5	Rize	4	0	4	6
6	Giresun	2	0	2	3
7	Sinop	2	0	2	3
8	Artvin	1	0	1	2
9	Kastamonu	2	0	2	3
Toplam		53	12	65	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (112) :

II.Bölge :

(Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(05.05.2015)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	366	22	388	69
2	Kocaeli	48	30	78	14
3	Bursa	17	11	28	5
4	Zonguldak	15	4	19	3
5	Balıkesir	13	2	15	3
6	Çanakkale	11	3	14	3
7	Tekirdağ	10	3	13	2
8	Yalova	4	1	5	1
Toplam		484	76	560	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (113) :

III.Bölge :

(Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)

(05.05.2015)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İzmir	100	24	124	49
2	Muğla	84	28	112	44
3	Aydın	14	5	19	7
Toplam		198	57	255	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (114) :

IV.Bölge :

(Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(05.05.2015)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Mersin	71	30	101	53
2	Hatay	43	17	60	31
3	Antalya	22	9	31	16
Toplam		136	56	192	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.11.4. Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerleri

Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin 17.maddesinin 2.fıkrası ile Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi gereğince, Deniz Ticaret Odaları'nca gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği yenileme eğitim seminerleri düzenlenmektedir.

Bu çerçevede, Odamız merkez ve şubelerinde 2007 yılından beri gemi acenteliği yetkili personel eğitimleri ile 2008 yılından itibaren de gemi acenteliği yenileme seminerleri düzenlenmektedir.

Odamız Merkez ve şubelerinde 2007-2014 yılları arasında **toplam 62 adet gemi acenteliği eğitimi düzenlenmiş**, bu eğitimlerde toplam 2784 kişiye eğitim verilmiş, eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olan **toplam 2565 kişi gemi acentesi personeli kartı almaya hak kazanmıştır**.

Odamız Merkez, şube ve temsilciliklerinde 2008-2014 yılları arasında **toplam 53 adet gemi acenteliği yenileme semineri düzenlenmiş**, **toplam 3574 kişiye gemi acenteliği semineri verilmiştir**.

Aşağıda yıllar itibari ile Odamız merkez, şube ve temsilciliklerinde verilen gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği seminerlerine ilişkin istatistikler yer almaktadır.

TABLO (115):

**YILLAR İTİBARIYLA
ODAMIZ MERKEZ VE ŞUBELERİNDE DÜZENLENEN
GEMİ ACENTEİİĞİ EĞİTİMLERİ İLE GEMİ ACENTEİİĞİ SEMİNERLERİ
KATILIMCI SAYILARI**

YILLAR	GEMİ ACENTEİİĞİ EĞİTİMLERİ	GEMİ ACENTEİİĞİ YENİLEME EĞİTİM SEMİNERLERİ
2007	102	---
2008	215	146
2009	458	438
2010	338	1045
2011	381	314
2012	430	308
2013	315	397
2014	326	926
Toplam	2565	3574

İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (116):

**ODAMIZ MERKEZ VE ŞUBELERİNDE DÜZENLENEN
GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMLERİNİN İLLERE GÖRE DAĞILIMI**

ŞEHİR ADI	AÇILAN EĞİTİM SAYISI	YÜZDE ORANI
İstanbul	16	26
İzmir	14	23
İskenderun	9	15
Bodrum	8	13
Antalya	5	8
Kdz.Ereğli	4	6
Marmaris	3	5
Fethiye	3	4
Toplam	62	

İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (117):

**ODAMIZ MERKEZ, ŞUBE VE TEMSİLCİLİKLERİNDE DÜZENLENEN
GEMİ ACENTELİĞİ YENİLEME SEMİNERLERİNİN
İLLERE GÖRE DAĞILIMI**

ŞEHİR ADI	AÇILAN SEMİNER SAYISI	YÜZDE ORANI
İstanbul	19	36
İzmir	11	21
İskenderun	4	8
Bodrum	4	8
Antalya	4	8
Kdz.Ereğli	3	6
Marmaris	2	4
Fethiye	1	1
Trabzon Temsilciliği	2	4
Samsun Temsilciliği	1	1
Çanakkale Temsilciliği	1	1

Hopa Temsilciliği	1	1
Toplam	53	

İMEAK DTO İstatistikleri

2.11.5. Türk Deniz Ticaret Filosu'nda Acente Botlarının Mevcut Durumu

Tüm Dünyada ve Türkiye'de gemi acenteliği faaliyetleri, acente motorları/botları aracılığıyla yürütülmektedir.

Acente botlarının 01.01.2015 tarihi itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu içindeki dağılımını incelediğimizde; filomuzda 7.266,54 GT ile toplam 244 adet acente botunun gemilere hizmet verdiği görülmektedir.

Acente botlarının önemli bir bölümü GT olarak % 75'i İstanbul'da faaliyet göstermekte olup, İstanbul'u sırasıyla İzmir, Mersin ve Bandırma takip etmektedir.

TABLO (118):
Türk Deniz Ticaret Filosu'nda
Acente Motorlarının/Botlarının Mevcut Durumu
(01.01.2015)

Bölgeler	Adet	GRT
İstanbul	176	5.480.42
Mersin	22	411.72
İzmir	16	440.31
Bandırma	8	306.73
Zonguldak	4	69.36
Çanakkale	5	176.41
Samsun	5	159.97
Antalya	3	41.98
İskenderun	3	34.57
Trabzon	2	145.07
TOPLAM	244	7.266,54

İMEAK DTO İstatistikleri

2.12. TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Türkiye'nin Merkez Lojistik Üs Olması

Dünya'daki önemli ticaret yolları üzerinde bulunan Türkiye, denizyolu taşımacılığı açısından da merkezi bir konumda olmasının yanı sıra, her üç kıtaya yakın olması nedeniyle merkez bir lojistik üs kurulması açısından coğrafi olarak stratejik bir avantaja sahiptir.

Ülkemiz ; Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavşak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağında olması, Karadeniz'deki önemli yük limanlarını dünya denizlerine ve ulaşım yollarına bağlayan İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın yanı sıra 175 adet liman ve iskelesi, 8333 kilometre kıyı şeridi ile aynı zamanda bir transit merkezi konumundadır.

Bu özelliklerinin yanında İstanbul, İzmir ve Mersin limanlarının ana liman olabilme potansiyeli de mevcut durumunu hem stratejik hem de ekonomik yönden Dünya deniz taşımacılığı açısından da önemli bir noktaya taşımaktadır.

Dünya'da Lojistik Merkezlerin Geçmişi ve Yapısı

Ticaret akışını rasyonelleştiren, bütünleşmiş hizmet sağlayan, ulaştırma türlerini birleştiren, katma değerli hizmetler veren lojistik köy kavramı ilk olarak ABD'de endüstrinin gelişmesiyle doğmuştur.

Lojistik köyler ABD'de genellikle "inland port" tabir edilen liman ve uluslararası havaalanlarını içeren bütün taşımacılık türlerinin kombinasyonunda, bünyesinde endüstri parklarını da içeren makro bir yapıdadır.

Avrupa kıtasında ise daha çok estetik açıdan zengin, TIR taşımacılığı yoğun oluşan ve intermodel taşımaya olanak sağlayan, çevreye duyarlı eski sanayi alanlarının kullanılması temeline dayanılarak oluşturulan bölgelerdir. Özellikle Batı Avrupa'da mevcut lojistik köyler ticaret üretim ve tüketim bölgelerine yakın, liman havaalanı gibi lojistik terminaller ile kara, iç su ve demiryolu gibi ulaşım ağlarının kesim noktasında yer almaktadır. Avrupa çapında, 33'ü Almanya'da olmak üzere 10 ülkede 62 lojistik köy bulunmaktadır.

Avrupa'da Lojistik merkezleri, lojistik merkez/köy yönetiminde en yaygın uygulanan model olan özel sektör-kamu ortaklık modelidir. Avrupa'da lojistik merkezler/köyler Belediye veya yerel yönetimler, sanayi odaları, taşımacılık kuruluşları ve 3. şahıslar tarafından belirli bir pay karşılığı sermaye desteği ile çok ortaklı kamu-özel sektör işbirlikli lojistik merkezler/köyler kurulmakta ve genellikle kamu ve/veya özel sektöre ait tek bir kurum tarafından işletilmektedir.

Büyükükleri bakımından Avrupa'daki lojistik merkezler bakıldığında, Rungis (Fransa) 50, Toulouse (Fransa) 296, Barselona (İspanya) 200 ve Bremen Lojistik Köyü (Almanya) 360 hektar alanı bulunmakta ve söz konusu bu lojistik merkezlerde 50-80 adet işletmeye hizmet sunulmaktadır.

Lojistik merkezlerin tedarik zinciri açısından tüm ulaşım sistemlerine, bulunduğu bölgeye ve uluslararası ulaşım koridorlarına büyük faydaları vardır. Bulunduğu bölgeye olan ekonomik faydalarının dışında kent trafiğini olumlu olarak etkilemekte, diğer taşıma modlarına entegre olarak kombine taşımacılığı geliştirmekte ve uluslararası ulaşım koridorlarında daha etkin olma yönünde katkıları sağlamaktadır.

Türkiye'de Lojistik Merkezler

Lojistik merkezler; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası, yük taşımacılığı, dağıtım, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alanlar olarak tanımlanmaktadır.

Farklı taşımacılık türlerinin entegre olduğu bir düğüm noktası olarak değerlendirilen Lojistik merkezler ülkemizde elleçlenen konteyner sayısındaki artışa bağlı olarak, katma değerli hizmetlerin verilmesi açısından oldukça büyük öneme sahiptir.

Ülkemizde demiryolu taşımacılığı mevzuatında yapılacak yasal düzenlemeler ile mevcut lojistik merkezlerinin genişletilmesi ve daha rekabetçi hizmet sunabilmesi için gereken çalışma ve yatırımların yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

TCDD tarafından, kent merkezi içinde kalmış yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, modern, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun şekilde, öncelikle Organize Sanayi Bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik (Bozüyük) olmak üzere 12 adet lojistik merkez kurulmaya başlanmıştır.

2011 yılı yatırım programına alınan Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas ve Habur Lojistik Merkezleri ile birlikte Lojistik Merkez adedi 18'e ulaşmaktadır. Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy) ve Halkalı olmak üzere 5 adet Lojistik Merkez işletmeye açılmıştır. Balıkesir (Gökköy), Erzurum (Palandöken), Eskişehir (Hasanbey), Mardin, Erzurum (Palandöken) ve Mersin (Yenice) lojistik merkezlerinin inşaat çalışmaları devam etmektedir. Diğer Lojistik merkezlerine ilişkin proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürmektedir.

Lojistik Merkezler işleme açıldığında, Türk Lojistik Sektörüne yıllık yaklaşık 40 milyar \$ katkı sağlaması, ilave 26 milyon ton taşıma üretmesi, 8 milyon m² konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırması beklenmektedir.

Ülkemizde de 2013 yılı itibariyle TCDD marifetiyle 18 adet Lojistik merkez kurulmasına başlatılmış ve yürütülmekte ise de; hizmet çeşitliliğinin artırılması, diğer

ulaşım türleri ile bağlantı ve aktarımların veya entegrasyonun sağlanması, lojistik merkez etkinliğinin artırılması ve yaygınlaştırılması gibi önem arz eden akılcı yatırım ve işletim gerektiren hususlar özel sektör işbirliği, katılım, paylaşım ve esnekliğini de gerekli veya zaruri kılmaktadır. Kurulacak olan bu lojistik merkezlerde lojistik ekipmanlar ve depolama, stoklama ve elleçleme alanları kamu ve/veya özel sektör yatırımlarıyla yapılmalıdır. Buralarda verilecek hizmetlerden tüm tren işletme şirketleri eşit şekilde yararlanabilmelidir

Ülkemizde yük taşımacılığında demiryolu ve denizyoluna ağırlık verilmesi; i bölge bağlantıları geliştirilerek limanlar kombine taşımacılık yapılabilen lojistik merkezler haline

getirilmesi ile uygun liman sahalarının tespit edilmesi, ana limanlar oluşturulması ve limanların etkin yönetiminin sağlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Orta ve büyük ölçekte 174 liman ve iskele içinde sadece TCDD'ye ait 3 limana, özel sektöre ait 7 limana ve 4 iskeleye demiryolu bağlantısı mevcuttur. Yıllık en az 200.000 ton yük taşıması yapılan tüm limanlara demiryolu bağlantısı sağlanmalı, liman ve hinterlandına hizmet verecek şekilde liman içerisinde veya liman arkasında 300/500 dönüm büyüklüğünde yk terminalleri planlanmalıdır.

Türkiye'de Lojistik Köyler

Türkiye'de TCDD tarafından, tamamlandığında 30 milyon ton yük kapasitesi yaratacak 17 lojistik köy yapılması planlanmış olup, 7'sinde birinci etap tamamlanmış, 3'önde yapım çalışmaları sürmekte ve 7 köy için de kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. Planlanan merkezlerle beraber 2023 hedefleri içinde İstanbul, Mersin, İzmir ve Samsun'da özel sektör işbirliği ile 2-4 milyon m2 büyüklüğünde "Küresel Lojistik Merkezler" kurulması planlanmaktadır.

Planlanan ve yapısı devam eden merkezler içinde limanlarla doğrudan entegreli olan İstanbul, İzmit, Mersin ve Samsun- Kavkaz dışında, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi bağlantılı Balıkesir, Derince –Tekirdağ yapım çalışması sürmektedir.

Nemrut krfesindeki konteyner terminalleri, Çandarlı Kuzey Ege limanının başlaması, Aliağa OSB'nin kurulması, bölgedeki gemi söküm potansiyeli ile stratejik konumu ve ekonomik yapısı göz önüne alınarak tüm ulaşım ağlarının odağında bulunan, Aliağa Bölgesine de İzmir'de yapılması planlanan lojistik köye ilaveten bir lojistik köy planlanması değerlendirilmelidir.

Lojistik köyler devreye girdiğinde; Türkiye üzerinde çok modlu taşımacılık arttırılarak karayolu-demiryolu-denizyolu entegrasyonunun geliştirilmesi ihracat hedeflerine ulaşılması yönünde ticaret imkanı sağlayacak, trafik sıkışıklığının azaltılması ve evre düzenlemesi ve korunmasının yanı sıra, iş imkanları, istihdam ve işe erişim sağlanması da kolaylaşacaktır.

Lojistik Köylerin zellikleri

- En az 100 dekar alana sahip olmalıdır.

- Bir şehrin yakınında fakat yerleşim bölgelerinden uzakta olmalıdır.
- Çok türlü taşıma tesislerine, limanlara, iç suyollarına ve hava alanlarına yakınlık ya da doğrudan erişim olanağı olmalıdır.
- Kara yolu ile ulaşım olanağına, sıklıkla demiryolu bağlantılarına sahip olmalı ve girişler kontrollü olarak yapılmalıdır.
- Tasarım açısından planlı olmalı modern ofisler antrepo ve her çeşit depoları barındırmalıdır.
- 24 Saat hizmet veren bir yapıda olması gerekmektedir.
- Malların lojistik merkezlerde katma değer yaratacak şekilde basit işlemlerinin ve satışlarının yapılabilmesi için üniteler içermelidir.

Rekabet Yönünden Lojistik Köyler

İthalat ve ihracat sürecinde giden ve gelen malların bir gümrük rejimi altında stoklama (örneğin antrepolar), bu rejim altında elleçlenmesi, millileştirildikten sonra serbest dolaşıma sokulması ve iç dağıtım lojistik aktivitelerden bazılarını oluşturmaktadır.

Bütün bu aktivitelerin merkezi tek bir bölgeden yürütülmesi ölçek ekonomisi (economies of scale) prensipleri doğrultusunda hem yatırım maliyetlerini hem de operasyonel maliyetleri aşağıya çekecektir. bu da doğal olarak ülkemizi bu alanda daha rekabetçi bir konuma getirecektir

Lojistik Köylerle İlgili Sorunlar ve Çözümler Altyapı Sorunları

Türkiye gibi jeopolitik öneme haiz ve 3 tarafı denizle çevrili bir ülkede yeterli bir lojistik altyapısı oluşturulduğundan bahsetmek mümkün değildir. İntermodal taşımacılık, yani bir eşyanın elleçlenmeden bir taşıma modundan diğer bir taşıma moduna aktarılması olgusu, henüz ülkemizde olması gereken düzeye erişememiştir.

Türkiye lojistik anlamda fiziksel ve kurumsal alt yapı gelişimini planlı bir şekilde gerçekleştirmek durumundadır. En temel sorunlar; ülkemizin taşıma modları arasındaki dengesizlikler, lojistik konusunda yeterli bilgi ve deneyimin oluşmaması, etkin bir standardizasyon, sertifikasyon ve akreditasyon sistemlerinin olmaması, kurumlar arası güven, işbirliği ve koordinasyon eksikliğidir.

Ulusal deniz taşımacılığında Kısa Yol Deniz taşımacılığı ve bilhassa Ro-Ro gemileri ile İntermodal taşımacılık, Marmara Denizimiz hariç (ki bu denizimizde de çok kısıtlı olarak uygulanmaktadır) hemen hemen hiç uygulanmamaktadır. Bu yönde özellikle, eşya taşımacılığında Deniz yollarımızın kullanılamaması en büyük eksiklik olarak gözlemlenmektedir.

Yapısal Sorunlar

1996 yılında AB ile tesis edilen Gümrük Birliği anlaşması her ne kadar eşyanın serbest dolaşımını sağlayabilmiş ise de, araçlarımızın Avrupa'da serbest dolaşımı sağlanamamış, birçok AB ülkesinde kotalara bağlanmıştır. Bugün özellikle, dış ticaretimizin yoğun olarak gerçekleştirildiği İtalya, Avusturya ve hatta Almanya gibi ülkelerde kota "Geçiş Belgesi" sorunu her geçen gün giderek daha bir önem kazanmaktadır. Bu husus, sadece AB ülkeleri ile kısıtlı olmayıp, aynı zamanda Rusya ve Orta Asya ülkeleri için de geçerlidir.

Taşımacılarımızın diğer ülkelerde serbest dolaşımını engelleyen diğer bir kısıtlama da sürücülerimize uygulanan vizelerde yaşanan sorunlardır. Bu sorun bilhassa Schengen vize sistemine üye AB ülkelerinde ön plana çıkmaktadır.

Taşımacılık sektörümüzü yakından ilgilendiren bir başka yasal düzenleme de 4458 sayılı Gümrük Kanunu'dur. AB Gümrük Kanunu'na uyum sağlayan düzenlemeler kapsamında uygulamada farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Lojistik sektörünün önünün açılması için, bu Kanunda da gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

İhracat ve ithalat işlemlerinde araç başına tek ve yeknesak bir fazla mesai ücreti uygulamasının yürürlüğe girmesi gerekmektedir.

4458 sayılı Gümrük Kanunumuzun uluslararası taşımacılık faaliyetini etkileyen en önemli düzenlemesi transit rejimi konusudur. Bu doğrultuda ülkemizde de, AB'de geçerli olan Transit rejimini adapte eden yasal düzenlemelerin ivedilikle ele alınması gerekmektedir.

Lojistik İle İlgili Genel Sorunlar

- ❖ Lojistik ile ilgili idari yapıdaki dağınıklık,
 - ❖ Gümrük işlemlerinde yaşanan sorunlar,
 - ❖ Lojistik alt yapılarıdaki yetersizlik , limanla, demiryolları, karayolları ile kombine taşımaya uygun olmaması,
 - ❖ Lojistiğin yasal mevzuat çerçevesindeki yaşanan sorunları (forwarder yönetmeliği bulunmaması) ve denetim eksikliği yaşanan eksikliği,
 - ❖ Bilgi/iletişim teknolojilerindeki yetersizlik,
 - ❖ veri eksiklikleri ve dünyadaki gelişmelerin aynı anda takip edilmemesi,
 - ❖ İntermodal ulaştırma bağlantılarındaki yetersizlik ve bir teşvik sisteminin bulunmaması,
 - ❖ Yurtiçi lojistiğinde taşıma modlarının dengesiz kullanımı,
 - ❖ Küresel krizin olumsuz etkileri,
 - ❖ Avrupa uyum yasalarına göre hazırlanan bazı mevzuatların ülkeye uyumsuzluğu ,
 - ❖ Lojistik köy ve merkezlerin oluşturulmamış olması,
- şeklinde özetlenebilir.

Hedef Ülkelerde Türk Lojistik Köyleri Kurulması

Bir ürünün satış fiyatının yüzde 5 ile 20 'sini lojistik giderler (taşımacılık, stoklama-depolama, lojistik yönetim) oluşturmaktadır. İhracat ürünlerinde ise bu oran daha fazladır. Bu durum global rekabet açısından lojistiğin önemini açıkça ortaya koymaktadır. Bu çerçevede Türk Lojistik Şirketlerinin uluslararası düzeye sadece

nakliye açısından değil lojistik açısından da çıkması, hedef ülkelerde Türk Lojistik Köylerinin kurulması ve uluslararası arenada sektör içi işbirliği gerekmektedir.

Sonuç

Türkiye'nin 2023 yılındaki hedeflenen 500 milyar dolarlık ihracat değerlerine ulaşması doğrultusunda, günümüzden en az dört- beş kat artması kaçınılmaz olan ihracat, ithalat ve transit taşımaların düşük maliyetli hızlı ve güvenli lojistik anlayıŐında gerçekleştirilmesi gereklidir.

Bu durum, yurtiçi ve yurtdışında önemli açılımlar sağlayan Türk lojistik sektörü açısından limanların ve lojistik köylerin mevcut potansiyellerinin fiziksel ve kurumsal alt yapı gelişimini planlı bir Şekilde gerçekleştirmek, geliştirilmesini ve yenilerinin tesisini ve mevzuat yönünden de revize edilmesini gerekli kılmaktadır.

2.13. TÜRKİYE’İN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI

2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları

Türkiye 01.01.2012 tarihi itibarıyla 74 ülke ile Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması imzalamıştır. Çifte Vergilendirme tek bir vergi konusu üzerinden birden fazla vergi alınmasına denilmektedir. Vergilemede kural, vergi konusu olan mal veya hizmetin bir kez vergilendirilmesidir. Bununla birlikte bazen aynı vergi konusunun birkaç kez vergilendirme olayı ile de karşılaşılmaktadır. Çifte vergilendirme aynı vergi otoritesince olduğu kadar farklı otoriteler tarafından da yapılabilmektedir. Birincisine örnek, aynı vergi konusunun ülke içinde birden fazla vergi yükümlülüğü alanına girmesi veya merkezi idare ve yerel yönetimlerin aynı faaliyet üzerinden farklı vergiler tahsil etmeleridir.

İkincisi ise birden fazla devletin aynı vergi konusunu vergileme kapsamı içine almasından kaynaklanmaktadır. Bu sonuç çoğunlukla bir kimsenin bir ülkede yaşaması, başka bir ülkede kazanç sağlaması veya orada bir mülke sahip olması durumlarında ortaya çıkmaktadır. Burada, ülkelerden birisi kazancı sağladığı veya mülkün bulunduğu yer, diğeri de gelir sahibinin ikamet ettiği yer olmaları nedeniyle kendisini vergi tahsiline yetkili saymaktadır. Bununla ilgili yaygın bir örnek çok uluslu şirket kazançlarının vergilendirilmesinde görülmektedir. Çifte vergilendirmenin önlenmesi için bir ülkede ödenen vergilerin, örneğin gelirlerin ana ülkede toplanması halinde ödenecek vergiden düşülmesi gerekmektedir. Bu amaçla ülkeler arasında çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmaları imzalanmakta ve bu uygulamalar giderek yaygınlaşmaktadır.

Türkiye’nin Uygulamaları

Türkiye üçüncü ülkelerle gelir üzerinden alınan vergilerde çifte vergilendirmeyi önleme ve vergi kaçakçılığına engel olma anlaşmalarını, gelirin hem elde edildiği devlette, hem de geliri elde edenin mukim olduğu devlette ayrı ayrı vergilendirilmesinin önlenmenin yanısıra, diğer devlette yatırım yapan, teknoloji götüren veya hizmet sunan kişilerin bu diğer devletin tüm yükümlülerine kıyasla daha ağır vergilendirilmesinin önüne geçmek, başka bir ifadeyle ayırım yapmamak ve yabancı yatırımcılar veya girişimciler bakımından vergilemeyi belli ilkelere bağlamak suretiyle iç mevzuattaki değişkenliğin uzun vadeli planlama açısından yaratacağı sakıncaları ortadan kaldırmak amacıyla aktetmektedir. Anılan Anlaşmalar ile Türkiye ile üçüncü ülkeler arasında mevcut ekonomik ve teknik işbirliği çerçevesinde anlaşmaya taraf devletlerden birine transfer edilen sermaye, teknoloji ve hizmetlerden elde edilen gelir üzerinden alınan vergilerde çifte vergilendirmenin önlenmesi ve böylece ekonomik ve ticari ilişkilerden ve işgücü hareketlerinden doğabilecek faydanın artırılması öngörülmektedir.

2.13.1 YÜRÜRLÜKTE BULUNAN ÇİFTE VERGİLENDİRMEYİ ÖNLEME ANLAŞMALARI

		Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete		Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih	
				Tarih	No			
1)		Avusturya	03.11.1970	01.08.1973 - 14612		24.09.1973	01.01.1974	
		Avusturya(Revize)	28.03.2008	26.06.2009 - 27270		01.10.2009	01.01.2010	
2)		Norveç	16.12.1971	21.12.1975 - 15445		30.01.1976	01.01.1977	
		Norveç (Revize)	15.01.2010	28.05.2011 - 27947 (m.)		15.06.2011	01.01.2012	
3)		Güney Kore	24.12.1983	02.10.1985 - 18886		25.03.1986	01.01.1987	
4)		Ürdün	06.06.1985	15.07.1986 - 19165		03.12.1986	01.01.1987	
5)		Tunus	02.10.1986	30.09.1987 - 19590		28.12.1987	01.01.1988	
6)		Romanya	01.07.1986	21.08.1988 - 19906		15.09.1988	01.01.1989	
7)		Hollanda	27.03.1986	22.08.1988 - 19907		30.09.1988	01.01.1989	
8)		Pakistan	14.11.1985	26.08.1988 - 19911		08.08.1988	01.01.1989	
9)		İngiltere	19.02.1986	19.10.1988 - 19964		26.10.1988	01.01.1989	
10)		Finlandiya	09.05.1986	30.11.1988 - 20005		30.12.1988	01.01.1989	
11)		K.K.T.C.	22.12.1987	26.12.1988 - 20031		30.12.1988	01.01.1989	(1)
12)		Fransa	18.02.1987	10.04.1989 - 20135		01.07.1989	01.01.1990	
13)		Almanya	16.04.1985	09.07.1986 - 19159		30.12.1989	01.01.1990	(2)
14)		İsveç	21.01.1988	30.09.1990 - 20651		18.11.1990	01.01.1991	
15)		Belçika	02.06.1987	15.09.1991 - 20992		08.10.1991	01.01.1992	(3)
16)		Danimarka	30.05.1991	23.05.1993 - 21589		20.06.1993	01.01.1991	
17)		İtalya	27.07.1990	09.09.1993 - 21693		01.12.1993	01.01.1994	
18)		Japonya	08.03.1993	13.11.1994 - 22110		28.12.1994	01.01.1995	
19)		B.A.E.	29.01.1993	27.12.1994 - 22154		26.12.1994	01.01.1995	(4)
20)		Macaristan	10.03.1993	25.12.1994 - 22152		09.11.1995	01.01.1993	
21)		Kazakistan	15.08.1995	08.11.1996 - 22811		18.11.1996	01.01.1997	
22)		Makedonya	16.06.1995	07.10.1996 - 22780		28.11.1996	01.01.1997	
23)		Arnavutluk	04.04.1994	05.10.1996 - 22778		26.12.1996	01.01.1997	
24)		Cezayir	02.08.1994	30.12.1996 - 22863		30.12.1996	01.01.1997	
25)		Moğolistan	12.09.1995	30.12.1996 - 22863		30.12.1996	01.01.1997	
26)		Hindistan	31.01.1995	30.12.1996 - 22863		30.12.1996	01.01.1994	
27)		Malezya	27.09.1994	30.12.1996 - 22863		31.12.1996	01.01.1997	
28)		Mısır	25.12.1993	30.12.1996 - 22863		31.12.1996	01.01.1997	
29)		Çin Halk Cum.	23.05.1995	30.12.1996 - 22863		20.01.1997	01.01.1998	
30)		Polonya	03.11.1993	30.12.1996 - 22863		01.04.1997	01.01.1998	
31)		Türkmenistan	17.08.1995	13.06.1997 - 23018		24.06.1997	01.01.1998	(5)
32)		Azerbaycan	09.02.1994	27.06.1997 - 23032		01.09.1997	01.01.1998	
33)		Bulgaristan	07.07.1994	15.09.1997 - 23111		17.09.1997	01.01.1998	
34)		Özbekistan	08.05.1996	07.09.1997 - 23103		30.09.1997	01.01.1997	
35)		A.B.D.	28.03.1996	31.12.1997 - 23217		19.12.1997	01.01.1998	
36)		Beyaz Rusya	24.07.1996	22.04.1998 - 23321		29.04.1998	01.01.1999	
37)		Ukrayna	27.11.1996	22.04.1998 - 23321		29.04.1998	01.01.1999	
38)		İsrail	14.03.1996	24.05.1998 - 23351		27.05.1998	01.01.1999	

39)	Slovakya	02.04.1997	03.10.1999 - 23835	02.12.1999	01.01.2000	
40)	Kuveyt	06.10.1997	28.11.1999 - 23890	13.12.1999	01.01.1997	
41)	Rusya	15.12.1997	17.12.1999 - 23909	31.12.1999	01.01.2000	
42)	Endonezya	25.02.1997	15.02.2000 - 23965	06.03.2000	01.01.2001	
43)	Litvanya	24.11.1998	10.05.2000 - 24045	17.05.2000	01.01.2001	
44)	Hırvatistan	22.09.1997	10.05.2000 - 24045	18.05.2000	01.01.2001	
45)	Moldova	25.06.1998	25.07.2000 - 24120	28.07.2000	01.01.2001	
46)	Singapur	09.07.1999	18.07.2001 - 24466	27.08.2001	01.01.2002	
47)	Kırgızistan	01.07.1999	12.12.2001 - 24611	20.12.2001	01.01.2002	
48)	Tacikistan	06.05.1996	24.12.2001 - 24620	26.12.2001	01.01.2002	
49)	Çek Cumhuriyeti	12.11.1999	15.12.2003 - 25317	16.12.2003	01.01.2004	
50)	İspanya	05.07.2002	18.12.2003 - 25320	18.12.2003	01.01.2004	
51)	Bangladeş	31.10.1999	15.12.2003 - 25317	23.12.2003	01.01.2004	
52)	Letonya	03.06.1999	22.12.2003 - 25324	23.12.2003	01.01.2004	
53)	Slovenya	19.04.2001	23.12.2003 - 25325	23.12.2003	01.01.2004	
54)	Yunanistan	02.12.2003	02.03.2004 - 25390	05.03.2004	01.01.2005	
55)	Suriye	06.01.2004	28.06.2004 - 25506	21.08.2004	01.01.2005	
56)	Tayland	11.04.2002	08.01.2005 - 25694	13.01.2005	01.01.2006	
57)	Sudan	26.08.2001	17.09.2003 - 25232	31.01.2005	01.01.2006	
58)	Lüksemburg	09.06.2003	08.01.2005 - 25694	18.01.2005	01.01.2006	
59)	Estonya	25.08.2003	04.07.2004 - 25512	21.02.2005	01.01.2006	
60)	İran	17.06.2002	09.10.2003 - 25254	27.02.2005	01.01.2006	
61)	Fas	07.04.2004	22.06.2005 - 25853	18.07.2006	01.01.2007	
62)	Lübnan	12.05.2004	17.08.2006 - 26262	21.08.2006	01.01.2007	
63)	Güney Afrika Cum.	03.03.2005	20.11.2006 - 26352	06.12.2006	01.01.2007	
64)	Portekiz	11.05.2005	15.12.2006 - 26377	18.12.2006	01.01.2007	
65)	Sırbistan-Karadağ	12.10.2005	08.08.2007 - 26607	10.08.2007	01.01.2008	
66)	Etiyopya	02.03.2005	09.08.2007 - 26608	14.08.2007	01.01.2008	
67)	Bahreyn	14.11.2005	21.08.2007 - 26620	02.09.2007	01.01.2008	
68)	Katar	25.12.2001	05.02.2008 - 26778	11.02.2008	01.01.2009	
69)	Bosna-Hersek	16.02.2005	08.04.2007 - 26487	18.09.2008	01.01.2009	
70)	Suudi Arabistan *	09.11.2007	03.02.2009 - 27130 (m.)	01.04.2009	01.01.2010	
71)	Gürcistan	21.11.2007	10.02.2010 - 27489	15.02.2010	01.01.2011	
72)	Umman	31.05.2006	13.03.2010 - 27520	15.03.2010	01.01.2011	(6)
73)	Yemen	26.10.2005	13.03.2010 - 27520	16.03.2010	01.01.2011	
74)	İrlanda	24.10.2008	10.08.2010 - 27668	18.08.2010	01.01.2011	
75)	Yeni Zelanda	22.04.2010	04.07.2011 - 27984 (m.)	28.07.2011	01.01.2012	
76)	Kanada	14.07.2009	29.04.2011 - 27919 (m.)	04.05.2011	01.01.2012	
77)	İsviçre	18.06.2010	12.01.2012 - 28171	08.02.2012	01.01.2013	
78)	Brezilya	14.03.2005	12.01.2012 - 28171	09.10.2012	01.01.2013	
79)	Avustralya	28.04.2010	21.05.2013 - 28653 (m.)	05.06.2013	01.01.2014	
80)	Malta	14.07.2011	27.04.2013 - 28630		01.01.2014	

(1) Anlaşmanın 5 inci maddesinin 2 nci fıkrasının (h) bendinin 2 nci fıkrası, 11 inci maddesinin 3 üncü fıkrasının uluslararası bendi ve 14 üncü maddesinin 2 nci fıkrası gereğince bir Akit Devlette vergilendirilmeyecek olan kazanç ve iratlar hakkında 1.1.1987 tarihinden itibaren başlayan vergilendirilme dönemleri için yürürlüğe girmiştir.

(2) Anlaşmanın deniz ve hava taşımacılığına ilişkin hükümleri 1.1.1983 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır.

	AncaK söz konusu Anlaşma feshedilmiş olup, hükümleri 1.1.1990-31.12.2010 tarihleri arasındaki vergilendirme dönemleri için uygulanmaktadır.
(3)	Anlaşma, uçakların uluslararası trafikte işletilmesinden sağlanan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren elde edilen gelirler üzerinden alınan vergilere uygulanacaktır.
(4)	Anlaşma, hava taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen gelirler ile bu kazançlar için açtırılan mevduat hesabı dolayısıyla elde edilen faiz gelirleri için 1.1.1988 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
(5)	Anlaşmanın "Bilgi değişimi" başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Malezya Hükümeti Arasında 27 Eylül 1994 Tarihinde Ankara'da İmzalanan Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 17.02.2010 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 25.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri bu tarihten itibaren uygulanmaktadır.
(6)	Anlaşma hükümleri müteahhitlik yönünden 17.08.1995; diğer hükümler yönünden ise 1.1.1998 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
(7)	Anlaşmanın "Bilgi değişimi" başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren "9 Temmuz 1999 Tarihinde Singapur'da İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Singapur Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 05.03.2012 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 07.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 07.08.2013 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
(8)	Anlaşmanın "Bilgi değişimi" başlıklı 26. Maddesini değiştiren "Türkiye cumhuriyeti ile Lüksemburg Dukalığı Arasında Gelir ve Servet Üzerinden alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 30.09.2012 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 14.07.2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.2012 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
(9)	Sırbistan ve Karadağ döneminde, 12 Ekim 2005 tarihinde imzalanmış olan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sırbistan ve Karadağ Bakanlar Kurulu Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması" hem Sırbistan hem de Karadağ açısından geçerli olup, Anlaşma hükümleri 01.01.2008 tarihinden bu yana uygulanmaktadır.
(10)	Anlaşma, Gulf Air tarafından uluslararası trafikte hava taşımacılığı işletmesinden elde edilen kazançlar ile işletilen vasıtaların veya bunların işletilmesiyle ilgili menkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
*	"Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında İki Akit Devletin Hava Taşımacılık Teşebbüslerinin Faaliyetleri Dolayısıyla Alınan Vergilerde Karşılıklı Muafiyet Anlaşması" 11.01.1989 tarihinde imzalanmıştır. Anlaşma, 09.08.1990 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.1987 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. Söz konusu Anlaşma, yalnızca Akit Devletler tarafından hava taşımacılık faaliyetleri dolayısıyla alınan vergileri kapsamaktadır.

Kaynak : Gelir İdaresi Başkanlığı (www.gib.gov.tr) 10.03.2014

İkili Ticaret ve Deniz Taşımacılık Anlaşmaları

Deniz Taşımacılık Anlaşmaları

SN	ADI/KONUSU	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı	Kabul Tarihi
1	Deniz Taşımacılığına İlişkin Türkiye Tunus Anlaşması	12.11.1989	20340	
2	İtalya ile Derince Trieste Limanları Arasında RoRo gemilerinde 12den fazla yolcu taşınmasına imkân veren Anlaşma	24.05.1987	19469	
3	İtalya (Nota Teatisi) yoluyla Geçici Denizcilik Anlaşması	29.06.1996	22678	
4	Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	10.06.1989	20191	
5	SAMSUN VE KÖSTENCE ARASINDA DİREK FERİBOT HATTININ OLUŞTURULMASI İLE İLGİLİ MUTABAKAT ZAPTI	25.06.1998	23383	
6	TÜRKİYE CUMHURİYETİ DENİZCİLİKTEN SORUMLU DEVLET BAKANLIĞI İLE KUZAY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ BAYINDIRLIK VE ULAŞTIRMA BAKANLIĞI ARASINDA DENİZCİLİĞİN GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK İŞBİRLİĞİ PROTOKOLÜ	08.09.2000	24164	
7	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.02.2005	27756	
8	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Sosyalist Halk Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine Dair Anlaşma	08.09.1987	19568	
9	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.12.2000	24262	
10	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	04.07.2011	27984	
11	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	01.03.1987	19387	
12	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	03.07.2004	25511	
13	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticareti Anlaşması	07.10.2006	26312	
14	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cezayir Demokratik ve Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma	28.10.1998	23507	
15	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	03.01.1993	21454	

16	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	06.11.1996	22809	
17	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	30.05.1995	22298	
18	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Hırvatistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		
19	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	18.03.1989	20122	
20	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması	15.06.1997	23020	
21	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	03.04.2003	25068	
22	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Letonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	21.04.2004	25440	
23	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Cumhuriyeti Arasında Denizcilik ve Deniz Nakliyatı Alanlarında İşbirliğine Dair Anlaşma	16.11.1975	15414	
24	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Deniz Nakliyatı Ortak Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707	
25	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Türkiye-Libya Ortak Gemi İnşa ve Onarım Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707	
26	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Litvanya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında 11 Temmuz 1994 tarihinde Vilnius'da imzalanan Denizcilik Anlaşması	21.03.2004	25409	
27	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	25.04.2004	25443	
28	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mısır Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	27.12.1988	20032	
29	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.12.2011	28142	
30	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karadeniz'de Türk ve Romen Limanları Arasında Doğrudan Bağlantıların Kurulmasına İlişkin Anlaşma	18.10.1982	17842	
31	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Köstence İstanbul ve Trabzon Arasında Ro-Ro gemilerinde Yolcu ve Motorlu Araçların Taşınmasına Dair Anlaşma	01.05.1986	19094	
32	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Açık	13.05.2004	25461	

	Denizlere Giden Gemilerin Mürettebat Üyelerinin Sertifikalarının Karşılıklı Tanınması			
33	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında imzalanan Karadeniz de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	24.06.2004	25459	
34	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.04.2009	27200	
35	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Alanında Arama-Kurtarma Anlaşması	03.11.2010	27848	
36	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	05.07.2011	27985	
37	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	10.10.1969	13323	
38	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkmenistan Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	23.12.1997	23209	
39	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Türkiye Cumhuriyeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşması'na Değişiklik Getiren Protokol	11.04.2004	25430	
40	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşması	29.04.1997	22974	
41	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Hindistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	26.03.1989	20120	
42	Türkiye Cumhuriyeti ile Ürdün Haşimi Krallığı arasında Denizcilik Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		
43	Türkiye Cumhuriyeti ile Endonezya Cumhuriyeti arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		
44	Türkiye Cumhuriyeti ile Fas Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasına Dair Anlaşma	22.06.1987	19495	
45	Türkiye Cumhuriyeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında Denizde Arama ve Kurtarma Konusunda Anlaşma	02.08.1997	23068	
46	Türkiye Cumhuriyeti ile Malezya Hükümeti Arasındaki Deniz Ulaşımına İlişkin Anlaşma	05.06.1984	18422	
47	Türkiye Cumhuriyeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Arasında Ticari Gemicilik Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		

48	Türkiye Cumhuriyeti ile Rusya Federasyonu arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		
49	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Koordine Edilmesi ve Düzenlenmesi için Anlaşma	30.05.1986	19122	
50	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı arasında Deniz Ulaştırmasında İşbirliği Anlaşması	25.02.2011	27857	
51	Türkiye Cumhuriyeti ile Yemen Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	29.04.2011	27919	
52	Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	18.07.2001	24466	
53	TÜRKİYE CUMHURİYETİ SAĞLIK BAKANLIĞI İLE KUZNEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ SAĞLIK BAKANLIĞI ARASINDA GEMİADAMLARI SAĞLIK RAPORLARININ DÜZENLENMESİNE İLİŞKİN PROTOKOL	15.08.2007	26614	

Kaynak: UDHB Mevzuat Veritabanı (www.denizcilik.gov.tr) 21.05.2015

2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

Türkiye Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı IMO tarafından muhatap kabul edilmektedir. 1990'lı yıllarda limanlarda bağlanan Türk Bayraklı gemilerin sayısının artması sonrasında, 2002 yılında gemi adamları Yönetmeliğini çıkartarak denizcilik öğretimi IMO standartlarına uyarılmıştır.

IMO tarafından 01 Haziran 2010 tarihinde yayınlanan MSC. Circ.1164/Rev 7 No.lu sirküler ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti denizcilik eğitiminde "Beyaz Liste" deki yerini korumuştur. Bunun yanı sıra, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından ülkemizde yapılan denetim faaliyetleri sonucunda ülkemizdeki denizcilik okullarından mezun olan öğrencilerin AB üyesi ülke bayrağını taşıyan gemilerde çalışabilmesi yolu açılmıştır.

Türkiye'de Deniz Harp Okulu dışında denizcilik öğretiminin dört (4) yıllık lisans programlarında gerçekleştirildiği 19 Fakülte vardır. Ayrıca, KKTC'de faaliyette bulunan Yakın Doğu Üniversitesi de 4 yıllık lisans programı uygulamaktadır. (17) Meslek Yüksekokulu ve (49) Meslek Lisesi faaliyetlerini sürdürmektedir.

TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE/FAKÜLTELER (21.08.2014)

No	Üniversite	Fakülte
1	ADANA BİLİM VE TEKNOLOJİ ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
2	BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ	BANDIRMA DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
3	BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
4	ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ FAKÜLTESİ
5	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
6	İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
7	İZMİR KÂTİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
8	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
9	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
10	MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	BARBAROS HAYRETTİN DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
11	MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ FAKÜLTESİ
12	ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
13	ORDU ÜNİVERSİTESİ	FATSA DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
14	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
15	YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
16	YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
17	BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
18	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ
19	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE/YÜKSEK OKULLAR (21.08.2014)

No	İl	Kurum Adı
1	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	SEFERİHİSAR FEVZİYE HEPKON SOSYAL BİLİMLER MESLEK YÜKSEKOKULU – MARİNA İŞLETME
2	YAŞAR ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEKOKULU – DENİZ VE LİMAN İŞLETMECİLİĞİ / MARİNA İŞLETMECİLİĞİ
3	ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ	DENİZ TEKNOLOJİLERİ MESLEK YÜKSEKOKULU
4	EGE ÜNİVERSİTESİ	URLA DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
5	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZ VE TİCARET MESLEK YÜKSEKOKULU
6	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
7	MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ	BODRUM DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
8	MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
9	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
10	BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEKOKULU
11	BARTIN ÜNİVERSİTESİ	BARTIN MESLEK YÜKSEKOKULU
12	GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEKOKULU
13	GİRESUN ÜNİVERSİTESİ	TEKNİK BİLİMLER MESLEK YÜKSEKOKULU
14	GİRNE ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEK OKULU
15	KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ	KARAMÜRSEL MESLEK YÜKSEKOKULU
16	ORDU ÜNİVERSİTESİ	FATSA MESLEK YÜKSEKOKULU
17	RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ TURGUT KIRAN DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU	DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU

TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK MESLEK LİSELERİ (21.08.2014)

No	İl	İlçe	Kurum Adı
1	ANTALYA	KONYAALTI	FETTAH TAMİNCE MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
2	ANTALYA	MANAVGAT	MANAVGAT TİCARET VE SANAYİ ODASI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
3	ARTVİN	HOPA	KEMALPAŞA ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
4	AYDIN	DİDİM	DİDİM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
5	AYDIN	KUŞADASI	ADVİYE-ERTUĞRUL ACUN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
6	BALIKESİR	AYVALIK	PAKMAYA KENAN KAPTAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
7	BALIKESİR	ERDEK	KARŞIYAKA ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
8	ÇANAKKALE	GELİBOLU	ARMATÖR YAKUP AKSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
9	ÇANAKKALE	MERKEZ	ÇANAKKALE MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
10	GİRESUN	BULANCAK	BULANCAK KAPTAN AHMET FATOĞLU MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
11	GİRESUN	ESPIYE	ESPIYE Ş. CENGİZ SARIBAŞ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
12	GİRESUN	TİREBOLU	TİREBOLU PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
13	HATAY	İSKENDERUN	SEFA ATAKAŞ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

14	ISPARTA	EĞİRDİR	EĞİRDİR MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
15	İSTANBUL	ADALAR	HÜSEYİN RAHMİ GÜRPINAR ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
16	İSTANBUL	BEŞİKTAŞ	ZİYA KALKAVAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
17	İSTANBUL	BEYKOZ	BEYKOZ BARBAROS HAYRETTİN PAŞA MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
18	İSTANBUL	PENDİK	PENDİK BARBAROS HAYRETTİN PAŞA MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
19	İSTANBUL	TUZLA	PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
20	İSTANBUL	ÜSKÜDAR	HACI RAHİME ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
21	İZMİR	ÇEŞME	ÇEŞME ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
22	İZMİR	GÜZELBAHÇE	GÜZELBAHÇE İMKB MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
23	İZMİR	KARABURUN	KARABURUN MORDOĞAN FATMA EMİN KARAAĞAÇ ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
24	İZMİR	KONAK	KONAK NEVVAR SALİH İŞGÖREN EĞİTİM KAMPÜSÜ - 4 MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
25	İZMİR	KONAK	KONAK ÇINARLI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
26	İZMİR	KONAK	ŞEHİT İDARİ ATAŞE ÇAĞLAR YÜCEL MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
27	KASTAMONU	İNEBOLU	PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
28	KOCAELİ	GÖLCÜK	GÖLCÜK MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
29	KOCAELİ	KÖRFEZ	HEREKE NUH ÇİMENTO MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
30	MERSİN	AKDENİZ	DENİZ TİCARET ODASI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
31	MUĞLA	BODRUM	BODRUM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
32	MUĞLA	BODRUM	BODRUM TURGUT REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
33	MUĞLA	KÖYCEĞİZ	KÖYCEĞİZ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
34	MUĞLA	MARMARİS	BOZBURUN DENİZ TİCARET ODASI ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
35	MUĞLA	MARMARİS	75. YIL MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
36	ORDU	FATSA	ATATÜRK MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
37	RİZE	ARDEŞEN	İŞIKLI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
38	RİZE	ÇAYELİ	ÇAYELİ AHMET HAMDİ İSAKOĞLU MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
39	RİZE	MERKEZ	HASAN KEMAL YARDIMCI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
40	SAMSUN	TEKKEKÖY	NEDİME SERAP ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
41	SİNOP	MERKEZ	SİNOP MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
42	TEKİRDAĞ	SÜLEYMANPAŞA	KUMBAĞ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
43	TRABZON	ÇARŞIBAŞI	ÇARŞIBAŞI MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİM MERKEZİ
44	TRABZON	OF	OF HACI MEHMET BAHATTİN ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
45	TRABZON	ORTAHİSAR	TRABZON MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
46	TRABZON	SÜRMENE	SÜRMENE TÜRK TELEKOM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
47	VAN	TUŞBA	VAN PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

48	YALOVA	ALTINOVA	YALOVA ALTINOVA TERSANE GİRİŞİMCİLERİ A.Ş. MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
49	ZONGULDAK	EREĞLİ	HATİCE ERDEM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
1	<p>DENİZ TAŞIMACILIĞI VE GEMİ İNŞA SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ ROLÜ</p> <p>Diğer ülkelerle rekabet eşitliği için denizcilik sektörümüz, devlet teşvik politikasında öncelikli sektör olmalıdır. Bu bağlamda; denizcilik ile ilgili mevzuatın sektörel faaliyetleri daha etkin, rasyonel, hızlı ve kaliteli sağlama yönünde yenilenmesi zorunludur.</p> <p>Deniz taşımacılığı ve gemi inşa sanayimiz yüksek yerli katma değere dayalı olması ile Türkiye'nin cari açığını azaltmada etkili bir sektör olmaya adaydır. Ayrıca, gemi inşa sanayi nitelikli istihdam gerektirmesi itibariyle işsizlik oranının azaltılmasında çok önemli rol oynar. 2007-2008 döneminde tersanelerimizde bilfiil çalışan sayısı yaklaşık 50 bin kişiye ulaşmıştı. Türkiye'nin dış ticaretinin mevcut koşullarda ağırlıklı yabancı gemiler ile taşınması yerine daha fazla Türk gemisine geçişin sağlanması halinde navlun ve gemi kiralamadan dolayı açık vermemizi önleyecektir. Dünyada birçok ülke, denizciliğe ve gemi sanayine stratejik sektör olarak bakmakta ve doğrudan desteklemektedir. Çok çeşitli kalemler altında seksen üzerinde destek çeşidi uygulanmaktadır. Bu çerçevede; OECD Gemi İnşa Çalışma Grubu çalışmalarına aykırılık olmadan Türkiye'de devletimizin uygulayabileceği çok net destek imkanları mevcuttur.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ayrı ayrı armatörlük şirketlerinin, gemi inşa şirketlerinin ve gemi işletme şirketlerinin birleşerek büyümeleri koşuluna bağlı olarak desteklenmeleri sağlanmalıdır. Bu şekilde global ölçekte rekabet etme şansları yükselecektir ve Türkiye ekonomisine daha çok katkı sağlayabileceklerdir. 2. Geçmişte uygulanmış olan KDV destekleme primi teşviği %18 olarak yeniden uygulamaya konulmalıdır. 3. Yeni nesil (ekonomik/ekolojik) gemi üretimine yönelik yatırımlara ve bu konudaki Ar-Ge çalışmalarına destekte bulunulmalıdır. 4. Ton başına çelik alımına yönelik olarak, bazı Asya ülkelerinde olduğu gibi destek getirilmelidir. (Örneğin Çin'de ton başına 500 dolara kadar destekler söz konusu olmuştur) 5. Kredi Garanti Fonu yeni nesil gemi üretiminde de geçerli kılınmalıdır. (Kriz nedeniyle daha önce tamamlanamamış gemilerin tamamlanmasına yönelik destek sağlanmıştır) 6. Tersanelerdeki ücretli çalışanlara yönelik olarak, vergi ve SGK primi istisnası gibi teşvikler getirilmelidir. 7. 15.04.2015 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 6639 sayılı "Bazı Kanun ve KHK'lerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" (Torba Yasa) ile "UDHB Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK"nin 21. Maddesine yeni bir fıkra eklenmek suretiyle UDHB'na verilen "<i>Millî Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı ticari yük taşımalarında kullanılan gemilerden cins ve nitelikleri Bakanlıkça belirlenenlerin hurdaya ayrılmasını desteklemek amacıyla yerlerine asgari yüzde otuz beş yerli katkı oranıyla Türkiye'de inşa edilmek, asgari beş yıl Türk Bayraklı</i> 	<p>- Ekonomi Bakanlığı Hazine Müs. -Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
		<i>işletilmek ve inşasının üç yıl içinde tamamlanmaması veya inşasını müteakip beş yıldan önce satılması hâlinde genel hükümler uyarınca tahsil edilmesi şartlarıyla yeni gemilerin finansmanında kullanılmak ve hurda bedelini aşmamak üzere nakdi ödeme yaptırma” yetkisinin kullanımına ilişkin esaslar, sektörün görüş ve talepleri doğrultusunda bir an önce belirlenerek; yaş ortalaması 30’a yaklaşmış olan koster filomuzun rekabetçi yeni nesil (ekonomik/ekolojik) gemilerle yenilenmesine bir an önce başlanmalıdır.</i>	
2	EXİMBANK’IN TAŞIMACILIKTA VE GEMİ İNŞAATINDAKİ ETKİNLİĞİ ARTTIRILMALIDIR A.TAŞIMACILIKTA (EXİMBANK) Ülkemizin çeşitli yatırım kredileri kullanımında, Hazine kanalıyla anlaşmaların imzalanması öncesinde bir takım mekanizmalar oluşturularak Türk Bayraklı Gemilere yeni iş imkânları sağlayacak ve taşımacılığı rekabete sokarak döviz kazandırıcı bir uygulama getirilebilmesi için çözüm önerilerinde belirtilen çeşitli kredi tiplerine göre harekete geçilmelidir.	1. U.S. Eximbank Türkiye tarafından herhangi bir müdahale yapılmadığı takdirde Amerikan Eximbank kanalıyla finansmanı sağlanan projelerde Amerika tarafından düzenlenen ve Amerikan Bayraklı Gemilerin korunmasını sağlayan anlaşma şartı nedeniyle yükün tamamı Amerikan Bayraklı gemi kullanan şirketlere verilmektedir. Ancak, Amerikan Eximbank anlaşmasında kredi kullanıcı ülke özel sektörün ve kamu sektörünün istekte bulunması halinde yükün %50’sinin o ülke bayraklı gemilere verilmesi mümkündür. Bu konuda Hazine’nin ilgili dairesinin koordinasyonunda bu istemin gerçekleştirilmesini sağlayacak mekanizma oluşturulmalı ve bu hususta yapılacak bir kısıtlama veya düzenlemenin çetin rekabet koşullarında pazar payını arttırmaya çalışan Türk ihracatçısına etkilerinin ilgili kurumlar, sektör temsilcileri ve birliklerin görüş ve önerileri alınarak bir karara varılmalıdır.	- Ekonomi Bakanlığı - Hazine Müs. - Maliye Bakanlığı - Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Eximbank



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>B.GEMİ İNŞAATINDA (EXIMBANK) 2008 Global Ekonomik Krizi, denizcilik sektöründe günümüze kadar uzayan kriz sonrası gemi yatırıma girmek isteyen armatörlerin geçmişte kredi sağlamakta oldukları kanallardan kredi sağlama imkanlarını oldukça zorlaştırmıştır. Armatör yatırımının tamamını ya da büyük bir kısmını öz kaynakla yapmak zorunda kaldığında dış finansmanın kaldıracağı etkisi azalmakta ve sermaye yoğun olan 20-25 yıl ömürlü gemi yatırımı yapılabilir olmaktan çıkmaktadır.</p>	<p>2. Buldukları ülkelerin yatırım mallarının ihracatlarını teşvik amacıyla Amerikan Eximbank gibi başta Japonya olmak üzere diğer ülkelerde de ihracat kredi kuruluşları (Fransa’da Coface, Almanya’da Hermes, İtalyan Sace vs) yine taşımacılığı kendi ülke bayraklı gemilerinin tekelinde buldurucu şartlar belirlemişlerdir. Bu konuda da Hazine’deki ilgili birim kredi kullanan Özel Sektör ve Kamu sektörü ile beraber bu tür projelerin taşınmasında en az %50’lik bir Türk Bayraklı taşıma payı talep etmesi faydalı görülmektedir.</p> <p>3. Dünya Bankası Kredilerinde de CIF-FOB Farkı’nın %10 fazlasında bile kredi kullanan ülke filosunun taşıma yapması imkanı bulunmaktadır. Bununla ilgili olarak görüşümüz, Hazine’nin ilgili biriminin koordinasyonunda Türk Bayraklı gemilerin pay almasını teminen çalışma yapılması gerektiği yönündedir.</p> <p>4. Yukarıdaki ithalatımızla ilgili üç maddeye ilave olarak Türk Eximbank’ın kredilendirdiği ihracata ilişkin taşımalarda aynı A.B.D.’nin, Fransa’nın ve diğer ülkelerin yaptığı gibi Türk Bayraklı Gemi Şartı’nın getirilmesi filomuza yeni iş olanakları sağlayacaktır.</p> <p>Türkiye’de gemi siparişi vermeyi düşünen yabancı armatörlere, benzerleri Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda ülkelerinde uygulanmakta olan 10-15 yıl vadeli Gemi İşletme Dönemi Finansmanı sağlanmalı, gerekirse, buradaki kredilerin teminatlandırılması ve Eximbank tarafındaki risk yükünün azaltılması için Norveç’deki GIEK (GuaranteeInstitute for Eksport Credits) veya İsveç’deki EKN (Exportkreditnamnden) benzeri, aracı garantör kuruluşları kurulmalıdır.</p>	<p>- Ekonomi Bakanlığı - Hazine Müs. - Maliye Bakanlığı - Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Eximbank</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>Bu ortamda, benzeri bütün gemi inşa ülkeleri Eximbank'ları tarafından uygulanmakta olan kendi ülkelerinde sipariş verilen gemilerin armatörlerine Gemi İşletme Dönemi Finansmanı (post-delivery finance) sağlanıyor olması siparişlerin büyük bir oranda Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda tersanelerine kaymasına neden olmakta olup, bu tarz imkanlar armatörün tersane seçiminde %50'den fazla etken olmaktadır. Şöyle ki, bir Türk tersanesi armatöre finansman paketi sunmadığı takdirde fiyatı düşük diğer koşulları uygun da olsa işi bir İspanyol ya da bir Hollanda tersanesine kaptrabilmektedir.</p>	<p>EXİMBANK'ın gemi inşa sanayine desteği artırılarak, düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkanı sağlanmalıdır. Türk Eximbank'ın dünyada örnekleri görüldüğü üzere, Türkiye'de yan sanayinin kullanılmasını destekleyen finansman imkanlarını sağlaması sektörün gelişimine katkıda bulunacaktır. Bu çerçevede, sektöre uygulanan kredi paketi içerikleri ve teminat oranları da gözden geçirilmelidir. Benzer uygulama sadece gemi inşa siparişlerinde değil belirli bir miktarı/oranı aşan gemi inşa yan sanayi ve ulusal bazda imalat sanayi ürünleri satışına yönelik olarak da geliştirilmelidir. Ayrıca, gemi inşa ve ihracatına yönelik mevcut paket programları dışında proje bazında belirlenecek koşullarla finansman sağlanmalıdır.</p>	
3	<p>DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI</p> <p>- Türk dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilerin 2013 yılı ile 2014 yılı payı %12'dir. Söz konusu sorun aslında aynı zamanda navlun ve gemi kiralama kaynaklı cari açık sebebi olmaktadır. Türkiye'nin <u>2023 hedefleri kapsamında toplam dış ticaretinin bir trilyon doları aşması</u> beklenmektedir. Mevcut yerli taşımacılık payı devam ederse sadece navlunlardan kaynaklanan yıllık cari açık katkısı 20 milyar doları aşacaktır.</p> <p>- <u>Türk armatörünün 2015 Ocak itibariyle yabancı bayrakta yaklaşık 19.2 milyon DWT (1000 GT ve üzeri) gemisi çalışmakta olup,</u> (Türk Bayrağı'nda ise 8,3 milyon DWT'dur.) (1000 GT ve üzeri) Türk Armatörlerinin kontrolünde filomuz, toplam 1398 adet gemi ve yaklaşık 27,5 milyon DWT ile dünya filo</p>	<p>1. - LNG gemi yatırımları gerçekleştirilmelidir. - Petrol tankerleri yatırımları gerçekleştirilmelidir. - Kombine karayolu/ denizyolu/ demiryolu taşımacılığı geliştirilmelidir. - Dış ticaret firmalarının ithalatlarını FOB, ihracatlarını CIF yapmaları teşvik edilmelidir. - Türk firmalarının yüklerinin Türk Filosu tarafından taşınması için "navlun teşviği" verilmelidir.</p> <p>2. Diğer taşıma modlarından alınmayan sadece denizyolu taşımacılığında alınan serbest sağlık resmi ücretleri düşürülmelidir.</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Maliye Bakanlığı - Ekonomi Bakanlığı - Sağlık Bakanlığı - Hudut ve</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>sıralamasında 13. sıradadır. (Türk Bayraklı Gemilerimizin genel yaş ortalaması incelendiğinde; filomuzun % 62'si 0-9 yaş aralığında, % 20'si 10-19 yaş aralığında, % 8'i 20-29 yaş aralığında ve % 10'u 30 yaş ve üzerindedir.)</p> <p>- Bir zamanlar koster tipi gemilerle Akdeniz'de hakimiyet kurmuş olan Türk Deniz Ticaret Filosu'nda <u>1500-7500 dwt aralığında 216 adet koster tipi gemi bulunmakta olup, bunların 35 adedi 0-9 yaş aralığında, 25 adedi 10-19 yaş aralığında, 156 adedi de 20 yaşın üzerindedir.</u> Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde <u>bu gemilerin diğer ülke gemileri ile rekabet gücü kalmayacaktır.</u></p> <p>- Yabancı bayrağa kaçışın önlenmesi için gerekli tedbirler alınmalıdır. - Düzenli hat yolcu ve şehir içi yolcu taşımacılığı artırılmalıdır.</p>	<p>Fener ücretlerinde komşu ülkeler ile rekabet edilebilir seviyede indirim sağlanmalıdır.</p> <p>3. Akdeniz/Karadeniz çanağı ile Atlas Okyanusu'nun Cebelitarık Boğazı'ndan kuzey yönde Almanya'ya kadar (Continent Hattı) ve güney yönde Fas'ı içine alan sahil şeridi bölgelerinde çalışacak 5000 DWT'luk yeni gemiler inşa edilerek Türk Koster Filosu yenilenmeli, gemi yapımı sırasında gerekli destekler verilerek Filonun yenilenmesi sağlanmalıdır.</p> <p>4. Denizcilik Müsteşarlığı'nca karayolu taşımacılığının denizyolu taşımacılığına kaydırılmasını amaçlayan 2006 yılında yapılan Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Projesi yürürlüğe konulmalı, Final Raporu'nda belirtilen yatırımlar gerçekleştirilmelidir.</p> <p>5. Yabancı bayrağa kaçışı önlemek için T/B gemilerdeki personel ve işletme giderlerini yabancı bayraklı gemilere göre pahalı hale getirerek rekabetçi navlunla piyasada çalışmalarını engelleyen yüksek SGK giderleri azaltılmalı ve havuz dahil her türlü bakım ve tutumun yapılması halinde geri alınamayan KDV iade sorunları giderilmelidir.</p> <p>6. Düzenli hat yolcu ve şehir içi yolcu taşımacılığı özelleştirilmelidir.</p>	<p>Sahiller Sağlık Genel Md - KEGM</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

4	<p>KAMU KURULUŞLARI TARAFINDAN YAPTIRILAN İTHAL TAŞIMALAR</p> <p>Ülkemizin ithalat taşımaları büyük ölçüde yabancı bayraklı gemiler tarafından yapılmakta olup, Savunma Sanayi Müsteşarlığı dahil, DSİ, Karayolları, M.K.E.K , T.P.A.O., T.C.D.D., T.M.O.vb. bir çok kamu kurum ve kuruluşu ile bunlara bağlı Genel Müdürlükleri (TCDD'nin yan kuruluşları Tüdemsaş, Tüvasaş) Ekonomi Bakanlığı İthalat Genel Müdürlüğü'nün AB kriterlerini öne sürerek alımları serbest bırakması nedeni ile ithal taşımalarında F.O.B satın alım yapmayıp, alımlarını CIF - CFR - DDU şeklinde yapmaktadırlar.</p> <p>İlk bakışta ithal alımların CIF - CFR - DDU şeklinde yapılması, hiçbir ithalat ve nakliye süreciyle uğraş vermemeleri kamu kurum ve kuruluşları için bir avantaj gibi görünse de Ülkemiz denizcilik, nakliye ve forwarding firmaları işsiz kalmakta, yabancı ülkelerin firmaları ve insan kaynakları bizim vergilerimizle desteklenmekte, yüksek oranda döviz yurtdışına gitmektedir. Kamu kurum ve kuruluşlarında CIF – CFR – DDU şeklinde yapılan alım ihalelerinde, satıcıdan ayrıca F.O.B alım için teklif istenmemekte, nakliye-sigorta ile ilgili birim fiyatları sorgulanmamakta, büyük tutarlı alımlar için satıcı firmaların kredilerini de beraberlerinde getirmesi talepleri nedenleriyle alım şekillerini CIF - CFR - DDU şeklinde yapmaya zorlanmaktadır. Konunun çözümüne binaen,16.08.2011 tarih ve 3174 sayılı yazı ile Denizcilik Müsteşarlığı'na yazı yazılmış olup, Müsteşarlık 07.09.2011 tarih ve 26045 sayılı yazısı ile Savunma Sanayi Müsteşarlığı TMO, DSİ , MKEK , TPAO , TCDD, TÜDEMSAŞ TÜVASAŞ ve TULOMSAŞ'tan görüş sorulmuştur.</p>	<p>Kamu kurumlarının bünyesinde nakliye ile ilgili yapılacak ihalelerde satıcı firmanın nakliyecisinin de bu ihalelere katılması, teklifini F.O.B + navlun şeklinde ayırıştırması istenmesi halinde kamu kurum ve kuruluşlarının pazarlık yapma şansını arttıracığı, akreditif veya taşıma sözleşmelerine nakliyenin Türk Bayraklı gemilerle veya Türkiye'de yerleşik denizcilik firmaları vasıtasıyla yapılması hususunda bağlayıcı bir maddenin konmasının kamu yararına faydalı olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>Ekonomi Bakanlığı İthalat Genel Müdürlüğü'nün AB kriterlerinin öncelikle uygulanmasının gerektiği vurgulandığı bilinmekle beraber AB ülkelerinin ve A.B.D'nin (MARAD) kendi bayraklarını ve yerel firmalarını korumak için uyguladıkları hükümler, kurallar ve yaptırımlar değişmeden halen günümüzde de devam etmektedir. Ayrıca, Ülkemiz halen AB üyesi bir ülke olmayıp, ne zaman üye olacağı da belli değildir.</p> <p>Dünyadaki kriz ortamı, ekonomiye ve istihdama yapacağı katkıları da dikkate alınarak Devlet kuruluşları tarafından yaptırılan ithal taşımalarda AB kriterlerinin katı bir şekilde uygulanmaması, Devlet kuruluşlarının ithalat taşımalarını FOB olarak yapmaları ve taşımaları Türk bayraklı gemilerle, yabancı bayrak altında gemi çalıştıran Türk şirketlerine vermeleri suretiyle desteklenmesi ile ilgili bir karar veya tebliğ çıkartılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Ekonomi Bakanlığı - Maliye Bakanlığı - Bütçe ve Mali Kontrol Genel Md. - Kamu İhale Kurumu</p>
5	<p>KILAVUZ VE RÖMORKÖRCÜLÜK HİZMETLERİ TEŞKİLATLARINA VERİLECEK İZİNLER HAKKINDA YÖNETMELİK TASLAĞI</p> <p>Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan “Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilatlarına Verilecek İzinler Hakkında Yönetmelik” Taslağı, 2011 yılı Temmuz ayı başlarında hazırlanmış ve sektör</p>	<p>Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri ile ilgili olarak verdiği 9 Nisan 2009 tarih ve E. 2006/1695, K. 2009/ 1051 sayılı kararında, “491 sayılı Kanun Hükmünde</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>temsilcilerinin görüşlerinin alınması amacıyla ilgili yerlere Müsteşarlık tarafından gönderilmiş bulunmaktadır. Tüm sektör temsilcilerinin görüşü alınmış olmasına ve Odamızdan da 05.08.2011 tarih ve 3062 sayılı yazımız ile de görüş verilmesine karşın söz konusu Yönetmelik bugüne kadar yürürlüğe konulmamıştır.</p> <p>Denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından önem arz eden kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri on yılı aşkın bir süredir, Anayasa Mahkemesi, Danıştay, Yargıtay nezdinde pek çok yargısal uyuşmazlığa konu olmuştur.</p> <p>Sektörün temsilcisi olarak müteaddit başvurularımıza rağmen iptal edilen Yönetmelik yerine on yıla yakın süredir yenisinin yürürlüğe konulmamasından kaynaklanan sorunlarla karşı karşıya kalmış bulunmaktayız.</p> <p>Gerek hizmetin layıkıyla yürütülmemesi, gerek kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin fahiş fiyatlarla sunulması ve gerekse sektörün fiilen rekabete kapalı tutulması hizmetlerden yararlananların büyük güçlükler yaşamasına neden olmaktadır.</p>	<p><i>Kararname'nin 2. maddesinin (c) bendi Anayasa Mahkemesi'nce iptal edildiğinden Denizcilik Müsteşarlığı'nın "denizlerde can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirleri almak" konusu ile ilgili olarak düzenleme yapma yetkisi, iptal kararı ile bu konuda oluşan yasal boşluğun, 5310 sayılı Kanun'un 1. maddesiyle 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin (c) bendinin yeniden düzenlenerek doldurulduğu 15.3.2005 tarihine kadar bulunmadığından, Kılavuzluk ve Römorkaj Teşkilatı İzin Belgesi verilmesi yolundaki işlem hukuki dayanaktan yoksundur" demiştir. Bu kararın tebliğinin üzerinden yıllar geçmiş olmasına karşın, sektörümüzün büyük umutlarla yayınlanmasını beklediği Yönetmelik henüz yayınlanmamıştır.</i></p> <p>Ülkemizin pek çok sektörde dünya devleri ile yarışır hale gelmesini teminen, Hükümetimizin hemen her sektörün dinamik, rekabet edebilir ve gençlerimize istihdam sağlayan bir yapıya kavuşmasını temin eden politikalarına uygun olarak söz konusu Yönetmelik bir an önce çıkarılmalıdır.</p>	Bakanlığı
6	<p>KIYI YAPILARINDA ACİL ÇÖZÜM GEREKTİREN HUSUSLAR</p> <p>Kıyı Yapıları İşletme izinleri ile ilgili sorunlarımız aşağıdaki gibidir.</p> <p>Sorun-1: Eskiden yapılan, çoğu kamu kurumlarınca işletilen, sonraları özelleştirilen, yeni mevzuatlardan önce çalışmakta olan kıyı yapılarına devamlı işletme izni alınmamaktadır.</p> <p>Bu işletmelerin, yeni mevzuat uyarınca izin almaları, birçok yeni hukuki, cezai v.b. sorunlar yaşatmaktadır. Eski işletmeleri yeni mevzuatla değerlendirmek, adeta eski model basit bir otomobili, son model lüks otomobile çevirmek gibi bir şey olmaktadır. Oysa, o günün şartlarında yapılmış ve halen çalışmakta olan işletmeler yeni işletmelerle ayrı değerlendirilmelidir.</p>	<p>Kıyı Yapıları İşletme izinleri ile ilgili çözüm önerilerimiz aşağıdaki gibidir.</p> <p>Çözüm Önerisi-1; YOİKK mevzuatı kamuya , yasa teklifi de dahil geniş yetki vermektedir. Torba Yasaya eklenecek aşağıdaki birkaç madde ile konuya çözüm getirilebileceği değerlendirilmektedir.</p> <p>-U.D.H.B. koordinatörlüğünde, temel paydaş kuruluşlardan birer Genel Müdürün (karar verici) katılımıyla Kıyı Yapıları Değerlendirme Komitesi oluşturulmalıdır. (Milli Emlak, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı v.b.)</p> <p>-Kurul, eski kıyı yapılarını tek tek dosya bazında inceleyerek, özel</p>	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Demiz ve İçsular Düzenleme Genel Md. - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>Sorun-2: Yapılmakta olan yeni yapılarla, yapılacak kıyı yapıları esasen Kıyı Yapıları Master Planı ile Turizm Kıyı Yapıları Master Planı uyarınca, daha az sorunlu başlamaktadır. (Bu aşama da, YÖİKK çalışmalarının sonucudur.) Buna rağmen, yapım ve işletmeye açma aşamasında süreler-ülkemizin gelişme hızıyla kıyaslandığında çok uzundur.</p> <p>Sorun-3: Kültür ve Turizm Bölge/Merkez/Alanlarında yapılan kıyı yapılanmalarından ek olarak, işletme belgesi istenmektedir. Bu kıyı yapıları (Kruvaziyer liman, Yat Limanı v.b.) tüm kurullardan onay ve izin aldıktan sonra Kültür ve Turizm Bakanlığında Turizm İşletme Belgesi olarak çalışmaktadırlar. Oysa, U.D.H.B. tarafından ayrıca işletme izni istenmektedir.</p>	<p>durumlarını dikkate alarak imkanlar elverdiğince günün koşullarına uyarlayarak işletme izni verilebilir. (Örnek; karadaki bir uygulama, imar yasası 1956 yılında çıktığından eski binalardan iskan raporu aranmamaktadır.)</p> <p>Çözüm Önerisi-2: Yukarıda söz edilen Kıyı Yapıları Değerlendirme Kurulu (KYDK) sürekli bir yapı olarak organize edilebilir. Böylece, yeni başvurular burada değerlendirmeye alınarak, her kuruluş kendi bünyesindeki değerlendirilmesini hızlıca yaparak, makul bir süre içinde yatırımın başlaması sağlanır. Kıyı Yapıları Değerlendirme Kurulu (KYDK) hem planlama, hem de işletme aşamalarında kamu kuruluşları arasındaki işbirliğini sağlayarak, ancak, hiçbir kurumun yetki alanına girmeyerek işlemleri hızlandıracak bir sistem oluşturmuş olur. (Birçok gelişmiş ülkelerde benzer kurulların çalıştığı bilinmektedir.)</p> <p>Çözüm Önerisi-3: Turizm İşletme Belgesi aranırken zaten U.D.H.B. nin çeşitli birimlerinden birçok izin alınmakta ve son izin kamu kurumu olan Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından verilmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı Deniz Turizmi Tesisi işletme Belgesi tüm kamu kurum ve kuruluşlar için geçerli izin belgesi sayılmalıdır.</p>	<p>- İşleri Bakanlığı Milli Emlak Genel Md.</p>
7	<p>ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI'NCA 30.10.2013 TARİH ve 28806 SAYILI RESMİ GAZETE'DE YAYIMLANAN DEĞİŞİKLİK YÖNETMELİKLERİ İLE "GEMİLERİN GENEL DENETİMİ VE BELGELENDİRİLMESİ HAKKINDA YÖNETMELİK" VE "ULUSLARARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODUNUN TÜRK BAYRKLİ GEMİLERE VE İŞLETMECİLERİNE UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK" TE GETİRİLEN İDARİ YAPTIRIMLAR</p>		



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

<p>1. GEMİLERİN GENEL DENETİMİ VE BELGELENDİRİLMESİ HAKKINDA YÖNETMELİK</p> <p>- Madde 57 (2) Uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemiler ile Türk hükümlerlik sahasındaki yabancı bayraklı gemilerde, bulundurulması zorunlu olan belgelerin eksik, vizesiz veya geçersiz olması veya geçerli olsa dahi geminin gerçek durumunun belgede belirtilen duruma uygun olmadığı tespit edilmesinde, eksik veya gerçek durumu yansıtmayan belge başına 5000 TL para cezası verilir. Durum düzeltilene kadar faaliyete, sefer veya operasyona izin verilmez.</p> <p>- Madde 57 (3) Uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerde veya Türk hükümlerlik sahasındaki yabancı bayraklı gemilerde, bulundurulması zorunlu olan dokümanları, jurnal, kayıt defteri, hesap, rehber, plan, denge, yükleme ve emniyet bilgileri ve projeleri, yük evrakları, liman evrakları, seyir neşriyatı ve haritalarının eksik, geçersiz, yanıltıcı veya hatalı olduğunun tespit edilmesinde İdare tarafından gerekli tedbirler aldırılır. Tespit edilen hususun denizde can emniyetine veya deniz çevresine risk oluşturması halinde kayıt, belge veya evrak başına 500 TL idarî para cezası verilir.</p> <p>- Madde 57 (4) Uluslararası sefer yapmak üzere denetimden geçirilen ve belgelendirilen Türk Bayraklı gemiler, mütemmim cüzleri ve tüm aksam ve teçhizatlarına ilişkin belgelerin geçerlik süresi içerisinde belgesinde belirtilen durumuna uygun halde bulundurulur. Uygunluğun devam ettirilmediğinin tespiti halinde söz konusu belge iptal edilir, ilgisine 1000 TL idarî para cezası verilir.</p> <p>- Madde 57 (5) Uluslararası sefer yapmak üzere denetimden geçirilen ve belgelendirilen Türk bayraklı gemilerin bu denetimler kapsamındaki aksamında, İdarenin yazılı izni alınmaksızın kurallara veya verilen belgesine aykırılık oluşturacak değişiklik yapılamaz. Gemi mütemmim cüzünün belgelerinde yazılı kullanım amacı değiştirilemez. Böyle izinsiz değişikliklerin tespiti durumunda geminin ilgisine 5.000 TL'dan 50.000 TL'ye kadar idarî para cezası verilir. Değişiklik düzeltilene veya İdarenin istediği hale getirilene kadar geminin operasyonuna ve seferine müsaade edilmez. Aynı durumun yabancı</p>	<p>PSC Denetimlerine bağlı olarak verilen yüksek para cezaları başta olmak üzere sektörümüzü olumsuz yönde etkileyecek, gemi sahibi/işleticilerinin rekabet gücünü sekteye uğratabilecek olan <u>bu cezalar kaldırılmalıdır.</u></p> <p>- Bilindiği üzere, söz konusu bu denetimler İdaremizin ve Armatörlerimizin ortak çabaları ve çalışmaları doğrultusunda yapılmış ve İdaremiz ve Sektörümüzün ortak çalışmalarına iyi bir örnek vermiş olup, Sn. Bakanlarımız ve İdaremizce her yerde bu konudan övgü ile bahsedilmesine neden olmuştur.</p> <p>- Ayrıca anılan kontrollerin/denetimlerin Ülkemizde yapıldığı da göz önüne alındığında, Gemilerimizde eksiklikler var ise bunlar tamamlanmakta bazen de bu sebeple zaman kaybedilebilmektedir. Yani Armatörümüz zaten bir ceza çekmektedir.</p> <p>- Tüm denizcilik sektörü paydaşları iyi niyetle ülke filomuzun kalitesini bu zor şartlarda yükseltmeye çalışırken, özellikle gemiadamları ihmallerinden kaynaklanan ve çok önemli olmayan konular için ceza ödemek hem maddi hem de manevi olarak Gemisahibi/İşleticisi firmalarımız için yıkım olmaktadır. Dolayısı ile idari para cezalarının tamamen kaldırılması gerekmektedir.</p> <p>- Yine Yabancı bayraklı gemilere İdari para cezası uygulaması hemen Türk bayraklı gemiler aleyhine Avrupa ve Rusya limanlarında tepkisel karşı idari yaptırımlarla karşılık bulmaktadır. Bu olaylar geçmiş yıllarda çeşitli defalar tecrübe edilmiştir. Dolayısıyla İdari para cezaları sadece Türk bayraklı gemilere uygulanamayacağına göre, para cezalarının tamamı kaldırılmalıdır.</p> <p>Ayrıca konu Yönetmelik ile getirilen para cezalarının kaldırılması yönünde Odamızca yazılan 17.12.2014 tarih ve 5129 sayılı ve 27.01.2014 tarih ve 431 sayılı yazılarımızın dikkate alınmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü</p>
--	--	---



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

<p>bayraklı gemide tespiti durumunda denizde can emniyetine veya deniz çevresine risk oluşturması halinde aynı idarî para cezası verilir ve aynı tedbirler alınır.</p> <p>- Madde 57 (6) Yurtdışında bulunduğu sürede, başka devletlerce yapılan denetimlerde, sefer yapmasına engel durumu belirlenmiş Türk Bayraklı gemilere İdarece uygun görülen ek denetleme yapılır. Böyle gemiler kurallara uygun hale getirilmeden sefer yapmalarına müsaade edilmez. Bu geminin aynı veya benzer sebepten 6 ay içerisinde bir kereden fazla veya 1 yıl içerisinde iki kereden fazla yurtdışında alıkonması durumunda geminin alıkonma ile ilgili konuda uygunluğunu gösteren belgesi askıya alınır ve gemi ilgisine 10.000 TL idarî para cezası verilir. 6 ay içerisinde iki kereden fazla veya 1 yıl içerisinde üç kereden fazla yurt dışında alıkonduğu tespit edilen gemilerin alıkonmasına esas belgeleri iptal edilir ve 50.000 TL idarî para cezası verilir.</p> <p>2) ULUSLARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODUNUN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE VE İŞLETMELERİNE UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK</p> <p>Madde 27 (2) Gemilerin denetimlerinde, mevzuatı gereği yapılması gereken eğitimlerin, tatbikatların ve acil durum koordinasyon veya hazırlıklarının uygun şekilde yapılmadığının; cetvel, plan, kayıt ve jurnallerinin mevcut olmadığının, bilgi veya kayıtları doldurulmadığının veya gerçeğe aykırı şekilde doldurulduğunun belirlenmesi halinde, Türk bayraklı geminin kaptanına 1.000 TL; belirtilen aykırılıklarda ihmal veya sorumluluğu bulunan şirket ilgisine 5000 TL idarî para cezası verilir. Geminin belirtilen eksiklikleri giderilinceye kadar seferine izin verilmez.</p> <p>Madde 27 (3) Uluslararası sefer yapan gemileri işleten ve mevzuatı gereği İdare tarafından veya İdare adına denetimden geçirilen ve belgelendirilen şirketler, belgelerin geçerlik süresi içerisinde belgede belirtilen durumlarına uygun bulundurulur. Şirkette, belgenin geçerliğini etkileyen bir hususun tespit edilmesi durumunda şirket ilgilisi durumu İdareye ve varsa belgeyi düzenleyen kuruluşa</p>	<p>Değişiklik Yönetmeliği ile getirilen para cezalarının kaldırılması yönünde Odamızca yazılan 17.12.2013 tarih ve 5129 sayılı ve 27.01.2014 tarih ve 431 sayılı yazılarımızın dikkate alınarak gemi sahibi/işletici firmalarımızın mağduriyetine sebep olan ve rekabetine olumsuz etki eden söz konusu cezalar kaldırılmalıdır.</p>	<p>Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü</p>
---	--	---



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>derhal rapor eder. Rapor edilmemesi veya şirkette rapor edilmeyen uygunsuzluk tespit edilmesi durumunda şirkete, 5.000 TL'den 50.000 TL'ye kadar idarî para cezası verilir ve şirketin ilgili belgeleri askıya alınır. Durum düzeltilene kadar şirketin gemi işletmesine müsaade edilmez.</p> <p>* Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik</p> <p>* Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik</p>		
8	<p>FREIGHT FORWARDER (TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSU) YÖNETMELİĞİ'NİN ÇIKARILMASI</p> <p>Her ne kadar, freight forwarder (taşıma işleri komisyoncusu) firmaları ile ilgili düzenlemeler 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma İşleri başlıklı Altıncı Kısım 917 ile 930.maddelerinde yer almasına ve piyasada, düzgün ve ciddi uluslararası üne sahip forwarder firmaları olmasına rağmen, uygulamada basit bir internet düzeni ile hizmet veren, zaman zaman ticari ahlak kurallarından uzak olmaları dolayısı ile sorunlara neden olan bazı forwarder firmalar mevcuttur.</p> <p>Türkiye'ye gelen ithal parsiyel konteyner yükler için ithalatçıların CIF ödeme şeklini kullanmaları, yükün Türkiye'ye geldiğinde ithalatçıların öngöremedikleri oranda (fahiş düzeyde) yüksek liman masrafları ile karşı karşıya kalmalarına neden olmakta bu durum bazı forwarderlar firmaları ile ithalatçılar arasında yoğun şikayetlere sebebiyet vermekte ve mağduriyetler yaşanmaktadır.</p> <p>Odamıza bu konuda gelen yoğun şikayetler karşısında yasaların Odamıza verdiği görevler çerçevesinde işlem yapılmakta, hatta zaman zaman konunun tarafları bir araya getirilerek sorunun çözümüne ilişkin toplantılar yapılmakta, ancak yapılan tüm bu girişimlere rağmen yaşanan mağduriyetlerin önlenmesi açısından yetersiz kalmaktadır.</p>	<p>Tüm bu sebeplerle, Odamızca freight forwarder firmalarına özgü bir Freight Forwarder (Taşıma İşleri Komisyoncusu) Yönetmeliği'nin çıkarılmasının gerekli olduğu değerlendirmekte olup, Freight Forwarder firmalarının üye olduğu bir sivil toplum kuruluşu olan UTİKAD'ın (Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) da görüşlerinin alınarak Freight Forwarder (Taşıma İşleri Komisyoncusu) Yönetmeliği'nin hazırlanarak yayımlanmalıdır.</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	Bunun yanı sıra Sn.Ekrem PAKDEMİRLİ'nin Mayıs 2012 tarihli bir makalesi durumun vahametini gözler önüne sermekte ve aynı zamanda gemi acenteleri ile freight forwarder (taşıma işleri komisyoncusu) firmalarının farklı görev ve sorumlulukları olmasına rağmen uygulamada her iki meslek grubunun acente olarak tanımlanarak aynı kefeye konulması ayrıca sıkıntılara sebebiyet vermektedir.		
9	TUGS'DA GEMİ İNŞA SİCİLİ OLUŞTURULMASI Yeni inşa edilen gemiler, yapılan gemi inşa anlaşmaları gereği ve üzerine ipotek konulabilmesi için yeni gemi inşa siciline kayıt olmak zorundadırlar. TUGS'da Yeni Gemi İnşa Kayıt Sicili olmaması nedeniyle bu gemiler Milli Sicil'deki yeni inşa siciline kayıt edilmektedirler. Ancak bu gemiler, Milli Sicil'de harç ve damga vergisi yükümlülüklerine tabi olmaktadır.	- TUGS'da Gemi İnşa Sicili oluşturulmalıdır.	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Maliye Bakanlığı
10	ÖZET BEYANDAKİ EKSİKLİK/FAZLALIK Gümrük Kanunu'nun 237.maddesinin 4.fıkrası ile Gümrük Yönetmeliği'nin 75.maddesinin 7.fıkrası ve 192.maddesinin 2.fıkrası hükümleri gereğince, dökme yük tahliyelerinde ortaya çıkan özet beyan eksiklik ve fazlalıklarda, eksiklik/fazlalığın Gümrük Yönetmeliği Ek-11'de yer alan fire oranlarında olduğunun anlaşılması halinde Gümrük İdaresi'nce özet beyan takibati yapılmamakta ancak Gümrük Yönetmeliği Ek 11'de belirtilen oranların aşılması halinde takibat başlatılmaktadır. Takibatın başlaması durumunda eksiklik ya da fazlalığın neden kaynaklandığının tespiti için yükleme limanından evraklar istenmekte, belli bir zaman içinde yükleme limanından gerekli evraklar sağlanamaz ise gümrük cezası tahakkuk ettirilmekte, eksiklik/fazlalık kaynaklı tahakkuk ettirilen bu cezanın da Gümrük İdareleri'nce gemi acente firmalarından tahsil edilmesi yoluna gidilmektedir. Oysa ki gemi acente firmaları yük acentesi olmadığından yükleme limanından yükün nasıl yüklendiğini bilmeleri mümkün değildir.	Dökme yük tahliyelerinde gemi acenteleri tarafından verilen özet beyanlarda Gümrük Mevzuatı'nın öngördüğü fire oranlarının aşılması durumlarında, bu durumdan gemi acentesi sorumlu olmadığı gibi sorumlu da tutulamayacağı, P&I Klüp garantisinin hemen devreye girmesi gerektiği gerçeğinden hareketle armatörün P&I Klübü'nün vereceği garanti mektubunun Gümrük İdareleri tarafından kabul görmesi ile P&I Klübü'nün teminat vermemesi halinde liman başkanlıklarınca geminin hareket izin kağıdının verilmemesinin sağlanarak gemi acentelerinin bu durumdan vabeste (hariç) tutulmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, konunun çözümüne yönelik Odamız ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği yetkililerinin katılımı ile bir komisyon kurulmuş olup, çalışma neticesinde gemi acentelerinin yeni TTK'ndan doğan haklarının Gümrük Mevzuatı'na yansıtılması yönünde Gümrük Mevzuatı'nda değişiklik yapılması yönünde çalışmaların yapılması ile gerekli düzenlemenin tarafların bir araya geleceği bir çalıştay yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

11	<p>DENİZYOLUYLA İTHAL EDİLEN MALLARIN TAŞIYICI ONAYI OLMADAN TESLİMİ</p> <p>Bilindiği üzere; Gümrük Yönetmeliği Madde 130'da Eşyanın Teslimi konusu tarif edilmiş olmasına rağmen bu maddede “Taşıyıcının onayı”nın aranmaması nedeni ile kötü niyetli kişiler tarafından taşıyıcının hakları ihlal edilmektedir.</p> <p>Konu hakkında Odamızca 13.09.2010 tarih ve 4013 sayılı yazı 23.03.2011 tarih ve 1237 sayılı yazılarımız ile sorun dile getirmiş ancak bugüne kadar herhangi bir netice alınamamıştır.</p>	<p>Gümrük Yönetmeliği Madde 130'a aşağıda altı çizili ve koyu renkle yer alan ifadelerin ilave edilmesi ile yaşanan sorunun çözümleneceği değerlendirilmektedir.</p> <p><u>Eşyanın Teslimi</u></p> <p>Madde 130: (1) Eşya, boşaltma yerinde konşimentoda teslim edileceği gösterilen ve bir nüshasını taşıyan kimseye ve eğer konşimento emre muharrer ise ciro ile devralmış şahsa antrepo veya gecici depo işleticisi tarafından teslim olunur. Bu kimseler eşyayı almak için lazım gelen vasıfları haiz sayılır. Ancak, konşimento ibrazı esas olmakla birlikte, konşimentosu ibraz edilemeyen petrol ve türevleri, eşyanın taşıyıcısı veya temsilcisi tarafından eşyanın alıcısı olarak gösterilen (Değişik ibare:RG-2/11/2011-28103) onaylanmış kişi statü belgesi veya yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası (Değişik RG 10.01.2013/28524) sahiplerinin, konşimentodaki eşya bilgilerini içeren ve konşimentonun en geç doksan gün içinde ibraz edileceğine dair verecekleri taahhünameye istinaden konşimento ibrazından önce alıcıya teslim edilebilir.</p> <p>130- (4) <u>Eşyanın, taşıma sözleşmesi kapsamında alıcısına fiilen teslimine ilişkin Türk Ticaret Kanunu hükümleri saklıdır.</u></p> <p>Aynı konunun devamı olarak ve AB uygulamalarına paralel olmak üzere;Gümrük İdareleri / Liman İşletmeleri ve Taşıyıcıların elektronik ortamda birbirlerini görerek ve gümrük idaresinin onayını; taşıyıcının onayını gören Liman İşletmelerinin eşyayı teslim etmesi şeklinde bir sistemin kurulmasını uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
12	<p>DIŞ HATLARA SEFER YAPAN GEMİLERE GİRİŞ-ÇIKIŞ SENELİK İZİN BELGESİ</p> <p>365 gün/24 saat çalışma esaslı hizmet veren Odamızın da iştiraki olan Zeyport Limanı, İstanbul Valiliği'nin 2005/56 sayılı Karar'ı ile yurt dışına sefer yapan ve İstanbul Boğazı'ndan geçen gemiler ile İstanbul Limanı demirleme sahalarında</p>	<p>18.11.1961 tarih ve 10961 sayılı “Dış Hatlara Sefer Yapan Gemilere Giriş ve Çıkışın Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik hükümleri gereğince düzenlenen <u>Dış Hatlara Sefer Yapan Gemilere Giriş-Çıkış</u></p>	<p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

<p>demirleyen gemilere temas edecek acente motorlarının hareket noktası ve gemiadamları giriş/çıkış kapısı olarak ilan edilmiştir.</p> <p>Bu Karar çerçevesinde; işin niteliği gereği gemilere çıkmak durumunda olan kişilerin 19.10.1961 tarih ve 5/1806 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yayımlanan ve halen yürürlükte olan “<u>Dış Hatlara Sefer Yapan Gemilere Giriş ve Çıkışın Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik</u>”te belirtilen “<u>Dış Hatlara Sefer Yapan Gemilere Giriş-Çıkış Senelik İzin Belgesi</u>” ile gemiye çıkmaları gerekmektedir.</p> <p>Odamızda 04.12.2013 tarihinde yapılan ve yetkili kamu kuruluşlarının da katıldığı (<i>İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü, İstanbul Emniyet Müdürlüğü Deniz Liman Şube Müdürlüğü, Deniz Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğü, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ve Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü</i>) Dış Hatlara Sefer Yapan Gemilere Giriş-Çıkış Senelik İzin Belgesi konulu toplantıda ; Dış Hatlara Sefer Yapan Gemilere Giriş-Çıkış Senelik İzin Belgesi'nin günümüz koşulları ve söz konusu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarih göz önüne alındığında yenilenmesi gerektiği ortaya çıkmıştır.</p> <p>Toplantı sonucunda; uygulamada yıllık düzenlenen Dış Hatlara Sefer Yapan Gemilere Giriş-Çıkış Senelik İzin Belgesi'ni çıkarabilmek için Ocak-Mart dönemi arasında başvuruda bulunulması gerektiği, Nisan ayında işe giren ve gemi teması kuracak olan ve gemiye çıkmak durumunda kalan personele izin belgesi alabilmek için yaklaşık 8 ay gibi bir süre beklemek durumunda kalındığı; pasaport gibi çok önemli bir resmi evrağın bile artık 3-4 gün içerisinde çıkartılabilir hale gelmiş iken söz konusu izin belgesi için bu kadar uzun süre beklenilmesinin çağdaş bir yaklaşım olmadığı dile getirilerek söz konusu kartın müracaat edildiğinde verilmesini sağlayacak şekilde bir düzenlemeye gidilmesi, izin belgesinin sadece kartın ön yüzünde belirtilen Başmüdürlük ve bağlantılarında geçerli olacak şekilde değil tüm Türkiye'yi kapsayacak şekilde düzenlenmesinin uygulama kolaylığı getireceği değerlendirilmiştir.</p>	<p><u>Senelik İzin Belgeleri'nin</u> üyelerimizin başvurusuna istinaden 3-4 işgünü içinde verilmesi ile söz konusu belgenin arka yüzünde yer alan “<i>Bu belge, ön sayfada kayıtlı Başmüdürlük ve bağlantılarında geçerlidir</i>” ifadesi yerine <u>tüm Türkiye’de geçerli olacak şekilde revize edilmesinin</u> uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi Başkanlığı</p>
--	---	---



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

13	<p>İSTANBUL VE ÇANAKKALE LİMANLARINDA GÜMRÜKSÜZ EŞYA TALEPLERİ KARŞILANAMAYAN GEMİLER</p> <p>İstanbul ve Çanakkale liman sınırları içerisinde bulunan yurtdışına sefer yapacak gemilere, gümrüksüz satış mağazalarından halen 2013/8 sayılı Genelge kapsamında eşya verilememekte ve bu durum ülkemizin önemli ölçüde döviz kaybına neden olmaktadır.</p>	<p>Döviz kaybının önlenmesini teminen 13/10/2006 tarih ve 26318 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gümrüksüz Satış Mağazaları Yönetmeliği’nin 6.Maddesinin (9) bendinde yer alan ”İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı’ndan transit geçen gemilere kumanya olarak satış yapmak üzere” ibaresinde “İstanbul ve Çanakkale Boğazından transit geçen gemiler ile İstanbul ve Çanakkale il sınırları içerisinde bulunan limanlarda bulunan yurt dışına sefer yapacak gemilere satış yapmak üzere” şeklinde değişiklik yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
14	<p>ZEYPORT LİMANINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYET HAKKINDA</p> <p>Odamız iştiraki olan Zeyport Limanı A.Ş., 2005 yılında İstanbul Valiliği’nin kararı ile yurtdışına sefer yapan gemilere yönelik “Hareket Noktası” olarak belirlenmiş bulunmaktadır. Zeyport Limanı’nda bu faaliyet konusu ile sınırlı işlemler gerçekleştirilmektedir. 2012 yılında Zeyport Liman sahası içinde Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü faaliyete geçmiş bulunmaktadır.</p>	<p>Zeyport Limanı’nın ticari mevcudiyetini sürdürebilmesi için bünyesinde gerçekleşen ticari işlemlerden “Liman Tesislerinden Yararlanma Bedeli” adı altında veya benzer isimde işlem başına makul bir gelir kalemi oluşturulması gerekmekte olup, bu konuda işbirliği yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
15	<p>İRTİFAK HAKKI VE KULLANMA İZİNİ BEDELLERİ</p> <p>Hazinenin özel mülkiyetindeki veya devletin hüküm ve tasarrufundaki alanlar üzerinde kıyı yatırımlarına yönelik olarak liman (iskele, dolgu), tersane, yat limanı ve boru hattı yapılmak üzere sektörel olarak dört ana başlık altında bedeli karşılığı kullanma izni verilmekte ve irtifak hakkı tesis edilmektedir. Tersane, tekne imal ve çekek yeri (yat çekek yeri hariç) dışındaki kıyı yatırımlarına ilişkin kullanma izni ve irtifak hakkı bedellerinde mekansal ve sektörel olarak bir standart bulunmaması nedeniyle uygulamada sorunlarla karşılaşmaktadır.</p>	<p>Aşağıdaki hususlar ilgili mevzuata yansıtılmalıdır.</p> <p>a. Tespit edilen bedel aynı ilde bu yöntemle göre tespit edilmiş en yüksek bedelin % 10 fazlasından daha yüksek olamaz. Bu uygulamada ihale usulü ile ortaya çıkan bedeller en yüksek bedel olarak dikkate alınmaz.</p> <p>b. İlk yıl irtifak hakkı veya kullanma izni bedeli Defterdarlıklar tarafından oluşturulacak komisyon veya 2499 sayılı Sermaye Piyasası Kanununa tabi ekspertiz şirketleri tarafından yapılır.</p> <p>c.Revize projeler ve kapasite artırmada mevcut kıyı tesisinin aynı statüdeki bölümünün bedeli irtifak hakkı ve kullanma izni bedeli olarak kabul edilir.</p> <p>d.Devir veya başka nedenle sözleşmelerin yenilenmesinde yatırımcının talebi dışında yeniden bedel tespiti yapılmaz, mevcut bedel yeni sözleşmede irtifak hakkı veya kullanma izni bedeli olarak kabul edilir.</p> <p>e.Toplu yan sanayi alanlarında münferit sisteme geçilmesi durumunda</p>	- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

		<p>yeniden hesaplanacak bedel mevcut bedelin 1,25 katından fazla olamaz.</p> <p>f.Yatırım döneminde % 70 indirim uygulaması yatırımın işletmeye açılmasına kadar sürdürülür.</p> <p>g.İrtifak hakkı ve kullanma izni işlemlerinde borcun ödenmiş olması ve varsa davalardan vazgeçilmiş olması şartı kaldırılmalıdır.</p> <p>h.Rayıç bedelin tespitinde pratik itiraz ve itirazların değerlendirilmesi sistemi oluşturulmalıdır.</p> <p>ı.Yatırımcının başvurması halinde her zaman yeniden bedel tespiti yapılabilir.</p> <p>i.Sektörlerin içinde bulunduğu genel ekonomik duruma göre irtifak hakkı ve kullanma izni bedellerini % 1'e kadar düşürme yetkisi Bakanlar Kuruluna verilmelidir.</p>	
16	<p>LİMAN DOLGU ALANLARINDAN EMLAK VERGİSİ TALEP EDİLMESİ</p> <p>Liman ve iskelelerin yapıldığı dolgu alanları 3621 sayılı Kıyı Kanununun 5. maddesinde belirtildiği üzere Devletin hüküm ve tasarrufu altında olmalarına mülkiyet söz konusu olmamasına ve bu alanlar kullanma izin sözleşmesine göre Devlettten kiralanmasına rağmen, son bir yıldır bazı Belediyeler Devletin hüküm ve tasarrufunda bulunan ve 49 veya 29 yıllığına ilgili proje sahibine kullandırılmakta olan alanlar için Emlak Vergisi talep etmekte, ayrıca emlak vergisi talebini limanın kuruluş tarihine kadar götürerek geçmiş yıllar için birikmiş cezalı ödeme talep etmektedirler. Emlak vergisi talep edilen deniz dolgu alanında mülkiyet söz konusu olmayıp, Devletin hüküm ve tasarrufunda olup, bu alan Defterdarlık ile yapılan Kullanım İzin Sözleşmesi'ne istinaden Maliye Bakanı izni ile özel şirketlerce kullanılmaktadır.</p> <p>1319 Sayılı Emlak Vergisi Kanunu'nun 3. maddesinde Emlak Vergisi'nin mükellefinin tanımı yapılmış olup, "Bina Vergisini, binanın maliki, varsa intifa hakkı sahibi her ikisi de yoksa binaya malik gibi tasarruf edenler öder." denilmektedir. Özel şirketlerin kullandıkları dolgu alanları üzerindeki tasarruf, kullanma izni bedeli karşılığında kiracı sıfatı kazanmalarını sağlamaktadır. Bu nedenle özel şirketlerin Emlak Vergisi bildiriminde bulunma yükümlülükleri</p>	<p>İlgili mevzuata liman dolgu alanlarında emlak vergisi alınamayacağı yazılarak özellikle Belediyelerin bu keyfi uygulamaları önlenmelidir.</p> <p>Liman İşletmelerinin, hukuki sonuçları belli olmayan ve zaman isteyen bu süreçte işletme iznini almak için gerekli olan yapı kullanma izinlerini Emlak Vergisi engeli nedeniyle almaları mümkün görülmemektedir. Bu konu hukuken sonuçlanana kadar uygun bir düzenleme ile çözümlenmelidir.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü - İçişleri Bakanlığı - Kıyıları Bulunan Tüm Belediyeler</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>yoktur. Bazı belediyeler halen yaşanan anlaşmazlığı koz olarak kullanıp Emlak Vergi beyannamesi verilmeden limanla ilgili diğer konularda işlem yapmamaktadırlar. Ayrıca, Devletin diğer kurumları tarafından istenen ve ilgili belediye tarafından verilmesi gereken belge ve izinler verilmemektedir.</p> <p>Örneğin izin, planlama, ruhsat ve yapım işleri biten projeler için İşletme İzni almak üzere Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na başvurulmaktadır. Bakanlık, 18.02.2007 tarihli "Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" gereğince Yapı Kullanma İzin Belgesi istemekte, Belediyeler bu belgeyi vermedikleri için birçok liman ve iskele kapanma riski ile karşı karşıya kalmaktadır. Ayrıca; liman dolgu alanlarına ilişkin kural ve uygulamaları yansıtan başlıca ulusal mevzuat olan ve ilgili kuruluşların mutabakatı ile hazırlanan "Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" in 11, 12 ve 13'ncü maddelerinde dolgu alanları yapı olarak sayılmamış ve yapı ruhsatı ile yapı kullanma izni öngörülmemiştir. Sadece bu dolgu alanları üzerinde yapılacak yapılar bu ruhsatlara tabidir. Kaldı ki ilgili Milli Emlak Mevzuatına göre bu tür dolgu alanlarının yer aldığı kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında mülkiyet edinilmesinin söz konusu olmadığı açıktır. Bu durumda liman dolgu alanlarından emlak vergisi talep edilmesi hukuka ve mevzuata aykırıdır.</p>		
17	<p>LİMAN DOLGU ALANLARI DENETİM, RUHSAT VE HARÇ UYGULAMALARI</p> <p>Uygulamada liman dolgu ve iskele alanları "bina veya sanayi ve ticaret tesisleri" kapsamında değerlendirilerek bu tarife üzerinden harç alınmakta bu harç miktarının, liman dolgu alanlarının binalara oranla çok yüksek olması (binalar için 25 m² den 200 m² ye kadar kategori belirlenmesine karşın dolgu alanları 50.000 m² ile 400.000 m² arasında değişiyor) nedeniyle harç miktarları 300.000 TL ile 2.400.000 TL arasında çok yüksek miktarlara ulaşmakta yatırımcılara büyük maddi yük getirmekte, dolayısıyla yatırımlardan vazgeçmelerine neden olmaktadır.</p> <p>Bazı belediyeler bu uygulamayı kendilerinin çıkardıkları özel üçüncül mevzuat</p>	<p>6 Temmuz 2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'in "Yapı ruhsatı" başlıklı 11'nci maddesinde; kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapılara yapı ruhsatı alınacağı belirtilmektedir. Yani dolgu alanları için belediyelerden yapı ruhsatı alınması söz konusu değildir.</p> <p>Buna paralel olarak dolgu alanları için yapı ruhsat harcı ödenmesi de söz konusu değildir. Ayrıca; Belediye Gelirleri Kanununda bu tür bir ruhsat ve harç zikredilmemektedir.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>dayandırmaktadırlar. Dolgu alanları ayrıca Belediyeler ve İl Özel İdareleri tarafından yapı ruhsatı, yapı kullanma izni, yapı denetimi ve bunlara bağlı harçlara tabi tutulmaktadır.</p> <p>Ayrıca; dolgu alanları yapı denetimi mevzuatı kapsamında yapı denetim kuruluşları denetimine tabi tutulmaktadır. 6 Temmuz 2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ’in “İnşaat ve uygulama” başlıklı 12’nci maddesinde “Kıyı yapılarındaki altyapı tesislerine ait onaylı projelerin uygulanması safhasında denetim; sorumluluk yatırımcıya ait olmak üzere, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’nce yürütülür.” denmektedir.</p>	<p>Tebliğin “İnşaat ve uygulama” başlıklı 12’nci maddesinde “Kıyı yapılarındaki altyapı tesislerine ait onaylı projelerin uygulanması safhasında denetim; sorumluluk yatırımcıya ait olmak üzere, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’nce yürütülür.” denmektedir. Bu durumda dolgu alanları için yapı denetim kuruluşu denetimi söz konusu değildir. Tek denetim, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü denetimidir.</p> <p>Aynı Tebliğin “Yapı kullanma izni” başlıklı 13’ncü maddesinde dolgu alanları için değil dolgu alanları üzerinde yapılacak yapılar için yapı kullanma izni alınacağı belirtilmektedir.</p> <p>İlgili diğer mevzuatta da dolgu alanlarının ruhsat, denetim ve harca tabi olduğu konusunda açık bir hüküm bulunmayıp dolgu faaliyeti inşaat statüsüne sokularak hukuka aykırı şekilde hukuki mesnet yaratılmaya çalışılmaktadır. Yukarıda açıklanan nedenlerle dolgu alanları yapı ruhsatı, yapı kullanma izni, denetim ve harçlara tabi tutulmamalıdır. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü denetimi ve projeye uygun yapıldığına dair verdiği belge yeterli olmalıdır.</p>	
18	<p>KDV UYGULAMA GENEL TEBLİĞİ</p> <p>26.04.2014 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan KDV Genel Uygulama Tebliği ile bu tarihe kadar geçmişte yayınlanmış olan birçok KDV Tebliği’nde düzenlemeye gidilmiştir. Yeni Tebliğ ile geçmiş tebliğlerde yapılan düzenlemeler genel olarak korunmuş olmakla birlikte başta KDV iade sistemi ve KDV istisna olarak yapılacak teslim ve hizmetler olmak üzere bazı özellikli konularda değişiklikler yapılmıştır.</p> <p>Halen 1 Seri Nolu Katma Değer Katma Vergisi Genel Uygulama Tebliği’nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ Taslağı çalışmaları devam etmekte olup, söz konusu Taslakta Odamızca sektörümüz için yararlı ve gerekli olduğu değerlendirilen değişikliklerin yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>Söz konusu Tebliğ’in Odamızca tetkiki neticesinde ;</p> <p>1- KDV Kanunu’nun 13/b Maddesi;</p> <p>Odamızca limanlarda ve demir yerlerinde gemilere ve gemilerin seyrüseferine ilişkin ifa edilen hizmetlerden olan <u>fener ve tahlisiye ücreti, gemi sağlık resmi ödemeleri, motor (bot) kontrol servis hizmeti, gemi liman harcı vb. gibi detaylara yer verilmediği</u>, bu konuda halen en son 60 numaralı sirkülerde yayımlanan detayların geçerli olduğu cihetle KDV Kanunu’nun Resmi Gazete’ de yayımlandığı tarih olan <u>02.11.1984’ten beri KDV Kanunu istisnaları kapsamında değerlendirilen söz konusu hizmetler</u>, KDV Kanunu 13/b ve 14. maddeleri kapsamında değerlendirildiği göz önünde bulundurulduğunda ve Danıştay’ın 2003/873 numaralı Kararı da dikkate alınarak <u>bu ödemelerin de kapsama alınmasının uygun</u></p>	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>olacağı.</p> <p>2- KDV İade Raporlarının DAB Olmadan Düzenlenmemesi ;</p> <p><u>Yabancı bayraklı gemilere yapılan tamir bakım hizmetleri hizmet ihracatı KDV Kanunu 12. madde kapsamında istisnaya ve istisna şartlarına tabidir. İstisnanın beyanı için, hizmete ait ödeme belgesinin (dövizin Türkiye'ye getirildiğini tevsik eden bir belge, banka dekontu vb.) temin edilmiş olması zorunlu olmadığı 113 seri no'lu KDV Genel Tebliğinde açıklanmıştır. Ancak yine aynı tebliğde <u>iade için ödeme belgesi</u> (dövizin Türkiye'ye getirildiğini tevsik eden bir belge, banka dekontu vb.) <u>ibrazı zorunlu kılındığı belirtilmiş olup, bu zorunluluğun kaldırılmasının uygun olacağı.</u></u></p> <p>3- Kumanya ve Yakıt Teslimleri;</p> <p>Gemilere kumanya ve yakıt teslimlerinde kumanya ve yakıt teslim belgesinin ispatlayıcı belge olarak kabul edilmemesi, gümrük çıkış beyannamesinin (GÇB) istenmesi teslim prosedürlerinin uzamasına ve zamanında kumanya ve yakıt tesliminin yapılmamasına sebebiyet vereceğinden <u>gemilere kumanya ve yakıt teslimlerinde gümrük çıkış beyannamesinin (GÇB) istenmemesi, kumanya ve yakıt teslim belgesinin ispatlayıcı belge olarak kabul edilmesi yönünde bir düzenleme yapılmasının uygun olacağı.</u></p> <p>Ayrıca; 3065 Sayılı Katma Değer Vergisi (KDV) Kanunu Genel Uygulama Tebliği'nin 2.2. İstisna Uygulaması (sayfa 86) başlığı altında yer alan; <u>"Bu kapsamda KDV'den istisna olarak temin edilen hizmetlerin Türk acenteler tarafından araç ve yük sahiplerinin bağlı olduğu yabancı acentelere yansıtılması da KDV'den istisnadır."</u> ifadesinde <u>uygulamada yabancı acente kavramı olmadığı dikkate alınarak</u> kavram kargaşasının önlenmesini teminen <u>Türk Acenteler</u> ifadesinin <u>"Tali Acenteler"</u>, <u>Yabancı Acenteler</u> ifadesinin ise <u>"Ana Acenteler"</u> olarak <u>değiştirilmesinin uygun olacağı.</u></p> <p>değerlendirilmektedir.</p>	
--	--	--



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

19	<p>DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI'NDA KDV İNDİRİMİ</p> <p>“Denizyolu yolcu taşımacılığı”, özellikle toplumun dar ve orta gelirliileri olmak üzere tüm kesimlerden halkın kullandığı bir ulaşım yöntemidir. Özellikle İstanbul, İzmir gibi büyük şehirlerde trafik probleminin giderek artış gösterdiği dikkate alındığında denizyolu ile toplu yolcu taşımacılığının gelişmesine olan ihtiyaç aşikardır. Deniz yolu ile yolcu taşımacılığı ücretlerindeki brüt gelirlerden alınan KDV'nin %18'den %8'e indirilmesi halinde, toplu yolcu taşımacılığının gelişmesine önemli ivme kazandıracığı ve deniz taşımacılığının diğer taşıma modlarından daha fazla paya sahip olmasının, çevre kirliliği ve trafik sıkışıklığının giderilmesi açısından da fayda sağlayacağı göz önüne alınarak, konunun kamu yararına olumlu sonuçlar yaratacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>Denizyolu yolcu taşımacılığının gelişiminin sağlanması için deniz yolu ile yolcu taşımacılığında alınan katma değer vergisi (KDV) %18'den %8'e indirilmelidir.</p>	<p>KDV oranları, KDV Kanunu'nun 28 inci maddesinin Bakanlar Kurulu'na verdiği yetkiye dayanılarak yayımlanan 2007/13303 sayılı Kararname ile Kararname eki I Sayılı listede yer alan mal ve hizmetler için %1, II Sayılı Listede yer alan mal ve hizmetler için %8 bu listeler dışındaki vergiye tabi işlemler için ise %18 olarak tespit edilmiştir.</p> <p>Söz konusu Kararname eki listelerde yer almayan deniz yolu ile yolcu taşımacılığı hizmetine %18 oranında KDV uygulanmaktadır. Bu oranın %8'e indirilmesi için 2007/12033 Sayılı Kararnamede değişiklik yapılmalıdır.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü</p>
20	<p>GEMİ İNŞA FAALİYETLERİNİN GELİR VERGİSİ KANUNU'NUN 42.MADDESİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMEMESİ</p> <p>Tersanelerimizde Savunma Sanayi Müsteşarlığı adına inşa edilen deniz taşıtlarının inşası, Gelir Vergisi Kanunu'nun 42.maddesi kapsamında yıllara sari işler kapsamında değerlendirilmekte olup, Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nca yapılan avans ödemelerinden % 3 oranında stopaj kesilmektedir.</p> <p>Oysa ki, gemi inşa faaliyetinin mahiyeti gereği Gelir Vergisi Kanunu'nun 42.maddesi kapsamında yıllara sari işler kapsamında değerlendirilmesi mümkün olmayıp, Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü'nün 03.07.1987 tarih ve 47211 sayılı Özelgesi'nde ; gemi yapım işinin inşaat işi olmadığı ve yıllara sari olsa dahi Gelir Vergisi Kanununun 42. madde kapsamına girmediği, dolayısıyla da yapılacak ödemelerden stopaj kesintisinin yapılmayacağı hususu açıkça ifade edilmektedir. Ayrıca, Türk Medeni Kanunu'nun 704. maddesinde gayrimenkuller (taşınmazlar); arazi, tapu siciline ayrı sayfada kaydedilen bağımsız ve sürekli haklar, kat mülkiyeti kütüğüne kayıtlı bağımsız bölümler olarak sayılmış, bunlar arasında gemi veya deniz taşıtları belirtilmemiştir.</p>	<p>Gemi inşa faaliyetinin, Türk Medeni Kanunu'nun 704. maddesi ile Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü'nün 03.07.1987 tarih ve 47211 sayılı Özelgesi de göz önüne alınarak yıllara sari işler kapsamında değerlendirilmemesi ve Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nca yapılan avans ödemelerinden % 3 oranında stopaj kesintisi uygulanmaması yönünde bir düzenleme yapılmalıdır.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

21	<p>ÖTV'Sİ İNDİRİLMİŞ YAKIT ALIM DEFTERİ TAHHÜTNAMELERİNE UYGULANAN DAMGA VERGİSİ CEZALARI</p> <p>Bilindiği üzere, 4760 numaralı Özel Tüketim Vergisi Kanunu, 12.06.2002 tarih ve 24783 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmış ve 01.07.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun birçok kanunun bir arada toplama özelliği nedeniyle öncesinde Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu ile kavranan vergiyi doğuran olaylar bu kanunun 1 sayılı listesine A ve B cetveli olarak eklenmek suretiyle vergiye tabi tutulmuştur. Akaryakıt ürünleri, petrol ve türevleri 4760 sayılı Kanunun kapsamında 01.07.2002 tarihinden bu yana Özel Tüketim Vergisi'ne tabi bulunmaktadır. İmalat sanayinin ve hizmet sektörünün girdisini oluşturan bu ürünlerin düşük oranlı ÖTV ödenmesi veya verginin tecil edilerek temin edilmesi bu kanun ile mümkün kılınmıştır. Bu nevi malları temin eden mükellefler vergi dairelerine veya gümrük idarelerine özel tüketim vergisi talep ve taahhütnamesi adı altında belge vermektedirler.</p> <p>Şirketler, Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne ve Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı, kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatılara, hizmet ve balıkçı gemilerine miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla 01.07.2003 tarih ve 2003/ 5868 sayılı Bakanlar Kurulu kararına istinaden ÖTV tutarı sıfıra indirilmiş deniz yakıtı uygulamasından yararlanmak amacıyla kuruma kayıtlı deniz araçları için donatanları (6 Seri No'lu Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği) ekinde yer alan "Yakıt Talep Formu ve Taahhütnamesi"ni dört örnek, şayet Kararname kapsamında deniz yakıtı kullanım hakkına sahip deniz aracının, yakıt masrafının kiracıya ait olmak şartıyla kiralanması halinde kiracı, bu tebliğin ekinde yer alan "Yakıt Talep Formu ve Taahhütnamesi"ni dört örnek olarak düzenleyerek yakıt talep formu ve taahhütnamesinin bir örneği ile KDV yönünden mükellefiyet kaydının bulunduğu Ulaştırma Vergi Dairesi Müdürlüğü'ne müracaat etmişler, buna karşılık aradan beş yıla yakın bir zaman geçtikten sonra "Vergi/ Ceza İhbarnamesi" ile şirketlere damga vergisi ve vergi ziya cezası tahakkuk</p>	<p>Bu nedenlerle, Takdir Komisyonu Kararı ile 2005 yılına ait ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Alım Defter Taahhütnameleri için Damga Vergisi Ceza İhbarnamesi gönderilmeye başlanılmış olması, yargısal olarak tereddüt bulunmayan ve tümü idare aleyhine sonuçlanan davalara yenilerinin eklenmesinden, idarenin yargılama gideri ve avukatlık ücreti ödeme yükümü ile yükümlendirilmesinden başka bir netice doğurmayarak kamunun zarara uğramasına neden olacağından, Anayasa Mahkemesi kararında da belirtildiği gibi, hukukun üstünlüğünün egemen olduğu bir devlette hukuk güvenliğinin sağlanması hukuk devleti ilkesinin yerine getirilmesi zorunlu koşullardan olduğundan statü hukukuna ilişkin düzenlemelerde istikrar, belirlilik ve öngörülebilirlik göz önünde bulundurularak hukuki güvenlik sağlanacaktır.</p> <p>Bu itibarla, 17 Nolu Sirküler değiştirilmelidir.</p>	<p>-Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
----	---	---	---



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>ettirilmektedir. Özel Tüketim Vergisi Talep ve Taahhütnamesi adı altındaki belge herhangi bir "taahhüdü tazammum" etmeyip, sadece mevzuatın tayin ettiği usullerin hatırlatılmasını ifade etmektedir.</p> <p>Bu talep ve taahhütname adı altındaki formlar damga vergisine tabi taahhütname hüviyeti göstermemektedir. İdare tarafından, farklı tarihlerde yürürlüğe konulan 15 no.lu sirküler ile 17 no.lu sirkülerde farklı değerlendirmeler bulunduğundan 213 sayılı MLC Kanununun 369/ 2 maddesi uyarınca ilgiliye ceza kesilmesi mümkün değildir.</p>		
22	<p>SİGORTA POLİÇELERİNDEN BANKA SİGORTA VE MUAMELE VERGİSİ (BSMV)'NİN KALDIRILMASI</p> <p>Sigortacılık Kanunu'nun "Yurt Dışında Yapılabilecek Sigortalar" başlıklı 15.maddesi gereğince gemilerin sigortasının yurt dışında yapılmasına izin verilmektedir.</p> <p>Türk sigorta şirketlerince düzenlenen sigorta poliçelerinden Vergi Usul Kanunu gereğince %5 oranındaki banka ve sigorta muamele vergisi (BSMV) tahsil edilmesi sigortalılara ek maliyet getirmekte ve rekabet gücünü azaltmakta olduğundan Türk armatörü yurt dışında sigorta yaptırmayı tercih etmektedir.</p> <p>Odamızca Gelir İdaresi Başkanlığı'na 11.11.2014 tarih ve 4723 sayılı yazı ile "banka ve sigorta muamele vergisi (BSMV) muaftiyetinin halen ihracata konu kargo nakliyat sigorta poliçelerinde uygulandığı gibi tekne ve makine sigortası, Türkiye'de inşa edilen gemiler için yaptırılan gemi inşa sigortası (Building Risk Insurance) poliçeleri ile 2014 yılında kurulan Türk P&I Klübü'nü de desteklemek amacıyla tekne / gemi donatan ve sahiplerinin 3.şahıslara, çevreye karşı, kendi personeline ve hatta taşıdığı yük var ise yüke karşı sorumluluklarını karşılayan bir sigorta türü olan P&I branşında da uygulanması" talebinde bulunulmuş, ancak yazımıza Gelir İdaresi Başkanlığı'ndan 10.12.2014 tarih ve 121160 sayılı yazı ile olumsuz yanıt alınmıştır.</p>	<p>Aslında sigorta poliçelerindeki %5 BSMV'nin kaldırılması sonucu kaybedileceği zannedilen verginin, primlerin Türkiye'de kalması ve ekonomiye kazandırılmasıyla kazanca dönüşeceği değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

<p>23</p>	<p>TUGS'A KAYITLI GEMİLERDE BSMV MUAFİYETİ</p> <p>Odamız üyelerince ; 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu kapsamında oluşturulan Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kaydettirilecek veya kayıtlı olan deniz araçları için kullandıkları kredilerden doğan faizler üzerinden bankalarca banka ve sigorta muamele vergisi kesildiği bildirilmektedir.</p> <p>Bilindiği üzere, 4490 sayılı TUGS Kanununun 12. maddesinin 2 numaralı fıkrasında ;</p> <p>-Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilecek gemilere ve yatlarla ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun mukaveleleri; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muameleleri vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar.</p> <p>hükmü ile,</p> <p>- Bu Kanunun uygulamasına yönelik yayımlanan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinin 26/a-2. maddesinde de;</p> <p>- TUGS'ye kaydedilecek gemilere ve yatlarla ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi, navlun mukaveleleri; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muamele vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar.</p> <p>hükmü mevcuttur.</p> <p>Diğer taraftan 6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu'na göre banka ve sigorta muamele vergisi hizmet vergisi olup, aynı Kanunun 28. maddesinde ise;</p> <p>“Banka ve sigorta şirketlerinin 10.06.1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'na göre yaptıkları işlemler hariç olmak üzere, her ne şekilde olursa olsun yapmış oldukları muameleler dolayısıyla kendi lehlerine her ne nam ile olursa olsun nakden veya hesaben aldıkları paralar banka ve sigorta muameleleri vergisine tabidir.” hükmü mevcuttur. Bu madde hükmünden de anlaşılacağı gibi; banka ve sigorta muameleleri vergisinin doğması için banka veya sigorta şirketlerince bir hizmetin verilmesi, bu hizmet için bir muamelenin yapılması ve bunun sonucunda da banka veya sigorta şirketinin lehine bir nakden veya hesaben paranın doğması lazımdır.</p>	<p>4490 sayılı TUGS Kanunu'nun 12/2. maddesi ile Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 26/a-2. maddesinde yer alan istisnasının uygulamasında, banka ve sigorta muameleleri vergisinin hizmet vergisi özelliğinin dikkate alınması gerekmektedir.</p> <p>Dolayısıyla, 4490 sayılı TUGS Kanununun 12/2. maddesi ile 21.07.2008 tarihli özelge ile 17.06.2010 tarih ve 55341 sayılı özelge de dikkate alınarak Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 26/a-2. maddesinde yer alan istisnanın,</p> <p>- Tanzim edilip imzalanmış kredi sözleşmesine değil,</p> <p>- Bu sözleşmeye istinaden; sözleşmenin bir tarafı olan kredi verecek kuruluşun, kredi verme muamelesine ve bu muamele sonucunda kendi adına alacağı para üzerinden hesaplanacak olan banka ve sigorta muameleleri vergisine, uygulanmasının gerekmekte olduğu değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı</p> <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
-----------	--	--	---



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

24	<p>TÜRK BAYRAĞINDAN YABANCI BAYRAĞA KAÇIŞ ÖNLENMELİDİR</p> <ol style="list-style-type: none">1) SGK Prim Ödemeleri Fazlalığı2) Yabancı Uyruklu Gemiadamı Çalıştırma İzni Prosedürleri3) T/B Gemilere Kumanya İkmallerinde ve Malzeme Alımlarında Beyanname Düzenlenmesi4) Gemilerin Emniyet Belgeleri (Sertifika) Sorunları5) Bayrak Şahadetnamesi Alan Gemilere Gemi Tasdiknamesi Düzenlenmesi6) Navlun Primi Verilmesi7) Kırmızıya Düşen Gemilerin Denetlenme Talebi8) Yurtdışı Gelişli Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Transit Geçişte Bekleme Süresinin Artırılması9) Türk Tersanelerine Tamire Gelen T/B Gemiler10) Muafiyet Belgeleri Ücret Yüksekliği	<ol style="list-style-type: none">1) SGK primlerinin belli bölümü alınmamalıdır. (ÇSGB, UDHB)2) Yabancı uyruklu personel için Çalışma izni prosedürlerinin kolaylaştırılması gereklidir. (ÇSGB, UDHB)3) Türk bayraklı gemilere beyanname düzenlenmeksizin kumanya ikmallerini ve malzeme alımlarını yapabilme imkanı tanınması gerekir. (Gümrük ve Tic. Bak.)4) T/B'lı gemilerin bağlı oldukları mevzuat hükümleri gereğince sörvey ve sertifika işlemlerinin diğer bayraklara kıyasla daha hızlı sürelerde yapılır halde getirilmelidir. (UDHB)5) Bayrak Şahadetnamesi alan Türk Bayraklı gemilere gerekli evraklarını sundukları takdirde direkt olarak gemi siciline kaydedilerek Gemi Tasdiknamesi verilmesi şeklinde bir düzenleme yapılmalıdır. (UDHB)6) Türkiye'den yapılan ihracat taşımalarında Türk bayraklı gemilere yaptırılan taşımaların navlun bedelinin %15'ine tekabül eden miktarın ihracatçıya geri iadesi sağlanmalıdır. (Maliye Bak. UDHB)7) Şirketlerin, denetimler sonucu kırmızıya düşen T/B lı gemilerine, denetlenmek üzere sörvey çağırımları durumunda bu talebin şirketlerin planlaması doğrultusunda karşılanması gerekmektedir. (UDHB)8) 48 saat limiti, operasyonel esnekliği ve gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmali ve ufak bakım onarım vb. işlemlerin yapılabilmesini sağlayacak şekilde 1 hafta olarak belirlenmelidir. (UDHB, HSSGM, Dışişleri Bak, İçişleri Bak, Gümrük ve Tic. Bak.)9) Yabancı Limandan gelen ve tersaneye boş olarak girecek T/B gemilere yerli yakıt yerine transit yakıt yakma imkanı tanınmalıdır. (UDHB, Gümrük ve Tic. Bak.)10) TB gemilere verilen muafiyet belgelerinde alınan yüksek ücretler düşürülmelidir. (UDHB)	<p>- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı</p> <p>-UDHB</p> <p>- Maliye Bakanlığı</p> <p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p> <p>-Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü</p> <p>- Dışişleri Bakanlığı</p> <p>- İçişleri Bakanlığı -Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p>
----	---	--	---



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

25	<p>SERBEST PRATİKADAKİ FENER VE SAĞLIK RESMİ ÜCRETLERİNİN YÜKSEKLİĞİ</p> <p>a. Fener Ücretlerinin Yüksekliği</p> <p>1. Türk limanlarında hizmet ücretlerinin pahalı olmasında, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce tahsil edilen fener ücretlerinin yüksekliğinin de payı büyüktür.</p> <p>b. Sağlık Resmi Ücretlerinin Yüksekliği</p> <p>- Diğer taşıma modlarından alınmayan, sadece deniz taşımacılığında alınan ve yıllar içinde genellikle her sene zam yapılarak belirlenen ve çoğu ülke limanlarında olmayan, olanların çoğunda da sembolik rakamlarda alınan serbest sağlık resmi ücretleri Montrö gereği alınan transit geçiş ücretine göre epey artış göstermiş, limanlarımıza ve tersanelerimize uğrak yapan yük ve yolcu gemileri için liman masrafları içinde önemli ve etkili bir masraf kalemi olmuş olup, diğer Avrupa ülkeleri ile Karadeniz ve Akdeniz çanağında yer alan ülkelere göre de epeyce yüksektir.</p>	<p>- Uzun vadede, fener ücretlerinin tespitinde, komşu ve denizci devletlerde uygulanan kıstaslar esas alınarak fener ücretleri farklı bölgelerde her limanda tekrar alınmamalı, gemi kaç limana girerse girsün sadece bir kez ücret alınacak şekilde tarifelerin hazırlanması sağlanmalı, büyük tonajlı gemilerin çok fazla ücret ödemelerine neden olan tarifelendirme değiştirilmeli, bir sonraki senenin tarifeleri içinde bulunan senenin en geç Eylül ayında, sene içinde yükseltilmeyecek şekilde tespit edilmelidir.</p> <p>- Kısa vadede; Akdeniz çanağındaki ülkelerle rekabet edebilmek için bu ülkelerin fener ücretleri seviyesine çekilerek indirim yapılması sağlanmalıdır.</p> <p>Boğazlar'dan uğraksız geçen gemilerden Montrö gereği alınması gereken ve ülkemizin hakkı olan Altın Frank karşılığı olan ücretler alınmalıdır.</p> <p>Ülkemiz limanlarının Akdeniz ve Karadeniz çanağındaki ülkelerle rekabet edebilmesi, limanlarımızın cazip hale getirilip yük ve yolcu taşımacılığında payının artırılabilmesi için;</p> <p>Montrö Sözleşmesi gereği uğraksız geçiş yapan gemilerden alınması gereken uğraksız geçiş ücreti olarak ülkemizin hakkı olan Altın Frank ücretlerinin karşılığının alınmasının çalışması yapılmalı ve bunun yanında her yıl zam yapılarak önemli ölçüde artmış bulunan Serbest Sağlık Resmi Ücretleri önemli ölçüde düşürülmelidir.</p>	<p>- Kıyı Emniyeti Genel Md.</p> <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> <p>- Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağ.Gen.Md.</p> <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
26	<p>DÜZENLİ SEFER YAPAN GEMİLERE SERBEST SAĞLIK RESMİ ÜCRETLERİNDE YILLIK ABONMAN ŞEKLİNDE RESEN ÖDEME İMKANI TANINMASI</p> <p>Türk ve Yabancı bayraklı gemilere uygulanan serbest Sağlık resmi ücretleri (transit geçiş hariç) 2008-2009 dönemi arasında %15, 2012 itibariyle % 16,66, 2013 itibariyle % 7,14 ve 2014 itibariyle % 6,66 artış göstererek her yıl</p>	<p>Gerek Türk limanlarının cazibesini arttırmak ve gerekse düzenli sefer yapan gemi sahibi Türk ve yabancı armatörlerin şikayetlerini gidermek açısından, Liman Hizmet Tarifelerinde uygulanan indirimli</p>	<p>- Sağlık Bakanlığı Türkiye</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>yükselmekte olup, bu durum limanlarımızda maliyetleri daha da yükseltmiştir. Türk armatörlerince ve Avrupa Topluluğu Gemi Sahipleri Birliği (ECSA) ve onun bünyesinde faaliyet gösteren Avrupa RO-RO Taşıyıcıları Eylem Grubu (EUROCAG) tarafından da takip edilmekte, maliyetlerde ciddi artışlar olması nedeniyle konuyla ilgili sık sık şikayetlerini dile getirmektedirler.</p>	<p>tarifelere ve tüm dünyada çeşitli taşımacılık sektöründe uygulanan yıllık abonman kartlara benzer bir şekilde, Bayrak ayrımı yapılmaksızın Türk ve Yabancı bayraklı uluslararası hatta Türkiye'ye düzenli sefer (belirli sıklıkla giriş/çıkış) yapan gemiler için "talep halinde 12 tam sağlık resmi tutarına denk gelecek şekilde yılda bir defa yıllık sağlık resmi ücreti peşin alınır" (<i>Örneğin; isteğe bağlı olarak 10.000 Net tonluk bir gemi için yılda bir kez, 8.000 x 12= 96.000 TL ödeyerek o yıl boyunca Türk limanlarına düzenli olarak uğrak yaptığında veya <u>O yıl içinde Türk limanına 2-3 defa uğrak yapması ve sonrasında hiç uğrak yapmaması durumunda bile peşin olarak 96.000 TL ödeme alınmış olacaktır.</u></i>) şeklinde bir uygulamaya gidilerek (transit geçişler hariç) Sağlık Resmi Tarifesi'nde 3 No.lu "İndirimli Yıllık Sağlık Resmi" bölümüne eklenmesinin, limanlarımızın cazibesini arttıracak ve uluslararası şikayetleri azaltacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
27	<p>GEMİ SAĞLIK RESMİ KANUNU GEREĞİNCE TAHAKKUK ETTİRİLEN PARA CEZALARI Odamız üyesi donatanlar ve gemi acenteleri Odamıza müracaatla, son zamanlarda Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü yetkililerinin yapmış oldukları pratika işlemleri sırasında <u>gemi kaptanı ile anlaşamamaktan veya hava muhalefeti nedeni ile bir gemi zabitanın sağlık botuna gecikmeli olarak inmesi veya gemiye yanaşık olarak kısa süre bekleyen sağlık botuna gemide olduğu halde aceleden indirilmesi unutulmuş bir belge/evrak sonucu eksik evrak gerekçesiyle sağlık pratikası yapılamaması sonucu, yapılan eylemin madde fıkralarına uymamasına rağmen, 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu'nun 6. Maddesi (b) veya (c) fıkrası gereğince gemiye ceza uygulaması yapıldığı ve uygulanan cezaların indirimsiz sağlık resminin dört katı olması dolayısı ile <u>(indirimsiz serbest sağlık resminin 4 katı tutarında idari para cezası uygulanması getirilmiş olup, bu artış eski uygulamaya göre 16 katına tekabül etmektedir)</u> büyük rakamlara ulaştığı, -- <i>Örneğin 10.000 NT'luk bir gemide; tam sağlık resmi olan 8000 TL'nin dört katı olan 32.000 TL (14.100 USD) ceza tutarı olmaktadır</i> -- gemi tonajının büyümesi ile birlikte</u></p>	<p>Bu konuda yaşanan sıkıntıların giderilebilmesini teminen; <u>08.02.2008 tarih ve 26781 sayılı Resmi Gazete'de</u> yayımlanarak yürürlüğe giren "Temel Ceza Kanunlarına Uyum Amacıyla Çeşitli Kanunlarda ve Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair 5728 sayılı Kanun" ile 2548 sayılı "Gemi Sağlık Resmi Kanunu'nun 6.maddesi (b) ve (e) bentlerinde değişiklik yapılarak ceza oranı geminin ödemesi gereken sağlık resminin % 25'i iken, geminin ödemesi gereken sağlık resminin 4 katına çıkarılarak 16 kat arttırılan gemi sağlık resmi cezalarının, herhangi bir esas ücretin tam dört misli ceza uygulamasının Anayasa'nın cezalandırma ilkeleri ile bağdaşmadığı cihetle; yine 08.02.2008 tarih ve 26781 sayılı Temel Ceza Kanunlarında <u>4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun</u> idari cezaları düzenleyen 20.maddesinin "<i>Ayrıca, gemiyi sevk ve idare eden kaptan ile gemi donatanına beş bin Türk Lirasından yirmi beş bin Türk Lirasına kadar idari para cezası</i></p>	<p>- Sağlık Bak. Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü -Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı -Adalet Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>ceza miktarlarının da büyüdüğü; bu tür basit olaylar nedeni ile yüksek cezalar kesilmesinin sektörü sıkıntıya soktuğu belirtilmektedir.</p>	<p>verilir” şeklindeki ilgili bölümünün Odamız girişimleri ve Denizcilik Müsteşarlığı’nın teklifi ile 16.07.2008 tarih ve 5790 sayılı Kanunla düşürüldüğü hususu gözönüne alınarak, (Kanunla GT Baremi konulmuştur EK-1) gemi sağlık resmi cezalarının önceden olduğu gibi geminin ödemesi gereken serbest sağlık resminin % 25’i şeklinde olacak şekilde düzenlemeye gidilmesi hususunda 25.12.2013 tarih ve 5224 sayılı yazımız ile Odamızca Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü’ne girişim yapılmıştır.</p>	
28	<p>YURTDIŞI GELİŞLİ TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN TRANSİT GEÇİŞTE BEKLEME SÜRESİNİN ARTIRILMASI</p> <p>- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’ne gönderilen <u>11.01.2012 tarih ve 118 sayılı yazımız ile; Yurtdışı gelişli Türk ve yabancı bayraklı transit gemilerin; başka bir ülkenin limanına yük bağlantısı yapmak üzere veya yaptıkları bir nakliyenin tahliye limanı olası değişikliği için Ahırkapı demir yerinde beklerken gemilerinin 48 saatten fazla kalması durumunda yola elverişlilik belgesi almak zorunda bırakılarak, denetim işlemleri yapılmakta ve serbest pratika almak zorunda kaldığı, bu durum ise hiçbir ticari işlem yapmayan (yükleme-boşaltma) söz konusu gemi sahiplerini maddi olarak sıkıntıya soktuğu (1 hafta için “sağlık resmi, fener ücreti farkları, gümrük farkları, liman YEB, DTO Aidatı, motor servis, acentelik, mecburi pilotaj” ücreti olmak üzere yaklaşık 7.000 USD + T/B’lı gemiler için 7500 USD yakıt ücret farkı), yine bu arada yük çıkması durumunda ise, yeniden sefere çıkmak üzere yola elverişlilik belgesi düzenlenmesi için yapılan işlemler sırasında zaman kaybına uğramakta ve yük bağlantılarını kaçırmaya riskiyle de karşı karşıya kaldıkları, ayrıca gemilerin gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmal ve ufak bakım onarım işleri gibi diğer işkolları ve dolayısıyla ülkemize döviz getirecek faaliyetleri de zamanın yetersiz gelmesi nedeniyle gerçekleştiremediklerinden bahisle;</u></p> <p>Yurtdışı gelişli Türk Bayraklı transit gemiler ile yabancı bayraklı transit gemiler buldukları bir işin teyidi için veya yaptıkları bir nakliyenin tahliye limanı operasyonu için Ahırkapı demir yerlerinde beklerken, transit niteliklerinin</p>	<p>1. UDHB’ndan alınan 04.02.2014 tarih ve 915 sayılı yazıda ; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nün 10. maddesine dayanak teşkil eden Umumi Hıfzısıhha Kanunu’nun ilgili hükmünde gerekli düzenlemenin yapılması halinde söz konusu talebin UDHB’nca değerlendirilebileceği,</p> <p>2. Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü’nden alınan 24.02.2014 tarih ve 82274029/479.99 sayılı yazıda ; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nde yer alan Türk Boğazları’nda gemilerin transitte bekleme sürelerine ilişkin hükmün Dışişleri, İçişleri, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığı’nca ortaklaşa yapılacak bir çalışma ile değerlendirilmesinin uygun olacağı,</p> <p>Umumi Hıfzısıhha Kanunu’nun 36.maddesinde yer alan; “Madde 36 - Sıhhat patentaları üzerinde yapılan her türlü tahrifler veya salahiyyetler makamatça tasdik edilmemiş tashihler patentayı hükümden düşürür. Bir geminin hareketinden evvel 48 saat zarfında verilmiş patentalar muteber olup daha evvel verilenlerin hükmü yoktur.”</p> <p>İbaresi ile getirilen düzenlemenin konuyla ilgisi bulunmadığı, belirtilmektedir.</p>	<p>- Dışişleri Bakanlığı - İçişleri Bakanlığı - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü - Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>bozulmaması için; “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Md.10” ile “Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği Md.10” ve “Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri Yönetmeliği Md.33” de gerekli yasal düzenlemelerin yapılarak, <u>48 saat limitinin, operasyonel esnekliği ve gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmali ve ufak bakım onarım vb. işlemlerin yapılabilmesini sağlayacak şekilde 1 hafta olarak belirlenmesi hususu, 08.01.2014 tarih ve 114 sayılı yazımız ile tekrar talep edilmiştir.</u></p>		Müdürlüğü
29	<p>ÇANAKKALE KEPEZ LİMANI'NA GELEN YABANCI BAYRAKLI GEMİLERE VERİLEN KILAVUZLUK HİZMETLERİ</p> <p>Odamız üyesi Düzensiz Sefer Yapan gemi acenteleri ile Kruvaziyer Gemilere hizmet veren acenteler Odamıza müracaatla;</p> <ul style="list-style-type: none">- 34 deniz mili uzunluğundaki Çanakkale Boğazı'nın güney girişinden yaklaşık 11 deniz mili mesafede bulunan Çanakkale Kepez Limanına uğrak yapan gemiler için tam boğaz geçiş ücreti ve liman yanaşma, yine limandan çıkışta da liman kalkış ve tam boğaz geçiş ücreti ödedikleri,- Kepez Limanı için römorkaj ve kılavuzluk hizmetlerinin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından çoğunlukla uğraksız geçen gemilere sağlanan kılavuz kaptanların atanmasıyla yürütüldüğü, özellikle hava şartlarının olumsuz olduğu hallerde, gemilerin yanaşma manevraları sırasında kılavuz kaptan ve römorkör kaptanı arasındaki koordinasyonun büyük önem arz ettiği, uyumsuzluk yaşanması durumunda manevraların bozulabildiği kruvaziyer gemiler için liman uğrak iptallerine yol açabildiği, bunun da deniz turizmi açısından maddi ve itibar kayıplarına yol açacağı, <p>hususlarından bahisle Odamız yardımları talep edilmektedir.</p>	<p><u>Konuyla ilgili Odamızca yapılan tetkik neticesinde;</u></p> <p><u>1. Çanakkale (Kepez) Limanına Uğrak Yapan Yabancı Gemilere Uygulanan Boğaz Kılavuzluk Ücretleri;</u></p> <p>Sahip olduğu ISPS Kod ve işletme izni kapsamında pek çok gemi türüne hizmet veren ve Türkiye'nin en önemli kruvaziyer limanları olan İstanbul ve İzmir Limanlarının ortasında yer alan Çanakkale (Kepez) Limanı, her yıl hizmet kalitesini arttırmak amacıyla uluslararası birçok fuarda da Çanakkale'nin kültürel ve doğal güzelliklerini başarıyla temsil etmekte, bu kapsamda her yıl kruvaziyer şirketlerinin de artan ilgisi ile limana uğrak yapan yolcu gemileri ile yolcu sayısında da artış sağlanmakta, yük gemilerinin elleçlenmesine yönelik çalışmalar da sürdürülmektedir.</p> <p>Buna karşılık artan rekabetçi koşullar nedeniyle uğrak limanlarının seçimlerinde ortaya çıkan toplam maliyetleri göz önünde bulunduran gemi armatörleri için ufak maliyet farkları da önemli olmaktadır. Bu kapsamda yaklaşık olarak 34 deniz mili uzunluğundaki Çanakkale Boğazı'nın güney girişinden yaklaşık 11 deniz mili mesafedeki Çanakkale (Kepez) Limanı'na uğrak yapan ve Boğaz kılavuzluk hizmetine tabi olan yabancı gemiler (<i>özellikle Kruvaziyer gemiler göz önüne alındığında</i>) limana yanaşmadan önce tam boğaz geçiş ücreti ödemekte ve limandan kalktıktan sonra da aynı ücreti tekrar ödeyerek, boğazdan tam bir geçişin “bir etap” olarak kabul edilmesine karşın Çanakkale (Kepez) Limanına yanaşan yabancı bayraklı gemilerin, yanaşma ve kalkışın her biri için birer etap olmak üzere toplam 2 etap ücreti ödedikleri,</p>	<p>- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü</p> <p>- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> <p>Deniz ve İçsular Düzenleme Gn. Md</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

		<p>Bahse konu çift etap uygulamasının, gemilerin Çanakkale (Kepez) limanı uğraklarına yönelik maliyetleri önemli ölçüde arttırdığından bu durumun limanın ticari faaliyetlerini de olumsuz yönde etkilediği, dolayısı ile limana uğrak yapan yük ve yolcu gemilerine yönelik faaliyetler sebebiyle bölgesel ekonomiye ve kruvaziyer turizmine de aynı ölçüde etki ettiği,</p> <p>Bu kapsamda örneğin benzer bir uygulama olarak 31.10.2012 tarih ve 28453 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Limanlar Yönetmeliği”nde yapılan 27.02.2013 tarih ve 28572 sayılı değişikliklerle Yenikale – İzmir Limanı arası mesafenin tek etap haline getirildiği gibi, Çanakkale Boğazı içinde tek ISPS Kod’a sahip olan ve yabancı bayraklı gemilere hizmet veren Çanakkale (Kepez) Limanına uğrak yapan yabancı gemilere de boğaz kılavuzluk ücretlerinin yavaşma ve kalkışa yönelik olarak toplamda 1 etap şeklinde uygulanması,</p> <p>2. Çanakkale (Kepez) Limanına Uğrak Yapan Gemilere Hizmet Veren Kılavuz Kaptanlar;</p> <p>Çanakkale Boğazı’nın doğal koşulları olan akıntı ve rüzgar etkileri de göz önüne alındığında, gemilerin hava şartlarının olumsuz olduğu durumlardaki yavaşma manevralarında kılavuz kaptan ve ve römorkör kaptanı arasındaki koordinasyon büyük önem arz etmekte olup, kılavuz kaptanın talimatları doğrultusunda hareket eden römorkörler ile uyumsuzluk yaşanması halinde manevraların bozulduğu ve kruvaziyer gemiler için bu durumun liman uğrak iptallerine dahi yol açabildiği, ülkemiz için deniz turizminin ne denli önemli olduğu göz önüne alındığında bu tür iptallerin yaşanmasının başta itibar kaybı olmak üzere ticari kayıpları da beraberinde getirmektedir.</p> <p>Bu nedenlerle özellikle kruvaziyer gemilerin yavaşmaları için liman kılavuzluğu tecrübesi daha fazla olan kılavuz kaptanların görevlendirilmesinin bölgemiz turizmi açısından gerekli olduğu, değerlendirilmektedir.</p>	
--	--	---	--



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

<p>30</p>	<p>KRUVAZİYER TURİZMİ Limanlarımızı ziyaret eden ve Ülkemize önemli mali getirileri olan kruvaziyer gemilerin tonajlarının büyüdüğü (boy +300 m-3000 kişi) göz önüne alındığında, mevcut potansiyeli değerlendirebilecek ve karşılayabilecek kruvaziyer limanlarımız bulunmamaktadır.</p> <p>Yeni kruvaziyer limanların faaliyete geçirilmesi yanında mevcut limanların da kruvaziyer gemilerin ihtiyaçlarına uygun olarak iyileştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.</p>	<p>Ülkemiz kıyılarında yapılacak olan yeni kruvaziyer limanların yerinin belirlenmesinde;</p> <ul style="list-style-type: none">- Ulaşım-karayolu bağlantıları,- Gümrük sahaları ile iskelelere yanaşacak gemilerin yaratacakları hava ve gürültü kirlilikleri bakımından ilçe merkezinden uygun mesafedeki bir mevkide planlanması,- Kruvaziyer limanlarına yakın hava limanına sahip olması,- Limana yakın otellerin olması, ulaşım yollarının yeterli olması,- Kruvaziyer gemi yolcu trafiğine uygun modern yolcu terminali olması,- 2500-5500 yolcu kapasiteli gemiler için uygun rıhtım olması gibi kriterlere dikkat edilmelidir. <p>Halen, İstanbul ve İzmir, kruvaziyer gemilere ana liman olabilmek için gerekli şartların tümüne sahiptir. Kruvaziyer turizmin önemli mali getirileri dikkate alınmalı ve acilen İstanbul, İzmir ve Antalya'ya yakışır bir kruvaziyer ana liman terminali yapılarak hizmete açılmalı ve kruvaziyer turizmde İstanbul, İzmir ve Antalya önemli bir ana liman haline bir an önce getirilmelidir. İstanbul Limanı, Kruvaziyer Turizm açısından Uluslararası Firmalar tarafından Turn-Around Port (Kalkış-Variş) İlan edilmesi sebebiyle, Ülkemizin diğer Kruvaziyer Limanları arasında son 3 yıldır Kuşadası Limanını geçerek 1.Sırada yer almaktadır.</p> <p>Ancak, İstanbul'un tek kruvaziyer Limanı olan TDİ Karaköy Salıpazarı Rıhtımının Galataport kapsamında özelleştirilmesi sebebiyle, mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin düşürülmemesi açısından aciliyetli olarak alternatif bir Limanın tamamlanarak hizmete açılması gerekmektedir.</p> <p>Galata Port Projesi Kapsamında Salıpazarı Yolcu Limanı imar inşaatının İstanbul'a gelecek kruvaziyer gemilerin yanaşma yeri sıkıntısı yaşamasına neden olması , Dünya Kruvaziyer Acenteleri tarafından İstanbul'un bir Kalkış ve Variş Limanı (Turn-Around Port) olarak seçilmesi sebebiyle, mevcut kruvaziyer turizm</p>	<p>- Kültür ve Turizm Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müd. -Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Gen.Müd.</p>
-----------	--	---	--



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

		<p>potansiyelinin korunması ve artırılması için;</p> <ul style="list-style-type: none">- Zeyport Limanı'na 150 metre Boyuna Kadar Kruvaziyer Gemilerin yanaştırılmasının sağlanması,- Turizm 2023 Stratejisi doğrultusunda Ataköy Marina ve Yenikapı Dolgu ve Miting Alanında yapılacak İmar Plan Değişikliği ile 150 Metre ve Üstü Kruvaziyer Gemiler İçin Bağlama ve Barınma Terminali'nin yanı sıra bir Home Port Terminali'nin yapılmasının,- Sarayburnu Rıhtımı'nın da alternatif liman olarak kullanılmasının, uygun olacağı değerlendirilmektedir.	
31	<p>TÜRKİYEDE FAALİYET GÖSTEREN YABANCI SİGORTA ŞİRKETLERİNİN DENETİME TABİ OLMAMASI</p> <p>Türk sigorta şirketlerinin sermaye ve hasar yeterliliği konusunda devamlı denetime tabi olmasına rağmen Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı sigorta şirketlerinin Türk sigorta şirketleri gibi denetime tabi olmaması haksız rekabete sebep olmaktadır.</p>	<p>Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı sigorta şirketlerinin de Türk sigorta şirketleri gibi denetime tabi tutulması için gerekli mevzuat düzenlemesi yapılmalıdır.</p>	<p>- Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü</p>
32	<p>DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI UYGULAMASINDA YAŞANAN SORUNUN GİDERİLMESİ AMACIYLA BAĞLISI MEVZUATLARIN İLGİLİ MADDELERİNİN AÇIKLIĞA KAVUŞTURULMASI</p> <p>“Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ” Hazine Müsteşarlığı tarafından 22.04.2015 Tarih ve 29334 (Asıl) Sayılı Resmi Gazete’de tekrar yayımlanmıştır.</p> <p>Ancak, bahse konu Tebliğ ile Sigorta sorunu geçici olarak çözümlenmiş; ‘Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğ’nin yorumlanmasında ve uygulanmasında Türk Ticaret Kanunu’nun Taşıyıcının Sorumluluğu düzenleyen 1259. Maddesinin açık olmamasından kaynaklanan açıklık hala devam etmektedir.</p>	<p>Bahse konu sorunun giderilmesi amacıyla, Türk Ticaret Kanununun 1259 .Maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmekte olup, söz konusu değişiklik, üst kuruluşumuz olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği aracılığında ve ilgili Bakanlıklarca T.C.Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’na bildirilmiştir.</p> <p><u>Madde 1259 (1) Eski Metin;</u> IV- Zorunlu Sigorta MADDE 1259- (1) Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir</p>	<p>-Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

		<p>gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz.</p> <p><u>Madde 1259 Yeni Metin;</u> (1) Uluslararası sefer yapmak amacıyla, <i>oniki'den fazla yolcu taşımak</i> için ruhsat almış 300 gros ton üstü bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz. <i>12 üstü ve 300 groston altı gemiler için denizyolu yolcu taşımacılığı sigortasının teminat ve diğer şartları düzenleme yetkisi Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir.</i></p>	
33	DALIŞ TURİZMİ İŞLETME BELGESİ <p>Sualtı Dalış Turizmi yapan ticari işletmeler, 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu uyarınca çıkarılan Deniz Turizmi Yönetmeliği ile 1990 tarihli Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmelik gereği çalışmaktadırlar. Bahse konu Ticari Dalış Merkezlerinin en önemli sorunu; Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 03.03.1990 tarihinde çıkarılan Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmelik gereği dalışla ilgili tüm yetkileri hiçbir kısıtlama yapılmaksızın Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu'na (TSSF) bırakmış olması ve amatör bir kuruluş olan TSSF'nin ise zaman içinde bu verilen yetkiye dayanarak, Ticari Dalış Merkezlerine idari ceza kesme, bröve verme, teknik donanımlarını kontrol etme v.b. yaptırımları ile sektörel kontrolü ele alması olmuştur. Bir amatör spor kulüpleri topluluğu olan federasyon, sayıları 500'e yakın ticaret</p>	<p><u>1-Kısa Vadede Çözüm Önerisi;</u> 03.03.1990 Tarihli “Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmeliğin” Belge Başlıklı 8.Maddesinin 2.Bendinde yer alan; “Türk Vatandaşlarının sportif dalışları, dalış disiplinleri yetkileri, teknik şartları ve yetki belgeleri Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, Sualtı Sporları, Can Kurtarma ve Su Kayağı Federasyonunca (TSSF'nin eski adı) tespit ve kabul edilen esaslara uygun olarak düzenlenir.” Hükmü; “Türk Vatandaşlarının sportif dalışları, dalış disiplinleri yetkileri, teknik şartları ve yetki belgeleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce, tespit ve kabul edilen esaslara uygun olarak</p>	<p>-T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı - T.C.Ulaştırma ve Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>işletmesine hakim olmaktadır. Yasa gereği, spor kulübü olmayan işletmeler, oy ve söz hakkına da sahip değildirler. Öyle ki, Türk Ticaret Kanunu'nda bir ticari işletmenin faaliyetlerinin men edilmesi uzun bir prosedüre tabii iken, TSSF'nin amatör bir denetçisi bir ticari işletmeyi bir yazıyla ticaretten men edebilmektedir. Ayrıca, TSSF'nin Ticari Dalış Merkezlerine her yıl yenilenmek suretiyle verdiği Yetki Belgesi işlemlerinden yıllık 5 Milyon- TL. civarında bir gelir elde ettiği bilinmektedir. 5174 Sayılı TOBB Kanunu gereği İMEAK DTO'ya üye olma zorunluğu bulunan 500'e yakın sayıdaki dalış turizmi ticari işletmelerinin bu usulsüz ve hukuksuz durumdan kurtarılmalı Dalış Turizminin geleceği ve gelişmesi açısından zaruridir.</p>	<p>düzenlenir.” şeklinde değiştirilmelidir. Gerekçesi; Sanayi dalgıçlığı konusunda yetkiler, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın uhdesindedir. Bakanlığın ilgili birimlerinin teknik ve idari donanımları mevcuttur. Turizm dalışlarının da aynı sisteme dahil edilmesi mümkündür. Yönetmeliğin vereceği yetkiyle, iki Bakanlığın birlikte çıkaracağı bir Yönergeyle sorunun çözülmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>2-Uzun Vadede Çözüm Önerisi ise; Sürmekte olan Turizm Mevzuatı Çalışmalarında bu ve benzeri konuların yasadan başlamak üzere uzun vadeli sistemle iyileştirileceği değerlendirilmektedir.</p>	
34	<p>ZEYPORT LİMANIN YERLİ/YABANCI YATÇILAR İÇİN GİRİŞ/ÇIKIŞ LİMANI İLAN EDİLMESİ İstanbul Limanı'na giriş/çıkış yapacak yerli/yabancı bayraklı yatların Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği Sekizinci Bölüm Türk Karasularında Seyir Esasları gereği, Seyir İzin Belgesi işlemleri yapabilmeleri için ilgili otoritelerin (<u>Sahil Sıhhiye, Pasaport Polisi, Gümrük Muhafaza ve Liman Başkanlığı</u>) farklı yerde olmasından kaynaklanan lojistik sıkıntılar bulunmaktadır.</p> <p>İstanbul'un 2010 yılı Kültür Başkenti ilan edilmesi ile birlikte İstanbul Limanında deniz hudut kapılarından giriş ve çıkışlarda artış yaşanmakta, mevcuttaki uygulama ihtiyaca cevap vermediğinden bu durum, yabancı yatçılar tarafından uluslararası basına olumsuz yansıtılarak, İl Turizmini kötü yönde etkilemektedir.(Örneğin; Kalamış Marina'ya gelen bir yatçı Seyir İzin Belgesi işlemi için ilk önce Karaköy'deki Sahil Sağlık Merkezine müracaat etmesinin ardından, Gümrük ve Pasaport Polisi işlemleri için Haydarpaşa Limanına geçmesi ve Seyir İzin Belgesi son onayı için tekrar Karaköy'de bulunan İstanbul Liman Başkanlığı'na gitmek zorunda kaldığından, Asya'dan Avrupa Yakasına gün içerisinde 2 defa geçmek zorunda kalmaktadırlar.)</p>	<p><u>İstanbul Limanı'na yurtdışından giriş yapacak ya da yurtdışına çıkacak yerli/yabancı bayraklı yatların Seyir İzin Belgesi İşlemlerinde yaşanan sıkıntının çözümünü teminen;</u> Zeyport Limanı'nda, yatların kontrolü için tüm kamu kuruluşların yer alması, yatların/yatçıların giriş/çıkış yapabilmeleri için ulaşım açısından kolay olması, yatların yanaşabilmesi için gerekli tüm alt yapı hizmetlerinin sağlanabilecek olması ve tüm kontrol işlemlerinin tek bir yerde yapılmasına olanak vermesi göz önüne alınarak, Zeyport Limanı'nın İstanbul Limanında yerli/yabancı yatçıların Seyir İzin Belgesi işlemlerini yapabilmeleri için giriş/çıkış limanı ilan edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Gn. Md. - İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>Zeyport Limanı, İstanbul Valiliği'nin 17.08.2005 tarih ve 56 sayılı kararı ile İstanbul Limanları'ndan dış hatlara sefer yapan gemilerle, İstanbul Boğazı'ndan ve Çanakkale Boğazı'ndan geçip İstanbul Boğazı güney girişi demir yerlerinde bekleyen veya demirlemeden geçen transit ve gümrüklü gemilere hizmet veren acente tekneleri için belirlenen 4.hareket noktasından birisi olup, aynı zamanda, 1999 yılından itibaren İstanbul Karaköy Deniz Hudut Kapısına bağlı olarak Rusya Federasyonu Bayraklı yolcu gemileri ile gelen yolcu ve mürettebatının pasaport ve gümrük işlemlerinin yapıldığı yolcu giriş/çıkış kapısı olarak kullanılmakta iken <u>İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü'nün, İstanbul Valiliği'ne muhatap 10.10.2005 tarihli yazısı ile İstanbul gibi metropol bir şehirde deniz hudut kapısında yaşanan sıkıntıların uluslararası toplantılarda da gündeme getirilmesi nedeniyle pasaport ve gümrük işlemlerinin yapılmasına yetkili kılınarak, ülkemize giriş ve çıkışların sağlanmasını teminen uluslararası yolcu ve yük gemilerine hizmet verilmesi uygun görülmüştür.</u></p>		
35	<p>DENİZ TURİZMİ İÇİN ÖNEMLİ KOYLARIN KORUNMASI</p> <p>Deniz turizmde ticari ve özel yatlar tarafından kullanılabilen koyların sayısı hızla azalmaktadır. Yatların konaklaması için demirleme koşulları, hakim rüzgarlara kapalılığı, kıyının uygunluğu gibi zorunlu koşullar vardır. Denizin temizliği, koyun doğal güzelliği, yapılaşmanın olmaması da ülkemize ve bölgemize uluslararası rekabette imkan sağlayan avantajlardır.</p> <p>Ancak, Koy Envanteri'nde İzmir-Antalya arasında mevcut 450 koydan sadece 90 tanesinin kullanılabilir halde kaldığı saptanmıştır. "Sürdürülebilirlik" artık tüm dünyanın ve Avrupa Birliği'nin her alan ve sektörde aradığı temel ilkedir.</p> <p>Deniz Turizmi Yatçılık ve Mavi Yolculuk ile bu ilkeye çok uygun düşen bir sektördür. Mavi Yolculuk; kıyılarımızdaki yatçılık koylarının ikliminin ve denizinin sahip oldukları özellikler ile burada doğmuş, büyümüş ve uluslararası bir marka olmuştur. Dünyada bu koşullara sahip az sayıda yer olduğu için ciddi bir rekabet avantajına sahiptir. Bu koşulların ve değerlerin korunması koylarımızın korunması ile mümkündür.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Mavi Yolculuk Rotalarında yer alan önemli koyların koruma altına alınarak yapılaşmaya karşı kapatılması sağlanmalıdır.- Bu koyların koruma koşulları saptanmalıdır.- Koyların yapılaşmadan da korunması için "Kıyı Master Planlarının" oluşturulmalıdır.- Yapılaşmaya ve kara turizmine açılacak yerlerin tahsisleri, Master Planlara ve önceliklere göre belirlenmelidir.- Kıyı Yapıları/ Deniz Alanları Yönetim Sistemi oluşturulmalıdır.	<p>-T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı -T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı -T.C Muğla Valiliği -Türkiye Otelciler Federasyonu</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

36	<p>ADALI YALI'NIN (KISSEBÜKÜ) KORUNMASI</p> <p>Kissebükü çok önemli özelliklere sahip bir yerdir. 1-Birinci derece tarihi SİT'tir.(Bölgede ilk uygarlıklar olan Lelegler ve Bizans dönemine ait buluntular vardır.) 2-Birinci derece doğal SİT'tir. 3-Yatçılar için Bodrum'dan Gökova'ya girerken ilk doğal ve bakir konaklama alanıdır. 4-Risk altında Dünya Mirasları listesinde yer almaktadır.</p> <p>Bu özelliklere rağmen çeşitli dönemlerde koyun belirli bölgelerinde turizm tahsisleri verilmiş, koyun içinde tapulu arazilerin bulunduğu yerlerin SİT dereceleri ile oynanarak turistik tesis yapılmaya çalışılmıştır. Bu girişimlerin hepsi de bugüne kadar gerek Kissebükünün önemini kavrayan duyarlı bürokratların gerek Bodrumluların ve denizcilerin çabalarıyla durdurulmuştur. Ancak bir yandan yapılan değişiklikten faydalanarak geçmişte verilen tahsislerin sahiplerinin tekrar başvurusu söz konusudur. Bir yandan da T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Maden İşleri Genel Müdürlüğü'nden alınan izinle Jeotermal Su aranmaktadır.</p> <p>Yeni yönetmelik değişiklikleri ile Kissebükünün orman arazisi niteliği kağıt üstünde ortadan kalkmış olabilir ama Kissebükü arkeolojik ve tarihi kalıntıları ve doğal güzellikleri ile durmaktadır. Kıyılarımızın pek çok yerinde turistik tesis yapılabilir, başka yerlerde sıcak su bulunabilir, Ancak Kissebükü yukarıda belirtilen özellikleri ile biriciktir. Burada yapılaşma doğrultusunda verilecek herhangi bir izin ile en ufak bir riskin alınmaması gerekir.</p>	<p>- T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından SİT irdelemesi yapılarak tüm bölgenin istisnasız, 1. Derece Tarihi SİT ilan edilmelidir.</p> <p>- Başka Bakanlıkların (Madencilik gibi) öncelikleri kaldırılmalı, ilgili, yetkisi yeterli organ tarafından korunmaya alınmalı, gerekli yönetmelik çıkartılmalıdır.</p> <p>- Bölgede saptanmış henüz tescil edilmemiş tüm eserlerin Bölge SİT Kurulu tarafından tescilleri yapılmalıdır.</p>	<p>-T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı -T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Maden İşleri Genel Müdürlüğü -T.C Muğla Valiliği (İl Özel İdaresi) -T.C Muğla Üniversitesi Arkeoloji Fakültesi</p>
37	<p>İSTANBUL'A HİZMET VEREN ÇEŞİTLİ DENİZ ARAÇLARININ BARINMA VE BAĞLAMA YERLERİ İHTİYACI</p> <p>İstanbul Limanı'nda hizmet veren çeşitli deniz araçlarının (yağ/yakıt ve su tankerleri, turistik amaçlı yolcu gemileri, acente botları, gezinti tekneleri, yolcu motorları vb.) barınma ve bağlama yerleri ihtiyacı had safhada olup, konu sorunun giderilmesi için gerekli yerlerin tespit edilerek, 1/100.000 ölçekli</p>	<p>İstanbul İli sınırları içinde kamu otoriteleri ve sektör temsilcileri ile bugüne kadar çeşitli deniz araçlarının bağlama ve barınma yerlerine ilişkin yapılan toplantılarda mutabık kalınan ve Odamızca da yapılan değerlendirme neticesinde hazırlanan çalışma, İstanbul Büyükşehir</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>İstanbul Çevre Düzeni Planının, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca 5216 sayılı Kanun kapsamında onaylanmış olması gerekmektedir.</p> <p>Planın uygulanmasına ilişkin iş ve işlemlerin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca yürütülmekte olması nedeniyle, bağlama ve barınma yerlerinin güncel çevre düzeni planına işlenmesi için konunun İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca değerlendirilmesi gerekmektedir.</p>	<p>Belediyesine 24.09.2014 tarihinde sunulmuş olup, 16.10.2014 tarihinden itibaren her ay düzenli olarak, Odamız koordinasyonunda belirlenen 7 sektör temsilcisi ve Yönetim Kurulu Temsilcisi ile İBB Ulaşım Daire Başkanı Sn.Adil KARAİSMAİLOĞLU Başkanlığında çözüm odaklı toplantılar yapılmaktadır. Bu kapsamda;</p> <p>-Yakıt ikmal tankerleri (bunkerler) ile sualtı inşaat vasıtaları için Tuzla'da DLH Limanı olarak bilinen bölgede yeni proje çalışması sürdürülmekte.</p> <p>-Diğer deniz araçları için ise Odamızca sunulan teklifler İBB Ulaşım Daire Başkanlığımızca değerlendirilmekte olup, bu çerçevede sektörün taleplerinin 1/100.000 lik Çevre Düzeni Planına işlenerek, sektörün hizmetine açılmasının hızlandırılmasının uygun olacağı mütalaa edilmektedir.</p>	<p>Altyapı Yatırımları Genel Md.</p> <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd.</p> <p>-İstanbul Büyükşehir Belediyesi</p>
38	<p>EGE BÖLGESİ'NDE GEMİ BAKIM ONARIM TERSANESİ YAPILMASI</p> <p>Ege Bölgesi'nde sivil tersane için bir tersane yerinin tespiti, yasal işlemlerin hazırlanması ve özel sektör tarafından tesisi için ihale edilmesi günümüze kadar mümkün olmamıştır. Özellikle Ege Bölgesi'nde faaliyet gösteren Türk bayraklı gemi ve büyük yatların bakım/onarım ve havuzlamalarını yapacak bir tersane mevcut değildir. İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından ihale aşamasında olan 15 yolcu gemisinin de aynı şekilde bakım/onarımını yapacak bir tersaneye acil ihtiyaç bulunmaktadır.</p>	<p>Bu nedenle, İzmir Bölgesi'nde her geçen gün artan bakım/onarım tersanesi ihtiyacı çözüme kavuşturulmalıdır.</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Md.</p> <p>- Maliye Bakanlığı Emlak Genel Md.</p>
39	<p>BODRUM-İÇMELER BÖLGESİNDE YAT İMALATHANELERİNE RUHSAT ALINAMAMASI</p> <p>İçmeler Bölgesi'nde 27 adet yat bakım yeri bulunmaktadır. Bölge iki ayrı belediyenin sınırları içinde yer almaktadır. Bodrum Belediyesi İmar Planı ve plan koşulları oluşturulmuş ve koşulları yerine getiren yat yapımcılarının ruhsat</p>	<p>Bölgede yer alan ruhsatsız çalışan tüm yat yapımcılarının Bakanlığın gerekli gördüğü diğer tüm koşulları yerine getirerek başvurularını yapması gerekir.</p>	<p>-T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>alma imkanı doğmuştur. Ancak Yalı Belediye'sinin İmar Planı onaylanmamıştır. Danıştay'da mahkeme sürecindedir. Bu bölgede kalan yat yapımcılarının tersane ruhsatı almak için gereken iskan belgesini alması kısa vadede bu nedenle imkansızdır. İskan Belgesi sorunu yat yapım yerlerinde aranan diğer koşulların oluşturulması da askıya almakta bölgede gerekli düzenlemeler ve revizyonlar yapılamamaktadır. (Firmalardan 13.02.2012 tarihinden itibaren Kısmi İşletme Belgesi aranmaya başlanacaktır.)</p>	<p>Yalnızca iskan izni ve buna bağlı koşullar için Belediye'nin ilgili İmar Planlarını çıkartması beklenir ve buna göre iskan iznin belirli bir süre içinde daha sonra tamamlama koşulu getirilir.</p>	<p>Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü -Bodrum Belediyesi -Yalı Belediyesi</p>
40	<p>BALIKÇILIĞIN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ</p> <p>Balık stoklarımız hızla tükenmektedir. Bazı balık türleri yok olma sınırındadır. Özellikle küçük balıkçı ekonomik olarak kötü durumdadır. Bilimsel araştırmalar için gerekli olan doğal çeşitliliği koruyamamaktayız.</p> <p>Türkiye Geneli'nde Tesbit Edilen Sebepler ; 1-Türkiye genelinde balıkçı filomuz (TROL) olmasının üç katı olması. 2-Gırgır ağlarında uzunluk sınırı olmaması. (AB Ülkelerinde sınır 800 m) 3-Gırgır takımlarında derinlik sınırlarının lamba ile 30 m ışsız 18 m olması. (AB ülkelerinde 50 m) 4-Balıkçılıkta kota uygulanmaması. 5-Küçük balıkçılıkta ağ miktarı ve çeşitliliği ile ilgili bir düzenlemenin olmaması. 6-Karasal kaynaklı deniz kirliliği.</p> <p>Bölgesel Tesbit Edilen Sebepler ; 1-Özellikle yaz aylarında bölgesel nüfus artışı ve arıtma sistemlerindeki yetersizliğin yarattığı deniz kirliliği. 2-Akdeniz'de trol yasağı başladığı tarihte bölgemizde yasak olmaması buradaki takımları bölgeye çekmektedir. (Bu takımların tel uzunluğu ve motor gücü bölgemiz için dezavantaj.) 3-Diğer bölgelerdeki bölgesel yasaklar ve bazı türlerdeki avcılığın sona ermesi</p>	<p>- Konuyla ilgili bir çalışma grubunun acilen kurulmalıdır. - 2014 Ticari ve Amatör Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyene Tebliğ çalışmalarında kullanılmak üzere bölgesel avlanma raporu hazırlanmalıdır. - Mutlak koruma alanları, tampon bölgelerde bazı avlanma çeşitlerine açık alanlar ve bölgeye ait büyük takımların avlanacağı alanlar bir proje kapsamında belirlenmelidir. - Projeler hazırlanana kadar sadece bölgesel balıkçılığa izin verilmelidir. - Üniversiteler tarafından bölgelerindeki su ürünleri stok ve tür tespit çalışmalarına başlamalıdır. - Bölgede ÖÇK alanları ve bu alanlara komşu henüz tahrip edilmemiş, kıyı alanları korunmalıdır.</p>	<p>- T.C Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>ile özellikle Torba-Kazıklı bölgesinde diğer illerden gelen gırgır sayısındaki aşırı artış meralarımızı yormaktadır.</p> <p>4-Diğer illerden gelen gırgır takımlarının ağ yüksekliği (Yaklaşık 162m) Torba-Kazıklı arasındaki bölgedeki sığ sularda trol etkisi yaratmaktadır.</p> <p>5-Sirkülerdeki balık üremesi ile ilgili yasaklar, bölgemizdeki türlerin yumurtlama zamanlarına uymadığından, bu zamanlarda avlanma devam etmektedir.</p> <p>6-Özellikle çipura üreme bölgesi olan Topan Ada ve Kardak Adaları civarında yumurta dönemi ve avlanma tarzı konusunda hiçbir düzenleme olmaması, türü tehdit eder hale getirmiştir.</p>		
41	<p>ATIL DURUMDA BULUNAN BALIKÇI BARINAKLARINDAN DİĞER TEKNELERİN DE FAYDALANMASI</p> <p>8.333 km'ye sahip Ülkemiz kıyılarında yaklaşık 34 adet marina/yat limanı bulunmaktadır. Bu durum diğer rakip AB Ülkeleri (İtalya 380, İspanya 96, Hırvatistan 58 adet marinaya sahiptir.) ile kıyaslandığında ortalamanın altında olduğu görülmektedir. Aynı zamanda geçmiş yıllarda yapılan fakat mevcut kullanım fazlası olan pek çok atıl kapasitede balıkçı barınakları bulunmaktadır.</p>	<p>- İlgili Bakanlıkça tespiti yapılan ve atıl durumda bulunan 29 balıkçı barınaklarından diğer teknelerin de faydalanması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.</p>	<p>- Kültür ve Turizm Bak. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yat. Genel Müd. -Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Gen.Müd -Tarım ve Hay.Bak.Su ÜrünGen.Md</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

42	<p>2872 SAYILI ÇEVRE KANUNU 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun "İdari Nitelikteki Cezalar" başlıklı Md.20(ı)'nın yeniden düzenlenmesi;</p> <p>Çevre Kanunu'nun ilk hazırlandığı günden bugüne kadar İMEAK DTO olarak, GT'ye göre ceza uygulamasının adaletsiz bulunduğu nedeniyle karşı olunduğu, verilecek cezanın meydana gelen kirliliğin miktarı ile doğru orantılı olması ve Avrupa Birliği'nde de uygulama örnekleri bulunması sebebiyle, GT uygulaması yerine, kirlilik miktarı uygulaması, Sektörümüz tarafından uygun bulunmuştur. Bu konu hakkında Kanun ve Yönetmeliğe ait değişiklikleri içeren çalışmalar, Odamız tarafından, 19.04.2010 tarihli ve 1757 sayılı, 17.10.2011 tarihli ve 3960 sayılı yazımız Ek'inde Bakanlığınıza iletilmiştir.</p>	<p>Denizcilikte gelişmiş ülkelerde; İdari Para Cezaları, geminin grostonu ile çarpılmak suretiyle belirlenmemekte olup kirliliğin miktarına ve cinsine bakılmaktadır. Bazı vakalarda ise cezaların verilmesinde, meydana gelen kirliliğin miktarı, cinsi, olayda kasıt olup olmadığı, kirletenin temizlemek için ihbarı ve tedbir alması gibi hususlar dikkate alınmaktadır.</p> <p>AB Çevre Mevzuatlarında, gemilerden kirletici maddelerin boşatılması ile oluşan deniz kirliliği suçlarına ilişkin cezalarda genel olarak; geminin gros tonajından ziyade atığın cinsi ve miktarının rol oynamaktadır. Bu suçu işleyenlere getirilecek müeyyidelerde; "kasten ya da ihmal sonucu yasadışı kirliliğe yol açan veya katkısı bulunan gemi personeli/kaptan, donatan, işletmeci ya da kiralayan firma ve klas kuruluşu dahil her kişiye tatbik edilebilir olduğu" hükümleri ifade edilmektedir. Ancak, kirleticinin tespit edilemediği durumlarda da karşı taraf zor durumda bırakılmamakta, olayın bir daha vuku bulmaması için, eğitimsel destekleme ve bölgesel güvenlik tedbirleri alınması da uygun bulunmaktadır. Bu sebeplerle; Odamız olarak gemi adamı eğitimine büyük önem verilmektedir.</p> <p>2872 sayılı Çevre Kanunu'nun da değişiklik yapılarak gemilere GT üzerinden kesilen "İdari Nitelikteki Cezalar"ın m² veya m³ gibi kriterler esas alınarak düzenlenmesi uygun mütalaa edilmektedir.</p>	<p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü</p>
43	<p>KİMYASAL TANKERLERİN SLOPLARININ TESİS YETERSİZLİĞİNDEN DOLAYI ALINAMAMASI</p> <p>İstanbul İli sınırları içinde, deniz araçlarına ait MARPOL 73/78 EK' lerinde yer alan atıkların (petrol türevli atıklar için) İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından oluşturulan İSTAÇ A.Ş. tarafından alındığı, depolandığı, arıtıldığı ve bertaraf edildiği, Kimyasal Tankerlerin sloplarının ise, tesis yetersizliğinden</p>	<p>Kimyasal ve ürün tankerlerinde oluşan Sloplar (Tank yıkama suları) bahse konu gemiler tarafından tesis yetersizliği nedeniyle verilememekte olup kabul tesislere ihtiyaç duyulmaktadır.</p>	<p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi</p>



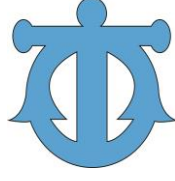
DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	<p>dolayı alınmadığı, [Geminin kimyasal yükü var ise, Avrupa Limanları'nda doldurulmuş ve onaylı MARPOL EK-II Transfer Formuna ve kayıtlarına bakıldığı ancak, İSTAÇ'ın, MARPOL EK- II'ye ait slopu (tank yıkama suları) alabilecek yeterli kapasitede alma ve bertaraf edebilme tesisine sahip olmadığı için gerekli Transfer Formunu gemiye veremediği],</p> <p>Bu sebeple, gemilerin, Avrupa limanlarında Liman Devleti Kontrol (PSC) Denetiminde tutuklama ile karşı karşıya kalabileceği, gemilerde iş ve zaman kaybına yol açtığı, ayrıca slopların yabancı ülkelerde verilmesi ile döviz kaybına sebep olunduğu,</p>		<p>Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü</p>
44	<p>GEMİLERDEN ATIK ALINMASI VE ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ ÇERÇEVESİNDE UYGULANACAK ÜCRETLER VE ESASLAR HAKKINDA TEBLİĞ (TEBLİĞ NO: 2009/3)</p> <p>“Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ”Md.26, gereği hazırlanan ve halen yürürlükte bulunan, 05.06.2009 tarih ve 27249 sayılı Resmî Gazete’ de yayımlanan ve 1 Ocak 2010 tarihinde yürürlüğe giren Atık Alım Ücret Tarifesi ile ilgili Tebliğ;</p> <p>- Yönetmelik revize çalışmaları sırasında, Atık Alım Hizmetlerinin Ücretlendirilmesi Md.24; “Gemilerden alınacak ücret tarifesi; adil, şeffaf şekilde olmasına dikkat edilerek Bakanlık tarafından belirlenir. Belirlenen ücret tarifesi Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girer.” şeklindedir. Ücret Tarifesine ilişkin olarak, Sektörün görüşlerinin alınmadığı ve konuya itiraz edildiği, son Tebliğ den itibaren bir artışın söz konusu olmadığı bilinmektedir. Ancak, 2009 yılından bu yana Euro da gerçekleşen artış sebebiyle şu anki verilen atık alım ücretleri çok yükselmiştir.</p> <p>- Hizmet verilsin veya verilmesin tüm gemilere sabit ücret ödeme zorunluluğu getirildiği, bunun verilmeyen hizmetten ücret alınması anlamını taşıdığı, Bu sebeple, Sabit ücret adı altında, verilmeyen hizmetten ücret alınmaması, Sabit Ücretin sadece atık vermeyi talep eden gemilere uygulanması gerektiği Odamızca Yönetmelik çalışmaları sırasında belirtilmiştir.</p>	<p>Bu kapsamda; -Verilmeyen hizmetin bedelini almanın adil olmadığı sebebiyle, -Atık verilmemesi durumunda sabit ücret alınması uygulamasında genelde gemilerle /acenteler arasında sorunlar yaşanmaktadır.</p>	<p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

<p>45</p>	<p>MAVİ KART UYGULAMALARI</p> <p>Koy ve körfezlerde atık alımı için oluşturulan Mavi Kart Sistemi'ne geçilmiş olup, halen Muğla ve Antalya İl sınırları içinde uygulanmaktadır.</p> <p>Bu çerçevede, TURMEPA ile birlikte projeye destek olunması için, Fethiye ve Göcek bölgelerinde Odamız projesi olan Atık Su Otomasyon Sistemi'nin (ASOS) çalışmaları tamamlanmış ve 37 noktada atık su boşaltım ünitesi devreye girmiştir. Söz konusu noktaların Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mavi Kart Sistemi'ne entegrasyonu sağlanarak tam otomasyona geçilmiş ve ASOS Sistemi'nin resmi açılışı yapılmıştır.</p> <p>Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi (2013/12) ile Kart Sistemi'nin uygulandığı iller dışındaki kıyı illerimizde ise;</p> <ul style="list-style-type: none">- Özel veya ticari amaçlı kullanılan yatların yanaştığı ve Genelgede tanımlanan kıyı tesislerinde, 31 Aralık 2014 tarihinde yürürlüğe girmiş olup Sisteme geçmeyen Yat Limanı/Marina kalmaması istenilmiştir.- Sadece yük ve balıkçı gemisi niteliğinde olan gemilerin yanaştığı ve Genelgede tanımlanan kıyı tesislerinde 31 Aralık 2015 tarihinde yürürlüğe gireceği bilinmekte ve Genelgeye ait uygulamada yaşanan sıkıntılar devam etmektedir.	<p>Bu kapsamda;</p> <ol style="list-style-type: none">1. Mavi Kart uygulamasına geçen İl sınırları içinde, halen yeterli alt yapının oluşturulamaması nedeniyle, Atık Alım ve Arıtma Tesislerinin ihtiyaç gerektiren yerlerde bulunmadığından, uygulamada zorluklar ve olumsuzlukların devam ettiği,2. Kapalı koy ve körfezlerde kıyı tesislerine yanaşamayan teknelerden atık alınması konusundaki usul ve esasların yeniden bölgeler bazında değerlendirilmesi,3. Çok küçük ve atık üretmeyen tekneler için, atık tankı bulundurma muafiyetinin sağlanması,4. Yatlar ve küçük deniz araçlarının gemilerden ayrı tutularak; Atık Alınması ve Atıkların Kontrolüne İlişkin Yönetmeliğin/Genelge'nin ayrıca hazırlanması, <p>gerektiği değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü - Sahil Güvenlik Komutanlığı</p>
-----------	--	--	--



ODAMIZIN ÜYESİ OLDUĞU ULUSLARARASI KURULUŞLAR

BIMCO (The Baltic and International Maritime Council)

Email: mailbox@bimco.org
Phone: +45 44 36 68 00
Fax: +45 44 36 68 68
Website: <https://www.bimco.org/>

ICC-IMB (International Chamber of Commerce – International Maritime Bureau)

Email: imb@icc-ccs.org
Phone: +44 (0)20 7423 6960
Fax: +44 (0)20 7423 6961
Website: <http://www.icc-ccs.org>

ICS (International Chamber of Shipping)

Email: info@ics-shipping.org
Phone: +44 20 7090 1460
Fax: +44 20 7090 1484
Website: <http://www.ics-shipping.org/>

FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents)

Email: generalmanager@fonasba.com
Phone: + 44 20 7623 3113
Website: <https://www.fonasba.com/>

ECASBA (European Community Association of Ship Brokers and Agents)

Email: generalmanager@fonasba.com
Phone: + 44 20 7623 3113
Website: <https://www.fonasba.com/>

INTERTANKO (The International Association of Independent Tanker Owners)

Phone: 020 7977 7010

Fax: 020 7977 7011

Website: <https://www.intertanko.com/>

THE BALTIC EXCHANGE

Phone: + 44 20 7283 9300

Website: <http://www.balticexchange.com/>

EBA (European Boating Association)

Email: secretary@eba.eu.com

Phone: +44 23 8060 4230 (or 4100)

Fax: +44 23 8060 4299

Website: <http://www.eba.eu.com/>

TYHA (The Yacht Harbour Association)

Email: lgordon@britishmarine.co.uk

Phone: +44 (0) 1784 223817

Fax: +44 (0) 1784 475870

Website: <http://www.tyha.co.uk/>

ICOMIA (International Council of Marine Industry Association)

Phone: +44 1784 22 3702

Fax: +44 1784 27 0428

Website: <http://www.icomia.com/>

TACCI (Turkish American Chamber of Commerce and Industry)

Phone: 212 354 5470

Fax: 212 354 8050

Website: <http://www.turkishchamber.org/>



YARARLANILAN KAYNAKLAR

IMEAK Deniz Ticaret Odası Verileri
IMF World Economic Outlook 2012
The Platou Report 2012
ISL Shipping Statistics and Market Review 2011,2012
Clarkson Research Services
Fairplay
Dış İşleri Bakanlığı Verileri
Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Verileri
Kültür ve Turizm Bakanlığı Verileri
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Verileri
Ekonomi Bakanlığı Verileri
Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Verileri
Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Verileri
TCDD Verileri
TUİK Verileri
TDİ Verileri
TOBB Verileri
GİSBİR Verileri
TÜRKLİM Verileri
İDO Verileri
Boat International Report
Gemi Sanayicileri Deneği Verileri
Kumcular Kooperatifi Verileri
Türk Çevre Eğitim Vakfı Verileri
Gemi Acenteliği Eğitim Kitabı
Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği Verileri
Milli Eğitim Bakanlığı
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Verileri



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI

Meclis-i Mebusan Cad. no:22 Fındıklı - İstanbul / Türkiye
Tel : +90 212 252 01 30 (pbx) Faks : +90 212 293 79 35
www.denizticaretodasi.org.tr