

2015
DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL 2016



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI

İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ

BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI



2015

DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL -2016



*Denizciliği Türk'ün büyük milli ülkesi olarak düşünmeli
ve onu en kısa zamanda başarmalıyız...*

M. Atatürk



İMEAK DTO YÖNETİM KURULU
2013-2017



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 2015 yılı itibariyle ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan Deniz Sektörü Raporu 2016 uzun bir çalışma sonunda hazırlanmıştır.

Raporun hazırlanmasında, belirsizliğini koruyan Dünya denizcilik sektöründe 2015 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



Giriş

2008 krizi sonrası merkez ekonomiler tarafından artırılan likidite seviyeleri, sermaye akışları yoluyla en çok gelişmekte olan ülkeleri olumlu etkilemiştir. Bu durum küresel kriz sonrası gelişmekte olan ülkeleri Dünya büyümesinin ana faktörü olarak ortaya çıkarmıştır. Ancak, 2013'ten bu yana gelişmekte olan ülkelerde süregelen ekonomik yavaşlama bu olumlu görünümü tersine çevirmiştir. Gelişmekte olan ülkelerdeki daralma 2015 yılında küresel büyümenin beklentilerin de altında gerçekleşmesinin temel nedeni olarak görülmektedir. Zayıflayan toplam talep, düşen emtia fiyatları ve finans piyasalarındaki oynaklık ile beraber ekonomik büyümedeki yavaşlama dünya çapında hissedilmiştir. Gelişmiş ülkelerde ise geçtiğimiz yıllara kıyasla büyüme ve işsizlik rakamlarında iyileşmeler gerçekleşmiştir. Ekonomik ve politik açılardan zor bir yıl olarak geçen 2015'in gündemini; Suriye'de yaşanan iç savaş ve beraberinde getirdiği mülteci sorunu, terörizm ve güvenlik konusunun Dünya gündemine tekrar oturması Yunanistan'ın borçları, Çin borsasının çöküşü, petrol fiyatlarındaki düşüş, Brezilya ve Rusya'daki ekonomik daralma, BM Paris İklim Değişikliği Konferansı'nda alınan kararlar şekillendirmiştir. Türkiye için 2015 yılı yurtdışı ve yurt içinde belirsizliklerin, dalgalanmaların yüksek olduğu bir yıl olmuştur. Küresel ekonomi zayıf seyrini sürdürürken, ülke içinde de bölgesel jeopolitik riskler, yaşanan iki seçim döneminin yarattığı siyasi belirsizlikler ekonomik gelişmeleri büyük ölçüde belirlemiştir. Türkiye ekonomisi 2015 yılında, küresel ekonomide devam eden sorunlar ve son yıllarda artan jeopolitik risklere rağmen birçok ülkenin üzerinde bir performans göstermiş ve % 4,0 oranında büyüme gerçekleştirmiştir. Büyümeye en büyük katkı iç tüketimdeki artıştan gelmiştir. Kamu harcamalarındaki artış da büyümeyi artırıcı etki yapmıştır. Bu dönemde iç politikadaki belirsizlikler, yaşanan iki seçim dönemi yatırımcıların yatırım kararlarında isteksiz davranmasına neden olmuş ve özel yatırım harcamalarındaki büyümeyi kısıtlamıştır.

Deniz taşımacılığında Dünya genelinde bir daralma gözlenmekte azalan talep karşısında arz fazlası olan segmentlerin içinde bulunduğu olumsuz ortam sürmektedir. Gemi inşa sanayi yönünde ise koster filosunun yenilenmesi için gerçekleşen gelişmelerin tersanelerimize yeni bir kan getireceği değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan; global gemi inşa sanayine olan talep giderek gelişmektedir. Rekabetçi olma olasılığımızın yüksek olduğu romörkör, balık avlama gemisi, askeri maksatlı karakol botları, Off Shore ve Platform Destek gemileri ve

benzeri alanlara doğru hızla dönüşüm yapan tersanelerimizin doğru destek politikasıyla pastadan pay alma olasılıkları yüksektir.

Bu gelişmelerin ışığında “2015 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 31.12.2015 itibariyle 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, 2015 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 filusunun gelişimi incelenmiş ve diğer ülkeler ile karşılaştırması yapılmıştır. Takiben Denizyolu Taşımalarında Gelişmeler başlığı altında Kabotaj ve uluslararası taşımalar 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.

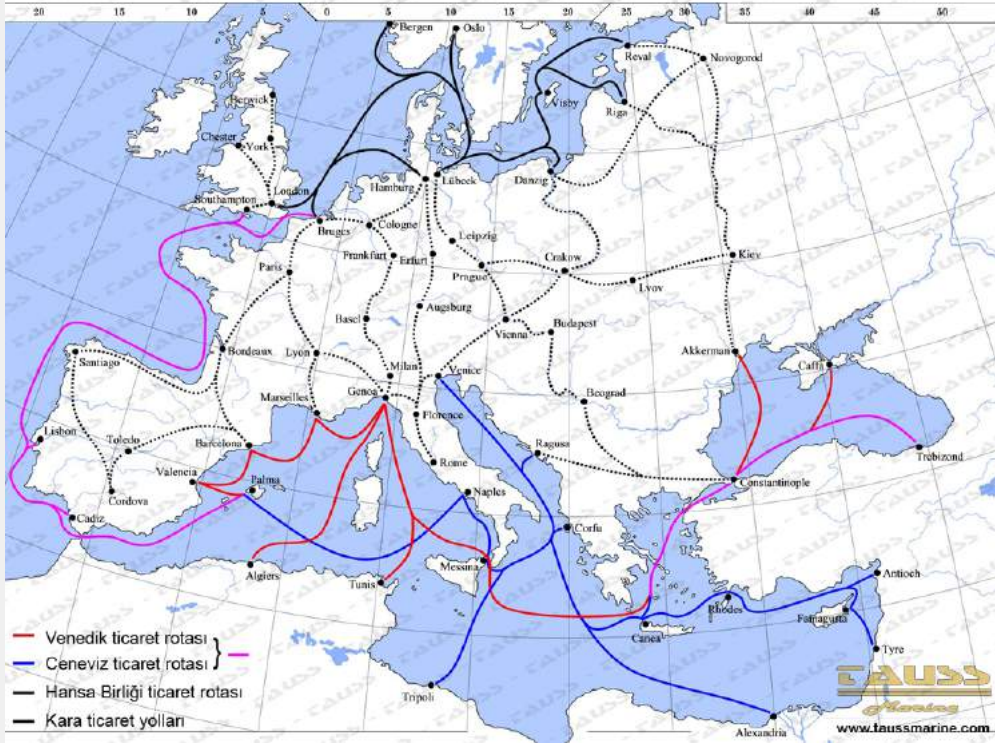
Üçüncü bölümde, Türkiye’de denizcilik sektörünün bir bütün olarak öncelikleri ele alınarak incelenmiş, önemli hususlar vurgulanarak, sorunların optimal olarak çözümü yönünde üretilen görüşler ve çözüm önerileri ortaya konmuştur.

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 ilgilenenlere yararlı bir kaynak olmasını temenni ederiz.

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

AVRUPA KARA VE DENİZ TİCARET YOLLARI - XV. yy







İÇİNDEKİLER



1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

| | |
|---|-----------|
| 1. DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARI | 1 |
| 1.1. Dünya ekonomisinde 2015 Yılı Gelişmeleri ve 2016 Yılı Öngörülleri | 1 |
| ✚ Gözlenen Ekonomik Gelişmeler | 2 |
| ✚ Güncel Öngörülleri | 3 |
| ✚ Revizyon Öngörülleri | 5 |
| ✚ Gelecekte riskler | 5 |
| ✚ Politika Öncelikleri | 6 |
| 2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ | 7 |
| 3. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU | 10 |
| 3.1. Dünya Deniz Ticaret Filosu Analizi | 10 |
| ✚ Başlıca Denizci Ülkeler | 10 |
| ✚ Deniz Ticaretinde İlk On Ülke | 10 |
| ✚ Deniz ticaretinde İlk On Ülkenin Bayrak Sicili | 12 |
| ✚ İlk On Açık sicil Bayrakları | 13 |
| 3,2 Dünya Deniz Ticaret Filosu Genel Gelişimi | 14 |
| ✚ Ana Deniz Ticaret Rotaları | |
| ✚ Global Deniz Ticaret Filosu ve Denizcilik Piyasaları Gelişimi | 15 |
| 3.3. Segmentlere Göre dünya Ticaret filosu | 18 |
| 3,3,1, Tanker Piyasaları | 18 |
| 3,3,2, Dökmeyük Piyasaları | 21 |
| 3,3,3, Konteyner Piyasaları | 23 |
| 3,3,4, Diğer Sektörler | 25 |
| 3,3,5, Gemi İnşa Piyasası | 27 |
| 3,3,6, Geri Dönüşüm Endüstrisi | 28 |
| 2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI | 30 |
| 2.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları | 30 |
| ✚ Yeni Denetleme Rejimi (New Inspection Regime – NIR) | 30 |
| ✚ Deniz Ticaret Odası “ Project BRIDGE” | 30 |

| | |
|--|-----------|
|  Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı | 30 |
| 2.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) | 31 |
|  VIMSAS (IMO Üye Devlet Denetim Programı) | 33 |
|  Deniz Emniyeti ile İlgili Son Gelişmeler | 34 |
|  IMO Kapsamında Ülkemizde Yapılan Çalışmalar ve Sürdürülen Projeler | 40 |
| 2.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) | 46 |
| 2.4. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri | 46 |
| 2.5. Yasadışı Mülteci Faaliyetleri | 53 |



| | |
|---|-----------|
| 2. TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ | 58 |
| 2.1. 2014 Yılı Türkiye Ekonomisindeki Gelişmeler ve 2015 Yılı Öngörülleri | 61 |
| 2.2. TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER | 61 |
| 2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi | 61 |
| 2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Genel Yaş Ortalamaları Analizi | 65 |
| 2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 1000 DWT Üzeri Adet ve Tonaj Dağılımı | 73 |
| 2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Dünya Filosundaki Yeri | 77 |
| 2.2.5. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri | 82 |
| 2.2.6. Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları | 83 |
| 2.3. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŞINMASINDAKİ GELİŞMELER | 85 |
| 2.3.1. Türkiye'deki Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler | 88 |
| Kabotaj Yük Taşımaları | 91 |
| Uluslararası Taşımalarındaki Gelişmeler | 98 |
| 2.3.2. Dış ticaret Taşımalarının yük cinslerine Göre Dağılımı | 101 |
| 2.3.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler | 104 |
| 2.3.4. Ülke Gurupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler | 106 |
| 2.3.5. Konteyner Taşımacılığı | 113 |
| 2.3.6. Uluslararası araç (Ro-RO) Taşımacılığında Gelişmeler | 116 |
| 2.3.7. İstanbul Limanı Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı | 119 |

| | |
|--|------------|
| ✚ <i>İstanbul Şehir Hatları Turizm San. ve TİC. A.Ş.</i> | 119 |
| ✚ <i>İstanbul deniz Otobüsleri A.Ş.</i> | 122 |
| ✚ <i>Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş. (DENTUR AVRASYA)</i> | 123 |
| ✚ <i>S.S.Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcıları Kooperatifi (TURYOL)</i> | 125 |
| ✚ <i>S.S.Mavi Marmara Deniz, Yolcu, Eşya, ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi</i> | 127 |
| ✚ <i>S.S. İstanbul Kartal deniz Yolcu Yük ve Turizm Taşımacılığı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi</i> | 128 |
| ✚ <i>Boğaziçi Yolcu ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (BOĞAZİÇİ YOL TUR)</i> | 128 |
| 2.4. GEMİ İNŞA SANAYİ | 129 |
| 2.4.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu | 130 |
| 2.4.2. Yat İnşa | 140 |
| 2.4.3. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları | 141 |
| 2.4.4. Gemi Yan Sanayi | 142 |
| 2.5. LİMANLAR | 146 |
| 2.5.1. Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları | 147 |
| 2.5.2. T.D.İ. Limanları | 154 |
| 2.5.3. T.C.D.D. Limanları | 156 |
| 2.5.4. Liman Özelleştirmeleri | 168 |
| 2.5.5. TCDD' Liman Özelleştirmeleri | 171 |
| ✚ <i>Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler</i> | 210 |
| ✚ <i>Türkiye'de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar</i> | 210 |
| <i>Limanlarımızla İlgili Bölgesel sorunlar</i> | 214 |
| <i>Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler</i> | 217 |
| 2.6. DENİZ TURİZM | 220 |
| 2.6.1. Deniz Turizminin Tanıtımı | 220 |
| 2.6.2. Örgütlenme | 221 |
| 2.6.3. Deniz Turizmi Çalışma Grubu | 222 |
| 2.6.4. 2015 Yılında Genel Görünüm | 222 |
| <i>Deniz Turizmi Envanteri</i> | 223 |
| 2.6.5. Deniz Turizmi Unsurları | 224 |
| 2.6.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği | 224 |
| <i>Deniz Turizmi Tesisleri Yatırım ve İşletmeciliği</i> | 228 |
| 2.6.5.2. Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği | 228 |

| | |
|---|------------|
| 2.6.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği | 234 |
| 2.6.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri | 248 |
| 2.6.6. Diğer Unsurlar | 249 |
| 2.6.6.1. Eğitim | 249 |
| 2.6.6.2. Tanıtım | 250 |
| 2.6.6.3. Ekonomi | 250 |
| 2.6.6.4. Mavi Bayrak | 251 |
| ✚ Yatlarda Mavi Bayrak Kriterleri | 253 |
| ✚ Uyulması Gereken Davranış Kuralları | 253 |
| 2.6.7. Amaç ve Stratejiler | 254 |
| 2.6.7.1. Stratejik Amaçlar | 254 |
| 2.6.7.2. Hedef ve İlkeler | 254 |
| 2.6.8. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2023) | 254 |
| 2.6.9. Sonuç ve Değerlendirme | 255 |
| 2.7. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ | 257 |
| 2.7.1. Sektöre Genel Bakış | 257 |
| 2.7.2. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu | 260 |
| 2.7.3. Su Ürünleri Yetiştiriciliği | 268 |
| 2.7.4. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı | 271 |
| 2.7.5. Su Ürünleri İhracatı | 272 |
| 2.7.6. Su Ürünleri İthalatı | 274 |
| 2.7.7. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi | 276 |
| 2.8. TÜRK BOĞAZLARI | 278 |
| 2.8.1 Deniz Trafikini İzlemeye Yönelik Yürütülen Faaliyetler | 278 |
| ✚ Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İlave Trafik Gözetleme İstasyonları | 278 |
| ✚ TBGTH Sistem Yükseltmesi ve İlavesi Çalışması | 278 |
| ✚ Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi | 279 |
| ✚ Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) | 281 |
| ✚ OTS Klas-B CS | 285 |
| ✚ (Long Range Identification and Tracking – LRIT) Sistemi | 286 |
| ✚ Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKMM) | 288 |
| ✚ Cospas-Sarsat Sistemi | 288 |
| ✚ Meosar Sistemi | 291 |
| 2.8.2. Türk Boğazları İstatistikleri | 294 |
| 2.9. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ | 298 |
| ✚ Genel Olarak Gemi Sökümü | 301 |

| | |
|---|------------|
| ✚ Türkiye'nin Söküm Kapasitesi – Vizyonu | 302 |
| ✚ Sorunlar ve Diğer Konular | 305 |
| ✚ 2015 ve 2016 Yılı Değerlendirme | 305 |
| ✚ Sonuç | 305 |
| 2.10. DENİZ KUMCULUĞU | 307 |
| ✚ 2015 Yılı Faaliyetleri | 311 |
| ✚ 2016 Yılı Hedefleri | 312 |
| 2.11. GEMİ ACENTELİĞİ | 313 |
| 2.11.1. Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı | 313 |
| 2.11.2. gemi acentelerinin Örgütlenmesi | 314 |
| 2.11.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı | 314 |
| 2.11.3.1 Gemi Acenteleri Yönetmeliği | 314 |
| 2.11.3.2. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ | 315 |
| 2.11.3.3. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi | 315 |
| 2.11.3. Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu | 315 |
| 2.11.4. Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerleri | 318 |
| 2.11.5. Gemi acentelerinin Sorunları ve Çözüm Önerileri | 320 |
| 2.12. Türkiye Lojistik Sektörü | 327 |
| 2.13. TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLAR ARASI ANLAŞMALARİ | 333 |
| 2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları | 334 |
| 2.3.2. İkili Ticaret ve Deniz Taşımacılık Anlaşmaları | 337 |
| 2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ | 341 |



3.BÖLÜM

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

TABLolar



- TABLO 1: Dünya Ekonomik Gelişimi**
TABLO 2: Dünya Denizyolu Taşımacılığı
TABLO 3: Dünya'da Başlıca Denizci Ülkeler Tarafından Kontrol edilen Filolar
TABLO 4: Dünya'da Başlıca Denizci Ülkelerin Milli Sicildeki Filoları
TABLO 5: Dünya Denizyolu Taşımacılığı
TABLO 6: Dünya Denizyolu Taşımacılığı Mal Gruplarına Göre % Pay
TABLO 7: Dünya Denizyolu Taşımacılığı Milyar Ton/Mil
TABLO 8: Dünya Ham Petrol Talebi
TABLO 9: Dünya Ham Petrol Arzı
TABLO 10: Dünya Tanker Filosu
TABLO 11: Dünya Kuru Dökmeyük Taşımaları
TABLO 12: Dünya Kuru dökmeyük Filosu
TABLO 13: Dünya Konteyner Filosu
TABLO 14: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 15: Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 16: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 17: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 18: Türk Deniz Ticaret Filosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
TABLO 19: Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 20: Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 21: Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 22: Kimyasal Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 23: Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 24: Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 25: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)
TABLO 26: Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)
TABLO 27: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması
TABLO 28: Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
TABLO 29: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve üzeri)
TABLO 30: 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2014) 1000 GT ve üzeri
TABLO 31: En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu (İlk 25 Ülke-300 GT ve üzeri) (Milli Bayrak)
TABLO 32: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları
TABLO 33: Dünya Taşımacılığı Ve Denizyolu Payı
TABLO 34: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)
TABLO 35: 2014-2015 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticareti (\$)

- TABLO 36: Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Taşınan Ürünün Birim Değeri**
- TABLO 37: Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları**
- TABLO 38: 2015 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'ları**
- TABLO 39: 2006-2015 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)**
- TABLO 40: 2015 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (Ton)**
- TABLO 41: 2015 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (Ton)**
- TABLO 42: 2006-2015 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı / Araç-Mil / Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)**
- TABLO 43: 2006-2015 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve (AdetxMil)**
- TABLO 44: 2010-2015 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları**
- TABLO 45: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı**
- TABLO 46: 2006-2015 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları (Ton)**
- TABLO 47: Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları**
- TABLO 48: 2015 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (Miktar / Ton)**
- TABLO 49: 2015 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (Miktar / Ton)**
- TABLO 50: 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar / Ton)**
- TABLO 51 : A-2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)**
- B- 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat + Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Ülkesi (Miktar / Ton)**
- TABLO 52: 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi (Miktar / Ton)**
- TABLO 53: A- 2015 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme**
- B- 2015 Yılı 2015 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma**
- TABLO 54: 2015 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)**
- TABLO 55: AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma**
- TABLO 56: KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat + Transit Yükleme (Ton)**
- TABLO 57: KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat + Transit Boşaltma (Ton)**
- TABLO 58: Dünya Konteyner Filosu 2015**
- TABLO 59: 2006-2015 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)**
- TABLO 60: En Fazla Konteyner Taşınması Yapılan İlk 20 Ülke TEU**
- TABLO 61: 2008-2015 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)**
- TABLO 62: 2015 Yılı Yurt Dışı Düzenli Hatlarda Ro-Ro Gemileri İle Taşınan Araç Sayıları (Adet)**
- TABLO 63: Faal Tersane Listesi 2015**
- TABLO 64: Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları**
- TABLO 65: Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Mart 2016)**
- TABLO 66: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri**
- TABLO 67: Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri**
- TABLO 68: Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları**
- TABLO 69: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları**
- TABLO 70: TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri**
- TABLO 71: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar**
- TABLO 72: TCDD Limanlarında 2009-2014 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı**
- TABLO 73: Özel Limanların Listesi**
- TABLO 74: Mersin Uluslararası Limanı 2015 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları**
- TABLO 75: Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**
- TABLO 76: Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**

TABLO 77: Yat Yatırım Belgeli İşletmeler
TABLO 78: Yat İşletmesi Belgeli İşletmeler
TABLO 79: Yat İşletmesi Belgeli Yabancı İşletmeler
TABLO 80: Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekek Yerleri
TABLO 81: Dünya Su Ürünleri Üretimi
TABLO 82: Yıllar İtibariyle Su Ürünleri Üretimi (2000-2014)
TABLO 83: Su Ürünleri Miktarı ve Değerleri
TABLO 84: Su Ürünleri Üretim Miktarı
TABLO 85: Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Türler
TABLO 86: Avcılığı En Çok Yapılan Demersal Türler
TABLO 87: Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Türler
TABLO 88: Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı
TABLO 89: 2000-2014 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları
TABLO 90: İç Su ve denizlerimizde Türlere Göre Yetiştiricilik Üretimi
TABLO 91: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri
TABLO 92: 2002-2014 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İhracatı
TABLO 93: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke
TABLO 94: 2002-2012 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İthalatı
TABLO 95: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke
TABLO 100: Balık Unu ve Yağı Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri Miktarı (TON)
TABLO 101: Su Ürünleri Üretimi
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



GRAFİKLER

- GRAFİK 1: Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi**
GRAFİK 2: küresel Sülfür Üst Sınırı
GRAFİK 3: Türkiye Arama Kurtarma Sınır Haritası
GRAFİK 4: Süveyş Kanalı
GRAFİK 5: Panama Kanalı
GRAFİK 6: ;Malaka ve Singapur Boğazları
GRAFİK 7: Deniz Haydutluğu
GRAFİK 8: Deniz Haydutluğu Ocak-Aralık 2015
GRAFİK 9: Deniz Haydutluğu Uzak Doğu
GRAFİK 10: Deniz Haydutluğu Batı Afrika
GRAFİK 11: Riskli Bölgeler
GRAFİK 12: 2013-2014-2015 Milli Sicile ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi
GRAFİK 13: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GT ve Üzeri (DWT %)
GRAFİK 14: Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri (DWT)
GRAFİK 15: Dökme Yük Gemileri Yaş Ortalaması
GRAFİK 16: Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri
GRAFİK 17: Kimyasal Madde Tankerlerinin Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri
GRAFİK 18: Konteyner Gemilerin Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri
GRAFİK 19: Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GT ve Üzeri
GRAFİK 20: 1.000 DWT Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı
GRAFİK 21: Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi
GRAFİK 22: 15 Ülkenin Kontrolündeki Filo
GRAFİK 23: Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması
GRAFİK 24: Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri
GRAFİK 25: Paris Mou Tarafından 2010-2015 Yılları arasında Aylara Dağılmış Karşılaştırmalı Tutulma İstatistiği
GRAFİK 26: Yıllara Göre Gemi Tutulmaları
GRAFİK 27: Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı
GRAFİK 28: 2008-2015 Yıllarında Denizyoluyla Taşınan Ürün Değeri Kg/\$
GRAFİK 29: 2006-2015 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları
GRAFİK 30: 2015 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'leri
GRAFİK 31: 2006-2015 Kabotajda Yük Taşınması (Ton)
GRAFİK 32: 2015 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (Ton)
GRAFİK 33: 2006-2015 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı
GRAFİK 34: 2006-2015 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı
GRAFİK 35: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektör Dağılımı (TL)
GRAFİK 36: A- 2006-2015 Denizyolu İthalat-İhracat (mton) Taşımaları
B- Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)
GRAFİK 37: Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri
GRAFİK 38: 2015 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzdelik Dağılımı
GRAFİK 39: 2015-2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat – İhracat Yapılan İlk On Limanı (Miktar/Ton)
GRAFİK 40: OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları
GRAFİK 41: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret ve Transit Elleçleme

GRAFİK 42: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret
GRAFİK 43: Dünya Konteyner Filosunun ilk 20 Ülkesi,
GRAFİK 44: 2006-2015 Dış Ticaret Yıllık Değişim (TEU)
GRAFİK 45: 2015 Yılı Bölgeler İtibariyle Ro-Ro ile Taşınan Araç Yüzdeleri
GRAFİK 46: 2008-2015 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)
GRAFİK 47 : 2002 / 2015 Faal Tersane Sayısı
GRAFİK 48: 2002-2015 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri
GRAFİK 49: 2002-2015 Yıllarında Terslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)
GRAFİK 50: Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)
GRAFİK 51: Tersanelerdeki İstihdam Durumu
GRAFİK 52: Gemi İnşa Sanayininin 2009-2015 İhracat Değerleri
GRAFİK 53: 2002-2015 Tersane Proje Kapasiteleri
GRAFİK 54: Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Tonaj Dağılımı
GRAFİK 55: Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı
GRAFİK 56: Tanker Siparişi alan Ükeler Sıralaması
GRAFİK 57: Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Adet Dağılımı
GRAFİK 58: Türk Amatörlerinin verdiği Siparişlere göre Dünya Sıralamasındaki Yeri
GRAFİK 59: Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri
GRAFİK 60: Dünya 24 metre ve üzeri Yat Siparişleri Sıralaması
GRAFİK 61: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri
GRAFİK 62: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri
GRAFİK 63: Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri
GRAFİK 64: Türkiye’de Konteyner Elleçleyen Limanlar
GRAFİK 65: Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları
GRAFİK 66: Aylara Göre Gemi Sayıları (2014)
GRAFİK 67: TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2014)
GRAFİK 68: TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme
GRAFİK 69: TCDD Limanları 2011 – 2015 Elleçleme İstatistikleri
GRAFİK 70: TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım (2014)
GRAFİK 71: Türkiye’deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları
GRAFİK 72: Mersin Limanı 2015 Yükleme
GRAFİK 73: Mersin Limanı 2015 Boşaltma
GRAFİK 74: Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 75: Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 76: Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 77: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 78: 2006-2014 Türk Limanlarında Kruvaziyer Gemiler Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları
GRAFİK 79: 2006 -2012 Türk Limanlarına Kruvaziyer Gemilerle Gelen Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları
GRAFİK 80: Dalışa Yasak Mevkiler
GRAFİK 81: Uluslararası Marina sayıları 2016
GRAFİK 82: Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj, Marina ve Yat Sayıları
GRAFİK 83: Atık Geri Kazanım Oranları
GRAFİK 84: 2005-2015 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Tonajları
GRAFİK 85: 2005-2015 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Adetleri
GRAFİK 86: 2015 Gemi Tiplerine Göre Geri Dönüşümü Yapılan Gemiler
GRAFİK 87: Kum Satışı



1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARI

1.1. Dünya Ekonomisinde 2015 Yılı Gelişmeleri ve 2016 Yılı Öngörülleri

Yükselen piyasa ekonomilerine yönelik büyüme beklentileri ülkeler ve bölgeler arasında farklılık göstermekte, **genel görünüm 5 yıldır üst üste düşmeye devam eden büyümeyle birlikte zayıflamaktadır.**

- ✚ Günümüz itibariyle **2015 yılında Dünya global gelişimi %3.3 oranında artmıştır. 2016 yılında %3.8 ve oranında artacağı** öngörülmektedir. Özellikle yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde küresel toparlanmanın 2015 Temmuz World Economic Outlook (WEO)'da öngörülenden daha aşamalı olacağı değerlendirilmektedir.
- ✚ Gelişmiş ekonomilerde, gelecekte üretim boşluklarının aşamalı olarak azalacağı ılımlı ve düzgün olmayan iyileşmenin devam edeceği değerlendirilmektedir. Gelişmiş ekonomilerle gelişmekte olan ekonomilerin genel görünümü farklı olmakla birlikte birçok hususta ilgi çekici gelişmeler gözlenmektedir. Çin ekonomisinin yavaşlaması ve dengelerinin değişmesi, düşük mal fiyatları, bazı büyük gelişmekte olan ekonomilerdeki yaşanan zorluklar, 2016 ve 2017 öngörülerinin belirlenmesi yönünde ağırlıklarını sürdürmektedir.
- ✚ Çin ekonomisinde gözlenen yavaşlamaya rağmen gelecek iki yıl içinde olumlu bir ekonomik gelişim öngörülmektedir. Özellikle bazı Orta Doğu ülkeleri, Brezilya ve Rusya gibi günümüzde ekonomik sıkıntı içinde olan ve aşamalı olarak ekonomik gelişim yaşayan ülkelerin, yeni ekonomik ve politik şokların ortaya çıkması durumunda büyüme oranlarındaki öngörüler kısmen değişebilecektir.
- ✚ **Süregelen yetersiz ekonomik düzenlemelerin devam ettiği sürece Küresel görünüme ilişkin risklerin olumsuz yönde devam edeceği değerlendirilmektedir.** Gelişmekte olan ekonomilerdeki yavaşlama, düşük mal fiyatlarının Çin tarafından yeniden dengelenmesi, ABD'de olağanüstü para politikasından kademeli olarak çıkış gibi anahtar konumdaki hususların gerçekleştirilmesindeki yaşanabilecek başarısızlıklar global büyümeyi tekrar olumsuz yönde etkileyecektir.

2015 yılında global ekonomik gelişmeler baskı altında kontrol edilmiş, yeni gelişen piyasalarda (**emerging markets**) ve gelişmekte olan ekonomilerde (**developing economies**) gelişmiş ekonomilerde (**advanced economies**) gözlenen ılımlı bir gelişimin dışında yaşanan büyüme 5, takip eden yılda da azalma eğilimini sürdürmüştür. Üç ana anahtar konu global ekonomik görünümü etkilemektedir.

- **Çin'de yatırımları ve tüketim ve hizmetler bağlantılı endüstriyel faaliyetleri olumsuz yönde etkileyen, ekonomik aktivitelerin dengelerini bozan aşamalı yavaşlama,**
- **Enerji ve diğer mallarda düşük seyreden fiyatlar,**
- **ABD'de para politikasında yaşanan aşamalı gerilim. (*)**

(*):ABD ekonomisinde yaşanan esnek iyileşme ve düzelme bağlamında başlıca gelişmiş ülkelerde gerçekleştirildiği gibi merkez bankalarının sürdürdüğü kolay para politikası.

Çin ekonomisindeki büyüme planlandığı şekilde sürerken ihracat ve ithalatında ortaya çıkan ve yatırımlara ve endüstriyel aktivitelere olumsuz olarak yansıyan beklenmedik bir azalma yaşanmış, sonuçta Çin ekonomisinin gelecekteki performansı ve piyasa beklentileri ile alakalı olarak gelişen olumsuzluk ticaret kanalları vasıtasıyla azalan mal fiyatları ile diğer ekonomilere yayılma eğilimine girmiş, bütün bu gelişmeler finansal piyasalara güven azalması ve belirsizliğin artmasına neden olmuştur.

Endüstriyel aktiviteler ve ticarete global bazda zayıflama sadece Çin'in ekonomik gelişmesini olumsuz yönde etkilemekle kalmamış, global talebi ve yatırımları da daraltarak sanayi yatırımlarında da belirgin bir azalmayı beraberinde getirmiştir. İlave olarak bir kısım yeni gelişen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde ithalattaki dramatik düşüş global ticareti önemli ölçüde zayıflatmıştır.

Eylül 2015 tarihinden sonra; sürekli olarak üretimi artırma gayreti içindeki OPEC ülkelerinin ve aşırı petrol tüketimi karşısında artan global petrol üretiminin sonucu **petrol fiyatları** önemli ölçüde düşmüştür. Gelecekte 2016 ve 2017 yıllarını da kapsayan piyasalarda çok ılımlı bir artış yaşanacağı değerlendirilmektedir. Petrol dışındaki mal fiyatlarında özellikle metal fiyatlarında da düşüş gözlenmiştir.

Düşük petrol fiyatları; ithalatçı gelişmiş ekonomilerde doğrudan son kullanıcı rolündeki tüketiciyi olumlu yönde etkileyen ve enerji maliyetlerinin azalması ile özellikle iç talebi körükleyen olumlu etkisi karşısında, petrol ihracatçılarının finansal pozisyonlarında sıkıntı yaratmış, büyüme beklentilerini olumsuz yönde etkilemiştir.

Bir çok petrol ihracatçısında ilk ve başlıca şok iç talebi karşılamak üzere sınırlı bir üretim dışında üretimi azaltmaları olmuş, fiyatların düşmesi petrol ürünleri üreticilerinin yatırımları da olumsuz yönde etkilenmiştir.

Aralık 2015'de **ABD** federal reserve fon oranlarını en aşağı banda çekmesi ile daha önce de görüldüğü gibi Euro bölgesi ve Japonya'da parasal genişleme sürmektedir. Gelişmiş ekonomilerdeki finansal şartlar çok değişken bir ortam içindedir.

ABD’de kademeli olarak artan hisse senetleri ve finansal belirsizlik arasında yeni gelişen piyasa ekonomilerinde büyüme ve yabancı sermaye girişi zorlanmış, sermaye kayıplarının artışı ve finansal depresyon baskısı ortaya çıkmıştır.

Enflasyon bir çok ülkede kontrol altında bir seyir izlemiş, buna karşılık mal fiyatlarında gözlenen düşüş eğilimi ve global olarak sanayi üretimindeki yetersizliğin mal fiyatlarına olumsuz etkisi sürmüştür. Gelişmiş ülkelerde çekirdek enflasyon rakamları olumlu seyretmiştir. Yeni gelişen piyasa ekonomilerinde karma enflasyon (arz ve talep enflasyonu) zayıf iç talep ve düşük mal fiyatları karşısında piyasalara bir karışıklık olarak yansımış yıl içinde döviz değerleri düşmüştür.

Güncel Öngörüler

Global büyümenin 2016 yılında %3,8, oranında gerçekleşeceği öngörülmektedir.

Gelişmiş ekonomilerde büyüme 2015 yılında % 2,1 olarak gerçekleşmiş ve 2016 yılında % 2,4 olacağı öngörülmektedir. **ABD**’de ekonomi finansal şartların ve işgücünün olumlu etkisi ile düzelmeye eğilimindedir. Buna karşılık Doların sanayi üretimine ağırlıklı etkisi, düşük petrol fiyatları madencilik ve diğer yatırımların kısılmasına neden olmaktadır. **Euro Bölgesi’nde** düşük petrol fiyatları ve uygun finansal şartlar ile desteklenen güçlü özel tüketim ihracatta azalmaya neden olmaktadır. **Japonya’da** 2016 yılında keza düşük petrol fiyatları, parasal desteklerin artması, uygun finansal koşullar ve girdilerin artışı sonucu büyüme yaşanacağı değerlendirilmektedir.

TABLO (1) Dünya Ekonomik Gelişimi (%)

| | Tahminler | | Öngörüler | 2015 |
|---|------------|------------|------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | | Nisan |
| | | | | WEO |
| | | | | Öngörüsü |
| | | | | Fark / 1 |
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2016 |
| Dünya Üretimi/ 2 | 3.4 | 3.3 | 3.8 | 0.0 |
| Gelişmiş Ekonomiler | 1.8 | 2,1 | 2,4 | 0,0 |
| ABD | 2.4 | 2.5 | 3,0 | -0.1 |
| Euro Bölgesi | 0.8 | 1.5 | 1.7 | 0.0 |
| Almanya | 1.6 | 1.6 | 1.7 | 0.0 |
| Fransa | 0.2 | 1.2 | 1.5 | -0.0 |
| İtalya | -0.4 | 0.7 | 1.2 | 0.1 |
| İspanya | 1.4 | 3.1 | 2.5 | 0.5 |
| Japonya | 0.1 | 0.8 | 1.2 | 0.0 |
| Birleşik Krallık | 2.9 | 2.4 | 2.2 | -0.1 |
| Kanada | 2.4 | 1.5 | 2,1 | 0.1 |
| Diğer Gelişmiş Ekonomiler/4 | 2.8 | 2.7 | 3,1 | -0.0 |
| Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler/5 | 4.6 | 4.2 | 4.7 | 0.0 |

| | | | | |
|--|------------|------------|------------|-------------|
| Bağımsız Devletler Topluluğu | 1.0 | -2.2 | 1,2 | 0,9 |
| Rusya | 0.6 | -3.4 | 0,2 | 1,3 |
| Rusya Dışı | 1.9 | 0.7 | 3.3 | 0.1 |
| Yükselen ve gelişmekte olan Asya | 6.8 | 6.6 | 6.4 | 0,0 |
| Çin | 7.4 | 6.8 | 6.3 | 0.0 |
| Hindistan/6 | 7.3 | 7.5 | 7.5 | 0.0 |
| ASEAN/5-7 | 4.6 | 4.7 | 5,1 | -0,2 |
| Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa | 2.8 | 2,9 | 2,9 | -0,3 |
| Latin Amerika ve Karayipler | 1.3 | 0,5 | 1,7 | -0,4 |
| Brazilya | 0.1 | -1,5 | 0,7 | -0,5 |
| Meksika | 2.1 | 2.4 | 3,0 | -0.6 |
| Ortadoğu, Kuzey Afrika, Afganistan ve Pakistan | 2.7 | 2.6 | 3.8 | 0,0 |
| Suudi Arabistan | 3.5 | 2,8 | 2,4 | -0,2 |
| Sahra altı-Afrika | 5.0 | 4,4 | 5,1 | 0,0 |
| Nijerya | 6.5 | 4,5 | 5,0 | 0,0 |
| Güney Afrika | 1.5 | 2,0 | 2,1 | 0,0 |
| Memorandum | | | | |
| Düşük Gelirli Gelişmekte Olan Ülkeler | 6.0 | 5,1 | 6,2 | 0.2 |
| Piyasa Döviz Kurlarına Bağlı Dünya Ekonomik Gelişimi | 2.7 | 2.6 | 3,2 | 0,0 |
| Dünya Ticaret Hacmi (mal ve hizmetler) | 3.2 | 4,1 | 4,4 | -0.3 |
| İthalat | | | | |
| Gelişmiş Ekonomiler | 3.4 | 4.0 | 3.7 | -0.5 |
| Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler | 3.4 | 3,6 | 4,7 | -0,8 |
| Emtia Fiyatı (U.S. Dolar) | | | | |
| Petrol Fiyatları 8 | -7.5 | -38,8 | 9,1 | -3,8 |
| Petrol Dışı Emtia | -4.0 | -15,6 | -7,1 | -0,7 |
| Tüketici Fiyatı | | | | |
| Gelişmiş Ekonomiler | 1.4 | 0.0 | 1.2 | -0.2 |
| Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler | 5.1 | 5.5 | 4,8 | 0.0 |
| London Interbank Offered Rate (%) | | | | |
| U.S Dollar Mevduatı (6 aylık) | 0.3 | 0.4 | 1.2 | -0.7 |
| EURO Mevduatı (3 aylık) | 0.2 | 0.0 | 0,0 | 0,0 |
| Japon Yen Mevduatı (6 aylık) | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |

(1): Nisan 2015 WEO öngörülerini farkı.

(2): %90 Dünya PPP'ne göre çeyrek yıl tahminleri ve öngörülerini.

(3): Ocak 2015'de Euro bölgesine katılan Litvanya dahil.

(4): G7 (Kanada,Fransa,Almanya,İtalya,Japonya ve UK) ve Euro bölgesi hariç.

(5): % 80 oranında Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan ülkelerin çeyrek yıl tahmin ve gözlemleri baz alınmıştır.

(6): Hindistan için data ve öngörüler 2011 yılı baz alınarak hesaplanmıştır.

(7): Endonezya, Malezya, Filipinler, Tayland ve Vietnam

(8): UK.Brent,Dubai Fateh ve Batı Teksas ortalama fiyatları. 2014 yılında Barrel bazında ortalama fiyatlar 96,25 USD. 58,87 USD 2015, 64,22 ABD 2016 .

Kaynak: IMF WEO Update Ocak 2016

Yeni gelişen piyasalarda ve gelişmekte olan ekonomilerde ekonomik büyümenin 2015 yılında 2008-2009 finansal krizden sonra en düşük olmak üzere % 4,2 oranında arttığı, 2016 yılında bu artışın %4,7 olacağı öngörülmektedir.

- Çin'de büyüme oranının 2015 yılında %6,82den 2016 yılında %6,3'e azalmış, bu değer 2017 yılında % 6 olarak gerçekleşeceği öngörülmektedir. Yatırımların zayıflaması ekonomik dengeleri olumsuz yönde etkilemektedir. **Hindistan ve gelişen Asya**, bazı ülkelerin Çin'deki ekonomik dengesizlikten ve global endüstriyel zayıflamadan olumsuz etkilenmesine rağmen, güçlü bir tempo ile ekonomik büyümeye hedeflenmiştir.
- **Latin Amerika** ülkeleri ve Karaipelerde kümülatif GDP, bölgedeki bir çok ülkedeki olumlu gelişme sonrasında 2016 yılındaki büyüme % 1,7 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum Brezilya ve ekonomik güçlük içinde olan diğer ülkelerdeki durgunluğu yansıtmaktadır. **Orta Doğu**'da yüksek bir büyüme oranı hedeflenmiş olmasına rağmen düşük petrol fiyatları, jeopolitik gelişmeler ve iç karışıklıklar sonucu gelişim ağır kalmayı sürdürmektedir. Gelişen **Avrupa** 2016 yılında biraz yavaşlama olmasına karşılık güçlü ve kararlı büyümeye devam etmektedir.
- Düşük petrol fiyatlarını ve Batı baskısı karşısında **Rusya**'da 2016 yılında resesyonun süreceği öngörülmektedir. **Bağımsız Devletler Topluluğu**'nda bulunan diğer ülke ekonomilerinde Rusya'da yaşanan durgunluğun ve jeopolitik gelişmelerin ve iç yapısal yetersizliklerin etkisi altında 2016 yılında ılımlı bir büyüme yaşanacağı gözlemlenmekte 2017 yılında gelişimin artacağı değerlendirilmektedir.
- **Sahra altı Afrika**'da geçen on yılın en düşük mal fiyatları nedeniyle bir çok ülkede gelişimin aşamalı olarak gerçekleşeceği değerlendirilmektedir. Bu durum düşük mal fiyatları ve yüksek borçlanma arasında süregelen düzenlemelere doğrudan yansımakta ve bölgenin Angola, Nijerya, Güney Afrika gibi en büyük ekonomileri olduğu kadar daha küçük ihracatçı ülkelerini de olumsuz etkilemektedir.

Revizyon Öngörüler

Ülke kompozisyonu bazında en geniş kapsamlı revizyon politik belirsizliğin neden olduğu durgunluk yanında çoğu hissesi devlete ait olan çok uluslu petrokimya Şirketin Petrobras'da süregelen belirsizlik nedeniyle Brezilya'da gerçekleştirilmiştir. Düşük petrol fiyatları da Orta Doğu'yu olumsuz yönde etkilemektedir. Buna karşılık ABD'de gelişme momentinin kararlı olacağı öngörülmektedir. Global bazda ticaretin gelişimi ise Çin'deki gelişimin yansısıyla ve zayıf ekonomilerin de etkisi ile 2017'de % 0,5'den fazla oranda azalacağı yönündedir.

Gelecekte Riskler

Dünya ekonomisinde anahtar konumunda yapılanmalar başarılı bir şekilde yönetilmediği durumda global gelişim daha olumsuz etkilenecektir. Yeni gelişen piyasalarda (**emerging markets**) ve gelişmekte olan ekonomilerde (**developing economies**) özellikle belirgin bir şekilde saptanan olumsuz riskler (downside risks) aşağıdaki açıklamaları içermektedir.

- Çin'de daha dengeli büyümeye geçiş sürecinde beklenenden daha güçlü bir yavaşlama, ve bunun uluslararası ticarete, mal fiyatlarına yansımaları global finans piyasalarını ve parasal değerleri etkileyecektir.
- ABD'nin olağanüstü para politikasından çıkışı ile potansiyel dolar artışı ve daha sıkı global finans şartları ile alakalı olumsuz tüzel bilanço etkileri, fon hareketlerindeki zorluklar ortaya çıkabilecektir.
- Savunmasız yeni gelişen piyasalarda durgunluk ve muhtemel finansal yetersizliğin tetiklemeyle ani olarak global bir risk ortaya çıkabilecek, piyasalardaki kararsızlık ve yüksek risk olasılığının çevresel etkisi, bunun dışında yükselen piyasalar ve gelişen ekonomilerde görülebilecek münhasır şoklar daha geniş ve yayılan etkiler ortaya çıkarabilecektir.
- Bazı bölgelerde devam eden ve güvensizlik yaratan jeopolitik tansiyon, global ticareti, finansal ve turizm alanlarını da olumsuz yönde etkileyecektir.

Mal piyasaları iki taraflı risk ile karşı karşıyadır. Aşağı tarafta; azalan mal fiyatları zaten kırılmalı bir ortam içinde olan üreticilerin durumunu daha da kötüleştirilecek, enerji sektörünün borçlarındaki artış kredi şartlarını güçleştirecektir. Yukarı tarafta; Petrol fiyatlarındaki azalma petrol ithal talebinin artmasına tüketicilerin fiyatların uzun süre düşük seyredeceğini öngörmesine yol açacaktır.

Politika Öncelikleri

Büyümede beklenen gelişim önceden tahmin edildiği gibi bir kere daha zayıf durumda ve risk dengesi aşağı yöndedir. Yapısal reformları ve talebi destekleyen bir uygulama ile güncel ve potansiyel üretimi yükseltmenin önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

Enflasyon oranları oldukça düşük seyreden gelişmiş ekonomilerde Merkez Bankaları'nın hedefleri uyumlu para politikasının (accommodative monetary policy) öncelikli ve esas unsur olmasıdır. Şartların uygun olduğu durumda özellikle yatırımlara yönelen kısa dönem finansal politikalar tekrar büyüme için daha etkili destek unsuru olmaktadır. Mali konsolidasyonu garanti altındaki parasal desteklemeler eşit dağıtımlı bir büyümeyi de sağlamaktadır. Yapısal reformlarla potansiyel üretimi artırma gayreti hassas bir konumdadır. Yapısal reform gündemi o ülkeye spesifik olmasına rağmen müşterek bölgeler, işgücü piyasalarının güçlendirilmesi, üretim ve hizmet piyasalarında bariyerlerin aşağı çekilmesi konularını da kapsamalıdır.

Avrupa'ya mülteci göçünün artması Avrupa birliği işgücü piyasasını absorbe eden başlıca unsurdur. Bu konudaki politika eylemleri; iş gücüne katkıları yönünde göçmenlerin entegrasyonunu desteklemek sosyal adaptasyon ve uzun vadeli mali ücretleriyle ilgili endişeleri yatıştırmak ve göçmen girişinin uzun dönemde ekonomik katkıları sürdürmek yönünden kritik öneme sahiptir.

. Yeni gelişen piyasalarda ve gelişmekte olan ekonomilerde politika öncelikleri gelişen şartlara bağlı olarak farklılık göstermektedir. Politika yöneticileri potansiyel şoklara karşı kayıpları telafi edecekleri esneklikle karar vermeleri ekonomik girdi seviyelerini sürdürme yönünde düzenlemeler yapmaları gerekmektedir. Diğer taraftan altyapı darboğazını rahatlatmak, dinamik bir iş çevresi yaratmak yönünde yapısal reformlar gerçekleştirmek, lokal sermaye piyasalarını güçlendirmek, finansal mobilizasyonu güçlendirmek, ihracatı çeşitlendirmek öngörülen önlemlerdir.



1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

Dünya ticaretinin % 85'i denizyolu ile yapılmaktadır. 2015 yılında Dünya deniz ticareti yıl bazında tahminen % 2 oranında artmış, toplam olarak 10.7 milyar tona ulaşmıştır.

Bu değer toplam fert başına 1.46 tona eşdeğerdir. Ticaret hacmi geçen yıl, deniz ticaretinin güçlü olarak özellikle ham metaryaller için olduğu kadar konteyner malları ve talep merkezlerinden uzak üretim malları için de Çin'in ithalat talebi ile desteklendiği 2010 ve 2014 yılları arasında rapor edilen ortalama %4,9 büyümenin altında belirgin şekilde yavaşlamıştır. 2010-14 yılları arasında dünya deniz ticaretinin artması global ekonomik büyümenin paralelinde gerçekleşmiş, geçen yıl % 2.0 oranında artan denizyolu taşımaları % 3,3 global GDP artışının gerisinde kalmıştır.

2015 yılında deniz ticaretindeki yavaşlama özellikle kuru dökme yük sektöründe belirginleşmiş, global deniz yolu taşımalarının % 44'ünü oluşturan kuru dökme yük taşımalarında yıllar itibariyle gözlenen marjinal düşüş son yıl 4,7 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Bu durum Güçlü Çin ekonomisinin çelik üretiminde ve enerji amaçlı kullandığı ham madde ithali talebinde yaşanan azalmadan kaynaklanan ve son beş yılda yıllık %7 oranında büyümeden sonra gözlenen ilk azalmadır. Çin ekonomisindeki olgunlaşma dökme yük talebini olumsuz etkilemiş, GDP'da yaşanan yavaşlama sonucu kömür ithaline kısıtlama getirilmesi ile ithalat yıl bazında %3 oranında azalmış, sonuçta global kömür taşımaları da yaklaşık 30 yıl içinde ilk defa toplam 1,1 milyar tona gerilemiştir. Hindistan'ın kömür ithalinde de azalma gözlenmiştir. Denizyolu demir cevheri taşımaları yıldan yıla %2.0 oranında artmış Çin'de çelik üretiminin düşmesine rağmen 2015 yılında %12,5 artarak 1,4 milyar tona ulaşmıştır.

| TABLO (2): Dünya Denizyolu Taşımacılığı | | | | | | | |
|--|-------------------|--------------|--------------|----------------|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| Ticaret Hacmi | Milyon Ton | | | | | % Değişim 2015/14 | % Değişim 2016/15 |
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015(e) | 2016 (f) | | |
| Petrol | | | | | | | |
| Ham Petrol | 1,906 | 1,834 | 1,796 | 1,867 | 1,924 | 4% | 3% |
| Petrol Ürünü | 950 | 989 | 996 | 1,059 | 1,100 | 6% | 4% |
| Toplam Petrol | 2,856 | 2,822 | 2,792 | 2,926 | 3,024 | 5% | 3% |
| Yıllık Yüzde Değişim | 2% | -1% | 1% | 5% | 3% | | |
| Gaz | | | | | | | |
| LPG | 61 | 64 | 72 | 78 | 87 | 8% | 12% |
| LNG | 243 | 244 | 248 | 249 | 251 | 0% | 1% |
| Toplam Gaz | 303 | 307 | 320 | 327 | 339 | 2% | 4% |
| Yıllık Yüzde Değişim | -1% | 1% | 4% | 2% | 4% | | |
| Kimyasallar | 252 | 264 | 265 | 273 | 284 | 3% | 4% |
| Büyük Kuru Dökmeyükler | | | | | | | |
| Demir Cevheri | 1,110 | 1,189 | 1,337 | 1,353 | 1,353 | 1% | 0% |
| Kok Kömür | 234 | 264 | 262 | 256 | 256 | -3% | 0% |
| Kömürü | 889 | 915 | 950 | 899 | 908 | -5% | 1% |
| Tahıl | 375 | 390 | 432 | 438 | 455 | 1% | 4% |
| Boksit& Alüminyum | 107 | 139 | 105 | 119 | 117 | 13% | -1% |
| Kaya Fosfatı | 30 | 28 | 30 | 28 | 30 | -4% | 6% |
| Toplam Büyük Dökmeyük | 2,744 | 2,926 | 3,117 | 3,093 | 3,119 | -1% | 1% |
| Yıllık Yüzde Değişim | 8% | 7% | 7% | -1% | 1% | | |
| Kuru Yük | | | | | | | |
| Zirai Dökme Yük | 307 | 308 | 327 | 336 | 342 | 3% | 2% |
| Metal&Minerals | 585 | 620 | 600 | 585 | 593 | -2% | 1% |
| İmalat | 596 | 625 | 650 | 667 | 680 | 3% | 2% |
| Toplam Küçük Dökmeyük | 1,488 | 1,553 | 1,578 | 1,859 | 1,615 | 1% | 2% |
| Yıllık Yüzde Değişim | 11% | 7% | 3% | 4% | 2% | | |
| Toplam Kuruyük | 4,232 | 4,479 | 4,695 | 4,681 | 4,734 | 0% | 1% |
| Yıllık Yüzde Değişim | 6% | 6% | 5% | 0% | 1% | | |
| Konteyner | 1,463 | 1,543 | 1,639 | 1,691 | 1,766 | 3% | 4% |
| Diğer yükler | 768 | 796 | 825 | 847 | 871 | 3% | 3% |

| | | | | | | | |
|-------------------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------|-----------|
| Canlı Hayvan Taşımacılığı | 211 | 218 | 222 | 226 | 232 | 2% | 3% |
| Araba Taşımacılığı | 43 | 46 | 45 | 46 | 47 | 1% | 3% |
| Toplam Kuruyük Taşımacılığı | 6,464 | 6,818 | 7,159 | 7,219 | 7,371 | 1% | 2% |
| Yıllık Yüzde Değişim | 5% | 5% | 5% | 1% | 2% | | |
| Dünya Denizyolu Taşımacılığı | 9,875 | 10,211 | 10,536 | 10,745 | 11,019 | 2% | 3% |
| Yıllık Yüzde Değişim | 4.2% | 3.4% | 3.2% | 2.0% | 2.5% | | |

Kaynak: ISL January February 2016

Konteyner taşımacılığında büyüme 2015 yılında istikrarlı olmuş %2,3 oranında artarak Dünya ekonomisindeki olumsuz trende rağmen 175,2 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Konteyner ticaretinin pik ayağı olan Uzak Doğu-Avrupa rotası, zayıf Avrupa ithal talebi Rusya'nın ithalatında azalma sonucu % 3,7 oranında gerilemiş, Bunun dışında Güney Kuzey rotalarında gelişen ekonomilerdeki düşük mal fiyatlarının etkisiyle sınırlı kalmıştır. Aynı zamanda Asya içi rotalardaki gelişmeler de 2016 yılında Çin'de yaşanan yavaşlamanın etkisi altında kalmıştır. Konteyner ticareti gelişiminin ılımlı bir düzeyde gerçekleşeceği bu değişimin global ekonomik bazda büyük ölçüde gelişmelere bağımlı olacağı değerlendirilmektedir.

Sözkonusu gelişmelerin aksine **ham petrol ve petrol ürünleri taşımalarında** 2015 yılında gelişim gözlenmiştir. Birbirini takip eden son iki yılda yaşanan azalmadan sonra az oranda bir gelişim ile ham petrol taşımaları % 3,6 artarak 37,6 bpd hacme ulaşmıştır. OPEC ülkeleri piyasa paylarını arttırmak amacıyla üretimi arttırmışlar, petrol fiyatları Avrupa ithalatını ve rafineri üretimini arttırmak amacıyla belirgin bir şekilde düşmüş, bu arada Çin'in hampetrol ithalatı 2015 yılında stoklama aktiviteleri ve daha çok rafineri üretimi yönünde % 9 oranında artmış 6,1 milyon bpd hacmine ulaşmıştır. Petrol fiyatlarının çöküşü özellikle seyir yakıtları olmak üzere keza petrol ürünleri ithalat talebini de körüklemiştir. Denizyolu petrol ürünleri taşımacılığı 2015 yılında %6,2 oranında 22,0 milyon bpd hacminde artmıştır. 2015 yılında gözlenen düşük petrol fiyatlarının ticarete olumlu etkisinin 2016 yılında ılımlı olacağı değerlendirilmektedir. 2016 yılında Çin'in domestik rafinerilerinin "fuel oil" den "ham petrol"e kayması ile ham petrol ticaretinde anahtar rol oynayacağı ve 2016 yılında global ham petrol ticaretinin % 3,5 oranında artacağı öngörülmektedir. Bunun paralelinde Orta Ddoğu'da rafineri kapasitesinin artması ve Çin'de petrol ürünleri ihracat kotasının uygun bulunması ile petrol ürünleri ticaretinin de %3,6 oranında artacağı beklenmektedir.

Bu gelişmelerin dışında ABD kaynaklı ihracatın ve Çin ve Hindistan kaynaklı ithalatın artması ile global **denizyolu LPG taşımaları** 2015 yılında %9 oranında artarak 78 milyon tona ulaşmıştır. Denizyolu ile yapılan **LNG ticaretinde** ise bazı Uzak Doğu ülkelerinin ithalatlarının azalması ile büyüme sınırlı kalmıştır. **Kimyasal** taşımalarda ise düşük petrol fiyatları nedeniyle bazı bölgelerde taleplerin artması ile tahminen % 3 oranında bir artış gözlenmiştir.

2016 yılına bakıldığında Dünya deniz ticaretinin ılımlı bir gelişme göstereceği, cari gözlemlerin değerlendirilmesi sonucu ticaret hacminde, % 3,8 oranında öngörülen GDP gelişiminden ve geçmiş yılların ortalama değerlerinden az bir gelişme gerçekleşeceği değerlendirilmektedir.

2. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU

3.1. Dünya Deniz Ticaret Filosu Analizi

✚ Başlıca Denizci Ülkeler

Dünya deniz ticaret filosunun kapasitesi 2003 yılı başlarına kıyasla iki katından fazla oranda artarak 2015 yılı ortalarında **50 700 adet ticari gemiye ve 1.67 milyar Dwt'a ulaşmıştır**. Günümüzde ticaret gemileri donatan ve sicil bazında çoğunlukla belli başlı denizcilikte gelişmiş ülkeler olmak üzere 150 ülke siciline kayıtlıdır. Dünya ticaret filosu tonajının yarısından fazlası, Yunanistan (%18,7), Japonya (%14.6), Çin (%11.6) Almanya (%7.4) ve Güney Kore (%5.0) sahipli olup her ülke tonajının yarısından fazlası yabancı bayraktır. **Yabancı bayraklı filonun önemli bir kısmı da kolay bayrak (Open Registry) filosundadır. Temmuz 2015 itibariyle ilk on açık sicil bayrağı, toplam Dünya ticaret filosunun %54'ünü oluşturan 910 Milyon DWT tonaja ulaşmıştır**. Dünya ticaret filosunun % 42'si sadece üç ülke siciline kayıtlı olup bunlar, **Panama** (325 Milyon Dwt), **Liberya** (198 milyon Dwt) ve **Marshall Adaları** (182 Milyon Dwt) dir.



✚ Deniz Ticaretinde İlk On Ülke

2015 yılı ortaları itibariyle ilk on ülke 1.2 Milyar Dwt tonajında yaklaşık Dünya filosunun %73'üne denk kısmını kontrol etmektedir. Gemi adedi olarak ele alındığında bu değer Dünya filosunun % 59'unu oluşturmaktadır. Bunun dışında 2400 adet ve 197 milyon

TABLO (3): Dünya’da Başlıca Denizci Ülkeler Tarafından Kontrol Edilen Filolar 2011-2015 (Milyon Dwt) Temmuz 2015

| Ülkeler | % Değişim | | | | |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| | 2011 | 2014 | 2015 | 2015 | 2011-2015 |
| Yunanistan | 218 | 282 | 308 | 313 | 9.0 |
| Japonya | 202 | 235 | 242 | 244 | 4.7 |
| Çin | 133 | 184 | 190 | 194 | 9.3 |
| Almanya | 115 | 127 | 124 | 124 | 1.7 |
| Kore | 59 | 83 | 85 | 83 | 9.5 |
| Norveç | 55 | 57 | 60 | 62 | 2.0 |
| ABD | 44 | 48 | 56 | 56 | 5.8 |
| Singapur | 35 | 51 | 55 | 55 | 12.3 |
| Tayvan | 34 | 48 | 45 | 47 | 7.4 |
| İtalya | 39 | 41 | 42 | 44 | 1.9 |
| Ara toplam | 935 | 1157 | 1207 | 1222 | 6.6 |
| Diğerleri | 359 | 438 | 446 | 455 | 5.6 |
| Önemli Açık Siciller | 7 | 9 | 9 | 8 | 4.6 |
| Dünya Toplam | 1294 | 1596 | 1652 | 1676 | 6.3 |
| Asya | 596 | 811 | 827 | 833 | 8.5 |
| Avrupa | 585 | 666 | 697 | 712 | 4.5 |
| Amerika | 97 | 102 | 111 | 112 | 3.5 |
| Afrika | 12 | 14 | 14 | 13 | 2.7 |
| Bilinmeyen | 4 | 3 | 5 | 6 | 4.2 |

Kaynak: ISL Institute of Shipping Economics and Logistics 2015

Dwt tonajında ilk on ülkeye ait sipariş defteri 2015 yılı ortaları itibariyle Dünya sipariş defterinin %68’ini oluşturmaktadır. Yunanistan Dünya tonajının %18.7’sini oluşturan 313 Milyon Dwt tonaj ile Dünyanın en büyük ticaret filosuna sahiptir. Yunanistandan sonra 244 Milyon Dwt tonaj ile Japonya ikinci sıradadır. Bunu 194 Milyon Dwt ile Çin, 124 Milyon Dwt tonajla Almanya ve 83 Milyon Dwt tonajla Güney Kore ta takip etmektedir. Başlıca ülke filolarında ortalama yıllık tonaj gelişimi incelendiğinde aşağıdaki tabloda Yunanlı armatörlerin 2011-2015 yılları arasında %9 oranında bir artış sağladığı görülmektedir. Aynı periyotta en büyük on ülke arasında Singapur’un %12.3, Güney Kore’nin % 9.5 ve Çin’in filosunda %9.3 oranında artış yaşandığı gözlenmektedir.

2015 Yılı Temmuz Ayı İtibariyle Dünya Bazında Gemi Sahipleri ile Alakalı Aşağıda Açıklanan Hususlar Gözlenmiştir

- 2011-2015 yılları arasında en büyük ticaret gemisi tonajına sahip ilk on ülke tonajlarını ortalama olarak %6,6 oranında arttırmışlardır.
- En üst otuz gemi sahibi ülkelerin 15’i Asya,11’i Avrupa ve 4’ü Amerika kökenlidir.

TABLO (4): Dünya’da Başlıca Denizci Ülkelerin Milli Sicildeki Filoları (MilyonDwt) Temmuz 2015

| Ülkeler | % Değişim | | | | |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| | 2011 | 2014 | 2015 | 2015 | 2011-2015 |
| Yunanistan | 71 | 77 | 78 | 76 | 2.3 |
| Japonya | 21 | 20 | 22 | 30 | 0.9 |
| Çin | 51 | 71 | 72 | 71 | 9.0 |
| Almanya | 18 | 16 | 13 | 11 | -8.5 |
| Kore | 20 | 17 | 16 | 17 | -5.5 |
| Norveç | 19 | 19 | 18 | 18 | -0.5 |
| ABD | 9 | 8 | 8 | 8 | -4.0 |
| Singapur | 66 | 101 | 112 | 119 | 14.3 |
| Tayvan | 4 | 4 | 5 | 5 | 3.2 |
| İtalya | 20 | 20 | 17 | 16 | -3.5 |
| Ara toplam | 299 | 352 | 361 | 372 | 4.8 |
| Diğerleri | 995 | 1243 | 1291 | 1304 | 6.7 |
| Önemli Açık Siciller | 750 | 883 | 910 | 910 | 4.9 |
| Dünya Toplam | 1294 | 1596 | 1652 | 1676 | 6.3 |

Kaynak:ISL Institute of Shipping Economics and Logistics 2015

- 2015 yılı itibariyle Yunanistan ve Japonya kapasite bazında Dünya filosunun %33 oranında kontrolünde sahip ülkelerdir.
- Gemi adedi bazında 1000 Gt ve üzeri olmak üzere 4.700 gemi ile Çin en kalabalık filoya sahip ülkedir.
- İlk beş denizci ülke arasında Yunanistan ve Çin milli bayrak altında kabotaj taşıması yapan en çok gemi segmentine sahip ülkelerdir.
- 2011-2015 yılları arasında Singapur ve Güney Kore kontrolündeki filo sırasıyla %12.3 ve %9.5 oranında büyümüş, buna karşılık Almanya kontrolündeki filo sadece %1.7 oranında artmıştır.
- Yunanlı armatörler 495 ticaret gemisi ve 48 milyon Dwt ile en büyük sipariş defterine sahiptirler. Bu değeri 45 Milyon Dwt sipariş defteri ile Çin’li armatörler takip etmektedir.
- Yunanlı armatörler tarafından sipariş edilen tonajın % 46’sı dökmeyük, %43’ünü tankerler oluşturmaktadır.

Deniz Ticaretinde İlk On Ülkenin Bayrak Sicili

2015 yılı ortaları itibariyle ilk on ülkenin yaklaşık 1.2 Milyar Dwt tonajında ve filonun %74’ünü oluşturan 25.000 ticaret gemisi yabancı bayraktır.

Lider denizci ülke Yunanistan sahip olduğu tonajın (Dwt) sadece %23’ü milli sicilinde, % 77’si yabancı bayraktır. Yabancı bayrağa kayıtlı filo Singapur hariç olmak üzere (sadece %42.2 yabancı bayraktır) diğer denizci ülkeler için de benzer şekilde olduğu gözlenmektedir. 2015 yılı itibariyle ABD %91.7, almanya %90.9, Tayvan %89.3 ve Japonya % 88.7 oranında filo tonajı yabancı bayrak altındadır.

2015 Yılı Temmuz Ayı İtibariyle Yabancı Bayraklı Filolar ile İlgili Aşağıdaki Açıklanan Hususlar Gözlenmiştir

- İlk on ülkenin yabancı bayrak filosu geleneksel açık sicil ülkelerine kayıtlı değildir.%24 (215 Milyon Dwt) geleneksel açık sicil ülkeleri dışındaki bayraklar altındadır.
- İlk on ülkenin filolarınının 3/2'si Panama, Liberya ve Marshal adaları sicilindedir.



MARSHALL ISLANDS



- Yunanlı armatörler % 24 liberya, %22 Marshal Adaları ve %20 Malta bayrağını tercih etmektedir.
- Alman armatörler %45 Liberya,%13 Marshal Adaları ve %10 Antigua & Barbuda bayrağını tercih etmektedirler.
- Japonya % 72, Kore % 66 ve Tayvan % 40 oranında Panama bayrağını tercih etmektedir.
- ABD armatörleri geleneksel olarak % 52 oranında Marshal adaları bayrağını tercih etmektedir.
- Çin armatörlerinin yabancı bayraktaki tonajının% 60'ı Hong Kong, % 20'si Panama bayrağındadır.

🚩 İlk On Açık Sicil Bayrakları

On adet başlıca açık sicil bayrağı **Panama,Liberya,Marshal Adaları, Bahamalar.Malta,Güney Kıbrıs, Antigua & Barbuda, Gibraltar, Cayman adaları ve Vanuatu**'dur.

İlk on açık sicil bayrağının combine tonajı Dünya ticaret filosunun 1000 Gt ve üzeri olmak üzere % 54'ünü kapsayan 910 Milyon Dwt toajındadır. Bu tonajın %78'i Panama (325 Milyon Dwt), Liberya (1989 milyon Dwt) ve Marshal (182 Milyon Dwt) olmak üzere üç en büyük açık sicile kayıtlıdır. 2011-2015 yılları arasında ilk on ülkeye kayıtlı açık sicil filosu yılda % 4.1 oranında artmıştır.

2015 Yılı Temmuz Ayı İtibariyle İlk on Ülkenin Açık sicil Bayrakları ile İlgili Aşağıdaki Açıklanan Hususlar Gözlenmiştir

- Marshal Adaları sicili 2011 yılından sonra 76 milyon dwt tonajında büyümüş bunu 24 mily-onDwt ile liberya ve 21 milyon Dwt büyüme ile Malta takip etmiştir.



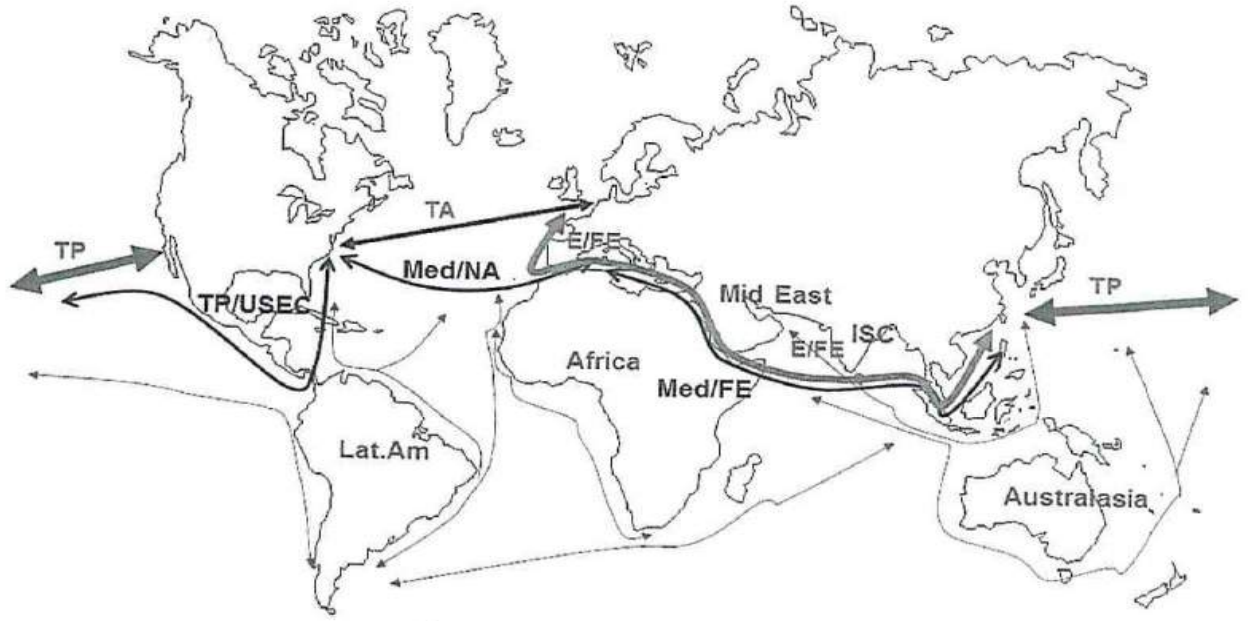
Vanuatu Port Vila

- Başlıca ana açık siciller arasında bahsedilen periyotta yıl bazında en çok artış kaydeden sicil %14.5 ile Marshal Adaları, %10.4 ile Gibraltar ve %7.2 ile Malta olmuştur.
- Açık sicil gemilerini sırasıyla % 47 ve %34 ile dökmeyük gemileri ve tankerler oluşturmaktadır.
- Segmentler bazında ise en büyük tanker filosu Liberya,(Dünya filosunun % 13'ü) en büyük dökmeyük filosu Panama (Dünya filosunun %26'sı) bayrağındadır.

3.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu Genel Gelişimi 2015 / 2016

✚ Ana Deniz Ticaret Rotaları

Dünya deniz ticaretinde kullanılan geleneksel hatlar genellikle Dünya çapındaki büyük üretim merkezlerine ve önemli tüketim merkezlerine yakın olan limanlar arasında bulunmaktadır. Ancak günümüzde ara mal olarak tabir edilen ürünlerin ticareti , uluslararası ticarete önemli yer tuttuğu için önemli üretim merkezleri arasında da sık kullanılan deniz ticaret rotaları oluşturulmuştur.



- E/FE : Doğu / Uzak Doğu (East/ Far East)
- TA : Trans Atlantik (Trans Atlantic)
- TP : Trans Pasifik (Trans Pacific)
- TP/USEC : Trans Pasifik/ ABD Doğu Sahili (Trans Pasifik/ United States East Coast)
- Med/NA : Akdeniz / Kuzey Amerika (Mediterranean/North America)
- Med/FE : Akdeniz / Uzak Doğu (Mediterranean/Far East)

🚢 Global Deniz Ticaret Filosu ve Denizcilik Piyasaları Gelişimi

2016 yılının başında Dünya denizciliği ve gemi inşa sanayi global krizin sekizinci yılı doldurmuş, 2015 yılı gemi inşa sanayi için yine olumsuz gelişmeler yaşanan bir yıl olarak kapanmıştır. Dökmeyük ve konteyner segmentleri belirgin kapasite fazlalarının olumsuz etkilerini yaşarken, tanker piyasası düşük petrol fiyatlarının yarattığı talep nedeniyle daha ılımlı bir yıl geçirmiştir. Kapasite fazlasına rağmen, 1 Ocak 2016 keel laying ve sonrası ve $\geq 130\text{kW}$ motor gücünde gemiler için 1 Ocak 2016 tarihinde Kuzey Amerika ve ABD Karayip ECAs'da yürürlüğe girecek olan IMO NOx Tier III gereklilikleri, kısa mesafe konteyner taşıma taleplerini tetiklemiştir. Bunların dışında global ekonomik gelişimin yavaşlamaya devam etmesine rağmen sadece tanker ve kurvaziyer gemi yeni inşa aktivitelerinde dikkate değer siparişler gözlenmiştir.

2015 yılının dökme yük segmenti için çok kötü bir yıl olduğu ve daha da olumsuz şartlarda yılı sonlandırıldığı gözleminin aksine 2015 yılının tanker segmenti için en iyi yıllardan biri olduğu söylenebilir.

Konteyner filosuna 2015 yılında rekor sayıda yeni kapasite eklendikten sonra konteyner endüstrisi kapasite fazlasının olumsuzluklarını yaşamış, sonuç olarak talep eksikliği yaşayan konteyner filusunda 2015 yılı sonunda son altı yılın yeni bir en yüksek değerini oluşturacak ölçüde artan sayıda büyük tonajlı gemiler devre dışı kalmıştır.

TABLO (5) : Dünya Denizyolu Taşımacılığı

| Denizyolu Taşımacılığı (MilyonTon) | | | | | | | | | | % Değişim 2015/14 | % Değişim 2016/15 | 10 yıllık Birleşik Büyüme oranı (CAGR) |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------|-------------------------|--|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | | | |
| Demir Cevheri | 841 | 898 | 991 | 1,053 | 1,110 | 1,189 | 1,337 | 1,353 | 1,353 | 1.2% | 0.0% | 6.6% |
| Kömür(1) | 793 | 807 | 930 | 1,000 | 1,123 | 1,179 | 1,213 | 1,155 | 1,164 | -4.8% | 0.8% | 5.1% |
| Tahıl(2) | 319 | 321 | 343 | 345 | 375 | 390 | 432 | 438 | 455 | 1.4% | 4.0% | 4.5% |
| Dökme Yük(3) | 1,478 | 1,313 | 1,472 | 1,589 | 1,624 | 1,720 | 1,713 | 1,736 | 1,763 | 1.3% | 1.6% | 2.4% |
| Ham Petrol | 1,903 | 1,817 | 1,873 | 1,853 | 1,906 | 1,834 | 1,796 | 1,867 | 1,924 | 4.0% | 3.1% | 0.2% |
| Petrol Ürünleri | 856 | 864 | 915 | 945 | 950 | 989 | 996 | 1,056 | 1,100 | 6.3% | 3.9% | 3.2% |
| Gaz (4) | 228 | 236 | 276 | 306 | 303 | 307 | 320 | 327 | 339 | 2.2% | 3.6% | 4.8% |
| Kimyasal | 210 | 216 | 231 | 244 | 252 | 264 | 265 | 273 | 284 | 3.0% | 4.0% | 3.9% |
| Koneyner | 1,271 | 1,133 | 1,291 | 1,412 | 1,463 | 1,543 | 1,639 | 1,691 | 1,766 | 3.1% | 4.5% | 4.9% |
| Diğer Kuru | 710 | 689 | 742 | 728 | 768 | 796 | 825 | 847 | 871 | 2.7% | 2.8% | 1.7% |
| Toplam | 8,609 | 8,294 | 9,065 | 9,474 | 9,875 | 10,211 | 10,536 | 10,745 | 11,019 | 2.0% | 2.5% | 3.2% |

Kaynak:Clarkson ResearchWorld seaborne Trade Summary 2016

Dünya deniz ticaret filosunun büyümesi yavaşlamış 2016 yılının başlarında 300 GT üstünü oluşturan 51.404 adet gemiden oluşan 1.72 Milyar DWT tonajındaki filoda yıl itibariyle tonaj bazında %3,3 ve adet bazında ise % 1.9 artış yaşanmıştır. Bu durum son on yıldan fazla süredir yaşanan en düşük artış oranıdır. Gemi inşa sektörünün pik durumundan sonra ilk defa olarak 2014 yılından sonra sökülerin azalması sonucu dünya filosu yaş ortalaması az oranda da olsa artış eğilimine girmiştir.

2016 yılı başlarında global sipariş defteri yıl itibariyle DWT bazında %3,9 oranında bir azalma göstererek 295 Milyon DWT tonajında 3.880 adet gemiden oluşmaktadır. Azalma kuru dökme yük segmentinin düşük sipariş hacminden kaynaklanmaktadır. Global siparişler 2015 yılının sonunda mevcut dünya ticaret filosunun % 17,2'sine ulaşmıştır. (Tankerler %20,1,Konteyner gemileri (Fully Cellular) %17,7,Kuru Dökme yük segmenti %16.4)

Söküm aktiviteleri 2015 yılında 95 milyon DWT teslim edilmiş olup, sökümü gerçekleştirilen 37 milyon DWT tonajında 1,569 adet gemi ile 2014 yılı ile kıyaslandığında yüksek seviyededir. Ancak bu durum 2009 ile 2012 yılları arasındaki gemi inşa sektörünün pik olduğu durum paralelinde yaşandığı gibi 145 Milyon DWT teslimlerden uzaktadır.

2016 yılı başlarında Yunanistan ve Japonya kapasite kontrolü açısından Dünya filosunun %33'ünü kontrol eden başlıca iki denizci ülkedirler.

TABLO (6): Dünya Denizyolu Taşımacılığı Mal Gruplarına Göre % Pay

| Mal Gruplarına Göre | Dünya Ticaretinde %Pay | | | | | | | | | | 2016'da Değişim | 2016'da Trend | 10 Yıllık Ort. |
|---------------------|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------|---------------|----------------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | | | | |
| | Demir Cevheri | 9.8% | 10.8% | 10.9% | 11.1% | 11.2% | 11.6% | 12.7% | 12.6% | 12.3% | | | |
| Kömür (1) | 9.2% | 9.7% | 10.3% | 10.6% | 11.4% | 11.5% | 11.5% | 10.7% | 10.6% | -0.2% | Düşüş | 10.5% | |
| Tahıl (2) | 3.7% | 3.9% | 3.8% | 3.6% | 3.8% | 3.8% | 4.1% | 4.1% | 4.1% | 0.1% | Artış | 3.9% | |
| Dökme Yük (3) | 17.2% | 15.8% | 16.2% | 16.8% | 16.4% | 16.8% | 16.3% | 16.2% | 16.0% | -0.2% | Düşüş | 16.6% | |
| Ham Petrol | 22.1% | 21.9% | 20.7% | 19.6% | 19.3% | 18.0% | 17.0% | 17.4% | 17.5% | 0.1% | Artış | 19.6% | |
| Petrol Ürünleri | 9.9% | 10.4% | 10.1% | 10.0% | 9.6% | 9.7% | 9.5% | 9.9% | 10.0% | 0.1% | Artış | 9.9% | |
| Gaz (4) | 2.6% | 2.8% | 3.0% | 3.2% | 3.1% | 3.0% | 3.0% | 3.0% | 3.1% | 0.0% | Artış | 3.0% | |
| Kimyasal | 2.4% | 2.6% | 2.5% | 2.6% | 2.6% | 2.6% | 2.5% | 2.5% | 2.6% | 0.0% | Artış | 2.5% | |
| Konteyner | 14.8% | 13.7% | 14.2% | 14.9% | 14.8% | 15.1% | 15.6% | 15.7% | 16.0% | 0.3% | Artış | 14.9% | |
| Diğer Kuru | 8.3% | 8.3% | 8.2% | 7.7% | 7.8% | 7.8% | 7.8% | 7.9% | 7.9% | 0.0% | Artış | 7.9% | |

Kaynak:Clarkson ResearchWorld seaborne Trade Summary 2016

TABLO (7): Dünya Denizyolu Taşımacılığı Milyar ton/mil

| Ton Mil | Tahmini milyar ton mil | | | | | | | | | | % Değişim 2015/14 | % Değişim 2016/15 | 10 yıllık birleşik büyüme oranı |
|----------------------|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | | | | |
| Demir Cevheri | 4,827 | 5,365 | 5,854 | 6,337 | 6,720 | 6,902 | 7,536 | 7,477 | 7,412 | -0.8% | -0.9% | 6.2% | |
| Kömür (1) | 3,526 | 3,441 | 4,045 | 4,318 | 4,852 | 5,030 | 5,216 | 5,067 | 5,091 | -2.9% | 0.5% | 4.6% | |
| Tahıl (2) | 2,158 | 2,221 | 2,460 | 2,404 | 2,594 | 2,776 | 3,004 | 3,101 | 3,241 | 3.2% | 4.5% | 5.3% | |
| Dökme Yük (3) | 8,204 | 7,213 | 8,230 | 8,839 | 9,083 | 6,654 | 9,939 | 10,002 | 10,212 | 0.6% | 2.1% | 2.3% | |
| Ham Petrol | 8,846 | 8,129 | 8,634 | 8,721 | 9,162 | 8,929 | 8,865 | 9,133 | 9,410 | 3.0% | 3.0% | 0.6% | |
| Petrol Ürünleri | 2,454 | 2,594 | 2,704 | 2,781 | 2,821 | 2,893 | 2,939 | 3,151 | 3,271 | 7.2% | 3.8 | 3.6% | |
| Gaz (4) | 956 | 958 | 1,147 | 1,344 | 1,346 | 1,347 | 1,392 | 1,437 | 1,521 | 3.2% | 5.8% | 6.2% | |
| Kimyasal | 731 | 760 | 822 | 873 | 891 | 919 | 911 | 928 | 969 | 1.8% | 4.5% | 3.6% | |
| Konteyner | 6,737 | 6,033 | 6,839 | 7,472 | 7,677 | 8,082 | 8,584 | 8,805 | 9,162 | 2.6% | 4.1% | 4.7% | |
| Diğer Kuruyük | 3,764 | 3,667 | 3,932 | 3,855 | 4,031 | 4,169 | 4,320 | 4,412 | 4,516 | 2.1% | 2.4% | 1.5% | |
| Toplam | 42,203 | 40,381 | 44,666 | 46,942 | 49,178 | 50,700 | 52,706 | 53,514 | 54,807 | 1.5% | 2.4% | 3.3% | |
| Yıllık Yüzde Değişim | 2.8% | -4.3% | 10.6% | 5.1% | 4.8% | 3.1% | 4.0% | 1.5% | 2.4% | | | | |

Kaynak:Clarkson ResearchWorld seaborne Trade Summary 2016

- (1):lignite dahil.
- (2):Soya dahil.
- (3):Boksit,aleminyum ve fosfat dahil.
- (4):LPG,sıvı propan ve butan dahil.

3.3. Segmentlere Göre Dünya Deniz Ticaret Filosu

3.3.1. Tanker Piyasaları



✚ Arz ve Talep

2005-2014 yıllarında denizyolu ham petrol ve petrol ürünleri olmak üzere taşımacılığında yıllık gözlenen % 1.0'lik artış 2015 yılında piyasaları umutlandıran bir yükselişle % 4.7 oranda artmış, denizyolu hampetrol taşımacılığı, düşük petrol fiyatlarının rafineri üretimi ve stoklama faaliyetlerini olumlu yönde etkilemesi sonucu 2015 yılında % 3,8 oranında artarak 37,6 milyon gün/varil değerine ulaşmıştır. Artan ticaret daha çok liman bekleme sürelerini artırmış bunun dışında stok amaçlı tanker talebi de yükseliş trendine girmiştir. Uzun erimli Orta Doğu Asya ticaretinin artması ile ham petrol DWT talebi de tahminen 2015 yılında % 3,6 oranında artmıştır. Ürün taşımaları da gemi yakıtı talebi paralelinde % 6,3 artarak 23,0 gün/ varil hacme ulaşmıştır. Orta Doğu'da rafineri kapasitelerinin artması ile bölgeden özellikle Asya'ya Taşımalar etkilenmiş, bunun dışında Avrupa arası taşımalar da artmış, ürün tankeri talebi 2015 yılında %5,9 oranında büyümüştür.

Ham petrol tanker filosu gelişimi geçen yıllarda oldukça ılımlı bir konumda olmuş, filo 2015 yılında DWT bazında %2,4 büyüyerek Mart 2016 itibariyle 386,9 milyon DWT hacminde 3,451 adet gemiye ulaşmıştır. 2014 ve 21015 yıllarında, geçen beş yılın 25,6 milyon DWT olan ortalama teslim kapasitesinin altında olmak üzere 9,3 ve 8,4 milyon DWT tonaj teslim edilmiştir. Güçlü piyasa şartları söküm aktivitelerini sınırlamış buna karşılık siparişleri artırmış 2015 yılı boyunca ham petrol siparişleri % 60 oranında artarak Ekim 2011 yılından sonra en yüksek seviyede olmak üzere yıl bazında 71,2 milyon DWT tonaja ulaşmıştır. Bunun dışında ürün tankerleri filosu DWT bazında 5 5,8 oranında daha hızlı bir gelişme kaydetmiş, söküm aktivitesi 0,8

milyon DWT ile yarıya inmiş, buna karşılık teslimler 8,7 milyon DWT tonaj ile 2008 yılından sonra en yüksek seviyeye ulaşmış, bu paralelde MR ve LR2 filoları 2015 yılında % 9 ve % 10 oranında belirgin olarak büyüme kaydetmiştir. Ürün tankerleri teslimlerdeki artış nedeniyle sipariş yönünden 2014 yılından itibaren baskı altında olmuş ürün tankeri siparişleri 2015 yılında azalma eğilimine girmiştir.

TABLO (8) Dünya Ham Petrol Talebi

| Milyon varil/gün | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016(f) |
|--------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| OECD Avrupa | 13,8 %-3,2 | 13,6 %-1,1 | 13,5 %-0,9 | 13,7 %1,5 | 13,7 %0,0 |
| Kuzey Amerika | 23,0 %-1,8 | 23,4 %2,1 | 23,5 %0,2 | 23,7 %0,8 | 23,8 %0,4 |
| OECD Dışı Asya | 21,2 %3,9 | 21,9 %3,4 | 22,5 %2,6 | 23,5 %4,5 | 24,1 52,8 |
| Diğer | 32,2 %3,4 | 32,4 %0,6 | 23,6 %0,6 | 32,8 %0,7 | 33,2 %1,2 |
| Toplam Filo % Değişim | 90,1 %1,1 | 91,4 %1,4 | 92,1 50,7 | 93,7 %1,8 | 94,8 %1,2 |

Kaynak: clarkson Research spring 2016

TABLO (9) Dünya Ham Petrol Arzı

| Milyon varil/gün | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016(f) |
|-------------------|--------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| Suudi Arabistan | 9,8 %4,0 | 9,7 %-1,4 | 9,7 %0,4 | 10,4 56,8 | 10,4 %-0,1 |
| Diğer Orta Doğu | 18,0 %6,8 | 18,4 %2,5 | 18,3 %-0,5 | 18,9 %3,0 | 19,2 %2,0 |
| Latin Amerika | 7,4 %4,2 | 7,4 %0,4 | 7,5 %1,6 | 7,7 %1,5 | 7,8 %1,4 |
| Afrika | 9,7 %-7,3 | 9,1 %-6,4 | 8,5 %-0,7 | 8,5 %0,6 | 8,7 %1,8 |
| Rusya Federasyonu | 13,7 %1,5 | 13,9 %1,1 | 13,9 %0,2 | 14,0 %0,6 | 14,0 %0,3 |
| Diğer | 32,0 %1,2 | 32,6 %1,9 | 35,2 %7,9 | 36,4 %3,4 | 36,0 %-1,1 |
| Toplam | 90,6 %1,9 | 91,1 %0,5 | 93,1 2,2 | 95,8 %2,9 | 96,1 %0,3 |

Kaynak: clarkson Research spring 2016

VLCC Piyasası

Güçlü bir arz talep dengesi tarafından desteklenen VLCC piyasaları 2015 yılında çok olumlu bir trend sergilemiştir. Ortalama kazançlar yıllar bazında iki kat artarak 2015 yılında 64,846 ABD/Gün, 2008 yılından sonra ilk defa olmak üzere Aralık ayında

100,000 ABD/Gün seviyesine ulaşmıştır. Piyasa gelişimi olumsuz bir durumda iken düşük petrol fiyatları petrol talebini ve stoklama aktivitelerini arttırmış VLCC talebi artarken söküm aktiviteleri azalmıştır.

Suezmax Piyasası

2015 yılında tonaj talebi % 5,0 artmasının yanında DWT bazında Suezmax filosu %1,9 oranında büyümüştür. Petrol fiyatlarının azalması sonucu Avrupa'da artış gösteren rafineri faaliyetleri başta Orta Doğu ve Batı Afrika bölgelerinden olmak üzere bölgeler arasında ham petrol taşımacılığı talebini arttırmış, Suezmax piyasası yıl bazında % 68 artarak 46.713 ABD/Gün seviyesine ulaşmış, siparişler yükselme eğiliminde iken söküm aktiviteleri azalmıştır.

TABLO(10): Dünya Tanker Filosu

| Tanker Filosu Milyon DWT | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 (f) | 2017(f) |
|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| VLCC | 190,2 %1,6 | 194,2 %2,1 | 200,3 %3,1 | 213,4 %6,6 | 224,1 %5,0 |
| Suezmax | 76,2 %4,9 | 76,0 %-3 | 77,4 %1,9 | 80,8 %4,5 | 86,7 %7,2 |
| Aframax | 96,9 %-0,7 | 96,0 %-0,9 | 99,0 %3,1 | 103,0 %6,6 | 108,0 %4,9 |
| Panamax | 29,6 %0,4 | 29,8 %-0,3 | 29,4 %-1,3 | 30,2 %2,5 | 31,2 %3,4 |
| Handysize | 107,7 %2,6 | 111,7 %3,8 | 118,3 %5,9 | 123,7 %4,6 | 127,0 %2,7 |
| Toplam Filo % Değişim | 500,8 %1,8 | 507,8 %1,4 | 524,3 %3,3 | 551,0 %5,1 | 576,8 %4,7 |

*Kaynak: clarkson Research spring 2016
(f) :Öngörülen*

Aframax Piyasası

Ortalama Aframax navlunları yıl bazında % 54 oranında artarak 2015 yılında 37,954 ABD/Gün seviyesine ulaşmıştır. Birbirini takip eden iki yıl azalma eğiliminde olan talep bölgeler arası ham petrol talebinin artması ile geçen yıl %2,2 oranında artış göstermiş, buna karşılık filo gelişimi çok sınırlı olmuştur. 2013 ve 2014 yıllarında siparişler 8 ve 11 gemi iken 2015 yılında siparişler artarak 59 gemiye ulaşmıştır.

Ürün Piyasası

2015 yılında ürün piyasası ılımlı filo büyümesine rağmen bütün sektörlerde kazançlı bir yıl geçirmiş, denizyolu petrol ürünleri taşımacılığı belirgin bir şekilde artmıştır. Orta Doğu'da artan rafineri kapasiteleri ve ihracat paralelinde Asya'da artan nafta talebi Doğu Suez'de LR piyasasını desteklemiş Japon Körfezi'ne LR2 navlunları yıl bazında % 67 oranında artarak 30,497 ABD/Gün seviyesine ulaşmış, buna karşılık aynı rotada LR1 navlunları %63 oranında artarak 24,847 ABD/Gün seviyesinde kalmıştır. Atlantik ticaretini destekleyen ABD ve Avrupa'da rafineri üretimlerindeki artış temiz MR navlunlarını yıl bazında %71 oranında arttırarak ortalama 21,444

ABD/Gün ve kirli Panamax navlunları 2008 yılından sonra en yüksek olan ortalama 26,548 ABD/Gün seviyesine ulaşmıştır.

3.3.2. Dökmeyük Piyasaları



Dökme yük piyasa şartları 2015 yılında taşımaların belirgin bir şekilde yavaşlaması ve filodaki arz fazlası nedenleri ile şiddetle baskılar altında kalmış ortalama navlunlar geçen yıla göre % 28 azalarak 1999 yılından sonra gözlenen en düşük seviye olarak 7,123 ABD/gün olarak gerçekleşmiştir. Azalma eğilimi 2016 yılında da devam etmektedir. Söz konusu olağanüstü şartlar sonucu söküm aktiviteleri artma eğilimine girmiş, filo gelişimi son onbeş yılın en yavaş konumuna ulaşmıştır. bunun paralelinde yeni inşa kontratları da 2015 yılında 2001 yılından sonra gözlenen en düşük seviyeye inerek tonaj bazında %30 oranında azalmış, lay-up tonajı da keza geçen aylarda belirgin bir şekilde artmıştır.

✚ Arz ve Talep

2015 yılında kuru dökme yük talebinde belirgin bir azalma yaşanmış son beş yılda gözlenen %7 oranındaki artışlardan sonra azalarak 4,7 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Geçen yıllarda Çin kuru dökme yük ithalatı bu segmentteki taşımaların gelişmesinde anahtar rolde oynamış, 2010-14 yılları arasında Çin'e yönelik dökmeyük ithalatı bu segmentte global taşımaları % 50 oranında arttırmıştır. Çin ithalatı 2015 yılında ekonomideki doygunluğun yansıması ile % 3 oranında azalmıştır. Yapı endüstrisindeki ve inşa sanayi sektöründeki zayıflık ülkenin çelik üretiminin % 2 azalmasını tetiklemiş, neticede 2015 yılında demir cevheri ithalinde % 2 oranında sınırlı bir gelişme gözlenmiştir. 2014 yılındaki % 15 oranında gelişmeden sonra, Çin'in zayıf kömür talebi ve kömür kalitesindeki kısıtlamasının yanında Hindistan'ın iç üretiminin artması, denizyolu kömür taşımalarını otuz yıl aradan sonra ilk defa 1 milyar tona geriletmiştir. Bunun yanısıra minör dökmeyük taşımalarında da gelişim 2010-14 yılları arasındaki yıllık % 5,3 oranındaki gelişimden sonra % 0,7 oranına gerilemiştir.

2015 yılında filo 1999 yılından sonra görülen en küçük oranda olmak üzere DWT bazında % 2,4 oranında büyümüştür. Zayıf piyasa koşulları söküm aktivitelerini hızlandırmış, 2014 yılının iki katı olmak üzere 30,6 milyon DWT tonaj sökümüne gönderilmiştir. Teslimler ılımlı sayıda sürmüş 49,3 milyon DWT filoya katılmıştır. Sipariş alanında ise son on yılda yıl başına ortalama 74,2 milyon DWT siparişle kıyaslandığında 2015 yılında toplamda sadece

17,7 milyon DWT tonajında 250 ünit sipariş edilmiştir. Bazı armatörler siparişlerini tanker veya konteyner segmentlerine değiştirme yolunu seçmişler, 2015 yılında tonaj bazında dökmeyük siparişleri %28 oranında azalmış, Mart 2016 tarihinde 1,391 adet gemi ile 112,0 milyon DWT değerinde gerçekleşerek 2007 yılı başlarından sonra en düşük tonaja gerilemiştir.

TABLO (11) Dünya Kuru Dökmeyük Taşımaları

| Milyon Ton | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 (e) | 2016(f) |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
| Demir Cevheri İthal | 1,110,2 %5,5 | 1,189,6 %7,2 | 1,338,3 %12,5 | 1,364,6 %2,0 | 1,334,2 %-1,5 |
| Demir Cevheri İhraç | 1,110,2 %5,5 | 1,189,6 %7,2 | 1,338,3 %12,5 | 1,364,6 %2,0 | 1,334,2 %-1,5 |
| Kok Kömürü İthal | 233,7 %4,2 | 264,4 %13,2 | 262,1 %-0,9 | 252,0 %-3,9 | 250,2 %-0,7 |
| Kok Kömürü İhraç | 233,7 %4,2 | 264,4 %13,2 | 262,1 %-0,9 | 252,0 %-3,9 | 250,2 %-0,7 |
| Kömür İthal | 889,5 %14,7 | 914,9 %2,9 | 950,4 %3,9 | 882,7 %-7,1 | 879,6 %-0,4 |
| Kömür İhraç | 889,5 %14,7 | 914,9 %2,9 | 950,4 %3,9 | 882,7 %-7,1 | 879,6 %-0,4 |
| Tahıl ve Küçük Dökmeyük | 279,0 | 286,8 | 315,1 | 319,1 | 325,9 |
| Toplam Kuru Dökmeyük | 4,232,4 | 4,481,1 | 4,694,0 | 4,687,0 | 4,702,0 |

*Kaynak: clarkson Research spring 2016
(f) Öngörülen, (e) Tahmini*

TABLO (12) Dünya Kuru Dökmeyük filosu

| Milyon DWT | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 (e) | 2017(f) |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Capesize | 293,6 %5,0 | 308,2 %4,9 | 309,4 %0,4 | 309,7 %0,1 | 308,3 %-0,4 |
| Panamax | 184,2 %8,9 | 192,3 %4,4 | 195,2 %1,5 | 196,6 %0,7 | 198,5 %1,0 |
| Handymax | 158,3 %7,4 | 166,6 %5,2 | 179,4 %7,7 | 189,7 %5,7 | 195,8 %3,2 |
| Handysize | 89,5 %-0,7 | 90,6 %1,3 | 91,9 %1,5 | 91,8 %-0,1 | 90,9 %1,0 |
| Toplam filo | 726,0 %5,7 | 757,7 %4,4 | 775,8 %2,4 | 787,8 %1,5 | 793,5 %0,7 |

Kaynak: Clarkson Research Spring 2016

Capesize Piyasaları

2015 yılında belirgin bir şekilde gözlemlenen denizyolu demir cevheri taşımalarındaki yavaşlama Çin'in önemli ölçüdeki talep azalmasından kaynaklanmış, Capesize spot navlunları geçen yıla göre % 44 azalarak 9,060 ABD/gün değerine gerilemiş, 2016

yılı başlarında piyasa daha da zayıflayarak Şubat ayında 2,690 ABD/gün değerinde rekor bir düşüşe şahit olmuştur. 2015 yılında filo büyümesi de 15,4 milyon DWT güçlü söküm aktivitesinin arkasında DWT bazında sadece % 4 oranındadır. Buna karşılık yeni inşa siparişleri Mart 2016 ayı başında bir yıl öncesi % 21 oranının altında olmak üzere mevcut filonun %14'ü'ne eşdeğerdir.

✚ Panamax Piyasaları

2010-2014 yılları arasında her yıl ortalama % 10 oranında gelişen Panamax filusunda bu oran 2015 yılında % 1,5 değerine gerilemiştir. Bu olumsuz gelişmeye rağmen piyasa geçen yıl güçlü olmuş, Asya ve Avrupa'da talep azalması kömür taşımacılığını olumsuz yönde etkilemiş, spot piyasa 7,335 ABD/gün değerinden Şubat 2016 2da 4,831 ABD/gün değerine gerilemiştir.

✚ Handymax Piyasaları

Ultramax ve Supramax segmentlerini kapsayan Handymax filosu 2015 yılında DWT bazında % 7,7 büyümüştür. Bu olumlu piyasa gelişimi denizyolu kömür taşımacılığının azalması ve minör dökme yüklerdeki sınırlı artış nedenleri ile piyasayı baskı altında tutmuş, Ortalama supramax navlunları geçen yıla oranla % 28 azalarak 2015 yılında 6,578 ABD/gün değerinde gerçekleşmiş, bu durum kontratları da azaltarak, 2013 yılındaki 31,2 ve 2014 yılındaki 17,9 milyon DWT siparişlere karşılık 2015 yılında 4,9 milyon DWT Handymax tonajı sipariş edilmiştir.

✚ Handysize Piyasaları

Handysize segmentinde geçen yıllarda kapasite fazlası inşa aktiviteleri sonucu ile minör dökme yüklerdeki sınırlı artış piyasayı olumsuz etkilemiş ortalama navlunlar geçen yıla göre %28 oranında azalarak yıl boyunca 5,485 ABD/gün olarak gerçekleşmiştir.

3.3.3. Konteyner Piyasası



Son altı ay içinde dünya konteyner piyasası konteyner ticareti artışının yavaşlaması ile yeni bir baskı altına girmiş, genelde 2015 yılında charter navlunları kararsız bir trend izlemiştir. İlk altı ayda zaman zaman çok düşük seviyelerde seyreden piyasa ikinci altı ayda ılımlı oranda artmış, 2016 yılının ilk aylarında olağanüstü düşük seviyelere gerilemiştir. Şubat 2016'da Panamax segmentinin yıllık charter fiyatı, 2015 yılı Şubat ayında gerçekleşen 15,000 ABD/gün seviyesinden 5,800 ABD/gün seviyesine gerilemiştir.

2015 yılı başlarında piyasadaki yavaşlama trendi düzensiz gelişimin anahtar noktası iken küçük ve orta büyüklükteki filoda sınırlı bir gelişim navlunların bir az hareketlenmesine neden olmuş, yıl ilerledikçe denizyolu konteyner taşımacılığında yavaş gelişmenin kümülatif etkisi daha belirgin ortaya çıkmış, azalan gemi talebi atıl filonun da sayısının artmasına katkı sağlamıştır. Mart 2016'ya son altı yılın en yüksek değerinde olmak üzere filonun % 8'i atıl durumdadır.

Konteyner box navlun fiyatları piyasası da çok değişken bir trend izlemiş, çok düşük seviyedeki navlunlar firma performanslarını da olumsuz yönde etkilemiş, büyük çaptaki gemilerin söküme gitmemesinin olumsuz etkilerini önlemek için firmalar mücedele etmeye devam etmişlerdir.

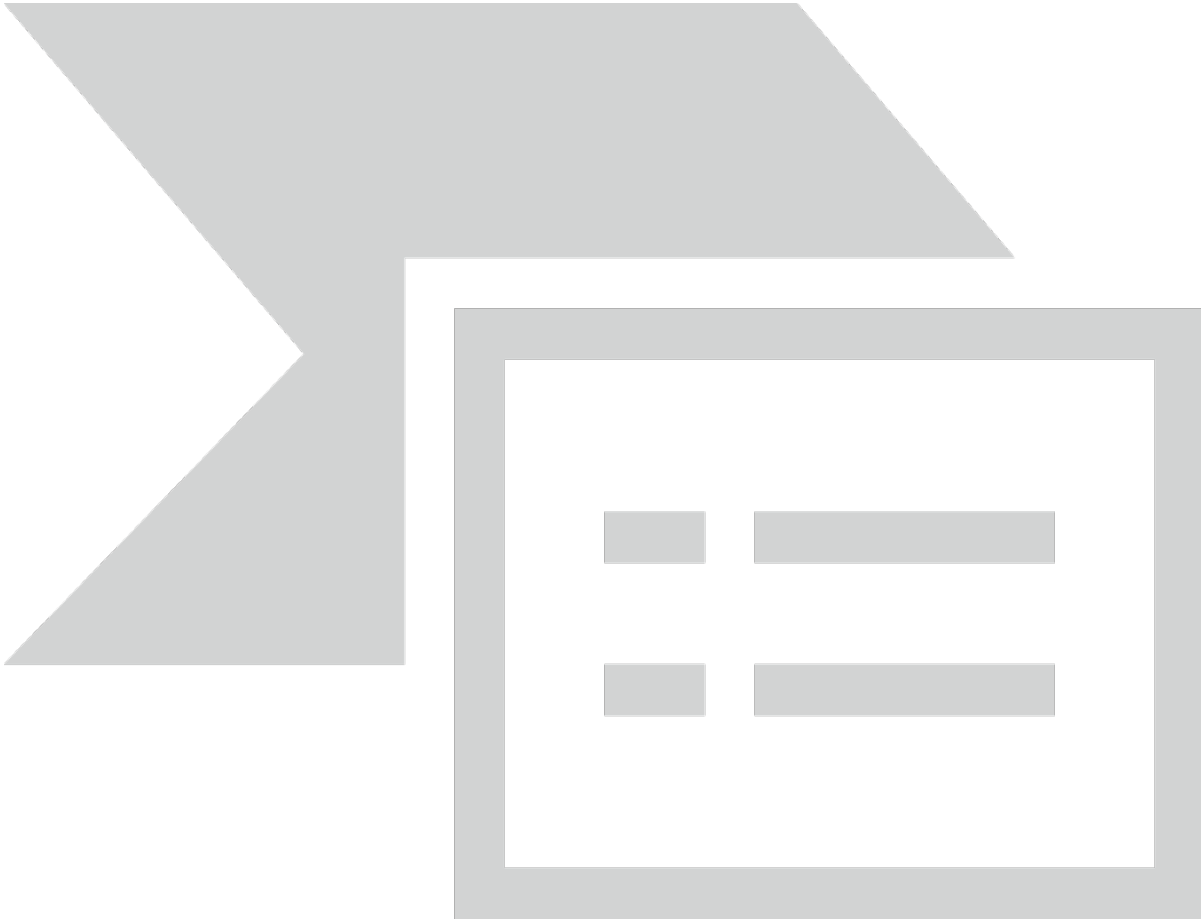
TABLO 13 Dünya Konteyner Filosu

| Konteyner Filosu '000TEU | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 (f) | 2017(f) |
|---|--------|--------|--------|----------|---------|
| Küçük (<3,000 TEU) | 4,083 | 4,009 | 4,015 | 4,009 | 3,992 |
| | -2,5% | -1,8% | 0,1% | -0,1% | -0,4% |
| Orta (3-8,000 TEU) | 7,443 | 7,453 | 7,468 | 7,254 | 7,008 |
| | 1,1% | 0,1% | 0,2% | -2,9% | -3,4% |
| Derin (8-12,000 TEU) | 3,555 | 4,096 | 4,797 | 5,284 | 5,570 |
| | 13,8% | 15,2% | 17,1% | 10,2% | 5,4% |
| Büyük (12,000 TEU+) | 2,058 | 2,695 | 3,457 | 3,965 | 4,724 |
| | 30,5% | 30,9% | 28,3% | 14,7% | 19,2% |
| Diğer Konteyner Gemileri | 2,219 | 2,189 | 2,184 | 2,159 | 2,117 |
| | -0,4% | -1,3% | -0,2% | -1,2% | -1,9% |
| Toplam Konteyner Filosu ('000 TEU) | 19,357 | 20,443 | 21,921 | 22,671 | 23,411 |
| | 4,8% | 5,6% | 7,2% | 3,4% | 3,3% |

Arz ve Talep

2015 yılında konteyner ticareti 2014 yılında yaşanan gelişimin yarısından az olmak üzere yaklaşık % 2,3 oranında azalmıştır. Transpasifik rotasında ticaret hacmi gelişimi oldukça güçlü iken başlıca ana rota olan Uzak Doğu Avrupa rotası zayıf Avrupa ithalat talebi , azalan Rusya ithalatı ve stoklamalardaki yavaşlama nedeni ile % 4 oranında azalmış, bunun paralelinde Asya içi taşımalar da Çin'in yavaşlayan ekonomisi ve diğer bölgelerdeki zayıf performanslara bağlı olarak % 3 oranında yavaşlamıştır. Diğer taraftan 2015 yılında gelişmiş ekonomilerde ithalata dayalı üretimin azalması keza 2015 yılının ikini yarısında yavaşlamış, toplam Güney Kuzey rotalarında artış sadece %1,1 oranında bir artış göstermiştir.

Mart 2016'da Dünya konteyner filosu 5,230 gemi ile 19,8 milyon TEU hacmindedir. Filo büyümesi 2015 yılında da hızlanmış, kapasite bazında yıl boyunca % 8,1 oranda rekor seviyede büyümüştür. Geçen yıl toplam 1,7 milyon TEU teslim edilmiş, bu hacmin %87'sini 8,000 + TEU gemiler oluşturmuştur. Buna karşılık 2015 yılında sökümler azalmış, 2014 yılındaki 0,37 milyon TEU söküme karşılık 0,19 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Mart 2016'da siparişler filo kapasitesinin % 19'una eşdeğer 3,7 milyon TEU hacminde 439 gemidir. Düşük bunker fiyatlarına rağmen yavaş seyir yapma kapasiteyi engellemeye devam etmektedir. Seyir süratlerinde belirgin bir artış için bir gösterge bulunmamaktadır. Tahminlerin aşağı doğru risklere konu olabileceği gerçeğine rağmen global konteyner ticaretinin 2016 yılında % 4 oranında artacağı değerlendirilmektedir.



3.3.4. Diğer Sektörler

LNG LPG

LNG ve LPG sektörlerinde piyasa şartları 2015 yılında belirgin bir şekilde ayrılmış, ABD ihracatının güçlü oranda gelişmesi sonucu LPG talebinin artması piyasaları tetiklemiş, LPG sektöründe VLGC kazançları 2014 yılındaki yüksek seviyeden geçen yıla göre % 15 oranında artarak 2015 yılında ortalama 88,508 ABD/gün değerine ulaşmıştır. Buna karşılık küçük çaptaki LPG gemileri için piyasalar daha değişken bir trend izlemiştir. Bunun paralelinde kısa dönem LNG taşımalar 2015 yılında zayıflamış, Asya LNG talebi piyasayı hareketlendirmiş bu paralelde filoda da hızlı bir gelişme yaşanmış, buna

karşılık 2015 yılında 160,000 cbm taşıyıcı geçen yıla göre % 50 azalarak yıl boyunca spot piyasa ortalaması 36,038 ABD/gün seviyesinde kalmış, Şubat 2016'da 27,750 ABD/gün seviyesine gerilemiştir. Piyasalarda talep artışı beklentisine rağmen LNG spot piyasasındaki düşüş trendi proje gelişmelerini de geciktirmiş, yeni inşa siparişler uzun dönem projeleri kapsayacak şekilde gerçekleşmiştir.

Kimyasal Tanker

Kimyasal tanker piyasası 2015 yılı boyunca kademeli bir gelişim içinde olmuş, düşük enerji fiyatlarının tetiklediği bazı bölgelerdeki olumlu talep artışı sonucu ortalama yıllık timecharter oranları 19,999 paslanmaz çelik tankerler geçen yıla nispetle %8 oranında artmış 15,233 ABD/gün navlun değeri 2016 yılı şubat ayında 16,250 ABD/gün'e ulaşmıştır.

Multi Pur Pose MPP Piyasası

Sektör geçen yılların baskısı altında yüksek kapasiteye ve tonaja sahip olan konteyner ve dökmeyük filoları ile rekabet durumunu sürdürmüş, enerji ve offshore yatırımlarının azalması nedeniyle bu yönde taşımaların da azalması ile 21,000 DWT MPP bir yıllık charter navlunları da geçen yıla kıyasla % 5 oranında azalarak Şubat 2016 sonunda 9,500 ABD/gün seviyesine gerilemiştir.

Araba Taşıyıcılar

2015 yılı sektör için zor bir yıl olmuş charter navlunları azalmış sonuç olarak lay-up filo tonajı artmıştır. Yıllık charter navlunları 2014 yılı ortalarındaki değerinden % 14 aşağı olmak üzere 6,500 CEU gemiler için 2016 Şubat'da 22,500 ABD/gün olarak gerçekleşmiştir. 2009-2014 yılları arasında kaydedilen kademeli artışlar sonrasında sektör, yetersiz talep sonucu sektörün daralması yönünde bir baskı ile karşı karşıyadır.

Ro-RO / Yolcu Gemileri

Ro-Ro yolcu gemileri sektöründe piyasalar belirgin bir şekilde güçlenmiş, yıllık charter navlunları 2015 yılı başlangıcındaki 14,500 Euro/gün değerinden 3.500 İm Ro-Ro segmenti için Şubat 2016'da 21.000 Euro değerine yükselmiştir. Geçen yıllarda sökümelerde artma ve kontratlarda gerilemeye yol açan ve Ro-Ro filosunda azalma ile yolcu gemilerindeki sınırlı gelişime neden olan kötü piyasa şartlarını takip eden bir periyottan sonra kademeli olarak artan talep sonucu düzelen piyasa şartlarında başlıca işleticiler gelecek yıllar için artan emisyon regülasyonlarını karşılamak üzere filoları yenileme programları planlamaktadırlar.

Kurvaziyer Sektörü

Kurvaziyer endüstrisinde yaşanan gelişim azalmadan devam etmekte, geçen yıllarda güçlü olan yeni inşa faaliyetleri Mart 2016 yılında 48 yeni üniteye ulaşmış bulunmaktadır. Kurvaziyer şirketleri Asya'da operasyonlarını geliştirmeye devam etmekte bölgelerdeki gelişim gelişen Çin piyasaları için bazı şirketleri yeni inşa siparişlerine ve mevcut gemilerin gelişen modifikasyonlarına yönlendirmektedir.

3.3.5. Gemi İnşa Piyasası



🚦 Sipariş Trendi

283 milyon DWT hacmindeki global siparişler filonun 5%16'sına eşdeğer olup 2016 yılında siparişlerin 3/2'sinin teslim edilmesi planlanmıştır. 2015 yılında % 30 oranında azalan siparişler sonrasında tersaneler artma eğiliminde olan olumsuz şartlarla mücadele etmek durumunda kalmışlardır. 2000'lerin ortalarında rekor yeni inşa talebi sonrası 2010/11 yıllarında teslimler pik noktasına ulaşmış, ekonomik kriz sonrası devam eden sınırlı sayıdaki siparişlerden sonra kontratlar 2013 ve 2014 yıllarında kısmen "eco ships" inşaları nedeniyle nisbi bir rahatlama dönemine girmişler, yatırımcılar için bir piyasa gelişimi fırsatı ortaya çıkmıştır. Geçen yıl NOx Tier III düzenlemesinin devreye girmesi ile yatırımcıların ekstra masraflardan kaçınma eğilimi paralelinde tersanelerde bir talep artışı gözlenmiş, bu gelişmelere rağmen 99 milyon DWt tonajında 1,348 sipariş ile 2015 yılında kontratlar 2002 yılından sonraki en düşük seviyeye gerilemiştir.

2016 son otuz yılın ay bazında en düşük sipariş hacmi ile başlamıştır. Düşük potansiyelin 2016 yılında özellikle dökmeyük siparişlerinde (dökmeyük ikinci el satışları nisbeten aktif durumdadır) ve katma değerli offshore sektöründe süreceği değerlendirilmektedir. (Bir çok büyük tonajlı inşası tamamlanmış ünit tersanelerde beklemektedir.) Kurvaziyer piyasasında son on senenin üzerinde rekor sipariş aktivitesi gözlenmektedir.

🚦 Gemi İnşa aktiviteleri

2015 yılında global tersane üretimi tanker ve gaz sektöründe yaşanan talepler sonucu 36,9 milyon CGT tonaj teslimi ile son beş yılda ilk defa yüksek değerdedir. Çin ve Güney Kore tersaneleri CGT bazında global üretimin her biri % 35'ini, Japon tersaneleri % 18 'ini karşılamışlardır.

Kore tersaneleri Çin'in piyasa payını arttırmasına rağmen büyük tonajlı tanker ve mega konteyner gemisi siparişlerinde en büyük paya sahip olmaya ve tanker ve büyük tonajlı gaz

taşıyıcı yapımı yönünden baş aktör olmaya devam etmektedirler. Çin tersaneleri 8-12,000TEUkonteyner siparişlerinin % 64'üne sahiptir. 2015 yılında Japonya yüksek inşa kalitesi ile siparişlerde artış sağlayan, büyük çapta yeni inşa yatırımı yapan ve 2012-2015 yılları arasında global kontratların % 20'sine sahip olan tek ülke konumundadır.

Geleceğe Bakış

Geçen yıllarda belirgin bir şekilde çabuk toparlanan bir yapıya sahip olmasına rağmen tersanelerin zayıf siparişler ve fiyatlandırma baskıları nedeni ile başka bir test periodu ile karşı karşıya kalabileceği 2016 yılında üretimlerin artacağı, sonrasında 2017 yılında siparişlerin bitirilmemesi sonucu global teslimlerin azalacağı değerlendirilmektedir. Gelecekte gemi inşa kapasitesindeki aşağı trendin ayarlanabilmesi cari kapasite fazlasının azaltılmasına bağlı olduğu bu konuda bütün başlıca gemi inşa ülkelerinin zorluklarla karşı karşıya kaldığı, uzun dönemde yeni inşa talebinin denizyolu taşımalarının devam eden artışı paralelinde yaşlı ve çevre yönünden yetersiz gemilerin yenilenmesi yönünde artacağı buna karşılık kısa dönemde ise gemi inşa sektörünün belirgin bir baskı altında olacağı öngörülmektedir.

3.3.6. Geri Dönüşüm Endüstrisi



2015 yılında global söküm hacmi geçen yıla göre % 15 oranında artmış 38,9 milyon DWT olarak raporlanmıştır. Dökme yük segmentinde zayıf ve yetersiz piyasalar gemi sahiplerini eski ve yetersiz gemileri söküme gönderme yönünde kanalize etmiş, 2015 yılında geçen yıla göre söküm aktiviteleri %87 oranında artarak global olarak 30,6 milyon DWT tonajında gerçekleşmiştir. Bu değer toplam segmentleri kapsayan söküm aktivitelerinin %79'una eşdeğer olup diğer segmentlerin söküm aktiviteleri sınırlı sayıda kalmış, tanker sektörü 1980 yılından sonra en düşük seviyede olmak üzere 2,3 milyon DWT, konteyner sektörü % 48 azalma ile 0,2 milyonDWT hacminde söküm aktivitesine sahip olmuşlardır. Panamax konteyner segmenti geçen yıla kıyasla % 44 oranında azalarak 23 adet gemi söküme gönderilirken 2015 yılında sadece iki adet VLCC söküme gönderilmiştir. Çin'in ihraç ettiği ucuz çeliğin Hindistan çelik piyasasını etkilemesi ile çok düşük seyreden söküm fiyatlarına rağmen 2015 yılında söküm aktiviteleri faal olmuş, fiyatlarda yıl boyunca % 40 azalma yaşanmıştır. 2016'nın ilk iki ayında fiyatlar özellikle dökmeyük ve konteyner segmentleri yönünden güçlü seyretmiş 10,8 milyon DWT dökmeyük segmenti söküm için satılmıştır.

Dökmeyük navlunlarının 2015 öncesinden rekor seviyede zayıflaması ile 2015 yılında Capesize segmentinde geçen yılın tüm söküm tonajının yarısına eşdeğer 15,4 milyon DWT tonaj sökümüne gönderilmiş, Panamax ve Handymax segmentlerinde de sırasıyla 6,7 milyon DWT ve 5,2 milyon DWT olmak üzere güçlü söküm aktiviteleri gözlenmiş, dökmeyüklerde söküm yaşı 2014 yılında 24 iken 2015 yılında 21 yaşına gerilemiştir.

Hindistan'da söküm aktiviteleri geçen yıl nisbeten düşük fiyatlar nedeniyle sınırlı bir düzeyde kalmış, buna karşılık Bengaldeş sökümçüleri 4,2 milyon DWT ile en büyük söküm tonajına ulaşmışlardır. Uzak Doğu ve ICS söküm fiyatları 130-180 ABD/ ldt arasında seyretmiş, Çin söküm endüstrisi iç piyasaya yönelik aktivitelere odaklanmış, Çin'li sökümçüler yaklaşık 50 adet söküm tesisinde Çin bayraklı ve sahipli filoya açık olan bu konudaki devlet yardımından faydalanmışlardır. Artan off-shore sektörü aktivitelerinin desteklediği Türk söküm tesisleri faaliyetleri de 2015 yılında artmıştır. Gemi sökümlerinde emniyet ve çevre fonksiyonlarını geliştirmeyi planlayan IMO Hong Kong Konvensiyonu 2009 yılında Türkiye tarafından imzalanmış olup süreç devam etmekte, bu paralelde AB, Birlik bayraklı gemiler için henüz yaptırımları kesinleşmemiş olan kendi çevreci gemi söküm düzenlemeleri üzerinde çalışmalarını sürdürmektedir.

IMO'nun Ballast Water Management Convention ve MARPOL Annex VI emisyon limitleri gibi artan çevre ile ilgili düzenlemeler söküm hacmini arttırmakta bu paralelde 2016 yılında yaklaşık 50 milyon DWT global söküm aktivitesi gerçekleştirilmesi ön görülmekte, dökmeyük segmentinin güçlü olacağı ve konteyner segmentinin de artacağı değerlendirilmektedir.

Kaynaklar :

ISL SSMR January/February 2016
Clarkson Research Services Spring 2016





DÜNYA DENİZ TİCARETİ

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) dahilinde, 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 çalışmaların desteklenmesi hedeflenmiş olup, Project: BRIDGE Aralık 2013 ayı itibariyle zamanında bitirilip, proje neticesinde elde edilen bilgi ve tecrübeler sektörümüzle paylaşılmış ve paylaşılmaya devam edilmektedir.

✚ Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM) T.O.B.B. bünyesinde kurulmuş olup, sekretaryası Odamız tarafından sürdürülmektedir. KMDYT Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağı'nın 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. Brüksel’de düzenlenen “Kısa Mesafeli Denizyolu ve Deniz Otoyolları Odak Noktaları ve Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezleri” toplantılarına KMDYTM personelince katılım sağlanarak, toplantıda edinilen bilgiler, Sektörümüzle Odamız ve KMDYT web sitesi yoluyla paylaşılmaktadır.

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa Ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır.

Kabotaj hatlarında ve kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının gelişimi için sayı ve kalite olarak deniz filosunun yenilenmesi gerektiği göz önüne alınarak Koster filosunun yenilenmesi için çalışmalar başlatılmış ve çalışmalar sonuç vererek Koster filosunun hurda teşviki yoluyla yenilenmesi TBMM Genel Kurulundan geçmiştir.15 Nisan 2015 tarih ve 29327 sayılı Resmi Gazete ’de yayınlanan Kanun’a göre Milli Gemi Sicili veyahut Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı, ticari yük taşımalarında kullanılan gemilerden cins ve nitelikleri bakanlıkça belirlenenlerin hurdaya ayrılmasını desteklemek amacıyla yerlerine, asgari yüzde 35 yerli katkı oranıyla Türkiye’de inşa edilmek, asgari 5 sene Türk bayraklı işletilmek ve inşasının 3 sene içinde tamamlanması veya inşasını müteakip 5 yıldan evvel satılması durumunda genel hükümler uyarınca tahsil edilmesi şartıyla yeni gemilerin finansmanında kullanılmak ve hurda bedelini aşmamak üzere nakdi ödeme yaptırmaya görevli olacaktır. Kanun’un uygulanmasına yönelik düzenlemeleri içeren Tebliğ’in hazırlık çalışmaları sürmektedir.

Ulusal demiryolları ağı, 326 üretim merkezini ana demiryolu hattına bağlayan toplam 452 km’lik birleşik hattan oluşmakta ve Ulusal demiryolu hattı üzerinde organize sanayi bölgeleri, lojistik alanlar ve tesisler mevcuttur. Söz konusu durum, demiryolu destekli kısa mesafeli deniz taşımacılığının yaygınlaşmasını ve maddi açıdan kar getirmesini hedeflemektedir. , Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı ve Türkiye’deki demiryolları ağı, ülkeyi Avrupa-Asya arasındaki ana hatlara (İstanbul-Kars-Tiflis-Baku, Kurtalan-Nusaybin-Irak, Kavkaz-Samsun-Basra, İstanbul-Halep-Mekke ve İstanbul-Halep-Kuzey Afrika) etkin bir şekilde bağlanması planlanmaktadır.

Karadeniz, Kafkasya, Doğu Akdeniz, Ortadoğu ve Orta Asya bölgeleri için önemli bir aktarma ve dağıtım merkezi haline gelen Türkiye, günümüz piyasasında kapasiteleri gittikçe büyüyen gemilere hizmet vermek için Liman altyapılarının ve elleçleme kapasitelerinin ihtiyaçları karşılması için yeni yatırımların yapılması gerekliliğini doğurmuştur.



2.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Birleşmiş Milletler Teşkilatı’nın ihtisas organlarından olan IMO – Uluslararası Denizcilik Örgütü, Hükümetler Arası Denizcilik İstisari 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 Emniyeti 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 – FAL). 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.

25 Kasım- 4 Aralık 2013 tarihlerinde Londra, İngiltere'de yapılan IMO 28. Genel Kurul Toplantısında Türkiye, 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 yılındaki 29. Genel Kurul'a kadar IMO Genel Kurul Başkanlığı'nı Dışişleri Bakanlığı'ndan Sn. Ünal ÇEVİKÖZ yürütmüştür. 23 Kasım – 2 Aralık 2015 tarihlerinde düzenlenen son Genel Kurul Toplantısında Sn. Ünal ÇEVİKÖZ, görevini İspanya Krallığı IMO Daimi

Temsilcisi Federico Trillo-Figueroa y Martínez-Conde'ye devretmiş bulunmaktadır.

IMO 29. Genel Kurul Toplantısı çerçevesinde yapılan IMO Konseyi seçimlerinde Türkiye 154 geçerli oyun 137'sini alarak (Kategori –C) IMO Konseyine 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.

IMO VIMSAS Denetimi 1 Ocak 2016'dan itibaren zorunlu denetim niteliği kazanmış olup, 112. Konsey toplantısında açıklanan takvime göre ülkemiz 169. sıradan zorunlu denetime girecektir. Zorunlu denetimin 2016 yılından itibaren başlayacağı dikkate alındığında, ülkemiz yaklaşık 7 yıl sonra yani 2023 yılında ilk zorunlu denetimine girecektir. Detaylı bilgiye Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB)'nin internet sitesinden ulaşılabilir.

UDHB internet sitesi:

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/Belgelik/Guncel_Haber/20131011_113806_66968_1_67502.html

Bu denetimde, UDHB haricinde, 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.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labor Convention –MLC)

Konvansiyon toplam gemi tonajının %33'üne sahip 30 ülkenin onayından 12 ay sonra bu şartı sağlayan Üye Devletler için yürürlüğe girmiştir. (Article VIII, 3)

Sözleşmenin;

Kabul şartı tamamlanma tarihi, 20 Ağustos 2012. Genel yürürlüğe giriş 20 Ağustos 2013'tür.

Genel kabul şartı sağlandıktan sonra onaylayan Üye Devletler için ise kendi onay tarihlerinden 12 ay sonra yürürlüğe gireceği belirtilmektedir. (Article VIII, 4) Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin onaylanmasının uygun bulunduğuna dair Kanun Tasarısı 18

Haziran 2014 tarihinde TBMM Dışışleri Komisyonunda kabul edilmiştir. Yasal süreç devam etmektedir. Türkiye resmen taraf olduğunda 12 aylık süre içerisinde Türk bayraklı gemilerin MLC 2006 kapsamında denetlenmesi ve belgelendirilmesi (Maritime Labour Certificate) gerekecektir.

✚ **Deniz Emniyeti İle İlgili Son Gelişmeler;**

➤ **Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi**

13.03.2016 tarih ve 29652 sayılı Resmi Gazete’ de yayımlanan 2016/8498 sayılı Karar ile “**Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi**” ne katılmamız uygun bulunmuştur. Sözleşme; Uluslararası sefer yapan gemilerin varış, kalış ve kalkışlarına ilişkin resmi işlemleri, istenilen evrak ve usulleri basitleştirerek ve asgariye indirerek deniz trafiğinin kolaylaştırmasını amaçlamaktadır.

➤ **Konteyner Ağırlık Ölçümü**

1 Temmuz 2016 yürürlüğe girecek olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)’nin VI. Bölümünün A Kısımının 2. Kuralı uyarınca; gemilere yüklenecek dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının tespit edilerek tasdik edilmesi (doğrulaması), bu bilginin taşımacılık dokümanlarında belirtilmesi ve taşımacılık dokümanlarının yükleme planının hazırlanmasında kullanılmak üzere önceden gemi kaptanı veya temsilcisi ile liman tesisi temsilcisine iletilmesi gerekecektir.

-Tasdik edilmiş (doğrulanmış) brüt ağırlık bilgisi taşımacılık dokümanlarında belirtilmeyen, kaptan veya temsilcisi ile liman tesisi temsilcisine tasdik edilmiş brüt ağırlık bilgisi sunulmayan dolu konteynerlerin, **1 Temmuz 2016 tarihinden itibaren gemilere yüklenmeyecektir.** SOLAS Sözleşmesine taraf olan ülkemizde de, bahsi geçen SOLAS Kuralı uygulanacaktır.

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

Uzak Mesafe Gemi Tanıma ve İzleme (Long Range Identification and Tracking – LRIT), gemilerin uydular aracılığıyla uzak mesafelerde izlenebilmesi için dünya çapında uygulamaya alınan bir projedir. LRIT sistemine tabi gemilerde bulunan terminaller, belirli zaman aralıklarında (standart olarak her 6 saatte bir) gemi kimlik bilgilerini, enlem ve boylam olarak pozisyon bilgilerini INMARSAT uydusuna gönderirler.

Koordinasyon ve Düzenleme Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO) tarafından yürütülmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) Deniz Emniyeti Komitesi’nde (MSC) alınan karar gereği, **Gemilerin Uzak Mesafelerden Tanımlanması ve İzlenmesi** (Long Range Identification and Tracking-LRIT) **Sistemi’ne uyumun Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) 'ne taraf olan devletler için bir zorunluluk haline getirildiği**, SOLAS 74 Bölüm V Kural-19/1 kapsamına giren Türk bayraklı gemilerin LRIT uyum testlerinin tamamlanarak belgelendirildikleri, kurulan Ulusal LRIT Veri Merkezinin IMO tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin

küresel LRIT sistemine entegrasyonu için zorunlu tutulan test süreci başarıyla tamamlanmış ve sistem ilgili kurum/kuruluşlar tarafından kullanılmaya başlanmıştır.

➤ **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.

Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemleri (ECDIS) ile seyir yapılmasının güvenlik için olan inkar edilemez yararları, birçok yıldır ECDIS'in gönüllü olarak kullanılmasıyla kazanılan tecrübe ile kabul edilmektedir. ECDIS taşınması gereksinimleri 1 Temmuz 2008'den itibaren Yüksek - Hızlı Tekneler (High - Speed Craft - HSC) için zorunlu hale getirilmiştir. Daha sonra, HSC'lerden başka gemiler için ECDIS'in zorunlu olarak taşınması (SOLAS kuralı V/19.2.10 göre olan gemi tipi, büyüklüğü ve inşa tarihine bağlı olarak) süreci Temmuz 2012 ve Temmuz 2018 arasında tamamlanacaktır.

IMO Seyir, Haberleşme, Arama ve Kurtarma (NCSR) Altkomitesi'nin 3. oturumunda alınan bir kararla **ECDIS standartlarından S-52 ve S-64'e ait önceki yayınların geçerlilik süresinin 31 Ağustos 2017 tarihine kadar uzatılmıştır.**

Uluslararası Hidrografik Örgütü (IHO – International Hydrographic Organisation), bilhassa ECDIS düzenlemelerindeki kuralsızlıkları dikkate alarak S-52 ve S-64 standartları için yeni yayınlar hazırlamıştır. Her ne kadar önceki yayınların 31 Ağustos 2016 tarihinde uygulamadan kaldırılması tasarlanmış olsa da üreticilerin, gemi sahiplerinin ve operatörlerin bu süreci gerekli hazırlıkları yapmak için yeterli bulmaması karşısında, IHO tarafından NCSR'nin 3. oturumunda söz konusu standartlara ait önceki yayınların geçerlilik süresinin uzatılması teklif edilmiştir.

➤ **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, güvenilir, 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) alınan bir bilgiyi iletmış olup, buna göre, daha önce **Aralık 2014’de sona ermesi planlanan INMARSAT – B hizmetinin şimdiki halde Aralık 2016’ya kadar sunulmasına devam edilecektir.**

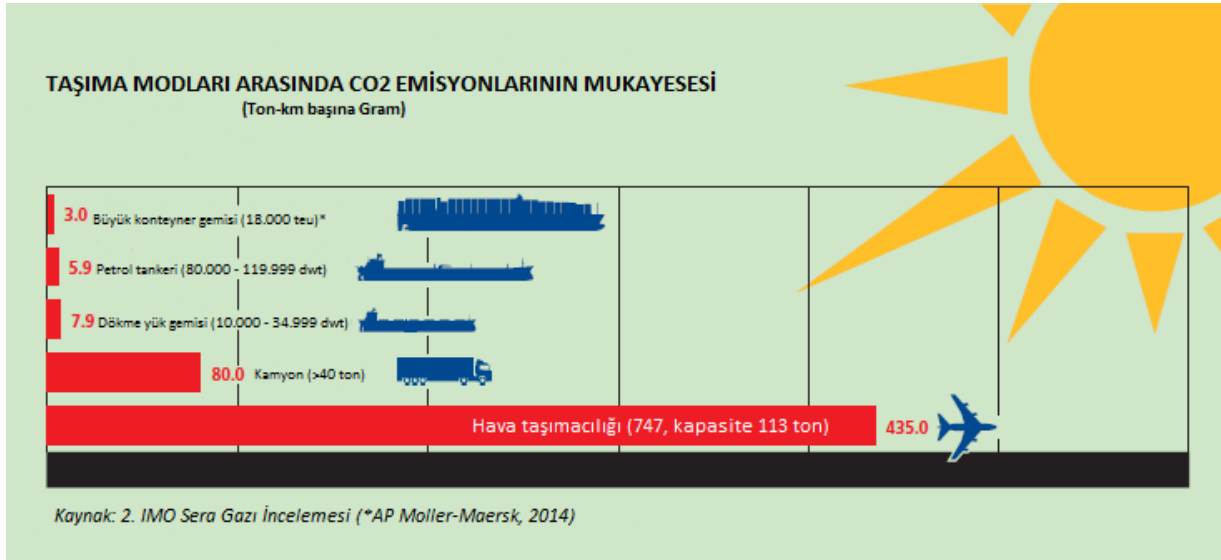
Bu uzatma, önemli sayıda geminin INMARSAT – B’yi kullanmayı sürdürmesi ve alternatif hizmetlere geçmek için zamanın yetersiz oluşu dolayısıyla yapılmıştır. **INMARSAT’ın 30 Aralık 2016’dan itibaren, terminalden GMDSS tehlike bildirim fonksiyonu dahil, tüm INMARSAT – B hizmetlerinden çekileceğinin dikkate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

Deniz ve Çevre Korunması Faaliyetleri

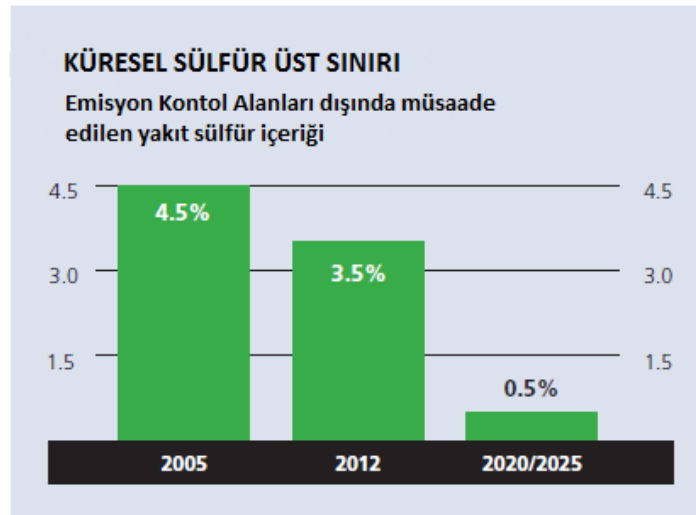
Ülkemiz deniz taşımacılığı sektöründe deniz emniyetini ve çevresini tehdit eden olasılıkları ortadan kaldırmak ya da en aza indirmek için Uluslararası Denizcilik Örgütü(IMO)’nün kural ve tavsiyelerinin uygulanması ile AB Müktesebatına uyum faaliyetleri sürdürülmekte ve ayrıca Ulusal mevzuatımız takip edilmektedir.

MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve Ek’lerine taraf olunmuş, diğer önemli Sözleşmelere ise taraf olma süreci devam etmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında;

“**MARPOL EK-VI**” (Gemilerdeki Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar) kapsamında, Gemilerin enerji verimliliğine yönelik yeni uygulamaları olan, “*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 de, “*Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası-IEEC*” düzenlenmesi gerektiği konuları hakkında, uygulamada sıkıntı yaşanmaması ve yeni döneme hazırlıklı olunması açısından, “Gemi Kaynaklı Emisyonların Azaltılması” ile ilgili olarak üyelerimize, “Eko Gemi” başlığı altında bilgilendirme yapılmıştır. Enerji verimliliği uygulamaları ile ilgili teknik işbirliği ve teknoloji transferi için hazırlanan çalışmalar takip edilmektedir.



“Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SOx) Emisyonu”nun (Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt-S oranı), küresel uygulamalarda ve AB limanlarında olduğu gibi karasularımız dahilinde düşük Kükürtlü yakıt uygulamasına ait *“Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik”* hakkında yaşanan sıkıntılara ilişkin bilgilendirmeler Sektöre yapılmaktadır. AB Limanları ve ilan edilen Emisyon Kontrol Alanları için, bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör firmalarının, düşük kükürtlü yakıt bulundurmaları önem taşımaktadır.



Kaynak: ICS 2015 Yıllık Bülteni

"Azot Oksitler(NOx)" Emisyon Kontrol Alanlarında(ECA) yeni gemiler için 130 kW üzeri gemi makinalarında, MARPOL EK-VI Tier III uygulaması kapsamında, NOx emisyonlarının %75-80 azaltılmasına yönelik çalışmalar takip edilmekte olup üyeler bilgilendirilmektedir.

“Birleşmiş Milletler 21. Taraflar Konferansı(COP 21)” kapsamındaki Sera gazı emisyonlarının nasıl azaltılacağına ait gelişmeler takip edilmekte olup, IMO ve ICS’in

yaklaşımları hakkında haber çevirileri yapılarak konu hakkında Sektörümüz bilgilendirilmektedir.

“Yeşil Liman”, İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için, limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının, çevre açısından kirlenmenin önüne geçilebilmesi ve sürdürülebilir kalkınmaya yönelik “Yeşil Liman” çalışmalarının artırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılması için, Marpol Ek-VI kapsamında *“Gemilere kıyıda elektrik verecek sistemlerin limanlarımızda tesisi”* konusunda üyelere seminer verilmiş olup konu yakından takip edilmektedir. Ayrıca, Limanların Çevre Yönetim Sistemini sağlamaları önem arz etmektedir.

Keza, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Türk Standartları Enstitüsü arasında, ülkemizde faaliyet gösteren liman tesislerinin işletme standartlarının yükseltilmesi ve çevreye olan duyarlılıklarının en üst düzeye çıkartılması amacıyla “Yeşil Liman-Eko Liman İşbirliği” Protokolü imzalandığı, Protokol çerçevesinde “Yeşil Liman(Green Port)-Eko liman(Eco por TR)” Belgesi almak isteyen liman işletmeleri denetimlerinin etkin bir şekilde gerçekleştirileceği, hususu üyelerimiz ile paylaşılmıştır.

“MARPOL EK-V” (Gemilerden Çıkan Süprüntüler/Katı Çöpler İle Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar) 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 ilan edilmiş ve çöp boşaltımı yasaklanmış ayrıca, MEPC-62 inci Dönem Toplantısında alınan MEPC.201(62) Kararı ile MARPOL EK-V Değişimleri kabul edilmiş olup değişiklikler 01.01.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. MARPOL Ek-V kapsamında; Türk Bayraklı gemilerde tutulması gereken kayıtlar için gerekli *“Çöp Kayıt Defteri”* ne ait değişiklikler, Odamızca hazırlanmış ve üyelerimize duyurulmuş olup, muhtemel değişiklikler takip edilmektedir.

“MARPOL Ek-IV” (Gemilerden Kaynaklanan Pis Su Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar)ın, ülkemizde 14.01.2015 tarihinde yürürlüğe girmiş olması sebebiyle; MARPOL Ek IV Uygunluk Belgelerinin Uluslararası Pis Su Kirliliğini Önleme Sertifikası(ISPP) ile Değiştirilmesi;

“MARPOL 73/78 Ek IV’ün 4. Kuralının 1. Paragrafında, Sözleşme’nin diğer taraflarının yargı yetkisi altında olan limanlara ve açık deniz terminallerine yapılan seferlerde kullanılan her bir gemiye Uluslararası Pis Su Kirliliğini Önleme Sertifikası (ISPP) düzenlenmesi şart koşulduğu,

MARPOL 73/78 Ek IV’e bugüne kadar taraf olunamaması nedeniyle, uluslararası sefer yapan gemilerin Ek’e uygunluklarını belgelemek amacıyla daha önce düzenlenmiş bulunan Uygunluk Belgelerinin ISPP ile değiştirilmeleri gerektiği” hususunda üyelerimiz bilgilendirilmiştir.

“BUNKER 2001” (2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi)’e 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 bulunabileceklerdir. Bunker Sözleşmesi’ne, 15 Mart 2013 tarihinde taraf olunmuş olup 12 Aralık 2013 tarihinde Türkiye’de yürürlüğe girmiştir. Keza, *Bunker 2001 Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların*

Belirlenmesine İlişkin Yönerge, 19 Aralık 2013 tarihinde yürürlüğe girmiş ve konu hakkında üyelerimize bilgilendirme eğitimleri verilmiştir.

“Balast Suyu Yönetimi” (Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004) 2004 tarihinde imzaya açılmış ve Ülkemiz tarafından 14 Ekim 2014 tarihinde kabul edilmiş olup dünya filosunun %35’ini oluşturan 30 ülke tarafından imzalanmasını müteakip, muhtemelen 2016 yılı sonunda 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’nca çalışmalar sürdürülmekte ve izlenmektedir. Ayrıca, Akdeniz’de oldukça önemli projeler uygulamakta olan Türkiye’nin; Sözleşmenin gerekliliklerini yerine getirebilecek hazırlığı tamamlamakta olduğu, tüm gemilerin balast arıtım teknolojileri ile donatılacağı, gemilerin balast kapasitesi ve inşa yıllarının belirleyici olacağı, 2016 yılı sonu ve bu tarihten sonra her geminin arıtma yapacağı bilinmekte ve Balast suyu arıtma sistemleri ile ilgili Uluslararası ve Ulusal mevzuat çalışmaları takip edilmektedir. Anılan Bakanlığın koordinasyonunda yapılan “Balast Suyu Sözleşmesi” ile ilgili tüm toplantı ve ilgili faaliyetlere Odamızca katılım ve katkı sağlanmış olup Ülkemiz açısından önemi gereği yapılmakta olan çalışmalar üyelerimize sunulmuş, “Gemi Balast Suyu Yönetimi” hakkındaki güncel bilgiler üyelerimize seminer şeklinde verilmektedir.

“Mavi Kart Sistemi”, Türkiye’nin deniz yetki alanlarında, “2872 sayılı Çevre Kanunu” ve bu Kanun uyarınca yayımlanan “*Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği*” hükümleri, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yerine getirilmekte olup, küçük deniz araçları da bu Yönetmelik kapsamındadır. Atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla, 26.09.2013 tarihli “*Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi*” yürürlüğe girmiştir. Genelgeye ilişkin “*Mavi Kart Sistemi*” için, tüm kıyı il sınırlarımızda çalışmalar sürdürülmektedir. Fethiye ve Göcek bölgesinde, Odamız Projesi/İştiraki olan “Atık Su Otomasyon Sistemi(ASOS)”nin çalışmaları tamamlanmış ve 34 noktada atık su boşaltım noktalarının, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mavi Kart Sistemine entegrasyonu sağlanarak 24 Eylül 2013 tarihinde tam otomasyona geçilmiştir.

Odamız, ilgili kurum/kuruluşlar ve TURMEPA’nın katılımı ile Mavi Kart uygulamaları, altyapı sorunlarının tespiti ve giderilmesine yönelik Çalıştaylar, Ankara, Antalya, İzmir, Bodrum, Fethiye ve Didim’de gerçekleştirilmiş olup, çalışmaların diğer kıyı illerimize de uygulamaya sokulmasına ait mevzuat çalışmalarına katılım sağlanmıştır. Ayrıca Çevre ve Şehircilik Bakanlığının koordinasyonunda, Mavi Kart uygulaması ile ilgili Türk ve yabancı küçük deniz araçları sahiplerinin bilgilendirilmesi amacıyla Türkçe/İngilizce olarak *Mavi Kart Broşürü* hazırlanmış olup, marinalara ve balıkçı barınaklarına dağıtım yapılmıştır. Mavi Kart Sistemi uygulamasının entegrasyonunun değerlendirilebilmesi amacıyla tüm kıyı illerimiz ilgili Belediye/Büyükşehir Belediye Başkanlıkları ile yapılan yazışmalar sonucunda mevcut ve yapılması planlanan arıtma tesisleri hakkında alınan bilgiler doğrultusunda, “*Kıyı İllerimiz Atıksu Arıtma Tesisleri Envanteri*” çalışması yapılmıştır.

“Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü” (*Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi-Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi*)ne, 2010 tarihinde, ilk imza atan ülke olarak katılım sağlamış, ancak dünyada henüz yürürlüğe girmemiştir. Dünyanın, 5 ana gemi geri dönüşüm ülkelerinden biri olan Türkiye, gemilerin

işletimsel süreleri sona erdikten sonra geri dönüşüm esnasında çevre, güvenlik ve insan sağlığını gereksiz yere riske atmamayı amaçlamaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği aktif olarak görev almakta olup gerek Sözleşmenin hazırlanması, gerekse Sözleşmeye esas Kılavuzların yazım aşamasında kural koyucu ülke konumuna gelmiş olan Ülkemizin, Sözleşmeye taraf olma çalışmaları sürdürülmektedir. Odamız konu hakkındaki mevzuat çalışmalarını ve güncel bilgileri üyelerimiz ile paylaşmaktadır.

IMO Kapsamında Ülkemizde Yapılan Çalışmalar ve Sürdürülen Projeler:

➤ Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)

Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) kurulduğu deniz alanında seyir emniyetini arttırmak, kaza riskini azaltmak ve çevrenin korunmasına katkı sağlamak, deniz trafik verimliliğini arttırmak ve gerektiğinde Arama Kurtarma ve çevre kirliliği ile ilgili çalışmalara katkıda bulunmak amacıyla tesis edilmektedir.

Ülkemizin ilk GTH sistemi olan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) sistemi 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete alınmıştır. TBGTH sistemi ile Karadeniz ile Ege Denizi arasındaki 164 deniz mili olan su yolunu kullanan gemiler anlık olarak izlenerek emniyetle geçişleri sağlanmaktadır.

TBGTH sisteminden edinilen bilgi ve tecrübeler ışığında gemi trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, yolcu taşımacılığının ve gemi söküm işlemlerinin yapıldığı, tehlikeli yüklerin büyük bir kısmının elleçlendiği, **İzmit, İzmir, İskenderun, Mersin Bölgeleri Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Sistemleri** ile ülke deniz resminin oluşturulması planlanan Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesinin Sözleşmesi 2010 imzalanmıştır.

Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri (GTHS)

- İzmit GTHS (İzmit Körfezi)
- İzmir GTHS (İzmir Körfezi, Kuzey Ege),
- Mersin GTHS (Mersin ve İskenderun Körfezleri)
- Gemi Trafik Yönetim Merkezi (Ankara)

İzmit GTHS

İzmit GTHS, 4 Trafik Gözetleme İstasyonu (TGI) ve 1 Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinden (GTHM) oluşmaktadır. Sistemin kurulumu tamamlanmış olup, İzmit GTH'nin pasif izleme dönemine 15 Mayıs 2015 günü başlanmıştır.

İzmir GTHS

İzmir GTHS 12 TGI ve 1 GTHM'den oluşmaktadır. Sistemin kurulumu tamamlanmıştır.

Mersin GTHS

Mersin GTHS 8TGİ ve 1 GTHM'den oluşmaktadır. Sistemin kurulum çalışmaları devam etmekte olup, 2016 yılı ilk yarısında hizmete alınması planlanmaktadır.

Bölgesel GTHS'ler tamamlandığında ülkemiz kıyılarında gerçekleşen gemi trafiğinin yaklaşık % 90'ı Gemi Trafik Hizmetleri kapsamına alınmış olacaktır.

➤ 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.



Türk Arama Kurtarma Sınır Haritası

➤ 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.

➤ COSPAS-SARSAT Sistemi

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

121.5 MHz yada 243 MHz. frekansında çalışan Acil telsiz beacon'ları olan hava araçlarındaki eski model ELT (emergency locator transmitter)'ler ile kişiler tarafından kullanılan PLB (personal locator beacons)'lerin, sinyalleri COSPAS-SARSAT sistemi tarafından algılanamamaktadır. Bu tür cihazların sinyalleri sadece yakın çevredeki deniz ve hava unsurları tarafından fark edilebilmektedir. Deniz araçlarındaki 406 MHz Acil Durum Mevki Belirleme Radyo Vericisi (Emergency Position Indicating Radio Beacon- EPIRB) aktive olduğunda alarm ve mevki bilgileri COSPAS-SARSAT görev kontrol merkezi tarafından AAKKM (Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi) yetkililerine gönderilir.

Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere Yönelik Uluslararası Kod (International Code for Ships Operating in Polar Waters -Polar Code)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO); Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere Yönelik Uluslararası Kod'u ve ilgili değişiklikleri , Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) ve Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi altında zorunlu hale getirmek üzere kabul etti.

Kutup Kodu'un 1 Ocak 2017 tarihinde, Eğitim Gereklilikleri kapsamında Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (Standards of Training Certification and Watchkeeping-**STCW**) Sözleşmesine uygulanacak olan değişikliklerin ise 1 Ocak 2018 tarihinden itibaren yükümlülüğe gireceği belirtilmektedir.

Kutup Kodu ve SOLAS değişiklikleri IMO'nun 2014'teki Denizcilik Güvenlik Komitesi'nin 94'üncü oturumunda, çevresel hükümler ve MARPOL değişiklikleri ise 2015 yılındaki Deniz Çevresini Koruma oturumunda kabul edildi. Bu kodun işlerliğini kazanmasıyla birlikte, iki kutbu çevreleyen sularda faaliyet gösteren gemilerle ilgili olarak tasarım, inşa, donanım ve teçhizat, işletme, arama-kurtarma ve çevresel konularda ihtiyaç duyulan güvenlik standartlarına ulaşılması hedeflenmektedir.

➤ 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.

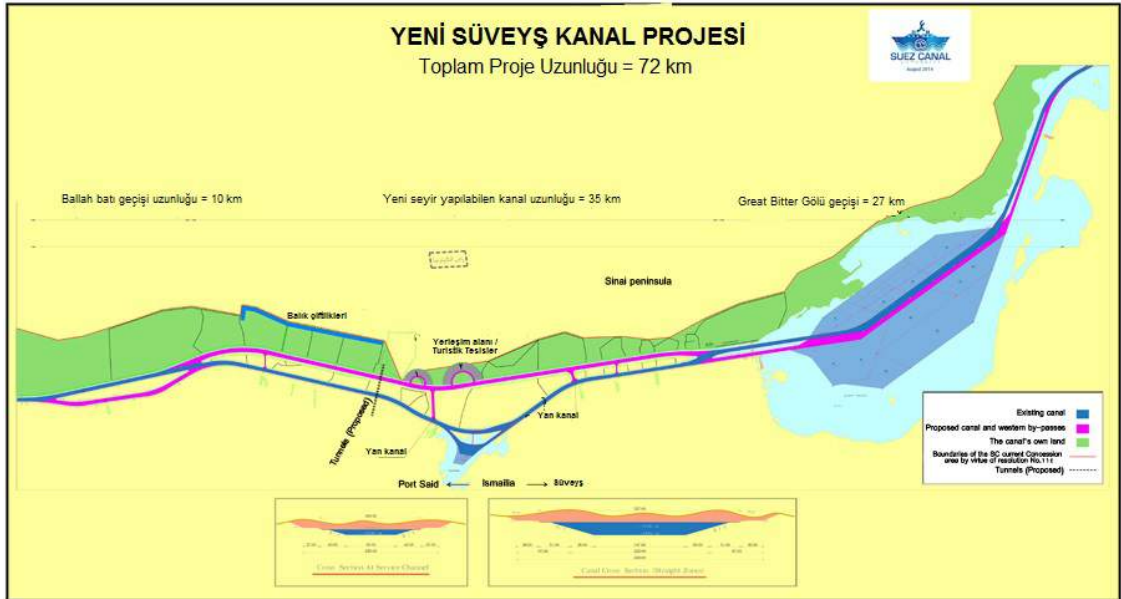
Bölgenin gemi trafiğinde beklenen yüksek artışın bölge için ciddi çevresel zararlara sebep olabileceği nedeniyle, güvenlik ve çevresel konuları kapsamak üzere uluslararası alanda düzenlemeler yapılması ile ilgili çalışmalar sürdürülmektedir. IMO tarafından bu kapsamda POLAR Kod kabul edilmiş ve Üyelerimize duyurulmuştur.

➤ Antarktika (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, Odamızda Türk – Antartika Bilim Programı Çalıştayı düzenlenmiş olup, başlıca konusu Antartika'da bir bilim üssü kurulması ve üssün amacıyla ilgili bir bilim programı yazılmasıdır.**

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.

Süveyş Kanalı



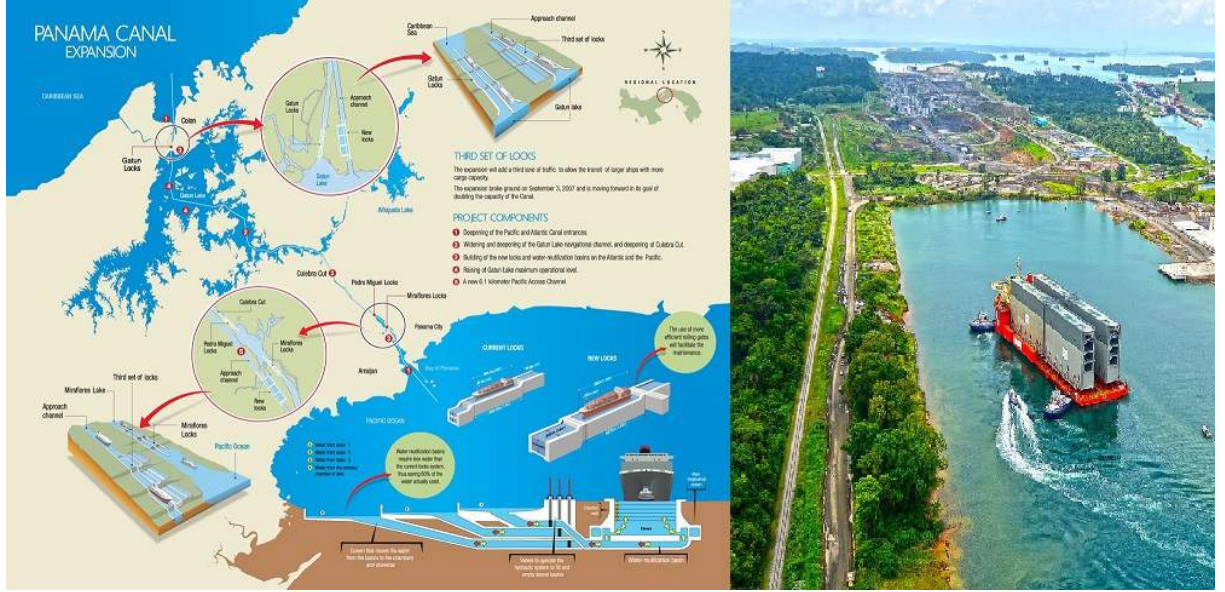
Mısır, Süveyş Kanalı'na paralel olarak yapılan yeni kanalın inşaatı tamamlanmıştır. Toplamda 72 kilometre uzunluğunda projenin 37 kilometrelik bölümünü, derinleştirilen ve genişletilen Great Bitter Gölü ve Ballah geçişi oluşturmaktadır.

Mevcut Kanal'ın paralelinde açılan yeni Kanal, deniz trafiğinin iki yönlü olarak gerçekleştirilmesine imkan tanıyarak, transit geçiş için bekleme süresini minimuma indirmeyi hedeflemektedir. Projenin tamamlanmasıyla birlikte Güney gidişi yönünde transit süresinin 18 saatten 11 saate indiği ve transit geçiş için bekleme süresinin 8

ila 11 saat iken en fazla 3 saate düştüğü bildirilmektedir. Yeni proje ile transit geçiş ve bekleme süresinde azalmanın yanı sıra, Kanal'dan aynı anda daha fazla geminin geçişinin sağlanacağı belirtilmektedir. Mevcut Kanal şuan için günlük 49 geminin geçişine imkan tanırken, 2023 yılına kadar geliştirilerek her iki yönde toplam 90 geminin geçişine imkan sağlayacaktır.

Var olan Kanal'ın paralelinde 35 km'lik alan kazılarak inşa edilen yeni Kanal'ın derinliği 24 metre, su seviyesindeki genişliği ise 317 metre olarak belirtilmektedir.

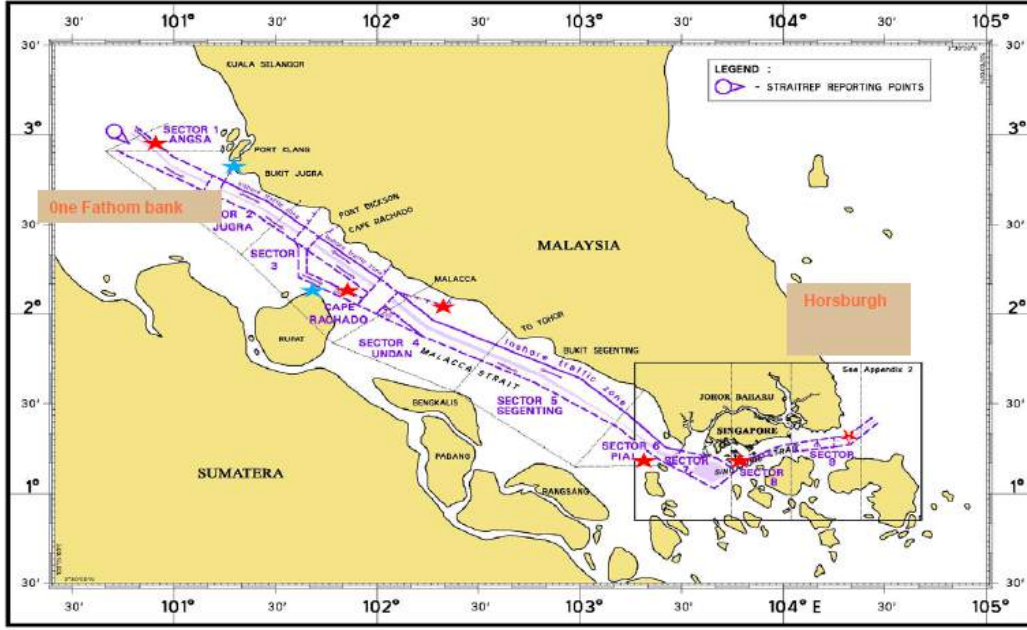
Panama Kanalı



Panama Kanalı'nın Genişletilmesi Projesi, kanalın orijinal inşasından bu yana en büyük projedir. Proje, kanal boyunca, devam eden yeni inşa edilmiş lokların içerisinde geçerek, su yolu kapasitesini ikiye katlayacak yeni bir trafik hattı oluşturacaktır.

Şu anda mevcut lokların kapasitesi, 5.000 TEU'luk gemilerin geçişine imkan sağlamaktadır. Panama kanalının genişletilmesi 13.000/14000 TEU'luk kapasiteye sahip Post-Panamax gemilerin geçebileceği hale geleceği bildirilmektedir. 29 Şubat 2016 tarihi itibarıyla Projede % 97 oranında aşama kaydedilmiştir. Panama Kanalı'nın Genişletilmesi Projesi ile ilgili ayrıntılı bilgi broşürüne; <https://www.pancanal.com/eng/expansion/rpts/components/components-201309.pdf> linkinden ulaşılabilir.

Malaka (Malacca) ve Singapur Boğazları



Malaka 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. Çalışmalar halen devam etmektedir.

➤ 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 paketlenmiş 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)

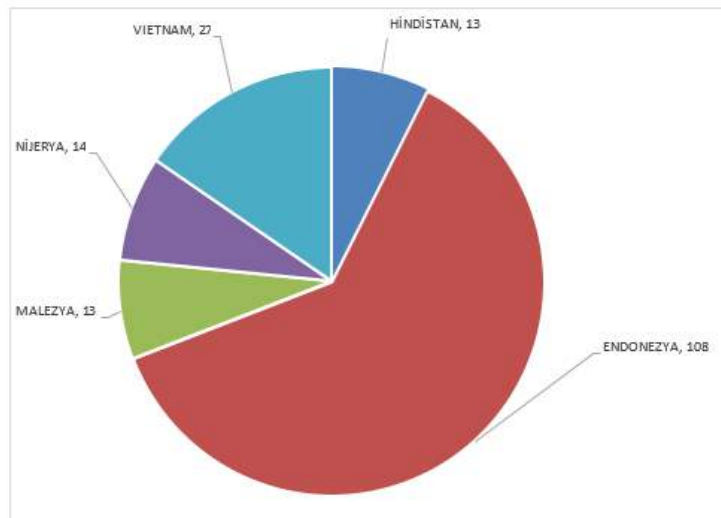
Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), merkezi Londra, İngiltere’de olan ve deniz ticaretinde IMO, ILO, UNCTAD gibi çeşitli uluslararası kuruluşların faaliyetlerini yakından izleyen, bu kuruluşlara zaman zaman danışmanlık yapan ve herhangi bir ülkede deniz ticaretinin uluslararası uygulamasına aykırı 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 kapsamındaki sorunlarla ilgilidir. Uluslararası Denizcilik Federasyonu (ISF) ise armatörlere ait uluslararası işverenler örgütü olup, 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. ICS ve ISF’in birleşmesi 1 Haziran 2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, ICS’e üye olan Odamız, 2010 yılı içinde ISF’e de katılmak için başvuruda bulunmuş ve Şubat 2011’de ICS ve ISF’e tam üye olmuştur.

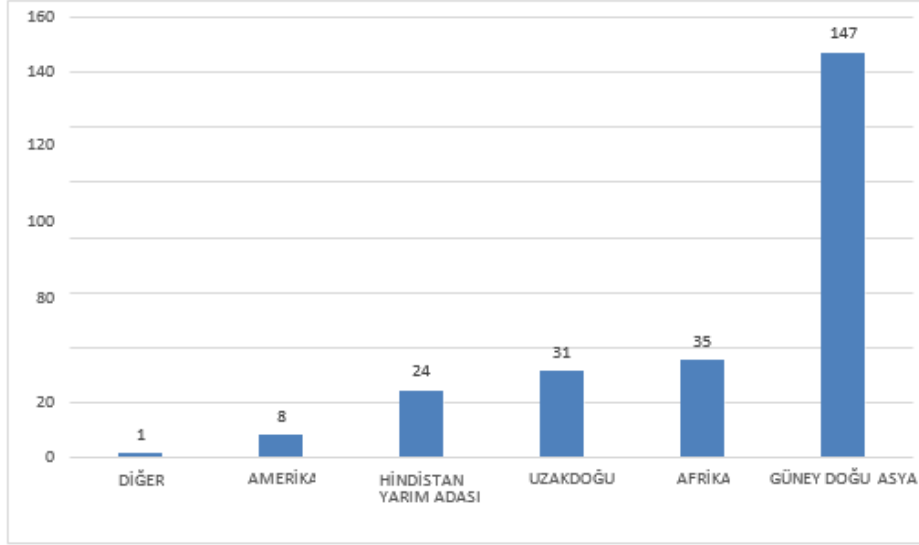
2.4. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

Uluslararası Ticaret Odası - Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau – ICC IMB) 2015 Yılı 4.Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu Özeti

Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2015 Yılı 4.Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu'na göre; **Ocak – Aralık 2015 ayları arasında rapor edilen 190 Deniz Haydutluğu Vakası'nın % 71'lik bölümü aşağıdaki grafikte belirtilen 5 bölgede meydana gelmiştir.**



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



Güneydoğu Asya ve Hindistan Yarımadası

Bangladeş: Deniz Haydutlarının demirlemeye hazırlanan gemileri hedef aldıkları, saldırıların çoğunun Chittagong demirleme bölgesinde ve bu bölgeye yaklaşırken meydana geldiği, geçen birkaç yıl içerisinde Bangladeş Hükümeti'nin büyük çabası sonucu yüksek oranda azalma görüldüğü bildirilmektedir.

Endonezya: Tanjung Priok – Jakarta, Bintan Adası, Dumai, Muara Berau, Karumon 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. Birçok saldırının rapor edilmeden geçirilmiş olabileceği belirtilmektedir. Endonezya Deniz Polisi ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi arasındaki görüşmeler olumlu sonuç vererek Endonezya Hükümetini harekete geçirmiş ve bir dizi önlem almasını sağlamıştır. Bunlardan biri olarak bölgede demirleme niyetinde olan gemilere, Endonezya Deniz Polisinin devriye gezdiği aşağıda belirtilen mevkiilerin önerildiği belirtilmektedir.

1. Belawan: 03:55.00N-098:45.30E
2. Dumai: 01:42.00N-101:28.00E
3. Nipah: 01:07.30N-103:37.00E
4. Tanjung Priok: 06:00.30S-106:54.00E
5. Gresik: 07:09.00S-112:40.00E
6. Taboneo: 04:41.30S-114:28.00E
7. Adang bay: 01:40.00S-116:40.00E
8. Muara Berau: 00:17.00S-117:36.00E
9. Muara Jawa: 01:09.00S-117:13.00E
10. Balikpapan: 01:22.00S-116:53.00E
11. Bintan Island: 01:21.00N-104:29.00E

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 büyük oranda azalma görülmüştür. Gemilerin Malaka Boğazından geçişlerinde etkin bir gözetleme yapmaları tavsiye edilmektedir. Bölgedeki devriye hizmetinin ne kadar daha devam edeceği ile ilgili herhangi bir bilginin şu an itibarıyla mevcut olmadığı 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 de 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: Vung Tau ve Ho Chi Minh: Gemilere, özellikle demirdeyken yapılan saldırılarda artış olduğu görülmektedir.



Ocak – Aralık 2015 ayları arasında Güneydoğu Asya bölgesinde rapor edilen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.

Afrika ve Kızıldeniz

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 kıyıda yaklaşık 170 deniz mili mesafe içerisinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Meydana gelen vakaların çoğunda Deniz Haydutları'nın gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıkları ve gemiyi yağmaladıkları; 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. Birçok saldırı rapor edilmeden geçirilmiş olabilir. Geçmişte Apapa bölgesinde de saldırılar rapor edilmiştir. Nijerya limanlarına gitmeyecek olan gemilerin mümkün olduğunca bu sulardan uzak geçiş yapmaları önerilmektedir.

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 veya yükün bir kısmının çaldığı, 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.

Togo: Bölgede saldırıların büyük oranda düştüğü, ancak halen riskin devam ettiği, geçmişte meydana gelmiş olan saldırılarda Deniz Haydutları'nın silahlı ve agresif oldukları, Saldırıların demirde ya da açıkta ve genellikle gece vakti gerçekleşebileceği, Deniz Haydutları'nın gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıklarını ve gemiyi yağmaladıklarını; yükün bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir. **Fildişi Sahilleri:** Saldırı sayısında düşüş yaşandığı ancak halen tedbirli olunması gerektiği

📍 = Saldırı teşebbüsü 📍 = Gemiye çıkma 📍 = Gemiye ateş açılması 📍 = Gemi kaçırma 📍 = Şüpheli gemi



tavsiye edilmektedir.

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

Kızıldeniz / Aden Körfezi / Somali/ Arap Denizi / Hint Okyanusu:

Somali ile ilgili Deniz Haydutluğu vakalarında düşüş yaşandığı ancak Kızıldenizin 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, Tanzanya, 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 sürat teknelerini denize indirmek suretiyle, otomatik silahlarla ve roket atarlarla gemilere saldırılarda buldukları bildirilmektedir. Gemi Kaptanları ve Armatörlerin 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 tutulması gerekliliğine vurgu yapılmıştır. Şüpheli görülen durumların erken bildirimini çevredeki Gemi Kaptanları ve Silahlı Güvenlik Personellerinin mevcut tehlikelerden haberdar olup (küçük tekne ve balıkçılardan uzak geçmek) 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.

Mısır: Son zamanlarda rapor edilen herhangi bir saldırının olmadığı ancak halen tedbirli olunması gerektiği tavsiye edilmektedir. Geçmişte ise Süveyş ve İskenderiye demir mevkiğinde Deniz Haydutluğu vakalarıyla karşılaşıldığı rapor edilmektedir.

Güney ve Orta Amerika ve Karayipler

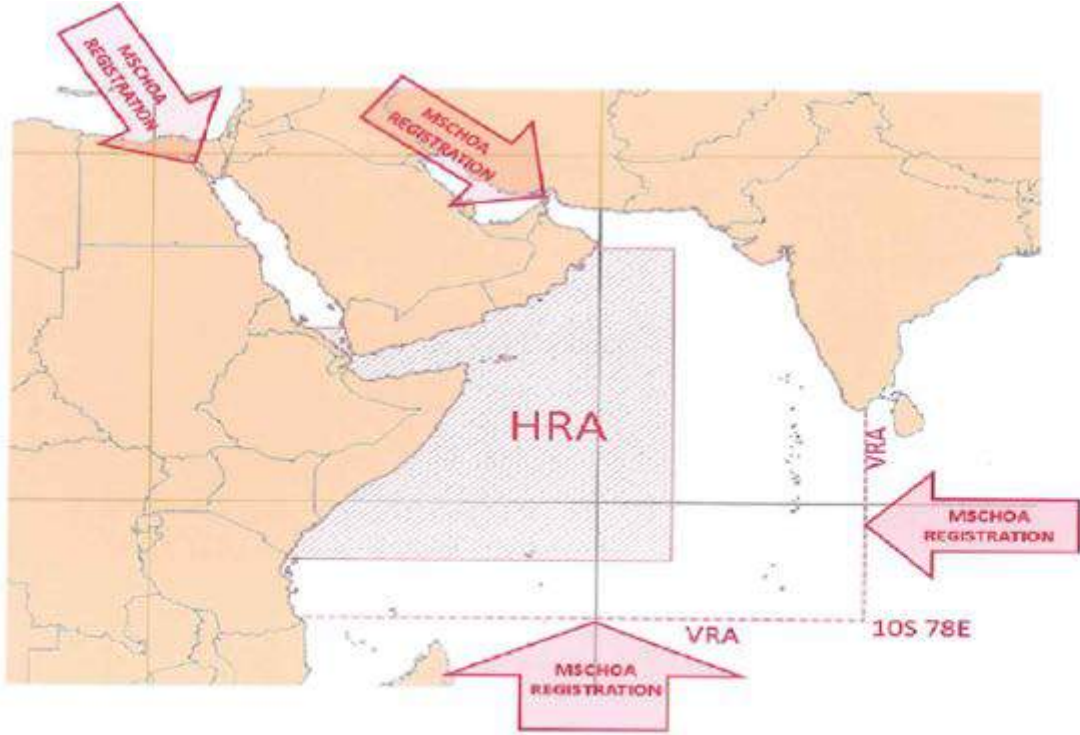
Ekvador Cumhuriyeti: Saldırıların durduğu fakat tedbirli olunması gerektiği bildirilmektedir.

Yüksek Riskli Bölge Revizyonu

Somali Merkezli Deniz Haydutluğuna Karşı En İyi Yönetim Uygulamaları Rehberi'nde (BMP 4-Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy) Yüksek Riskli Bölge (HRA) tanımında değişikliğe gidildiği, yeni belirlenen sınırların;

| | | |
|-------------------|------------------|--------------|
| Kızıldeniz'de : | 15 ⁰ | Kuzey Enlemi |
| Umman Körfezinde: | 22 ⁰ | Kuzey Enlemi |
| Doğu Sınırı: | 065 ⁰ | Doğu Boylamı |

Güney Sınırı: 05° Güney Enlemi içerisinde kalacak şekilde revize edildiği bildirilmektedir. BMP 4 rehberinin 2.6 ve 7.nci bölümlerini etkileyecek bir değişikliğe gidildiği, gemi şirketleri ve mürettebatın yeni değişikliğe adepte olma süreci göze alınarak, revizyonun **resmi uygulamaya alınma tarihinin 1 Aralık 2015** olarak belirlendiği, Gönüllü Rapor Verme Bölgesi (VRA- Voluntary Reporting Area) ve HRA içerisinde geçecek gemilerin hangi tip risk değerlendirmesine tabi olacağı ile gemi güvenliğinin yanı sıra charter party anlaşmaları ve sigorta sözleşmelerinin de söz konusu değişiklikten etkilenebileceğinin dikkate alınması gerektiği bildirilmektedir. Revizyona ilişkin dokümanlara www.ics-shipping.org, NATO Shipping Centre <http://www.shipping.nato.int> ve Afrika Boynuzu/Deniz Güvenliği Merkezi (MSCHOA-Maritime Safety Centre – Horn of Africa) - www.mschoa.org adreslerinden ulaşılabilmektedir.



Sınırları belirlenen yeni Yüksek Riskli Bölge (HRA) Haritası

Şubat 2016'da Asya'da Gemilere Karşı Düzenlenen Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun ile Mücadele Bölgesel İşbirliği Anlaşması- Bilgi Paylaşım Merkezi (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – Information Sharing Centre /ReCAAP-ISC) **Asya'da sefer yapan gemilere yönelik deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadele kapsamında yeni bir rehber yayımlamıştır.** Rehberin amacının; bölgede ticaret yapan gemilerin operasyonundan sorumlu olan, gemi sahibi ve acenteleri, denizcilik şirketleri, gemi kaptanı ve mürettebatını olası saldırılardan kaçınma, saldırganları vazgeçirme, saldırı gerçekleştiğinde yapılması gerekenler ve delillerin korunması gibi konularda bilgilendirmek olduğu belirtilmektedir. İlgili dokümanlara <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/DH-Dokuman.aspx> linkinden ulaşılabilmektedir.

Vakaların Bildirilmesi:

Gemilerin daima 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

Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Güvenlik Yardım Hattı

IMB'de denizciler, liman çalışanları, denizcilik acenteleri, tersane çalışanları, brokerler ve yükleme/boşaltma işçileri ve tüm ilgili birimlerin denizcilik suçları, güvenlik, terörizm, deniz haydutluğu ve yasa dışı aktiviteler ile ilgili gördükleri/duydukları/ bildiklerini rapor etmeleri için bir yardım/ihbar hattı oluşturulmuştur.

Alınan bütün bilgilerin kesinlikle gizli tutulacağı ve ilgili yetkililere aktarılacağı bildirilmektedir. Deniz suçları ve güvenlik konuları hepimizi ilgilendirmektedir ve yardımımızla oluşabilecek riskleri en aza indirerek can ve mal güvenliğinin korunmasına yardımcı olabiliriz.

Deniz Güvenliği Yardım/İhbar Hattının her gün 24 saat hizmet vermekte olduğu belirtilmektedir.

Tel: +60 3 2031 0014 Faks: +60 3 2078 5769 E-posta: imbsecurity@icc-ccs.org

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: 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

2.5. Yasadışı Mülteci Faaliyetleri

🚦 Göçmen ve Mülteci Faaliyetleri

Günümüzde "modern kölelik" olarak da ifade edilebilen ve en önemli insan hakları ihlallerinden birisi olarak kabul edilen insan ticareti, sosyal bir problem olarak görülmektedir. Yoksulluk, siyasi ve toplumsal huzursuzluklar, gelir dağılımındaki dengesizlikler, toplumsal cinsiyet eşitsizliği gibi nedenler, insan ticaretine zemin hazırlayan en önemli faktörler olup kişinin çaresizliğinden yararlanma kazanç veya çıkar sağlama yoluyla kişilerin, bir yerden bir yere taşınması da bu kapsamda yer almaktadır.

Bu gün için diğer sınır aşan suç türlerinde olduğu gibi, tek bir devletin tek başına durdurması mümkün olmayan ve mutlak suretle uluslararası işbirliği gerektirmektedir,

Bu çerçevede bakıldığında bu uluslararası organların başında, 14 Aralık 1950 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından kurulan, Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (BMMYK – UNHCR) gelmektedir. Dünya genelinde mülteci sorunlarını çözmek ve mültecileri korumak amacıyla uluslararası faaliyetleri koordine etme ve yürütmekle görevlidir. Asıl amacı mültecilerin haklarını ve refahını

savunmak olan UNHCR, her bireyin sığınma talebinde bulunabilmesini ve başka bir ülkede mülteci olarak güvenli bir şekilde barınabilmesini sağlamak için çalışmaktadır..

Bir diğer önemli kuruluş 05 Aralık 1951 yılında kurulan Uluslararası Göç Örgütü (IOM) olup, acil durumlarda yardım, mültecilerin yeni bir ülkeye yerleştirilmesi, gönüllü geri dönüşlere yardım, göçmen sağlığı, para gönderme ve yasal göç seçeneklerinin desteklenmesi gibi alanlarda faaliyet gösteren uluslararası bir örgüttür.

Bunların dışında,1993 yılında Avusturya ve İsviçre'nin inisiyatifi ile kurulmuş olan, Birleşmiş Milletler (BM) gözlemci statüsüne olduğu, Uluslararası Göç Politikaları Geliştirme Merkezi (ICMPD) bulunmaktadır. ICMPD görevi göç politikaları konusunda ilgilenen Hükümetler veya Hükümetler üstü kuruluşlara kısa ve uzun vadede projeler üretmektedir.

Yukarda söz edilen örgütler ve diğer organizasyonlar olmasına karşı yasa dışı göç faaliyetleri son yıllarda orta Afrika, Libya ve Suriye gibi ülkelerde meydana gelen istikrarsızlıklar nedeniyle artmış ve Akdeniz'de zaman zaman trajedik olaylara dönüşen hadiseler şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Bu olayların bir kısmına kıyı devletleri tarafından arama kurtarma operasyonlarıyla müdahale edilmekte ve canlı kalanlar kurtarılabilir, Bir diğer bölümü de Ticari gemilerin katıldığı kurtarma operasyonlarıyla yapılmaktadır.2014 yılında onbinlerce insan içerisinde, bir seferde 200 kişinin kurtarıldığı operasyonlar görülmektedir. Binlerce kişinin Avrupa ülkelerine göç etme arzusuyla denize elverişsiz son derece kötü ve iptidai deniz vasıtalarıyla yapılan bu seyahat arzuları, çoğunlukla bu insanların hayatlarını kaybetmeleri ile sonuçlanan olaylar şeklinde cereyan etmektedir. Uluslararası toplumun ihtiyacı soruna acil ve kapsamlı çözüm bulunmasını gerekli kılmaktadır.

Bu maksatla, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından; 03-12 Haziran 2015 tarihleri arasında gerçekleşen IMO.MSC-95' Toplantısında, alışılmış kurtarma operasyonlarından çok farklı zorluklar içermesi nedeniyle, Kurtarma Koordinasyon Merkezi (RCC) görevini yürütecek bir oluşumu da içeren, Denizde Geniş Ölçekli Kurtarma Operasyonları Rehberinin (Large-Scale Rescue Operation at Sea) geliştirilmesi önergesi sunulmuştur. Bunun sonucunda Rehberin yenilenen versiyonu yayımlanmıştır. Özellikle gemi kaptanları tarafından sorumlu otorite ile temas kurup ve gerekli koordinasyon ile kurtarma operasyonu ve sonrasında tıbbi yardım, beslenme barınma geminin emniyeti ve güvenliği ile mültecilerin güvenli olarak çıkartılması ve aktarması işlemleri, ayrıca bu amaçla gemiadamlarının eğitimi, rehberin içeriğini teşkil etmektedir. Rehber; Seyir Haberleşme, Arama ve Kurtarma Alt Komitesi (NCSR) tarafından ilgili organizasyonlarla birlikte geliştirilecek ve yürürlükte olan **En İyi Yönetim Uygulamaları (BMP-4)** gibi canlı ve güncellenebilir bir belge olarak kalması sağlanacaktır. İlgili dokümanlara <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/YM-Dokuman.aspx> linkinden ulaşılabilmektedir.

🚢 Ege'de Yürütülen Arama Kurtarma Faaliyetleri



T.C. Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından, Ege Denizi'nde son dönemde giderek artış gösteren düzensiz göç faaliyetlerinin engellenmesi ve can kayıplarının en aza indirilmesi amacıyla Ege Denizinde Türk Arama Kurtarma sahasında, 01 Mayıs 2015 tarihinde başlatılan "EGE'DE UMUT HAREKÂTI (OPERATION AEGEAN HOPE)"na halihazırda 2 adet Sahil Güvenlik Arama Kurtarma Gemisi, 58 adet Sahil Güvenlik Botu, 3 Mobil Radar, 9 Helikopter, 2 Uçak ve toplam 1.100 personelin katılımı ile devam edilmektedir.

Bu kapsamda, Ocak 2015 tarihinden itibaren 428 operasyonda, toplam 20179 kadar düzensiz göçmen denizden sağ olarak kurtarılmış ve 48 göçmen kaçakçısı yakalanarak ilgili birimlere teslim edilmiştir. Detaylı bilgilere www.sgk.tsk.tr adresinden ulaşılabilir.

FRONTEX Schengen sınırları dışında kalan sınır güvenliğini sağlamak üzere 2005 yılında kurulmuş olup, faaliyet alanlarının içerisinde AB üyesi ülkelerin dış sınırlarının yönetimi için ortak operasyonlar düzenleme ile ihtiyaç durumunda devriye botları, hava ve insan desteği sağlamaktadır. FRONTEX tarafından Yunanistan açıklarında devam eden "**Poseidon Operasyonu**" kapsamında 775 sınır muhafızı, 15 devriye botu ve hava araçları görevlendirilmiştir. **İtalya** açıklarındaki Triton operasyonunda da 280 sınır muhafızı, 8 devriye botu, 3 helikopter ile hava unsuru görev yapmaktadır. Ayrıca **NATO Birlikleri** bölgede T.C. Sahil Güvenlik Komutanlığı ve FRONTEX ile işbirliği içerisinde faaliyetler icra etmektedir.

🚢 **Yasadışı Mültecilik Faaliyetleri Önemli İtibat Noktaları**

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI

ALO 158'i arayarak Sahil Güvenlik Komutanlığına Türkiye'nin her yerinden 24 saat ÜCRETSİZ ulaşılabilir.

Sahil Güvenlik İhbar ve Talep Hattı ALO 158
Açık denizden veya yurt dışından ulaşmak için
Tel: +90 312 158 00 00

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI ANKARA
Devlet Mah. Dikmen Cad. Merasim Sok. No:10 06650 Bakanlıklar/ANKARA

0312 417 50 50/52 (SANTRAL)
0312 416 48 90 (SANTRAL)
0312 417 28 45 (GENEL)
E-posta: sgk@sgk.tsk.tr

T.C İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü:

Acil Yardım Hattı: ALO 157

Türkiye ve Uluslararası Göç Örgütü (IOM) ile işbirliği çerçevesinde, "Türkiye'deki İnsan Ticareti Mağdurlarına Yardım" başlıklı proje kapsamında potansiyel insan ticareti mağdurlarına yönelik olarak, operatörlerinin Rusça, Romence, İngilizce ve Türkçe hizmet vermekte olduğu 157 Acil Yardım Hattı 2007 Nisan ayından itibaren uluslararası erişime açılmıştır.

157 Acil Yardım Hattı'nın 2007 yılı Mayıs ayından itibaren yurt dışından erişime açılmasıyla birlikte (+90.312.157.11.22), bu konunun da ülke içi ve kaynak ülkelerde duyurusunun geniş kitlelere yapılmasının sağlanması amacıyla afişler hazırlanmıştır.

Hattın açıldığı tarihten bugüne kadar 157 Acil Yardım Hattı ile 174 mağdur kurtarılmıştır.

Dışişleri Bakanlığı bünyesinde bulunan acil yardım hattının 30/12/2014 tarihinde Göç İdaresi Genel Müdürlüğüne devri sağlanmıştır.

Genel Müdürlük

Adres: Lalegül Çamlıca Mahallesi 122. Sokak No:4 Yenimahalle/ANKARA

Tel: 0312 422 05 00
: 0312 422 05 01
: 0312 422 05 02

Fax: 0312 422 09 00

E-Posta : gocidaresi@goc.gov.tr

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (UNHCR)

www.unhcr.org

Tel: +41 22 739 8111

Ülkelere göre UNCHR ofisleri iletişim bilgilerine www.unhcr.org/contact adresinden ulaşılabilir.

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği Türkiye Temsilciliği:

Adres: Tiflis Caddesi, 212.Sokak, No:3, Sancak Mahallesi, 06550 Yıldız Ankara

Telefon: 409 70 75

Faks: 441 21 73

<http://www.unhcr.org.tr>

Bayan Carol BATCHELOR/ 01 Haziran 2010 /Temsilci

IMEAK Deniz Ticaret Odası

İlgili Personel: Serkan İnal

Tel: +90 212 252 01 30 (157)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO):

www.imo.org

Tel: +44 207 735 7611

E-posta: info@imo.org

Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine (RCCs)

Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminden (GISIS)

<https://gisis.imo.org> adresinden ulaşılabilir.



2. TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ

2.1. 2015 Yıllı Türkiye Ekonomisindeki Gelişmeler ve 2016 Yılı Öngörülleri

Küresel para politikalarına dair belirsizlikler ve küresel büyümeye dair endişeler nedeniyle finans piyasalarındaki oynaklıklar devam etmektedir. 2015 yılı Aralık ayında ABD Merkez Bankası (Fed)'nin beklentiler çerçevesinde ilk faiz artışını gerçekleştirmesinin hemen sonrasında faiz oynaklıklarında bir miktar azalış gözlenirse de, 2016 yılının başından itibaren temelde Çin ekonomisine dair endişeler ve jeopolitik gelişmeler kaynaklı olarak oynaklıklarda artış yaşanmıştır. Küresel iktisadi faaliyette 2014 yılından beri yaşanan yavaşlama eğilimi, gelişmekte olan ülkelerde daha belirgin olmak üzere, 2015 yılı ikinci yarısında sürmüştür. Emtia fiyatları da yakın dönemde düşüş eğilimini devam ettirmiştir. Gelişmekte olan ülkeler bu dönemde küresel dalgalanmalardan önemli oranda etkilenmiştir. Bu ülkelere yönelik portföy akımları zayıf görünümünü ve kur oynaklıkları ise yüksek seviyelerini sürdürmüştür

Küresel piyasalarda yaşanan oynaklığın etkileri Türkiye ekonomisinde de gözlenmiştir. Bununla birlikte yurt içi belirsizliklerin azalması ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) tarafından uygulanmakta olan sıkı para politikası ile diğer likidite ve finansal istikrar politikaları bu etkileri sınırlandırmıştır. Milli gelir ılımlı büyüme eğilimini istikrarlı bir şekilde sürdürmektedir. Artan jeopolitik risklere karşın Avrupa Birliği ülkelerinin talebindeki artışın ihracat üzerindeki olumlu etkisi sürmektedir. Enflasyon gelişmeleri değerlendirildiğinde, enerji fiyatlarındaki gelişmeler enflasyonu olumlu yönde etkilemeye devam ederken artan maliyet unsurları çekirdek enflasyon eğilimindeki iyileşmeyi sınırlamaktadır. TCMB, enflasyon görünümünde belirgin bir iyileşme sağlanana kadar sıkı para politikası duruşunu sürdürecektir

TCMB 2015 yılı Ağustos ayında küresel para politikalarının normalleşmeye başlamasından önce ve sonra uygulanabilecek politikalara ilişkin ilan ettiği yol haritası doğrultusunda Türk lirasında sıkı, döviz likiditesinde dengeleyici, finansal istikrar açısından ise destekleyici duruşunu sürdürmüştür. Yol haritasının açıklanmasını takiben, likidite politikasının operasyonel çerçevesinin sadeleştirilmesi amacı doğrultusunda piyasa yapıcısı bankalara TCMB'den yaptıkları gecelik borçlanmalarda sağlanan düşük faiz oranı imkanı kaldırılmış, teminat koşullarında sadeleştirmeye gidilmiştir. Türk lirası işlemler için teminata döviz depo imkanı getirilmesine dair yapılan düzenlemeler ile bankaların likidite yönetiminin etkinleştirilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca döviz likiditesini, çekirdek yükümlülükleri ve uzun vadeli borçlanmayı destekleyici yönde adımlar atılmaya devam edilmiştir.

2015 yılı genelinde TCMB, enflasyon beklentileri, fiyatlama davranışları ve enflasyonu etkileyen diğer unsurları dikkate alarak para ve likidite politikasındaki sıkı

duruşunu sürdürmüştür. Bu doğrultuda, 2015 yılı son çeyreğinde ve 2016 Ocak ayında bir hafta vadeli repo ihale faiz oranı yüzde 7,5, gecelik borç verme faizi yüzde 10,75, ve gecelik borç alma faizi yüzde 7,25 oranında sabit tutulmuştur. TCMB fonlaması bu dönemde de ağırlıklı olarak bir hafta vadeli repo ihaleleriyle yapılmaya devam ederken, marjinal fonlamanın payı yüksek seviyesini korumuştur. Buna bağlı olarak, ortalama fonlama faizi 1 hafta vadeli repo ihale faiz oranının üzerinde, 2016 Ocak ayı itibarıyla yaklaşık yüzde 8,9 civarında gerçekleşmiştir. Bunun yanı sıra, bankalararası gecelik repo faizlerinin faiz koridorunun üst bandında oluşması sağlanmıştır. Önümüzdeki dönemde para politikası kararları enflasyon görünümüne bağlı olacaktır. TCMB, enflasyon beklentilerini, fiyatlama davranışlarını ve enflasyonu etkileyen diğer unsurlardaki gelişmeleri dikkate alarak para politikasındaki sıkı duruşu gerekli görülen süre boyunca sürdürecektir. 2015 yılı genelinde olduğu gibi, yılın son çeyreğinde de yataya yakın seyreden getiri eğrisi, 2016 yılı Ocak ayında pozitif bir eğim sergilemiştir. Küresel piyasalardaki belirsizlikler, jeopolitik riskler ve enflasyon beklentilerindeki yükseliş nedenleriyle artan uzun vadeli faizler bu gelişmede belirleyici olmuştur. Bu durum 5 yıllık piyasa faizi ile BIST bankalararası gecelik repo faizi arasındaki farka da yansımıştır. 2015 yılı son çeyreği genelinde negatif değerler alan söz konusu faiz farkı, Ocak ayının ilk haftalarında 5 yıllık piyasa faizinde görülen artışa bağlı olarak sınırlı miktarda pozitifleşmiştir.

Türk lirası likidite politikasıyla ilgili olarak, yol haritasının açıklanmasını takip eden dönemde döviz depolarının teminata verilmesi imkanı ile ilgili uygulama esaslarında yapılan değişikliklerin de katkısı ile bankaların kısa vadeli fonlamasında piyasa ile yapılan kur takası (swap) işlemlerinin payında bir miktar azalma gözlenmiştir. Döviz teminat imkanının kullanım oranlarının ve bankalara tanınan limitlerin artması sonucunda piyasa ile yapılan kur takası ihtiyacının daha da azaltılmasının mümkün olabileceği dikkate alınarak söz konusu limitler 7 Ocak 2016 tarihinden itibaren 3 milyar ABD dolarından 3,6 milyar ABD dolarına ve 900 milyon Euro'dan 1,8 milyar Euro'ya yükseltilmiştir. Ayrıca, 13 Ocak 2016 tarihinden geçerli olmak üzere, bankaların TCMB Bankalararası Para Piyasası'ndaki borçlanmaları için bulundurabildikleri yabancı para cinsi teminatların azami oranı yüzde 50'den yüzde 70'e yükseltilmiştir. Bu uygulamanın küresel nedenlerden dolayı kredi riski fiyatlamalarında ortaya çıkabilecek strese karşı dengeleyici bir rol oynaması ve Hazinesin yurt dışında ihraç ettiği yabancı para cinsi tahvillere yönelik talebi desteklemesi beklenmektedir. 2016 yılında uygulanacak Türk lirası likidite politikalarının detayları 9 Aralık 2015'te yayımlanan "2016 Yılı Para ve Kur Politikası Metni"nde yer almaktadır.

TCMB, faiz ve likidite politikasının yanı sıra finansal istikrarı destekleyici politika araçlarını kullanarak basiretli borçlanmayı desteklemeye devam etmektedir. Bankacılık sektörünün aracılık maliyetini azaltmak ve çekirdek yükümlülüklerle ilave bir destek sağlamak amacıyla 2015 yılı Eylül, Ekim ve Aralık aylarında Türk lirası cinsinden zorunlu karşılıklara ödenen faiz 50'şer baz puan artırılmıştır. Ayrıca, 9 Ocak 2016 tarihinde zorunlu karşılıkların kapsamına ilişkin bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu doğrultuda, katılım ve yatırım bankaları nezdindeki bazı fonlar zorunlu karşılığa tabi tutulmaya başlanmış ve çekirdek dışı yükümlülüklerin kapsamı genişletilmiştir. TCMB, Ağustos ayında açıklanan yol haritasında döviz likidite yönetiminin esnekliğini artırıcı tedbirlere de yer vermiştir. Bu amaçla, 1 Eylül 2015 tarihi itibarıyla bankaların TCMB nezdindeki döviz ve efektif piyasalarında işlem yapma limitleri yükseltilmiştir. Bu

çerçeve, bankalara tahsis edilen depo limitleri ile ROM kapsamında TCMB'de bulundurulmuş altın ve döviz varlıklarının toplamının bankaların gelecek 1 yıldaki yurt dışı borç ödemelerinin tamamını fazlasıyla karşılayabilecek seviyeye ulaşması sağlanmıştır. Ayrıca, 9 Aralık 2015 tarihinde yayınlanan "2016 Yılı Para ve Kur Politikası Metni" nde rezerv opsiyon mekanizmasının (ROM) dengeleyici özelliğinin güçlendirilmesine yönelik atılabilecek adımlar duyurulmuştur. Yol haritası kapsamında alınan bütün bu önlemlerin ekonominin küresel oynaklıklara karşı dayanıklılığını artırdığı değerlendirilmektedir.

Küresel oynaklıkların uzun süredir devam ettiği ekonomik konjonktürde Türkiye ekonomisi üzerindeki olumsuz etkilerin sınırlandırılması önem taşımaktadır. Ekonomik temeller açısından değerlendirildiğinde, sıkı para politikası ve finansal istikrara dair alınan tedbirlerin katkısı ve emtia fiyatlarındaki sert düşüşlerle birlikte cari dengede son yıllarda önemli bir iyileşme yaşanması, kredi büyüme oranlarının makul düzeylerde seyretmesi ve kredi kompozisyonunun fiyat istikrarı ve finansal istikrarı destekleyici bir duruma gelmesi, ekonomik kırılmalıkları azaltan önemli gelişmeler olmuştur. Ayrıca, Ağustos ayında açıklanan yol haritasındaki önlemlerin etkili bir şekilde kullanılmasıyla döviz kurlarında ve kredilerde gözlenen aşırı oynaklıkların azaldığı gözlenmektedir. Uygulanmakta olan sıkı para politikasının ekonominin küresel şoklara olan hassasiyetini azaltarak finansal istikrarı desteklediği değerlendirilmektedir. TCMB, küresel oynaklıklarda kalıcı bir azalma yaşanması halinde veya dış denge ve finansal istikrar alanındaki kazanımları daha da iyileştirerek sürdüreceği politika önlemlerinin etkili bir şekilde kullanılması durumunda sıkı para politikasını daha dar bir faiz koridoru içerisinde uygulayabileceği görüşünü sürdürmektedir.

TCMB'nin uyguladığı sıkı para politikasının ve BDDK'nın konut hariç bireysel kredilere yönelik yürürlüğe koyduğu makroihtiyati uygulamalarının da etkisiyle yavaşlayan finansal olmayan kesime kullanılan kredilerin yıllık büyüme oranı 2015 yılında kur etkisinden arındırılmış olarak hesaplandığında yüzde 13,6'ya gerilemiştir. Tüketici ve ticari kredi büyüme oranlarında yılın üçüncü çeyreğinde başlayan belirgin yavaşlama eğilimi, son çeyrekte de devam etmiş ve yıllık büyüme oranları bu iki grupta yıl sonu itibarıyla sırasıyla yüzde 8,7 ve yüzde 16,2 olarak gerçekleşmiştir. Böylelikle, 2014 yılı başından beri olduğu gibi, 2015 yılı son çeyreğinde de ticari krediler tüketici kredilerine göre daha yüksek bir oranda büyümeye devam etmiştir. Kredi büyümesi ve kompozisyonundaki bu gelişmelerin dengelenme sürecine ve finansal istikrara katkı yapmanın yanı sıra, son dönemdeki maliyet gelişmelerinin enflasyon üzerindeki etkilerini sınırlayıcı yönde etki yapacağı değerlendirilmektedir. 13 haftalık ortalamaların yıllıklandırılmış büyüme hızlarına göre, tüketici kredileri 2015 yılı genelinde, ticari krediler ise daha çok yılın ikinci yarısında geçmiş yıllar ortalamalarının önemli ölçüde altında kalmıştır. Ancak yılın son çeyreğinde, ticari kredilerde daha belirgin olmak üzere her iki kalemde de 13 haftalık ortalamalara göre hesaplanan eğilimlerde sınırlı miktarda artış yaşanmıştır. Yakın dönemde tüketici kredilerinin risk ağırlıklarına dair yapılan düzenlemeler önümüzdeki dönemde kredi büyümesini destekleyebilecektir. Bununla birlikte, finansal koşullardaki sıkılığın sürmesi nedeniyle önümüzdeki dönemde yıllık kredi büyüme hızlarının makul düzeylerde seyretmeye devam edeceği öngörülmektedir.

Kaynak: TCMB Enflasyon Raporu 2016/1



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,GT) 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 GT ve üzeri değerlendirme yapıldığı gibi, basit aritmetik yaş ortalaması yanında tonaj aralıkları dikkate alınarakta yaş ortalamaları incelenmiştir.

Sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2015 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 593 adet geminin 295 adedi ithal, 298 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin dwt’u 6.7 milyon dwt, inşa gemilerin dwt’u ise 1.6 milyon dwt’dur.

1000 GT ve üzeri Deniz Ticaret filosunu oluşturan 593 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 34.91’ünü Kuruyük gemileri, % 14.33’ünü Dökmeyük gemileri , % 9.78’ini Kimyasal Madde Tankerleri, % 9.61’ini Konteyner gemileri ve % 5,73’ünü Hizmet gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 25,64’üdür.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret filosu 8.3 milyon dwt ve 6.1 milyon GT’dur. 8.3 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 48.71 ’ini Dökmeyük gemileri , % 14.11’ini Kuruyük gemileri, % 13.98’ini Petrol Tankerleri, % 11.57’sini Konteyner gemileri ve % 5.13’ünü Kimyasal Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise, % 6.5’dir.

Tablo (15)’teki veriler dikkate alındığında, 593 adet gemiden % 14.3’ünün (85 gemi) Milli sicile, % 85.7’sinin (508 gemi) TUGS’a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun dwt olarak % 9.6’sı Milli sicile, % 90.4’ü ise TUGS’a, GT olarak ise % 15’i Milli sicile, % 85’i ise TUGS’a kayıtlıdır.

Milli sicile kayıtlı toplam 802,829 dwt’luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla, % 56.81’ini Dökmeyük gemileri, % 27.94’ünü Konteyner gemileri, % 9.51’ini Kuruyük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, Milli sicilin % 5.74’üdür.

TUGS’a kayıtlı toplam 7.5 milyon dwt filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 47.8’ini Dökmeyük gemileri, % 15,4’ünü Petrol tankerleri, % 14.6’sını Kuruyük gemileri, % 9,82’sini Konteyner gemileri ve % 5.65’ini Kimyasal Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS’un % 6.73’tür.

Tablo (14) Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal - İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve üzeri)

| Gemi Tipleri | Adet | | | | DWT | | | | GT | | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------------|------------------|------------------|------------|------------------|------------------|------------------|------------|
| | İthal | İnşa | Toplam | % | İthal | İnşa | Toplam | % | İthal | İnşa | Toplam | % |
| KURU YUK GEMİSİ | 55 | 152 | 207 | 34,91 | 440.001 | 736.312 | 1.176.313 | 14,11 | 305.271 | 465.326 | 770.597 | 12,69 |
| DOKME YUK GEMİSİ | 78 | 7 | 85 | 14,33 | 3.859.539 | 200.725 | 4.060.264 | 48,71 | 2.201.181 | 124.554 | 2.325.735 | 38,3 |
| KONTEYNER | 36 | 21 | 57 | 9,61 | 717.426 | 246.787 | 964.213 | 11,57 | 578.771 | 184.329 | 763.100 | 12,57 |
| KURUYUK-KONTEYNER | 7 | 10 | 17 | 2,87 | 35.799 | 87.512 | 123.311 | 1,48 | 25.204 | 62.049 | 87.253 | 1,44 |
| KİMYEVİ MADDE TANKERİ | 25 | 33 | 58 | 9,78 | 223.274 | 204.010 | 427.284 | 5,13 | 142.096 | 135.586 | 277.682 | 4,57 |
| LPG TANKERİ | 7 | 0 | 7 | 1,18 | 39389 | 0 | 39.389 | 0,47 | 37227 | 0 | 37.227 | 0,61 |
| ASFALT TANKERİ | 1 | 2 | 3 | 0,51 | 2.770 | 39.936 | 42.706 | 0,51 | 1.900 | 31.348 | 33.248 | 0,55 |
| RO-RO GEMİSİ | 23 | 0 | 23 | 3,88 | 232089 | 0 | 232.089 | 2,78 | 554159 | 0 | 554.159 | 9,13 |
| RO-RO FERRY-YOLCU | 7 | 3 | 10 | 1,69 | 18471 | 0 | 18.471 | 0,22 | 33.258 | 6.740 | 39.998 | 0,66 |
| FERİBOT | 9 | 19 | 28 | 4,72 | 2.538 | 19.217 | 21.755 | 0,26 | 37.397 | 24.648 | 62.045 | 1,02 |
| TREN FERİSİ | 0 | 6 | 6 | 1,01 | 0 | 1660 | 1.660 | 0,02 | 0 | 9835 | 9.835 | 0,16 |
| YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ | 5 | 7 | 12 | 2,02 | 10.056 | 3.447 | 13.503 | 0,16 | 112.192 | 23.353 | 135.545 | 2,23 |
| BALIKCI GEMİLERİ | 1 | 0 | 1 | 0,17 | 569 | 0 | 569 | 0,01 | 1407 | 0 | 1.407 | 0,02 |
| BİLİMSEL ARASTIRMA G | 3 | 1 | 4 | 0,67 | 1790 | 4.200 | 5.990 | 0,07 | 17604 | 2.569 | 20.173 | 0,33 |
| SEHIR HATLARI | 1 | 0 | 1 | 0,17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1043 | 0 | 1.043 | 0,02 |
| SEHIR HATLARI ARABALI | 0 | 11 | 11 | 1,85 | 0 | 6.732 | 6.732 | 0,08 | 0 | 13.421 | 13.421 | 0,22 |
| ROMORKOR | 3 | 0 | 3 | 0,51 | 2028 | 0 | 2.028 | 0,02 | 4.142 | 0 | 4.142 | 0,07 |
| HİZMET GEMİLERİ | 22 | 12 | 34 | 5,73 | 28.099 | 0 | 28.099 | 0,34 | 270.951 | 32.005 | 302.956 | 4,99 |
| DİĞER | 1 | 0 | 1 | 0,17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.333 | 0 | 1.333 | 0,02 |
| PETROL TANKERİ | 10 | 14 | 24 | 4,05 | 1.115.797 | 49.803 | 1.165.600 | 13,98 | 585.736 | 30.788 | 616.524 | 10,15 |
| TREN FERRY/RO-RO | 1 | 0 | 1 | 0,17 | 6266 | 0 | 6.266 | 0,08 | 15195 | 0 | 15.195 | 0,25 |
| Toplam : | 295 | 298 | 593 | 100 | 6.735.901 | 1.600.341 | 8.336.242 | 100 | 4.926.067 | 1.146.551 | 6.072.618 | 100 |

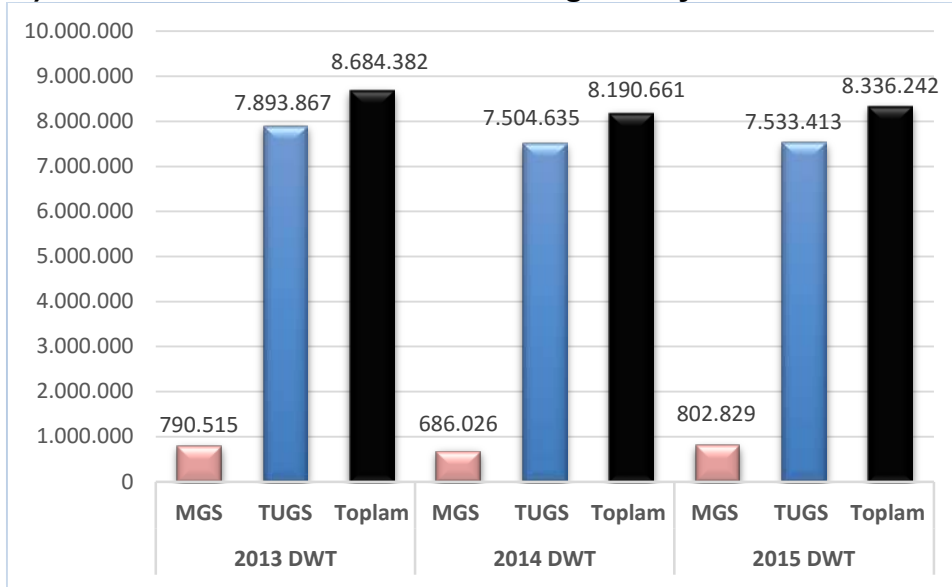
Her Hakkı Saklıdır.İMEAK DTO

Tablo (15) Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)

| Gemi Tipleri | Adet | | | | DWT | | | | GT | | | |
|------------------------|-----------|------------|------------|------------|----------------|------------------|------------------|------------|----------------|------------------|------------------|------------|
| | MGS | TUGS | Toplam | % | MGS | TUGS | Toplam | % | MGS | TUGS | Toplam | % |
| KURU YUK GEMISI | 13 | 194 | 207 | 34,91 | 76.368 | 1.099.945 | 1.176.313 | 14,11 | 48.027 | 722.570 | 770.597 | 12,69 |
| DOKME YUK GEMISI | 11 | 74 | 85 | 14,33 | 456.118 | 3.604.146 | 4.060.264 | 48,71 | 262.689 | 2.063.046 | 2.325.735 | 38,3 |
| KONTEYNER | 9 | 48 | 57 | 9,61 | 224.283 | 739.929 | 964.212 | 11,57 | 180.883 | 582.217 | 763.100 | 12,57 |
| KURUYUK-KONTEYNER | 1 | 16 | 17 | 2,87 | 2.356 | 120.955 | 123.311 | 1,48 | 1.720 | 85.533 | 87.253 | 1,44 |
| KIMYEVİ MADDE TANKERİ | 1 | 57 | 58 | 9,78 | 1.638 | 425.645 | 427.283 | 5,13 | 1.082 | 276.600 | 277.682 | 4,57 |
| LPG TANKERİ | 0 | 7 | 7 | 1,18 | 0 | 39.389 | 39.389 | 0,47 | 0 | 37.227 | 37.227 | 0,61 |
| ASFALT TANKERİ | 1 | 2 | 3 | 0,51 | 2.770 | 39.936 | 42.706 | 0,51 | 1.900 | 31.348 | 33.248 | 0,55 |
| RO-RO GEMISI | 0 | 23 | 23 | 3,88 | 0 | 232.089 | 232.089 | 2,78 | 0 | 554.159 | 554.159 | 9,13 |
| RO-RO FERRY-YOLCU | 1 | 9 | 10 | 1,69 | 0 | 18.471 | 18.471 | 0,22 | 3.760 | 36.238 | 39.998 | 0,66 |
| FERİBOT | 1 | 27 | 28 | 4,72 | 2.314 | 19.442 | 21.756 | 0,26 | 1.596 | 60.450 | 62.046 | 1,02 |
| TREN FERİSİ | 6 | 0 | 6 | 1,01 | 1.660 | 0 | 1.660 | 0,02 | 9.835 | 0 | 9.835 | 0,16 |
| YOLCU/YOLCU YUK GEMISI | 5 | 7 | 12 | 2,02 | 3.761 | 9.742 | 13.503 | 0,16 | 106.306 | 29.239 | 135.545 | 2,23 |
| BALIKCI GEMİLERİ | 0 | 1 | 1 | 0,17 | 0 | 569 | 569 | 0,01 | 0 | 1.407 | 1.407 | 0,02 |
| BİLİMSEL ARASTIRMA G | 0 | 4 | 4 | 0,67 | 0 | 5.990 | 5.990 | 0,07 | 0 | 20.173 | 20.173 | 0,33 |
| SEHIR HATLARI | 0 | 1 | 1 | 0,17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.043 | 1.043 | 0,02 |
| SEHIR HATLARI ARABALI | 1 | 10 | 11 | 1,85 | 441 | 6.291 | 6.732 | 0,08 | 1.077 | 12.344 | 13.421 | 0,22 |
| ROMORKOR | 1 | 2 | 3 | 0,51 | 0 | 2.028 | 2.028 | 0,02 | 1.565 | 2.577 | 4.142 | 0,07 |
| HİZMET GEMİLERİ | 31 | 3 | 34 | 5,73 | 24.051 | 4.048 | 28.099 | 0,34 | 288.627 | 14.329 | 302.956 | 4,99 |
| DİGER | 1 | 0 | 1 | 0,17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.333 | 0 | 1.333 | 0,02 |
| PETROL TANKERİ | 2 | 22 | 24 | 4,05 | 7.069 | 1.158.532 | 1.165.601 | 13,98 | 3.797 | 612.727 | 616.524 | 10,15 |
| TREN FERRY/RO-RO | 0 | 1 | 1 | 0,17 | 0 | 6.266 | 6.266 | 0,08 | 0 | 15.195 | 15.195 | 0,25 |
| Toplam : | 85 | 508 | 593 | 100 | 802.829 | 7.533.413 | 8.336.242 | 100 | 914.197 | 5.158.422 | 6.072.619 | 100 |

Her Hakkı Saklıdır. İMEAK DTO

GRAFİK (12) : 2013-2014-2015 Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi



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

| Gemi Tipleri | 2013 DWT | | | 2014 DWT | | | 2015 DWT | | |
|------------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|
| | MGS | TUGS | Toplam | MGS | TUGS | Toplam | MGS | TUGS | Toplam |
| KURU YUK GEMİSİ | 76.521 | 1.220.040 | 1.296.561 | 44.892 | 1.153.667 | 1.198.559 | 76.368 | 1.099.945 | 1.176.313 |
| DOKME YUK GEMİSİ | 444.930 | 3.907.485 | 4.352.415 | 456.118 | 3.724.109 | 4.180.227 | 456.118 | 3.604.146 | 4.060.264 |
| KONTEYNER | 194.525 | 595.841 | 790.366 | 155.194 | 686.341 | 841.535 | 224.283 | 739.929 | 964.212 |
| KURUYUK-KONTEYNER | 2.356 | 132.664 | 135.020 | 2.356 | 113.756 | 116.112 | 2.356 | 120.955 | 123.311 |
| KONTEYNER/RO-RO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PETROL TANKERİ | 23.757 | 1.167.113 | 1.190.870 | 7.069 | 1.009.010 | 1.016.079 | 7.069 | 1.158.532 | 1.165.601 |
| KİMYEVİ MADDE TANKERİ | 24.701 | 508.778 | 533.479 | 1.638 | 438.490 | 440.128 | 1.638 | 425.645 | 427.283 |
| ÜRÜN TANKERİ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| LPG TANKERİ | 0 | 35.029 | 35.029 | 0 | 30.789 | 30.789 | 0 | 39.389 | 39.389 |
| ASFALT TANKERİ | 2.770 | 0 | 2.770 | 2.770 | 39.936 | 42.706 | 2.770 | 39.936 | 42.706 |
| RO-RO GEMİSİ | 0 | 217.509 | 217.509 | 0 | 225.828 | 225.828 | 0 | 232.089 | 232.089 |
| RO-RO FERRY-YOLCU | 0 | 29.342 | 29.342 | 0 | 19.679 | 19.679 | 0 | 18.471 | 18.471 |
| FERİBOT | 0 | 7.870 | 7.870 | 0 | 7.971 | 7.971 | 2.314 | 19.442 | 21.756 |
| TREN FERİSİ | 6.668 | 0 | 6.668 | 1.660 | 0 | 1.660 | 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 | 7.297 | 3.016 | 10.313 | 3.761 | 9.742 | 13.503 |
| BALIKCI GEMİLERİ | 0 | 568 | 568 | 0 | 569 | 569 | 0 | 569 | 569 |
| BİLİMSEL ARASTIRMA G | 0 | 16.897 | 16.897 | 0 | 4.200 | 4.200 | 0 | 5.990 | 5.990 |
| SEHIR HATLARI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SEHIR HATLARI ARABALI | 3.093 | 20.893 | 23.986 | 2.755 | 19.206 | 21.961 | 441 | 6.291 | 6.732 |
| ROMORKOR | 1.394 | 2.056 | 3.450 | 0 | 2.028 | 2.028 | 0 | 2.028 | 2.028 |
| HİZMET GEMİLERİ | 0 | 19.774 | 19.774 | 4.277 | 19.774 | 24.051 | 24.051 | 4.048 | 28.099 |
| Toplam : | 790.515 | 7.893.867 | 8.684.382 | 686.026 | 7.504.635 | 8.190.661 | 802.829 | 7.533.413 | 8.336.242 |

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, 2013-2014 arasında % 5.7 düşmüş, 2014-2015 arasında ise % 1.8 ile artış olmuştur.

DWT bazında en fazla artış olan gemi tipleri % 14,7 ile Petrol Tankerleri ve % 14.6 ile Konteyner gemileridir.



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 GT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 593 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2015 itibariyle 26,38'dir.

| Tablo (17) Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve üzeri) | | | | | | |
|---|------|-------------|-----------------|------------|----------------|----------|
| Gemi Tipleri | Adet | Tonaj (DWT) | Ağırlıklı (DWT) | Tonaj (GT) | Ağırlıklı (GT) | Yaş Ort. |
| KURU YÜK GEMİSİ | 207 | 1.176.313 | 24 | 770.597 | 23 | 24 |
| DÖKME YÜK GEMİSİ | 85 | 4.060.264 | 10 | 2.325.735 | 11 | 13 |
| KONTEYNER | 57 | 964.212 | 12 | 763.100 | 12 | 13 |
| KURU YÜK KONTEYNER | 17 | 123.311 | 14 | 87.253 | 14 | 15 |
| KİMYEVİ MADDE TANKERİ | 58 | 427.283 | 12 | 277.682 | 12 | 14 |
| LPG TANKERİ | 7 | 39.389 | 17 | 37.227 | 17 | 21 |
| ASFALT TANKERİ | 3 | 42.706 | 4 | 33.248 | 3 | 12 |
| RO-RO GEMİSİ | 23 | 232.089 | 12 | 554.159 | 11 | 14 |
| RO-RO FERRY-YOLCU | 10 | 18.471 | 38 | 39.998 | 31 | 24 |
| FERİBOT | 28 | 21.756 | 21 | 62.045 | 16 | 18 |
| TREN FERİSİ | 6 | 1.660 | 49 | 9.835 | 43 | 42 |
| YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ | 12 | 13.503 | 41 | 135.545 | 47 | 31 |
| BALIKÇI GEMİLERİ | 1 | 569 | 42 | 1.407 | 42 | 42 |
| BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ | 4 | 5.990 | 12 | 20.173 | 24 | 20 |
| ŞEHİR HATLARI | 1 | 0 | 0 | 1.043 | 64 | 64 |
| ŞEHİR HATLARI ARABALI | 11 | 6.732 | 32 | 13.421 | 26 | 27 |
| ROMORKÖR | 3 | 2.028 | 40 | 4.142 | 37 | 37 |
| HİZMET GEMİLERİ | 34 | 28.099 | 35 | 302.956 | 44 | 35 |
| DİĞER | 1 | 0 | 0 | 1.333 | 35 | 35 |
| PETROL TANKERİ | 24 | 1.165.601 | 10 | 616.524 | 10 | 16 |
| TREN FERRY/RO-RO | 1 | 6.266 | 37 | 15.195 | 37 | 37 |
| Toplam : | 593 | 8.336.242 | 22 | 6.072.618 | 26,62 | 26,38 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 14.1'ini oluşturan kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 24 'tür. Dwt olarak filomuzun % 48.71'ini oluşturan dökme yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 13'tür.

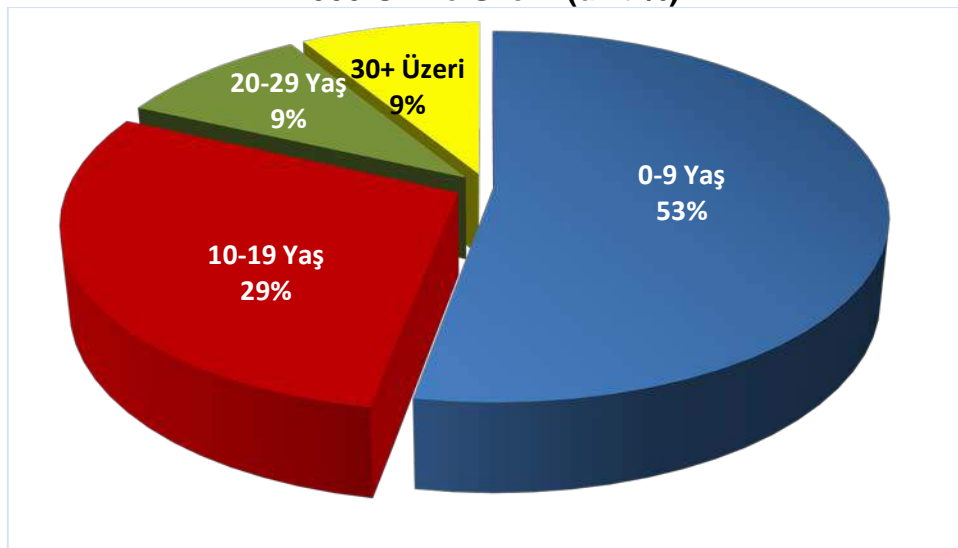
Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tablosu Tablo (18)'de incelendiğinde, toplam 593 adet ve 8.336.242 Dwt'luk filonun,

- 4.404.586 Dwt'luk 199 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.422.547 Dwt'luk 119 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 782.697 Dwt'luk 110 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 726.413 Dwt'luk 165 adet gemi 30 yaş ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.

| Tablo (18) Türk Deniz Ticaret Filosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------|------------------|---------------|------------|------------------|---------------|------------|----------------|---------------|------------|----------------|---------------|------------|------------------|
| Tonaj Grupları | 0-9 YAŞ | | | 10-19 YAŞ | | | 20-29 YAŞ | | | 30+ ÜZERİ | | | TOPLAM | |
| | Adet | DWT | % | Adet | DWT | % | Adet | DWT | % | Adet | DWT | % | Adet | DWT |
| 150-1499 | 26 | 4.362 | 0,10 | 10 | 3.873 | 0,16 | 16 | 5.448 | 0,70 | 38 | 6.295 | 0,87 | 90 | 19.977 |
| 1500-5999 | 50 | 215.593 | 4,89 | 38 | 145.190 | 5,99 | 54 | 194.522 | 24,85 | 92 | 299.110 | 41,18 | 234 | 854.415 |
| 6000-9999 | 27 | 194.628 | 4,42 | 21 | 173.186 | 7,15 | 23 | 179.331 | 22,91 | 19 | 137.149 | 18,88 | 90 | 684.294 |
| 10000-34999 | 56 | 1.036.161 | 23,52 | 28 | 525.527 | 21,69 | 14 | 274.530 | 35,07 | 16 | 283.859 | 39,08 | 114 | 2.120.077 |
| 35000-52999 | 4 | 160.682 | 3,65 | 13 | 608.901 | 25,13 | 3 | 128.866 | 16,46 | 0 | 0 | 0,00 | 20 | 898.449 |
| 53000-79999 | 25 | 1.488.899 | 33,80 | 5 | 320.889 | 13,25 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 30 | 1.809.788 |
| 80000-119999 | 6 | 515.059 | 11,69 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 6 | 515.059 |
| 120000+ | 5 | 789.203 | 17,92 | 4 | 644.981 | 26,62 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 9 | 1.434.184 |
| Genel Toplam : | 199 | 4.404.586 | 100,00 | 119 | 2.422.547 | 100,00 | 110 | 782.697 | 100,00 | 165 | 726.413 | 100,00 | 593 | 8.336.242 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

**GRAFİK (13) Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
1000 GT ve Üzeri (dwt %)**



Tablo (18)'de görüldüğü üzere 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun % 53'ü 0-9 yaş grubunda, % 29'u 10-19 yaş grubunda, % 9'u 20-29 yaş grubunda ve % 9'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

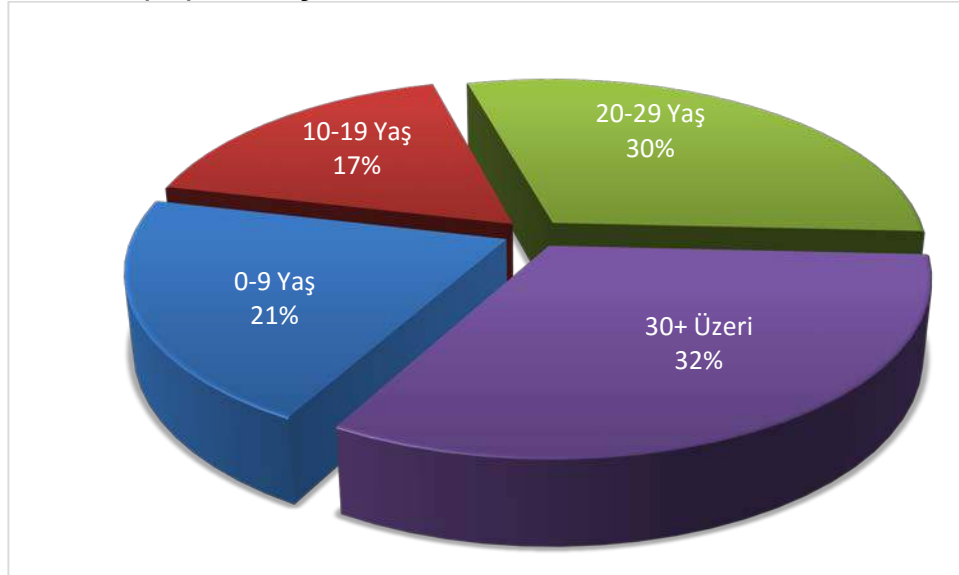
Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 34,91'ini oluşturan 207 adet ve 1.176.313 Dwt'luk Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ; Tablo (19)

- 242.474 Dwt'luk 39 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 201.553 Dwt'luk 30 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 352.480 Dwt'luk 54 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 379.806 Dwt'luk 84 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

| Tonaj Grupları | Tablo (19) Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT 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 | 28 | 129.059 | 53,23 | 18 | 65.649 | 32,57 | 37 | 133.820 | 37,97 | 65 | 214.572 | 56,50 | 148 | 543.100 |
| 6000-9999 | 5 | 33.960 | 14,01 | 11 | 86.039 | 42,69 | 12 | 90.892 | 25,79 | 14 | 102.168 | 26,90 | 42 | 313.059 |
| 10000-34999 | 6 | 79.455 | 32,77 | 0 | 0 | 0,00 | 4 | 80.942 | 22,96 | 5 | 63.066 | 16,60 | 15 | 223.463 |
| 35000-52999 | 0 | 0 | 0,00 | 1 | 49.865 | 24,74 | 1 | 46.826 | 13,28 | 0 | 0 | 0,00 | 2 | 96.691 |
| 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 | 39 | 242.474 | 100 | 30 | 201.553 | 100,00 | 54 | 352.480 | 100 | 84 | 379.806 | 100,00 | 207 | 1.176.313 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (14) : Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri (dwt)



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuruyük gemilerinin, % 21'i 0-9 yaş grubunda, % 17'si 10-19 yaş grubunda, % 30'u 20-29 yaş grubunda ve % 32'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

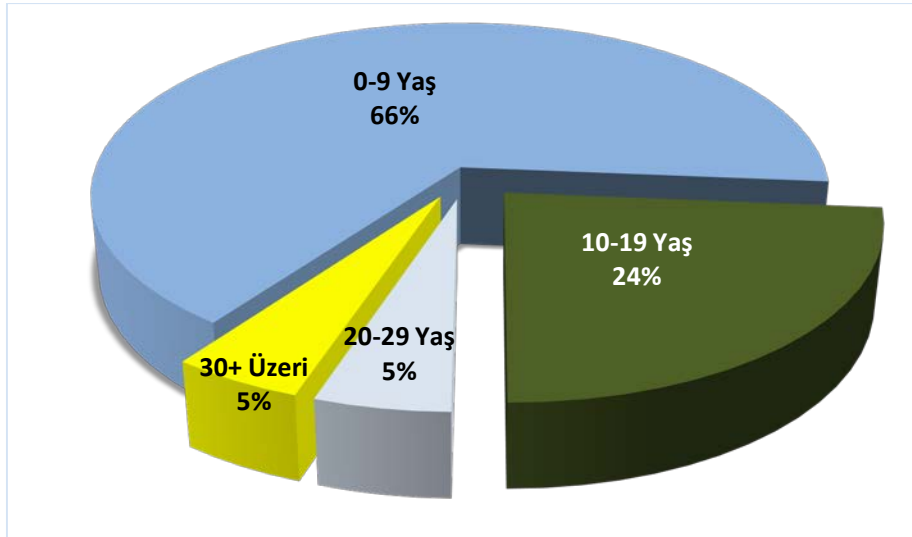
Tablo (20) 'de 85 adet ve 4.060.264 Dwt'luk Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 2.692.866 Dwt'luk 47 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 967.147 Dwt'luk 22 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 202.978 Dwt'luk 7 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 197.273 Dwt'luk 9 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı
- görülmektedir.

| Tonaj Grupları | Tablo (20) Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT 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 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 1500-5999 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 1 | 4.213 | 2,08 | 0 | 0 | 0,00 | 1 | 4.213 |
| 6000-9999 | 2 | 13.201 | 0,49 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 2 | 13.201 |
| 10000-34999 (HandySize) | 10 | 266.704 | 9,90 | 7 | 158.959 | 16,44 | 4 | 116.725 | 57,51 | 9 | 197.273 | 100,00 | 30 | 739.661 |
| 35000-52999 (HandyMax) | 2 | 70.603 | 2,62 | 10 | 487.299 | 50,39 | 2 | 82.040 | 40,42 | 0 | 0 | 0,00 | 14 | 639.942 |
| 53000-79000 (Panamax) | 25 | 1.488.889 | 55,29 | 5 | 320.889 | 33,18 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 30 | 1.809.778 |
| 80000-119999 (CapeSize) | 6 | 515.059 | 19,13 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 6 | 515.059 |
| 120000 + (Large Size) | 2 | 338.400 | 12,57 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | 2 | 338.400 |
| Genel Toplam | 47 | 2.692.866 | 100 | 22 | 967.147 | 100,00 | 7 | 202.978 | 100 | 9 | 197.273 | 100,00 | 85 | 4.060.264 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (15) : Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökmeyük gemilerinin , % 66'sı 0-9 yaş grubunda, % 24'ü 10-19 yaş grubunda, % 5'i 20-29 yaş grubunda ve % 5'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

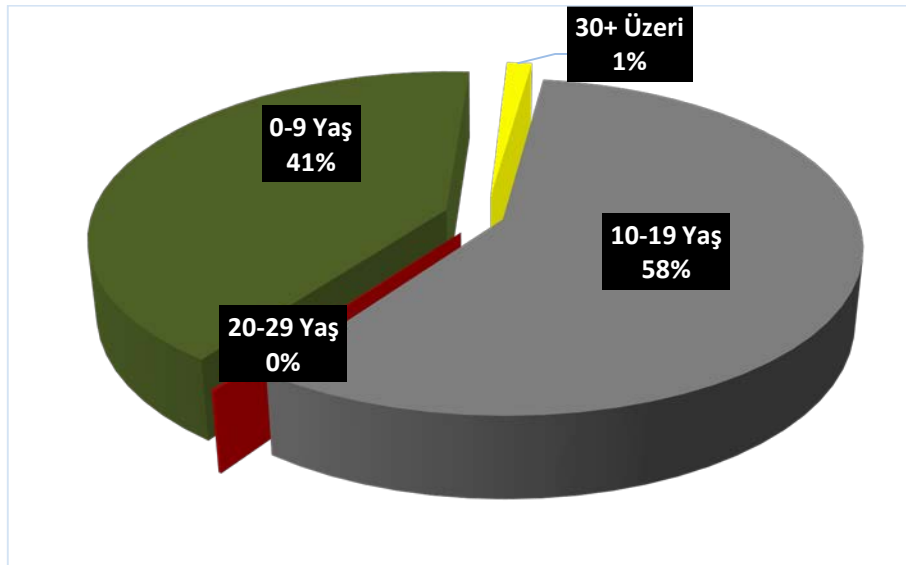
Tablo (21) 'de 24 adet ve 1.165.601 Dwt'luk Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 473.479 Dwt'luk 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 673.776 Dwt'luk 11 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 2.879 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 GT 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 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 1500 - 5999 | 3 | 9.096 | 1,91 | 7 | 28.795 | 4,29 | 1 | 2.879 | 181,69 | 5 | 15.467 | 100,00 | 16 | 56.236 |
| 6000 - 19999 | 1 | 13.581 | 2,85 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 1 | 13.581 |
| 20000 - 49999 (Product Tanker) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 50000 - 79999 (Panamax) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 80000 - 109999 (Aframax) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 110000 - 164999 (Suezmax) | 3 | 450.802 | 94,65 | 4 | 644.981 | 96,13 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 7 | 1.095.783 |
| 165000 - 299999 (VLCC) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 300000 + (ULCC) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| Toplam | 7 | 473.479 | 100 | 11 | 673.776 | 100 | 1 | 2.879 | 100 | 5 | 15.467 | 100 | 24 | 1.165.601 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (16) : Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, % 41'i 0-9 yaş grubunda, % 58'i 10-19 yaş grubunda ve % 1'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

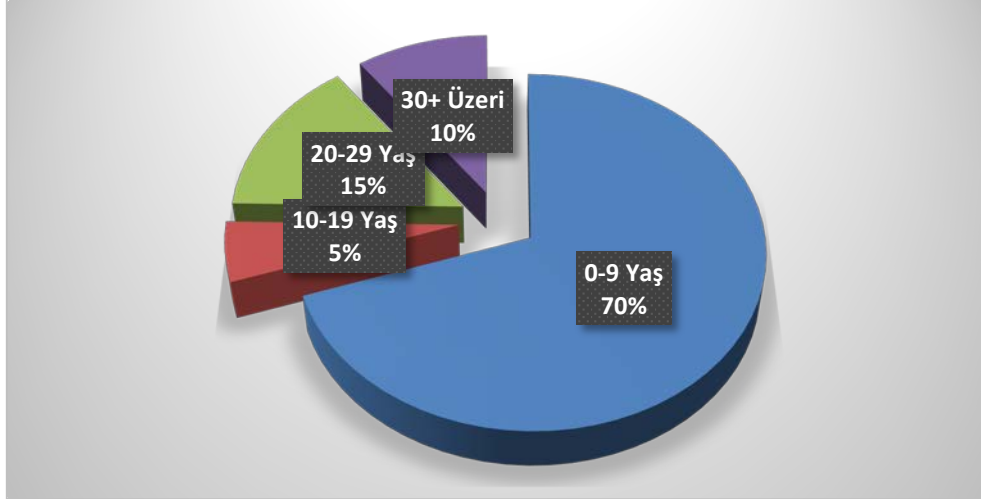
Tablo (22)'de 58 adet ve 427.283 DWT'luk Kimyasal Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 298.373 Dwt'luk 34 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 23.393 Dwt'luk 6 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 62.669 Dwt'luk 10 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 42.848 Dwt'luk 8 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 GT 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 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 1500 - 5999 | 13 | 52.909 | 17,73 | 6 | 23.393 | 100,00 | 4 | 18215 | 29,07 | 5 | 16898 | 39,44 | 28 | 111.415 |
| 6000 - 19999 | 20 | 193.933 | 65,00 | 0 | 0 | 0,00 | 6 | 44454 | 70,93 | 3 | 25950 | 60,56 | 29 | 264.337 |
| 20000 - 49999 (Product Tanker) | 1 | 51532 | 17,27 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 1 | 51.532 |
| 50000 - 79999 (Panamax) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 80000 - 109999 (Aframax) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 110000 - 164999 (Suezmax) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 165000 - 299999 (VLCC) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 300000 + (ULCC) | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| Toplam | 34 | 298.373 | 100 | 6 | 23.393 | 100,00 | 10 | 62.669 | 100,00 | 8 | 42.848 | 100,00 | 58 | 427.283 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (17) : Kimyasal Madde Tankerlerinin Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki kimyasal madde tankerlerin, % 70'i 0-9 yaş grubunda, % 5'i 10-19 yaş grubunda, % 15'i 20-29 yaş grubunda ve % 10'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

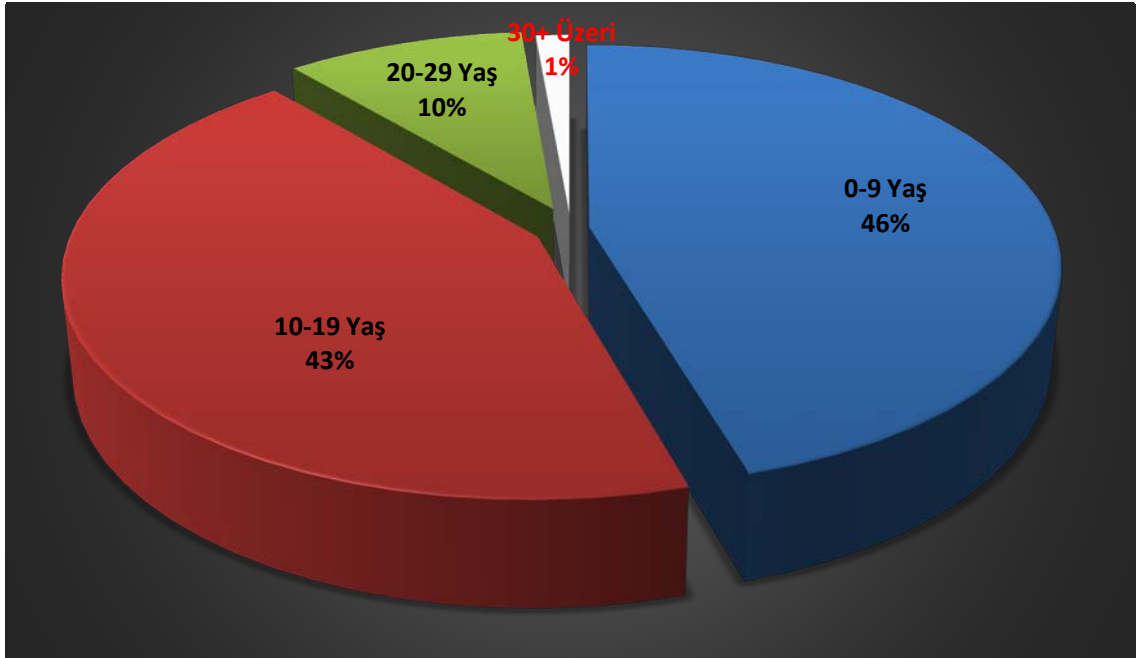
Tablo (23)'te 57 adet ve 964.212 Dwt'luk Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş grupları incelendiğinde ;

- 438.430 Dwt'luk 21 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 418.268 Dwt'luk 24 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 94.204 Dwt'luk 11 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 13.309 Dwt'luk 1 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

| Tonaj Grupları | Tablo (23) Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT 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 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 1500-5999 | 1 | 3.301 | 0,75 | 1 | 3.171 | 0,76 | 4 | 17.345 | 18,41 | 0 | 0 | 0,00 | 6 | 23.817 |
| 6000-9999 | 2 | 12.606 | 2,88 | 4 | 29.883 | 7,14 | 3 | 28.028 | 29,75 | 0 | 0 | 0,00 | 9 | 70.517 |
| 10000-34999 | 17 | 383.976 | 87,58 | 17 | 313.477 | 74,95 | 4 | 48.831 | 51,84 | 1 | 13.309 | 100,00 | 39 | 759.593 |
| 35000-52999 | 1 | 38.547 | 8,79 | 2 | 71.737 | 17,15 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 3 | 110.284 |
| 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 : | 21 | 438.430 | 100,00 | 24 | 418.268 | 100,00 | 11 | 94.204 | 100 | 1 | 13.309 | 100,00 | 57 | 964.212 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (18) : Konteyner Gemilerinin Yaş Ortalaması 1000 GT ve üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin , % 46'sı 0-9 yaş grubunda, % 43'ü 10-19 yaş grubunda, % 10'u 20-29 yaş grubunda ve % 1 'i ise 30 yaş üzerinde yer almaktadır.

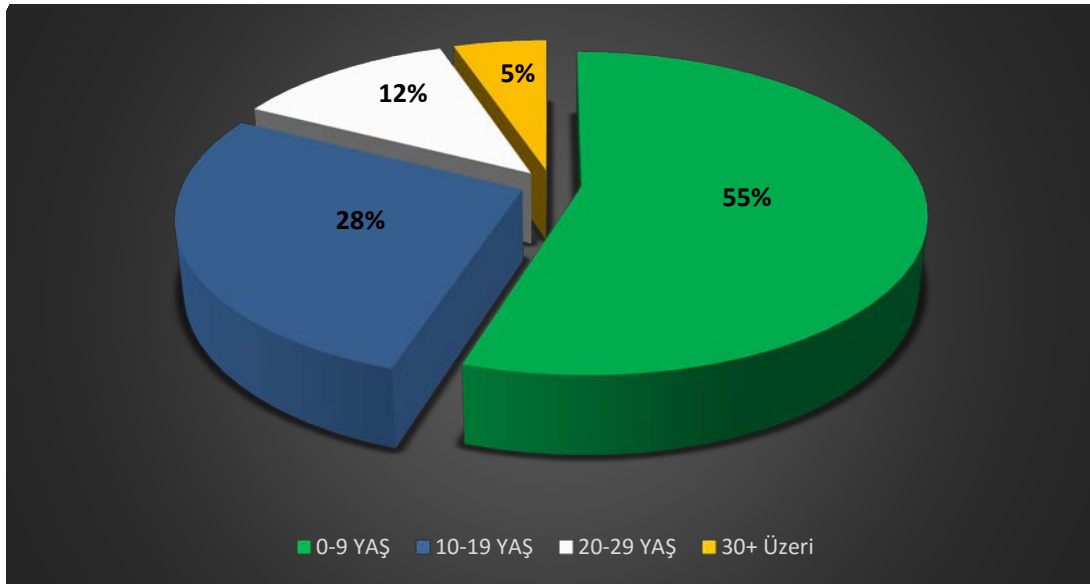
Tablo (24)'te 23 adet ve 232.089 Dwt'luk; Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 127.620 Dwt'luk 11 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 63.866 Dwt'luk 6 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 28.489 Dwt'luk 3 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 12.113 Dwt'luk 3 adet gemi 30 yaş ve üzeri,
- yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

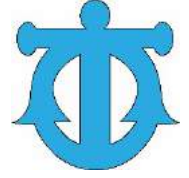
| Tonaj Grupları | Tablo (24) Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri) | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---|----------------|---------------|-----------|---------------|---------------|-----------|---------------|------------|--------------|---------------|---------------|-----------|----------------|
| | 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 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 1 | 457 | 1,60 | 0 | 0 | 0,00 | 1 | 457 |
| 1500-5999 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 3 | 12.113 | 100,00 | 3 | 12.113 |
| 6000-9999 | 2 | 18.570 | 14,55 | 3 | 29.630 | 46,39 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 5 | 48.200 |
| 10000-34999 | 9 | 109.050 | 85,45 | 3 | 34.236 | 53,61 | 2 | 28.032 | 98,40 | 0 | 0 | 0,00 | 14 | 171.318 |
| 35000-52999 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| 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 : | 11 | 127.620 | 100,00 | 6 | 63.866 | 100,00 | 3 | 28.489 | 100 | 3 | 12.113 | 100,00 | 23 | 232.089 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (19) : Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Ro-Ro gemilerinin, % 55'i 0-9 yaş grubunda, % 28'i 10-19 yaş grubunda, % 12'si 20-29 yaş grubunda ve % 5'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.



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

Tablo (25)'te 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 613 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 73 adedi Milli Sicile, 540 adedi ise TUGS'a kayıtlıdır.

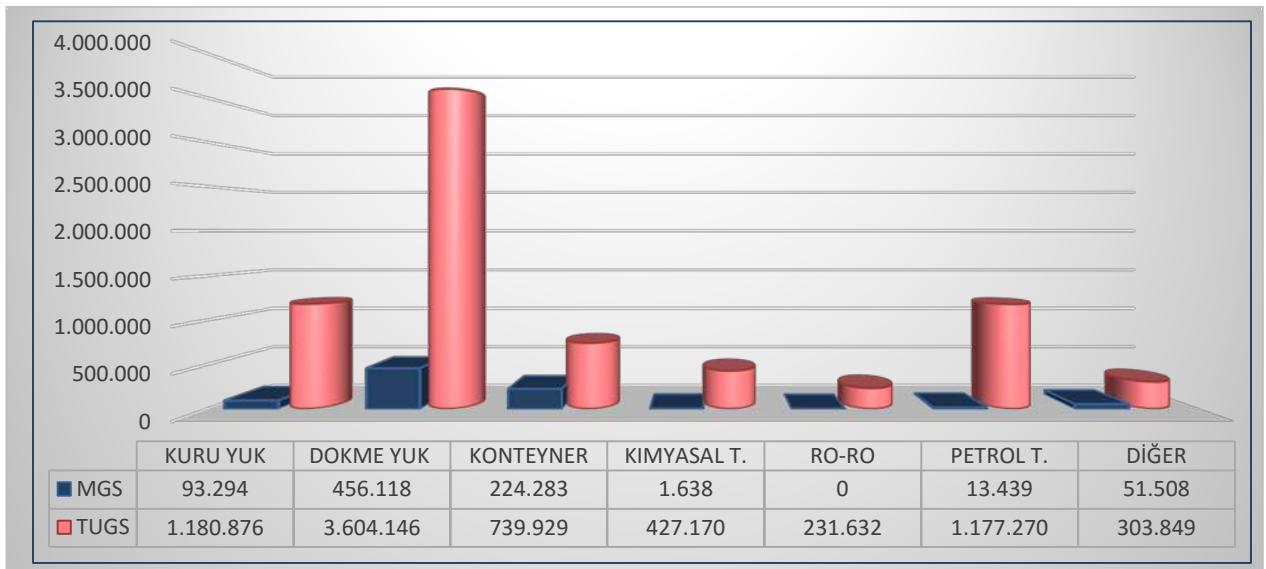
1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'ü 5.679.614, toplam DWT'ü ise 8.505.152 DWT'dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 47.7'sini Dökmeyük gemileri, % 15'ini Kuruyük gemileri, % 14'ünü Petrol tankerleri, % 5'ini Kimyasal Madde Tankerleri ve % 11.3'ünü Konteyner gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.274.170 dwt Kuruyük gemileri tonajının % 7.3'ü Milli sicilde , % 92.7'si TUGS'a,
- 4.060.264 dwt Dökmeyük gemileri tonajının % 11.2'si Milli sicile, % 88,8'i TUGS'a,
- 1.190.709 dwt Petrol tankerleri tonajının % 1.1'i Milli sicile, % 98.9'sı TUGS'a,
- 964.212 dwt Konteyner gemilerinin tonajının % 23,3'ü Milli sicile, % 76.7'si TUGS'a
- 428.808 dwt Kimyasal Madde Tankerinin % 0,4'ü Milli sicile, % 99,6'sı TUGS'a,
- 231.632 dwt Ro-Ro gemilerinin tonajının, % 100'ü TUGS'a

tescillidir.

GRAFİK (20) : 1.000 DWT Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı



Tablo (25) Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal - İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve üzeri)

| Gemi Tipleri | Adet | | | | DWT | | | | GT | | | |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------------|------------------|------------------|------------|------------------|------------------|------------------|------------|
| | İthal | İnşa | Toplam | % | İthal | İnşa | Toplam | % | İthal | İnşa | Toplam | % |
| KURU YUK GEMİSİ | 63 | 208 | 271 | 44,22 | 451.588 | 822.582 | 1.274.170 | 14,98 | 311.832 | 512.581 | 824.413 | 14,52 |
| DOKME YUK GEMİSİ | 78 | 7 | 85 | 13,87 | 3.859.539 | 200.725 | 4.060.264 | 47,75 | 2.201.181 | 124.554 | 2.325.735 | 40,92 |
| KONTEYNER | 36 | 21 | 57 | 9,3 | 717.426 | 246.787 | 964.213 | 11,34 | 578.771 | 184.329 | 763.100 | 13,44 |
| KURUYUK-KONTEYNER | 7 | 10 | 17 | 2,77 | 35.799 | 87.512 | 123.311 | 1,45 | 25.204 | 62.049 | 87.253 | 1,54 |
| KİMYEVİ MADDE TANKERİ | 25 | 34 | 59 | 9,62 | 223.274 | 205.534 | 428.808 | 5,04 | 142.096 | 136.561 | 278.657 | 4,91 |
| LPG TANKERİ | 7 | 0 | 7 | 1,14 | 39.389 | 0 | 39.389 | 0,46 | 37.227 | 0 | 37.227 | 0,66 |
| ASFALT TANKERİ | 1 | 2 | 3 | 0,49 | 2.770 | 39.936 | 42.706 | 0,5 | 1.900 | 31.348 | 33.248 | 0,59 |
| SU GEMİSİ | 0 | 1 | 1 | 0,16 | 0 | 1.027 | 1.027 | 0,01 | 0 | 488 | 488 | 0,01 |
| RO-RO GEMİSİ | 22 | 0 | 22 | 3,59 | 231.632 | 0 | 231.632 | 2,72 | 550.379 | 0 | 550.379 | 9,69 |
| RO-RO FERRY-YOLCU | 5 | 2 | 7 | 1,14 | 18.471 | 2.727 | 21.198 | 0,25 | 28.673 | 1.976 | 30.649 | 0,54 |
| FERİBOT | 0 | 8 | 8 | 1,31 | 0 | 14.854 | 14.854 | 0,17 | 0 | 11.685 | 11.685 | 0,21 |
| TREN FERİSİ | 0 | 1 | 1 | 0,16 | 0 | 1.300 | 1.300 | 0,02 | 0 | 1.233 | 1.233 | 0,02 |
| YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ | 3 | 1 | 4 | 0,65 | 10.056 | 1.700 | 11.756 | 0,14 | 23.075 | 10.583 | 33.658 | 0,59 |
| BİLİMSEL ARASTIRMA G | 1 | 1 | 2 | 0,33 | 1.790 | 4.200 | 5.990 | 0,07 | 10.870 | 2.569 | 13.439 | 0,24 |
| DENİZ OTOBUSLERİ | 1 | 0 | 1 | 0,16 | 29.642 | 0 | 29.642 | 0,35 | 431 | 0 | 431 | 0,01 |
| ŞEHİR HATLARI ARABALI | 0 | 2 | 2 | 0,33 | 0 | 3.876 | 3.876 | 0,05 | 0 | 2.673 | 2.673 | 0,05 |
| ROMORKOR | 1 | 0 | 1 | 0,16 | 1.049 | 0 | 1.049 | 0,01 | 1.356 | 0 | 1.356 | 0,02 |
| HİZMET GEMİLERİ | 12 | 10 | 22 | 3,59 | 39.753 | 13.240 | 52.993 | 0,62 | 32.306 | 4.788 | 37.094 | 0,65 |
| PETROL TANKERİ | 13 | 29 | 42 | 6,85 | 1.120.403 | 70.305 | 1.190.708 | 14 | 588.604 | 43.097 | 631.701 | 11,12 |
| TREN FERRY/RO-RO | 1 | 0 | 1 | 0,16 | 6.266 | 0 | 6.266 | 0,07 | 15.195 | 0 | 15.195 | 0,27 |
| Toplam | 276 | 337 | 613 | 100 | 6.788.847 | 1.716.305 | 8.505.152 | 100 | 4.549.100 | 1.130.514 | 5.679.614 | 100 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (26) Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve üzeri)

| Gemi Tipleri | Adet | | | | DWT | | | | GT | | | |
|------------------------|-----------|------------|------------|------------|----------------|------------------|------------------|------------|----------------|------------------|------------------|------------|
| | MGS | TUGS | Toplam | % | MGS | TUGS | Toplam | % | MGS | TUGS | Toplam | % |
| KURU YUK GEMISI | 26 | 245 | 271 | 44,22 | 93.294 | 1.180.876 | 1.274.170 | 14,98 | 57.549 | 766.865 | 824.414 | 14,52 |
| DOKME YUK GEMISI | 11 | 74 | 85 | 13,87 | 456.118 | 3.604.146 | 4.060.264 | 47,75 | 262.689 | 2.063.046 | 2.325.735 | 40,92 |
| KONTEYNER | 9 | 48 | 57 | 9,3 | 224.283 | 739.929 | 964.212 | 11,34 | 180.883 | 582.217 | 763.100 | 13,44 |
| KURUYUK-KONTEYNER | 1 | 16 | 17 | 2,77 | 2.356 | 120.955 | 123.311 | 1,45 | 1.720 | 85.533 | 87.253 | 1,54 |
| KIMYEVİ MADDE TANKERİ | 1 | 58 | 59 | 9,62 | 1.638 | 427.170 | 428.808 | 5,04 | 1.082 | 277.575 | 278.657 | 4,91 |
| LPG TANKERİ | 0 | 7 | 7 | 1,14 | 0 | 39.389 | 39.389 | 0,46 | 0 | 37.227 | 37.227 | 0,66 |
| ASFALT TANKERİ | 1 | 2 | 3 | 0,49 | 2.770 | 39.936 | 42.706 | 0,5 | 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 | 3,59 | 0 | 231.632 | 231.632 | 2,72 | 0 | 550.379 | 550.379 | 9,69 |
| RO-RO FERRY-YOLCU | 0 | 7 | 7 | 1,14 | 0 | 21.198 | 21.198 | 0,25 | 0 | 30.649 | 30.649 | 0,54 |
| FERIBOT | 1 | 7 | 8 | 1,31 | 2.314 | 12.540 | 14.854 | 0,17 | 1.596 | 10.090 | 11.686 | 0,21 |
| TREN FERİSİ | 1 | 0 | 1 | 0,16 | 1.300 | 0 | 1.300 | 0,02 | 1.233 | 0 | 1.233 | 0,02 |
| YOLCU/YOLCU YUK GEMISI | 2 | 2 | 4 | 0,65 | 3.240 | 8.516 | 11.756 | 0,14 | 15.284 | 18.374 | 33.658 | 0,59 |
| BİLİMSEL ARASTIRMA G | 0 | 2 | 2 | 0,33 | 0 | 5.990 | 5.990 | 0,07 | 0 | 13.439 | 13.439 | 0,24 |
| DENİZ OTOBUSLERİ | 0 | 1 | 1 | 0,16 | 0 | 29.642 | 29.642 | 0,35 | 0 | 431 | 431 | 0,01 |
| SEHIR HATLARI ARABALI | 0 | 2 | 2 | 0,33 | 0 | 3.876 | 3.876 | 0,05 | 0 | 2.673 | 2.673 | 0,05 |
| ROMORKOR | 0 | 1 | 1 | 0,16 | 0 | 1.049 | 1.049 | 0,01 | 0 | 1.356 | 1.356 | 0,02 |
| HİZMET GEMİLERİ | 14 | 8 | 22 | 3,59 | 39.528 | 13.465 | 52.993 | 0,62 | 27.860 | 9.234 | 37.094 | 0,65 |
| PETROL TANKERİ | 6 | 36 | 42 | 6,85 | 13.439 | 1.177.270 | 1.190.709 | 14 | 7.654 | 624.047 | 631.701 | 11,12 |
| TREN FERRY/RO-RO | 0 | 1 | 1 | 0,16 | 0 | 6.266 | 6.266 | 0,07 | 0 | 15.195 | 15.195 | 0,27 |
| Toplam | 73 | 540 | 613 | 100 | 840.280 | 7.664.872 | 8.505.152 | 100 | 559.450 | 5.120.166 | 5.679.614 | 100 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (27) Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 Gt ve üzeri)

| Gemi Tipleri | Adet | (DWT) | Ağırlıklı (DWT) | (GRT) | Ağırlıklı (GRT) | Yaş Ort. |
|--------------------------------------|------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------|
| KURU YÜK GEMİSİ | 272 | 1.279.589 | 25 | 828.211 | 24 | 28 |
| DÖKME YÜK GEMİSİ | 85 | 4.060.264 | 10 | 2.325.735 | 10 | 13 |
| KİMYEVİ MADDE TANKERİ | 59 | 428.808 | 12 | 278.657 | 12 | 14 |
| KONTEYNER | 57 | 964.212 | 11 | 763.100 | 12 | 13 |
| PETROL TANKERİ | 42 | 1.190.708 | 10 | 631.701 | 10 | 18 |
| HİZMET GEMİLERİ | 22 | 52.993 | 33 | 37.094 | 29 | 34 |
| RO-RO GEMİSİ | 22 | 231.632 | 12 | 550.379 | 10 | 14 |
| KURU YÜK KONTEYNER | 16 | 117.893 | 13 | 83.455 | 13 | 15 |
| FERİBOT | 8 | 14.854 | 25 | 11.685 | 25 | 25 |
| RO-RO FERRY-YOLCU | 7 | 21.198 | 36 | 30.649 | 37 | 33 |
| LPG TANKERİ | 7 | 39.389 | 17 | 37.227 | 17 | 21 |
| YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ | 4 | 11.756 | 44 | 33.658 | 39 | 46 |
| ASFALT TANKERİ | 3 | 42.706 | 3 | 33.248 | 3 | 12 |
| BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ | 2 | 5.990 | 11 | 13.439 | 27 | 17 |
| ŞEHİR HATLARI ARABALI | 2 | 3.876 | 36 | 2.673 | 36 | 37 |
| ROMORKÖR | 1 | 1.049 | 39 | 1.356 | 39 | 39 |
| DENİZ OTOBÜSLERİ | 1 | 29.642 | 27 | 431 | 27 | 27 |
| TREN FERİSİ | 1 | 1.300 | 50 | 1.233 | 50 | 50 |
| SU GEMİSİ | 1 | 1.027 | 47 | 488 | 47 | 47 |
| TREN FERRY/RO-RO | 1 | 6.266 | 37 | 15.195 | 37 | 37 |
| TOPLAM | 613 | 8.505.152 | 25 | 5.679.613 | 25 | 27 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (28) Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

| Tonaj Grupları | 0-9 YAŞ | | | 10-19 YAŞ | | | 20-29 YAŞ | | | 30+ ÜZERİ | | | TOPLAM | |
|-----------------------|------------|------------------|---------------|------------|------------------|---------------|------------|----------------|---------------|------------|----------------|---------------|------------|------------------|
| | Adet | DWT | % | Adet | DWT | % | Adet | DWT | % | Adet | DWT | % | Adet | DWT |
| 150-1499 | 2 | 2.241 | 0,05 | 2 | 2.824 | 0,12 | 17 | 22.089 | 2,65 | 44 | 55.074 | 6,63 | 65 | 82.228 |
| 1500-5999 | 57 | 227.405 | 5,15 | 40 | 148.293 | 6,12 | 58 | 201.387 | 24,13 | 123 | 354.348 | 42,67 | 278 | 931.433 |
| 6000-9999 | 27 | 194.628 | 4,41 | 21 | 173.186 | 7,15 | 23 | 178.331 | 21,36 | 19 | 137.249 | 16,53 | 90 | 683.394 |
| 10000-34999 | 56 | 1.039.161 | 23,52 | 28 | 524.526 | 21,65 | 15 | 304.171 | 36,44 | 16 | 283.859 | 34,18 | 115 | 2.151.717 |
| 35000-52999 | 4 | 160.682 | 3,64 | 13 | 608.901 | 25,13 | 3 | 128.766 | 15,43 | 0 | 0 | 0,00 | 20 | 898.349 |
| 53000-79999 | 25 | 1.488.899 | 33,71 | 5 | 320.889 | 13,25 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 30 | 1.809.788 |
| 80000-119999 | 6 | 515.059 | 11,66 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 6 | 515.059 |
| 120000+ | 5 | 789.203 | 17,87 | 4 | 643.981 | 26,58 | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0,00 | 9 | 1.433.184 |
| Genel Toplam : | 182 | 4.417.278 | 100,00 | 113 | 2.422.600 | 100,00 | 116 | 834.744 | 100,00 | 202 | 830.530 | 100,00 | 613 | 8.505.152 |

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri



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, SSMR yabancı kaynaklı yayında bazı gemi tiplerinin değerlendirilmeye alınmamasından kaynaklanmaktadır.

Tablo (29)'da, 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999 – 2016 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, 2016 Yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında, % 35.9'u Türk bayrağında, % 64.1'i ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1999 Yılında 9.6 Milyon dwt olan Türk ve Yabancı bayraktaki gemilerimizin tonajı 2016 yılı başı itibariyle 29.1 milyon dwt'a yükselmiştir.

1 Ocak 2016 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2015 yılına göre artışı % 6'dır.

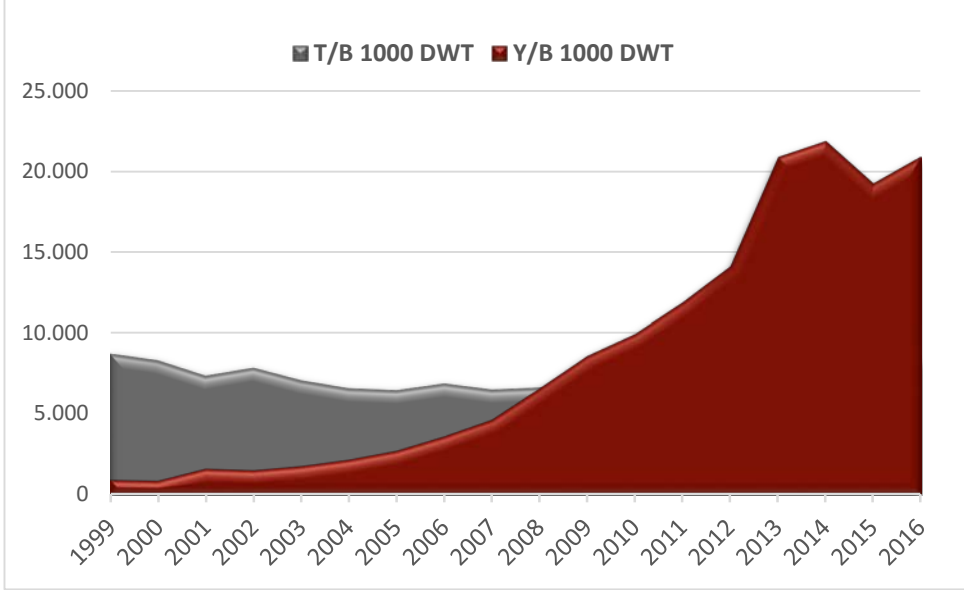
TABLO (29) Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri

| (1000 GTve üzeri) | | | | | | | | |
|-------------------|--------------|-------------|-------------|----------------|---------------|-------------|-------------|---------------|
| | Milli Bayrak | | | Yabancı Bayrak | | | Toplam Filo | |
| Yıl | 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 |
| 2016 | 551 | 8272 | 35.9 | 984 | 20.879 | 64.1 | 1535 | 29.151 |

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2016

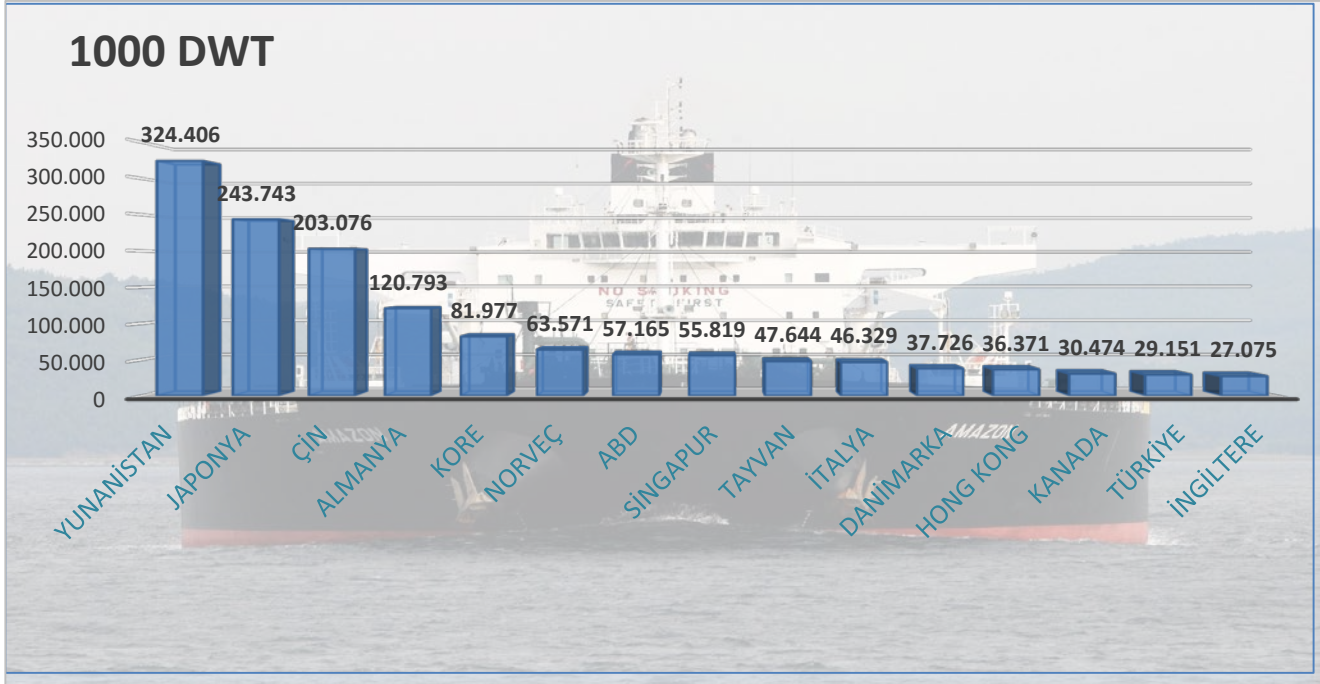
1 Ocak 2016 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 8.2 milyon dwt, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 19.2 milyon dwt'dur.

GRAFİK (21) :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 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 324 milyon dwt ile 1. sırada, Japonya 243 milyon dwt ile 2. sırada, Çin 203 milyon dwt ile 3. sırada ve Almanya 120 milyon dwt 4. sırada yer almaktadır.

GRAFİK (22) :15 Ülkenin Kontrolündeki Filo



Dünyanın açık sicil bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2016 itibarıyla (1000 GT ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Japonya'nın 2'inci, Çin'in 3. 'üncü olduğu sıralamada Türkiye 14. sırada yer almıştır. 2015 yılına nazaran Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı % 69,8'den 2016 yılı başı itibarıyla % 64,1'e gerilemiştir.

**TABLO (30) 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2016)
1000 GT ve Üzeri**

| Sıra | ÜLKE | Milli Bayrak | | | Yabancı Bayrak | | | Toplam Filo | | | | Yıllık Değişim % |
|-----------|-----------------------|---------------|----------------|--------------|----------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|-------------|------------------|
| | | Adet | 1000 DWT | 1000 TEU | No | 1000 DWT | 1000 TEU | No | 1000 DWT | 1000 TEU | Yaş Ort. | |
| 1 | Yunanistan | 750 | 68.784 | 73 | 3.689 | 255.622 | 1.964 | 4.439 | 324.406 | 2.037 | 11.3 | 5.3 |
| 2 | Japonya | 775 | 28.530 | 41 | 3.412 | 215.212 | 1.270 | 4.187 | 243.743 | 1.311 | 8.3 | 0.6 |
| 3 | Çin | 2.502 | 71.407 | 627 | 2.268 | 131.668 | 1452 | 4.770 | 203.076 | 2.079 | 11.2 | 7.0 |
| 4 | Almanya | 217 | 11.251 | 839 | 3.239 | 109.542 | 4.869 | 3.456 | 120.793 | 5.708 | 10.3 | -2.3 |
| 5 | Kore | 734 | 14.991 | 104 | 901 | 66.986 | 576 | 1.635 | 81.977 | 680 | 13.8 | -3.7 |
| 6 | Norveç | 497 | 15.466 | 62 | 1.110 | 48.105 | 260 | 1.607 | 63.571 | 322 | 14.2 | 6.1 |
| 7 | ABD | 192 | 4.633 | 76 | 932 | 52.532 | 199 | 1.124 | 57.165 | 276 | 15.2 | 2.7 |
| 8 | Singapur | 757 | 32.235 | 796 | 611 | 23.583 | 269 | 1.368 | 55.819 | 1065 | 11.3 | 1.2 |
| 9 | Tayvan | 111 | 5.010 | 134 | 776 | 42.634 | 841 | 887 | 47.644 | 975 | 11.7 | 5.1 |
| 10 | İtalya | 482 | 14.515 | 76 | 603 | 31.814 | 1098 | 1085 | 46.329 | 1.175 | 12.3 | 10.7 |
| 11 | Danimarka | 329 | 15.774 | 974 | 533 | 21.953 | 768 | 862 | 37.726 | 1743 | 11.6 | 2.0 |
| 12 | Hong Kong | 479 | 27.174 | 431 | 359 | 9.197 | 56 | 838 | 36.371 | 487 | 11.9 | 3.6 |
| 13 | Kanada | 113 | 880 | 6 | 378 | 29.594 | 754 | 491 | 30.474 | 760 | 14.3 | 23.7 |
| 14 | Türkiye | 551 | 8.272 | 110 | 984 | 20.879 | 139 | 1535 | 29.151 | 249 | 18.1 | 6.0 |
| 15 | İngiltere | 213 | 6.541 | 117 | 447 | 20.534 | 411 | 660 | 27.075 | 528 | 11.5 | 23.1 |
| 16 | Hindistan | 595 | 14.848 | 22 | 139 | 9.100 | 7 | 734 | 23.948 | 30 | 12.3 | 3.0 |
| 17 | Rusya | 1081 | 6.103 | 76 | 380 | 15.080 | 39 | 1461 | 21.183 | 115 | 25.4 | -6.9 |
| 18 | Belçika | 66 | 7.186 | 1 | 130 | 12.883 | 72 | 196 | 20.068 | 73 | 9.7 | 10.6 |
| 19 | İran | 143 | 3.987 | 105 | 64 | 13.785 | 7 | 207 | 17.771 | 112 | 15.2 | -1.3 |
| 20 | Endonezya | 1.460 | 12.969 | 160 | 94 | 1.940 | 14 | 1.554 | 14.909 | 175 | 23.8 | 0.1 |
| 21 | Suudi Arabistan | 73 | 2858 | 8 | 70 | 10.670 | 1 | 143 | 13.528 | 8 | 15.8 | 1.7 |
| 22 | BAE | 45 | 309 | 1 | 429 | 12.292 | 85 | 474 | 12.601 | 85 | 19.2 | 4.2 |
| 23 | Malezya | 216 | 6.292 | 19 | 94 | 6.033 | 1 | 310 | 12.324 | 20 | 16.3 | -0.4 |
| 24 | Fransa | 115 | 3122 | 199 | 166 | 7.779 | 403 | 281 | 10.901 | 602 | 10.9 | 5.0 |
| 25 | Holanda | 637 | 5.563 | 225 | 271 | 5.201 | 50 | 908 | 10.764 | 276 | 11.0 | 2.2 |
| 26 | Kuveyt | 36 | 5.324 | 22 | 58 | 4.985 | 342 | 94 | 10.309 | 364 | 9.0 | 17.9 |
| 27 | Bermuda | | | | 42 | 8.694 | 0 | 42 | 8.694 | 0 | 11.9 | 15.7 |
| 28 | Brezilya | 69 | 2589 | 12 | 30 | 5.987 | 2 | 99 | 8.576 | 14 | 18.8 | -35.3 |
| 29 | İsviçre | 47 | 1.524 | 9 | 140 | 6.317 | 14 | 187 | 7.841 | 23 | 9.8 | 36.4 |
| 30 | Viet Nam | 747 | 6254 | 33 | 82 | 1.170 | 6 | 829 | 7.424 | 39 | 11.5 | 5.8 |
| | Toplam 30 Ülke | 14.032 | 404.391 | 5.358 | 22.431 | 1.201.771 | 15.969 | 36.463 | 1.606.161 | 21.331 | 12.9 | 3.6 |
| | Dünya Toplamı | | | | | | | 41.822 | 1.797.066 | 22.096 | 14.0 | 3.3 |

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2016

Dünyanın kolay bayrakta en fazla filoya sahip otuz ülkenin dağılımı tablosu incelendiğinde, 30 Ülkenin dwt olarak % 25'i Milli bayraklarında, % 75'i ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

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

| Sıra | Ülke | Adet | 1000 GT | 1000 DWT | 1000 TEU | DWT % | Yıllık Değişim % |
|----------------------|-------------------|---------------|------------------|------------------|---------------|------------|------------------|
| 1 | Panama | 6.517 | 212.868 | 324.583 | 3.291 | 18.9 | -5.4% |
| 2 | Liberya | 3.036 | 128.656 | 200.964 | 3.855 | 11.7 | 1.1% |
| 3 | Marshall Island | 2.681 | 118.855 | 193.090 | 1.209 | 11.3 | 14.5% |
| 4 | Hong Kong | 2.364 | 99.961 | 161.024 | 2.595 | 9.4 | 7.1% |
| 5 | Singapur | 2.353 | 81.515 | 124.274 | 2.110 | 7.2 | 10.6% |
| 6 | Malta | 1.957 | 62.250 | 94.502 | 1.282 | 5.5 | 15.9% |
| 7 | Yunanistan | 983 | 41.195 | 73.110 | 73 | 4.3 | -6.5% |
| 8 | Çin | 2.855 | 45.949 | 71.967 | 635 | 4.2 | -0.7% |
| 9 | Bahama | 1.166 | 52.306 | 66.971 | 224 | 3.9 | 5.8% |
| 10 | İngiltere | 731 | 27.020 | 35.458 | 871 | 2.1 | -6.1% |
| 11 | G.Kıbrıs | 813 | 20.530 | 32.542 | 443 | 1.9 | -1.3% |
| 12 | Japonya | 2.633 | 21.092 | 30.931 | 46 | 1.8 | 43.5% |
| 13 | Norveç | 774 | 14.359 | 18.091 | 63 | 1.1 | -1.1% |
| 14 | Danimarka | 461 | 15.166 | 17.178 | 986 | 1.0 | -3.6% |
| 15 | Kore | 1048 | 10.713 | 16.225 | 106 | 0.9 | -0.6% |
| 16 | İtalya | 705 | 15.524 | 15.875 | 127 | 0.9 | 6.3% |
| 17 | Hindistan | 834 | 9.055 | 15.507 | 35 | 0.9 | 5.4% |
| 18 | Endonezya | 2.721 | 10.768 | 14.988 | 167 | 0.9 | 15.4% |
| 19 | Tanzanya | 205 | 7.085 | 13.235 | 8 | 0.8 | 13.4% |
| 20 | Antigua & Barbuda | 1026 | 8.821 | 11.379 | 647 | 0.7 | -9.9% |
| 21 | Almanya | 274 | 10.193 | 11.282 | 839 | 0.7 | -10.1% |
| 22 | Bermuda | 134 | 10.044 | 8.976 | 13 | 0.5 | -8.7% |
| 23 | Türkiye | 853 | 5.909 | 8.532 | 112 | 0.5 | -2.0% |
| 24 | Portekiz | 258 | 6.377 | 8.352 | 381 | 0.5 | 121.9% |
| 25 | Belçika | 84 | 5.121 | 8.163 | 1 | 0.5 | -2.0% |
| Dünya Toplamı | 153 Ülke | 51.405 | 1.145.991 | 1.716.088 | 22.106 | | 3.3% |

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2016

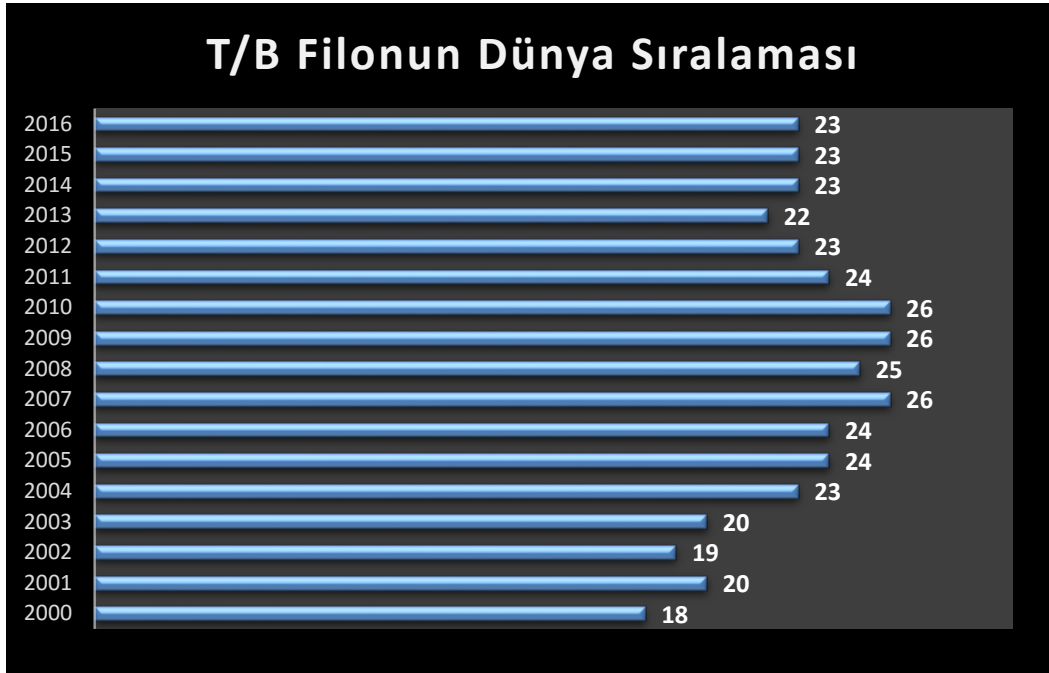
Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri ilk yirmi beş ülke bazında sıralaması Tablo (31)'dedir. Buna göre dünya filosunun % 18.9'unu bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, % 11,7'sini bünyesinde bulunduran Liberya 2. Sırada, Marshall Adaları ise % 11.3 ile 3. sırada yer almaktadır.

01.01.2016 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 153 ülke bazında 51.405 adet gemi ile 1.716.088.000 dwt /1.145.991. GT'dur. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, % 0,5 ile Türkiye 23. sırada yer almıştır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun 2000-2016 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,
1 Ocak 2016 yılında 23. sırada, yer almıştır.

GRAFİK : (23) 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 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde Tablo (32) 'de görülmektedir.

Türkiye'nin komşuları arasında birinci sırasında Milli ve yabancı filo sıralamasında dünya birincisi olan Yunanistan, ikinci sırada Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve üçüncü sırada ise Türkiye yer almaktadır.

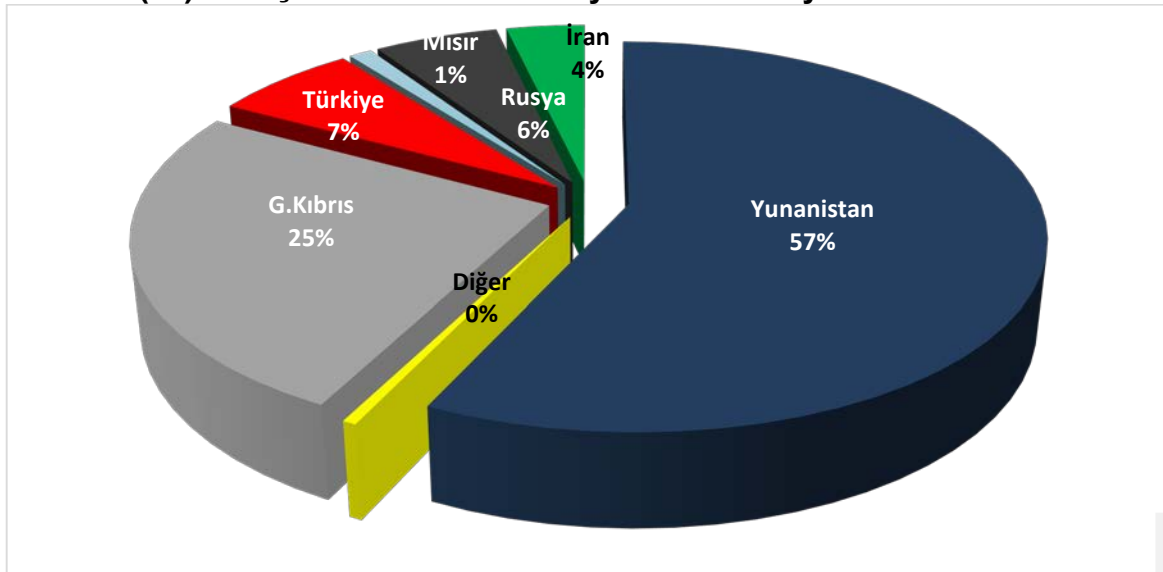
TABLO (32) Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)

| Dünya Sıralaması | Ülke | Gemi Sayısı | 1000 DWT | Dünya % | Değişim % |
|------------------|----------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| 7 | Yunanistan | 983 | 73.110 | 4,3% | -6,5% |
| 11 | G.Kıbrıs | 813 | 32.542 | 1,9% | -1,3% |
| 23 | Türkiye | 853 | 8.532 | 0,5% | -2,0% |
| 28 | Rusya | 1.446 | 7.334 | 0,4% | 19,3% |
| 36 | İran | 365 | 4.633 | 0,3% | 9,2% |
| 57 | Mısır | 86 | 1.355 | 0,1% | 1,8% |
| 86 | Ukrayna | 112 | 348 | 0.0 | -4,9% |
| 101 | Bulgaristan | 28 | 116 | 0.0 | -18,0% |
| 108 | Suriye | 9 | 62 | 0.0 | -5,9% |
| 118 | Romanya | 15 | 37 | 0.0 | -32,3% |
| 120 | Gürcistan | 17 | 34 | 0.0 | -82,8% |

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2015

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

GRAFİK (24) 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.

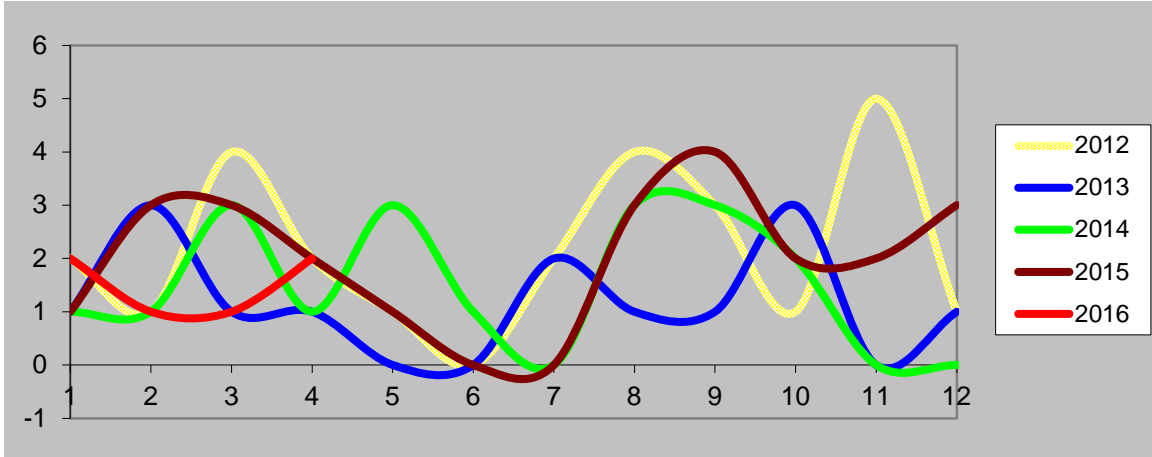
Türk gemilerinin Paris Memorandumu (Paris MoU) kapsamında yabancı limanlarda alıkonma oranları her geçen yıl azalmakta olup, 2008 yılında Ülkemizin Beyaz Liste'ye geçişi sağlanmıştır. Tutulma sayılarına baktığımızda, 2008 yılında 40, 2009 yılında 34, 2010 yılında 34, 2011 yılında 27, 2012 yılında 26, 2013 yılında 15, 2014 yılında 19 olan olan gemi tutulma sayıları Mayıs 2015 itibariyle 6'dır.

Yapılan istatistiki çalışmalar ile belirlendiği üzere tutulmaların başlıca sebepleri;

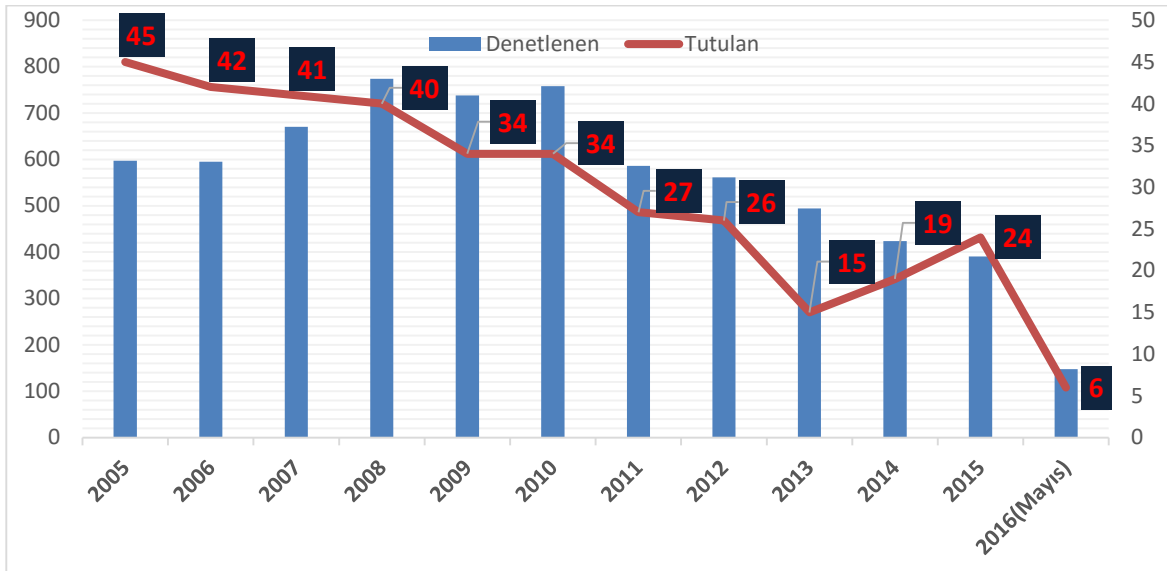
- Yangın Söndürme Araç-Gereçleri,
- ISM,
- Sertifikalar,
- Yardımcı Makineler,
- Seyir Güvenliği,
- Ail Durum Sinyalleri olarak görülmektedir.

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 (25) Paris MoU tarafından 2010 – 2015 Yılları Arasında Aylara Dağıtılmış Karşılaştırmalı Tutulma İstatistiği



GRAFİK (26) Yıllara Göre Gemi Tutulmaları





2.3. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŞINMASINDAKİ GELİŞMELER

Denizyolunun sınır aşımı olmaksızın ulaşım kolaylığı, en güvenli taşıma şekli olması, bir defada en büyük miktarı en çabuk şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu ucuzluk nedeni ile en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.

Dünya taşımacılığının 2008-2016 yıllarındaki yüzdeler dağılımı tablosunda 2015 yılında denizyolunun payı yaklaşık % 83, 2016 yılı için öngörülen değer ise % 82 olarak yer almaktadır. (Clarksons Research Feb.2016)

TABLO (33) Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

| Yıllar | Dünya Taşımacılığı (Tüm Yollar) Milyar Ton | Dünya Taşımacılığı Değişim (%) | Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton) | Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%) |
|-----------|---|--------------------------------------|---|--|
| 2008 | 10,86 | - | 8,61 | 79,00% |
| 2009 | 9,56 | -12% | 8,29 | 87,00% |
| 2010 | 10,82 | 13% | 9,07 | 84,00% |
| 2011 | 11,54 | 7% | 9,47 | 82,00% |
| 2012 | 11,83 | 3% | 9,88 | 84,00% |
| 2013 | 12,19 | 3% | 10,21 | 84,00% |
| 2014 | 12,56 | 3% | 10,54 | 84,00% |
| 2015 (*) | 12,94 | 3% | 10,77 | 83,00% |
| 2016 (**) | 13,44 | 4% | 11,03 | 82,00% |

(*)yaklaşık (**) Öngörülen)

Kaynak : Clarksons Research Feb.2016

2008 Global krizinde 2008-2009 yıllarında dünya taşımacılığı % 12 gerilemiştir. Bu yollardaki gerileme sebebiyle denizyolunun payı % 87 ile en yüksek oran olarak gerçekleşmiştir.

GRAFİK (27) Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı



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 ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. 2015 Yılında dünya deniz ticaretinin % 83'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin % 87.7'si denizyoluyla taşınmıştır.

**TABLO (34) Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları
Miktar Yüzdesi (%)**

| Yıllar | Denizyolu | Demiryolu | Karayolu | Havayolu | Boru Hattı ve Diğer |
|-------------|-------------|------------|-------------|------------|---------------------|
| 2006 | 87,4 | 1,1 | 10,4 | 0,1 | 1 |
| 2007 | 87,4 | 1,1 | 10 | 0,6 | 0,9 |
| 2008 | 86,5 | 1,1 | 10,7 | 0,7 | 1 |
| 2009 | 85 | 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 | 0,6 | 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 |
| 2015 | 87,7 | 0,5 | 10,7 | 0,4 | 0,7 |

Kaynak : TÜİK

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2015 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) % 87,7'si Denizyolu ile, % 10.7'si Karayolu ile, % 0.5'i Demiryolu ile % 0.7'si, diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,4'ü ise Havayoluyla taşınmıştır.

2015 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak % 62'si Denizyolu ile, % 25'i Karayolu ile, % 1'i Demiryolu ile % 11'i Havayoluyla ile ve % 1'i diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) taşınmıştır.

TABLO (35) 2014 -2015 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticareti (\$)

| Yollar | İthalat \$ 2014 | İthalat \$ 2015 | İhracat \$ 2014 | İhracat \$ 2015 | Dış Ticaret \$ 2014 | Dış Ticaret \$ 2015 | % Payı | Değişim % 2014-2015 |
|---------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------|---------------------|
| Denizyolu | 141.387.178.988 | 124.435.708.471 | 86.318.216.546 | 78.092.948.737 | 227.705.395.534 | 202.528.657.208 | 62 | -11,06 |
| Demiryolu | 1.206.626.075 | 1.169.581.267 | 922.791.603 | 808.062.076 | 2.129.417.678 | 1.977.643.343 | 1 | -7,13 |
| Karayolu | 37.300.838.943 | 34.364.202.503 | 55.289.314.355 | 46.744.571.119 | 92.590.153.298 | 81.108.773.622 | 25 | -12,40 |
| Havayolu | 24.696.882.758 | 19.975.981.962 | 14.103.218.758 | 17.278.255.186 | 38.800.101.516 | 37.254.237.148 | 11 | -3,98 |
| Boru Hattı ve Diğer | 2.825.658.334 | 3.833.194.606 | 1.008.612.840 | 1.011.134.810 | 3.834.271.174 | 4.844.329.416 | 1 | 26,34 |
| TOPLAM | 207.417.185.098 | 183.778.668.809 | 157.642.154.102 | 143.934.971.928 | 365.059.339.200 | 327.713.640.737 | 100 | -10,23 |

Kaynak : TÜİK

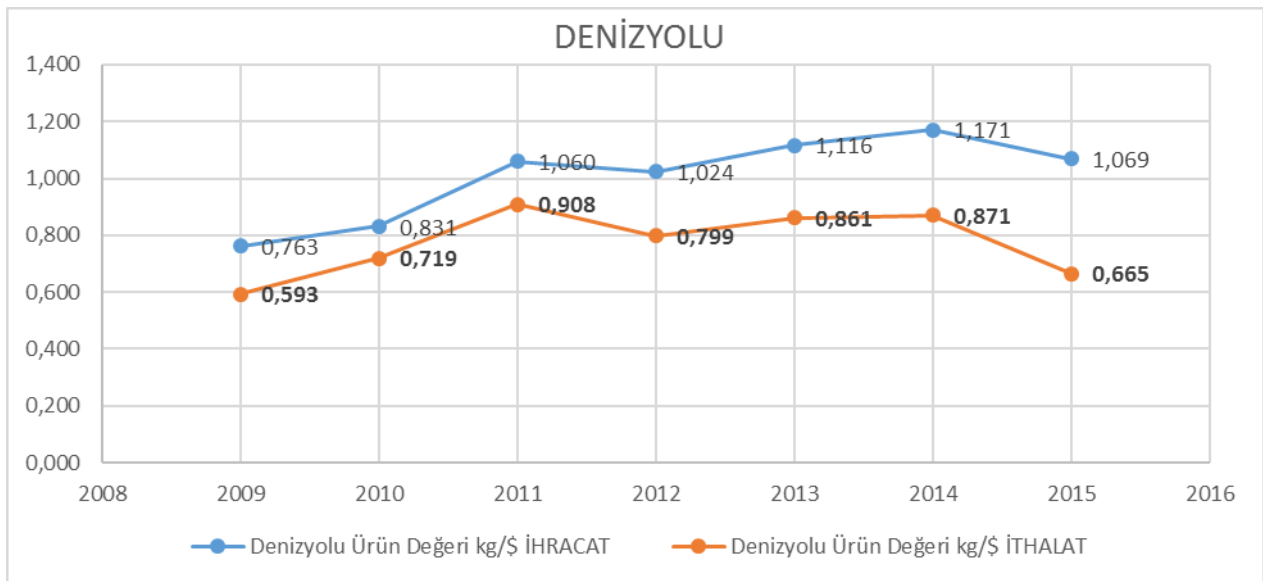
TÜİK'ten alınan bilgilerde, 2015 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 23,4 milyar \$ belirlenemeyen bir değer yer almakta olup bu değer miktar ve hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden toplama ilave edilememiştir.

Ulaştırma alt sektörlerindeki taşınan ürünün birim değeri tablosunda, taşıma türlerine göre birim fiyatı en yüksek ürünler havayolu ile ardından karayolu ile düşük fiyat ürünleri ise demiryolu ve denizyolu ile taşınmaktadır.

TABLO (36) Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Taşınan Ürünün Birim Değeri

| Ürün Birim Değeri USD/kg | Yıllar | Denizyolu | Demiryolu | Karayolu | Havayolu | Diğer |
|--------------------------|--------|-----------|-----------|----------|----------|--------|
| İHRACAT | 2009 | 0,763 | 0,915 | 1,951 | 6,094 | 9,268 |
| | 2010 | 0,831 | 1,137 | 2,011 | 11,039 | 13,056 |
| | 2011 | 1,060 | 1,360 | 2,208 | 9,429 | 4,935 |
| | 2012 | 1,024 | 1,641 | 2,267 | 22,181 | 7,171 |
| | 2013 | 1,116 | 2,740 | 2,215 | 12,580 | 6,925 |
| | 2014 | 1,171 | 2,221 | 2,320 | 12,668 | 4,194 |
| | 2015 | 1,069 | 1,676 | 1,909 | 15,162 | 5,879 |
| İTHALAT | 2009 | 0,593 | 2,033 | 5,636 | 100,395 | 12,174 |
| | 2010 | 0,719 | 2,282 | 5,705 | 112,776 | 12,520 |
| | 2011 | 0,908 | 2,937 | 6,414 | 176,344 | 13,576 |
| | 2012 | 0,799 | 2,364 | 5,852 | 232,465 | 11,868 |
| | 2013 | 0,861 | 1,884 | 5,713 | 286,323 | 11,210 |
| | 2014 | 0,871 | 1,547 | 5,381 | 211,827 | 0,627 |
| | 2015 | 0,665 | 1,342 | 4,709 | 153,459 | 2,125 |

GRAFİK (28) 2008-2015 Yıllarında Denizyoluyla Taşınan Ürün Değeri kg/\$





2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

Türkiye'nin deniz taşımacılığı hacmindeki gelişmeler; Limanlarımızda işlem gören gemi sayıları, Türk ve yabancı bayraklı gemi sayıları ve GT toplamları dikkate alınarak incelenmiştir.

Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları

Limanlara gelen gemi sayıları ülkelerin deniz ticaretinin artış ve azalışına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. 2006-2015 yıllarında Limanlarımıza gelen gemi sayıları tablosu incelendiğinde,

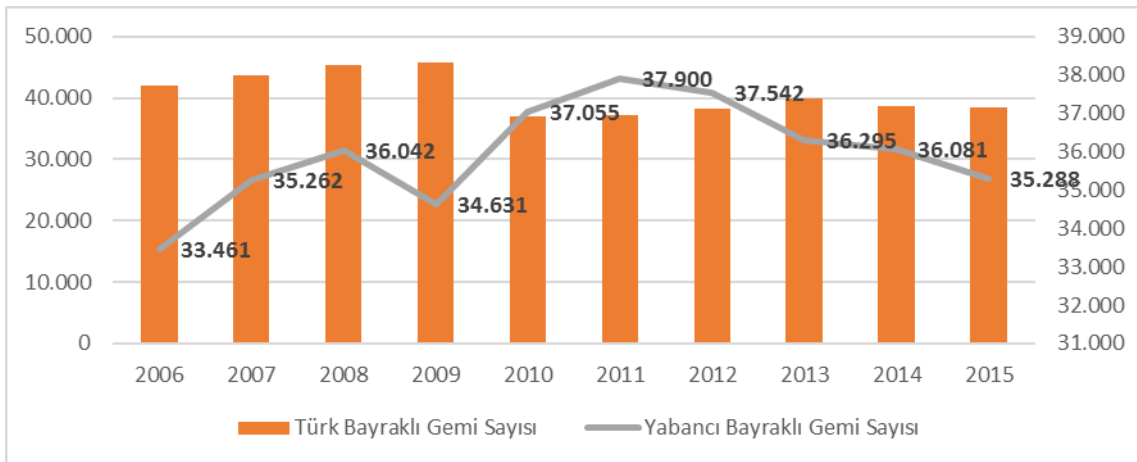
- 2006 yılına nazaran 2007 yılında gemi sayısı % 4,5 artmış,
- 2007 yılına nazaran 2008 yılında gemi sayısı % 3,1 artmış,
- 2008 yılına nazaran 2009 yılından gemi sayısı % 1,2 azalmış,
- 2009 yılına nazaran 2010 yılında gemi sayısı % 7,9 azalmış,
- 2010 yılına nazaran 2011 yılında gemi sayısı %1,4 artmış
- 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 gemi sayısı % 1,8 azalmış
- 2014 Yılına nazaran 2015 yılında ise gemi sayısı % 1,4 azalmıştır.

TABLO (37) Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları

| Yıllar | Türk Bayraklı Gemi Sayısı | Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı | Toplam Gemi Sayısı | TB % | YB % |
|--------|---------------------------|------------------------------|--------------------|-------|-------|
| 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 |
| 2015 | 38.397 | 35.288 | 73.685 | 52,10 | 48 |

Kaynak : T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik(29) 2006-2015 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları



Tablo (38) 2015 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'leri

| LİMAN BAŞKANLIĞI | TÜRK BAYRAKLI | | YABANCI BAYRAKLI | | TOPLAM | |
|------------------|---------------|--------------------|------------------|--------------------|---------------|--------------------|
| | Gemi Sayısı | Gros Ton | Gemi Sayısı | Gros Ton | Gemi Sayısı | Gros Ton |
| İZMİT | 4.017 | 18.790.809 | 5.974 | 111.275.318 | 9.991 | 130.066.128 |
| AMBARLI | 2.344 | 16.514.981 | 2.359 | 69.565.861 | 4.703 | 86.080.842 |
| ALİAĞA | 1.651 | 9.417.290 | 3.210 | 57.508.875 | 4.861 | 66.926.165 |
| MERSİN | 994 | 9.855.579 | 3.248 | 52.645.609 | 4.242 | 62.501.188 |
| GEMLİK | 1.750 | 9.956.347 | 2.164 | 46.076.533 | 3.914 | 56.032.880 |
| BOTAŞ | 247 | 3.361.942 | 1.240 | 52.634.971 | 1.487 | 55.996.913 |
| İSKENDERUN | 1.555 | 5.338.818 | 2.247 | 38.195.253 | 3.802 | 43.534.071 |
| İSTANBUL | 2.087 | 8.427.799 | 1.339 | 31.097.482 | 3.426 | 39.525.281 |
| İZMİR | 594 | 5.201.139 | 1.542 | 32.136.252 | 2.136 | 37.337.391 |
| TUZLA | 2.607 | 16.068.686 | 1.123 | 12.819.724 | 3.730 | 28.888.410 |
| TEKİRDAĞ | 1.383 | 2.920.165 | 945 | 18.693.580 | 2.328 | 21.613.745 |
| KUŞADASI | 465 | 82.879 | 658 | 21.318.455 | 1.123 | 21.401.334 |
| SAMSUN | 873 | 2.748.554 | 1.887 | 10.524.319 | 2.760 | 13.272.873 |
| ANTALYA | 523 | 1.937.822 | 514 | 9.010.108 | 1.037 | 10.947.930 |
| KDZ. EREĞLİSİ | 479 | 1.893.224 | 374 | 6.124.349 | 853 | 8.017.573 |
| YALOVA | 732 | 894.474 | 459 | 6.530.342 | 1.191 | 7.424.815 |
| KARABİGA | 890 | 1.631.996 | 347 | 4.988.408 | 1.237 | 6.620.404 |
| ZONGULDAK | 306 | 1.177.298 | 361 | 5.069.594 | 667 | 6.246.892 |
| BANDIRMA | 1.018 | 1.416.825 | 700 | 4.058.891 | 1.718 | 5.475.716 |
| ÇEŞME | 1.315 | 4.449.026 | 524 | 1.020.208 | 1.839 | 5.469.234 |
| ÇANAKKALE | 1.265 | 1.403.721 | 225 | 3.007.348 | 1.490 | 4.411.069 |
| TAŞUCU | 219 | 65.813 | 931 | 4.237.894 | 1.150 | 4.303.707 |
| GÜLLÜK | 399 | 1.221.998 | 382 | 2.963.089 | 781 | 4.185.087 |
| MARMARİS | 445 | 184.525 | 273 | 3.787.450 | 718 | 3.971.975 |
| TRABZON | 344 | 949.341 | 420 | 2.672.866 | 764 | 3.622.207 |
| BODRUM | 1.203 | 296.170 | 634 | 2.925.097 | 1.837 | 3.221.266 |
| MARMARA A. | 1.133 | 915.786 | 93 | 415.254 | 1.226 | 1.331.040 |
| BARTIN | 247 | 485.162 | 185 | 661.774 | 432 | 1.146.936 |
| DİĞER | 7.312 | 3.153.986 | 930 | 4.812.888 | 8.242 | 7.966.874 |
| TOPLAM | 38.397 | 130.762.155 | 35.288 | 616.777.791 | 73.685 | 747.539.946 |

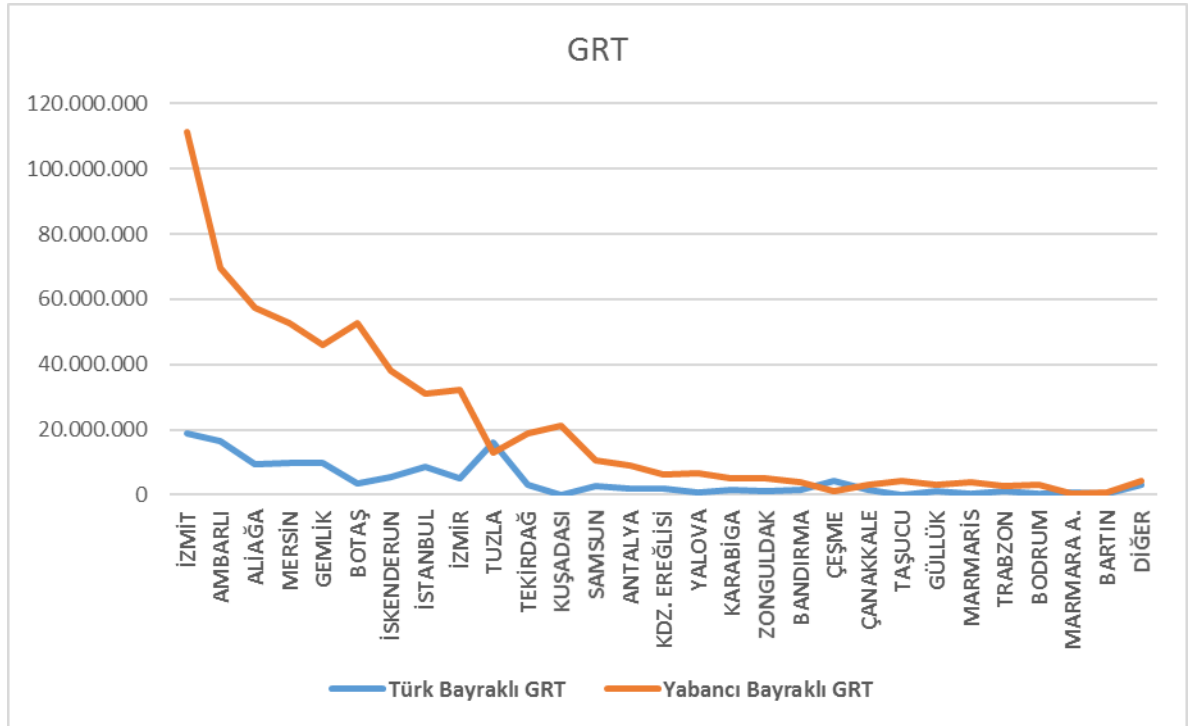
Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2015 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle limanlarımıza gelen gemi sayıları incelendiğinde, toplam 73.685 adet gemiden,

- % 13,6'sının (9.991) İzmit limanına, (2014 yılında gemi sayısı 10.252)
- % 6,6'sının (4.861) Aliğa limanına, (2014 yılında gemi sayısı 4.814)
- % 6,4'ünün (4703) Ambarlı limanına, (2014 yılında gemi sayısı 5.318)
- % 5,8'inin (4242) ise Mersin limanına, (2014 yılında gemi sayısı 4561) geldiği görülmektedir.

2015 Yılında Ülkemiz limanlarına gelen gemilerin toplam GT'a oranı ise, yabancı bayraklı gemilerin 586.197.918 GT ile % 84'ü, Türk bayraklı gemilerin 112.307.475 GT ile % 16'dır.

Grafik (30) 2015 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'leri





Kabotaj Yük Taşımaları

Türk liman ve iskelelerinde 2006-2015 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 dağıtım Denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. Ancak, uluslararası düzeyde 2000'li yılların sonlarında küresel krizinde etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, 2009, 2012 ve 2015 yıllarında eksiye düşmüştür. 2015 yılında araç içinde taşınan kabotaj yükleri % 9,4 azalmış, gemiyle taşınan yüklerde ise % 3,2 artış gerçekleşmiştir.

TABLO (39) 2006-2015 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)

| Yıllar | Kabotaj | Kabotaj | Toplam Kabotaj | Değişim |
|--------|-----------------------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| | Araç ile Taşınan(Feribotta) (Ton) | Taşıması (Ton) | (Ton) | % |
| 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 |
| 2015 | 12.455.087 | 26.578.284 | 39.033.371 | -1,18% |

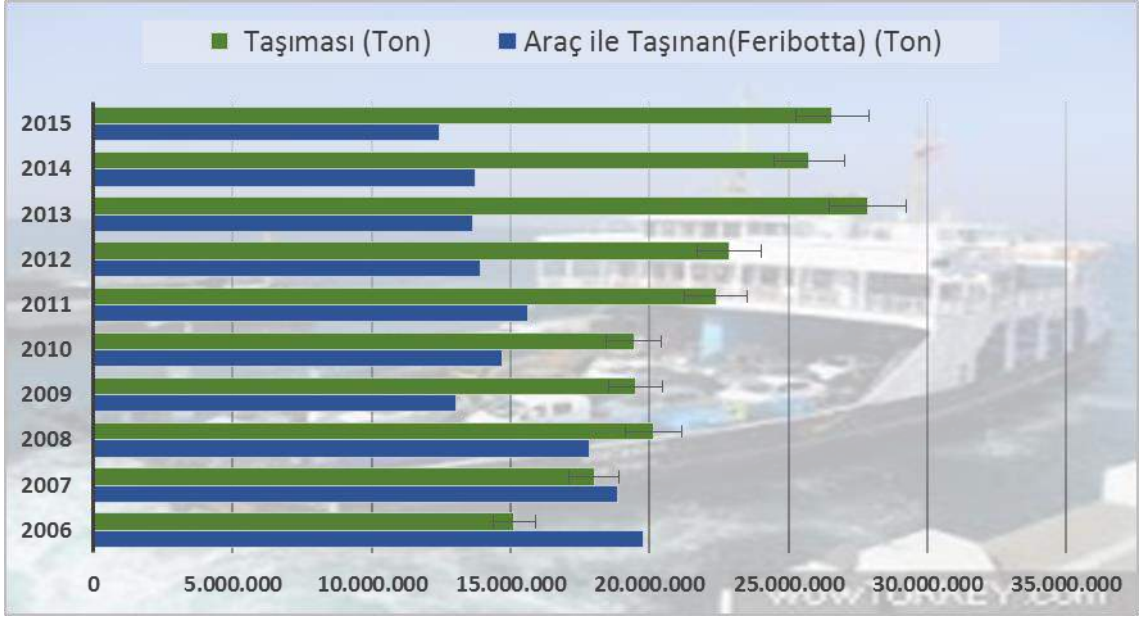
Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2015 yılında kabotaj taşımacılığı (feribot içinde taşınan kamyon-tır) araç içinde taşınan kabotaj yükü 12.455.087 ve dökme veya parsiyel olarak gemiyle taşınan kabotaj yükü ise 26.578.284 ton olmak üzere toplam 39.033.371 tondur. 2006-2015 yılları arasında kabotaj taşımacılığı % 11,9 artmıştır.

2006-2015 yılları dikkate alındığında, kabotaj taşımacılığında en fazla artış 2013 yılında % 12,8, 2011 yılında % 11,4 ve 2006 yılında % 9,6 olmuştur.

2014-2015 yıllarında kabotaj taşımacılığında % 1,18'lik bir düşüş olmuştur.

Grafik (31) 2006-2015 Kabotajda Yük Taşımaları (Ton)



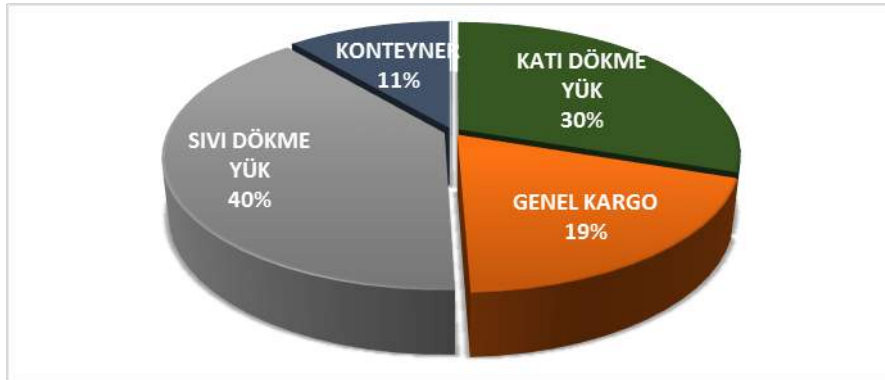
Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo sıralamasında , % 30 ile katı dökme yükler, % 40 sıvı dökme yükler, % 19 ile genel kargo, % 11 ile Konteyner olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (40) 2015 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (Ton)

| KARGO TİPİ | KABOTAJ YÜKLEME | KABOTAJ BOŞALTMA | TOPLAM KABOTAJ | KARGO TİPİ % |
|----------------|-----------------|------------------|----------------|--------------|
| KATI DÖKME YÜK | 7.292.686 | 8.543.579 | 15.836.265 | 30,18 |
| GENEL KARGO | 4.999.432 | 5.103.676 | 10.103.108 | 19,25 |
| SIVI DÖKME YÜK | 10.515.694 | 10.128.875 | 20.644.569 | 39,34 |
| KONTEYNER | 3.074.835 | 2.794.485 | 5.869.320 | 11,19 |
| ARAÇ | 11.737 | 7.669 | 19.406 | 0,04 |
| TOPLAM | 25.894.384 | 26.578.284 | 52.472.668 | 100,00 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (32) 2015 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (Ton)



TABLO (41) 2015 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (Ton)

| LİMAN BAŞKANLIĞI | KABOTAJ YÜKLEME | KABOTAJ BOŞALTMA | TOPLAM KABOTAJ | % |
|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------|
| KOCAELİ | 4.680.313 | 5.957.457 | 10.637.770 | 20,27% |
| ALİAĞA | 3.935.001 | 1.619.408 | 5.554.409 | 10,59% |
| AMBARLI | 1.306.654 | 2.903.907 | 4.210.561 | 8,02% |
| İSKENDERUN | 2.779.544 | 703.821 | 3.483.365 | 6,64% |
| İSTANBUL | 100.860 | 2.521.193 | 2.622.053 | 5,00% |
| BOTAŞ(CEYHAN) | 2.322.360 | 82.685 | 2.405.045 | 4,58% |
| ÇANAKKALE | 2.105.490 | 45.778 | 2.151.268 | 4,10% |
| KARADENİZ EREĞLİ | 580.849 | 1.503.564 | 2.084.413 | 3,97% |
| GEMLİK | 957.197 | 1.120.419 | 2.077.616 | 3,96% |
| TUZLA | 482.854 | 1.579.828 | 2.062.682 | 3,93% |
| TEKİRDAĞ | 544.325 | 1.294.051 | 1.838.376 | 3,50% |
| KARABİGA | 974.226 | 859.900 | 1.834.126 | 3,50% |
| SAMSUN | 949.317 | 785.417 | 1.734.734 | 3,31% |
| ANTALYA | 239.925 | 1.073.863 | 1.313.788 | 2,50% |
| MERSİN | 354.811 | 930.985 | 1.285.796 | 2,45% |
| MARMARA A. | 1.218.834 | 1.450 | 1.220.284 | 2,33% |
| ÜNYE | 504.538 | 156.759 | 661.297 | 1,26% |
| BANDIRMA | 515.860 | 138.180 | 654.040 | 1,25% |
| TRABZON | 199.992 | 445.651 | 645.643 | 1,23% |
| İZMİR | 101.087 | 465.022 | 566.109 | 1,08% |
| YALOVA | 501 | 560.898 | 561.399 | 1,07% |
| RİZE | 200 | 557.472 | 557.672 | 1,06% |
| BARTIN | 322.263 | 226.899 | 549.162 | 1,05% |
| TİREBOLU | 3.000 | 355.998 | 358.998 | 0,68% |
| ZONGULDAK | 82.132 | 240.707 | 322.839 | 0,62% |
| HOPA | 130.680 | 113.269 | 243.949 | 0,46% |
| İNEBOLU | 212.529 | 150 | 212.679 | 0,41% |
| GÜLLÜK | 147.048 | 10.150 | 157.198 | 0,30% |
| GÖCEK | 0 | 108.504 | 108.504 | 0,21% |
| SİLİVRİ | 0 | 61.000 | 61.000 | 0,12% |
| MUDANYA | 50.340 | 8.180 | 58.520 | 0,11% |
| AMASRA | 40.354 | 0 | 40.354 | 0,08% |
| GİRESUN | 15.900 | 17.300 | 33.200 | 0,06% |
| ERDEK | 2.009 | 30.895 | 32.904 | 0,06% |
| TAŞUCU | 29.191 | 0 | 29.191 | 0,06% |
| ÇEŞME | 0 | 27.154 | 27.154 | 0,05% |
| VAKFIKEBİR | 0 | 25.150 | 25.150 | 0,05% |
| MARMARİS | 0 | 16.936 | 16.936 | 0,03% |
| FATSA | 0 | 15.200 | 15.200 | 0,03% |
| DİKİLİ | 2.650 | 6.242 | 8.892 | 0,02% |
| KUŞADASI | 0 | 4.000 | 4.000 | 0,01% |
| SÜRMENE | 1.550 | 1.750 | 3.300 | 0,01% |
| ALANYA | 0 | 873 | 873 | 0,00% |
| BODRUM | 0 | 144 | 144 | 0,00% |
| GÖKÇEADA | 0 | 50 | 50 | 0,00% |
| BOZCAADA | 0 | 25 | 25 | 0,00% |
| TOPLAM | 25.894.384 | 26.578.284 | 52.472.668 | 100,00% |

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2015 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemede % 20 ile Kocaeli, % 10 ile Aliağa limanı ve % 8 ile Ambarlı limanı ilk üç sırada yer almıştır.

Kabotaj yüklemesinde Kocaeli limanı % 18 ile 1. sırada, Aliağa limanları % 15 ile 2. sırada ve İskenderun limanı % 9 ile 3. sırada yer almaktadır.

Kabotaj boşaltmasında, Kocaeli limanı % 22 ile 1. sırada, Ambarlı limanları % 10 ile 2. sırada ve İstanbul limanı % 9 ile 3. sırada yer almaktadır.

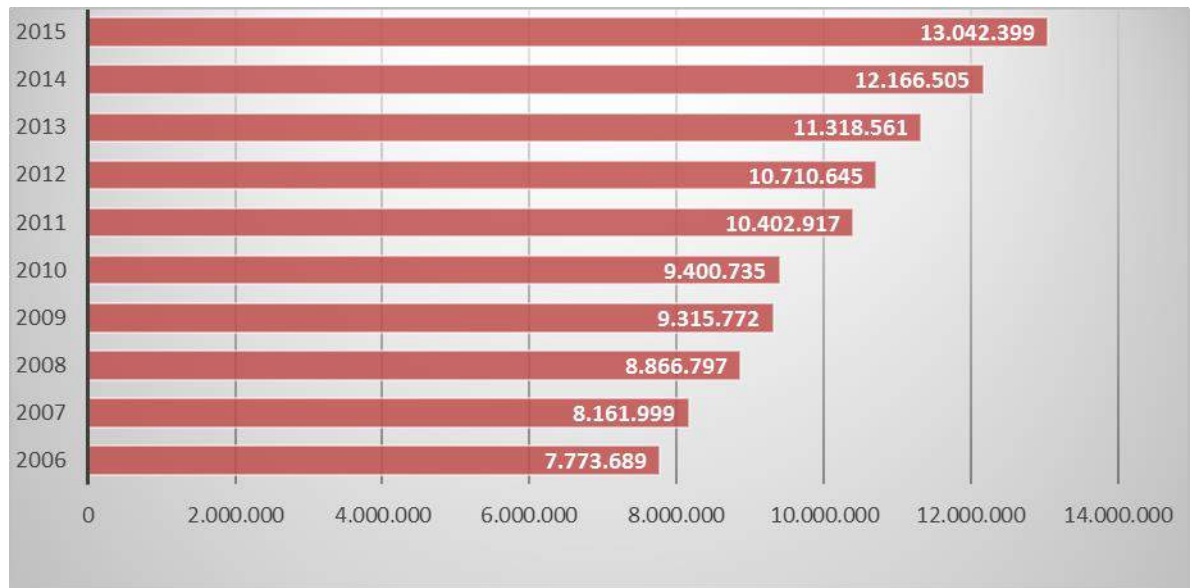
TABLO (42) 2006-2015 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil /Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)

| Yıllar | Taşınan Araç Sayısı | Yıllık Değişim % | Araç (Adet x Mil) | Yıllık Değişim % |
|--------|---------------------|------------------|-------------------|------------------|
| 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 |
| 2015 | 13.042.399 | 7,2 | 95.505.115 | 6,9 |

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosu incelendiğinde 2006 yılından 2015 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. 2006-2015 yıllarında kabotajda taşınan araç sayılarındaki en büyük artış % 11,7 olarak gerçekleşmiştir. 2015 yılında araç sayısında % 72, adetxmil'de ise % 6,9 artış olarak gerçekleşmiştir. 2006-2015 yıllarında taşınan araç sayısında % 67,8'lik bir artış olmuştur.

GRAFİK (33) 2006-2015 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı



TABLO (43) 2006-2015 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil)

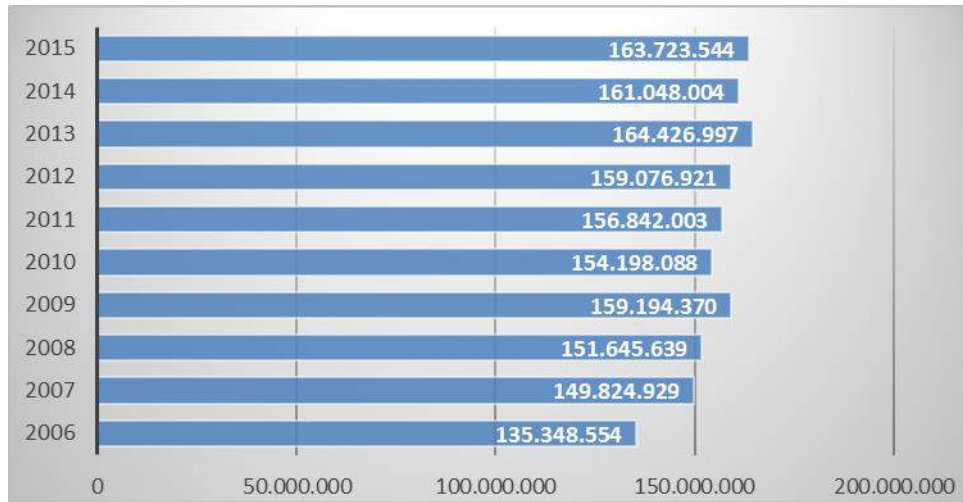
| Yıllar | Taşınan Yolcu Sayısı | Yıllık Değişim % | Yolcu (Adet x Mil) | Yıllık Değişim % |
|--------|----------------------|------------------|---------------------|------------------|
| 2006 | 135.348.554 | 10,3 | 752.889.731 | 12,2 |
| 2007 | 149.824.929 | 10,7 | 842.975.355 | 12 |
| 2008 | 151.645.639 | 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 | 974.923.011 | 8,3 |
| 2015 | 163.723.544 | 1,7 | 992.592.392 | 1,8 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda taşınan yolcu sayıları tablosunda, en fazla artış % 10.7 ile 2007 , % 10,3 ile 2006 yıllarında gerçekleşmiştir. 2006-2015 yıllarında kabotajda taşınan yolcu sayısında % 21'lik, Yolcu adetxmil 'de ise % 31,8'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. 2015 yılında ise yolcu sayısında % 1.7'lik yolcu adetxmil'de ise % 1,8'lük bir artış olmuştur.

GRAFİK (34) 2006-2015 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı



TABLO (44) 2010-2015 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları

| Yıllar | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2014- 2015 | 2015 |
|--------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------|----------------|
| GEMİ CİNSLERİ | TEŞVİK MİKTARI (TL) | TEŞVİK MİKTARI (TL) | TEŞVİK MİKTARI (TL) | TEŞVİK MİKTARI (TL) | TEŞVİK MİKTARI (TL) | TEŞVİK MİKTARI (TL) | Değ % | Toplamdaki % |
| Balıkçı Gemileri | 128.751.622 | 137.043.503 | 155.935.009 | 148.310.967 | 142.700.286 | 150.181.696 | 5,24% | 24,13% |
| Römorkörler ve Hizmet Gemileri | 32.122.177 | 44.518.922 | 65.261.179 | 68.046.881 | 63.827.790 | 69.095.973 | 8,25% | 11,10% |
| Ticari Yatlar | 9.481.135 | 15.396.001 | 19.176.906 | 24.259.210 | 23.598.002 | 24.512.911 | 3,88% | 3,94% |
| Yolcu Gemileri ve Feribotlar | 188.186.588 | 211.949.507 | 223.725.002 | 267.110.460 | 265.942.471 | 275.105.537 | 3,45% | 44,19% |
| Tankerler | 32.646.437 | 33.351.944 | 41.421.601 | 46.383.862 | 40.370.079 | 48.619.760 | 20,44% | 7,81% |
| Dökme ve Kuru Yük Gemileri | 35.141.718 | 42.049.302 | 49.264.903 | 58.426.290 | 55.617.990 | 54.966.750 | -1,17% | 8,83% |
| TOPLAM | 426.329.678 | 484.309.180 | 554.784.600 | 612.537.670 | 592.056.617 | 622.482.626 | 5,14% | 100,00% |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TABLO (45) ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı

| SEKTÖR | KAMU | | | | ÖZEL | | | |
|------------------|----------------------|-----------|----------------------|-----------|----------------------|-----------|----------------------|-----------|
| | VERİLEN YAKIT (MTON) | % | TEŞVİK MİKTARI (TL) | % | VERİLEN YAKIT (MTON) | % | TEŞVİK MİKTARI (TL) | % |
| 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 |
| 2015 | 54.046 | 15 | 101.983.628 | 16 | 308.792 | 85 | 520.498.998 | 84 |
| 2004-2014 | 927.536 | 25 | 1.139.882.160 | 23 | 2.863.575 | 75 | 3.784.225.515 | 77 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2010-2015 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2015 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar % 44,19
- Balıkçı Gemileri % 24,13
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri % 11,10
- Dökme ve Kuruyük Gemileri % 8,83
- Tankerler % 7,81
- Ticari Yatlar % 3,94

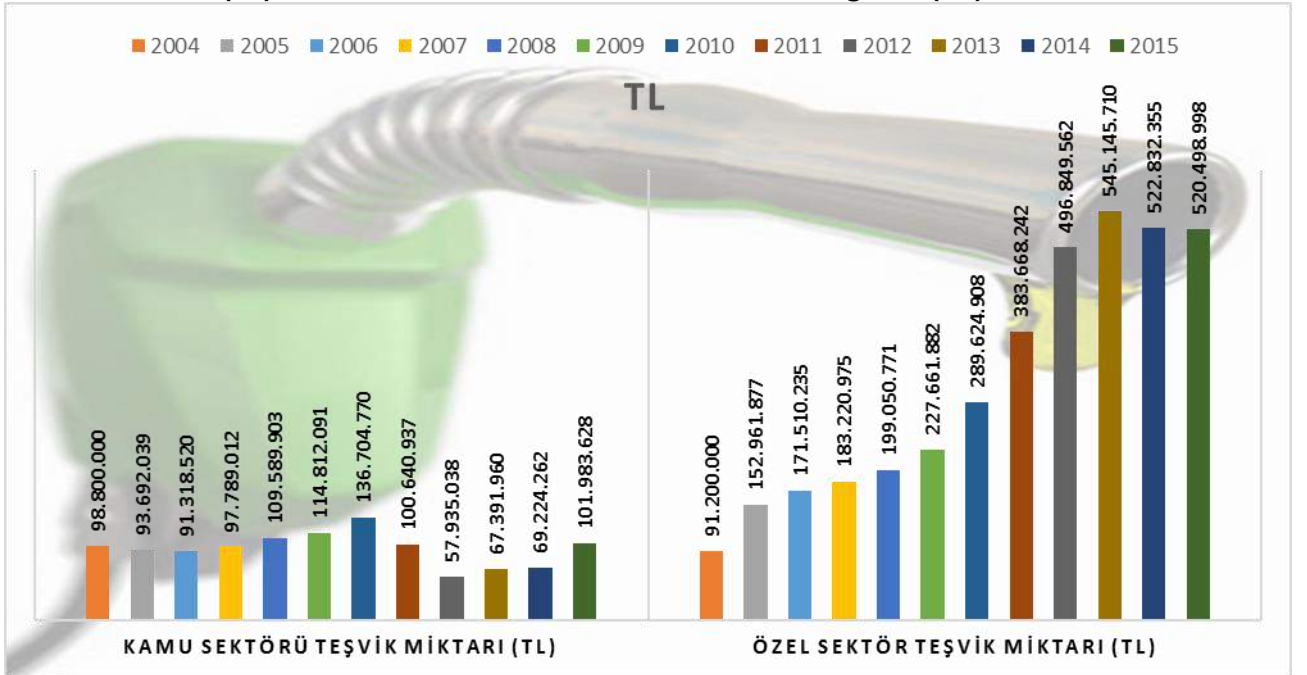
oranında teşvikten yararlanılmıştır.

2004-2015 yıllarında 12 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne 1.139.88.160 TL, özel sektöre ise 3.784.225.515 TL teşvik verilmiştir.

- On iki 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 % 11'i kamu sektörü % 89'u özel sektör tarafından
 - 2014 yılında % 12'si kamu sektörü % 88'i özel sektör tarafından
 - 2015 yılında % 16'sı kamu sektörü % 84'ü özel sektör tarafından

kullanılmıştır.

GRAFİK (35) ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektör Dağılımı (TL)





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.

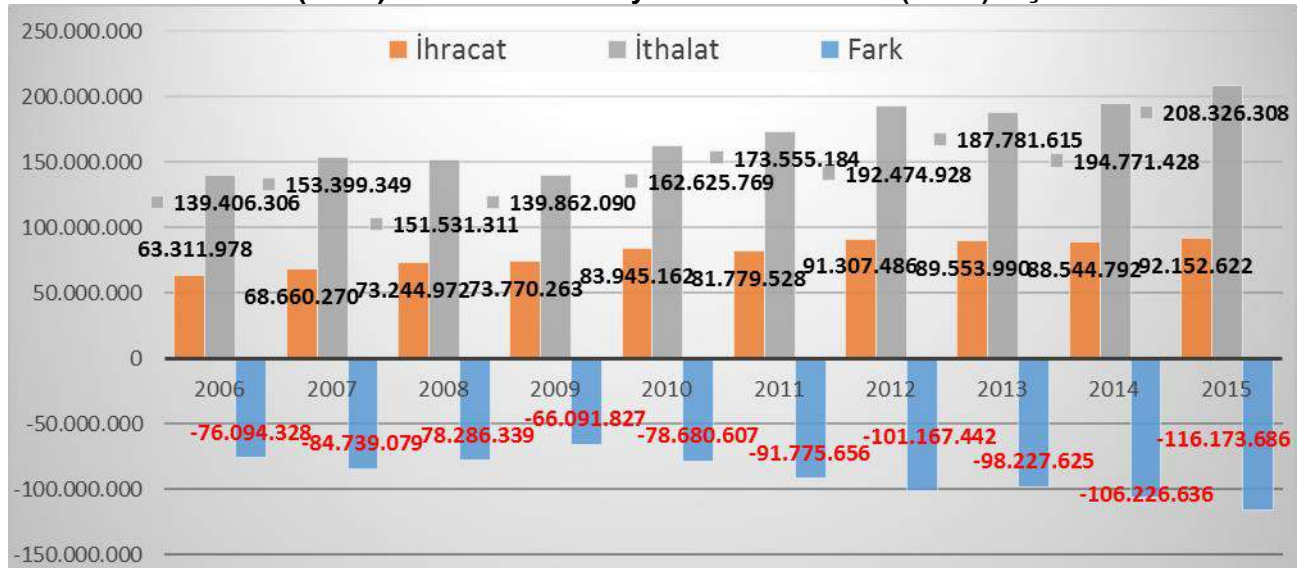
2015 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 208.326.308 ton, ihracatı ise 92.152.622 ton olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (46) 2006-2015 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları (Ton)

| Yıllar | Toplam Dış Ticaret | İhracat | İthalat | T/B Gemi Payı | TB % | YB % |
|-------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-----------|-----------|
| 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 |
| 2015 | 300.478.930 | 92.152.622 | 208.326.308 | 36.479.586 | 12 | 88 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (36- A) 2006-2015 Denizyolu İthalat-İhracat (mton)Taşımaları



Tablo (46) verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2014 yılına nazaran 2015 yılında ihracat taşımaları 88.5 milyon tondan 92,1 milyon tona, ithalat taşımaları ise 194,7 milyon tondan 208,3 milyon tona yükselmiştir.

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

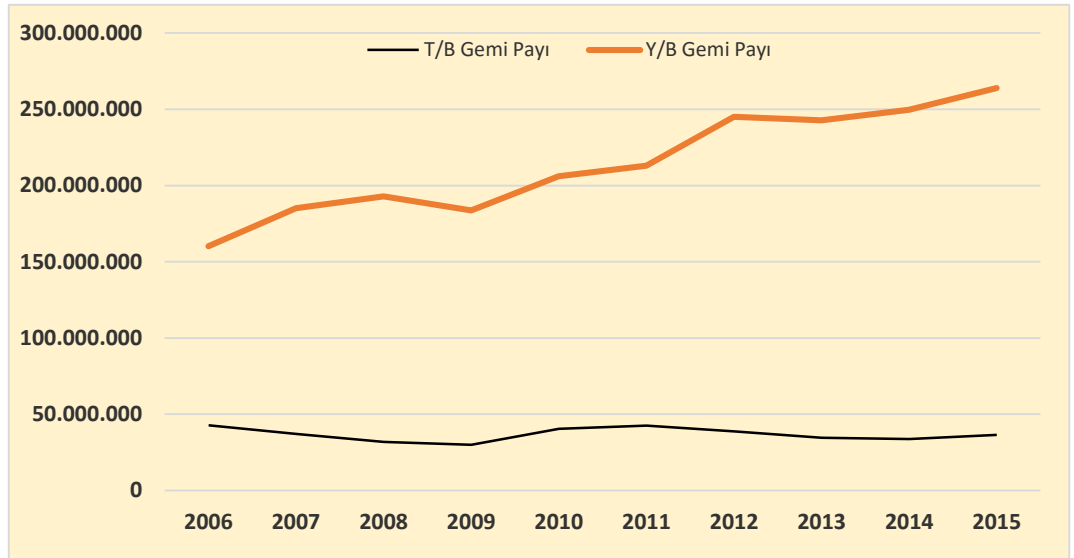
Türk Bayraklı gemiler 2006-2015 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 14,6 oranında pay almışlardır.

TABLO (47) 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 |
| 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 |
| 2015 | 22.724.776 | 11 | 13.754.810 | 15 | 185.601.532 | 89 | 78.397.812 | 85 | 36.479.586 | 263.999.344 |
| 14-15 | 8,50% | | | | 5,70% | | | | 12,00% | 88,00% |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (36-B) Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)



2015 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayrımlı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 92 milyon tonun 13,7 milyon tonu, % 15'i Türk bayraklı gemilerle; 78,4 milyon tonu, % 85'i yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 208,3 milyon tonun, 22,7 milyon tonu % 11'i Türk Bayraklı gemilerle, 185,6 milyon tonu % 89'u yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

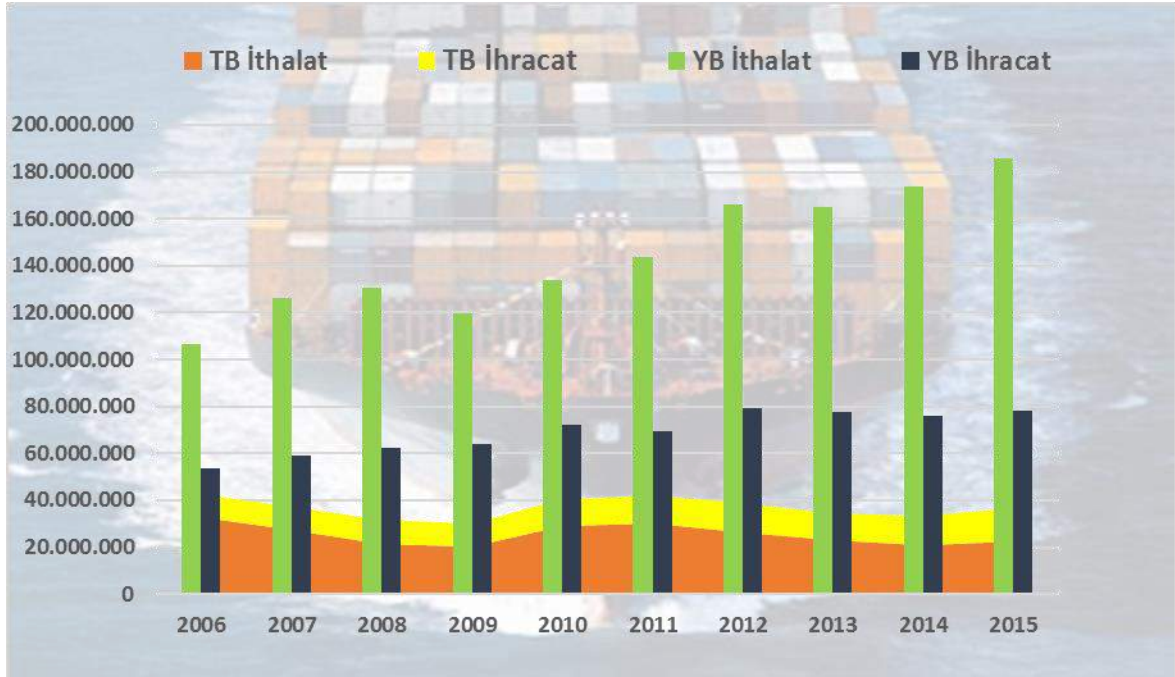
Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2006 yılında 202,7 milyon tonluk taşıma hacminin 2015'te 300,5 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 139,4 milyon tondan 208,3 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 63,3 milyon tondan 92,1 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2006 yılında ihracatta 9,8 milyon tondan 2015 yılında 13,7 milyon tona çıktığı, ithalatta ise 2006 yılında 32,7 milyon tondan 2015 yılında 22,7 milyon tona gerilediği Tablo 'de görülmektedir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2006 yılında ihracatta 53.4 milyon tondan 2015 yılında 78,3 milyon tona, ithalatta ise 2006 yılında 106,6 milyon tondan 2015 yılında 185,6 milyon tona yükselmiştir.

2015 verilerine göre ithalat yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasında 2014 yılına nazaran değişiklik olmamış, ihracat yükleri taşınmasında ise % 1'lik bir yükselme gerçekleşmiştir.

GRAFİK (37) Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri





2.3.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2015 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, % 45 ile sıvı dökme yükler, % 29 ile konteyner, % 12 ile genel kargo, % 11 ile katı dökme yük ve % 3 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (48) 2015 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (Miktar/Ton)

| YÜKLEME | | | | | | |
|----------------|---------------|------------------|------------|-----------------|----------------|------|
| KARGO TİPİ | İHRACAT | | | TRANSİT YÜKLEME | TOPLAM YÜKLEME | % |
| | TÜRK BAYRAKLI | YABANCI BAYRAKLI | İHRACAT | | | |
| KATI DÖKME YÜK | 2.668.863 | 13.407.559 | 16.076.422 | 114.876 | 16.191.298 | 11% |
| GENEL KARGO | 1.646.769 | 17.026.935 | 18.673.704 | 41.421 | 18.715.125 | 12% |
| SIVI DÖKME YÜK | 245.806 | 14.444.348 | 14.690.154 | 53.768.153 | 68.458.307 | 45% |
| KONTEYNER | 5.885.330 | 32.534.595 | 38.419.925 | 4.672.754 | 43.092.679 | 29% |
| ARAÇ | 3.308.042 | 984.375 | 4.292.417 | 0 | 4.292.417 | 3% |
| TOPLAM | 13.754.810 | 78.397.812 | 92.152.622 | 58.597.204 | 150.749.826 | 100% |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

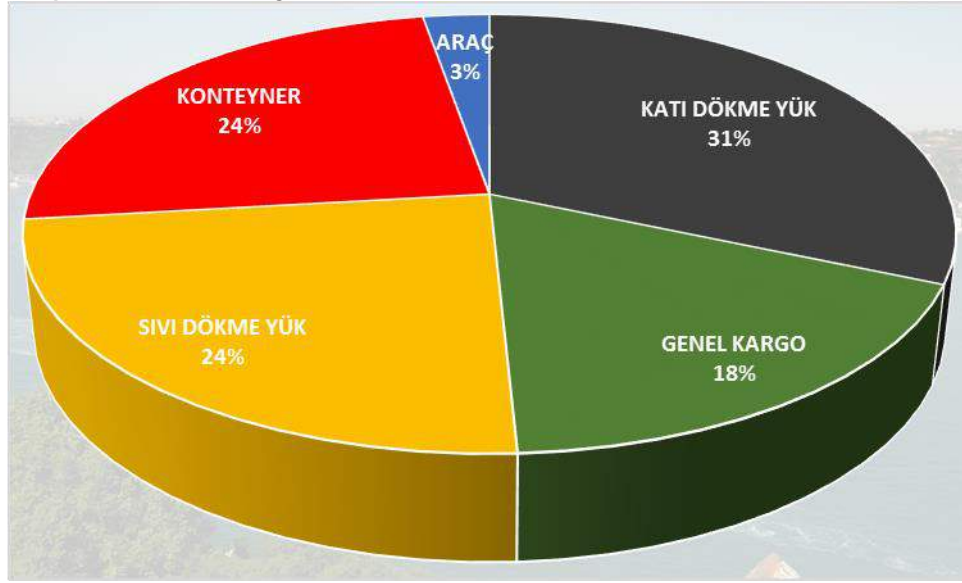
Dış ticaret taşımacılığı ithalat-transit boşaltmasında en fazla taşınan kargo sıralamasında, % 37 ile katı dökme yükler, % 27 ile sıvı dökme yükler, % 18 ile konteyner, % 16 genel kargo ve % 2 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (49) 2015 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (Miktar/Ton)

| BOŞALTMA | | | | | | |
|----------------|---------------|------------------|-------------|------------------|-----------------|------|
| KARGO TİPİ | İTHALAT | | | TRANSİT BOŞALTMA | TOPLAM BOŞALTMA | % |
| | TÜRK BAYRAKLI | YABANCI BAYRAKLI | TOPLAM | | | |
| KATI DÖKME YÜK | 5.748.747 | 72.768.957 | 78.517.704 | 156.271 | 78.673.975 | 37% |
| GENEL KARGO | 4.273.146 | 30.297.743 | 34.570.889 | 116.609 | 34.687.498 | 16% |
| SIVI DÖKME YÜK | 5.131.726 | 52.160.473 | 57.292.199 | 159.117 | 57.451.316 | 27% |
| KONTEYNER | 4.178.181 | 29.829.781 | 34.007.962 | 4.055.896 | 38.063.858 | 18% |
| ARAÇ | 3.392.976 | 544.578 | 3.937.554 | 0 | 3.937.554 | 2% |
| TOPLAM | 22.724.776 | 185.601.532 | 208.326.308 | 4.487.893 | 212.814.201 | 100% |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (38) 2015 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzelik Dağılımı



TABLO (50) 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)

| LIMAN BAŞKANLIĞI | YÜKLEME | | | | |
|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| | İHRACAT | | | TRANSİT YÜKLEME | TOPLAM |
| | TÜRK BAYRAKLI | YABANCI BAYRAKLI | İHRACAT TOPLAM | | |
| KOCAELİ | 1.310.676 | 11.295.243 | 12.605.919 | 33.210 | 12.639.129 |
| ALİAĞA | 1.023.222 | 11.558.235 | 12.581.457 | 805 | 12.582.262 |
| MERSİN | 1.531.204 | 10.640.775 | 12.171.979 | 2.295 | 12.174.274 |
| AMBARLI | 1.934.933 | 8.490.186 | 10.425.119 | 4.176.315 | 14.601.434 |
| BOTAŞ(CEYHAN) | 76.798 | 8.146.706 | 8.223.504 | 53.736.518 | 61.960.022 |
| İSKENDERUN | 354.958 | 5.318.439 | 5.673.397 | 37.965 | 5.711.362 |
| GÜLLÜK | 1.669.482 | 3.648.242 | 5.317.724 | 0 | 5.317.724 |
| İZMİR | 940.809 | 3.731.177 | 4.671.986 | 12.481 | 4.684.467 |
| GEMLİK | 847.001 | 3.783.350 | 4.630.351 | 10.429 | 4.640.780 |
| ANTALYA | 299.118 | 2.568.686 | 2.867.804 | 0 | 2.867.804 |
| TUZLA | 2.066.677 | 1.140 | 2.067.817 | 3.000 | 2.070.817 |
| KARABİGA | 282.185 | 1.344.139 | 1.626.324 | 0 | 1.626.324 |
| ÇANAKKALE | 3.000 | 1.524.387 | 1.527.387 | 1.327 | 1.528.714 |
| SAMSUN | 25.975 | 1.119.011 | 1.144.986 | 0 | 1.144.986 |
| TEKİRDAĞ | 96.898 | 1.026.411 | 1.123.309 | 492.286 | 1.615.595 |
| BANDIRMA | 183.028 | 790.856 | 973.884 | 0 | 973.884 |
| MARMARA A. | 15.200 | 560.499 | 575.699 | 0 | 575.699 |
| ÇEŞME | 572.737 | 2.600 | 575.337 | 0 | 575.337 |
| TAŞUCU | 0 | 563.656 | 563.656 | 0 | 563.656 |
| KARADENİZ EREĞLİ | 84.317 | 439.062 | 523.379 | 0 | 523.379 |
| DİĞER | 436.592 | 1.845.012 | 2.281.604 | 90.573 | 2.372.177 |
| TOPLAM | 13.754.810 | 78.397.812 | 92.152.622 | 58.597.204 | 150.749.826 |

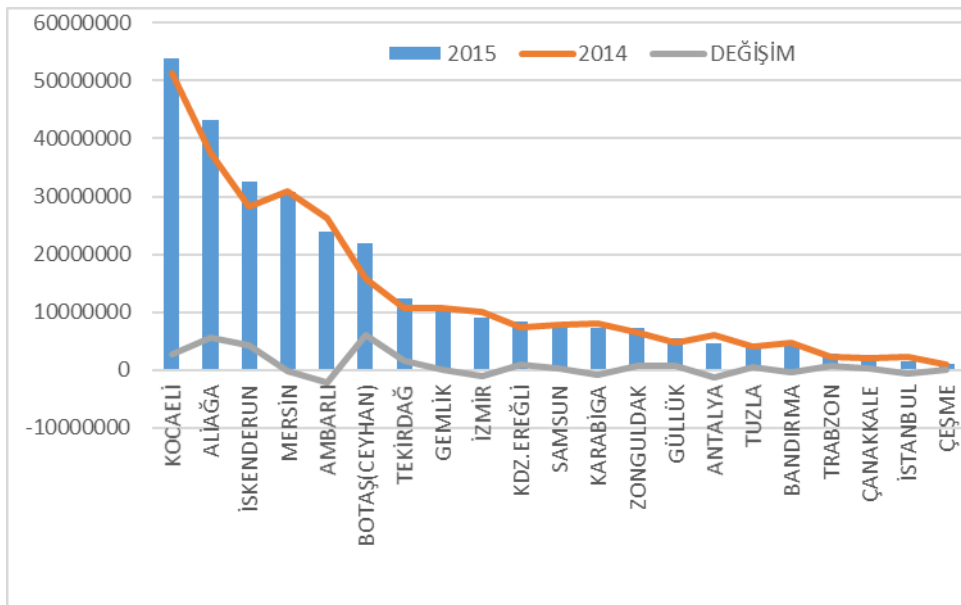
Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TABLO (51- A) 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)

| BOŞALTMA | | | | | |
|------------------|-------------------|--------------------|--------------------|------------------|--------------------|
| LİMAN BAŞKANLIĞI | İTHALAT | | | TRANSİT BOŞALTMA | TOPLAM BOŞALTMA |
| | TÜRK BAYRAKLI | YABANCI BAYRAKLI | İTHALAT TOPLAM | | |
| KOCAELİ | 4.522.038 | 36.800.021 | 41.322.059 | 29.073 | 41.351.132 |
| ALİAĞA | 3.418.967 | 27.237.916 | 30.656.883 | 825 | 30.657.708 |
| İSKENDERUN | 1.531.909 | 25.318.050 | 26.849.959 | 90.098 | 26.940.057 |
| MERSİN | 1.552.996 | 16.978.811 | 18.531.807 | 4.483 | 18.536.290 |
| BOTAŞ(CEYHAN) | 1.262.891 | 12.333.764 | 13.596.655 | 131.739 | 13.728.394 |
| AMBARLI | 1.793.544 | 11.752.362 | 13.545.906 | 3.819.222 | 17.365.128 |
| TEKİRDAĞ | 498.081 | 10.763.530 | 11.261.611 | 263.634 | 11.525.245 |
| KARADENİZ EREĞLİ | 493.684 | 7.324.984 | 7.818.668 | 0 | 7.818.668 |
| ZONGULDAK | 313.202 | 6.603.978 | 6.917.180 | 0 | 6.917.180 |
| +SAMSUN | 761.705 | 6.135.137 | 6.896.842 | 0 | 6.896.842 |
| GEMLİK | 1.297.587 | 4.720.342 | 6.017.929 | 10.732 | 6.028.661 |
| KARABİGA | 414.284 | 5.298.081 | 5.712.365 | 0 | 5.712.365 |
| İZMİR | 561.095 | 3.784.146 | 4.345.241 | 9.177 | 4.354.418 |
| BANDIRMA | 476.198 | 2.879.958 | 3.356.156 | 0 | 3.356.156 |
| TRABZON | 179.080 | 2.266.016 | 2.445.096 | 0 | 2.445.096 |
| TUZLA | 2.239.081 | 170.157 | 2.409.238 | 0 | 2.409.238 |
| ANTALYA | 236.491 | 1.514.711 | 1.751.202 | 0 | 1.751.202 |
| İSTANBUL | 296.689 | 654.836 | 951.525 | 5.401 | 956.926 |
| YALOVA | 15.722 | 625.267 | 640.989 | 0 | 640.989 |
| ÇANAKKALE | 57.278 | 574.762 | 632.040 | 82 | 632.122 |
| DİĞER | 802.254 | 1.864.703 | 2.666.957 | 123.427 | 2.790.384 |
| TOPLAM | 22.724.776 | 185.601.532 | 208.326.308 | 4.487.893 | 212.814.201 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (39) :2014-2015 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, 2015 yılında denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında 1. sırada 12.6 milyon ton ile İtalya, 2. sırada 8,6 milyon ton ile Mısır ve 3. sırada ise 6,4 milyon ton ile İspanya yer almaktadır.

En fazla transit yükleme yapılan ülke sıralamasında ise % 52 ile İtalya 1 sırada, % 5,2 ile Fransa 2. sırada ve % 4,8 ile Endonezya 3.sırada yer almaktadır.

TABLO (51- B) 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Ülkesi (Miktar/Ton)

| ÜLKE | YÜKLEME | | | | |
|-----------------|------------------|------------|------------|-----------------|----------------|
| | İHRACAT | | | TRANSİT YÜKLEME | TOPLAM YÜKLEME |
| TÜRK BAYRAKLI | YABANCI BAYRAKLI | TOPLAM | | | |
| İTALYA | 4.990.959 | 7.656.141 | 12.647.100 | 30.495.658 | 43.142.758 |
| MISIR | 836.260 | 7.837.630 | 8.673.890 | 1.153.583 | 9.827.473 |
| İSPANYA | 634.796 | 5.813.304 | 6.448.100 | 872.904 | 7.321.004 |
| YUNANİSTAN | 1.512.015 | 4.846.549 | 6.358.564 | 613.239 | 6.971.803 |
| A.B.D. | 195.811 | 4.706.307 | 4.902.118 | 1.041.285 | 5.943.403 |
| FRANSA | 692.836 | 1.136.742 | 1.829.578 | 3.087.103 | 4.916.681 |
| İSRAİL | 1.094.064 | 2.641.574 | 3.735.638 | 271.248 | 4.006.886 |
| B.ARAP EMRLİKL. | 144.000 | 3.498.728 | 3.642.728 | 99.351 | 3.742.079 |
| MALTA | 8.250 | 3.616.814 | 3.625.064 | 68.368 | 3.693.432 |
| BELÇİKA | 20.596 | 3.253.898 | 3.274.494 | 136.329 | 3.410.823 |
| RUSYAFED. | 310.650 | 2.559.164 | 2.869.814 | 387.057 | 3.256.871 |
| İNGİLTERE | 52.389 | 2.736.565 | 2.788.954 | 165.326 | 2.954.280 |
| ENDONEZYA | 0 | 3.000 | 3.000 | 2.801.555 | 2.804.555 |
| ÇİN | 55.000 | 1.992.258 | 2.047.258 | 680.183 | 2.727.441 |
| LİBYA | 311.852 | 2.099.628 | 2.411.480 | 69.883 | 2.481.363 |
| PORTEKİZ | 11.931 | 828.235 | 840.166 | 1.461.295 | 2.301.461 |
| SUUDİ ARABİSTAN | 91.955 | 1.848.634 | 1.940.589 | 95.322 | 2.035.911 |
| GÜRCİSTAN | 573.151 | 233.866 | 807.017 | 1.103.656 | 1.910.673 |
| ROMANYA | 413.371 | 1.212.820 | 1.626.191 | 158.134 | 1.784.325 |
| LÜBNAN | 194.664 | 1.324.814 | 1.519.478 | 37.191 | 1.556.669 |
| DİĞER | 1.610.260 | 18.551.141 | 20.161.401 | 13.798.534 | 33.959.935 |
| TOPLAM | 13.754.810 | 78.397.812 | 92.152.622 | 58.597.204 | 150.749.826 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2015 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 doğal gaz alımlarıdır.

Türkiye'nin deniz yolu 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 % 12 ile Romanya 1. sırada, % 10,3 ile Rusya 2. sırada ve % 9,8 ile Bulgaristan 3. Sırada yer almaktadır.

TABLO (52) 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi (Miktar/Ton)

| ÜLKE | BOŞALTMA | | | | |
|---------------|-------------------|-----------------------|--------------------|------------------|--------------------|
| | İTHALAT | | | TRANSİT BOŞALTMA | TOPLAM BOŞALTMA |
| | TÜRK BAYRAKLI | YABANCI ÜLKE BAYRAKLI | TOPLAM | | |
| RUSYA FED. | 3.250.766 | 33.463.031 | 36.713.797 | 464.588 | 37.178.385 |
| UKRAYNA | 3.331.325 | 12.575.249 | 15.906.574 | 313.297 | 16.219.871 |
| MISIR | 3.488.613 | 10.952.515 | 14.441.128 | 155.116 | 14.596.244 |
| A.B.D. | 856.740 | 11.542.791 | 12.399.531 | 91.463 | 12.490.994 |
| KOLOMBİYA | 0 | 11.605.460 | 11.605.460 | 0 | 11.605.460 |
| İTALYA | 3.413.310 | 4.805.472 | 8.218.782 | 300.284 | 8.519.066 |
| YUNANİSTAN | 1.794.477 | 6.111.623 | 7.906.100 | 431.966 | 8.338.066 |
| BREZİLYA | 44.250 | 6.117.417 | 6.161.667 | 18.063 | 6.179.730 |
| İRAN | 413.831 | 5.668.599 | 6.082.430 | 0 | 6.082.430 |
| BELÇİKA | 115.215 | 5.646.662 | 5.761.877 | 150.989 | 5.912.866 |
| İSRAİL | 334.880 | 5.458.893 | 5.793.773 | 23.078 | 5.816.851 |
| ÇİN | 140.514 | 4.861.086 | 5.001.600 | 356.746 | 5.358.346 |
| İRAK | 145.549 | 4.971.436 | 5.116.985 | 0 | 5.116.985 |
| ROMANYA | 1.378.721 | 3.128.523 | 4.507.244 | 561.037 | 5.068.281 |
| GÜNEY AFRİKA | 0 | 4.601.771 | 4.601.771 | 9.774 | 4.611.545 |
| CEZAYİR | 59.377 | 4.347.804 | 4.407.181 | 11.934 | 4.419.115 |
| İNGİLTERE | 133.972 | 4.258.199 | 4.392.171 | 2.971 | 4.395.142 |
| BULGARİSTAN | 883.320 | 2.421.698 | 3.305.018 | 442.317 | 3.747.335 |
| AVUSTRALYA | 0 | 2.801.408 | 2.801.408 | 555 | 2.801.963 |
| MALTA | 7.790 | 2.740.691 | 2.748.481 | 9.277 | 2.757.758 |
| DİĞER | 2.932.126 | 37.521.204 | 40.453.330 | 1.144.438 | 41.597.768 |
| TOPLAM | 22.724.776 | 185.601.532 | 208.326.308 | 4.487.893 | 212.814.201 |

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2.3.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2015 Yılında denizyoluyla OECD Ülkelerine yapılan ithalat ve ihracatın miktar olarak bilgileri Tablo 53 'te görülmektedir.

2015 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerine denizyoluyla 46,6 milyon ton ihracat, 38,6 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 85,3 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 50,5 ile İtalya, % 8,6 ile İspanya ve % 8,2 ile Yunanistan yer almaktadır.

TABLO (53) 2015 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme

| OECD Ülkeleri | İHRACAT (Ton) | | | | TRANSİT YÜKLEME | TOPLAM YÜKLEME |
|-----------------|------------------|---------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | TÜRK BAYRAKLI | OECD (Kendi Ülke Bayrağı) | DİĞER ÜLKE BAYRAKLI | TOPLAM İHRACAT | | |
| İTALYA | 4.990.959 | 287.026 | 7.369.115 | 12.647.100 | 30.495.658 | 43.142.758 |
| İSPANYA | 634.796 | 4.500 | 5.808.804 | 6.448.100 | 872.904 | 7.321.004 |
| YUNANİSTAN | 1.512.015 | 173.974 | 4.672.575 | 6.358.564 | 613.239 | 6.971.803 |
| A.B.D. | 195.811 | 5.123 | 4.701.184 | 4.902.118 | 1.041.285 | 5.943.403 |
| İSRAİL | 1.094.064 | 23.323 | 2.618.251 | 3.735.638 | 271.248 | 4.006.886 |
| BELÇİKA | 20.596 | 0 | 3.253.898 | 3.274.494 | 136.329 | 3.410.823 |
| İNGİLTERE | 52.389 | 51.123 | 2.685.442 | 2.788.954 | 165.326 | 2.954.280 |
| FRANSA | 692.836 | 0 | 1.136.742 | 1.829.578 | 3.087.103 | 4.916.681 |
| HOLLANDA | 37.803 | 266.488 | 763.375 | 1.067.666 | 379.373 | 1.447.039 |
| PORTEKİZ | 11.931 | 553 | 827.682 | 840.166 | 1.461.295 | 2.301.461 |
| ALMANYA | 0 | 0 | 628.509 | 628.509 | 7.151 | 635.660 |
| İSVEÇ | 0 | 0 | 530.254 | 530.254 | 60 | 530.314 |
| GÜNEY KORE | 0 | 4.100 | 476.528 | 480.628 | 63 | 480.691 |
| KANADA | 0 | 0 | 324.466 | 324.466 | 21.232 | 345.698 |
| POLONYA | 0 | 0 | 247.166 | 247.166 | 0 | 247.166 |
| SLOVENYA | 42.523 | 0 | 99.710 | 142.233 | 898 | 143.131 |
| DANİMARKA | 0 | 0 | 75.861 | 75.861 | 0 | 75.861 |
| İRLANDA | 6.650 | 0 | 63.735 | 70.385 | 84.062 | 154.447 |
| ŞİLİ | 0 | 0 | 68.500 | 68.500 | 110 | 68.610 |
| FİNLANDİYA | 0 | 0 | 60.145 | 60.145 | 0 | 60.145 |
| İZLANDA | 6.500 | 0 | 38.900 | 45.400 | 0 | 45.400 |
| JAPONYA | 0 | 0 | 40.143 | 40.143 | 0 | 40.143 |
| MEKSİKA | 0 | 0 | 18.266 | 18.266 | 0 | 18.266 |
| NORVEÇ | 0 | 0 | 16.000 | 16.000 | 60 | 16.060 |
| ESTONYA | 0 | 0 | 11.000 | 11.000 | 0 | 11.000 |
| AVUSTRALYA | 0 | 0 | 1.486 | 1.486 | 154 | 1.640 |
| MACARİSTAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 309 | 309 |
| YENİ ZELANDA | 0 | 0 | 0 | 0 | 110 | 110 |
| İSVİÇRE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AVUSTURYA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ÇEK CUMHURİYETİ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| LÜKSENBURG | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SLOVAK | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 9.298.873 | 816.210 | 36.537.737 | 46.652.820 | 38.637.969 | 85.290.789 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

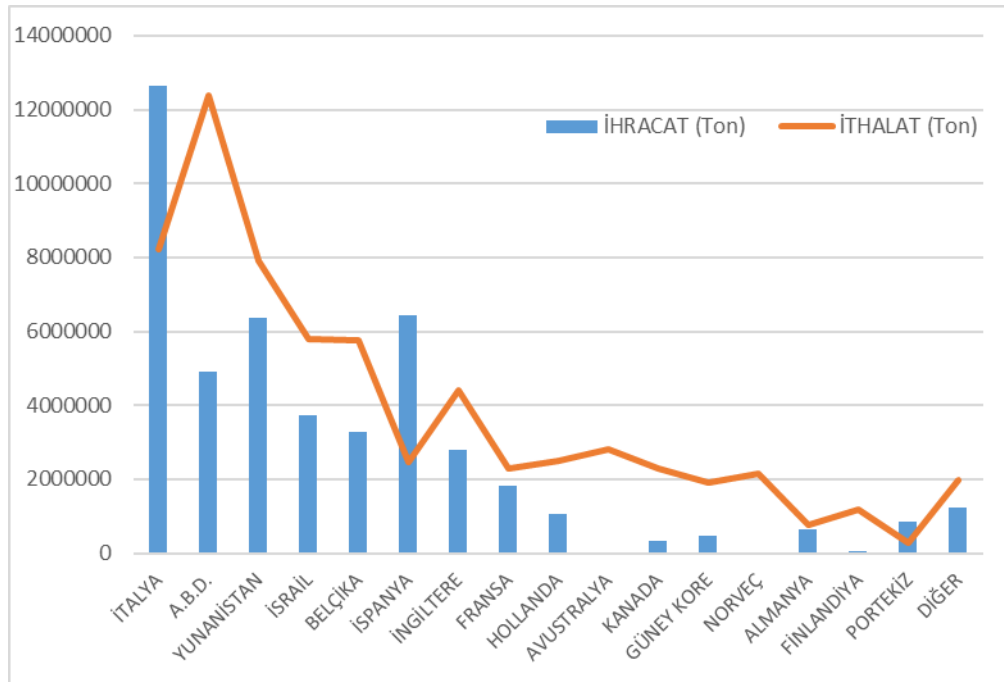
2015 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerinden denizyoluyla 65,1 milyon ton ithalat, 1.5 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 66,6 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında ilk üç sırada % 18,7 ile ABD. , % 12,7 ile İtalya ve % 12.3 ile Yunanistan yer almaktadır.

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

OECD ülkeleriyle yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 12,6 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 87,4 olarak gerçekleşmiştir

2015 Yılında Türkiye ile OECD Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 151.925.681 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 111.725.444 mtonu ithalat-ihracat ve 40.200.237 mtonu ise transit yüklerdir.

GRAFİK (40) OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları



TABLO (53) 2015 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma

| OECD ÜLKELERİ | İTHALAT (Ton) | | | | TRANSİT BOŞALTMA | TOPLAM BOŞALTMA |
|-----------------|------------------|---------------------------|---------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| | TÜRK BAYRAKLI | OECD (Kendi Ülke Bayrağı) | DİĞER ÜLKE BAYRAKLI | TOPLAM | | |
| A.B.D. | 856.740 | 1.902 | 11.540.889 | 12.399.531 | 91.463 | 12.490.994 |
| İTALYA | 3.413.310 | 779.224 | 4.026.248 | 8.218.782 | 300.284 | 8.519.066 |
| YUNANİSTAN | 1.794.477 | 227.306 | 5.884.317 | 7.906.100 | 431.966 | 8.338.066 |
| İSRAİL | 334.880 | 0 | 5.458.893 | 5.793.773 | 23.078 | 5.816.851 |
| BELÇİKA | 115.215 | 0 | 5.646.662 | 5.761.877 | 150.989 | 5.912.866 |
| İNGİLTERE | 133.972 | 70.958 | 4.187.241 | 4.392.171 | 2.971 | 4.395.142 |
| AVUSTRALYA | 0 | 0 | 2.801.408 | 2.801.408 | 555 | 2.801.963 |
| HOLLANDA | 101.403 | 115.078 | 2.277.546 | 2.494.027 | 55.572 | 2.549.599 |
| İSPANYA | 215.203 | 25.731 | 2.229.152 | 2.470.086 | 143.771 | 2.613.857 |
| KANADA | 0 | 0 | 2.282.080 | 2.282.080 | 0 | 2.282.080 |
| FRANSA | 901.625 | 0 | 1.378.582 | 2.280.207 | 5.269 | 2.285.476 |
| NORVEÇ | 1.500 | 204.482 | 1.952.332 | 2.158.314 | 0 | 2.158.314 |
| GÜNEY KORE | 48.926 | 0 | 1.861.750 | 1.910.676 | 114.138 | 2.024.814 |
| FİNLANDİYA | 21.239 | 53.575 | 1.106.866 | 1.181.680 | 765 | 1.182.445 |
| ALMANYA | 41.395 | 0 | 717.408 | 758.803 | 25.012 | 783.815 |
| DANİMARKA | 0 | 7.492 | 558.832 | 566.324 | 0 | 566.324 |
| İSVEÇ | 10.525 | 0 | 394.733 | 405.258 | 207 | 405.465 |
| JAPONYA | 148.892 | 0 | 208.800 | 357.692 | 149.346 | 507.038 |
| PORTEKİZ | 22.580 | 2.618 | 269.966 | 295.164 | 56.735 | 351.899 |
| ESTONYA | 2.058 | 0 | 259.097 | 261.155 | 75 | 261.230 |
| POLONYA | 3.600 | 0 | 191.079 | 194.679 | 6.864 | 201.543 |
| MEKSİKA | 0 | 0 | 91.094 | 91.094 | 1.965 | 93.059 |
| SLOVENYA | 15.251 | 0 | 62.713 | 77.964 | 1.215 | 79.179 |
| İRLANDA | 0 | 0 | 10.869 | 10.869 | 28 | 10.897 |
| ŞİLİ | 0 | 0 | 2.910 | 2.910 | 0 | 2.910 |
| İSVİÇRE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| İZLANDA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MACARİSTAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| YENİ ZELANDA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AVUSTURYA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ÇEK CUMHURİYETİ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| LÜKSEMBURG | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SLOVAKYA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Toplam | 8.182.791 | 1.488.366 | 55.401.467 | 65.072.624 | 1.562.268 | 66.634.892 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2015 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerine denizyoluyla 42,9 milyon ton ihracat, 38,6 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 81,5 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme yapılan (ihracat ve transit) ülke sıralamasında ilk üç sırada, % 52,9 ile İtalya, % 9 ile İspanya ve % 8,5 ile Yunanistan yer almaktadır.

TABLO (54) 2015 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)

| AB ÜLKELERİ | İHRACAT (Ton) | | | | TRANSIT YÜKLEME | TOPLAM YÜKLEME |
|-----------------|------------------|--------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Türk Bayraklı | AB (Kendi Ülke Bayraklı) | Yabancı Bayraklı | Toplam İhracat | | |
| İTALYA | 4.990.959 | 287.026 | 7.369.115 | 12.647.100 | 30.495.658 | 43.142.758 |
| İSPANYA | 634.796 | 4.500 | 5.808.804 | 6.448.100 | 872.904 | 7.321.004 |
| YUNANİSTAN | 1.512.015 | 173.974 | 4.672.575 | 6.358.564 | 613.239 | 6.971.803 |
| MALTA | 8.250 | 935.882 | 2.680.932 | 3.625.064 | 68.368 | 3.693.432 |
| BELÇİKA | 20.596 | 0 | 3.253.898 | 3.274.494 | 136.329 | 3.410.823 |
| İNGİLTERE | 52.389 | 51.123 | 2.685.442 | 2.788.954 | 165.326 | 2.954.280 |
| FRANSA | 692.836 | 0 | 1.136.742 | 1.829.578 | 3.087.103 | 4.916.681 |
| ROMANYA | 413.371 | 0 | 1.212.820 | 1.626.191 | 158.134 | 1.784.325 |
| HOLLANDA | 37.803 | 266.488 | 763.375 | 1.067.666 | 379.373 | 1.447.039 |
| PORTEKİZ | 11.931 | 553 | 827.682 | 840.166 | 1.461.295 | 2.301.461 |
| ALMANYA | 0 | 0 | 628.509 | 628.509 | 7.151 | 635.660 |
| BULGARİSTAN | 326.562 | 729 | 288.506 | 615.797 | 437.440 | 1.053.237 |
| İSVEÇ | 0 | 0 | 530.254 | 530.254 | 60 | 530.314 |
| POLONYA | 0 | 0 | 247.166 | 247.166 | 0 | 247.166 |
| SLOVENYA | 42.523 | 0 | 99.710 | 142.233 | 898 | 143.131 |
| HIRVATİSTAN | 500 | 0 | 78.510 | 79.010 | 551.000 | 630.010 |
| DANİMARKA | 0 | 0 | 75.861 | 75.861 | 0 | 75.861 |
| İRLANDA | 6.650 | 0 | 63.735 | 70.385 | 84.062 | 154.447 |
| FİNLANDİYA | 0 | 0 | 60.145 | 60.145 | 0 | 60.145 |
| LETONYA | 0 | 0 | 13.606 | 13.606 | 0 | 13.606 |
| ESTONYA | 0 | 0 | 11.000 | 11.000 | 0 | 11.000 |
| LİTVANYA | 0 | 0 | 3.954 | 3.954 | 88.917 | 92.871 |
| GÜNEY KIBRIS | 0 | 0 | 0 | 0 | 66 | 66 |
| MACARİSTAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 309 | 309 |
| AVUSTURYA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ÇEK CUMHURİYETİ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| LÜKSEMBURG | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SLOVAKYA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 8.751.181 | 1.720.275 | 32.512.341 | 42.983.797 | 38.607.632 | 81.591.429 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

AB ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 20,3, yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 79,7 olarak gerçekleşmiştir.

2015 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerinden denizyoluyla 50,8 milyon ton ithalat, 2,2 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 53 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 16,1 ile İtalya, % 15,7 ile Yunanistan ve % 11,14 ile Belçika yer almaktadır.

2015 Yılında Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 134.652.748 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 93.850.442 mtonu ithalat-ihracat ve 40.802.306 mtonu ise transit yüklerdir.

AB ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 18,2, yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 81,8 olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (55) AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma

| AB ÜLKELERİ | İTHALAT(Ton) | | | | TRANSİT BOŞALTIMA | TOPLAM BOŞALTIMA |
|-----------------|------------------|--------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | TÜRK BAYRAKLI | AB (Kendi Ülke Bayraklı) | DİĞER ÜLKE BAYRAKLI | TOPLAM | | |
| İTALYA | 3.413.310 | 779.224 | 4.026.248 | 8.218.782 | 300.284 | 8.519.066 |
| YUNANİSTAN | 1.794.477 | 227.306 | 5.884.317 | 7.906.100 | 431.966 | 8.338.066 |
| BELÇİKA | 115.215 | 0 | 5.646.662 | 5.761.877 | 150.989 | 5.912.866 |
| ROMANYA | 1.378.721 | 0 | 3.128.523 | 4.507.244 | 561.037 | 5.068.281 |
| İNGİLTERE | 133.972 | 70.958 | 4.187.241 | 4.392.171 | 2.971 | 4.395.142 |
| BULGARİSTAN | 883.320 | 76.791 | 2.344.907 | 3.305.018 | 442.317 | 3.747.335 |
| MALTA | 7.790 | 615.450 | 2.125.241 | 2.748.481 | 9.277 | 2.757.758 |
| HOLLANDA | 101.403 | 115.078 | 2.277.546 | 2.494.027 | 55.572 | 2.549.599 |
| İSPANYA | 215.203 | 25.731 | 2.229.152 | 2.470.086 | 143.771 | 2.613.857 |
| FRANSA | 901.625 | 0 | 1.378.582 | 2.280.207 | 5.269 | 2.285.476 |
| LETONYA | 53.297 | 0 | 1.752.579 | 1.805.876 | 0 | 1.805.876 |
| FİNLANDİYA | 21.239 | 53.575 | 1.106.866 | 1.181.680 | 765 | 1.182.445 |
| ALMANYA | 41.395 | 0 | 717.408 | 758.803 | 25.012 | 783.815 |
| LİTVANYA | 3.150 | 0 | 679.356 | 682.506 | 0 | 682.506 |
| DANİMARKA | 0 | 7.492 | 558.832 | 566.324 | 0 | 566.324 |
| HIRVATİSTAN | 148.906 | 0 | 393.468 | 542.374 | 320 | 542.694 |
| İSVEÇ | 10.525 | 0 | 394.733 | 405.258 | 207 | 405.465 |
| PORTEKİZ | 22.580 | 2.618 | 269.966 | 295.164 | 56.735 | 351.899 |
| ESTONYA | 2.058 | 0 | 259.097 | 261.155 | 75 | 261.230 |
| POLONYA | 3.600 | 0 | 191.079 | 194.679 | 6.864 | 201.543 |
| SLOVENYA | 15.251 | 0 | 62.713 | 77.964 | 1.215 | 79.179 |
| İRLANDA | 0 | 0 | 10.869 | 10.869 | 28 | 10.897 |
| GÜNEY KIBRIS | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MACARİSTAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| AVUSTURYA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ÇEK CUMHURİYETİ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| LÜKSEMBURG | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SLOVAKYA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 9.267.037 | 1.974.223 | 39.625.385 | 50.866.645 | 2.194.674 | 53.061.319 |

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

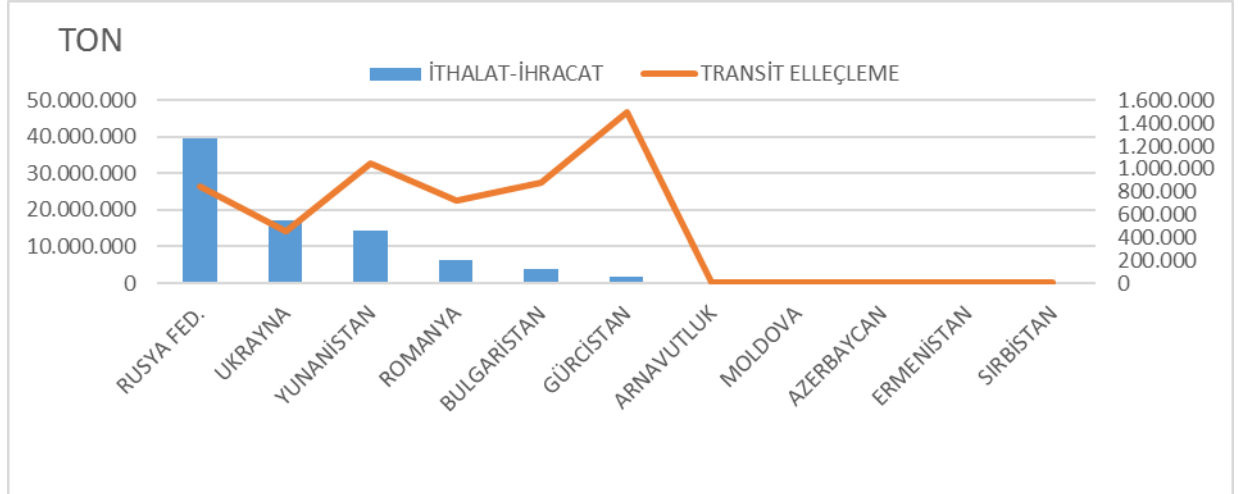
TABLO (56) KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat +Transit Yükleme (TON)

| KEİ ÜLKELERİ | İHRACAT | | | | TRANSİT YÜKLEME | TOPLAM YÜKLEME |
|---------------|------------------|---------------------|---------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| | TÜRK BAYRAKLI | KENDİ ÜLKE BAYRAKLI | DİĞER ÜLKE BAYRAKLI | TOPLAM | | |
| YUNANİSTAN | 1.512.015 | 173.974 | 4.672.575 | 6.358.564 | 613.239 | 6.971.803 |
| RUSYA FED. | 310.650 | 263.839 | 2.295.325 | 2.869.814 | 387.057 | 3.256.871 |
| ROMANYA | 413.371 | 0 | 1.212.820 | 1.626.191 | 158.134 | 1.784.325 |
| UKRAYNA | 169.339 | 85.699 | 886.597 | 1.141.635 | 136.014 | 1.277.649 |
| GÜRCİSTAN | 573.151 | 0 | 233.866 | 807.017 | 1.103.656 | 1.910.673 |
| BULGARİSTAN | 326.562 | 729 | 288.506 | 615.797 | 437.440 | 1.053.237 |
| ARNAVUTLUK | 59.120 | 0 | 199.500 | 258.620 | 3.000 | 261.620 |
| AZERBAYCAN | 525 | 0 | 4.637 | 5.162 | 2.660 | 7.822 |
| MOLDOVA | 0 | 30 | 0 | 30 | 0 | 30 |
| ERMENİSTAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SİRBİSTAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 3.364.733 | 524.271 | 9.793.826 | 13.682.830 | 2.841.200 | 16.524.030 |

Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2015 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 13,7 milyon ton ihracat, 2,8 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 16,5 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 42 ile Yunanistan, % 22 ile Rusya Federasyonu ve % 11 ile Romanya yer almaktadır.

2015 Yılında KEİ Ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 88,6 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 88,6 Milyon ton hacmin 83,2 milyon tonu ihracat-ithalat, 5,4 milyon tonu ise transit elleçleme olarak gerçekleşmiştir.

GRAFİK (41) KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret ve Transit Elleçleme

2015 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerinden denizyoluyla 83,2 milyon ton ithalat, 5,4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 88,6 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 52 ile Rusya Federasyonu, % 23 ile Ukrayna ve % 12 ile Yunanistan yer almaktadır

TABLO (57) KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat +Transit Boşaltma (TON)

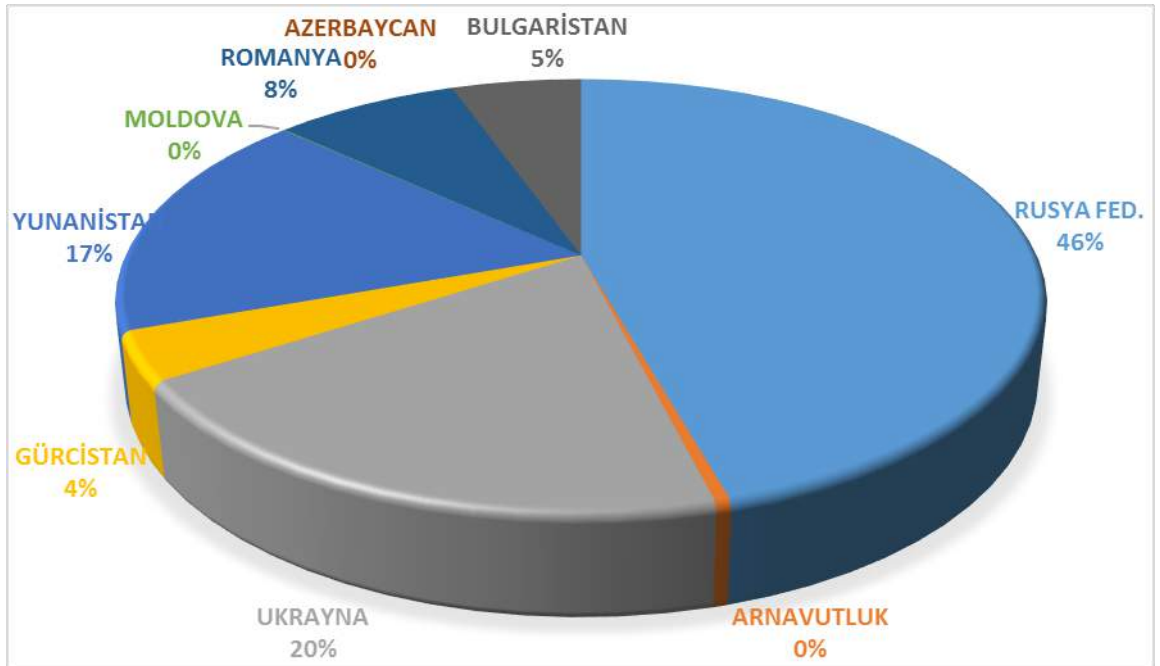
| KEİ ÜLKELERİ | İTHALAT | | | | TRANSİT BOŞALTMA | TOPLAM BOŞALTMA |
|---------------|-------------------|---------------------|---------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| | TÜRK BAYRAKLI | KENDİ ÜLKE BAYRAKLI | DİĞER ÜLKE BAYRAKLI | TOPLAM | | |
| RUSYA FED. | 3.250.766 | 4.366.493 | 29.096.538 | 36.713.797 | 464.588 | 37.178.385 |
| UKRAYNA | 3.331.325 | 898.517 | 11.676.732 | 15.906.574 | 313.297 | 16.219.871 |
| YUNANİSTAN | 1.794.477 | 227.306 | 5.884.317 | 7.906.100 | 431.966 | 8.338.066 |
| ROMANYA | 1.378.721 | 0 | 3.128.523 | 4.507.244 | 561.037 | 5.068.281 |
| BULGARİSTAN | 883.320 | 76.791 | 2.344.907 | 3.305.018 | 442.317 | 3.747.335 |
| GÜRCİSTAN | 491.439 | 0 | 460.333 | 951.772 | 388.716 | 1.340.488 |
| ARNAVUTLUK | 53.305 | 0 | 85.912 | 139.217 | 0 | 139.217 |
| MOLDOVA | 16.569 | 4.169 | 30.341 | 51.079 | 0 | 51.079 |
| AZERBAYCAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ERMENİSTAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SİRBİSTAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 11.199.922 | 5.573.276 | 52.707.603 | 69.480.801 | 2.601.921 | 72.082.722 |

Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin payı % 16, KEİ ülke bayraklı gemilerin payı % 8 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 76 olarak gerçekleşmiştir.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin payı % 25, KEİ ülke bayraklı gemilerin payı % 4 yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 71 olarak gerçekleşmiştir.

GRAFİK (42) KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret





2.3.5. Konteyner Taşımacılığı

Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal filoda ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda dwt olarak ilk üç sırayı % 29,4 ile Almanya , % 9,3 ile Yunanistan, % 8,8 ile Danimarka paylaşmakta olup, Türkiye % 0.6 oranı ile 19. Sıradadır.

TABLO (58) Dünya Konteyner Filosu 2015

| TEU Sıra | Ülke | Ulusal Bayrak | | | Yabancı Bayrak | | | Toplam Filo | | | |
|-----------|----------------|---------------|---------------|--------------|----------------|----------------|---------------|--------------|----------------|---------------|-------------|
| | | Adet | 1000 DWT | 1000 TEU | Adet | 1000 DWT | 1000 TEU | Adet | 1000 DWT 2 | 1000 TEU | Yaş. Ort. |
| 1 | Almanya | 166 | 11.261 | 914 | 1.460 | 55.658 | 4.370 | 1.626 | 66.919 | 5.284 | 9,1 |
| 2 | Yunanistan | 18 | 1762 | 148 | 378 | 19.317 | 1540 | 396 | 21.079 | 1.897 | 11,2 |
| 3 | Danimarka | 109 | 10145 | 863 | 158 | 9.774 | 741 | 267 | 19.919 | 1.604 | 46,2 |
| 4 | Çin | 180 | 6284 | 470 | 203 | 9.365 | 781 | 383 | 15.649 | 1.251 | 11,7 |
| 5 | Japonya | 2 | 103 | 9 | 290 | 15.011 | 1231 | 292 | 15.114 | 1.241 | 7,9 |
| 6 | İtalya | 0 | 0 | 0 | 174 | 12.934 | 1022 | 174 | 12.934 | 1.022 | 14,3 |
| 7 | Singapur | 167 | 9051 | 732 | 70 | 3.223 | 250 | 237 | 12.274 | 982 | 9,6 |
| 8 | Tayvan | 34 | 1602 | 124 | 208 | 10.123 | 816 | 242 | 11.725 | 940 | 11,0 |
| 9 | Kore | 80 | 1156 | 82 | 127 | 7.338 | 610 | 207 | 8.494 | 692 | 11,1 |
| 10 | Fransa | 25 | 2227 | 186 | 77 | 4.744 | 389 | 102 | 6.971 | 575 | 9,1 |
| 11 | Kanada | 1 | 15 | 1 | 81 | 5.984 | 505 | 82 | 5.998 | 506 | 7,0 |
| 12 | Hong Kong | 64 | 4809 | 415 | 14 | 542 | 43 | 78 | 5.351 | 458 | 9,1 |
| 13 | İngiltere | 18 | 1176 | 101 | 48 | 2.432 | 190 | 68 | 3.608 | 291 | 9,7 |
| 14 | Amerika | 26 | 752 | 55 | 65 | 2.311 | 176 | 91 | 3.063 | 230 | 17,8 |
| 15 | Kuveyt | 2 | 231 | 20 | 26 | 2.420 | 209 | 28 | 2.651 | 229 | 8,7 |
| 16 | İsrail | 3 | 185 | 15 | 35 | 2.347 | 188 | 38 | 2.532 | 203 | 7,7 |
| 17 | Norveç | 0 | 0 | 0 | 46 | 2.302 | 187 | 46 | 2.302 | 187 | 8,1 |
| 18 | Endonezya | 164 | 1604 | 106 | 10 | 154 | 11 | 174 | 1.758 | 118 | 17,9 |
| 19 | Türkiye | 44 | 776 | 57 | 43 | 523 | 42 | 87 | 1.299 | 99 | 13,1 |
| 20 | İran | 26 | 1043 | 80 | 2 | 167 | 13 | 28 | 1.210 | 93 | 10,4 |
| | | | | | | | | | | | |
| | Dünya | 1.317 | 56.384 | 4.543 | 3.761 | 171.053 | 13.646 | 5.078 | 227.437 | 18.189 | 10,8 |

GRAFİK (43) Dünya Konteyner Filosunun İlk 20



2015 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 606.064 TEU ve transit 691.481 TEU olarak gerçekleşmiştir.

2014 Yılına oranla 2015 yılında TEU bazında dış ticaret % 3,63 oranında azalmıştır.

2015 yılı Konteyner (TEU bazında) kabotaj taşımacılığı % 14,6 artmış, ihracat taşımacılığı % 2,7 ve ithalat taşımacılığı % 3,6 oranında azalmıştır. Türkiye'nin 2014 yılına nazaran 2015 yılında konteyner taşımacılığı 7824.057 TEU'dan, 7.540.335 TEU'ya gerilemiştir.

TABLO (59) 2006-2015 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

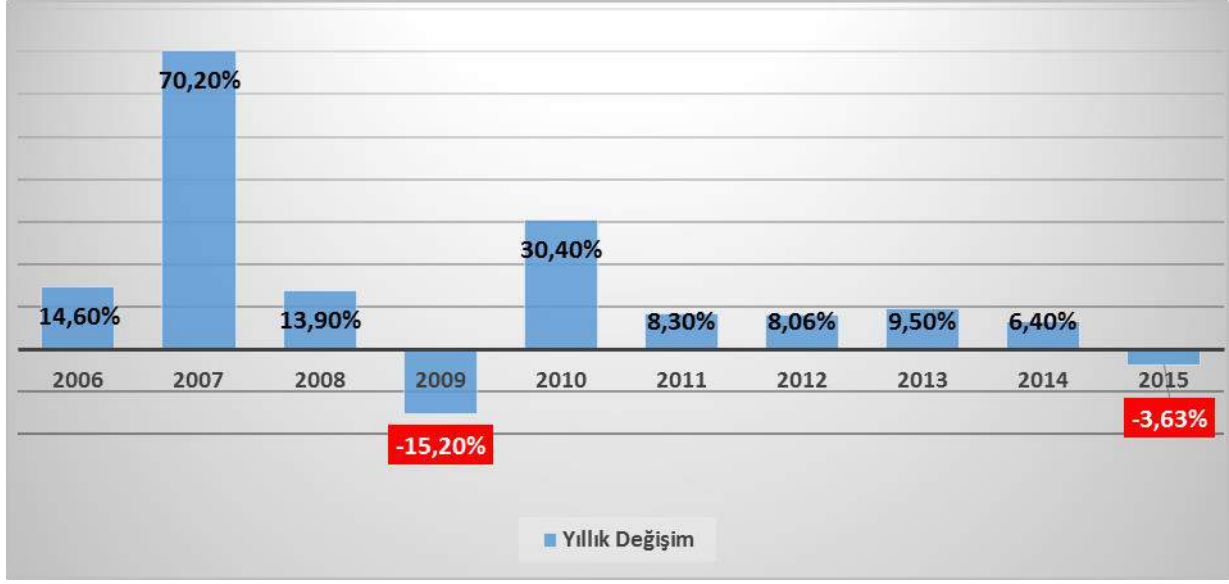
| Yıllar | Yükleme (TEU) | | | Boşaltma (TEU) | | | Dış Ticaret Toplam | | | Değişim |
|--------|---------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|--------------------|---------|-----------|---------|
| | Kabotaj | İhracat | Toplam | Kabotaj | İthalat | Toplam | Dış Ticaret | Transit | Toplam | |
| 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% |
| 2015 | 305.882 | 3.394.508 | 3.700.390 | 300.182 | 3.454.345 | 3.754.527 | 6.848.854 | 691.481 | 7.540.335 | -3,63% |

2015 Toplam Konteyner Elleçlemesi 8.146.398 TEU

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

En fazla konteyner elleçlemesi yapılan ülke sıralamasında % 15,7 ile Mısır, % 13,2 ile Yunanistan ve % 6,9 ile İtalya yer almaktadır.

GRAFİK (44) 2006-2015 Dış Ticaret Yıllık Değişim (TEU)



Tablo (60) En Fazla Konteyner Taşımaları Yapılan İlk 20 Ülke TEU

| ÜLKELER | İHRACAT TEU | İTHALAT TEU | TRANSİT TEU | TOPLAM TEU |
|-------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|
| MISIR | 457.055 | 690.970 | 38.570 | 1.186.594 |
| YUNANİSTAN | 438.940 | 507.292 | 46.081 | 992.313 |
| İTALYA | 281.492 | 203.358 | 33.509 | 518.358 |
| BELÇİKA | 226.914 | 267.629 | 19.583 | 514.126 |
| İSRAİL | 161.728 | 197.501 | 14.670 | 373.898 |
| MALTA | 139.429 | 213.584 | 1.177 | 354.189 |
| ÇİN | 171.601 | 129.825 | 46.378 | 347.804 |
| İSPANYA | 259.125 | 56.995 | 16.622 | 332.742 |
| LÜBNAN | 68.574 | 226.899 | 5.147 | 300.620 |
| GÜRCİSTAN | 59.091 | 99.809 | 118.612 | 277.512 |
| ROMANYA | 98.810 | 95.267 | 61.063 | 255.140 |
| İNGİLTERE | 185.197 | 41.462 | 11.706 | 238.365 |
| RUSYA FED. | 88.634 | 92.771 | 52.238 | 233.643 |
| SİNGAPUR | 23.595 | 130.265 | 110 | 153.970 |
| BULGARİSTAN | 39.528 | 36.648 | 62.679 | 138.855 |
| GÜNEY KORE | 49.670 | 69.133 | 8.673 | 127.476 |
| LİBYA | 47.401 | 72.533 | 5.695 | 125.628 |
| SUUDİ ARABİSTAN | 92.687 | 17.238 | 8.798 | 118.724 |
| UKRAYNA | 45.193 | 29.109 | 30.936 | 105.237 |
| B.ARAP EMRLİKLERİ | 88.392 | 1.782 | 7.005 | 97.179 |
| DİĞER | 371.454 | 274.279 | 102.230 | 747.962 |
| TOPLAM | 3.394.508 | 3.454.345 | 691.481 | 7.540.335 |

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 (61) 2008-2015 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)

| Bölge | Ro-Ro Hatları | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---------------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Marmara | Pendik/Haydarpaşa-Trieste | 149,062 | 111,401 | 116,815 | 139.270 | 121.742 | 167.201 | 175.117 | 188.378 |
| | Haydarpaşa-İlyichevsky | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18.343 | 34.945 | 24.003 |
| | Derince-Poti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 646 | 1.571 | 1.482 |
| | Ambarlı-Trieste | 39,998 | 30,372 | 37,627 | 18.017 | 15.618 | 7.595 | 0 | 0 |
| | Ambarlı-Toulon | | | | 0 | 37.505 | 14.893 | 0 | 0 |
| | Pendik/Haydarpaşa-Marseille | 0 | 0 | 7480 | 2.130 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Tekirdağ-Toulon | 0 | 0 | 9269 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Tekirdağ-Trieste | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.466 | 1.067 | 0 |
| | Tuzla-Toulon | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 43.305 | 56.061 |
| | Regional Total | | 189060 | 141,773 | 171,191 | 159.417 | 174.865 | 210.144 | 256.005 |
| Akdeniz | Taşucu-Girne | 32,305 | 31,032 | 36,071 | 36.316 | 34.168 | 34.153 | 34.497 | 29.640 |
| | Taşucu-Tripoli | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8.292 | 8.613 | 14.758 |
| | Taşucu-Tartous | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.437 | 3.026 | 1.180 |
| | Mersin-Magosa | 23,766 | 19,966 | 19,107 | 18.275 | 14.669 | 18.901 | 22.138 | 20.760 |
| | Mersin-Trieste | 0 | 12019 | 28,571 | 37.093 | 39.748 | 34.848 | 35.849 | 37.538 |
| | İskenderun-Port Said | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.673 | 6.146 | 5.463 | 2.822 |
| | İskenderun - Haifa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.194 | 2.287 | 109 |
| | Mersin-Damietta | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.071 | 0 | 0 |
| | Mersin-İskenderiye | 0 | 0 | 0 | 253 | 790 | 638 | 1.607 | 113 |
| | Regional Total | | 56,071 | 63,017 | 84,638 | 91.937 | 95.048 | 118.680 | 113.480 |
| Ege | Çeşme-Trieste | 30,039 | 24,808 | 27,179 | 43.058 | 44.106 | 45.764 | 47.797 | 50.825 |
| | İzmir-Dedeağaç | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Regional Total | 30,039 | 24,808 | 27,179 | 43.058 | 44.106 | 45.764 | 47.797 | 50.825 |
| Karadeniz | Zonguldak-Yevpatoria | 23,632 | 20,476 | 19,573 | 23.540 | 25.126 | 27.007 | 5.378 | 159 |
| | Zonguldak Sevastopol | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.477 | 2.246 | 250 |
| | Zonguldak-Skodovsk | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8.001 | 438 | 0 |
| | Zonguldak-Ilyichevsky | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 11.110 | 12.237 |
| | Samsun-Novorossisky | 21,148 | 9280 | 15,145 | 10.742 | 7.670 | 14.682 | 16.491 | 10.297 |
| | Samsun-Kavkaz | 0 | 0 | 0 | 1.383 | 1.236 | 895 | 662 | 441 |
| | Samsun - Tuapse | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.964 | 4.687 | 4.382 |
| | Samsun-Gelincik | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.634 | 6.821 | 13.853 |
| | Trabzon-Sochi | 10150 | 7,066 | 5,078 | 637 | 518 | 228 | 440 | 2 |
| | Regional Total | 54930 | 36,822 | 39,796 | 36.302 | 34.550 | 61.890 | 48.273 | 41.621 |
| TOPLAM | | 330.100 | 266.420 | 322.804 | 330.714 | 348.569 | 436.478 | 465.555 | 469.290 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo 61'de 2008-2015 yıllarında Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayıları yer almaktadır.

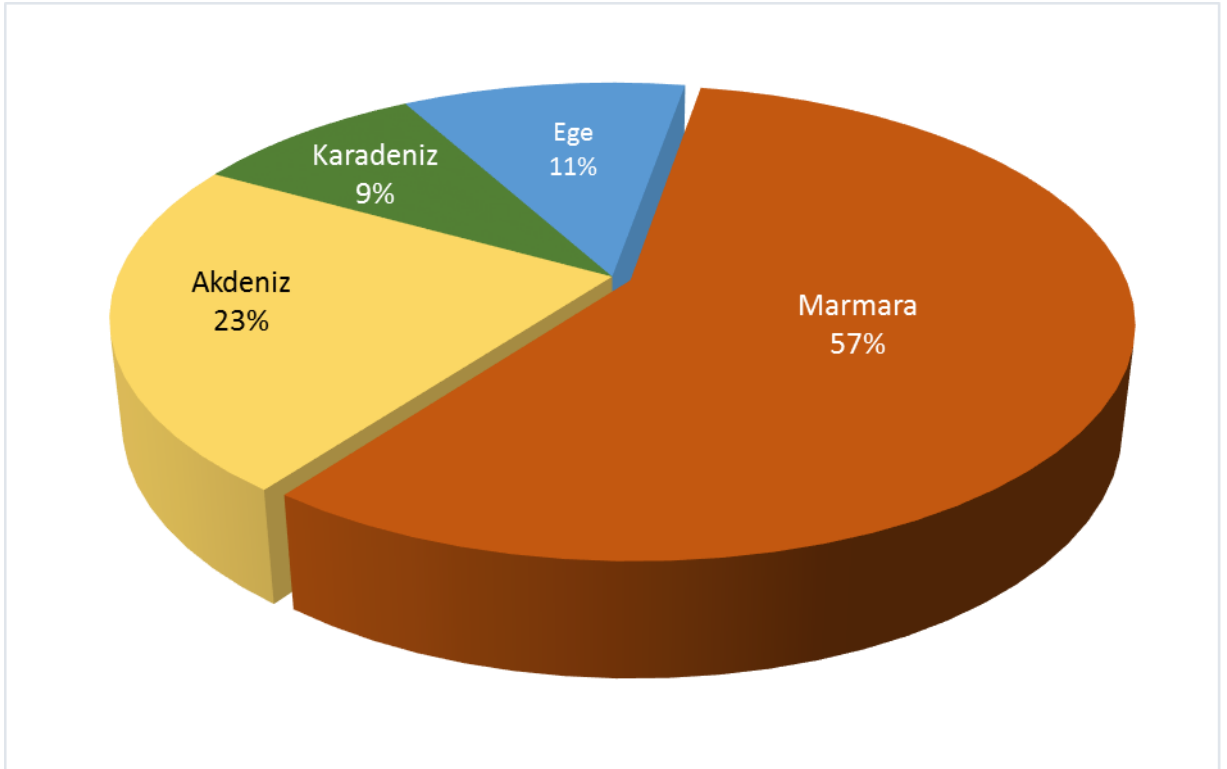
Ro-Ro hatları 2015 yılında bölgeler itibariyle dikkate alındığında ; Marmara Bölgesinde; Pendik/Haydarpaşa–Trieste hattında 188.378 araç, Haydarpaşa- İlyichevsky hattında 24.003 araç, Tuzla-Toulon hattında 56.061 araç ve Derince-Poti hattında 1.482 araç olmak üzere, bölgesel toplam 269.924 araçtır.

Akdeniz Bölgesinde; Mersin-Trieste hattında 37.538 araç, Taşucu-Girne hattında 29.640 araç, Mersin-Magosa hattında 20.760 araç, Taşucu-Tripoli hattında 14.758 araç, İskenderun-Port Said hattında 2.822 araç, Taşucu-Tartous hattında 1.180 araç, İskenderun-Haifa hattında 109 araç ve Mersin-İskenderiye hattında 113 araç olmak üzere, bölgesel toplam 106.920 araçtır.

Ege Bölgesinde; Çeşme –Trieste hattında 50.825 araç taşınmış olup, bölgesel toplam 50.825 araçtır.

Karadeniz Bölgesinde; Zonguldak-Yevpatoria hattında 159 araç, Samsun-Novorossisky hattında 10.297 araç, Zonguldak—Sevastopol hattında 250 araç, Samsun-Gelincik hattında 13.853 araç, Samsun-Tuapse hattında 4.382 araç, Samsun-Kavkaz hattında 441 araç, Trabzon-Soçi hattında 2 araç ve Zonguldak-İlyichevsky hattında ise 12.237 araç olmak üzere, bölgesel toplam 41.621 araçtır.

GRAFİK (45) 2015 Yılı Bölgeler İtibariyle Ro-Ro İle Taşınan Araç Yüzdeleri

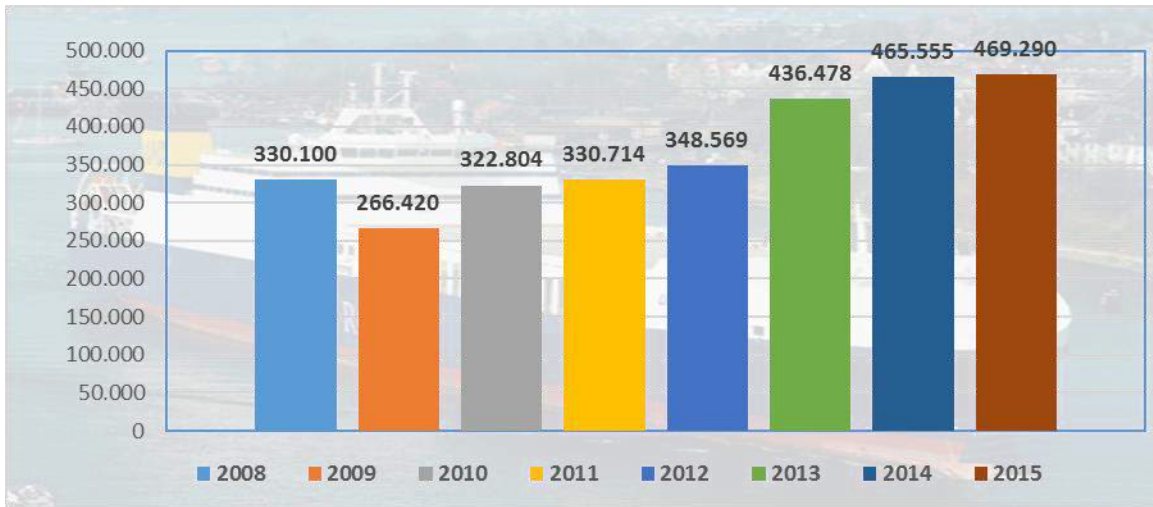


TABLO (62) 2015 YILI YURT DIŞI DÜZENLİ HATLARDA RO-RO GEMİLERİ İLE TAŞINAN ARAÇ SAYILARI (ADET)

| HATLAR | RORO GELEN GEMİ | GELEN ARAÇ | GİDEN ARAÇ | TOPLAM ARAÇ |
|---------------------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| PENDİK/HAYDARPAŞA - TRIESTE | 486 | 97.124 | 91.254 | 188.378 |
| TUZLA-TOULEN | 151 | 28.377 | 27.684 | 56.061 |
| ÇEŞME - TRIESTE | 147 | 24.359 | 26.466 | 50.825 |
| MERSİN - TRIESTE | 103 | 18.709 | 18.829 | 37.538 |
| TAŞUCU - GİRNE | 342 | 14.384 | 15.256 | 29.640 |
| HAYDARPAŞA-ILYICHEVSKY | 183 | 12.533 | 11.470 | 24.003 |
| MERSİN - MAGUSA | 338 | 10.477 | 10.283 | 20.760 |
| TAŞUCU-TRİPOLİ | 316 | 7.440 | 7.318 | 14.758 |
| SAMSUN-GELİNCİK | 152 | 7.071 | 6.782 | 13.853 |
| ZONGULDAK-ILYICHEVSKY | 94 | 6.917 | 5.320 | 12.237 |
| SAMSUN - NOVOROSSİYSK | 201 | 2.791 | 7.506 | 10.297 |
| SAMSUN-TUAPSE | 187 | 1.138 | 3.244 | 4.382 |
| İSKENDERUN-PORT SAID | 19 | 1.543 | 1.279 | 2.822 |
| DERİNCE-POTİ | 10 | 0 | 1.482 | 1.482 |
| TAŞUCU-TARTOUS | 33 | 431 | 749 | 1.180 |
| SAMSUN-KAVKAZ | 36 | 164 | 277 | 441 |
| ZONGULDAK-SEVASTOPOL | 20 | 123 | 127 | 250 |
| ZONGULDAK-YEVPATORIA (EVPATORI) | 33 | 76 | 83 | 159 |
| MERSİN - İSKENDERİYE | 4 | 113 | 0 | 113 |
| İSKENDERUN-HAİFA | 2 | 43 | 66 | 109 |
| TRABZON - SOCHİ | 1 | 0 | 2 | 2 |
| TOPLAM | 2.858 | 233.813 | 235.477 | 469.290 |

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleőtme Bakanlığı

GRAFİK (46) 2008-2015 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taőtımları (Adet)





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, işletmek, 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 | KADIKÖY - EMİNÖNÜ - KARAKÖY - KABATAŞ SH |
| 4 | AYVANSARAY SH | 25 | KANDİLLİ SH |
| 5 | BEŞİKTAŞ BARBAROS HAYRETTİN PAŞA | 26 | KANLICA SH |
| 6 | BALAT ŞH | 27 | KARAKÖY SH |
| 7 | BEBEK ŞH | 28 | KASIMPAŞA SH |
| 8 | BEŞİKTAŞ (ÜSKÜDAR) SH | 29 | KINALIADA SH |
| 9 | BEYKOZ SH | 30 | KUZGUNCUK SH |
| 10 | BEYLERBEYİ SH | 31 | KÜÇÜKSU ŞH |
| 11 | BOSTANCI SH | 32 | MODA ŞH |
| 12 | BURGAZADA SH | 33 | ORTAKÖY SH |
| 13 | BÜYÜKADA SH | 34 | PAŞABAHÇE SH |
| 14 | BÜYÜKDERE ŞH | 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 ŞH | 39 | SÜTLÜCE SH |
| 19 | HAYDARPAŞA SH | 40 | ÜSKÜDAR (EMİNÖNÜ-BEŞİKTAŞ) SH |
| 20 | HEYBELİADA SH | 41 | YENİKÖY ŞH |
| 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

| 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 ulaşmaları 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 / BÜYÜKADA
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 Büyükada-Sedefadası ve Kabataş-Kadıköy hatlarında; 2013 yılında ise Sarıyer-Anadolu Kavağı, Büyükada-Sedefadası, Beykoz-Eminönü ve Küçüksu-İstinye hatlarında hizmet vermiş; 2014 yılında da Üsküdar-Haliç-Eyüp, Küçüksu-İstinye ve Büyükada-Sedefadası hatlarındaki yolcu taşımacılığı hizmetlerini devam ettirmektedir.

Mavi Marmara'nın, Ulusal Sefer Yapan Hat İznine Sahip yolcu gemilerinde "Emniyetli Yönetim Sistemi" (EYS) uygulamaktadır. EYS 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

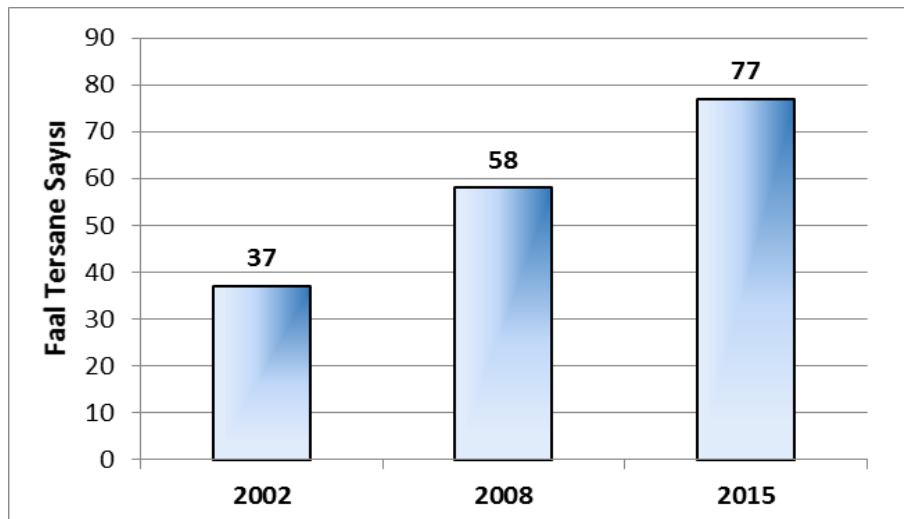
2.4 GEMİ İNŞA SANAYİ



2.4.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, 2015 yılı sonu itibariyle 77'ye ulaşmıştır. Tersanelerimiz Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup, yaklaşık 49 adet tersane de yatırım aşamasındadır. 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 (47): 2002 / 2015 Faal Tersane Sayısı



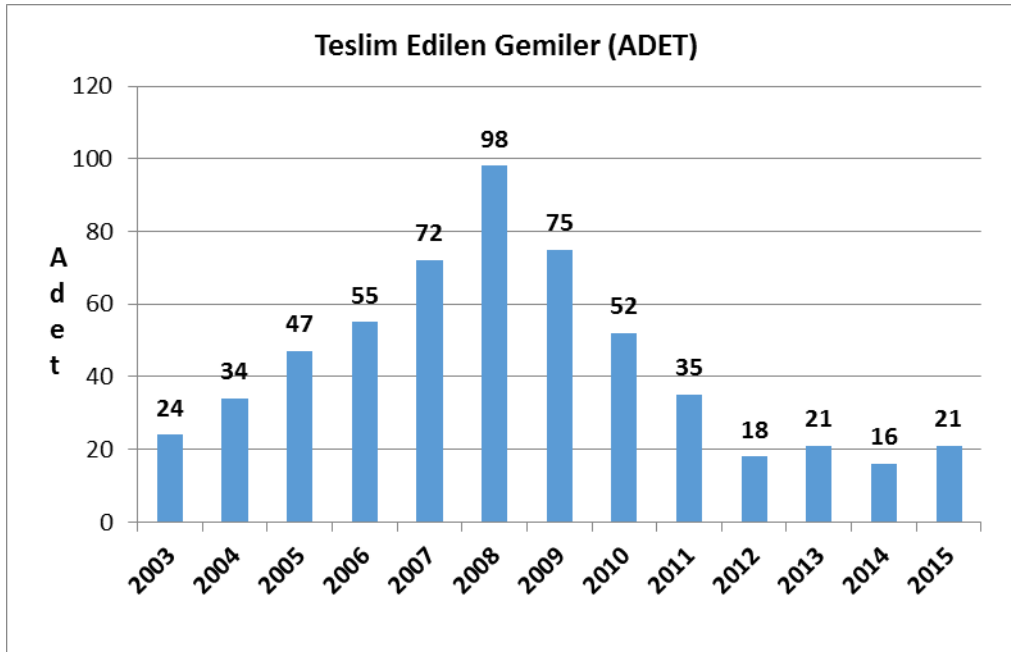
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2016

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 2014 yılında 16 adet 130.267 DWT'luk gemi teslim etmiş olup, 2015 yılında ise tonaj 120.019 DWT ve teslim edilen gemi sayısı 21'dir.

GRAFİK (48): 2003 – 2015 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri

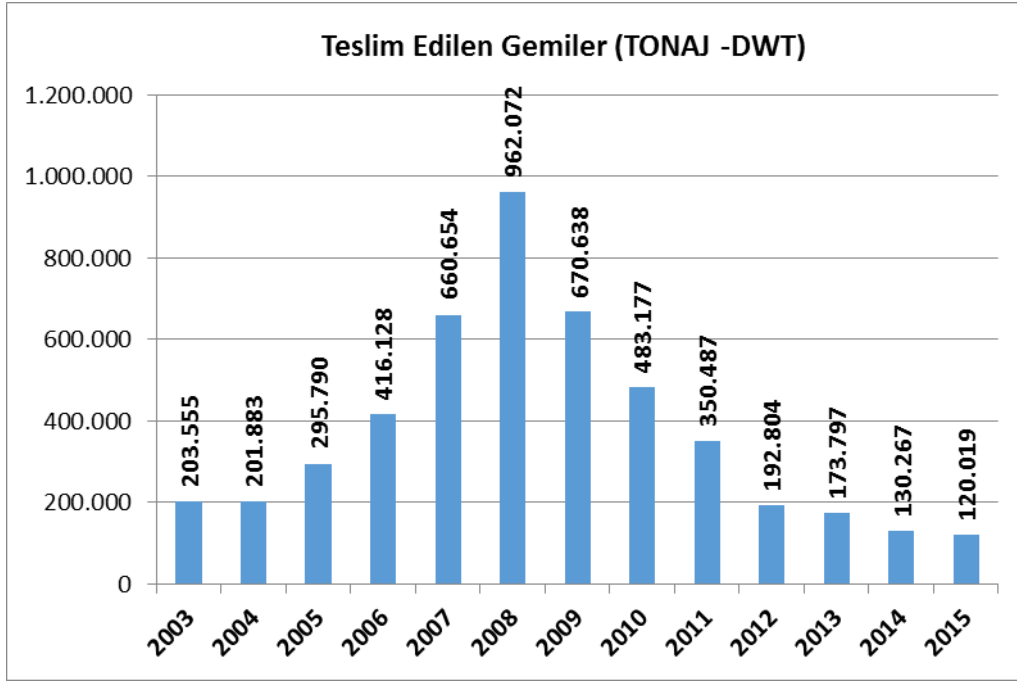


Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2016

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.

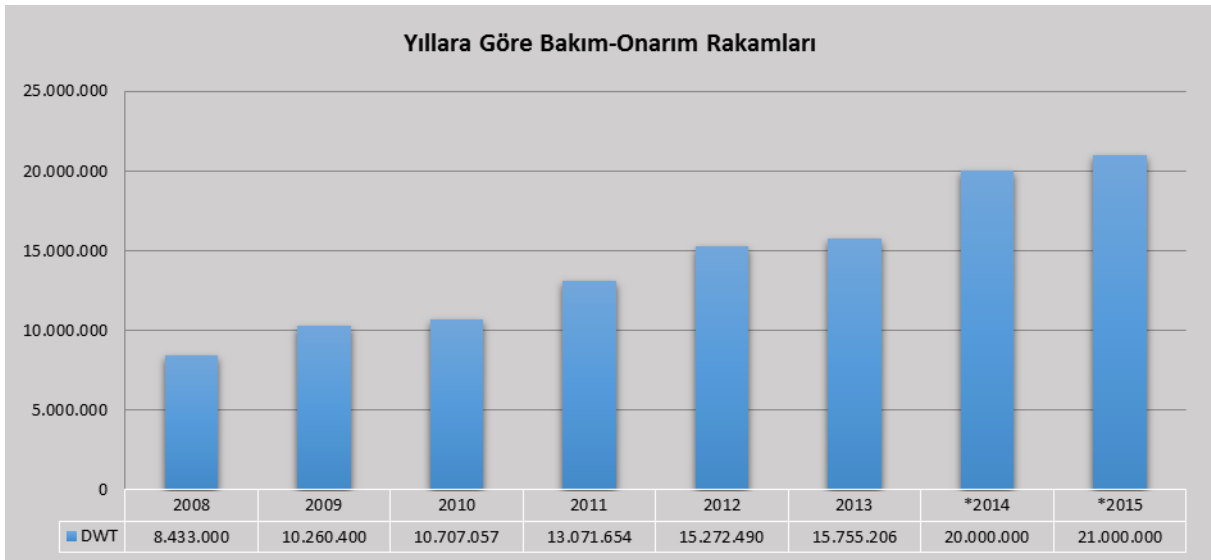
Yeni Gemi İnşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir.2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım tonajı, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e ,2015 yılında da yaklaşık 21.000.000 DWT'e yükselmiştir.

GRAFİK (49): 2003-2015 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2016

GRAFİK (50): Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)

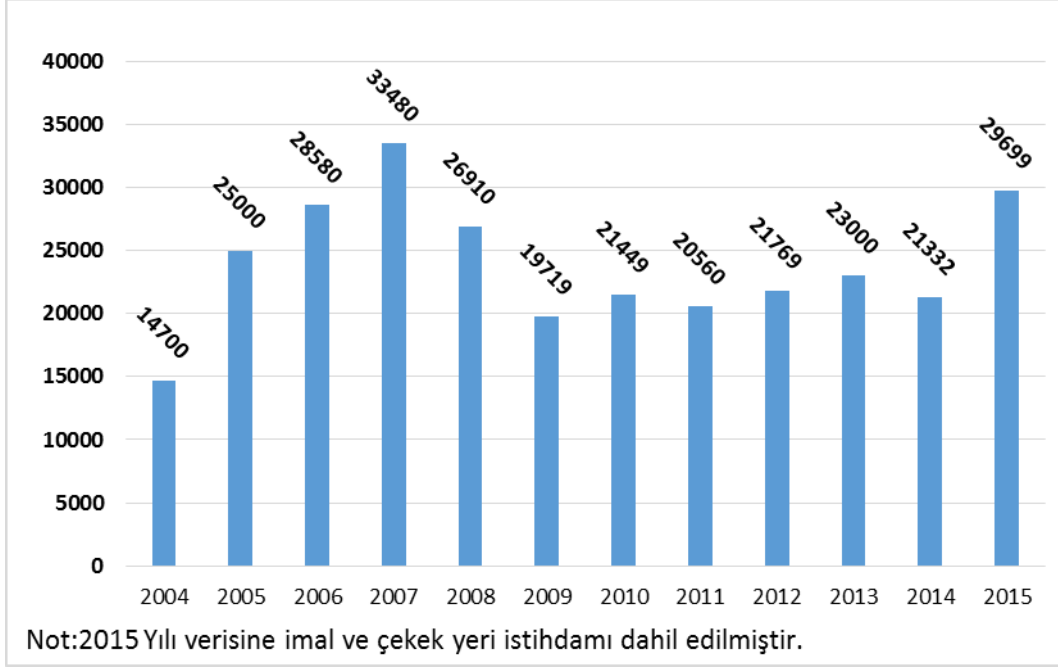


Kaynak: GİSBİR

(*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. 2015 yılı itibariyle sektör çalışan sayısı 29.699 kişi olarak tespit edilmiştir.

GRAFİK (51): Tersanelerdeki İstihdam Durumu (Kişi)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2016

Türkiye tersanelerinde 2008 yılından bu yana alınan siparişler yok denecek kadar azdır. Türk Tersanelerinin sipariş defterleri incelendiğinde Mart 2016 itibariyle 167,394 DWT'lik 49 adet gemiden ibaret olduğu görülmektedir.

TABLO (63): Faal Tersane Listesi 2015

| | | |
|----|-----------|--|
| 1 | ADANA | AKDENİZ GEMİ İNŞA SAN. VE TİC. AŞ |
| 2 | ÇANAKKALE | GELİBOLU GEMİ İNŞ.SAN.VE TİC. A.Ş. |
| 3 | ÇANAKKALE | İÇDAŞ ÇELİK ENERJİ TERSANE VE ULAŞIM SAN.VE A.Ş. |
| 4 | HATAY | İSTER TERSANESİ |
| 5 | İSTANBUL | DENTAŞ İNŞAAT VE ONARIM SAN. A.Ş. |
| 6 | İSTANBUL | TORGEM GEMİ İNŞ. SANAYİ VE TİC. A.Ş. |
| 7 | İSTANBUL | GİSAN GEMİ İNŞA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. |
| 8 | İSTANBUL | ÇEKSAN GEMİ İNŞA SAN. VE TİC. A.Ş. |
| 9 | İSTANBUL | YARDIMCI GEMİ İNŞA A.Ş. |
| 10 | İSTANBUL | TORLAK DENİZCİLİK SANAYİ VE TİC. A.Ş. |
| 11 | İSTANBUL | ADA DENİZCİLİK VE TERSANE İŞLET. A.Ş. |
| 12 | İSTANBUL | DEARSAN GEMİ İNŞAAT SANAYİ A.Ş. |
| 13 | İSTANBUL | SELAH MAKİNE VE GEMİCİLİK END. A.Ş. |
| 14 | İSTANBUL | TUZLA GEMİ ENDÜSTRİSİ A.Ş. |
| 15 | İSTANBUL | SEDEF GEMİ İNŞAATI A.Ş. |
| 16 | İSTANBUL | RMK MARİNE GEMİ YAPIM SAN. |
| 17 | İSTANBUL | ÇELİK TEKNE SANAYİ VE TİCARET A.Ş. |
| 18 | İSTANBUL | YILDIZ GEMİ VE MAKİNE SAN. TİC. A.Ş. |
| 19 | İSTANBUL | TÜRKTER TERSANE VE DENİZ İŞLET. A.Ş. |
| 20 | İSTANBUL | DENİZ ENDÜSTRİSİ A.Ş. |
| 21 | İSTANBUL | ANADOLU DENİZ İNŞAAT KIZAKLARI SANAYİ VE TİC. A.Ş. |
| 22 | İSTANBUL | İSTANBUL DENİZCİLİK GEMİ İNŞA SAN. |
| 23 | İSTANBUL | SNR GEMİ İNŞA SANAYİ A.Ş. |
| 24 | İSTANBUL | KPT TERSANE İŞLETMECİLİĞİ A.Ş. |

| | | |
|----|-----------|--|
| 25 | İSTANBUL | DESAN DENİZ İNŞAAT SANAYİ A.Ş. |
| 26 | İSTANBUL | GEMAK GEMİ İNŞAAT SANAYİ VE TİC.A.Ş. |
| 27 | İSTANBUL | HİDRODİNAMİK GEMİ SAN. VE TİC. A.Ş. |
| 28 | İSTANBUL | GEMSAN GEMİ VE GEMİ İŞLETMECİLİĞİ SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. |
| 29 | İSTANBUL | ÇİNDEMİR MAKİNE GEMİ ONARIM VE TERSANECİLİK A.Ş. |
| 30 | İSTANBUL | ERKAL ULUSLARARASI NAKLİYAT VE TURİZM A.Ş. |
| 31 | İSTANBUL | DESAN 5442 NOLU PARSEL |
| 32 | İSTANBUL | HALIÇ TERSANESİ |
| 33 | KASTAMONU | CİDE GEMİ VE YAT SAN. TİC. A.Ş. |
| 34 | KOCAELİ | MARMARA TERSANESİ AŞ |
| 35 | KOCAELİ | UM DENİZ SANAYİ AŞ |
| 36 | KOCAELİ | TÜRKERLER YAPIM SANAYİ VE TİCARET AŞ |
| 37 | KOCAELİ | UZMAR GEMİ İNŞA SANAYİ AŞ |
| 38 | KOCAELİ | ÇİMTAŞ ÇELİK |
| 39 | KOCAELİ | ARMADA GEMİ A.Ş |
| 40 | ORDU | KARADENİZ GEMİ İNŞA SANAYİ VE TİC. A.Ş |
| 41 | SAKARYA | GÜNDOĞDU GEMİ YAN SANAYİ VE DENİZ LTD. ŞTİ. |
| 42 | SAMSUN | TERME TERSANESİ LTD.ŞTİ. |
| 43 | TRABZON | BAŞARAN GEMİ SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ |
| 44 | YALOVA | KUZEYSTAR SHİPYARD (A-2) |
| 45 | YALOVA | AYKIN TERSANECİLİK (A-4) |
| 46 | YALOVA | GİSAN ALTİNOVA (A-5) |
| 47 | YALOVA | KOCATEPE DENİZCİLİK |
| 48 | YALOVA | BEŞİKTAŞ GEMİ (A-10) |
| 49 | YALOVA | SANMAR DENİZCİLİK MAKİNA VE TİC.A.Ş. |
| 50 | YALOVA | DENTA DENİZCİLİK |
| 51 | YALOVA | DÜZGİT YALOVA GEMİ İNŞA (A-14) |
| 52 | YALOVA | SELTAŞ DENİZCİLİK (A-15) |
| 53 | YALOVA | ARİF KALKAVANOĞULLARI (A-18) |
| 54 | YALOVA | YAŞARSAN GEMİ (A-19) |
| 55 | YALOVA | HATSAN İNŞAAT (A-20) |
| 56 | YALOVA | ALTINTAŞ MERMER VE TERSANECİLİK (A-21+A-22) |
| 57 | YALOVA | TÜRKOĞLU GEMİ (B-6) |
| 58 | YALOVA | KURBAN GEMİ (B-7) |
| 59 | YALOVA | HERÇELİK |
| 60 | YALOVA | GEMAK |
| 61 | YALOVA | YÜKSEL TERSANECİLİK (B-8) |
| 62 | YALOVA | CEMRE MÜHENDİSLİK (B-11+12) |
| 63 | YALOVA | ALTİNOVA YAT İNŞAACILAR SAN VE TİC A.Ş. |
| 64 | YALOVA | TERSAN TERSANECİLİK SAN VE TİC AŞ |
| 65 | YALOVA | ÖZATA TERSANECİLİK SAN VE TİC LTD ŞTİ |
| 66 | YALOVA | SEFİNE DENİZCİLİK TERSANECİLİK SAN VE TİC LTD ŞTİ |
| 67 | YALOVA | GRUP ICT YAT SAN TURİZM VE TİC AŞ |
| 68 | ZONGULDAK | USTAOĞLU YAT VE GEMİ SAN. TİC. A.Ş. |
| 69 | ZONGULDAK | USTAMEHMETOĞLU GEMİ TERSANESİ |
| 70 | ZONGULDAK | USMED GEMİ İNŞA SAN. VE TİC. A.Ş. |

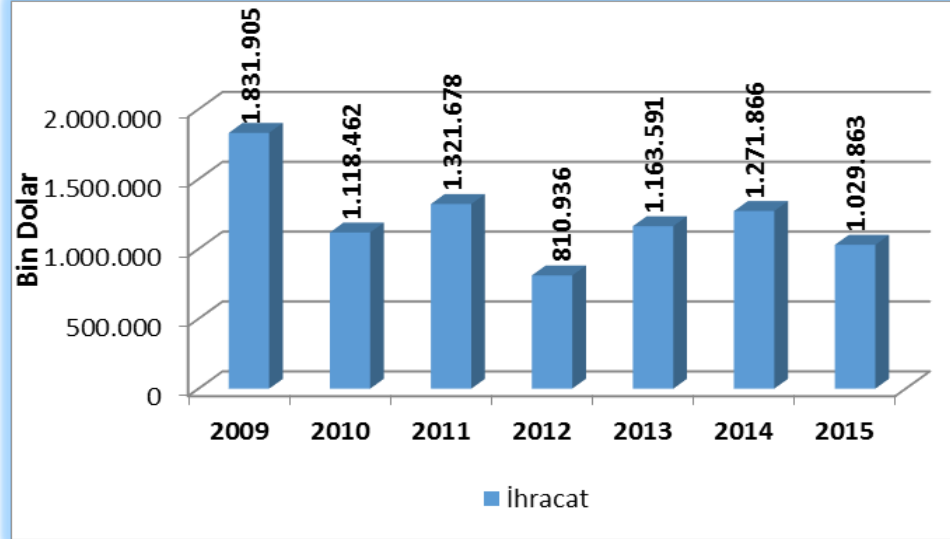
| | | |
|----|-----------|--|
| 71 | ZONGULDAK | UMO GEMİ SAN. TİC. LTD. ŞTİ. |
| 72 | ZONGULDAK | MED-YILMAZ GEMİ İNŞA SAN. VE TİC. A.Ş. |
| 73 | ZONGULDAK | MADENCİ GEMİ SAN. LTD. ŞTİ. |
| 74 | ZONGULDAK | EREĞLİ GEMİ İNŞA SAN. VE TİC. A.Ş. |
| 75 | ZONGULDAK | AZİM OTEL TURİZM DENİZ. METAL SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. |
| 76 | ZONGULDAK | CANSU DENİZ NAKLİYAT VE GEMİ SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. |
| 77 | ZONGULDAK | DEMİR GEMİ TERSANESİ |

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. 2013 yılında 1,16 Milyar USD'ye ihracat gerçekleştiren sektör, 2014 yılında da az bir artışla 1,28 Milyar USD'lik gemi ve yat ihracatına ulaşmış, 2015 yılı verilerine göre ise 1,02 Milyar USD'lik ihracat ile %19 gerileme göstermiştir.

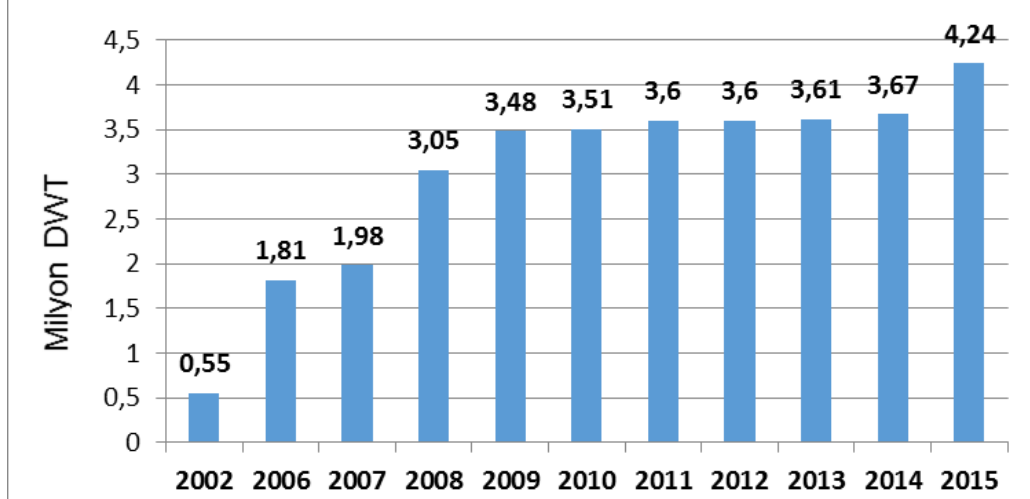
GRAFİK (52): Gemi İnşa Sanayinin 2009-2015 İhracat Değerleri



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

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000DWT iken 2012 itibariyle 3,60 Milyon DWT'e çıkarak 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 2016 yılı Mart ayı verilerine göre 0,16 milyon DWT'e inmiştir.

GRAFİK (53): 2002-2015 Tersane Proje Kapasiteleri



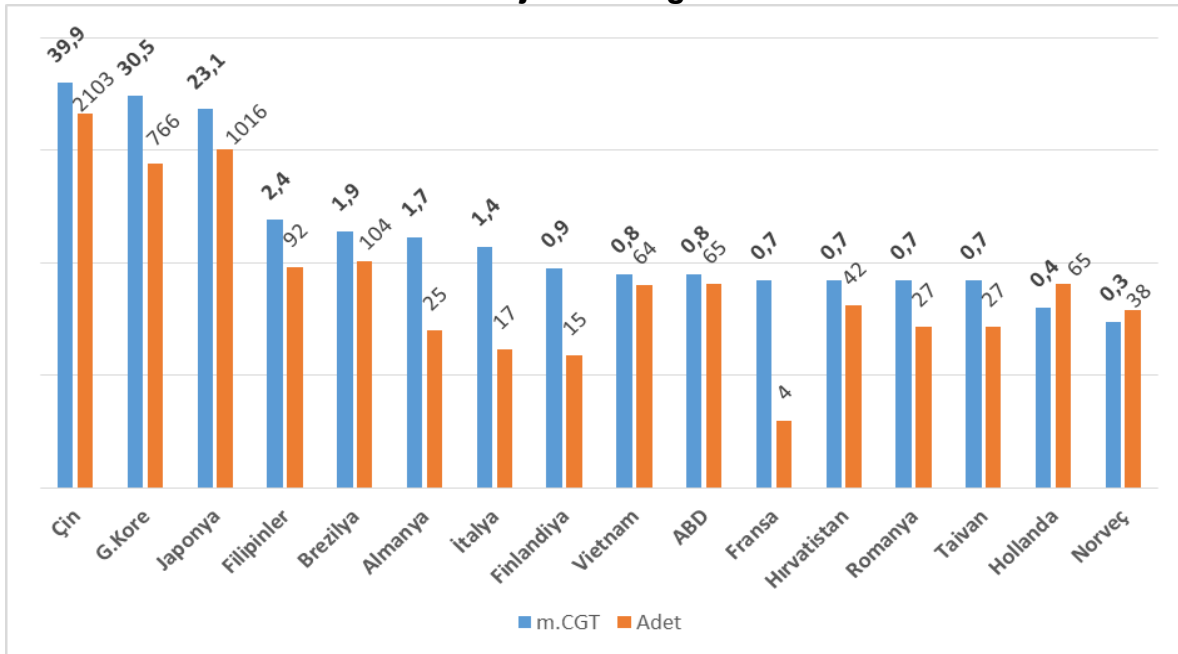
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2016

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.

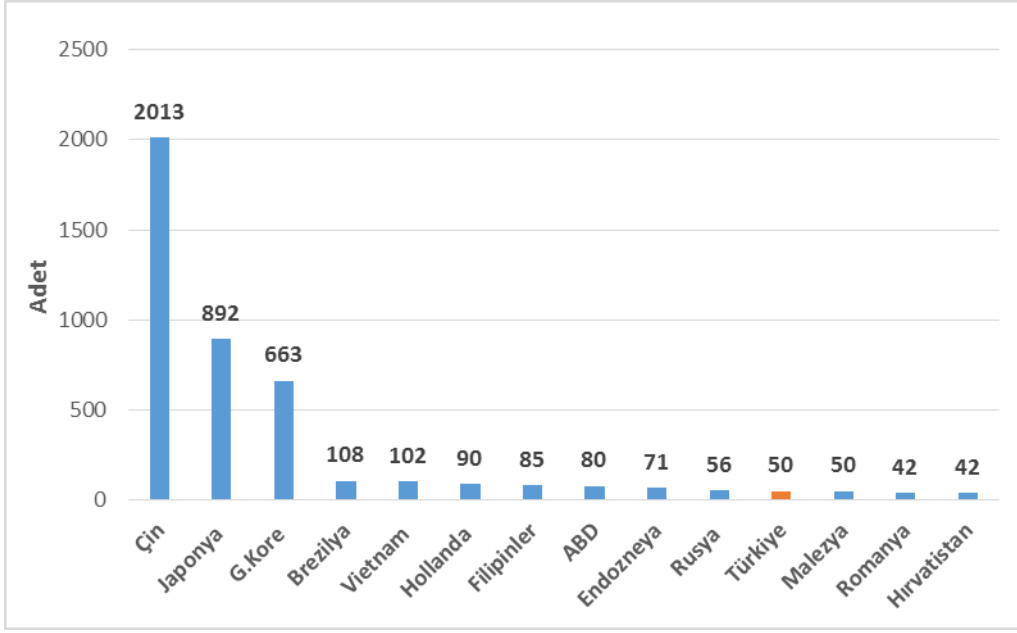
Aralık 2008 'de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244 gerilemiş; Aralık 2008'de 4,34 milyon DWT olan sipariş tonajı da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17 milyon DWT'e inmiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008'den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT'lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların büyük kısmının inşa başlama tarihleri ileri bir tarihlere ötelenmiştir. 2016 yılı Mart ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri 49 adet gemiden oluşmaktadır.

GRAFİK (54): Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Milyon CGT bazında Tonaj/Adet Dağılımı



Kaynak : Clarkson Research Serv. 01/2016

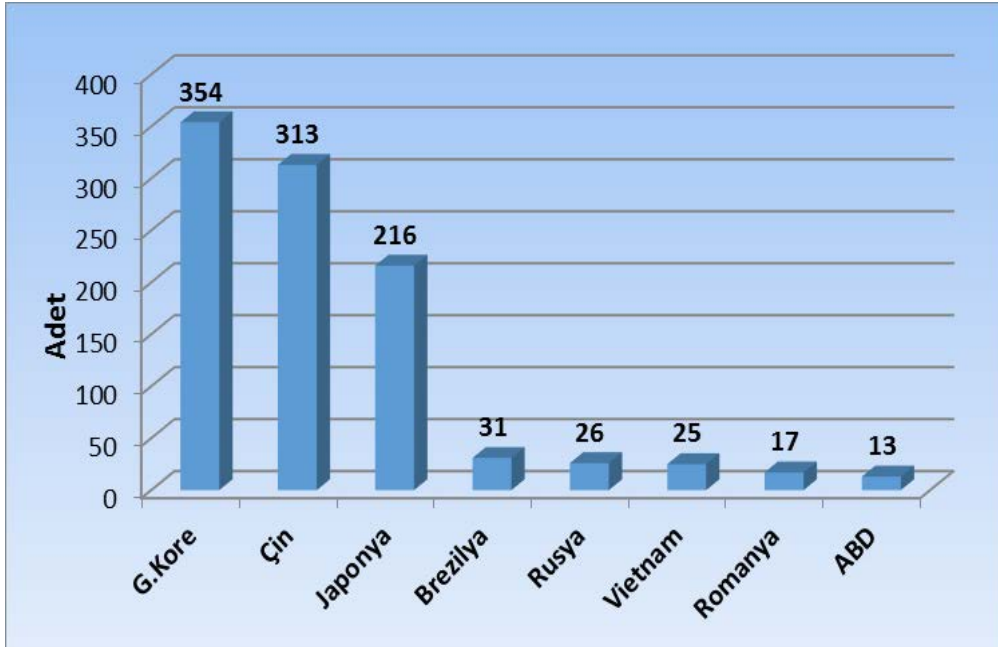
GRAFİK (55): Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı



Kaynak : Clarkson Research Serv. 04/2016

Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Uzun yıllar tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında ilk 5 te yer alan hatta 3.sıraya kadar yükselen Türk tersaneleri, azalan siparişler nedeniyle üst sıralardaki yerini kaybetmiştir.

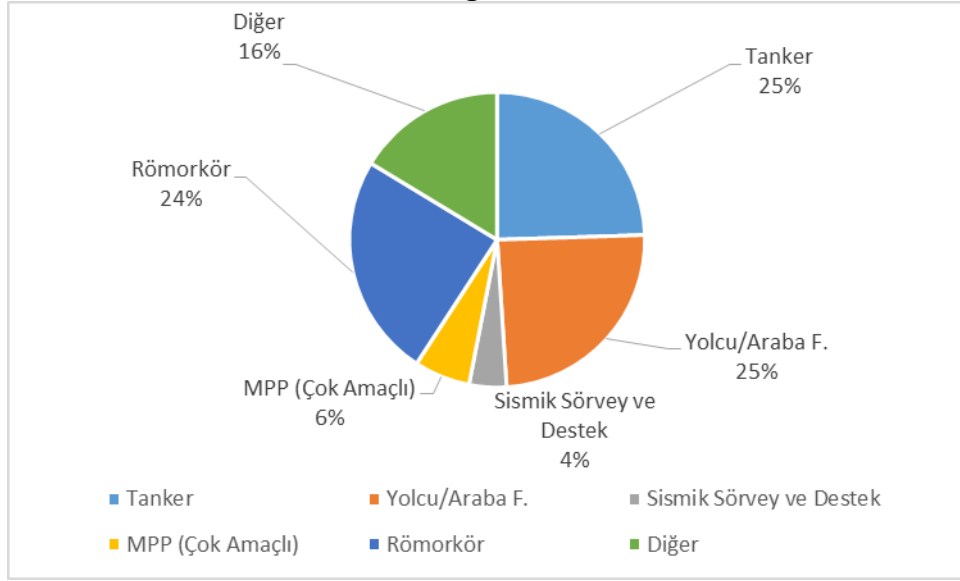
GRAFİK (56): Tanker Siparişi alan Ükeler Sıralaması



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2016

Tersanelerimizin Mart 2016 itibariyle aldıkları gemi siparişlerinde “Tankerler”, “Römorkörler” ve “Yolcu/Araba Feribotlar” gemi tiplerine göre adet bazında birinci sırada yer almaktadırlar.

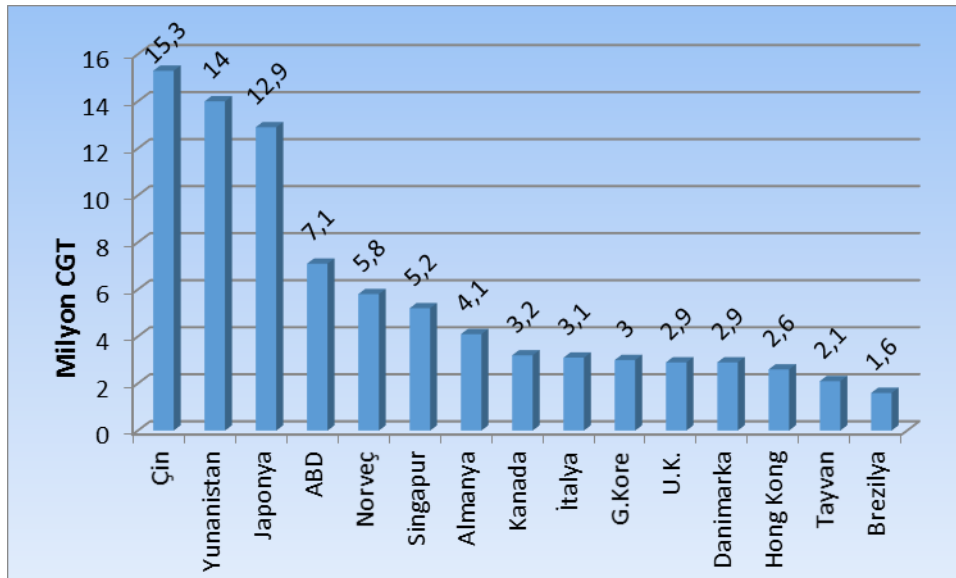
GRAFİK (57): Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Yüzde Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2016

Türk Armatörlerinin Mart 2016 itibariyle dünya genelinde 0,6 Milyon CGT'lik 43 adet gemi siparişleri mevcuttur.

GRAFİK (58): Armatörlerinin verdiği Siparişlere göre Dünya Sıralamasındaki Yeri



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2016

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 (64): Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları

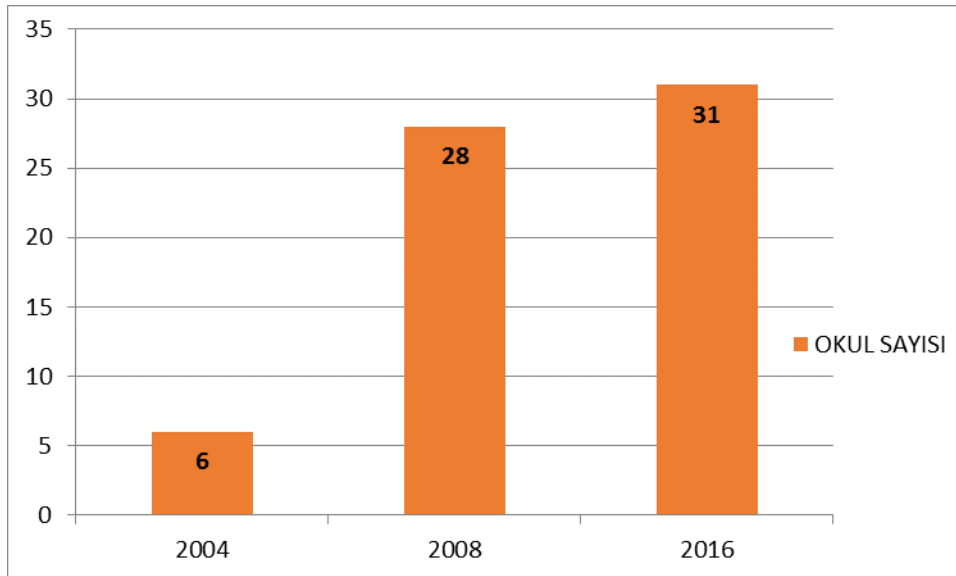
| TERSANELERİN KURU VE YÜZER HAVUZ SAYILARI | | |
|---|--|-------------------------------|
| NO | TERSANE ADI | HAVUZ BİLGİLERİ |
| 1 | ERKAL Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş. | 350x80 M 100.000 T |
| 2 | GEMSAN Gemi ve Gemi İşlet. San. Ve Tic. Ltd. Şti. | 230 X 45 M 20.000 T |
| 3 | HİDRODİNAMİK 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 İnşa A.Ş. | 155X36 M 8.500 T |
| 15 | ÇEKSAN Gemi İnşa 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 | BEŞİKTAŞ Gemi İnşa A.Ş. | 230 X 40 M 50.000 DWT KURU |
| 21 | | 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 İnşa 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 İnşa 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 İnşa 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 (59): 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.

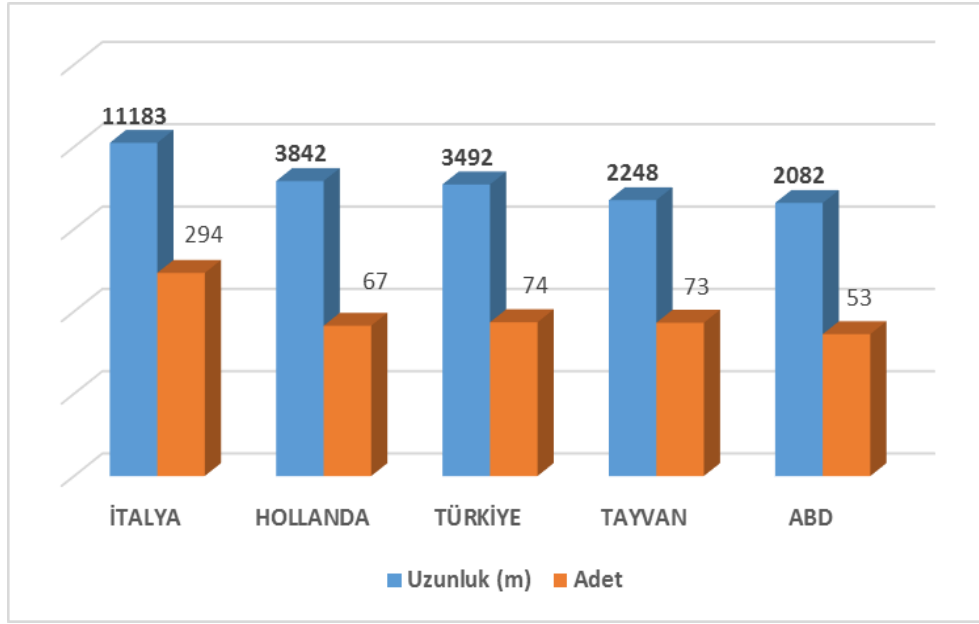
Ülkemiz yat ve tekne endüstrisinin genel olarak sahip olduğu üstünlükleri başlıklar halinde özetlersek:

- 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 uluslararası pazara yakınlığı
- Ülkemizin sahip olduğu deniz ve yat turizm kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ve ikili 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 itibarıyla dünya üçüncülüğü konumuna kadar yükselmiştir. 2014 global sipariş defteri verileri incelendiğinde ülkemiz sipariş sıralamasında 3.005m ve 68 proje ile yine dünya üçüncülüğünde yer alarak, 2016 yılı sipariş veya inşa halindeki süper yatların toplam uzunluğa göre ülkeler sıralamasında üçüncülükteki yerini korumuştur.

GRAFİK (60): Dünya 24metre ve üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2016



Kaynak: Boat International (www.boatinternational.com)

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 atılması amacıyla 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 artırıcı önlemler almalıdır.

- Ülkemizin dünya pazar payının artırılması 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.

Gemi yan sanayi alanında faaliyet gösteren firmalardan tespit edilebilenler 12 alt başlıkta aşağıdaki şekilde listelenmektedir.

“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 (65): Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Mart 2016)

| Sıra No | Kütük No | Gemi Tipi | Dwt | GT | Birim | | CGT | Teslim | Tersane | Sözleşme tarihi | Donatan |
|---------|----------|-------------------------------|--------|--------|--------|-------|--------|---------|----------------------|-----------------|----------------------|
| | | | | | GT | LOA | | | | | |
| 1 | N/A | Bakım Gemisi | | 2.400 | 58 | LOA | 5.734 | 2017-07 | Cemre Tersanesi | 2015-Ara-08 | ESVAGT |
| 2 | 107 | Pet. ve Kim. Tanker | 6.850 | 5.100 | 6.850 | DWT | 9.192 | 2017-06 | RMK Marine Tersanesi | 2015-Eki-30 | Pritchard-Gordon Co. |
| 3 | 105 | Asp.& Bit. | 9.400 | | 9.400 | DWT | 9.768 | 2017-05 | RMK Marine Tersanesi | 2015-Ağu-05 | Tarbit Shpg. AB |
| 4 | 106 | Asp.& Bit. | 9.400 | | 9.400 | DWT | 9.768 | 2017-11 | RMK Marine Tersanesi | 2015-Ağu-05 | Tarbit Shpg. AB |
| 5 | 118 | Yolcu/Araba Feribot | 950 | 8.200 | 1.208 | Yolcu | 12.018 | 2017-06 | Ada Tersanesi | 2015-Tem-01 | Wightlink Ltd. |
| 6 | 116 | Yolcu/Araba Feribot | 400 | 2.000 | 199 | Yolcu | 4.413 | 2016-06 | Ada Tersanesi | 2015-Oca-30 | Fjord1 AS |
| 7 | 117 | Yolcu/Araba Feribot | 400 | 2.000 | 199 | Yolcu | 4.413 | 2016-08 | Ada Tersanesi | 2015-Oca-30 | Fjord1 AS |
| 8 | 1056 | Pet. ve Kim. Tanker | 6.366 | 4.696 | 6.366 | DWT | 8.784 | 2016-06 | Tersan Tersanesi | 2015-Oca-01 | Gefo Gesellschaft |
| 9 | NB 46 | Yolcu/Araba Feribot | 1.350 | 7.700 | 600 | Yolcu | 11.493 | 2016-01 | Cemre Tersanesi | 2014-Ara-31 | Basto Fosen A/S |
| 10 | NB28 | Yolcu/Araba Feribot | 1.350 | 7.700 | 600 | Yolcu | 11.493 | 2016-09 | Sefine Tersanesi | 2014-Ara-31 | Basto Fosen A/S |
| 11 | NB29 | Yolcu/Araba Feribot | 1.350 | 7.700 | 600 | Yolcu | 11.493 | 2016-12 | Sefine Tersanesi | 2014-Ara-31 | Basto Fosen A/S |
| 12 | N/A | Yolcu/Araba Feribot | 6.750 | 10.000 | | Yolcu | 13.836 | 2016-06 | Sedef Gemi (Tuzla) | 2014-Kas-19 | Seaspan Marine |
| 13 | N/A | Yolcu/Araba Feribot | 6.750 | 10.000 | | Yolcu | 13.836 | 2016-10 | Sedef Gemi (Tuzla) | 2014-Kas-19 | Seaspan Marine |
| 14 | 60 | Asp.& Bit. | 15.100 | | 15.100 | DWT | 12.679 | 2016- | Besiktas Tersanesi | 2014-Kas-06 | Groupe Desgagnes |
| 15 | 61 | Asp.& Bit. | 15.100 | | 15.100 | DWT | 12.679 | 2016- | Besiktas Tersanesi | 2014-Kas-06 | Groupe Desgagnes |
| 16 | NB26 | Yolcu/Araba Feribot | | 7.500 | 600 | Yolcu | 11.280 | 2016-07 | Sefine Tersanesi | 2014-Eki-15 | Port of Tallinn |
| 17 | NB27 | Yolcu/Araba Feribot | | 7.500 | 600 | Yolcu | 11.280 | 2016-08 | Sefine Tersanesi | 2014-Eki-15 | Port of Tallinn |
| 18 | 95 | Römorkör | | 100 | | HP | 799 | 2016-01 | RMK Marine Tersanesi | 2014-Eki-05 | Bilinmiyor |
| 19 | 96 | Römorkör | | 100 | | HP | 799 | 2016-03 | RMK Marine Tersanesi | 2014-Eki-05 | Bilinmiyor |
| 20 | 1068 | Platform Destek G. | 4.500 | | 4.500 | DWT | 7.226 | 2016-09 | Tersan Tersanesi | 2014-Ağu-07 | Troms Offshore |
| 21 | 75 | Bakım/Onarım ve Destek Gemisi | | 4.000 | 98 | LOA | 7.871 | 2016-06 | Besiktas Tersanesi | 2014-Haz-01 | Myklebusthaug Manag. |
| 22 | H70 | Platform Destek G. | 4.000 | | 4.000 | DWT | 6.716 | 2017-03 | Selah Tersanesi | 2014-Oca-01 | Marnavi |
| 23 | 009 | Pet. ve Kim. Tanker | 5.350 | 3.800 | 5.350 | DWT | 7.819 | 2016-03 | Hat San Tersanesi | 2014-Oca-01 | Kaptanpasa Deniz |

| | | | | | | | | | | | |
|----|------|-------------------------------|--------|--------|--------|-------|--------|---------|---------------------|-------------|----------------------|
| 24 | N/A | MPP (Multi Purpose) | 5.014 | 2.930 | 5.014 | DWT | 4.468 | 2016-06 | Icdas Tersanesi | 2014-Oca-01 | Icdas Çelik Enerji |
| 25 | 45 | Römorkör | | 248 | | HP | 1.403 | 2016-01 | Sanmar Ltd | 2014-Oca-01 | Bilinmiyor |
| 26 | 46 | Römorkör | | 248 | | HP | 1.403 | 2016-01 | Sanmar Ltd | 2014-Oca-01 | Bilinmiyor |
| 27 | H69 | Platform Destek Gemisi | 4.000 | | 4.000 | DWT | 6.716 | 2016-06 | Selah Tersanesi | 2014-Oca-01 | Marnavi |
| 28 | N/A | Römorkör | | 460 | | HP | 2.059 | 2016-01 | Geta Tersanesi | 2014-Oca-01 | Bilinmiyor |
| 29 | N/A | Römorkör | | 160 | | HP | 1.069 | 2016-04 | Eregli Tersanesi | 2014-Oca-01 | Med Marine |
| 30 | N/A | Römorkör | | 160 | | HP | 1.069 | 2016-04 | Eregli Tersanesi | 2014-Oca-01 | Med Marine |
| 31 | N/A | Römorkör | | 160 | | HP | 1.069 | 2016-04 | Eregli Tersanesi | 2014-Oca-01 | Med Marine |
| 32 | N/A | Römorkör | | 160 | | HP | 1.069 | 2016-04 | Eregli Tersanesi | 2014-Oca-01 | Med Marine |
| 33 | N/A | Römorkör | | 160 | | HP | 1.069 | 2016-04 | Eregli Tersanesi | 2014-Oca-01 | Med Marine |
| 34 | N/A | Pet. ve Kim. Tanker | 7.114 | 4.684 | 7.114 | DWT | 8.772 | 2016-07 | Armada Tersanesi | 2013-Ara-23 | Palmali Shipping |
| 35 | N/A | Sisimik Destek | 2.800 | 3.086 | 69 | LOA | 6.701 | 2016-06 | Cemre Tersanesi | 2013-Eki-24 | Norfield Shipping |
| 36 | | Pet. ve Kim. Tanker | 7.114 | 4.684 | 7.114 | DWT | 8.772 | 2016-04 | Armada Tersanesi | 2013-Eyl-18 | Palmali Shipping |
| 37 | N/A | Pet. ve Kim. Tanker | 7.114 | 4.684 | 7.114 | DWT | 8.772 | 2016-09 | Armada Tersanesi | 2013-Eyl-18 | Palmali Shipping |
| 38 | 1063 | Bakım/Onarım ve Destek Gemisi | 6.639 | 12.383 | 128 | LOA | 15.860 | 2017-06 | Tersan Tersanesi | 2013-Tem-04 | Volstad Shipping |
| 39 | 6 | İş/Tamir Gemisi | 276 | 180 | | | 1.150 | 2016-01 | Almar Ship Building | 2013-Oca-01 | Bilinmiyor |
| 40 | 61 | Yolcu/Araba Feribot | | 1.441 | 450 | Yolcu | 3.496 | 2016-01 | Çeksan Tersanesi | 2013-Oca-01 | Izmir Met. Municipal |
| 41 | 62 | Yolcu/Araba Feribot | | 1.441 | 450 | Yolcu | 3.496 | 2016-07 | Çeksan Tersanesi | 2013-Oca-01 | Izmir Met. Municipal |
| 42 | 31 | Sismik Sörvey | | 5.000 | 86 | LOA | 9.038 | 2016-03 | Istanbul S.Y. | 2012-Nis-24 | Devlet Gemisi |
| 43 | 11 | Ürün Tankeri | 1.500 | 800 | 1.500 | DWT | 2.167 | 2016- | Akdeniz Gemi | 2012-Oca-01 | Bilinmiyor |
| 44 | 12 | Pet. ve Kim. Tanker | 3.800 | | 3.800 | DWT | 5.936 | 2016- | Duzgit Yalova | 2012-Oca-01 | Duzgit Shipholding |
| 45 | N/A | Römorkör | | 310 | | HP | 1.612 | 2016-01 | Torgem Tersanesi | 2012-Oca-01 | Bilinmiyor |
| 46 | N/A | Cevher/Petrol | 8.050 | 5.795 | 8.050 | DWT | 7.105 | 2016- | Gelibolu Shipyd | 2011-Eyl-01 | Albros Shipping |
| 47 | 48 | MPP (Multi Purpose) | 12.107 | 9.000 | 12.107 | DWT | 9.163 | 2016- | Gelibolu Shipyd | 2011-Oca-01 | Albros Shipping |
| 48 | 55 | Römorkör | | 450 | | HP | 2.031 | 2016-01 | Sanmar Ltd | 2011-Oca-01 | Bilinmiyor |
| 49 | 13 | MPP (Multi Purpose) | 6.500 | 4.600 | 6.500 | DWT | 5.963 | 2016- | Karadeniz Shipyd. | 2008-Oca-01 | Kanlar Denizcilik |

Kaynak : Clarkson Research Ser.(03/2016)

2.5. LİMANLAR



2.5.1 Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları

8333 kilometre kıyı şeridine sahip Ülkemizde 179 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 | 135 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.

2015 Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporuna göre Türkiye Limanları'nın Mevcut Teorik Kapasitesi aşağıdaki gibidir;

| Yük Tipi | Teorik Kapasite |
|---------------------------------------|------------------------|
| Konteyner | 25.543.028 TEU |
| General Kargo + Kuru Dökme Yük | 318.246.892 Ton |
| Sıvı Dökme Yük | 254.896.000 Ton |
| Araç | 31.471.560 Ton |

Doing Business 2015 Raporunda Türkiye

“Doing Business” 2015 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, vergi ödeme, sınır ötesi ticaret imkanları, yapılan iş sözleşmelerinin uygulanabilirliği ve iflastan kaynaklanacak sorunların çözümü gibi iş yapmayı kolaylaştırıcı unsurlardan oluşmaktadır. 2015 yılı listesinde birinci sırada 2014 yılında olduğu gibi Singapur yer almakta olup, Türkiye bir önceki rapora göre 14 sıra yükselerek genel sıralamada 55. sırada yer almıştır.

| Kriter | Türkiye Sıralaması | En İyi Ülkeler |
|---------------------------------|--------------------|---------------------------|
| 2015 Yılı Genel Sıralama | 55 | Singapur |
| İşe Başlama | 79 | Yeni Zelanda |
| İnşaat Ruhsatı Alma | 136 | Hong Kong |
| Elektrik Bağlatma | 34 | Güney Kore |
| Mülkiyet Kaydı | 54 | Gürcistan |
| Kredi Alma | 89 | Yeni Zelanda |
| Yatırımcının Korunması | 13 | Yeni Zelanda |
| Vergi Ödeme | 56 | Birleşik Arap Emirlikleri |
| Dış Ticaret Yapabilme | 90 | Singapur |
| Sözleşmelerin Uygulanabilirliği | 38 | Singapur |
| İflastan Kaynaklı Sorun Çözümü | 109 | Finlandiya |

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, Türkiye ise 30. sırada yer almıştır.

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.

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 | Türkiye 2014 | | Türkiye 2012 | | En İyi Ülkeler 2014 | En İyi Ülkeler 2012 |
|---------------------|--------------|------|--------------|------|---------------------|---------------------|
| | Sıra | Puan | Sıra | Puan | | |
| Genel Sıralama | 30 | 3.50 | 27 | 3.51 | Almanya | Singapur |
| Gümrük | 34 | 3.23 | 32 | 3.16 | Norveç | Almanya |
| Altyapı | 27 | 3.53 | 25 | 3.62 | Almanya | Hong Kong |
| Sevkiyat Düzenleme | 48 | 3.18 | 30 | 3.38 | Lüksemburg | Finlandiya |
| Kalite ve Yetkinlik | 22 | 3.64 | 26 | 3.52 | Norveç | Finlandiya |
| İzleme ve Takip | 19 | 3.77 | 29 | 3.54 | Almanya | Singapur |
| Zamanlama | 41 | 3.68 | 27 | 3.87 | Lüksemburg | Singapur |

Limanların 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.

Limanların kapasitelerinin artması için iki seçenek bulunmaktadır, bunlar; mevcut limanların 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.

| Limn/Tesis | Yük Cinsi | Mevcut Kapasite | Proje Sonu |
|----------------------------------|----------------------------|-----------------|--|
| Limak İskenderun | Konteyner | 1.000.000 TEU | 3,000,000 TEU |
| Toros Tarım (Samsun) | Dökme Katı/ Genel Kargo | 3,300,000 Ton | 8,500,000 Ton |
| Aksa | Genel Kargo | 600.000 Ton | 4,000,000 Ton |
| DP World | Konteyner | - | 1,300,000 TEU |
| Petkim Konteyner Limanı (Petlim) | Konteyner | - | 1,500,000 TEU (bölgedeki yük talebine bağlı olarak ileride 4.000.000 TEU'ya çıkarılabilecektir.) |

Devlet Yatırımları

Devlet yatırımı olarak planlanan büyük ölçekli (mega) üç 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. İki etap halinde planlanan projede ilk etap (1 milyon TEU + 1 milyon TEU+ 2 milyon TEU) şeklinde 3 bölüme ayrılmış olup, 2.etap henüz planlanmamıştır.

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 10 - 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/dökme kargo elleçleyebilecektir.

Bunların dışında;

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

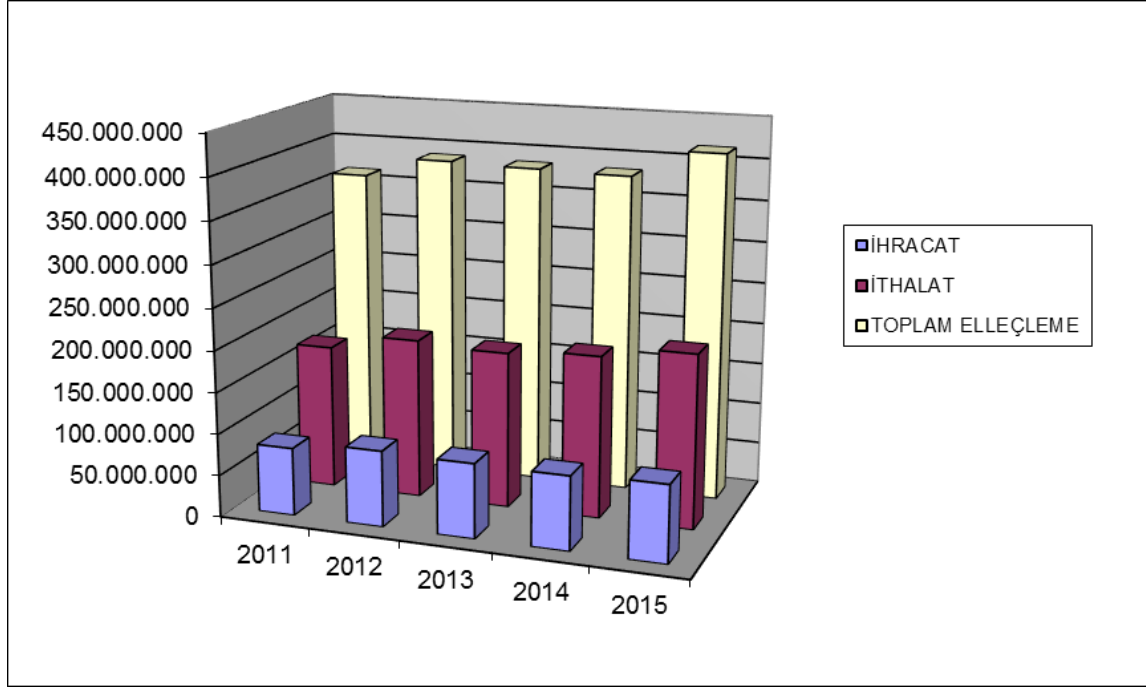
Mevcut Derince Limanı'nın doğusunda dolgu alan üzerine kurulacak olan Derince Konteyner Terminali 1,000,000 TEU kapasite artışı sağlayacaktır. (*Derince Konteyner Limanı özelleştirilen Safi Derince Limanı'nın bir parçasıdır*)

TABLO (66): Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

| TAŞIMA CİNSİ | | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| İHRACAT | T.C. GEMİSİ | 12.273.915 | 12.235.897 | 11.660.647 | 12.739.297 | 13.754.810 |
| | YAB. GEMİ | 69.502.777 | 79.071.589 | 77.893.343 | 75.797.517 | 78.397.812 |
| | TOPLAM | 81.776.692 | 91.307.486 | 89.553.990 | 88.536.814 | 92.152.622 |
| İTHALAT | T.C. GEMİSİ | 30.120.033 | 26.476.350 | 22.949.887 | 20.876.309 | 22.724.776 |
| | YAB. GEMİ | 143.426.365 | 165.998.578 | 164.831.728 | 173.837.477 | 185.601.532 |
| | TOPLAM | 173.546.398 | 192.474.928 | 187.781.615 | 194.713.786 | 208.326.308 |
| KABOTAJ | YÜKLEME | 21.257.193 | 22.869.458 | 26.076.342 | 24.982.892 | 25.894.384 |
| | BOŞALTMA | 22.387.290 | 24.049.929 | 27.861.596 | 25.746.316 | 26.578.284 |
| | TOPLAM | 43.644.483 | 46.919.387 | 53.937.938 | 50.729.208 | 52.472.668 |
| TRANSİT | YÜKLEME | 58.603.055 | 50.767.011 | 46.930.435 | 44.278.082 | 58.597.204 |
| | BOŞALTMA | 5.776.095 | 5.957.420 | 6.726.780 | 4.833.478 | 4.487.893 |
| | TOPLAM | 64.379.150 | 56.724.431 | 53.657.215 | 49.111.560 | 63.085.097 |
| TOPLAM | YÜKLEME | 161.636.940 | 164.943.955 | 162.560.767 | 157.797.788 | 176.644.210 |
| | BOŞALTMA | 201.709.783 | 222.482.277 | 222.369.991 | 225.293.580 | 239.392.485 |
| | TOPLAM | 363.346.723 | 387.426.232 | 384.930.758 | 383.091.368 | 416.036.695 |

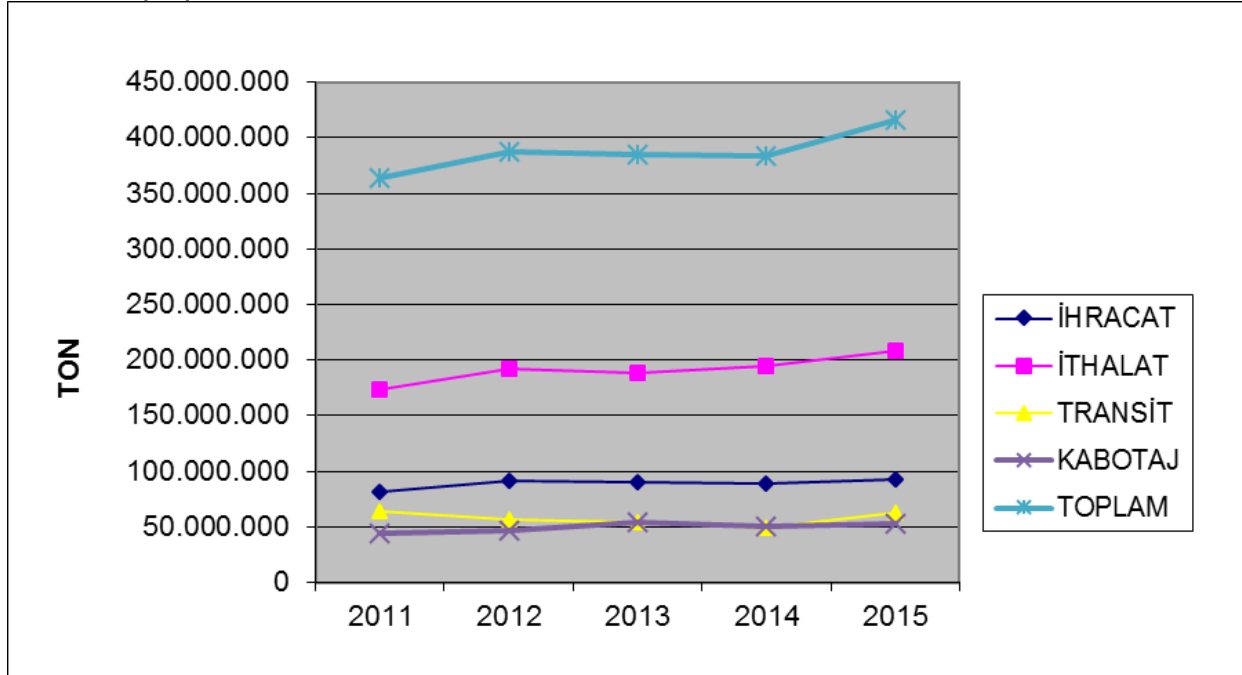
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (61): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (62): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri

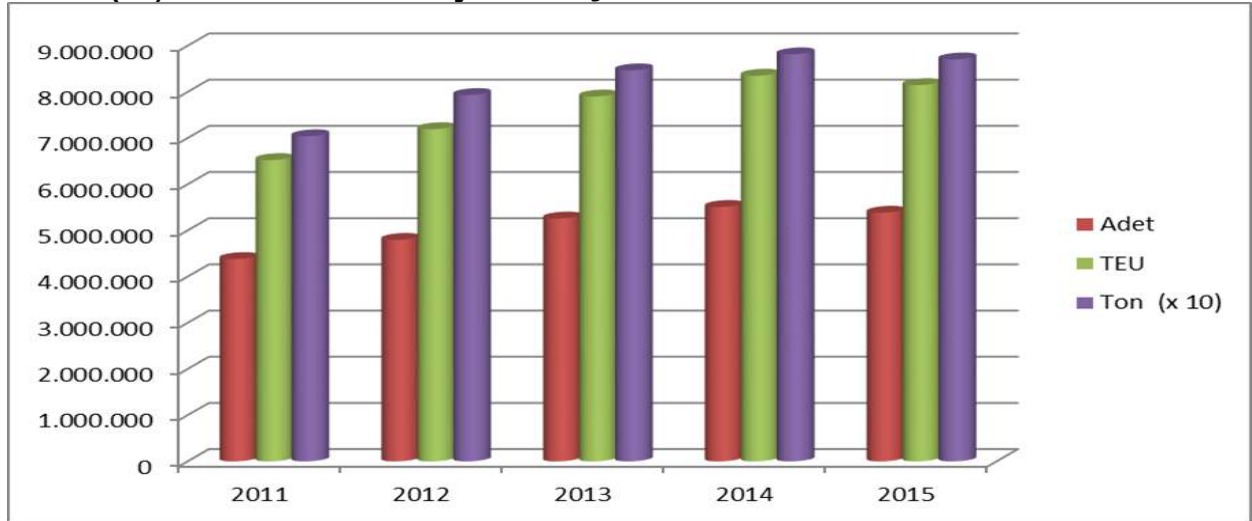
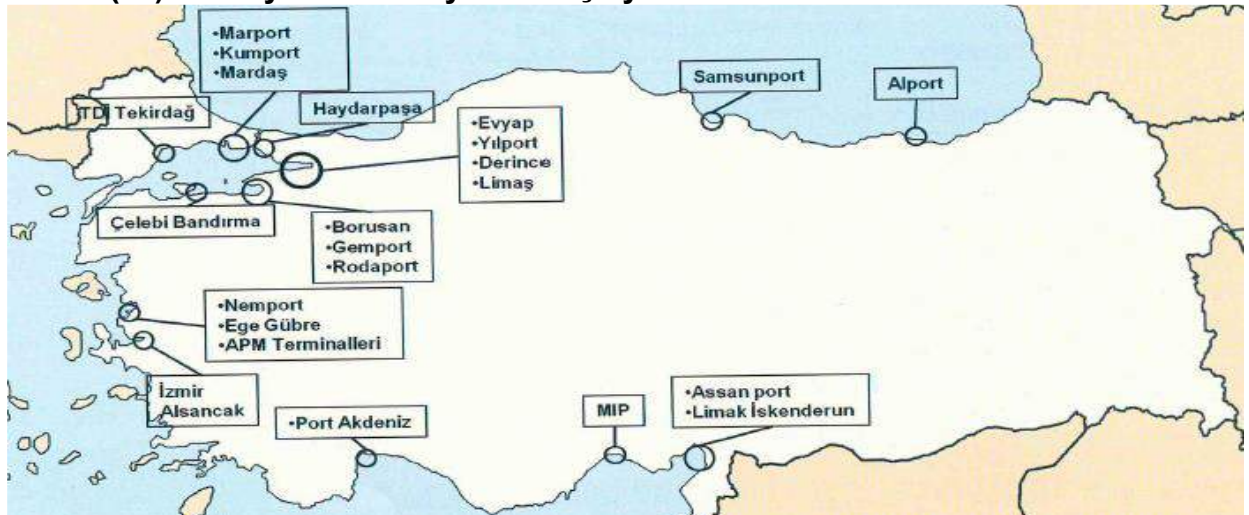


Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TABLO (67): Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri

| TAŞIMA CİNSİ | | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--------------|------|------------|------------|------------|------------|------------|
| İHRACAT | ADET | 1.798.545 | 1.910.075 | 2.088.031 | 2.269.118 | 2.198.508 |
| | TEU | 2.690.889 | 2.879.122 | 3.165.653 | 3.487.949 | 3.394.508 |
| | TON | 30.010.607 | 33.199.345 | 35.456.728 | 39.106.361 | 38.419.925 |
| İTHALAT | ADET | 1.851.026 | 1.953.229 | 2.121.533 | 2.335.795 | 2.248.636 |
| | TEU | 2.770.190 | 2.942.562 | 3.199.969 | 3.581.809 | 3.454.345 |
| | TON | 28.409.300 | 29.871.028 | 30.715.331 | 34.790.524 | 34.007.962 |
| KABOTAJ | ADET | 215.942 | 342.604 | 397.602 | 390.510 | 454.012 |
| | TEU | 305.256 | 472.345 | 544.496 | 526.798 | 606.064 |
| | TON | 2.890.088 | 4.758.088 | 5.732.348 | 4.934.786 | 5.869.320 |
| TRANSİT | ADET | 514.014 | 589.019 | 651.027 | 513.195 | 481.454 |
| | TEU | 757.171 | 898.368 | 989.815 | 754.216 | 691.481 |
| | TON | 9.071.262 | 11.482.912 | 12.751.785 | 9.305.368 | 8.728.650 |
| TOPLAM | ADET | 4.379.527 | 4.794.927 | 5.258.193 | 5.508.618 | 5.382.610 |
| | TEU | 6.523.506 | 7.192.396 | 7.899.933 | 8.350.772 | 8.146.398 |
| | TON | 70.381.257 | 79.311.373 | 84.656.192 | 88.137.039 | 87.025.857 |

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

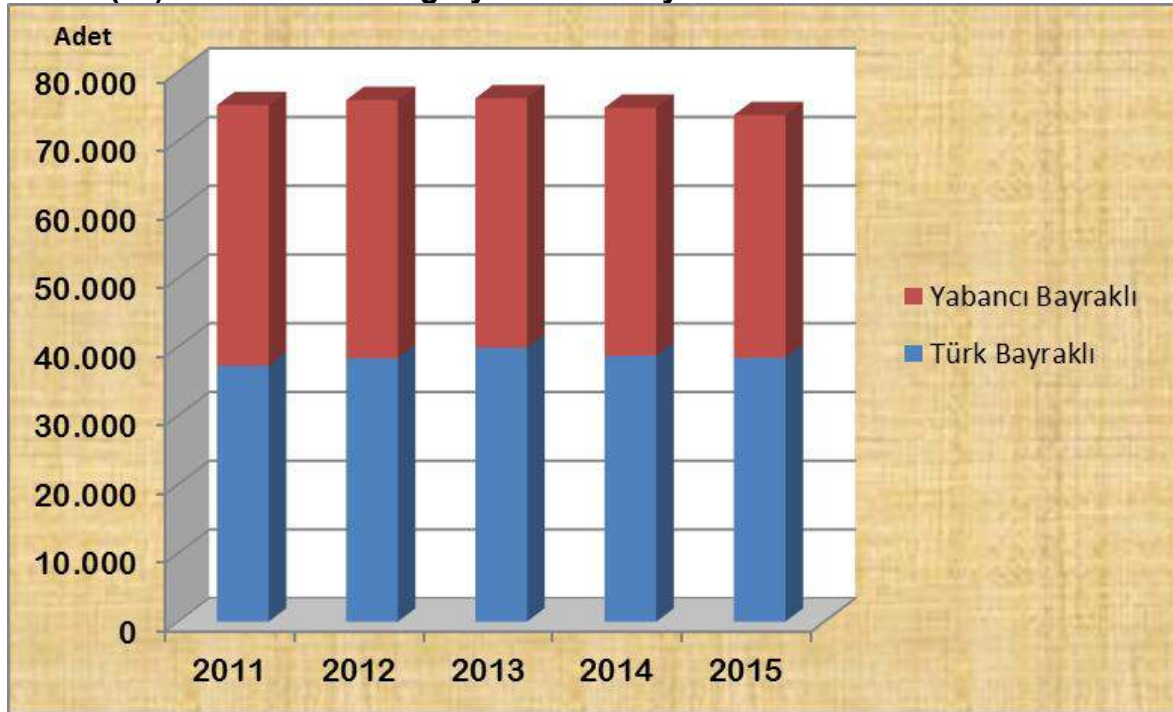
Grafik (63) Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri**Grafik (64): Türkiye’de Konteyner Elleçleyen Limanlar**

TABLO (68): Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları

| Ay | 2011 | | | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | | 2015 | | |
|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|
| | 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 | 3.106 | 2.883 | 5.989 | 3.014 | 2.623 | 5.637 | 3.077 | 2.645 | 5.722 | 3.199 | 2.645 | 5.844 | 3.046 | 2.552 | 5.598 |
| Şubat | 2.426 | 2.457 | 4.883 | 2.452 | 2.230 | 4.682 | 2.646 | 2.527 | 5.173 | 2.528 | 2.327 | 4.855 | 2.307 | 2.391 | 4.698 |
| Mart | 3.129 | 2.976 | 6.105 | 3.150 | 2.849 | 5.999 | 3.400 | 2.941 | 6.341 | 3.087 | 2.697 | 5.784 | 3.168 | 2.753 | 5.921 |
| Nisan | 2.771 | 3.175 | 5.946 | 2.890 | 2.971 | 5.861 | 3.126 | 3.044 | 6.170 | 2.962 | 3.026 | 5.988 | 2.948 | 2.845 | 5.793 |
| Mayıs | 3.087 | 3.389 | 6.476 | 3.157 | 3.515 | 6.672 | 3.432 | 3.253 | 6.685 | 3.210 | 3.351 | 6.561 | 3.318 | 3.082 | 6.400 |
| Haziran | 2.971 | 3.393 | 6.364 | 3.161 | 3.534 | 6.695 | 3.378 | 3.199 | 6.577 | 3.249 | 3.256 | 6.505 | 3.262 | 3.244 | 6.506 |
| Temmuz | 3.360 | 3.683 | 7.043 | 3.506 | 3.619 | 7.125 | 3.718 | 3.242 | 6.960 | 3.569 | 3.429 | 6.998 | 3.601 | 3.228 | 6.829 |
| Ağustos | 3.617 | 3.570 | 7.187 | 3.776 | 3.543 | 7.319 | 3.778 | 3.274 | 7.052 | 3.918 | 3.411 | 7.329 | 3.842 | 3.055 | 6.897 |
| Eylül | 3.784 | 3.220 | 7.004 | 3.727 | 3.626 | 7.353 | 3.816 | 3.241 | 7.057 | 3.736 | 3.172 | 6.908 | 3.642 | 3.067 | 6.709 |
| Ekim | 3.156 | 3.350 | 6.506 | 3.450 | 3.295 | 6.745 | 3.305 | 3.184 | 6.489 | 3.311 | 3.145 | 6.456 | 3.163 | 3.189 | 6.352 |
| Kasım | 3.150 | 2.875 | 6.025 | 3.261 | 2.994 | 6.255 | 3.243 | 2.908 | 6.151 | 3.080 | 2.806 | 5.886 | 3.184 | 2.804 | 5.988 |
| Aralık | 2.677 | 2.929 | 5.606 | 2.801 | 2.733 | 5.534 | 2.916 | 2.837 | 5.753 | 2.836 | 2.816 | 5.652 | 2.916 | 3.078 | 5.994 |
| TOPLAM | 37.234 | 37.900 | 75.134 | 38.345 | 37.532 | 75.877 | 39.835 | 36.295 | 76.130 | 38.685 | 36.081 | 74.766 | 38.397 | 35.288 | 73.685 |

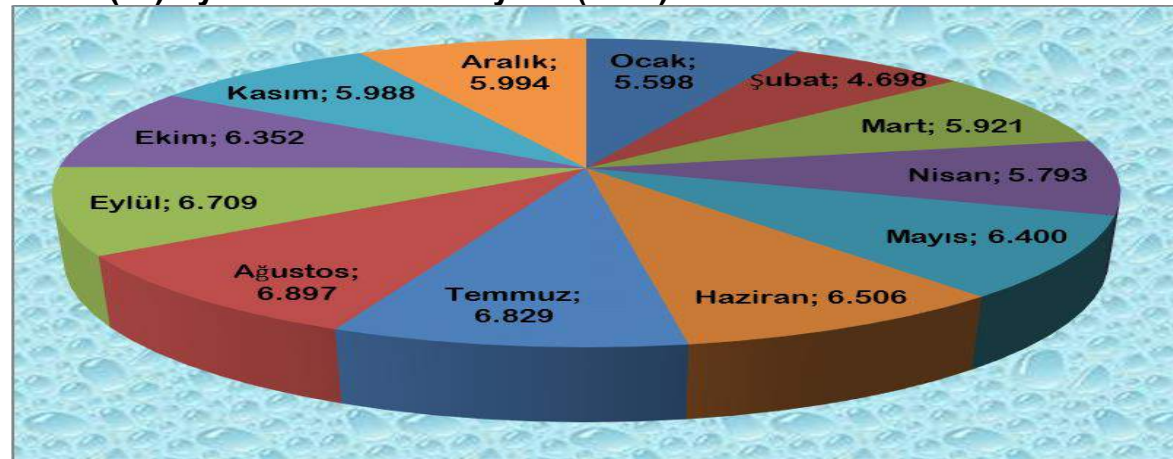
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (65) Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (66) Aylara Göre Gemi Sayıları (2015)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2015’de Dış Ticaretimizin (İthalat-İhracat) % 86’sı denizyoluyla yapılmış olup, Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2015 yılında 416.036.695 ton yük elleçlenmiştir.

2015 yılında elleçlenen toplam yükün;

- % 22,1 i olan 92.152.622 tonu ihracat,
 - % 50,1 i olan 208.326.308 tonu ithalat,
 - % 12,6 sı olan 52.472.668 tonu kabotaj,
 - % 15,2 si olan 63.085.097 tonu transit,
- olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye’de devlete bağlı kuruluşlara veya özel sanayi şirketlerine ait sanayi iskeleleri; Ege Bölgesi’nde Aliğa 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.

Geo-stratejik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye’nin uluslararası pazarlara ulaşmasında ve ülkenin ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde, ulusal taşıma 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 taşıma koridorlarının kesişim noktasında bulunmaktadır. Buldukları avantajlı konum ile aktarma/transit yükleri çekebilecek özelliktedirler. Türkiye’nin her bir bölgesinde bulunan limanları farklı taşıma 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 taşıma 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 doğrultusunda 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 Aliğa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır.

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 Başkanlığının 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.

Liman Hizmetleri:

Liman hizmetleri; Tekirdağ Liman İşletmesi Müdürlüğü, Sarayburnu Liman Müdürlüğü, Ordu Liman İşletmesi Müdürlüğü (29.12.2014 tarihli ÖYK Kararı ile Ordu BB’ye devredildi), İstanbul Liman Müdürlüğü (24.02.2014 tarihine kadar) ve buna bağlı Kabatepe Limanı, Gökçeada Uğurlu ve Kuzu Limanları, Çanakkale Limanı ile Güllük Limanında, yerine getirilmektedir.

TDİ LİMANLARI 2015 YILI FAALİYETLERİ

| | | | |
|---------------------|-------------|--------------------|-----------|
| PİLOTAJ HİZMETİ | GEMİ ADEDİ | TEKİRDAĞ | 422 |
| | GT | TEKİRDAĞ | 1.740.346 |
| RÖMORKAJ HİZMETİ | GEMİ ADEDİ | TEKİRDAĞ | 415 |
| | GT | TEKİRDAĞ | 1.723.868 |
| PALAMAR HİZMETİ | GEMİ ADEDİ | RO-RO | 170 |
| | | TEKİRDAĞ | 478 |
| | | ORDU | 10 |
| | GT | RO-RO | 105.553 |
| | | TEKİRDAĞ | 1.873.240 |
| | | ORDU | 17.389 |
| YÜKLEME - BOŞALTIMA | GEMİ ADEDİ | TEKİRDAĞ | 391 |
| | | ORDU | 10 |
| | TON | TEKİRDAĞ | 1.540.385 |
| | | ORDU | 17.121 |
| | KONTEYNER | TEKİRDAĞ | 3.267 |
| | | ORDU | 0 |
| BARINMA HİZMETİ | GEMİ ADEDİ | KURUÇEŞME KABATEPE | 128 |
| | | RO-RO | 154 |
| | | TEKİRDAĞ | 391 |
| | | ORDU | 10 |
| | | İST. LİMAN | 30 |
| | | TOPLAM | 713 |
| | GT | KURUÇEŞME KABATEPE | 384 |
| | | RO-RO | 122 |
| | | TEKİRDAĞ | 987.422 |
| | | ORDU | 17.389 |
| | | İST. LİMAN | 170.367 |
| | | TOPLAM | 1.175.684 |
| YOLCU HİZMETİ | GEMİ ADEDİ | İST. LİMAN | 30 |
| | YOLCU ADEDİ | İST. LİMAN | 4.638 |

Tablo (69): TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite Ve İmkânları

| 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 rıhtım | 242,00 | (-8,-12) | - | - | - | - | - |
| ÇANAKKALE | 90,00 | (-6,-7) | 300 | 365 | - | - | 110.000 |
| KABATEPE | 295,00 | (-4,-5) | - | 365 | - | - | 90.000 |
| GÖKÇEADA (Kuzu Limanı) | 900,00 | (-6,-7) | 400 | 700 | 200 | - | 200.000 |
| GÖKÇEADA (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 |

2.5.3. T.C.D.D. Limanları

TABLO (70): 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 Rih.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 (71): TCDD LİMANLARINDA YAPILAN YÜKLEME VE BOŞALTMALAR

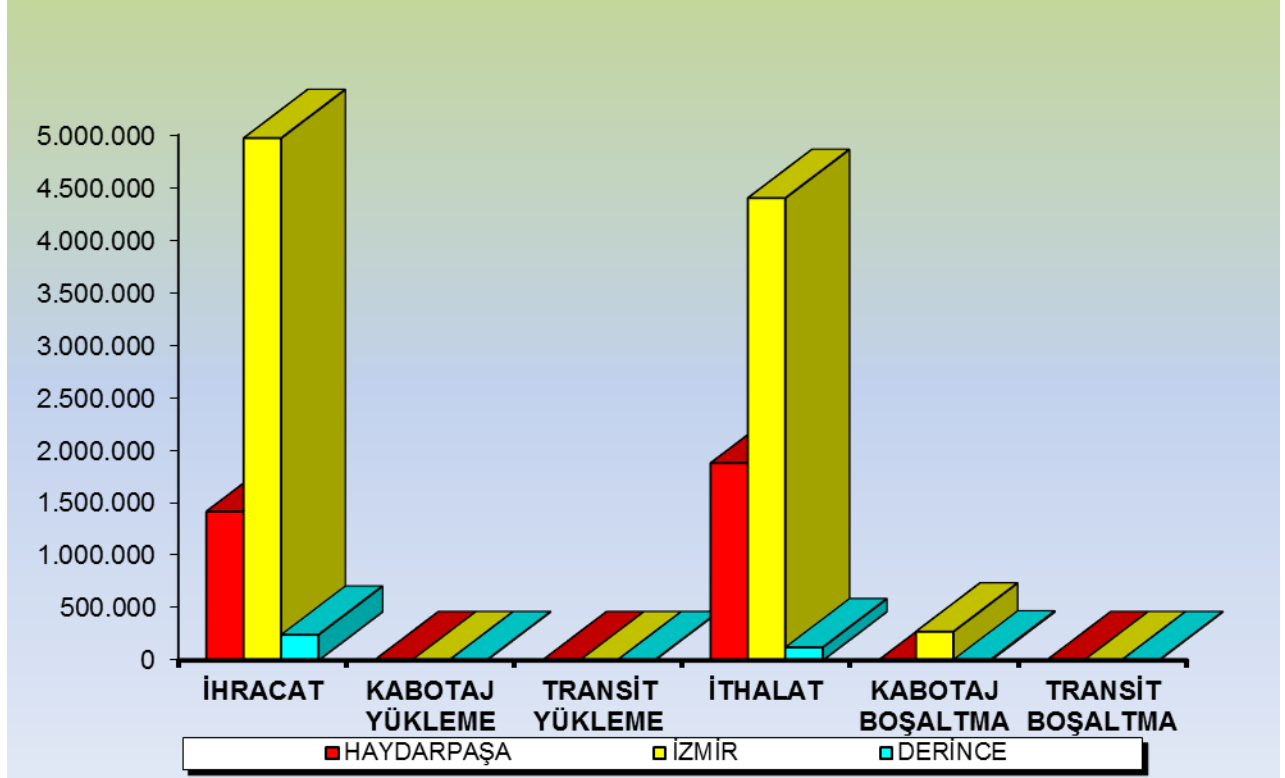
| YILLAR | YÜKLEME | | | BOŞALTMA | | | TOPLAM |
|-------------------|------------------|------------|----------|------------------|----------------|----------|-------------------|
| | İHRACAT | KABOTAJ | TRANSİT | İTHALAT | KABOTAJ | TRANSİT | |
| HAYDARPAŞA | | | | | | | |
| 2011 | 612.846 | 0 | 0 | 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 |
| 2015 | 1.415.146 | 0 | 0 | 1.875.954 | 456 | 0 | 3.291.556 |
| İZMİR | | | | | | | |
| 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 |
| 2015 | 4.967.082 | 0 | 0 | 4.397.228 | 272.640 | 0 | 9.636.950 |
| İSKENDERUN | | | | | | | |
| 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 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DERİNCE | | | | | | | |
| 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 |
| 2015 | 243.045 | 130 | 0 | 123.329 | 6.545 | 0 | 373.049 |
| TOPLAM | | | | | | | |
| 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 |
| 2015 | 6.625.273 | 130 | 0 | 6.396.511 | 279.641 | 0 | 13.301.555 |

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

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

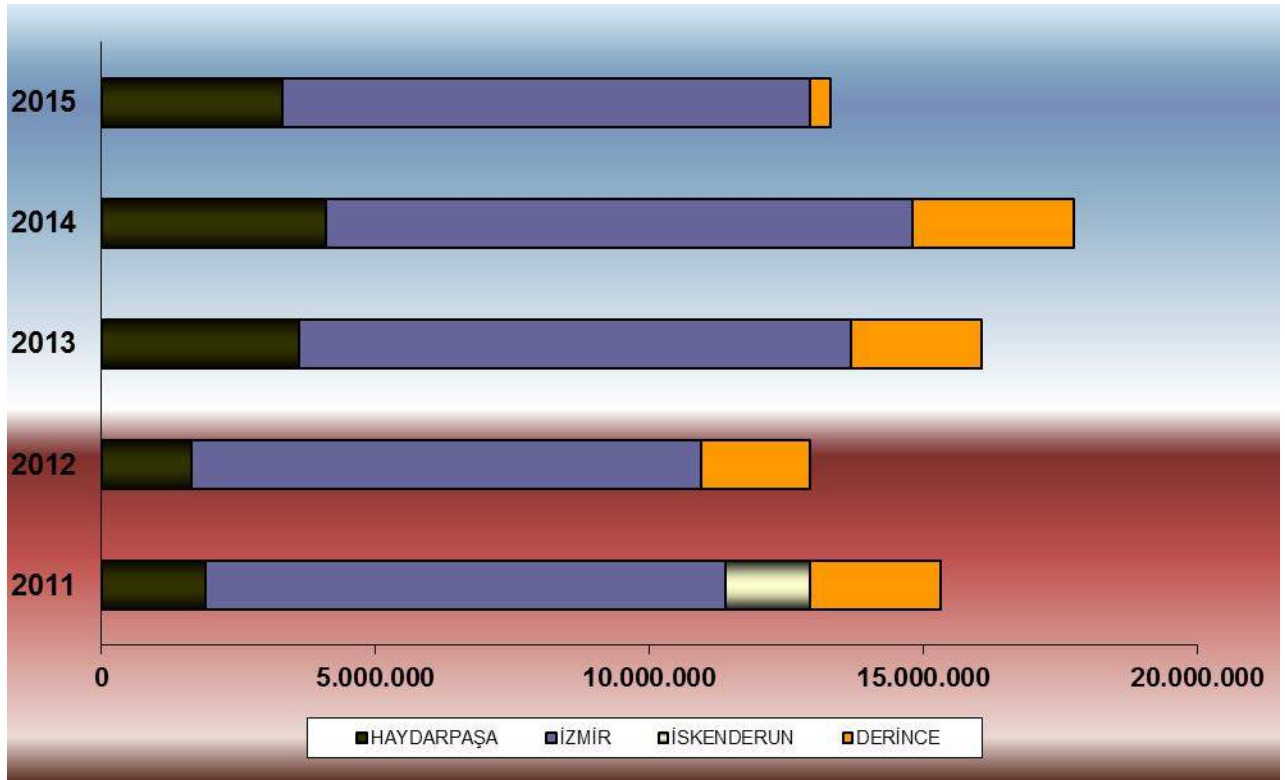
*** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibariyledir.

Grafik (67): 2015 TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (68): TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Tablo (72): TCDD LİMANLARINDA 2011-2015 YILLARINDA ELLEÇLENEN EŞYANIN GRUPLARA GÖRE DAĞILIMI (TON)

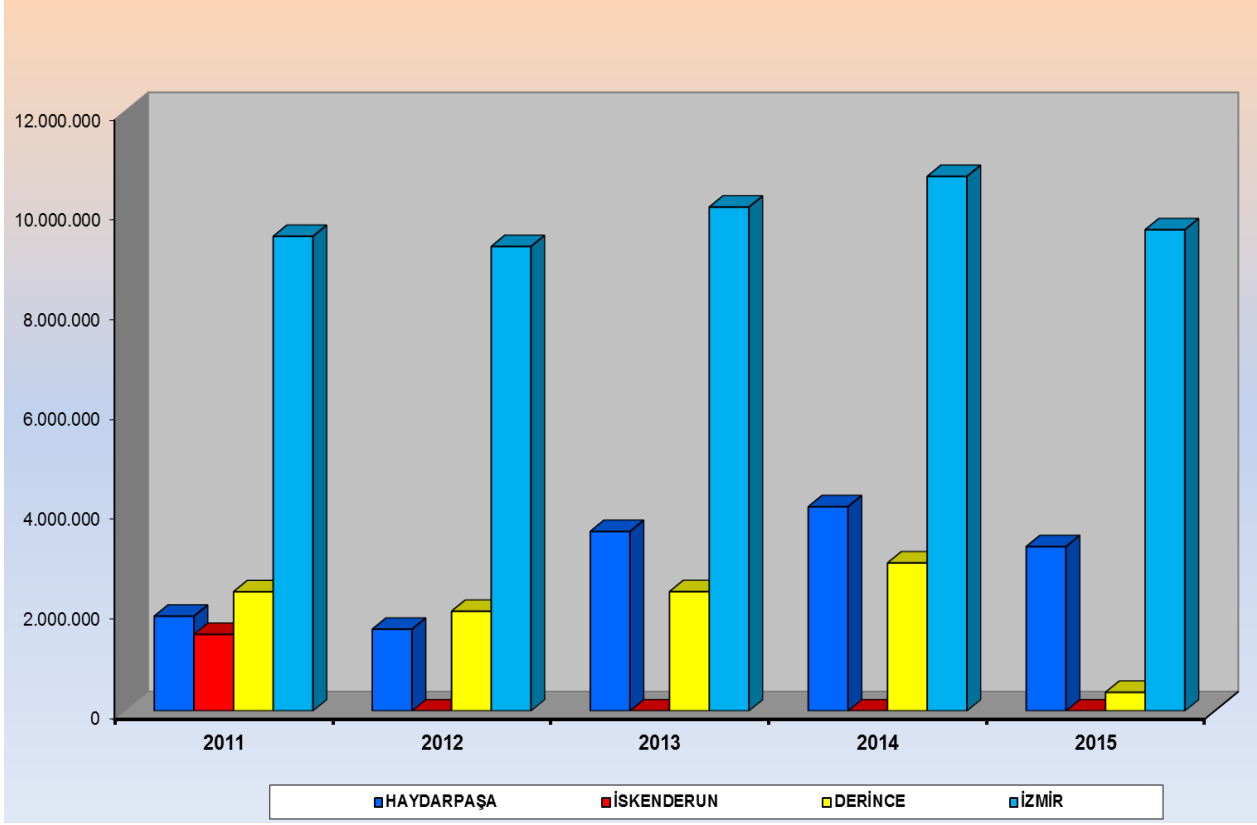
| LİMAN | YIL | KARIŞIK | KONTEYNER | D.KATI | D.SIVI | TOPLAM |
|------------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| HAYDARPAŞA | 2011 | 297.365 | 1.600.626 | 0 | 0 | 1.897.991 |
| | 2012 | 417.729 | 1.219.778 | 0 | 0 | 1.637.507 |
| | 2013 | 1.909.774 | 951.634 | 733450 | 0 | 3.594.858 |
| | 2014 | 2.759.000 | 762.088 | 568900 | 0 | 4.089.988 |
| | 2015 | 2.630.004 | 661.552 | 0 | 0 | 3.291.556 |
| İSKENDERUN | 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 |
| | 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DERİNCE | 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 |
| | 2015 | 219.011 | 1.788 | 149.273 | 2.977 | 373.049 |
| İZMİR | 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 |
| | 2015 | 763.370 | 6.656.669 | 1.969.201 | 247.710 | 9.636.950 |
| TOPLAM | 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 |
| | 2015 | 3.612.385 | 7.320.009 | 2.118.474 | 250.687 | 13.301.555 |

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

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

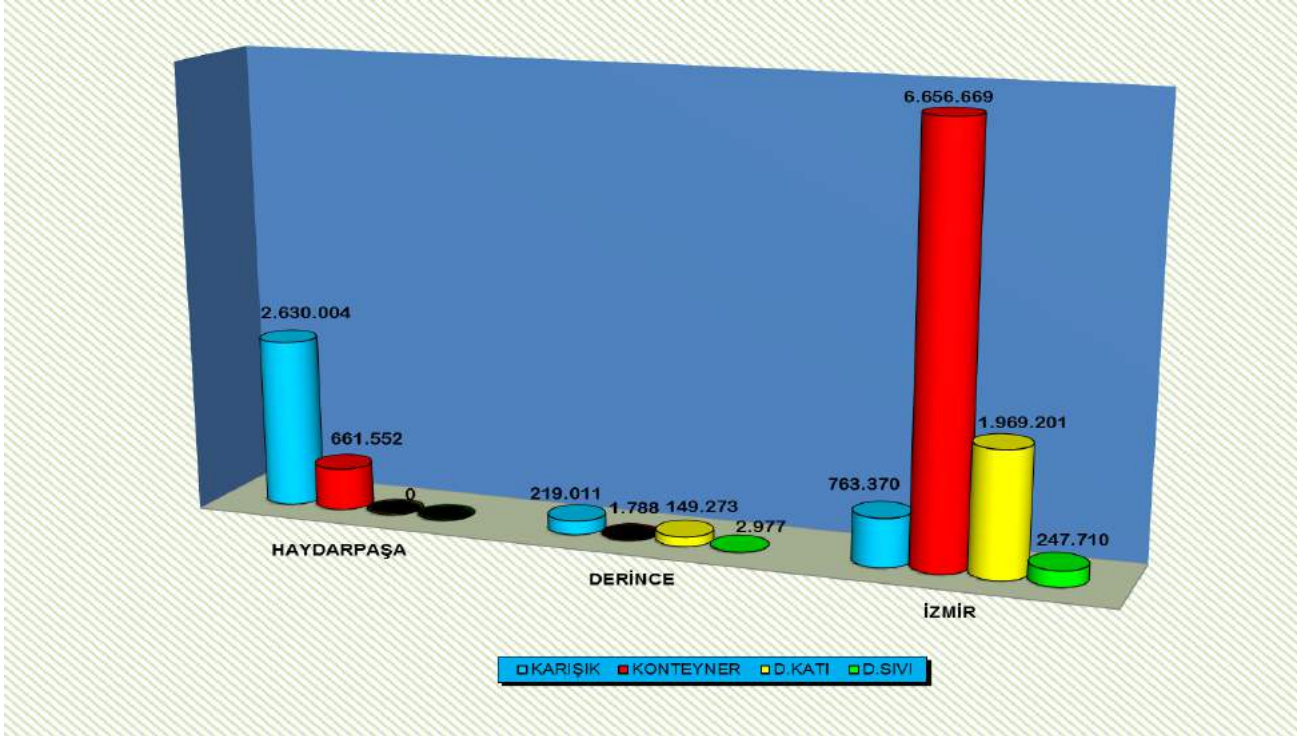
*** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibariyledir.

Grafik (69): TCDD Limanları 2011 – 2015 Elleçleme İstatistikleri



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (70): 2015 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.



Limanın 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 (73): 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) ÇELEBİ BANDIRMA LİMANI
- 10) BORUSAN LİMANI
- 11) BP GEMLİK TERMİNALİ
- 12) GEMLİK GÜBRE LİMANI
- 13) GEMPORT
- 14) RODA LİMANI
- 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) LİMAK AMBARLI TERMİNALİ
- 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) ARGAZ LPG AKARYAKIT DOLUM VE DEPOLAMA TESİSİ
- 42) ÇOLAKOĞLU METALURJİ TESİSLERİ
- 43) DİLER LİMAN TESİSLERİ
- 44) EVYAP DENİZ İŞLETMECİLİĞİ LOJİSTİK VE İNŞAAT A.Ş.
- 45) FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ
- 46) GÜBRETAŞ TESİSLERİ
- 47) HABAŞ TERMİNALİ
- 48) İGSAŞ İSTANBUL GÜBRE SANAYİ A.Ş.
- 49) EFESAN PORT

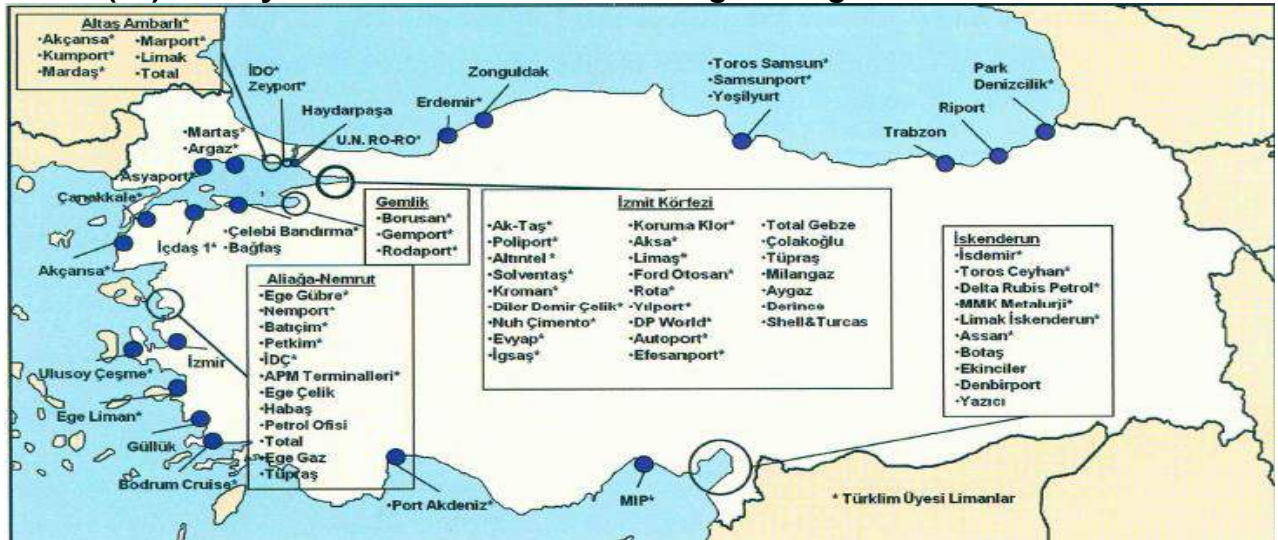
50)KIZILKAYA LİMANI
51)KORUMA KLOR ALKALİ SAN. VE TİC. A.Ş.
52)KROMAN ÇELİK LİMAN TESİSLERİ
53)LAFARGE ASLAN ÇİMENTO İSKELESİ
54)LİMAŞ İZMİT TERMİNALİ
55)MARMARA TRANSPORT İSKELESİ
56)MİLANGAZ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
57)NUH ÇİMENTO SAN. A.Ş. (NUHPORT)
58)OPAY PLATFORM İSKELESİ
59)PETLINE PLATFORMU
60)PETROL OFİSİ DERİNCE İSKELESİ
61)POLİPORT
62)SEDEF KONTEYNER TERMİNALİ VE LİMAN İŞLETMELERİ
63)SHELL DERİNCE TESİSLERİ
64)SOLVENTAŞ
65)TOTAL GEBZE TERMİNALİ
66)TURKUAZ İSKELESİ
67)TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİ TESİSLERİ
68)TÜPRAŞ KÖRFEZ SIVI YÜK İSKELESİ
69)YALOVA ELYAF İSKELESİ
70)YARIMCA ROTA LİMANI
71)SAFİ DERİNCE LİMANI
72)DP WORLD YARIMCA LİMANI
73)ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO ÖZEL LİMANI
74)ERDEMİR LİMANI
75)EREN HOLDİNG LİMANI
76)BÜTANGAZ TERMİNALİ
77)OPET MARMARA TERMİNALİ İSKELE VE PLATFORMU
78)SALİPAZARI KRUVAZİYER LİMANI
79)MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSLERİ
80)ÇAYIROVA CAM SANAYİ İSKELESİ
81)GİSAŞ TUZLA İSKELESİ
82)U.N. RO-RO PENDİK LİMANI
83)YILPORT

84)AKDENİZ KİMYA NEMPORT LİMANI
85)EGE ÇELİK LİMANI
86)EGE GÜBRE LİMANI
87)EGE GAZ LNG TERMİNALİ
88)HABAŞ İSKELESİ
89)BATIÇİM A.Ş. BATI LİMAN TESİSLERİ
90)İDÇ LİMANI
91)PETROL OFİSİ ALIĞA TESİSLERİ
92)TOTAL OIL İSKELESİ
93)TÜPRAŞ LİMANI
94)PETKİM LİMANI
95)PETLİM KONTEYNER LİMANI
96)BODRUM CRUISE PORT
97)GÜLLÜK LİMANI
98)ÇEŞME LİMANI
99)DİKİLİ İSKELESİ
100) MOPAK İSKELESİ
101) KUŞADASI YOLCU LİMANI

| |
|---|
| <p>102) MARMARİS LİMANI</p> <p>103) LİMAKPORT İSKENDERUN</p> <p>104) TOROS CEYHAN TERMİNALİ</p> <p>105) SAVKA MERSİN TERMİNALİ</p> <p>106) ADVANSA SASA POLYESTER TESİSLERİ</p> <p>107) ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI</p> <p>108) GÜBRETAŞ SARISEKİ İSKELESİ</p> <p>109) İSDEMİR LİMANI</p> <p>110) DELTA PETROL LİMANI</p> <p>111) ORHAN EKİNCİ İSKELESİ</p> <p>112) YAZICI İSKELESİ</p> <p>113) ATAŞ TERMİNALİ</p> <p>114) MERSİN LİMANI</p> <p>115) MMK ATAKAŞ DÖRTYOL LİMAN İŞLETMESİ</p> <p>116) MESBAŞ RIHTIMI</p> <p>117) SAVKA PLATFORMU</p> <p>118) SANKO LİMAN TESİSİ</p> <p>119) ENERJİ MERSİN TERMİNALİ</p> |
| <p>120) SAMSUNPORT</p> <p>121) TOROS TARIM SANAYİİ SAMSUN LİMAN İŞLETMESİ</p> <p>122) SÜRSAN ŞAMANDIRASI</p> <p>123) ORDU LİMANI</p> <p>124) AYGAZ ŞAMANDIRALARI</p> <p>125) PETROL OFİSİ ŞAMANDIRALARI</p> <p>126) TOTAL OIL ŞAMANDIRASI</p> <p>127) YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SAN. ŞAMANDIRASI</p> <p>128) SİNOP LİMANI</p> <p>129) YEŞİLYURT LİMANI</p> |
| <p>130) GİRESUN LİMANI</p> <p>131) PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.</p> <p>132) RİPORT</p> <p>133) ÜNYE ÇİMENTO TESİSİ LİMANI</p> <p>134) POAŞ ŞAMANDIRA TESİSLERİ</p> <p>135) TRABZON LİMANI</p> |

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı & TÜRKLİM

Grafik (71): Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları



Kaynak: TÜRKLİM

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 yıllığına 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 yıllığına 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 yıllığına 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 yıllığına 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 yıllığına 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 işletmeleri 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 02.03.2015 tarihinde "Safi Holding A.Ş."ye devredilmiştir. Liman Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. 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 ile Limanın Kruvaziyer Limanı ve Yük Limanı olarak faaliyet gösterecek şekilde yeniden yapılandırılmasına karar verilmiştir.

Limanın özelleştirilmesi amacıyla yeniden ihaleye çıkılması için çalışmalar Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından sürdürülmektedir.

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 | 02.03.2015 | 543 MİLYON USD |

Özelleştirme İhalesi İptal Edilen Liman

| LİMAN ADI | İHALE TARİHİ | İHALE İPTAL TARİHİ |
|-----------|--------------|--------------------|
| İZMİR | 03.05.2007 | 28.04.2010 |

Kaynak: TCDD & ÖİB

2.5.5. TCDD'den Özelleşen Limanlar

Mersin Uluslararası Limanı (MIP)



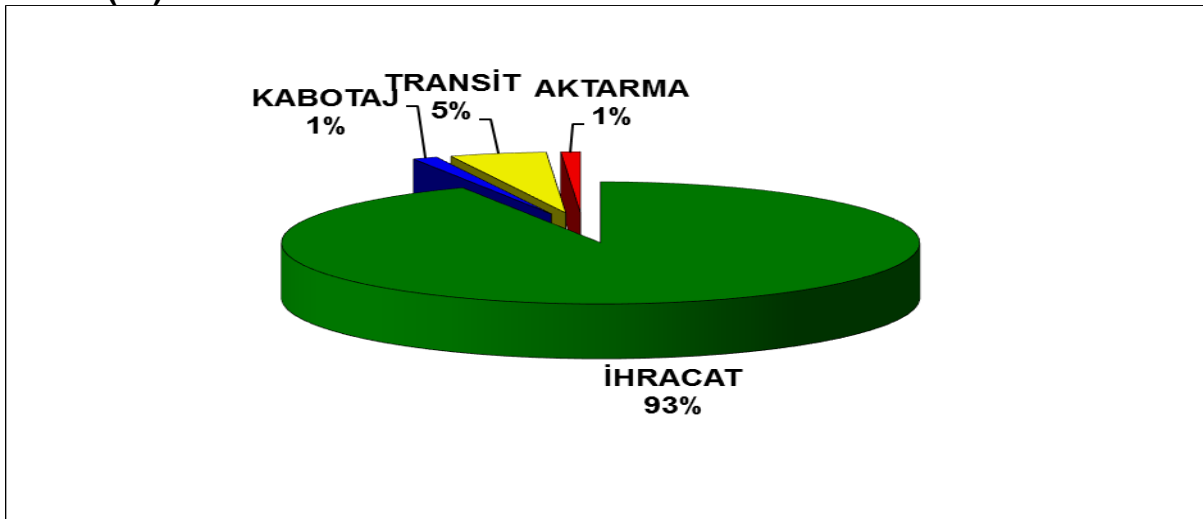
Mersin Uluslararası Limanı (MIP); coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan çok modlu bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla, yalnız Türkiye'nin değil aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'inde en önemli limanı konumundadır. Limanda her türlü yük çeşidine; 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 | |

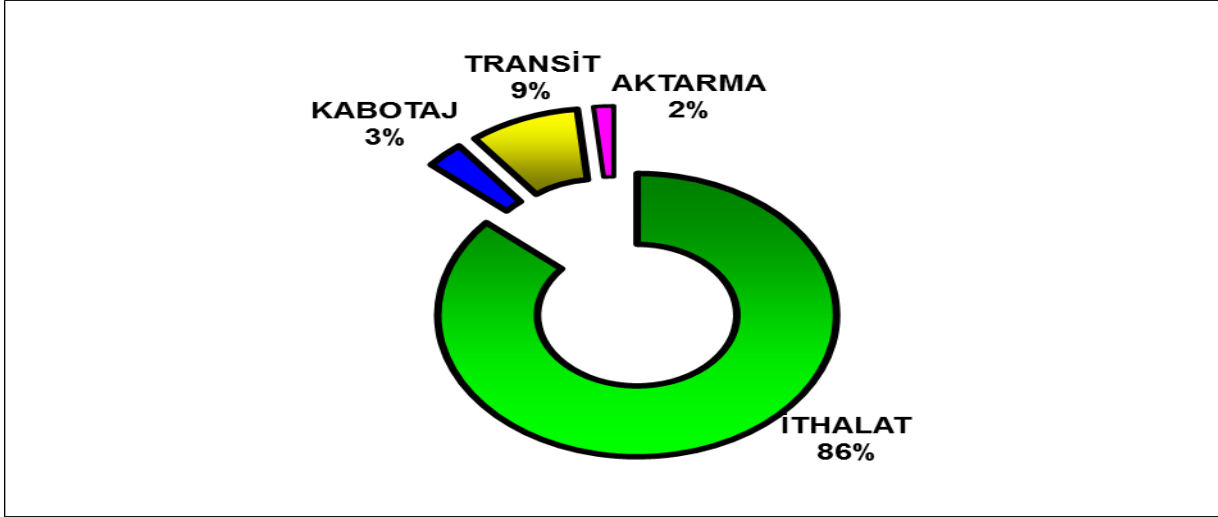
**Tablo (74): Mersin Limanı
2015 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)**

| YÜK CİNSİ | YÜKLEME | | | | BOŞALTMA | | | | TOPLAM |
|------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|------------------|----------------|-------------------|
| | İHRACAT | KABOT. | TRANSİT | AKTR. YÜK | İTHALAT | KABOT. | TRANSİT | AKTR. YÜK | |
| ÇİMENTO | 1.391.677 | 58.904 | 33.731 | | 4.576 | | 58 | | 1.488.946 |
| HUBUBAT | 155.794 | 34.423 | 745 | 2.477 | 1.235.297 | | 3.895 | 3.700 | 1.436.331 |
| KİMYASALLAR | 928.585 | 25 | 13.856 | 18.966 | 2.105.870 | 9.130 | 29.051 | 20.137 | 3.125.620 |
| NARENCİYE | 130.586 | | 5.303 | | 73.657 | | 2.501 | | 212.047 |
| CNTR | | | 321.398 | | | | 412.617 | | 734.015 |
| İŞ MAKİNELERİ | 8.428 | | 93 | 83 | 19.266 | | 4.624 | 194 | 32.688 |
| PAMUK | 82.024 | 16 | 2.553 | 100 | 243.458 | | 610 | 99 | 328.860 |
| GÜBRE | 104.098 | 28.089 | 351 | 1.032 | 250.652 | 73.802 | 7.777 | 823 | 466.624 |
| GIDA MADDELERİ | 1.444.534 | 96 | 27.800 | 6.227 | 784.305 | 95 | 73.136 | 6.802 | 2.342.995 |
| DONDURULMUŞ ET | 3.839 | | 317 | 16 | 11.719 | | 39.503 | 745 | 56.139 |
| MEYVE | 202.246 | | 657 | 263 | 217.112 | | 578.115 | 236 | 998.629 |
| GENEL YÜK | 2.539.080 | 5.384 | 132.075 | 69.187 | 2.890.283 | 27.624 | 344.186 | 76.458 | 6.084.277 |
| CAM | 126.986 | | 183 | 429 | 28.530 | | 2.057 | 429 | 158.614 |
| BAKLİYAT | 262.199 | | 592 | | 1.017.593 | 24 | 10.588 | 20 | 1.291.016 |
| CANLI HAYVAN | 126 | | | 36 | 37.266 | | 3.138 | 36 | 40.602 |
| MAKİNE | 99.269 | 3 | 2.694 | 1.531 | 111.369 | 23 | 8.429 | 1.663 | 224.981 |
| MİNERALLER | 1.834.159 | 2.709 | 2.934 | 3.342 | 277.009 | 2.750 | 8.578 | 186.135 | 2.317.616 |
| PETROL ÜRÜNLERİ | 591.224 | 18.043 | 6 | 1.365 | 4.788.005 | 472.285 | 50.607 | 361 | 5.921.896 |
| PİRİNÇ | 117.542 | | 3.614 | 47 | 360.308 | | 8.704 | | 490.215 |
| SODYUM KARB. | 452.731 | | 9.766 | 16 | 397 | | | | 462.910 |
| ŞEKER | 7.642 | | 5.661 | | 23.643 | | | 20 | 36.966 |
| TEKSTİL ÜRÜNLERİ | 434.215 | | 5.667 | 6.426 | 713.366 | | 41.049 | 8.196 | 1.208.919 |
| KERESTE | 10.500 | | 4.137 | 376 | 131.170 | | 5.750 | 702 | 152.635 |
| BİTKİSEL YAĞ | 66.423 | | 1.013 | 4.601 | 953.999 | 23 | 31.234 | 4.673 | 1.061.966 |
| ARAÇ | 21.325 | | 4.083 | 373 | 130.758 | 26 | 33.469 | 366 | 190.400 |
| TOPLAM | 11.015.232 | 147.692 | 579.229 | 116.893 | 16.409.608 | 585.782 | 1.699.676 | 311.795 | 30.865.907 |

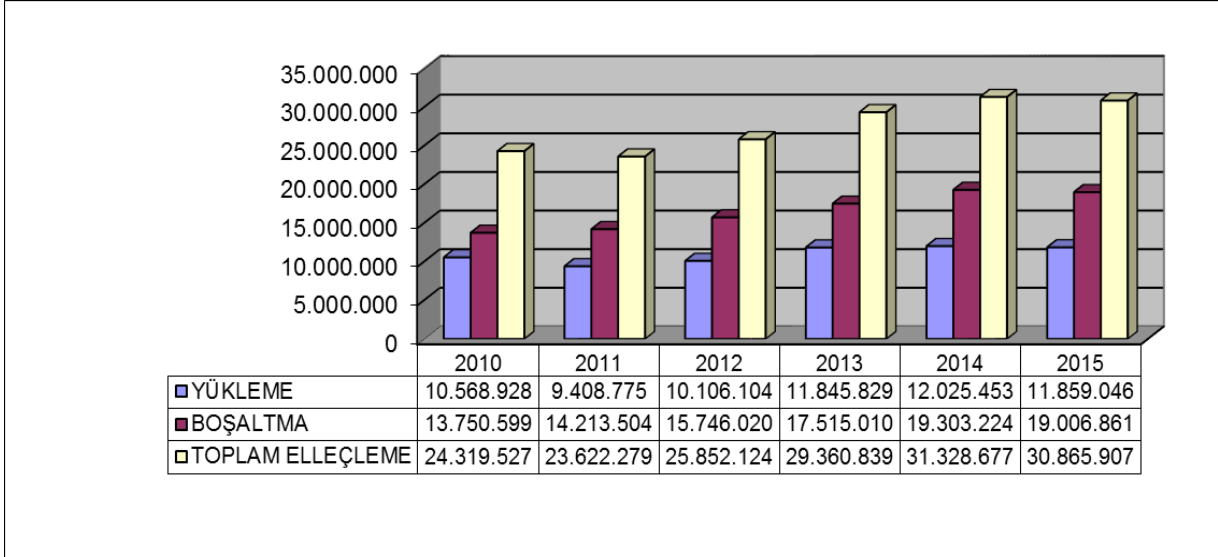
Grafik (72): Mersin Limanı 2015 Yükleme



Grafik (73): Mersin Limanı 2015 Boşaltma



Grafik (74): Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Kaynak: Mersin DTO & MIP

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, İliçhevski; 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 metrekare liman alanının 350.000 metrekaresinde 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.

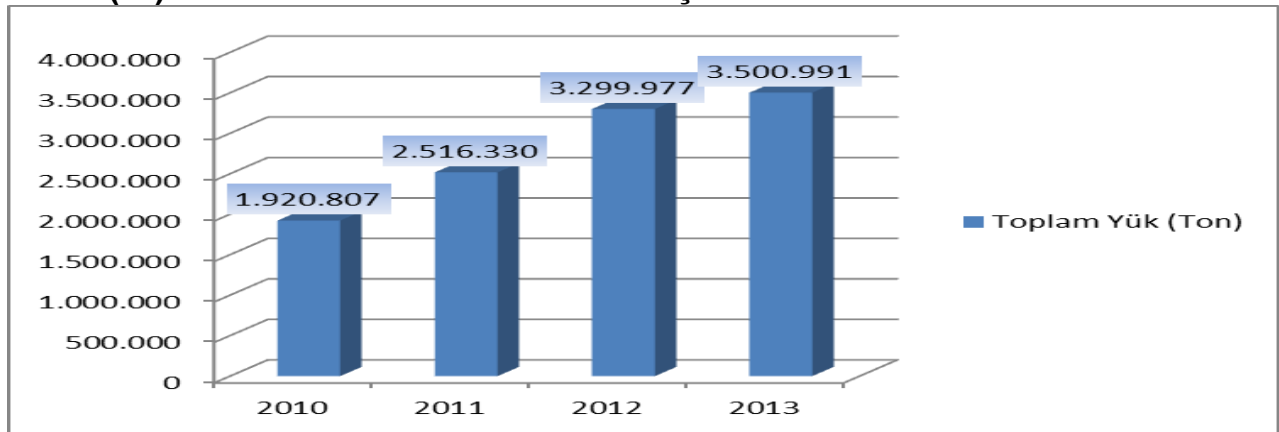
| | |
|---------------------------|------------------------|
| Limn Alanı | 445.000 m ² |
| Kapalı Alan | 35.000 m ² |
| Çelik Silo | 60.000 ton |
| Konteyner Stok Alanı | 100.000 m ² |
| Rıhtım Uzunluğu | 1.756 m |
| Rıhtım Derinlikleri | -6,5 / -12 m |
| Rıhtım Ekipman Kapasitesi | 11.500.000 ton/yıl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

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

Tablo (75): 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 (75): 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.

Marmara Denizi'nin güney kıyısında konuşlanan Bandırma limanı, Marmara Bölgesi'nin dökme yük ithalatı ve ihracatı kapılarında biridir. Modern 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.

Bandırma Limanı, dökme yük, genel yük, konteyner, sıvı yük ve Ro-Ro gemilerine liman hizmetleri sunmakta olup, tüm rıhtımları geçici depolama rejimine tabi gümrüklü alandır. Bu hizmetlere ek olarak aynı zamanda otomotiv ihracat limanı olarak da hizmet vermesi planlanan Bandırma limanı, Türkiye'nin gelişme potansiyeli yüksek limanları arasında yer almaktadır. Tüm ülkeye uzanan demiryolu bağlantısı ile kombine taşımacılıkla her türlü yükün elleçlenebileceği bir limandır.

Toplam uzunluğu 2973 metre ve derinlikleri 6 – 11.50 metre arasında değişen 20 adet rıhtımı, 1000 metre ve 500 metre uzunluğunda iki mendireği bulunmaktadır.

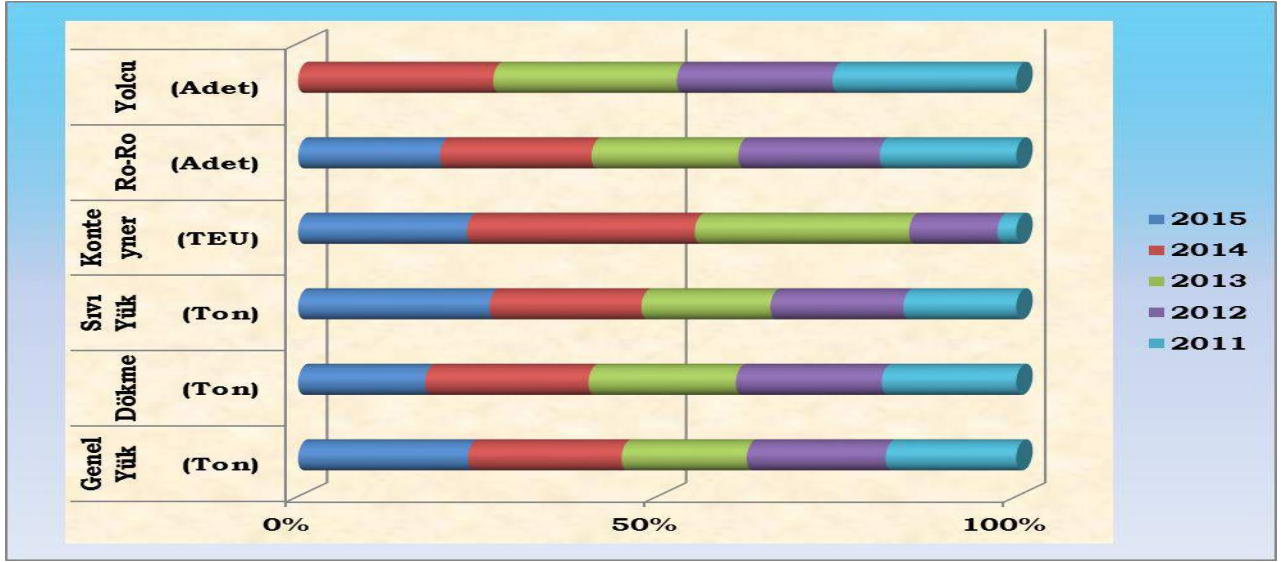
| Liman Özellikleri | |
|--------------------------|--------------------------------------|
| Koordinatlar | 40 ° 21' 45" N - 027° 57' 50" E |
| Elleçlenen Yük | Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner |
| Saha Kapasitesi | |
| Toplam Liman Sahası | 268.348 m ² |
| Toplam Depolama Sahası | 215.569 m ² |
| Gümrüklü Alan | 268.348 m ² |
| Ekipman Park Alanı | 1.500 m ² |
| CFS | 8.000 m ² |
| Toplam Rıhtım Uzunluğu | 2.973 m |
| Yük Kapasitesi | |

| | | |
|--------------------------------|-------------|-----------------------|
| Konteyner (Teu/Yıl) | 350.000 | |
| Dökme Yük (Ton/Yıl) | 10.000.000 | |
| Genel Yük (Ton/Yıl) | 1.000.000 | |
| Dökme Sıvı Yük (Ton/Yıl) | 1.000.000 | |
| Depolama Kapasitesi | | |
| Konteyner (TEU) | 4.195 | |
| Dökme Yük / Açık Saha (Ton) | 165.000 | |
| Dökme Yük / Kapalı Depo (Ton) | 35.000 | |
| Genel Yük (Ton) | 110.000 | |
| Gemi Kabul Kapasitesi | | |
| Konteyner (Adet/Yıl) | 330 | |
| Dökme Yük (Adet/Yıl) | 3.240 | |
| Sıvı Dökme Yük (Adet/Yıl) | 216 | |
| Genel Yük (Adet/Yıl) | 216 | |
| Ro-Ro (Adet/Yıl) | 13.140 | |
| 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 (76): 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) |
|-------|-----------------|-------------|----------------|-----------------|--------------|--------------|
| 2015 | 449.275 | 3.035.469 | 324.024 | 18.613 | 205.890 | |
| 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 |

Grafik (76): 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 (m ²) |
| 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 (77): Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre

Elleçleme Miktarları

Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner

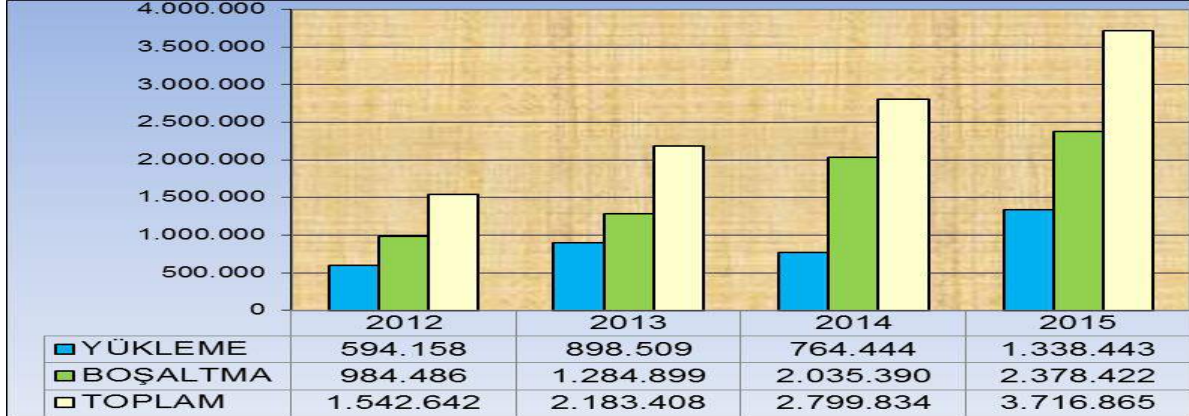
| Dönem | Yükleme (Ton) | Boşaltma (Ton) | Toplam (Ton) |
|-------|---------------|----------------|--------------|
| 2012 | 594.158 | 984.486 | 1.542.642 |
| 2013 | 898.509 | 1.284.899 | 2.183.408 |
| 2014 | 764.444 | 2.035.390 | 2.799.834 |
| 2015 | 1.338.443 | 2.378.422 | 3.716.865 |

Ro-Ro / Ro-Pax

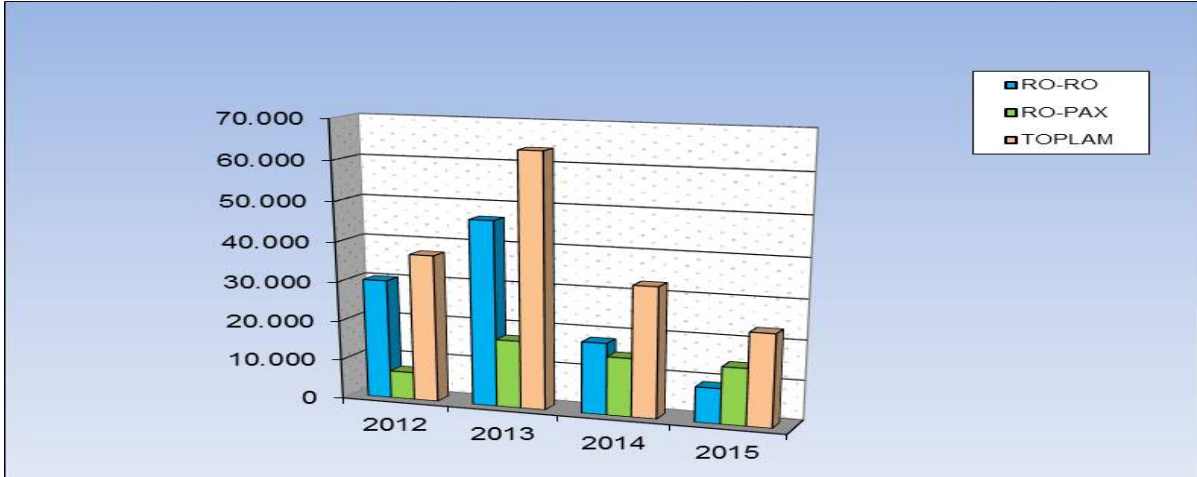
| Dönem | Ro-Ro | Ro-Pax | Toplam |
|-------|--------|--------|--------|
| 2012 | 30.208 | 6.982 | 37.190 |
| 2013 | 46.602 | 17.087 | 63.689 |
| 2014 | 18.066 | 14.736 | 32.802 |
| 2015 | 8.888 | 14.355 | 23.243 |

Grafik (77): 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 41° 00' 811'' N 27° 59' 972'' E | 2 No.lu Şamandıra 41° 00' 909'' N 27° 59' 943'' E | 3 No.lu Şamandıra 41° 00' 902'' N 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 | 128.280 m ² | |
| Otomobil-Kamyon Park Alanı | 2.240 m ² | |
| Ekipman Park Alanı | | |
| Rıhtım-İskele Özellikleri | | |
| Uzunluk | 2 x 340 m | |
| Maksimum Derinlik | 16 m – 19 m | |
| Ekipmanlar | 2 x HMK 7608 2 x HMK 6407 5 x Full Container Handler (Stacker) 2 x Empty Container Handler (Stacker) 8 + 8 x Terminal Truck | |

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 | 127.947 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 | 140/130/100/65 | |
| Paletli Vinç (Sennebogen) | 1 | 7 | |
| RMG | 1 | 10 | |
| Forklift/Reach Truck | 5 | 28/7/7/5/ | |
| Çekici/Traktör | 1 | 100 | |

Aves - Savka Platform



LİMAN ÖZELLİKLERİ

| | | |
|------------------------------------|-------------------------------|--------------|
| Koordinatlar | 36° 46' 07" N & 034° 43' 49 E | |
| Elleçlenen Yük | Akaryakıt / Bitkisel Yağ | |
| Elleçleme Kapasitesi | | |
| Dökme Sıvı (Ton/Yıl) | 500.000 | |
| Rıhtım – İskele Özellikleri | Doğu Rıhtımı | Batı Rıhtımı |
| Uzunluk | 282 m | 282 m |
| Maksimum Derinlik | 13 m | 13 m |

Batıçım Liman Tesisleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ

| | | | |
|----------------------------------|---|-----------------------|-----------------------|
| Koordinatlar | 38° 45'00" N – 26° 53'50" E | | |
| Elleçlenen Yük | Genel Kargo, Kuru Dökme Yük, Proje Kargo, Sıvı Dökme Yük, Tehlikeli Madde | | |
| Elleçleme Kapasitesi | 6.000.000 Ton/Yıl (Toplam) | | |
| Toplam Liman Sahası | 193.000 m ² | | |
| A Tipi Genel Antrepo Kapalı Depo | 26.630 m ² | | |
| A Tipi Genel Antrepo Açık Saha | 31.300 m ² | | |
| Geçici Depolama Alanı Açık Saha | 20.000 m ² | | |
| Rıhtım-İskele Özellikleri | | | |
| | 1 No.lu İskele | 2 No.lu İskele | 3 No.lu İskele |
| Uzunluk | 205 m | 186 m | 193 m |
| Derinlik (max.) | 17 m | 32 m | 32 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 | Berth No 1: 300 m | Berth No 2: 350 m |
| Minimum Derinlik | 8 m | |
| Maksimum Derinlik | 23 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 Yük, 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 | 1 | | |

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>Vinç</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' IS" (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) | |
| <u>Vinç</u> | - | - | |

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 | |
| 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 |
| Toplam Liman Sahası | 460.000 m ² |
| Rıhtım 1 | 430 m |
| Rıhtım 2 | 465 m |
| Minimum Derinlik | 16 m |
| Ekipmanlar | Adet |
| STS | 8 |
| RTG | 34 |
| TT | 54 |

Efes Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

| | | | |
|----------------------------------|---|-------------------|------------------------|
| Koordinatlar | 40° 46` N / 29° - 32` E | | |
| Elleçlenen Yük | Dökme Kuru Yük / Genel Yük / 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 | Marka | Kapasite (mton) |
| Vinç | 3 | TerexFuchs 880 | 22 |
| | 1 | Liebherr 180 | 64 |
| | 2 | Sennebogen 3300 | 40 |
| | 1 | Sennebogen 870 | 22 |
| | 1 | Demag | 45 |
| | 1 | Gottwald HMK 300E | 100 |

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 – Ro-Ro | | |
| 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 | 9 | Konecrane-Doosan | 3-10-16-20-32-42 Ton |
| Loader | 5 | Doosan-Liu Gong | 0,4 – 3 – 4 m ³ |
| Endüstriyel Ekskavatör | 1 | Liebherr | 1,8 m ³ |
| Tele Handler | 1 | Caterpillar | 14 m |
| Paletli Ekskavatör | 5 | Doosan - Caterpillar | 0,8 – 1,3 – 1,5 m ³ |
| Süpürge Aracı | 2 | Johnston – Ausa | - |
| Tanker | 1 | Ford | 7 m ³ |
| Pilot Botu | 1 | Erdemir Pilot | 400 bg |
| Palamar | 2 | Palamarcı 2 / Palamarcı 3 | 160 bg |
| Römorkör | 3 | Erdemir 1, 2 ve 3 | 30 – 40 ton |

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) | 358 m | | |
| Uzunluk(No:1 Rıhtım) | 35 m | | |
| Maksimum Derinlik | 16 m | | |
| Uzunluk(No:4 Rıhtım) | 80 m | | |
| Maksimum Derinlik | 16 m | | |
| Uzunluk(No:5-6 Rıhtım) | 455 m | | |
| Maksimum Derinlik | 16 m | | |
| 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) |
| STS | 4 | 70 |
| MHC | 7 | 80 - 104 |
| Reach Stacker | 6 | 8 - 45 |
| Empty Handler | 3 | 8 |
| 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 | 500 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 | Rıhtım 2 | Rıhtım 3 | Rıhtım 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 | |

* Söz konusu iskelelerde Deniz Otobüsü İskeleleri de bulunmaktadır.

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 | 30 |
| | 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 (A Tipi Genel Antrepo) | 69.640 m ² | | |
| Gümrüklü Açık Alan (Geçici Depolama) | 270.190 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 | 3-5-6-7-8-10-30-45 |
| | | Baoli - Hyundai - Çukurova | |
| Forkliftler | 21 | Manituo - Kalmar | 10-15-55 |
| | | Cat-Çukurova-Daewoo | |
| Loader | 7 | Hyundai-Hitachi-Daewoo-Cat | 3 m ³ |
| Ekskavatör | 8 | 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 40-60 |
| Ekskavator | 7 8-15 |
| Forklift | 4 4-16 |

Kumport Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

| | | | |
|---|------------------------|-----------------------|--|
| Koordinatlar | 40° 58' N & 028° 41' E | | |
| Elleçlenen Yük | Konteyner, Genel Yük | | |
| Elleçleme Kapasitesi | | | |
| Konteyner (Teu/yıl) | 2.100.000 | | |
| Araç/Yolcu | | | |
| Toplam Liman Sahası | 468.909 m ² | | |
| Kapalı Ambar | 11.161 m ² | | |
| Gümrüklü Açık Alan | 370.484 m ² | | |
| Rıhtım-İskele Özellikleri | | | |
| Uzunluk | 2.180 m | | |
| Maksimum Derinlik | 16,5 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 | 6 | 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 | 3.380 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) | 1.000.000 | |
| Dökme Yük (Ton/yıl) | 2.500.000 | |
| 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 | 1.940 m | |
| Maksimum Derinlik | 12 - 16,5 m | |
| Ekipmanlar | | |
| Raylı Vinç | 10 | |
| Mobil Vinç | 7 | |
| Lastik Tekerlekli Vinç | 41 | |
| Konteyner İstif Mak. | 10 | |
| Boş Konteyner İstif Mak. | 10 | |
| Çekici | 92 | |
| Dorse | 109 | |

Martas



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 | Kapasite/Ton | |
| Araç Cinsi | | | |
| SSG – İskele Vinci | 11 | 40-65 | |
| Mobil İskele Vinci | 5 | 70-150 | |
| RTG – Lastik Tekerli İstif Vinci | 45 | 35-41 | |
| Stacker – Konteyner İstif Aracı | 18 | 42-45 | |
| Empty Stacker – Boş Konteyner İstif Aracı | | | |

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, Liebherr LHM 280 |
| | 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 Stacker | 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°24'45"N & 41°21'45"E | |
| Elleçlenen Yük | Dökme, Genel, 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 (tuz) | 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 |

Petlim Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

| | | |
|----------------------------------|---|---------------------|
| Koordinatlar | 38° 46' 36'' N - 26° 55' 33'' E | |
| Elleçlenen Yük | Genel Yük, Konteyner (İnşaat halinde) | |
| Elleçleme Kapasitesi | 1.500.000 TEU/yıl (inşaat halinde) | |
| Gümrüklü Açık Alan | 420.000 m ² (inşaat halinde) | |
| Kapalı Ambar | 600 m ² | |
| Rıhtım-İskele Özellikleri | | |
| Uzunluk | 700 metre | Konteyner Rıhtımı |
| Maksimum Derinlik | 150 metre | Genel Kargo Rıhtımı |
| | 16 m | |



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 | 170.000 m ³ | |
| 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 | |
| Liman 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 - Yarımca



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 CBG3019 | 1 | |
| Linde Forklift (2,3,5,6 ton) | 19 | |
| Clark (13,5 ton) | 1 | |
| Kalmar (20 ton) | 1 | |
| Bobcat | 6 | |
| Caterpillar 908 | 1 | |
| Volvo L110 | 1 | |
| Volvo L120 | 1 | |
| Telehandler | 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, Demiryolu Feribot, 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 |

Salıpazarı Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

| | | |
|----------------------------------|---------------------------------|-------------|
| Koordinatlar | 41° 01' 33'' N - 28° 59' 02'' E | |
| Elleçlenen Yük | Yolcu | |
| Gümrüklü Açık Alan | 13.250 m ² | |
| Rıhtım-İskele Özellikleri | | |
| | Uzunluk | 1.115 metre |
| | Maksimum Derinlik | 9 metre |

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 | |
| Toplam Liman Sahası | 24.000 m ² | |
| Kapalı Ambar | 1.579 m ² | |
| Gümrüklü Açık Alan | 24.000 m ² | |
| 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 - Proje Yükleri | |
| Elleçleme Kapasitesi | | |
| K.Dökme ve G.Kargo (Ton/yıl) | 20.000.000 | |
| 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 - kimyasal ürün depolama tankları 9.744 m ² - katı dökme depoları | |
| Genel Antrepo | 256.366 m ³ - tanklar 10.500 m ² - kapalı tahıl ve yem hammadde depoları 51.007 m ² - kapalı katı dökme ürün 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 | 1.465 m | |
| Maksimum Derinlik | 15 m | |

Toros Tarım Samsun Terminali



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 | 1.312.000 m ² | |
| Depolama Sahası | 150.000 m ² - açık depolama sahaları | |
| Kapalı Ambar | 58.181 m ³ - kimyasal depolama tankları 41.920 m ² - katı dökme ürün depoları | |
| Genel Antrepo | 38.644 m ³ - kimyasal depolama tankları | |
| 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) | 580.000 | |
| Genel Yük (Ton/yıl) | 5.000.000 | |
| Sıvı Yük (Ton/yıl) | 1.000.000 | |
| Toplam Liman Sahası | 338.000 m ² | |
| Kapalı Ambar | 1.000 m ² tam kapalı / 2.000 m ² sundurmalı alan | |
| Genel Antrepo | 3.500 m ² A Tipi Genel Antrepo | |
| Gümrüklü Açık Alan | 199.311 m ² | |
| Rıhtım-İskele Özellikleri | | |
| Uzunluk | 1065 m | |
| Maksimum Derinlik | 27 m | |
| Ekipmanlar | Adet | Kapasite (ton) |
| STS | 8 | 70 |
| RTG | 21 | 41 |
| MHC | 8 | 100-60 |
| REACH STACKER | 5 | 45 |
| EMPTY HANDLER | 1 | 8 |

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 Maksimum Derinlik | Maks. 7,5 m. Safe Berth: 7,00 m. |
| 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.
- *Limanların 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

- *Liman 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.
- *Liman 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 denizyoluna 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 orjinallığı 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 arttırılmalıdır. 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.

Limanlarımızla İlgili Bölgesel Sorunlar

Antalya

Türkiye’de özel sektöre geçen limanların birçoğu işletme ve yatırım konusunda yetersiz kalmaktadır. Yıllar önce özel sektöre geçmesine rağmen hala uluslararası standartlarda hizmet veremeyen limanlar, bölge işadamları tarafından pahalı ya da küçük olmakla eleştirilmektedir.

Sektörün gelişimi önündeki en büyük engelin limanlarda gerçekleşen terminal, elleçleme ve ardiye hizmetlerinde oluşan yüksek maliyetlerin yanı sıra kapasite ve ekipmanlardaki yetersizlik olduğu dile getirilmektedir.

Sonuç olarak üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’de liman işletmeciliği konusunda hala ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Zayıf lojistik altyapısı, eski makine ve teçhizat kullanımı ve bölgesel talebe göre hareket edememe gibi nedenlerden dolayı, Türkiye limanlarının Karadeniz ve Akdeniz’deki rakiplerine göre rekabet gücü düşük kalmaktadır.

Antalya, Isparta ve Burdur illerinde taş ve taş ocakçılığı ihracatı büyük önem arz etmektedir. Özellikle Burdur’un ihracatında taş, kum, kil, taş ocakçılığı/çimento ve kireç/alçının payı % 89,3’tür. Isparta’da bu ürünler ihracatın yaklaşık üçte birini oluştururken, Antalya’da kum, kil ve taş ocakçılığı ihracatı meyve ve sebze ihracatından sonra en önemli üçüncü ihracat kalemini oluşturmaktadır.

Bu ürünlerin ihracatı ise büyük oranda limanlar yoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle Antalya ve hinterlandı için Antalya Limanı bölgenin ihracata açılan kapısı konumundadır. Ancak, Antalya Limanı tarife ücretlerinin yüksekliği bölgenin ihracatçılarını İzmir ve Mersin limanlarına yönlendirmektedir.

Antalya Limanı ile ilgili olarak 13.11.2015 tarihinde DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Sn. B. İnanç KENDİROĞLU’nun katılımıyla Antalya Ticaret ve Sanayi Odası’nda sektör temsilcileri ile Antalya Limanı Sorunları ve Çözüm Önerileri konulu bir toplantı gerçekleştirilmiş ve Antalya Limanı ile ilgili olarak aşağıdaki sorunlar dile getirilmiştir;

- Özellikle Mersin ve İzmir Limanları ile kıyaslandığında Antalya Limanı’nda uygulanan tarifeler yüksektir. Bu nedenle;
 - Yatırımlarını Mersin ya da İzmir’e taşıyan firmalar bulunmaktadır,
 - Özellikle mermer ve krom sektöründe Mersin ve İzmir Limanlarının kullanımı arttığından Antalya-Burdur-Isparta bölgelerinde ihracat ve ithalat olumsuz etkilenmektedir.
 - Mobilya sektöründeki büyük firmalar Antalya Bölgesinde yatırım yapmaktan kaçınmaktadır.
 - Firmaların maliyetleri artmakta, uluslararası pazarda rekabet güçleri azalmaktadır.
- Uygulanan yüksek tarifeye rağmen Antalya Limanı’nda verilen hizmet kalitesi düşüktür.

- Limanın fiziki yapısı yetersizdir, kavşak düzenlemesine ihtiyaç vardır.

Bodrum

Bodrum Belediye Limanı

| | |
|---|-----|
| 2015 Yılı Kontratlı Tekne Sayısı (İç Liman + Kumbahçe) | 164 |
| 2015 Yılı Kontenjan Tekne Sayısı | 120 |
| İç Liman Kooperatifi Kontratlı Tekne Sayısı | 42 |
| Gümbet İskelesi Kooperatifi Kontratlı Tekne Sayısı | 34 |
| Gümbet (Dalgakıran bağlanan) | 130 |
| Halikarnas Kooperatifi | 19 |
| Kumbahçe Kooperatifi | 12 |
| Bardakçı Dolmuşları | 7 |
| Feribotlar (Datça) | 130 |

Yeri olan ve Kontenjan Tekneleri dahil dışarıdan gelip günlük indirme-bindirme yapan teknelerin sayısı Bodrum Limanı kapasitesinin çok üzerindedir. Özellikle hafta sonlarında aşırı yüklenme nedeniyle sıkıntı yaşanmakta, yeterli hizmet üretilmemektedir. Bu da liman kullanıcıları ile yöneticiler arasında hoşnutsuzluğa neden olmaktadır.

Son yıllarda olduğu gibi 2015 yılında da 3000 dolayında Charter Teknesi Bodrum limanından giriş çıkış yapmıştır. Bodrum limanının mevcut haliyle tekne kapasitesini karşılayamaması nedeniyle, alternatif olarak Gümbet Yat Korunağı projesi kapsamında, Gümbet İskelesine bağlı;

19 adet Ponton (15 m – 3,5 m)

3 adet (20 m uzunluk – 8 m en dalgakıran)

8 adet (20 m uzunluk – 6 m en dalgakıran)

tamamlanmıştır.

Bodrum Belediye Rıhtımı 2015 verileri aşağıdaki gibidir;

| 2015 | Sefer Sayısı | Gelen Yolcu | Giden Yolcu | Transit Yolcu | Toplam Yolcu |
|---------|--------------|-------------|-------------|---------------|--------------|
| Feribot | 882 | 66.870 | 67.927 | 67.926 | 202.723 |

Bodrum Yolcu İskelesi

Bodrum Yolcu İşletmesi A.Ş. tarafından işletilen Bodrum Yolcu İskelesinde daha büyük gemilere hizmet verebilmek amacıyla, 03.11.2010 tarihinde T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca onaylanarak yürürlüğe giren Uygulama İmar Planı kapsamında başlatılan mevcut iskelenin deniz tarafına bakan ucundan 45 ve 100 m açıkta Dolfen İskeleler inşa edilerek bağlama yeri 240 m'den 350 m'ye çıkarılmıştır.

| 2015 | Sefer Sayısı | Gelen Yolcu | Giden Yolcu | Transit Yolcu | Toplam Yolcu |
|--------------|--------------|-------------|-------------|---------------|--------------|
| Gemi | 92 | - | - | 70.042 | 70.042 |
| Feribot | 566 | 16.681 | 16.991 | 70.341 | 104.013 |
| Genel Toplam | 658 | 16.681 | 16.991 | 140.383 | 174.055 |

Güllük Limanı

Yatırımı 2006 yılında tamamlanan Güllük Limanı'nda 650 m uzunluğunda ve – 8 / - 14,5 m derinliğinde rıhtım bulunmaktadır. Yılda 500 gemi kabul eden limana en fazla 54.000 DWT'luk gemiler yanaşmaktadır.

Limanda depolama ve ekipman park alanı bulunmamaktadır. Toplam gümrüklü alan 14.000 m² dir. Yıllık 6.300.000 ton dökme yük ve 700.000 genel kargo kapasitesine sahip olan limanda kapasite kullanım oranı yaklaşık % 65'dir. Limanda % 90 oranında feldspat olmak üzere alüminyum cevheri ve konsantreleri, mermer, kalkerli süsleme taşı ve kuvars elleçlenmektedir.

Limana gelen yüklerin % 80'i Aydın Çine'den gelmekte olup, bu yükler İtalya ve İspanya'ya ihraç edilmektedir. Maden rezervinin yaklaşık 250 milyon ton olduğu belirtilmiştir.

Tesisin çok şeritli karayoluna mesafesi 4 km olup, demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Tesiste 1 adet giriş kapısı bulunmakta olup, girişinde her biri 6 m olan 2 şeritli yol yer almaktadır. Tesisin kapasitesi dökme yük için yeterli olup, artan konteyner taleplerini karşılamak amacı ile 400 m konteyner rıhtımının yapılması gerekli görülmektedir. Liman geri sahasında da 60.000 m² alana ihtiyaç duyulmaktadır.

TR32 Bölge Planı ve Aydın 2023 Stratejik Plan çalışmalarında belirtildiği gibi, Aydın-Çine-Yatağan-Güllük demiryolu bağlantısı Aydın, Denizli, Muğla illerini kapsayan TR32 Güney Ege Bölgesi için büyük önem taşıyan projelerden biridir. Bahsi geçen bölgede feldspat, çimento ve mermer üretilmekte ve ihraç edilmektedir. TR32 bölgesindeki en fazla yük hareketi Güllük limanında olmaktadır. Aydın-Çine-Yatağan-Güllük demiryolu bağlantısı tamamlandığında bu ürünler daha ekonomik biçimde Güllük Limanına ulaştırılabilecektir. Ayrıca, limana karayolu ulaşımının geliştirilmesi yönünde eksiklikler bulunmaktadır. Bölgede erişilebilirliğin güçlendirilmesi ve önemli limanlara bağlantıda verimliliğin ve etkinliğin sağlanması amacıyla başta Kaklık olmak üzere lojistik merkezler desteklenmelidir.

2015 yılında Güllük Limanında 5.532.097 ton yük elleçlenmiş olup, yük cinslerine göre dağılımı aşağıdaki gibidir.

| Yük Cinsi | Yükleme (Ton) | Boşaltma (Ton) | Toplam (Ton) |
|--------------------------------------|------------------|----------------|------------------|
| Feldspat Dökme | 5.119.284 | 5.807 | 5.125.091 |
| Boksit | 175.200 | | 175.200 |
| Mermer | 80.301 | | 80.301 |
| Demir Cevheri ve Konsantreleri | 6.000 | | 6.000 |
| Krom Cevheri ve Konsantresi | 12.000 | | 12.000 |
| Kalsit | 772 | | 772 |
| Kuvars (Kuvarsit) | 61.650 | | 61.650 |
| Bentonit | 4.000 | 4.000 | 8.000 |
| Kum | | 6.150 | 6.150 |
| Olivin | 150 | | 150 |
| Zımpara | 5.000 | | 5.000 |
| Linyit | | 21.352 | 21.352 |
| Balık Unu Tozları ve Toprakları | | 30.344 | 30.344 |
| Canlı Balıklar (süs balıkları dahil) | 87 | | 87 |
| Genel Toplam | 5.464.444 | 67.653 | 5.532.097 |

Güllük Limanında hizmet veren Güllük Mandalya Turizm ve Liman Hizmetleri A.Ş. verilerine göre, bölgenin maden yatakları bakımından zengin olması, ihracat limanlarına daha yakın oluşu ve korunaklı bir liman olması nedeniyle, 2015 yılı tahminlerin üzerinde seyretmiştir. Yük artışına bağlı olarak gelen gemi sayısı da arttığından demirleme mevkiinde bazı beklentiler yaşanmıştır.

İskelenin güneyinde bulunan ve dolgu alanını denizden koruyan tahkimat kayalıkları zaman içinde dalga hareketleri nedeniyle denize doğru kaymaya başlamış, bu yüzden betonlu liman sahasında bazı çatlamalara neden olmuştur. Hem bu konunun hem de liman sıkışıklığının çözülmesi amacıyla tahkimat kayaları alınıp, aynı kıyı hattında olmak ve imar planına sadık kalmak şartıyla, su içi beton dökülerek bir istinat duvarı yapılmış ve aynı zamanda 144 metre uzunluğunda bir yanaşma rıhtımı kazanılmıştır. Gerekli izinlerin tamamlanması ile hizmete girmesi beklenmektedir.

Marmaris

Marmaris Limanı (Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.)

1. 20.10.2016 tarih ve 26326 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği" gereği, Marmaris Liman İşl. A.Ş. için hazırlanan risk değerlendirmesi ve acil müdahale planında, denizde oluşabilecek petrol kirliliğine karşı alınacak tedbirler doğrultusunda, ekipman ve malzeme belirlenmesi yapılmış olup, bu işlem yapılırken kullanılan formun "Tese Gelen Gemi Bilgileri" bölümünde dikkate alınan "tesise gelen en büyük yolcu gemisi" her ne kadar 333 metre de olsa, son 15 yıldır bu boyda sadece 3 gemi geldiğinden, limana gelen deniz araçları ile alınması gereken yağ bariyeri ve benzeri ekipman miktarı arasında orantısızlık olmaktadır. Sonuç olarak uygulamada gerekenden çok fazla ebat ve miktarlarda ekipman alma zorunluluğu doğduğundan, yüksek mali yüklerle karşı karşıya kalınmaktadır. Bu kapsamda ekipmanların ebat ve miktar hesabının en büyük gemi boyundan değil, ortalama gemi boyundan yapılmasının daha uygun olacağı değerlendirilmektedir.
2. Limanın işletme izni kapsamında olmayan gemi tipleri, aynı iznin kapsamında olan yükleri taşıdığı durumlarda limana yanaşamadığından, *(örneğin işletme izninde olmayan konteyner gemisinin işletme izninde olan genel kargo taşıması)* gemi ve yük kaybına uğranmaktadır.
Buna ek olarak; atık verme, personel değişimi, bakım-tutum ve ikmal gibi hizmetleri almak için yanaşma talebinde bulunan, işletme izni kapsamı dışındaki gemi tipleri, limana yanaşamayıp yakındaki Yunan adalarına giderek operasyonlarını bu limanlarda yapmaktadırlar. Bu durumda ülkemiz gelir kaybına uğramaktadır.
Bu kapsamda işletme izni mevzuatında, izin kapsamında olmayan gemilerin de – *yük elleçlemesi yapmaksızın* – sadece bu tali hizmetleri almak maksadıyla limanlara yanaşabilmelerine olanak verecek yeni düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.5.8 Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

Dünya GSYİH'si 2013 yılında olduğu gibi 2014 yılında da % 3,4 oranında gelişme gösterirken, dünya ticareti % 2,8 oranında artarak son üç yıldaki artışını sürdürmeye devam etmiştir.

Çin'in Ningbo limanı 2014 yılında da dünyanın en fazla yük elleçleyen limanı olmuştur. 2014 yılında toplam yükte ilk 10 sırada yer alan limanlarda toplamda 5,5 milyar ton ile dünyadaki toplam yükün % 55'i elleçlenmiştir. İlk 10 liman içinde 8 tane Çin limanı bulunmaktadır.

Dünyanın En Fazla Yük Elleçleyen İlk 10 Limanı (milyon ton)

| Sıra | Liman Adı | Ülke | 2013 | 2014 | Değişim |
|------|------------------|----------|------|------|---------|
| 1 | Ningbo – Zhousan | Çin | 810 | 873 | 7.8 % |
| 2 | Shanghai | Çin | 776 | 755 | - 2.7 % |
| 3 | Singapore | Singapur | 560 | 581 | 3.8 % |
| 4 | Tianjin | Çin | 500 | 540 | 8.0 % |
| 5 | Tangshan | Çin | 446 | 501 | 12.3 % |
| 6 | Guangzhou | Çin | 455 | 480 | 5.5 % |
| 7 | Suzhou | Çin | 454 | 479 | 5.5 % |
| 8 | Qingdao | Çin | 450 | 477 | 6.0 % |
| 9 | Rotterdam | Hollanda | 440 | 445 | 1.1 % |
| 10 | Dalian | Çin | 408 | 423 | 3.7 % |

2014 yılında ilk 30 sırada yer alan konteyner limanlarında 366 milyon TEU ile dünyadaki toplam konteyner yükünün % 58'i elleçlenmiştir.

Şangay ve Singapur limanları 30 milyon TEU'nun üzerinde elleçleme rakamlarıyla dünyanın ilk iki konteyner limanı arasında yer almıştır.

Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (milyon TEU, CI)

| Sıra | Liman Adı | 2013 | 2014 | Değişim |
|------|----------------|------|------|----------|
| 1 | Shanghai | 33.6 | 35.3 | 5.1 % |
| 2 | Singapore | 23.6 | 33.9 | 43.6 % |
| 3 | Shenzen | 23.3 | 24.0 | 3.0 % |
| 4 | Hong Kong | 22.4 | 22.3 | - 0.4 % |
| 5 | Ningbo | 17.4 | 19.4 | 11.5 % |
| 6 | Busan | 17.7 | 18.7 | 5.6 % |
| 7 | Qingdao | 15.5 | 16.6 | 7.1 % |
| 8 | Guangzhou | 15.5 | 16.4 | 5.8 % |
| 9 | Dubai | 13.6 | 15.2 | 11.8 % |
| 10 | Tianjin | 13.0 | 14.1 | 8.5 % |
| 11 | Rotterdam | 11.6 | 12.3 | 6.0 % |
| 12 | Port Klang | 13.4 | 10.9 | - 18.7 % |
| 13 | Kaohsiung | 9.9 | 10.6 | 7.1 % |
| 14 | Dalian | 10.0 | 10.1 | 1.0 % |
| 15 | Hamburg | 9.3 | 9.7 | 4.3 % |
| 16 | Antwerp | 8.6 | 9.0 | 4.7 % |
| 17 | Xiamen | 8.0 | 8.6 | 7.5 % |
| 18 | Tg. Pelepas | 7.6 | 8.6 | 13.2 % |
| 19 | Los Angeles | 7.9 | 8.3 | 5.1 % |
| 20 | Long Beach | 6.7 | 6.8 | 1.5 % |
| 21 | Leam Chabang | 6.0 | 6.6 | 10.0 % |
| 22 | Tanjung Priok | 6.6 | 6.5 | - 1.5 % |
| 23 | Bremerhaven | 5.8 | 5.8 | 0.0 % |
| 24 | NY/NJ | 5.5 | 5.8 | 5.5 % |
| 25 | Yinkou | 5.3 | 5.8 | 9.4 % |
| 26 | HoChiMinh City | 4.3 | 5.4 | 25.6 % |
| 27 | Lianyungang | 5.5 | 5.0 | - 9.1 % |
| 28 | Tokyo | 4.9 | 5.0 | 2.0 % |
| 29 | Colombo | 4.3 | 4.9 | 14.0 % |
| 30 | Algeciras | 4.4 | 4.6 | 4.5 % |

Akdeniz içinde en fazla konteyner elleçleyen liman İspanya'nın Algeciras limanı olurken, Ambarlı limanı 5.sırada yer almıştır.

Akdeniz'de En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (TEU)

| Sıra | Liman Adı | 2013 | 2014 | Değişim |
|------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 1 | Algeciras | 4,349,755 | 4,554,901 | 4.7 % |
| 2 | Valencia | 4,327,838 | 4,441,949 | 2.6 % |
| 3 | Port Said | 4,100,000 | 4,100,000 | 0.0 % |
| 4 | Pireaus | 3,163,755 | 3,585,155 | 13.3 % |
| 5 | Ambarlı | 3,318,128 | 3,444,925 | 3.8 % |

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 %20'sini 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. 2015 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 koyalara 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.

DENİZ TURİZMİ ENVANTERİ

A) DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ

| | |
|---|----------------|
| Kruvaziyer/Yolcu Limanları | 24 Adet |
| Yat Limanları (Marina) Bakanlıktan Belgeli | 42 Adet |
| Bakanlıktan Belgesiz ve Diğer Yat Limanı,İskele,Rıhtım v.b. | 39 Adet |

B) DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI

| | |
|---|-----------------------------|
| Yatlar (Guletler v.b.) | 1529 Adet |
| Bare-Boat (KTB İzinli Yabancı Bayraklı) | 871 Adet |
| Günübirlik Gezi Tekneleri | 1051 Adet |
| Yüzer Restourant | 47 Adet |
| İçsular Gezi Teknesi | (yaklaşık) 1000 Adet |
| Dalış İşletmeleri | 263 Adet |
| Su üstü İşletmeleri | 697 Adet |

C) ÖZEL DENİZ ARAÇLARI

| | |
|---|---------------------|
| Özel Tekneler (Türk Bayraklı) | 38.838 Adet |
| Amatör Denizciler (ADB Belgesine Sahip) | 120.000 Kişi |

2006-2015 yıllarında “Deniz Turizmi”nde sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki payı sürekli yükselen deniz turizminin ekonomiye olan katkısının artırılabilmesi 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 artırılması,
 - 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 artırılması,
 - Günöbirlük 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 yatçılarının 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 kiralarak 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.

(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 (77):Yat Yatırım Belgeli 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 (78): 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 (79): 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 |

| TABLO (79): 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. | Rihtim ve İskele | Milas/ MUĞLA | 100 | - |
| 20- Scope Marina | İLTUR SKOPEA MARİNA İŞLETMECİLİĞİ SAN.TİC.A.Ş. | Rihtim 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 (80): TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ

| | | | | | |
|------------------------------|--|----------------|---------------------|----|-----|
| 1-Ayvalık Yat Çekek Yeri | SADAN GEMİCİLİK VE TUR. SAN.VE TİC. LTD.ŞTİ. | Yat Çekek Yeri | Ayvalık / BALIKESİR | - | 140 |
| 2-Albatros Yat Çekek Yeri | ALBATROS TURİZM YAT VE MARİNA İŞL. A.Ş. | Yat Çekek Yeri | Marmaris / MUĞLA | 40 | 48 |
| 3-Yat Lift Çekek Yeri | YAT LİFE TURİZM SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ. | Yat Çekek Yeri | Bodrum / MUĞLA | | 400 |
| 4-Ağanlar Yat Çekek Yeri | AĞANLAR TERSANESİ PAZARLAMA TİC. VE SAN. A.Ş. | Yat Çekek Yeri | Bodrum / MUĞLA | - | 200 |
| 5-Göcek Çekek Yeri | ANADOLU TURİZM YATIRIM. A.Ş. | Yat Çekek Yeri | Fethiye /MUĞLA | - | 156 |
| 6-Neta Marina Yat Çekek Yeri | NETA MARİNA TEKNE İM.YAT TAŞ. TUR. SAN. VE TİC.İTH.İHR. A.Ş. | Yat Çekek Yeri | Bodrum/MUĞLA | | 21 |

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

(x) Veriler 04.02.2011 tarihi itibariyle 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 itibariyle 25 adet marina varken, 2011 Yılı sonu itibariyle bu rakam 46 adete (6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı) ulaşarak 8 yılda %94'lük bir artış sağlanmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığından Belgeli Yat Liman İşletmeleri

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. Ülkemizin toplam kıyı uzunluğu 8333 kilometre olup, 2016 Yılı başı itibariyle Ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 84 adet (Belgeli ve 6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı ve diğer iskele, rıhtım bağlama yerleri dahil) Yat Bağlama Yeri ve 29,350 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmakta olup, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2017 hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile artırılması planlanmaktadır.

| <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

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi

İzmir Çeşme Şifne Yat Limanı

İzmir Seferihisar Ürkmez Yat Limanı

İzmir Yeni Foça Yat Limanı

Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı

TÜRKİYE MARİNALARININ BÖLGESEL DAĞILIMI

MARMARA BÖLGESİ MARİNALARI

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

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: Mnir Nurettin Seluk Cad.
Kalamış / İstanbul

Web sitesi: www.seturmarinas.com
Adres: Sleyman Bey Mah. Yalı Cad. No:45
Yat Limanı Merkez Yalova

EGE BLGESİ MARİNALARI

Marina Adı: **Setur Ayvalık Marina**
VHF Kanalı: 73\16
39°18.821'N
Koordinatları: 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: Atatrk 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
kuyular \ 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 eşme -
İzmir

Marina Adı: **eşme 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 eşme Marina Yatırım Turizm ve İşletmeleri A.ř.
1016 Sk. No:2\24 35930 eşme\İzmir

Marina Adı: **Port Alaatı 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 Alaatı Liman mevkii
35950 eşme\İzmir\Trkiye

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 Sığacıık\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: Bodrum\Muğla Adres: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:26
48960 Turgutreis-Bodrum\Türkiye

Marina Adı: **Milta Bodrum Marina** Marina Adı: **Aganlar Marina-Yat Çekek 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** Marina Adı: **Netsel Marmaris 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 /
Muğla / Türkiye

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.
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,
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,
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
Marintürk Göcek Village Port
Büngüş Koyu Göcek 48310
Fethiye- Muğla Türkiye

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
Anadolu Göcek Marina Turizm A.Ş.
Cumhuriyet Mah. Camtaş Cad. No:12 48310
Göcek\Fethiye\Muğla

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

Ece 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

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**

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

| Alanya Marina | | Mersin Marina | |
|----------------------|---|----------------------|--|
| Marina Adı: | | | |
| VHF Kanalı: | 16/73 | VHF Kanalı: | 72 |
| Koordinatları: | 36°33'.25N 31°57'.07E | Koordinatları: | 36°46'.18N 34°34'.32E |
| Tel: | +90 (242) 511 34 00 | Tel: | +90 (324) 329 10 34 |
| Fax: | 242 512 12 34 | Fax: | (324) 329 10 35 |
| E mail: | info@alanyamarina.com.tr | E mail: | |
| Web sitesi: | www.alanyamarina.com.tr | Web sitesi: | www.mersinmarina.com.tr |
| | Alanya Marina, Akhan Mevkii, Yat Limanı, 07400 | | Adnan Menderes Bulvarı, Eğriçam Mah. No:33\F |
| Adres: | Alanya | Adres: | 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 birçok 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 seyretmektedir.

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 erişilebileceği 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, bahse konu gemiler yabancı ülke ortaklı bir şirkete devrolması ile birlikte henüz Ülkemiz bayrağını taşıyan 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 Rıhtım 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.

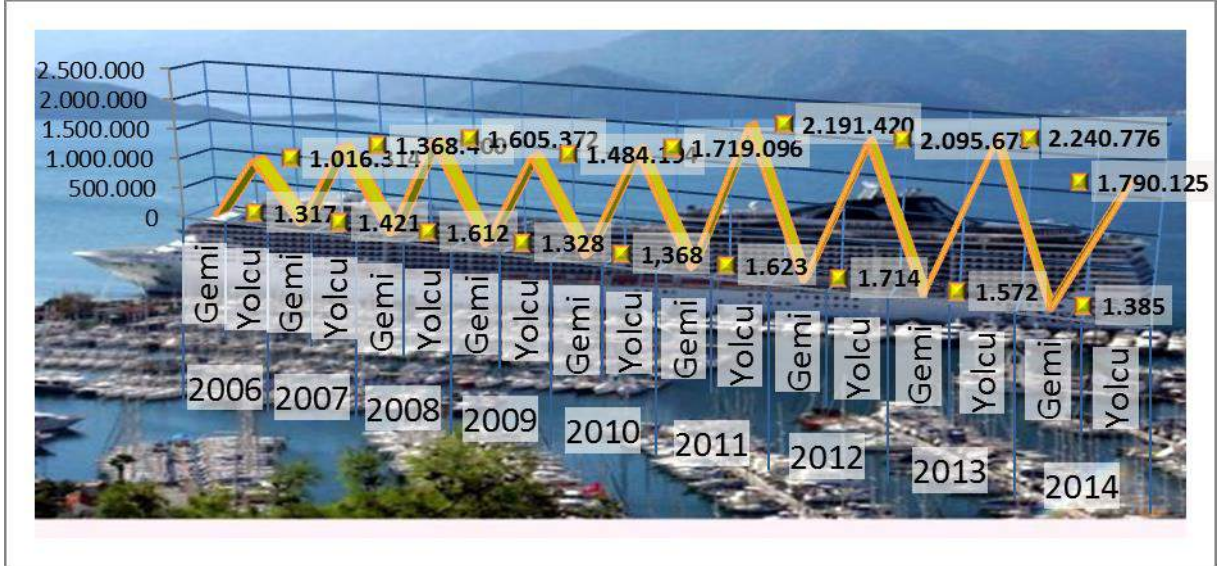
Beklentiler bu yıl dünya genelinde kruvaziyer turist sayısının 22 milyona ulaşması. Bu da yaklaşık yüzde 5'lik bir artış beklentisi demek. Dünya limanları yüzde 5'lik büyüme hedefleri ile yola devam ederken, Türkiye dünya ortalaması üzerinde büyüme potansiyeli vaat etmiştir.

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 düşürmüştür.

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 78:2006-2014 Yıllarında Türk Limanlarına Kruvaziyer Gemilerle Gelen Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları



Kaynak: UDHB DTGM Verileri

2015 yılında 1451 adet kruvaziyer gemi ile 1,885,510 yabancı uyruklu yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir.

Kruvaziyer turisti, sağladığı gelir açısından da Deniz 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.

Türkiye'ye 2014 yılında 1.8 milyon kruvaziyer yolcusu gelmiştir.

| 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 |

Kruvaziyer turistinin %30'u istanbul'a gelmektedir. 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 Rihtiminin** 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% |

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 beklenmektedir.

Kruvaziyer turizminin yüzde 84 gibi önemli bir kısmı ABD'li turistlerden oluşmaktadır. 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 etmiştir. Bu rakamın yüzde 40'ı son 5 yılda yolculuk yapmıştır. Ortalama bir kruvaziyer yolculuğu 7 gün sürerken, kruvaziyer turistlerinin en çok tercih ettiği rota ise yüzde 37.3 ile Karayipler ve

Bahamalar olarak gerçekleşmiş, bunu yüzde 19.9 ile Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz bölgesi takip etmiştir.

| 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 ve yapılan araştırmalar yolcuların ortalama yıllık gelirinin 100-110 bin dolar seviyesinde olduğunu ortaya koymaktadır.

Kruvaziyer turistinin gemide yaptığı harcama 7 günlük bir ortalama sehayat için bin 719 dolar. Bu miktarın yüzde 75'ini bilet parası oluşturmaktadır. Buna ek olarak, kruvaziyer turisti ve gemi tayfalarının indiği limanlarda yaptığı harcamanın 2015 yılında 19.2 milyar dolar olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

| 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 hedefi"nde de de yeni limanlar yer almaktadır. 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 durumdadır.

Buna göre Turizm Sektöründe Başarılması 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 spesiyalisti 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-Varış) 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 | |
| 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 (79):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 rekreasyonel 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.

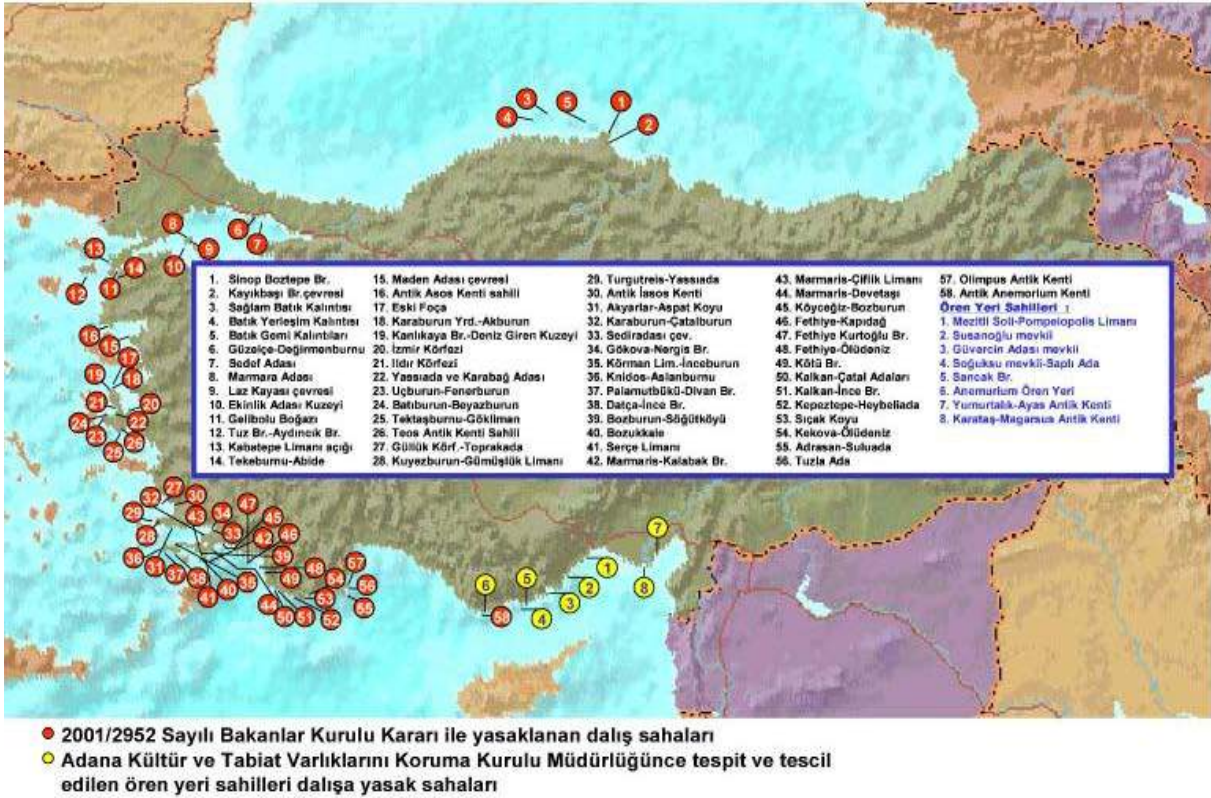
Yıl içinde gerçekleştirilen su sporları aktiviteleri karşılığında 150 Milyon Dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir.

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 80: Dalışa Yasak Mevkiler



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

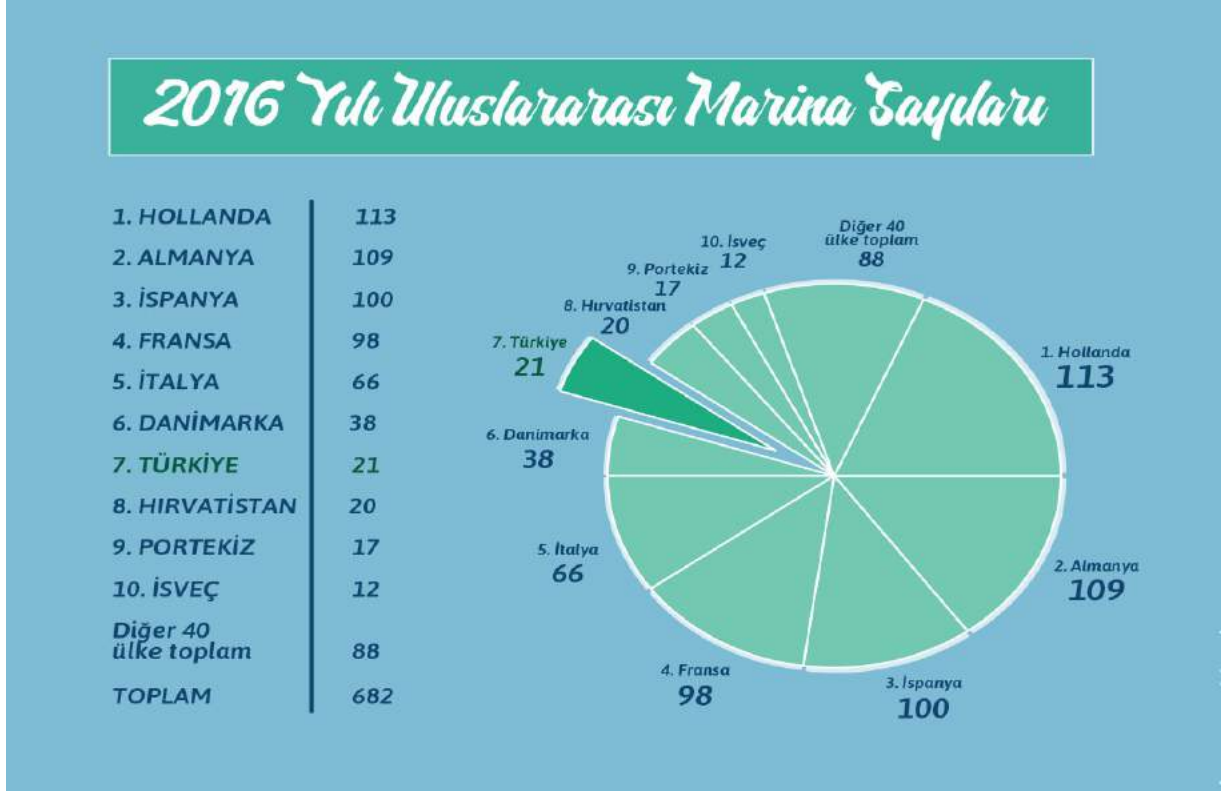
Bu ana konular, Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından tespit edilen 27 kritere dağıtılmıştır. Bu kriterleri sağlayan plajlara 1 yıl süreyle Mavi Bayrak verilerek ödüllendirilmektedir. Mavi Bayraklı plaj ve marinalar Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından internet ortamında yayımlanarak tüm dünyaya 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.

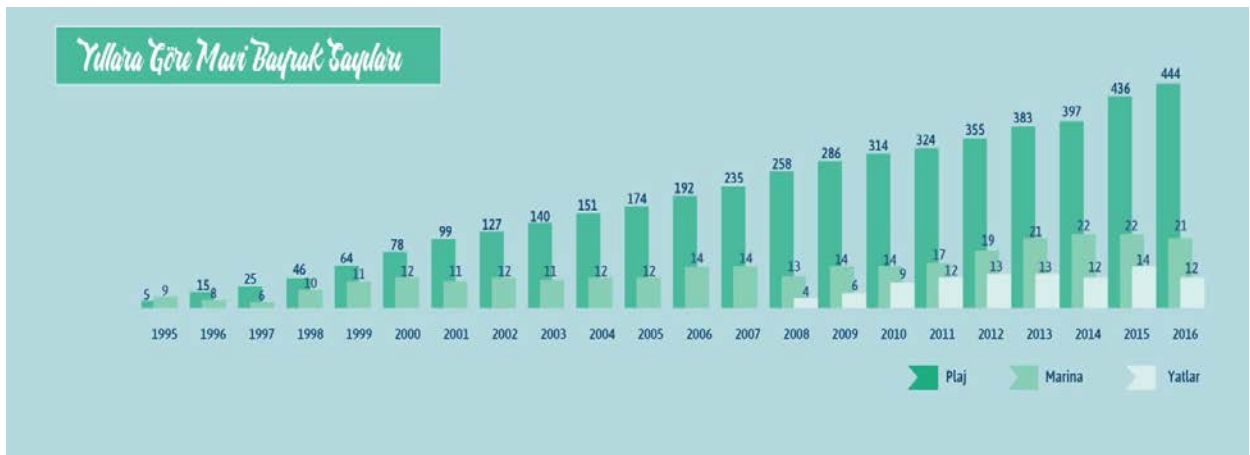
Marina alanında ilk sırayı 108 marina ile İspanya, ikinciliği 103 marina ile Almanya, üçünlüğü ise 101 marina ile Hollanda yer almakta, Mavi Bayrak aynı zamanda temiz deniz, güvenli çevre anlamına geldiği için yerli ve yabancı turistler tarafından daha çok tercih edilmektedir. İşletmeciler de bu noktada mavi bayrak kriterlerini yerine getirerek, tesislerini uluslararası standarda kavuşturabildikleri gibi tur operatörleri de mavi bayrak ödüllü tesisleri tercih etmektedirler.

GRAFİK (81)



Kaynak: TURÇEV

GRAFİK 82: 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
2. Ticari yatlar için "deniz turizmi aracı işletme belgesi" nin bulunması ve fotokopisinin başvuru dosyasına eklenmesi
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)
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
5. Mavi Bayraklı yatlar için hazırlanan 'Atık Takip Formu'nun düzenli olarak işlenmesi (Mavi Kart sahiplerinin kartın arkalı-önlü fotokopisini başvuru dosyasına eklemeleri yeterlidir.)
6. Marinalarda yapılan çevre eğitim etkinliklerinden en az birine fiilen katılmış olmak ve katıldığına dair belge fotokopisini başvuru dosyasına eklemek

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 ürettiği 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

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 ulaşılamadığı 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 turizminde 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 turizminde 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.

TABLO (81): Dünya Su Ürünleri Üretimi

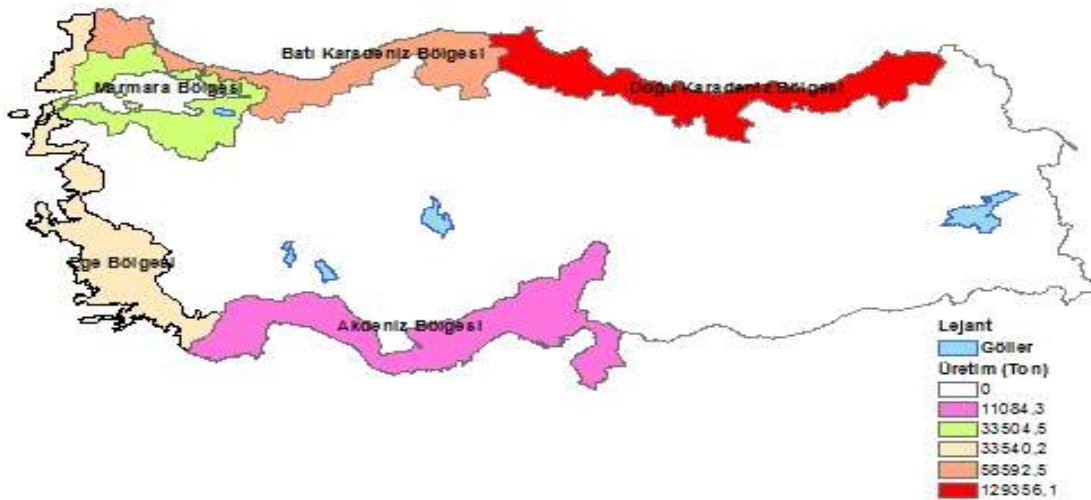
| Yıllar | AVCILIK (ton) | | | YETİŞTİRİCİLİK (ton) | | | TOPLAM (ton) |
|--------|---------------|------------|-------------------|----------------------|------------|-------------------|--------------------|
| | Deniz | İçsu | Toplam | Deniz | İçsu | Toplam | |
| 2010 | 77.828.396 | 11.271.565 | 89.099.961 | 22.310.734 | 36.790.052 | 59.100.786 | 148.200.747 |
| 2011 | 82.623.550 | 11.124.401 | 93.747.951 | 23.366.371 | 38.698.805 | 62.065.176 | 155.813.127 |
| 2012 | 79.719.854 | 11.630.320 | 91.350.174 | 24.707.343 | 41.948.313 | 66.655.656 | 158.005.830 |
| 2013 | 80.899.153 | 11.687.507 | 92.586.660 | 25.536.710 | 44.686.846 | 70.223.556 | 162.810.216 |

Kaynak: FAO

Not: Üretim rakamlarına su bitkileri ve deniz memelileri dahil değildir.

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.

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'lük 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 (82): Yıllar İtibari ile Su Ürünleri Üretimi

| Yıllar | Üretim (ton) | İhracat (ton) | İthalat (ton) | Tüketim (ton) | | Değerlendirilemeyen (ton) | Kişi Başına Tüketim (kg) |
|--|--------------|---------------|---------------|---------------|----------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | İç Tüketim | İşlenen* | | |
| 2000 | 582.376 | 14.533 | 44.230 | 538.764 | 71.000 | 2.309 | 8,0 |
| 2001 | 594.977 | 18.978 | 12.971 | 517.832 | 62.755 | 8.383 | 7,5 |
| 2002 | 627.847 | 26.860 | 22.532 | 466.289 | 156.000 | 1.230 | 6,7 |
| 2003 | 587.715 | 29.937 | 45.606 | 470.131 | 120.000 | 13.253 | 6,7 |
| 2004 | 644.492 | 32.804 | 57.694 | 555.859 | 105.000 | 8.523 | 7,8 |
| 2005 | 544.773 | 37.655 | 47.676 | 520.985 | 30.000 | 3.809 | 7,2 |
| 2006 | 661.991 | 41.973 | 53.563 | 597.738 | 60.000 | 15.843 | 8,1 |
| 2007 | 772.323 | 47.214 | 58.022 | 604.695 | 170.000 | 8.436 | 8,6 |
| 2008 | 646.310 | 54.526 | 63.222 | 555.275 | 95.742 | 3.989 | 7,8 |
| 2009 | 622.962 | 54.354 | 72.686 | 545.368 | 90.211 | 5.715 | 7,6 |
| 2010 | 653.080 | 55.109 | 80.726 | 505.059 | 168.073 | 5.565 | 6,9 |
| 2011 | 703.545 | 66.738 | 65.698 | 468.040 | 228.709 | 5.756 | 6,3 |
| 2012 | 644.852 | 74.007 | 65.384 | 532.347 | 94.201 | 9.682 | 7,1 |
| 2013 | 607.515 | 101.063 | 67.530 | 479.708 | 87.896 | 6.378 | 6,3 |
| 2014 | 537.345 | 115.682 | 77.545 | 420.361 | 73.667 | 5.180 | 5,5 |
| *Balık unu ve yağı fabrikalarında işlenen miktar | | | | | | | |
| Kaynak: TÜİK | | | | | | | |

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

TABLO (83):Su Ürünleri Miktarı ve Değeri (2000-2014) (Ton)

| Yıllar | AVCILIK (ton) | | | YETİŞTİRİCİLİK (ton) | | | TOPLAM (ton) |
|--------|---------------|--------|----------------|----------------------|---------|----------------|----------------|
| | Deniz | İçsu | Toplam | Deniz | İçsu | Toplam | |
| 2000 | 460.521 | 42.824 | 503.345 | 35.646 | 43.385 | 79.031 | 582.376 |
| 2001 | 484.410 | 43.323 | 527.733 | 29.730 | 37.514 | 67.244 | 594.977 |
| 2002 | 522.744 | 43.938 | 566.682 | 26.868 | 34.297 | 61.165 | 627.847 |
| 2003 | 463.074 | 44.698 | 507.772 | 39.726 | 40.217 | 79.943 | 587.715 |
| 2004 | 504.897 | 45.585 | 550.482 | 49.895 | 44.115 | 94.010 | 644.492 |
| 2005 | 380.381 | 46.115 | 426.496 | 69.673 | 48.604 | 118.277 | 544.773 |
| 2006 | 488.966 | 44.082 | 533.048 | 72.249 | 56.694 | 128.943 | 661.991 |
| 2007 | 589.129 | 43.321 | 632.450 | 80.840 | 59.033 | 139.873 | 772.323 |
| 2008 | 453.113 | 41.011 | 494.124 | 85.629 | 66.557 | 152.186 | 646.310 |
| 2009 | 425.275 | 39.187 | 464.462 | 82.481 | 76.248 | 158.729 | 623.191 |
| 2010 | 445.680 | 40.259 | 485.939 | 88.573 | 78.568 | 167.141 | 653.080 |
| 2011 | 477.568 | 37.097 | 514.665 | 88.344 | 100.446 | 188.790 | 703.455 |
| 2012 | 396.322 | 36.120 | 432.442 | 100.853 | 111.557 | 212.410 | 644.852 |
| 2013 | 339.047 | 35.074 | 374.121 | 110.375 | 123.019 | 233.394 | 607.515 |
| 2014 | 266.078 | 36.134 | 302.212 | 126.894 | 108.239 | 235.133 | 537.345 |

Kaynak: GTHB&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, mezgıt, 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 600.000 ton olan üretimin 2023 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.

TABLO (84) Su Ürünleri Üretim Miktarı

| SU ÜRÜNLERİ AVCILIK ÜRETİM MİKTARI | | | | | | | |
|---|-------------|--------|----------------|------------|-------|---------------|----------------|
| Yıllar | DENİZ (ton) | | | İÇSU (ton) | | | TOPLAM (ton) |
| | Bahklar | Diğer | Toplam | Bahklar | Diğer | Toplam | |
| 2000 | 441.634 | 18.831 | 460.465 | 39.474 | 3.350 | 42.824 | 503.289 |
| 2001 | 464.987 | 19.230 | 484.217 | 39.215 | 4.108 | 43.323 | 527.540 |
| 2002 | 493.446 | 29.298 | 522.744 | 39.209 | 4.729 | 43.938 | 566.682 |
| 2003 | 416.126 | 46.948 | 463.074 | 39.873 | 4.825 | 44.698 | 507.772 |
| 2004 | 456.752 | 48.145 | 504.897 | 40.586 | 4.999 | 45.585 | 550.482 |
| 2005 | 334.248 | 46.133 | 380.381 | 42.630 | 3.485 | 46.115 | 426.496 |
| 2006 | 409.945 | 79.021 | 488.966 | 40.990 | 3.092 | 44.082 | 533.048 |
| 2007 | 518.201 | 70.928 | 589.129 | 40.213 | 3.108 | 43.321 | 632.450 |
| 2008 | 395.660 | 57.453 | 453.113 | 38.553 | 2.458 | 41.011 | 494.124 |
| 2009 | 380.636 | 44.410 | 425.046 | 35.604 | 3.583 | 39.187 | 464.233 |
| 2010 | 399.656 | 46.024 | 445.680 | 36.458 | 3.801 | 40.259 | 485.939 |
| 2011 | 432.246 | 45.412 | 477.658 | 34.328 | 2.769 | 37.097 | 514.755 |
| 2012 | 315.637 | 80.686 | 396.323 | 33.787 | 2.333 | 36.120 | 432.443 |
| 2013 | 295.168 | 43.879 | 339.047 | 32.281 | 2.793 | 35.074 | 374.121 |
| 2014 | 231.058 | 35.019 | 266.077 | 33.263 | 2.871 | 36.134 | 302.211 |

Kaynak: TÜİK

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 gerçekleşmiştir. Üretimin %43'ünü deniz balıkları, %6,5'ini diğer deniz ürünleri, %6,7'sini iç su ürünleri ve %43,8'ini yetiştiricilik ürünleri oluşturmuştur.

TABLO (85) Avcılığı En çok Yapılan Pelajik Türler

| Yıllar | Hamsi | Sardalya | İstavrit* | Palamut | Lüfer | Çaça |
|--------|---------|----------|-----------|---------|--------|--------|
| 2000 | 280.000 | 16.500 | 22.200 | 12.000 | 4.250 | 7.000 |
| 2001 | 320.000 | 10.000 | 26.180 | 13.460 | 13.060 | 1.000 |
| 2002 | 373.000 | 8.684 | 26.482 | 6.286 | 25.000 | 2.050 |
| 2003 | 295.000 | 12.000 | 28.000 | 6.000 | 22.000 | 6.025 |
| 2004 | 340.000 | 12.883 | 27.405 | 5.701 | 19.901 | 5.411 |
| 2005 | 138.569 | 20.656 | 27.518 | 70.797 | 18.357 | 5.500 |
| 2006 | 270.000 | 15.586 | 25.927 | 29.690 | 8.399 | 7.311 |
| 2007 | 385.000 | 20.941 | 32.021 | 5.965 | 6.858 | 11.921 |
| 2008 | 251.675 | 17.531 | 32.177 | 6.448 | 4.048 | 39.303 |
| 2009 | 204.699 | 30.091 | 28.268 | 7.036 | 5.999 | 53.385 |
| 2010 | 229.023 | 27.639 | 20.447 | 9.401 | 4.744 | 57.023 |
| 2011 | 228.491 | 34.709 | 25.010 | 10.019 | 3.122 | 87.141 |
| 2012 | 163.982 | 28.248 | 30.946 | 35.764 | 7.390 | 12.092 |
| 2013 | 179.615 | 23.919 | 28.424 | 13.158 | 5.225 | 9.764 |
| 2014 | 96.440 | 18.077 | 16.324 | 19.032 | 8.386 | 41.648 |

Kaynak: TÜİK

*Kraça ve Karagöz

TABLO (86)Avcılığı En Çok Yapılan Demersal Türler

| Yıllar | Mezgit | Bakalorya - Berlam | Tekir | Barbunya & Paşa Barbunu | Kalkan |
|--------|--------|--------------------|-------|-------------------------|--------|
| 2000 | 18.000 | 18.190 | 2.300 | 2.450 | 2.700 |
| 2001 | 10.000 | 20.810 | 1.570 | 2.455 | 2.455 |
| 2002 | 8.808 | 10.500 | 1.450 | 2.395 | 459 |
| 2003 | 8.000 | 7.500 | 1.050 | 1.400 | 300 |
| 2004 | 8.205 | 4.380 | 961 | 1.848 | 376 |
| 2005 | 8.309 | 4.100 | 1.207 | 2.825 | 649 |
| 2006 | 9.112 | 3.460 | 1.256 | 2.617 | 807 |
| 2007 | 12.940 | 3.337 | 1.732 | 2.390 | 769 |
| 2008 | 12.231 | 1.252 | 1.978 | 2.035 | 528 |
| 2009 | 11.146 | 1.557 | 2.818 | 2.778 | 383 |
| 2010 | 13.558 | 1.256 | 4.455 | 2.797 | 295 |
| 2011 | 9.455 | 921 | 3.877 | 2.289 | 166 |
| 2012 | 7.367 | 893 | 3.767 | 2.790 | 203 |
| 2013 | 9.397 | 676 | 2.333 | 2.144 | 209 |
| 2014 | 9.555 | 642 | 3.617 | 1.461 | 198 |

Kaynak: TÜİK



TABLO (87) Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Türler

| Yıllar | Kum Midyesi (Akivades ve Beyaz Kum M.) | Deniz Salyangozu | Karidesler (Tüm Türler) | Midye (Kara ve Kılıklı Midye) | Mürekkep Balığı |
|--------|--|------------------|-------------------------|-------------------------------|-----------------|
| 2000 | 10.000 | 2.150 | 2.000 | 1.200 | 550 |
| 2001 | 7.500 | 2.650 | 3.000 | 1.500 | 465 |
| 2002 | 10.000 | 6.241 | 4.000 | 5.000 | 909 |
| 2003 | 19.700 | 5.500 | 6.000 | 8.100 | 785 |
| 2004 | 16.899 | 14.034 | 5.279 | 5.734 | 1.570 |
| 2005 | 10.847 | 12.600 | 6.339 | 12.362 | 1.221 |
| 2006 | 49.610 | 11.613 | 3.856 | 9.234 | 1.199 |
| 2007 | 48.549 | 13.791 | 3.917 | 1.493 | 1.288 |
| 2008 | 38.151 | 11.442 | 4.668 | 342 | 1.502 |
| 2009 | 24.642 | 6.085 | 4.614 | 6.261 | 1.258 |
| 2010 | 26.987 | 8.437 | 4.705 | 981 | 1.597 |
| 2011 | 30.202 | 6.534 | 4.770 | 1.806 | 1.163 |
| 2012 | 61.240 | 9.596 | 5.038 | 2.093 | 1.396 |
| 2013 | 28.113 | 8.655 | 4.028 | 887 | 1.244 |
| 2014 | 21.836 | 7.004 | 4.416 | 204 | 697 |

Kaynak: TÜİK

Su ürünleri avcılığı 2014 yılında %19,2 azalırken, yetiştiricilik %0,7 artmıştır.

Avcılıkla yapılan üretim 302 bin 212 ton olurken, yetiştiricilik üretimi ise 235 bin 133 ton olarak gerçekleşmiş, deniz ürünleri avcılığı bir önceki yıla göre %21,5 azalırken, iç su ürünleri avcılığı %3 artmıştır. Yetiştiricilik üretiminin %46'sı iç sularda, %54'ü denizlerde gerçekleşmiştir.

Deniz ürünleri avcılığı ile yapılan üretimde ilk sırayı %48,6'lık oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi alırken, bu bölgeyi %22 ile Batı Karadeniz, %12,6 oranları ile Ege ve Marmara, %4,2 ile Akdeniz Bölgeleri izlemiştir.



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 sürüklenme 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 işleyenler 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 satıh 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 Köyişleri 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 İse, 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 (88):Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2014)

| Faaliyet Alanı | Boy Grubu (m) | | | | | | | | | TOPLAM |
|---|---------------|---------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------|---------------|
| | 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 | 767 | 9.637 | 3.027 | 796 | 457 | 288 | 463 | 238 | 7 | 15.680 |
| İçsu | 304 | 2.307 | 198 | 33 | 64 | 16 | 0 | 0 | 0 | 2.922 |
| TOPLAM | 1.071 | 11.944 | 3.225 | 829 | 521 | 304 | 463 | 238 | 7 | 18.602 |
| Kaynak: BSGM | | | | | | | | | | |
| Not: Ayrıca, denizde faaliyet gösteren 73 adet yardımcı gemi bulunmaktadır. | | | | | | | | | | |



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 Köyişleri 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.

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 (89) : 2000-2014 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları (Ton)

| Yıllar | DENİZ VE İÇSU YETİŞTİRİCİLİK ÜRETİM MİKTARI (ton) | | | | TOPLAM (ton) |
|--------|---|---------------------|------------|---------------------|--------------|
| | Yetiştiricilik Üretimi | | | | |
| | Deniz (ton) | Toplamdaki Payı (%) | İçsu (ton) | Toplamdaki Payı (%) | |
| 2000 | 35.646 | 45,1 | 43.385 | 54,9 | 79.031 |
| 2001 | 29.730 | 44,2 | 37.514 | 55,8 | 67.244 |
| 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 | 47,5 | 111.557 | 52,5 | 212.410 |
| 2013 | 110.375 | 47,3 | 123.018 | 52,7 | 233.393 |
| 2014 | 126.894 | 54,0 | 108.239 | 46,0 | 235.133 |

Kaynak: TÜİK

TABLO (90) : İç su ve Denizlerimizde Türlerle Göre Yetiştiricilik Üretimi

| Yıllar | Alabalık | | | Çipura | Levrek |
|--------|----------|-------|---------|--------|--------|
| | İçsu | Deniz | Toplam | | |
| 2000 | 42.572 | 1.961 | 44.533 | 15.460 | 17.877 |
| 2001 | 36.827 | 1.240 | 38.067 | 12.939 | 15.546 |
| 2002 | 33.707 | 846 | 34.553 | 11.681 | 14.339 |
| 2003 | 39.674 | 1.194 | 40.868 | 16.735 | 20.982 |
| 2004 | 43.432 | 1.650 | 45.082 | 20.435 | 26.297 |
| 2005 | 48.033 | 1.249 | 49.282 | 27.634 | 37.290 |
| 2006 | 56.026 | 1.633 | 57.659 | 28.463 | 38.408 |
| 2007 | 58.433 | 2.740 | 61.173 | 33.500 | 41.900 |
| 2008 | 65.928 | 2.721 | 68.649 | 31.670 | 49.270 |
| 2009 | 75.657 | 5.229 | 80.886 | 28.362 | 46.554 |
| 2010 | 78.165 | 7.079 | 85.244 | 28.157 | 50.796 |
| 2011 | 100.239 | 7.697 | 107.936 | 32.187 | 47.013 |
| 2012 | 111.335 | 3.234 | 114.569 | 30.743 | 65.512 |
| 2013 | 122.873 | 5.186 | 128.059 | 35.701 | 67.913 |
| 2014 | 107.983 | 5.610 | 113.593 | 41.873 | 74.653 |

Kaynak: TÜİK

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 Köy İşleri 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 yaklaşamamıştır. 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 (91): Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri (2015)

| Grup | Kapasite Grubu (ton) | Tesis Sayısı | Toplam Proje Kapasitesi (ton/yıl) |
|-------|----------------------|--------------|-----------------------------------|
| Deniz | 0-50 | 174 | 4.008 |
| | 51-100 | 10 | 670 |
| | 101-250 | 23 | 3.144 |
| | 251-500 | 73 | 23.298 |
| | 501-1000 | 68 | 54.374 |
| | 1001> | 79 | 151.470 |
| | TOPLAM | 427 | 236.964 |
| İçsu | 0-50 | 1.384 | 21.159 |
| | 51-100 | 72 | 4.515 |
| | 101-250 | 219 | 36.044 |
| | 251-500 | 102 | 38.909 |
| | 501-1000 | 170 | 134.289 |
| | 1001> | 3 | 7.400 |
| | TOPLAM | 1.950 | 242.316 |
| Deniz | 0-50 | 1.558 | 25.167 |
| | 51-100 | 82 | 5.185 |
| | 101-250 | 242 | 39.188 |
| | 251-500 | 175 | 62.207 |
| | 501-1000 | 238 | 188.663 |
| | 1001> | 82 | 158.870 |
| | TOPLAM | 2.377 | 479.280 |

Kaynak: BSGM

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 Balıklarının 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 sahildevletleri arasında paylaşılmıştır. Bu pastadan pay almak için uluslararası denizcilik konferanslarında etkin bir mücadele vermek ve aynı zamanda sahildevletleriyle 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 artırılması 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, İhracatımız miktara göre son 4 yılda yaklaşık %22'lik bir artış sağlanmıştır. Mevcut Su Ürünleri ihracatı rakamları incelendiğinde, ihracatımız geçtiğimiz yıllardaki miktar ve değerlere kıyasla artarak devam etmektedir.

TABLO(92): 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 artırılabilceği düşünülmektedir.

TABLO (93): Türkiye 'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2012)

| Ülke adı Name of country | İhracat - Export | | |
|--------------------------------|---------------------------------|-----------------------|------------|
| | Miktar (Ton) Quantity (Tons) | Değer - Value (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 :TUIK

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. Konserveçiliğe 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 filetolarının 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 filetoları 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 sağlanmıştır.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 94: 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 (95): Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2010)

| Ülke adı Name of country | İthalat - Import | | |
|--------------------------------|---------------------------------|-----------------------|------------|
| | Miktar (Ton) Quantity (Tons) | Değer - Value (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 |

➤ 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 ürününü 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 (100) :Balık Unu ve Yağı Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri Miktarı (Ton)

| Dönemi | Balık Unu Ve Yağ Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri(Ton) * | Değerlendirilemeyen 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'tür. 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 (101) : 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 yönetimsel 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

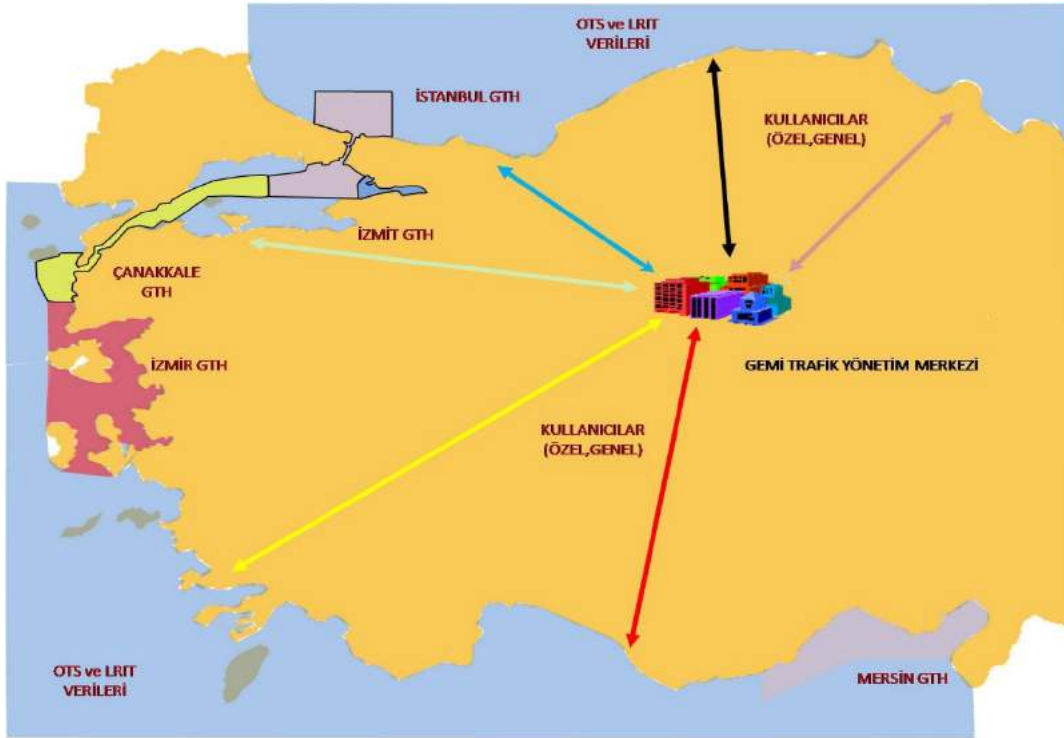
- Pilot olarak seçilen İzmit Körfezindeki petrol kirliliğinin takibi,
- Olağanüstü durumlarda kriz yönetimi (SAR),
- Sistemdeki tüm limanların ve sisteme dâhil olan diğer kullanıcıların sistemin bir parçası olarak bilgi almalarının yanı sıra sisteme bilgi girişi de yapabilmeleri,
- Üst düzey yetkililerin, 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)

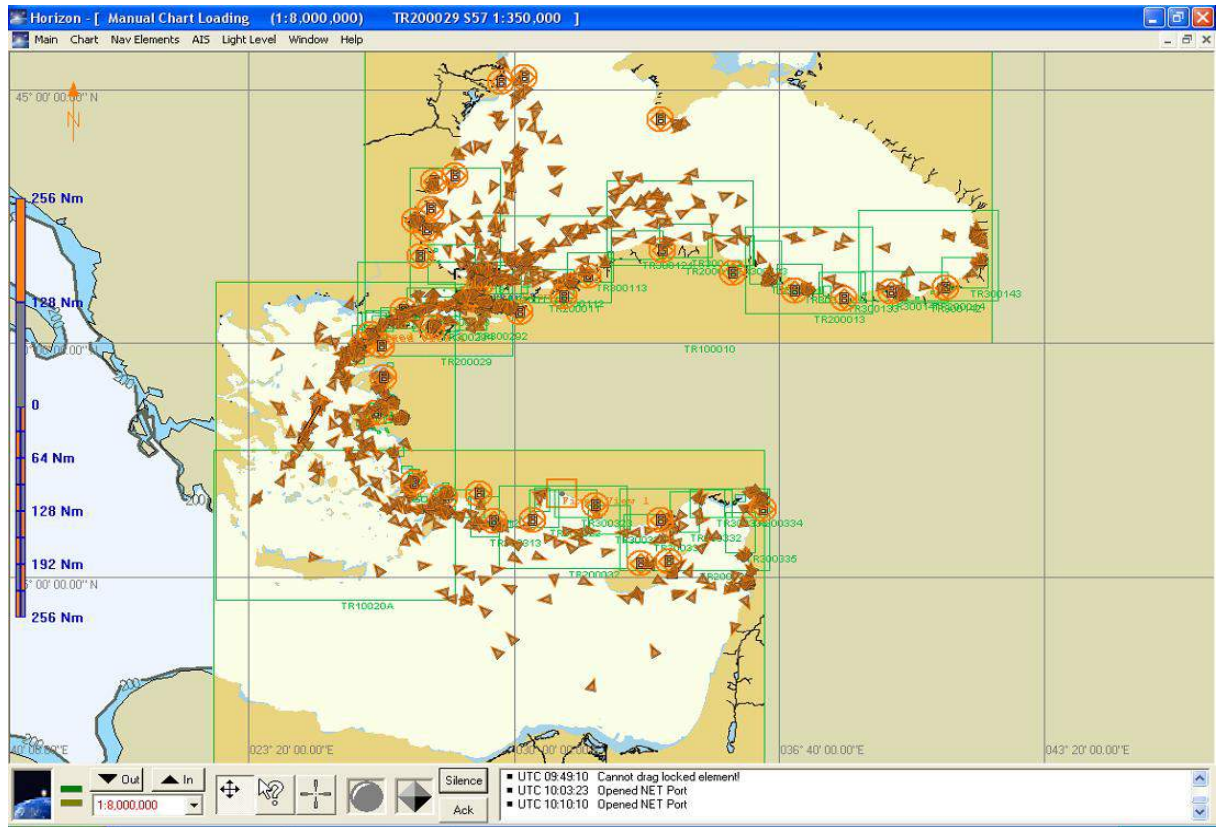
Türkiye kıyılarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak, deniz kazalarının meydana gelme riskini azaltmak ve deniz trafiğini anlık olarak izleyebilmek amacıyla 09 Temmuz 2007 tarihinde Otomatik Tanımlama Sistemi Ana

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:

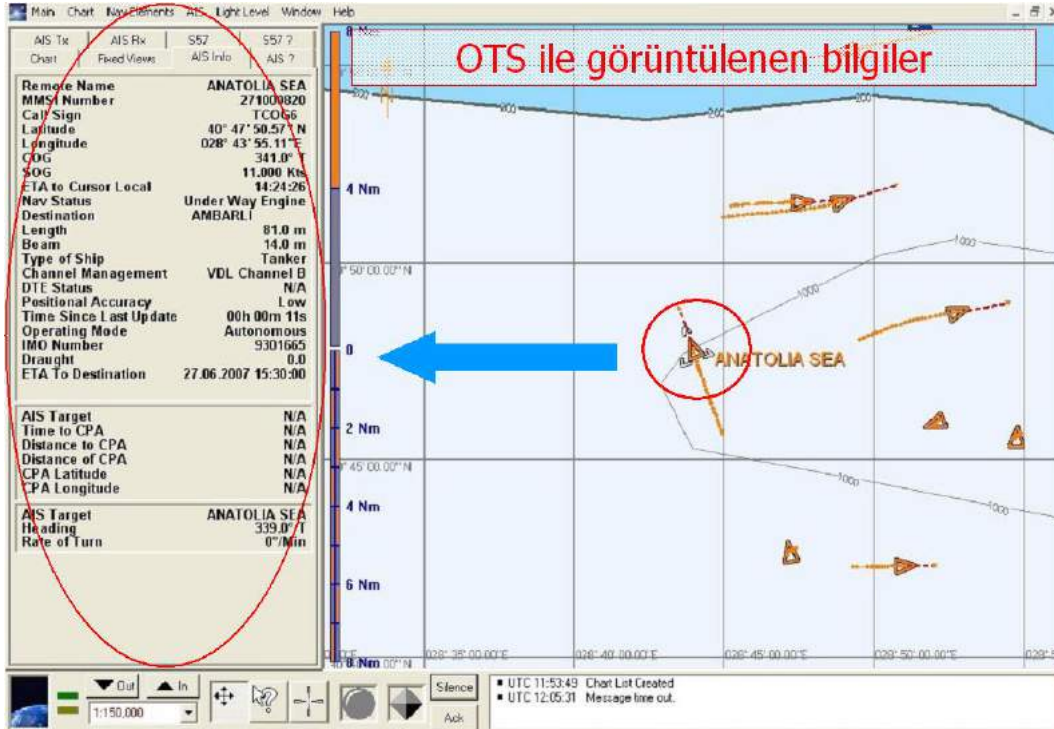
- ✓ OTS Baz İstasyonları (Sahilde konuşlu olan ve gemilerden bilgilerin otomatik olarak alındığı istasyonlar)
- ✓ OTS Ana Merkezi (Tüm OTS Baz İstasyonlarından gelen bilgilerin toplandığı, görüntülediği ve işlendiği merkez)
- ✓ OTS Gemi Terminalleri (Gemilerin belirli bir faaliyet takvimine göre donatılacakları 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.





- **OTS 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.

- ✚ **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 kıyıdan 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

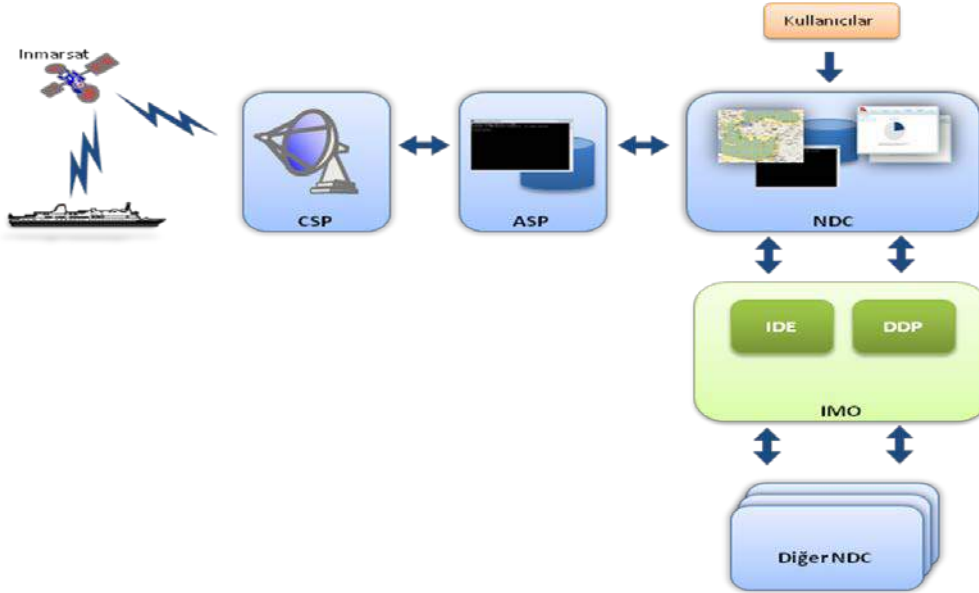
bilgisini alabilecek olup, ülkelerin bayrak, liman ve kıyı devleti olarak sorumlulukları tanımlanmıştır.

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 maksadıyla 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 ödemededen 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 itibarıyla 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 itibarıyla 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.

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.

LEOLUT



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.



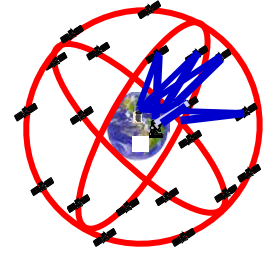
MEOSAR sisteminin ülkemize kazandırılması amacıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile yapılan ortak çalışmalar neticesinde alım aşamasına geçilmiş olup, Ağustos 2010 içerisinde kurulum tamamlanmıştır. Ülkemiz bu sistemi kuran 6. ülke konumundadır.

MEOSAR sisteminin kurulumundan itibaren tüm uluslararası sistem testlerine ülkemiz katılmış olup, bu testlerden 2 tanesi uluslararası düzeyde ülkemizin koordinasyonunda yapılmıştır.

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 köprü üstünde planlamayı kolaylaştıracak, zaman ve personel tasarrufu sağlayacak, doğru, hassas ve güvenilir olacak ve maliyetleri düşüreceklerdir. 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 (2015)

| TİPİ | OCAK | ŞUBAT | MART | NİSAN | MAYIS | HAZİRAN | TEMMUZ | AĞUSTOS | EYLÜL | EKİM | KASIM | ARALIK | TOPLAM |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Barç (Barge / Barge Carrier) | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 6 | 0 | 0 | 1 | 17 |
| Dökme Yük Gemisi (Bulk Carrier) | 581 | 567 | 561 | 571 | 565 | 555 | 616 | 724 | 699 | 709 | 646 | 691 | 7.485 |
| Çimento Gemisi (Cement Carrier) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 4 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| Konteyner Gemisi (Container Ship) | 244 | 207 | 264 | 226 | 240 | 223 | 198 | 210 | 204 | 215 | 196 | 237 | 2.664 |
| Feribot (Ferry) | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Genel Kargo Gemisi (General Cargo Ship) | 1.768 | 1.686 | 1.880 | 1.826 | 1.978 | 1.932 | 1.933 | 1.777 | 1.750 | 1.906 | 2.022 | 1.954 | 22.412 |
| Canlı Hayvan Taşıyan Gemi (Livestock Carrier) | 25 | 23 | 18 | 42 | 41 | 41 | 42 | 44 | 46 | 32 | 38 | 42 | 434 |
| Savaş Gemisi (Naval) | 14 | 17 | 23 | 15 | 27 | 25 | 29 | 31 | 32 | 46 | 26 | 33 | 318 |
| Yolcu Gemisi (Passenger Ship) | 25 | 24 | 26 | 39 | 38 | 38 | 40 | 47 | 46 | 51 | 38 | 32 | 444 |
| Frigorifik Gemi (Refrigerated Cargo Carrier) | 1 | 3 | 2 | | | | 2 | 2 | 2 | 5 | 4 | 3 | 24 |
| Ro-ro Gemi (Roll on Roll of Vessel) | 23 | 27 | 35 | 32 | 43 | 40 | 38 | 22 | 25 | 41 | 29 | 22 | 377 |
| Türü Belirtilmemiş Tanker (Other Tanker, TTA) | 527 | 460 | 558 | 491 | 509 | 493 | 505 | 435 | 426 | 451 | 463 | 507 | 5.825 |
| Kimyasal Yük Taşıyan Tanker (Chemical Tanker, TCH) | 130 | 144 | 157 | 146 | 115 | 135 | 125 | 118 | 103 | 132 | 123 | 148 | 1.576 |
| Gaz Tankeri (Liquefied Petroleum Gas/Natural Gas Tanker, LPG/LNG) | 113 | 123 | 150 | 92 | 108 | 102 | 89 | 79 | 97 | 98 | 84 | 97 | 1.232 |
| Römorkör (Tug) | 10 | 11 | 29 | 25 | 44 | 33 | 31 | 34 | 16 | 15 | 15 | 19 | 282 |
| Araç Taşıyan Gemi (Vehicle Carrier) | 6 | 4 | | 1 | 1 | | | 3 | 2 | | | | 17 |
| Diğer (Other) | 32 | 24 | 42 | 33 | 52 | 47 | 61 | 34 | 23 | 44 | 19 | 16 | 427 |
| Toplam / Total | 3.499 | 3.320 | 3.748 | 3.540 | 3.761 | 3.666 | 3.711 | 3.564 | 3.481 | 3.749 | 3.703 | 3.802 | 43.544 |

TABLO (104) : Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve aylara Göre Dağılımı (2015)

| TİPİ | OCAK | ŞUBAT | MART | NİSAN | MAYIS | HAZİRAN | TEMMUZ | AĞUSTOS | EYLÜL | EKİM | KASIM | ARALIK | TOPLAM |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Barç (Barge / Barge Carrier) | 1 | 0 | 4 | 1 | 6 | 5 | 0 | 2 | 7 | 4 | 3 | 1 | 34 |
| Dökme Yük Gemisi (Bulk Carrier) | 591 | 575 | 587 | 580 | 575 | 578 | 636 | 748 | 735 | 732 | 662 | 715 | 7.714 |
| Çimento Gemisi (Cement Carrier) | 1 | 2 | | 1 | | | | | | | | | 4 |
| Konteyner Gemisi (Container Ship) | 329 | 334 | 388 | 378 | 392 | 364 | 337 | 341 | 343 | 372 | 359 | 409 | 4.346 |
| Feribot (Ferry) | | 3 | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 0 | | 14 |
| Genel Kargo Gemisi (General Cargo Ship) | 1.195 | 1.152 | 1.355 | 1.309 | 1.375 | 1.400 | 1.304 | 1.428 | 1.357 | 1.459 | 1.422 | 1.526 | 16.282 |
| Canlı Hayvan Taşıyan Gemi (Livestock Carrier) | 28 | 26 | 20 | 38 | 46 | 48 | 46 | 47 | 56 | 37 | 39 | 47 | 478 |
| Savaş Gemisi (Naval) | 14 | 17 | 23 | 19 | 32 | 25 | 34 | 30 | 34 | 49 | 26 | 38 | 341 |
| Yolcu Gemisi (Passenger Ship) | 11 | 7 | 13 | 90 | 102 | 103 | 104 | 92 | 124 | 108 | 26 | 3 | 783 |
| Frigorifik Gemi (Refrigerated Cargo Carrier) | 7 | 7 | 5 | 2 | 10 | 4 | 8 | 11 | 9 | 8 | 13 | 7 | 91 |
| Ro-ro Gemi (Roll on Roll of Vessel) | 163 | 163 | 213 | 208 | 213 | 209 | 200 | 183 | 205 | 209 | 200 | 207 | 2.373 |
| Türü Belirtilmemiş Tanker (Other Tanker, TTA) | 513 | 486 | 563 | 505 | 510 | 526 | 484 | 469 | 487 | 478 | 462 | 526 | 6.009 |
| Kimyasal Yük Taşıyan Tanker (Chemical Tanker, TCH) | 177 | 178 | 216 | 214 | 191 | 196 | 214 | 206 | 195 | 244 | 202 | 246 | 2.479 |
| Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker (Liquefied Natural Gas Tanker, LNG) | 11 | 11 | 11 | 12 | 11 | 7 | 8 | 6 | 9 | 7 | 12 | 16 | 121 |
| Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker (Liquefied Petroleum Gas Tanker, LPG) | 63 | 103 | 110 | 72 | 75 | 77 | 64 | 59 | 71 | 67 | 73 | 81 | 915 |
| Römorkör (Tug) | 24 | 13 | 24 | 32 | 42 | 22 | 31 | 39 | 26 | 22 | 28 | 25 | 328 |
| Araç Taşıyan Gemi (Vehicle Carrier) | 26 | 40 | 30 | 33 | 33 | 33 | 35 | 26 | 35 | 45 | 36 | 43 | 415 |
| Diğer (Other) | 18 | 15 | 37 | 32 | 47 | 58 | 71 | 50 | 45 | 63 | 31 | 36 | 503 |
| Toplam / Total | 3.172 | 3.132 | 3.601 | 3.529 | 3.661 | 3.655 | 3.576 | 3.738 | 3.741 | 3.905 | 3.594 | 3.926 | 43.230 |

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 2015 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 | 107 | 107 | 213 | 213 | 845 | 700 | 1.293 | 597 | 1.041 | 322 |
| ŞUBAT | 0 | 0 | 95 | 95 | 189 | 188 | 834 | 711 | 1.260 | 633 | 942 | 313 |
| MART | 0 | 0 | 119 | 119 | 222 | 222 | 868 | 722 | 1.395 | 639 | 1.144 | 339 |
| NİSAN | 0 | 0 | 105 | 105 | 209 | 208 | 829 | 679 | 1.318 | 608 | 1.079 | 286 |
| MAYIS | 0 | 0 | 99 | 99 | 211 | 209 | 827 | 662 | 1.393 | 668 | 1.231 | 335 |
| HAZ. | 0 | 0 | 105 | 105 | 200 | 198 | 805 | 662 | 1.386 | 638 | 1.170 | 347 |
| TEM. | 0 | 0 | 104 | 104 | 251 | 250 | 831 | 657 | 1.318 | 666 | 1.207 | 316 |
| AĞU. | 0 | 0 | 112 | 112 | 242 | 241 | 922 | 742 | 1.244 | 525 | 1.044 | 297 |
| EYLÜL | 0 | 0 | 109 | 109 | 220 | 218 | 877 | 701 | 1.254 | 508 | 1.021 | 277 |
| EKİM | 0 | 0 | 112 | 112 | 240 | 236 | 874 | 730 | 1.456 | 606 | 1.067 | 313 |
| KASIM | 0 | 0 | 113 | 113 | 210 | 206 | 807 | 660 | 1.366 | 557 | 1.207 | 303 |
| ARA. | 0 | 0 | 103 | 103 | 240 | 240 | 916 | 759 | 1.495 | 661 | 1.048 | 298 |
| TPLM. | 0 | 0 | 1283 | 1283 | 2647 | 2629 | 10235 | 8385 | 16178 | 7306 | 13201 | 3746 |

TABLO(107): Çanakkale Boğazından 2015 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 | 10 | 10 | 159 | 151 | 239 | 192 | 1042 | 608 | 1033 | 291 | 691 | 163 |
| ŞUBAT | 12 | 12 | 162 | 156 | 247 | 207 | 1030 | 591 | 1014 | 298 | 672 | 136 |
| MART | 10 | 10 | 178 | 167 | 271 | 235 | 1107 | 620 | 1212 | 383 | 825 | 179 |
| NİSAN | 8 | 8 | 187 | 183 | 269 | 218 | 1087 | 646 | 1164 | 378 | 817 | 204 |
| MAYIS | 17 | 17 | 194 | 184 | 281 | 231 | 1156 | 652 | 1145 | 355 | 868 | 199 |
| HAZ. | 13 | 13 | 208 | 200 | 265 | 209 | 1102 | 595 | 1162 | 353 | 905 | 210 |
| TEM. | 17 | 17 | 202 | 198 | 319 | 242 | 1098 | 573 | 1062 | 314 | 878 | 196 |
| AĞU. | 15 | 15 | 201 | 197 | 326 | 252 | 1173 | 607 | 1147 | 346 | 878 | 204 |
| EYLÜL | 10 | 10 | 201 | 200 | 314 | 235 | 1176 | 610 | 1148 | 333 | 897 | 158 |
| EKİM | 10 | 10 | 211 | 209 | 314 | 248 | 1206 | 695 | 1257 | 364 | 907 | 199 |
| KASIM | 11 | 11 | 177 | 174 | 287 | 217 | 1095 | 609 | 1161 | 317 | 863 | 157 |
| ARA. | 10 | 10 | 175 | 173 | 312 | 246 | 1215 | 672 | 1293 | 365 | 922 | 196 |
| TOPLAM | 143 | 143 | 2255 | 2192 | 3444 | 2732 | 13487 | 7478 | 13798 | 4097 | 10123 | 2201 |

TABLO (108): İstanbul Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistik 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 |
| 2015 | 43.544 | 8.633 | 20 | 141.525.506 |

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 |
| 2015 | 43.230 | 9.524 | 22 | 162.224.530 |

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 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 karşılaşabilecekleri 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 2016 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 sökülmesi, global büyümenin yavaşlaması, ABD donanma ve destek gemilerinin sökülmesi gibi hususlar son senelerde geri dönüştürdüğümüz hacmin artışında etkili olmakla birlikte geleceğe dönük plan yaparken de göz önünde bulundurulması gereken hususlardır.

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.

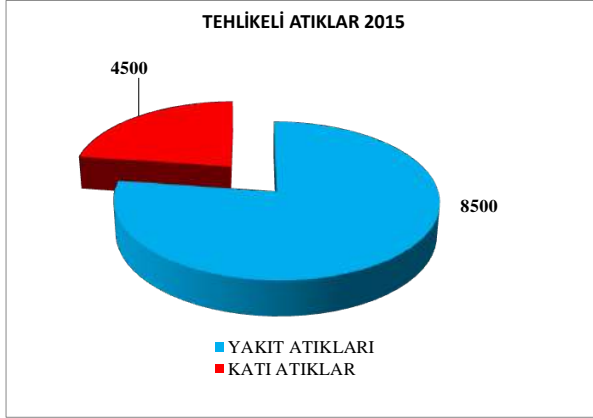
Her üç hammadde de yeryüzünde açılan ocaklardan elde edilmekte, bu da geniş yeryüzü alanlarının tahrip olmasına neden olmaktadır. Kok kömürü ise uygun özellikteki taşkömürünün dönüştürülmesi ile elde edilmektedir. Kok kömürü işlem sonunda kısmen karbondioksit, kısmen de demir karbürüne dönüşmektedir. 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.2015 yılı tehlikeli atıkların geri kazanım veri tablosu aşağıdadır.

Grafik (83): Atık Geri Kazanım Oranları (Ton)



2015 yılında faaliyetlerimizden kaynaklanan atıklar yakma ve beraber yakma tesislerinde üretim enerjisi amaçlı kullanılması sağlanmıştır.

Bu yolla; Fosil yakıtlardan tasarruf sağlanırken atıkların değerlendirilmesi yolu ile ve çevrenin korunmasına katkıda bulunulmuştur.

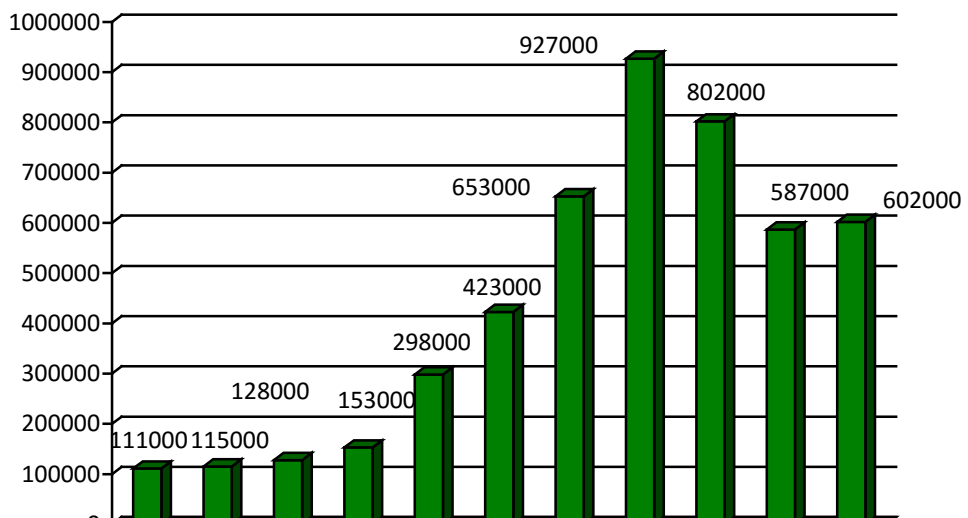
Türkiye'nin Söküm Kapasitesi – Vizyonu-ekonomiye katkısı

Gemi Geri Dönüşüm sektörü öncelerde önemsenmeyen ve gözden ırak 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.

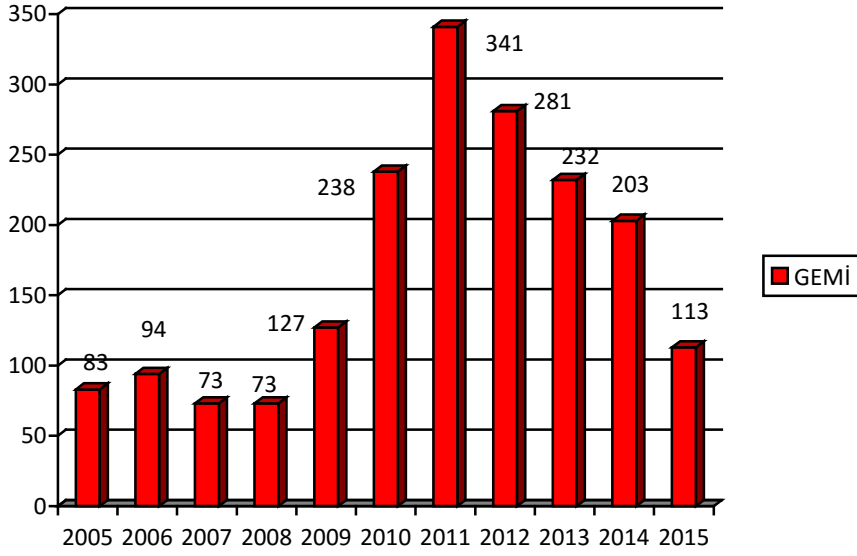
Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliğa'da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemi söküm izni, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, 22 Gemi geri dönüşüm Firması mevcuttur.

Yıllara göre gemi geri dönüşüm verileri

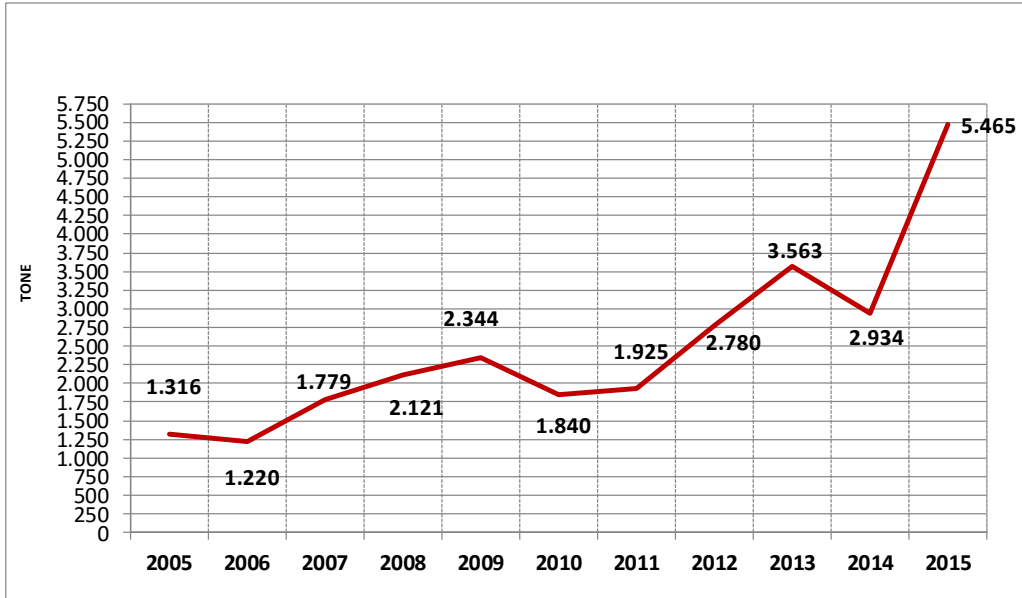
Grafik (84): 2005-2015 geri dönüşümü yapılan gemi tonajları (LDT)



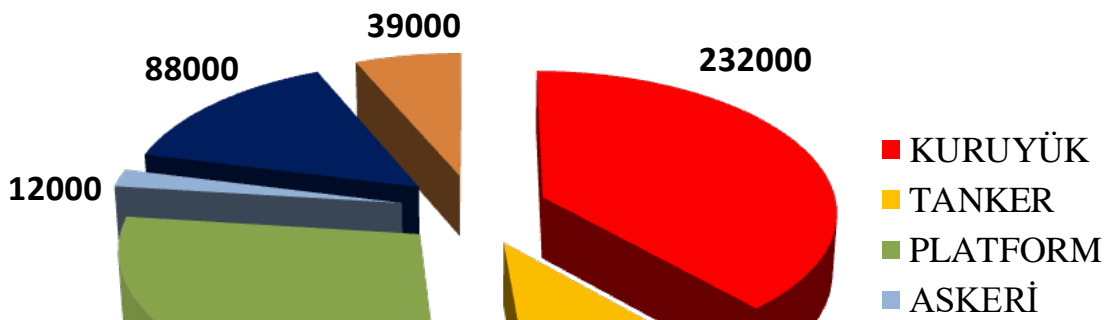
Grafik (85): 2005-2015 geri dönüşümü yapılan gemi adetleri



Yıllara göre gelen ortalama gemi tonajları (LDT)



Grafik (86): 2015 Gemi tiplerine göre geri dönüşümü yapılan gemiler (LDT)



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 yaptırdıkları yüklenici, taşeron, nakliyeciler ve diğer hizmetleri yapanlar da nazara alındığında, en az 10000 kişilik direkt 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 sökümçülerinden 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 sökümçüler 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 1700 personel çalışmaktadır. Firmaların işlerini yaptırdıkları 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, 400 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 oluşturdıkları 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 İlgili 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 devam etmektedir.

Revize imar planı çalışmalarına uyumlu olarak firmaların yerleşim planları yapılmış, planlar Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından yerinde görülerek onaylanmıştır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından Hong Kong sözleşmesi ve AB Yönetmeliği dikkate alınarak 2004 yılında yayımlanan "Gemi Söküm Yönetmeliği" revize çalışmaları devam etmekte olup, Yıl 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 2016 yılında da 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. '**gemi geri dönüşüm işçisi**' meslek standardı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi Avrupa ve Asya ülkeleri arasında çevre ve iş sağlığı açısından umut vaat eden sektörler arasındaki yerini almıştır. **2016 yılında da AB yönetmeliğinin uygulanmaya başlaması ile gemi geri dönüşüm kapasitesinin artarak devam etmesi beklenmektedir.**

2015 ve 2016 yılı değerlendirme

2015 yılı Dünya demir çelik piyasasındaki olumsuzluklar, Kapasite fazlası sorunu ile yüzleşen ve iç talepte yaşanan daralma ile birlikte, uluslararası piyasalara maliyetlerin altından satışlar yaparak küresel dengeleri değiştiren Çin çelik sektörü, Türkiye piyasasında da dengeleri altüst etmiş, Türk çelik üreticilerinin yerel piyasada Çinli ihracatçılarla rekabet etmek zorunda kalmaları neticesinde, Türkiye'nin Çin'den yaptığı çelik ithalatı rekor bir artışa sebep olmuştur.. 2014 yılında 20000 ton kütük ithalatı yapılırken 2015 te bu rakam 1 milyon ton olarak gerçekleşmiş, bu durum Demir çelik fabrikalarının gemi hurda alım fiyatlarına etki ederek, 180 dolar seviyelerine kadar gerilemesine sebep olmuştur.

Hurda alım fiyatlarındaki düşüş 2015 yılbaşından günümüze %45'lik bir düşüşe neden olmuş, ancak 2015 yılında ham petrol fiyatlarında 100 usd lerden 35 dolara yaşanan düşüşler neticesinde tesislerde 12 adet 170000 ton çelik ağırlığında Petrol platformu geri dönüşüme alınmıştır. Sektörün 2016 yılı için hedefi 2015 te ulaşılan tonajın üzerine çıkmaktır.

2016 yılı ilk aylarında demir çelik piyasasındaki olumsuzlukların süreceği ancak yıl içerisinde hurda satış fiyatlarında istikrarın sağlanacağı değerlendirilmektedir.

Türkiye Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin sektör olarak yapıldığı tek ülkedir. Bu nedenle, büyük önem arz etmektedir. Türkiye AB bayraklı gemilerin %85'inin geri dönüşümü yapıldığı önemli bir merkezdir. Türkiye gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uygun yapma kararlığı ile Gemi geri dönüşüm Hong Kong sözleşmesini hiçbir çekince koymadan 2009 yılında diplomatik bir konferansta imzalayan tek ülkedir. Bu durum Gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uyumlu yapma kararlılığını göstermektedir. Gemi geri dönüşümü yapılan diğer Asya ülkelerine rol model olan ülkemiz, özellikle askeri gemiler ve AB bayraklı gemilerin geri dönüşümü için önemli bir gemi geri dönüşüm merkezi haline gelecektir.

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 çabasındadır. Bugüne kadar uygulayıcı tarafta yer almış olan Türkiye artık kural koyucu haline gelmiştir.

2016 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 insan etkisini en aza indirecek otomatik sistemlerin kurulması ve çevre yatırımlarının yapılmasıdır.

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 Aliağa ile sınırlı kalmamasını sektörün kapasite artışının sağlanmasını diğer Asya ülkeleri ile rekabet etmenin yollarının aranmasının gerektiğini dile getirmektedirler.

2.10. Deniz Kumculuğu

GELENEKTEN GELECEĞE DENİZ KUMCULUĞU



1950 li Yıllarda Kum Tahliyesi (Resim 1)

TÜRKİYE’NİN KALBİ İSTANBUL’DA KUMCULUK FAALİYETLERİ

Dünyanın en önde gelen metropollerinden biri olan İstanbul’daki yapılaşma sorunu şehir için çok önemli bir yer tutmaktadır. Doğru ve sağlam yapılaşma için ise, kaliteli yapı malzemeleri gerekmektedir ve “doğal kum” da bu malzeme grubunun önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

15 milyonu geçen nüfusu, Asya ve Avrupa yakasına yayılmış 5.315 kilometrekare yüzölçümü ile yalnız Türkiye’nin değil, tüm dünyanın önem verdiği İstanbul’un en önemli sorunlarından biri olan doğru yapılaşma sorunu, gelmiş geçmiş tüm idareleri düşündürmüş ve her idare kendi imkanları doğrultusunda ve kendi gerçeğinde bu sorunu çözmeye çalışmıştır. 19 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 olan “doğal kum”dur.

İstanbul’un Haliç Bölgesi’nde 1900’lü yılların başında Ermeni asıllı vatandaşların deniz taşımacılığını, İran asıllı vatandaşların da nakliyesini at arabaları ile yaptığı kumculuk mesleği mensupları 1930’lu yıllardan beri İstanbul’un her iki yakasındaki 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 Yakası'nda ise Beykoz, Paşabahçe, Kandilli, Beylerbeyi, Kuzguncuk, Paşa Limanı, Üsküdar, Harem, Kadıköy, Kurbağalıdere, 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 fazlaşmış, o günün şartlarında şehirlerarası ve şehir içi yolların yetersiz olması nedeniyle yukarıda belirtilen lokasyonlardan kısa mesafede taşıma yapan deniz kumcuları, İstanbul'un doğal kum ihtiyacını karşılamış ve 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 Zeytinburnu, Maltepe ve Kartal'da birleştirilmiştir yerleştirilmişlerdir. Söz konusu depolar, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Belediye Meclisi tarafından 18.06.1981 tarihinde tasdik edilen '1/1000'lik uygulama İmar Planı'na göre; Avrupa Yakası'nda Zeytinburnu'na, Anadolu Yakasında Maltepe ve Kartal'a yerleştirilmiştir.

KOOPERATİFİN ÇATISI ALTINDA 46 FİRMA, 92 ÜYE BULUNMAKTADIR

01.10.1983 tarihinde Anadolu Yakası Kumcuları, S.S. İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi adı altında birleşmişlerdir. O tarihten bu zamana Anadolu Yakası kumcu firmaları çalışmalarını S.S. İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi 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. Ancak, Kartal Depomuzdaki tahliye ve depolama faaliyetleri 30.12.2015 tarihi ile durdurulmuş olup, sadece kum tahliye hizmetleri Pendik Kumcular Limanımızda (Anadoluport) sürmektedir. Kooperatifin çatısı altında halen 46 firma, 92 üye çalışmalarına devam etmektedir. Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi üyelerine ait şirketlerin isimleri şu şekildedir:

- 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.

Kooperatif, 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.



Günümüzde Kullanılan Kum Kosteri (M/V KUMDAŞ 2 GEMİSİ)

DOĞAL DENİZ KUMUNUN KULLANIM ALANLARI

İNŞAAT MALZEMESİ AMAÇLI

- Beton Agregası olarak inşaatlarda
- Beton yollarda
- Cam sanayinde
- Seramik sanayinde
- Sanat yapılarında
- Tüm altyapı inşaatlarında

DOLGU AMAÇLI

- Özellikle Batı Avrupa ve Amerika'da Deniz kumu büyük oranda kıyı dolguları ve kıyı yapılarında dolgu malzemesi olarak kullanılmaktadır.
- Bu ülkelerde denizin karasal kökenli, farklı kimyasal ve jeolojik malzeme ile dolgu yapılması yasaktır. Kıyıları korumak için sert malzeme yerine deniz kumu kullanmak suretiyle koruyucu yapılar oluşturulmakta ve kıyıları korunmaktadır.
- Bu uygulamalar özellikle deniz faunası ve florası için olumlu bir ortam yaratmaktadır.

Dünyada ve Türkiye'de Deniz Kumculuğunun Karşılaştırması

Uluslararası Deniz Araştırmaları Konseyi raporunda (ICES, 2014), Avrupa ve ABD'de deniz dibinden taranan yaklaşık 20 milyon ton/yıl malzemenin faydalı kullanım alanlarına göre dağılımı verilmiştir Buna göre inşaat/endüstriyel agregadan (%54) sonra en büyük payı %42 ile kıyı ve deniz uygulamaları almaktadır. Tarama malzemesinin kıyı ve deniz ortamı içerisinde kaldığı bu uygulamalar, kumsal besleme

(%35) ile kıyı dolgusu ve kıyı alanı kazanımı (%7) şeklinde ikiye ayrılır. Ülkemizde taranan yıllık 1 milyon m³ malzemedan yalnızca inşaat/endüstriyel agrega olarak faydalanılmaktadır. Bu miktar hem agrega ihtiyacımızın küçük bir kısmını karşılarken hem de diğer faydalı kullanım olanaklarının ne kadar az değerlendirildiğini göstermektedir. Bu eksikliklerin başında kıyı ve deniz uygulamaları gelmektedir. Özellikle Türkiye gibi kıyı şeridi uzun olan ülkelere bakıldığında (Danimarka, Hollanda, ABD vb.) çıkartılan deniz kumunun yarısından fazlası mevcut kumsallarının geliştirilmesi amaçlı kullanılmaktadır.



Emme Tarak Gemisi

Ülkemizde deniz kumculuğunda göze çarpan bir diğer önemli nokta ise, büyüklüğüne ve kıyılarının uzunluğuna kıyasla yıllık tarama miktarının kendinden küçük ülkelere bile çok daha düşük olmasıdır. Örneğin ülkemizin 7200 km uzunluğundaki kıyı şeridine oranla Belçika'nın sadece 67 km kıyısı olmasına rağmen denizden çıkarttıkları kum ve çakıl miktarı bizimkinin 4 katıdır. Kıyı uzunluğu açısından Türkiye'ye daha yakın olan Hollanda ve Birleşik Krallık gibi ülkelerin yıllık tarama miktarları ülkemizin 15-27 katına ulaşmaktadır.

Ülkemizde deniz kumculuğunun önünde duran en büyük engeller deniz dibi kaynaklarının haritalanmamış olması, ve bu kaynakların kullanımıyla ilgili mevzuatların doğru kullanımın önünü açacak şekilde hazırlanmamış olmasıdır. Örneğin, Avrupa ülkeleri haritaladıkları mevcut deniz dibi kaynaklarının arasında her sene belirledikleri bir plan çerçevesinde 700 km² 'ye varan yeni tarama alanları lisanslamaktadır. Ülkemizde son 10 yılda lisanslanmış alan toplamı 2 km²'dir.

Türkiye'de Deniz Kumculuğu

Ülkemizdeki deniz kumu üretimin büyük kısmı (1-2 milyon m³) 1983'te kurulan Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifimiz tarafından inşaat/endüstriyel agrega olarak kullanma amaçlı yapılmaktadır. Kooperatif ayrıca limanların bakımı ve derinleştirilmesi amacıyla tarama hizmeti de vermektedir.

Deniz agregaları: artan bir talep

“Deniz agregaları ekonomilerin gelişimi için artan öneme sahip bir rol oynamaktadır. Büyük miktarlar inşaat endüstrisinde kullanılmaktadır. Talep ekonomik dönemler ile birlikte dalgalanabilmektedir, fakat beton ve çimento gibi inşaat malzemesi, kıyı şeridi muhafazası, yapay adaların inşası ve kıyı genişlemeleri yönünden hala büyümektedir. Aynı zamanda karada bulunan rezervler de azalmaktadır. Mevcut deniz kaynaklarının ve ekosistemlerinin iyi yönetilmesi gerekmektedir.

Avrupa Deniz Kum ve Çakıl Birliği (EMSAGG) Avrupa genelinde deniz kumu ve çakılı çıkarılması ve kullanımı ile ilgili araştırma, lisans, uygulama ve izlemeye ilişkin bilgileri ve deneyimleri paylaşmaktadır.”(*)

(*): Dr. Cees LABAN Avrupa Deniz Mineralleri Birliği (EMSAGG) Başkanı

2015 YILI FAALİYETLERİ

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 Kumu 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 4-5 Haziran 2015 tarihinde Hollanda'nın Delf şehrinde yapılmıştır. Toplantıda iki günlük konferans boyunca dip tarama sektöründeki mevcut imkan ve zorlukları görüşmek için sektör uzmanları ve ilgili kişiler ile buluşulmuş ve saha gezisine gidilmiştir.

Konferans Teması

Konferansın temel amacı gerek doğanın korunması gerek potansiyel sıkıntılar yaşayabilecek ilgili birimleri uzlaştırmak üzere “Orta yolu bulmak” olmuştur.

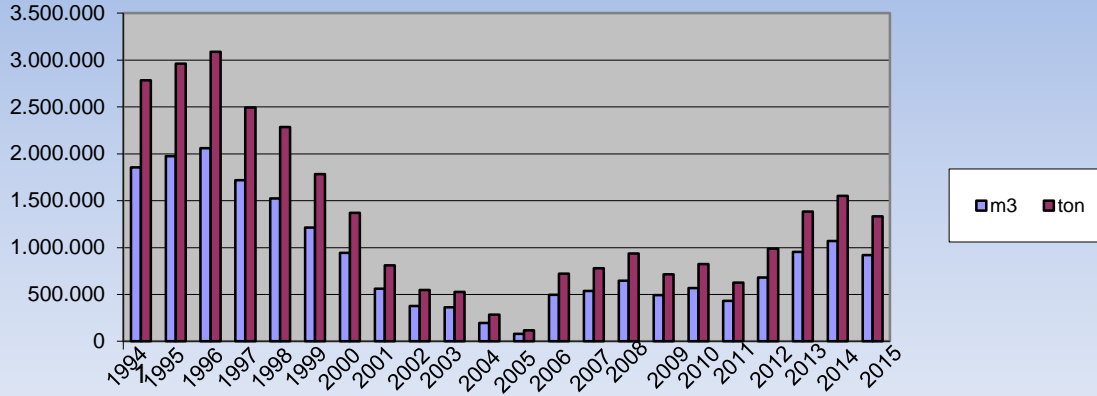
Konferansın diğer konuları ;

- Deniz agregasının malzeme olarak ve uygun doğal kaynak olarak önemi,
- Karasal bazlı agregadan deniz bazlı agregaya geçiş
- Savunma ve yapı amaçlı olarak doğal kaynak rekabeti
- Anlaşmazlıkları ve politik sorunları bağdaştırmak
- Diğer ülkelerden bilgi alışverişini sağlamakta EMSAGG'in rolü

Başlıkları altında görüşmeler yapılmıştır ve fikir alışverişleri yapılmıştır.

Grafik(87):Kum Satışı

ANADOLU YAKASI KUMCULAR KOOPERATİFİ



2016 YILI HEDEFLERİ

Kooperatifin 2016 yılı hedefleri iki başlık halinde toplanmaktadır.

- Kentsel Dönüşümün ihtiyacı kaliteli Doğal Kumu piyasaya arz etmek.
 - Faaliyete geçecek Limanın 2. Kısmının tamamlanmasıyla 2023 yılı Beşyüzmilyar USD ihracat hedefine katkı sağlamak .
- Bilindiği üzere İstanbul'da başlatılan Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında özellikle faaliyet gösterilen bölgede başlayan büyük inşaat projelerine kaliteli doğal kumu en kısa, en hızlı ve en ekonomik bir şekilde sağlamak, bu bağlamda Liman Tesisine 14 km mesafede yeni bir eleme alanı kiralanmış olup halen alt yapı düzenlemesi ve yasal prosedürler sürdürülmektedir.
 - Kumcular Kooperatifi Pendik Güzelyalı da bulunan Kumcular Limanınının I. Rıhtım İnşaatını Eylül 2015 tarihi itibarıyla bitirmiş ve 11.09.2015 tarihi itibarıyla işletme izni almıştır. Halen devam eden proje kapsamında II. Bölüm olan iskele inşaatı da en kısa sürede kullanıma açılması planlanmaktadır. Bu hali ile yıllık 4.000.000 ton elleçleme kapasitesine sahip olan liman, tamamen bittiği zaman 8.000.000 ton elleçleme kapasitesine ulaşacaktır.



Pendik Liman Tesislerinin Hava Fotoğrafı

2.11. GEMİ ACENTELİĞİ

2.11.1. Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı

Gemi acenteliği yapısı itibariyle 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 işlerle 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 yüklemeğe 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, puantör 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,
- Yükle 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 tahliye 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 Acentelerinin Örgütlenmesi

Gemi acente firmaları İMEAK DTO bünyesinde; 40 No’lu Konteyner Gemi Acenteleri, 41 No’lu Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri, 42 No’lu Düzensiz Sefer Yapan Gemi Acenteleri ve 43 No’lu Kıyı Gemi Acenteleri Nolu MK olmak üzere toplam 4 ayrı meslek komitesinde temsil edilmektedirler.

Ülkemiz genelinde ise Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDAD), Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği (KOGAD) , İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği, Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve İskenderun Deniz Nakliyecileri Derneği gemi acentelerinin üye oldukları sivil toplum kuruluşlarıdır.

2.11.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı

Günümüzde 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.

2.11.3.1. Gemi Acenteleri Yönetmeliği

Bilindiği üzere, gemi acenteliği, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun “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 ve bugün de halen geçerli olan Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2.11.3.2. 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.

Gemi acente firmalarının acentelik hizmet ücretlerinin asgari düzeyini belirleyen Tebliğ hükümlerine uymak mecburiyeti bulunmaktadır.

2011 yılında Hükümet tarafından Bakanlıkların yeniden düzenlenmesi çalışmaları çerçevesinde, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’ndaki “*Ticaret Bölümü*” Gümrük Müsteşarlığı’na aktarıldığından ve ardından Gümrük Müsteşarlığı Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’na dönüştüğünden Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ 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 Olur’u ile yürürlüğe girmiştir.

2.11.3. Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu

31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik’in ilgili hükümleri gereğince gemi acente firmaları şirketlerine “*gemi acenteliği yetki belgesi*” olarak faaliyetlerini sürdürmeye başlamışlardır.

Halen yürürlükte olan 05.03.2012 tarihli 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.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre, 14.06.2016 tarihi itibari ile **Türkiye genelinde 24 ilde** şubeler hariç **toplam 937 adet gemi acente firması** gemi acenteliği yetki belgesi ile **faaliyet göstermektedir**. Şube yetki belgesi almış toplam 196 adet gemi acente firması mevcut olup, **şubelerle beraber Ülkemizde UDHB Sicili’ne kayıtlı toplam 1133 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 1133 gemi acentesi firmasının 917 adedi yaklaşık **%81’i bu 6 ilde** yer almakta olup, diğer illerin payı ise **%19’**dur.

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 itibariyle sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin çalışmasını teşvik etmek, yeterlik 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 (14.06.2016)

| Sıra No | Şehir Adı | Merkez | Şube | Toplam Firma Sayısı | % |
|---------|-----------|--------|------|---------------------|-------|
| 1 | İstanbul | 391 | 24 | 415 | %36,5 |
| 2 | İzmir | 91 | 41 | 132 | %11,6 |
| 3 | Muğla | 113 | 11 | 124 | %10,9 |
| 4 | Mersin | 77 | 33 | 110 | %9,6 |
| 5 | Kocaeli | 47 | 25 | 72 | %6,3 |
| 6 | Hatay | 46 | 18 | 64 | %5,8 |
| 7 | Antalya | 22 | 7 | 29 | %2,5 |
| 8 | Bursa | 13 | 14 | 27 | %2,3 |
| 9 | Aydın | 21 | 4 | 25 | %2,2 |
| 10 | Samsun | 17 | 6 | 23 | %2,0 |
| 11 | Trabzon | 15 | 4 | 19 | %1,6 |
| 12 | Zonguldak | 16 | 2 | 18 | %1,5 |

| | | | | | |
|---------------|-----------|------------|------------|-------------|------------|
| 13 | Balıkesir | 17 | 1 | 18 | %1,5 |
| 14 | Çanakkale | 11 | 2 | 13 | %1,1 |
| 15 | Tekirdağ | 12 | 1 | 13 | %1,1 |
| 16 | Bartın | 6 | 2 | 8 | |
| 17 | Ordu | 6 | 0 | 6 | |
| 18 | Yalova | 3 | 1 | 4 | |
| 19 | Rize | 4 | 0 | 4 | |
| 20 | Sinop | 3 | 0 | 3 | |
| 21 | Giresun | 2 | 0 | 2 | |
| 22 | Kastamonu | 2 | 0 | 2 | |
| 23 | Artvin | 1 | 0 | 1 | |
| 24 | Ankara | 1 | 1 | 1 | |
| Toplam | | 937 | 196 | 1133 | 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)

(14.06.2016)

| Sıra No | Şehir Adı | Merkez | Şube | Toplam Firma Sayısı | % |
|---------------|-----------|-----------|-----------|---------------------|-------|
| 1 | Samsun | 17 | 6 | 23 | %33,3 |
| 2 | Trabzon | 15 | 4 | 19 | %27,5 |
| 3 | Bartın | 6 | 2 | 8 | %11,5 |
| 4 | Ordu | 6 | 0 | 6 | %8,6 |
| 5 | Rize | 4 | 0 | 4 | %5,7 |
| 6 | Sinop | 3 | 0 | 3 | %4,3 |
| 7 | Giresun | 2 | 0 | 2 | %2,8 |
| 8 | Kastamonu | 2 | 0 | 2 | %2,8 |
| 9 | Artvin | 1 | 1 | 2 | %2,8 |
| Toplam | | 56 | 13 | 69 | |

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (112) :

II.Bölge :

(Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(14.06.2016)

| Sıra No | Şehir Adı | Merkez | Şube | Toplam Firma Sayısı | % |
|---------|-----------|--------|------|---------------------|-------|
| 1 | İstanbul | 391 | 24 | 415 | %71,5 |

| | | | | | |
|---------------|----------------|------------|-----------|------------|--------------|
| 2 | Kocaeli | 47 | 25 | 72 | %12,4 |
| 3 | Bursa | 13 | 14 | 27 | %4,6 |
| 4 | Zonguldak | 16 | 2 | 18 | %3,1 |
| 5 | Balıkesir | 17 | 1 | 18 | %3,1 |
| 6 | Çanakkale | 11 | 2 | 13 | %2,2 |
| 7 | Tekirdağ | 12 | 1 | 13 | %2,2 |
| 8 | Yalova | 3 | 1 | 4 | %06 |
| Toplam | | 510 | 70 | 580 | |

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (113) :

III.Bölge :

(Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)
(14.06.2016)

| Sıra No | Şehir Adı | Merkez | Şube | Toplam Firma Sayısı | % |
|---------------|--------------|------------|-----------|---------------------|--------------|
| 1 | İzmir | 91 | 41 | 132 | %46,9 |
| 2 | Muğla | 113 | 11 | 124 | %44,1 |
| 3 | Aydın | 21 | 4 | 25 | %8,8 |
| Toplam | | 225 | 56 | 281 | |

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (114) :

IV.Bölge :

(Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)
(14.06.2016)

| Sıra No | Şehir Adı | Merkez | Şube | Toplam Firma Sayısı | % |
|---------------|---------------|------------|-----------|---------------------|--------------|
| 1 | Mersin | 77 | 33 | 110 | %54,1 |
| 2 | Hatay | 46 | 18 | 64 | %31,5 |
| 3 | Antalya | 22 | 7 | 29 | %14,2 |
| Toplam | | 145 | 58 | 203 | |

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.11.4. Odamızda 2007 Yılından Bu Yana Yapılan 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 2007-2015 yılları arasında **toplam 73 adet gemi acenteliği eğitimi düzenlenmiş**, bu eğitimlerde toplam 3154 kişiye eğitim verilmiş, eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olan **toplam 2903 kişi gemi acentesi personeli kartı almaya hak kazanmıştır**.

Odamız Merkez, şube ve temsilciliklerinde 2008-2015 yılları arasında **toplam 61 adet gemi acenteliği yenileme semineri düzenlenmiş**, **toplam 3890 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 ACENTEİĞİ EĞİTİMLERİ İLE GEMİ ACENTEİĞİ SEMİNERLERİ
KATILIMCI SAYILARI**

| YILLAR | GEMİ ACENTEİĞİ EĞİTİMLERİ | GEMİ ACENTEİĞİ 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 |
| 2015 | 338 | 316 |
| Toplam | 2903 | 3890 |

İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (116):
**2007-2015 YILLARI ARASINDA
ODAMIZ MERKEZ VE ŞUBELERİNDE DÜZENLENEN
GEMİ ACENTEİĞİ EĞİTİMLERİNİN İLLERE GÖRE DAĞILIMI**

| ŞEHİR ADI | AÇILAN EĞİTİM SAYISI | YÜZDE ORANI (%) |
|------------|----------------------|-----------------|
| İstanbul | 19 | %26 |
| İzmir | 16 | %22 |
| İskenderun | 11 | %15 |

| | | |
|---------------|-----------|------------|
| Bodrum | 10 | %14 |
| Antalya | 6 | %8 |
| Kdz.Ereğli | 4 | %5 |
| Fethiye | 4 | %5 |
| Marmaris | 3 | %5 |
| Toplam | 73 | |

İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (117):

**2007-2015 YILLARI ARASINDA
ODAMIZ MERKEZ, ŞUBE VE TEMSİLCİLİKLERİNDE DÜZENLENEN
GEMİ ACENTELİĞİ YENİLEME SEMİNERLERİNİN
İLLERE GÖRE DAĞILIMI**

| ŞEHİR ADI | AÇILAN SEMİNER SAYISI | YÜZDE ORANI (%) |
|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| İstanbul | 21 | %35 |
| İzmir | 13 | %22 |
| İskenderun | 5 | %8 |
| Bodrum | 5 | %8 |
| Antalya | 4 | %7 |
| Kdz.Ereğli | 3 | %5 |
| Marmaris | 2 | %3 |
| Fethiye | 2 | %3 |
| Trabzon Temsilciliği | 2 | %3 |
| Samsun Temsilciliği | 1 | %2 |
| Çanakkale Temsilciliği | 2 | %2 |
| Hopa Temsilciliği | 1 | %2 |
| Toplam | 61 | |

İMEAK DTO İstatistikleri

2.11.5. Gemi Acentelerinin Sorunları ve Çözüm Önerileri

2.11.5.1. Özet Beyandaki Eksiklik/Fazlalık Durumlarında Gemi Acentelerinin İlafeten Sorumlu Olmaları

Gemi acente firmaları, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 102 ile 123.maddeleri çerçevesinde faaliyette bulunan temsilcilik ve vekalet görevi yapan kuruluşlar olup, bu hükümler çerçevesinde uzmanlık sahalarına göre değişik ticari sahalardaki acenteler için yan ve alt mevzuat düzenlemeleri mevcuttur. Deniz ticareti faaliyeti gösteren gemi acenteleri çoğu zaman gemi sahip ve işletenleri olan deniz taşıyıcıları ile karıştırılmakta, gemi acenteleri sanki taşıyanmış gibi değerlendirilerek işleme tabi tutulmaktadır. Oysa gerçekte hukuki bakımdan gemi acenteleri taşıyan olmayıp taşıyan sıfatı ile üstlenmiş olan gemi sahip ve işleticilerinin liman ve yük

konularındaki işlemlerini görmek üzere atanan birer temsilci ve vekildirler. Bu nedenle gemi acentelerinin doğrudan kendi işlemleri olmayana ancak temsilcisi oldukları taşıyan sıfatını üstlenmiş gemi sahip ve işleticilerinin fiil ve işlemlerinden taşıyanmış gibi sorumlu tutulabilmeleri hukuken mümkün değildir.

2013 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 105 maddesinin 3.fıkrasında "acentelerin ad ve hesabına hareket ettikleri kişilere karşı Türkiye'de açılacak olan davalar sonucunda alınan kararlar acentelere uygulanmaz." Hükmü yer almakta olmasına rağmen Gümrük Mevzuatımızda halen gemi acenteleri temsilcisi oldukları gemi sahip ve işletenlerin eylem ve işlemlerinden doğrudan sorumlu tutulan hükümleri ihtiva etmektedir. Bir örnek vermek gerekirse Gümrük Kanunu'nun 237.maddesinde yer alan özet beyan fazlası veya eksikliği nedeniyle acentelerin doğrudan sorumlu tutularak haklarında kendi eylem ve işlemlerinden kaynaklanmayan nedenlerle cezai yaptırım uygulanmaktadır. Keza, kaçakçılık olaylarında gemi acenteleri Gümrük İdaresi'ne görevleri gereği sadece özet beyan vermekte olup, kaçakçılığa konu yükün taşıyanı, alıcısı veya satıcısı konumunda olmayan gemi acenteleri sorumlu tutularak sanık olarak yargılanmaktadırlar.

Cözüm Önerisi :

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1236.maddesi gereğinde eşyanın konşimentonun taşıyana iadesi karşılığında alıcıya taşıyan tarafından tesliminin öngörülmüş olmasına ve 1201.maddesi gereğince taşıyanın hak ve alacakları nedeniyle eşya üzerinde açık bir hapis hakkı bulunmasına rağmen Gümrük Yönetmeliği'nin 130.maddesinde eşya tesliminin taşıyanı ve taşıyan haklarını göz ardı ettiği görülmekte olduğundan gemi acentelerinin birer temsilci ve vekil oldukları da göz önüne alınarak Gümrük Mevzuatı'nda düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.11.5.2. Denizyoluyla İthal Edilen Malların Taşıyıcı Onayı Olmadan Teslimi

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. 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.

Cözüm Önerisi :

Gümrük Yönetmeliği Madde 130'a aşağıda altı çizili ve koyu renkle yer alan ifadelerin ilave edilmesi ile yaşanan sorunun çözümleneceği değerlendirilmektedir.

Eşyanın Teslimi başlıklı "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 geçici depo işleticisi tarafından teslim olunur. Bu kişiler 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.”

“130- (4) Eşyanın, taşıma sözleşmesi kapsamında alıcısına fiilen teslimine ilişkin Türk Ticaret Kanunu hükümleri saklıdır.”

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.

2.11.5.3. Gümrüklü Sahalarda Gümrük Ve Liman İdareleri İle Gemilere Giriş/Çıkış İşlemlerinde Tek Kart Uygulaması

Gemi acenteleri işlerinin niteliği gereği Liman Başkanlıkları, Sahil Sağlık Teşkilatı, Emniyet Müdürlüğü Deniz Liman Şube Müdürlükleri, Gümrük İdareleri ve Liman İşletmeleri gibi birçok farklı resmi kurum ve kuruluşlarla işlem yapmak durumundadırlar.

Gemi acenteleri faaliyetlerini yerine getirirken her ne kadar UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen gemi acentesi personel tanıtım kartını ibraz etseler de her bir kurum bir diğer kurumun düzenlediği kartı kabul etmemekte, kendi kurumunun çıkardığı kartı görmek istemekte, aynı zamanda her bir kurum kendi Bölge Müdürlüğü'nce düzenlenen kartı kabul etmekte ve ayrıca her kurum kendi kurumunun farklı Bölge Müdürlükleri'nce düzenlenen kartı bile kabul etmemektedir.

Örneğin ;

- UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen 5 yıl süreli gemi acentesi personel tanıtım kartı ile Gümrük İdaresi'nde işlem yapılamamakta, geçerlilik süresi sadece 1 yıl olan ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nce ve Odamızca müştereken imza altına alınan her bölge için **gümrük işlem takip kartı** istenmektedir.

- Liman işletmelerine giriş yapmak için de bir yıl süreli düzenlenen liman daimi giriş kartının alınması gerekmekte olup, söz konusu kart liman işletmesinin bağlı olduğu Mülki İdare Amirliklerince düzenlenmekte, İstanbul İli sınırları içinde yer alan **Ambarlı Limanı'na giriş için Ambarlı Limanı Giriş Kartının** (Beylikdüzü), **Salıpaazarı Limanı'na** (İstanbulport) **giriş yapmak için de İstanbulport Liman Giriş Kartının** (Karaköy) **Mülki İdare Amirlikleri'nden alınması gerekmektedir.**

- Bir gemi acente personeli ya da gemiye tamir bakım amacıyla çıkması yapabilmek için **limanın bağlı bulunduğu Mülki İdare Amirliği ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlükleri'nce** müştereken geçerlilik süresi 1 yıl olan dış hatlara sefer yapan gemilere giriş/ çıkış kartını alması gerekmektedir.

Gemi acentelerinin yukarıda sayılan her bir kartı çıkarmak durumunda kalması ileri teknolojinin yaşandığı günümüzde, acentelerin maddi/manevi büyük sıkıntılar, zaman kayıpları yaşamasına sebebiyet vermekte olup, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca 2023 hedefleri çerçevesinde ticaretin kolaylaştırılması çalışmalarının

yürütüldüğü de göz önüne alındığında **gemi acentesi personeline İdarece verilecek tek bir kartla tüm birimlerde işlem yapabilmesini sağlayacak gereken altyapı çalışmasının başlatılmasının uygun olacağı** Odamızca değerlendirilmektedir.

Yurt dışındaki birçok ülkede acente personeli yukarıda belirtilen resmi kurum ve kuruluşlarla tek bir kartla işlem yapmakta olup, **örneğin; Amerika Birleşik Devletleri'nde tüm limanlara TWIC (Transportation Worker Identification Credential) isimli bir kart ile giriş yapılabildiği**, hatta bu kartın ABD içinde kimlik kartı olarak da kullanabildiği, TWIC karta başvuran kişinin çok derin bir güvenlik uygulaması/arastırmasından geçtiği, kart başvurusunda bulunan kişinin ilk olarak karşılıklı olarak mülakata alındığı, parmak izlerinin alınarak kimlik kontrolünden geçirildiği, yapılan güvenlik araştırmasından sonra eğer Otorite (U.S. Transportation Security Administration) tarafından uygun görülürse kartın direk olarak kişinin adresine gönderildiği, **bu kart olmadan ABD'de herhangi bir limana ve terminale girilmesinin imkansız olduğu, bu kartın sadece gemi acente çalışanlarının değil ayrıca terminale/limana giriş yapan gemi ile ilgili işi olan herkesin (surveyor, teknisyen, shipchandler çalışanı, crew transfer firmasının sürücüsü vb.) alması gerektiği, kartın beş senelik verildiği, 5 sene sonunda güvenlik soruşturmasının tekrarlandığı**, kartın üzerinde bir çip olduğu, liman/terminallerin güvenlik kapılarında banka pos makinesi gibi bir cihaz olduğu, kartın bu cihaza takılarak parmak izi kontrolünün yapıldığı ve bu uygulamanın 2009 yılından beri devam ettiği, 2014 Mayıs ayı itibari ile yaklaşık 3 milyon kişinin bu sistemden yararlandığı bilinmektedir.

Türkiye'de ise gemi acente personeli geminin geldiği limanlardaki resmi kurum ve kuruluşların her liman için belirlediği ayrı kartlarla limanlarda işlem yapabilmekte, acente personeli bir liman için verilen bir kartla diğer bir limana (aynı bölgede olsa dahi) girememektedir. Bu durumda, bir acente personeli işini kusursuz takip edebilmek için Türkiye'de yaklaşık 60 adet gümrüklü liman sayısı gümrüklü limanlara giriş kartı çıkarması gerekmektedir.

Çözüm Önerisi :

Tüm bu gerekçelerle ; farklı eyaletlerden oluşan ve her bir eyalette farklı kuralların geçerli olduğu bilinen ABD'de bile tüm eyaletlerde geçerli olan ve tüm liman/terminaller ve gemilere TWIC adlı tek bir kart ile giriş yapıldığı göz önüne alındığında TWIC kartında olduğu gibi bir sistemin ülkemizde de kurulabilmesi için UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü koordinesinde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı ile beraber bir çalışma başlatılması için 18.09.2015 tarih ve 3502 sayılı yazımız ile üç kurumun Bakanları'ndan, 01.12.2015 tarih ve 4687 sayılı yazımız ile de üç kurumun Genel Müdürlüklerinden Odamızca talepte bulunulmuştur.

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nden gelen 10.12.2015 tarih ve 167.02 sayılı cevabi yazıda *"bir ilin mülki idare amirinin vereceği liman giriş kartlarının ülke genelindeki tüm limanlara giriş izni vermesinin **mevzuat değişikliği yapılmadan mümkün olmadığı**, bu tür bir uygulamanın **güvenlik zafiyeti yaratacağından talebimizin uygun olarak değerlendirilmediği"** şeklindedir.*

2.11.5.4. İstanbul Ve Çanakkale Limanlarında Gümrüksüz Eşya Talepleri Karşılanamayan Gemiler

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.

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.

Cözüm Önerisi :

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.

2.11.5.5. Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı’nın 2014/29 Sayılı Liman Hizmet Tarifesi Konulu Genelgesi’ne Uyulmaması

Liman işletici kuruluşların gümrük kontrolü sırasında verilen yükleme/boşaltma, transfer vb.hizmetler nedeniyle mükelleflerden yüksek hizmet bedeli tahsil etmeleri, ayrıca bu hizmet bedelleri ile ilgili olarak farklı limanlarda farklı ücretlerin tahsil edilmesi denizcilik sektörümüzde şikayetlerin yaşanmasına sebebiyet vermiş olup, bu konuda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü 2014/29 sayılı Genelge ile hizmet tanımı yaparak konteyner büyüklüğüne göre bir liman hizmet tarifesi yayınlamış, ayrıca Genelge hükümlerine uyulmaması halinde Gümrük Kanunu’nun 241.maddesinin 1.fıkrası hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir.

Cözüm Önerisi :

GTB’nca söz konusu Genelge yayınlanmasına rağmen özellikle özel liman işletmeleri, yayınlanan liman hizmet tarifesini uygulamamakta, kendi tarifelerini uygulamaya devam ederek yüksek hizmet bedelleri tahsil etmekte, taşıma/lojistik maliyetlerin artmasına sebebiyet vermektedirler. Odamızca, Türkiye genelinde faaliyet gösteren liman işletici kuruluşların 2014/29 sayılı Genelgeye uygun faaliyet göstermesi için gerekli işlemlerin yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.11.5.6. Zeyport Limanında Verilen İhrakiye Ve İkmal İşlemleri

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nce yayımlanan "**Limana Hizmet Tarifesinin Belirlenmesi**" konulu 05.12.2014 tarih ve **2014/29 Sayılı Genelge** ile denizcilik sektörümüzde son derece olumlu gelişmelere neden olmuş, mükelleflerden farklı tahsil edilen farklı hizmet bedellerinin azami hizmet bedellerine ilişkin usul ve esaslar belirlenerek sektörden gelen yoğun şikayetlere çözüm bulunmuştur.

İstanbul ilindeki limanlardan dış hatlara sefer yapan gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilere; gümrüklü hareket noktalan dışından hareket eden izinsiz ve kayıtsız acente teknelerinin temasta bulduklarının tespit edilmesi üzerine, **şu anda 2014/29 Sayılı Genelge kapsamında bulunan Zeyport Limanı** İstanbul Valiliği'nin 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı "**Acente Tekneleri ile İlgili Valilik Tedbirleri**" Kararı gereği acente teknelerinin gemilerle temaslarını disiplin ve kontrol altına almak amacıyla **İstanbul Limanları'ndan dış hatlara sefer yapmak üzere İstanbul Limanı demir sahasında bekleyen gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilerle temasta bulunacak acente tekneleri için gümrüklü hareket noktalarından biri olarak belirlenmiş** ve bu çerçevede, 2005 yılından bugüne kadar yasal hareket noktası olan Zeyport Limanı'ndan İstanbul Limanları'ndan dış hatlara sefer yapmak üzere İstanbul Limanı demir sahasında bekleyen gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilere acentelik hizmeti verilmeye devam edilmektedir.

İstanbul Limanı'nda gemilere yağ, yakıt ve kumanya verme işleminin kontrolünü sağlayan Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü, bu işlerin tek bir elden yürütülmesi amacıyla Zeytinburnu Liman İşletmeleri San.ve Tic.A.Ş.'nin 10.12.2010 tarih ve 409 sayılı talebine istinaden Gümrük ve Ticaret Bakanlığı İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nün 05.07.2012 tarih ve 41717 sayılı yazısı ile 09.07.2012 tarihi itibari ile Zeyport Limanı'nda görevlendirilmiş ve gemilere ihrakiye verilmesi işlemi Zeyport Limanı'nda da yapılmaya başlanmış ve halen gemilere kolcu nezaretinde yağ, yakıt (ihrakiye), ikmal ve kumanya işlemleri Zeyport Limanı'ndan sorunsuz ve eksiksiz olarak yürütülmektedir. Zeyport Limanı'nda verilen hizmetlerin eksiksiz, zamanında ve belli bir kalitede yürütülmesi için acente motorlarının bekleyeceği bir iskele inşa edilmiş, aynı zamanda 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 218. maddesi gereği Zeyport Limanı'nda görevlendirilen gümrük ve gümrük muhafaza personeli için büro, aydınlatma, ısınma, yemek, temizlik, demirbaş eşya ve tüm teknik donanım ihtiyaçları Zeyport Limanı tarafından karşılanmaktadır.

Çözüm Önerisi :

Gümrük Yönetmeliği'nin 72/(Ş) maddesi hükmü gereğince yayınlanan "Limana Hizmet Tarifesinin Belirlenmesi" konulu 2014/29 Genelge'de belirlenen işlemlere ilave olarak muayene ve kontrol edilecek eşya kapsamında yer aldığından, Zeyport Limanı'nda "Transit beyannamesi ekinde gelen yakıt için verilen ikinci iskele hizmeti kapsamında gözetim memuru nezaretinde ilgili gemiye teslimatı" işleminin sorunsuz yürütülmesini teminen "Limana Tesislerinden Yararlanma Bedeli" olarak beher ikinci iskele hizmeti işlemi (beyanname) başına 30 ABD Dolan ücret belirlenmesinin uygun ve gerekli olduğu Odamızca değerlendirilmektedir.

2.11.5.7. Risk Analizleri

Bilindiği üzere, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca gümrük işlemlerinde risk analizi yapılmakta olup, özet beyan ve denizyolu transitte yapılan risk analizi lojistik süreçte yer alan tüm tarafların maliyetlerini artırmakta, oluşan yüksek maliyetler nedeni ile armatörler Ülkemiz limanlarını kullanmayı tercih etmemekte, bu durum yük kayıplarının

yaşanmasına neden olmakta, döviz kazandırıcı faaliyetlerin gerçekleşmemesi nedeni ile Ülkemiz ekonomisi ciddi anlamda maddi kayba uğramaktadır.

Cözüm Önerisi :

Navlun fiyatlarının dip yaptığı, yoğun rekabetin yaşandığı bu dönemde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca yürütülen risk analizi uygulamalarının ticareti aksatmayacak aksine ülkemiz ticaretini arttıracak yönde yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.11.5.8. 2011/17 Sayılı Genelge

2011 yılında Japonya'da meydana gelen nükleer santral patlaması nedeni ile insan ve çevre sağlığının korunmasına yönelik olarak 21 Mart 2011 tarih ve 2011/17 sayılı Radyoaktif Kirliliğe Karşı Alınacak Önlemler konulu Genelge ile radyoaktif kirlenme riskinin devamı süresince, Japonya'dan ithal edilecek eşyanın radyasyon kirlenmesine maruz kalıp kalmadığının tespit edilebilmesi amacıyla Japonya'dan ülkemize gelen eşyaya ilişkin ilave tedbirler alınmış olup, alınan bu tedbirler neticesinde 5 yıldır Japonya'dan ülkemize gelen eşyalar için düzenli olarak manifesto verilmeye devam etmektedir.

Cözüm Önerisi :

Ülkemizce “*Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi*”ne taraf olmamız, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca yürütülen ticaretin kolaylaştırılması çalışmaları ile 2011/17 sayılı Genelge'nin üzerinden 5 sene geçtiği ve radyoaktif kirlenme riskinin ortadan kalktığı göz önüne alınarak Japonya'dan Ülkemize gelen eşyalara uygulanan ilave tedbirlerin kaldırılmasının Odamızca uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.11.5.9. Liman ve Konteyner Takip Sistemi

Bilindiği üzere, Ülkemiz limanlarına giriş ve çıkış yapan konteynerlerin liman içi hareketleri de dahil olmak üzere elektronik ortamda kayıt altına alınması, limanlarda gerçekleştirilen gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, hızlandırılması ve liman işlemlerine bağlı maliyetlerin azaltılması amacıyla “*Liman ve Konteyner Takip Sistemi*” kurulmuştur.

23 Şubat 2016 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile “**Konteyner Kayıt ve Takip Formu**” **elektronik ortama aktarılmış olup, sisteme entegrasyon 1/12/2016 tarihine kadar tamamlanacaktır.**

Her ne kadar konteyner kayıt ve takip formları Liman ve Konteyner takip sisteminin yürürlüğe girmesi ile elektronik ortama taşınmış olsa da Elektronik ortamda beyan edilen her bir konteyner için herhangi bir belge üretilmese de bir konteyner bedeli tahsil edilmektedir.

Ayrıca, mevcut yeni sistemle konteynerin kime, nasıl, hangi yetki ve belge ile teslim edileceği belli değildir. E-ortamda yapılan beyan geçici kabul rejimi olup,

konteynerin temsilci ve sahibi gözükken gemi acentelerine bitmiş işlemlerden dolayı herhangi bir belge verilmemektedir. Mahkemeler, kaçakçılık kovuşturmaları vs. gibi durumlarda ve geçici depolama sahasından konteyneri kimin teslim alacağı, aldı ise kimin ciroladığı, almaya yetkili olup olmadığı (temsil yetkisi) olmadan ve Türk Ticaret Kanunu 1201.ve 1236. Maddesine göre hareket edilmesi gerektiği göze alınarak bitmiş işlemde Gümrük İdaresi'nce ücreti tahsil edilmiş hak sahibine gümrük rejimi sona ermiş işlemde belgesinin tesliminde yapılması gerekmektedir.

Çözüm Önerisi :

Sisteme entegrasyon sürecine kadar sistemin işleyişi ile ilgili belirsizliklerin ortadan kaldırılması yönünde çalışmalar yapılması, sektör temsilcileri ile yapılacak yakın işbirliği ile çalışmaların yürütülmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

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 merkezlere 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 katkılar sağlamaktadır.

Türkiye'de Lojistik Merkezler

Lojistik merkezler; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası, yük taşımacılığı, dağıtımı, 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 işletime 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; iç 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 taşınması yapılan tüm limanlara demiryolu bağlantısı sağlanmalı, liman ve hinterlandına hizmet verecek şekilde liman içerisinde veya liman arkasında 300/500 dönüm büyüklüğünde yük 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’ünde 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 körfezindeki konteyner terminalleri, Çandarlı Kuzey Ege limanının başlaması, Aliğa OSB’nin kurulması, bölgedeki gemi söküm potansiyeli ile stratejik konumu ve ekonomik yapısı göz önüne alınarak tüm ulaşım ağlarının odağında bulunan, Aliğa 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 çevre düzenlemesi ve korunmasının yanı sıra, iş imkanları, istihdam ve işe erişim sağlanması da kolaylaşacaktır.

Lojistik Köylerin Özellikleri

- 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 yapıdaki 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 anlayışında 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 | (5) |
| 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 | (6) |
| 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 | (7) |
| 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 | (8) |
| 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 | (9) |
| 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 | (10) |
| 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 | |
| 81) | Meksika | 17.12.2013 | 06.06.2015-29378 | 23.07.2015 | 01.01.2016 | |
| 82) | Kosova | 10.09.2012 | 28.08.2015-29459 (2m.) | 15.10.2015 | 01.01.2016 | |

(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) 07.03.2016

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 (15.07.2016)

| 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 (15.07.2016)

| 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 (15.07.2016)

| 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 |



TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK EĞİTİMİNİN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Türkiye'de denizcilik eğitiminin sorunlarını ve çözüm önerilerini 5 ana başlık altında sıralayabiliriz;

- 1) Denizcilik Eğitimi, Yeterlik Yükseltme ve Öğrenci Kaynaklı Sorunlar
- 2) Staj Kaynaklı Sorunlar
- 3) Ders Programları Kaynaklı Sorunlar
- 4) Eğitimci Kaynaklı Sorunlar
- 5) Hizmet Sorunu

Türkiye'de denizcilik eğitimi veren kurumların yasal seviyeleri ve mezunlarına tanınan yeterlik seviyeleri şu şekildedir:

| Seviye | Eğitim Kurumları | Eğitim Süresi | | Mezunların Yeterliklerine göre Sınırlamaları | | Mezunlarına Tanınan Yeterlik Seviyeleri | |
|------------------|---|---------------|-----------------|--|----------------|---|----------------------|
| | | Teorik | Uygulama (Staj) | Güverte | Makine | Güverte | Makine |
| Lise (M.E.B.) | Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (Anadolu) | 4 Yıl | 12 Ay | 500-3000 GT | 750-3000 kW | Vardiya Zabiti | Vardiya Makinisti |

| | | | | | | | |
|--------------------|---|-------------------------------------|-------|---------------|---------------|------------------------|---------------------------|
| | Denizcilik Meslek Lisesi) | | | | | | |
| Kurs (M.E.B.) | Özel Denizcilik Kursu (Lise eğitimi tamamlandıktan sonra) | 60 Hafta Teorik 2 Yıl | 12 Ay | 500-3000 GT | 750-3000 kW | Vardiya Zabiti | Vardiya Makinisti |
| Ön Lisans (Y.Ö.K.) | Denizcilik Meslek Yüksek Okulu | 2 Yıl (Hazırlık ile birlikte 3 Yıl) | 12 Ay | 500-3000 GT | 750-3000 kW | Vardiya Zabiti | Vardiya Makinisti |
| Lisans (Y.Ö.K.) | Denizcilik Yüksekokulu | 4 Yıl (Hazırlık ile birlikte 5 Yıl) | 12 Ay | Sınırlama Yok | Sınırlama Yok | Uzakyol Vardiya Zabiti | Uzakyol Vardiya Mühendisi |
| Lisans (Y.Ö.K.) | Denizcilik Fakültesi | 4 Yıl (Hazırlık ile birlikte 5 Yıl) | 12 Ay | Sınırlama Yok | Sınırlama Yok | Uzakyol Vardiya Zabiti | Uzakyol Vardiya Mühendisi |

Tablo-1: Türkiye’de denizcilik eğitimi veren kurumların yasal seviyeleri ve mezunlarına tanınan yeterlikler

1. Denizcilik Eğitimi, Yeterlik Yükseltme ve Öğrenci Kaynaklı Sorunlar:

- Türkiye’de Uzakyol yeterliklerinin verilmesini sağlayan eğitim kurumları sadece Lisans seviyesinde eğitim veren kurumlar; Denizcilik Yüksek Okulları ve Denizcilik Fakülteleridir.
- Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinde (Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi) eğitim alan öğrencilerin büyük bir kısmı, Fen derslerindeki zayıflıkları nedeni ile ÖSYM sınavları neticesinde Yüksekokul veya Fakültele girememektedirler.
- Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinden (Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi) mezun olan öğrencilerin bir kısmı Denizcilik Meslek Yüksek Okullarına sınavsız kayıt hakkı ile Ön Lisans eğitime kayıt yaptırabilmektedir. Ancak, 2 veya 3 sene süren Ön Lisans eğitimlerini tamamlamalarına müteakip hak kazanacakları yeterlik seviyesi mezun oldukları Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinden (Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi) aldıkları yeterlikler ile aynı seviyededir. (Vardiya Zabiti/Vardiya Makinisti)
- Denizcilik Meslek Yüksek okullarında geçen 2-3 senenin mezunlara kazanç getirip getirmediğinin değerlendirilmesi gerektiğini düşünüyoruz.
- Denizcilik Meslek Yüksek Okullarında okuyan öğrencilerin bir kısmı (DGS) Dikey Geçiş Sınavı’nda başarılı olarak Denizcilik Fakültelerine veya Denizcilik Yüksek Okullarına geçmektedirler. Ancak, bu konuda da Lisans eğitimi veren bu Üniversitelerin (DGS) Dikey Geçiş Sınavı ile yerleştirme kontenjanlarının az olması önemli bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır.

- f) Diğer taraftan ise Lisans eğitimi alan mezunların profesyonel olarak denizde çalışma sürelerinin azlığı sorunu yer almaktadır. Bu sebeple, Türk Ticaret Filosunda devamlı olarak her yıl Uzakyol Vardiya Zabiti/ Uzakyol Vardiya Mühendisi sıkıntısı devam etmektedir.
- g) Elektrik ve elektronik zabitlerinin elektro-teknik zabitliğine geçişleri STCW Manila Değişikliklerine paralel olarak Gemiadamları Yönetmeliği'nde yapılan değişiklik ile 31.12.2016 tarihinden sonra Elektrik Zabiti, Elektronik Zabiti, Elektrikçi ve Elektronikçi yeterlilikleri iptal edilerek Elektro-Teknik Zabiti ve Elektro-Teknik Tayfası yeterlilikleri ihdas edilmiştir.

Yönetmelikte yapılan düzenleme ile;

- 1.) 01.01.2012 tarihinden önce 12 ay Elektrik Zabiti ve Elektronik Zabiti hizmeti olanlara doğrudan Elektro-Teknik Zabitliğine geçiş, yine bu tarihten önce 12 ay Elektrikçi ve Elektronikçi hizmeti olanlara doğrudan Elektro-Teknik Tayfalığına geçiş imkanı sağlanmış,
- 2) Yukarıda belirtilen hizmete sahip olmayan Elektrikçi ve Elektronikçi yeterliliğindeki gemiadamlarından 3 ay hizmet yapmaları ve Elektro-Teknik Tayfası Kursunu almaları koşuluyla Elektro-Teknik Tayfalığına geçiş imkanı sağlanmış, benzer geçiş Elektrik ve Elektronik Zabitleri için yapılmamıştır.

Bu geçişe müsaade edilmemesi nedeniyle 01.01.2012 tarihinden önce 12 ay Elektrik Zabiti ve Elektronik Zabiti hizmeti olmayan ve son 5 yılda idare tarafından verilen tüm elektrik ve elektronik zabitlerinin yeterlilikleri iptal edileceğinden mağdur olacaklardır.

Çözüm Önerileri:

- a) Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinin (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) müfredatında değişiklik yapılarak fen derslerine ağırlık verilmesi,
- b) Lisans seviyesinde denizcilik eğitimi veren Denizcilik Fakültelerine veya Denizcilik Yüksek Okullarına girmek isteyen Mesleki ve Teknik Anadolu Liseleri (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) mezunlarına Üniversite sınavlarında pozitif anlamda kat sayı desteği verilmesi veya elde ettikleri Üniversite sınav puanlarına ek puan ilave edilerek desteklenmeleri ve teşvik edilmeleri,
- c) Ön Lisans seviyesinde eğitim veren Denizcilik Meslek Yüksek Okullarında okuyan ve Dikey Geçiş Sınavı ile Lisans eğitimi veren Denizcilik Fakültelerine ve Denizcilik Yüksek Okullarına geçiş yapmak isteyen öğrenciler için Dikey Geçiş Sınavı kontenjanlarının arttırılması,
- d) Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinden (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) veya Ön Lisans seviyesinde eğitim veren Denizcilik Meslek Yüksek Okullarından mezun olarak ve denizcilik sektöründe Yakınyol diye tabir edilen (500-3000 GT, 750-3000 Kw) limitli yeterliklere sahip olan vardiya zabiti/vardiya makinisti gemiadamının, Uzakyol

yeterlikleri almaları konusunda mevzuatın değiştirilmesi ve Türkiye'nin bu konu hakkındaki kural ve yönetmeliklerini, IMO (International Maritime Organization) tarafından çıkarılan ve dünyada bu konuda standart ve referans sağlayan STCW Konvansiyonuna göre yeniden düzenlenmesinin sağlanması,

(Bu konuda son derece gelişmiş durumda olan İngiltere'nin denizcilik eğitim sistemi ve zabitan yeterlik yükseltme sistemi örnek alınabilir.)

- e) *Önemli miktardaki Elektrik ve Elektronik Zabıtlarının yaşayacağı bu mağduriyetin önlenmesi amacıyla; Yardımcı Sınıf Gemiadamlarının Yeterliliklerinin Şartlarının düzenlendiği Madde 10'da aşağıdaki ilavenin yapılması uygun mütalaa edilmektedir.*

“- Aşağıdaki şartlardan birini yerine getirmiş olmak;

- 750 kW'den büyük ana makine ile yürütülen gemilerde, Elektrik Zabiti veya Elektronik Zabiti olarak en az altı aylık deniz hizmeti ve onaylanmış staj defterine uygun olarak İdarece onaylı atölye tesislerinde altı ay süreli atölye becerilerini geliştirme eğitimi tamamlamak ve İdare tarafından uygunluğu onaylanan eğitim kurumlarında “elektro-teknik zabitliği” eğitimi görmek,”

2. Staj Kaynaklı Sorunlar:

- a) Denizcilik Fakültelerinin; Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği , Denizcilik Meslek Yüksek Okulunun; Deniz Ulaştırma İşletme, Gemi Makineleri İşletme, Yat İşletme Yönetimi programlarında okuyan öğrencilerin mezun olmaları ve yeterlik sınavlarına girebilmeleri için mecburi olan açık deniz stajının icra edilmesinde staj yeri bulamama sorununun mevcut olması,
- b) Gemiadamları Yönetmeliği gereği; yat kaptanı yeterliliği, 499 GT Yat Kaptanı, 500-2999 GT Yat Kaptanı ve 3000 GT ve üzeri yat kaptanı olmak üzere 3 yeterliliğe ayrılmıştır. Halen eğitim kurumlarınca verilmekte olan Yat Kaptanı Eğitimi 499 GT yat kaptanı için gerekli olan eğitimidir. Daha önce bu kursu tamamlayan kursiyerler doğrudan GASM tarafından yapılan sınava girebilirken, yapılan değişiklik ile 6 ay staj zorunluluğu getirilmiştir. Kursu tamamlayan kursiyerler kurs başarı belgeleri ile liman başkanlıklarına müracaat ederek gemici veya yat kaptanı stajyeri liman cüzdanı çıkarttıktan sonra sadece 15 metreden daha uzun ticari yatlarda onaylı staj defterlerine istinaden 6 ay staj yapmaktadırlar.

Diğer taraftan; Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliği olanlar Gemilerin Gemiadamları ile Donatılması Yönergesi gereğince Çizelge-8'de belirtilen 499 GT ve daha küçük yatlara ilaveten Cizelge-6 gereğince günü birlik ve hareket limanından 25 milden fazla açılmamak kaydıyla sefer yapıp tekrar hareket limanına dönen 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezinti tenezzüh gemilerinde de kaptanlık yapabilmektedir. Benzer şekilde Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliği olanlar, Özel Teknelerin Donatımı ve Kullanacak Kişilerin Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik gereğince Özel Tekneleri de kullanabilmektedir.

Görüldüğü üzere Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliği ile ticari yatlarla ilave olarak özel yatlar, 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezi tenezzüh gemileri kullanılabilir. Özellikle özel tekne veya 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezi tenezzüh gemileri kullanılabilir için Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliğini alan vatandaşlar bulunmaktadır.

Özetle, Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliğinin, özel tekne veya 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezi tenezzüh gemileri kullanma yetkileri olmasına rağmen, stajlarını sadece 15 metreden daha uzun ticari yatlarda yapabilmektedir. Bu durum vatandaşların staj yapacağı tekneleri kısıtlarken, çalışmayı hedefledikleri özel tekne, motor ve gemilerde staj yapmalarını da engellemektedir.

Cözüm Önerileri:

- a) Bu konuda, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından, staj eğitim gemisi işleten ve stajyer öğrencilere staj yapma imkanı sağlayan eğitim kurumlarına, eğitim gemilerinde istihdam ettikleri Türk stajyer öğrenci başına masrafların karşılanması amacıyla belli bir miktarda maddi yardım yapılması, bu staj eğitim gemilerinin Türk Limanlarına uğradıkları veya Boğaz geçişi yaptıkları sırada oluşacak liman masrafları, boğaz geçiş masrafları, harçlar ve rüsumlar, pilotaj ücretleri ve benzeri diğer harcama ve masrafları konusunda indirim sağlanması.
- b) Gemiadamları Yönetmeliği'nde geçen "15 metreden daha uzun ticari yatlarda" ibaresinin "15 metreden daha uzun ticari yatlar, Yat Kaptanı (499 GT) tarafından sevk ve idare edilen 15 metreden uzun özel tekneler, 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezi tenezzüh gemilerinde" şeklinde değiştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.
- c) Türk Armatör ve Gemi İşletmeci firmalarına gemilerinde en az 1 stajyer bulundurma zorunluluğu getirilmesi veya bulundurduğu her stajyer başına belli bir oranda maddi teşvik sağlanması,
- d) (Örneğin: Türk bayraklı gemilerde Stajyerin sigorta priminin devlet tarafından karşılanması v.s.)
- e) Yat kaptanlığı stajı uygulaması için eğitim amaçlı kullanılmak üzere İdare tarafından yatların tahsis edilmesi ve yat sahibi firmalara kolaylıklar sağlanması,
- f) Denizcilik eğitim sektöründe bu gün yaşanan sorunların en önemlisi öğrencilerin staj yapacak gemi/atölye bulmada yaşadığı güçlüklerdir. Zira, bu sorun staj yeri arayan öğrenciler ve onlara yardımcı olmaya çalışan eğitim kurumlarının yanında istihdam etmek için stajyer arayan armatörlerimiz veya tersanelerimiz için de sorundur. Sorunun aktörlerinin ortak özelliği Deniz Ticaret Odası şemsiyesi altında yer almalarıdır. Bu nedenle, denizcilik sektörünün en önemli aktörlerinden olan Deniz Ticaret Odası'nın şemsiyesi altında yaşanan staj sorununa duyarsız kalması veya çözüme katkı sağlamaması düşünülemez. Konuya ilişkin denizcilik eğitim temsilcileri

koordinesinde armatör, tersane ve yat işletmecileri temsilcilerinden oluşan bir çalışma grubu oluşturulması. Bu grup tarafından ihtiyaç duyulan staj yerleştirme biriminin görev tanımlarının tespit edilmesi, bu birimin DTO bünyesinde yeni bir birim olarak oluşturulması veya mevcut birimlerden birine gerekli personel desteği de sağlanarak ilave görev olarak verilmesi konularında çalışma yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

3. Ders Programları Kaynaklı Sorunlar:

- a) Denizcilik Eğitim müfredatında pratik/uygulama eğitimine yeteri kadar ağırlık verilmemesi, ezaberci eğitim yapısının varlığı,
- b) Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinin (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) müfredatında fen derslerinin zayıflığı,
- c) Denizcilik eğitimi alan öğrencilerin (Tayfa veya Zabit seviyesi) İngilizce Lisan konusundaki sıkıntıları,

Çözüm Önerileri:

- a) Denizci eğitimci belgesine sahip Üniversite ve M.E.B.' na bağlı Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi ve Özel denizcilik kurslarında görev yapan öğretmenler, Denizcilik şirketlerinin DPA, Personel ve Teknik Müdürleri, M.E.B.İğİ,Y.Ö.K., U.D.H.B.İğİ temsilcilerinden oluşacak bir çalışma grubu tarafından Denizcilik Eğitimi müfredatının gözden geçirilerek revize edilmesi, uygulamaya ve ihtiyaca yönelik eğitimlerin planlanarak müfredata konulması, okul gemilerinde uygulanacak mesleki eğitimlerin programlanması,
- b) Uygulamaya ve ihtiyaca yönelik eğitimlerin planlanarak, müfredata konulması,
- c) Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinin (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) müfredatında değişiklik yapılarak fen derslerine ağırlık verilmesi,
- d) Denizcilik Okullarında mesleki derslerin İngilizce dilinde öğretilmesi, sınavların İngilizce dilinde yapılması. Tayfa sınıfı için öngörülen eğitim müfredatına İngilizce dil eğitiminin de dahil edilmesi,

4. Eğitimci Kaynaklı Sorunlar:

- a) Denizci Eğitimci sayısının az olması,
- b) Denizci Eğitimci olabilme koşullarının zorluğu,
- c) Denizci Eğitimcilerinin maaş ve ücretlerinin yetersizliği,
(Denizci Eğitimci maaşlarının yetersizliği sebebiyle denizci kökenliler ya gemiye çıkarak yüksek maaşlarda çalışmayı tercih ediyorlar ya da karada denizcilik firmalarında akademisyenlere oranla daha iyi maddi koşullarda çalışıyorlar.)

d) Özel denizcilik eğitim kurumlarında eğitimci olarak istihdam edilecek denizci eğitimcisi olma koşulları Milli Eğitim Bakanlığı'nın ilgili mevzuatı ve Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi ile düzenlenmiştir. Milli Eğitim bakanlığının ilgili mevzuatına göre özel denizcilik kurslarından gelen talebe istinaden yeterlilikleri ve mezun oldukları okullar esas alınarak lisans düzeyi ve üzeri diplomaya sahip olanlar uzman eğitimci, lise mezunu olanlar usta eğitimci olarak görev yapmalarına onay verilmektedir.

Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi ile yapılan düzenlemeye göre ise denizci eğitimcisi olabilmek için lisans diploması ve en az uzakyol birinci zabıt (2 yıl deniz hizmeti olmak) veya en az uzakyol ikinci mühendisi/makinisti (2 yıl deniz hizmeti olmak) gerekmektedir. Ayrıca, aynı Yönerge ile alanlarında yükseköğretim mezunu olmayan en az vardiya veya makina zabiti yeterlik belgesine sahip Usta Öğreticilere, sınıflarına uygun olan sınırlı zabitan yeterliklerine ve tayfa sınıfı gemiadamı kurslarına yönelik Denizci Eğitimci belgesi düzenlenir hükmü yer almaktadır.

Diğer taraftan bu gün lisans diploması olmadığı halde TÜDEV veya EKOL gibi kurslardan mezun olup uzakyol kaptan veya uzakyol başmakinist yeterliliği ile gemilerde hizmet yapan ve yapmaya devam eden, emsalleri arasında temayüz etmiş, bilgi ve tecrübeleri ile denizcilik eğitimine katkı sağlayabilecek önemli miktarda denizci eğitimci adayları mevcuttur. Ancak, bu kaptan ve başmakinistler Milli Eğitim Bakanlığı mevzuatına göre vardiya zabiti ve makine zabiti eğitimlerinde usta eğitimci olarak görev yapmaları mümkün iken Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi'ne göre lisans diplomasına sahip olmadıklarından bu yeterliliklere ait eğitimlerde görev alamamaktadır.

Cözüm Önerileri:

- a) Denizci Eğitimci olabilme koşullarının ağır şartlarının gözden geçirilerek yeniden düzenlenmesi,
- b) Denizci Eğitimcilerinin maaş ve ücret koşullarının cazip hale getirilmesi,
- c) Özellikle MEB bağlı Meslek Liselerinde meslek derslerinde denizci eğitimcisi açığı seyir derslerine coğrafya öğretmenlerinin tefrik edilmesi gibi branş öğretmenleriyle karşılanmaktadır. Denizcilik mesleğinin kendisine has özellikleri dikkate alındığında yaşanan bu sorunun ivedilikle çözülmesi gerekmektedir. Sorunun çözümü için yapılması gerekenlerden biri Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi'nde gerekli değişiklik yapılarak lisans mezunu olma şartının kaldırılması uygun mütalaa edilmektedir.

5. Hizmet Sorunu:

- a) Bakanlık Çalışanları ile Denizci Eğitimcilerinin Sertifika Yenileme İşlemleri,

Gemiadamları Yönetmeliği ile sertifika yenileme işlemleri denizde emniyet sertifikalarında, sınav ve tanker sertifikalarında olduğu gibi hizmet olmak üzere iki şekilde yapılabilmektedir. Yönetmeliğin Bakanlıkta çalışanlarla ilgili hükümler başlıklı EK Madde 8 “Bakanlığın merkez ve taşra teşkilatında en az 3 yıldır çalışmakta olanlar; İdare tarafından yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında en az 3 yıl görev yapan denizci eğitimciler, bu Yönetmelik hükümlerine göre sertifikaların yenilenmesinde öngörülen değerlendirme sınavlarından muaf tutulurlar.” İbaresini ile sadece sınavla yapılan yenilemelere ilişkin düzenleme getirilmiştir. Düzenlemenin tanker sertifikalarında olduğu gibi hizmetle yapılan sertifika yenilemelerine de kapsayacak şekilde genişletilmesi amacıyla Gemiadamları Yönetmeliği EK Madde 8’in b) alt bendinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

“b) Bakanlığın merkez ve taşra teşkilatında en az 3 yıldır çalışmakta olanlar; İdare tarafından yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında en az 3 yıl görev yapan denizci eğitimciler, bu Yönetmelik hükümlerine göre sertifikaların yenilenmesinde öngörülen değerlendirme sınavları ve ön görülen deniz hizmet sürelerinden muaf tutulurlar.”

b) Süresiz Sertifika Durumu,

STCW 2010 Manila Değişikliklerinde hiçbir sertifika süresi yeterlilik süresinden uzun olamaz hükmü yer almaktadır. Buna karşın İdaremiz tarafından Gemiadamları Yönetmeliği Seyir Güvenlik Eğitimleri ve Belgeleri başlıklı Madde 20’de yer alan Elektronik Harita Bilgi Sistemleri (ECDIS), Köprüsütü Kaynakları Yönetimi (BRM) ve Makine Dairesi Kaynakları Yönetimi (ERM) belgeleri süresiz olarak verilmektedir. Diğer taraftan, aynı maddenin altında yer alan Radar Gözlem ve Plotlama ve Otomatik Radar Plotlama Aygıtlarını (ARPA) Kullanma belgeleri ile İlk Yardım ve Tıbbi Bakım Eğitimi ve Belgeleri başlıklı Madde 21’de yer alan İlk Yardım ve Tıbbi Bakım belgeleri beş yıl süreli olmasına rağmen ilgili maddelerde bu belgelerin ne şekilde yenileneceğine dair bir hüküm yoktur.

Arz edilen boşluğu gidermek üzere Seyir Güvenlik Eğitimleri ve Belgeleri başlıklı Madde 20’ye aşağıdaki ilavenin yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

“Yukarıdaki belgeleri almaya hak kazanan zabıtlar, geçerli belgelerinin süresinin bitmesinden önceki son altmış ayda en az oniki ay deniz hizmeti yapmak veya yukarıda belirtilen eğitimleri tekrarlayarak belgelerini yenilemek zorundadır.”

Benzer şekilde, STCW 2010 Manila Değişiklikleri Kısım B-VI/6 incelendiğinde, bu sertifikaya sahip gemiadamlarının gemide ISPS Kodu kapsamındaki talim ve tatbikatlara katılmış ise (ISPS Kodu gereğince gemilerde tatbikatlar 6 ayda bir, talimler ise 3 ayda bir yapılmak zorundadır) bu eğitimin yenilenmesine ihtiyaç yoktur ibaresini yer almaktadır. Tersini düşündüğünde ise bu sertifikaya sahip gemiadamı geçen 5 yıl içinde gemide ISPS Kodu kapsamındaki talim ve tatbikatlara katılmamışsa bu eğitimin yenilenmesine ihtiyaç vardır.

Gemiadamları Yönetmeliği, Gemi Güvenlik Eğitimleri ve Belgeleri Başlıklı EK Madde 6 gereğince Gemi Güvenlik Zabiti eğitimi için Sözleşmeye uygun olarak 5 yıl süre koyulmuş, her beş yılda bir İdarenin öngördüğü değerlendirme sınavından geçerek belgelerini yenilerler. Bu değerlendirmede başarısız olan gemiadamları tekrar eğitime tabi tutulur hükmü koyulmuştur. Aynı madde altında yer alan Güvenlik Farkındalık Belgesi, Güvenlikle İlgili

Tanıtım Belgesi, Belirlenmiş Güvenlik Görevleri Eğitim Belgeleri için ise Sözleşmenin aksine süresiz olarak verilmektedir.

Bu durumda güvenlik sertifikalarına 5 yıllık süre koyulmasının ve geçen 5 yıl içinde 1 yıl deniz hizmeti yapanların Gemiadamları Yönetmeliği EK Madde 6 kapsamında verilen Gemi Güvenlik Belgelerinin sürelerinin 5 yıl uzatılmasının, bahse konu hizmeti olmayanların İdarenin öngördüğü değerlendirme sınavında başarılı olmaları halinde belgelerinin yenilenmesinin, başarısız olan gemiadamları tekrar eğitime tabi tutulmalarının uygun olacağı değerlendirilmektedir.



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 itibarıyla 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 seksenin 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. 04 Haziran 2015 tarihli RG'de yayımlanan gemi ve yat sektörünü de tasarım desteği kapsamına alan ve devlet desteği sağlayan Tebliğ'e (2015/1) ek olarak, 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. Tersanelerdeki ücretli çalışanlara yönelik olarak, vergi ve SGK primi istisnası gibi teşvikler getirilmelidir.6. 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 işletilmek ve inşasının üç yıl içinde tamamlanmaması veya inşasını müteakip beş yıldan önce satılması hâlinde genel hükümler</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 |
|---|--|---|---|
| | | <p><i>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></p> | |
| 2 | <p>EXİMBANK’IN TAŞIMACILIKTA VE GEMİ İNŞAATINDAKİ ETKİNLİĞİ ARTTIRILMALIDIR</p> <p>A.TAŞIMACILIKTA (EXİMBANK)</p> <p>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.</p> | <p>1. U.S. Eximbank</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2. Buldukları ülkelerin yatırım mallarının ihracatlarını teşvik 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>- 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>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 kaldıraç etkisi azalmakta ve sermaye yoğun olan 20-25 yıl ömürlü gemi yatırımı yapılabilir olmaktan çıkmaktadır. 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) sağlıyor olması</p> | <p>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 bulundurucu 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 Export Credits) veya İsveç'deki EKN (Exportkreditnamnden) benzeri, aracı garantör kuruluşları kurulmalı, inşa edilen geminin teminat olarak kabul edilmesi sağlanmalıdır. EXİMBANK'ın gemi inşa sanayine desteği artırılarak, düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkanı</p> | |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|---|--|---|--------------|
| | <p>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>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.</p> <p>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 2014 ve 2015 yılı payı toplamda %12, ihracatta % 15 ve ithalatta ise % 11 olarak gerçekleşmiştir. 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 2016 yılı Ocak ayı itibarıyla yabancı bayrakta 20,8 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 1535 adet gemi ve yaklaşık 29,1 milyon dwt ile dünya filo sıralamasında bir önceki yıla oranla % 6'lık artış olmasına rağmen 13. Sıradan 14. Sıraya gerilemiştir.</p> <p>(Türk Bayraklı Gemilerimizin genel yaş ortalaması incelendiğinde (DWT); filomuzun % 53'ü 0-9 yaş aralığında, % 29'u 10-19 yaş aralığında, % 9'u 20-29 yaş aralığında ve % 9'da 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 206 adet koster tipi gemi</u></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 alınmayan KDV iade sorunları</p> | |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|---|---|--|---|
| | <p>bulunmakta olup, bunların 32 adedi 0-9 yaş aralığında, 25 adedi 10-19 yaş aralığında, 149 adedi de 20 yaşın üzerindedir. Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde bu gemilerin diğer ülke gemileri ile rekabet gücü kalmayacaktır.</p> <p>- Yabancı bayrağa kaçışın önlenmesi için gerekli tedbirler alınmalıdır.</p> <p>- Düzenli hat yolcu ve şehir içi yolcu taşımacılığı artırılmalıdır.</p> | <p>giderilmelidir.</p> <p>6. Düzenli hat yolcu ve şehir içi yolcu taşımacılığı özelleştirilmelidir.</p> | |
| 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.</p> | <p>Kamu kurumlarının bünyesinde nakliye ile ilgili yapılacak ihalelerde satıcı firmanın nakliyecisinin de bu ihalelere katılması, teklifini F.O.B + navlun şeklinde ayrıştırması istenmesi halinde kamu kurum ve kuruluşlarının pazarlık yapma şansını arttıracak, 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</p> <p>- Ekonomi Bakanlığı</p> <p>- Maliye Bakanlığı</p> <p>- Bütçe ve Mali Kontrol Genel Md.</p> <p>- Kamu İhale Kurumu</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|---|---|--|--|
| 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 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 oniki yılı aşkın bir süredir, Anayasa Mahkemesi, Danıştay, Yargıtay nezdinde pek çok yargısal uyuşmazlığa konu olmuştur.</p> <p>Sektörün temsilcisi olarak müteaddit başvurularımıza rağmen 30.01.2004 tarihinde iptal edilen Yönetmelik yerine oniki yıla yakın süredir yenisinin yürürlüğe konulmamasından kaynaklanan sorunlarla karşı karşıya kalınmıştır.</p> <p>Gerek hizmetin layıkıyla yürütülmemesi, gerek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin çok yüksek fiyatlarda sunulması, gerekse hizmetlerin çok uzun süre ile ihale edilmesi, bu hizmetlerden yararlanan armatör ve gemi işletici firmaların maddi yükünü artırmaktadır. Özellikle 2008 yılından bu yana devam eden ekonomik kriz düşük navlun ücretlerine sebep olmuş ve halen bu zor şartlar devam etmektedir.</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, “<i>491 sayılı Kanun Hükmünde 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</i>” demiştir. Bu kararın tebliğinin üzerinden yıllar geçmiş olmasına karşın, sektörümüzün büyük umutlarla yayınlanmasını beklediği Yönetmelik henüz yayınlanmamıştır.</p> <p>Ülkemizin bir çok sektörde olduğu gibi Dünya devleri ile yarışır hale gelmesini teminen sektörümüzde de modern, çevreci, teknik ve teknolojilerden de yararlanılarak üstün hizmet kalitesinin gerektirdiği, müşteri odaklılık prensibi ile yatırımın makul bir süre içinde geri dönüşümünü öngören politikalara uygun bir Yönetmeliğin ivedilikle çıkarılması gerekli görülmektedir.</p> | <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|---|---|--|--|
| 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 alınamamaktadır.</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>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>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 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>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Demiz ve İçsular Düzenleme Genel Md. - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı - Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Md.</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|---|--|---|---|
| | <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>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> | |
| 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 BAYRAKLI GEMİLERE VE İŞLETMELİLERİNE UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK" TE GETİRİLEN İDARİ YAPTIRIMLAR</p> <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</p> | <p>PSC Denetimlerine bağlı olarak verilen yüksek para cezaları başta olmak üzere sektörümüzü olumsuz yönde etkileyecek, gemi sahibi/işleticilerinin rekabet gücünü sektöre 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</p> | <p>Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|--|---|---|--------------|
| | <p>edilmesi halinde 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 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>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> | |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|--|--|---|---|
| | <p>2) ULUSLARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODUNUN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE VE İŞLETMELERİNE UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK</p> <p><u>Madde 27 (2)</u> Gemilerin denetimlerinde, mevzuatı gereği yapılması gereken eğitimlerin, tatbikatların ve acil durum koordinasyon veya hazırlıklarının uygun şekilde yapılmadığının; cetvel, plan, kayıt ve jurnallerinin mevcut olmadığı, 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><u>Madde 27 (3)</u> 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 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> | <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

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|---|---|---|--|
| 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>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 kefiye konulması ayrıca sıkıntılara sebebiyet vermektedir.</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

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|---|
| 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 DURUMLARINDA GEMİ ACENTELERİNİN İZAFETEN SORUMLU OLMALARI Gemi acente firmaları, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 102 ile 123.maddeleri çerçevesinde faaliyette bulunan temsilcilik ve vekalet görevi yapan kuruluşlar olup, bu hükümler çerçevesinde uzmanlık sahalarına göre değişik ticari sahalardaki acenteler için yan ve alt mevzuat düzenlemeleri mevcuttur. Deniz ticareti faaliyeti gösteren gemi acenteleri çoğu zaman gemi sahip ve işletenleri olan deniz taşıyıcıları ile karıştırılmakta, gemi acenteleri sanki taşıyanmış gibi değerlendirilerek işleme tabi tutulmaktadır. Oysa gerçekte hukuki bakımdan gemi acenteleri taşıyan olmayıp taşıyan sıfatı ile üstlenmiş olan gemi sahip ve işleticilerinin liman ve yük konularındaki işlemlerini görmek üzere atanan birer temsilci ve vekildirler. Bu nedenle gemi acentelerinin doğrudan kendi işlemleri olmayana ancak temsilcisi oldukları taşıyan sıfatını üstlenmiş gemi sahip ve işleticilerinin fiil ve işlemlerinden taşıyanmış gibi sorumlu tutulabilmeleri hukuken mümkün değildir. 2013 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 105 maddesinin 3.fikrasında " <i>acentelerin ad ve hesabına hareket ettikleri kişilere karşı Türkiye'de açılacak olan davalar sonucunda alınan kararlar acentelere uygulanmaz.</i> " Hükmü yer almakta olmasına rağmen Gümrük Mevzuatımızda halen gemi acenteleri temsilcisi oldukları gemi sahip ve işletenlerin eylem ve işlemlerinden doğrudan sorumlu tutulan hükümleri ihtiva etmektedir. Bir örnek | 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1236.maddesi gereğinde eşyanın konşimentonun taşıyana iadesi karşılığında alıcıya taşıyan tarafından tesliminin öngörülmüş olmasına ve 1201.maddesi gereğince taşıyanın hak ve alacakları nedeniyle eşya üzerinde açık bir hapis hakkı bulunmasına rağmen Gümrük Yönetmeliği'nin 130.maddesinde eşya tesliminin taşıyanı ve taşıyan haklarını göz ardı ettiği görülmekte olduğundan gemi acentelerinin birer temsilci ve vekil oldukları da göz önüne alınarak Gümrük Mevzuatı'nda düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. | - Gümrük ve Ticaret Bakanlığı |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|---|
| | <p>vermek gerekirse Gümrük Kanunu'nun 237.maddesinde yer alan özet beyan fazlası veya eksikliği nedeniyle acentelerin doğrudan sorumlu tutularak haklarında kendi eylem ve işlemlerinden kaynaklanmayan nedenlerle cezai yaptırım uygulanmaktadır. Keza, kaçakçılık olaylarında gemi acenteleri Gümrük İdaresi'ne görevleri gereği sadece özet beyan vermekte olup, kaçakçılığa konu yükün taşıyanı, alıcısı veya satıcısı konumunda olmayan gemi acenteleri sorumlu tutularak sanık olarak yargılanmaktadırlar.</p> | | |
| 11 | <p>DENİZYOLUYLA İTHAL EDİLEN MALLARIN TAŞIYICI ONAYI OLMADAN TESLİMİ 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> 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 <u>antrepo veya geçici depo işleticisi tarafından</u> 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><u>130- (4) 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> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|---|--|
| 12 | <p>GÜMRÜKLÜ SAHALARDA GÜMRÜK VE LİMAN İDARELERİ İLE GEMİLERE GİRİŞ/ÇIKIŞ İŞLEMLERİNDE TEK KART UYGULAMASI</p> <p>Gemi acenteleri işlerinin niteliği gereği Liman Başkanlıkları, Sahil Sağlık Teşkilatı, Emniyet Müdürlüğü Deniz Liman Şube Müdürlükleri, Gümrük İdareleri ve Liman İşletmeleri gibi birçok farklı resmi kurum ve kuruluşlarla işlem yapmak durumundadırlar.</p> <p>Gemi acenteleri faaliyetlerini yerine getirirken her ne kadar UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen gemi acentesi personel tanıtım kartını ibraz etseler de her bir kurum bir diğer kurumun düzenlediği kartı kabul etmemekte, kendi kurumunun çıkardığı kartı görmek istemekte, aynı zamanda her bir kurum kendi Bölge Müdürlüğü'nce düzenlenen kartı kabul etmekte ve ayrıca her kurum kendi kurumunun farklı Bölge Müdürlükleri'nce düzenlenen kartı bile kabul etmemektedir.</p> <p>Örneğin ;</p> <ul style="list-style-type: none">- UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen 5 yıl süreli gemi acentesi personel tanıtım kartı ile Gümrük İdaresi'nde işlem yapılamamakta, geçerlilik süresi sadece 1 yıl olan ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nce ve Odamızca müştereken imza altına alınan her bölge için gümrük işlem takip kartı istenmektedir.- Liman işletmelerine giriş yapmak için de bir yıl süreli düzenlenen liman daimi giriş kartının alınması gerekmekte olup, söz konusu kart liman işletmesinin bağlı olduğu Mülki İdare Amirliklerince düzenlenmekte, İstanbul İli sınırları içinde yer alan Ambarlı Limanı'na giriş için Ambarlı Limanı Giriş Kartının (Beylikdüzü), Salıpazarı Limanı'na (İstanbulport) giriş yapmak için de İstanbulport Liman Giriş Kartının (Karaköy) Mülki İdare Amirlikleri'nden alınması gerekmektedir.- Bir gemi acente personeli ya da gemiye tamir bakım amacıyla çıkması gereken teknisyen, enspektör vb. dış hatlara sefer yapan gemilere giriş/çıkış | <p>Tüm bu gerekçelerle ;</p> <p>Farklı eyaletlerden oluşan ve her bir eyalette farklı kuralların geçerli olduğu bilinen ABD'de bile tüm eyaletlerde geçerli olan ve tüm liman/terminaller ve gemilere TWIC adlı tek bir kart ile giriş yapıldığı göz önüne alındığında TWIC kartında olduğu gibi bir sistemin ülkemizde de kurulabilmesi için UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü koordinesinde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı ile beraber bir çalışma başlatılması için 18.09.2015 tarih ve 3502 sayılı yazımız ile üç kurumun Bakanları'ndan, 01.12.2015 tarih ve 4687 sayılı yazımız ile de üç kurumun Genel Müdürlüklerinden Odamızca talepte bulunulmuştur.</p> <p>Gümrükler Genel Müdürlüğü'nden gelen 10.12.2015 tarih ve 167.02 sayılı cevabi yazıda "<i>bir ilin mülki idare amirinin vereceği liman giriş kartlarının ülke genelindeki tüm limanlara giriş izni vermesinin <u>mevzuat değişikliği yapılmadan mümkün olmadığı</u>, bu tür bir uygulamanın <u>güvenlik zafiyeti yaratacağından talebimizin uygun olarak değerlendirilmediği</u></i>" şeklindedir.</p> | <ul style="list-style-type: none">- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı- İçişleri Bakanlığı- Emniyet Genel Müdürlüğü- Koruma Dairesi Başkanlığı- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı- Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Md. |



DENEYİCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|--|---|---------------|--------------|
| | <p>yapabilmek için limanın bağlı bulunduğu Mülki İdare Amirliği ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlükleri'nce müştereken geçerlilik süresi 1 yıl olan dış hatlara sefer yapan gemilere giriş/ çıkış kartını alması gerekmektedir.</p> <p>Gemi acentelerinin yukarıda sayılan her bir kartı çıkarmak durumunda kalması ileri teknolojinin yaşandığı günümüzde, acentelerin maddi/manevi büyük sıkıntılar, zaman kayıpları yaşamasına sebebiyet vermekte olup, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca 2023 hedefleri çerçevesinde ticaretin kolaylaştırılması çalışmalarının yürütüldüğü de göz önüne alındığında gemi acentesi personeline İdarece verilecek tek bir kartla tüm birimlerde işlem yapabilmesini sağlayacak gereken altyapı çalışmasının başlatılmasının uygun olacağı Odamızca değerlendirilmektedir.</p> <p>Yurt dışındaki birçok ülkede acente personeli yukarıda belirtilen resmi kurum ve kuruluşlarla tek bir kartla işlem yapmakta olup, örneğin; Amerika Birleşik Devletleri'nde tüm limanlara TWIC (Transportation Worker Identification Credential) isimli bir kart ile giriş yapılabildiği, hatta bu kartın ABD içinde kimlik kartı olarak da kullanabildiği, TWIC karta başvuran kişinin çok derin bir güvenlik uygulaması/araştırmasından geçtiği, kart başvurusunda bulunan kişinin ilk olarak karşılıklı olarak mülakata alındığı, parmak izlerinin alınarak kimlik kontrolünden geçirildiği, yapılan güvenlik araştırmasından sonra eğer Otorite (U.S. Transportation Security Administration) tarafından uygun görülürse kartın direk olarak kişinin adresine gönderildiği, bu kart olmadan ABD'de herhangi bir limana ve terminale girilmesinin imkansız olduğu, bu kartın sadece gemi acente çalışanlarının değil ayrıca terminale/limana giriş yapan gemi ile ilgili işi olan herkesin (surveyor, teknisyen, shiphandler çalışanı, crew transfer firmasının sürücüsü vb.) alması gerektiği, kartın beş senelik verildiği, 5 sene sonunda güvenlik soruşturmasının tekrarlandığı, kartın üzerinde bir çip olduğu, liman/terminallerin güvenlik kapılarında banka pos makinesi gibi bir cihaz olduğu, kartın bu cihaza takılarak parmak izi kontrolünün yapıldığı ve bu uygulamanın 2009 yılından beri devam ettiği, 2014 Mayıs ayı itibari ile yaklaşık 3 milyon kişinin bu sistemden yararlandığı bilinmektedir.</p> | | |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|---|--------------------------------------|
| | <p>Türkiye’de ise gemi acente personeli geminin geldiği limanlardaki resmi kurum ve kuruluşların her liman için belirlediği ayrı kartlarla limanlarda işlem yapabilmekte, acente personeli bir liman için verilen bir kartla diğer bir limana (aynı bölgede olsa dahi) girememektedir. Bu durumda, bir acente personeli işini kusursuz takip edebilmek için Türkiye’de yaklaşık 60 adet gümrüklü liman sayısı gümrüklü limanlara giriş kartı çıkarması gerekmektedir.</p> | | |
| 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> | <p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p> |
| 14 | <p>GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI’NIN 2014/29 SAYILI LİMAN HİZMET TARİFESİ KONULU GENELGESİ’NE UYULMAMASI</p> <p>Liman işletici kuruluşların gümrük kontrolü sırasında verilen yükleme/boşaltma, transfer vb.hizmetler nedeniyle mükelleflerden yüksek hizmet bedeli tahsil etmeleri, ayrıca bu hizmet bedelleri ile ilgili olarak farklı limanlarda farklı ücretlerin tahsil edilmesi denizcilik sektörümüzde şikayetlerin yaşanmasına sebebiyet vermiş olup, bu konuda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü 2014/29 sayılı Genelge ile hizmet tanımı yaparak konteyner büyüklüğüne göre bir liman hizmet tarifesi yayınlamış, ayrıca Genelge hükümlerine uyulmaması halinde Gümrük Kanunu’nun 241.maddesinin 1.fıkrası hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir.</p> | <p>GTB’nca söz konusu Genelge yayınlanmasına rağmen özellikle özel liman işletmeleri, yayınlanan liman hizmet tarifesini uygulamamakta, kendi tarifelerini uygulamaya devam ederek yüksek hizmet bedelleri tahsil etmekte, taşıma/lojistik maliyetlerin artmasına sebebiyet vermektedirler. Odamızca, Türkiye genelinde faaliyet gösteren liman işletici kuruluşların 2014/29 sayılı Genelgeye uygun faaliyet göstermesi için gerekli işlemlerin yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> | <p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|---|--------------------------------------|
| 15 | <p>ZEYPORT LİMANINDA VERİLEN İHRAKİYE VE İKMAL İŞLEMLERİ</p> <p>Gümrükler Genel Müdürlüğü'nce yayımlanan "Limana Hizmet Tarifesinin Belirlenmesi" konulu 05.12.2014 tarih ve 2014/29 Sayılı Genelge ile denizcilik sektörümüzde son derece olumlu gelişmelere neden olmuş, mükelleflerden farklı tahsil edilen farklı hizmet bedellerinin azami hizmet bedellerine ilişkin usul ve esaslar belirlenerek sektörden gelen yoğun şikayetlere çözüm bulunmuştur.</p> <p>İstanbul İlindeki limanlardan dış hatlara sefer yapan gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilere; gümrüklü hareket noktalan dışından hareket eden izinsiz ve kayıtsız acente teknelerinin temasta bulduklarının tespit edilmesi üzerine, şu anda 2014/29 Sayılı Genelge kapsamında bulunan Zeyport Limanı İstanbul Valiliği'nin 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı "Acente Tekneleri İle İlgili Valilik Tedbirleri" Kararı gereği acente teknelerinin gemilerle temaslarını disiplin ve kontrol altına almak amacıyla İstanbul Limanları'ndan dış hatlara sefer yapmak üzere İstanbul Limanı demir sahasında bekleyen gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilerle temasta bulunacak acente tekneleri için gümrüklü hareket noktalarından biri olarak belirlenmiş ve bu çerçevede, 2005 yılından bugüne kadar yasal hareket noktası olan Zeyport Limanı'ndan İstanbul Limanları'ndan dış hatlara sefer yapmak üzere İstanbul Limanı demir sahasında bekleyen gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilere acentelik hizmeti verilmeye devam edilmektedir.</p> <p>İstanbul Limanı'nda gemilere yağ, yakıt ve kumanya verme işleminin kontrolünü sağlayan Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü, bu işlerin tek bir elden yürütülmesi amacıyla Zeytinburnu Liman İşletmeleri San.ve Tic.A.Ş.'nin 10.12.2010 tarih ve 409 sayılı talebine istinaden Gümrük ve Ticaret Bakanlığı İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nün 05.07.2012 tarih ve 41717 sayılı yazısı ile 09.07.2012 tarihi itibarı ile Zeyport Limanı'nda görevlendirilmiş ve gemilere ihrakiye verilmesi işlemi Zeyport Limanı'nda da yapılmaya başlanmış ve halen gemilere kolcu nezaretinde yağ, yakıt (ihrakiye), ikmal ve kumanya işlemleri Zeyport Limanı'ndan sorunsuz ve eksiksiz olarak yürütülmektedir.</p> | <p>Gümrük Yönetmeliği'nin 72/(\$) maddesi hükmü gereğince yayınlanan "Limana Hizmet Tarifesinin Belirlenmesi" konulu 2014/29 Genelge'de belirlenen işlemlere ilave olarak muayene ve kontrol edilecek eşya kapsamında yer aldığından, Zeyport Limanı'nda "Transit beyannamesi ekinde gelen yakıt için verilen ikinci iskele hizmeti kapsamında gözetim memuru nezaretinde ilgili gemiye teslimatı" işleminin sorunsuz yürütülmesini teminen "Limana Tesislerinden Yararlanma Bedeli" olarak beher ikinci iskele hizmeti işlemi (beyanname) başına 30 ABD Dolan ücret belirlenmesinin uygun ve gerekli olduğu Odamızca değerlendirilmektedir.</p> | <p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|---|
| | <p>Zeyport Limanı'nda verilen hizmetlerin eksiksiz, zamanında ve belli bir kalitede yürütülmesi için acente motorlarının bekleyeceği bir iskele inşa edilmiş, aynı zamanda 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 218. maddesi gereği Zeyport Limanı'nda görevlendirilen gümrük ve gümrük muhafaza personeli için büro, aydınlatma, ısınma, yemek, temizlik, demirbaş eşya ve tüm teknik donanım ihtiyaçları Zeyport Limanı tarafından karşılanmaktadır.</p> | | |
| 16 | <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 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 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 başvurusu 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> | <p>- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|---|---|
| 17 | <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 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</p> | <p>İlgili mevzuata liman dolgu alanlarında emlak vergisi alınmayacağı 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 - Kıyısı Bulunan Tüm Belediyeler</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|--|---|
| | <p>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> | | |
| 18 | <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 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</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>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. Aynı Tebliğin “Yapı kullanma izni” başlıklı 13’ncü maddesinde dolgu</p> | <p>- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|--|---|
| | uygulanması safhasında denetim; sorumluluk yatırımcıya ait olmak üzere, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nce yürütülür.” denmektedir. | alanları için değil dolgu alanları üzerinde yapılacak yapılar için yapı kullanma izni alınacağı belirtilmektedir. 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. | |
| 19 | KDV UYGULAMA GENEL TEBLİĞİ 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. 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. | <u>Söz konusu Tebliğ’in Odamızca tetkiki neticesinde :</u> 1- KDV Kanunu’nun 13/b Maddesi; 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 02.11.1984’ten beri <u>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 olacağı</u> , 2- KDV İade Raporlarının DAB Olmadan Düzenlenmemesi ; <u>Yabancı bayraklı gemilere yapılan tamir bakım hizmetleri hizmet ihracatı</u> 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 | - Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|---|
| | | <p>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></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 Türk Acenteler ifadesinin "Tali Acenteler", Yabancı Acenteler ifadesinin ise "Ana Acenteler" olarak <u>değiştirilmesinin uygun olacağı.</u></p> <p>değerlendirilmektedir.</p> | |
| 20 | <p>DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI'NDA KDV İNDİRİMİ</p> <p>"Denizyolu yolcu taşımacılığı", özellikle toplumun dar ve orta gelirlieleri 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</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>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma,</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|--|
| | <p>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>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>Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü</p> |
| 21 | <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'na 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'na 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> |
| 22 | <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</p> | <p>Bu nedenlerle, Takdir Komisyonu Kararı ile 2005 yılına ait ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Alım Defter Taahhütnameleri için Damga Vergisi Ceza İhbarnameleri gönderilmeye başlanılmış olması, yargısal olarak tereddüt</p> | <p>-Maliye Bakanlığı Gelir</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|--|---|--|---|
| | <p>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 nev'i malları temin eden mükellefler vergi dairelerine veya gümrük idarelerine özel tüketim vergisi talep ve taahhünamesi 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 Taahhünamesi"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 Taahhünamesi"ni dört örnek olarak düzenleyerek yakıt talep formu ve taahhünamesinin 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 ettirilmiştir. Özel Tüketim Vergisi Talep ve Taahhünamesi adı altındaki belge herhangi bir "taahhüdü tazammum" etmeyip, sadece mevzuatın tayin ettiği usullerin hatırlatılmasını ifade etmektedir.</p> | <p>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>İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|---|---|
| | <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> | | |
| 23 | <p>SİGORTA POLİÇELERİNDEN BANKA SİGORTA VE MUAMELE VERGİSİ (BSMV)'NİN KALDIRILMASI</p> <p>Sigortacılık Kanunu'nun "Yurt Dışında Yapıtırılabilir 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) muafiyetinin 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 1 Sigortacılık Genel Müdürlüğü</p> |
| 24 | <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 kaydettirecek veya kayıtlı olan deniz araçları için kullandıkları kredilerden doğan faizler üzerinden</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</p> | <p>- Maliye Bakanlığı Gelir</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|---|
| | <p>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>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 imzalanan 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>İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> |
| 25 | <p>TÜRK BAYRAĞINDAN YABANCI BAYRAĞA KAÇIŞ ÖNLENMELİDİR</p> <p>1) 6331 Sayılı Kanun'un 2 (e) maddesinin iptal edilmesi sonucu uluslararası sefer yapan gemilerin denetime tabi tutulması zorunluluğu doğmuş, denetim görmeyen gemiler ceza almak durumunda kalmıştır.</p> | <p>1) Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yetkilendirilmiş/belgelendirilmiş zabıtların A ve B İş Güvenliği Uzmanı Sertifikası aranmaksızın, gemilerde İş Sağlığı ve Güvenliği eğitimi</p> | <p>- Çalışma ve Sosyal Güvenlik</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|--|--|---|---|
| | <p>2) SGK Prim Ödemeleri Fazlalığı</p> <p>3) Yabancı Uyruklu Gemiadamı Çalıştırma İzni Prosedürleri</p> <p>4) T/B Gemilere Kumanya İkmallerinde ve Malzeme Alımlarında Beyanname Düzenlenmesi</p> <p>5) Gemilerin Emniyet Belgeleri (Sertifika) Sorunları</p> <p>6) Bayrak Şahadetnamesi Alan Gemilere Gemi Tasdiknamesi Düzenlenmesi</p> <p>7) Navlun Primi Verilmesi</p> <p>8) Kırmızıya Düşen Gemilerin Denetlenme Talebi</p> | <p>verebilmelerine imkan sağlanmalıdır. Dünya Sağlık Örgütü tarafından 2005 yılında yayımlanmış olan Uluslararası Sağlık Tüzüğü uyarınca, “Gemi Sağlık Sertifikası”na sahip (altı ayda bir yenilenen) gemiler 6331 Sayılı Yasanın öngördüğü İş Sağlığı denetiminden muaf tutulmalıdır.</p> <p>2) SGK primlerinin belli bölümü alınmamalıdır. (ÇSGB, UDHB)</p> <p>3) Yabancı uyruklu personel için Çalışma izni prosedürlerinin kolaylaştırılması gereklidir. (ÇSGB, UDHB)</p> <p>4) Türk bayraklı gemilere beyanname düzenlenmeksizin kumanya ikmallerini ve malzeme alımlarını yapabilme imkanı tanınması gerekir. (Gümrük ve Tic. Bak.)</p> <p>5) T/B’lı gemilerin bağlı oldukları mevzuat hükümleri gereğince sörvey ve sertifika işlemlerinin diğer bayraklara kıyasla daha hızlı sürelerde yapılır halde getirilmelidir. (UDHB)</p> <p>6) Bayrak Şahadetnamesi alan Türk Bayraklı gemilere gerekli evraklarını sundukları takdirde direkt olarak gemi siciline kaydedilerek Gemi Tasdiknamesi verilmesi şeklinde bir düzenleme yapılmalıdır. (UDHB)</p> <p>7) Türkiye’den yapılan ihracat taşımalarında Türk bayraklı gemilere yaptırılan taşımaların navlun bedelinin %15’ine tekabül eden miktarın ihracatçıya geri iadesi sağlanmalıdır. (Maliye Bak. UDHB)</p> <p>8) Denetimler sonucu kırmızıya düşen T/B lı gemilere, denetlenmek üzere sörvey çağırımları durumunda bu talep şirketlerin planlaması doğrultusunda karşılanması sağlanmalıdır. (UDHB)</p> | <p>Bakanlığı -UDHB - Maliye Bakanlığı - Gümrük ve Ticaret Bakanlığı -Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü - Dışişleri Bakanlığı - İçişleri Bakanlığı</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|---|
| | <p>9) Yurtdışı Gelişli Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Transit Geçişte Bekleme Süresinin Artırılması</p> <p>10) Türk Tersanelerine Tamire Gelen T/B Gemiler</p> <p>11) Muafiyet Belgeleri Ücret Yüksekliği</p> | <p>9) 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.)</p> <p>10) Yabancı Limandan gelen ve tersaneye boş olarak girecek T/B gemilere yerli yakıt yerine transit yakıt yakma imkanı tanınmalıdır. (UDHB, Gümrük ve Tic. Bak.)</p> <p>11) TB gemilere verilen muafiyet belgelerinden alınan yüksek ücretler düşürülmelidir. (UDHB)</p> | |
| 26 | <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>- 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 girsin 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</p> | <p>- Kıyı Emniyeti Genel Md.</p> <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|--|
| | <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>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>- Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağ.Gen.M d. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> |
| 27 | <p>FENER VE TAHLİSİYE ÜCRETLERİ TARİFESİ CEZAI MÜEYYİDELERİ</p> <p>Ülkemiz enflasyon oranının %70-80'ler düzeyinde olduğu dönemlerde o günün ekonomik koşulları çerçevesinde hazırlanan ve cezai hükümleri de o dönemdeki yüksek enflasyon oranı dikkate alınarak belirlenen Fener ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi halen ülkemizde yıllık enflasyon oranının %7-%9 düzeyinde olduğu dikkate alındığında son derece yüksek düzeydedir.</p> <p>Söz konusu Tarife'nin Cezai Şart Uygulama başlıklı 13.maddesinin 2.bendinde yer alan hükme göre bir geminin borcu sadece ve sadece 30 günden fazla geciktiğinde ana ücrete %50 oranında gecikme cezası uygulanmakta, ardından yıllık %16,80 faiz işletilmektedir. Bu uygulama günümüzde artık %7-%9 düzeylerine gerilemiş olan yıllık enflasyon oranı dikkate alındığında son derece ağır ve hakkaniyetten uzak bir uygulama olmaktadır.</p> <p>Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi'nde yer alan cezai müeyyidelerinde 30 günü geçen gemilere uygulanan %50 ceza uygulamasının azami olarak %10-%15 seviyesine indirilmesi yönünde bir düzenleme yapılması hususu talep edilmişti.</p> <p>- Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi'nde yer alan cezai müeyyidelerinde 30</p> | <p>Halen ülkemizde yıllık enflasyon oranının %7-%9 düzeyinde olduğu dikkate alındığında, Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi'nde yer alan cezai müeyyidelerinde 30 günü geçen gemilere uygulanan %50 ceza uygulamasının azami olarak %10-%15 seviyesine indirilmesi yönünde düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> | <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - KEGM</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|---|---|
| | günü geçen gemilere uygulanan %50 ceza uygulamasının azami olarak %10-%15 seviyesine indirilmesi yönünde düzenleme yapılmasının uygun olacağı Odamızca değerlendirilmektedir. | | |
| 28 | DÜZENLİ SEFER YAPAN GEMİLERE SERBEST SAĞLIK RESMİ ÜCRETLERİNDE YILLIK ABONMAN ŞEKLİNDE RESEN ÖDEME İMKANI TANINMASI 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 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. | Gerek Türk limanlarının cazibesini arttırmak ve gerekse düzenli sefer yapan gemi sahibi Türk ve yabancı armatörlerin şikayetlerini gidermek açısından, Liman Hizmet Tarifelerinde uygulanan indirimli 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” (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>) şeklinde bir uygulamaya gidilerek (transit geçişler hariç) Sağlık Resmi Tarifesi'nde 3 No.lu “İndirimli Yıllık Sağlık Resmi” bölümüne eklenmesinin , limanlarımızın cazibesini arttıracığı ve uluslararası şikayetleri azaltacağı değerlendirilmektedir. | - Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı |
| 29 | 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</u> | Bu konuda yaşanan sıkıntıların giderilebilmesini teminen; <u>08.02.2008 tarih ve 26781 sayılı Resmi Gazete'de 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)</u> | - Sağlık Bak. Hudut ve Sah Sağ.Gn.Md . |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|---|---|
| | <p><u>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 (indirimsiz serbest sağlık resminin 4 katı tutarında idari para cezası uygulaması getirilmiş olup, bu artış eski uygulamaya göre 16 katına tekabül etmektedir) büyük rakamlara ulaştığı, -- Örneğin 10.000 NT'lık bir gemide; tam sağlık resmi olan 8000 TL'nin dört katı olan 32.000 TL (14.100 USD) ceza tutarını olmaktadır -- gemi tonajının büyümesi ile birlikte ceza miktarlarının da büyüdüğü; bu tür basit olaylar nedeni ile yüksek cezalar kesilmesinin sektörü sıkıntıya soktuğu belirtilmektedir.</u></p> | <p><u>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 4922 sayılı <u>Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun</u> idari cezaları düzenleyen 20.maddesinin "Ayrıca, gemiyi sevk ve idare eden kaptan ile gemi donatanına beş bin Türk Lirasından yirmi beş bin Türk Lirasına kadar idari para cezası 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.</u></p> | <p>-Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı -Adalet Bakanlığı</p> |
| 30 | <p>YURTDIŞI GELİŞLİ TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN TRANSİT GEÇİŞTE BEKLEME SÜRESİNİN ARTIRILMASI - 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</u></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, 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>- Dışişleri Bakanlığı - İçişleri Bakanlığı - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Deniz ve İçsular</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|--|
| | <p><i>servis, acentelik, mecburi pilotaj” ücreti olmak üzere yaklaşık 7.000 USD + T/B’lı gemiler için 7500 USD yakıt ücret farkı</i>), 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;</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 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, 48 saat limitinin, operasyonel esnekliği ve gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmal 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.</p> | <p>Umumi Hıfzısıhha Kanunu’nun 36.maddesinde yer alan; “Madde 36 - Sıhhat patentaları üzerinde yapılan her türlü tahrifler veya salahiyettar makamatça tasdik edilmemiş tashihler patentayı hükümden düşürür. Bir geminin hareketinden evvel 48 saat zarfında verilmiş patentalar muteber olup daha evvel verilenlerin hükmü yoktur.” İbaresi ile getirilen düzenlemenin konuyla ilgisi bulunmadığı, belirtilmektedir.</p> | <p>Düzenleme Genel Müdürlüğü - Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü</p> |
| 31 | <p>ÇANAKKALE KEPEZ LİMANI’NA GELEN YABANCI BAYRAKLI GEMİLERE VERİLEN KILAVUZLUK HİZMETLERİ 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 | <p>Konuyla ilgili Odamızca yapılan tetkik neticesinde; 1. Çanakkale (Kepez) Limanına Uğrak Yapan Yabancı Gemilere Uygulanan Boğaz Kılavuzluk Ücretleri; 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</p> | <p>- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|--|--|---|--|
| | <p><i>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,</i></p> <p>hususlarından bahisle Odamız yardımları talep edilmektedir.</p> | <p>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>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 yanaşma ve kalkışa yönelik olarak toplamda 1 etap şeklinde uygulanması,</p> <p>2. Çanakkale (Kepez) Limanına Uğrak Yapan Gemilere Hizmet Veren Kılavuz Kaptanlar;</p> | <p>Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Gn. Md</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|---|--|
| | | <p>Çanakkale Boğazı'nın doğal koşulları olan akıntı ve rüzgar etkileri de göz önüne alındığında, gemilerin hava şartlarının olumsuz olduğu durumlardaki yanaşma 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 yanaşmaları için liman kılavuzluğu tecrübesi daha fazla olan kılavuz kaptanların görevlendirilmesinin bölgenin turizmi açısından gerekli olduğu, değerlendirilmektedir.</p> | |
| 32 | <p>KRUVAZİYER TURİZMİ</p> <p>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 <p>gibi kriterlere dikkat edilmelidir.</p> <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</p> | <p>- Kültür ve Turizm Bakanlığı</p> <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> <p>Altyapı Yatırımları Genel Müd.</p> <p>-Çevre ve Şehircilik Bakanlığı</p> <p>Mekansal</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|--|-------|--|----------------------|
| | | <p>ve kruvaziyer turizmde İstanbul, İzmir ve Antalya önemli bir ana liman haline bir an önce getirilmelidir.</p> <p>İstanbul Limanı, Kruvaziyer Turizm açısından Uluslararası Firmalar tarafından Turn-Around Port (Kalkış-Varış) 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 Salıpzarı 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 Salıpzarı 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, <u>mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin korunması ve artırılması için;</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Zeyport Limanı'na 150 metre Boyuna Kadar Kruvaziyer Gemilerin yanaştırılmasının sağlanması,- Turizm 2023 Stratejisi doğrultusunda Ataköy Marina ile 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. | Planlama Gen.Müd. |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|--|---|
| 33 | <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 1 Sigortacılık Genel Müdürlüğü</p> |
| 34 | <p>DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI UYGULAMASINDA YAŞANAN SORUNUN GİDERİLMESİ AMACIYLA BAĞLISI MEVZUATLARIN İLGİLİ MADDELERİNİN AÇIKLIĞA KAVUŞTURULMASI</p> <p><i>“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.</i></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) Mevcut Metin:</u> IV- Zorunlu Sigorta MADDE 1259- (1) Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış 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.</p> <p><u>Mevcut Metin aşağıdaki şekilde yeniden düzenlenmelidir:</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</p> | <p>-Hazine Müsteşarlığı 1 Sigortacılık Genel Müdürlüğü</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|--|---|
| | | <p>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><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> | |
| 35 | <p>DALIŞ TURİZMİ İŞLETME BELGESİ</p> <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.</p> <p>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.</p> <p>Bir amatör spor kulüpleri topluluğu olan federasyon, sayıları 500'e yakın ticaret işletmesine hakim olmaktadır. Yasa gereği, spor kulübü olmayan işletmeler, oy ve söz hakkına da sahip değillerdir. 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</p> | <p>1-Kısa Vadede Çözüm Önerisi; 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 düzenlenir.”</p> <p>şeklinde değiştirilmelidir.</p> <p>Gereğesi; 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</p> | <p>-T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı - T.C.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|---|--|
| | usulsüz ve hukuksuz durumdan kurtarılmaları Dalış Turizminin geleceği ve gelişmesi açısından zaruridir. | vadeli sistemle iyileştirileceği değerlendirilmektedir. | |
| 36 | <p>DENİZ TURİZMİ İÇİN ÖNEMLİ KOYLARIN KORUNMASI</p> <p>Deniz turizminde 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 264 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</p> <p>-T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> <p>-T.C Muğla Valiliği</p> <p>-Türkiye Otelciler Federasyonu</p> |
| 37 | <p>ADALI YALI'NIN (KISSEBÜKÜ) KORUNMASI</p> <p>Kissebükü çok önemli özelliklere sahip bir yerdir.</p> <p>1-Birinci derece tarihi SİT'tir.(Bölgede ilk uygarlıklar olan Lelegler ve Bizans dönemine ait buluntular vardır.)</p> <p>2-Birinci derece doğal SİT'tir.</p> <p>3-Yatçılar için Bodrum'dan Gökova'ya girerken ilk doğal ve bakir konaklama alanıdır.</p> <p>4-Risk altında Dünya Mirasları listesinde yer almaktadır.</p> | <ul style="list-style-type: none">- T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından SİT irdelemesi yapılarak tüm bölgenin istisnasız, 1. Derece Tarihi SİT ilan edilmelidir.- Başka Bakanlıkların (Madencilik gibi) öncelikleri kaldırılmalı, ilgili, yetkisi yeterli organ tarafından korunmaya alınmalı, gerekli yönetmelik çıkartılmalıdır.- Bölgede saptanmış henüz tescil edilmemiş tüm eserlerin Bölge SİT | <p>-T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı</p> <p>-T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı</p> <p>Maden</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|--|--|
| | <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>Kurulu tarafından tescilleri yapılmalıdır.</p> | <p>İşleri Genel Müdürlüğü -T.C Muğla Valiliği (İl Özel İdaresi) -T.C Muğla Üniversitesi Arkeoloji Fakültesi</p> |
| 38 | <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 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>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 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</p> | <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Md. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|---|--|
| | | taleplerinin 1/100.000 lik Çevre Düzeni Planına işlenerek, sektörün hizmetine açılmasının hızlandırılmasının uygun olacağı mütalaa edilmektedir. | Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd. -İstanbul Büyükşehir Belediyesi |
| 39 | EGE BÖLGESİ'NDE GEMİ BAKIM ONARIM TERSANESİ YAPILMASI 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. | Bu nedenle, İzmir Bölgesi'nde her geçen gün artan bakım/onarım tersanesi ihtiyacı çözüme kavuşturulmalıdır. | - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Md. - Maliye Bak Milli Emlak Genel Md. |
| 40 | BODRUM-İÇMELER BÖLGESİNDE YAT İMALATHANELERİNE RUHSAT ALINAMAMASI 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 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. | Bölgede yer alan ruhsatsız çalışan tüm yat yapımcılarının Bakanlığın gerekli gördüğü diğer tüm koşulları yerine getirerek başvurularını yapması gerekir. 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. | -T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Gemi İnşa |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|---|--|
| | <p>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 başlanmıştır.)</p> | <p>İş bu doğrultuda, Bodrum Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlık çalışmaları devam edem Bodrum İmar Planının bir an önce tamamlanarak, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın onayına sunulması için iş ve işlemlerin hızlandırılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> | <p>ve Tersaneler Genel Müdürlüğü -Bodrum Belediyesi -Yalı Belediyesi</p> |
| 41 | <p>BALIKÇILIĞIN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ 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) olması gerekenin 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 gurubun 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

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|---|---|
| | <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> | | |
| 42 | <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</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|--|---|--|
| | | | - Tarım ve Hay.Bak.S u ÜrünGen. Md. |
| 43 | <p>2872 SAYILI ÇEVRE KANUNU 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun "İdari Nitelikteki Cezalar" başlıklı Md.20(1)'nin 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 yazılarımız ekinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na, ayrıca 08.06.2015 tarih ve 2434 sayılı yazımız ekinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na 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 Mevzuatında, gemilerden kirletici maddelerin boşatılması ile oluşan deniz kirliliğine ilişkin cezalarda genel olarak; geminin gros tonajından ziyade atığın cinsi ve miktarı 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> | - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|---|---|
| 44 | GEMİLERDEN ATIK ALINMASI ve ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ <p>Çevre Kanunu ve MARPOL Sözleşmesi'ne hukuki dayanak kabul edilerek çıkarılan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" konu hakkında temel ikincil ulusal mevzuatımızı oluşturmaktadır. Bununla birlikte, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7'nci Maddesi ile; deniz araçlarının atıklarını toplamak, toplatmak, arıtmak ve bununla ilgili gerekli düzenlemeleri yapmak görevi Büyükşehir Belediyeleri'ne verilmiştir. Bu hüküm, Büyükşehir Belediyeleri sınırları içerisinde kalan limanlarda gemilerden atık alınması konusunda görev ve sorumlulukları belirtmektedir.</p> <p>Yukarıda bahsedilen hizmetler; İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) dışında Kocaeli, Bursa, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediyelerince de yapılmaktadır. Ancak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi uygulamalarıyla örnek teşkil etmektedir. Bu kapsamda, deniz araçlarından kaynaklanan atıkların toplanması, taşınması, geri dönüşümü ve imhası için atık kabul ve bertaraf tesislerinin, ihtiyaç gerektiren sanayi/endüstrinin yoğun olduğu bölgelerde acilen tesisi, mevcutlarının revize edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.</p> | <p>Mevcut düzenlemelere rağmen, Atık Kabul Tesisleri, Bertaraf Tesisleri yetersizdir. 2013 yılı itibariyle MARPOL 73/78 (Gemilerden Kaynaklanan Kirletmenin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme) in tüm altı(6) Ekine de taraf olmamız nedeniyle <u>tüm kıyılarımızda atık alım alt yapısının süratle iyileştirilmesi gerekmektedir.</u></p> <p>Bu nedenle, çevrenin korunması, giderek artan çevre kirliliğinin önlenmesi ve bundan etkilenen sektörümüz ve sanayinin önünün açılması için; Ülkemizin ihtiyacı olan ve olumsuzlukların ivedi çözümlenmesi amacıyla, <u>öncelikle İstanbul; Kocaeli dahil Marmara Bölgesi'nde olmak üzere“ Tehlikeli/Endüstriyel Atık Bertaraf Tesislerinin” kurulmasının uygun bulunduğu düşünülmektedir.</u></p> | <p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü</p> |
| 45 | KİMYASAL TANKERLERİN SLOPLARININ TESİS YETERSİZLİĞİNDEN DOLAYI ALINAMAMASI <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 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)</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>Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler içinde önemli bir imkan yaratacağı böylece döviz girdisi sağlanabileceği değerlendirilmektedir.</p> | <p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü - Ulaştırma,</p> |



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|---|
| | <p>alabilecek yeterli kapasitede alma ve bertaraf edebilme tesisine sahip olmadığı için gerekli Transfer Formunu gemiye veremediği], Bu sebeple, gemilerin, Avrupa limanlarında Liman Devleti Kontrol (PSC) Denetiminde tutuklama ile karşı karşıya kalma riskinin bulunduğu, gemilerde iş ve zaman kaybına yol açtığı, ayrıca sloopların yabancı ülkelerde verilmesi ile döviz kaybına sebep olduğu,</p> | | Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü |
| 46 | <p>GEMİLERDEN ATIK ALINMASI VE ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ ÇERÇEVESİNDE UYGULANACAK ÜCRETLER VE ESASLAR HAKKINDA TEBLİĞ (TEBLİĞ NO: 2009/3) “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 gemiler/acenteler arasında sorunlar yaşanabilmektedir. - Mevcut durumda uğraksız geçen gemilerin atıklarının istekleri halinde verdikleri, ancak Boğazlarımızdan geçen yılda yaklaşık 50.000 gemiden yaklaşık 20.000 geminin uğraksız olarak geçtiği ve uğrağını bozmadan 48 saat kalabildiği, bu nedenle sabit ücretin kaldırılması veya ücretin düşürülmesi halinde atık verilmesinin daha cazip hale getirilebileceği,</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

| | SORUN | ÇÖZÜM ÖNERİSİ | İLGİLİ KURUM |
|----|---|--|--|
| 47 | <p>MAVİ KART UYGULAMALARI</p> <p>Koy ve körfezlerde atık alımı için oluşturulan Mavi Kart Sistemi'ne geçilmiş olup, tüm kıyılarımızda 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 Mavi Kart Sistemi'nin uygulanması aşağıda belirtilmiştir.</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 girdiği 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 yaşamayan teknelerden atık alınması konusundaki usul ve esasların yeniden bölgeler bazında değerlendirilmesi,3. Çok küçük ve atık üretmeyen tekneler için, atık tankı bulundurma muafiyetinin sağlanması, <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 1</p> |