

2012
DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL 2013



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI

İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ

BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI



2012

DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL -2013



İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ
DENİZ TİCARET ODASI



YÖNETİM KURULU

(2013-2017)

ÖNSÖZ

Türkiye’de ve Dünya’da denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ve 2012 yılı itibariyle ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan Deniz Sektörü Raporu 2013 uzun bir çalışma sonunda hazırlanmıştır.

Raporun hazırlanmasında, büyük ekonomilerde gözlenen yavaşlamanın yanısıra özellikle AB ülkelerinde yaşanan ekonomik darboğaz ve durgunluğun etkisi altında belirsizliğini koruyan Dünya denizcilik sektöründe 2012 yılında gerçekleşen durumun yanısıra, ülkemiz açısından da ulaşılan durumun tarafsız olarak incelenmesi ve bilimsel verilere dayanarak ortaya konması gayemiz olmuştur.

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

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



Metin KALKAVAN
Yönetim Kurulu Başkanı

İÇİNDEKİLER

Tablo

Grafikler

Önsöz

Giriş

1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ	1
1.1 Dünya Denizcilik Piyasaları	
1.1.1. Dünya Denizciliğinde 2012 Yılı Gelişmeleri	1
Gelişimleri	
✚ Dünya Ekonomisi ile ilgili Beklentileri	
✚ Dünya Denizcilik Piyasaları	
1.1.2. Piyasalarda 2012 Yılı Gelişmeleri	4
1.1.2.1. Gemi İnşa Piyasası	4
✚ Yeni Tonaj Talebi	
✚ Tankerler	
✚ Dökmeyük Gemileri	
✚ Konteyner Gemileri	
✚ LNG	
✚ İnşa Maliyeti	
✚ 2013 İçin Beklentiler	
1.1.2.2. Tanker Piyasası	8
✚ Navlunlar	
✚ Tonaj Talebi	
✚ Filo Verimliliği	
✚ Filo Kapasitesi	
1.1.2.3. Dökmeyük Piyasası	11
✚ Navlunlar ve Gemi Değerleri	
✚ Tonaj Talebi	
✚ Taşıma Mesafeleri	
✚ Filo Gelişimi	
✚ 2013 Yılı tonaj Talebi	
✚ Sonuç	
1.1.2.4. Konteyner Piyasası	14
✚ Navlunlar ve Charter Oranları	
✚ Tonaj Talebi	
✚ Filo verimliliği ve Trendi	


✚ 2013 Yılı Öngörüler	
1.1.2.5. LNG Piyasası	16
1.1.2.6. Araba Taşıyıcı Gemiler	16
1.1.2.7. Söküm Piyasası	17
1.2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI	19
1.2.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları	19
✚ AB Genel İşler ve Dışişleri Konseyi'nin Türkiye Kararları	
✚ Yeni Denetleme Rejimi (New Inspection Regime – NIR)	
✚ Avrupa Birliği Ön Bildirimli Kargo Deklarasyonu	
✚ Deniz Ticaret Odası “ Project BRIDGE”	
✚ Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı	
1.2.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	20
✚ VIMSAS (IMO Üye Devlet Denetim Programı)	
✚ Deniz Emniyeti ile ilgili Son Gelişmeler	
✚ LRIT Sistemi	
✚ E-Navigasyon	
✚ Deniz ve Çevre Korunması Faaliyetleri	
✚ IMO Kapsamında Ülkemizde Yapılan Çalışmalar ve Sürdürülen Projeler	
1.2.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)	30
1.2.4. Aden Körfezi'nde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Faaliyetleri	30
2. TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ	35
2.1. Türkiye'nin Deniz Ticaretindeki Gelişmeler	35
2.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi	35
2.1.2. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Genel Yaş Ortalamaları Analizi	39
2.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 1000 DWT Üzeri Adet ve Tonaj Dağılımı	48
2.1.4. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Dünya Filosundaki Yeri	53
2.1.5. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri	58
2.1.6. Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları	59
2.2. Dış Ticaret Yüklerinin Taşınmasındaki Gelişmeler	61
2.2.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler	62
✚ Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları	
✚ Kabotaj Yük Taşımacılığı	
✚ Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler	
2.2.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	75
2.2.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler	76
2.2.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	77

2.2.5. Konteyner Taşımacılığı	84
2.2.6. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler	88
2.2.7. İstanbul Liman Sınırları Dahilinde Yolcu Taşımacılığı	90
2.3. GEMİ İNŞA SANAYİ	93
2.3.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu	93
2.3.2. Yat İnşa	104
2.3.3. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları	106
2.3.4. Gemi Yan Sanayi	107
2.4. LİMANLAR	112
2.4.1. Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları	112
✚ Bölgesel Yük Elleçleme Kapasiteleri	
✚ Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler	
✚ Limanların Gelişme ve Büyüme Planları	
✚ Devlet Yatırımları	
2.4.2. T.D.İ. Limanları	123
1.Liman Hizmetleri	
2.Tersane Hizmetleri	
2.4.3. T.C.D.D. Limanları	125
2.4.4. Liman Özelleştirmeleri	139
2.4.5. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri	185
2.4.5.1. Limanlarımızla ilgili Temel Sorunlar ve Çözüm Önerileri	185
Özel Liman İşletmelerinin Belirlediği Sorunlar	
2.4.5.2. Limanlarımızla İlgili Bölgesel Sorunlar	186
2.5. DENİZ TURİZMİ	190
2.5.1. Deniz Turizminin Tanıtımı	190
2.5.2. Örgütlenme	191
2.5.3. Deniz Turizmi Çalışma Grubu	191
2.5.4. 2012 Yılında Genel Görünüm	192
2.5.5. Deniz Turizminin Unsurları	193
2.5.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği	193
2.5.5.2. Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği	195
2.5.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	197
2.5.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri	232
2.5.6. Diğer Unsurlar	233
2.5.6.1. Eğitim	233
2.5.6.2. Tanıtım	234
2.5.6.3. Ekonomi	234

2.5.6.4.Mavi Bayrak	235
2.5.7. Amaç ve Stratejiler	239
2.5.7.1. Stratejik Amaçlar	239
2.5.7.2. Hedef ve İlkeler	239
2.5.8.Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2023)	239
2.5.9. Sonuç ve Değerlendirme	240
2.6. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ	241
2.6.1. Sektöre Genel Bakış	241
2.6.2. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu	244
2.6.3. Su Ürünleri Yetiştiriciliği	251
2.6.4. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı	253
2.6.5. Su Ürünleri İhracatı	255
2.6.6. Su Ürünleri İthalatı	255
2.6.7. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi	256
2.7. TÜRK BOĞAZLARI VE DENİZ EMNİYETİNİN ARTTIRILMASINA YÖNELİK ULUSAL VE ULUSLARARASI FAALİYETLER	260
2.7.1. Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Yürütülen Faaliyetler	260
✚ Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İlave Trafik Gözetleme İstasyonları	
✚ Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi	
✚ Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)	
✚ OTS Klas-B CS	
✚ (Long Range Identification and Tracking – LRIT) Sistemi	
✚ Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM)	
✚ Cospas-Sarsat Sistemi	
✚ Meosar Sistemi	
2.7.2. Türk Boğazları İstatistikleri	277
2.8 . GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ	286
✚ Genel Olarak Gemi Sökümü	
✚ Türkiye'nin Söküm Kapasitesi – Vizyonu	
✚ Sorunlar ve Diğer Konular	
✚ Sonuç	
2.9. DENİZ KUMCULUĞU	292
✚ Kumculuk Sektörünün Önemi	
✚ Derin Deniz Kumculuğu Sektörünün 2012 Yılı Çalışmaları	
✚ 2013 Yılı Hedefleri	

2.10. TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	296
2.10.1. Genel Tanım	296
2.10.2. Serbest Bölgelerin Tabi Olduğu Mevzuat	296
2.10.3. Serbest Bölgelerin Mevcut Durumu	
2.11. GEMİ ACENTELİĞİ	303
2.11.1. Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı	303
2.11.2. Gemi Acenteliği Mevzuatı	304
2.11.2.1. Gemi Acenteleri Yönetmeliği	304
2.11.2.2. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	304
2.11.2.3. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi	305
2.11.3. Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu	305
2.11.5. Türk Deniz Ticaret Filosunda Acente Botlarının Mevcut Durumu	307
2.1.2. TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLAR ARASI ANLAŞMALARI	309
2.12.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	309
2.12.2. İkili Ticaret ve Deniz Taşımacılık Anlaşmaları	313
2.13. DENİZCİLİK EĞİTİMİ	317

 Denizcilik Eğitimi Veren Okullar

 Piri Reis Üniversitesi

3. BÖLÜM

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

TABLolar

- TABLO 1: Yıllık Değişim (GSYİH) Geçen Yılda % Değişim**
TABLO 2: Dünya Filo Gelişimi
TABLO 3: Tankerler Ortalama Navlun Oranları
TABLO 4: Dökmeyük Ortalama Navlun Fiyatları Gemi İnşa Aktiviteleri
TABLO 5: Segmentlere Göre Teslimler Siparişler (Milyon DWT)
TABLO 6: Teslimler (Milyon DWT)
TABLO 7: Siparişler
TABLO 8: Tanker Yaş Profili Milyon Dwt (Kimyasallar Dahil)
TABLO 9: Tanker Filosu (Kimyasallar Dahil) Milyon Dwt
TABLO 10: Dökmeyük Filosu Yaş Profili
TABLO 11: Tonaja Göre Dökmeyük Filosu
TABLO 12: İkinci El Dökmeyük Fiyatları
TABLO 13: Sökümler ve Filo Kayıpları
TABLO 14: İkinci El Tanker Fiyatları
TABLO 15: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa ve Tonaj Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 16: Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 17: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalaması (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 18: Türk Deniz Ticaret Filosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 19: Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 20: Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 21: Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 22: Kimyasal Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 23: Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 24: Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 25: Ro-Ro Gemilerinin Yaş ve Tonaj İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri) - GRT
TABLO 26: 1000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu
TABLO 27: 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası DWT Dağılımı
TABLO 28: 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası Dağılımı ve İthal ve İnşa Durumuna Göre Sayısal Analiz
TABLO 29: 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası Dağılımı İthal-Dahilden İnşa Durumlarına Göre DWT Dağılımı
TABLO 30: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 31: 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2013) 1000 GRT ve üzeri
TABLO 32: En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu (İlk 25 Ülke-300 GRT ve üzeri) (Milli Bayrak)
TABLO 33: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (01.01.2012) (300 grt ve üzeri)
TABLO 34: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar Yüzdesi (%)
TABLO 35: 2012 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticareti (\$)
TABLO 36: Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları
TABLO 37: 2012 Limanlar İtibariyle Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GRT'ları
TABLO 38: 2003-2012 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)
TABLO 39: 2012 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı
TABLO 40: 2012 Yılında En Fazla Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar
TABLO 41: 2003-2012 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı / Araç-Mil / Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)
TABLO 42: 2003-2012 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve (AdetxMil) Yıllık Gelişim
TABLO 43: 2004-2012 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları
TABLO 44: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı
TABLO 45: 2003-2012 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımacılığındaki Payları
TABLO 46: Denizyolu Dış Ticaret Taşımacılığında Türk ve Yabancı Payları
TABLO 47: Kargo Tipleri Bazında İhracat-Transit Yükleme
TABLO 48: Kargo Tipleri Bazında İthalat-Transit Boşaltma
TABLO 49: 2012 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat+Transit Yükleme Yapılan ilk 20 Ülkesi
TABLO 50: 2012 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat+Transit Boşaltma Yapılan ilk 20 Ülkesi
TABLO 51: Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)
TABLO 52: Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)
TABLO 53: 2012 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)

- TABLO 54: 2012 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)**
TABLO 55: KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat + Transit Yükleme (Ton)
TABLO 56: KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat + Transit Boşaltma (Ton)
TABLO 57: Dünya Konteyner Filosu 2012
TABLO 58: 2003-2012 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)
TABLO 59: Liman Başkanlıkları İtibariyle İhracat+Transit Yükleme Konteyner Elleçlemesi 2012 (TEU)
TABLO 60 :Liman Başkanlıkları İtibariyle İthalat+Transit Boşaltma Konteyner Elleçlemesi 2012 (TEU)
TABLO 61: En Fazla Konteyner Dış Ticaret + Transit Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)
TABLO 62: 2006-2012 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)
TABLO 63: 2011 Türkiye'deki Faal Tersanelerin Listesi
TABLO 64: Faal ve Yatırım Aşamasındaki Tesislerin İllere göre Dağılımı
TABLO 65: Mevcut Yüzer Havuzlar ve Kapasiteleri
TABLO 66: Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Mart 2013)
TABLO 67: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri
TABLO 68: Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri
TABLO 69: Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları
TABLO 70: 2008 - 2012 Yılı Yük Elleçlemeleri Sınıflandırması
TABLO 71: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları
TABLO 72: TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri
TABLO 73: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar
TABLO 74: TCDD Limanlarında 2007-2012 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı
TABLO 75: Bölge Müdürlüklerine Göre Özel Limanların Listesi
TABLO 76: Mersin Uluslararası Limanı 2012 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)
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 Limanları
TABLO 81: Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekek Yerleri
TABLO 82: Turizm Yatırımı Belgeli Yat Limanları
TABLO 83: Turizm Yatırımı Belgeli Yat Çekek Yerleri
TABLO 84: Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2004-2012)
TABLO 85: İllere ve Yıllara Göre Mavi Bayraklı Plaj Sayıları
TABLO 86: Yıllar İtibari ile Su Ürünleri Üretimi
TABLO 87: Su Ürünleri Miktarı ve Üretimi (2002-2011)
TABLO 88: Avlanan Deniz Balıkları ve Diğer Deniz Ürünleri Miktarı (1998-2010)
TABLO 89: Niteliklerine Göre Balıkçı Gemileri (2010)
TABLO 90: 2002-2011 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları (Ton)
TABLO 91: İç su ve Denizlerimizde Türlerine Göre Yetiştiricilik Üretimi (2011)
TABLO 92: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2010)
TABLO 93: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2010)
TABLO 94: Balık Unu ve Yağı Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri Miktarı (Ton)
TABLO 95: Tüketilen Su Ürünleri Miktarı (Ton)
TABLO 96: İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve aylara Göre Dağılımı
TABLO 97: Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve aylara Göre Dağılımı
TABLO 98: İstanbul Boğazından 2012 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına Ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği
TABLO 99: Çanakkale Boğazından 2012 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına Ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği
TABLO 100: İstanbul Boğazından 2012 yılında Geçiş Yapan gemilerin Tiplerine ve Aylara Göre Dağılımı
TABLO 101: Çanakkale Boğazından 2012 yılında Geçiş Yapan gemilerin Tiplerine ve Aylara Göre Dağılımı
TABLO 102: İstanbul Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistikî Bilgiler
TABLO 103: Çanakkale Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistikî Bilgiler
TABLO 104: Serbest Bölgelerde İstihdam (31.12.2010)
TABLO 105: Serbest Bölgelerde Yıllık Ticaret Hacimleri (1000 ABD \$)
TABLO 106: Serbest Bölgelerde Ticaret Hacminin Ülkelere Göre Dağılımı (Ocak-Aralık2010)

(100 ABD \$)

TABLO 107: İl Bazında Yetki Belgesi Sahibi Gemi Acente Firmalarının Adet ve Dağılımı

TABLO 108: Yıllar İtibariyle Odamızda Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimi ile Gemi Acenteliği Seminerleri Katılımcı Sayıları

TABLO (109): Türk Deniz Ticaret Filosu'nda Acente Motorlarının/Botlarının Mevcut Durumu

GRAFİKLER

GRAFİK 1: Yıllara Göre Saldırıları

GRAFİK 2: Yıllara Göre Saldırıları

GRAFİK 3: Saldırı Bölgeleri

GRAFİK 4: Deniz Haydutluğu

GRAFİK 5: Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı İthal-İnşa Gemilerin GRT Dağılımı

GRAFİK 6: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000GR ve üzeri (dwt %)

GRAFİK 7: Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri

GRAFİK 8: Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması

GRAFİK 9: Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri

GRAFİK 10: Kimyasal Madde Tankerlerin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri

GRAFİK 11: Konteyner Gemilerinin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri

GRAFİK 12: Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve üzeri - DWT

GRAFİK 13: Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve üzeri - GRT

GRAFİK 14: 1000 Dwt Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı

GRAFİK 15: Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi

GRAFİK 16: 13 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri

GRAFİK 17: Dünya Deniz Ticaret Filosunda İlk 25 Ülkenin Dwt İtibariyle Yıllık Değişim Yüzdeleri

GRAFİK 18: Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri

GRAFİK 19: Tokyo, Akdeniz ve Karadeniz ve Paris Mou Gemi Tutulmaları

GRAFİK 20: Yıllara Göre Gemi Tutulmaları

GRAFİK 21: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

GRAFİK 22: 2004-2012 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları

GRAFİK 23: 2012 Yılı Limanlar İtibariyle Gemi Sayıları

GRAFİK 24: 2003-2012 Kabotajda Yük Taşınması (Ton)

GRAFİK 25: 2012 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (Ton)

GRAFİK 26: 2003-2012 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı

GRAFİK 27 2003-2012 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı

GRAFİK 28: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektör Dağılımı

GRAFİK 29: 2003-2012 Denizyolu İthalat-İhracat (mton) Taşımaları

GRAFİK 30: Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)

GRAFİK 31: Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri

GRAFİK 32: 2012 Yılı Denizyolu İthalatının Yük Cinslerine Dağılımı (Ton)

GRAFİK 33: OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları

GRAFİK 34: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret ve Transit Elleçleme

GRAFİK 35: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret

GRAFİK 36: 2003-2012 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

GRAFİK 37: Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi (TEU) (%)

GRAFİK 38: 2005-2012 Ro-Ro ile Araç Taşıma Miktarları

GRAFİK 39: 2012 Yılı Bölgeler İtibariyle Ro-Ro ile Taşınan Araç Dağılımı %

GRAFİK 40 : 2002 / 2013 Faal Tersane Sayısı

GRAFİK 41: 2002 – 2012 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri

GRAFİK 42: 2002-2012 Yıllarında Terslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)

GRAFİK 43: Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)

GRAFİK 44: Tersanelerdeki İstihdam Durumu

GRAFİK 45: Gemi İnşa Sanayinin 2009-2012 İhracat Değerleri

GRAFİK 46: 2002-2011 Tersane Proje Kapasiteleri

GRAFİK 47: Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Tonaj Dağılımı

GRAFİK 48: Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı

GRAFİK 49: Tanker Siparişi alan Ülkeler Sıralaması

GRAFİK 50: Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Adet Dağılımı

GRAFİK 51: Türk Amatörlerinin verdiği Siparişlere göre Dünya Sıralamasındaki Yeri

GRAFİK 52: Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri
GRAFİK 53: Avrupa ülkeleri 30-40m arası Yat İnşası Ülkeler Sıralaması (2013)
GRAFİK 54: Uzunluk olarak Süperyat İnşasındaki Ülkeler Sıralaması
GRAFİK 55: Gemi Yan Sanayindeki İstihdam Durumu
GRAFİK 56: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri
GRAFİK 57: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri (Ton)
GRAFİK 58: Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri
GRAFİK 59: Türkiye'de Konteyner Elleçleyen Limanlar
GRAFİK 60: Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları
GRAFİK 61: Aylara Göre Gemi Sayıları (2012)
GRAFİK 62: 2012 TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım
GRAFİK 63: TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)
GRAFİK 64: TCDD Limanları 2007 – 2012 Elleçleme İstatistikleri
GRAFİK 65: 2012 TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım
GRAFİK 66: Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları
GRAFİK 67: Mersin Limanı 2012 Yükleme
GRAFİK 68: Mersin Limanı 2012 Boşaltma
GRAFİK 69: Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK (70): Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 71: 2006-2012 Türk Limanlarında Kruvaziyer Gemiler Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları
GRAFİK 72: Dalışa Yasak Mevkiler
GRAFİK 73: 2012 Yılı Uluslararası Mavi Bayrak Sayıları
GRAFİK 74: 2012 Yılı Uluslararası Marina Sayıları (Kuzey Yarım Küre)
GRAFİK 75: Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj, Marina ve Yat Sayıları
GRAFİK 76: 2011 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarlarının Dağılımı
GRAFİK 77: Yıllar İtibariyle Balıkçı Tekne Sayıları
GRAFİK 78: 1998-2010 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İhracatı
GRAFİK 79: 1998-2010 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İthalatı
GRAFİK 80: Atık Geri Kazanım Oranları
GRAFİK 81: 2005-2011 geri dönüşümü yapılan gemi tonajları (LDT)
GRAFİK 82: 2005-2011 geri dönüşümü yapılan gemi adetleri (LDT)
GRAFİK 83: Anadolu Yakası Kumcular Kooperatifi (1994-2009)

Giriş

"**2012 DENİZ 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 31.12.2012 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 ışığı altında, 2012 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 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 . serbest bölgeler** hakkında bilgiler verilerek **acente faaliyetleri** 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 çözümünü 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 ilgilenelelere yararlı bir kaynak olmasını temenni ederiz.**

İMEAK DTO

1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.1. Dünya Denizcilik Piyasaları

1.1.1. Dünya Denizciliğinde 2012 Yılı Gelişmeleri

Dünya Ekonomisi ile İlgili beklentiler

2012 yılı, finansal krizin dışında, büyümenin son on yılın en düşük seviyesine gerileyerek % 3'den çok az yüksek bir değerde gerçekleşmesi ile Dünya ekonomisi için hiç de olumlu bir yıl olmamıştır. Gelişen şartlar altında 2012 yılının keza tonaj talebinde azalma yaşanan bir yıl olması da süpriz değildir. Tonaj talebi, 2011 yılında gerçekleşen %7.7 oranından sonra 2012 yılında % 7.1 oranında artmıştır. Bu değer Dünya GDP'sinin olumsuz gelişimi paralelinde göz önüne alındığında beklenenden daha ılımlı bir seviyede olduğu değerlendirilmektedir. 2012 yılı, 2011 yılında Dünya ekonomisinin düzelmesi yönünde başta gözlemlenen umut ışığının sönmesinden sonra ekonomistlerin oldukça karamsar ve büyük ölçüde belirsiz öngörüsü doğrultusunda başlamıştır. Euro bölgesindeki kriz gelişme yönünde belirsizliğini korumakta, ilaveten ABD'de % 2 oranındaki yetersiz büyüme oranı her çeşit finansal destek ve uyarıcıya ihtiyacı göstermekte, bu gelişmelerin paralelinde diğer yükselen piyasaların yanısıra Çin'in belirgin bir yavaşlamanın işaretlerini verdiği gözlemlenmektedir.

Yıl başında ekonomistlerin % 3.3 olan Dünya ekonomisi için kötümser tahmini büyüme rakamları % 3.2 olarak doğruya yakın bir değerde gerçekleşmiştir. 2013 yılında ise ılımlı bir artış beklenmekle beraber süregelen uzun vadeli trendin altında bir değerde olacağı tahmin edilmektedir.

Dünya ekonomisindeki gelişmeler ve uygulamalar OECD'nin gelişmiş ekonomileri ile OECD dışı gelişen ekonomiler arasında farklılıklar göstermektedir. Birinci grup üye devletler, artan iç borçlar ve bütçe açıklarının çok güçlü kombinasyonları ile mücadele etmenin yanısıra durgunluğun yeniden nüksetmemesi için önlem almak durumunda olmakta, diğer taraftan gelişmekte olan ekonomiler ise yaşanan finansal krizlerin olumsuz ve güçlü etkilerinin yanısıra, enflasyonist etkilerden ve yüksek fiyatlardan da olumsuz yönde etkilenmektedirler.

2013 yılı başlangıcında ortaya çıkan nisbeten olumlu ve iyimser görüş, anahtar ekonomilerin 2012 yılında uçurumun kenarından dönerek refaha çıkma yönünde ilerlemelerinden kaynaklanmaktadır. Diğer taraftan ABD ve Çin gibi iki en büyük ekonomide sürekli ve kesintisiz büyümenin devam edememesi sonucu liderlik kavramının kolayca değişebileceği olgusunu daha belirginleştirmiştir.

Avrupa'nın içinde bulunduğu belirsiz ortamda Avrupa Merkez Bankası'nın (European Central Bank) bölgesel kredi piyasalarında, borç erteleme, kırılğan ekonomileri yeniden yapılandırma ve yönlendirmeye devam etmek gibi çeşitli zorluklar karşısında, politikaları birleştirmesi ve bütün Euro bölgesinde risklerin önlenmesi yönünden desteklemesi, pragmatik bir yaklaşım olmuştur.

Euro bölgesinde yaşanan zorluklar yıl boyunca ABD bölgesinde bir kalkan görevi yapmış, % 2 civarındaki düş kırıklığına uğratan büyüme yılın dördüncü çeyreğinde daha da azalarak politikacıların otomatik vergi artışlarından ve harcama kısıntılarından sakınmak yönünde mücedele etmelerinin nedenini oluşturmuştur. Beklenmedik şekilde gelişen son dakika anlaşması ile ana sorunlar, bütçe anlaşması ve iç borç konuları çözümlenmeden 2013 yılında ele alınmak üzere sonlandırılmıştır.

Gelişmekte olan piyasaların yavaşlaması sonucu oluşan risk ortamı tonaj talebini etkilemiştir. Çin'de tonaj talebi bazında 2011 yılında gerçekleşen % 9.5 oranındaki artış, 2012 yılında % 7.5 oranına gerilemiştir. Aynı şekilde Hindistan'ın talebi % 7'den % 5'e gerilemiş, Brezilya'da %4'den % 1'e ve Rusya'da % 5'den %4'e varan talep azalmaları gözlenmiştir. Geçen yıllarda artma eğiliminde olan enflasyonist baskıları kontrol etmek gayesi ile uygulanan sıkı para politikaları, ilaveten zayıf ihracat piyasaları ile kombine olarak, gelişen ekonomiler diye adlandırılan grubun GSYİH (GDP) gelişiminin son on yıl içinde ikinci defa %6'nın altında gerçekleşmesine neden olmuştur. Bu gelişen durumların söz konusu ekonomilere olumsuz etkileri tonaj talebi ve dolayısıyla ticaretlerinin gelişmesine de önemli ölçüde etken olmuştur.

2013 yılı için beklentiler belirsizliğini korumakla beraber, 2012 yılı ortalama Brent Petrol fiyatlarının kayıtlara en yüksek değer olarak geçmesi gerçeğine rağmen, petrol piyasasında gözlenen nisbi denge, keza ılımlı bir gelişime katkıda bulunmakta en olumsuz durumun bittiğine işaret etmektedir. Otoriteler iş ve tüketici güveninin arttığı yönündedir. Diğer taraftan büyümenin zorlanarak Dünya GDP'sinin % 3.5'e ulaşması dahi uzun vadeli ortalama potansiyelinin altında olacaktır. Bu durumda 2013 yılında planlanan yatırım kararlarının hayata geçmesinin büyüme ve istihdam yönünden hayati faktörler olduğu değerlendirilmektedir.

Tablo (1): GSYİH Yıllık % Değişim

Ülke ve Bölge	Ocak Tahmini 2012	Ocak 2013 Tahminleri 2012	Ocak 2013 Tahmini 2013
ABD	1.8	2.3	2.0
Japonya	1.7	2.0	1.2
Merkezi ve Doğu Avrupa	-0.5	-0.4	-0.2
C ve E Avrupa	1.1	1.8	2.4
Rusya	3.3	3.6	3.7
Çin	8.2	7.8	8.2
Hindistan	7.0	4.5	5.9
Asya	5.2	5.7	5.5
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	3.2	5.2	3.4
Sahra Altı Afrika	5.5	4.8	5.8
Latin Afrika	3.6	3.0	3.6
Dünya	3.3	3.2	3.5

Kaynak: The Platou Report 2013

Dünya Denizcilik Piyasaları

2012 yılında denizyolu taşımacılığı bir çok segment için çok değişken koşullarda cereyan etmiş, iki başlıca segment olan tanker ve dökmeyük piyasalarında da yıl boyunca periyodik olarak değişimler yaşanmıştır. Filodaki kapasite fazlasının yarattığı olumsuz etki 1970 ve 1980'lerde yaşananlarla kıyaslandığında nisbi olarak daha ılımlı bir seviyede gerçekleşmiştir. Bu durum mal yoğun OECD dışın ekonomilerdeki büyümenin, nisbeten zayıf OECD ekonomilerini dengelediği durağan Dünya ekonomik görünümüne rağmen, tonaj talebinin süpriz bir şekilde güçlü olmasından kaynaklanmaktadır.

Diğer bir önemli gelişme siparişlerin son on yıldaki en düşük seviyeye gerilemesi paralelinde, filo sipariş defterindeki bir yıl önceki % 20 oranından 2012 yılında % 14 oranına devam eden güçlü azalmadır. Bunun nedeni yatırımcıların devam eden olumsuz finansal koşullar karşısında ihtiyatlı davranmalarından çok filo kapasitesinin piyasa şartlarına cevap verecek konumda olmasıdır.

2012 yılı ekonomik yönden krizlere sahne olan bir yıl olmuş, yılın ilk yarısı Euro krizi etkisini arttırmış, Dünya GDP gelişimi %3.2 gibi çok olumsuz bir durumda iken tonaj talebi 2011 yılındaki % 7.7 oranından 2012 yılında %7.1'e gerilemesine rağmen olumlu bir görünüm sergilemiştir. Dikkate değer bir durum taşıma mesafelerinde gözlenen, tankerlerde daha uzak dökme yüklerde nisbeten daha az, LNG segmentinde 2011 yılında yaşanan ve 2012 yılında da artarak süren belirgin olumlu yönde değişimdir. Dünya ticaret filosu güçlü gelişimini sürdürmüş, 2011 yılında saptanan % 8.2 oranındaki büyüme paternine 2012 yılında, % 7 oranını aşkın değerde filo büyümesi bazında birbirini takip eden sekizinci yıl olmak üzere, % 7.8'lik bir artış daha eklenmiştir.

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

Yıllar	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük Gemileri	OBO	Diğerleri	Toplam
2003	270.7	23.1	289.1	12.6	181.2	776.8
2004	279.1	25.0	297.4	12.1	189.6	803.3
2005	295.0	25.7	314.9	11.6	200.5	847.6
2006	317.7	26.9	336.0	11.6	213.3	905.4
2007	334.7	29.0	359.2	11.2	232.5	966.7
2008	352.3	31.7	387.1	11.2	254.2	1.036.4
2009	369.0	34.0	415.0	10.4	278.3	1.106.7
2010	396.2	35.8	453.4	9.6	300.0	1.194.9
2011	413.1	36.1	527.7	6.8	315.1	1.298.8
2012	439.0	36.5	609.2		330.9	1.415.6
2013	460.5	36.6	673.5		350.1	1 520.7

Kaynak: The Platou Report 2013

Toplam filo kullanımı ise % 1 oranında azalarak % 84'e gerilemiştir. Ticaret filosunun en büyük segmenti dökmeyük filusunda filo kullanım oranındaki % 4

oranındaki azalma, LNG,araba taşıyıcı ve tanker filolarındaki gelişmelerin olumlu katkılarının yanında, bu düşüşün nedenini oluşturmuş, konteyner filosu da azalmaya katkıda bulunmuştur. % 84 oranındaki filo kullanımı, 2009 yılında gözlenen % 82 oranından daha iyi olmasına karşılık son on yılda gözlenen ikinci en düşük değerdir.

Sektör Aktif Değer (Asset Values) bazında incelendiğinde, 2012 değerlerin düştüğü bir yıl olarak karşımıza çıkmaktadır. Azalış hızı yavaşlamakla beraber sektörler arası performanslar 2011 yılından daha çeşitlilik arz etmiştir.En son değişim yeni inşa sektöründe gözlenmiş,fiyatlar bir çok segmentte % 5-10 arası azalmıştır. İkinci el değerleri yalnız zayıf navlun oranları nedeni ile değil yeni inşalarda ortaya çıkan yakıt verimliliği teknolojisi ve dizaynı ile de azalış göstermiş, kuru dökme yük segmentinde değerler %20-30 oranında tankerlerde % 5-10 arasında azalmıştır. 2012 Nakit dolaşımının azaldığı ve aktif değerlerde azalmanın sürdüğü dördüncü yıldır.

Tablo (3): Tankerler Ortalama Navlun Fiyatları 1000 \$ % Gün (Tek Sefer)

Segments	2010	2011	2012
VLCC	34.8	14.9	20.9
Suezmax	28.0	16.7	14.7
Aframax	21.4	12.9	15.4
	16.2	12.5	14.3
MR product	8.9	11.3	13.0

Kaynak: The Platou Report 2013

Tablo (4): Dökmeyük Ortalama Navlun Fiyatları 1000 \$ Gün (Trip charter)

Segments	2010	2011	2012
Capesize	32.8	16.2	9.7
Panamax	25.8	14.6	8.1
Supramax	22.4	14.4	9.4
Handysize	16.4	10.5	7.6

Kaynak: The Platou Report 2013

1.1.2. Piyasalarda 2012 Yılı Gelişmeleri

1.1.2.1. Gemi İnşa Piyasası

Yeni Tonaj Talebi

2012 yılında sipariş aktiviteleri azalmaya devam etmiş, azalma sürecindeki ikinci yılda da % 30 oranında azalmıştır. Bunun ana nedeni yavaşlayan global ekonomik gelişim ve bir çok segmentlerde gözlenen filo

büyümesi sonucu oluşan düşük navlun ücretleri ve buna bağlı olarak azalan yeni inşa talebidir.

Yeni inşa siparişlerin teslimi tahmini inşa kapasitesinin % 50'sinden az bir oranda gerçekleşmiş, bu durum ortalama teslim sürelerinde devam eden bir geçikmeye yol açmış, sonuç olarak yeni inşa fiyatlarında düşüş yönünde bir baskıya neden olmuştur. 2012 yılı sürecinde yeni inşa fiyat endeksi % 12 oranında azalarak son on yılda ölçülen en düşük seviyeye gerilemiştir. Yeni inşa talebi 2012 yılının ilk yarısında yavaş seyretmiş, her çeyrekte sadece 3 milyon cgt (*) kayıt altına alınmış, yılın ikinci yarısında, 8-9 milyon cgt kapasitenin belirgin olarak altında olmak üzere sipariş aktivitesi her çeyrek için 5 milyon cgt tonaja ulaşmıştır.

Tablo (5): Segmentlere Göre Teslimler Siparişler

Segment	Kapasite	Teslimatlar 2012	Yeni Siparişler 2012	Sipariş Defteri 2012	Filo Yüzdesi 2012
Tanker	Mill .dwt	31.4	14.2	49.4	10.7
Dökme Yük Gemileri	Mill.dwt	97.6	18.6	105.4	16.1
Konteyner Gemileri	Mill.TEU	1.25	0.5	3.4	21.0
LNG	Mill.cbm	0.03	5.1	12.6	27.0
LPG	Mill.cbm	0.6	1.5	2.5	12.7
Araba Taşıyıcıları	1,000 araba	209	986	273	7.4
Kimyasal Taşıyıcılar	Mill.dwt	0.5	0.9	1.6	4.4
Yolcu Gemileri	1,000 iskele	16.1	18.3	74.3	14.8

Kaynak: The Platou Report 2013

(*): compensated gross tons

Sipariş aktiviteleri genellikle navlun fiyat endeksleri ile bağlantılı olmaktadır. 2012 yılında navlun fiyat endeksi 13 000 USD /gün olması nedeniyle sipariş aktivitesinin gerçekleşen 16 milyon cgt tonajdan daha fazla olması beklenmiştir. Diğer bir faktör de finansal çevrelerin bu konuda sağladıkları kredilerdeki sınırlı davranışları olmuştur.

2012 yılında konvansiyonel segmentlerin inşasına , geçen yıl gerçekleşen 50 milyar USD yatırımdan sonra belirgin bir azalma ile kabaca 30 milyar USD yatırım yapıldığı tahmin edilmektedir. 2012 yılında Çin tersaneleri bütün siparişlerin % 40'ına, takiben Kore tersaneleri % 38'ine sahip olmuşlardır. Çin siparişlerinin üçte biri ile Kore siparişlerinin % 10'u yerli sahipli olup, Japon tersaneleri dörtte üçü yerli sipariş olmak üzere tüm siparişlerin % 15'ine sahip olmuşlardır.

Tablo (6): Teslimler (Milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük Gemileri	OBO	Diğerleri	Toplam
2003	27.9	2.0	11.0	0.2	11.2	53.1
2004	26.4	0.8	18.3		11.9	57.4
2005	28.0	1.5	22.3		13.8	65.6
2006	23.0	2.4	25.5		20.3	71.1
2007	28.7	3.0	28.6		23.0	83.3
2008	33.2	2.9	32.6		28.4	97.2
2009	45.7	2.2	48.3		28.4	124.7
2010	38.9	1.7	80.6	0.6	22.7	144.5
2011	39.7	1.0	99.2	1.0	22.7	163.6
2012	31.4	0.5	98.2		19.2	149.4

Kaynak: The Platou Report 2013

Tankerler

Tanker siparişleri 2011 yılına kıyasla %40'lık artış sağlayarak 2012 yılında 15 milyon Dwt tonaja ulaşmıştır. Bu değer günümüze kadar tanker endeksinde gözlenen % 17 oranındaki artıştan yüksek bir gelişmedir. Tersanelerin yeni inşa teslimleri yıl sonuna doğru 32 mill Dwt olarak gerçekleşmiş, yıl sonuna doğru sipariş tonajı mevcut filonun %10'una eşdeğer 51 mill dwt tonaja ulaşmıştır.

2012 yılında, Japon tersaneleri siparişlerin dwt bazında yüzde 8'ini alırken, Kore ve Çin tersaneleri tanker segmentinde %60 ve %30'la kendi pazar paylarını devam ettirmişlerdir. Koreli armatörler yeni kontratların % 16'sına sahip olarak 2012 yılında en aktif konumda olmuşlardır.

Dökme Yük Gemileri

2012 yılında sipariş edilen tonaj bir önceki yıla göre navlun oranlarına paralel olarak %40 oranında azalmış ve 19 milyon DWT tonajında gerçekleşmiştir. Yıl boyunca, 98 milyon DWT yeni inşa teslim edilmiş, 2012 yılı sonu itibari ile toplam sipariş defteri miktarı 105 milyon DWT tonaja ulaşmıştır. Bu tonaj mevcut filonun %14'üne eşdeğerdedir.

Çin tersaneleri yeni inşa siparişlerinin %59'unu alarak 2012 yılının en aktif grubu olmuştur. Tüm kontratların %38'i Japon tersanelerine gitmiştir. Siparişlerin %21'ine Japon armatörler sahipken, Yunanlı armatörler % 13,Çinli armatörler ise %11'lik paya sahip olmuşlardır.

Konteyner Gemileri

2012 yılında konteyner gemilerine olan talep yavaşlayan Dünya GDP'ı paralelinde oluşan olumsuz navlun piyasasına paralel olarak 2011 yılının üçte birinden daha az olmak üzere toplamda 0,47 milyon TEU seviyesinde kalmıştır. Yıl boyunca, tersanelerden 1,25 milyon TEU'luk sipariş teslim edilmiş, 2012 yılı sonunda

sipariş miktarı servisteki filonun %20'sine eşdeğer bir tonaja ulaşmıştır. 2012 yılında Kore siparişlerinin %38'ine sahip olurken Çin toplam siparişlerin %53'ü oranında yeni sipariş almıştır.

LNG

2012 yılında LNG segmenti navlun bazında değerlendirildiğinde olağanüstü yüksek değerlere ulaştığı görülmektedir. Buna bağlı olarak yeni tonaj talebi de yüksek seviyededir. 2012 yılında 33 yeni sipariş alınmıştır, yılın ikinci yarısında siparişler önemli ölçüde gelişme göstermiş yıl sonunda 92 adede ve mevcut filonun % 27'sine ulaşmıştır. Kore tersaneleri LNG segmentinde 2012 yılında bütün siparişlerin % 76'sına sahip olmuştur.

Tablo (7): Siparişler

(Milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük Gemileri	OBO	Diğerleri	Toplam
2003	47.9	1.4	27.9		27.5	104.7
2004	34.0	2.2	28.8		29.1	93.1
2005	24.0	0.9	16.8		25.9	67.6
2006	74.7	6.8	39.0		25.7	146.2
2007	42.1	10.1	161.6	3.4	52.4	269.6
2008	47.4	2.7	91.4		20.4	161.9
2009	10.9	0.8	33.6		1.5	46.2
2010	38.5	1.6	83.5		10.8	134.4
2011	9.2	0.5	28.0		25.7	63.3
2012	14.2	0.9	18.6		11.1	44.8

Kaynak: The Platou Report 2013

İnşa Kapasitesi

2010 yılı başlarından 2012 yılı ortalarına kadar teslim tonajı trendi aylık 4 milyon cgt olarak oldukça kararlı bir görünümde olmuştur. 30 Haziran 2012 tarihinden sonra gerçekleşecek yeni inşa teslimlerin IMO'nun balast suyu tankları hakkındaki (PSPC) Performance Standart for Protective Coating standardına göre yapılması gereği teslimler 2012 Haziran ayında pik noktasına ulaşmış, yılın ikinci yarısında aylık ortalama 2.4 milyon cgt tonaja gerilemiştir. Çin tersaneleri siparişlerin % 71'ini teslim etmişlerdir. Buna karşılık Kore tersaneleri % 80 Japon tersaneleri % 90 oranında teslim gerçekleştirmişlerdir. Ortalama olarak 2012 yılında siparişlerin teslimat oranı % 80'dir. Gelecek yıllarda yeni inşa teslimlerde azalmanın süreceği değerlendirilmektedir. 2012 yılı sonunda 32 milyon cgt tonajın teslimi ertelenerek 2013 yılına kalmıştır.

İnşa Maliyeti

Yeni inşa piyasasındaki kapasite fazlası nedeni ile 2008 yılının ikinci yarısından sonra yeni inşa fiyatları trajik olarak düşmektedir. Gemi sacı gemi inşa konusunun en önemli metaryali olup, fiyatları ülkeden ülkeye değişiklik göstermekle beraber 2008 yılından 2012 yılına kadar endeks % 40 oranında düşmüştür. Kore'de inşa edilen klasik bir aframax tankerin sac maliyetinde yaklaşık olarak 8 milyon dolar düşüş gerçekleşmiştir.

Ana makine üretiminde 2008 yılından bu yana çok yüksek üretim fazlası nedeniyle fiyatlar çok düşük seviyelerde kalmaya devam etmiştir. Kore'de ana makine fiyatları geçen yıldan sonra BHP başına 185 dolarda seviyesinde kalmaya devam ederken, Çin'de bu rakam çok daha düşük seviyelerde kaydedilmiştir.

Gemi inşacıların para biriminin dolar karşısındaki gelişimi de inşa maliyetlerinde önemli bir etkiye sahiptir. 2012 yılı boyunca Çin Yuanı neredeyse dolar karşısında hiç değişmezken, Kore Won'u %8 değer kazanmış, Japon Yen'i ise yıl sonuna doğru Dolar karşısında %13 değer kaybederek Japon tersaneleri için bir olumsuzluk ortaya çıkarmıştır.

2013 İçin Beklentiler

Dünya gemi inşa sanayinin ana yönlendirici fonksiyonu Dünya GDP'sinin (Gross Domestic Product) 2013 yılında 2012 yılına % 3.4 oranına kıyasla az da olsa gelişmesi beklenmektedir. Bu gelişim Global GDP artışı ve tonaj talebi arasındaki tarihsel bağla ilişkilendirildiğinde Dünya Ticaret filosunun 2013 yılı için %5-6 oranında gelişmesi, 2013 yılında ertelemeler, iptaller ve siparişlerin aynı seviyede devam etmesi durumunda filo gelişiminin de aynı oranda gerçekleşmesi, bu beklentiler değerlendirildiğinde deniz ticaret filosu kullanım oranının 2013 yılında %84 oranında dengelenerek büyük bir değişim yaşanmayacağı öngörülmektedir.. Bu durum ana segmentlerde navlun oranlarının azalabileceği sipariş verme konusunda armatörlerin isteksiz olacağı sonucunu da ortaya koymaktadır. Buna ilaveten finans çevrelerinin kredi konusunda seçici olmaları yeni siparişler için diğer bir engeldir.

Sonuç olarak, ana segmentlerde talebin düşük olması ile daha küçük tonajdaki segmentlere odaklanma olabileceği yeni ekonomik dizayn tonajlara ilginin artacağı, 2013 yılında talebin 20-25 milyon cgt civarında olacağı, yeni inşa kapasitesinin azalmaya devam edeceği ve yeni inşa fiyatlarında 2013 yılında da düşüşün devam edeceği değerlendirilmektedir.

1.1.2.2. Tanker Piyasası

Navlunlar

Tanker navlun oranları 2011 yılındaki önemli ölçüdeki zayıf seviyesinden 2012 yılında toparlanmaya başlamış, istatistikler tonaj talebinde bir artış yaşandığını

göstermesine rağmen bunun yansımaları yetersiz kalmış, tonaj talebi % 8 oranında artarak talep artışının en somut göstergesi olan ticaret hacmi artışı ılımlı bir seviyede kalmıştır. Uzun taşıma mesafeleri ve artan verimlilik daha önemli katkı faktörleri olarak ele alınmaktadır. 2011 yılında yüksek orandaki filo gelişimi, ortalama filo kullanım oranının kısıtlanmasına neden olmuş, 2012 yılının ilk yarısındaki gelişme % 1 gibi düşük bir oranda gerçekleşmiştir.

**Tablo (8): Tanker Filosu Yaş Profili
(Kimyasallar Dahil Milyon Dwt)**

Dwt	-92	93-97	98-02	03-07	08-12	Toplam
10-69.999	12.9	9.0	15.2	36.8	40.4	114.3
70-119.999	6.2	8.2	17.3	43.7	48.4	123.8
120-199.999	2.0	6.2	14.8	20.2	29.6	72.8
200,000	1.1	16.3	43.4	44.5	80.9	186.2
Toplam	22.3	39.6	90.7	145.1	199.3	497.1

Kaynak: The Platou Report 2013

Ham petrol navlunları özellikle VLCC segmenti 2012 yılında güçlü bir başlangıç yapmıştır. İran petrolüne ambargo uygulanması ve Suudi Arabistan'ın üretim miktarını artırması, Avrupalı ithalatçıları tekrar dengeyi sağlamak ve stokların güçlendirilmesi yönünde Suudi Arabistan petrolüne yoğun talep göstermesine neden olmuştur. Piyasalardaki bu gelişmeden sonra talep artışı yavaşlamış, VLCC ve Suzemax segmentleri navlunları 4. çeyrekteki hafif canlanmadan önce yaz boyunca düşük seviyede kalmıştır.

Temiz piyasa (clean market) zıt bir gelişmeye sahne olmuş, yılın ilk yarısı zayıf ve belirsiz koşullarda iken ikinci yarıda rafinerilerde yaşanan gelişme ile canlanmış, Sandy tayfununun Ekim ayında ABD'nin Doğu sahilini vurması ile rafineler olumsuz yönde etkilenmiş, ticari akış sektöre uğramış ve zorlaşmış, özellikle Atlantik'de spot piyasa artış göstermiş buna karşılık T/C oranları nispeten daha dengeli bir konumda olmuştur.

Tablo (9): Tanker Filosu(Dwt)

Sütun1	10-69,999	70-119,999	120-199,999	200,000+	Toplam
2003	64.3	63.8	35.0	130.7	293.8
2004	66.0	69.9	37.5	130.9	304.1
2005	68.8	75.6	39.7	136.6	320.7
2006	73.6	83.5	42.9	144.6	344.5
2007	79.4	89.6	46.2	148.6	363.7
2008	85.9	97.1	48.4	152.6	383.9
2009	93.6	103.6	47.8	157.9	403.0
2010	106.5	108.5	59.4	157.6	432.0
2011	109.1	116.0	67.6	161.5	449.3
2012	112.2	121.0	68.2	174.2	475.6
2013	114.3	123.8	72.8	186.2	497.1

Yıl boyunca, tonaj ağırlıklı tanker navlun indeksi %16 artarak 14,800 \$/Gün'den 17,200 \$ /Gün'e yükselmiş, . Bu artıştan, ABD ithalatındaki azalma nedeniyle suezmax segmenti dışında, tüm segmentler faydalanmış, ham petrol segmentinde VLCC'ler %40 artış ile günlük 15,000 \$/Gün'den 21,000 \$/Gün'e çıkararak en fazla artış gören tonaj olmuştur.

Bunun dışında işlenmiş tanker LR1 navlunları %50 den fazla artarak 11,000 \$/Gün'den 17,000 \$/Gün'e yükselmiştir. Gemi değerleri yıl boyunca aframax ve küçük tonajlarda % 10-20 azalışa karşılık modern VLCC ve suezmax segmentlerinde ılımlı bir azalış göstermiştir.

Tonaj Talebi

Çin ve özellikle ABD'ye yönelik uzak taşıma mesafeleri, ticaret hacmindeki % 1 artış oranına karşılık % 3 oranında bir artışla tonaj talebinin gelişmesine en büyük katkıyı sağlamıştır. İthalatlardaki talep azalışı özellikle Batı Afrika kaynaklı iken, Orta Doğu kaynaklı taşımalar piyasa payını arttırmış, Ocak Eylül arası ABD'ye yönelik uzak mesafeli taşımalar % 9 oranında artmış, VLCC segmenti Suezmax segmentinin masrafları karşısında daha karlı bir sonuca ulaşmıştır.

Asya ithalatı için keza karlı bir yıl olmuş, Çin, Japonya, Hindistan ve Kore ithalatlarını arttırmışlar, İran kaynaklı ithalatların periyodik olarak azaltılmasından sonra Batı Afrika ve Latin Amerika kaynaklı taşımalar artmış, sonuç olarak ortalama taşıma mesafelerinde bu bölgelerde önemli ölçüde artış gözlenmiştir. Diğer taraftan Avrupa'da ortalama ithalat mesafesi kısalmış, Kuzey Denizi kaynaklı ithalat artmış, İran'a yönelik ambargo Batı Afrika ve Rusya'dan kısa mesafeli ithalatın artmasına neden olmuştur.

Filo Verimliliği

Ortalama taşıma sürati azalma eğilimini sürdürmüş ortalama seyir sürati 0.5 knots azalarak 12 knots düzeyinde gerçekleşmiştir. Özellikle yılın ilk döneminde yüksek bunker fiyatları optimal gemi süratinde belirgin bir düşmeye neden olmuştur. Dünya petrol üretimi, 2004 yılından sonraki en yüksek oranda olmak üzere 2012 yılında % 2.9 oranında artmış, buna karşılık Dünya petrol talebi zayıf ekonomik gelişim nedeniyle % 1.1 oranında artış göstermiştir. Fiyatlar ise üretim artışına rağmen yıl boyunca yüksek düzeyde seyretmiş, Brent ortalaması rekor yüksek seviyede 113 \$/ Varil düzeyinde gerçekleşmiştir.

Filo Kapasitesi

Yeni inşa teslimlerin, 2011 yılındaki rekor seviye olan 40 milyon Dwt'den 31 milyon Dwt'a gerilemesine rağmen ortalama filo büyümesi % 5.8'den % 7.2'ye ulaşmıştır. Bu durum 15 milyon Dwt civarında gerçekleşen sökümlerden kaynaklanmaktadır. Söküm fiyatlarının düşmesi paralelinde navlunlarda gözlenen artış sonucu yaşlı gemilerin aktif değerlerindeki artış trendi söküm kararının ertelenmesi sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Siparişlerde de azalma söz konusudur.

14 milyon Dwt sipariş defteri teslimlerin çok altındadır. Sonuç olarak sipariş defteri son 12 yılın en düşük değerine 75 milyon Dwt'dan 49 milyon Dwt'a gerilemiştir. Sonuç olarak 2012 yılında filo kullanım oranı % 83.5, kapasite fazlası % 6.5 olarak gerçekleşmiştir.

1.1.2.3. Dökmeyük Piyasası

🚢 Navlunlar ve Gemi Değerleri

2011 yılındaki 15,200 Dolar/gün olan kuru dökmeyük endeksi 2012 yılında 9,400 Dolar / Gün'e gerilemiş, Capesize segmentinde 2011 yılında gözlenen 16,200 Dolar/Gün değerinden 2012 yılında 9,700 Dolar/Gün'e önemli ölçüde düşüşün yanısıra, Panamax segmentinde 14,600 Dolar/Gün'den 8,100 Dolar/Gün'e, Supramax segmentinde 14,400 Dolar/Gün'den 9,400 Dolar/Gün'e, 2011 Handysize segmentinde 10,500 Dolar/Gün'den 2012 yılında 7,600 Dolar/Gün'e düşüşler yaşanmıştır.

Capesize segmenti yılın ilk yarısında Brezilya'dan Asya'ya olan demir cevheri taşımalarının azalmasından olumsuz etkilenmiş, Asya ithali bu periyotta ton mil bazında artarak Avustralya'dan gerçekleştirilmiş, yılın son çeyreğinde Brezilya ihracı Capesize için olumlu yönde tekrar artmıştır. Diğer segmentler için patern ilk yarıya oranla ikinci yarıda oldukça yetersiz bir durumda kalmıştır. Gemi değerleri yıl boyunca kararlı olarak azalmış, özellikle büyük tonajlarda geçen yıla göre belirgin bir azalma gözlenmiştir. Yeni inşa gemilerin özellikle Çin tersanelerinde ikinci el satışlarda artış kaydedilmiş, fiyatlar ikinci el için % 15-20 oranında azalmış, 5-10 yaşındaki tonajda azalış %20-30 oranına ulaşmıştır.

Tablo (10): Dökme Yük Gemileri Yaş Profili (Milyon Dwt)

İnşa Yılı	-92	93-97	98-02	03-07	08-12	Toplam
Tonaj						
10-59,999	37.5	21.8	24.2	31.1	104.5	219.0
60-79,999	14.9	19.1	24.9	20.7	28.9	108.3
80.000	24.8	36.7	21.9	51.3	208.5	343.3
Toplam	77.1	77.6	71.0	103.1	341.9	670.7

Kaynak: The Platou Report 2013

🚢 Tonaj Talebi

Global bazda çelik üreticileri 2011 yılından 2012 yılına üretimlerini sadece % 1 oranında arttırmışlar, Orta Doğu ve Kuzey Amerika artışları ılımlı bir artış göstermiş diğer bölgelerde üretim düşük oranda kalmış, En dikkate değer gerileme % 3.5 oranla Avrupa bölgesinde gerçekleşmiştir. Ön veriler denizyolu kuru dökmeyük taşımacılığının geçen yıla oranla % 5 oranında bir artış gösterdiği tahminine karşın

gerçek artışın % 7 civarında olduğu saptanmıştır. Ton mil bazında ise % 5'in altında bir artış vardır. Çin kabotaj taşımacılığındaki artışı ilave talep artışına neden olmuş, filo verimliliği % 2 oranında azalmış, mal bazında demir cevheri taşımacılığında % 5, buna karşılık kömür taşımacılığında % 7 artış gözlenmiştir. Tahıl ve soya taşımacılığında artış % 3 diğer kalemlerde ise % 2 dir.

Çin kuru dökmeyük ithalini, demir cevheri ithali % 8'den, kömür ithali % 28'den ve diğer taşımalar % 6'dan fazla olmak üzere % 12 oranında arttırmıştır. Diğer taşımalar içinde en göze çarpan artış tahıl, nikel cevheri ve soya taşımalarında gözlenmiştir. Çin ithalatındaki gelişme, iç çelik ve enerji talebindeki ılımlı artış göz önüne alındığında süpriz olarak değerlendirilebilir. Buna karşılık demir cevheri ve kömürün belirgin düşük Dünya piyasası fiyatları Çin'deki yüksek iç fiyatlarla kıyaslandığında Çin endüstrisi için gerekli olan hammadde talebinin önemli bir bölümünün denizyolu ile ithalini gerekli kılmıştır. Dünya Çin dışındaki kuru dökmeyük ithali geçen yıla göre % 3 oranında artmış, Hindistanın ithal talebi özellikle kömür ithalatında % 12 oranında artarak sürmüştür, Çin dışındaki Uzak Doğu Asya ülkeleri toplam ithalatlarındaki artış % 2 oranında kalmış, Avrupa kuru dökmeyük ithalatı demir cevheri ithalatının % 8 oranında azalması ile % 1 oranında azalmış, bu durumun etkisi ile kömür ithalatı % 4 artmıştır.

Tablo (11): Dökme Yük Filosu (DWT)

Yıllar	10-59,999	60-79,999	80,000+	Toplam
2003	120.5	75.1	93.6	289.1
2004	123.1	75.8	98.4	297.4
2005	128.5	81.1	105.3	314.9
2006	135.1	86.5	114.5	336.0
2007	140.6	90.8	127.8	359.2
2008	149.3	94.8	143.1	387.1
2009	156.5	97.6	160.9	415.0
2010	163.6	98.9	190.9	453.4
2011	184.0	102.8	240.9	527.7
2012	204.4	106.5	294.5	605.5
2013	219.0	108.3	343.3	670.5

Kaynak: The Platou Report 2013

Demir cevheri başlıca ihracatçılarından olan Avustralya ihracatının % 13 arttırmış, buna karşılık Brezilya ihracatı %1 oranında azalmış, kömür taşımacılığında Avustaralya ihracatı tekrar % 13 oranında artmış, buna karşılık Endonezya taşıma hacmini % 5 arttırmıştır. Tahıl ve soya taşımalarında yıl içinde Brezilya'dan ihracat % 16 oranında artmış, ABD ihracat taşımalarında % 11 oranında azalma gözlenmiştir.

Taşıma Mesafeleri

Asya demir cevheri piyasalarında Brezilya Pazar payının azalması nedeniyle demir cevheri yüklerinde az oranda kısa mesafeli taşımalar kayıt edilmiştir. Kömür

taşımacılığında ortalama seyir mesafesi kısalmıştır.Bu durum Atlantik ve Pasifik bölgeleri arasındaki taşımalarla kıyaslandığında Pasifik içi kömür taşımalarının artışından kaynaklanmaktadır. Tahıl ve soya taşımalarında ise uzun mesafe taşımalarında artış gözlenmiştir. Bu gelişme ise artan Güney Amerika ihracatından kaynaklanmaktadır.

Filo Gelişimi

2012 yılında yeni inşa teslimler 98 milyon Dwt tonaja ulaşmıştır. Filo kayıpları ise, dökme yük filosunun size (tonaj) bazında 2011 yılından 2012 yılına % 12 oranında büyümesi sonucu 33 milyon Dwt tonaja ulaşmıştır. Panamax/post Panamax filo % 17 oranında, Capesize ve Supramax segmentleri % 13 oranında büyümüşlerdir. Buna karşılık Handysize segmentinde büyüme daha ılımlı ve % 4 oranındadır.

Her ne kadar belirli bir tonajın teslimi 2014 yılına ertelenmesi söz konusu ise de 2013 yılında 81 milyon Dwt tonajında yeni inşa geminin operasyona girmesi planlanmıştır. Zor finansal şartların armatörleri erteleme yönünde karar almaya yönlendireceği, % 20-25 civarında planlı teslimlerin 2014 yılına sarkacağı öngörüsü ile 60 milyon Dwt tonajın operasyona girebileceği, sökülerin ise geçen yıl ile aynı oranda gerçekleşeceği değerlendirilmektedir.

2013 Yılında Tonaj Talebi

2013 yılı için tahminler GDP bazında 2012 yılından daha yüksek fakat ılımlı bir gelişme öngörmektedir. Bu paralelde kuru dökme yük taşımacılığında da 2012 yılına kıyasla bir artış yaşanacağı değerlendirilmektedir. Yeniden Çin'in ekonomik gelişim oranının kuru dökme yük taşımacılığı talebinde önemli rol oynayacağı, yaklaşık söz konusu taşımacılığın % 40 oranında Çin kaynaklı olacağı öngörülmektedir. Diğer bir husus da Dünya demir cevheri ve kömür piyasalarında oluşan fiyatların ve buna bağlı Çin'in hammadde talebine yönelik uluslararası arbitraj ticaretinin, daha maliyetli iç taşımacılık karşısında çok daha yüksek pay alacağı yönündedir. Özellikle mineral taşımacılığının gelişimi ekonomik gelişimin paralelinde hareket edeceği, tahıl taşımacılığı için tahminlerin erken olduğu, 2012 yılında ABD ve Rusya'da yaşanan kuraklığın yılın son bölümünde tahıl ihracatına engel olduğu , bu durumun 2013 yılının ilk çeyreğinde de olumsuz etkilerinin görülebileceği, geçen yıl görülen rekor yüksek fiyatların tahıl üretiminin yoğun artışına neden olması sonucu 2013 yılının ikinci yarısında taşımacılık talebinde artış yaşanabileceği değerlendirilmektedir. Orman ürünleri taşımacılığında özellikle Kuzey Amerika'dan Avrupaya daha fazla artış olacağı, Keza Çin'e yönelik taşımacılığın da artacağı, genişleyen kağıt üretim kapasitesi ve bu yönde yüksek kuruluş aktivitesi ile iç arzun büyümesinin sınırlandırılması sonucu söz konusu taşımacılığa olan talebin artacağı öngörülmektedir. Sonuç olarak, dökme yük taşımacılığının 2012 yılından 2013 yılına % 5-6 oranında artacağı, Güney Amerika'dan Asya'ya yönelik soya ve orman ürünleri ihracatının güçlü artışı karşısında taşıma mesafelerinin artacağı, demir cevheri ve kömür taşımacılığında taşıma mesafelerinde küçük değişiklikler olabileceği,

öngörülmektedir. Dünya lojistik kapasitesinin de % 5-6 oranında artacağı, bu nedenle liman bekleme sürelerinde bir değişme yaşanmayacağı, bunun dışında, Çin'in kabotaj taşımacılığının geçen yıllara oranla daha fazla artacağına beklendiği, bu durumda Çin'in hammadde ihtiyarını iç üretimden sağlama payının artacağı, bu gelişmenin ise filo verimliliğini düşüreceği değerlendirilmektedir.

Sonuç

2013 yılında arz ve talep dengesi, tonaj talebi artışı ve filo büyümesinin paralel gelişeceğini göstermektedir. Her ne kadar yıl içinde filo genişlemesindeki yavaşlama trendi yılın ikinci yarısında mevcut olan potansiyelin ters tepkisi ile artış trendine dönüşebilirse de tonaj talebinin görüntüsü keza aynı derecede belirsizliğini korumakta, buna karşılık bazı veriler Çin ve ABD ekonomilerinde büyüme yönünde kuvvetli deliller ortaya koymaktadır. Tonaj talebine bağlı olarak navlun oranlarında ortaya çıkabilecek olumlu bir değişim, süratle sökülme aktivitesini azaltıp filo arzının beklenenden fazla olmasına neden olabileceği değerlendirilmektedir.

Yeni İnşa teslimlerde gerçekleşen yavaşlama, Dünya ekonomisinin olumlu ve kararlı bir gelişimi ile kombineli olarak 2014 yılı için piyasalarda çok daha optimal bir zemin oluşmasını sağlayabilir.

1.1.2.4. Konteyner Piyasası

Navlun ve Charter Oranları

2012 yılında konteyner gemi piyasası TEU bazında 2011 yılına göre daha yüksek bir elleçleme oranına sahip olmuş, buna karşılık charter oranları daha düşük bir seviyede kalmıştır. Navlun oranları da TEU bazında yıllık ortalama olarak bir önceki yıla kıyasla yaklaşık % 25 artmıştır. Özellikle Asya'dan Avrupa'ya taşımalar 2012 yılının ilk altı ayında artmış, ikinci yarıda ise azalmış, buna karşılık kiralama oranları geçen yıla kıyasla ortalama %40-50 daha düşük seviyede kalmıştır.

Tonaj Talebi

Dünya global konteyner gemisi talebi 2011 yılından 2012 yılına % 7 oranında artış göstermiştir. Box elleçlemesi ise % 5 oranında artmıştır. Bölgelere göre değerlendirildiğinde, ABD konteyner ithalatı bir önceki yıla göre % 2 oranında artmış, Asya'dan dolu konteyner ihracatı değişmeden kalmış, buna karşılık diğer bölgelerden önceki yıla oranla ABD'ye yönelik taşımalarda gönderilen dolu konteynerlerin hacminde artış gözlenmiş, ABD'den dolu konteyner ihracatı ise %7 oranında artmıştır.

Avrupa'da konteyner trafiği toplamda yaklaşık %4 oranında azalma göstermiştir. Oranlar yılın ilk yarısında dengeli bir durum sergilerken yılın son dönemlerinde belirgin bir şekilde düşüş gözlenmiş, Uzak Doğu'dan Avrupa'ya olan taşıma hacimi %3 oranında azalmış, bunun paralelinde Amerika'dan Güney Amerikaya yönelik taşımalarda %10-7 aralığında düşüş kaydedilmiştir. Bölgesel olarak Avrupa istikametinde tek artış gösteren konteyner trafiği Hindistan'dan olmuş,

taşımalarda yaklaşık %5 artış gözlenmiştir. Avrupa'dan konteyner ihracatları %7 Asya'ya ve %4 ABD'ye olmak üzere yaklaşık %10 oranında artmıştır. Asya konteyner trafiği % 8, Uzak ,Doğu'dan Orta Doğu'ya ihracat % 5, diğer yükselen piyasalarda ise Uzak Doğudan Güney Amerika Doğu sahiline ' %6, Batı Afrika'ya yönelik ise %12 oranında bir artış gözlenmiştir. Çin ithalat ve ihracat faaliyetleri 2012 yılının ilk yarısında durgun bir görünüm serilemiş, 2012 yılının son bölümlerinde artan büyüme eğilimleri ile gelişme göstermeye başlamıştır.

Filo Verimliliği ve Trendi

2012 yılında ana hatlar üzerinde seyir süratlerinde uygulanan azalma sonucunda filo verimliliği önemli ölçüde düşmüştür. Asya'dan Avrupa'ya yönelik taşımalarda (round trip) normalde 63 gün olan seyir süresi 72 güne bazı durumlarda ise 84 güne çıkmıştır. Asya'dan ABD'ye yönelik gerçekleştirilen seferlerde de daha az da olsa bir yavaşlama (slow steaming) gözlenmiştir. Planlanandan 300,000 TEU daha az olmak üzere 2012 yılında 1.25 milyon TEU konteyner kapasitesi operasyonda olmuştur.

Teslimatlarda ise yıl ortasına kadar programlanan çizgide sürmüş, düşen navlun oranları ile birlikte, 2012 yılının ikinci yarısında belirgin bir yavaşlama kaydedilmiştir. Konteyner segmentinde rekor olmak üzere terk edilen filo tonajı 300,000 TEU'ya ulaşmış, söküm için satılan gemi tonajında 2011 yılındaki ortalama 30 yaş, 2012 yılında daha da gerilemiş, ortalama 23 yaşındaki küçük tonajlı gemiler söküme gönderilmiştir.

Gemilerin yaş ortalamasında düşüş meydana gelmiştir. 2011 yılında yaş ortalaması 30, 2012 yılında ise 23'dür. Yıllık ortalama bazda hesaplanan net filo büyümesi % 7.7'dir. Yıl sonunda saptanan boş kapasite ise 500.000 TEU'dur.

Yaklaşık % 8 filo büyümesine karşılık talep artışı % 7'dir. Toplam filo için kapasite kullanım oranı yaklaşık % 1 oranında azalmıştır.

2013 Yılı Öngörülleri

Konteyner filosunun % 8 oranında büyümesine karşın talep artışı % 7 olmuş, kapasite kullanım oranı toplam filo için yaklaşık % 1 oranında azalmıştır. Geçmişte Konteyner trafiği Dünya GDP'sinin 2.2 ve 2.7 aralığında artarken 2012 yılında 1.7 olan söz konusu oran son on yılda gözlenen en düşük artış oranı olarak kayıt altına alınmıştır. Bu durum özellikle, geleneksel olarak konteyner ithalatındaki gelişimin GDP gelişimi ile doğrudan mukayese edildiği Avrupa ülkeleri olmak üzere Dünya ekonomik aktivitelerinde yaşanan yetersizliğin bir sonucudur.

Hernekadar Avrupa'da ekonomik durgunluğun süreceği öngörülüyor ise de, 2013 yılında %2.0 olarak öngörülen Dünya GDP'si tahmini Dünya konteyner trafiğinde % 7 oranında bir artışı işaret etmektedir. 2013 yılında ABD konteyner ithalatının daha yüksek olacağı bunun dışında yükselen ekonomilerin güçlü artış göstereceği değerlendirilmektedir. 2013 yılında 1.9 milyon TEU yeni geminin operasyonda olacağı, zayıf piyasa şartlarının bu sayıyı azaltabileceği, söz konusu

gemilerin Asya – Avrupa arasında çalışan büyük size gemiler olacağı ve box hareketliliğinin gelişiminin az oranda olacağı öngörülmektedir.

Söküm aktivitesinin geçen yıl düzeyinde veya 2012 yılından daha fazla olacağı, daha genç gemilerin söküme gönderilebileceği, 3000 TEU'dan küçük gemiler için söküm potansiyelinin yüksek olacağı,2013 yılında filo büyümesinin % 7 oranında olacağı, bu değerlendirmelerin ışığı altında, 2013 yılında arz ve talep parametrelerinin denge içinde olacağı ve toplam filo kullanım oranında küçük değişiklikler olabileceği değerlendirilmektedir.

1.1.2.5. LNG Piyasası

Bu piyasadaki talep artışının % 6 ve filo gelişiminin % 4'den daha düşük olması filo kullanım oranını %3 oranında arttırmış,piyasalardaki modern ve standart size geminin günlük navlunu 2012 yılında 125 000 \$ seviyesinde gerçekleştirmiştir. Taşıma hacminde talep azlığı nedeni ile 2012 yılı verimli bir yıl olmamış, bir yıl öncesinden otorite tahminleri tarafından, 2012 yılının ilk çeyreğinden sonra bir yıldır üretim yapmayan Angola LNG üretiminin açılışının gecikmesi ve ikinci olarak ta teknik nedenlerle diğer platformlarda üretimin kısıtlı olarak gerçekleştirilmesi nedeniyle % 1 oranında azalma öngörülmüştür. Bunun dışında Yemen bağlantılı hatta oluşan patlamalar üretiminin azalmasına neden olmuş,Tangguh ve Snohvit Norveç'de planda olmayan gecikmeler yaşanmış, 2012 yılında cezayir,Mısır,İndonezya ve UmmanLNG ihracatlarını azaltmışlardır.

Ton-mil bazının kurgulayıcısı olan taşıma mesafelerinin 2012 yılında % 3 oranında arttığı, Atlantik ve Pasifik arası taşımalarda, Japonya'nın nükleer güç platformunun kapanmasından sonra artan talebi doğrultusunda bu oranın% 25 artış oranına ulaştığı gözlenmiştir.

2012 yılında LNG taşıyıcı filo ise %4 oranında artmıştır. 2013 yılı için de taşıma hacminin % 3 oranında artacağı değerlendirilmektedir. Endonezya yerli talebin karşılanması için ihracatını %13,8 oranında kısacağını açıklamasına karşın İki yeni LNG projesinin (Angola ve Sonatrach's Skikda) üretime başlaması beklenmektedir.

Sipariş defterine göre 2013 yılında 23 yeni inşa gemi teslim edilecek, buna karşılık sınırlı sayıda yaşlı gemi devre dışı olacaktır. Yeni gemilerin çoğunluğunun teslimi yılın ikinci yarısında olduğunda 2013 yılında filonun % 2.5 oranında büyüyeceği, bu segmentte filo kullanım oranının % 96'ya ulaşacağı değerlendirilmektedir.

1.1.2.6. Araba Taşıyıcı Gemiler

Yıl boyunca ABD otomobil satışları olumlu bir trend izlemiş yıl 14.5 milyon vasıta üretimi ile 2011 yılından % 13 fazla sayıda üretim ile sonlanmıştır. Tahminler 2013 yılında % 3-4 üretim artışı öngörmektedir. Batı Avrupa'da araç satışları ise 1993 yılından sonra görülmemiş seviyede % 8 oranında azalmıştır. 2013 yılında da bu

trendin devam edeceği satışların % 3-5 oranında azalacağı öngörülmektedir. Diğer piyasalarda genellikle bu konuda gelişmeler yaşanmaktadır, özellikle BRICS ülkelerinde (Brezilya,Rusya,Hindistan, Çin ve Güney Afrika) satışlar ve yeni üretimler için yatırımlar gözlenmektedir.

Tonaj talebi yılın ilk yarısında olumlu seyretmiş, üçüncü çeyrekte Kore'de yaşanan grevler nedeni ile ihracat azalmış, dördüncü çeyrekte ise bir yıl önceye göre belirgin şekilde azalma sürmüştür. Bu durum güçlü Yen ve az iç talep nedeni ile üretim yerinin Japonya dışında ve piyasalara yakın lokasyonlarda konuşlanması isteğinden ortaya çıkmış, sonuç olarak 2012 yılının sonunda talep artışı % 8 oranında azalmıştır. 2013 yılında makroekonomik belirsizlikler göz önüne alınarak talebin % 4 civarında artacağı öngörülmektedir.

Araba taşıyıcı filo yıl sonunda, 32'si 2012 yılında teslim edilen 713 gemiden oluşmaktadır. Filo % 6.5 oranında artmış, sadece 5 gemi filodan ayrılmıştır.Siparişler aktif filonun % 7'sini oluşturan 42 gemiden oluşmaktadır. 2013 yılında mevcut filoyu % 4 oranında büyütecek 19 geminin teslimi planlanmıştır.

2011 yılında % 83 olan filo verimliliği 2012 yılında % 84 oranında gerçekleştiği tahmin edilmektedir. Piyasa şartları altında 2013 yılında az oranda bir gelişme beklenmekte filo verimliliğinin % 84-85 olacağı öngörülmektedir.

Tablo(12): İkinci El Dökmeyük Fiyatları

Yıllar	Handymax	Panamax	Capesize
2008	73.0	88.0	138.0
2009	26.5	30.0	49.0
2010	28.0	34.0	55.0
2011	31.5	37.5	52.0
2012	25.0	26.0	38.0
2013	19.0	19.0	31.0

1.1.2.7. Söküm Piyasası

2012 yılı söküm aktiviteleri döviz piyasalarında yaşanan düzensiz değişim ve çelik fiyatları tarafından yönlendirilmiş, gelişmeler söküm fiyatlarının çok fazla ve düzensiz değişken bir konumda olmasına neden olmuş, başlıca aktör olan Hindistan piyasası yılı 450 \$ /ldt.değerde kapatmıştır. Yoğunluk Hindistan'da olmak üzere Pakistan büyük tankerler ve capesize segmenti başta olmak üzere yüksek bir pay almış, Çin ve Türkiye'de 2012 yılında piyasada önemli aktörler olarak yer almışlar, bölgede yaklaşık 800 gemi sökümü gerçekleşmiştir.

2011 yılından sonra tanker sökümleri % 24 oranında artmış, 3 milyon Dwt tek cidarlı (single Hull) tonaj olmak üzere 11,7 milyon Dwt tonaj sökülmüştür. Ortalama 23 yaşında olan 10 VLCC,21 Suezmax ve 35 aframax söküme gitmiştir. Dökme yük segmentinde ise söküm aktiviteleri düşük navlun fiyatları nedeniyle 2011 yılına

kıyasla % 50'den fazla artmıştır. Yüksek bir oran olmasına karşın sökümler teslim edilen yeni inşa tonajın 1/3'üne eşdeğer olması nedeni ile filo büyümesine engel olamamış, söküme giden tonajın yaş ortalaması ise 2011 yılındaki ortalama 30'dan 2012 yılında 27'ye gerilemiştir. Sökülen 74 Capesize segmentinin yaş ortalaması 22'dir. 67 Panamax / Post-Panamax, 151 Handymax /Supramax ve 220 Handysize yıl içinde sökülüştür.

Konteyner segmentinde de söküm aktiviteleri artmış, 2011 yılındaki 57 gemiye karşın 2012 yılında % 160 oranında (300,000 TEU) 159 gemi söküme gönderilmiştir. Bu değer teslimlerin ¼'ünü oluşturmaktadır. 2013 yılında da aynı yüksek aktivitenin devam edeceği öngörülmektedir.

Tablo (13): Sökümler ve Filo Kayıpları (Milyon Dwt)

Yıllar	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük Gemileri	OBO	Kayıplar	Toplam
2003	19.5	0.1	3.5	0.7	2.8	26.6
2004	10.6	0.1	0.8	0.5	1.0	13.0
2005	5.3	0.3	1.2	0.0	1.0	7.8
2006	6.0	0.2	2.2	0.3	1.1	9.8
2007	11.1	0.4	0.7	0.0	1.4	13.6
2008	16.6	0.5	4.7	0.8	4.3	26.9
2009	18.4	0.5	9.9	0.9	6.7	36.4
2010	22.0	1.3	6.3	0.1	7.7	37.3
2011	19.8	0.6	23.2	-	6.9	44.5
2012	11.7	0.8	34.8	-	11.6	59.0

Kaynak: The Platou Report 2013

Tablo (14): İkinci El Tanker fiyatları

Yıllar	MR Product	Aframax	Suezmax	VLCC
2008	50.0	68.0	93.0	136.0
2009	38.0	53.0	71.0	102.0
2010	25.0	40.0	56.0	82.0
2011	27.0	40.0	58.0	85.0
2012	27.0	35.0	45.0	62.0
2013	24.0	28.0	44.0	60.0

1.2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

1.2.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları

✚ AB Genel İşler ve Dışişleri Konseyi'nin Türkiye Kararları

AB Genel İşler Konseyi, yayınlanan Sonuç Bildirgesi'nde Türkiye'ye ilişkin olarak, "Kıbrıs meselesinin adil, kapsamlı ve uygulanabilir çözümünü amaçlayan, devam eden görüşmelerin Türkiye tarafından aktif olarak desteklenmesi beklenmektedir. **Konseye göre ayrıca, müzakerelerin daha zor bir aşamaya gelmesinden hareketle, Türkiye, açılış kriterlerini ve Müzakere Çerçeve belgesinden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirerek ve AB'ye karşı akdi yükümlülüklerine saygı göstererek müzakerelerin hızını arttırabilecektir. Rekabet Politikası faslı açılış kriterlerinin yerine getirilmesinde Türkiye iyi bir ilerleme kaydetmiştir. Tüm kriterlerin tamamlanması halinde Konsey, açılış çerçevesinde bu fasla geri dönecektir**" şeklinde karar almıştır.

✚ 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 hazırlanmıştır.

Bu kapsamda; NIR; Paris MoU bölgesindeki herhangi bir limana uğrayan, limandan ayrılan veya demirleyen gemilerin, taşıdıkları risk seviyesi uyarınca, belirli bilgileri liman devletine sağlamasını hükmetmekte ve söz konusu verilerin internet üzerinde oluşturulan yeni liman devleti kontrol veri tabanına - **THETIS** - aktarılmasını öngörmektedir.

NIR, Avrupa Birliği üye devletlerinde hâlihazırda %25 olan liman devleti kontrolü bireysel kota uygulamasını %100 seviyesine çıkarmayı öngörmektedir. Adil pay düzeni (*fair share scheme*) olarak adlandırılan yeni uygulamada, adil pay; bir geminin bir AB üye ülkesi limanına giriş için yaptığı çağrının (*ship call*) tüm üye devletlerdeki çağrılara oranı olarak hesaplanmaktadır.

✚ Avrupa Birliği Ön Bildirimli Kargo Deklarasyonu

01 Ocak 2011 tarihinde Avrupa Birliği Ön Bildirimli Kargo Deklarasyonu (EUACDR – European Union Advance Cargo Declaration) yürürlüğe girmiştir.

Uygulama ile, Birlik Gümrükler Kod'unda yer alan mevcut gümrük kurallarına ilaveten uygulanacak yeni kurallar getirilmektedir.

Buna göre özetle;

- AB Limanlarına 3.ülkelerden ithal edilecek yükler, AB Limanlarından 3.ülkelere ihraç edilecek yükler ve serbest dolaşıma girmeyecek transit yüklerle ilgili

- taşıma şekline göre (açık deniz konteyner, açıkdeniz dökme yük, kısa mesafeli denizyolu, kombine) farklı önceden bildirim zamanları belirlenmiş,
- Kargo Deklerasyonunun genel olarak gemi işletmecisi veya onun acentesi tarafından yapılacağı, (*kimi istisnai durumlarda tır şirketi, konşimentoyu düzenleyen taşıyıcı gibi 3.partilerin de olabileceği*)
 - Kargo Deklerasyonu yapacak şirketlerin ilgili AB Ülkesinin gümrük idaresi ile bildirimleri elektronik olarak gönderecek şekilde IT kurulumu yapması gerektiği,
 - Kargo Deklerasyonu yapacak şirketlerin gümrük idaresi tarafından tanınmasını sağlayacak EORI numaralarını belirtmeleri gerektiği, kargo deklarasyonunu alan gümrük idaresince risk değerlendirilmesi yapılacağı ve deklarasyonun kabul edilmesi halinde gümrük idaresince şirkete alınıp kabul edildiğini gösteren MRN numarası verileceği, hususları yer almaktadır.

Deniz Ticaret Odası “Project BRIDGE”

İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak “Sivil Toplum Diyalogu – AB-Türk Odaları Forumu-II: AB-Türkiye Odaları Ortaklık Hibe Programı” kapsamında sunulmuş olan “Project BRIDGE” başlıklı Avrupa Birliği projesi ile hibeye hak kazanmıştır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası, proje ortağı olan AB üyesi ülkelerdeki odalarla işbirliğini geliştirme, bilgi paylaşımını artırma ve ortak çalışmalarını desteklemeyi hedeflemektedir.

🚢 Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

Kısa Mesafe Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM) 2005 yılında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) çatısı altında kurulmuş ve sekreteryası Odamız (İMEAK DTO) tarafından yürütülmektedir. KMDYT Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağının üyesidir. KMDYTM'nin ana amacı, çevre dostu ve ekonomik bir taşıma metodu olan Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı kanalı ile Türk Denizciliğine ve ülke ekonomisine katkı sağlamaktır. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı web sitesi halen <http://www.shortsea.org.tr> adresinden hizmet vermekte olup, Ülkemiz ayrıca ESN (European Shortsea Network) sistemi üyesidir.

1.2.2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK 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 Emniyet Komitesi (Maritime Safety Committee – MSC), Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee – MEPC), Hukuk Komitesi (Legal Committee – LEG), Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Cooperation Committee – TC) ve Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee – FC). Bazı alt Komiteler de ana teknik Komitelerin çalışmalarını desteklemektedir.

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

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

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

🚢 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, ülkemizin denizlerde can ve mal emniyetinin sağlanması ile gemi kaynaklı deniz ve hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin;

- IMO tarafından belirlenmiş bağlayıcı kuralların uygulanmasına yönelik gerekli tedbirlerin alınması,
- IMO'nun tavsiye kararlarının ülkemiz ihtiyaçları doğrultusunda uygulanması,
- Uluslararası deniz emniyetinin sağlanması ve gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda ülkemizin yükümlüklerinin devamlı surette gözden geçirilerek bu yükümlülüklerin yerine getirilmesi,
- İdari performans ve uygulama kapasitesinin artırılması, ilgili kurumlar arasında etkin bir işbirliği ve koordinasyonun sağlanması, hususları esas alınarak geliştirilecektir.

Bu kapsamda, IMO norm ve standartlarına uyum sağlaması ve denizcilik uygulamalarının geliştirilerek ilgili kurumların performansının artırılması amacıyla, IMO Üye Devlet Denetim Programına (VIMSAS) aday olunması uygun görülmüştür.

✚ Deniz emniyeti ile ilgili son gelişmeler;

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

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

➤ Gemilerin Uzak Mesafeden Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT) Sistemi

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

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

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

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

➤ E-Navigasyon

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

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

➤ Deniz ve Çevre Korunması Faaliyetleri

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

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

1. Hava kirliliği ve çevrenin korunmasına yönelik bir diğer önemli husus **MARPOL EK-VI** (Gemilerdeki Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar)'nın, 400 GT üstü gemiler için 19.05.2005 tarihinde yürürlüğe girmiş olmasıdır. 2005 yılından bu yana gemilerden kaynaklanan emisyonların azaltılması için uygulanan bu kuralların daha da ağırlaştırılarak revize edilmesine karar verilmiştir. Ayrıca, çalışmaları hala IMO'da devam etmekte olan, sera etkisi yaratan gazların (GHG) azaltılması konusunun; KYOTO Protokolü'ne imza atan bir ülke olarak, yeni teknolojilerin ve kuralların filomuzda süratle uygulanmasını gerektireceği değerlendirilmektedir. Ayrıca, **Gemilerin enerji verimliliğine yönelik yeni kurallar** MEPC.203(62) ile eklenmiş ve bu bağlamda, yeni gemilerin 1 Ocak 2013 ve sonrası için "Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi-**EEDI** ve 400 GT ve üzeri mevcut tüm gemiler için 01.01.2013 tarihinden itibaren "Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı-**SEEMP İşletim Planlarının**, uluslararası sefer yapan gemilerde Ek-VI kapsamında bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir. Keza "Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası" (International Energy Efficiency Certificate-**IEEC**) düzenlenmesi gerektiği konuları hakkında, yayımlanan/yayımlanacak belgelerin incelenmesi, uygulamada sıkıntı yaşanmaması, yeni döneme hazırlıklı olunması açısından, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda, "Gemi Kaynakları Emisyonların Azaltılması" ile ilgili tüm üyelerimize eğitim ve seminerler verilmiştir.
3. **En önemli sera etkisi yaratan gazlardan(GHG) biri olan Karbon(CO₂) Emisyonu;** Denizcilik sektörünün neden olduğu CO₂ emisyonunu düşürmek amacıyla IMO'da, görüşmeler yapılmakta olup bununla birlikte CO₂ emisyonu bakımından en avantajlı taşıma şeklinin denizyolları olduğu belirlenmiştir. Emisyon Ticaret Şeması-ETS (çevre vergileri, emisyon ticareti ve yeni gemiler için CO₂ endeksi dahil olmak üzere sera gaz emisyonları ile ilgili operasyonel ve piyasa bazlı önlemler) gibi işlemler üzerinde çalışılmakta olup bu kapsamda, Piyasa Bazlı Önlemleri(Market Based Measures) görüşmek üzere bir Uzmanlar Grubu'nun oluşturulması ve konuyla ilgili Genel Esaslar(Terms of Reference-TOR) belirlenmesi hususu karar altına alınmış olup gelişmeler yakından izlenmektedir.
4. **Gemilerden Kaynaklı Kükürt(SO_x) Emisyonunun** (Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt-S oranı), küresel uygulamada; %4.5 (45.000 ppm) iken 01 Ocak 2012 tarihinden itibaren %3.5 (35.000 ppm) olduğu ve zamanla yakıttaki Kükürt(S) emisyonlarının azaltılarak, 01 Ocak 2020 tarihinden itibaren %0.5 (5.000 ppm) düşürüleceği bilinmektedir.

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

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

5. **“Yeşil Liman”;** İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için, limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının sürdürülebilir kalkınma ve kirlenmelerin önüne geçilebilmesi açısından önemli olduğu bilinmektedir. Dünyada bir birçok liman tesisi tarafından “Yeşil Liman” projelerinin uygulandığı ve ülkemizin önde gelen liman tesislerinin beklenen hassasiyeti göstereceği, “Yeşil Liman” projesi kapsamında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca şartları yerine getiren liman tesislerine “Yeşil Liman” sertifikası verileceği sebebiyle limanların çevre duyarlılıklarının daha da artırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılmasının gerekliliği çalışmaları uygun değerlendirilmektedir.
6. **MARPOL EK-IV kapsamında, ileri bir zaman içerisinde,** Baltık Denizi'ndeki uygulamalar benzeri özel alan tanımı ile Karadeniz, Marmara ve Güney sahillerimizde, yolcu gemilerine tuvalet suları için yasaklama getirilebileceği, ve bu şekilde oluşabilecek kirliliğin önüne geçilebileceği değerlendirilmektedir.
7. **MARPOL EK-V uyarınca;** Akdeniz'e kıyısı bulunan ve Türkiye'nin de dâhil olduğu MARPOL 73/78 Ek-V ve MEPC 172(57) kararıyla, Akdeniz 1 Mayıs 2009'dan itibaren özel alan olmuş, çöp boşaltımı yasaklanmış ve özel boşaltım kriterleri uygulanmaktadır. Ayrıca, MEPC-62 inci Dönem Toplantısında alınan MEPC.201(62) Kararı ile **MARPOL EK-V Değişimleri kabul edilmiş olup 01.01.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.** MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-V kapsamında; Türk Bayraklı gemilerde tutulması gereken kayıtlar için gerekli “Çöp Kayıt Defteri”ne ait değişiklikler Odamızca hazırlanmış ve üyelerimize duyurulmuştur.
8. Deniz kirliliğinin önlenmesinin hukuki yönü ele alındığında ise; kirliliğin önlenmesi ve tazmini ile ilgili olarak, tankerlerden kaynaklanan petrol yayılmalarının neden olduğu, kirlilik hasarları için **“Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme(CLC-92)” ile “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme(FUND-92)” sine taraf olunmuştur.** Fonlara ilave olarak “IOPC-92 EK Fon Sözleşmesi” hazırlanmış, Türkiye'nin de, EK Fon'a girmesi için TBMM'ye sunulmuş olup **Ülkemiz EK Fon'a, 5 Haziran 2013 tarihinde girecektir.**

9. “2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (**BUNKER 2001**)” 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye taraf ülkelerin; limanlarına gelen 1000 GT üzeri tüm gemilerden, sertifika istendiği, Sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin sicillerine kayıtlı gemilerin, sözleşmeye taraf ülkelerin ilgili otoritelerinden sertifika edindikten sonra taraf ülke limanlarında ticari faaliyette bulunabilecekleri hakkında üyelerimiz düzenli olarak bilgilendirilmektedir. Sözleşme'nin Şubat 2013'te TBMM'ye sunulduğu kısa sürede taraf olacağı değerlendirilmektedir.
10. “Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (**HNS 1996**)” Gemilerde yük olarak taşınan petrolden başka diğer zararlı maddelerden kaynaklanan zararların karşılanması amacıyla oluşturulmuştur. HNS-96; CLC ve FUND sözleşmelerinin diğer zararlı maddeler için karşılığı olarak iki aşamalı bir tazmin sistemi oluşturmuştur. Türkiye, bu Sözleşmenin ilk imzacı ülkelerinden biri olarak katılım hususu TBMM'ye sunulmuş olup kısa sürede taraf olacağı değerlendirilmektedir.
11. “Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesi Hakkında Uluslararası 1969 Sözleşmesi (**INTERVENTION 1969 Sözleşmesi**) ve **INTERVENTION 1973 Protokolü** ile açık denizde gerçekleşebilecek bir deniz kazası sonucunda, petrol ve petrol türevlerinden veya petrol dışındaki diğer maddelerden kaynaklanan deniz kirliliği ya da kıyı şeritlerine yayılan kirliliğe karşı önlem alınması ve müdahale edilmesine ilişkin yöntem ve usulleri içeren Sözleşme ve Protokolüne, Ülkemizin de taraf olmasına ilişkin çalışmalar yapılmaktadır.
12. “**Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004**”un 13 Şubat 2004 tarihinde imzaya açıldığı, Türkiye'nin de içinde bulunduğu birçok ülkede, imzalama süreçlerinin devam ettiği, halen 33 ülke (%30) tarafından imzalandığı ancak dünya filosunun %35'ini oluşturan 30 ülke tarafından imzalanmasını müteakip, yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Çevre denizlerimiz ve Türk Boğazları'nda deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu, Ülkemiz canlı kaynaklarının korunması ve zararlı sucul organizmalar ile istilacı türlerin bertaraf edilmesi için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve TÜBİTAK tarafından çalışmalar sürdürülmektedir. Ayrıca, Akdeniz'de oldukça önemli projeler uygulamakta olan Türkiye'nin; Sözleşmenin gerekliliklerini yerine getirebilecek hazırlığı tamamlamakta olduğu, tüm gemilerin balast arıtım teknolojileri ile donatılması ve bu teknolojilerin Türkiye'de üretilebilmesinin sağlanması konularında, çalışmalar yapılmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda yapılan “Balast Suyu Sözleşmesi” ile ilgili tüm toplantı ve ilgili faaliyetlere Odamızca katılım ve katkı sağlanmış olup Ülkemiz açısından önemi ve yapılmakta olan çalışmalar üyelerimize sunulmuştur. Sözleşmeye kısa sürede taraf olacağı değerlendirilmektedir.
13. “**Zararlı Paslanma Önleyici Sistemlerin Kontrolü Hakkında Uluslararası Sözleşme (AFS Sözleşmesi 2001)**” 17 Eylül 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gemi karinasında kullanılan organotin bileşiklerini içeren zararlı boyaların yasaklanması hala karinada mevcut olan bu tip boyaların karinadan çıkartılması ya da üzerine sürülecek “sealer coat” ile suyla temasının engellenmesi amaçlanmaktadır.

Liman Devleti Kontrollerinde problem yaşanmaması ve AFS 2001 Sözleşmesine uygunluğun kanıtlanması için bayrak devletinden alınan yetkiler ile Sertifika/Uygunluk Belgesi (Statement of Compliance-SOC) düzenlenmesi gerekmektedir. Özellikle AB limanlarında, Liman Devleti Kontrolü (PSC) denetimlerine, gemilerin Sözleşme ile uyumlu olması için Uygunluk Belgesi gerekmekte olduğu hususunda üyelerimiz bilgilendirilmektedir. Sözleşmeye kısa sürede taraf olacağı değerlendirilmektedir.

14. Ülke olarak taraf olduğumuz MARPOL73/78 Sözleşmesi'nin ilgili Ek'leri, Ulusal Mevzuatımıza tatbik edilmektedir. Sözleşmeden kaynaklanan yükümlülükler, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, "2872 sayılı Çevre Kanunu" ve bu Kanun uyarınca yayımlanan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği", Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yerine getirilmekte olup küçük deniz araçları da bu Yönetmelik kapsamındadır. Atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla, 05 Ağustos 2011 tarihli "Mavi Kart Uygulama Genelgesi yürürlüğe girmiş ve "Mavi Kart Sistemi" için pilot bölge olarak seçilen Muğla İli Sınırları içinde çalışmalar sürdürülmektedir. Bu çerçevede, çalışmalara örnek olmak üzere Odamız projesi olan Atık Su Otomasyon Sistemi ile, Fethiye-Göcek' deki 36 adet atık alım noktaları tamamlanmış ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tam otomasyon online sisteme bağlanmıştır.

🚢 IMO kapsamında ülkemizde yapılan çalışmalar ve sürdürülen projeler:

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

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

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

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

➤ **AIS Sistemi**

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

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

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

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

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

➤ **COSPAR-SARSAT Sistemi**

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

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

➤ **Elektronik Seyir Haritası (ENC)**

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

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

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

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

ECDIS, denizcinin planlama ve emniyetli seyir ihtiyaçlarına cevap vermek üzere elektronik haritayı, seyir uydu sistemlerinden aldığı konum bilgisiyile 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.

Arktik 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 artış bölgeye ciddi çevresel zararlara sebep olabileceği dolayısıyla, güvenlik ve çevresel konuları kapsamak üzere uluslararası alanda düzenlemeler yapılması ile ilgili çalışmalar sürdürülmektedir.

Panama Kanalı

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

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

Malacca ve Singapur Boğazları

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

Elektronik Deniz Otoyolları, Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi (Electronic Navigational Charts and Information Systems - ECDIS) ve Çevresel Yönetim Cihazlarından (Environmental Management Tools) sağlanan verileri bölgesel bir platformda toplayarak, gemilere ve gemi trafiği kontrolünü yürüten karadaki kullanıcılara veri akışını sağlamayı amaçlamaktadır. Bahse konu sistem, mevki, gelgit, akıntı, meteorolojik ve oşinografik veriler gibi kanal trafiğinin yönetimi ve çevrenin korunması için gerekli olacak verileri sunacaktır

➤ IMDG Kodu

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

1.2.3. ULUSLARARASI DENİZ TİCARET ODASI (ICS)

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

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

1.2.4. Aden Körfezi’nde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

Aden Körfezi, Kızıldeniz ve Bab-ül Mendeb Boğazı ile Hint Okyanusu arasında yer alan, Asya, Avrupa ve Amerika’yı birbirine bağlayan en önemli ve en yoğun ticaret yollarından biridir. Dünya’da ticareti yapılan ürünlerden % 90’ını taşıyan yaklaşık 21000 gemi her yıl Aden Körfezi’nden geçmektedir.

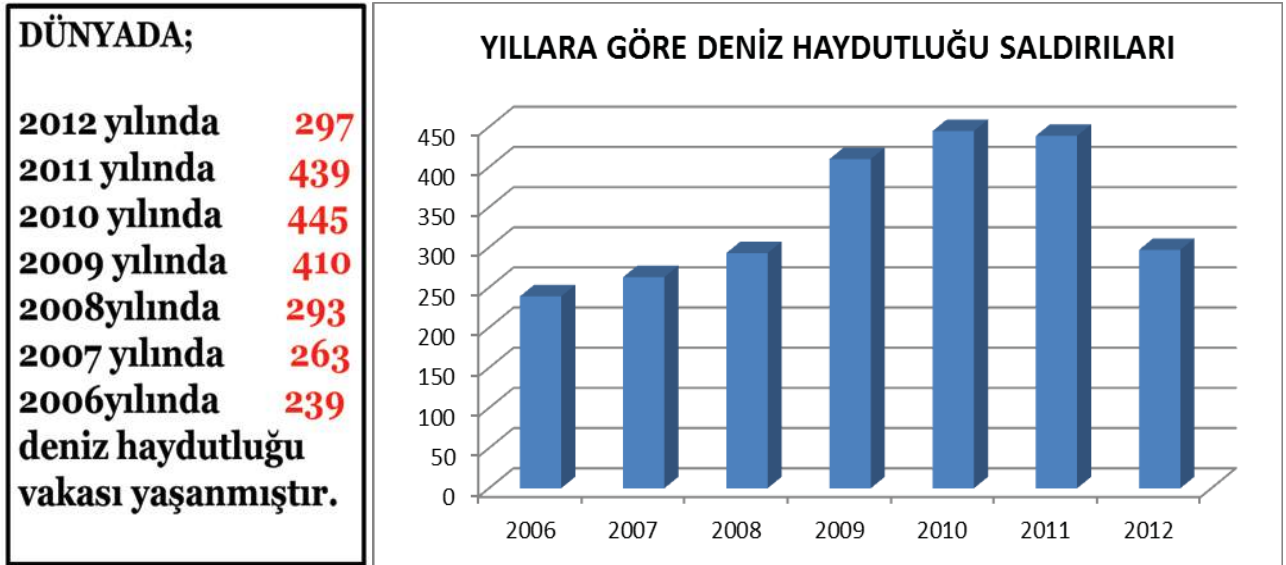
Aden Körfezi, Dünya ticareti açısından büyük önem taşımaktadır; bu Körfeze alternatif olarak Ümit Burnu’nun kullanılması ise, seyir süresinin 12-21 gün

uzaması ve sefer maliyetinin yaklaşık 300.000 Dolar artması anlamına gelmektedir.

Son yıllarda, Aden Körfezi'nde ve ayrıca Körfezi de aşarak Hint Okyanusu'na uzanan bölgede, Batı Afrika'da ve Endonezya takım adalarında gemilere ve denizcilere yapılan deniz haydutluğu saldırıları; Dünya ticaretini tehdit etmektedir. Kaçırılan gemiler, yaralanan ve hatta katledilen denizciler, saldırıların artması, dünya ticareti ve denizcilik açısından büyük sıkıntı yaratmaktadır. Deniz haydutluğu, halen dünya ekonomisini her yıl 7-12 milyar Dolar zarara uğratmaktadır.

Milletlerarası Ticaret Odasına bağlı Uluslararası Denizcilik Bürosu Korsanlık Olayları Rapor Etme Merkezi (IMB PRC) raporunda yer alan verilere göre deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin bazı istatistikler aşağıda yer almaktadır. Yapılan değerlendirmede Somali - Aden Bölgesinde 2012 yılı itibariyle geçmiş yıllara göre deniz haydutluğu faaliyetlerinde bir azalma görülmektedir.

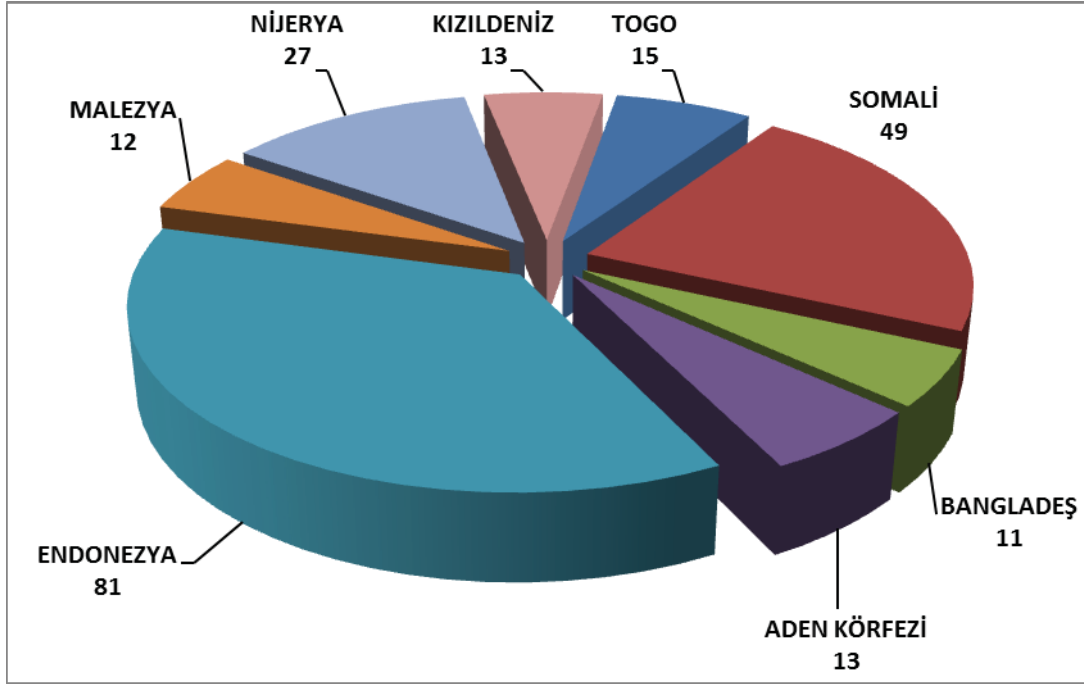
GRAFİK (1)/(2): Yıllara Göre saldırılar



Kaynak: Uluslararası Denizcilik Bürosu Korsanlık Olayları Rapor Etme Merkezi - IMB (The International Mission Board Piracy Reporting Centre)

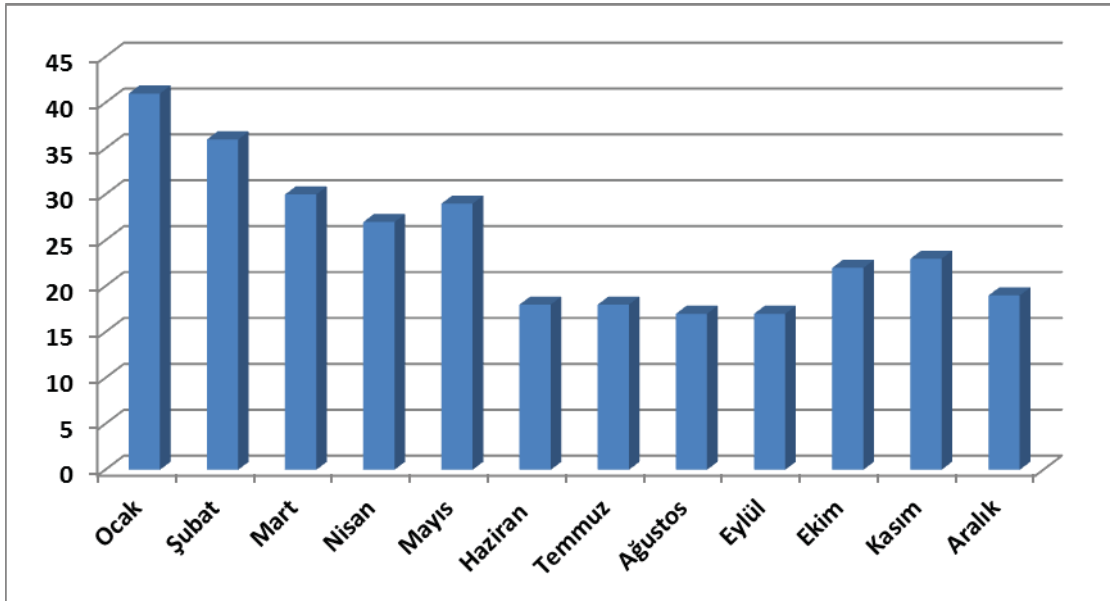
GRAFİK (3): Saldırı Bölgeleri

2012 yılında rapor edilen 221 saldırının % 75'i aşağıda belirtilen 8 bölgede meydana gelmiştir. Bu saldırılardan 157'si Endonezya, Somali ve Nijerya'da gerçekleştirilmiştir.



Kaynak: Uluslararası Denizcilik Bürosu Korsanlık Olayları Rapor Etme Merkezi - IMB (The International Mission Board Piracy Reporting Centre)

GRAFİK (4) Deniz Haydutluğu



2012 Yılı Aylara göre deniz haydutluğu istatistikleri.

Kaynak: Uluslararası Denizcilik Bürosu Korsanlık Olayları Rapor Etme Merkezi - IMB (The International Mission Board Piracy Reporting Centre)

Endonezya takımadalarında rapor edilen 81 küçük hırsızlık vakası meydana gelmiştir. Bu saldırılar 2012 yılında gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetlerinin %25 ini oluşturmaktadır.

Ayrıca 2012 yılında 73 gemiye saldırıda bulunulduğu ve bu saldırılarda 47 gemi adamının rehin alındığı tespit edilmiş olup, 2009 yılından beri bu bölgede gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetlerinin en yüksek seviyede olduğu belirtilmektedir.

Deniz Haydutluğu olaylarının görüldüğü bir diğer önemli bölgede Batı Afrika Gine Körfezi'dir. Buradaki olaylara bakıldığında; Somali bölgesinde azalma eğilimi gösteren deniz haydutluğu faaliyetleri Batı Afrika'da ciddi endişe yaratmaktadır. Batı ve Orta Afrika kıyılarında gemilere karşı korsanlık ve silahlı soygun faaliyetleri hakkında istatistiki bilgi verilmektedir. 2011 yılında 65 olaya karşı 2012 yılında 64 olay rapor edilmiş olup bunlardan 31'inde tankerler hedef alınmıştır. Son 10 yıl içinde 558 saldırının %80 karasuları içinde %10 ise Uluslararası sularda meydana gelmiştir. Bu kapsamda bölge ülkeleri arasında işbirliği ve taslak "Code and contact" dokümanının geliştirilmesi yanında, IMO ve diğer Organların yardımı ile deniz güvenlik fonuna katkı sağlanması istenmektedir.

31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla Somalili korsanların elinde bulunan gemi sayısı 28, gemiadamı sayısı kesin olmamakla beraber yaklaşık 585'dir.

Bilindiği üzere, bölgede Türk Silahlı Kuvvetleri'ne bağlı, NATO Daimi Deniz Kuvveti ve Birleşik Görev Kuvveti (CTF) 151 bünyesinde görev yapan Fırkateynler ve Avrupa Birliği Deniz Kuvvetleri (EU NAVFOR), Birleşik Krallık Deniz Ticaret Örgütü (UKMTO), Çin, Rusya ve Hindistan'ın yansira birçok ülkenin deniz gücü görevini sürdürmektedir.

Acil durumlarda temasa geçilecek noktalar olan Uluslararası Denizcilik Bürosu Korsanlık Olayları Rapor Etme Merkezi (IMB PRC), ABD Donanması Deniz Ticareti İrtibat Ofisi (MARLO Bahrain), Deniz Güvenliği Merkezi-Afrika Boynuzu (MSCHOA) ise bölgedeki gelişmeleri sürekli izlemektedir. Ayrıca, konuyla ilgili güncel bilgiler, uyarılar, tehdit ihbarları ve tavsiyeler www.shipping.nato.int adresinde yayımlanmaktadır. Bölgeden geçiş yapacak olan Türk bayraklı/Türkiye bağlantılı ticaret gemilerinin, 96 saat ve daha öncesinde, T.C. Denizcilik Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi'ne, <https://atlantis.denizcilik.gov.tr/aden/> adresi üzerinden kayıt yaptırmaları gerekmektedir. Böylece, bölgeden geçecek Türk gemilerinin bilgileri bölgede konuşlu Fırkateyne / Fırkateynlere ulaşmaktadır.

Ayrıca, tavsiye edilen güvenli koridordan geçiş yapmak ve çeşitli ülkelere oluşturulan konvoylara katılmak geçiş güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır.

Konuyla ilgili irtibat bilgileri aşağıdadır:

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Harekât Merkezi:

Tel: 0090 312 403 22 93 – 0090 312 403 22 22

E-yazışma Adresi : geciskoordinasyon@dzkk.tsk.tr

HF Koordinasyon Çevrimi : 8758 Khz

Deniz Güvenliği Merkezi-Afrika Boynuzu (MSCHOA):

<http://www.mschoa.eu>

postmaster@mschoa.org

Birleşik Krallık Deniz Ticaret Örgütü (UKMTO):

Cdr. David Bancroft

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

Faks:+971 4 306 5710

Teleks:(51) 210473

ukmto@eim.ae

ukmtodubai@hotmail.com

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

<http://www.icc-ccs.org/>

Telefon: + 60 3 2078 5763

24 saat acil yardım hattı: +603 2031 0014

Faks: +603 2078 5769

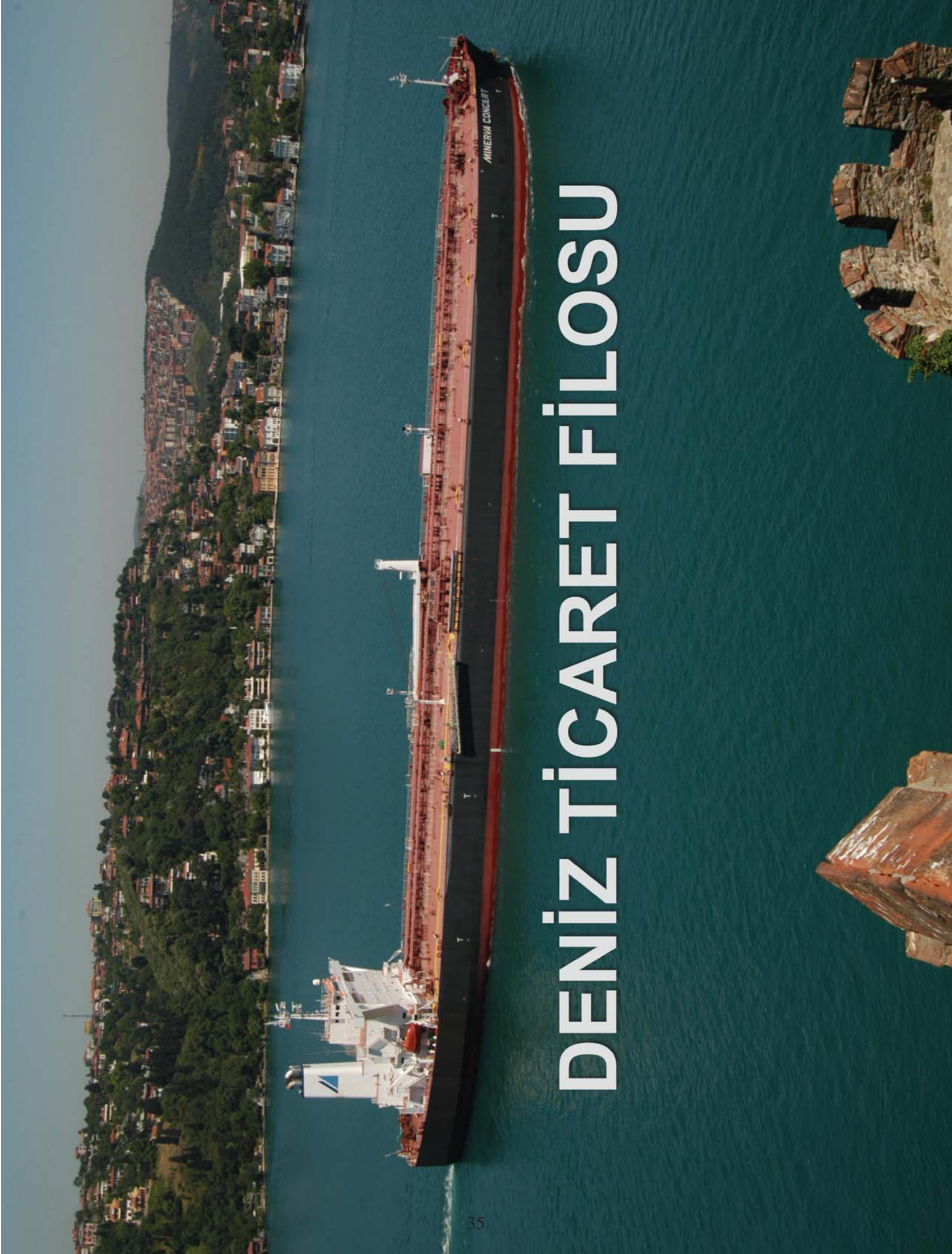
imbkl@icc-ccs.org, imbsecurity@icc-ccs.org, piracy@icc-ccs.org

Teleks: MA 34199 IMBPCI

ICC IMB (Asya Bölge Ofisi)

PO Box 12559, Kuala Lumpur,

50782, Malezya



DENİZ TİCARET FİLOSU

2. TÜRKİYE’İN DENİZ TİCARETİ

2.1 TÜRKİYE’İN DENİZ TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER

2.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi

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

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

Sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2012 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 690 adet geminin 323 adedi ithal, 367 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin dwt’u 7.8 milyon dwt, inşa gemilerin dwt’u ise 2.2 milyon dwt’dur. (Tablo15)

1000 GRT ve üzeri Deniz Ticaret filosunu oluşturan 690 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 36.81’ini Kuruyük gemileri, % 16.31’ini Dökmeyük gemileri , % 11.72’sini Kimyasal Madde Tankerleri, % 7,8’ini Konteyner gemileri ve % 4.34’ünü Petrol Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 22.98’idir.

1000 GRT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret filosu 9.9 milyon dwt ve 6.9 milyon grt’dur. 9.9 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 51.19’unu Dökmeyük gemileri , % 14.07’sini Kuruyük gemileri, % 13.61’ini Petrol Tankerleri, % 8.29’unu Konteyner gemileri ve % 7.33’ünü Kimyasal Madde Tankerleri Diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise, % 5,51’dir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun Milli ve TUGS itibariyle dağılımı tablolarında , ithal-inşa ve sayısal-tonaj analizleri yapılmıştır. (Tablo 16)

Tablo 16’deki veriler dikkate alındığında, 690 adet gemiden % 13.02’sinin (91 gemi) Milli sicile, % 86.8’ini (599 gemi) TUGS’a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun dwt olarak % 7.6’sı Milli sicile, % 92.4’ü ise TUGS’a, grt olarak ise % 11.3’ü Milli sicile, % 88.7’si ise TUGS’a kayıtlıdır.

Milli sicile kayıtlı toplam 759.575 dwt’luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla, % 54.7’sinin Dökmeyük gemileri, % 24.4’ünün Konteyner gemileri, % 8.5’inin Kuruyük gemileri, % 5.2’sini Petrol tankerleri ve % 3.6’sını Kimyasal Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, Milli sicilin % 3.8’idir.

Tablo (15) Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	ADET				DWT				GRT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
	KURU YUK GEMİSİ	65	189	254	36,81	551.059	854.313	1.405.372	14,07	370.745	539.808	910.553
DOKME YUK GEMİSİ	99	14	113	16,35	4.675.054	438.358	5.113.412	51,19	2.626.793	264.201	2.890.994	41,89
KONTEYNER	30	24	54	7,81	546.219	281.909	828.128	8,29	438.949	219.959	658.908	9,54
KURUYUK-KONTEYNER	4	16	20	2,89	16.630	127.720	144.350	1,45	11.745	89.120	100.865	1,46
PETROL TANKERİ	17	13	30	4,34	1.296.952	62.320	1.359.272	13,61	696.649	39.266	735.915	10,66
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	28	53	81	11,72	377.609	354.085	731.694	7,33	232.335	238.694	471.029	6,82
LPG TANKERİ	7	0	7	1,01	35.029	0	35.029	0,35	32.751	0	32.751	0,47
ASFALT TANKERİ	1	0	1	0,14	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	0,03
RO-RO GEMİSİ	24	2	26	3,76	216.580	21.117	237.697	2,38	472.968	58.008	530.976	7,69
RO-RO FERRY-YOLCU	10	5	15	2,17	24.000	5.789	29.789	0,3	56.702	9.307	66.009	0,96
FERİBOT	8	2	10	1,45	4.067	2.765	6.832	0,07	39.943	3.029	42.972	0,62
TREN FERİSİ	0	7	7	1,01	0	6.668	6.668	0,07	0	11.266	11.266	0,16
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,14	6.266	0	6.266	0,06	15.195	0	15.195	0,22
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	5	6	11	1,59	10.495	5.047	15.542	0,16	39.746	20.892	60.638	0,88
BALIKCI GEMİLERİ	1	0	1	0,14	568	0	568	0,01	1.407	0	1.407	0,02
SEHIR HATLARI	1	0	1	0,14	0	0	0	0	1.042	0	1.042	0,02
SEHIR HATLARI ARABALI	1	26	27	3,91	338	23.648	23.986	0,24	1.013	32.572	33.585	0,49
ROMORKOR	1	2	3	0,43	1.394	1.049	2.443	0,02	1.565	4.088	5.653	0,08
HİZMET GEMİLERİ	0	1	1	0,29	16.897	0	16.897	0,17	41.521	0	41.521	0,65
MAVNA/SAT	2	0	2	0,29	19.774	0	19.774	0,2	19.608	0	19.608	0,28
YUZER VINC	17	7	24	3,47	0	0	0	0	237.750	27.039	264.789	3,84
DİGER	1	0	1	0,14	0	0	0	0	2.153	0	2.153	0,03
Toplam :	323	367	690	100	7.801.701	2.184.788	9.986.489	100	5.342.480	1.557.249	6.899.729	100

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

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

GEMİ TİPLERİ	Adet			DWT			GRT					
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
	19	235	254	36,81	64.610	1.340.762	1.405.372	14,07	42.103	868.450	910.553	13,19
11	102	113	16,35	415.831	4.697.581	5.113.412	51,19	240.478	2.650.516	2.890.994	41,89	
9	45	54	7,81	185.205	642.923	828.128	8,29	145.941	512.967	658.908	9,54	
1	19	20	2,89	2.356	141.994	144.350	1,45	1.720	99.145	100.865	1,46	
5	25	30	4,34	39.937	1.319.335	1.359.272	13,61	25.461	710.454	735.915	10,66	
6	75	81	11,72	27.911	703.783	731.694	7,33	19.040	451.989	471.029	6,82	
0	7	7	1,01	0	35.029	35.029	0,35	0	32.751	32.751	0,47	
1	0	1	0,14	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	0,03	
0	26	26	3,76	0	237.697	237.697	2,38	0	530.976	530.976	7,69	
0	15	15	2,17	0	29.789	29.789	0,3	0	66.009	66.009	0,96	
0	10	10	1,45	0	6.832	6.832	0,07	0	42.972	42.972	0,62	
7	0	7	1,01	6.668	0	6.668	0,07	11.266	0	11.266	0,16	
0	1	1	0,14	0	6.266	6.266	0,06	0	15.195	15.195	0,22	
5	6	11	1,59	9.800	5.742	15.542	0,16	36.077	24.561	60.638	0,88	
0	1	1	0,14	0	568	568	0,01	0	1.407	1.407	0,02	
0	1	1	0,14	0	0	0	0	0	1.042	1.042	0,02	
3	24	27	3,91	3.093	20.893	23.986	0,24	3.686	29.899	33.585	0,49	
1	2	3	0,43	1.394	1.049	2.443	0,02	1.565	4.088	5.653	0,08	
0	1	1	0,29	0	16.897	16.897	0,17	0	41.521	41.521	0,65	
0	2	2	0,29	0	19.774	19.774	0,2	0	19.608	19.608	0,28	
23	1	24	3,47	0	0	0	0	247.244	17.544	264.788	3,84	
0	1	1	0,14	0	0	0	0	0	2.153	2.153	0,03	
91	599	690	100	759.575	9.226.914	9.986.489	100	776.481	6.123.247	6.899.729	100	

Toplam :
@ Her Hakkı Saklıdır.

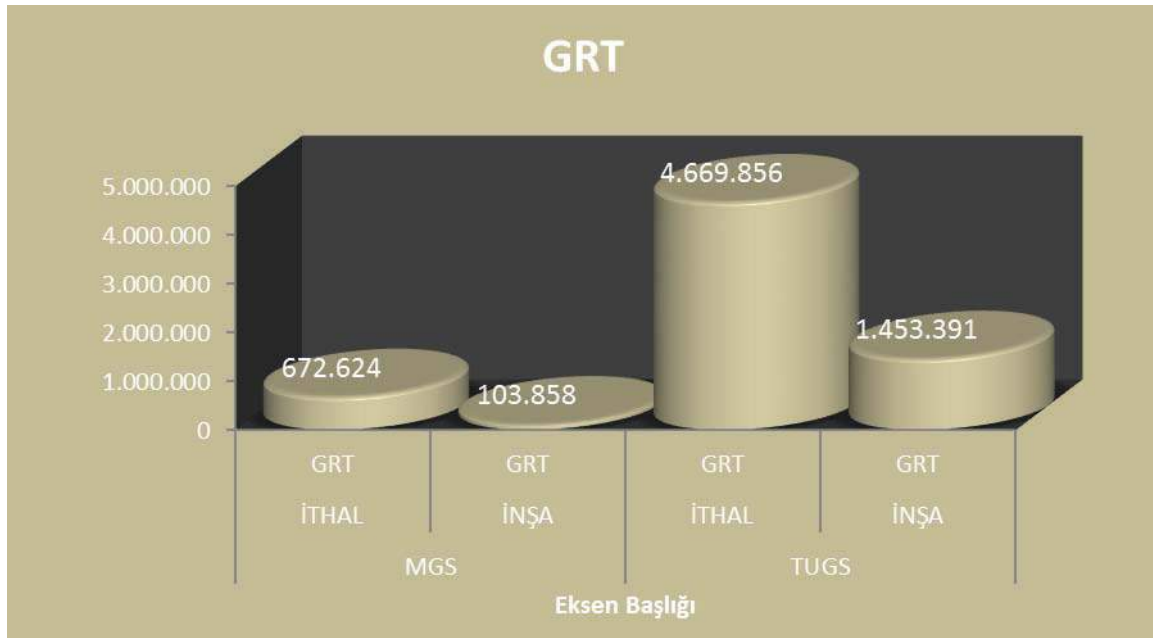
İMEAK DTO/DENİZ TİCARET ODASI

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

TUGS'a kayıtlı toplam 9.2 milyon dwt filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 47'sini Dökmeyük gemileri, % 14,5'ini Kuruyük gemileri, % 14,3'ünü Petrol tankerleri, % 7.6'sını Kimyasal Madde Tankerleri ve % 7,0'sini Konteyner gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un % 9.6'dır.

Tablo 16'da Milli sicile kayıtlı 91 adet geminin % 37,3 ithal, % 62.7'si inşa yoluyla, TUGS'a kayıtlı 577 adet geminin % 44.2'si inşa, % 44.8'i ise ithal yoluyla edinilmiştir.

GRAFİK (5) : Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı İthal-İnşa Gemilerin GRT Dağılımı



Türk Deniz Ticaret Filomuzun sicillerarası ithal ve dahilden inşa durumuna göre tonaj analizi tablosunda, TUGS'a kayıtlı 8.4 milyon dwt'luk filonun % 74.5'i ithal % 25.5'i ise dahilden inşa edilmiş gemilerden oluşmaktadır.

Milli sicile kayıtlı toplam 776.481 grt'luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 31'ini Dökmeyük gemileri, % 18.8'ini Konteyner gemileri ve % 5.4'ünü ise Kuruyük gemileri oluşturmaktadır. (Tablo 16)

TUGS siciline kayıtlı toplam 6.123.247 grt'luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 43.3'ünü Dökmeyük gemileri, % 14,2'sini Kuruyük gemileri, % 11,6'sını Petrol tankerleri, % 8.7' sını Ro-Ro gemileri , % 8.3'ünü Konteyner gemileri ve % 7.3'ünü Kimyasal Madde Tankerleri (Tablo 16)

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

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

1000 Grt kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 690 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 01.01.2013 itibariyle 26'dır.

TABLO (17) Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması

Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması (1000 GRT ve Üzeri)				
Gemi Tipleri	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GRT)	Yaş Ort.
KURU YÜK GEMİSİ	254	1.405.372	910.553	24
DÖKME YÜK GEMİSİ	113	5.113.412	2.890.994	14
KONTEYNER	54	828.128	658.908	11
KURU YÜK KONTEYNER	20	144.350	100.865	12
PETROL TANKERİ	30	1.359.272	735.915	18
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	81	731.694	471.029	11
LPG TANKERİ	7	35.029	32.751	20
ASFALT TANKERİ	1	2.770	1.900	32
RO-RO GEMİSİ	26	237.697	530.976	19
RO-RO FERRY-YOLCU	15	29.789	66.009	22
FERİBOT	10	6.832	42.972	14
TREN FERİSİ	7	6.668	11.266	41
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	34
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	11	15.542	60.638	25
BALIKÇI GEMİLERİ	1	568	1.407	39
ŞEHİR HATLARI	1	0	1.042	61
ŞEHİR HATLARI ARABALI	27	23.986	33.586	24
ROMORKÖR	3	2.443	5.653	22
HİZMET GEMİLERİ	1	16.897	41.521	19
MAVNA/SAT	2	19.774	19.608	14
YÜZER VİNÇ	24	0	264.788	39
DİĞER	1	0	2.153	68
Toplam :	690	9.986.489	6.899.729	26,5
@ Her Hakkı Saklıdır.				
İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI				

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 36,8'ini oluşturan kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 24 'tür. Dwt olarak filomuzun % 55,4'ünü oluşturan dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 14'tür.

Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tablosu(Tablo 18) incelendiğinde, toplam 690 adet ve 9.986.489 Dwt'luk filonun,

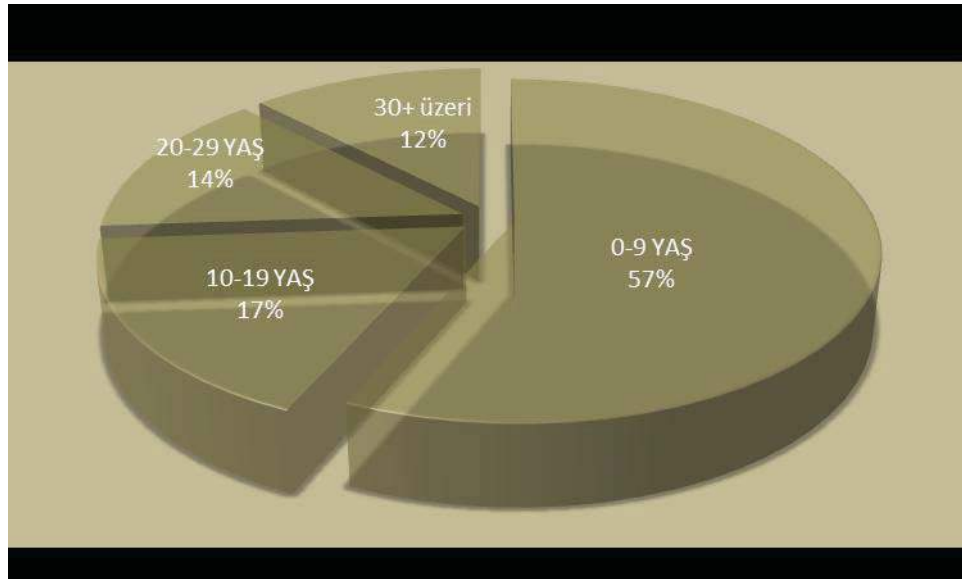
- 5.654.368 Dwt'luk 245 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 1.723.341 Dwt'luk 101 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 1.387.868 Dwt'luk 141 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 2.220.912 Dwt'luk 203 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer amaktadır.

Tonaj Grupları	Tablo (18) Türk Deniz Ticaret Flosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ÜZERİ			TOPLAM	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	14	9.779	28,89	11	5.037	14,88	13	7.560	22,33	18	11.475	33,90	56	33.851
1500-5999	79	321.494	30,27	37	133.185	12,54	66	238.891	22,49	125	368.637	34,70	307	1.062.207
6000-9999	33	239.767	32,40	18	139.784	18,89	30	215.531	29,13	22	144.931	19,58	103	740.013
10000-34999	70	1.276.470	49,73	17	352.681	13,74	21	436.044	16,99	33	501.578	19,54	141	2.566.773
35000-52999	8	376.552	27,68	13	633.423	46,56	9	350.339	25,75	2	0	19,54	32	1.360.314
53000-79999	27	1.645.439	72,37	4	294.372	12,95	2	139.503	6,14	3	194.291	8,55	36	2.273.605
80000-119999	6	515.059	100,00	0	0	12,95	0	0	6,14	0	0	8,55	6	515.059
120000+	8	1.269.807	88,51	1	164.859	11,49	0	0	6,14	0	0	8,55	9	1.434.666
Genel Toplam	245	5.654.368	56,62	101	1.723.341	17,26	141	1.387.868	13,90	203	1.220.912	12,23	690	9.986.489

@ Her Hakkı Saklıdır.
İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (6) : Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve Üzeri (dwt %)



Tablo 18'de görüldüğü üzere 1000 GRT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun % 57'si 0-9 yaş grubunda, % 17'si 10-19 yaş grubunda, % 14'ü 20-29 yaş grubunda ve % 12'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır

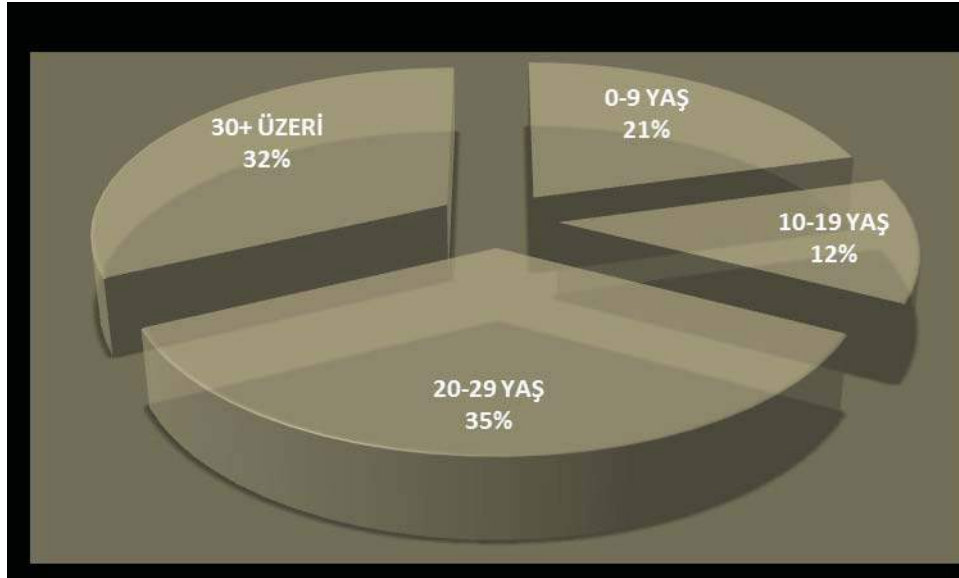
Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 36,8'ini oluşturan 254 adet ve 1.405.372 Dwt'luk Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ; (Tablo 19)

- 290.041 Dwt'luk 51 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 167.951 Dwt'luk 27 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 496.858 Dwt'luk 74 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 450.522 Dwt'luk 102 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tablo (19) Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)															
Tonaj Grupları	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	1	1.162	0,26	1	1.162	0,08
1500-5999	37	160.439	55,32	19	63.039	37,53	46	168.915	34,00	83	268.664	59,63	185	661.057	47,04
6000-9999	9	61.013	21,04	7	55.047	32,78	22	163.342	32,87	11	77.330	17,16	49	356.732	25,38
10000-34999	5	68.589	23,65	0	0	0,00	5	117.775	23,70	7	103.366	22,94	17	289.730	20,62
35000-52999	0	0	0,00	1	49.865	29,69	1	46.826	9,42	0	0	0,00	2	96.691	6,88
53000-79999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
80000-119999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
120000+	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
Genel Toplam	51	290.041	100,00	27	167.951	100,00	74	496.858	100,00	102	450.522	100,00	254	1.405.372	100,00

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (7) : Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve Üzeri (dwt)



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Kuruyük gemilerinin, % 35'i 0-9 yaş grubunda, % 21'i 10-19 yaş grubunda, % 35'i 20-29 yaş grubunda ve % 32'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

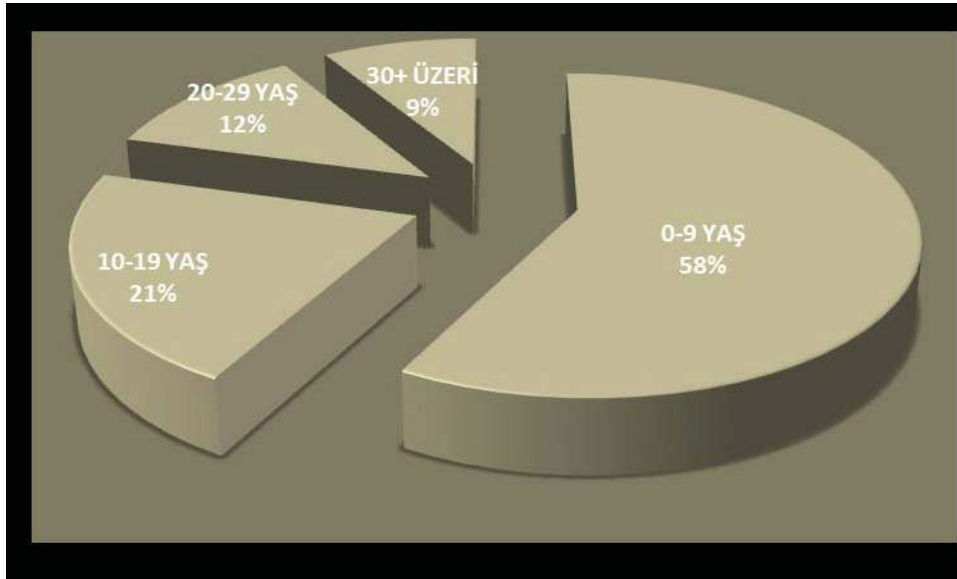
Tablo 20 'de 113 adet ve 5.113.412 Dwt'luk Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 2.964.198 Dwt'luk 54 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 1.090.724 Dwt'luk 100 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 611.389 Dwt'luk 16 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 447.101 Dwt'luk 18 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tablo (20) Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)															
Tonaj Grupları	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	0,00
1500-5999	1	4.342	0,15	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	1	4.342	0,08
6000-9999	2	13.201	0,45	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	2	13.201	0,26
10000-34999 (HandySize)	14	363.705	12,27	9	212.794	19,51	6	168.373	27,54	16	328.281	73,42	45	1.073.153	20,99
35000-52999 (HandyMax)	2	84.023	2,83	12	583.558	53,50	8	303.513	49,64	0	0	0,00	22	971.094	18,99
53000-79000 (Panamax)	27	1.645.439	55,51	4	294.372	26,99	2	139.503	22,82	2	118.820	26,58	35	2.198.134	42,99
80000-119999 (CapeSize)	6	515.059	17,38	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	6	515.059	10,07
120000 + (Large Size)	2	338.428	11,42	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	2	338.428	6,62
Genel Toplam	54	2.964.198	100	25	1.090.724	100	16	611.389	100	18	447.101	100	113	5.113.412	100

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (8) : Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Dökmeyük gemilerinin , % 58'i 0-9 yaş grubunda, % 21'i 10-19 yaş grubunda, % 12'si 20-29 yaş grubunda ve % 9'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

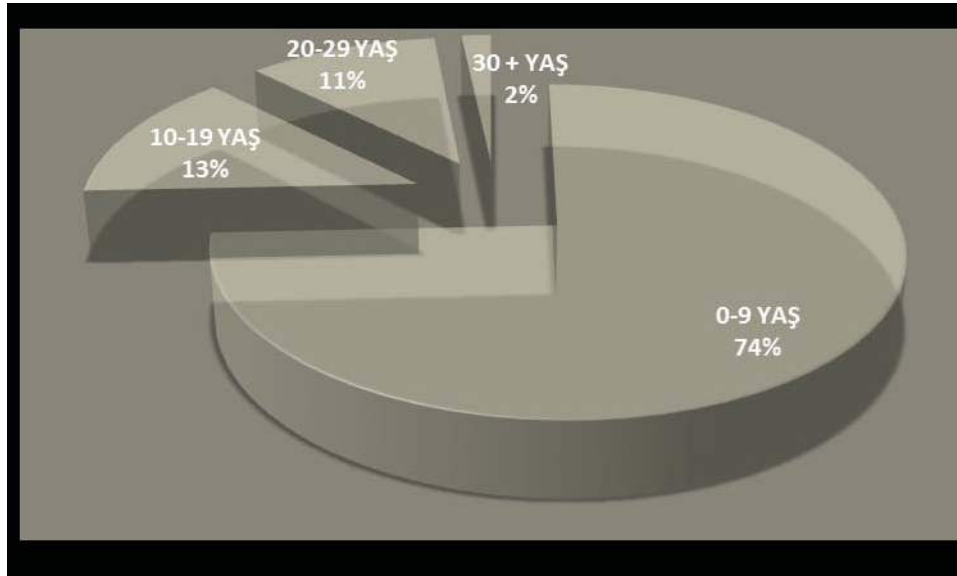
Tablo 21’de 33 adet ve 1.359.272 Dwt’luk Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 1.009.966 Dwt’luk 13 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 179.669 Dwt’luk 5 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 146.716 Dwt’luk 5 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 22.921 Dwt’luk 7 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

TABLO (21) : Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve Üzeri															
TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş			10 - 19 Yaş			20 - 29 Yaş			30 + Yaş			Toplam		
	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%
150 - 1499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1.193	5	1	1.193	0
1500 - 5999	4	16.471	2	4	14.810	8	0	0	0	5	15.467	67	13	46.748	3
6000 - 19999	2	22.005	2	0	0	0	2	12.637	9	1	6.261	27	5	40.903	3
20000 – 49999 (Product Tanker)	1	40.111	4	0	0	0	2	58.608	40	0	0	0	3	98.719	7
50000 - 79999 (Panamax)	0	0	0	0	0	0	1	75.471	51	0	0	0	1	75.471	6
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	6	931.379	92	1	164.859	92	0	0	0	0	0	0	7	1.096.238	81
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
300000 + (ULCc)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	13	1.009.966	100	5	179.669	100	5	146.716	100	7	22.921	100	30	1.359.272	100

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (9) : Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Petrol Tankerlerinin, % 74’ü 0-9 yaş grubunda, % 13’ü 10-19 yaş grubunda, % 11’i 20-29 yaş grubunda ve % 2’si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 22'de 81 adet ve 731.694 DWT'luk Kimyasal Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

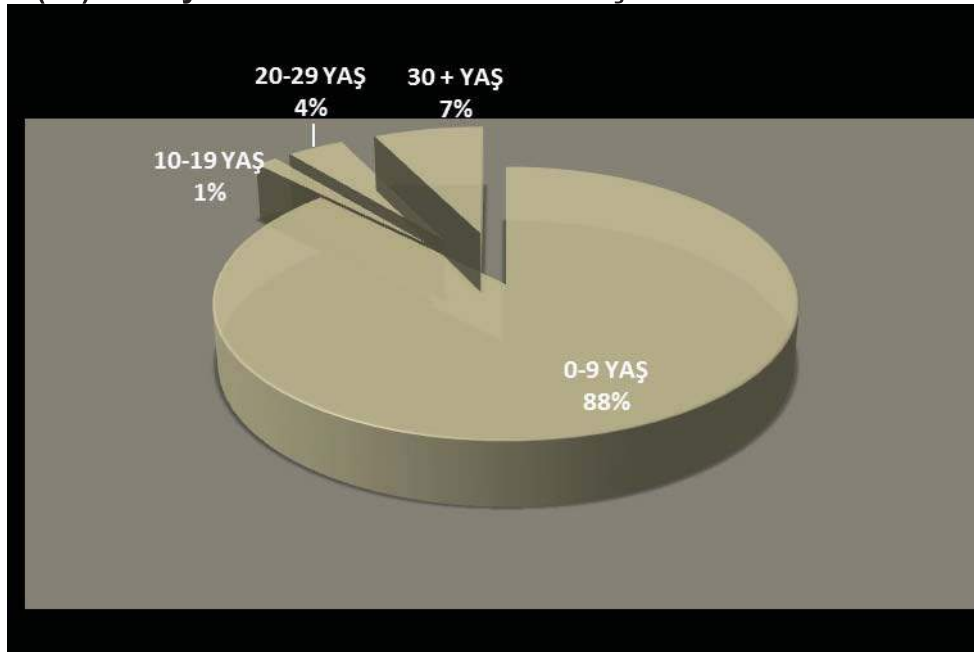
- 641.073 Dwt'luk 61 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 10.390 Dwt'luk 3 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 27.086 Dwt'luk 6 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 53.145 Dwt'luk 11 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

TABLO (22) : Kimyasal Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 + Yaş			Toplam		
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%
150 - 1499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500 - 5999	30	117.880	18	3	10.390	100	5	20.902	77	8	27.352	51	46	176.524	24
6000 - 19999	25	250.775	39	0	0	0	1	6.184	23	3	25.793	49	29	282.752	39
20000 - 49999 (Product Tanker)	1	20.000	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20.000	3
50000 - 79999 (Panamax)	5	252.418	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	252.418	34
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
300000 + (ULCc)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	61	641.073	100	3	10.390	100	6	27.086	100	11	53.145	100	81	731.694	100

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (10) : Kimyasal Madde Tankerlerin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki kimyasal madde tankerlerin, % 88'i 0-9 yaş grubunda, % 1'i 10-19 yaş grubunda, % 4'ü 20-29 yaş grubunda ve % 7'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

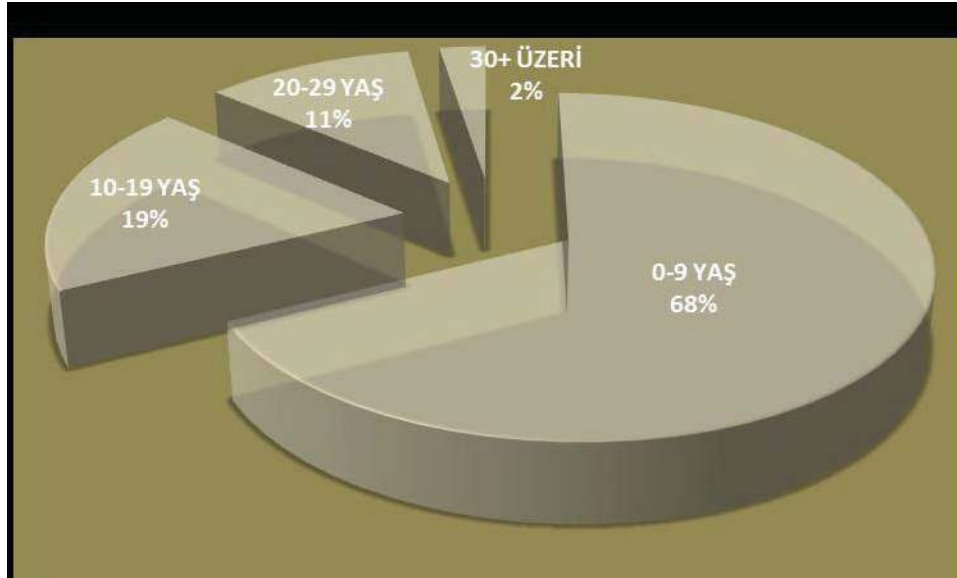
Tablo 23 'da 54 adet ve 828.128 Dwt'luk Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş grupları incelendiğinde ;

- 559.860 Dwt'luk 30 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 154.586 Dwt'luk 13 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 92.961 Dwt'luk 9 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 20.721 Dwt'luk 2 adet gemi 30 yaş ve üzerinde, yer aldığı görülmektedir.

Tablo (23) Konteyner Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)															
Tonaj Grupları	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	1	1.200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1.200	0
1500-5999	2	8.860	2	3	12.990	8	1	4.487	5	0	0	0	6	26.337	3
6000-9999	2	13.428	2	3	20.564	13	3	25.118	27	1	6.550	32	9	65.660	8
10000-34999	25	536.372	96	7	121.032	78	5	63.356	68	1	14.171	68	38	734.931	89
35000-52999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000-79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genel Toplam :	30	559.860	100	13	154.586	100	9	92.961	100	2	20.721	100	54	828.128	100

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (11) : Konteyner Gemilerinin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Konteyner gemilerinin , % 68'i 0-9 yaş grubunda, % 19'u 10-19 yaş grubunda, % 11'i 20-29 yaş grubunda ve % 2'si 30 Yaş ve üzerinde yer almaktadır.

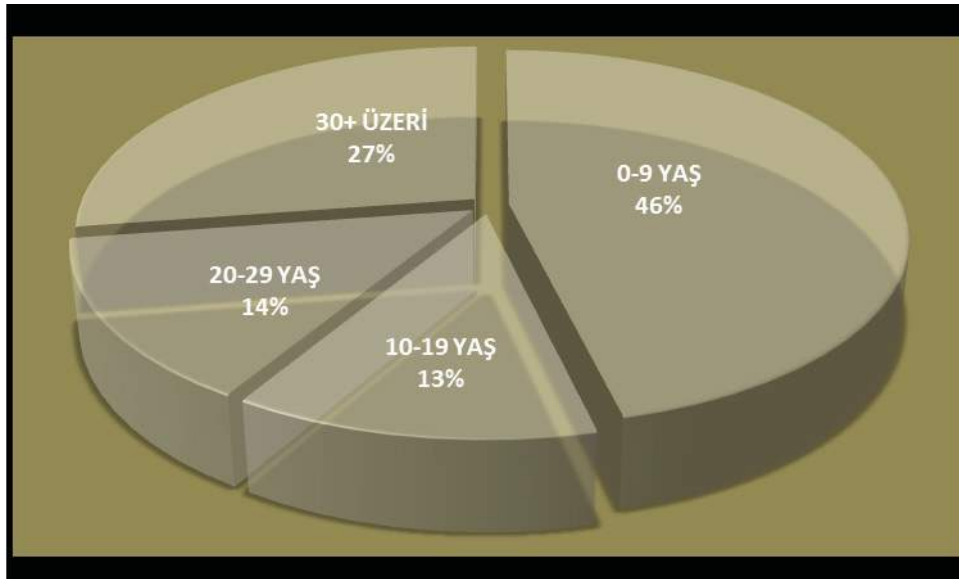
Tablo 24 'de 26 adet ve 237.697 Dwt'luk; Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 109.972 Dwt'luk 10 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 29.525 Dwt'luk 3 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 33.123 Dwt'luk 4 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 65.077 Dwt'luk 9 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tablo (24) Ro-Ro Gemilerini Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)															
Tonaj Grupları	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ve üzeri			Toplam		
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%
150-1499	0	0	0	0	0	0	1	457	1	0	0	0	1	457	0
1500-5999	0	0	0	0	0	0	1	4.734	14	5	19.063	29	6	23.797	10
6000-9999	5	47.405	43	3	29.525	100	0	0	0	2	17.330	27	10	94.260	40
10000-34999	5	62.567	57	0	0	0	2	27.932	84	2	28.684	44	9	119.183	50
35000-52999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000-79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genel Toplam :	10	109.972	100	3	29.525	100	4	33.123	100	9	65.077	100	26	237.697	100

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (12) : Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Ro-Ro gemilerinin , % 46'sı 0-9 yaş grubunda, % 13'ü 10-19 yaş grubunda, % 14'ü 20-29 yaş grubunda ve % 27'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

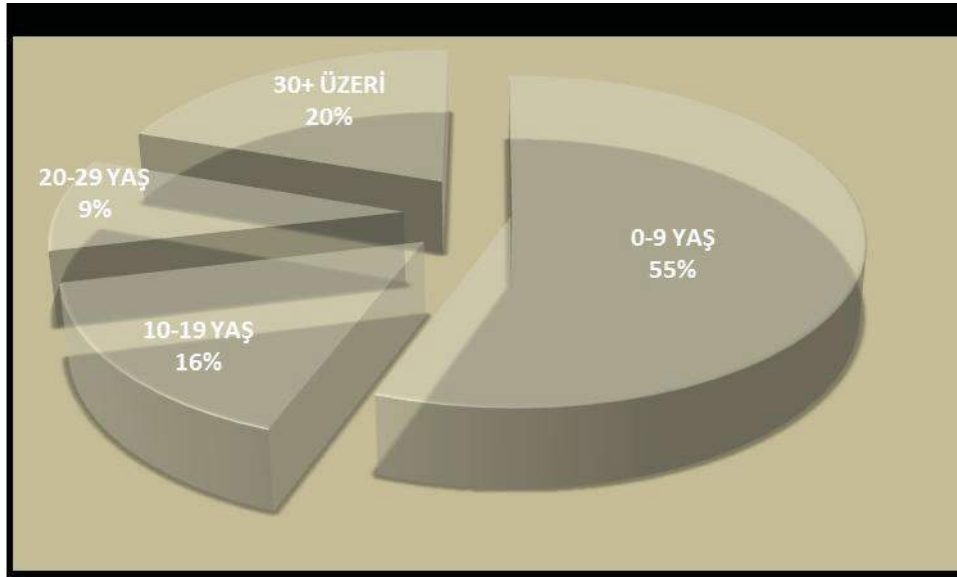
Tablo 25'da 26 adet ve 530.976 Grt'luk; Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 295.112 Grt'luk 10 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 83.187 Grt'luk 4 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 48.466 Grt'luk 3 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 104.211 Grt'luk 9 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tablo (25) Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı GRT (1000 GRT ve Üzeri)															
Tonaj Grupları	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ve üzeri			Toplam		
	Adet	GRT	%	Adet	GRT	%	Adet	GRT	%	Adet	GRT	%	Adet	GRT	%
150-499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
500-1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1601-3000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2981	3	0	2981	1
3001-5000	0	0	0	1	3780	5	0	0	0	1	3.324	3	0	7104	1
5001-10000	0	0	0	0	0	0	1	9.088	19	2	15.487	15	0	24575	5
10001-30000	8	232.032	79	3	79.407	95	2	39.378	81	5	82.419	79	0	433236	82
30001-50000	2	63.080	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63080	12
50001 +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genel Toplam :	10	295.112	100	4	83.187	100	3	48.466	100	9	104.211	100	26	530.976	100

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (13) : Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 Grt ve Üzeri (GRT)



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Ro-Ro gemilerinin , % 55'i 0-9 yaş grubunda, % 16'sı 10-19 yaş grubunda, % 9'u 20-29 yaş grubunda ve % 20'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

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

Tablo 26'da 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.

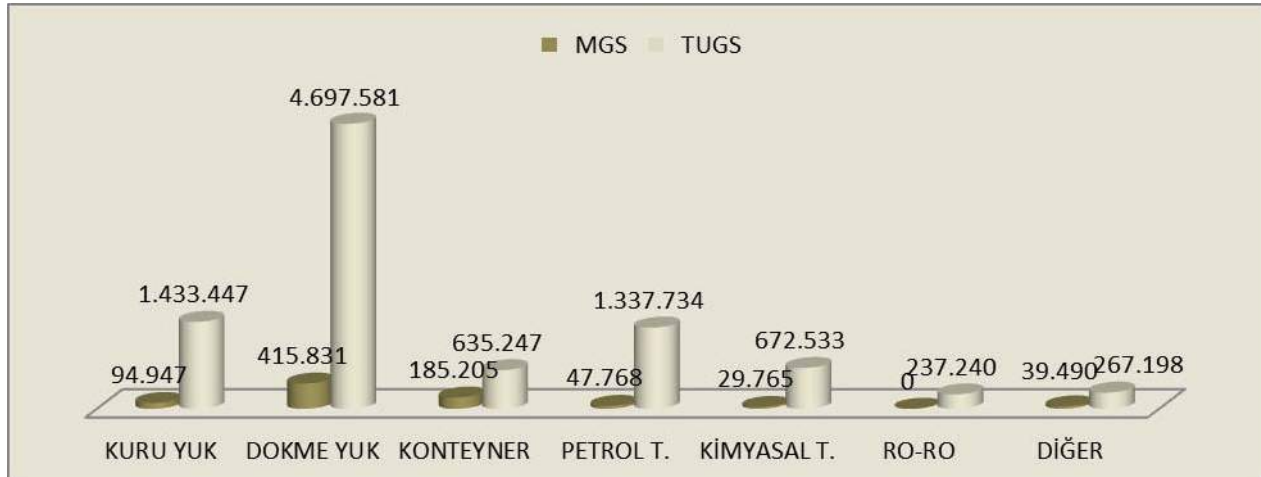
Türk Deniz Ticaret filusunda 1000 DWT 'un üzerinde 748 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 105 adedi Milli Sicile, 643 adedi ise TUGS'a kayıtlıdır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GRT'u 6.601.605, toplam DWT'u ise 10.093.986 DWT'dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 50,65'ini Dökmeyük gemileri, % 15,14'ünü Kuruyük gemileri, % 13,73'ünü Petrol tankerleri, % 6,9'unu kimyasal madde tankerleri ve % 8,3'ünü Konteyner gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.528.394 dwt Kuruyük gemileri tonajının % 6,2'si Milli sicilde , % 93,8'i TUGS'a,
- 5.113.412 dwt Dökmeyük gemileri tonajının % 8,1'si Milli sicile, % 91,9'u TUGS'a,
- 1.385.502 dwt Petrol tankerleri tonajının % 3,4'ü Milli sicile, % 96,6'sı TUGS'a,
- 702.298 dwt Kimyasal Madde Tankerinin % 4,3'ü Milli sicile, % 95,7'si TUGS'a,
- 820.452 dwt Konteyner gemilerinin tonajının % 22,5'i Milli sicile, % 77,6'sı TUGS'a
- 237.240 dwt Ro-Ro gemilerinin tonajının, % 100'ü TUGS'a tescillidir.

GRAFİK (14) : 1.000 Dwt Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı



Tablo (26) 1000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu

Gemi Tipleri	Adet			DWT			GRT					
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
KURU YUK GEMİSİ	76	270	346	46,32	566.296	962.098	1.528.394	15,14	379.074	600.571	979.645	14,84
DOKME YUK GEMİSİ	99	14	113	15,13	4.675.054	438.358	5.113.412	50,66	2.626.793	264.201	2.890.994	43,79
KONTEYNER	29	24	53	7,1	538.543	281.909	820.452	8,13	432.130	219.959	652.089	9,88
KURUYUK-KONTEYNER	4	15	19	2,54	16.630	118.390	135.020	1,34	11.745	83.395	95.140	1,44
PETROL TANKERİ	18	31	49	6,56	1.298.731	86.771	1.385.502	13,73	697.594	53.333	750.927	11,38
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	29	52	81	10,84	379.463	322.835	702.298	6,96	233.202	218.046	451.248	6,84
LPG TANKERİ	7	0	7	0,94	35.029	0	35.029	0,35	32.751	0	32.751	0,5
ASFALT TANKERİ	1	0	1	0,13	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	0,03
RO-RO GEMİSİ	23	2	25	3,35	216.123	21.117	237.240	2,35	469.188	58.008	527.196	7,99
RO-RO FERRY-YOLCU	7	4	11	1,47	22.962	6.468	29.430	0,29	46.001	7.127	53.128	0,8
FERİBOT	1	1	2	0,27	1.790	1.839	3.629	0,04	10.552	1.435	11.987	0,18
TREN FERİSİ	0	2	2	0,27	0	3.233	3.233	0,03	0	2.655	2.655	0,04
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,13	6.266	0	6.266	0,06	15.195	0	15.195	0,23
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	5	1	6	0,8	10.495	1.700	12.195	0,12	39.746	10.583	50.329	0,76
SEHIR HATLARI ARABALI	0	10	10	1,34	0	17.560	17.560	0,17	0	12.953	12.953	0,2
ROMORKOR	1	1	2	0,27	1.394	1.049	2.443	0,02	1.565	1.356	2.921	0,04
HİZMET GEMİLERİ	8	9	17	2,14	25.626	10.925	37.600	0,36	46.247	3.448	50.192	0,75
MAVNA/SAT	2	0	2	0,27	19.774	0	19.774	0,2	19.608	0	19.608	0,3
DİĞER	1	0	1	0,13	1.739	0	1.739	0,02	746	0	746	0,01
TOPLAM	312	435	748	100	7.818.685	2.274.252	10.093.986	100	5.064.037	1.537.070	6.601.604	100

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

aynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (27)1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası DWT Dağılımı												
Gemi Tipleri	Adet			DWT			GRT					
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
KURU YUK GEMİSİ	44	302	346	46,25	94.947	1.433.447	1.528.394	15,14	58.968	920.678	979.646	14,84
DOKME YUK GEMİSİ	11	102	113	15,11	415.831	4.697.581	5.113.412	50,65	240.478	2.650.516	2.890.994	43,79
KONTEYNER	9	44	53	7,09	185.205	635.247	820.452	8,13	145.941	506.148	652.089	9,88
KURUYUK-KONTEYNER	1	18	19	2,54	2.356	132.664	135.020	1,34	1.720	93.420	95.140	1,44
PETROL TANKERİ	10	39	49	6,55	47.768	1.337.734	1.385.502	13,73	30.060	720.867	750.927	11,37
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	7	74	81	10,83	29.765	672.533	702.298	6,96	19.907	431.341	451.248	6,84
LPG TANKERİ	0	7	7	0,94	0	35.029	35.029	0,35	0	32.751	32.751	0,5
ASFALT TANKERİ	1	0	1	0,13	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	0,03
RO-RO GEMİSİ	0	25	25	3,34	0	237.240	237.240	2,35	0	527.196	527.196	7,99
RO-RO FERRY-YOLCU	1	10	11	1,47	1.339	28.091	29.430	0,29	977	52.151	53.128	0,8
FERİBOT	0	2	2	0,27	0	3.629	3.629	0,04	0	11.987	11.987	0,18
TREN FERİSİ	2	0	2	0,27	3.233	0	3.233	0,03	2.655	0	2.655	0,04
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,13	0	6.266	6.266	0,06	0	15.195	15.195	0,23
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	4	2	6	0,8	9.279	2.916	12.195	0,12	34.172	16.157	50.329	0,76
SEHIR HATLARI ARABALI	3	7	10	1,34	4.926	12.634	17.560	0,17	3.398	9.555	12.953	0,2
ROMORKOR	1	1	2	0,27	1.394	1.049	2.443	0,02	1.565	1.356	2.921	0,04
HİZMET GEMİLERİ	11	6	17	2,27	14.193	23.407	37.600	0,37	5.341	44.851	50.192	0,76
MAVNA/SAT	0	2	2	0,27	0	19.774	19.774	0,2	0	19.608	19.608	0,3
DİGER	0	1	1	0,13	0	1.739	1.739	0,02	0	746	746	0,01
Toplam :	105	643	748	100	813.006	9.280.980	10.093.986	100	547.082	6.054.523	6.601.605	100

© Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GEMİ TİPLERİ	Tablo (28) 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası Dağılımı ve İthal ve İnşa Durumlarına Göre Sayısal Analiz													
	MGS			TUGS			MGS+TUGS			Toplam				
	İTHAL	İNŞA	%	İTHAL	İNŞA	%	İTHAL	İNŞA	%	İTHAL	İNŞA	%		
KURU YÜK GEMİSİ	18	35,29	26	48,15	58	22,31	244	63,71	76	24,36	270	61,93	346	46,26
DÖKME YÜK GEMİSİ	10	19,61	1	1,85	89	34,23	13	3,39	99	31,73	14	3,21	113	15,11
KONTEYNER	8	15,69	1	1,85	21	8,08	23	6,01	29	9,29	24	5,50	53	7,09
KURU YÜK KONTEYNER	1	1,96	0	0,00	3	1,15	15	3,92	4	1,28	15	3,44	19	2,54
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	3	5,88	4	7,41	26	10,00	48	12,53	29	9,29	52	11,93	81	10,83
LPG TANKERİ	0	0,00	0	0,00	7	2,69	0	0,00	7	2,24	0	0,00	7	0,94
ASFALT TANKERİ	1	1,96	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,32	0	0,00	1	0,13
RO-RO GEMİSİ	0	0,00	0	0,00	23	8,85	2	0,52	23	7,37	2	0,46	25	3,34
RO-RO FERRY-YOLCU	0	0,00	1	1,85	7	2,69	3	0,78	7	2,24	4	0,92	11	1,47
FERİBOT	0	0,00	0	0,00	1	0,38	1	0,26	1	0,32	1	0,23	2	0,27
TREN FERİSİ	0	0,00	2	3,70	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,46	2	0,27
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3	5,88	1	1,85	2	0,77	0	0,00	5	1,60	1	0,23	6	0,80
ŞEHİR HATLARI/ARABALI	0	0,00	3	5,56	0	0,00	7	1,83	0	0,00	10	2,29	10	1,34
ROMORKÖR	0	0,00	1	1,85	0	0,00	1	0,26	1	0,32	1	0,23	2	0,27
HİZMET GEMİLERİ	3	5,88	8	14,81	5	1,92	1	0,26	8	2,56	9	2,06	17	2,27
MAVNA/SAT	0	0,00	0	0,00	2	0,77	0	0,00	2	0,64	0	0,00	2	0,27
DİĞER	0	0,00	0	0,00	1	0,38	0	0,00	1	0,32	0	0,00	1	0,13
PETROL TANKERİ	4	7,84	6	11,11	14	5,38	25	6,53	18	5,77	31	7,11	49	6,55
TREN FERRY/RO-RO	0	0,00	0	0,00	1	0,38	0	0,00	1	0,32	0	0,00	1	0,13
Genel Toplam :	51	100,00	54	100,00	260	100,00	383	100,00	312	100,00	436	100,00	748	100,00

@ Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (29) 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası Dağılım İthal Dahilden İnşa Durumlarına Göre DWT Analizi														
Gemi Tipleri	MGS DWT			TUGS DWT			MGS+TUGS			Toplam				
	İthal	%	İnşa	İthal	%	İnşa	İthal	%	İnşa	%	DWT	%		
KURU YUK GEMİSİ	49.477	7,22	45.470	516.819	7,24	916.628	566.296	7,24	962.098	42,28	1.528.394	15,14		
DOKME YUK GEMİSİ	398.340	58,14	17.491	4.276.714	59,95	420.867	4.675.054	59,81	438.358	19,27	5.113.412	50,66		
KONTEYNER	178.705	26,08	6.500	359.838	5,04	275.409	538.543	6,89	281.909	12,39	820.452	8,13		
KURUYUK-KONTEYNER	2.356	0,34	0	14.274	0,20	118.390	16.630	0,21	118.390	5,20	135.020	1,34		
PETROL TANKERİ	34.647	5,06	13.121	1.264.084	17,72	73.650	1.298.731	16,61	86.771	3,81	1.385.502	13,73		
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	6.622	0,97	23.143	372.841	5,23	299.692	379.463	4,85	322.835	14,19	702.298	6,96		
LPG TANKERİ	0	0,00	0	35.029	0,49	0	35.029	0,45	0	0,00	35.029	0,35		
ASFALT TANKERİ	2.770	0,40	0	0	0,00	0	2.770	0,04	0	0,00	2.770	0,03		
RO-RO GEMİSİ	0	0,00	0	216.123	3,03	21.117	216.123	2,76	21.117	0,93	237.240	2,35		
RO-RO FERRY-YOLCU	0	0,00	1.339	22.962	0,32	5.129	22.962	0,29	6.468	0,28	29.430	0,29		
FERİBOT	0	0,00	0	1.790	0,03	1.839	1.790	0,02	1.839	0,08	3.629	0,04		
TREN FERİSİ	0	0,00	3.233	0	0,00	0	0	0,00	3.233	0,14	3.233	0,03		
TREN FERRY/RO-RO	0	0,00	0	6.266	0,09	0	6.266	0,08	0	0,00	6.266	0,06		
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	7.579	1,11	1.700	2.916	0,04	0	10.495	0,13	1.700	0,07	12.195	0,12		
SEHIR HATLARI ARABALI	0	0,00	4.926	0	0,00	12.634	0	0,00	17.560	0,77	17.560	0,17		
ROMORKOR	1.394	0,20	0	0	0,00	1.049	1.394	0,02	1.049	0,05	2.443	0,02		
HİZMET GEMİLERİ	3.268	0,48	10.925	22.358	0,31	1.049	25.626	0,33	11.974	0,53	37.600	0,37		
MAVNA/SAT	0	0,00	0	19.774	0,28	0	19.774	0,25	0	0,00	19.774	0,20		
DİĞER	0	0,00	0	1.739	0,02	0	1.739	0,02	0	0,00	1.739	0,02		
TOPLAM	685.158	100,00	127.848	7.133.527	100,00	2.147.453	7.816.946	100,00	2.275.301	100,00	10.093.986	100		

© Her Hakkı Saklıdır.

İMEAK DTO/ DENİZ TİCARET ODASI

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

2.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

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

Tablo 33’de, 1000 grt ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1998 – 2012 yılları arasındaki gelişimi yer almaktadır. 1998 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 8.7 milyon dwt olup , bunun % 95,82’si Türk Bayraklı, % 4,18’i ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2012 Yılı başı itibariyle,Türk armatörlerinin 1000 grt ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında,% 37,6’sı Türk bayrağında, % 62,40’ı ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1998 Yılında 8.7 Milyon dwt olan Türk ve Yabancı bayraktaki gemilerimizin tonajı 2012 yılı başı itibariyle 22.5 milyon dwt’dur.

1 Ocak 2012 itibariyle 1000 Grt ve üzerindeki gemilerde Türk Armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2011 yılına göre artışı % 14,8 olarak gerçekleşmiştir.

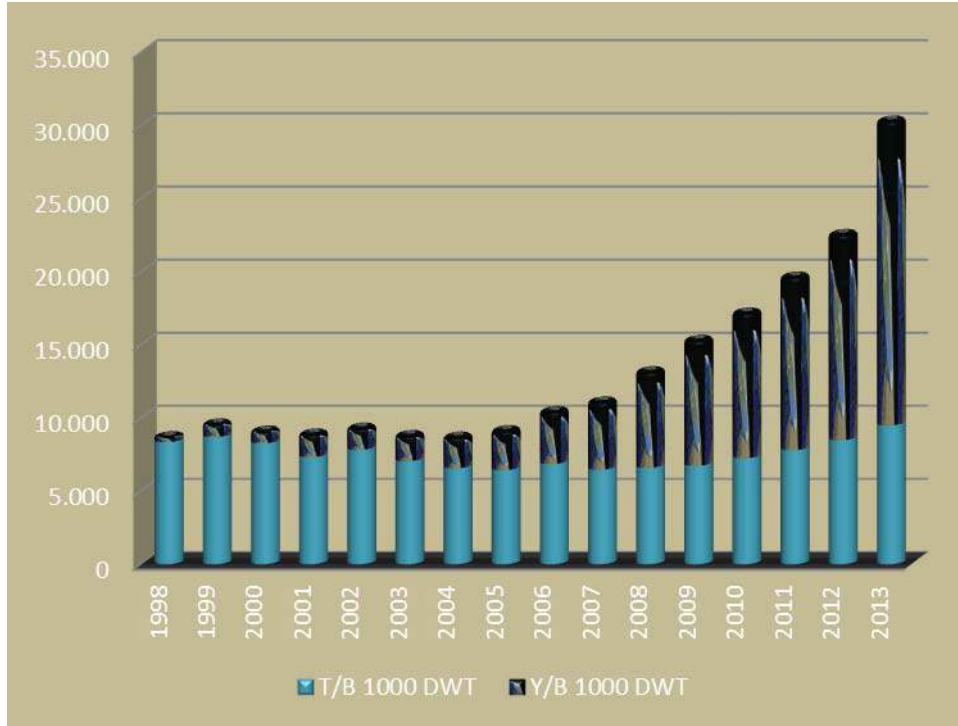
TABLO (30) : Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri

Yıl	(1000 GRTve üzeri)							
	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo	
	1000 Adet	1000 DWT	%	1000 Adet	1000 DWT	%	1000 Adet	1000 DWT
1998	427	8.349	95,82	35	364	4,18	462	8.713
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

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2013

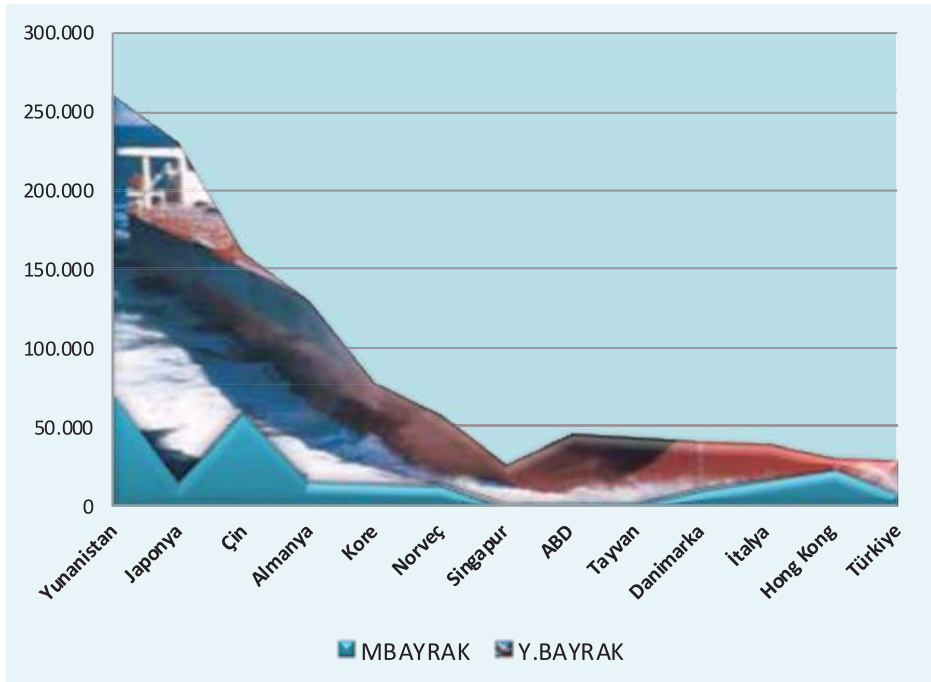
1 Ocak 2013 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 Grt ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 8.4 milyon dwt, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 20.8 milyon dwt’dur.

GRAFİK (15) :Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi



Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 grt ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 260 milyon dwt ile 1. sırada, İtalya 40 milyon dwt ile 11. sırada, Rusya 16 milyon dwt ile 16. sırada ve İran 15 milyon dwt 18. sırada yer almaktadır.

GRAFİK (16) : 15 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri



**TABLO (31) : 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2013)
1000 GRT ve üzeri**

ÜLKE	Milli Bayrak				Yabancı Bayrak				Kontroldeki Filo			
	Adet	1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.	No	1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.	No	1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.
Yunanistan	815	71.889	207	13.2	2949	188549	1013	11.2	3764	260438	1219	11.6
Japonya	698	16.897	13	12.8	3410	213045	1390	6.9	4108	229942	1403	7.9
Çin	1905	59.632	515	14.0	2185	101273	696	12.5	4090	160905	1211	13.2
Almanya	378	16.820	1196	12.2	3649	114159	4904	8.5	4027	130979	6100	8.9
Kore	710	15.859	96	17.4	898	63845	468	9.8	1608	97704	564	13.2
Norveç	521	15.366	51	15.9	1071	43150	233	13.7	1592	58516	285	14.4
Singapur	646	2.213	419	8.6	531	25574	112	16.8	1777	47787	531	12.3
ABD	201	4.550	80	22.7	781	42413	153	13.3	982	46963	233	15.2
Tayvan	88	3.328	69	16.6	710	42099	781	10.2	798	45426	850	10.9
Danimarka	331	12.616	612	12.5	628	29592	761	8.9	959	42208	1373	10.1
İtalya	569	18.222	76	13.0	494	22187	968	12.0	1063	40409	1043	12.5
Hong Kong	386	24.647	286	6.8	264	7919	31	16.2	650	32566	317	10.6
Türkiye	627	9.488	88	17.4	842	20.838	91	16.7	1469	30.327	179	17.0
Hindistan	391	14.374	23	12.7	148	9073	13	11.5	539	23446	36	12.4
Kanada	110	993	6	29.6	299	21108	407	10.7	409	22101	414	15.8
Rusya	923	4.713	64	27.4	520	16457	59	18.0	1443	21171	123	24.0
İsrail	6	297	25	11.3	259	18696	484	9.6	265	18993	509	9.6
İran	64	701	27	17.9	142	14745	85	11.9	206	15446	112	13.8
Suudi Arabistan	37	637	11	24.9	86	14239	1	9.6	123	14876	11	14.2
Belçika	56	5.297	1	10.9	12	8752	30	7.1	176	14049	31	8.3
Malezya	246	7.374	20	15.1	99	5855	3	12.7	345	13229	23	14.4
İngiltere	229	4.711	38	10.7	238	8161	20	14.4	467	12872	58	12.6
Endonezya	1146	9.578	124	24.8	139	3170	11	15.6	1285	12748	135	23.8
Brezilya	78	2081	21	22.5	42	9333	5	11.3	120	11414	25	18.5
Birleşik Arap Emirlikleri	39	322	1	18.0	329	9914	43	18.3	368	10236	44	18.2
Fransa	124	3.155	178	12.7	143	5934	386	10.3	267	9089	564	11.4
Holanda	587	4811	208	8.4	289	3647	69	13.8	876	8458	276	10.2
Kuveyt	32	4.031	28	12.3	36	2863	187	6.6	68	6893	215	9.3
Viet Nam	592	5.305	24	10.4	76	1303	8	20.7	668	6608	32	11.6
İsveç	102	1.195	7	16.1	217	5384	16	13.0	319	6578	23	14.0
Toplam 30 Ülke	12.637	361.101	4.512	15.5	21.594	1.073.275	13.427	11.1	34.231	1.434.376	17.940	12.7

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2013

Dünyanın kolay bayrakta en fazla filoya sahip otuz ülkenin dağılımı tablosu aşağıdadır. 30 Ülkenin dwt olarak % 25,2'si Milli bayraklarında, % 74.83'ü ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Dünyanın açık sicil bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2013 itibariyle (1000 grt ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Japonya'nın 2'inci, Çin'in 3. 'üncü olduğu sıralamada Türkiye 13. sırada yer almıştır. 2012 yılında Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı % 62.4'den % 6.3 artışla 2013'de % 68,7'ye yükselmiştir.

**TABLO (32) : En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu
(İlk 25 Ülke- 300 GRT ve üzeri) (Milli Bayrak)**

Sıra	Ülke	Adet	1000 GRT	1000 DWT	1000 TEU	DWT %	Yıllık Değişim %
1	Panama	6.979	221.060	340.339	3.245	22.1	5.4
2	Liberya	2.988	124.655	194.213	3.820	12.6	7.7
3	Marshall Island	1.878	80.580	132.866	766	8.6	13.7
4	Hong Kong	2.070	77.349	128.960	1.473	8.4	16.2
5	Singapur	1.896	56.615	88.173	1.090	5.7	15.2
6	Yunanistan	1.098	42.751	75.963	208	4.9	4.0
7	Malta	1.675	43.689	68.195	549	4.4	0.3
8	Çin	2.380	40.245	63.867	533	4.1	10.4
9	Bahama	1.173	48.203	63.074	279	4.1	2.1
10	İngiltere	958	31.057	41.109	1.034	2.7	2.7
11	G.Kıbrıs	834	19.918	31.241	478	2.0	-5.0
12	İtalya	801	17.611	20.090	148	1.3	0.8
13	Japonya	2.684	14.871	19.485	15	1.3	9.9
14	Norveç	828	14.523	18.738	59	1.2	0.4
15	Almanya	451	15.101	17.245	1.228	1.1	-1.1
16	Kore	1.051	10.623	17.043	97	1.1	-10.0
17	Hindistan	604	8.677	14.966	30	1.0	-1.3
18	Antigua & Barbuda	1.256	11.029	14.305	844	0.9	-0.9
19	Danimarka	450	11.324	13.698	631	0.9	0.5
20	Endonezya	2.227	8.129	11.289	136	0.7	12.1
21	Bermuda	142	10.304	10.297	38	0.7	9.1
22	Türkiye	930	6.619	9.960	90	0.6	4.0
23	Malezya	430	6.300	8.457	46	0.5	-1.5
24	Hollanda	897	7.503	8.483	322	0.5	-1.7
25	Amerika	349	6.987	7.543	229	0.5	-2.7
Dünya Toplamı 156 Ülke		48.742	1.023.682	1.539.263	18.616		6.7

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2012

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 Grt ve üzeri ilk yirmi beş ülke bazında sıralaması Tablo (32) dedir. Buna göre dünya filosunun % 21,1'ini bünyesinde bulunduran Panama 1. Sırada, % 12,6'sını bünyesinde bulunduran Liberya 2. Sırada, Marshall Adaları ise % 8.6 ile 3. Sırada yer almaktadır.

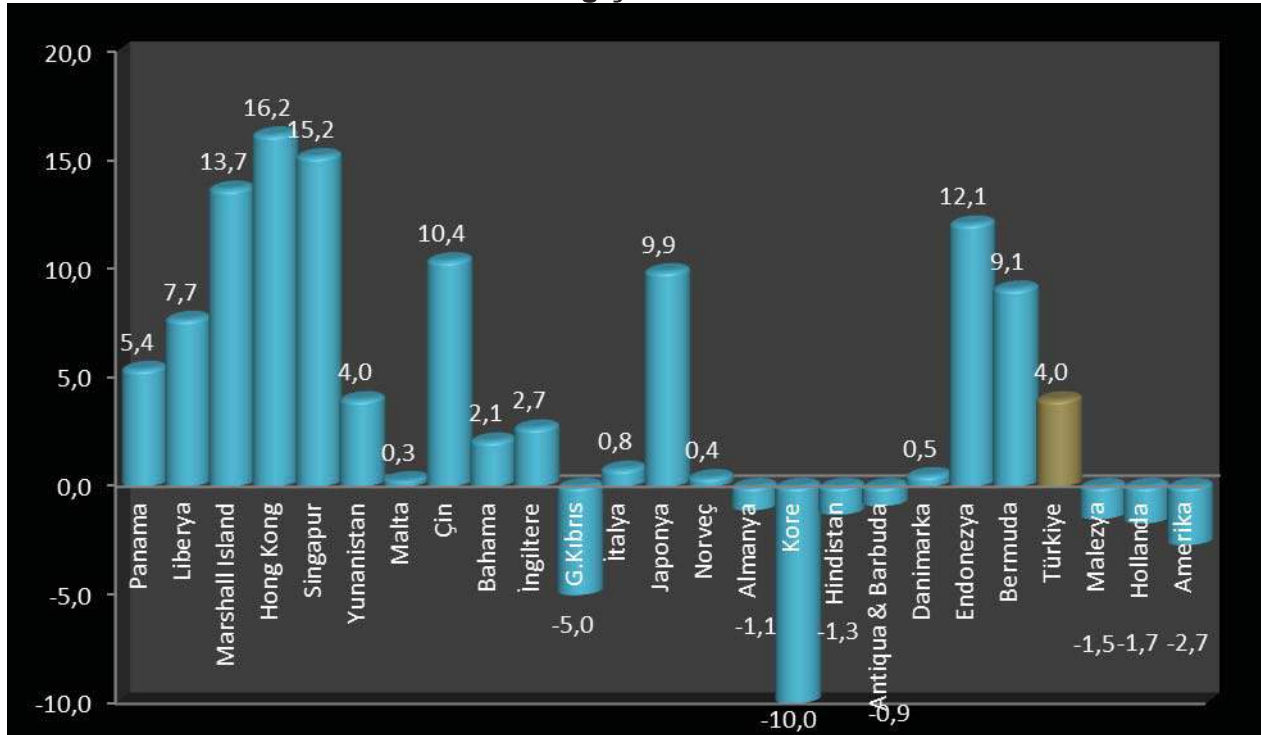
01.01.2013 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 Grt ve üzeri) 156 ülke bazında 48.742 adet gemi ile 1.539.263.000 dwt /1.023.682.000 grt'dur. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, % 0,6 ile Türkiye 22. Sırada yer almıştır.

Türk Deniz Ticaret filosunun 2000-2013 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 ise 22. sırada

yer almıştır.

GRAFİK (17) : Dünya Deniz Ticaret Filosundan İlk 25 Ülkenin Dwt İtibariyle Yıllık Değişim Yüzdeleri



Dünya deniz ticaret filosundan ilk 25 ülkesinin dwt itibariyle yıllık değişim yüzdeleri grafiğinde, en fazla artış Hong Kong bayraklı gemi tonajında (% 16.2), en fazla düşüş ise Kore bayraklı gemilerde (% 10) meydana gelmiş olup, Türk Bayraklı gemi tonajında ise 2012 yılına oranla 2013 yılında % 3.4'lük bir artış olmuştur.

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

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin Deniz Ticaret filolarının kapasiteleri, Dwt olarak 300 grt ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde Tablo 33 'de görülmektedir.

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

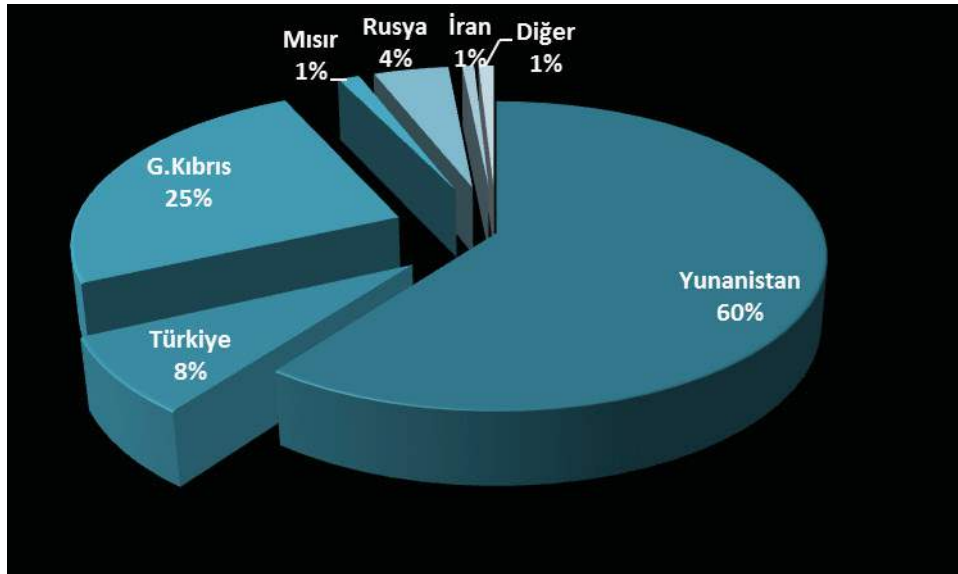
TABLO (33) : Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GRT ve Üzeri)

Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya %	Değişim %
6	Yunanistan	1.098	75.963	4.9	4.0
11	G.Kıbrıs	834	31.241	2.0	-5.0
22	Türkiye	930	9.960	0.6	4.0
31	Rusya	1239	5526	0.4	-0.1
50	Mısır	89	1568	0.1	-5.1
62	İran	234	879	0.1	15,2
73	Bulgaristan	45	495	0.0	-20.7
81	Ukrayna	142	423	0.0	-25.0
97	Suriye	24	119	0.0	-62.3
111	Romanya	18	56	0.0	6.3
119	Irak	3	28	0.0	0

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2013

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 grt ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 260 milyon dwt, Rusya 21 milyon dwt ve İran 15 milyon dwt ile yer almaktadır.

GRAFİK (18): Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri



2.1.6. 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.

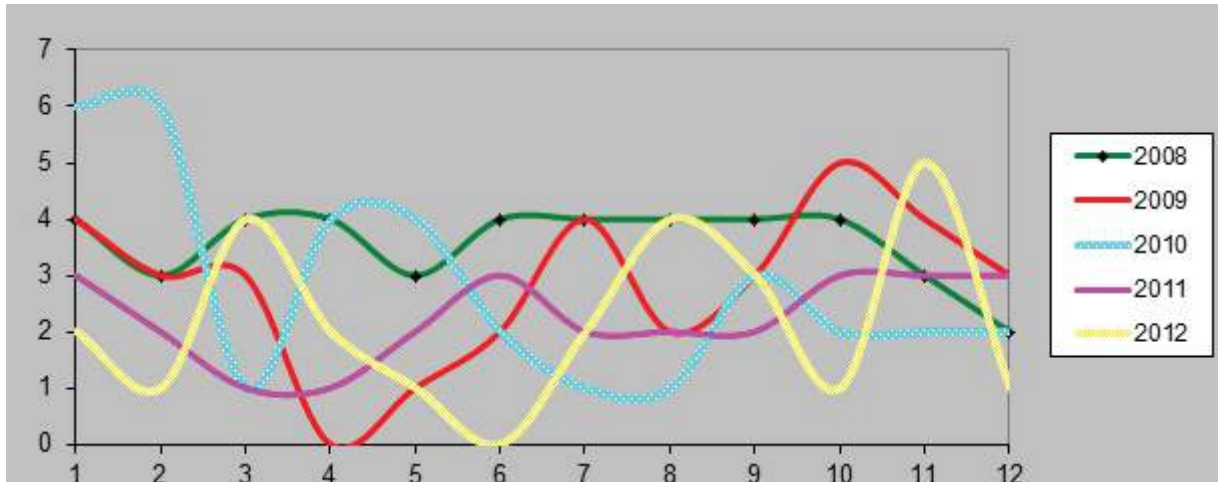
Türk gemilerinin Paris Memorandumu (Paris MoU) kapsamında yabancı limanlarda alıkonma oranları her geçen yıl azalmakta olup, 2008 yılında Ülkemizin Beyaz Liste'ye geçişi sağlanmıştır. Tutulma sayılarına baktığımızda, 2008 yılında 40, 2009 yılında 34, 2010 yılında 34, 2011 yılında 27, 2012 yılında 26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

Yapılan istatistiki çalışmalar ile belirlendiği üzere tutulmaların başlıca sebepleri;

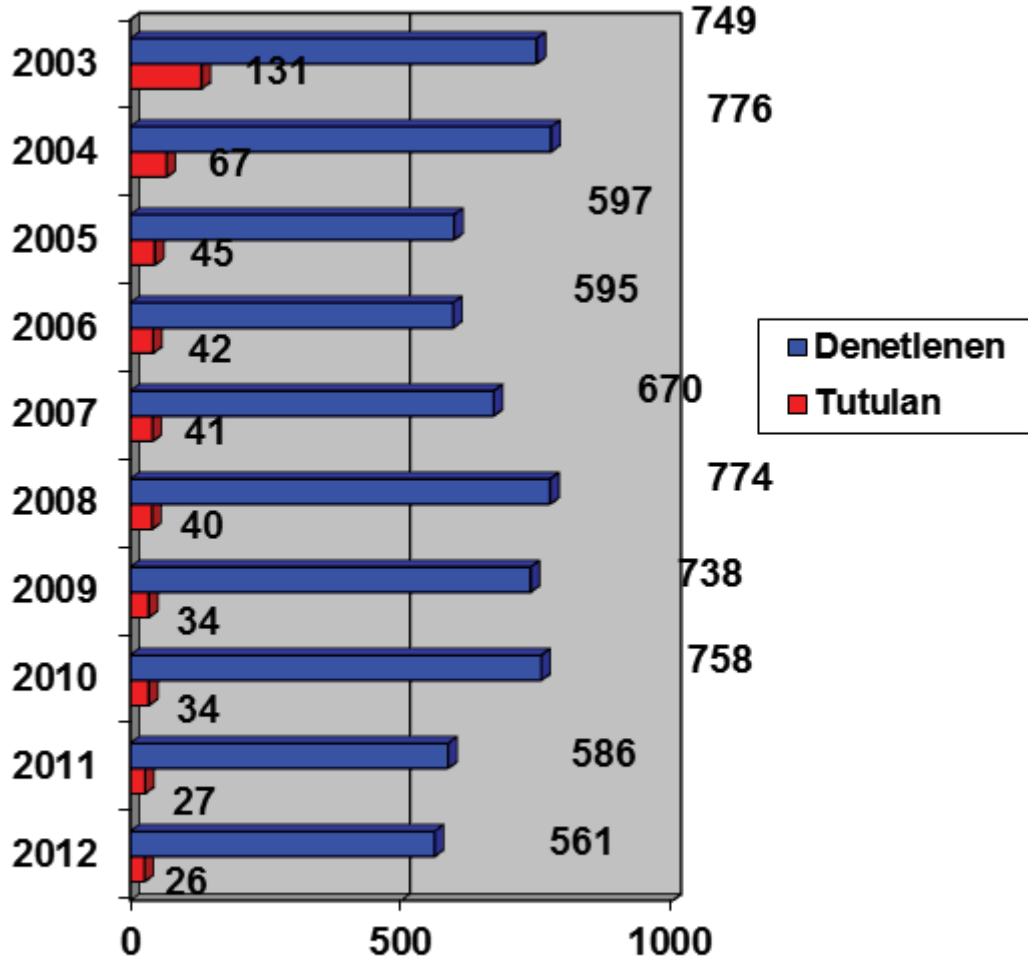
- ISM,
- Yangın Söndürme Araç-Gereçleri,
- MARPOL I,
- Can Kurtarma Araç-Gereçleri,
- Seyir Güvenliği,
- Yük Hatları olarak görülmektedir.

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 (19) : Paris MoU tarafından 2008 – 2012 Yılları Arasında Aylara Dağıtılmış Karşılaştırmalı Tutulma İstatistiği

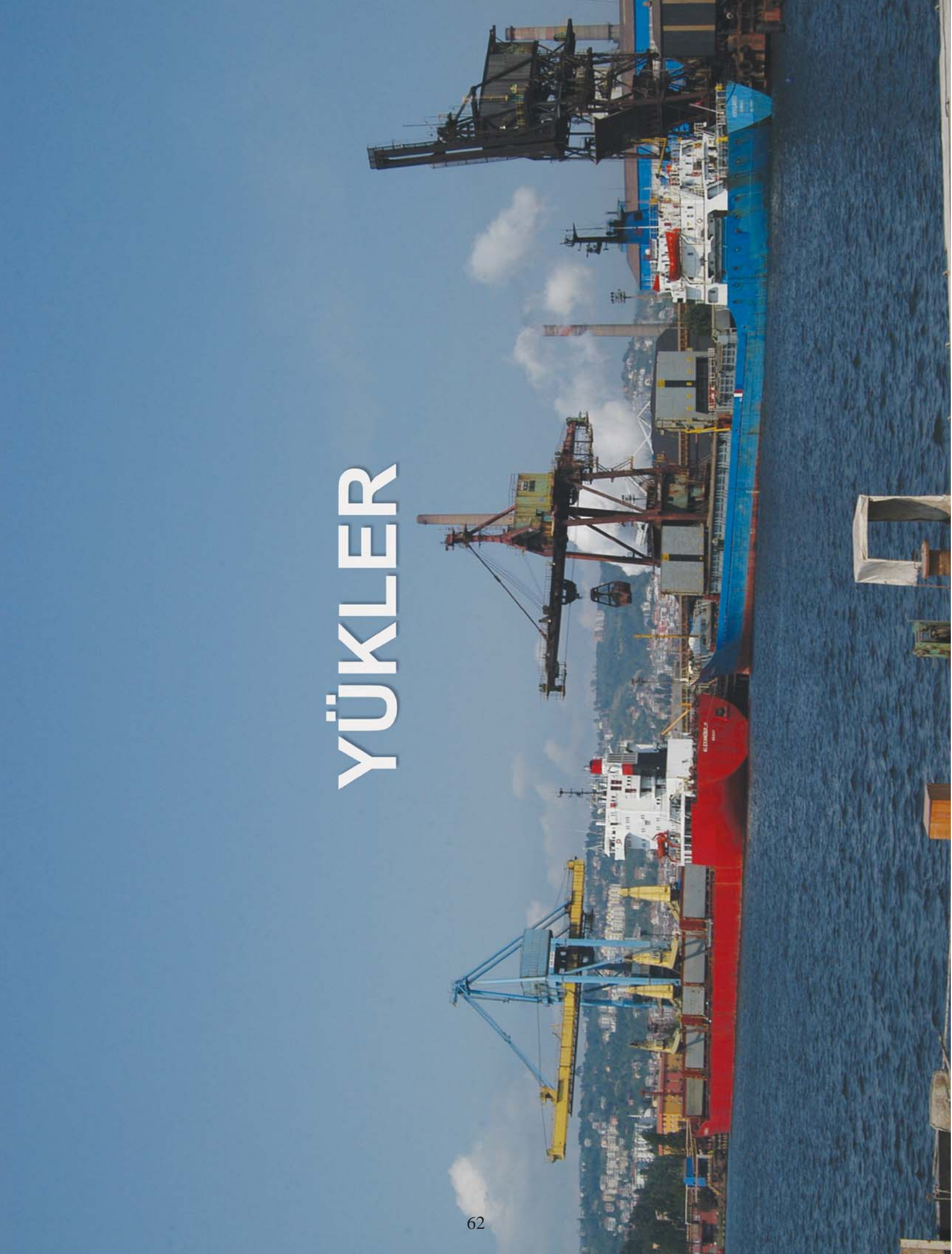


GRAFİK (20) : Yıllara Göre Gemi Tutulmaları



Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

YÜKLER



2.2. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŞINMASINDAKİ GELİŞMELER

Denizyolunun sınır aŐımı 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 Őeklidir.

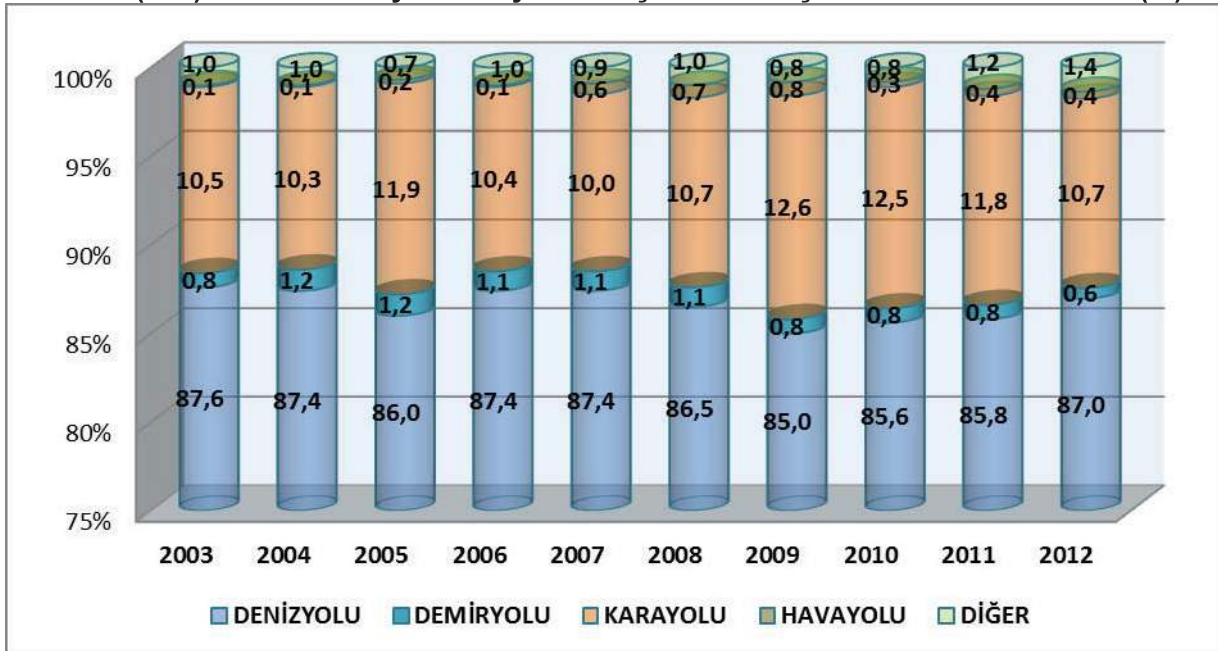
Türkiye konum itibariyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavsak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaŐımın odağındadır. Bu coğrafi avantaj ayrıca 4500 (8333km) deniz millik sahil Şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. Dünya deniz ticaretinin % 90'ı, Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık % 85'inden fazlası denizyoluyla yapılmaktadır.

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

YILLAR	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİŐER
2003	87,6	0,8	10,5	0,1	1,0
2004	87,4	1,2	10,3	0,1	1,0
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1,0
2007	87,4	1,1	10,0	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1,0
2009	85,0	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87,0	0,6	10,7	0,4	1,4

Kaynak : TÜİK

GRAFİK (21) : Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)



Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2012 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) % 87'si Denizyolu ile, % 10.7'si Karayolu ile, % 0.6'sı Demiryolu ile % 1.4'ü, diğer yollar ile (Postayla gönderme, Sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,4'ü ise Havayoluyla taşınmıştır.

2011 yılına nazaran 2012 yılında, Denizyolu dış ticaret taşıma hacmi miktar olarak % 1.2 artmış, karayolu % 1.1 oranında azalmış, demiryolunun oranı % 0.2 azalmış, diğer yollar % 0.2 oranında artmış ve havayolunda ise oran aynı kalmıştır

TABLO (35) : 2011 -2012 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticareti (\$)

Yollar	İthalat \$ 2011	İthalat \$ 2012	İhracat \$ 2011	İhracat \$ 2012	Dış Ticaret \$ 2011	Dış Ticaret \$ 2012
Denizyolu	133.434.323.795	129.028.160.299	73.621.892.205	78.015.752.860	207.056.216.000	207.043.913.159
Demiryolu	3.185.490.059	2.346.112.511	1.243.108.048	1.019.263.508	4.428.598.107	3.365.376.019
Karayolu	44.513.837.968	39.417.432.982	50.253.928.734	50.477.951.750	94.767.766.702	89.895.384.732
Havayolu	21.515.036.762	23.797.996.222	8.583.013.431	21.785.180.431	30.098.050.193	45.583.176.653
Diğer	38.184.547.780	41.954.792.231	1.252.419.153	1.238.504.047	39.436.966.933	43.193.296.278
Toplam	240.833.236.364	236.544.494.245	134.954.361.571	152.536.652.596	375.787.597.935	389.081.146.841

Kaynak : TÜİK

2012 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak % 53.2'si Denizyolu ile, % 23.1'i Karayolu ile, % 0.8'i Demiryolu ile % 11.2'si diğer yollar ile (Postayla gönderme, Sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 11.7'si ise Havayoluyla taşınmıştır.

2.2.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

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

Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları

Limanlara gelen gemi sayıları ülkelerin deniz ticaretinin artış ve azalışına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. 2005-2012 yıllarında Limanlarımıza gelen gemi sayıları tablosu incelendiğinde,

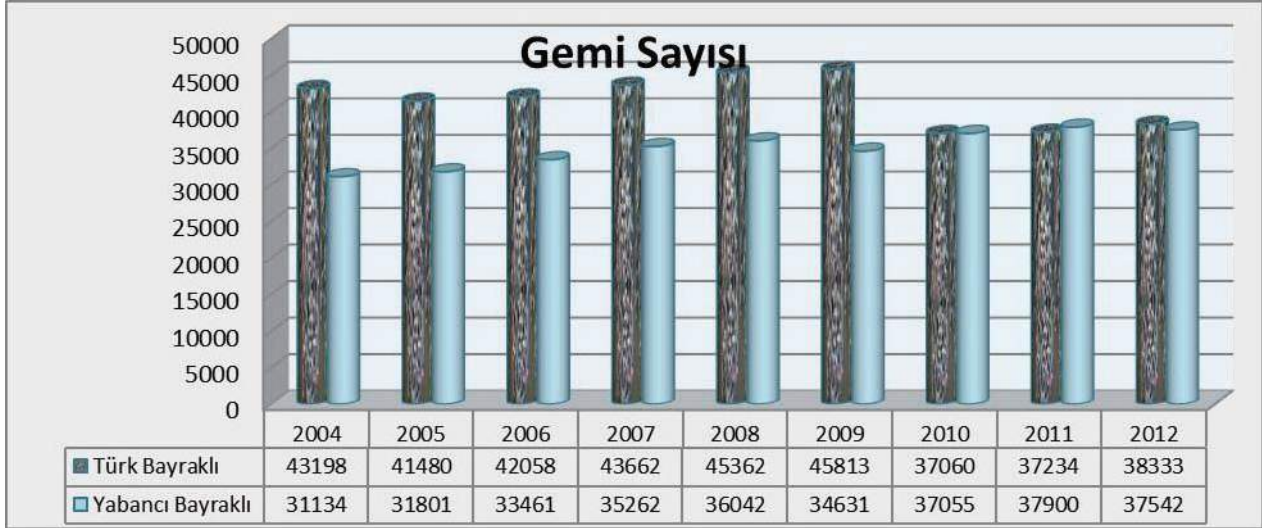
- 2005 yılına nazaran 2006 yılında gemi sayısı % 3,1,
- 2006 yılına nazaran 2007 yılında gemi sayısı % 4,5,
- 2007 yılına nazaran 2008 yılında gemi sayısı % 3,1 artmış,
- 2008 yılına nazaran 2009 yılından gemi sayısı % 1,2 ve
- 2009 yılına nazaran 2010 yılında gemi sayısı % 7,9 azalmış,
- 2010 yılına nazaran 2011 yılında gemi sayısı 1,4 artmış
- 2011 yılına nazaran 2012 yılında ise gemi sayısı 1,0 artmıştır.

TABLO (36) : Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları

Yıllar	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	TB %	YB %
2004	43.198	31.134	74.332	58,11	41,89
2005	41.480	31.801	73.281	56,60	43,40
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	50,00	50,00
2011	37.234	37.900	75.134	49,60	50,40
2012	38.333	37.542	75.875	50,50	49,50

Kaynak : T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (22): 2004-2012 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları



2012 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle limanlarımıza gelen gemi sayıları incelendiğinde, toplam 75.875 adet gemiden,

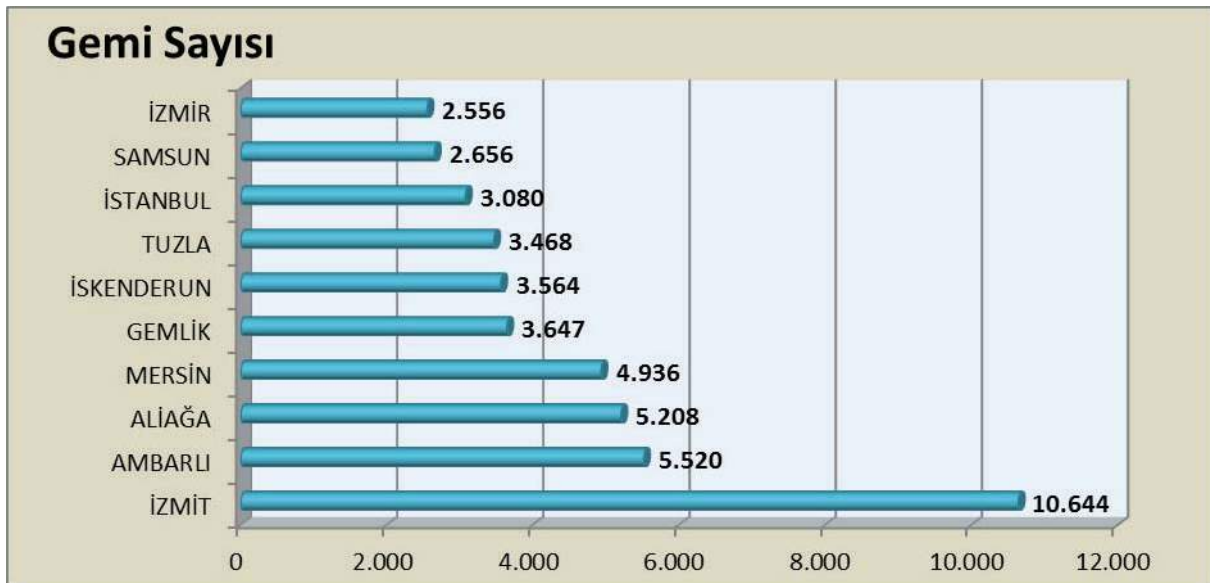
- % 14.0'ünün(10.644 adet) İzmit limanına,
- % 7.3'ünün (5.520 adet) Ambarlı limanına,
- % 6.9'unun (5.208 adet) Aliağa limanına,
- % 6.5'inin (4.127 adet) ise Mersin limanına geldiği görülmektedir.

Tablo (37): 2012 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GRT'ları

LİMAN BAŞKANLIĞI	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
İZMİT	4.253	16.865.872	6.391	88.333.875	10.644	105.199.747
AMBARLI	2.984	22.062.704	2.536	66.401.317	5.520	88.464.021
ALİAĞA	1.787	9.217.705	3.421	45.035.974	5.208	54.253.679
MERSİN	1.806	7.821.215	3.130	43.750.989	4.936	51.572.205
GEMLİK	1.464	6.443.245	2.183	39.398.207	3.647	45.841.453
İSKENDERUN	1.583	3.178.442	1.981	24.883.648	3.564	28.062.090
TUZLA	2.355	12.265.151	1.113	12.952.400	3.468	25.217.551
İSTANBUL	1.710	2.801.018	1.370	31.772.623	3.080	34.573.641
SAMSUN	888	2.622.323	1.768	8.829.646	2.656	11.451.969
İZMİR	663	4.326.342	1.893	44.726.662	2.556	49.053.004
BODRUM	1.384	280.292	767	1.917.942	2.151	2.198.233
TEKİRDAĞ	838	1.956.516	1.162	17.631.396	2.000	19.587.912
BANDIRMA	1.043	1.098.903	832	3.989.570	1.875	5.088.473
ÇEŞME	1.156	3.842.600	406	395.662	1.562	4.238.262
ÇANAKKALE	1.274	1.069.452	281	3.430.945	1.555	4.500.397
DİĞER	13.145	16.712.855	8.308	114.368.228	21.453	131.081.084
TOPLAM	38.333	112.564.637	37.542	547.819.085	75.875	660.383.722

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2012 Yılında Ülkemiz limanlarına gelen gemilerin toplam GRT'a oranı ise, Yabancı bayraklı gemilerin 547.819085 Grt ile % 83, Türk bayraklı gemilerin 112.564.637 GRT ile % 17'dir.

Grafik (23): 2012 Yılı Limanlar İtibariyle Gemi Sayıları

Kabotaj Yük Taşımaları

Türk liman ve iskelelerinde 2003-2012 yıllarını kapsayan kabotaj taşıma miktarları feribot içinde araç ile taşınan kabotaj eşyası ve gemiyle taşınan kabotaj taşıması ton bazında Tablo 41 'de belirtildiği gibidir.

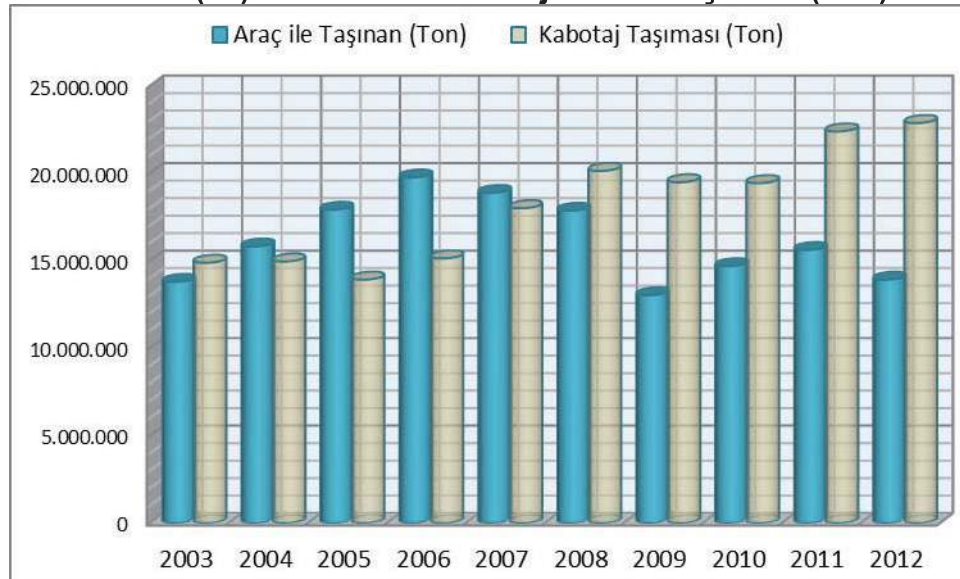
01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı Denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. Ancak, uluslararası düzeyde 2007 yılının Ağustos ayında başlayan küresel krizinde etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, 2009 yılında % 14,4'lük bir düşüş gerçekleşmiş, 2011 yılında 11.4 oranında artış, 2012 yılında ise % 3.2'lik düşüş olmuştur.

TABLO (38) : 2003-2012 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)

Yıllar	Kabotaj Taşıması	Kabotaj	Toplam Kabotaj	Değişim
	Araç ile Taşınan (Ton)	Taşıması (Ton)	(Ton)	%
2003	13.787.137	14.884.389	28.671.526	-
2004	15.810.494	14.958.778	30.769.272	7,3
2005	17.911.082	13.922.865	31.833.947	3,5
2006	19.756.679	15.133.337	34.890.016	9,6
2007	18.873.278	18.004.619	36.877.897	5,7
2008	17.856.494	20.136.037	37.992.531	3
2009	13.027.429	19.485.900	32.513.329	-14,4
2010	14.686.657	19.434.485	34.121.142	4,9
2011	15.612.213	22.389.570	38.001.783	11,4
2012	13.913.980	22.869.458	36.783.438	-3,2

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (24): 2003-2012 Kabotajda Yük Taşımaları (Ton)



2012 yılında kabotaj taşımacılığı (feribot içinde taşınan kamyon-tır) araç içinde taşınan kabotaj yükü 13.913.980 ve dökme veya parsiyel olarak gemiyle taşınan kabotaj

yükü ise 22.869.458 ton olmak üzere toplam 36.783.438 tondur. 2003-2012 yılları arasında kabotaj taşımacılığı % 28.3 artmıştır.

2003-2012 yılları dikkate alındığında, kabotaj taşımacılığında en fazla artış 2011 yılında % 11.4, 2006 yılında % 9.6 ve 2004 yılında % 7,3 olmuştur.

2012 Yılında dökme veya parsiyel olarak yük cinsleri itibariyle kabotaj taşımacılığı tablosunda, 22.9 milyon tonluk taşımada en fazla dökme sıvı yükler taşınmıştır.

Kabotaj da en fazla taşınan kargo sıralamasında , % 39.45 ile sıvı dökme yükler, % 33.48 ile katı dökme yük, % 16.42 ile genel kargo, % 10.14 ile konteyner ve % 0.33 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (39) 2012 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı

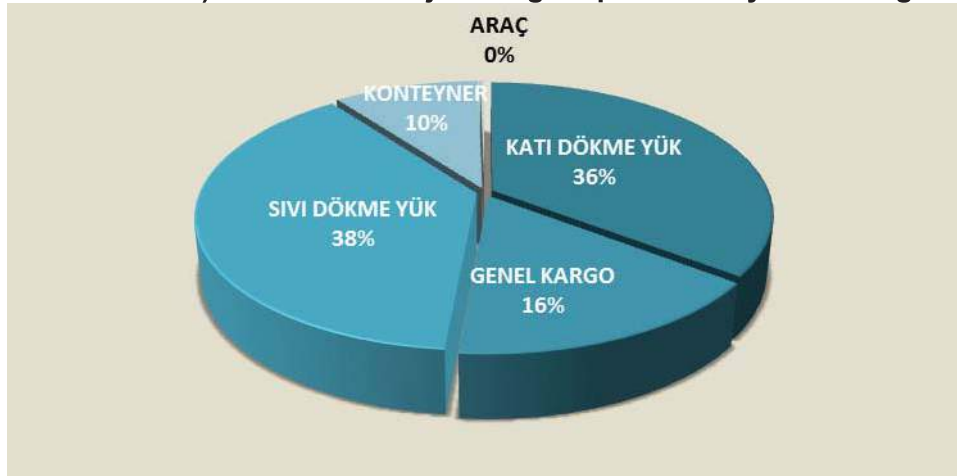
KARGO TİPİ	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TOPLAM ELLEÇLEME	KARGO TİPİ %
KATI DÖKME YÜK	7.242.304	8.464.905	15.707.209	33,48
GENEL KARGO	3.842.926	3.861.191	7.704.117	16,42
SIVI DÖKME YÜK	9.334.316	9.177.150	18.511.466	39,45
KONTEYNER	2.372.503	2.385.585	4.758.088	10,14
ARAÇ	77.409	75.703	153.112	0,33
TOPLAM	22.869.458	24.049.929	46.919.387	100,00

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2012 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde % 16.6 ile Kocaeli, % 12.7 ile Ambarlı ve % 10,4 ile Aliğa limanı ilk üç sırada yer almıştır.

Kabotaj yüklemede Kocaeli limanı % 20,4 ile 1. sırada, İskenderun limanı % 12.9 ile 2. sırada ve Aliğa limanı % 12.6 ile 3. sırada yer almaktadır.

GRAFİK25) : 2012 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (Ton)



TABLO (40) : 2012 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar

SIRA	LİMANLAR	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TOPLAM ELLEÇLEME
1	KOCAELİ	4.669.362	3.166.088	7.835.450
2	AMBARLI	1.338.655	4.629.638	5.968.293
3	ALİAĞA	2.890.259	1.997.690	4.887.949
4	İSKENDERUN	2.948.095	535.169	3.483.264
5	KARADENİZ EREĞLİSİ	638.580	1.779.585	2.418.165
6	TUZLA	332.455	1.424.767	1.757.222
7	GEMLİK	783.929	929.657	1.713.586
8	İSTANBUL	55.490	1.645.757	1.701.247
9	SAMSUN	775.457	895.473	1.670.930
10	KARABİGA	805.015	818.218	1.623.233
11	BOTAŞ(CEYHAN)	1.585.110	22.624	1.607.734
12	ÇANAKKALE	1.381.665	120.029	1.501.694
13	MERSİN	412.921	1.032.678	1.445.599
14	TEKİRDAĞ	582.855	503.958	1.086.813
15	ANTALYA	34.597	1.002.657	1.037.254
16	ÜNYE	754.586	201.309	955.895
17	RİZE	8.254	814.856	823.110
18	TRABZON	332.561	379.973	712.534
19	BANDIRMA	410.440	238.573	649.013
20	MARMARA A.	638.706	2.316	641.022
21	İZMİR	172.393	315.396	487.789
22	TİREBOLU	0	455.735	455.735
23	BARTIN	250.953	179.258	430.211
24	YALOVA	38.001	387.198	425.199
25	ZONGULDAK	225.095	149.708	374.803
26	İNEBOLU	289.435	0	289.435
27	HOPA	153.175	100.736	253.911
28	GÜLLÜK	168.075	10.400	178.475
29	AMASRA	144.500	0	144.500
30	GÖCEK	0	88.203	88.203
31	FATSA	0	65.970	65.970
32	MUDANYA	26.337	23.088	49.425
33	ERDEK	0	36.886	36.886
34	ORDU	0	28.411	28.411
35	ÇEŞME	0	23.960	23.960
36	MARMARİS	0	17.932	17.932
37	DİKİLİ	6.880	9.708	16.588
38	GİRESUN	0	10.303	10.303
39	TAŞUCU	10.122	0	10.122
40	GELİBOLU	5.500	1.319	6.819
41	VAKFIKEBİR	0	2.650	2.650
42	BODRUM	0	574	574
43	İĞNEADA	0	500	500
44	BOZCAADA	0	380	380
45	KUŞADASI	0	247	247
46	FOÇA	0	50	50
	TOPLAM	22.869.458	24.049.627	46.919.085

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotaj boşaltmasında, Ambarlı limanı % 19.3 ile 1. sırada, Kocaeli limanı % 13.2 ile 2. sırada ve Aliağa limanı % 8.3 ile 3. sırada yer almaktadır.

TABLO (41) : 2003-2012 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil /Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim %	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2003	6.219.645	-	35.880.927	-
2004	6.900.922	10,9	40.835.592	13,8
2005	6.961.643	0,9	42.294.836	3,6
2006	7.773.689	11,7	51.978.669	22,9
2007	8.161.999	5	59.942.527	15,3
2008	8.866.797	8,6	82.950.808	38,4
2009	9.315.772	5,1	82.580.396	-0,4
2010	9.400.735	0,9	83.607.444	1,2
2011	10.402.917	10,7	83.283.519	-0,4
2012	10.710.645	2,9	77.785.568	-6,6

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosu incelendiğinde 2003 yılından 2012 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. 2003-2012 yıllarında kabotajda taşınan araç sayılarındaki en büyük artış % 11.7 olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında araç sayısında % 2.9 artış , adetxmil'de ise % 6.6 azalış gerçekleşmiştir. 2003-2012 yıllarında taşınan araç sayısında % 72.2'lik bir artış olmuştur.

2003-2012 yıllarında kabotajda araç içinde taşınan yüklerin adet-mil miktarındaki en büyük artış % 8.4 ile 2008 yılında gerçekleşmiş ancak global ekonomik krizin kabotaj taşımacılığı etkisi 2009, 2011 yıllarında % 0,4 2012 yılında ise % 6.6 azalmıştır. 2003-2012 yıllarında araç içinde taşınan yüküm adet-mil artışı % 116.8'dir.

GRAFİK (26) : 2003-2012 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı



TABLO (42) : 2003-2012 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil)

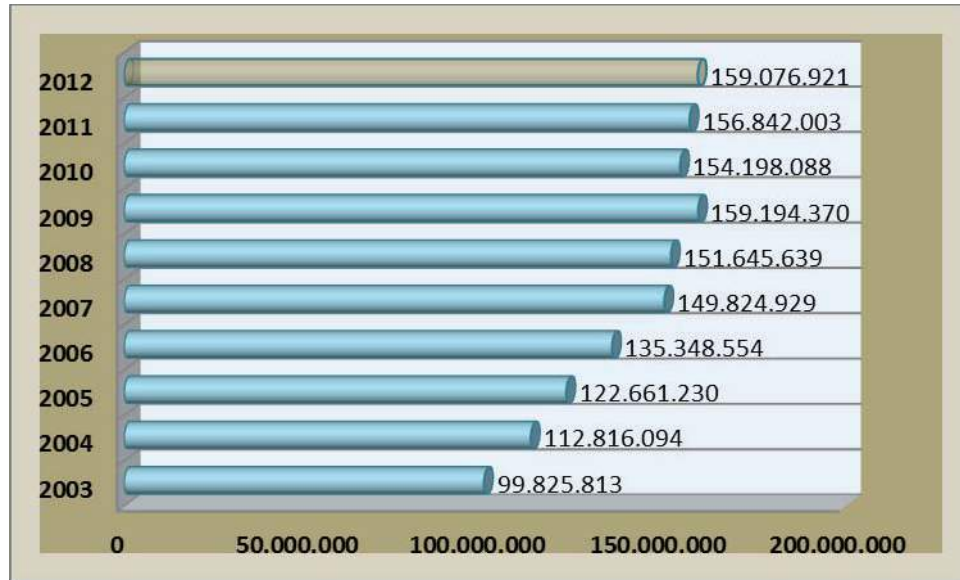
Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim %	Yolcu (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2003	99.825.813	-	550.524.602	-
2004	112.816.094	13	621.484.444	12,9
2005	122.661.230	8,7	670.751.087	7,9
2006	135.348.554	10,3	752.889.731	12,2
2007	149.824.929	10,7	842.975.355	12
2008	151.645.639	1,2	847.917.253	0,6
2009	159.194.370	5	886.609.389	4,6
2010	154.198.088	-3,1	847.715.977	-4,4
2011	156.842.003	1,7	854.909.150	0,8
2012	159.076.921	1,4	787.572.051	-7,9

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda taşınan yolcu sayıları tablosunda, en fazla artış % 13 ile 2004 , % 10,7 ile 2007 yıllarında gerçekleşmiştir. 2003-2012 yıllarında kabotajda taşınan yolcu sayısında % 59.3'lük, Yolcu AdetxMil 'de ise % 43.1'lik bir artış olmuştur.

Global ekonomik krizin kabotajda yolcu taşımacılığına etkisi ise yıllık değişimin 2008 yılında % 1,2'ye, 2009 yılında % 5'e, 2010 yılında ise % -3,1'e gerilemesi olarak ortaya çıkmıştır. 2012 yılında ise % 1.4'lük bir artış gerçekleşmiştir. 2012 yılında Yolcu adetxmil'de ise % 7.9'luk bir düşüş olmuştur.

GRAFİK (27) : 2003-2012 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı



TABLO (43): 2004-2012 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları

YILLAR	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
GEMİ CİNSLERİ	TEŞVİK MİKTARI (YTL)	TEŞVİK MİKTARI (YTL)	TEŞVİK MİKTARI (YTL)2	TEŞVİK MİKTARI (YTL)3	TEŞVİK MİKTARI (YTL)	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TEŞVİK MİKTARI (TL)4	TEŞVİK MİKTARI (TL)
Balıkçı gemileri	53.200.000	76.564.114	84.421.667	82.908.757	87.061.742	105.367.782	128.751.622	137.043.503	155.935.009
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	11.400.000	13.331.532	19.846.726	19.671.717	23.407.240	25.371.005	32.122.177	44.518.922	65.261.179
Ticari Yatlar	5.700.000	6.301.647	6.413.150	6.901.973	6.862.210	6.495.023	9.481.135	15.396.001	19.176.906
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	81.700.000	112.967.533	113.613.856	130.773.444	143.125.968	151.080.558	188.186.588	211.949.507	223.725.002
Tankerler	28.500.000	24.333.669	21.206.102	20.656.402	24.332.019	26.681.860	32.646.437	33.351.944	41.421.601
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	9.500.000	13.155.421	17.327.253	20.097.654	23.851.494	27.477.745	35.141.718	42.049.302	49.264.903
TOPLAM	190.000.000	246.653.916	262.828.754	281.009.987	308.640.674	342.473.973	426.329.678	484.309.180	554.784.600
Yıllık Değişim	-	29,80%	6,50%	6,90%	9,80%	11%	24,50%	13,60%	14,60%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2004-2012 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2011 yılında

- Yolcu gemileri ve Feribotlar % 40.4
- Balıkçı Gemileri % 28.1
- Tankerler % 7.5
- Romorkörler ve Hizmet Gemileri % 11.8
- Dökme ve Kuruyük Gemileri % 8.8
- Ticari Yatlar % 3.4

oranında teşvikten yararlanılmıştır.

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

SEKTÖR	KAMU				ÖZEL			
	YILLAR	VERİLEN YAKIT (MTON)	%	TEŞVİK MİKTARI (TL)	%2	VERİLEN YAKIT (MTON)3	%4	TEŞVİK MİKTARI (TL)5
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
2004-2012 TOPLAM	801.069	29	901.282.310	29	1.934.737	71	2.195.748.452	71

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2004-2012 yıllarında 8 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne 901.282.319 TL, özel sektöre ise 1.698.898.890 TL teşvik verilmiştir.

- Sekiz 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 ise özel sektör tarafından

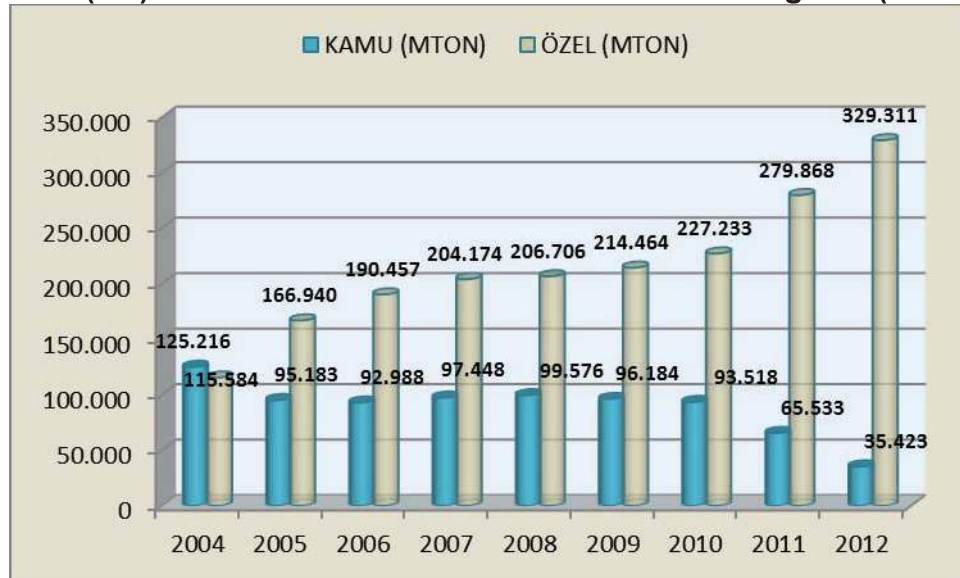
kullanılmıştır.

2004-2012 yıllarında 8 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne ait deniz araçları tarafından 801.069 mton, özel sektöre ait deniz araçları tarafından ise 1.984.737 mton ÖTV'siz yakıt kullanılmıştır.

- Sekiz yılda kamu-özel sektöre verilen yakıt miktarları dikkate alındığında,
- 2004 yılında % 52'si kamu sektörü, % 48'i özel sektör tarafından,
 - 2005 yılında % 36'sı kamu sektörü, % 64'ü ise özel sektör tarafından,
 - 2006 yılında % 33'ü kamu sektörü, % 67'si ise özel sektör tarafından,
 - 2007 yılında % 32'si kamu sektörü, % 68'si özel sektör tarafından,
 - 2008 yılında % 33'ü kamu sektörü, % 67'si özel sektör tarafından,
 - 2009 yılında % 31'i kamu sektörü, % 69'u özel sektör tarafından,
 - 2010 yılında % 29'u kamu sektörü, % 71'i özel sektör tarafından
 - 2011 yılında % 19'u kamu sektörü, % 81'i özel sektör tarafından
 - 2012 yılında % 10'u kamu sektörü % 90'ı özel sektör tarafından

kullanılmıştır.

GRAFİK (28) : ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektör Dağılımı (mton)



Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler

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

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

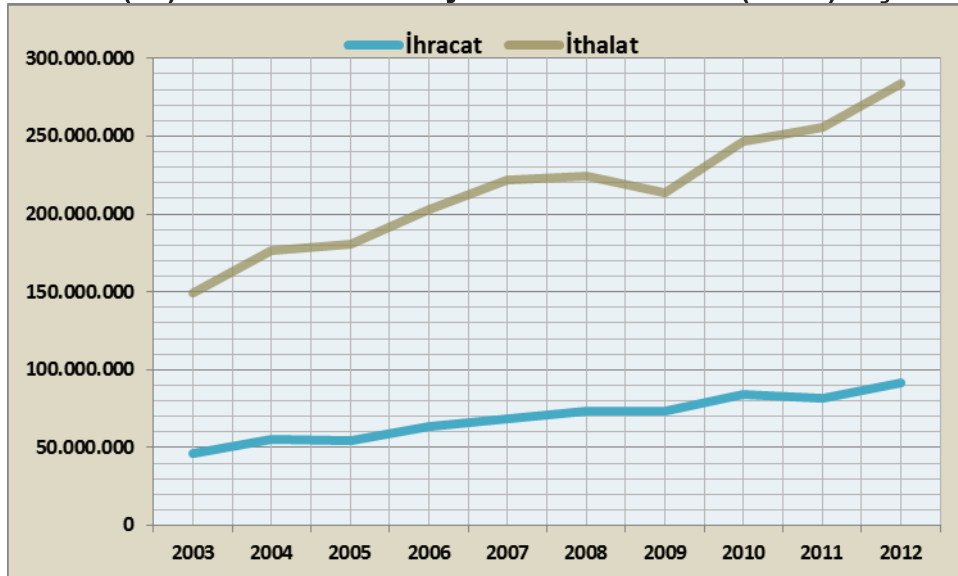
2012 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 192.474.928 ton, ihracatı ise 91.307.486 ton olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (45) : 2003-2012 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları (Ton)

Yıllar	Toplam Dış Ticaret	İhracat	İthalat	T/B Gemi Payı	TB %	YB %
2003	149.485.514	46.054.532	103.430.982	43.680.964	29	71
2004	176.161.939	55.118.561	121.043.378	41.905.941	24	76
2005	180.663.331	54.494.224	126.169.107	42.874.811	24	76
2006	202.718.284	63.311.978	139.406.306	42.615.725	21	79
2007	222.059.619	68.660.270	153.399.349	36.992.141	17	83
2008	224.776.283	73.244.972	151.531.311	31.791.383	14	86
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (29): 2003-2012Denizyolu İthalat-İhracat (mton)Taşımaları



Tablo 48 verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2011 yılına nazaran 2012 yılında ihracat taşımaları 81.7 milyon tondan 91.3 milyon tona çıkmış, ithalat taşımaları ise 173.5 milyon tondan 192.4 milyon tona yükselmiştir.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay % 14'tür.

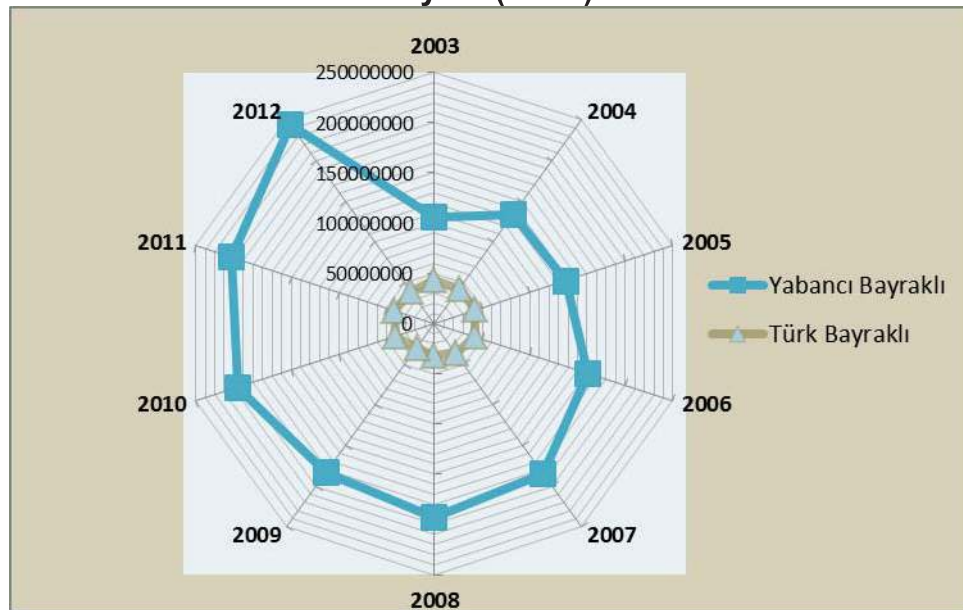
Türk Bayraklı gemiler 2003-2012 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 19 oranında pay almışlardır.

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

Yıllar	Türk Bayraklı				Yabancı Bayraklı				Toplam	
	TB İthalat	%	TB İhracat	%	YB İthalat	%	YB İhracat	%	TB Dış Ticaret	YB Dış Ticaret
2003	30.864.219	30	12.816.745	28	72.566.763	70	33.237.787	72	43.680.964	105.804.550
2004	29.240.528	24	12.665.413	23	91.802.850	76	42.453.148	77	41.905.941	134.255.998
2005	31.577.200	25	11.297.612	21	94.591.907	75	43.196.613	79	42.874.812	137.788.520
2006	32.794.143	24	9.821.582	16	106.612.163	76	53.490.396	84	42.615.725	160.102.559
2007	27.187.904	18	9.804.237	14	126.211.445	82	58.856.033	86	36.992.141	185.067.478
2008	21.136.641	14	10.654.742	15	130.394.670	86	62.590.230	85	31.791.383	192.984.900
2009	20.387.046	15	9.578.520	13	119.475.045	85	64.191.743	87	29.965.566	183.666.788
2010	28.878.432	18	11.615.686	14	133.747.337	82	72.329.476	86	40.494.118	206.076.813
2011	30.122.065	17	12.273.945	15	143.433.119	83	69.505.583	85	42.396.010	212.938.702
2012	26.476.350	14	12.235.897	13	165.998.578	86	79.071.589	87	38.712.247	245.070.167

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (30) : Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)



2012 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayırmalı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 91.3 milyon tonun 12.2 milyon tonu, % 13'ü Türk bayraklı gemilerle; 79.1 milyon tonu, % 87'si yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 192.4 milyon tonun, 26.4 milyon tonu % 14'ü Türk Bayraklı gemilerle, 165.9 milyon tonu % 86'sı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

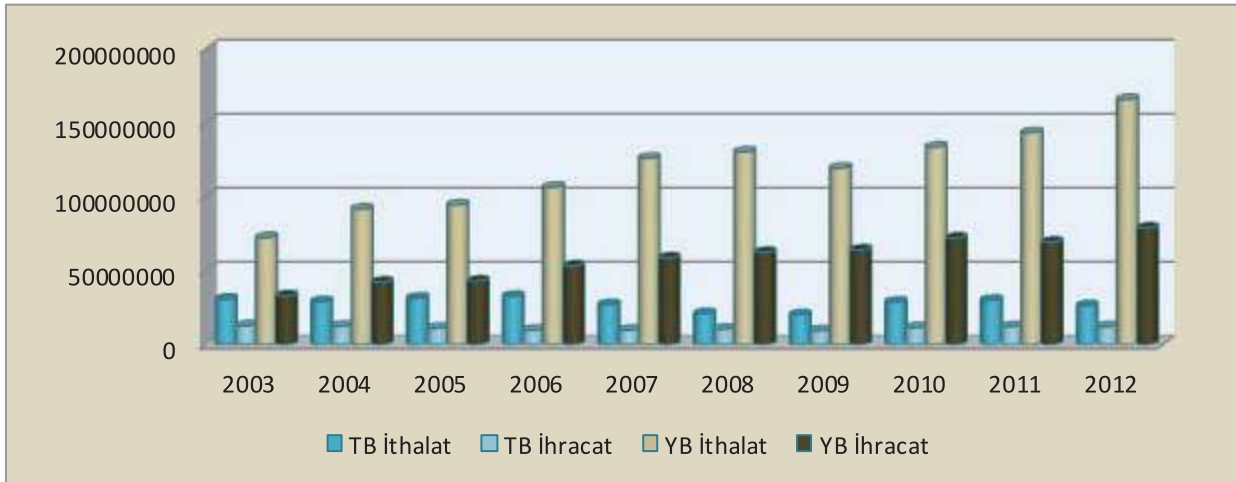
Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2003 yılında 149,4 milyon tonluk taşıma hacminin 2012'de 283.7 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 103 milyon tondan 192 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 46 milyon tondan 91 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2003 yılında ihracatta 12.8 milyon tondan 2012 yılında 12.2 milyon tona gerilediği, ithalatta ise 2003 yılında 30.8 milyon tondan 2012 yılında 26.4 milyon tona gerilediği Tablo 49 'da görülmektedir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2003 yılında ihracatta 33.2 milyon tondan 2012 yılında 79 milyon tona, ithalatta ise 2003 yılında 72 milyon tondan 2012 yılında 165 milyon tona yükselmiştir.

2012 verilerine göre ihracat yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasında 2011 yılına nazaran % 2'lik yükselme, ithalat yüklerinin taşınmasında ise % 3'lük gerileme görülmektedir.

GRAFİK (31): Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri



2.2.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2012 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, % 42.4 ile sıvı dökme yükler, % 27.4 ile konteyner, % 16.4 ile genel kargo, % 11.1 ile katı dökme yük ve % 2.8 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

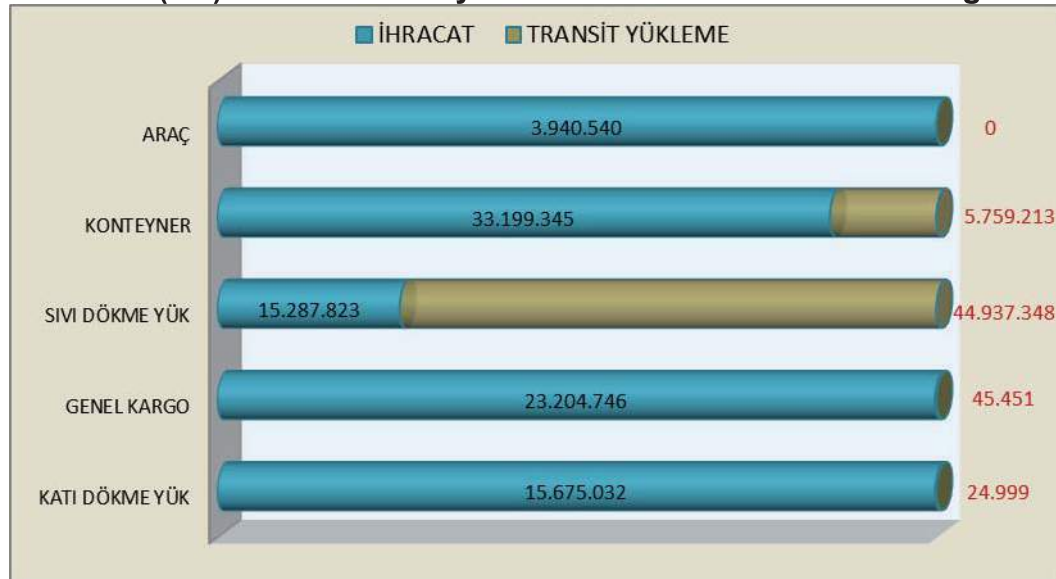
TABLO (47) :Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (Miktar/Ton)

KARGO TİPİ	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	İHRACAT+TRANSİT TOPLAM
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM		
KATI DÖKME YÜK	2.501.656	13.173.376	15.675.032	24.999	15.700.031
GENEL KARGO	2.808.656	20.396.090	23.204.746	45.451	23.250.197
SIVI DÖKME YÜK	531.840	14.755.983	15.287.823	44.937.348	60.225.171
KONTEYNER	3.503.674	29.695.671	33.199.345	5.759.213	38.958.558
ARAÇ	2.890.071	1.050.469	3.940.540	0	3.940.540
TOPLAM	12.235.897	79.071.589	91.307.486	50.767.011	142.074.497

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Dış ticaret taşımacılığı ithalat-transit boşaltmasında en fazla taşınan kargo sıralamasında, % 38.2 ile katı dökme yükler, % 27.2 ile sıvı dökme yükler, % 17.9 ile konteyner, % 14.7 genel kargo ve % 2 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

GRAFİK (32) 2012 Yılı Denizyolu İthalatının Yük Cinslerine Dağılımı



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

KARGO TİPLERİ BAZINDA İTHALAT + TRANSİT BOŞALTMA TON					
İTHALAT					
KARGO TİPİ	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
KATI DÖKME YÜK	6.487.595	69.199.592	75.687.187	24.999	75.712.186
GENEL KARGO	4.636.674	24.530.795	29.167.469	46.880	29.214.349
SIVI DÖKME YÜK	9.646.777	44.155.631	53.802.408	161.842	53.964.250
KONTEYNER	2.422.839	27.447.732	29.870.571	5.723.699	35.594.270
ARAÇ	3.280.465	662.651	3.943.116	0	3.943.116
TOPLAM	26.476.350	165.998.578	192.474.928	5.957.420	198.432.348

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2.2.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verileri dikkate alındığında, 2012 Yılında denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında 1. sırada 9.7 milyon ton ile Mısır, 2. sırada 9.2 milyon ton ile İtalya ve 3. sırada ise 5.9 milyon ton ile Rusya Federasyonu yer almaktadır.

TABLO (49) : 2012 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Ülkesi (Miktar /Ton)

İHRACAT					
ÜLKE	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
İTALYA	4.094.776	5.159.617	9.254.393	20.613.077	29.867.470
MISIR	731.379	9.020.336	9.751.715	703.822	10.455.537
A.B.D.	137.131	4.393.865	4.530.996	5.348.034	9.879.030
İSPANYA	880.950	4.100.879	4.981.829	2.391.152	7.372.981
RUSYA FED.	743.662	5.193.355	5.937.017	1.026.146	6.963.163
YUNANİSTAN	463.943	4.431.094	4.895.037	431.908	5.326.945
FRANSA	372.702	1.357.581	1.730.283	3.278.942	5.009.225
BELÇİKA	52.582	3.958.242	4.010.824	425.687	4.436.511
İSRAİL	537.019	3.361.803	3.898.822	139.534	4.038.356
MALTA	10.524	3.499.692	3.510.216	36.500	3.546.716
B.ARAP EMRLİKL.	189.548	2.472.692	2.662.240	312.009	2.974.249
SUUDİ ARABİSTAN	350.424	2.404.590	2.755.014	197.650	2.952.664
LİBYA	691.976	2.052.218	2.744.194	117.385	2.861.579
HİNDİSTAN	5.800	643.845	649.645	2.087.556	2.737.201
ÇİN	55.000	2.088.706	2.143.706	210.520	2.354.226
LÜBNAN	147.221	2.175.556	2.322.777	15.673	2.338.450
KANADA	0	367.263	367.263	1.945.000	2.312.263
GÜRCİSTAN	551.572	638.744	1.190.316	1.089.883	2.280.199
İNGİLTERE	30.565	1.186.800	1.217.365	881.340	2.098.705
SİNGAPUR	259.718	1.446.620	1.706.338	296.580	2.002.918
DİĞER	1.929.405	19.118.091	21.047.496	9.218.613	30.266.109
TOPLAM	12.235.897	79.071.589	91.307.486	50.767.011	142.074.497

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2012 Yılında denizyoluyla en fazla ithalat yapılan ülkeler sıralamasında ise, 1. sırada 31.6 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 17 milyon ton ile Ukrayna ve 3. sırada ise 17.0 milyon ton ile A.B.D. yer almaktadır.

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

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

TABLO (50) : 2012 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi (Miktar/Ton)

ÜLKE	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAK	TOPLAM	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
RUSYA FED.	3.433.950	28.192.646	31.626.596	411.309	32.037.905
UKRAYNA	4.727.914	12.308.512	17.036.426	417.785	17.454.211
MISIR	6.326.165	10.263.428	16.589.593	743.468	17.333.061
A.B.D.	1.017.938	16.004.049	17.021.987	49.478	17.071.465
İTALYA	3.589.693	6.047.860	9.637.553	158.423	9.795.976
KOLOMBİYA	0	7.318.796	7.318.796	0	7.318.796
YUNANİSTAN	608.948	5.950.849	6.559.797	355.175	6.914.972
BELÇİKA	36.954	5.566.811	5.603.765	450.783	6.054.548
ROMANYA	1.461.522	3.884.248	5.345.770	601.350	5.947.120
BREZİLYA	0	4.987.478	4.987.478	0	4.987.478
İSPANYA	263.249	3.712.734	3.975.983	562.517	4.538.500
İSRAİL	208.292	3.812.679	4.020.971	23.927	4.044.898
CEZAYİR	37.039	3.992.495	4.029.534	7.476	4.037.010
İNGİLTERE	87.372	3.766.046	3.853.418	9.032	3.862.450
HOLLANDA	34.527	3.499.901	3.534.428	105.609	3.640.037
ÇİN	0	2.658.304	2.658.304	852.613	3.510.917
FRANSA	647.850	2.843.498	3.491.348	2.166	3.493.514
BULGARİSTAN	641.432	2.244.489	2.885.921	573.120	3.459.041
GÜNEY AFRİKA	235.648	2.902.178	3.137.826	0	3.137.826
ALMANYA	69.286	2.469.465	2.538.751	10.851	2.549.602
DİĞER	30.485.711	33.572.112	64.057.823	622.338	64.680.161
TOPLAM	53.913.490	165.998.578	219.912.068	5.335.082	225.869.488

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2.2.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2012 Yılında denizyoluyla OECD Ülkelerine yapılan ithalat ve ihracatın miktar olarak bilgileri Tablo 'da görülmektedir.

2012 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerine denizyoluyla 219 milyon ton ihracat, 5.3 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 225 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 14 ile İtalya, % 7.7 ile Ukrayna ve % 7,6 ile Mısır yer almaktadır.

2012 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerinden denizyoluyla 37.4 milyon ton ithalat, 38.5 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 76.9 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla

boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 39.2 ile İtalya. , % 12,9 ile ABD ve % 9.6 ile Romanya yer almaktadır.

TABLO (51) : 2012 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)

İHRACAT					
ÜLKE	TÜRK BAYRAK	YABANCI BAYRAK	TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
İTALYA	4.094.776	5.159.617	9.254.393	20.613.077	29.867.470
A.B.D.	137.131	4.393.865	4.530.996	5.348.034	9.879.030
İSPANYA	880.950	4.100.879	4.981.829	2.391.152	7.372.981
YUNANİSTAN	463.943	4.431.094	4.895.037	431.908	5.326.945
FRANSA	372.702	1.357.581	1.730.283	3.278.942	5.009.225
BELÇİKA	52.582	3.958.242	4.010.824	425.687	4.436.511
İSRAİL	537.019	3.361.803	3.898.822	139.534	4.038.356
KANADA	0	367.263	367.263	1.945.000	2.312.263
İNGİLTERE	30.565	1.186.800	1.217.365	881.340	2.098.705
GÜNEY KORE	0	301.004	301.004	1.543.371	1.844.375
HOLLANDA	23.058	937.883	960.941	733.688	1.694.629
PORTEKİZ	2.901	122.076	124.977	714.486	839.463
İSVEÇ	0	444.053	444.053	0	444.053
ALMANYA	1.800	294.818	296.618	15.004	311.622
POLONYA	0	227.899	227.899	14	227.913
AVUSTRALYA	0	1.053	1.053	130.000	131.053
İRLANDA	2.100	39.126	41.226	0	41.226
FİNLANDİYA	0	39.261	39.261	0	39.261
İZLANDA	0	37.360	37.360	0	37.360
DANİMARKA	0	34.096	34.096	0	34.096
NORVEÇ	0	34.028	34.028	0	34.028
MEKSİKA	0	23.864	23.864	4.715	28.579
JAPONYA	0	14.836	14.836	0	14.836
TOPLAM	6.599.527	30.853.665	37.468.028	38.595.952	76.049.144

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

OECD ülkeleriyle yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 17.6 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 82,4 olarak gerçekleşmiştir.

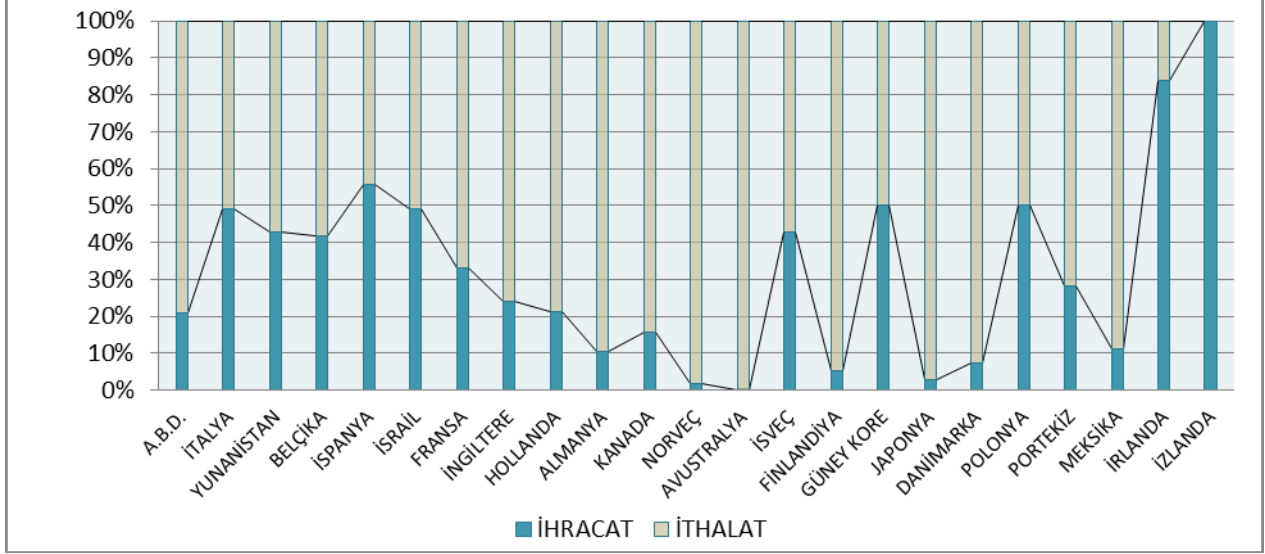
TABLO (52) : 2012 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)

ÜLKE	İTHALAT			TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAK	YABANCI BAYRAK	TOPLAM		
A.B.D.	1.017.938	16.004.049	17.021.987	49.478	17.071.465
İTALYA	3.589.693	6.047.860	9.637.553	158.423	9.795.976
YUNANİSTAN	608.948	5.950.849	6.559.797	355.175	6.914.972
BELÇİKA	36.954	5.566.811	5.603.765	450.783	6.054.548
İSPANYA	263.249	3.712.734	3.975.983	562.517	4.538.500
İSRAİL	208.292	3.812.679	4.020.971	23.927	4.044.898
İNGİLTERE	87.372	3.766.046	3.853.418	9.032	3.862.450
HOLLANDA	34.527	3.499.901	3.534.428	105.609	3.640.037
FRANSA	647.850	2.843.498	3.491.348	2.166	3.493.514
ALMANYA	69.286	2.469.465	2.538.751	10.851	2.549.602
NORVEÇ	2.000	2.001.830	2.003.830	0	2.003.830
KANADA	84.080	1.913.940	1.998.020	4.824	2.002.844
AVUSTRALYA	0	1.746.067	1.746.067	0	1.746.067
FİNLANDİYA	0	690.774	690.774	0	690.774
İSVEÇ	2.011	595.032	597.043	0	597.043
JAPONYA	55.555	427.233	482.788	0	482.788
DANİMARKA	0	436.071	436.071	0	436.071
PORTEKİZ	23.256	292.442	315.698	19.247	334.945
GÜNEY KORE	0	298.551	298.551	16.121	314.672
POLONYA	2.006	226.013	228.019	0	228.019
MEKSİKA	58.000	131.994	189.994	0	189.994
İRLANDA	0	7.986	7.986	0	7.986
İZLANDA	0	0	0	0	0
TOPLAM	6.791.017	62.441.825	69.232.842	1.768.153	71.000.995

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2012 Yılında Türkiye ile OECD Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 147.050.139 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 106.700.870 mtonu ithalat-ihracat ve 40.349.269 mtonu ise transit yüklerdir.

GRAFİK (33) : OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları



TABLO (53) : 2012 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)

AB ÜLKESİ	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM İHRACAT		
İTALYA	4.094.776	5.159.617	9.254.393	20.613.077	29.867.470
İSPANYA	880.950	4.100.879	4.981.829	2.391.152	7.372.981
YUNANİSTAN	463.943	4.431.094	4.895.037	431.908	5.326.945
FRANSA	372.702	1.357.581	1.730.283	3.278.942	5.009.225
BELÇİKA	52.582	3.958.242	4.010.824	425.687	4.436.511
MALTA	10.524	3.499.692	3.510.216	36.500	3.546.716
İNGİLTERE	30.565	1.186.800	1.217.365	881.340	2.098.705
ROMANYA	291.570	1.319.460	1.611.030	179.131	1.790.161
HOLLANDA	23.058	937.883	960.941	733.688	1.694.629
PORTEKİZ	2.901	122.076	124.977	714.486	839.463
BULGARİSTAN	96.860	270.963	367.823	468.974	836.797
İSVEÇ	0	444.053	444.053	0	444.053
ALMANYA	1.800	294.818	296.618	15.004	311.622
POLONYA	0	227.899	227.899	14	227.913
SLOVENYA	144.360	52.465	196.825	1.930	198.755
İRLANDA	2.100	39.126	41.226	0	41.226
FİNLANDİYA	0	39.261	39.261	0	39.261
DANİMARKA	0	34.096	34.096	0	34.096
LİTVANYA	0	21.273	21.273	0	21.273
LETONYA	0	6.051	6.051	0	6.051
ESTONYA	0	0	0	0	0
GÜNEY KIBRIS	0	0	0	0	0
AVUSTURYA	0	0	0	0	0
ÇEK CUMH.	0	0	0	0	0
LÜKSEMBURG	0	0	0	0	0
MACARİSTAN	0	0	0	0	0
SLOVAKYA	0	0	0	0	0
TOPLAM	6.468.691	27.503.329	33.972.020	30.171.833	64.143.853

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2012 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerine denizyoluyla 33.9 milyon ton ihracat, 30.2 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 64.1 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme yapılan (ihracat ve transit) ülke sıralamasında ilk üç sırada, % 46.6 ile İtalya, % 11.5 ile İspanya ve % 8.3 ile Yunanistan yer almaktadır.

TABLO (54) : AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)

AB ÜLKESİ	İTHALAT				
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM İTHALAT	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
İTALYA	3.589.693	6.047.860	9.637.553	158.423	9.795.976
YUNANİSTAN	608.948	5.950.849	6.559.797	355.175	6.914.972
BELÇİKA	36.954	5.566.811	5.603.765	450.783	6.054.548
ROMANYA	1.461.522	3.884.248	5.345.770	601.350	5.947.120
İSPANYA	263.249	3.712.734	3.975.983	562.517	4.538.500
İNGİLTERE	87.372	3.766.046	3.853.418	9.032	3.862.450
HOLLANDA	34.527	3.499.901	3.534.428	105.609	3.640.037
FRANSA	647.850	2.843.498	3.491.348	2.166	3.493.514
BULGARİSTAN	641.432	2.244.489	2.885.921	573.120	3.459.041
ALMANYA	69.286	2.469.465	2.538.751	10.851	2.549.602
MALTA	20.372	1.741.241	1.761.613	2.856	1.764.469
FİNLANDİYA	0	690.774	690.774	0	690.774
LETONYA	3.144	635.386	638.530	0	638.530
İSVEÇ	2.011	595.032	597.043	0	597.043
ESTONYA	45.010	550.096	595.106	0	595.106
LİTVANYA	35.869	519.388	555.257	0	555.257
DANİMARKA	0	436.071	436.071	0	436.071
PORTEKİZ	23.256	292.442	315.698	19.247	334.945
POLONYA	2.006	226.013	228.019	0	228.019
SLOVENYA	21.011	85.072	106.083	0	106.083
İRLANDA	0	7.986	7.986	0	7.986
GÜNEY KIBRIS	0	11	11	0	11
AVUSTURYA	0	0	0	0	0
ÇEK CUMH.	0	0	0	0	0
LÜKSEMBURG	0	0	0	0	0
MACARİSTAN	0	0	0	0	0
SLOVAKYA	0	0	0	0	0
TOPLAM	7.593.512	45.765.413	53.358.925	2.851.129	56.210.054

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2012 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerinden denizyoluyla 53.4 milyon ton ithalat, 2.8 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 56.2 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 17.4 ile İtalya, % 12.3 ile Yunanistan ve % 10.8 ile Belçika yer almaktadır.

2012 Yılında Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 120.353.907 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 87.330.945 mtonu ithalat-ihracat ve 33.022.962 mtonu ise transit yüklerdir.

AB ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 13.2, yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 85.8 olarak gerçekleşmiştir.

2012 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 15.8 milyon ton ihracat, 3.4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 19.2 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 36.2 ile Rusya Federasyonu, % 27.7 ile Yunanistan ve % 11.8 ile Gürcistan yer almaktadır.

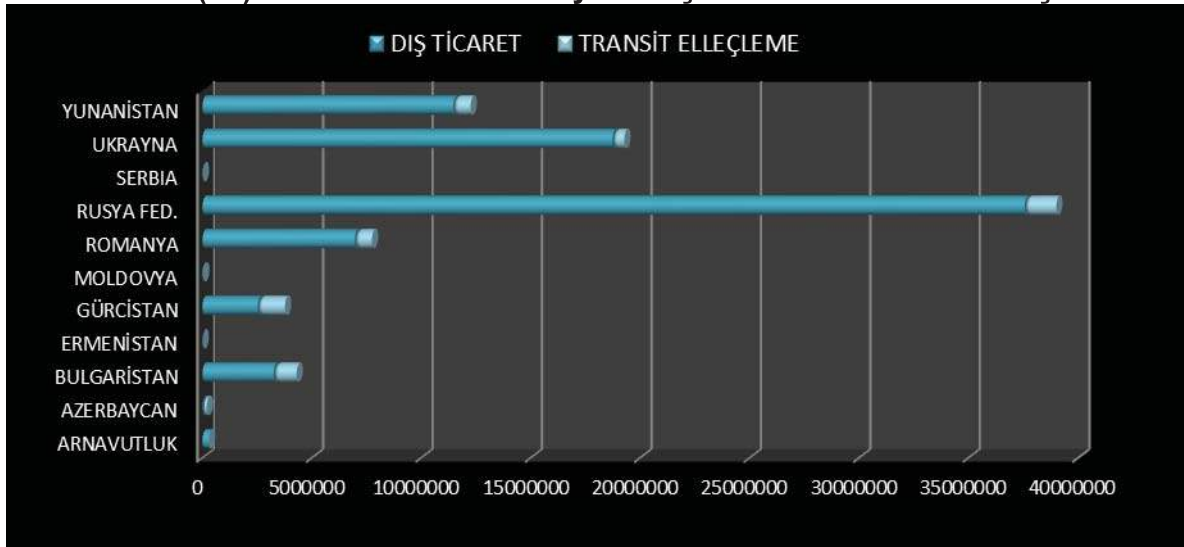
2012 Yılında KEİ Ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 80.8 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 80.8 milyon ton hacmin 15.8 milyon tonu ihracat, 65 milyon tonu ise ithalat yükleridir.

TABLO (55) : KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat +Transit Yükleme (TON)

KEİ ÜLKE	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM		
RUSYA FED.	743.662	5.193.355	5.937.017	1.026.146	6.963.163
YUNANİSTAN	463.943	4.431.094	4.895.037	431.908	5.326.945
GÜRCİSTAN	551.572	638.744	1.190.316	1.089.883	2.280.199
UKRAYNA	379.624	1.313.029	1.692.653	117.320	1.809.973
ROMANYA	291.570	1.319.460	1.611.030	179.131	1.790.161
BULGARİSTAN	96.860	270.963	367.823	468.974	836.797
ARNAVUTLUK	36.068	99.146	135.214	0	135.214
AZERBAYCAN	3.768	14.900	18.668	89.756	108.424
MOLDOVYA	0	5.738	5.738	0	5.738
SERBIA	0	0	0	0	0
ERMENİSTAN	0	0	0	0	0
TOPLAM	2.567.067	13.286.429	15.853.496	3.403.118	19.256.614

Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (34) : KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret ve Transit Elleçleme



TABLO (56) : KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat +Transit Boşaltma (TON)

İTHALAT					
ÜLKE	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM İTHALAT	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
RUSYA FED.	3.433.950	28.192.646	31.626.596	411.309	32.037.905
UKRAYNA	4.727.914	12.308.512	17.036.426	417.785	17.454.211
YUNANİSTAN	608.948	5.950.849	6.559.797	355.175	6.914.972
ROMANYA	1.461.522	3.884.248	5.345.770	601.350	5.947.120
BULGARİSTAN	641.432	2.244.489	2.885.921	573.120	3.459.041
GÜRCİSTAN	474.209	858.133	1.332.342	150.440	1.482.782
ARNAVUTLUK	14.420	135.089	149.509	0	149.509
AZERBAYCAN	0	0	0	84.000	84.000
MOLDOVYA	0	22.186	22.186	0	22.186
SERBIA	10.465	0	10.465	0	10.465
ERMENİSTAN	0	0	0	0	0
TOPLAM	11.372.860	53.596.152	64.969.012	2.593.179	67.562.191

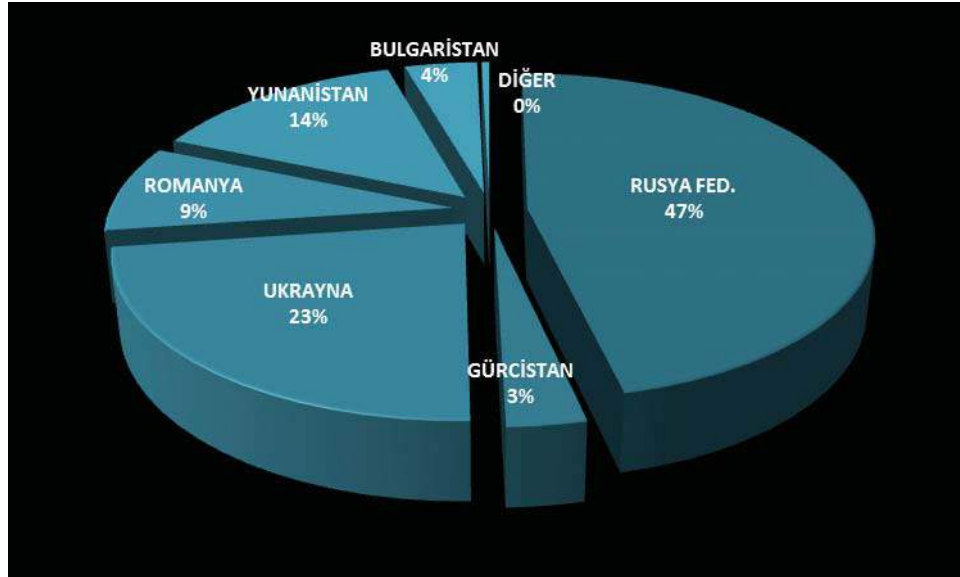
Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2012 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerinden denizyoluyla 65 milyon ton ithalat, 2.5 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 67.5 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 47.4 ile Rusya Federasyonu, % 25.8 ile Ukrayna ve % 10.2 ile Yunanistan yer almaktadır.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 17.5 yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 82.5 olarak gerçekleşmiştir.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 16.2, yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 83.8 olarak gerçekleşmiştir.

GRAFİK (35) : KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret



2.2.5. Konteyner Taşımacılığı

Dünya deniz ticaret filusunda konteyner gemilerinin ulusal filoda ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda dwt olarak ilk üç sırayı % 38 ile Almanya , % 8,7 ile Japonya ve % 8.6 ile Danimarka yer almaktadır.

Dünya konteyner filosunun ilk 20 ülke kontrolündeki tablosunda Türkiye % 0.6 oranı ile 18. sırada yer almaktadır.

TABLO (57) : Dünya Konteyner Filosu 2012

TEU Sıra	Ülke	Ulusal Bayrak				Yabancı Bayrak				Toplam Filo			
		Adet	1000 DWT	1000 TEU	Yaş. Ort.	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Yaş. Ort.	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Yaş. Ort.
1	Almanya	285	15.716	1231	10.0	1.518	49.713	3837	8.3	1.803	65.429	5068	8.6
2	Japonya	2	104	9	9.2	311	14.719	1179	6.8	313	14.823	1189	6.8
3	Danimarka	92	7.218	585	9.9	138	7.377	544	8.3	230	14.595	1129	8.9
4	Yunanistan	35	2.491	197	13.2	200	8.958	684	12.7	235	11.449	881	12.8
5	Çin	185	5.918	429	15.7	134	5.148	416	11.5	319	11.066	845	13.9
6	İngiltere	60	4.035	338	8.5	55	3.792	318	8.6	115	7.827	656	8.6
7	Fransa	26	2.148	176	5.4	85	5.526	451	6.5	111	7.674	626	6.3
8	Tayvan	28	722	53	14.5	159	6.694	535	10.1	187	7.417	588	10.7
9	Kore	71	977	68	14.7	71	4.666	369	7.0	142	5.643	437	10.9
10	Singapur	128	4.117	303	9.6	31	1.006	76	11.5	159	5.123	379	9.9
11	Kanada	2	17	1	23.6	60	3.960	329	5.2	62	3.977	330	5.8
12	Amerika	47	1.788	133	25.0	45	1.590	117	12.5	92	3.378	250	18.9
13	Hong Kong	47	2.488	203	6.6	11	282	21	11.6	58	2.771	224	7.5
14	İsrail	5	297	23	5.4	34	2.054	157	10.0	39	2.361	181	9.4
15	Kuveyt	6	292	21	19.3	22	1.350	105	13.8	28	1.642	126	15.0
16	G.Kıbrıs	5	139	10	8.7	33	1.072	76	6.4	38	1.211	87	6.7
17	Şili	2	30	2	12.6	13	999	82	3.3	15	1.029	84	4.6
18	Türkiye	39	674	50	10.3	25	338	27	8.7	64	1.013	77	9.6
19	Endonezya	105	969	60	18.9	8	151	10	12.7	113	1.119	70	18.4
20	İsviçre	3	118	8	6.7	20	702	56	10.4	23	820	64	9.9
World Total		1.173	50.258	3900		2.973	120.097	9389		4.146	170.367	13291	

Kaynak : ISL Mayıs-Haziran 2012

Türkiye limanlarında 2002-2012 yıllarındaki kabotaj, ithalat, ihracat ve transit konteyner elleçlemeleri (TEU) bazında Tablo 'de görülmektedir.

2012 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 2.8 milyon TEU, ithalat 2.9 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 472.345 TEU ve transit 898.368 TEU olarak gerçekleşmiştir.

2011 Yılına oranla 2012 yılında ise TEU bazında % 8.06 oranında artış gerçekleşmiştir.

2012 yılı Konteyner (TEU bazında) kabotaj taşımacılığı % 48, ihracat taşımacılığı % 16.7 ve ithalat taşımacılığı % 17.8 oranında artmıştır. Türkiye'nin 2010 yılına nazaran 2011 yılında konteyner taşımacılığı 5.743.455 TEU'dan, 6.218.250 TEU'ya yükselmiştir.

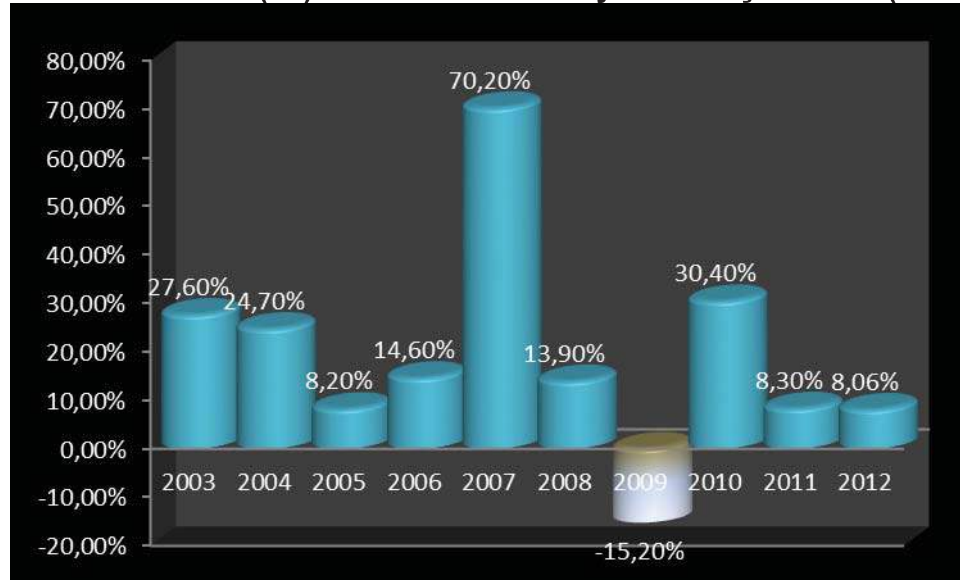
TABLO (58) : 2003-2012 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Yıllar	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Dış Ticaret Toplam			Yıllık Değişim %
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	Dış Ticaret	Transit	Toplam	
2003	58.766	1.174.016	1.232.782	39.072	1.110.670	1.149.742	2.382.524	110	2.492.750	27.6%
2004	20.682	1.490.066	1.510.748	13.334	1.409.945	1.423.279	2.934.027	176.271	3.110.298	24.7%
2005	6.579	1.598.450	1.605.029	8.167	1.577.932	1.586.099	3.191.128	173.138	3.364.266	8.2%
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	14.6%
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	70.2%
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	13.9%
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	- 15.2 %
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%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2002-2012 yılları arasında yalnızca kriz dönemlerinde konteyner taşımacılığı 2009 yılında 15.2 gerilemiş, diğer yıllarda ise artışlar devam etmiştir.

GRAFİK (36) : 2002-2011Konteyner Elleçlemeleri (TEU)



2012 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle TEU yükleme ve boşaltma elleçlemeleri tablosunda bazında,

- Ambarlı Liman Başkanlığına bağlı limanlarda kabotaj, ihracat ve transit yükleme toplamı 2.993.299 TEU, kabotaj, ithalat ve transit boşaltma toplamı 3.054.621 TEU olmak üzere toplam 6.047.920 TEU'luk konteyner

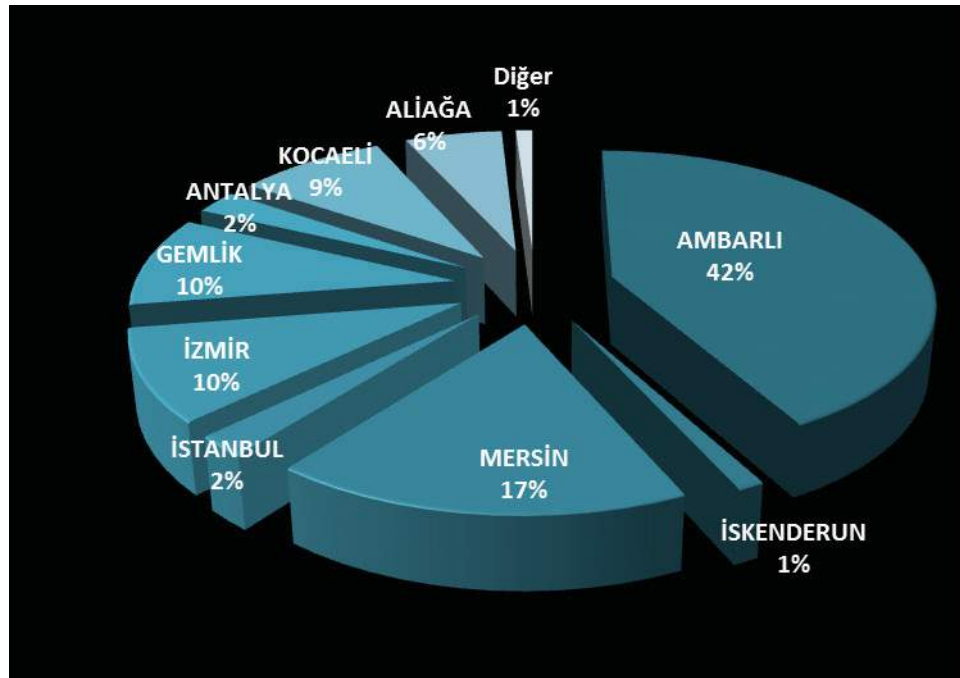
- Mersin Liman Başkanlığına bağlı limanlarda kabotaj, ihracat ve transit yükleme toplamı 1.236.758 TEU, kabotaj, ithalat ve transit boşaltma toplamı 1.264.988 TEU olmak üzere toplam 2.501.746 TEU'luk konteyner elleçlenmiştir.

TABLO (59): Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi 2012 (TEU)

LİMAN	TOPLAM YÜKLEME											
	İHRACAT			KABOTAJ YÜKLEME			TRANSİT YÜKLEME			TOPLAM YÜKLEME		
	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON
AMBARLI	1.174.632	1.882.412	17.181.732	137.362	199.634	1.486.194	604.912	911.254	11.438.364	1.916.906	2.993.299	30.106.290
MERSİN	780.306	1.188.962	14.357.992	27.048	45.822	375.282	1.386	1.974	25.496	808.740	1.236.758	14.758.770
GEMLİK	416.984	626.438	7.661.028	45.702	65.849	832.928	1.532	1.998	25.836	464.218	694.285	8.519.792
İZMİR	470.858	655.503	8.826.702	10.902	15.024	203.356	2	2	30	481.762	670.529	9.030.088
KOCAELİ	363.720	592.531	6.199.752	35.788	45.224	156.870	0	0	0	399.508	637.755	6.356.622
ALİAĞA	295.318	420.386	5.614.176	4.100	6.620	87.076	1.814	2.926	28.216	301.232	429.932	5.729.468
ANTALYA	170.320	180.230	4.238.416	2.036	2.062	50.060	0	0	0	172.356	182.292	4.288.476
İSTANBUL	79.006	125.630	739.904	20.804	28.936	85.650	0	0	0	99.810	154.566	825.554
İSKENDERUN	64.772	80.515	1.492.736	0	0	0	84	168	356	64.856	80.683	1.493.092
TRABZON	3.314	3.898	73.722	22.816	25.634	590.092	0	0	0	26.130	29.532	663.814
SAMSUN	0	0	0	25.356	26.840	570.918	0	0	0	25.356	26.840	570.918
BANDIRMA	16	26	210	9.118	9.126	249.932	0	0	0	9.134	9.152	250.142
BARTIN	10	20	108	2.290	2.290	39.760	0	0	0	2.300	2.310	39.868
TEKİRDAĞ	880	1.678	12.156	0	0	0	0	0	0	880	1.678	12.156
RİZE	0	0	0	604	604	16.508	0	0	0	604	604	16.508
KARABİGA	0	0	0	146	146	380	0	0	0	146	146	380
HOPA	0	0	0	0	0	0	8	16	128	8	16	128
ZONGULDAK	14	16	56	0	0	0	0	0	0	14	16	56
Genel Toplam	3.820.150	5.758.243	66.398.690	344.072	473.811	4.745.006	609.738	918.338	11.518.426	4.773.960	7.150.392	82.662.122

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (37): Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi (TEU) (%)



2012 Yılı Liman Başkanlıkları itibariyle 80.000 TEU'nun üzerinde konteyner elleçlemesi yapılan liman ve/veya liman kompleksleri itibariyle Ambarlı % 42 ile 1. sırada, Mersin % 17 ile 2. sırada ve Gemlik ile İzmir % 10 ile 3. sırada yer almıştır.

TABLO (60) : Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi 2012 (TEU)

LİMAN	TOPLAM BOŞALTMA											
	İTHALAT			KABOTAJ BOŞALTMA			TRANSİT BOŞALTMA			TOPLAM BOŞALTMA		
	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON
AMBARLI	1.272.362	2.026.194	20.542.130	133.820	174.421	2.624.804	553.506	854.006	11.135.334	1.959.688	3.054.621	34.302.268
MERSİN	789.054	1.207.816	17.437.454	21.976	37.352	395.234	11.792	19.820	264.946	822.822	1.264.988	18.097.634
İZMİR	479.446	669.932	4.823.500	34.744	51.136	197.600	0	0	0	514.190	721.068	5.021.100
GEMLİK	393.910	600.502	4.429.718	53.212	76.221	537.874	1.120	1.482	18.672	448.242	678.205	4.986.264
KOCAELİ	375.986	593.548	7.017.390	17.504	29.002	241.250	0	0	0	393.490	622.550	7.258.640
ALİAĞA	241.422	356.758	2.149.058	27.618	37.614	85.486	1.758	2.842	26.920	270.798	397.214	2.261.464
ANTALYA	162.224	174.062	717.042	2.268	2.348	5.068	0	0	0	164.492	176.410	722.110
İSTANBUL	89.286	134.632	1.692.926	18.522	28.206	334.328	0	0	0	107.808	162.838	2.027.254
İSKENDERUN	68.074	85.700	620.942	0	0	0	16	32	84	68.090	85.732	621.026
TRABZON	21.562	21.970	130.962	4.198	5.982	75.270	0	0	0	25.760	27.952	206.232
SAMSUN	12.692	13.130	144.370	13.674	14.636	237.472	0	0	0	26.366	27.766	381.842
BANDIRMA	0	0	0	10.236	10.236	22.518	0	0	0	10.236	10.236	22.518
BARTIN	0	0	0	2.180	2.180	6.456	0	0	0	2.180	2.180	6.456
TEKİRDAĞ	418	847	4.508	370	728	1.722	0	0	0	788	1.575	6.230
RİZE	0	0	0	604	604	1.292	0	0	0	604	604	1.292
HOPA	8	16	32	0	0	0	108	216	1.442	116	232	1.474
KARABİGA	0	0	0	210	214	4.796	0	0	0	210	214	4.796
ZONGULDAK	14	16	32.024	0	0	0	0	0	0	14	16	32.024
Genel Toplam	3.906.458	5.885.124	59.742.056	341.136	470.880	4.771.170	568.300	878.398	11.447.398	4.815.894	7.234.401	75.960.624

Tablo (61) : En Fazla Konteyner Dış Ticaret + Transit Elleçlemesi Yapılan Ülkeler

TEU										
	ÜLKELER	İHRACAT	TRANSİT YÜKLEME	İHRACAT+ TRANSİT	İTHALAT	TRANSİT BOŞALTMA	İTHALAT+ TRANSİT	İHRACAT+ İTHALAT	TOPLAM TRANSİT	GENEL TOPLAM
1	MISIR	510.773	46.882	557.655	514.058	51.259	565.317	1.024.832	98.141	1.122.973
2	BELÇİKA	298.418	38.645	337.063	283.291	39.539	322.830	581.709	78.184	659.893
3	YUNANİSTAN	263.332	6.291	269.623	333.622	28.358	361.980	596.954	34.649	631.603
4	İTALYA	259.556	7.218	266.774	226.463	11.627	238.090	486.019	18.845	504.864
5	ÇİN	195.617	15.813	211.430	195.021	67.386	262.407	390.638	83.199	473.837
6	İSPANYA	268.064	21.882	289.946	113.875	41.530	155.405	381.939	63.412	445.351
7	İSRAİL	173.821	3.823	177.643	230.411	2.003	232.414	404.232	5.826	410.058
8	RUSYA FED.	96.893	84.223	181.116	97.772	32.387	130.159	194.665	116.610	311.275
9	GÜRCİSTAN	56.235	91.692	147.927	120.557	10.385	130.942	176.792	102.077	278.869
10	MALTA	131.463	0	131.463	135.033	194	135.227	266.496	194	266.690
11	LÜBNAN	61.063	466	61.529	108.055	139	108.194	169.118	605	169.723
12	ROMANYA	65.777	13.644	79.421	30.507	49.345	79.852	96.284	62.989	159.273
13	LİBYA	59.964	5.792	65.756	78.199	384	78.583	138.163	6.176	144.339
14	MALEZYA	4.559	3.062	7.621	116.224	9.744	125.968	120.783	12.806	133.589
15	UKRAYNA	24.301	9.273	33.574	56.974	24.801	81.775	81.275	34.074	115.349
16	SURİYE	10.064	485	10.549	97.534	162	97.696	107.598	647	108.245

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2012 Yılı dış ticaret ve transit konteyner taşımacılığı yapılan ve 80.000 TEU ve üzerinde elleçleme olan ülkeler itibariyle Mısır % 16.7 ile 1. sırada, Belçika % 9.8 ile 2. sırada ve Yunanistan % 9.4 ile 3. sırada yer almaktadır.

2.2.6. 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.

31.12.2012 itibariyle 1000 grt ve üzerinde filomuzda toplam 26 adet Türk Bayraklı Ro-Ro gemisi mevcut olup toplam dwt'u 237.697 toplam grt'u ise 530.976 'dır.

Tablo 'da 2006-2012 yıllarında Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayıları yer almaktadır.

TABLO (62) : 2006-2012 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)

Bölge	Ro-Ro Hatları	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Marmara	Pendik/Haydarpaşa-Trieste	119,088	160,203	149,062	111,401	116,815	139,270	121,742
	Ambarlı-Trieste	38,954	41,085	39,998	30,372	37,627	18,017	15,618
	Ambarlı-Toulon						0	37,505
	Pendik/Haydarpaşa-Marseille	0	0	0	0	7480	2,130	0
	Tekirdağ-Toulon	0	0	0	0	9269	0	0
	Haydarpaşa-Odessa	0	0	0	0	0	0	0
	Haydarpaşa-Yuzhny	0	0	0	0	0	0	0
	Tekirdağ-Trieste							0
	Bölge Toplamı	158,042	201,288	189060	141,773	171,191	159,417	174,865
Akdeniz	Taşucu-Girne	35560	33,393	32,305	31,032	36,071	36,316	34,168
	Mersin-Magosa	13,488	12,938	23,766	19,966	19,107	18,275	14,669
	Mersin-Trieste	0	0	0	12019	28,571	37,093	39,748
	İskenderun-Port Said							5,673
	Mersin-İskenderiye	0	0	0	0	0	253	790
		Bölge Toplamı	49,048	46,331	56,071	63,017	84,638	91,937
Ege	Çeşme-Trieste	30,889	36,717	30,039	24,808	27,179	43,058	44,106
	İzmir-Dedeağaç	0	0	0	0	0	0	0
		Bölge Toplamı	30,889	36,717	30,039	24,808	27,179	43,058
Karadeniz	Zonguldak-Ukrania	19,147	27,099	23,632	20,476	19,573	23,540	25,126
	Samsun-Novorossisky	27120	29,598	21,148	9280	15,145	10,742	7,670
	Samsun-Kavkaz	0	0	0	0	0	1,383	1,236
	Trabzon-Sochi	6,574	7180	10150	7,066	5,078	637	518
	Pize-Poti	742	0	0	0	0	0	0
		Bölge Toplamı	53,583	63,877	54930	36,822	39,796	36,302
Genel	Toplam	291,562	348,213	330,100	266,420	322,804	330,714	348,569

KAYNAK : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Ro-Ro hatları 2012 yılında bölgeler itibariyle dikkate alındığında ;

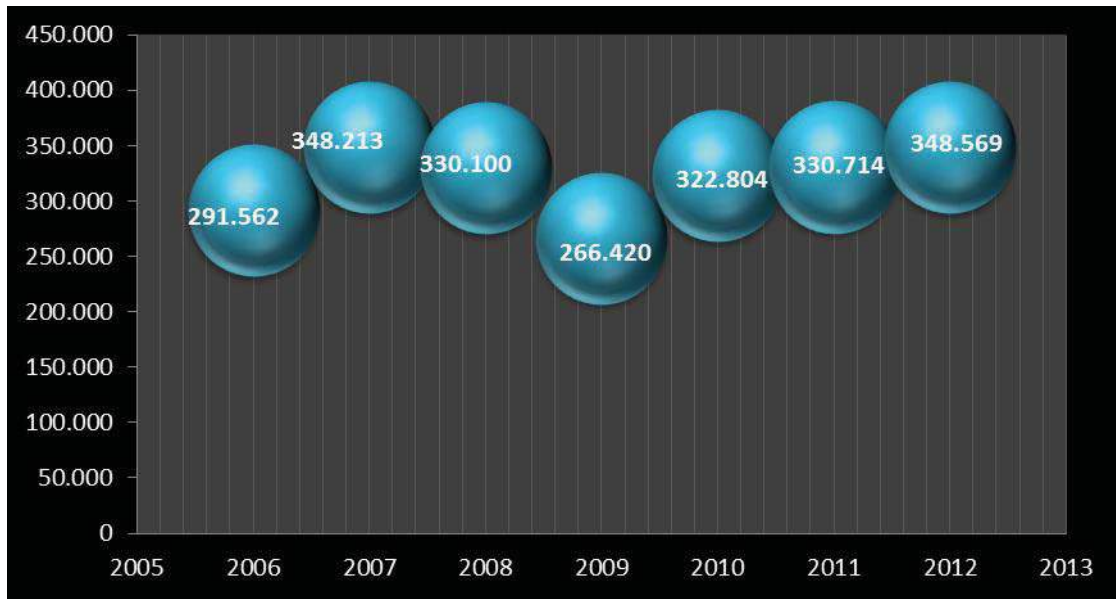
Marmara Bölgesinde; Pendik/Haydarpaşa–Trieste hattında 121.742 araç, Ambarlı-Trieste hattında 15.618 araç ve Ambarlı-Toulon hattında 37505 araç olmak üzere, bölgesel toplam 174.865 araçtır.

Akdeniz Bölgesinde; Taşucu-Girne hattında 34.168 araç, Mersin-Magosa hattında 14.669 araç, Mersin-Trieste hattında 39.748 araç, İskenderun-Port Said hattında 5.673 araç ve Mersin-İskenderiye hattında 790 araç olmak üzere, bölgesel toplam 95.048 araçtır.

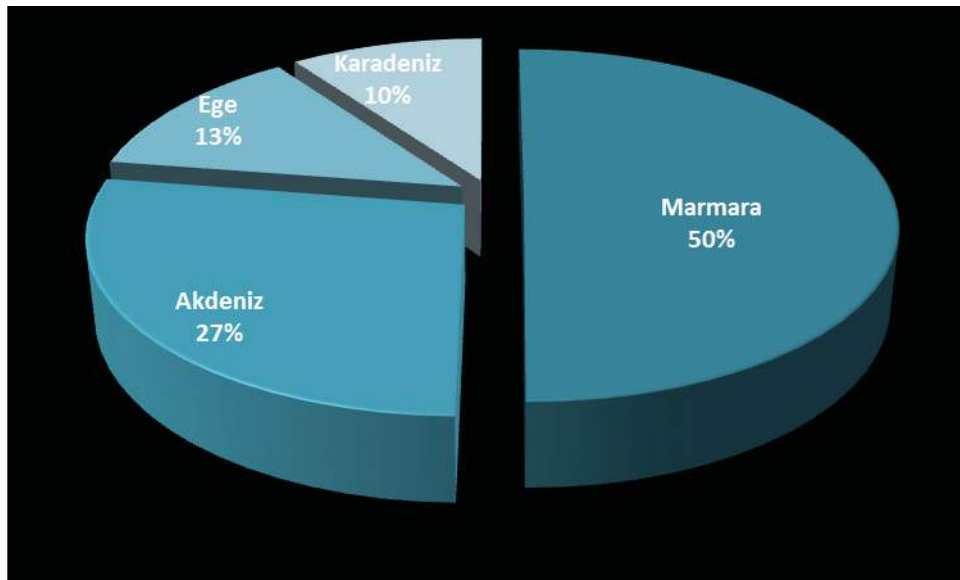
Ege Bölgesinde; Çeşme –Trieste hattında 44.106 araç taşınmış olup, bölgesel toplam 44.106 araçtır.

Karadeniz Bölgesinde; Trabzon-Soçi hattında 518 araç, Samsun-Novorossisky hattında 7.670 araç, Samsun-Kavkaz hattında 1.236 araç ve Zonguldak-Ukrayna hattında ise 25.126 araç olmak üzere, bölgesel toplam 34.550 araçtır.

GRAFİK (38) : 2003-2011 Ro-Ro ile Araç Taşıma Miktarları



GRAFİK (39): 2012 Yılı Bölgeler İtibariyle Ro-Ro İle Taşınan Araç %



2012 Yılında bölgeler itibariyle araç taşımacılığı dağılımında Marmara Bölgesi % 50, Akdeniz Bölgesi % 27, Karadeniz Bölgesi % 10 ve Ege Bölgesi % 13 oranında pay almıştır.

2.2.7. İstanbul Liman Sınırları Dahilinde Yolcu Taşımacılığı



İstanbul'da deniz ulaşımı, ağırlıklı olarak, İDO, Dentur Avrasya A.Ş., TURYOL S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi, S.S. Beykoz Deniz Dolmuş ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi, S.S. Mavi Marmara Deniz Yolcu Eşya Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi, S.S. Kartal Yolcu ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi, Boğaziçi Yol-Tur Kooperatifi, Kanlıca Motor İskelesi Yolcu Taşıyıcılar ve Turizm Hizmetleri Kooperatifi gibi kuruluşlarca gerçekleştirilmektedir. Dentur Avrasya, TURYOL ve Mavi Marmara. Başlangıçta, yolcu motoru kooperatifi olarak faaliyet göstermeye başlayan bu şirketler, İstanbul Valiliği'nin 2001 yılının Kasım ayında yayınladığı "Deniz Araçlarının Ruhsatlandırılması ve İşletilmesi" genelgesine uygun biçimde organize olarak yasal bir statüye kavuşmuşlardır.

Dentur Avrasya'nın temelleri, cumhuriyet dönemi ile birlikte örgütlenmeye başlayan kayıkçı esnafına uzanır. 1930 yılında, 40 katılımcı ile kurulan İstanbul Yolcu Taşıyan Deniz Nakil Vasıtaları Esnaf Odası, 1997 yılına gelindiğinde, teknolojik gelişmeleri izleyerek edindikleri bilgi birikimi doğrultusunda, çağdaş standartlarda yolcu taşımacılığı odaklı S.S. Dentur Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi çatısı birleşmişlerdir. Söz konusu kooperatif, çağdaş teknoloji ile birleştirdikleri tekneleri ile modern, süratli, ekonomik, can ve mal güvenliğini önde tuttukları deniz ulaşımını sürdürürken, teknik altyapısının güçlenmesi, faaliyet alanının genişlenmesi ve finansal olanaklarının artması ile büyüyerek gelişmiş, 2002 yılında anonim şirket statüsünü kazanmıştır. Günümüzde Dentur Avrasya, tarifeli deniz yolcu taşımacılığı, turizm, özel gün ve geceler için organizasyon, kurumsal geziler, personel taşımacılığı, reklam ve sigortacılık alanlarında hizmet veren bağımsız birimlerden oluşan bir biçimde çalışmaktadır.

İstanbul'un 2008 yılına göre yolcu taşımacılığında deniz yolunun payı %4,3 olmasına karşın sektördeki bir diğer oyuncu, kuruluşu 100 yıl kadar öncesine dayanan TURYOL Kooperatifi'dir. Uzun yıllardır yolcu taşımacılığı yapan kooperatif, İstanbul

deşında İzmir'de şehir içi yolcu taşımacılığı dışında turistik tekne gezileri, özel gün ve geceler için yemekli kokteyl ve balo biçiminde turlar da düzenlemektedir.

Sektördeki bir diğer önemli oyuncu, örgütlenmesi Bostancı-Adalar Vapur İskelesi'nin yan tarafında sayıları 10'u geçmeyen esnafa dayanan ve 1950'li yıllarla birlikte motorlu teknelerle faaliyet göstermeye başlayan ve 2002 yılında 21 esnafın bir araya gelmesi ile kurulan Mavi Marmara Kooperatifi'dir. Mavi Marmara Kooperatifi, aslında İDO'nun yaptığı analizlerin sonucunda gözlemlediği, ada başına (Büyükada, Kınalı, Burgaz, Heybeli) kış aylarında 59 kişiye düşen talebin maliyetleri karşılamaması nedeniyle aldığı stratejik karar doğrultusunda taşıeron olarak kullandığı bir kuruluştur. Bununla birlikte, İDO'nun belirlemiş olduğu konfor, güvenlik ve engelli kullanım standartlarını uygulayan Mavi Marmara, İDO'nun Adalar'a az olan sefer sayısını arttırarak yolcuların adada bekleme sürelerini yarı yarıya kısaltmış; kısa sürede büyüyerek yeni tekne yatırımları yapar hale gelmiştir.

Sözü edilen Dentur Avrasya ve Turyol kuruluşlarının yaptıkları taşımalar, özellikle şehir hatlarının vapurlarının doluluk oranlarının, sabah ve akşam yoğun olan saatlerde mevcut kapasitenin üzerinde olması nedeniyle kooperatiflere doğru kayan taşımalar. Ayrıca, yolcu motorlarının herhangi bir tarifeye bağlı olmaksızın, doldukları anda kalkmaları tarifeli yolcu taşıyan İDO'ya karşı bir üstünlük oluşturmaktadır. Öte yandan, İDO'nun yoğun saatlerde oluşan talebe cevap biçimde genişletilmesi de doluluk oranlarını düşürmesi, yatırımın geri dönüşünün sorunlu olması nedeniyle pek de olası olarak görülmemektedir. Ek olarak, İDO, yolcu motorlarını rakip olarak görmemekte, onların İDO iskelelerini kullanmalarına izin vermekte, belirli zamanlarda kendilerini taşıeron olarak kullanmakta ve işbirliği yapmaktadır. Nitekim İstanbul Büyükşehir Belediyesi, toplu ulaşım entegrasyon çalışmaları çerçevesinde, sözü edilen kuruluşları akıllı bilet (Akbi) uygulamasına da dahil etmiş ve bir ortaklaşa rekabet stratejisi (co-opetition) örneği vermiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, her gün % 11'i iki yaka arasında hareket eden İstanbul nüfusunun daha çok deniz yolu ile hareket etmesini beklemekte, deniz ulaşımının toplam ulaşım içerisindeki payının % 10'lar düzeyine çıkmasını hedeflemektedir.

Kaynak: Kadri MİRZE/Hayri ÜLGEN İşletme Stratejik Yönetim

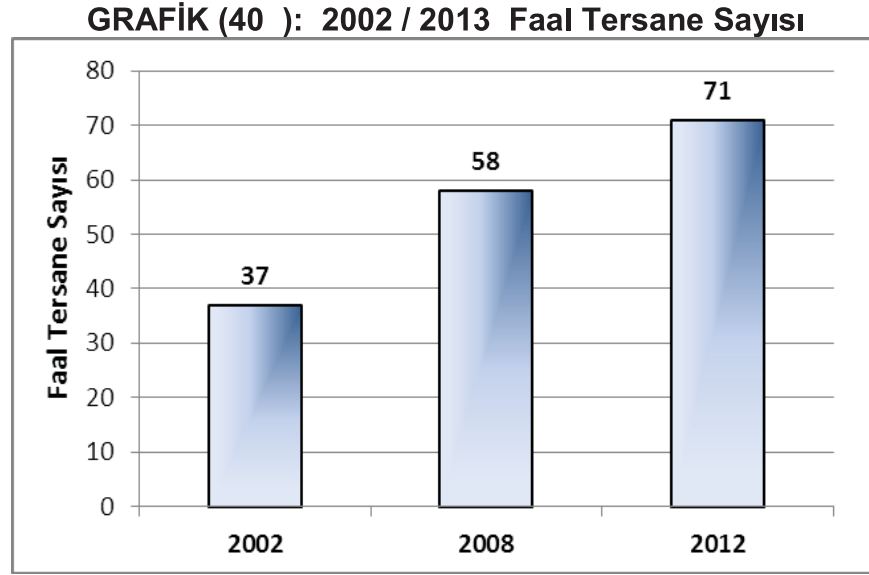
Kısa Mesafe Yolcu Taşıyan Kooperatifler	Gemi Sayısı ve Taşıma Kapasiteleri	Ruhsatlı Mevcut Hatlar	Hali Hazırda Çalışılan ve Ruhsat Talep Edilen Mevcut Hatlar
DENTUR AVRASYA	49 Adet Yolcu Gemisi Yaz Kapasitesi 25,453 Kış Kapasitesi 12,314 (9 Adedi Henüz İnşaa Halindedir.)	Üsküdar-Beşiktaş Üsküdar-Kabataş Bebek-Eminönü	Kabataş-Adalar Avcılar-Adalar
TURYOL	60 Adet Yolcu Gemisi Kapasitesi : 38,513 Kış Kapasitesi: 27,250 Turizm Belgeli Yolcu Gemisi; Yaz Kapasitesi: 542 Kış Kapasitesi: 310 4 Adet Hizmet Gemisi	Kadıköy-Haydarpaşa-Eminönü-Karaköy Üsküdar-Eminönü-Karaköy Eminönü-Kadıköy-Adalar Eminönü Boğaz Turu Kadıköy Boğaz Turu Üsküdar Boğaz Turu	
MAVİ MARMARA	32 Adet Yolcu Gemisi Kapasitesi: 14.718 7.252	Bostancı – Adalar Adalar - Bostancı	Adalar-Kabataş
S.S.BEYKOZ Yolcu Taş.Koop.	30 Adet Yolcu Teknesi Kapasitesi :20 Kapasitesi:20	Beykoz -Yeniköy Paşabahçe- İstinye	
S.S.KARTAL Yolcu Taş.Koop.	14 Adet Yolcu Gemisi Kapasitesi: 300 Kapasitesi:150	Kartal-Adalar	Pendik-Adalar
BOĞAZIÇI Yol-Tur Koop.	22 Adet Yolcu Gemisi Kapasitesi:200 150	Eminönü-Kasımpaşa	
Kanlıca Motor İskelesi Yolcu Taş ve Turizm Hizm.Koop.	6 Adet Yolcu Teknesi Yaz-Kış Kapasiteleri:10		Kanlıca-Emirgan

GEMİİNŞA SANAYİ

2.3 GEMİ İNŞA SANAYİ

2.3.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan tersane sayısı, 2012 yılı sonu itibariyle 71 adet faal, 52 adet yatırım aşamasında olan tersaneye ulaşmıştır. 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.



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

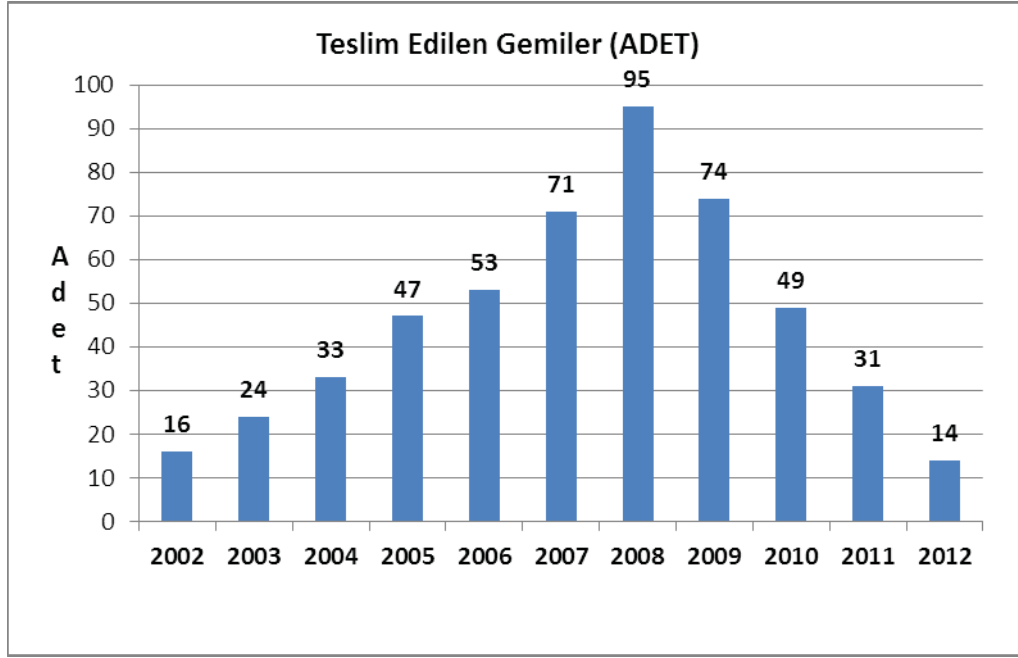
Gemi İnşa Sanayi desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde önemli bir istihdam potansiyeli yaratan;

- 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 1'e 7 oranında istihdam yaratan, bir ağır sanayi koludur.

Türkiye Tersaneleri; 1995 – 2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'luk 166 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir.

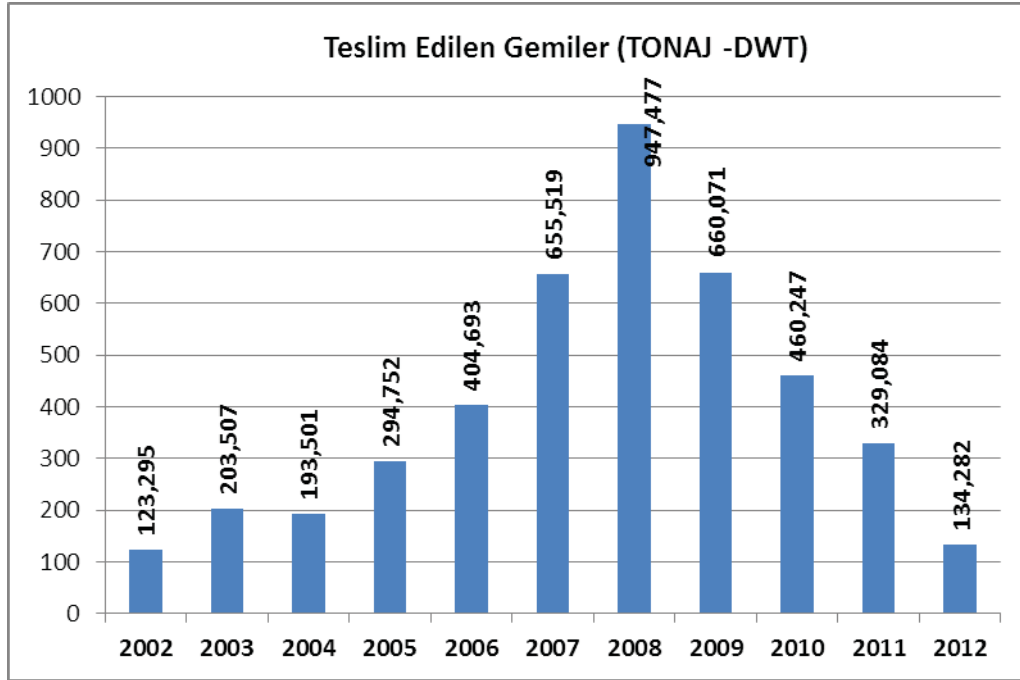
2012 yıl sonu itibariyle tersanelerimiz 14 adet gemiyi teslim etmiştir. Teslim edilen gemi tonajı 134.282 DWT'dur.

GRAFİK (41): 2002 – 2012 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri



Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2013

GRAFİK (42): 2002-2012 Yıllarında Terslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)

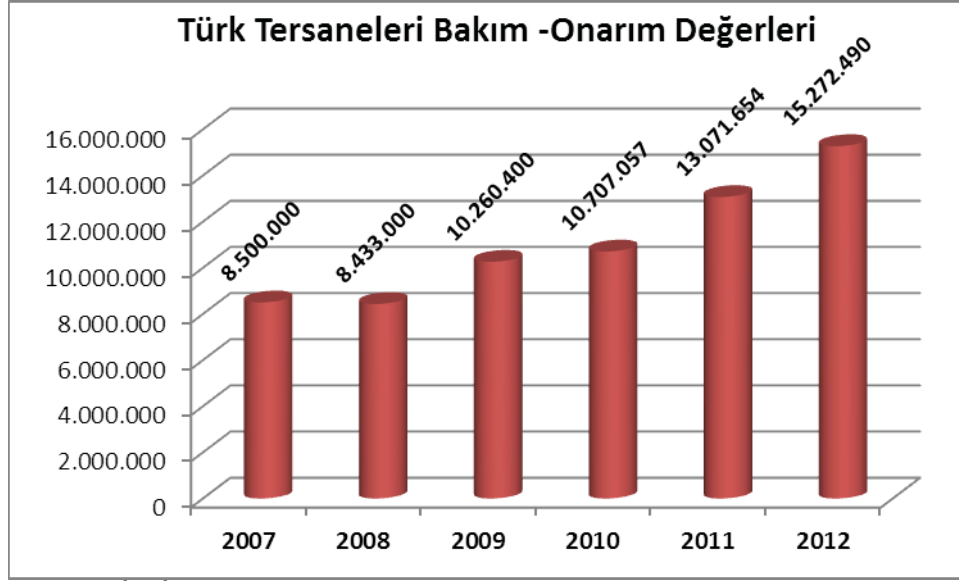


Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2013

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 ötelenmesine neden olmuştur.

Yeni Gemi İnşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir. 2011 yılında 13.071.654 DWT'lik, 2012 yılında ise 15.272.490 DWT'lik bakım-onarım gerçekleştirilmiştir.

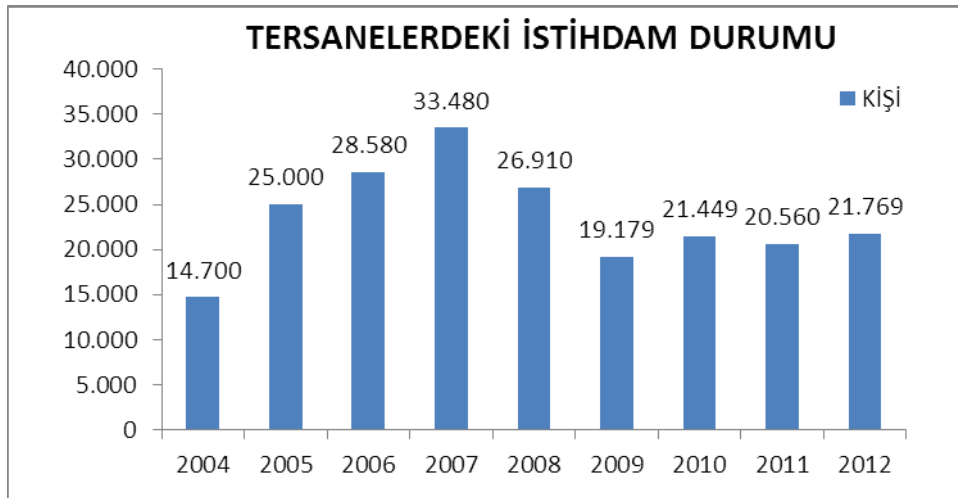
GRAFİK (43) : Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)



Kaynak: GİSBİR

Kriz çoğu sektörde olduğu gibi Türkiye Gemi İnşa Sanayi'ni de son derece olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu sürecin Ülke menfaatlerine uygun hale getirilebilmesi Türkiye Gemi İnşa Sanayi'ne yönelik tedbirlerinin acilen sağlanmasıyla mümkün olabilecektir. 1'e 6 oranında istihdam sağlayan Tersanelerimizde doğrudan istihdam edilen personel 2007 yılında 33.480 iken ekonomik krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ile 2012 yılında 21.769'a gerilemiştir.

GRAFİK (44) : Tersanelerdeki İstihdam Durumu



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Türkiye tersanelerinde 2008 yılından bu yana alınan siparişler yok denecek kadar azdır. Türk Tersanelerinin sipariş defterleri incelendiğinde Ocak 2013 itibariyle 519.576 DWT 'lık 70 adet gemiden oluştuğu görülmektedir.

TABLO (63): 2011 Türkiye'deki Faal Tersanelerin Listesi

ŞEHİR	Tersane Adı
İSTANBUL	
1	Erkal Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.
2	Gemsan Gemi ve Gemi İşlet. San. Ve Tic. Ltd. Şti.
3	Hidrokinamik Gemi San. ve Tic. A.Ş.
4	Gemak Gemi İnşaat Sanayi ve Tic.A.Ş.
5	Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.
6	Şahin Çelik Sanayi A.Ş.
7	Yıldırım Gemi İnşaat Sanayi A.Ş.
8	İstanbul Denizcilik Gemi İnşaat San.
9	Anadolu Deniz İnşaat Kızakları San. ve Tic. A.Ş.
10	Deniz Endüstrisi A.Ş.
11	Türkter Tersane ve Deniz İşlet. A.Ş.
12	Yıldız Gemi ve Makine San. Tic. A.Ş.
13	Çelik Tekne Sanayi ve Ticaret A.Ş.
14	RMK Marine Gemi Yapım San.
15	Sedef Gemi İnşaatı A.Ş.
16	Tuzla Gemi Endüstrisi A.Ş.
17	Selah Makine ve Gemicilik End. A.Ş.
18	Dearsan Gemi İnşaat Sanayi A.Ş.
19	Ada Denizcilik ve Tersane İşlet. A.Ş.
20	Torlak Denizcilik Sanayi ve Tic. A.Ş.
21	Yardımcı Gemi İnşaat A.Ş.
22	Çeksan Gemi İnşaat San. Ve Tic. A.Ş.
23	Gisan Gemi İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti.
24	Torgem Gemi İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş.
25	Dentaş İnşaat ve Onarım San. A.Ş.
26	Çindemir Mak. Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.
27	Dalsan Liman İnş., Tarama, Gemicilik San.
İZMİR	
1	Türker Gemi Yapımı ve Sanayi Ticaret A.Ş.
2	Soli Gemi İnşaat San. ve Tic. A.Ş.
3	TVK Gemi Yapım. San. Tic. A.Ş.
4	Marmara Tersanesi A.Ş.
5	Um Deniz Sanayi A.Ş.
6	Uzmar Gemi Yapım Sanayi A.Ş.
YALOVA	
1	NACİ SELİMOĞLU Deniz İşletmeciliği Tic. A.Ş.
2	SELTAŞ Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.
3	YAŞARSAN Gemi İnşaat San. ve Tic. Ltd.Şti.

4	ALTINTAŞ Mermer ve Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş.
5	KURBAN Gemi İnşa İnş. San. ve Tic. Ltd.Şti.
6	CEMRE Mühendislik Gemi İnşa San. ve Tic. Ltd.Şti.
7	AYKIN Tersanecilik ve Taş. İnş. San.ve Tic.Ltd. Şti.
8	TÜRKOĞLU Gemi İnşa San. ve Tic. Ltd.Şti.
9	KOCATEPE Denizcilik ve GemiİNşa San. Tic.Ltd. Şti.
10	BEŞİKTAŞ Gemi İnşa A.Ş.
11	ARİF KALKAVAN Oğulları Gemicilik A.Ş.
12	DÜZGİT Yalova Gemi İnşa San. A.Ş.
13	DEN-TA Denizcilik Tic. ve San. Ltd.Şti.
14	VBG Altınova Tersaneleri
15	Sefine Denizcilik Tersanecilik tur. San. ve Tic. Ltd. Şti.
16	Boğaziçi Tersanecilik Gemi İnşa San. Ve Tic. A.Ş.
17	Özata Yat İnşa Çekek Bakım Onarım San.Tic.Ltd.Şti.
18	Altınova Yat İnşacılar San. ve Tic. A.Ş.
19	GİSAN Gemi İnşaa San. ve Tic. A.Ş.
20	Hatsan İnş.M.T. Gemi İnşa ve Deniz San.Tic.A.Ş.
21	Yüksel Tersanecilik
ZONGULDAK	
1	Azim Otel Turizm Deniz. Metal San. ve Tic. Ltd. Şti.
2	Ereğli Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.
3	Madenci Gemi San. Ltd. Şti.
4	Med-Yılmaz Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.
5	Umo Gemi San. Tic. Ltd. Şti.
6	Usmed Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.
7	Ustamehmetoğlu Gemi Tersanesi
8	Ustaoğlu Yat ve Gemi San. Tic. A.Ş.
ÇANAKKALE	
1	Gelibolu Gemi İnş. San. ve Tic. A.Ş.
2	İçdaş Çelik Enerji Tersane ve Ulaş. San. ve A.Ş
TRABZON	
1	Rıfki BAŞARAN Tersanesi
ORDU	
1	Karadeniz Gemi İnşa Sanayi A.Ş.
SAMSUN	
1	Terme Tersanesi A.Ş. (Terme-Samsun)
KASTAMONU	
1	Cide (Berk)Gemi ve Yat San. Tic. A.Ş
SAKARYA	
1	Gündoğdu Gemi Yan Sanayi ve Deniz Ltd. Şti
HATAY	
1	İster İsken. Liman ve Tersane İşlet. Ltd. Şti.
ADANA	
1	Akdeniz (Akbaşoğlu) Gemi İnşa

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2012

TABLO (64):Faal ve Yatırım Aşamasındaki Tesislerin İllere göre Dağılımı

FAAL TESİSLER		YATIRIMDAKİ TESİSLER	
İstanbul	27	Yalova	20
Yalova	21	Ordu	1
Trabzon	1	Samsun	8
Ordu	1	Kastamonu	3
Samsun	1	Çanakkale	6
Kastamonu	1	Adana	2
Zonguldak	8	Mersin	1
Sakarya	1	Balıkesir	2
İzmit	6	Sinop	1
Çanakkale	2	Zonguldak	3
Hatay	1	Trabzon	1
Adana	1	İstanbul (Proje)	4
TOPLAM	71	TOPLAM	52

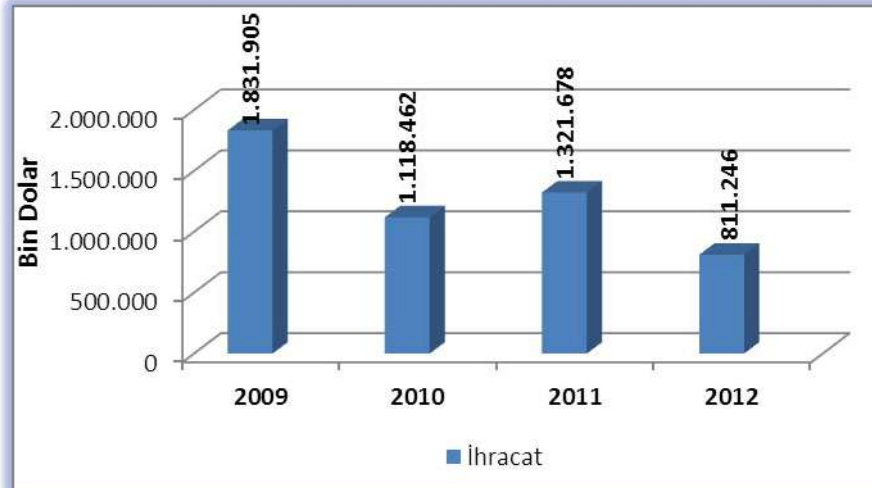
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2013

2003 yılından önce Tersanelerimiz tek parçada en fazla 16.000 DWT'lik gemi siparişi alabilirken 2007 sonunda 180.000 DWT'lik gemi siparişleri alınmıştır. Ancak, yaşanan ekonomik kriz nedeniyle bu gemilerin inşasına henüz başlanamamıştır.

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.

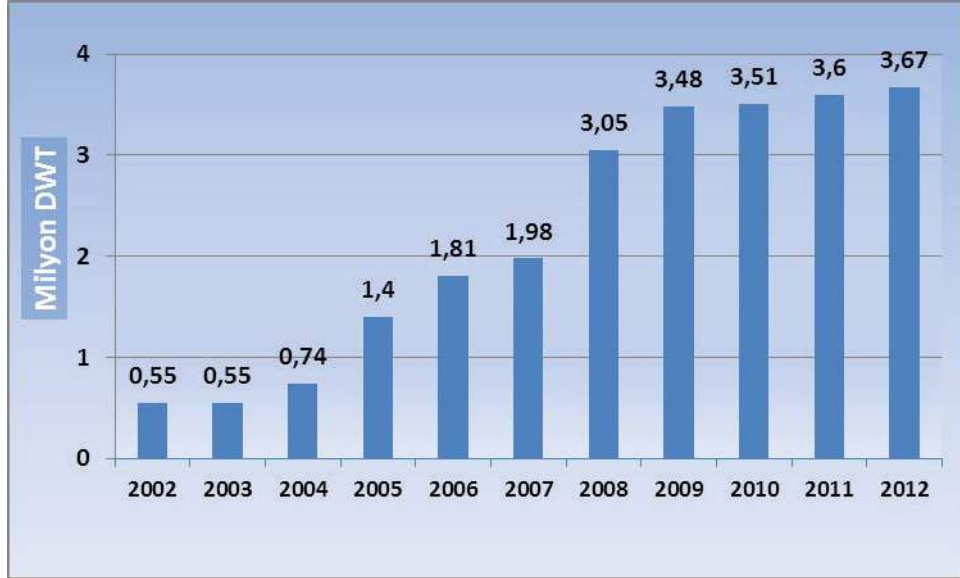
Gemi ve yat inşa sektörünün 2008 verilerine göre 2,6 Milyar dolarlık bir ihracatı vardır. 2009 Yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş olup, 1,83 Milyar Dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Ayrıca 2008 yılında 10,6 Milyon Dolar olan gemi yan sanayi ihracatı da 2009 yılında %71 azalarak 3,1 Milyon Dolar'a gerilemiştir. 2012 yıl sonu verilerine göre sektör 811.246 Milyon Dolar ihracat gerçekleştirmiştir.

GRAFİK (45): Gemi İnşa Sanayinin 2009-2012 İhracat Değerleri



Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM)

GRAFİK (46): 2002-2011 Tersane Proje Kapasiteleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2013

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi 550.000DWT iken 2012 itibariyle 3,67 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 iptalleriyle 2011 yılı sonunda 0,75 milyon DWT'e inmiştir.

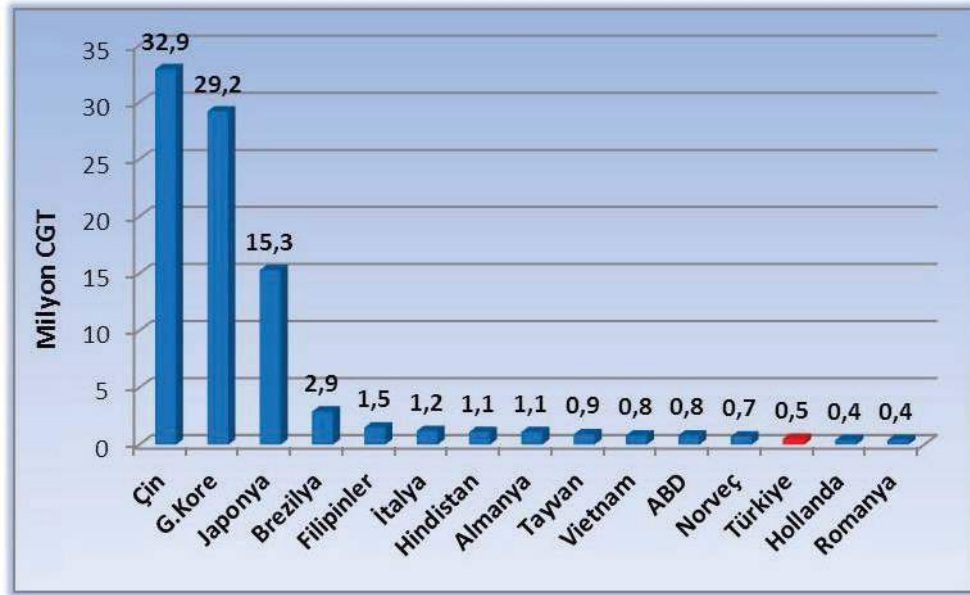
Türkiye tersaneleri 2010 yılı itibariyle;

- ✚ 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 inşaları,
- ✚ **14.6 Milyon DWT/YIL** bakım onarım kapasitesine

sahiptir.

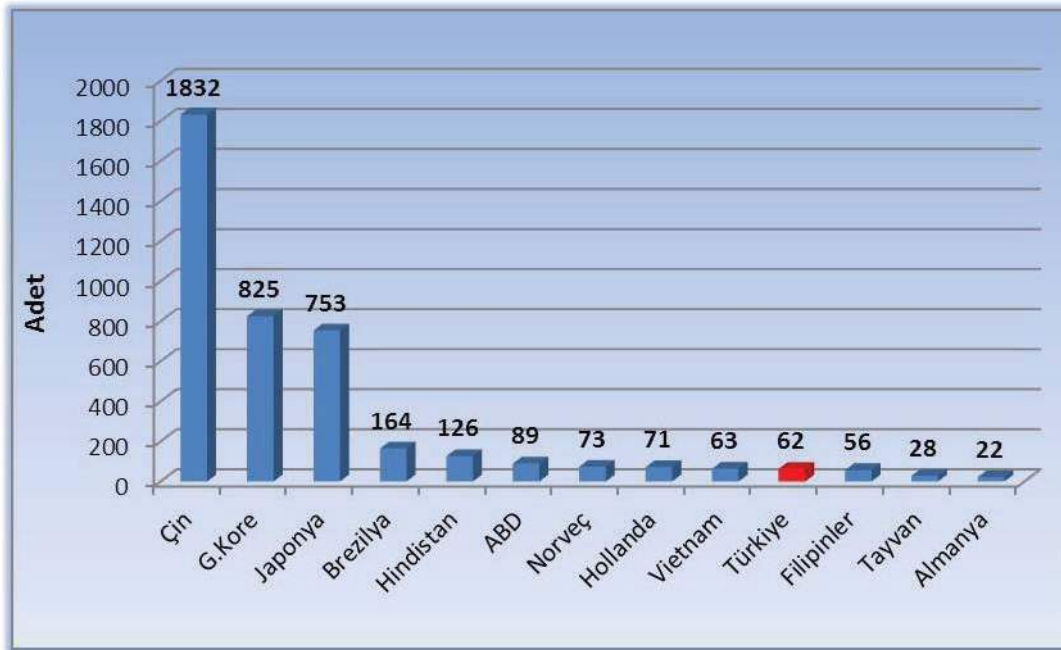
Aralık 2008 'de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244 gerilemiş; Aralık 2008'de 4,34 milyon DWT olan tonaj da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17'e gerilemiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008'den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT'lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların büyük kısmının inşa başlama tarihleri ise ileri bir tarihe ötelenmiştir. 2013 yılı Ocak ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri 70 adet gemiden oluşmaktadır.

GRAFİK (47): Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Tonaj Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2013

GRAFİK (48): Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı

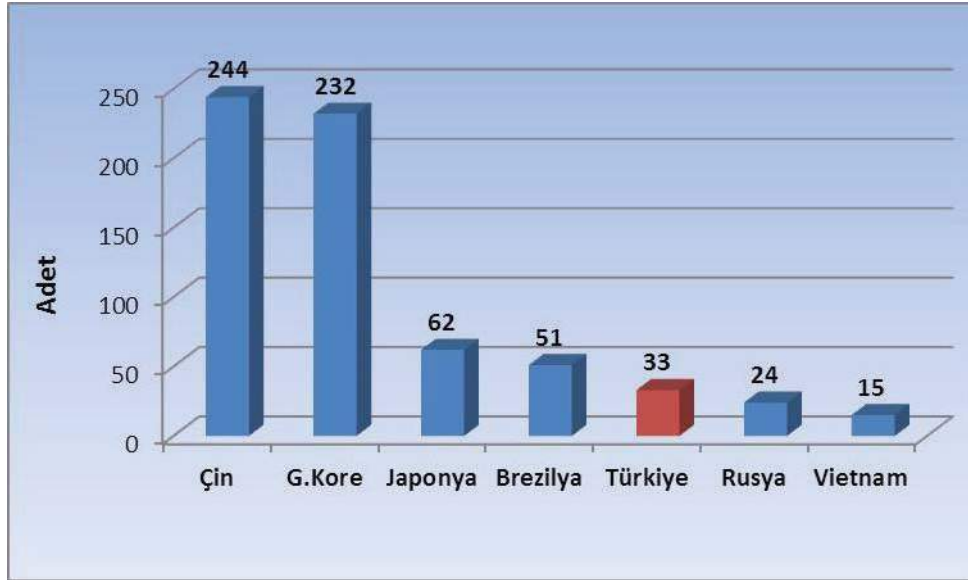


Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2013

Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir marka haline gelmiştir. Ocak 2013 verilerine göre Türkiye dünya

genelinde tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında adet bakımından 5 inci sırada yer almaktadır.

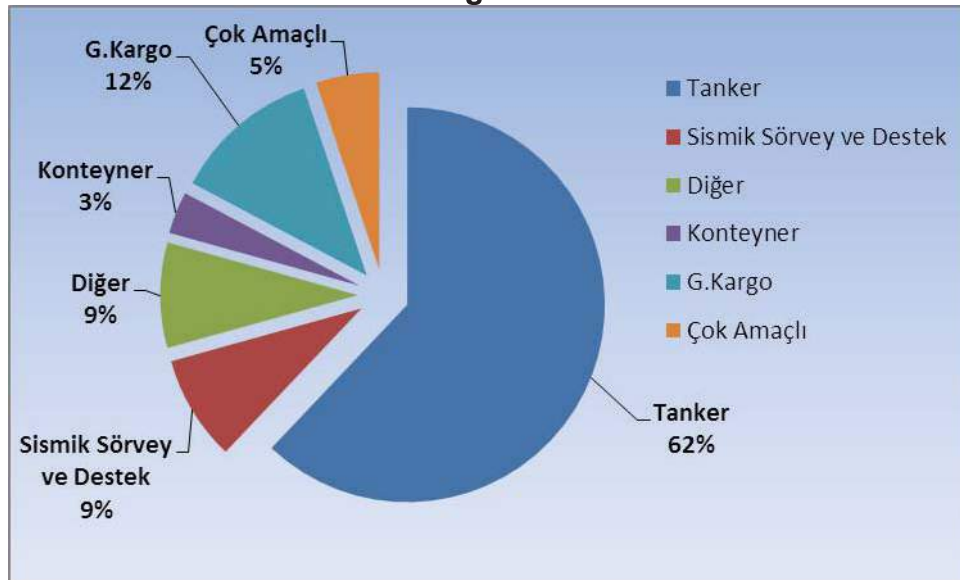
GRAFİK (49): Tanker Siparişi alan Ülkeler Sıralaması



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2013

Tersanelerimizin Ocak 2013 itibariyle aldığı gemi siparişlerinde gemi tiplerine göre tonaj bazında ve adet bazında "Tankerler" birinci sırada yer almaktadır.

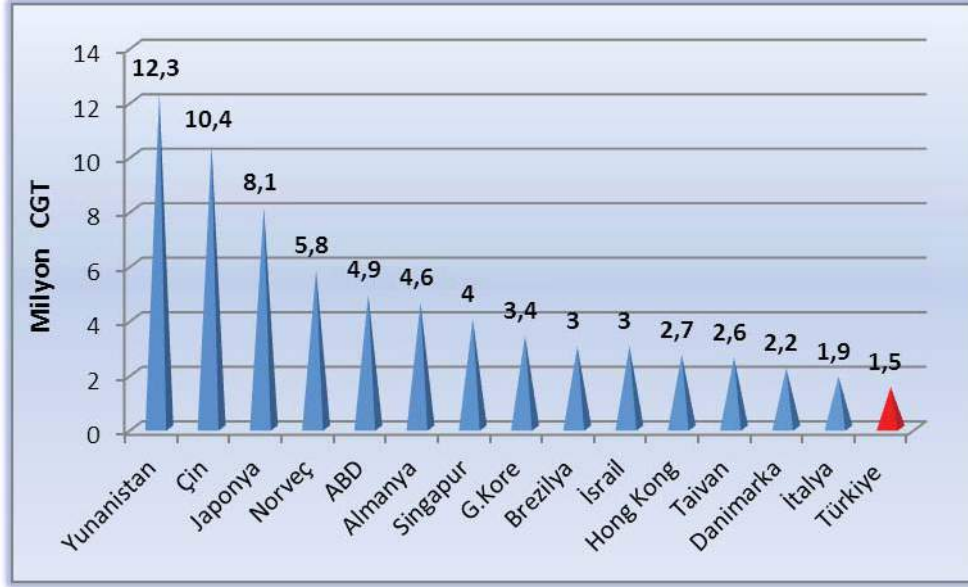
GRAFİK (50): Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Adet Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2013

Türk Armatörleri'nin Ocak 2013 itibariyle dünya genelinde 1,5 Milyon CGT'lik 100 adet gemi siparişi mevcuttur.

GRAFİK (51): Türk Amatörlerinin verdiği Siparişlere göre Dünya Sıralamasındaki Yeri



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2013

2002 yılında 11 adet olan **Yüzer Havuz sayısı** 2008 yılında 17'ye, **2012 yılında 21 adete yükselmiştir.** Ülkemizde **9 adet kuru havuz faaliyettedir.**

TABLO (65): Bazı Yüzer Havuzlar ve Kapasiteleri

TERSANE ADI	ADET	Mevki	KALDIRMA KAPASİTESİ (TON)	BOYUTLAR (M)
Tuzla Tersanecilik ve Turizm A.Ş.	1	Tuzla	100 000	80 x 350
Tersan Ters. ve Taş. San. ve Tic. A.Ş.	1	Tuzla	6.620	30 x 130
Cantaş Çindemir Makina A.Ş.	1	Tuzla	2.750	22 x 115.30
Gemak Gemi İnş. San. ve Tic. A.Ş.	2	Tuzla	9.000	32.30 x 170
		Tuzla	28.000	45 x 233.30
Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	2	Tuzla	19.000	36 x 190
		Tuzla	49.500	51 x 232
Çeksan Gemi İnş San. ve Tic.A.Ş.	1	Tuzla	5.800	28.95 x 129.35
Torlak Denizc. Sanayi ve Tic. A.Ş.	1	Tuzla	19.000	36 x 190
Torgem Gemi İnş. San. ve Tic. A.Ş.	1	Tuzla	5.000	30.10 x 139.50
Proteksan Yat ve Gemi San.Tic. A.Ş.	1	Tuzla	1.200	53.75 x 20
Dalsan Liman İnşaatı Tarama Gemicilik San. ve Tic. Ltd. Şti.	1	Tuzla	3.700	26.80 x 82

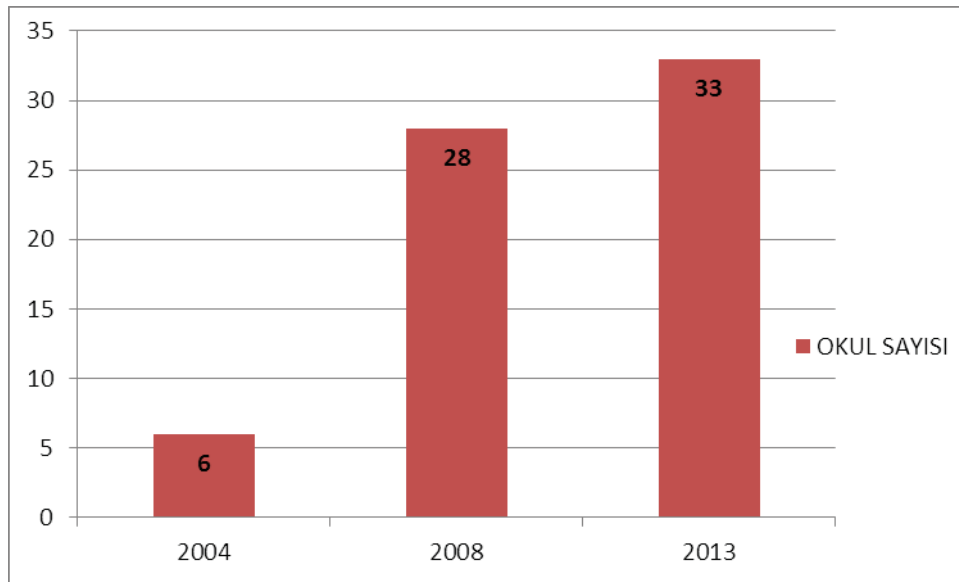
Çindemir Tersanesi	1	Tuzla	5.000	122,40 x 27.80
Hidrodinamik Tersanesi	1	Tuzla	5.000	115.3 x 22
Yardgem Denizcilik A.Ş.*	2	Tuzla	8.500	35.51 x 155
		Tuzla	20.000	45 x 227.5
Uzmar Denizcilik A.Ş. **	1	İzmit	5.000	30 x 60
* Yardgem firması Tuzla Tersaneler Bölgesinde faaliyet gösteren Yardımcı ve Gemsan firmaları önünde yüzer havuz işletmesi yapmaktadır.				
** Uzmar Firması (İzmit Serbest Bölge), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinden 1 adet havuz almış, havuzun faaliyete geçmesi için prosedürleri sürdürmektedir.				

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Gemi İnşası ve Onarımı Sektörü'nde ihtiyaç duyulan eğitilmiş teknik eleman ve işçi açığını gidermek ve bu suretle sektöre nitelikli elemanlar 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 verilirken, 2013 yılı Mart ayı itibariyle bu sayı 33 adede yükselmiştir.

Grafik (52): Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı

2.3.2. Yat İnşa

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

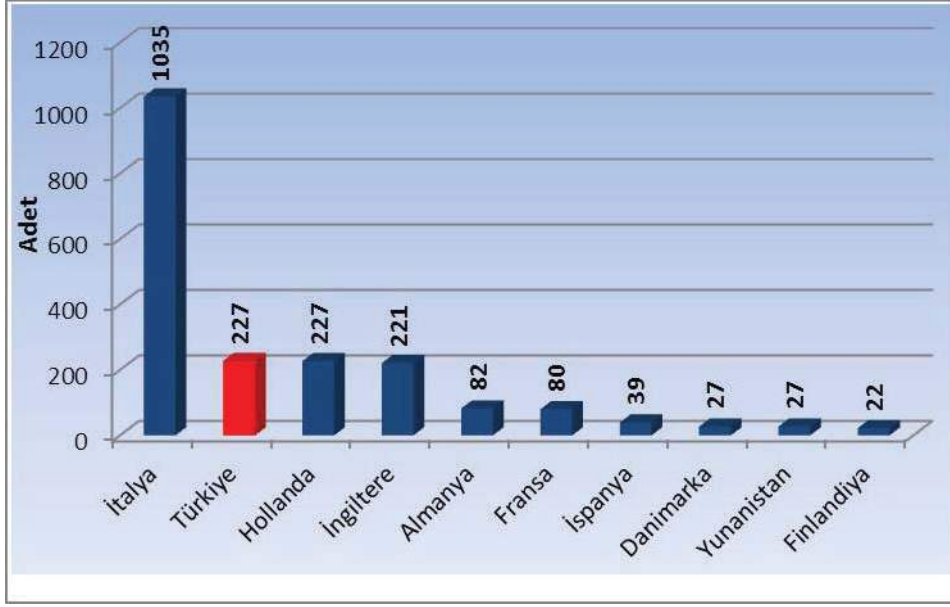
Ülkemiz yat ve tekne endüstrisinin genel olarak sahip olduğu üstünlükleri başlıklar halinde özetlersek:

- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitilmiş işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslar arası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri
- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- Ülkemizin sahip olduğu yeterli teknolojik ve bilişim alt yapısı
- Uzakdoğu ülkelerine göre ülkemizin uluslar arası pazara yakınlığı
- Ülkemizin sahip olduğu deniz ve yat turizm kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ve İkili beşeri ilişkiler
-

Dezavantajlar olarak; gezi teknelerinden alınan KDV, ÖTV'nin yüksek olduğu, ayrıca teknelerin motor gücüne göre her yıl alınmakta olan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) gibi diğer ülkelerde olmayan vergiler olduğu ve teknelerin kayıt işlemlerinde büyük bürokratik işlemlerin olduğu değerlendirilmektedir.

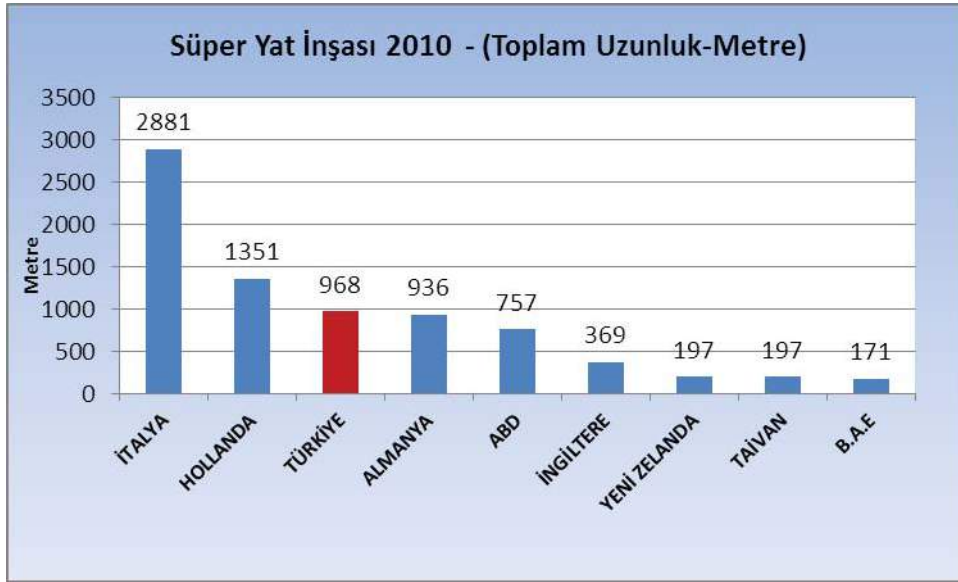
Türkiye özellikle Süperyat (30m ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş ile 2010 yılı teslim edilen adet ve uzunluk verilerine göre dünya üçüncüsü konumundadır.

GRAFİK (53): Avrupa ülkeleri 30-40m arası Yat İnşası Ülkeler Sıralaması (2013)



Kaynak: Superyacht Intelligence Data- www.superyachtnews.com

GRAFİK (54): Uzunluk olarak Süperyat İnşasındaki Ülkeler Sıralaması



Kaynak: The Super Yachting Index- 4.Basım Temmuz 2011

Ülkemiz özellikle süper ve mega yatlar sektöründe bir marka haline gelmiş olup 2008 yılı sonunda uzunluk bazında süperyat dünya siparişlerinden %8'lık pay alırken 2010 yılı sonu itibariyle bu oranı %18'e çıkarmıştır.

2.3.3. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları:

- **Global Ekonomik Kriz** : 2009 yılında yaşanan Global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de son derece olumsuz etkilemiştir. Krizin etkilerinin kısa sürede atlatılması maksadıyla firmaların özellikle baklalarla yaşadığı finans problemlerin öncelikli olarak çözülmesi gerekmektedir. İnşa edilmekte olan/ yarım kalmış gemilerin ekonomimize kazandırılması ve istihdam sağlaması 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 sürdürülebilir rekabetin temini amacıyla desteklenmesi, yabancı sermayenin ekonomiye kazandırılması amacıyla Tersane Bölgesi ve/veya alanı olarak ilan edilen alanların "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 ve işyerleri yönlendirilmelidir.

2. Halen 18001 (OHSAS) Belgesi almamış olan tersanelere yardımcı olunmalıdır.

- **Çevre** :

1. Tersanelerin çevre sorunlarını ile ilgili tedbirlerin alınmalı, 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 artırılarak yan sanayinin desteklenmesi ile maliyetlerde düşüş sağlanmalıdır.

- Pazar daralmasında, küçük tersaneler ile tekne imal yerlerinin büyük tersanelerin ihtiyacı olan blokları üretmeleri sağlanmalı, gerekirse bu amaçla yabancı tersanelerle işbirliği yapılmalıdır.

- Gemi inşa faaliyetlerinde işçilikte verimlilik artışı için gereken önlemler alınmalıdır.

- Yan sanayi üretici firmalar, KOSGEB desteklerinden yararlanarak kaliteyi artırıcı önlemler almalıdır.

- Tersanelerin belirleyeceği uzman personelden oluşan bir komisyon kurularak çeşitli ülkelerde Pazar araştırmaları yapılmalı ve ülkemizin dünya Pazar payı artırılmalıdır.

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

2.3.4. 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) olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü daha da iyi anlaşılacaktır.

Gemi yan sanayi, istihdam yaratma özelliği en yüksek alt sektör niteliği taşımaktadır. Japonya'da gemi yan sanayinde işgücü yaklaşık 33.000, Güney Kore'de ise 65.000 seviyesindedir. Avrupa'da ise gemi yan sanayinde doğrudan istihdam yaklaşık 262.000 kişidir. Gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemiz genelinde küçük işletmeler tarafından yapılması taleplerin karşılanmasında sorunlar yaratmakla birlikte üretimde standardize olunamayışı tersane taleplerinin onaylı ithal ürünlere kaymasına yol açmaktadır.

Güverte teçhizatları, zincir, çapa gibi üretimlerin çok iyi düzeyde yapılabilmesine karşın, seyir cihazları gibi elektronik ağırlıklı üretimlerin dünyada birkaç büyük üreticisi olduğundan dolayı neredeyse hiç üretilmediği göze çarpmaktadır. Ayrıca gemi inşanın ham maddesi olan çelik sac ve profillerin ülkemizdeki üretimi teslim süreleri, ebatlar ve mukavemet standartları göz önüne alındığında ihtiyacın çok az bir kısmını karşılayabilmektedir.

Ülkemizdeki başlıca yan sanayi üretimleri;

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

Başlıca yan sanayi ithalatlarımız;

- Çelik sac ve profiller
- Elektronik seyir yardımcıları
- Haberleşme sistemleri
- Pervane,baş ve kış iterlerdir.

2008 Yılı Program Tedbirlerinden RGA-EUA-02.08.03 nolu tedbir olan Gemi İnşadaki Yerli Katkı Oranını Yükseltmek İçin Gemi Yan Sanayinin Geliştirilmesine Yönelik Ar-Ge Çalışması tamamlanmıştır.

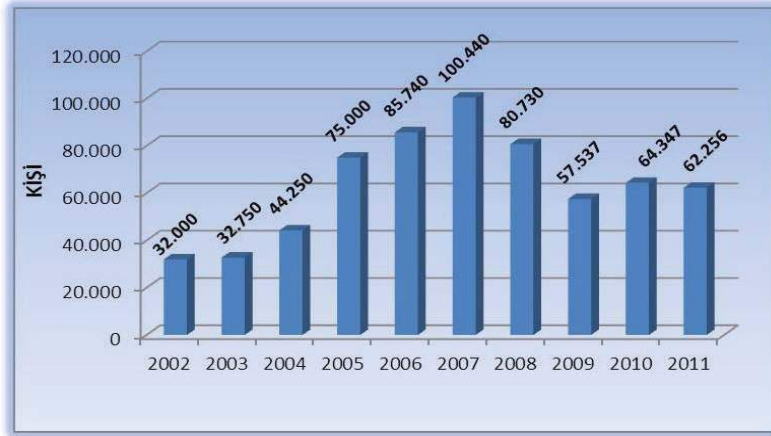
Çalışma kapsamında gemi yan sanayi alanında faaliyet gösteren firmalardan tespit edilebilenler 12 alt başlıkta listelenmiştir.

1. Balıkçı Irgat Ve Dümen Sistemleri
2. Elektronik Cihaz İthalatçılarının Ve İmalatçıların Listesi

3. Gemi Makina Yedek Parça Satıcıları
4. Jeneratör İmalatçıları Ve İthalatçıları Listesi
5. Lumbuz , Hatch İmalatçıları Listesi
6. Mobilya Aksesuar ve Yat Dekorasyon Firmaları Listesi
7. Pervane Dökümcüleri Ve İthalatçıları Listesi
8. Sentetik Ve Çelik Halat İmalatçıları Listesi
9. Şanzıman İthalatçıları Ve İmalatçıları Listesi
10. Şişme Bot İmalatçıları Ve İthalatçıları Listesi
11. Vana İmalatçıları
12. Yangın Söndürücü İmalatçıları

Ülkemiz gemi inşa sektörü büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdama da sektörün yerli katkı oranı kapsamında 1'e 3 istihdam imkanı vererek 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. Tersanelerimizde yan sanayideki istihdam 2011 yılı sonunda 62.256 kişidir.

GRAFİK (55): Gemi Yan Sanayideki İstihdam Durumu



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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 Askeri tersanesinde MİLGEM Projesi kapsamında inşası sürmekte olan gemide yerli katkı oranı işçilik haricinde % 60'lar seviyesindedir.

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.

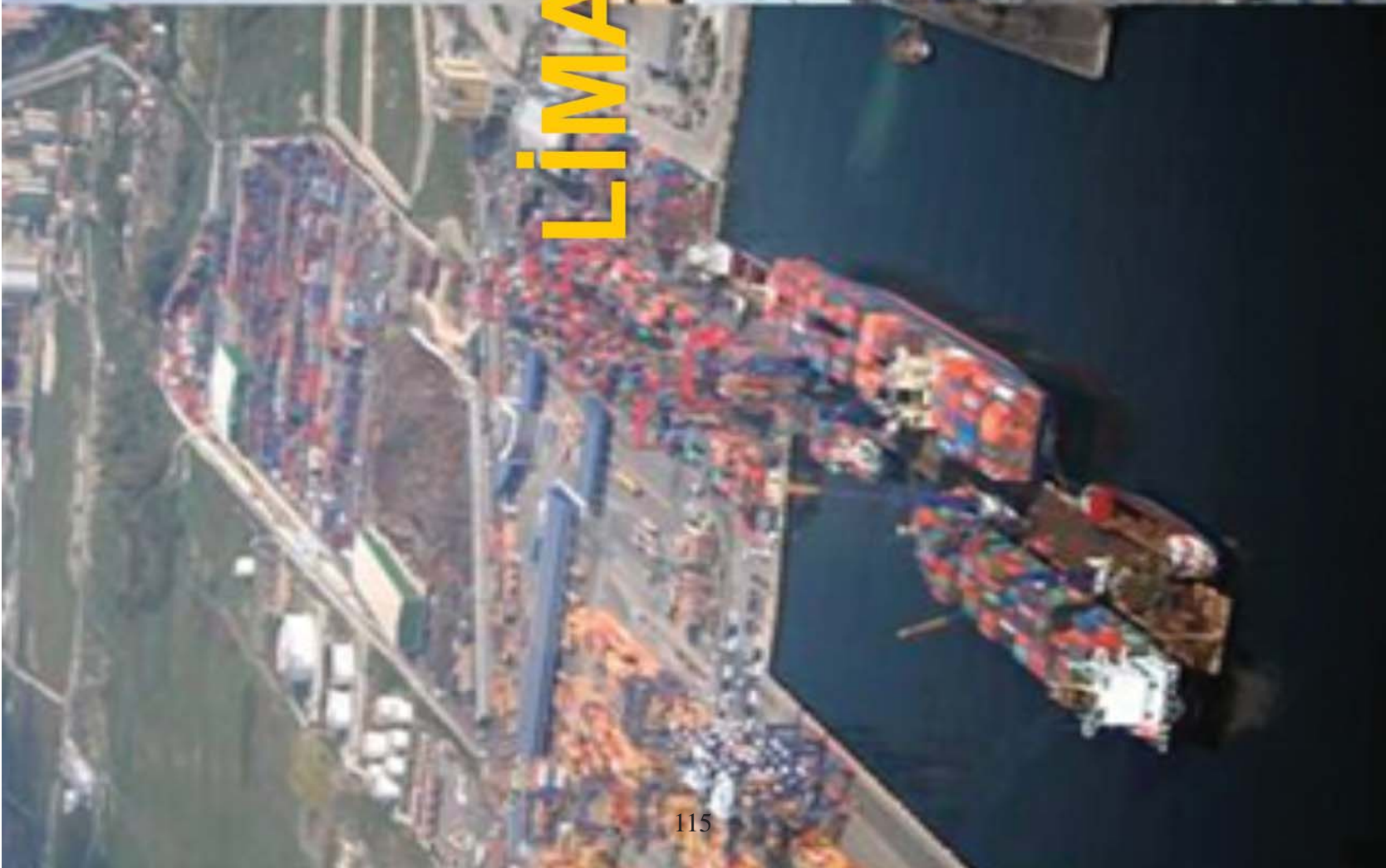
TABLO (66): Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Mart 2013)

NO	Kütük No	Tür	Dwt	GRT	Birim	CGT	Teslim	Tersane	Sözleşme Tarihi	Donatan
1	8	Pet. ve Kim.Tanker	8,28	5,651	8,28	9,726	2013-	Ereğli Tersanesi	01.01.2007	Med Marine Group
2	1053	Pet. ve Kim.Tanker	6,4		6,4	8,224	2014-03	Tersan Tersanesi	08.01.2013	Gefo Gesellschaft
3	1054	Pet. ve Kim.Tanker	6,4		6,4	8,224	2014-06	Tersan Tersanesi	08.01.2013	Gefo Gesellschaft
4	1055	Pet. ve Kim.Tanker	6,4		6,4	8,224	2014-09	Tersan Tersanesi	08.01.2013	Gefo Gesellschaft
5	-	Sismik Destek			4	3,23	2015-07	Beşiktaş Tersanesi	13.11.2012	Thor Ltd
6	-	Sismik Destek			4	3,23	2015-03	Beşiktaş Tersanesi	13.11.2012	Thor Ltd
7	-	Sismik Destek			4	3,23	2014-11	Beşiktaş Tersanesi	13.11.2012	Thor Ltd
8	-	Sismik Destek			4	3,23	2014-08	Beşiktaş Tersanesi	13.11.2012	Thor Ltd
9	-	G.Kargo	12,107	9	12,107	9,164	2013-	Gelibolu Shipyard	01.01.2011	Albros Shipping
10	10	G.Kargo	24	18,05	24	14,306	2013-06	Sefine Tersanesi	01.09.2010	Q-Shipping B.V.
11	11	G.Kargo	24	18,05	24	14,306	2013-12	Sefine Tersanesi	01.09.2010	Q-Shipping B.V.
12	-	Platform Destek	4,5			7,226	2014-11	Beşiktaş Tersanesi	01.09.2012	Palmali Shipping
13	-	Platform Destek	4			6,716	2014-06	Beşiktaş Tersanesi	01.09.2012	Palmali Shipping
14	-	Platform Destek	4			6,716	2014-11	Beşiktaş Tersanesi	01.09.2012	Palmali Shipping
15	-	Bunker	1,7		1,7	2,504	2013-10	Akdeniz Gemi	05.07.2012	Pallas Shipping AB
16	H66	Platform Destek	4	3,1	9,2	6,721	2013-06	Selah Tersanesi	01.01.2012	Marnavi
17	-	Sismik Sörvey				11,412	2014-01	İstanbul S.Y.	25.04.2012	Govt of Turkey
18	8	L.P.G.	3,6	3,43	3,3	6,42	2013-07	Beşiktaş Tersanesi	30.10.2006	Gas and Heat S.p.A.
19	142	G.Kargo	11	6,247	11	7,254	2013-04	Selay Tersanesi	01.09.2010	Safi Shipping
20	176	Asp.& Bit.Tanker	7		7	8,307	2013-03	Sedef Gemi End.	24.02.2012	Elcano
21	11	Ethy/LPG	8	8,097	9	10,475	2013-07	Beşiktaş Tersanesi	17.02.2012	Gas and Heat S.p.A.
22	5	Pet. ve Kim.Tanker	15,995	11	15,995	14,03	2013-	Düzgit Yalova	01.06.2010	Düzgit Group
23	6	Pet. ve Kim.Tanker	8,28	5,651	8,28	9,726	2013-	Düzgit Yalova	01.07.2010	Düzgit Group

24	1	MPP(Multi Purpose)	9,5	4,896	9,5	DWT	6,207	2013-	Akdeniz Gemi	01.07.2008	Akdeniz Gemi
25	34	Konteyner	10,6	8,97	917	TEU	9,261	2013-	UM Deniz Tersanesi	01.04.2005	Volum Denizcilik
26	35	Konteyner	10,6	8,97	917	TEU	9,261	2013-	UM Deniz Tersanesi	01.04.2005	Volum Denizcilik
27	36	Pet. ve Kim.Tanker	38	22,495	38	DWT	20,793	2013-	UM Deniz Tersanesi	01.01.2007	Bilinmiyor
28	-	Pet. ve Kim.Tanker	12,7		12,7	DWT	11,527	2013-06	Marmara Tersanesi	03.12.2010	Yilmar Shipping
29	-	Pet. ve Kim.Tanker	8,5		8,5	DWT	9,243	2013-05	Marmara Tersanesi	03.12.2010	Yilmar Shipping
30	-	Pet. ve Kim.Tanker	8,5		8,5	DWT	9,243	2013-10	Marmara Tersanesi	03.12.2010	Yilmar Shipping
31	-	G.Kargo	11		11	DWT	8,223	2013-03	Marmara Tersanesi	01.08.2008	Yilmar Shipping
32	-	G.Kargo	11		11	DWT	8,223	2013-05	Marmara Tersanesi	01.08.2008	Yilmar Shipping
33	28	G.Kargo	7,5	4,6	7,5	DWT	5,964	2013-	Karadeniz Tersanesi	01.03.2009	Bilinmiyor
34	221	Pet. ve Kim.Tanker	6	3,954	6	DWT	7,992	2013-	Anadolu Tersanesi	01.07.2008	Anadolu Kim. Tanker.
35	17	Pet. ve Kim.Tanker	7,114	4,684	7,114	DWT	8,772	2013-03	Beşiktaş Tersanesi	28.10.2009	Palmali Shipping
36	18	Pet. ve Kim.Tanker	7,114	4,684	7,114	DWT	8,772	2013-06	Beşiktaş Tersanesi	28.10.2009	Palmali Shipping
37	19	Pet. ve Kim.Tanker	7,114	4,684	7,114	DWT	8,772	2013-10	Beşiktaş Tersanesi	28.10.2009	Palmali Shipping
38	15	Pet. ve Kim.Tanker	6,4		6,4	DWT	7,907	2013-	İçdaş Tersanesi	01.09.2007	İçdaş Çelik Enerji
39	16	Pet. ve Kim.Tanker	6,4		6,4	DWT	7,907	2013-	İçdaş Tersanesi	01.09.2007	İçdaş Çelik Enerji
40	17	Pet. ve Kim.Tanker	6,4		6,4	DWT	7,907	2013-	İçdaş Tersanesi	01.09.2007	İçdaş Çelik Enerji
41	18	Pet. ve Kim.Tanker	6,4		6,4	DWT	7,907	2013-	İçdaş Tersanesi	01.09.2007	İçdaş Çelik Enerji
42	1	Pet. ve Kim.Tanker	6,4	4,1	6,4	DWT	8,153	2013-	Denta Tersanesi	01.07.2007	Den-Ta Denizcilik
43	37	MPP(Multi Purpose)	9,7	7,5	9,7	DWT	8,155	2013-	Madenci Tersanesi	01.07.2005	Bilinmiyor
44	118	Pet. ve Kim.Tanker	6,25	4,236	6,25	DWT	8,301	2013-	Selay Tersanesi	01.01.2006	Selay Deniz. Sanayi
45	119	Pet. ve Kim.Tanker	6,25	4,236	6,25	DWT	8,301	2014-	Selay Tersanesi	01.07.2007	Selay Deniz. Sanayi
46	128	Pet. ve Kim.Tanker	3,2		3,2	DWT	5,401	2014-	Selay Tersanesi	01.09.2007	Selay Deniz. Sanayi
47	77	Pet. ve Kim.Tanker	4,999	3,308	4,999	DWT	7,245	2013-01	Yardimci Deniz	01.10.2007	Yardimci Shpg. Group
48	87	Pet. ve Kim.Tanker	5,6	3,583	5,6	DWT	7,57	2013-	Çelik Tekne	01.10.2007	KGS Denizcilik
49	88	Pet. ve Kim.Tanker	5,6	3,583	5,6	DWT	7,57	2013-	Çelik Tekne	01.10.2007	KGS Denizcilik
50	2052	Pet. ve Kim.Tanker	11,259	7,321	11,259	DWT	11,215	2013-	Dearsan Shipyd.	01.07.2007	Yardimci Shpg. Group
51	26	Pet. ve Kim.Tanker	5,3	3,125	5,3	DWT	7,022	2013-01	Ereğli Tersanesi	12.10.2007	John T. Essberger
52	47	Oşinografik		498	41	LOA(m)	2,163	2013-05	Çeksan Tersanesi	01.10.2007	TÜBITAK

53	81	Pet. ve Kim. Tanker	12,7	9,004	12,7	DWT	12,567	2013-04	Marmara Tersanesi	01.08.2007	Yildirim Group
54	36	MPP(Multi Purpose)	9,7	7,5	9,7	DWT	8,155	2013-	Madenci Tersanesi	01.07.2005	Bilinmiyor
55	9	Pet. ve Kim. Tanker	8,28	5,651	8,28	DWT	9,726	2013-	Ereğli Tersanesi	01.01.2007	Med Marine Group
56	20	Pet. ve Kim. Tanker	8,28	5,651	8,28	DWT	9,726	2013-	Ereğli Tersanesi	01.01.2007	Med Marine Group
57	30	Pet. ve Kim. Tanker	8,28	5,651	8,28	DWT	9,726	2013-01	Ereğli Tersanesi	01.01.2007	Medmaritime Ltd.
58	90	Pet. ve Kim. Tanker	4,9		4,9	DWT	6,827	2013-	Ustaoğlu Tersanesi	01.01.2006	Tanmarin Denizcilik

Kaynak : Clarkson Research Ser.(03/2013)



LIMANLAR

2.4. LİMANLAR

2.4.1 Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları

8333 kilometre kıyı şeridine sahip Ülkemizde 175 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 3 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir.

Limanlar, bağlı buldukları Bölge Müdürlüklerine göre aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır:

ANTALYA	7 LİMAN
ÇANAKKALE	24 LİMAN
İSTANBUL	79 LİMAN
İZMİR	22 LİMAN
MERSİN	18 LİMAN
SAMSUN	16 LİMAN
TRABZON	9 LİMAN

Ayrıca İşletilen Kurumlar açısından da 3 kısma ayrılmaktadır:

KAMU LİMANLARI	22 LİMAN
BELEDİYE LİMANLARI	27 LİMAN
ÖZEL LİMANLAR	126 LİMAN

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

Türkiye Limanları'nın Mevcut Teorik Kapasitesi aşağıdaki gibidir;

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

Bölgesel Yük Elleçleme Kapasiteleri

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

Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler

2010 yılında dünya ticareti % 13.8 artış göstererek hızlı bir toparlanma sürecine girmiş olsa da 2011 yılındaki gelişmeler ve 2012 ile 2013 yılları için beklentiler gelişimin beklenenden yavaş olacağını göstermektedir. 2011 yılında dünya ticaretindeki artış 2010 yılı kadar yüksek bir oranda gerçekleşmemiş, büyüme % 5 oranında kalmıştır. Bu gelişimin 2012 yılında % 3.7, 2013 yılında ise biraz toparlanarak % 5.6 oranında gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

2010 yılında % 3.8 oranında gelişme gösteren dünya gayri safi yurt içi hasılası (GSYİH) 2011 yılında gelişimini yavaşlatarak % 2.4 olarak kaydedilmiştir. Dünya Ticaret Örgütü (WTO) tahminlerine göre dünya GSYİH'sı 2012 yılında % 2.1, 2013 yılında ise % 2.7 oranında büyüme gösterecektir. 2010 yılında % 9.2 ve 2011 yılında % 8.5 büyüme oranlarıyla dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden birisi olan Türkiye, OECD'nin tahminlerine göre 2012'de % 3.3 ve 2013'de % 4.6 oranında büyüyecektir.

Dünya ticareti ve GSYİH'sı gelişiminin 2011 yılında yavaşlamasının birçok nedenleri vardır. Ancak öne çıkan nedenler arasında Euro Bölgesinin dağılmasını gündeme getiren Avrupa'daki kamu borcu krizi, doğal afetler sonucunda Japonya ve Tayland'da tedarik zinciri ve üretimin sekteye uğraması ve ayrıca Arap ülkelerindeki kargaşalar gösterilebilir.

Türkiye 2011 yılında GSYİH'da % 8.5 oranında bir büyüme kaydederek dünyanın en hızlı gelişen ülkelerinden birisi olmuştur. Japonya'da yaşanan doğal afet sonucunda 2011 yılında Japonya'nın GSYİH'sı % 0.5 oranında gerilemiştir. Bu durum gelişmiş ülkelerin GSYİH gelişiminin % 1.5 olarak gerçekleşmesine neden olmuştur. ABD 2011 yılında gelişmiş ülkelerin ortalamasının üzerinde bir değere ulaşmıştır. (% 1.7)

2011 yılında en hızlı büyüyen ülkeler Çin (% 9.2), Arjantin (% 8.9), Türkiye (% 8.5) ve Hindistan (% 7.8) olurken ülke grupları açısından bakıldığında; Orta Doğu (% 4.9), Bağımsız Devletler Topluluğu (% 4.5), Güney ve Orta Amerika ülkeleri (% 4.5) ve Singapur, Hong Kong, Güney Kore ve Tayvan'dan oluşan "Asya Dörtlüsü" (% 4.2) GSYİH gelişimi en fazla olan ülke grupları olmuştur.

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.

Günümüzde limanlar klasik anlamıyla gemilerin boşaltma/yükleme yaptıkları yerler değil, multimodal taşımacılığın gelişmesiyle birlikte çeşitli ulaşım modlarının kesiştiği Lojistik Merkezler haline gelmiştir. Limanlar bu sistem içindeki çeşitli paydaşların beklenti ve isteklerini karşılamak zorunda olduklarından dinamik bir gelişme, büyüme ve yenileşme trendi içindedirler. Ancak bu trend ekonomik kriz gibi nedenlerle durma noktasına gelebilmektedir. Nitekim kriz döneminde Türkiye'de birçok liman işletmesi yatırımlarını askıya almıştır. Ancak 2009 yılı son çeyreğinden itibaren mal ve hizmet ticaretindeki artış, liman işletmelerini yatırım yapma konusunda cesaretlendirmiştir. 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 arttırılmasıdır.

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

Limani/Tesis	Yük Cinsi	Mevcut Kapasite	Proje Sonu
Borusan Lojistik	Konteyner	400,000 TEU	650,000 TEU (2015)
	Genel Kargo	5,000,000 Ton	6,500,000 Ton (2015)
Delta Petrol	Sıvı Yük	612,500 m ³	1,000,000 m ³ (2013)
Ege Gübre	Konteyner	400,000 TEU	600,000 TEU
Evyap	Konteyner	600,000 TEU	1,200,000 TEU (2015)
Gemport	Konteyner	350,000 TEU	600,000 TEU (2013)
Mersin	Konteyner	850,000 TEU	1,700,000 TEU (2013)
Limak İskenderun	Konteyner	400.000 TEU	3,000,000 TEU (2016)
Toros Tarım (Ceyhan)	Genel Kargo	15,000,000 Ton	25,000,000 Ton
	Dökme Sıvı Yük	235,000 m ³	400,000 m ³ (2014)
Toros Tarım (Samsun)	Dökme Katı/ Genel Kargo	3,300,000 Ton	8,500,000 Ton
Yılport	Konteyner	450,000 TEU	2,500,000 TEU (2015)
	Genel Kargo	2,500,000 Ton	4,000,000 Ton
	Sıvı Yük	500,000 m ³	1,000,000 m ³ (2015)
Asya Port	Konteyner	-	1,900,000 TEU (2013)
Aksa	Genel Kargo	-	4,000,000 Ton
DP World	Konteyner	-	1,300,000 TEU
Solventaş	Sıvı Yük	4,000,000 m ³	5,000,000 m ³ (2014)
Batıçim	Konteyner	-	300,000 TEU (2015)
	Genel Kargo	6,000,000 Ton	7,500,000 Ton (2015)
İgşaş	Genel Kargo	2,000,000 Ton	2,500,000 Ton (2015)
Altintel	Genel Kargo	1,000,000 Ton	5,000,000 Ton (2015)
	Sıvı Yük	1,500,000 m ³	6,000,000 m ³ (2015)
Roda Port	Konteyner	120,000 TEU	200,000 TEU (2012)
	Genel Kargo	2,000,000 Ton	2,500,000 Ton (2012)
Koruma Klor	Genel Kargo	-	300,000 Ton
	Sıvı Yük	2,200,000 Ton	3,200,000 Ton
Mardaş	Konteyner	565,229 TEU	1,300,000 TEU (2013)
Martaş	Genel Kargo	3,000,000 Ton	5,000,000 Ton (2015)
Petkim	Konteyner	-	1,100,000 TEU (2016)

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

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

Devlet Yatırımları

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

İzmir İl Bergama İlçesinde yer alan Çandarlı Kuzey Ege Limanı'nın etüt, proje çalışmaları tamamlanmış olup söz konusu limanın dalgakıran inşaatı devam etmektedir. Çandarlı limanının 2015 yılında 1.568 milyon TEU kapasite ile hizmete açılması planlanmıştır. Limanın fiziksel altyapısının tamamlanması ile kapasitesinin 4 milyon TEU'ya ulaşacağı belirtilmektedir.

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

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

Mevcut Derince Limanı'nın doğusunda dolgu alan üzerine kurulacak olan Derince Konteyner Terminali 1,000,000 TEU kapasite artışı sağlayacaktır. Limanın Yap İşlet Devret modeli ile ihaleye çıkması beklenmektedir.

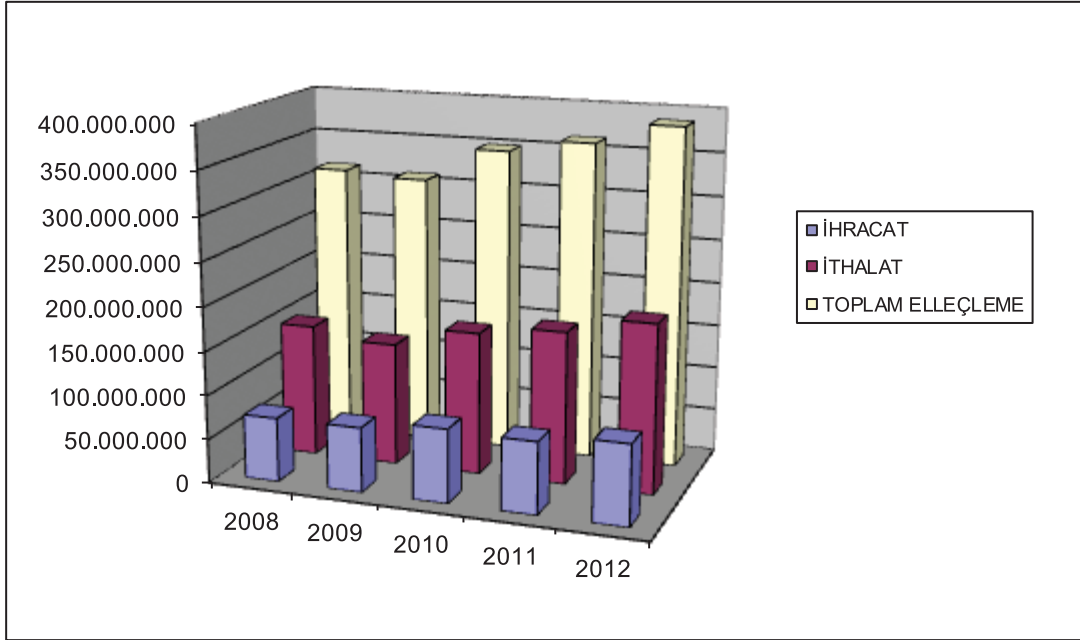
İzmir Limanı tarama ve tevsi projesi kapsamında etüt proje çalışmaları devam etmektedir. Söz konusu projelerin 2012 yılında tamamlanması beklenmektedir. İlave yatırımlar ile 2015 yılında İzmir Limanı'nın kapasitesinin 2,500,000 TEU'ya ulaşması planlanmaktadır.

TABLO (67): Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2008	2009	2010	2011	2012
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	10.654.742	9.578.520	11.615.686	12.273.915	12.235.897
	YAB. GEMİ	62.590.230	64.191.743	72.329.476	69.502.777	79.071.589
	TOPLAM	73.244.972	73.770.263	83.945.162	81.776.692	91.307.486
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	21.136.641	20.387.046	28.878.432	30.120.033	26.476.350
	YAB. GEMİ	130.394.670	119.475.045	133.747.337	143.426.365	165.998.578
	TOPLAM	151.531.311	139.862.090	162.625.769	173.546.398	192.474.928
KABOTAJ	YÜKLEME	18.922.148	18.305.867	18.561.807	21.257.193	22.869.458
	BOŞALTMA	20.134.058	19.485.900	19.434.485	22.387.290	24.049.929
	TOPLAM	39.056.206	37.791.767	37.996.292	43.644.483	46.919.387
TRANSİT	YÜKLEME	50.744.950	58.012.586	58.767.061	58.603.055	50.767.011
	BOŞALTMA	-	-	5.355.657	5.776.095	5.957.420
	TOPLAM	50.744.950	58.012.586	64.122.718	64.379.150	56.724.431
TOPLAM	YÜKLEME	142.912.070	150.088.716	161.274.030	161.636.940	164.943.955
	BOŞALTMA	171.665.369	159.347.990	187.415.911	201.709.783	222.482.277
	TOPLAM	314.577.439	309.436.706	348.689.941	363.346.723	387.426.232

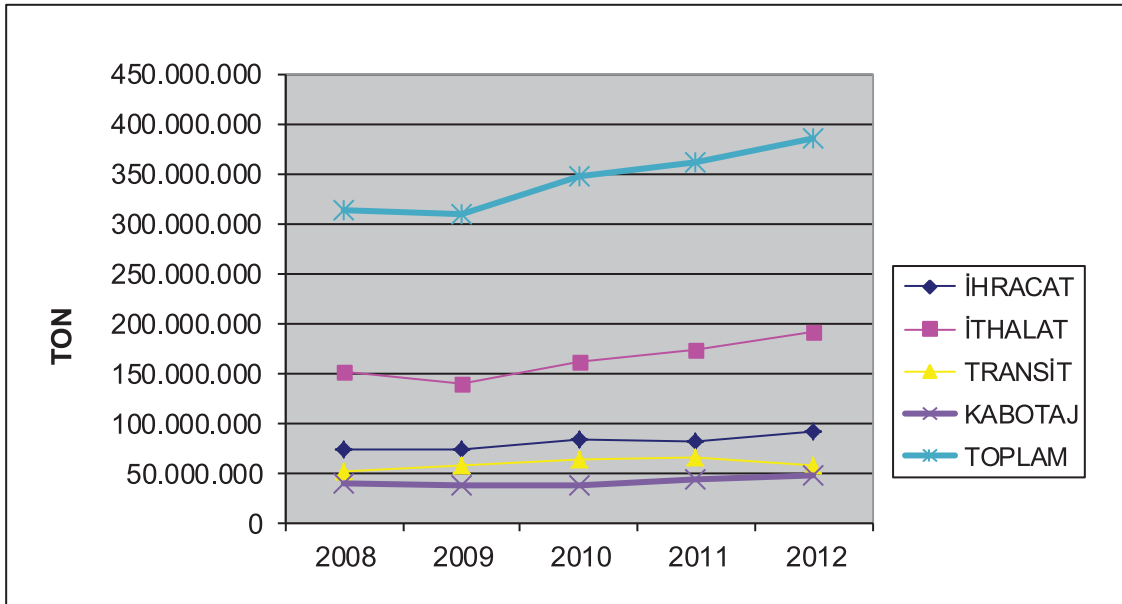
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (56): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (57): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri

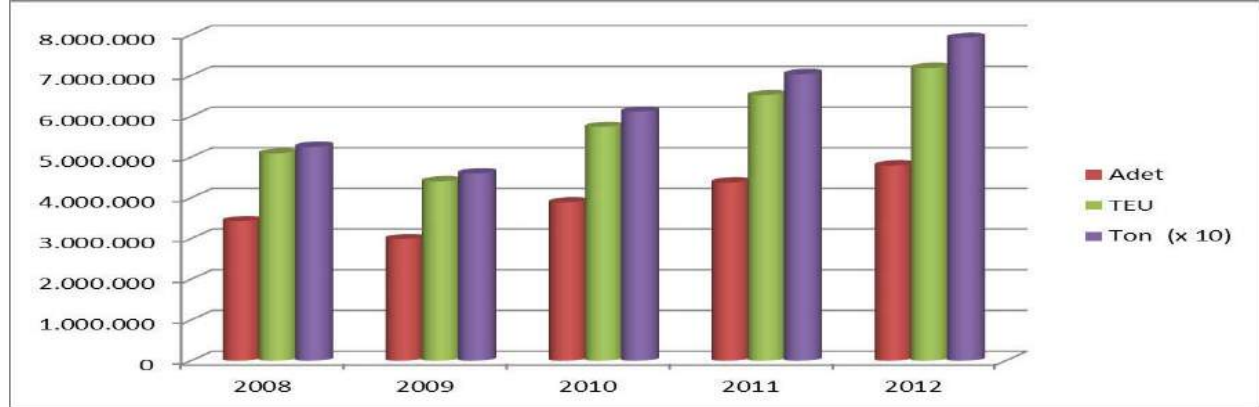
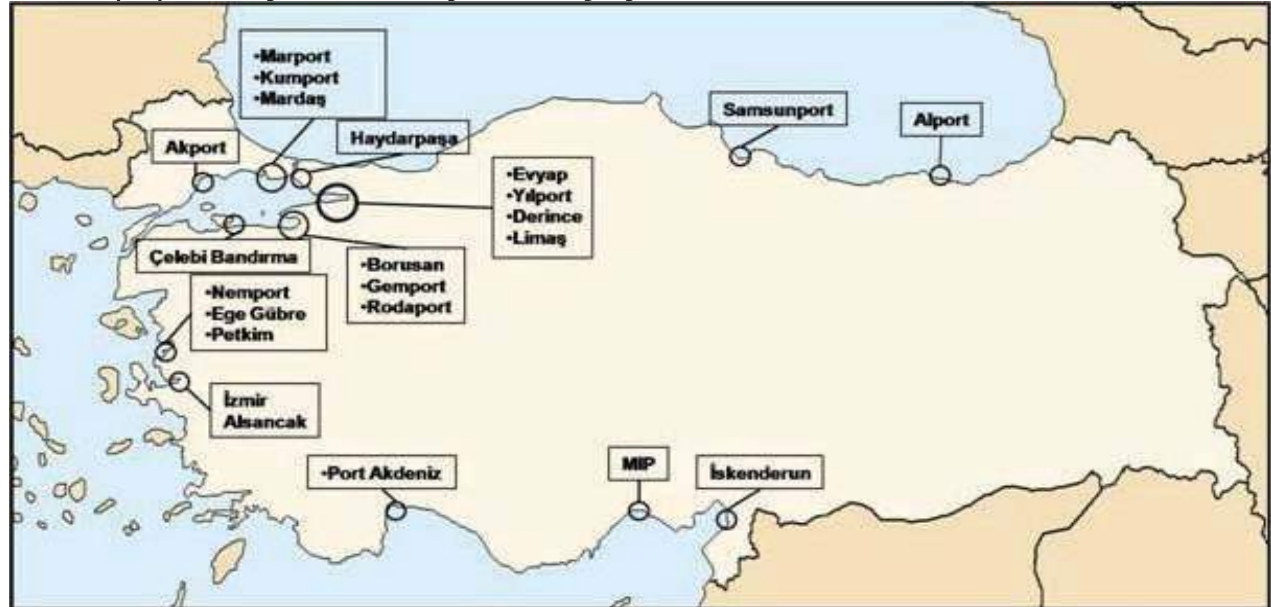


Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TABLO (68): Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri

TAŞIMA CİNSİ		2008	2009	2010	2011	2012
İHRACAT	ADET	1.594.200	1.448.806	1.557.767	1.798.545	1.910.075
	TEU	2.377.989	2.132.113	2.306.587	2.690.889	2.879.122
	TON	25.422.389	24.171.131	26.433.473	30.010.607	33.199.345
İTHALAT	ADET	1.642.639	1.434.680	1.591.010	1.851.026	1.953.229
	TEU	2.435.119	2.117.762	2.354.304	2.770.190	2.942.562
	TON	24.655.826	20.680.474	23.151.182	28.409.300	29.871.028
KABOTAJ	ADET	117.879	100.998	152.096	215.942	342.604
	TEU	162.908	142.025	208.325	305.256	472.345
	TON	1.248.040	1.044.653	1.730.667	2.890.088	4.758.088
TRANSİT	ADET	75.211	7.451	590.531	514.014	589.019
	TEU	115.606	12.542	874.239	757.171	898.368
	TON	1.203.829	134.486	9.859.808	9.071.262	11.482.912
TOPLAM	ADET	3.429.929	2.991.935	3.891.404	4.379.527	4.794.927
	TEU	5.091.622	4.404.442	5.743.455	6.523.506	7.192.396
	TON	52.530.084	46.030.744	61.175.130	70.381.257	79.311.373

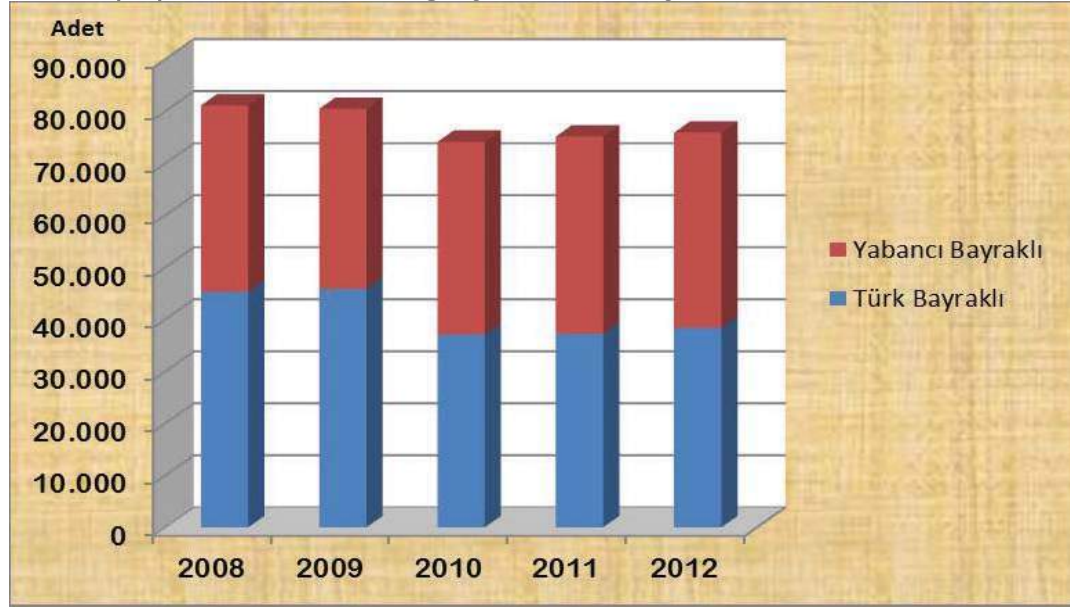
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (58) Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri**Grafik (59): Türkiye’de Konteyner Elleçleyen Limanlar**

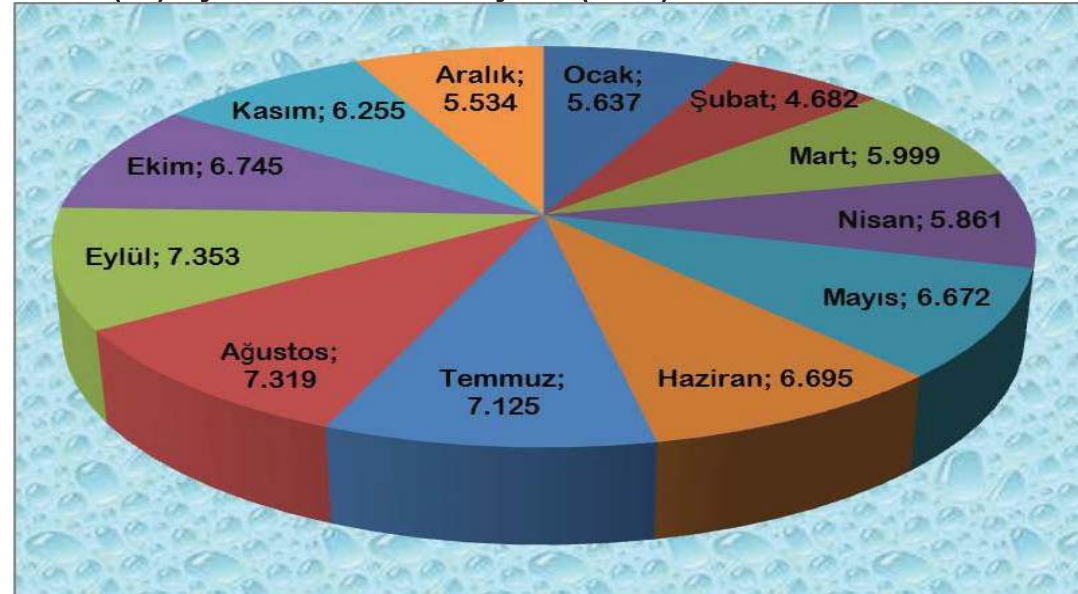
TABLO (69): Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları

Ay	2008			2009			2010			2011			2012		
	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	3.552	2.474	6.026	3.560	2.175	5.735	3.230	2.357	5.587	3.106	2.883	5.989	3.014	2.623	5.637
Şubat	3.036	2.484	5.520	2.914	2.071	4.985	2.480	2.370	4.850	2.426	2.457	4.883	2.452	2.230	4.682
Mart	3.833	2.924	6.757	3.795	2.426	6.221	3.410	2.893	6.303	3.129	2.976	6.105	3.150	2.849	5.999
Nisan	3.607	3.133	6.740	3.948	2.620	6.568	2.865	3.003	5.868	2.771	3.175	5.946	2.890	2.971	5.861
Mayıs	4.008	3.547	7.555	3.710	3.025	6.735	3.183	3.462	6.645	3.087	3.389	6.476	3.157	3.515	6.672
Haziran	3.979	3.471	7.450	3.795	3.249	7.044	3.055	3.398	6.453	2.971	3.393	6.364	3.161	3.534	6.695
Temmuz	4.269	3.619	7.888	4.386	3.431	7.817	3.431	3.571	7.002	3.360	3.683	7.043	3.506	3.619	7.125
Ağustos	4.297	3.439	7.736	4.214	3.507	7.721	3.347	3.530	6.877	3.617	3.570	7.187	3.776	3.543	7.319
Eylül	4.079	3.149	7.228	4.108	3.296	7.404	3.359	3.297	6.656	3.784	3.220	7.004	3.727	3.626	7.353
Ekim	3.796	3.029	6.825	4.031	3.348	7.379	2.945	3.306	6.251	3.156	3.350	6.506	3.450	3.295	6.745
Kasım	3.511	2.338	5.849	3.768	2.718	6.486	2.972	2.827	5.799	3.150	2.875	6.025	3.261	2.994	6.255
Aralık	3.303	2.225	5.528	3.584	2.765	6.349	2.783	3.041	5.824	2.677	2.929	5.606	2.801	2.733	5.534
TOPLAM	45.270	35.832	81.102	45.631	34.631	80.444	37.060	37.055	74.115	37.234	37.900	75.134	38.345	37.532	75.877

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (60) Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (61) Aylara Göre Gemi Sayıları (2012)

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Dış Ticaretimizin (İthalat-İhracat) % 90'a yakını denizyoluyla yapılmakta olup, Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2012 yılında 387.426.232 ton yük elleçlenmiştir.

2012 yılında elleçlenen toplam yükün;

- % 23,6 sı olan 91.307.486 tonu ihracat,
- % 49,7 si olan 192.474.928 tonu ithalat,
- % 12,1 i olan 46.919.387 tonu kabotaj,
- % 14,6 sı olan 56.724.431 tonu transit,

olarak gerçekleşmiştir.

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

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

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

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

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

artmıştır. Limanlarımız yoluyla Avrupa merkezli yükler Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru 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 ulaşım 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, Akport limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliğa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır.

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

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

TABLO (70): 2008 - 2012 Yılı Yük Elleçlemeleri Sınıflandırması

KONTEYNER (TEU)

	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%	2012	%
TÜRKLİM Üyeleri	3.964.373	75,83%	3.485.468	77,10%	4.932.869	84,1%	5.679.049	85,88%	6.336.425	87,64%
TCDD Limanları	1.241.640	23,75%	1.014.261	22,43%	904.258	15,42%	897.036	13,56%		
Diğerleri	22.141	0,42%	21.057	0,47%	28.658	0,48%	36.950	0,56%		
TCDD vd. Limanlar									893.960	12,36%
TOPLAM	5.228.154	100,00%	4.520.786	100,00%	5.865.785	100,00%	6.613.035	100,00%	6.336.425	100,00%

GENEL KARGO VE KATI DÖKME YÜK (TON)

	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%	2012	%
TÜRKLİM Üyeleri	64.782.826	67,61%	61.970.360	88,19%	73.829.860	72,52%	76.690.158	92,83%	101.068.082	84,22%
TCDD Limanları	7.073.936	7,37%	5.449.558	7,76%	7.277.001	7,15%	5.922.616	7,17%		
Diğerleri (*)	24.110.277	25,12%	2.845.898	4,05%	20.705.912	20,33%		0,00%		
TCDD vd. Limanlar									18.932.839	15,78%
TOPLAM	99.670.340	100,00%	76.053.292	100,00%	101.812.773	100%	82.612.774	100%	120.000.921	100%

(*)Bilgi alınabilen limanlar dahildir

DÖKME SIVI YÜK (TON)

	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%	2012	%
TÜRKLİM Üyeleri	10.988.112	71,70%	12.675.876	90,07%	14.040.662	88,92%	12.791.433	92,52%	8.227.813	
TCDD Limanları	1.220.516	7,25%	1.109.185	7,88%	981.683	6,22%	1.033.477	7,48%		
Diğerleri (x)	3.226.768	21,06%	288.789	2,05%	767.080	4,86%		0,00%		
TCDD vd. Limanlar										
TOPLAM	15.435.396	100,00%	14.073.850	100,00%	15.789.425	100,00%	13.824.910	100,00%	8.227.813	

(x) Bilgi alınabilen limanlar dahildir

ARAÇ HAREKETLERİ

TÜRKLİM Üyeleri	İŞ MAK.	OTOBÜS	TIR/ KAMYON	BİNEK	DİĞER	TOPLAM	YOLCU
2008	364	411	262.294	671.343	23.999	958.411	
2009	783	243	256.879	646.470	36.806	941.181	695.133
2010	2.543	0	531.472	844.243	57.819	1.436.077	666.166
2011	2.440	1.780	646.563	904.373	56.035	1.611.191	901.204
2012	911	87.256	1.311.724	5.293.940	2.617.052	10.220.972	56.879.118

Kaynak: TÜRKLİM

2.4.2. T.D.İ. Limanları

Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin 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 Karar'ı ile özelleştirme kapsamına alınarak, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na 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.

Kuruluşlarının organizasyonunda bir müdürlük olarak yer alan Kıyı Emniyeti Müdürlüğü, 1997 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 97/12 sayılı Kararıyla, ayrı bir Genel Müdürlük olarak Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlanmıştır.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 08.02.2002 tarih ve 1206 sayılı yazıları doğrultusunda, Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'nin tüzel kişiliği sona ermiş ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. bünyesine dahil 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 A.Ş. İşletme Faaliyetlerini;

- 1- Liman Hizmetleri,
- 2- Tersane Hizmetleri,

olarak iki dalda sürdürmektedir.

1- Liman Hizmetleri

2011 yılında, TDİ limanlarına yanaşan 456 adet gemi ile 621.708 adet yolcuya liman hizmeti verilmiştir.

2011 yılında, İstanbul Salıpaazarı limanına 427 adet Kruvaziyer gemi ile 620.283 adet

TABLO (71): TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları						
LİMANLAR	RIHTIM UZUNLUĞU (Metre)	DERİNLİK (Metre)	YILLIK ELLEÇLEME (Bin Ton/Yıl)	GEMİ KABUL KAPASİTESİ (Adet/Yıl)	DEPOLAMA KAPASİTESİ (Bin Ton/Yıl)	YOLCU KABUL KAPASİTESİ (Kişi/Yıl)
İSTANBUL	1.386,00	(-8,-12)	-	3.950	-	3.860.000
ÇANAKKALE	90,00	(-6,-7)	300	365	-	110.000
KABATEPE	295,00	(-4,-5)	-	365	-	90.000
GÖKÇEADA	900,00	(-6,-7)	400	700	200	200.000
(Kuzu Limanı)						
GÖKÇEADA (Uğurlu İskelesi)	76,00	(-6,-8)	-	365	-	-
TOPLAM	2.747,00		700	5.745	200	4.260.000

yolcu gelmiştir.

Kaynak: TDİ A.Ş.

2-Tersane Hizmetleri

Tersanecilik hizmetleri halen Camialtı Tersanesi tarafından yerine getirilmektedir.

2011 yılında 3.şahıslara 5 adet ve TDİ birimlerinden gelen 34 adet sipariş ile toplam 39 adet muhtelif işlerde bakım ve onarım hizmeti verilmiştir.

Yatırımlar

TDİ'nin 2011 Yılı Yatırım Programında, 1 adet projeye yer almakta olup, 2011 yılı ödenek tavanı 3.000.000 TL'dir.

2.4.3. T.C.D.D. Limanları

TABLO (72): TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri

Limanlar	Rıhtım Uzunluğu	Liman Alanı (*1000 m2)	Max. Draft (m)	İşçi Sayısı	Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/yıl)	Yük Elleç. Kapasitesi (*1000 Ton/Yıl)	Rıhtım Kapasitesi (*1000 Ton/Yıl)	Konteyner Rıh.Ekip. Kapasitesi (*1000 TEU)	Stoklama Kap. (*1000 Ton/Yıl)	
									Karışık Eşya	Kont.
Halen TCDD Tarafından İşletilen Limanlar;										
Haydarpaşa	2765	320	-12	600	2651	5889	8558	407	689	269
İzmir	3386	525	-13	682	3640	6419	11100	549	884	343
Derice	1092	366	-15	308	862	2288	2991	40	2984	100
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
TOPLAM	17.856	3.646		3.807	17.895	31.600	51.021	1.791	29.827	1.329

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

TABLO (73): TCDD LİMANLARINDA YAPILAN YÜKLEME VE BOŞALTMALAR

YILLAR	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	
HAYDARPAŞA							
2008	1.133.144	0	0	2.039.605	600	0	3.173.349
2009	537.233	949	0	1.056.288	3450	0	1.597.920
2010	403.616	20515	0	1.067.730	0	0	1.491.861
2011	612.846	0	0	1.285.145	0	0	1.897.991
2012	602.875	1639	0	1.032.993	0	0	1.637.507
İZMİR							
2008	7.135.766	0	0	4.073.723	94.367	0	11.303.856
2009	7.048.167	0	0	3.122.568	107.375	0	10.278.110
2010	6.340.777	0	0	3.308.371	277.410	0	10.278.110
2011	5.488.035	0	0	3.725.904	290.158	0	9.504.097
2012	5.238.767	48667	0	3.841.169	172.953	0	9.301.556
SAMSUN							
2008	497.155	0	0	996.868	13.670	5.418	1.513.111
2009	566.951	0	0	957.831	2.453	1.771	1.529.006
2010	150.598	988	0	248.093	4.667	299	404.645
2011	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0
BANDIRMA							
2008	831.194	2.980.449	1.430	2.125.593	2.882.024	1.430	8.822.120
2009	676.922	3.075.320	0	1.616.595	2.857.972	0	8.226.809
2010	298.149	1.125.521	0	923.863	1.033.801	0	3.381.334
2011	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0
İSKENDERUN							
2008	695.983	11.442	33.318	1.002.140	739.022	53.351	2.535.256
2009	782.031	42.230	558	710.119	861.367	17.038	2.413.343
2010	836.452	85.301	269	668.723	790.185	19.576	2.400.506
2011	465.918	21.025	1.676	304.453	729.548	10.126	1.532.746
2012	0	0	0	0	0	0	0
DERİNCE							
2008	1.061.350	162	4.922	1.989.065	599	2.250	2.224.344
2009	787.645	0	704	759.747	38.368	253	1.586.717
2010	1.580.194	0	0	884.841	20.094	131	2.485.260
2011	1.327.729	6.164	96	1.040.057	12.491	0	2.386.537
2012	1.275.142	15.287	0	668.618	36.845	0	1.995.892
TOPLAM							
2008	11.354.592	2.992.053	39.670	12.226.994	3.730.282	62.449	30.406.040
2009	10.398.949	3.118.499	1.262	8.223.148	3.870.985	19.062	25.631.905
2010	9.609.786	1.232.325	269	7.101.621	2.126.157	20.006	20.441.716
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

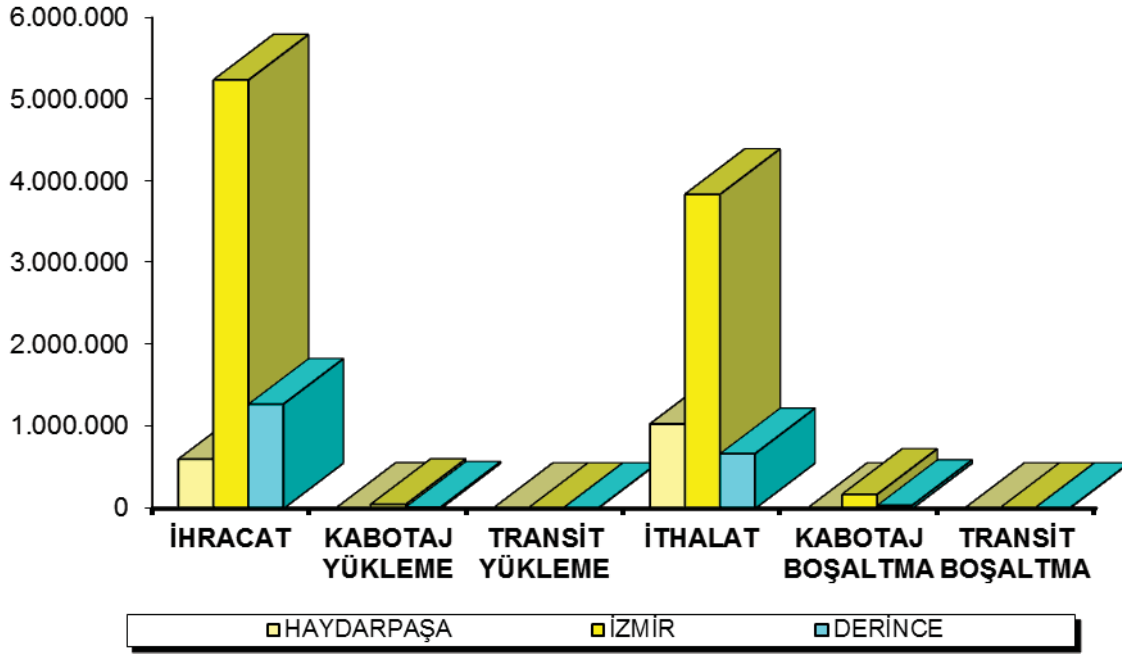
Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

* Samsun Limanı 2010 yılı Mart ayı sonu itibariyledir.

** Bandırma Limanı 2010 yılı Mayıs ayı itibariyledir.

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

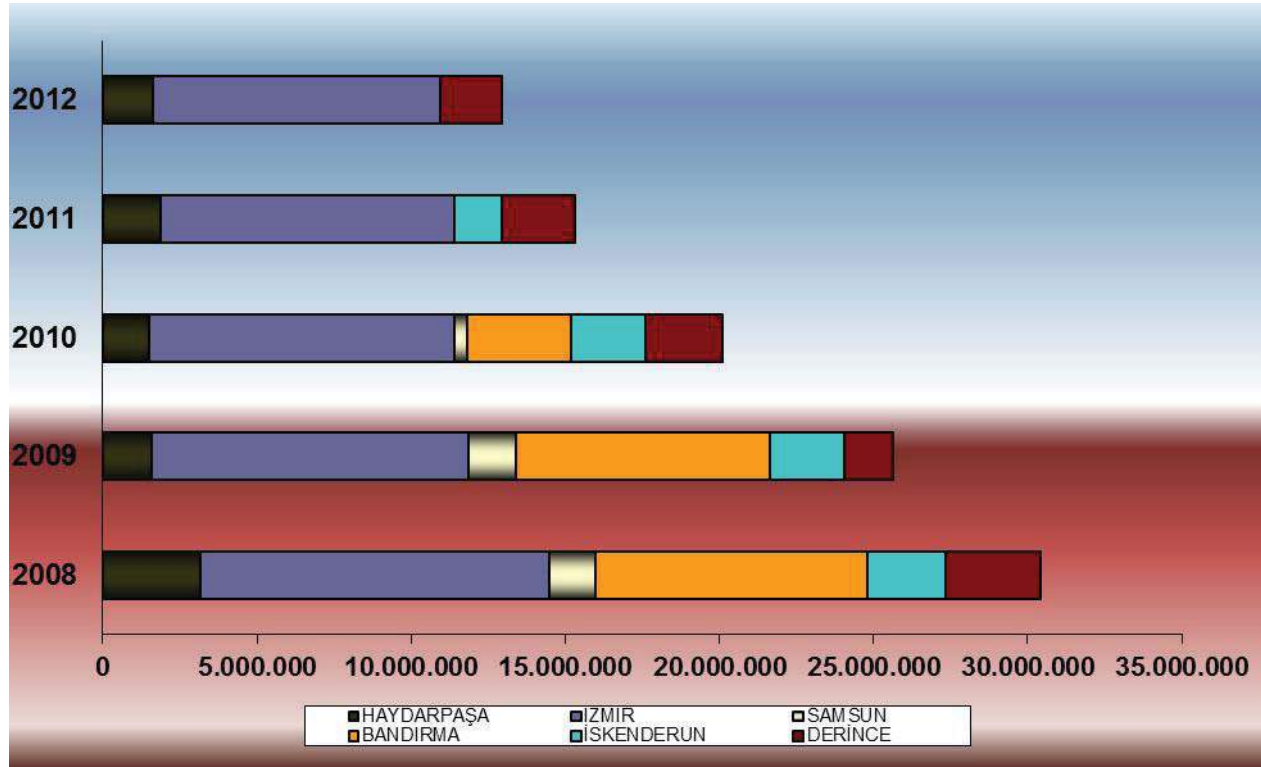
Grafik (62): 2012 TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (63): TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü



TABLO (74): TCDD LİMANLARINDA 2007-2012 YILLARINDA ELLEÇLENEN EŞYANIN GRUPLARA GÖRE DAĞILIMI (TON)

LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	D.KATI	D.SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	2007	650.820	3.277.365	0	0	3.928.185
	2008	40.559	3.132.790	0	0	3.173.349
	2009	40.136	1.557.784	0	0	1.597.920
	2010	31.684	1.435.678	24499	0	1.491.861
	2011	297.365	1.600.626	0	0	1.897.991
	2012	417.729	1.219.778	0	0	1.637.507
MERSİN	2007	378.177	2.428.451	1.273.370	1.524.534	5.604.532
	2008	0	0	0	0	0
	2009	0	0	0	0	0
	2010	0	0	0	0	0
	2011	0	0	0	0	0
	2012	0	0	0	0	0
İSKENDERUN	2007	368.151	1.021	607.619	869.947	1.846.738
	2008	775.363	0	996.755	763.138	2.535.256
	2009	730.671	0	827.299	855.373	2.413.343
	2010	793.774	689	823.830	782.213	2.400.506
	2011	485.202	0	325.688	721.856	1.532.746
	2012	0	0	0	0	0
SAMSUN	2007	896.596	0	688.703	31.006	1.616.305
	2008	797.021	0	661.990	54.100	1.513.111
	2009	705.281	3440	787.266	33.019	1.529.006
	2010	187.930	794	209.691	6.230	404.645
	2011	0	0	0	0	0
	2012	0	0	0	0	0
DERİNCE	2007	1.734.764	3.603	1.215.897	76.772	3.031.036
	2008	1.966.399	3.178	983.982	104.789	3.058.348
	2009	964.081	2.370	570.856	49.410	1.586.717
	2010	1.071.481	6.214	1.356.534	51.031	2.485.260
	2011	1.264.824	10.143	1.005.367	106.203	2.386.537
	2012	1.127.186	9.817	756.782	102.107	1.995.892
BANDIRMA	2007	5.557.147	156	2.768.107	139.433	8.464.843
	2008	5.719.067	508	2.875.799	226.746	8.822.120
	2009	5.787.476	175	2.232.264	206.894	8.226.809
	2010	2.177.071	0	1.113.763	90.500	3.381.334
	2011	0	0	0	0	0
	2012	0	0	0	0	0
İZMİR	2007	692.052	8.858.429	2.304.523	213.172	12.068.176
	2008	717.219	8.750.429	1.593.619	242.589	11.303.856
	2009	379.198	7.751.632	1.942.878	204.402	10.278.110
	2010	485.805	6.995.792	2.296.522	148.439	9.926.558
	2011	523.849	6.754.509	2.020.321	205.418	9.504.097
	2012	558.627	6.674.362	1.764.131	304.436	9.301.556
TOTAL	2007	10.277.707	14.569.025	8.858.219	2.854.864	36.559.815
	2008	10.015.628	11.886.905	7.112.145	1.391.362	30.406.040
	2009	8.606.843	9.315.401	6.360.563	1.349.098	25.631.905
	2010	4.747.745	8.439.167	5.824.839	1.078.413	20.090.164
	2011	2.571.240	8.365.278	3.351.376	1.033.477	15.321.371
	2012	2.103.542	7.903.957	2.520.913	406.543	12.934.955

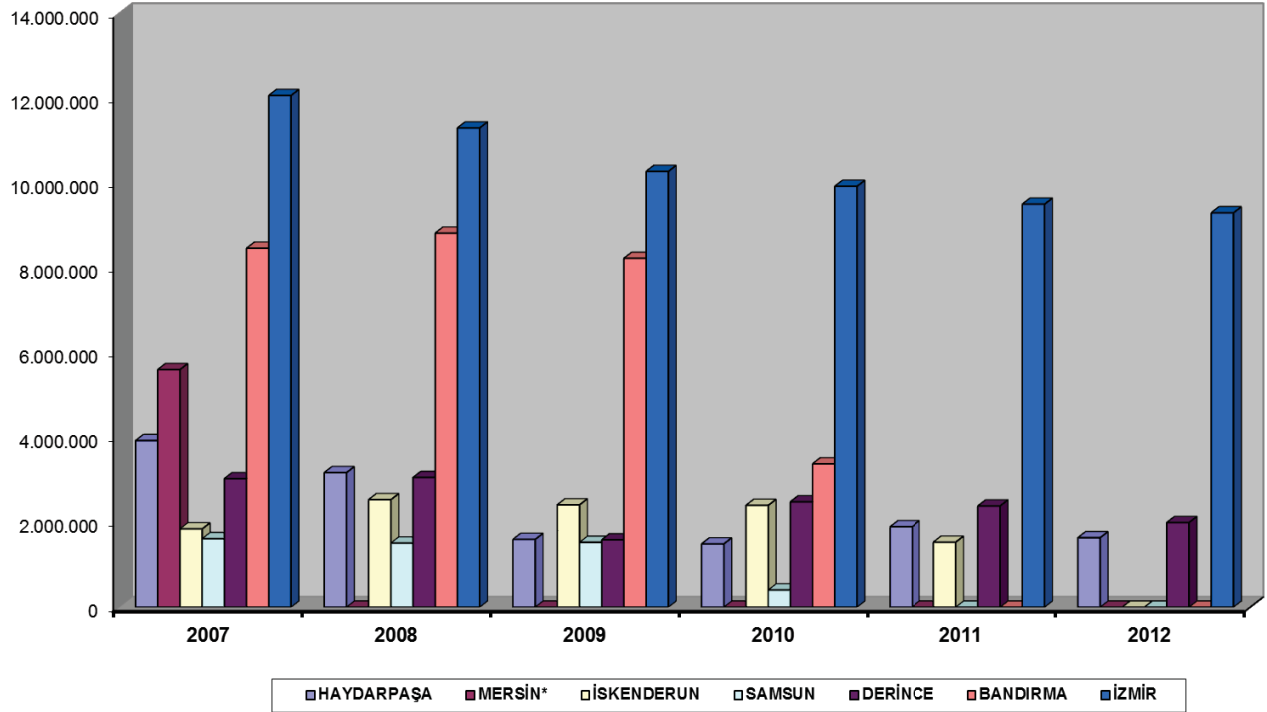
Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

* Mersin Limanı Tonajları 2007 Nisan ayı sonu itibariyledir.

** Samsun Limanı Tonajları 2010 yılı Mart ayı sonu itibariyledir.

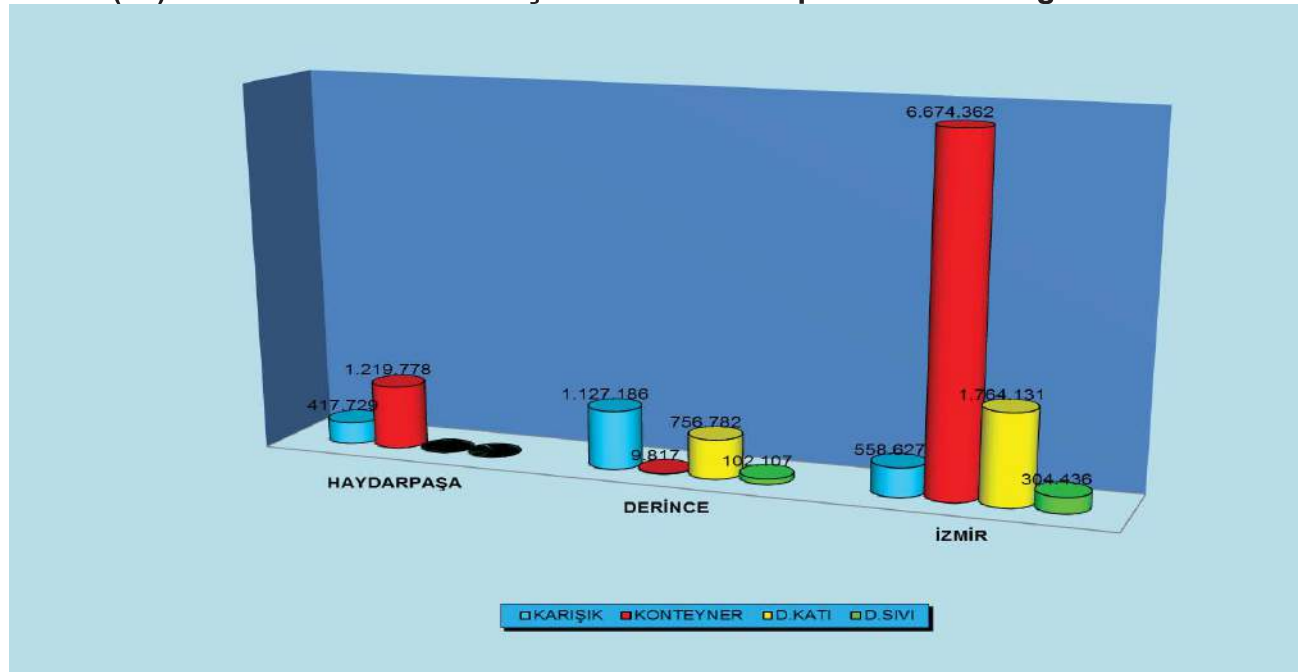
*** Bandırma Limanı Tonajları 2010 Mayıs ayı itibariyledir.

Grafik (64): TCDD Limanları 2007 – 2012 Elleçleme İstatistikleri



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (65): 2012 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
Telefon	0-216-348 80 20
Faks	0-216-345 17 05
Teleks	29705 TC SL TR
E-posta	haydarpasaliman@tcdd.gov.tr
Konumu	
Enlem	40° 59' 00" N
Boylam	28° 57' 00" E
Çalışma Saatleri	
İdari	08:30 - 17:30
Gemi ve Yük Operasyonları	3 vardiya, 24 saat kesintisiz (08:00-16:30, 16:30-00:30, 00:30-08:00)
Liman Müdürü	0-216-337 99 88

Liman Özellikleri

Pilotaj/Römorkaj Limana giren ve çıkan gemiler için kılavuz almak zorunludur. Bu hizmet gün boyu TDİ tarafından verilmektedir. 2000 GT'den küçük gemiler için römorkör alma mecburiyeti yoktur. Bu hizmet, 24 saat boyunca, 2500 HP gücündeki 3 römorkörle Liman tarafından verilmektedir.

Deniz Vasıtaları 250 ton kapasiteli bir yüzer vinç, 3 römorkör, 3 demiryolu feribotu ve 2 palamar botu mevcuttur.

Elleçleme Ekipmanları Konteyner elleçlemeleri 40 tonluk 4 adet gantry crane, 40 tonluk 18 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 9 adet dolu ve 8-10 tonluk 8 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-35 tonluk 9 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 6 adet mobil vinç, 8 standart ve 30 kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Ayrıca, terminalde, reefer konteynerler için uygun reefer panoları da mevcuttur. **3. Şahıs Elleçleme Ekipmanları** Bir adet 65 tonluk MHC.

Konteyner Kara Terminali (Göztepe) Liman sahası dışında, boş konteynerlerin istiflendiği bir kara terminali mevcuttur. 55.000 m2 alana sahip olan bu sahanın yıllık tutma kapasitesi 52.800 TEU'dur. Terminalde konteyner içi doldurma/boşaltma ve gümrükleme işlemleri yapılmaktadır.

Dökme Yük Tesisi TMO'ya ait 34.000 ton kapasiteli bir hububat silosuna sahip olan limanın rıhtımla bağlantılı bir konveyör sistemi de mevcuttur.

Feribot Sirkeci ve Haydarpaşa arasında çalışan tren feribotları için iki feribot istasyonu mevcut olup, her bir feribotun kapasitesi 480 tondur.



Limanın Tariçesi

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. Maliyet bedeli 100.000.000.- TL'dir.



Derince Liman İşletmesi



Liman İşleticisi	T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
Adres	TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü - Derince
Telefon	0-262-239 90 21 (5 hat)
E-posta	derinceliman@tcdd.gov.tr
Konumu	
Enlem	40° 44' 44" N
Boylam	29° 50' 00" E
Çalışma Saatleri	
İdari	08:30 - 17:30
Gemi ve Yük Operasyonları	3 vardiya, 24 saat kesintisiz (08:00-16:30, 16:30-00:30, 00:30-08:00)
Liman Müdürü	0-262-239 73 00
Yardımcısı	0-262-239 73 00

Liman Özellikleri

Konum Derince Limanı, İzmit Körfezinin kuzeyinde konuşlanan genel amaçlı bir liman olup, Körfezdeki otomotiv (araba, traktör, vb.) sanayi ve karışık eşya yüklerine hizmet vermektedir. Liman demiryolu ve karayolu şebekesi ile bağlantılıdır.

Pilotaj/Römorkaj Limana giren ve çıkan gemiler için kılavuz almak zorunlu olup, 2000 GT'ye kadar olan gemiler için römorkör alma mecburiyeti yoktur. Hizmet, 24 saat boyunca, Liman tarafından verilmektedir.

Deniz Vasıtaları Bir kılavuz botu, 2 römorkör ve 2 palamar botu mevcuttur.

Elleçleme Ekipmanları Liman elleçleme ekipmanları arasında 3-35 tonluk 9 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 8 adet mobil vinç, 6 standart ve 20 kısa mastlı forklift, bir paletli vinç ve bir loder yer almaktadır. Konteynerler, 35 tonluk genel amaçlı rıhtım vinci, 25-42 tonluk 5 adet dolu ve 8-10 tonluk 6 adet de boş konteyner forklifti ile elleçlenmektedir.

3. Şahıs Elleçleme Ekipmanları Limanda 3. şahsa ait bir adet 100 tonluk MHC ile geniş ve normal ray açıklığına sahip Tren Ferileri'nin yanaşabileceği feribot köprü sistemi mevcuttur.

Dökme Yük TMO'ya ait 95.000 ton kapasiteli bir siloya sahip olan limanda rıhtımla bağlantılı bir konveyör sistemi de mevcuttur.



Limanın Tarihçesi

Liman 1900 yılında verilen bir imtiyazla Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyası tarafından inşaatına başlanılıp, 1904 yılında işletmeye açılmıştır. 1927 yılında 1042 sayılı Kanunla Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1953 yılında kabul edilen 6186 sayılı Kanunla TCDD İşletmesine devredilen liman, Haydarpaşa Liman Müdürlüğü'nün bir ünitesi olarak iskele şefliği ünvanı ile hizmet vermeye devam etmiştir. TCDD Genel Müdürlüğü'nün 31.03.1961 T. ve 11270-14-1/1783 sayılı emri ile müstakil Liman İşletmesi Müdürlüğü olmuştur.

17 Ağustos 1999 yılında meydana gelen deprem felaketinde zarar gören limanda alt ve üst yapı onarımları devam etmekte olup, Marmara Limanı Etüdü çerçevesinde İzmit körfezinde uzun dönemdeki konteyner trafiğine hizmet vermek üzere 1 milyon TEU kapasite üzerinden YİD modeliyle ihalesi yapılarak 03.05.1999 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.



İzmir Liman İşletmesi



Limn İşleticisi	T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
Adres	TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü - İzmir
Telefon	0-232-463 16 00 (5 hat / 5 lines)
Faks	0-232-463 22 48
E-posta	izmirliman@tcdd.gov.tr
Konumu	
Enlem	38° 25' 00" N
Boylam	27° 04' 30" E
Çalışma Saatleri	
İdari	08:00 - 17:00
Gemi ve Yük Operasyonları	3 vardiya, 24 saat kesintisiz (08:00-16:30, 16:30-00:30,00:30-08:00)
Limn Müdürü	0-232-463 22 52
Yardımcısı	0-232-464 77 84
Yardımcısı	0-232-464 77 83

Limn Özellikleri

Konum İzmir, Ege Denizi'nin batı kıyısında konuşlanmakta olup, nüfus yoğunluğu bakımından Türkiye'nin üçüncü büyük şehri ve iş merkezidir. Limn geniş tarımsal ve endüstriyel hinterlanda sahiptir. Ege Bölgesinin tarım ve endüstri limanı olan İzmir, aynı zamanda ülkenin ihracatında hayati rol oynar. Limanda her türlü yüke hizmet verilmekte olup, limn genişleme çalışmaları sürmektedir. Limn demiryolu ve karayolu şebekesi ile bağlantılıdır.

Pilotaj/Römorkaj Limana giren ve çıkan gemiler için kılavuz almak zorunludur. Pilotaj ve Römorkaj hizmetleri, 24 saat boyunca, TDİ tarafından verilmektedir.

Deniz Vasıtaları 90 ton kapasiteli bir yüzer vinç ile 1 adet palamar botu mevcuttur.

Elleçleme Ekipmanları 150 tonluk su dubası, 350 tonluk sintine dubası Terminaldeki konteyner elleçleme operasyonları 40 tonluk 5 adet gantry crane, 40 tonluk 19 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 20 adet dolu ve 8-10 tonluk 20 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-15 tonluk 7 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 12 adet mobil vinç, 20 adet kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Ayrıca, terminalde, reefer konteynerler için uygun reefer panoları da mevcuttur. Konteyner yıkama tesisinin kapasitesi günlük 20 TEU'dur. Ayrıca, TCDD Genel Müdürlüğüne yapılan sözleşme ile limanda 2 adet 100 tonluk MHC ve 2 adet kavramalı mobil vinç (kreyn) mevcuttur. **3. Şahıs Elleçleme Ekipmanları** 2 adet 100 tonluk MHC.

Dökme Yük Tesisi Toplam 70.000 ton kapasiteli TMO'ya ait iki beton siloya sahip olan limanda rıhtımla bağlantılı birer konveyör sistemi de mevcuttur.

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



Limanın Tarihçesi

1875 tarihinde Sultan Aziz tarafından inşa ettirilen limanın imtiyazı Fransız Şirketi M.R.Gifre'ye verilmiştir. Pasaport – Konak arası ile mendirek inşası mezkûr şirket tarafından 1877 tarihinde tamamlanmıştır. 15 Mayıs 1919 tarihinde Yunanlılar işletme imtiyazını tekrar Gifre şirketine vermişlerdir. İzmir'in 9 Eylül 1932 de düşmandan kurtuluşuna müteakip millileştirilen İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı T.A.Ş; 1.8.1934 yılında İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1.6.1936 yılında İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü adını alan işletme, 1.1.1936 yılından itibaren Denizbank'ın bir şubesi olarak faaliyetine devam etmiş ve yeniden kurulan Denizcilik Bankası T.A.O'na bağlanmıştır.

Bu arada, Demiryollarına bağlı olarak işletilen Alsancak İşletmesi yerine Bayındırlık Bakanlığınca tevsiat programı gereğince inşa edilen Alsancak Beton İskelesi'nin 13.3.1957 T. ve 4/8783 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla TCDD'ye devri sağlanmış ve iskele 1.6.1959 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır. 22.01.1960 T. ve 4/12662 sayılı Vekiller Heyeti kararıyla Denizcilik Bankası T.A.O.na devri kararlaştırılmış ve iskele 27.4.1960 tarihinde Denizcilik Bankası T.A.O.lığına devredilmiştir.

1964 yılından itibaren 440 sayılı Kanun çerçevesine alınan Denizcilik Bankası T.A.O. İktisadi Devlet Teşekkülü olarak faaliyetine devam etmiştir.

İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşlarının yeniden düzenlenmesi için çıkartılan 17 Haziran 1982 tarih ve 2680 sayılı kanunun verdiği yetkiye dayanılarak hazırlanan 10 Ekim 1983 tarih 117 sayılı Kanun Hükmündeki Kararname ile Türkiye Denizcilik Kurumu adı ile 14 Kasım 1984 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan Kamu İktisadi Teşekkülü ana statüsü ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü adı verilerek yeniden düzenlenmiştir.



Tablo (75): Bölge Müdürlüklerine Göre Özel Limanların Listesi

ANTALYA BÖLGESİ

1. ALİDAŞ 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

ÇANAKKALE BÖLGESİ

1. AKÇANSA ÇANAKKALE LİMANI
2. BAGFAŞ İSKELESİ
3. PORT OF BANDIRMA
4. BORUSAN LİMANI
5. BP GEMLİK İSKELESİ
6. GEMLİK GÜBRE LİMANI
7. GEMPORT
8. RODA LİMAN DEPOLAMA VE LOJİSTİK İŞLETMELERİ A.Ş.
9. İÇDAŞ İSKELESİ
10. DOLAMİT MADENCİLİK RIHTIMI
11. ÖZGÜMÜŞ MADENCİLİK RIHTIMI

İSTANBUL BÖLGESİ

1. ASYAPORT
2. AUTOPORT LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
3. AKÇANSA AMBARLI LİMANI
4. AMBARLI DEPOLAMA TESİSLERİ
5. ANADOLU ÇİMENTO TESİSLERİ
6. SET ÇİMENTO SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
7. AYGAZ LPG DEPOLAMA VE DOLUM TESİSLERİ
8. ÇEKİSAN ÇEKMECE DEPOLAMA
9. KUMPORT LİMANI
10. MARDAŞ
11. MARPORT
12. PETROL OFİSİ HARAMİDERE TESİSLERİ
13. TOTAL HARAMİDERE İSKELESİ
14. ANADOLU YAKASI KUMCULARI İSKELELERİ
15. MOBİL OIL SERVİBURNU İSKELESİ
16. PETROL OFİSİ ÇUBUKLU TESİSLERİ
17. ZEYPORT
18. AKÇANSA YALOVA ÇİMENTO TERMİNALİ İSKELESİ
19. AKSA AKRİLİK KİMYA SANAYİ A.Ş.
20. AKTAŞ TERMİNALİ
21. ALEMDAR DİLİSKELESİ
22. ALTİNTEL İSKELESİ
23. AYGAZ YARIMCA DOLUM TESİSİ
24. ÇOLAKOĞLU METALURJİ TESİSLERİ
25. DİLER LİMAN TESİSLERİ
26. EVYAP DENİZ İŞLETMECİLİĞİ LOJİSTİK VE İNŞAAT A.Ş.
27. FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ
28. GÜBRETAŞ TESİSLERİ

29. HABAŞ TERMİNALİ
30. İGSAŞ İSTANBUL GÜBRE SANAYİ A.Ş.
31. EFESAN PORT
32. KIZILKAYA LİMANI
33. KORUMA KLOR ALKALİ SAN. VE TİC. A.Ş.
34. KROMAN ÇELİK LİMAN TESİSLERİ
35. LAFARGE ASLAN ÇİMENTO İSKELESİ
36. LİMAŞ İZMİT TERMİNALİ
37. MARMARA TRANSPORT İSKELESİ
38. MİLANGAZ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
39. NUH ÇİMENTO SAN. A.Ş. (NUHPORT)
40. OPAY PLATFORM İSKELESİ
41. PETLINE PLATFORMU
42. PETROL OFİSİ DERİNCE İSKELESİ
43. POLİPORT
44. SEDEF KONTEYNER TERMİNALİ VE LİMAN İŞLETMELERİ
45. SHELL DERİNCE TESİSLERİ
46. SOLVENTAŞ
47. TOTAL GEBZE TERMİNALİ
48. TURKUVAZ İSKELESİ
49. TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİ TESİSLERİ
50. TÜPRAŞ KÖRFEZ SIVI YÜK İSKELESİ
51. YALOVA ELYAF İSKELESİ
52. YARIMCA ROTA LİMANI
53. DP WORLD YARIMCA LİMANI
54. ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO ÖZEL LİMANI
55. ERDEMİR LİMANI
56. EREN HOLDİNG LİMANI
57. BÜTANGAZ TERMİNALİ
58. OPET MARMARA TERMİNALİ İSKELE VE PLATFORMU
59. AKPORT
60. MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSLERİ
61. ÇAYIROVA CAM SANAYİ İSKELESİ
62. GİSAŞ TUZLA İSKELESİ
63. U.N. RO-RO PENDİK LİMANI
64. YILPORT

İZMİR BÖLGESİ

1. AKDENİZ KİMYA NEMPORT LİMANI
2. EGE ÇELİK LİMANI
3. EGE GÜBRE LİMANI
4. EGE GAZ LNG TERMİNALİ
5. HABAŞ İSKELESİ
6. BATIÇİM A.Ş. BATI LİMAN TESİSLERİ
7. İDÇ LİMANI
8. PETROL OFİSİ ALİAĞA TESİSLERİ
9. TOTAL OIL İSKELESİ
10. TÜPRAŞ LİMANI
11. PETKİM LİMANI
12. BODRUM CRUISE PORT
13. GÜLLÜK GEMİ YANAŞMA İSKELESİ
14. ÇEŞME LİMANI
15. DİKİLİ İSKELESİ
16. MOPAK İSKELESİ

2.4.4. 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.

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.

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 175.500.000 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: 36 yıl süreyle "İşletme Hakkının Devri" yöntemiyle özelleştirilmesi için yapılan ihale, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 14.06.2010 tarih ve 2010/37 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. DLH tarafından yürütülen Derince Limanı Konteyner Terminali Projesi 18.05.2011 tarih ve 2011/T-13 sayılı YPK Kararı ile Yap İşlet Devret modeli kapsamında çıkartılmış olup, Limanın bu proje kapsamındaki alan ile birlikte özelleştirilmesi için ÖİB tarafından imar planı değişiklik çalışmaları devam etmektedir.

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

Özelleşmesi Tamamlanan Limanlar

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

Özelleştirme İhalesi İptal Edilen Liman

LİMAN ADI	İHALE TARİHİ	İHALE İPTAL TARİHİ
DERİNCE	21.06.2007	14.06.2010
İZMİR	03.05.2007	28.04.2010

Özel Sektör Limanlarının Mevcut Durum Tespiti

- 1.** Son 15 yılda devlet limancılığından özel sektör limancılığına geçiş süreci yaşanmış ve özel sektörün yatırım yapma kabiliyetleri nedeni ile özel sektör yatırımları devlet liman yatırımlarının önüne geçmiş, özel sektör limancılığı gelişmeye başlamıştır.
- 2.** Özel sektör yüksek yük potansiyeli bulunan bölgelere liman yatırımları yaparak artan yük hacmine ve liman talebine cevap vermeye çalışmıştır, ancak bürokratik sıkıntılar ve devletin yetersiz desteği nedeni ile gelişim sınırlı kalmıştır.
- 3.** Geçmiş yıllara oranla gemi trafiğinde çok büyük değişiklik olmamasına rağmen yeni yasa ve yönetmelikler limanlar üzerine maddi külfetler getirmiş ve limanların kar oranları düşmüştür.
- 4.** Hangi bölgede hangi zamanda ne tür ve ne büyüklükte limana ihtiyaç olduğunun belirlendiği devlet tarafından yapılması gereken liman planlamasının yetersiz kalması yeni liman yatırımlarını olumsuz etkilemiş, kaynakların verimli kullanılmamasına neden olmuştur.
- 5.** Eski yıllarda yapılan kamu limanları sektördeki gelişmelerin gerisinde kalmıştır. Özelleştirmedeki belirsizlikler ve özelleşen limanların değişik şartlarla özelleştirmeleri sektörü olumsuz etkilemektedir. Devlet limanları personel ve verimlilik açısından yetersizdir.
- 6.** Yaşanan global kriz sektörü olumsuz etkilemiştir. Mevcut ekonomik şartlar nedeni ile özel limanlarda da yatırımlar azalmıştır.
- 7.** Deniz ticaretine uluslararası bakıştan yoksun olmamız nedeniyle bölgemizde yer alan ve farklı işlevleri olan diğer ülke limanları karşısında Türkiye'nin lojistik üs olması için gerekli bir strateji bugüne kadar üretilmemiştir.
- 8.** Yetersiz altyapı gelişen dış ticaretimizin önünde engeldir. Elverişsiz liman, iskele yapılaşmaları kaynakları israf etmektedir. Çok başlı ve makul sürelerde işlemeyen planlama iç ve dış yatırımcının kafasını karıştırmaktadır.
- 9.** Limanların ülkemiz açısından önemi yeni yeni anlaşılmaya başlanmıştır. Birçok dünya devi son 5 yılda, üretim tesisi kurmayı düşündüğü alandaki taşımacılık altyapısının yetersizliği, demiryolu bağlantısı olmaması, demiryolu bağlantısının limanlarda olmaması nedeniyle yatırımlarını bölgedeki diğer gelişmekte olan ülkelere yönlendirmiştir.
- 10.** Limanlarımızın kapasitesi ve elleçlenen yük trafiği Avrupa limanları ile karşılaştırıldığında çok düşüktür.
- 11.** Türkiye limancılığı gelişme aşamasındadır. Limanlar devlet tekeline kısa süre önce kurtulmuştur. İhtisas elleçlemeleri yapan limanlar yeni oluşmaktadır. Özel sektör limanlarının çok kısa olan geçmişlerine karşın, hizmet kalitesindeki üstünlükleri, hızlı hareket edebilme yetenekleri ve çözüm odaklı olmaları nedeni ile ülkenin ekonomik gücüne büyük katkıları bulunmaktadır. Ancak, halen limanlarımız ölçek bakımından yetersiz, finansman gücü açısından sınırlı imkanlara sahiptir. PPP (Public Private Partnership) modeli halen çalışmamaktadır.
- 12.** Türk limancılık sektörü bugün, özel limanları ve yakın geçmişte özelleşmiş limanları ile ağırlıklı olarak özel liman statüsündedir. Yeni özelleşen limanlar, üzerlerindeki kamudan kalma olumsuzluklardan kurtulmaya çalışırken, özelleşmesi geciken limanların, yatırımsızlık ve diğer nedenlerle yetersiz kalmaları, ithalat-ihracatçıları uzak olsa da diğer limanlara yöneltmiştir.
- 13.** Devlet limanlarının özelleştirilmesi ve özel limancılığın önünün açılmasıyla, özel sektör hızla yatırımlara başlamıştır. Hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti ön plana çıkartılarak gelişimini sürdürmüş ve 15 yıl gibi kısa bir sürede hızla müşteri ihtiyaçlarına cevap verir hale gelmiştir.
- 14.** Devletin yönlendirmesi ile hareket etmek zorunda olan limancılık sektörü plansız ve günü birlik stratejilerle gelişmiştir. Özellikle ülkemizde kamuya ait olup özelleşen limanlar dışında sayısı çok az olan konteyner limanları sadece münhasıran limancılık yapan firmalar tarafından kurulmuş, limanların büyük bir bölümü ise ana işi sanayicilik olan ve

kendi ürünlerini elleçleyen firmalar tarafından kurulmuştur. Böylelikle ölçek açısından küçük ve orta boyda olan çok sayıda limandan oluşan bir yapı ortaya çıkmıştır.

15. Denizcilik ile ilgili idari yapı dağınıktır. Özellikle sanayicilerin de katkısıyla son 10 yılda önemli yatırımlar yapan, uluslararası ölçülerde limanlar inşa eden sektörün en büyük sorunu İdareden kaynaklanan yönetim ve mevzuat sorunu olmuştur.

16. Hükümetlerin gelecek dış ticaret hedefleri açısından sektörün rahat çalışmasını sağlayacak tedbirler alması ve düzenlemeler yapması halinde, limancılık sektörünün giderek daha fazla iç-dış ortaklı bir yapıya bürünerek daha büyük ölçeklerde, sadece ülke yüklerine hizmet etme amaçlı değil, transit yüklere de hizmet edecek ve rekabet edecek nitelikte yeni limanlar kuracakları görülmektedir.

17. Türkiye'nin her on yılda bir yaşadığı yapısal krizler nedeniyle, sürdürülebilir bir kalkınma, sanayileşme ve gelişme planları hayata geçirilememektedir. Bu açıdan açıklanan hedeflere göre yapılacak yatırımlar yaşanan krizlerle birlikte uzun yıllar atıl kalmaktadır. Bu açıdan en büyük sorun bu yapısal sorunların giderilerek düşük de olsa sürdürülebilir bir istikrarın ve geleceğin sağlanacağı bir ekonomik iklimin oluşturulmasıdır.

18. İhracat odaklı büyüme modelinin devreye girdiği son 10-15 yılda limancılık sektörü devletten herhangi bir destek ve teşvik almadan Türkiye'nin 2008 yılına kadar hızlı artan ihracat ve ithalat yüklerine hizmet edebilmiştir. Gelişmenin gerektirdiği yatırımları gerçekleştirmiştir. Limancılık sektörü Türkiye'de kendi ayakları üstünde durabilmektedir ve Türkiye ekonomisi içerisinde kendine bir yer edinmiştir. Bundan dolayı son yıllarda Türkiye'nin büyük sanayi firmalarının bu sektöre girdiği, yine çok sayıda yabancı liman işletmecisinin Türkiye'de yatırım yaptığı görülmektedir.

19. Özellikle konteyner limancılığında krizlere bağlı yer değiştiren bir kapsaite sorunu ortaya çıkmaktadır. Son yaşanan krizden önce hızlı büyüyen dış ticaret açısından ciddi bir kapasite ihtiyacı olan sektörün, krizden sonra kapasite fazlasına sahip olması yatırımcılar açısından sıkıntı oluşturmaktadır. Bunun en belirgin sonuçlarından birisi İzmir liman özelleştirmesinde yaşanan sıkıntılar olmuştur.

20. Yolcu limancılığı açısından Türkiye çok hızlı gelişmelerin başlangıcında bulunmaktadır. Ancak mevcut haliyle limanların geliştirilmesine ve ilave yolcu limanına ihtiyaç duyulmaktadır.

21. Türkiye'nin gelecek yıllarda deniz ticaretinde ve limancılıkta iddialı bir konuma yükselmesi için deniz ticaret politikalarında radikal bir şekilde düzenleme yapması gerekmektedir. Yunanistan, Güney Kıbrıs, İsrail, İtalya, Fransa, İspanya ve Mısır'ın deniz ticaret pazarından aldıkları pay her geçen gün artarak büyümektedir. Türkiye, bu sektördeki eğilimleri takip etmeli, sadece kendi topraklarına giren veya çıkan eşya hareketine odaklanmamalıdır. Türkiye ithalat ve ihracat düzeyine endeksli olarak, limanlar ve deniz ticaretinin gelişmesi anlayışının dışında, projeler tasarlamalıdır. Son dönemde kamu tarafından yapılan iyileştirmeler çok olumlu olmakla birlikte sektörün dünya standartlarındaki ihtiyaçlarını gidermekten hala uzaktır.

Türk limancılık sektörünün gelişimini engelleyen sorunlar değerlendirildiğinde, sektörün önünü açmak için aşağıdaki temel uygulamaların gözden geçirilmesi ve geliştirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir;

1. Ulusal Liman Politikası
2. Liman Mevzuatı
3. Bürokrasi
4. Yönetim ve denetleme uygulamaları
5. Liman yönetim modeli
6. Limanlar Master Planı
7. İç taşımacılık (Kabotaj)
8. Ulaşım altyapısı, karayolu / demiryolu bağlantı olanakları
9. Geri saha sorunu
10. Limanlarımızın ve deniz yaklaşım kanallarının su derinlikleri
11. Limanlar üzerindeki mali yükler

12. Gümrük işlemleri
13. Liman yatırımları ve işletmelerine yönelik teşvikler
14. Liman personeli için çeşitli eğitim faaliyetleri ve ara eleman eksikliği
15. Römorkaj ve Kılavuzluk sistemi

TCDD'den Özelleşen Limanlar

Mersin Uluslararası Limanı (MIP)



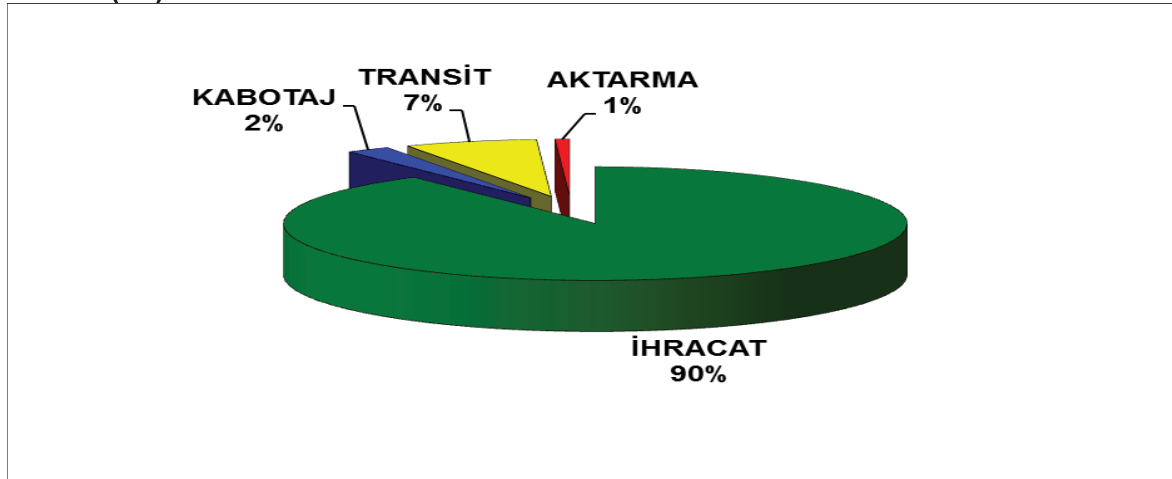
Mersin Uluslararası Limanı (MIP); coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan çok modlu bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla, yalnız Türkiye'nin değil aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'inde en önemli limanı konumundadır. Limanda her türlü yük çeşidine;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

Limn Sahası		
Toplam Liman Sahası	110 Hektar	
Toplam Rıhtım	21	
Derinlik	14 m - 10 m	
Konteyner Elleçleme Kapasitesi	2.500.000 Teu / Yıl	
Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi	500.000 Ton / Yıl	
Dökme Katı & Dökme Sıvı Elleçleme Kapasitesi	4.000.000 Ton / Yıl	
Roro Kapasitesi	50.000 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	
Rıhtımlar17-19	495 m Derinlik 12 m	
Konteyner-Genel Kargo Rıhtımları (Toplam Uzunluk 415 m)		
Rıhtımlar 2-3	275 m Derinlik 10 m	
Rıhtımlar 5	140 m Derinlik 10 m	
Bugüne Kadar Yanaştırılan En Uzun Gemi: Uzunluk 304 m Genişlik 40.0 m		
Hedeflenen Gemi Kapasitesi – 7,500 ~ 8,000 TEU		
Gemi Uzunluğu 350 m	Genişlik 42.8 m	Draft 13.5 m
Rıhtım Vinçleri		
Gantry Vinç	5	
Mobil Vinç (MHC)	5	

**Tablo (76): Mersin Uluslararası Limanı
2012 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)**

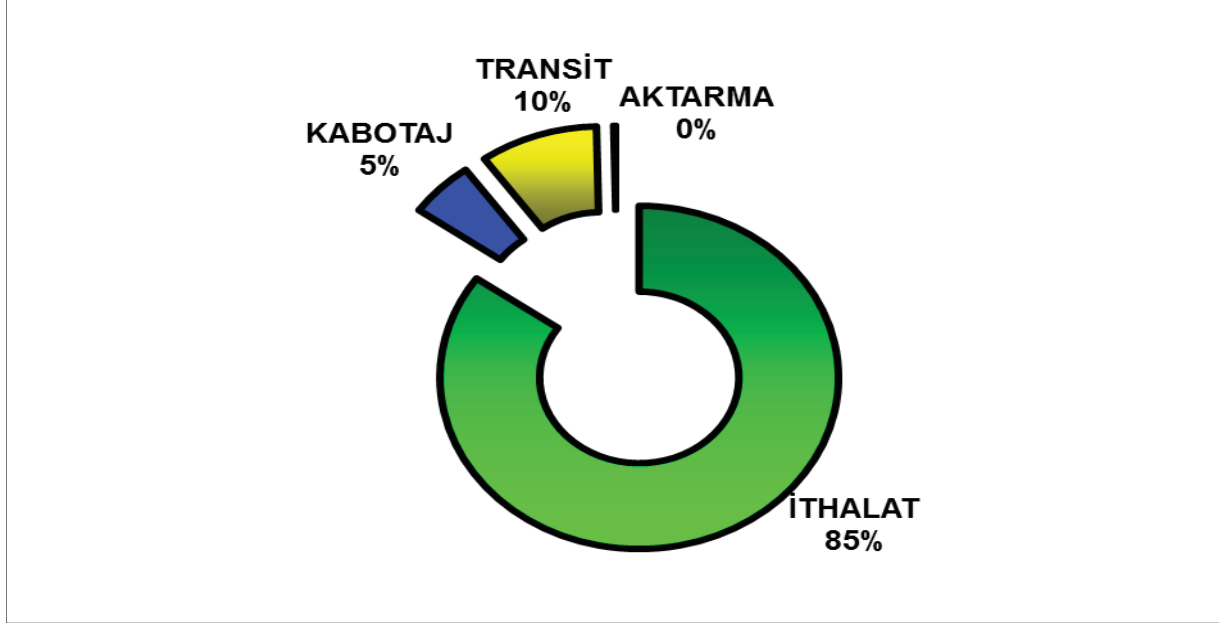
YÜK CİNSİ	YÜKLEME				BOŞALTMA				TOPLAM
	İHRACAT	KABOT.	TRANSİT	AKTR. YÜK	İTHALAT	KABOT.	TRANSİT	AKTR. YÜK	
ÇİMENTO	1.098.370	54.876	45.884		1.599		1.162		1.201.891
HUBUBAT	147.540	23.140	6.656	5.581	880.776	245	2.777	1.257	1.067.972
KİMYASALLAR	769.734	7.757	12.822	21.964	2.066.945	35.798	38.922	3.288	2.957.230
NARENCİYE	44.463		9.700		43.195		3.613	12	100.983
CNTR			304.767				301.480		606.247
İŞ MAKİNELERİ	13.235		90	81	20.299	12	16.032	60	49.809
PAMUK	61.685		18.233		264.287	532	1.392	157	346.286
BOŞ MAFİ			13						13
GÜBRE	7.848	29.551	311	315	245.051	79.923	1.021		364.020
GIDA MADDELERİ	1.191.483	645	34.084	3.867	943.516	438	40.233	3.765	2.218.031
DONDURULMUŞ ET	11.054		453		19.243		137.800		168.550
MEYVE	137.986		5.000		128.002	393	387.442	1.680	660.503
GENEL YÜK	1.799.346	5.272	196.934	27.723	2.410.574	91.543	307.677	31.916	4.870.985
CAM	138.683	2.843	326	445	17.103	23	461	626	160.510
BAKLİYAT	139.329	123	3.741	611	274.294	96	8.689	585	427.468
CANLI HAYVAN	40			20	58.122		640	23	58.845
MAKİNE	51.558		634	4.063	88.098	205	7.423	318	152.299
MİNERALLER	2.416.154	67.266	6.017	75	571.923	6.018	1.208	90	3.068.751
PETROL ÜRÜNLERİ	64.492	38.518	119	39	3.242.025	617.872	22.547	32	3.985.644
PİRİNÇ	69.899		9.080	292	174.161		21.262	292	274.986
SODYUM KARB.	490.907		24		15.041		51		506.023
ŞEKER	6.110	12	5.355	5.764	2.250		5.620	3.918	29.029
TEKSTİL ÜRÜNLERİ	343.261	98	11.970	3.399	911.256	646	30.445	5.196	1.306.271
KERESTE	8.814		4.317	567	129.537	1.035	6.629	380	151.279
BİTKİSEL YAĞ	73.303		11.668	782	777.423		52.810	152	916.138
ARAÇ	20.435	1	6.046	441	66.570		108.284	584	202.361
TOPLAM	9.105.729	230.102	694.244	76.029	13.351.290	834.779	1.505.620	54.331	25.852.124

Grafik (67): Mersin Limanı 2012 Yükleme



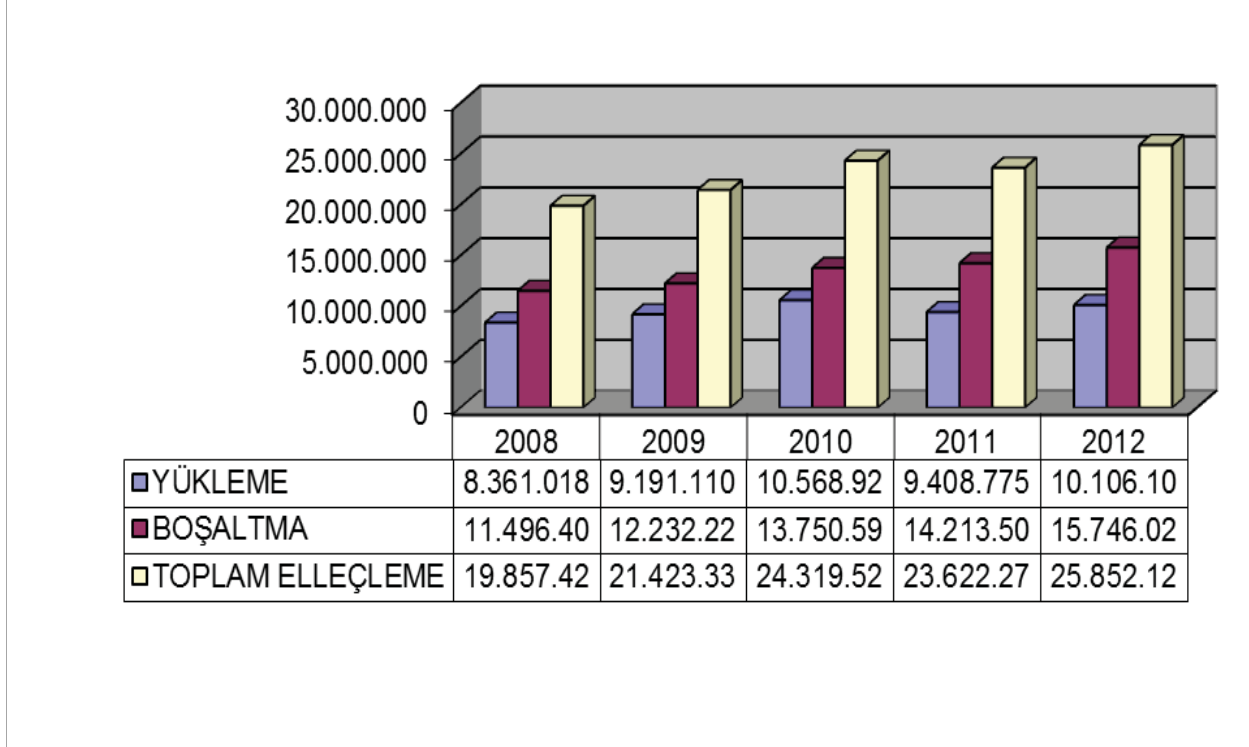
Kaynak: Mersin DTO

Grafik (68): Mersin Limanı 2012 Boşaltma



Kaynak: Mersin DTO

Grafik (69): Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Samsunport (Samsun)



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

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

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

Ana Liman,

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

Sanayi Rıhtımı,

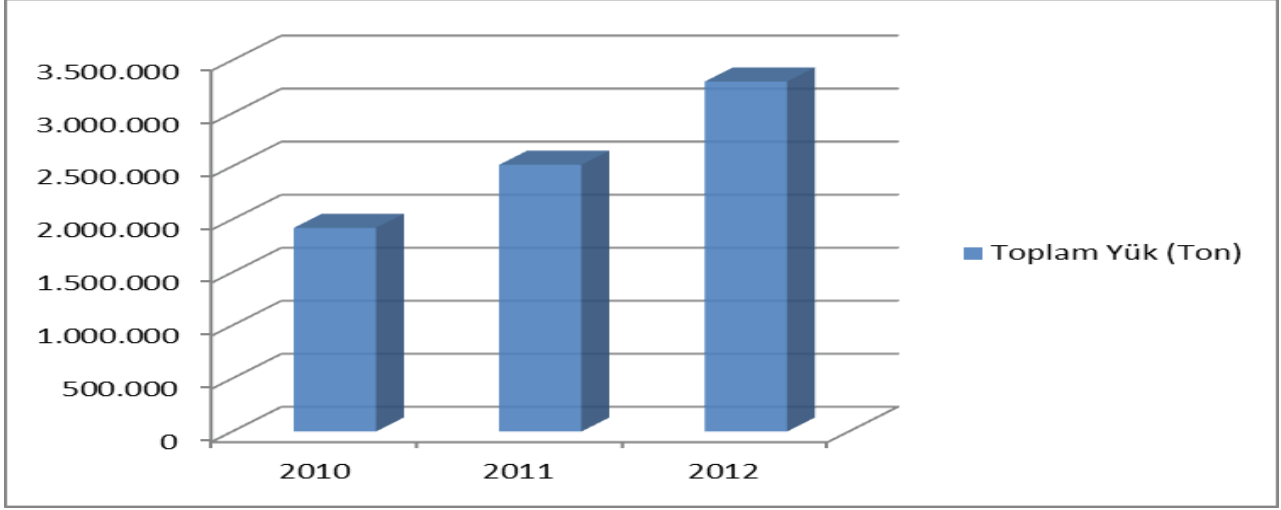
6-7 nolu rıhtımların tamamı 400 m uzunluğa sahip olup 11,5 m derinliğe sahiptir. 8 nolu rıhtım, demiryolu ferry rıhtımıdır.

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

2012 yılında 1391 adet geminin uğrak yaptığı Samsun Limanında, yük gruplarına göre elleçleme değerleri aşağıdaki gibidir;

Dönem	Dökme Katı (Ton)	Dökme Sıvı (Ton)	Karışık Eşya (Ton)	Konteyner (Ton)	Ro-Ro (Ton)	Vagon Feri (Ton)	Toplam (Ton)
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 (70): Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Çelebi Bandırma Limanı



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

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

TCDD'den devralındığından itibaren yatırımlarına devam eden Çelebi Bandırma Limanı, operasyonlarını daha verimli hale getirecek yüksek teknolojili ekipmanlar (2 adet 100 ton kapasiteli Mobil rıhtım vinci, 3.000 – 15.000 ton/gün kapasiteli ekskavatörler, konteyner istif makineleri vb.) ve müşterilerine entegre hizmet verebilmek için 50 adet çekici ve 20 adet kamyon alımı yaparak ilk faz yatırımlarını tamamlamıştır. Hazırlanan master plan çerçevesinde yaklaşık 100 milyon \$'lık yatırım planlanmış olup, son fazın tamamlanması ile limanın konteyner terminali kapasitesi 350.000 TEU, yatay depo kapasitesi 10.500 m², silo depo kapasitesi 40.000 ton, tank terminal kapasitesinin 100.000 tona ulaştırılması planlanmaktadır.

Liman Özellikleri		
Koordinatlar	40 ° 25' 45" N - 027° 57' 50" E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/Yıl)	350.000	
Dökme Katı ve Genel Yük (Ton/Yıl)	11.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/Yıl)	1.000.000	
Araç/Yolcu	750.000	
Toplam Liman Sahası	268.348 m ²	
Kapalı Ambar	9.100 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	99.908 m ²	
Otomobil – Kamyon Park Alanı	10.000 m ²	
Rıhtım – İskele Özellikleri		
Uzunluk	2.973 m	
Max. Derinlik	12 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (Ton)
Reggiane Mobil Liman Vinci 200	2	100
Sennobogen 880 EQ	1	18
Sennobogen 835 R Special	2	7
Sennobogen 835 M Special	3	7
Sennebogen 870	1	18
Sennobogen 305 Teleskobik Vinç	1	5
Dolu Konteyner İstif Makinesi	2	45
Boş Konteyner İstif Makinesi	1	8
Loader	5	7
Forklift	5	4
Elektronik Kantar	4	100 (1 Adet 80 t)
Ekskavatör	2	2

Çelebi Bandırma Limanı Elleçleme Bilgileri

Dönem	Genel Yük (Ton)	Dökme (Ton)	Sıvı Yük (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Adet)	Yolcu (Adet)
2012	367.221	3.485.486	225.189	9.748	205.462	821.008
2011	345.082	3.214.328	190.912	2.072	198.366	967.115
2010 *	145.631	2.060.021	67.170	0	129.044	Veri Yok

* 2010 Değerleri 18 Mayıs 2010 itibariyledir.

Limakport İskenderun Limanı



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

LimakPort İskenderun Limanı, Akdeniz'in kuzeydoğusunda konuşlanmış olup, Ortadoğu ülkelerine olan aktarma trafiğine olduğu kadar, doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerine hizmet vermektedir. Bu bakımdan, aktarma limanı olarak önemli bir role sahiptir. Liman, 1400 m . uzunluğunda bir mendireğe sahip olup, kuzey ve güney rüzgârlarından korunmaktadır. Liman girişinde derinlik 12 metredir. Demiryolu ve karayolu şebekesi ile bağlantılı genel amaçlı bir liman olup, dökme, Ro-Ro ve karışık eşyaya hizmet vermektedir.

Limakport İskenderun Limanı Elleçleme Bilgileri

Dönem	Proje (Ton)	Genel Kargo (Ton)	Dökme (Ton)	Toplam (Ton)	Ro-Ro (Araç Adet)	Ro-Pax (Araç Adet)	Ro-Pax (Yolcu Adet)
2012	27.342	579.685	935.615	1.542.642	30.208	6982	5281

Türklim Üyesi Limanlarla İlgili Genel Bilgiler

Akçansa (Ambarlı) Çimento San. ve Tic. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°58 ' N & 028° 41 ' E
Elleçlenen Yük	DÖKME YÜK
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	915 m
Maksimum Derinlik	13,5 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)
Vinç	

Akçansa (Çanakkale) Çimento San. ve Tic. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	39° 52' 48"N & 26° 09' 15"E
Elleçlenen Yük	Kuru Dökme 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

Akdeniz Kimya - Nempport

Liman İşletmeleri ve Özel Antrepo Nakliye Tic. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 46' 07"N & 26° 55' 51"E	
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	400.000 TEU	
Genel Yük (Ton/yıl)	500.000 TON	
Dökme Yük (Ton/yıl)		
Araç	100.000 Araç	
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	
Maksimum Derinlik	21.5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç (MHC)	3	2x100 T-1x140T
Stacker	5	5 Kat 45 TON
Aktarma Aracı	8	60 TON

Akport

Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 57' 45" N & 27° 30' 24" E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Dökme-Genel-Sıvı-Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/Yıl)	300.000	
Dökme Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Sıvı Dökme Yük (Ton/yıl)	1.000.000	

Tekerlekli Yük (Adet/Yıl)	40.000
Toplam Liman Sahası	130.000 m ²
Depolama Sahası	90.000 m ²
Kapalı Ambar	500 m ²
Genel Antrepo – A Tipi	15.000 m ²
Gümrüklü Alan	130.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	90.000 m ²
Ekipman Park Alanı	90.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	2.100 m
Maksimum Derinlik	12,5 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)
Mobil Vinç	3-2-3 100-30-20
Konteyner İstifleyici	4 45
Forklift	2-2 5 -1,5
Loder	1
Trayler	7
Diğer	1

Aksa
Akrilik Kimya Sanayii A.Ş. Liman Tesisleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40° 41 ' 10" N & 29° 24' 30" E
Elleçlenen Yük	Sıvı Kimyasal
Elleçleme Kapasitesi	
Dökme Yük (Ton/yıl)	300.000
Toplam Liman Sahası	3.975 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	10 m
Maksimum Derinlik	8,5 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)

Ak-Taş
Dış Tic. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	° 29-51 N & ° 40-42 E	
Elleçlenen Yük	Sıvı Kimyasal Madde	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Yük (Ton/yıl)	100.000	
Araç/Yolcu		
Toplam Liman Sahası	6.900m ²	
Kapalı Ambar	20.000m ³	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	90m	
Maksimum Derinlik	8m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Forklift	1	3 ton

Altaş Ambarlı
Liman Tes. Ticaret A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 29° 41' E	
İşletmeci	Kumport Akçansa Mardaş Marport Akçansa Limak Batı Çimento Total Oil Türkiye A.Ş.	
Faaliyet Konusu	Konteyner, Dökme Yük, Karışık Yük, Çok amaçlı Limancılık hizmetleri, yavaşma platformunda akaryakıt depolaması	
Toplam Liman Sahası	1.673.000m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	6141 m	
Minimum Derinlik	8 m	
Maksimum Derinlik	14 m	

Altintel

Liman ve Terminal İşletmeleri A.Ş.



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
Araç/Yolcu	---
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

Asya Port

Liman İşletmeleri A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40 54' N; 27 28' E	
Elleçlenen Yük	İNŞAA HALİNDE	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	2.500.000	
Toplam Liman Sahası	300.000m ²	
Limn Dışı Kapalı Ambar	30.000m ²	
Limn Dışı Gümrüklü Açık Alan	35.000m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	2.010m	
Maksimum Derinlik	19m	
Ekipmanlar	Adet Kapasite	
STS	11	
MHC	4	
RTC	33	
Reachstacker	2	
ECH	7	
Mafi Trac	50	

Autoport
Liman İşletmeleri A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 43' 22" N & 029° 52' 39 E		
Elleçlenen Yük	Roro, Genel Yük, Konteyner		
Elleçleme Kapasitesi			
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000		
Araç/Yolcu	400.000 Araç		
Toplam Liman Sahası	159.545 m ²		
Kapalı Ambar			
Gümrüklü Açık Alan	151.598 m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
İskele Uzunluk	m	2 x 328 m	
Maksimum Derinlik	m	10 – 19 m	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
Vinç		3	Muhtelif

Çelebi Bandırma
Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.



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)	500.000		
Araç/Yolcu	450.000		

Toplam Liman Sahası	268.348 m ²
Kapalı Ambar	9.100 m ²
Gümrüklü Açık Alan	99.908 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.500 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
Sennebogen 880 EQ	1 18
Sennebogen 835 R	1 7
Sennebogen 835 M	2 7
Hyundai GKR	1 7
Terex TM 350	3 5
Rıhtım Vinci	15 5-10
Nelcon	1 25
Coles	1 10

Batıçım

Batı Anadolu Çimento Sanayii A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 45'00" N – 26° 53'50" E
Elleçlenen Yük	
Elleçleme Kapasitesi	
Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Toplam Liman Sahası	149.000m ²
Gümrüklü Açık Alan	40.000m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	1: 240 m 2: 186 m 3: 198 m 4: 176 m
Maksimum Derinlik	1. 12 m 2. 36m 3. 36m 4. 06m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)
<u>Vinç</u>	2 10

Bodrum Cruise Port
Bodrum Yolcu Limanı İşletmeleri A.Ş.



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	240 m	
Maksimum Derinlik	11- 22m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç		

Borusan

Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Tic. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 25"12 ' N & 29° 05"18 ' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Araç-Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	250.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	3.300.000	
Dökme Yük (Ton/yıl)		
Araç/Yolcu	250.000	
Toplam Liman Sahası	257.706m 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	1	140
	2	100
	2	40
RTG	5	41
STACKER	4	45
	1	10
SSG	2	
FORKLİFT	16	
TIR	12	
REEFER PLUG	168	
OH FRAME	2	

Delta Petrol
Ürünleri Ticaret A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

	N 36° 50' 46" - E 36° 08' 06" (Port side)
	N 36° 50' 55" - E 36° 08' 20" (Aft)
	N 36° 50' 58" - E 36° 08' 18" (Aft Center)
	N 36° 51' 02" - E 36° 08' 15" (Aft)
Koordinatlar	
Elleçlenen Yük	Akaryakıt
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/yıl)	
Genel Yük (Ton/yıl)	
Dökme Yük (Ton/yıl)	7,000,000
Araç/Yolcu	-
Toplam Liman Sahası	52,000
Kapalı Ambar	-
Gümrüklü Açık Alan	52,000
Otomobil-Kamyon Park Alanı	-
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	CBM
Maksimum Derinlik	13,5 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)
Vinç	- -

Diler
Demir Çelik End. ve Tic. A.Ş.



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	20.506 m ²
Depolama Sahası	18.025 m ²
Kapalı Ambar	7.200 m ²
Açık Genel Antrepo	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	1x440MT, 1x330MT, 4x150MT, 2x100MT, 3x70MT, 7x60MT, 4x30MT, 2x150
Sabit Vinç	1X70
Elleçleme Makinesi	9
Forklift	2x15MT 6x10MT 10x7MT 8x5MT 5x4MT 10x3MT
Loder	4

DP World
Yarımcı Liman İşletmeciliği A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	
Elleçlenen Yük	Konteyner
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (TEU/yıl)	1.330.000

Efes Port
İstanbul Demir Çelik Fabrikaları A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46 ` N / 29° - 32 ` E		
Elleçlenen Yük	Dökme Kuru Yük		
Elleçleme Kapasitesi			
Genel Yük (Ton/yıl)	1.500.000		
Dökme Yük (Ton/yıl)	500.000		
Toplam Liman Sahası	25.000 m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	55.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	225 m		
Maksimum Derinlik	24 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	MARKA
Vinç	1	180	SONNEBOGEN 5500
	2	140	SONNEBOGEN 4400
	1	110	SENNEBOGEN 3300
	1	44	SENNEBOGEN – 835 B SERIES
	2	44	SENNEBOGEN – 835 C SERIES
	1	200	ORMIG – 2006 TR
	1	140	P&H – 9125TC
	1	40 (30 Mt)	FANTUZZI – REGGIANI MHC65
	1	22	DAEWOO – LC220
	2	12	TEREX ATLAS – 1804 LCI
	1	440	LIEBHERR – LTM 1400
	1	350	TEREX – AC 350
	3	180	DEMAG – AC 435
	1	200	KRUPP – KMG 6200
FORKLIFT	6	7-16	

**Ege Gübre
Sanayi A.Ş.**



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	417mx30m ve 367mx40m	
	Maksimum Derinlik	28m	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	MHC	2	100
	MHC	2	40
	RMC	1	10
	Elleçleme Mk.	7	
	Forklift	5	
	Loader	7	

**Ege Ports Kuşadası
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.**



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	37 51 48" N & 27 15 18" E		
Elleçlenen Yük	Yolcu		
Toplam Liman Sahası	20.764 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	2164 m ² kapalı gümrüklü alan, 4950 m ² iskele alanı		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.890 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri	İskele No 1-2	262 m uzunluk	8.5 m derinlik
	İskele No 4	183 m uzunluk	9.0 m derinlik
	İskele No 5 İskele	235 m uzunluk	9.0 m derinlik
	No 6-7	316 m uzunluk	7-11 m derinlik

Evyap
Deniz İşletmeciliği Lojistik ve İnşaat A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ			
Koordinatlar	40°46 '15' 'N & 029°42 '24' ' E		
Elleçlenen Yük	Konteyner, Araç, Sıvı Yük, Genel Kargo, Dökme Yük		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)	600.000TEU/YIL		
Genel Yük (Ton/yıl)	500.000TON/YIL		
Dökme Yük (Ton/yıl)	500.000TON/YIL		
Dökme Sıvı Yük(Ton/yıl)	1.000.000TON/YIL		
Araç/Yolcu (adet/yıl)	150.000		
Toplam Liman Sahası	240.000m ²		
Gümrüklü Açık Alan	150.000m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	50.000m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk(İskele)	200m		
Uzunluk(No:1 Rıhtım)	80m		
Maksimum Derinlik	11m		
Uzunluk(No:4 Rıhtım)	80m		
Maksimum Derinlik	11m		
Uzunluk(No:5-6 Rıhtım)	350m		
Maksimum Derinlik	19m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Vinç	2	100	
Vinç	4	140	
Rtg	10	40	
Stacker	4	45	
Terminal Traktör	18	50	
Forklift	10	3ton-32ton	

Ford Otosan Otomotiv Sanayi A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40° 43' N , 0° 29' 51' E
Elleçlenen Yük	Araç
Elleçleme Kapasitesi	
Araç/Yolcu	500.000 adet/yıl
Toplam Liman Sahası	289.400 m ²
Kapalı Ambar	-
Gümrüklü Açık Alan	31.590 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	250.410 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	320
Maksimum Derinlik	20

Gemport Gemlik Liman ve Depolama İşletmecileri A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40° 25' N & 29° 07' E
Elleçlenen Yük	Konteyner-Kuru- Genel-Tekerlekli Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/yıl)	350.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	800.000
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Tekerlekli Yük (Adet/yıl)	250.000
Toplam Liman Sahası	138.000 m²
Depolama Sahası	768.000 m ²
Kapalı Ambar	2.400 m ²
Gümrüklü Alan	138.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	24.400 m ²
CFS Sahası	12.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	839 m
Maksimum Derinlik	36 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)
Mobil Kreyn	8 20-104
Konteyner Stacker	15 7-45
Konteyner Spreader	13 18-35
Terminal Çekici	14 40-80
Forklift	26 1,5-35
Genel Amaçlı Makinalar	7
Rtg Kreyn	3 40

Güllük Limanı
Liman İşletmeciliği İnşaat Turizm Sanayi ve Tic. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	37° 15' 11" N & 27° 36' 14" E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi	7.500.000 ton	
Genel Yük (Ton/yıl)	375.000 ton	
Dökme Yük (Ton/yıl)	7.125.000 ton	
Toplam Liman Sahası	21.890 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	15.135 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	800 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	665 m	
Maksimum Derinlik	14,5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite
KONVEYOR BAND	6	1.800 ton
LIEBHERR LHM 180S	1	65 ton
LIEBHERR LHM 150	1	40 ton
GROOVE RTE 532	1	30 ton
VOLVO İŞ MAKİNASI	1	25 ton
HYSTER FORKLİFT	1	16 ton
KOMATSU FORKLİFT	1	3 ton
BOBCAT	1	2 ton
HİDROMEK İŞ MAKİNASI	1	4 ton

İçdaş
Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım San.. A.Ş.



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				
Otomobil-Kamyon Park Alanı	Mevcut				
Rıhtım-İskele Özellikleri	Rıhtım 1	2	3	4	5
Uzunluk	270 m	270 m	320 m	320 m	475 m
Maksimum Derinlik	22 m	22 m	28 m	28 m	12 m
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)			
Sahil Vinci	2	45			
Sahil Vinci	2	50			
Sahil Vinci	2	100			
Sahil Vinci	2	30			
Yük Taşıyıcılar	15				
Forklift	35				
Ataçman	23 Kapma/Polip, 4 Manyetik				

İgşaş
İstanbul Gübre San. A.Ş.

**LİMAN ÖZELLİKLERİ**

Koordinatlar	40°45" ' N & 29°45" E	
Elleçlenen Yük	Genel, Dökme Yükler	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Araç/Yolcu		
Toplam Liman Sahası	15.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	385 m	
Maksimum Derinlik	18 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	1	15 Ton
Atlas	9	3 Ton

Koruma Klor
Alkali San. ve Tic. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 45.9' 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 Çelik
Sanayii A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Kumport
Liman Hizmetleri Lojistik Sanayi ve Tic A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 028° 41' E		
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)	1.000.000		
Araç/Yolcu			
Toplam Liman Sahası	400.000 m ²		
Kapalı Ambar	6.700 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	353.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	Uzunluk	2.380 m	
	Maksimum Derinlik	15,5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Mobil İskele Vinci	9	104	
RTG-Lastik Tekerli İstif Vinci	12	45	
Stacker-Konteyner İstif Aracı	11	45	
Empty Stacker-Boş Konteyner İstif Aracı	2	8	

Limak
Batı Çimento Sanayi ve Tic. A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°58' N & 28°41' E		
Elleçlenen Yük	Kuru Dökme ve Tekerlekli Yük		
Elleçleme Kapasitesi			
Dökme Yük (Ton/yıl)	1.000.000		
Araç Yolcu	50.000 Araç/yıl		
Toplam Liman Sahası	40.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	Uzunluk	281 m	
	Maksimum Derinlik	11 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Vinç	2	3.000 Ton/Gün	

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)	600.000	
Konteyner (TEU/yıl)	250.000	
Toplam Liman Sahası	100.000 m ²	
Depolama Sahası	23.000 m ²	
Kapalı Ambar	1000 m ²	
Genel Antrepo	3.196 m ²	
Gümrüklü Alan	3.196 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.500 m ²	
Ekipman Park Alanı	1.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	405 m	
Maksimum Derinlik	20 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Rıhtım Vinci	2	180
Konteyner Reach Stacker	2	6 Kat
Boş Konteyner İstifleyici	1	9 Kat
Terminal Kamyonu	1	9 Kat
Sennebogen 835 C	1	80
Sennebogen 6130	1	40
Forklift	4	3-15

Mardaş
Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°57.8'N & 28°40.7'E		
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Yük		
Elleçleme Kapasitesi			
	Konteyner (TEU/yıl)	550.000	
	Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Toplam Liman Sahası	58.205 m ²		
Depolama Sahası	56.345 m ²		
Kapalı Ambar	720 m ²		
Genel Antrepo	3.441 m ²		
Gümrüklü Alan	97.208 m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	6.892 m ²		
Ekipman Park Alanı	2.500 m ²		
CFS Sahası	12.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	Uzunluk	915 m	
	Maksimum Derinlik	15,5 m	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Mobil Vinç	10	60-80-100-140
	RTG	8	50
	Stacker	14	10-45
	Çekici	30	50
	Ekskavator	5	9,5-20-25
	Forklift	11	3-5-10-12
	Loader	4	

Marport
Limn İşletmeleri San. ve Ticaret A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

	ANA TERMİNAL	BATI TERMİNAL	DOĞU TERMİNAL
Koordinatlar	40' 58" Kuzey, 28' 40" Doğu	40' 57" Kuzey, 28' 40" Doğu	40' 58" Kuzey, 28' 41" Doğu
Elleçlenen Yük	Konteyner	Konteyner	Konteyner
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)	770.000 TEU/Yıl	630.000 TEU/Yıl	300.000 TEU/Yıl
Toplam Liman Sahası	170.000 m ²	170.000 m ²	69.000 m ²
Kapalı Ambar	2.560 m ²	700 m ²	5.000 m ²
Gümrüklü Açık Alan	165.000 m ²	165.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı			
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	800 M	700 M	450 M
Derinlik	14,5 M	12,0 - 16,0 M	13,0 - 16,0 M
Ekipmanlar			
Raylı Vinç	6	3	-
Mobil Vinç	2	5	8
Lastik Tekerlekli Vinç	17	18	-
Konteyner İstif Mak.	2	2	9
Boş Konteyner İstif Mak.	0	0	7
Çekici	35	33	15
Spreader	13	11	11
Forklift	6	4	1

Martaş
Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 27° 56' E	
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı-Genel Yük	
Konteyner (Teu/yıl)		
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	861 m	
Maksimum Derinlik	20 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	4	15-40-120-60
Forklift	5	5 – 7 – 14
Ekskavatör	9	

MIP
Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.



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		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)	2.500.000 TEU(dizayn kap.)		
Genel Yük (Ton/yıl)	500.000 Ton(mevcut kap.)		
Dökme Yük (Ton/yıl)	4.000.000 Ton(mevcut kap.)		
Araç/Yolcu	50.000 Adet-Araç		
Toplam Liman Sahası	110 hektar		
Kapalı Ambar	21.295 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	1.057.313 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	m	3255m-(Ataş, Nato ve Serbest .Bölge rıhtımları hariç)	
Maksimum Derinlik	m	19m	
Ekipmanlar			
Araç Cinsi	Adet	Marka	Kapasite/Ton
Gantry Crane	2	Liebherr	45
Gantry Crane	3	MŞM Krupp	40
Mobil Vinçler	5	Liebherr- Gottwald - Fantuzzi	70-140
Reach Stacker (Dolu Konteyner Forklifti)	17	Kalmar-Fantuzzi- Liebherr- Linde	40-45
Empty Stacker (Boş Konteyner Forklifti)	12	Fantuzzi	8
RTG (Saha Kreynerleri)	7	Noell	35
RTT (Saha Kreynerleri)	4	MŞM	35
RTG (Saha Kreynerleri)	8	ZPMC	40
Forkliftler	44	Doosan-Hyster	3-5-9-11-16
Çekiciler	9	SISU	25-50
Çekiciler	10	TERBERG	25-50
Tırlar	61	-	50
Treylerler	85	-	50

MMK Atakaş Limanı
Metallurji Sanayi Ticaret ve Liman İşletmeciliği A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36° 46" 51.7' N & 36° 11" 12' E					
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro					
Elleçleme Kapasitesi						
Genel Yük (Ton/yıl)	4.000.000					
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000					
Toplam Liman Sahası	400.000m ²					
Kapalı Ambar	100.000m ²					
Gümrüklü Açık Alan	15.000m ²					
Rıhtım-İskele Özellikleri		Boy (Metre)	En (Metre)	Min. Su Derinliği (Metre)	Max. Su Derinliği (Metre)	Yanaşacak En Büyük Gemi Tonajı (DWT)
	1 No.lu İskele	265	42	(-13,50)	(-14,00)	100.000
	2 No.lu İskele	265	42	(-12,00)	(-13,50)	80.000
	3 No.lu İskele	155	30	(-5,00)	(-6,20)	10.000
	4 No.lu İskele	200	17	(-6,20)	(-9,00)	20.000
	5 No.lu İskele	200	17	(-9,00)	(-11,50)	40.000
	6 No.lu İskele	160	17	(-11,50)	(-12,00)	60.000
	7 No.lu İskele	265	42	(-12,00)	(-13,50)	80.000
	8 No.lu İskele	265	42	(-13,50)	(-14,00)	100.000
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)		Açıklama		
Vinçler	4	5.000, 6.000 ton/gün		Sennebogen 6180, 880EQ		
	6	3.000, 2.000 ton/gün		Sennebogen 870R, 835R, 835 M Special		
Taşıyıcılar İş Makineleri	6	275 c.b.m		KAMAG		
	5			CAT 320 D, 315 DL, 312 D Ekskavatör		
	4			CAT 930, 924, 906 H Loader		
Forkliftler	1			Sennebogen MX305 Multihandler		
	6	12, 15, 30, 42		DCH KALMAR		
	2	5, 7		KOMATSU		

**Nuh Çimento
Sanayi A.Ş.**



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

**Opet (TBS)
Petrolcülük A.Ş.**



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' 48.8'' N- 27° 58' 41.6'' E	
Elleçlenen Yük	Petrol ve petrol ürünleri	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)		
Genel Yük (Ton/yıl)		
Dökme Yük (Ton/yıl)		
Araç/Yolcu		
Toplam Liman Sahası		
Kapalı Ambar		
Gümrüklü Açık Alan		
Otomobil-Kamyon Park Alanı		
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	153 m	
Maksimum Derinlik	20 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)

Park Denizcilik Hopa Liman İşletmeleri A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°25'09"N & 41°25'45"E	
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	320.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	1.200.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	900.000	
Toplam Liman Sahası	104.000 m ²	
Depolama Sahası	72.632 m ²	
Kapalı Ambar	18.120 m ²	
Genel Antrepo	3.060 m ²	
Gümrüklü Alan	85.230 m ²	
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)
Fantuzi Vinç	1	40
Rıhtım Vinci	5	5-10-25
Coles Vinç	5	10-25
Forklift	5	2,5
Konteyner Forklif	1	42
Forklift	7	3-10

Petkim Limanı
Petkim Petrokimya Holding A.Ş.



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, General Kargo, Ro-Ro, Proje Yükleri, Konteyner, Sıvı Kimyasal, LPG							
Elleçleme Kapasitesi	10.000.000 Ton/yıl (Toplam)							
Toplam Liman Sahası	166.000 m ²							
Kapalı Ambar	3.024 m ²							
Gümrüklü Açık Alan	110.000 m ²							
Otomobil-Kamyon Park Alanı	7.000 m ²							
Rıhtım-İskele Özellikleri	Kuru Yük-I	Kuru Yük-II	Kuru Yük-III	Tanker-II	Tanker-III/1	Tanker-III/2	Tanker-IV	Tanker-V
Uzunluk (m)	175	163	163	175	120	70	90	215
Maksimum Derinlik(m)	10	7	7	10	6	5	14	12
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)						
Vinç	2	3						

Poliport
Kimya Sanayi ve Ticaret A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' N & 29° 31' E	
Elleçlenen Yük	Kuru/Sıvı-Dökme; Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	-	
Genel Yük (Ton/yıl)	4.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Depolama Kapasitesi (m ²)	150.000	
Toplam Liman Sahası	150.000 m ²	
Kapalı Ambar	8.000 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	11.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.200 m	
Maksimum Derinlik	26 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	7	30, 15, 10, 5

Port Akdeniz
Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36°50'N - 30°36' 5"E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Kuru- Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	400.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Toplam Liman Sahası	166.800 m ²	
Depolama Sahası	80.000 m ²	
Gümrüklü Alan	Tümü	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m ²	
Ekipman Park Alanı	1.000 m ²	
CFS Sahası	10.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.322 m	
Maksimum Derinlik	9,20 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasiteler (ton)
Vinç	6	5-40
Mobil Vinç	4	60-100
Stacker	4	45
Side Lifter	1	8
Mini Yükleyici	4	1,4 m ³
Last. Yükleyici	2	2,5-5,5 m ³
Forklift	20	3-5-10-25
T.I.R.	6	60
Terminal Tractor	2	
Mafi	2	25

Roda Port
Roda Liman Depolama ve Lojistik İşletmeleri A.Ş.



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		
Dökme Yük (Ton/yıl)			
Araç/Yolcu			
Toplam Liman Sahası	170.000 m ²		
Kapalı Ambar	5.500 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	97.500 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.200 m		
Maksimum Derinlik	15 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Mobil Vinç	3	100	
Mobil Vinç	1	25	
Mobil Vinç	1	10	
Mobil Vinç	1	8	
RTG	2	40	
Reachstacker	3	45	
Reachstacker	1	10	

Rota Port
Rota Liman Hizmetleri Sanayi A.Ş.



		LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar		40° 46' 16" N & 29° 43' 23" E	
Elleçlenen Yük		Tahıl / Genel Kargo / Dökme Çimento	
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	
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	Uzunluk	495 m	
	Maksimum Derinlik	11-24 m	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Vinç	1	CLARK FORKLİFT (15 TONS)
		2	LİNDER FORKLİFT (6 TONS)
		3	LİNDE FORKLİFT (3 TONS)
		4	BOB-CAT 963 MİNİ-LOADER
		1	BOB-CAT 863 MİNİ LOADER
		1	BOB-CAT 864 MINI LOADER
		2	CATERPILLAR 914 LOADER
		2	CATERPILLAR 307 EXCAVATOR
		1	CATERPILLAR D4 DOZER
		2	600 T/HOUR SIWERTELL SHIPUNLOADER
		1	350 T/HOUR SIWERTELL SHIPUNLOADER

Samsunport
Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°18 " N & 36 °22 " E		
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Kargo, Dökme Yük, RoRo		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (TEU/yıl)	100.000		
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000		
Sıvı Yük (Ton/yıl)	50.000		
Araç Yolcu	50.000 / 10.000		
Toplam Liman Sahası	445.000 m ²		
Kapalı Ambar	350.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.756 m		
Maksimum Derinlik	11,5 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Vinç	25	5-104	

Solventaş
Teknik Depolama A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46" 20' N & 29° 33" 10' E		
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı & Kuru Kimyasal		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)			
Genel Yük (Ton/yıl)			
Dökme Yük (Ton/yıl)	4.000.000		
Araç/Yolcu			
Toplam Liman Sahası	16.818 m ²		
Kapalı Ambar	1.579 m ²		
Gümrüklü Açık Alan	16.818 m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı			
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	557,6 m		
Maksimum Derinlik	11,5 m		
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	

Toros Ceyhan
Toros Tarım Sanayi ve Ticaret A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	Batı İskele (Kara/İskele Ucu)	36 55 00 N-35 58 54 E
		36 54 24 N-35 59 06 E
	Doğu İskele (Kara/İskele Ucu)	36 55 12 N-35 59 18 E
		36 54 30 N-35 59 34 E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo-Kuru Dökme-Sıvı Dökme Yükler	
Elleçleme Kapasitesi	15.000.000	
Toplam Liman Sahası	750.000 m ²	
Depolama Sahası	500.000 m ² -açık sahalar	
Kapalı Ambar	15.158 m ² -tanklar 9.744 m ² - katı dökme depoları	
Genel Antrepo	256.366 m ³ - tanklar 10.500 m ² - tahıl depoları 34.907 m ² - katı dökme depoları	
Gümrüklü Alan	26.300 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	30.000 m ²	
Ekipman Park Alanı	10.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.160 m	
Maksimum Derinlik	16 m	

Toros Samsun
Toros Tarım Sanayi ve Ticaret A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°15' 02" N & 36° 27' 24" E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo-Kuru Dökme-Sıvı Dökme Yükler
Elleçleme Kapasitesi	3.200.000
Toplam Liman Sahası	137.000 m ²
Depolama Sahası	223.600 m ² -açık sahalar
Kapalı Ambar	12.309 m ² -tanklar 11.964 m ² - katı dökme depoları
Genel Antrepo	48.870 m ³ - tanklar 26.486 m ² - katı dökme depoları
Gümrüklü Alan	-
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.215 m ²
Ekipman Park Alanı	1.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	632 m
Maksimum Derinlik	19.5 m

**U.N. Ro-Ro
İşletmeleri A.Ş.****LİMAN ÖZELLİKLERİ**

Koordinatlar	40° 51' 30" N & 29° 16' 19" E
Elleçlenen Yük	Ro-Ro Gemileri
Elleçleme Kapasitesi	
Ro-Ro (Araç/yıl)	200.000
Toplam Liman Sahası	110.000 m ²
Depolama Sahası	103.000 m ²
Kapalı Ambar	
Genel Antrepo	
Gümrüklü Alan	103.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	210 m
Maksimum Derinlik	7 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)
Mafi Tug Master	7 85
Forklift	2 2
Cherry Picker	1

Yılport
Konteyner Terminali ve Liman İşletmeleri A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40 46' 3.76 N 29 31' 57.02 E
Elleçlenen Yük	Konteyner-Sıvı- Genel-Kuru Dökme
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/yıl)	300.000+150.000
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	650.000
Toplam Liman Sahası	206.000 m ²
Depolama Sahası	199.311 m ²
Kapalı Ambar	6.087 m ²
Genel Antrepo	6.087 m ²
Gümrüklü Alan	199.311 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	1065 m
Maksimum Derinlik	16 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)
STS	4 70
RTG	12+6 41
MHC	2 100

2.4.5. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri

2.4.5.1. Limanlarımızla İlgili Temel Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Özel Liman İşletmelerinin Belirlediği Sorunlar

- **Ulusal denizcilik politikası ile ilgili darboğazlar:** Devlet desteği, arz – talep ve rekabet gibi konuları göz önüne alan kılavuz niteliğinde gelişim politikamızın bulunmaması, uzun dönemli gelişim politikası olmaması.
- **Planlama Eksikliği ile ilgili darboğazlar:** Limanlarla ilgili planlamaların (yeri, kapasitesi, yük çeşitleri vs.) doğru yapılmaması, halen bilinen ve üzerinde uzlaşa sağlanmış bir master plan olmadığından özel liman işletmelerinin önlerini görememeleri, nerede, ne zaman, hangi limanın ortaya çıkıp çıkmayacağını belli olmamasından dolayı yapılacak olan yatırımların geri dönüşü konusunda soru işaretleri oluşturması, limanların tevsii edilerek ne kadar büyüyebileceğinin belirsizliği, uzun vadeli plan yapmakta yaşanan zorluklar ve master planların hazırlanmasında limanların genişleyebileceği gerçeğinin göz ardı edilmesi.
- **Ulaşım Altyapısı ile ilgili darboğazlar:** Özel sektör limanlarının neredeyse tamamının demiryolu bağlantısının olmaması, limanlara hizmet veren iç ulaşım ağının geliştirilmemiş olması, kamu hizmeti üreten limanların karayolu, demiryolu ve benzeri altyapı ihtiyaçlarının devletin genel bütçesi içerisinde yeterince yer almaması, limanların yapısal özelliklerinin multimodal taşımacılık sistemlerine uyum sağlayamaması nedeniyle Türkiye'nin rekabette zorlanması, limanlarımızın altyapı ve üstyapı gereksinimi, teknolojik ve işletme sorunlarının olması.
- **Mevzuat ve Resmi Kurumlar ile ilgili darboğazlar:** Limanların yatırım ve işletme aşamasında izin ve onay almak amacı ile muhatap olduğu yetkili kurum sayısının fazlalığı, kamu kurumlarında yetki karmaşasının bulunması, kurumların yasal mevzuatlarının bütünlük gösterememesi, limancılıkla ilgili tek bir mercinin bulunmaması nedeniyle sektörün çok başlı durumunun liman gelişimine engel olması, limancılıkla ilgili sorumluluğu olan farklı idare birimlerinin zaman zaman birbirleriyle çelişen uygulamalarının neden olduğu çözümsüzlükler, çok başlılığın sebep olduğu bürokrasi, yeni liman inşası ve/veya kapasite artışlarına ilişkin çok uzun süren prosedür vs. gibi konuların sektörün önünü tıkaması, yatırım öncesinde onaylatılması gereken imar planı için izlenen bürokratik sürecin son derece zorlu, karışık ve zaman alıcı oluşu nedeniyle liman yatırımlarının gecikmesi, her aşamada aynı konu için birden fazla kamu idaresi ile muhatap olunmasına, yapılacak olan yatırımın nitelik ve niceliğine bakılmadan aynı zorlu prosedürlere tabi olunmasına, yapılacak olan yatırımlar için izin sürelerinin 3 yılı aşmasına neden olması, liman yatırımları hakkındaki mevzuatın açık olmaması nedeniyle yatırım sürecinin uzaması, limanların, buldukları bölgenin ekonomisinden, sanayi tesislerinden, lojistik altyapısından, organize sanayi bölgelerinden ayrı, herhangi bir fabrika veya turizm tesisi gibi idrak edilmesi ve devlet tarafından bu şekilde yaklaşılması, liman sorunlarına yeterince ilgi gösterilmemesine neden olmaktadır. Liman Tesisinin en ufak bir kapasite arttırma, rıhtım inşaat vb. projesinin onayı çok sıkı bir takip ile ortalama 3 (üç) senede sonuçlanmaktadır. Mevcut çok otoriteli kontrol sisteminde, her kurum sadece kendisini ilgilendiren konuları incelemekte ve bu kadar yavaş bir sürece rağmen, özellikle aynı bölgede olan tesislerin genişleme planları birbiri ile çakışmaktadır. Bu nedenle birçok liman genişleme ve yatırım arzu ve ihtiyaçları olmasına rağmen yatırıma başlayamamaktadır. Büyüme ve gelişme kapasitesi olan limanların gerekli yatırımları yapamaması birçok küçük yeni limanın izin almasına, ülkemizin ana sorunu olan küçük liman tesislerine bir tane daha

eklenmesine neden olmaktadır. Ayrıca; yatırım ve operasyonel işlemleri kapsayan tüm ulusal mevzuatların özel limanların gelişim ve rasyonelliğini kötü yönde etkilemesi, limanlar ile ilgili yasal mevzuatlarda yetki karmaşasının olması, Liman İşletme Belgesi temin edilmesinde çok fazla sorun ve bu sürecin son derece zorlu ve karışık olması.

Önceki raporlarda da kısmen belirlenen ve geçen zaman zarfında henüz çözüme ulaşılamayan diğer sorunlar;

- Kamu kurumlarının, özel liman işletmelerine karşı uyguladıkları prosedürler farklılık arz etmektedir. Özel limanlar ile kamu limanlarına yapılan farklı uygulamalar, özel limanların aleyhine, haksız rekabete yol açmaktadır.
- Türkiye’de altyapılar hazır olmadan kanun ve yönetmelikler çıkartılarak uygulama zorunluluğu getirilmesi uygulamada zorluklar oluşturmakta ve limanların geleceğe ilişkin plan yapamamasına neden olmaktadır.
- Gümrük prosedürleri karmaşık ve zaman alıcıdır. Limanların gemi gelişlerinde gümrük işlemleri için kaybettiği zaman fazladır.
- Limanlarımız ölçek ekonomisi ve bilgi birikimi (know-how) yönünden yetersizdir.
- Limanda çalışacak kalifiye personel temininde, yeterli personel bulmakta zorluklar yaşanmaktadır.
- Rıhtım vinçlerinin ve terminal operasyonlarının verimliliği düşüktür.
- Limanların büyüme ve genişleme alanları; konut alanları, başka sanayi kuruluşları gibi alanlarla çevrilidir veya aynı bölgede hem liman, hem de başka tesisler ve konut alanları genişlemektedir. Birçok liman tesisinin yakınında, içinde insanların oturduğu konutlar bulunmaktadır.
- Bazı imtiyaz alanlarında hizmet veren kılavuzluk ve römorkör kuruluşları tekelleşme aşamasındadır. Alınan kılavuzluk ve römorkaj hizmet ücretlerinin yüksek olması, sadece deniz yolu taşımacılığından alınmakta olup diğer taşıma sistemlerine göre de rekabeti önleyen Sağlık resmi ile Fener ücretlerinin yüksekliği ülkemizde limancılık hizmetlerinin pahalı hale gelmesine neden olmaktadır.
- Belediyelerin limanlara destek olmak yerine onları bir gelir kaynağı olarak görmeleri limanlar üzerinde mali yük oluşturmaktadır.
- Tarama imkanlarının sınırlı olması, dökü alanlarının ekonomik olmaması limanlarımızda draft sorununa neden olmaktadır.
- Enerji fiyatları yüksektir.
- Türk Limanları arasında rıhtım vinci taşınması için uygun nitelikli Türk bayraklı gemiler bulunmamakta ve kabotaj kanunu gereği Türk limanları arasında rıhtım vinci taşınması için yabancı bayraklı gemilere müsaade edilmemektedir.
- Kabotaj yük ve yolcu taşımacılığı yetersizdir.
- Yatırım ve işletme teşvikleri yeterli değildir.

2.4.5.2. Limanlarımızla İlgili Bölgesel Sorunlar

Fethiye

Gemilerden Atık Alınması ve Kontrolü Yönetmeliği gereğince yat limanları, balıkçı barınakları gibi kıyı tesislerine gelen tekneler ile yatlara ait atık alım hizmetlerinin verilmesi amacıyla pilot bölge olarak Muğla İl Sınırları dahilinde Fethiye bölgesinde uygulanmaya başlanmıştır. Gerekli çalışmalar yapılarak, Fethiye Belediyesi Yat Limanında 24, yine Göcek Belediyesi Yat Limanında 10 adet olmak üzere toplam 34 adet atık alım noktası oluşturulmuş olup 2011 sezonunda kontrollü atık alım konusunda üyelerin kullanımına sunulmuştur. Ölüdeniz bölgesinde de aynı sistemin entegre edilmesi için çalışmalar sürdürülmektedir. Aynı zamanda bölgede hizmet veren TURMEPA temsilciliği Şubeleşme sürecini tamamlamıştır.

Alternatif turizm faaliyetlerine katkı sağlaması ve su altı dalış sporuna destek olacağı düşüncesi ile bölge turizminin hizmetine sunulması amacıyla, belirlenecek olan uygun bir noktada yapay resif ve gemi batığı oluşturulması için DTO Fethiye Şubesi tarafından girişimler başlatılmıştır. Samsun Sahil Güvenlik Bot Komutanlığı tarafından 40 metre boyutlarında bir Sahil Güvenlik Komutanlığı gemisinin tahsisi sağlanarak, ilgili geminin bölgeye intikali için çalışmalar sürdürülmektedir.

Fethiye Karaot bölgesindeki S.S. Fethiye Tekne Yat İmalatçıları ve Çekekçileri İşletme Kooperatifi'ne tahsisi yapılmış olan bölgede Yat İnşa, Bakım Onarım Çekek Yeri Kompleksi olarak kullanılmak üzere yapılan ihale neticesinde, Kıyı, İskele Alanı ve Deniz Yüzeyi ön izin sözleşmesi yapılmıştır. Kesin ihalesi Kaymakamlık Makamınca uygun görülerek, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca ÇED olumlu belgesi 14.12.2011 tarihinde alınmıştır.

Fethiye'de mevcut bulunan 125 metre uzunluğundaki iskele son derece yetersiz olup ihtiyaca cevap verememektedir. Fethiye gibi doğal ve tarihsel zenginlikleri bir arada barındıran bir ilçenin yeterli büyüklükte iskeleye sahip olmayışı, Kruvaziyer turizm; dolayısıyla turist ve döviz kaybına neden olmaktadır. Büyük tonajlı Kruvaziyer gemiler bu nedenle mevcut iskeleye yanaşamamakta, açıkta demirleyerek yolcularını filikalar aracılığı ile iskeleye ulaştırmaktadır. Her yıl diğer bölgelerden ilçeye gelen tekneler ile yeni inşa edilen tekneler de dahil edildiğinde mevcut iskele yetersiz kalmaktadır.

Bölgenin yukarıda belirtilen sorunlarına çözüm üretmek amacıyla, Fethiye Belediyesi'nce Karayolları mevkiinde bir büyük ve iki küçük Kruvaziyer geminin yanaşabileceği kapasitede Kruvaziyer liman projesi çalışmasına devam edilmektedir. Aynı zamanda 300 yat kapasiteli yat bağlama iskelesi çalışmalarında Maliye Bakanlığı onayı beklenmektedir.

Ancak öncelikli olarak, Kruvaziyer liman iskelesi için düşünülen bölgeyi de kapsayan alandaki liman baseninde (port basin) her yıl artan sığlık sorununun çözümü için liman baseninin taranması ve sığlıkların oluşumuna neden olan DSİ sulama kanalları ve derelerin getirmiş olduğu alüvyonlara engel olacak şekilde gerekli ıslah çalışmalarının yapılması gerekmektedir.

Ayrıca Fethiye Bölgesi sınırları dahilinde bulunan Dalaman Belediyesi'nce sosyal tesisler dışında 500 dönümlük bir alanda yapılması planlanan, denizde 650 yat kapasiteli marina çalışması sürdürülmektedir.

Bodrum

Bodrum Belediye Limanı

Bodrum Belediyesi Liman İşletmesi tarafından;

2012 yılında mavi yolculuk yapan yat giriş ve çıkışı 2011 yılındaki gibi 3000 tekne olmuştur.

Kumbahçe İskelesi'nde çoğunlukla gezinti (tenezzüh) teknesi yanaşmakta olduğu halde, mavi yolculuk yapan yatlara da 12 yatlık bir bağlama yeri ayrılmıştır. İskeleye Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü raporuna istinaden; denizden 8 mt. yüksek olacak şekilde iki ayrı kuleye iki adet fener yerleştirilmiştir.

Bodrum Limanı için pedestal yenilemesi planlanmıştır. Elektrik ve su hizmetinin verildiği panolar ve içindeki sayaçlar, yeni kullanılacak olan akıllı kartların özelliklerine göre dokunmatik olarak çalışacaktır. İlk aşamada Kumbahçe İskelesi için 15 pedestal hazırlanmış, ancak yazılım ve kart yükleme sistemi kurulumunun yapılamaması sebebi ile henüz kullanıma açılmamıştır.

Gümbet Yat Korunağı projesi kapsamında ilk aşama olan 15 adet Ponton (15 mt) tamamlanmış idi. İkinci aşama olan Gümbet İskelesinde bağlı 3 adet (20 mt. Uzunluk- 8 mt. En Dalgakıran) yapılarak denize indirilmiştir.

Bodrum Liman Başkanlığı tarafından;

Liman Başkanlığına kayıtlı 3500 adet tekne bulunmakta olup, yaz aylarında yerli ve yabancı bayraklı tekneler ile birlikte bu sayı 5000'in üzerine çıkmaktadır. Bu deniz araçlarının ihtiyacı olan bağlama yerlerine bakıldığında ise 3 adet marina, 6 adet balıkçı barınağı ve 3 adet belediyelere ait iskele bulunmakta olup, toplam bağlama kapasitesi 1880'dir. Sonuç olarak bağlama yeri kapasitesi ancak teknelerin %40'ına cevap verebilmekte ve %60 bağlama yeri açığı ortaya çıkmaktadır.

Bölgemizin yaz aylarındaki yoğun deniz trafiğinin olması, seyir, can ve mal güvenliğinin büyük önem arz etmesi, tekne bağlama, demirleme trafiğinin düzene sokulması, seyir yardımcılarının gözden geçirilmesi, yüzme alanlarının belirlenmesine ihtiyaç doğurmaktadır.

Bu sebeple T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne belirli noktalarda;

- a) Tekne Park Projesi
- b) Tonoz ve Demirleme Sahaları
- c) Seyir Güvenliği Açısından Deniz Trafiğinin Yeniden Düzene Sokulması
- d) Yüzme Alanları

konuları hakkında öneri sunulmuştur.

Bodrum Yolcu İskelesi

Bodrum Yolcu İşletmesi A.Ş. tarafından işletilen Bodrum Yolcu İskelesinde mevcut iskelenin 2011 yılında deniz tarafına bakan ucundan 45 ve 100 mt. açıkta Dolfen İskeleler inşa edilerek bağlama yeri 240 mt.' den 350 mt.'ye çıkarılması sayesinde 2012 yılında daha büyük gemilere hizmet verilmiştir.

2012	Sefer Sayısı	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Transit Yolcu	Toplam Yolcu
Cruise	132	1546	1338	50596	53480
Feribot	684	9495	9880	68414	87789
Genel Toplam	816	11041	11218	119010	141269

Güllük Limanı

2012 yılında Güllük Limanı'nda gerçekleşen yükleme ve boşaltma faaliyetlerinde elleçlenmiş yük dağılımı aşağıda belirtilmekte olup, toplam 4.466,770 tondur.

Yük Cinsi	İhracat Yükleri (Ton)
Feldspat Dökme	3.790.487
Feldspat Bigbag	286.373
Zımpara Taşı Dökme	5.130
Boksit Dökme	87.391
Mermer Blok	122.910
Calsit Dökme	48.900
Kuvarts Dökme	83.187
Toplam	4.424.678
Yük Cinsi	İthalat Yükleri (Ton)
Feldspat + Proje Yükleri (Genel Kargo)	42.092
İhracat + İthalat Yükleri Genel Toplam	4.466.770 (Ton)

Güllük Limanı'na 2012 yılında 474 adet gemi gelmiştir.

Akdeniz Bölgesi Limanlarının Durumları, Sorunları ve Çözüm Önerileri

Antalya Limanı

Aşçimport A.Ş.'den alınan bilgi notunda;

- İhracata başladıkları 2006 yılından bu yana toplam 39 ülkeye 9.300.000 tn çimento ve klinker ihracatı gerçekleştirerek ülke ekonomisine yaklaşık 558.000.000 USD katkı sağladıkları ve bu kapsamda ihracatlarının bir kısmını Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. tesislerinden, bir kısmını ise Antalya Serbest Bölge Rıhtımı işletmecisi olarak AŞÇİMPORT A.Ş. rıhtımından yaptıkları,
- Ancak Ortadoğu Antalya Limanı'nda gemilere uygulanan tarifelerin ortalama Liman Tarifelerinden % 35 pahalı olduğu, yük almak için gelen gemilerin de genel navlun piyasasından daha yüksek navlunlar talep ettikleri, bu durumun da yabancı gemi donatanlarına ödenen navlunlar sebebiyle doğrudan döviz kaybına neden olduğu,
- Yine fabrikalarının hem ham madde ihtiyacının bir bölümünü karşılamak, hem de üretimin yurt içinde dağıtımını sağlamak amacı ile geliştirmeye çalıştıkları kabotaj taşımalarının, uygulanmayan "Kabotaj Tarifesi" nedeni ile sonuçsuz kaldığı, bu durumun karayolu üzerindeki yükün azalmasını engellediği gibi kabotaj taşımacılığını ve koster filosunu da zora soktuğu,

Bu kapsamda, ülkemizde lokomotif görevi üstlenen yapı taşlarından biri olan Çimento sektörünün ihracat olanaklarının iyileştirilerek ekonomiye olan katkısının artırılması için, Akdeniz'in ihracat çıkış noktalarından birisi olan Ortadoğu Antalya Liman İşletmelerinde uygulanan yüksek fiyat tarifelerine müdahale edilerek ihracatçıların korunması gerektiği ifade edilmektedir.

Karadeniz Bölgesi Limanlarının Durumları, Sorunları ve Çözüm Önerileri

Hopa Limanı

Hopa Limanı (Hopaport) 2012 yılında işlem hacmini hem yük miktarı hem de ürün çeşitliliği olarak 2011 yılına göre arttırmıştır. Bünyesindeki şimdiye kadar atıl kalan 10 bin ton kapasiteli tahıl terminalinin iş kapasitesini geliştirme projesi kapsamında bundan sonra daha aktif olarak kullanılacağı, özellikle Ortadoğu ülkeleri ve Nahçıvan'a transport depolama hizmeti vermede yeni bir döneme girildiği, bu kapsamda Hopa Limanı'nın bundan sonra gerek ülkemizde, gerek Avrupa ve Amerika'da, gerekse de Kafkas ülkeleri ve Rusya'ya yönelik hizmetler ile kapasitesini geliştireceği ifade edilmektedir.

Trabzon Limanı

- Trabzon Limanı ve Petrol Ofisi şamandıralarına gelen konteyner ve kruvaziyer gemiler ile yüksek draftlı yük gemileri için mevcut römorkörler sınırlı manevra kabiliyetleri nedeniyle yetersiz kaldığından, söz konusu büyük gemilerin trafik akışına hizmet edebilecek 360° manevra kabiliyetine sahip, yangın söndürme ve can ve mal kurtarmaya yönelik olarak da kullanılabilir, makineleri güçlü 2 adet römorköre ihtiyaç bulunmaktadır.

- Trabzon Limanı demir yerlerinde sıra bekleyen gemilere hizmet edecek 2 servis motoruna ihtiyaç vardır. - Trabzon Limanındaki kapalı sundurmalar, devamlı yük getiren firmalara ayrılmakta olup, diğer firmalar özellikle ıslanma riski bulunan hububat-bakliyat türü yüklerini direk kamyonlara yüklemek zorunda kalmakta, bu durum da tahliye operasyonlarının yavaş ve gecikmeli yapılmasına neden olarak, demoraj ödemelerine neden olmaktadır.

- Petrol Ofisi Tesisleri'nin şamandıraları zamanında 6 bin - 15 bin DWT'luk gemiler için yapılmış olup, günümüzde şamandıralara yanaşan ve 60.000 – 85.000 DWT arası tonajlara ulaşan tankerleri kaldırmamaktadırlar. Bu nedenle ileride oluşabilecek tehlikeli durumlara mahal verilmemesi için şamandıra tonaj ve çaplarının, zincir dip bağlantılarının 80.000 – 100.000 DWT'luk gemilerin yanaşmasına uygun olacak şekilde yapılandırılması gerekmektedir.

- Trabzon Limanı rıhtımlarının su derinlikleri (2 ve 3 no.lu rıhtımlar 8,5 - 9,5 metre, 4 no.lu rıhtım 10-11 metre) yeni nesil uzun ve yüksek draftlı gemiler için yetersiz kalmakta, bu tür gemiler tam kapasite ile geldiklerinde diğer limanlara gitmekte, Trabzon Limanı ölçeklerine göre tahliyelerine yapıp gelmek durumunda kalmaktadır. Trabzon bölgesine; yeni nesil büyük ve yüksek draftlı gemilere de hizmet verecek kapasitede yeni bir limana ihtiyaç bulunmaktadır.

Karadeniz Ereğli Bozhane İskelesi

Karadeniz Ereğli Belediyesince işletilen İskelenin kiralama süresi 25.02.2010 tarihinde sona ermiştir. Karadeniz Ereğli Belediyesi tarafından; Zonguldak Defterdarlığı Ereğli Mal Müdürlüğü'ne yeni kiralama dönemi ile ilgili 22.01.2009 tarihinde yazışma yapılmış ve müracaat uygun bulunarak Zonguldak Valiliği Defterdarlık Milli Emlak Müdürlüğü'nün 15 Şubat 2010 tarih ve 486 sayılı yazısı ile ilgili dosya Maliye Bakanlığı Milli Emlak Müdürlüğü'ne gönderilmiştir. (Dosya no:3007-3979). Bu süre içerisinde Bozhane İskelesinin kiralama işlemi gerçekleşmediğinden faaliyetler askıya alınmış, ithalat ve ihracat yapan firmalar ile acenteler açısından mağduriyet oluşmuştur. Konuya yardımcı olması için Karadeniz Ereğli Belediyesi'nce dosya AKP Bölge Milletvekili Sn. Prof. Dr. Ercan CANDAN'a verilerek yardım talebinde bulunulmuş, akabinde Maliye Bakanı Sn. Mehmet ŞİMŞEK ile görüşülerek kısa sürede sonuçlanacağı konusu basında yer almış olup, İskele 01.01.2012 itibarıyla faaliyet göstermemektedir.

DENİZ TURİZMİ



2.5. DENİZ TURİZMİ

2.5.1. Deniz Turizmi 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.

- 1- Deniz Turizmi Araçları;
 - Özel ve Ticari Yatlar,
 - Kruvaziyer Gemiler,
 - Günübirlik Gezi Tekneleri,
 - Yüzer Tesisler,
 - Su Altı ve Su Üstü Aktiviteleri Araçları ,
 - V.b.diğer Deniz Turizmi Araçları.
- 2- Deniz Turizmi Tesisleri;
 - Yat Limanları,
 - Kruvaziyer Limanlar,
 - Çaçırtlı Bağlama Yerleri,
 - İskeleler,
 - V.b.Diğer Deniz Turizmi Tesisleri.
 -

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. Günübirlik 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 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.

2.5.2. 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.

2.5.3. 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.

2.5.4. 2012 Yılında Genel Görünüm

Deniz turizmindeki gelişmeler insanların denizden yararlanma imkanlarını arttırmış ve çeşitlendirmiştir. Önceleri elit bir kitlenin spor, denize dönük eğlence ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık uluslararası turizm hareketlerinin bir parçası haline gelmiştir.

Dünya yat turizminin odaklaştığı önemli bölgelerden biri olan Akdeniz çanağı, gerek ticari gerekse amatör yatçılar için de cazibesini her geçen gün arttırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler Akdeniz'in en temiz ve en güzel kıyılarına sahip tarihten izler taşıyan bozulmamış koylara sahip ülkemizi de olumlu yönde etkilemiştir.

Ülkemizde 80'li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisi ile genel turizm sektörü içerisinde önemli yer tutmaktadır.

Küçük teknelerle günübirlik geziler veya kısa yatılı geziler şeklinde başlayan Yatçılık Türkiye'de diğer turizm çeşitlerine oranla uzun bir geçmişe sahip olmasına rağmen son on yılda kitle turizminin bir parçası olarak binlerce yatlık filo halinde hızlı bir gelişme göstermiştir. Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen ahşap yatlarımızın (guletlerimiz) oluşturduğu Mavi Yolculuk filomuz dünyada ilk ve tek olup, Mavi Yolculuk ülkemizin dünya turizmine hediye ettiği özgün bir turizm dalı olmuştur.

Yat yatırım ve işletmeleri, yat limanı yatırım ve işletmeleri sportif amaçlarla yapılan aletli dalış aktiviteleri, su sporları, amatör denizciliğe ilişkin faaliyetler ve deniz araçlarıyla yapılan günübirlik geziler bünyesinde toplayan deniz turizmi hizmet ticareti uluslararası alanda kapasitesini her geçen gün arttırmaktadır.

Turizmi Teşvik Kanunu ve bu kanuna paralel olarak Yat Turizmi Yönetmeliği yerine Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayımlanarak yürürlüğe giren "Deniz Turizmi Yönetmeliği"nin sağladığı ortamda gelişen deniz turizmi turizm girdilerinde yaklaşık % 20'lik paya sahip bir sektör haline gelmiştir.

2006-2012 yıllarında “Deniz Turizmi”nde sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki payı sürekli yükselen deniz turizminin ekonomiye olan katkısının arttırılabilmesi için yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir.

Bu amaçla;

- Yatların giriş-çıkış işlemlerinde yaşanan bürokratik işlemlerin azaltılması,
 - Marina yatırımlarında yaşanan yoğun bürokratik işlemlerin azaltılarak, marina arz kapasitesinin arttırılması,
 - Son yıllarda taleplerin yoğunlaştığı kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi ve deniz yolu ile turist getiren gemilerin limanlarımıza olan taleplerinin arttırılması,
 - Gününbirlik 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.

2.5.5. Deniz Turizminin Unsurları

2.5.5.1. 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 15.009 yat bağlama kapasitesi mevcuttur. Bu durum, 8333 km kıyısı olan ülkemiz için yetersizdir.

Ülkemize gelen turistler, “bareboat” (mürettebatsız) ya da mürettebatlı tekneler kiralayarak kıyılarımızda gezinti yapma imkânına sahiptir. Mürettebatlı teknelerin büyük bir kısmı olan “gulet”ler ise ülkemize özgü bir seyahat ve tatil türü olan “Mavi Yolculuk” turizmini yaratmıştır. Bu konuda; gerek turistlerin can ve mal güvenliği, gerek deniz kirliliği, gerekse haksız rekabetin önlenmesi ve mavi yolculuğun geleceğinin güvence altına alınması için ciddi bir kontrol sistemine ve yeni uygulanabilir kurallara ihtiyaç vardır. Yat bağlama kapasitemizin arttırılması 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.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Yat İşletmeleri ve Yatak Sayıları

TABLO (77):YAT YATIRIM BELGELİ İŞLETMELER

YILLAR	İŞLETME SAYISI	DEĞİŞİM ORANI	YAT SAYISI	DEĞİŞİM ORANI	YATAK SAYISI	DEĞİŞİM SAYISI
2000	72	-	325	0.61	3642	0.46
2001	69	-4.16	307	-5.53	3551	-2.49
2002	52	-24.63	234	-23.77	2645	-25.51
2003	52	-	234	-	2645	-
2004	33	-36.53	148	-36.75	1532	-42.41
2005	19	-42.42	97	-34.45	874	- 42.95
2006	5	-73.68	19	-80.41	235	-73.11
2007	5	-	19	-	235	-
2008	3	-40.00	10	-47.36	139	-40.85
2009	3	-	10	-	139	-
2010	2	-33.33	3	-70	46	-66.9
2011	2	-33.33	3	-70	46	-66.9

TABLO (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

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

(x) Veriler 04.02.2011 tarihi itibarıyla olup değişkendir.

Deniz Turizmi Tesisleri Yatırım Ve İşletmeciliği
2.5.5.2. 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 rakkam 46 adete (6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı) ulaşarak 8 yılda %94'lük bir artış sağlanmıştır.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ
TABLO (80) TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI

LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
			DENİZDE	KARADA
1.Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası\AYDIN	310	
2.Ataköy Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Ataköy\İSTANBUL	700	40
3.Türkiz Kemer Marinası	Tali Yat Limanı	Kemer\ANTALYA	150	150
4.Altınyunus Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Çeşme\İZMİR	90	60
5.Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris\MUĞLA	676	122
6.Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek\MUĞLA	121	
7.Çelebi Marina	Tali Yat Limanı	ANTALYA	200	150
8.Kumlubükü Yat Club	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris\MUĞLA	10	
9.Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Turgutreis\MUĞLA	455	100
10.Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye\MUĞLA	230	
11.Milta Bodrum Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Bodrum\MUĞLA	348	50
12.My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris\MUĞLA	67	15
13.D-Marin Didim Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Didim\AYDIN	619	650
14.D-Marin Port Göcek Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Fethiye\MUĞLA	379	
15.Alaçatı Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme\İZMİR	260	100
16.Mersin Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Yenişehir\MERSİN	500	500
17.Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye\MUĞLA	116	200
18.Yalova Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Yalova	240	80
TOPLAM			5471	2217
GENEL TOPLAM				7688

TABLO (81) TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKME YERLERİ

1.Atabay Turizm Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Gebze\KOCAELİ		60
2.Ayvalık Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Ayvalık\BALIKESİR		140
3.Albatros Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Marmaris\MUĞLA	40	48
4.Yat Lift	Yat Çekme Yeri	Bodrum\MUĞLA		400
5.Ağanlar Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Bodrum\MUĞLA		200

6.Göcek Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Fethiye\MUĞLA		156
TOPLAM			40	1004
GENEL TOPLAM				1044
Veriler, 31.01.2013 itibariyledir.				

TABLO (82) TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANLARI

LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
			DENİZDE	KARADA
1.Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis\MUĞLA	40	12
2.Meersea Körmen Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Datça\MUĞLA	246	56
3.Martı Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş.	Tali Yat Limanı	Marmaris\MUĞLA	301	70
4.Kalkedon Marina	Tali Yat Limanı	Bodrum\MUĞLA	200	200
5.Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu\İSTANBUL	1000	100
6.Alanya Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Alanya\ANTALYA	287	160
7.Marintürk Exclusive Göcek	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye\MUĞLA	96	
8.Mandalya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas\MUĞLA	50	
9.Çeşme Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Çeşme\İZMİR	377	100
10.Burhaniye Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Burhaniye\BALIKESİR	210	100
11.Sığacık Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Seferihisar\İZMİR	400	80
12.Skopea Marina	Rıhtım\İskele	Göcek\MUĞLA	80	
13.West İstanbul Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü-İSTANBUL	765	370
14.Port Lasos	Rıhtım ve İskele	Milas\MUĞLA	100	
15.Palmiye İskelesi	Rıhtım ve İskele	Marmaris\MUĞLA	50	
TOPLAM			4202	1248
GENEL TOPLAM				5450

TABLO (83) TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ

1.Marmarin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris\MUĞLA		703
2.Yat MariN Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri			352
3.Ege Yat Çekek Yeri	Çekek Yeri	Milas\MUĞLA		15
TOPLAM				
GENEL TOPLAM				1070
Veriler, 30.01.2013 itibariyledir.				

Ataköy Marina, Antalya Çelebi Marina, D-Marin Turgutreis Marina, D-Marin Didim Marina, D-Marin Göcek Marina , Ece Saray Marina, Kemer Türkiz Marina, K.K.T.C. Karpaz Gate Marina, Martı Marina, Marmaris Yat Marin, Milta Bodrum Marina, Palmarina Yalıkavak ve Teos Marina Deniz Turizmi Tesisleri TYHA The Yacht Harbour Association tarafından verilen “5 Altın Çıpalı” tesisleri olarak hizmet vermektedirler. Bu tesisler sadece bir marina değil; su sporları ve alışveriş merkezi, onarım ve bakım üssü, sosyal ve kültürel aktiviteler merkezi bir “marina village”, yani “deniz tatil köyü”dür.

2008 yılında Marinası olan Belediyeler Birliği'nce (AEMA) Avrupa Birliği dışında ilk ve tek üyesi olarak Fethiye Belediyesi seçilmiştir.

2.5.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

Seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmdir. 1980'den beri yıllık gelişme oranı % 8'lerdedir. Hızla büyüyen kruvaziyer gemileri 3000 - 3500 turist taşımakta böylece hem kişi başına maliyetlerini düşürerek şimdiye kadar kruvaziyer almada maddi gücü olmayan turistleri de kazanmakta ve sundukları imkanlarla çok cazip bir duruma gelmektedirler.

Bugünkü kruvaziyer endüstrisi kısa (3 - 4 gün), uzun (15 gün ve fazlası) kruvaziyer imkanlarıyla bir çok ülkenin kentlerini gezme olanağını vermektedir.

Dünya genelinde son bir yılda 14 milyon kişi kruvaziyer gemiler ile seyahat yapmıştır. Bunun 10 milyona yakını (9,747) Amerikalı, 4 milyonu da Avrupa ve diğer ülkelerdendir. Kruvaziyerlerin çoğu Karayipler'de seyir etmektedir.

Ancak Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde bir artış görülmektedir. En büyük grup (% 48) Carnival'in sahip olduğu Carnival - Costa - Aida ve onu takip eden Caribbean (% 24) de Avrupa'dan kruvaziyer seferlerini çoğaltmaktadır. Türkiye limanları da program dahilindedir. İstatistiklere göre limanlarımıza kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların sayısı 1 milyonu aşmıştır.

2009 yılında 22,039 yatak kapasitesine sahip 12 adet yeni geminin hizmete girmesi 2010 yılında 30 adet daha yeni gemi siparişi ile kruvaziyer turizmde genel artış hızla devam etmektedir. Böylelikle artış % 30'lara erişmektedir. 15 yıl sonra 600,000 yatağa 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

krvaziyer 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 Ana Liman (Home 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 Home 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.

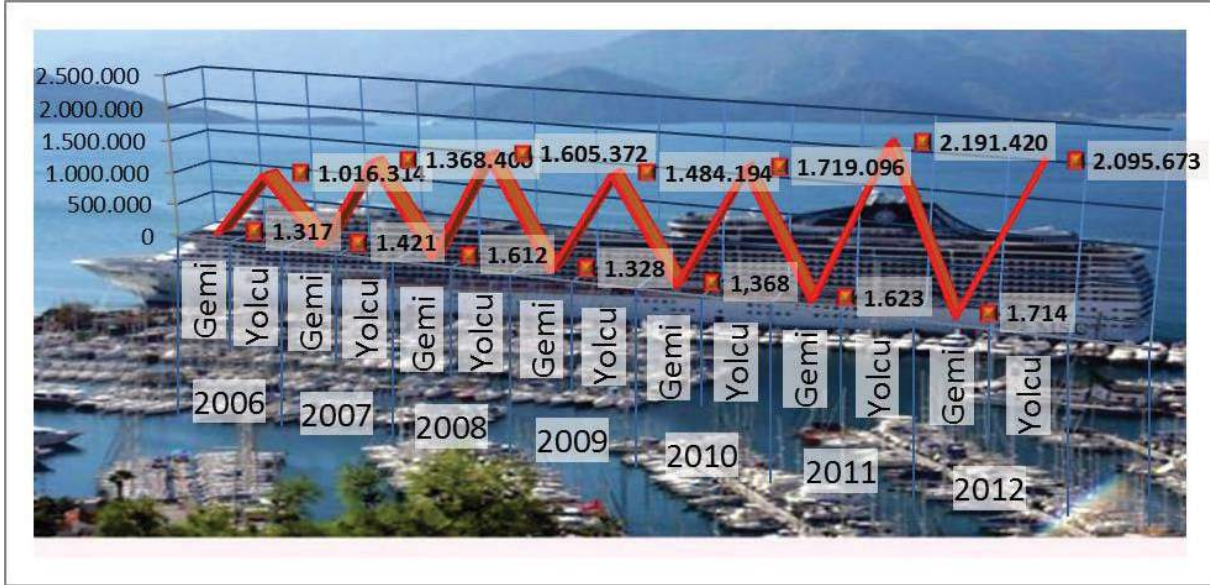
İstanbul, İzmir ve Antalya bu şartların tümüne sahiptir.

TABLO (84): Yıllar İtibarıyla Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2004-2012)

Kaynak : T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Verileri

LİMAN ADI	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
Alanya	106	56.139	100	70.190	114	80.440	124	93.937	84	57.000	73	50.285	2	1.071	22	25.743	22	25.743
Antalya	63	51.049	40	30.424	32	13.015	34	15.680	41	25.057	23	12.549	41	103.859	64	127.250	55	159.430
Anamur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	351	1	63
Bartın	-	-	-	-	-	-	-	-	8	957	10	941	4	555	2	208	9	882
Bodrum	79	33.231	55	8.921	66	10.478	63	9.892	126	52.862	87	38.414	89	31.700	82	46.031	131	52.832
Çanakkale	25	4.191	33	7.460	24	5.008	23	5.207	31	8.776	33	8.712	17	7.670	23	4.371	25	4.184
Çeşme	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1.819	1	817	16	9247	1	89	25	4.787
Datca	-	-	-	-	-	-	-	-	1	207	3	1.041	3	778	0	0	0	0
Dikili	23	6.405	19	4.444	23	3.990	13	2.631	29	10.424	13	6.592	26	15.401	34	17.485	24	4.865
Fethiye	21	3.682	7	3.157	67	3.566	4	948	13	4.217	8	2.615	5	879	5	1.975	11	1.969
Göcek	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1.121	10	1.532	16	2.274	7	1.216	6	1.038
Güllük	-	-	-	-	-	-	-	-	19	2.747	5	1.172	1	279	3	1.692	7	1.079
İskenderun	-	-	-	-	-	-	-	-	3	819	2	1.884	1	106	5	1.308	0	0
İstanbul	141	114.390	202	176.768	306	273.553	340	422.896	404	489.544	313	476.541	342	508.246	420	627.897	382	596.027
İzmir	33	75.934	39	66.285	105	184.797	122	287.357	133	318.451	129	315.454	159	378.266	262	493.533	288	552.764
Kaş	-	-	-	-	-	-	-	-	6	600	4	1.341	8	1.317	3	507	7	1.018
Kemer	-	-	-	-	-	-	-	-	1	37	0	0	6	602	0	0	0	0
Kuşadası	348	221.417	441	301.105	471	368.696	613	466.677	601	518.872	506	462.746	517	493.911	568	662.456	464	564.317
Marmaris	74	74.753	97	83.094	83	65.265	64	60.039	70	101.874	74	81.472	84	146.531	84	170.021	88	110.279
Mersin	-	-	-	-	-	-	-	-	4	941	3	1.583	1	106	3	416	2	774
Mudanya	-	-	-	-	-	-	-	-	1	482	4	1.309	1	24	5	922	0	0
Samsun	1	257	3	1.364	9	2.661	8	186	5	596	9	1.524	4	825	3	208	7	1.190
Sinop	-	-	-	-	-	-	-	-	6	3.136	14	7.861	7	7.098	9	4.088	10	3.708
Taşucu	-	-	-	-	-	-	-	-	1	18	3	440	2	201	4	805	4	709
Trabzon	13	3.816	12	4.351	17	4.845	13	2.950	15	4.813	18	7.369	14	7.952	13	6.267	18	8.015
Tuzla	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0
Yalova	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0
TOPLAM	927	645.264	1.048	757.563	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

Grafik (71):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.

2.5.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri

Son yıllarda tüm dünyada yepyeni bir turizm dalı olan "Dalış Turizmi" kavramı oluşmuştur. Türkiye'nin sahip olduğu eşsiz sualtı değerlerinden başka ülkemizin bu konuda avantajlı bir yanı da coğrafi konumudur. 1985 yılında batık gemi kalıntılarının da içinde bulunduğu sualtı kültürel değerlerimiz, Kültür Bakanlığı'nın girişimleri ile bilimsel dalışlar dışında tüm dalışlara kapatılmıştır.

2001 yılı Eylül ayında Kültür Bakanlığı çalışmaları sonucu sportif dalışlara kapalı olan alanlar tekrar değerlendirilmiştir.

Bodrum-Turgutreis yakınlarındaki ve birçok antik batık gemi kalıntısını bünyesinde bulunduran Yassıada, Kaş yakınlarındaki Kekova batık kenti ve Çanakkale bölgesinde bulunan 1. Dünya Savaşının gemi kalıntıları kontrollü olarak dalış turizmine açıldığı durumda Türkiye Kültür Dalış Turizmi açısından dünyanın en önemli ülkeleri arasında olacağı değerlendirilmektedir.

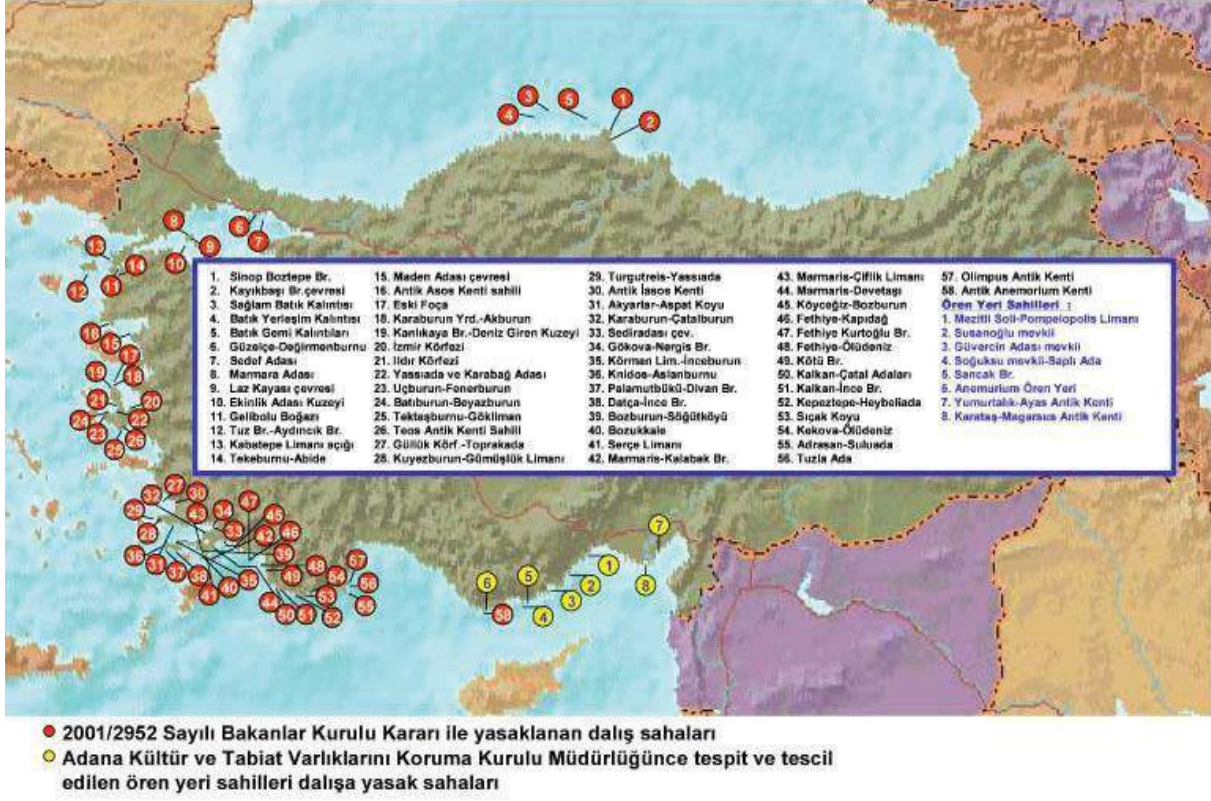
Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt v.s.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren rekreatif su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür. Su sporları, adı spor olsa bile sermaye-emek-bilgi yoğun birer ticari işletmelerdir. Kesin kurallarla denetlenen ve belirli özel kulvarlarda çalışan bu meslek dalı, 1990'lardan sonra hızla gelişmiş ve ciddi bir sektör olmuştur. Ülkemizde dalış turizmi ise çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerimizin çokluğu uzun yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu Turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemi ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

Ülke genelinde 700 dolayında su sporu işletmesinin büyük bir bölümü mevcut turistik tesisler bölgesinde, diğerleri İl ve İlçe Turizm Müdürlüklerinin belirlediği sahalarda faaliyet göstermektedir.

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

Fethiye'den Marmaris / Aksaz'a kadar olan sahil şeridi geçtiğimiz yıllarda SU SPORLARI MERKEZİ ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart aylarında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

GRAFİK 72: Dalışa Yasak Mevkiler



2.5.6. Diğer Unsurlar

2.5.6.1. 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.

- Günlük deniz gezileri yapan işletmelerin gereksinim duyduğu işgücünün yetiştirilmesinde darboğazlar vardır.
- 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.

2.5.6.2. 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.

2.5.6.3. 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.

2.5.6.4. 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.

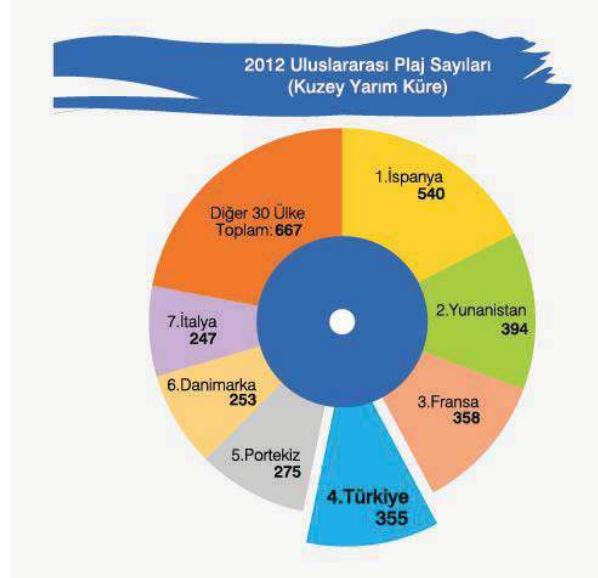
Bu çalışmalar 1987 yılında Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE) tarafından yürütülen Mavi Bayrak Kampanyası adı altında birleştirilmiş önce 11 AT ülkesi daha sonra 22 ülkede başarı ile uygulanmıştır. 2001 yılında ise Avrupa'nın dışında yer alan ülkelerden gelen talepler doğrultusunda kampanyanın kapsamı 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 kriterle 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.

GRAFİK (73) : 2012 YILI ULUSLARARASI MAVİ BAYRAK SAYILARI



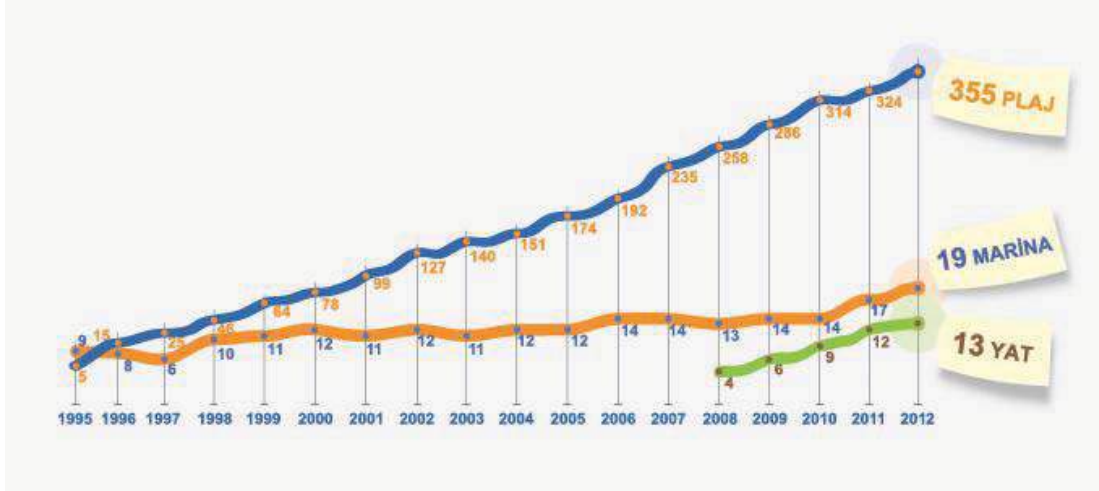
Kaynak: TURÇEV

GRAFİK (74)



Kaynak: TURÇEV

GRAFİK 75: 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 MAVİ BAYRAK KRİTERLERİ

KRİTERLER

1. Yatın “denize elverişlilik belgesi” (özel yatlar için bağlama kütüğü ruhsatnamesi) nin bulunması ve fotokopisinin başvuru dosyasına eklenmesi(z)
2. Ticari yatlar için “deniz turizmi aracı işletme belgesi” nin bulunması ve fotokopisinin başvuru dosyasına eklenmesi (z)
3. Mavi Bayrak kriterlerini, uyulması gereken yat davranış kurallarını, yerel ve ulusal düzeyde kimlerin sorumlu olduğunu içeren Mavi Bayrak bilgilerinin sergileneceği standart panonun yatta uygun ve görünür bir yere asılı bulunması (ödüle hak kazanıldığı takdirde TÜRÇEV tarafından gönderilecektir) (z)
4. Sintine ve pis su tanklarının düzenli olarak marina veya başka bir toplama merkezinde çektirilmesi ve bunun belgelenmesi ve/veya yatta arıtma sistemi bulundurulması ve faal durumda tutulması ve ilgili belgenin başvuru dosyasına eklenmesi(z)
5. Mavi Bayraklı yatlar için hazırlanan ‘Atık Takip Formu’nun düzenli olarak işlenmesi (Mavi Kart sahiplerinin kartın arkalı-önlü fotokopisini başvuru dosyasına eklemeleri yeterlidir) (z)
6. Marinalarda yapılan çevre eğitim etkinliklerinden en az birine fiilen katılmış olmak ve katıldığına dair belge fotokopisini başvuru dosyasına eklemek (z)

UYULMASI GEREKEN DAVRANIŞ KURALLARI

1. Koylarda hız limitine uyulması (maksimum 3 knot)
2. Koylarda demirli durumdayken ses kirliliğine karşı duyarlı olunması
3. Denize ve kıyı alanlarına çöp atılmaması
4. Denize zehirli atıklar (yağ, boya, kullanılmış pil, temizlik malzemeleri) atılmaması

5. Cam, plastik, metal gibi atık malzemelerin geri dönüşümü için ayrıştırma olanaklarının sağlanması
6. Yemek yapımı sonrası oluşan bitkisel atık yağların düzenli olarak toplanarak lisanslı bir firma ile bertaraf edilmesinin sağlanması
7. Kullanılan boya anti-fouling, boya çıkarıcı gibi ürünleri alırken çevre dostu olanların tercih edilmesi
8. Temizlikte kullanılan deterjan, yüzey temizleyici vb. ürünlerin çevre dostu olanlarının kullanılması
9. Kirlilik veya çevreyle ilgili kuralların herhangi birinin ihlali ile karşılaşıldığında durumun hemen yetkililere bildirilmesi
10. Balık avcılığında avlanma sezonu, avlanma bölgeleri ile ilgili konulan yasalara uyulması ve yasak olan yöntemlerle balık avlanmaması
11. Denizde yaşayan bitki ve hayvanların korunması ve kuşların ürediği bölgelere dikkat edilmesi
12. Tehlike altındaki ve korunan alanlara dikkat edilmesi
13. Deniz dibine zarar verecek şekilde demirleme yapılmaması
14. Balıkçılık yapılan veya balıkçılıkla ilgili düzeneklerin bulunduğu alanları rahatsız etmekten kaçınılması
15. Tehlike altındaki/korunan türlerden veya sualtından çıkarılan arkeolojik kalıntılardan yapılmış eşyaların satın alınmaması ve kullanılmaması
16. Yatın tuvalet ve mutfak ünitelerinin temiz ve bakımlı olması
17. Diğer yatçıların da çevreye özen göstermeleri konusunda onların teşvik edilmesi

TABLO 85: YILLARA GÖRE MAVİ BAYRAKLI PLAJ SAYILARI

	1994	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Antalya	6	61	59	72	87	90	126	143	156	163	174	190
Muğla	5	20	29	34	37	44	47	57	62	71	73	76
Aydın	1	11	15	12	15	21	19	16	19	21	20	22
İzmir	-	23	29	26	23	29	23	21	21	28	28	32
Balıkesir	-	10	5	4	8	5	12	12	16	19	17	17
Mersin	-	-	-	-	-	1	4	6	7	6	5	8
Çanakkale	-	-	2	2	2	-	3	1	3	5	5	5
Tekirdağ	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1
İstanbul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Yalova	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Düzce	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1
Kocaeli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Sinop	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabzon	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Elazığ	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Isparta	-	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Hatay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	12	127	140	151	174	192	235	258	286	314	324	355

Kaynak: TURÇEV

2.5.7. Amaç ve Stratejiler

2.5.7.1. 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.

2.5.7.2. 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.

2.5.8. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2013)

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2013) 28.02.2007 Tarih ve 2007/4 Sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararıyla onaylanmış olup, 02.03.2007 tarih ve 26450 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 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.

2.5.9. 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 yanı sıra 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.

SU ÜRÜNLERİ

2.6.TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

2.6.1.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 kullanılabilen 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 vermeye başlanmıştır. Sürdürülebilir gelişme ve kullanım, hemen hemen bütün alanlarda çok güncel olmasına ve buna inanılmasına rağmen beklenen sonucu ne yazık ki sağlamaktan uzak görünmektedir. Bu nedenle sürdürülebilir gelişme ve yararlanma, artık yerini “sürdürülebilir koruma” anlayış ve yaklaşımına bırakmaktadır.

Öncelikle, dünyadaki balıkçılık ve düzenleyici uygulamalar irdelendiğinde, artık hiçbir bölge ve suda yıpratılmamış- aşırı avlanmamış stoğun bulunmadığı görülür.

Doğal olarak ülkemiz canlı kaynakları da bundan paylarına düşeni almışlardır. Avda zaman zaman görülen iyileşmeler genel eğilimin değiştiği anlamına gelemez. Günümüzde canlı kaynaklarının yönetimine sürdürülebilir koruma anlayışıyla yaklaşmak seçilebilecek en akılcı yoldur.

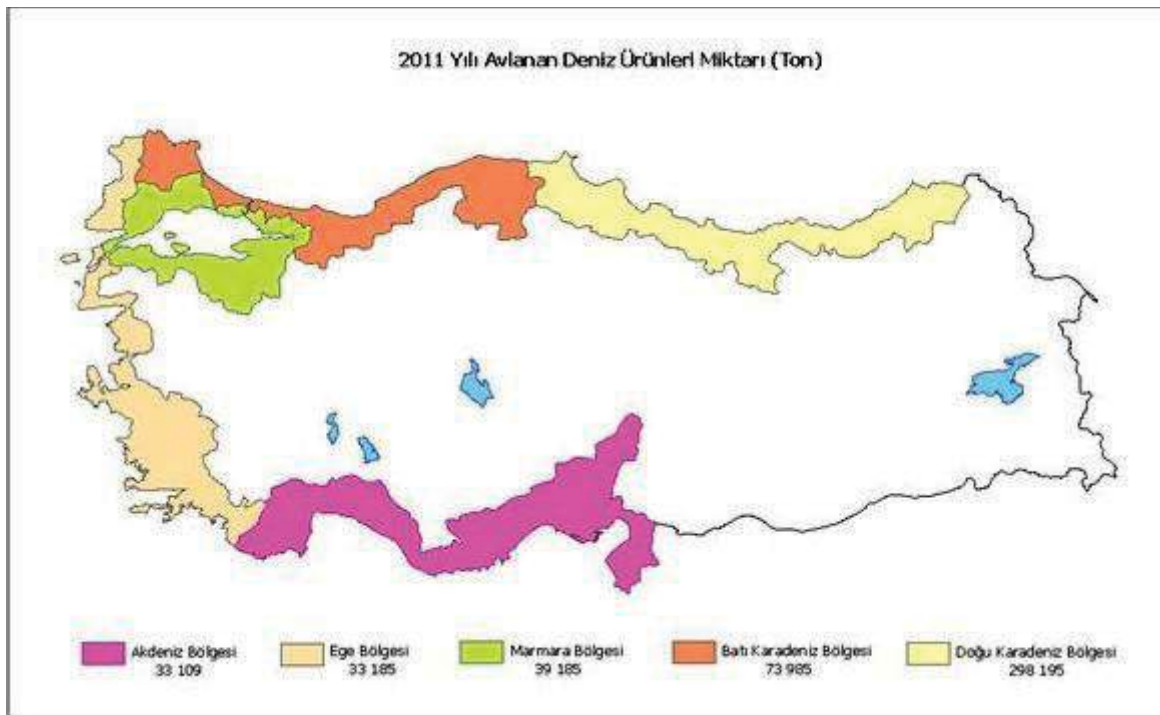
Bilimsel yaklaşım olmaksızın, ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, zengin iç sular varlığı ve buna sürekli vurgu yapılmasının ne sürdürülebilir gelişmeye ne de sürdürülebilir korumaya katkısı olabilir.

Kuzeyde sıcaklığı ve tuzluluğu düşük (%0.17-0.18) Karadeniz, batı ve güneyde sıcaklık ve tuzluluğu yüksek Ege ve Akdeniz ile bir karışım bölgesi olan Boğazlar ve Marmara Denizi mevcuttur.

Karadeniz'de 247, Ege Denizi'nde 300 ve Akdeniz'de 500 balık türü bulunmaktadır. Ülkemizde ekonomik öneme sahip tür sayısı ise 100 civarındadır. Türkiye'nin Dünya Su Ürünleri üretimi içerisinde % 0.04'lik paya sahiptir.

Dünya su ürünleri üretiminde en büyük pay 16,6 milyon ton ile Çin'e aittir. Çin'i 8,8 milyon ton ile Peru, 4,5 milyon ton ile Endonezya, 4,4 milyon ton ile Japonya ve 4,3 milyon ton ile Şili izlemektedir. Türkiye ise son yıllarda 700 bin ton civarındaki toplam üretim ile ancak 30.sırada yer almaktadır.

GRAFİK (76): 2011 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, mezigit, barbunya, Ege ve Akdeniz'de tekir, berlam, iskarmoz balıkları ön sırada yer almaktadır. Kum midyesi, kara midye, karides ve istiridyeye, Marmara Denizine özgü önde gelen türlerdir. Ahtapot, istiridyeye 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 variegata*) 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 (86): Yıllar İtibari ile Su Ürünleri Üretimi

	Üretim (Ton)	İhracat (Ton)	İthalat (Ton)	İç tüketim (Ton)	İşlenen (balık unu ve yağ fabrikaları) (Ton)	Değerlendirile meyen (Ton)	Kişi başına tüketim (Kg)
1996	549.646	12.785	29.648	540.564	17.842	8.103	8,602
1997	500.260	18.402	39.829	490.339	21.000	10.348	7,663
1998	543.900	11.558	31.417	528.935	30.000	4.824	8,119
1999	636.824	15.955	39.552	503.249	150.000	7.172	7,590
2000	582.376	14.533	44.230	538.764	71.000	2.309	7,985
2001	594.977	18.978	12.971	517.832	62.755	8.383	7,547
2002	627.847	26.860	22.532	466.289	156.000	1.230	6,697
2003	587.715	29.937	45.606	470.131	120.000	13.253	6,649
2004	644.492	32.804	57.694	555.859	105.000	8.523	7,812
2005	544.773	37.655	47.676	520.985	30.000	3.809	7,229
2006	661.991	41.973	53.563	597.738	60.000	15.843	8,191
2007	772.323	47.214	58.022	604.695	170.000	8.436	8,567
2008	646.310	54.526	63.222	555.275	95.742	3.989	7,812
2009	622.962	54.354	72.686	545.368	90.211	5.715	7,569
2010	653.080	55.109	80.726	505.059	168.073	5.565	6,918

Kaynak:TÜİK

- Su Ürünleri Sektörü üretimine ait verilerin en son güncel hali tablolarda yer almakta olup, 2011 yılına ait veriler, 2012 yılı Temmuz ayında belirlenmektedir.

TABLO (87):Su Ürünleri Miktarı ve Değeri (2002-2011)

Yıllar	Avcılık				Yetiştiricilik		TOPLAM
	Deniz	%	İçsu	%	Miktar	%	
2002	522.744	83.0	43.938	7	61.165	10.0	627.847
2003	463.074	79.0	44.698	7	79.943	14.0	587.715
2004	504.897	78.0	45.585	7	94.010	15.0	644.492
2005	380.381	70.0	46.115	9	118.277	21.7	544.773
2006	488.966	73.9	44.082	6.7	128.943	19.5	662.103
2007	589.129	76.3	43.321	6	139.873	18.1	772.323
2008	453.113	70.1	41.011	6.4	152.186	23.5	646.310
2009	425.275	68.2	39.187	6.3	158.729	25.5	623.191
2010	445.680	68.2	40.259	6,2	167.141	25,6	653.080
2011	477.658	67,9	37.096,8	5,3	188.790	26,8	703.545,2

Kaynak: TÜİK

2.6.2. 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 700.000 ton olan üretimin 2015 yılında iki katına yani en az 1,5-2 milyon ton düzeyine ulaşması gerekmektedir.

Deniz ürünleri üretiminde ilk sırayı %62,43'lük oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi almakta, onu % 15,49 ile Batı Karadeniz, % 8,20 ile Marmara, % 6,95 ile Ege ve % 6,93 ile Akdeniz Bölgeleri izlemektedir.

2011 yılı su ürünleri üretimi bir önceki yıla göre % 7,73 artarak yaklaşık 703.545 ton olarak gerçekleşti. Üretim yaklaşık % 61,44'ü deniz balıklarından, % 6,45'i diğer deniz ürünlerinden, % 5,27'si içsu ürünlerinden ve % 26,83'ü yetiştiricilikten elde edildi.

2011 yılında avcılıkla yapılan üretim ise 514,755 ton, yetiştiricilik üretimi ise 188,790 ton olarak gerçekleşti. Yetiştiricilik üretiminin % 53,21'i içsularda, % 46,79'u ise denizlerde gerçekleşti. Yetiştirilen en önemli türler içsularda % 53,1 ile alabalık, denizlerde % 24,9 ile levrek, % 17,05 ile çipura oldu.

Deniz balıkları içinde önemli olan türlerden hamsi balığı % 0,23 oranında azalarak yaklaşık 228,491 ton avlandı. Çaçı balığı ise % 52,82 artarak 87,141 ton üretimle, hamsi balığından sonra % 20,16'lık bir paya sahip oldu.

Palamut-torik üretimi %33,61, mezigit üretimi %21,64, çaça üretimi %6,81, kefal üretimi %4,42 oranında artarken, istavrit (kraça) üretimi %29,36, istavrit (karagöz) üretimi %23,31 ve sardalya üretimi %8,15 oranında azaldı.

Diğer deniz ürünleri üretimi %3,63 oranında arttı. Diğer deniz ürünlerinden Beyaz kum midyesi %58,52 ile en yüksek paya sahip oldu.

TABLO (88):Avlanan Deniz Balıkları ve Diğer Deniz Ürünleri Miktarı (1998-2010)

Avlanan Deniz Ürünleri(Ton)*	Avlanan Deniz Balıkları (Ton)	Avlanan Diğer Deniz Ürünleri(Ton)
445 080	380 865	44 410
425 275	395 660	57 453
453 113	518 201	70 928
589 129	409 945	79 021
488 966	334 248	46 133
380 381	456 752	48 145
504 897	416 126	46 948
463 074	493 446	29 298
522 744	465 180	19 230
484 410	441 690	18 831
460 521	510 000	13 634
523 634	413 900	18 800
432 700	382 065	22 285

Kaynak:TÜİK

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 işletenler arasında bir denge kurabilmek için kaynak büyüklüğünün kesin ve sürekli belirlenmesi gerekmektedir. Stok tahminleri ve etkin bir balıkçılık yöntemi bir ülke politikası halinde ele alınmalı, araştırmalar için gereken maddi kaynak ulusal bütçeden sağlanmalı, bunun yanında kaçınılmaz bir zorunluluk olarak sektörden beslenen bir araştırma fonu oluşturulmalıdır.

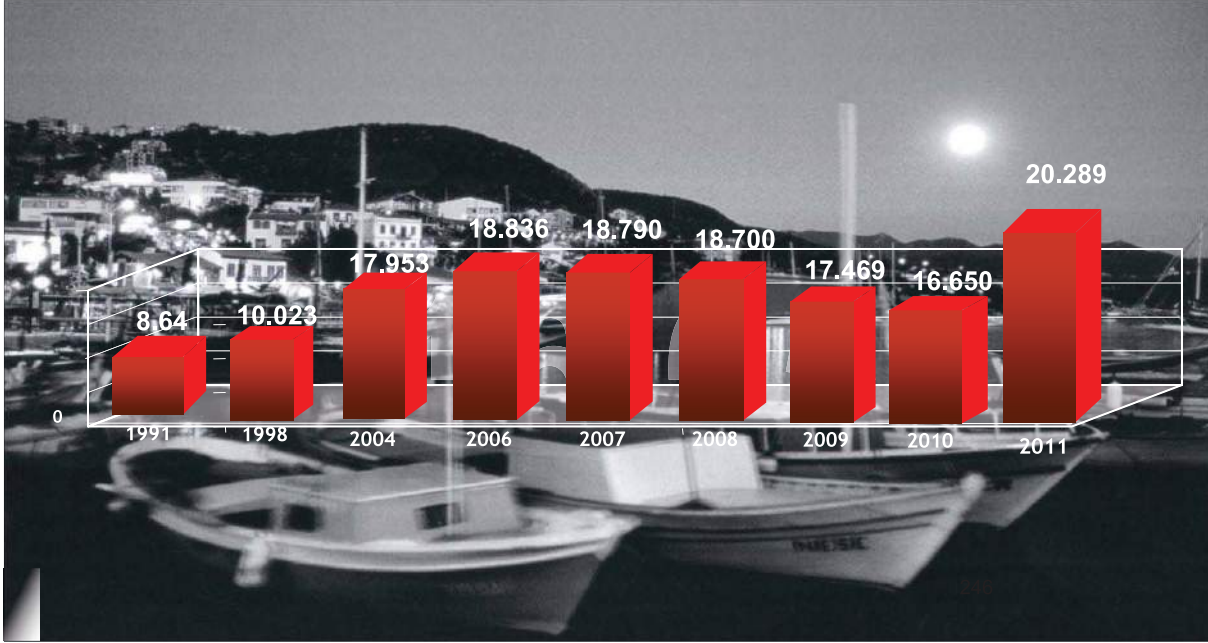
Avcılık yolu ile elde edilen üretim incelendiğinde, son 10 yılda iç sulardan elde edilen ürün miktarında önemli bir değişim olmadığı, üretimin 40-50 bin ton arasında gerçekleştiği görülmektedir. Benzer tespiti denizlerden gerçekleştirilen üretim için de söylemek mümkündür. Bu çerçevede artan av gücüne rağmen üründe beklenen artışın olmaması, hatta birim çaba başına ürünün azalması, avcılığın sürdürülebilirliği amacı ile filoya yeni tekne girişine izin verilmemesi uygulaması ile bir yandan örtüşmekte, diğer yandan da balıkçılık politikasında daha dikkatli olmayı gerektirmektedir.

Mevcut fabrikaların kademeli kapasite sistemi, balıkçı gemilerinin pazar kaygısı olmadan çok fazla miktarda hamsi avlamalarına, bu durum ise stoklar üzerindeki av baskısının kontrolsüz ve hızla artmasına yol açmaktadır. Bu durumun sonucunda, kişi başına balık tüketiminin artırılması için çaba harcanırken, insan gıdası olarak kullanılabilir bir ürün, bu amaç dışında tüketilmektedir. Sürecin bu şekilde devam etmesinin, sorunları daha da çözülmez bir noktaya taşıyacağı dikkate

alınarak, gecikmeksizin av araçlarının sınırlandırılmasından, üretim planlamasına kadar bir dizi tedbir gündeme alınmalıdır.

1980 yılından sonra, balıkçı teknelerinin sayısı, boy ve motor güçlerinde önemli gelişmeler olmuştur. 1991’de 8.646 olan toplam tekne sayısı, yıllık ortalama %2 lik bir artışla 1998 yılında 10.023 adede ulaşmıştır. Günümüzde ise; 1998 yılına oranla % 87’lik artış sağlanmıştır.

GRAFİK (77): Yıllar İtibariyle Balıkçı Tekne Sayıları



Kaynak: Tarım ve Köyişleri Bakanlığı

2011 yılındaki toplam tekne sayısı ise 20,289 adettir. Balıkçılığımızın temelini oluşturan filoya ait tekneler kıyı ve yakın kıyı, bir ölçüde kıyı ötesi avcılık karakterini taşımaktadır.

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 Köyşleri 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 işlemi süresi dahilinde yaptırmayanlar ve yeni balıkçı teknelerine (hiç ruhsatı olmayanlar) 31.12.2001 tarihine kadar müracaatları halinde ruhsat tezkeresi verilmesi uygun görülmüştür.

Ülkemiz, denizleri ve iç su kaynakları ile önemli bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelden, kaynaklarımızı tahrip etmeden, koruma ve kontrol önlemlerini etkin kılarak, sürdürülebilir bir şekilde faydalanmak ve su ürünleri istihsalini arttırmak belli başlı amacımızdır. Su ürünleri istihsaline katkıda bulunan en önemli altyapıların başında ise, balıkçı barınakları gelmektedir.

Balıkçı barınakları, gerek balıkçılık faaliyetlerimizin ve gerekse Bakanlık faaliyetlerimizin yerine getirilmesi açısından hayati bir konuma ve öneme sahiptir. Bu yerler, balıkçı teknelerinin korunma, barınma ve bakım-onarım amaçlı ihtiyaçlarının karşılandığı yerler olduğu gibi, balıkçı tekneleri tarafından avlanılan avcılık ürünlerinin karaya çıkış noktaları olarak da hizmet vermektedirler. Bu özellikleri dolayısıyla da, Bakanlığımızca yapılan su ürünleri koruma-kontrol hizmetlerine yönelik denetimler, yoğun olarak bu noktalarda yapılmaktadır.

Balıkçı barınaklarının inşaatı ve inşaat sonrası yapılması gereken büyük onarımlar, tarım sektörünün yıllık yatırım programlarından sağlanan ödenekle Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğüne gerçekleştirilmektedir. Kiralama işlemleri ise, Su Ürünleri Kanunu ve Balıkçı Barınakları Yönetmeliğine uygun olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığının olumlu görüşlerine dayanılarak Maliye Bakanlığınca yapılmaktadır.

Balıkçı barınaklarının öncelikli amacı, her türlü balıkçı gemilerine hizmet vermektir. Bu amacın gerçekleştirilmesine yönelik olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığınca, son yıllarda önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Bu kapsamda, barınakların gerçek ihtiyaç sahipleri olan Su Ürünleri Kooperatif ve Birliklerine, 2886 sayılı Devlet İhale Kanununa tabi olmaksızın pazarlıkla kiraya verilme işlemleri gerçekleştirilmiştir. Ancak, sayı olarak iyi bir durumda bulunan balıkçı barınaklarımızın bir kısmında, istenilen alt ve üst yapıların bulunmadığı ise bir gerçektir. Bundan sonra yapılacak planlamalarda, bu hususun göz önünde bulundurulması ve her türlü alt ve üst yapıya sahip balıkçı limanlarının yapılmasına ağırlık verilmesi bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

TABLO (89):Niteliklerine Göre Balıkçı Gemileri (2010)

	Toplam	Doğu Karadeniz East Black Sea	Batı Karadeniz West Black Sea	Marmara Marmara	Ege Aegean	Akdeniz Mediterranean
	Total	Black Sea	Black Sea	Marmara	Aegean	Mediterranean
Kullanım şekli						
Operating type	16 650	3 388	2 549	3 028	5 533	2 152
Trol gemisi - Trawler	669	154	126	87	84	218
Girgir gemisi - Purseseiner	485	104	64	184	81	52
Trol-Girgir gemisi - Trawler-Purseseiner	337	58	183	66	19	11
Taşıyıcı gemi - Carrier vessels	130	73	7	9	41	-
Diğer - Other	15 029	2 999	2 169	2 682	5 308	1 871
Yapım malzemesi						
Material of construction	16 650	3 388	2 549	3 028	5 533	2 152
Ağaç - Wood	15 497	3 047	2 316	2 704	5 398	2 032
Sac - Sheetroon	1 020	271	232	303	107	107
Fiber - Fiberglass	133	70	1	21	28	13
Tonaj grubu						
Group of tonnage (Grosston)	16 650	3 388	2 549	3 028	5 533	2 152
1 - 4	12 423	2 716	1 546	1 948	4 581	1 632
5 - 9	2 132	259	492	523	626	232
10 - 29	952	123	268	230	198	133
30 - 49	373	57	77	108	63	68
50 - 99	413	103	99	104	40	67
100 - 199	247	88	32	86	21	20
200 - 499	98	36	34	24	4	-
500+	12	6	1	5	-	-
Motor gücü grubu (Kw)						
Group of horsepower (Kw)	16 650	3 388	2 549	3 028	5 533	2 152
1 - 9.9	6 026	1 209	670	762	2 749	636
10 - 19.9	2 407	663	335	329	718	362
20 - 49.9	3 629	626	457	878	1 060	588
50 - 99.9	1 960	438	468	391	449	214
100 - 199.9	1 363	160	336	341	386	140
200 - 499.9	868	160	203	181	122	202
500+	397	132	80	146	29	10
Uzunluk grubu (Metre)						
Group of length (Meters)	16 650	3 388	2 549	3 028	5 533	2 152
5 - 7.9	9 196	2 200	1 232	1 469	3 447	848
8 - 9.9	4 871	705	784	833	1 614	935
10 - 11.9	728	110	111	231	201	75
12 - 14.9	603	70	144	150	126	113
15 - 19.9	420	52	107	112	66	83
20 - 29.9	609	175	114	162	65	93
30 - 49.9	215	69	57	70	14	5
50+	8	7	-	1	-	-
Ücretli tayfa durumu						
Situation of crew with payment	16 650	3 388	2 549	3 028	5 533	2 152
Ücretli tayfa bulunmayan balıkçı gemisi Fishing vessels without hired crew	14 584	2 953	2 132	2 660	5 118	1 721
Ücretli tayfa kullanan balıkçı gemisi Fishing vessels employed crew	2 066	435	417	368	415	431
Tayfa sayısı grubu - Crew number group						
1 - 4	1 610	341	264	261	376	368
5 - 9	205	21	75	37	19	53
10 - 19	129	30	34	41	16	8
20 - 29	95	24	42	23	4	2
30+	27	19	2	6	-	-
Pay karşılığı çalışan tayfa durumu						
Crew working in exchange for share of fish caught	16 650	3 388	2 549	3 028	5 533	2 152
Pay karşılığı tayfa bulunmayan balıkçı gemisi Fishing vessels without crew working in exchange for share of fish caught	11 965	2 244	1 505	2 002	4 431	1 783
Pay karşılığı tayfa bulunan balıkçı gemisi Fishing vessels employed crew working in exchange for share of fish caught	4 685	1 144	1 044	1 026	1 102	369
Tayfa sayısı grubu - Crew number group						
1 - 4	4 221	1 042	962	859	1 026	332
5 - 9	241	46	63	//	36	19
10 - 19	128	11	12	58	29	18
20 - 29	85	39	7	28	11	-
30+	10	6	-	4	-	-

Kaynak : TÜİK

2.6.3. 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.

TABLO (90) : 2002-2011 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları (Ton)

Dönemi	Denizlerde Yetiştiricilik Üretimi (Ton)	Pay (%)	İçsularda Yetiştiricilik Üretimi (Ton)	Pay (%)	Toplam (Ton)
2002	26.868	44	34.297	56	61.165
2003	39.726	50	40.217	50	79.943
2004	49.895	53	44.115	47	94.010
2005	69.673	59	48.604	41	118.277
2006	72.249	56	56.694	44	128.943
2007	80.840	58	59.033	42	139.873
2008	85.629	56	66.557	44	152.186
2009	82.481	52	76.248	48	158.729
2010	88.573	53	78.568	47	167.141
2011	88.344	47	100.446	53	188.790

Kaynak: TÜİK

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 üretiminde önemli artışlar olmuştur. Ülkemizde bunun yanında karides, midye v.b. tür yetiştiricilikleri de yapılmaktadır.

TABLO (91) :İç su ve Denizlerimizde Türlerle Göre Yetiştiricilik Üretimi

Yıllar	Sazan	Alabalık (İçsu)	Alabalık (Deniz)	Çipura	Levrek	Midye	Diğer
2002	590	33.707	846	11.681	14.339	2	-
2003	543	39.674	1.194	16.735	20.982	815	-
2004	683	43.432	1.650	20.435	26.297	1.513	-
2005	571	48.033	1.249	27.634	37.290	1.500	2.000
2006	668	56.026	1.633	28.463	38.408	1.545	2.200
2007	600	58.433	2.740	33.500	41.900	1.100	1.600
2008	629	65.928	2.721	31.670	49.270	196	1.772
2009	591	75.657	5.229	28.362	46.554	89	2.247
2010	403	78.165	7.079	28.157	50.796	340	2.201
2011	207	100.239	7.697	32.187	47.013	5	1.442

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 kirletmeden 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 sulara 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.

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.

2.6.4. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

Deniz balıkçılığı ülkemizin gelişmiş bir üretim kolu olarak temayüz ettiği son yıllarda, en verimli çağını yaşamaması 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 kullanımı 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 ebatta 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.

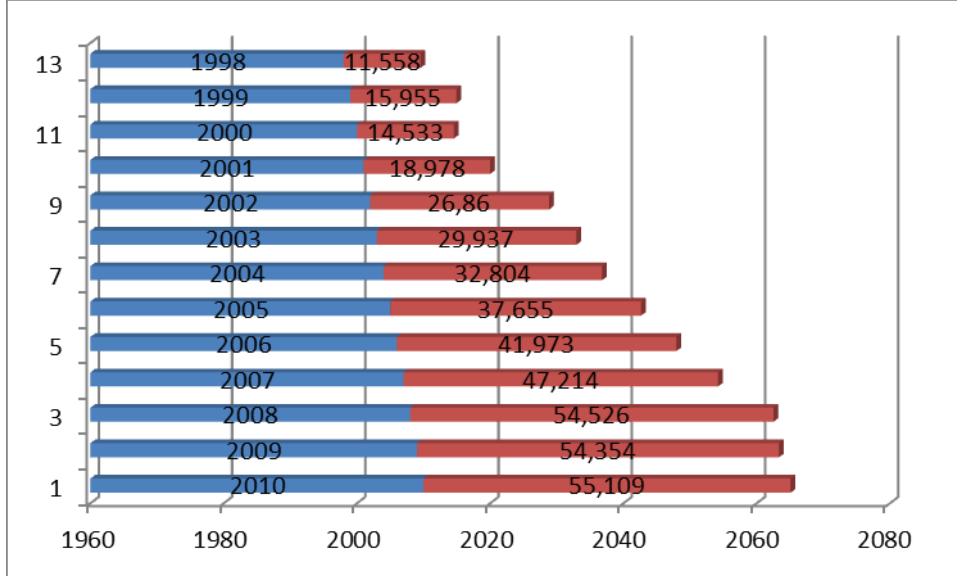
Bu nedenle; Ülkemiz, balıkçılık faaliyetlerinin artırılması ve balıkçılık ekonomisinin canlandırılması maksadıyla uzun menzil balıkçılığı kapsamında liman ülkeleriyle ikili görüşmeler halindedir. Bu kapsamda ilk gelişme Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Balıkçılık anlaşması imzalanmasıdır. Ayrıca 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.

2.6.5. 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 sağlamıştır.

Mevcut Su Ürünleri ihracatı rakamları incelendiğinde, ihracatımız geçtiğimiz yıllardaki miktar ve değerlere kıyasla artarak devam etmektedir.

GRAFİK (78): 1998-2010 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İhracatı



Kaynak: TÜİK

Ülkemiz su ürünleri ihracatına yöneldiği pazarlara bakacak olursak; 2005 yılı itibariyle ihracatımızda İtalya miktar ve değer olarak en büyük payı alan ülke olup, bunu miktarda Yunanistan değerce İspanya izlemektedir. Fransa ve Japonya ise diğer önemli pazarlarımızdır. Avrupa Birliği ülkelerine olan toplam ihracatımız incelendiğinde; bu Pazar içerisinde İtalya %30, İspanya %20, Yunanistan ise %17 oranında paya sahiptirler. Diğer bir ifadeyle Avrupa Birliğine olan ihracatımızın %67'si bu üç pazara yoğunlaşmış durumdadır.

Su ürünleri ihracatımızın yöneldiği pazarlar her ne kadar AB ağırlıklı ise de dünyanın her bölgesinde ihracat gerçekleştirilmektedir. 2006 yılı verileri itibariyle Uzak Doğu pazarlarında; Japonya, Güney Kore, Tayvan, Orta Doğu; Lübnan, Cezayir ve Ürdün, Amerika Kıtasında; ABD ve Kanada ihracatımızda önde gelen pazarlar olmuşlardır. İleriki yıllarda anılan pazarların daha da iyi değerlendirilebileceği ve diğer dünya pazarlarına olan ihracatımızın da beraberinde artırılabilirliği düşünülmektedir.

2.6.6. 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 (ıstakoz, karides vb.) ikinci büyük payı oluşturmakta ve toplam

ithalatımızın yaklaşık % 6.5'luk bir oranını teşkil etmektedir. İthalat daha çok Avrupa Birliği ve Uzakdoğu ülkelerinden işlenmiş ürünler olarak yapılmaktadır.

İthalatta dondurulmuş ve yarı işlenmiş ürünler önemli bir paya sahiptir. Konserveliğe hammadde sağlamak amacı ile giderek artan miktarlarda dondurulmuş ton balığı ithal edilmektedir.

Ancak, son yıllarda Avrupa Birliğinin uygulamış olduğu menşei kuralları nedeniyle, dondurulmuş ton balığı ithalatı Avrupa Birliği'ne doğru yönelmiştir.

2004-2010 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 (92): Türkiye 'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2010)

Ülke adı Name of country	İhracat - Export		
	Miktar (Ton)	Değer - Value	
	Quantity (Tons)	(TL)	(\$)
İtalya-Italy	9 231	61 689 856	41 024 615
Hollanda - Netherlands	7 825	91 219 781	60 658 353
Almanya - Germany	6 751	54 821 480	36 371 634
Lübnan-Lebanon	4 751	27 515 822	18 317 668
Yunanistan-Greece	4 559	34 157 572	22 757 966
İspanya-Spain	4 287	28 188 730	18 777 681
Japonya-Japan	2 826	68 055 956	44 685 968
Polonya-Poland	2 654	15 061 016	9 988 285
Rusya Federasyonu-Russia	1 795	11 856 366	7 858 431
Fransa-France	1 348	7 881 232	5 274 104

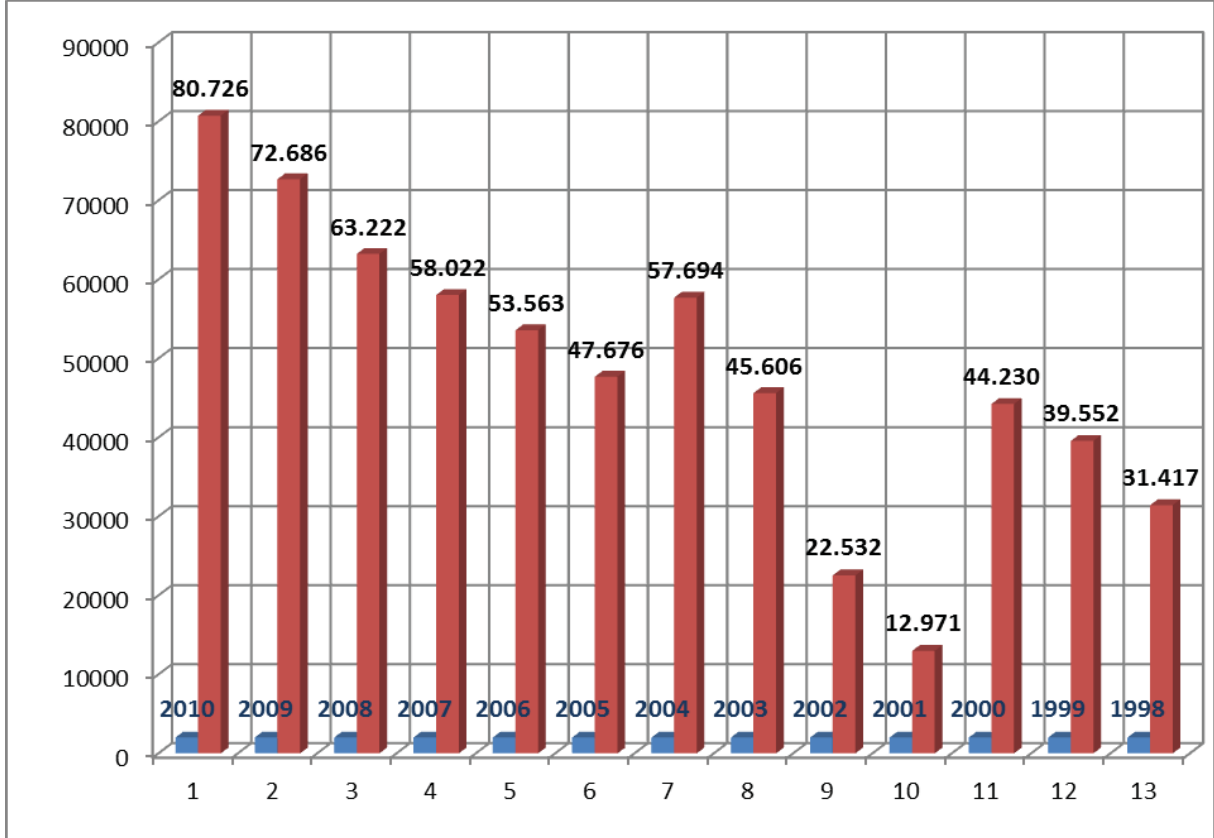
Kaynak :TUİK

➤ 2.6.7. 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.

GRAFİK (79): 1998-2010 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İthalatı



Kaynak:TÜİK

TABLO (93): Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2010)

Ülke adı Name of country	İthalat - Import		
	Miktar (Ton)	Değer - Value	
	Quantity (Tons)	(TL)	(\$)
Norveç-Norway	35 772	117 910 057	78 936 715
Gürcistan-Georgia	12 846	3 331 392	2 209 697
Fas-Morocco	5 990	7 008 254	4 712 937
Fransa-France	5 549	12 567 620	8 393 015
Çin-China	3 950	7 974 862	5 257 507
Hollanda-Netherlands	3 823	3 844 491	2 552 491
İzlanda-Iceland	1 939	11 577 092	7 714 119
Vietnam-Vietnam	1 743	4 121 339	2 712 049
Hindistan-India	1 671	2 940 147	1 960 914
Mayotte-Mayotte	1 222	2 264 824	1 509 531

Kaynak;TÜİK

TABLO (94) :Balık Unu ve Yağ 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'dür. İç sularda işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılan en önemli ürün sudak balığıdır. Kültür balıkçılığına paralel olarak başta somon ve alabalık olmak üzere bu ürünlerin füme ve fileto olarak değerlendirilmesine yönelik tesislerde devreye girmiştir.

TABLO (95) : 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

BOĞAZLAR



2.7. TÜRK BOĞAZLARI VE DENİZ EMNİYETİNİN ARTTIRILMASINA YÖNELİK ULUSAL VE ULUSLARARASI FAALİYETLER

2.7.1. Deniz trafiğini izlemeye 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.



✚ Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi

Müşterilerimizle birlikte 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



İzmit GTH Sistemi



Mersin-İskenderun 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,
 - 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 Müsteşarlığı gibi kurumlar ise ihtiyaç duyacakları konularla ilgili GTYM'ye veri gönderip, veri alabilecekler ve GTYM üzerinden işlem yapabileceklerdir.

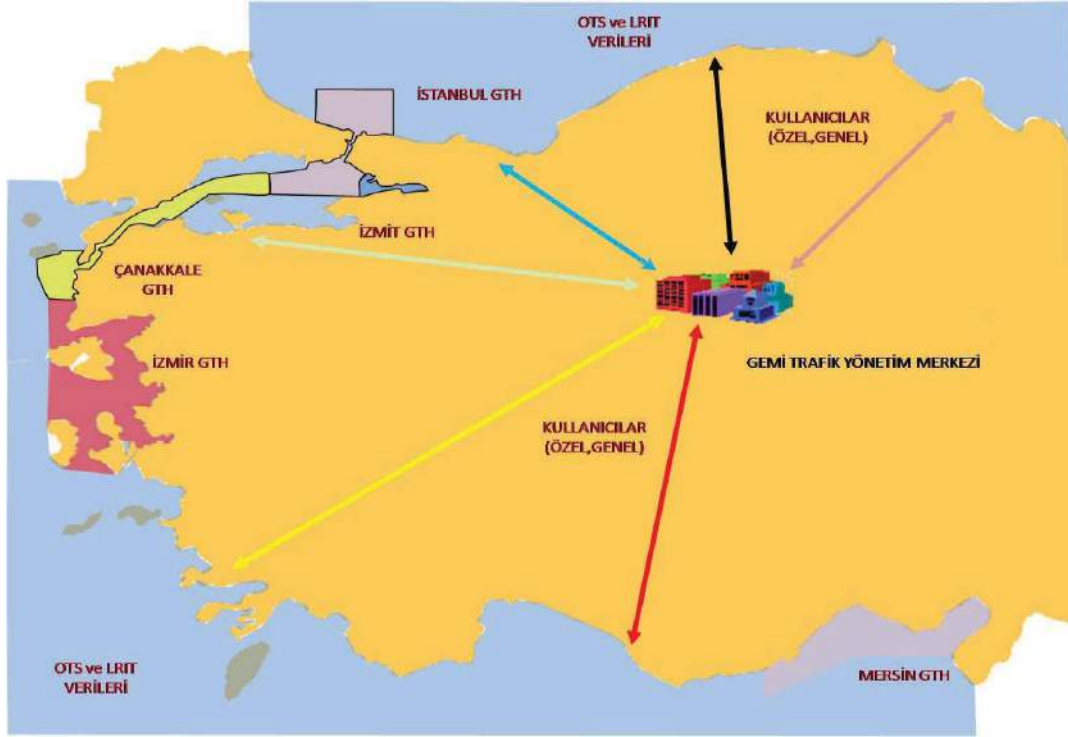
Sistemin elektrik, elektronik donanımı ve yazılımının Fabrika Kabul Testleri (FAT) tamamlanmış olup, sistem kapsamındaki cihazların Ülkemize sevkiyatı tamamlanmıştır.

Projenin İnşaat Altyapı Çalışmaları;

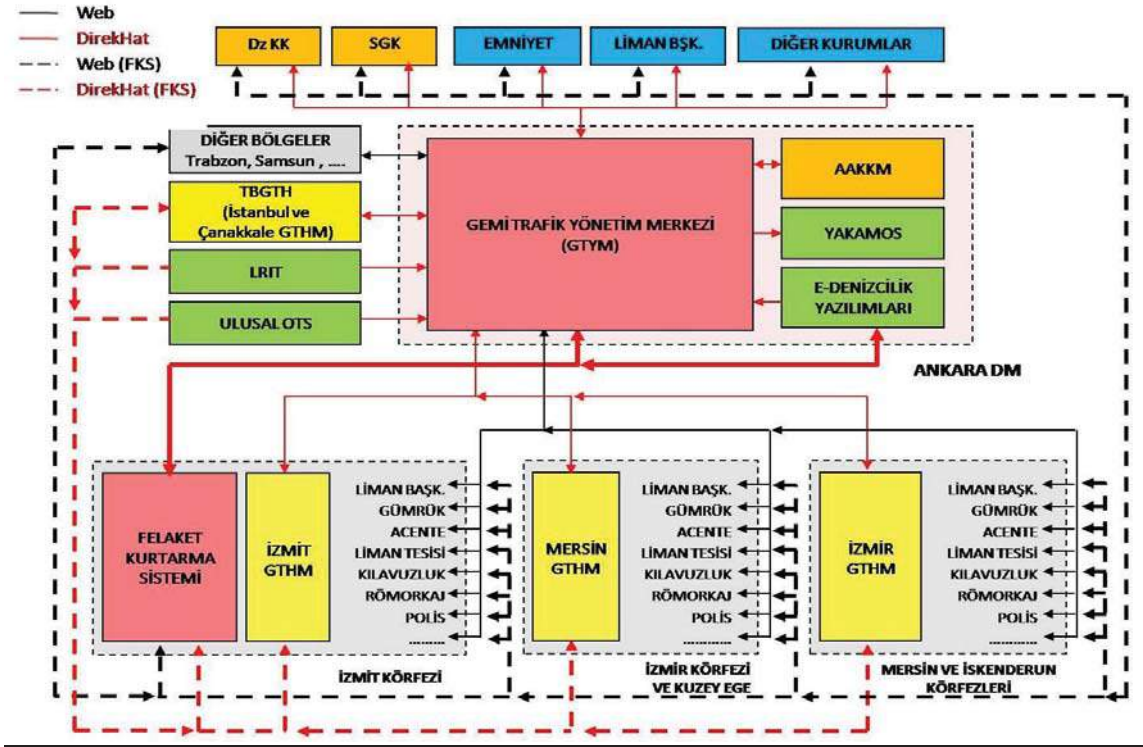
- İzmit GTH Alanındaki çalışmalar (GTHM ve TGI) tamamlanarak geçici kabulü yapılmıştır.
- İskenderun-Mersin GTH: TGI inşaat çalışmaları tamamlanmış olup, GTHM'nin ise inşaat çalışmaları devam etmektedir.
- İzmir GTH: TGI ve GTHM'nin inşaat çalışmaları devam etmektedir.

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.



Gemi Trafik Yönetim Sistemi'nin (GTYS) ilk ayağı olan İzmit Gemi Trafik Hizmetleri'nin (GTHM) 19 Nisan 2013 tarihinde Kısmi Geçici Kabul Testleri tamamlanmış olup, 2013 yılı içinde açılışı yapılacaktır.



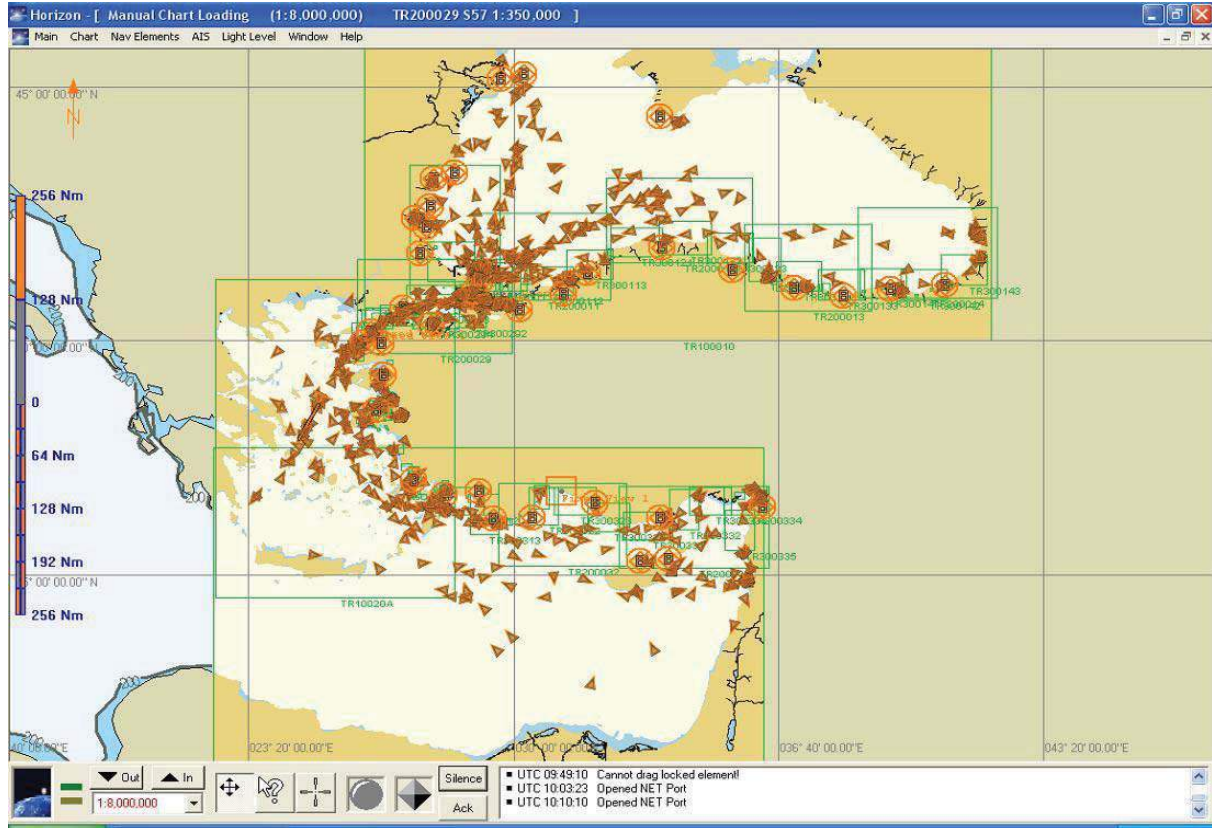
🚢 Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)

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:

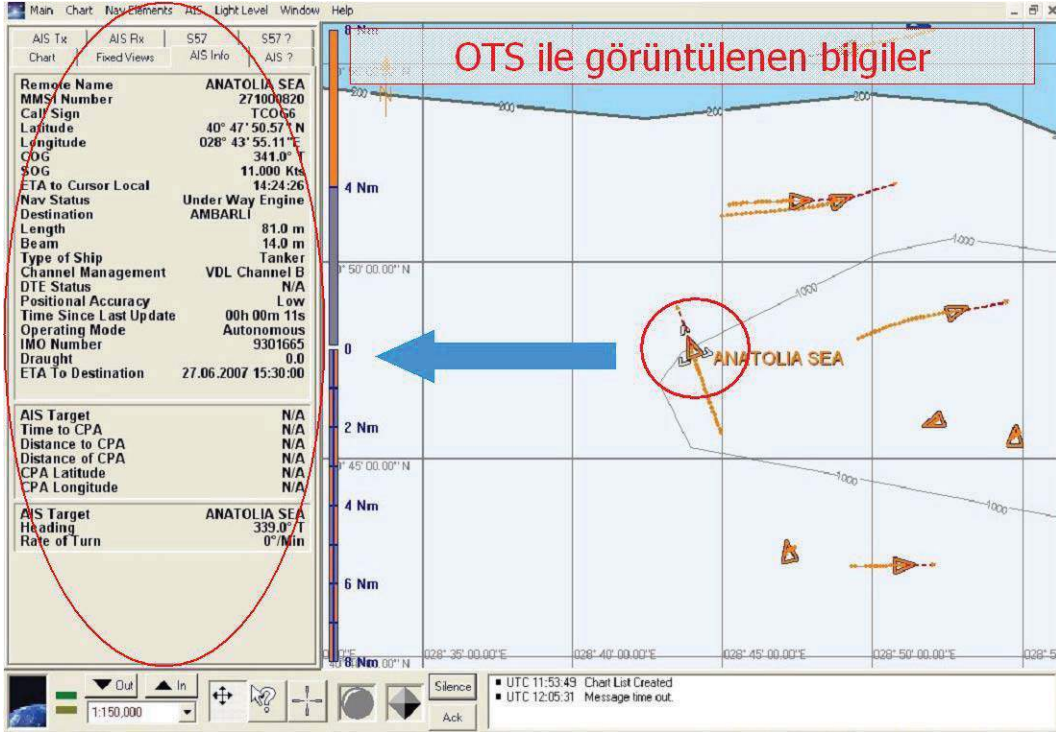
- ✓ OTS Baz İstasyonları (Sahilde konuşlu olan ve gemilerden bilgilerin otomatik olarak alındığı istasyonlar)
- ✓ OTS Ana Merkezi (Tüm OTS Baz İstasyonlarından gelen bilgilerin toplandığı, görüntülediği ve işlendiği merkez)
- ✓ OTS Gemi Terminalleri (Gemilerin belirli bir faaliyet takvimine göre donatılacakları 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 Müsteşarlığımız ve Telekomünikasyon Kurumu tarafından 2005 yılında çalışmalara başlanılmış ve şuanda üç yerli firma tarafından ,ulusal ek fonksiyonları da içeren OTS Klas-B CS cihazının üretim çalışmaları tamamlanmış, 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.



✚ (Long Range Identification and Tracking – LRIT) Sistemi

11 Eylül 2001 tarihinde A.B.D.'de yaşanan terör eylemleri sonrasında deniz güvenliğinin en öncelikli konulardan biri haline gelmesi ve AIS'in kıyıdağ itibaren belirli bir bölgede seyreden gemilerin izlenmesine imkan vermesi üzerine IMO'da başlatılan çalışmalarda, gemilerin daha uzak mesafelerde de (AIS kapsamı dışında) izlenmesinin gerekliliğinin kabul edilmesi ve teröristlerin deniz yoluyla yapılan taşımacılığı hedef alması nedenleriyle IMO tarafından "Uzak Mesafelerde Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (Long Range Identification and Tracking - LRIT)" oluşturulmaya başlanmıştır.

Gemilerin uydular aracılığıyla uzak mesafelerde izlenebilmesi için planlanan bu sisteme yönelik IMO'nun Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) tarafından yürütülen yoğun çalışmalar en nihayetinde Mayıs ayında düzenlenen 81 nci Dönem Toplantısında COMSAR Alt Komitesi tarafından geliştirilen LRIT performans standartları ve işlevsel gereklilikleri üzerinde çalışılıp tamamlanarak LRIT Sistemi kabul edilmiştir Böylece uluslararası sefer yapan aşağıdaki gemiler izlenebilmektedir.

- ✓ Yüksek-hızlı yolcu tekneleri dahil yolcu gemileri
- ✓ Yüksek-hızlı tekneler dahil 300 GT ve üstü yük gemileri
- ✓ Mobil Açık deniz sondaj birimleri

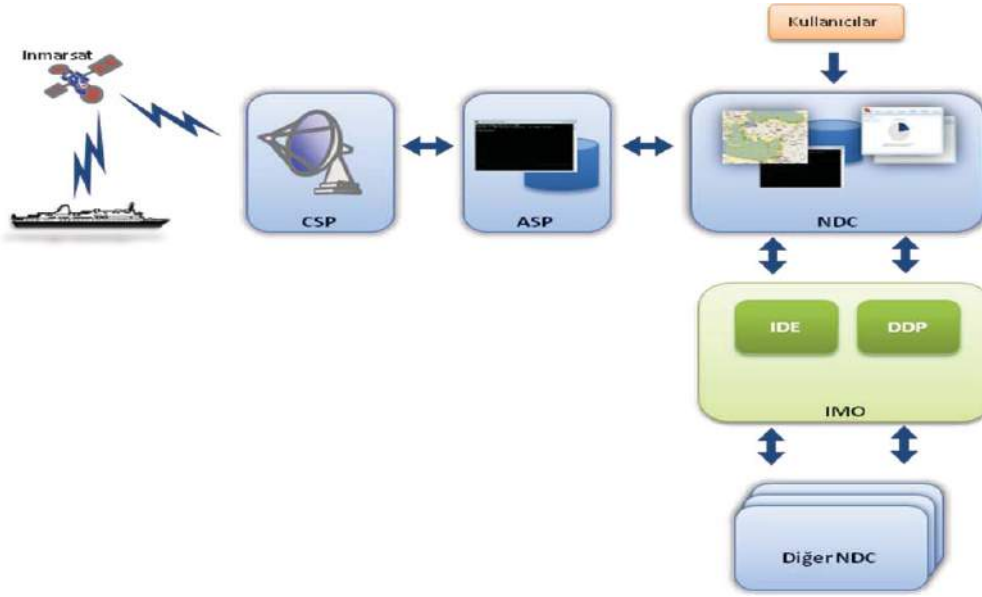
IMO üyesi ülkeler güvenlik ve IMO tarafından üzerinde mutabık kalınan diğer konulara yönelik olarak gemilere ilişkin uzak mesafelerde tanımlama ve izleme bilgisini alabilecek olup, ülkelerin bayrak, liman ve kıyı devleti olarak sorumlulukları tanımlanmıştır.

LRIT sayesinde Ülkeler, IMO tarafından belirlenmiş kurallar çevresinde;

- ✓ Bayrağını taşıyan gemileri
- ✓ Limanına giren ve çıkan gemileri
- ✓ Kıyısından 1000 mile kadar mesafeden geçen gemileri
- ✓ Arama kurtarma 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 ödmeden alabilmektedir..



LRIT Çalışma Prensibi

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, Denizcilik Müsteşarlığı adına ve koordinesinde 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, Müsteşarlığımızca yetkilendirilmiş olup, sayıları

600 civarındaki Türk bayraklı gemilerin tamamının testleri tamamlamış ve bu gemiler belgelendirilmiştir.

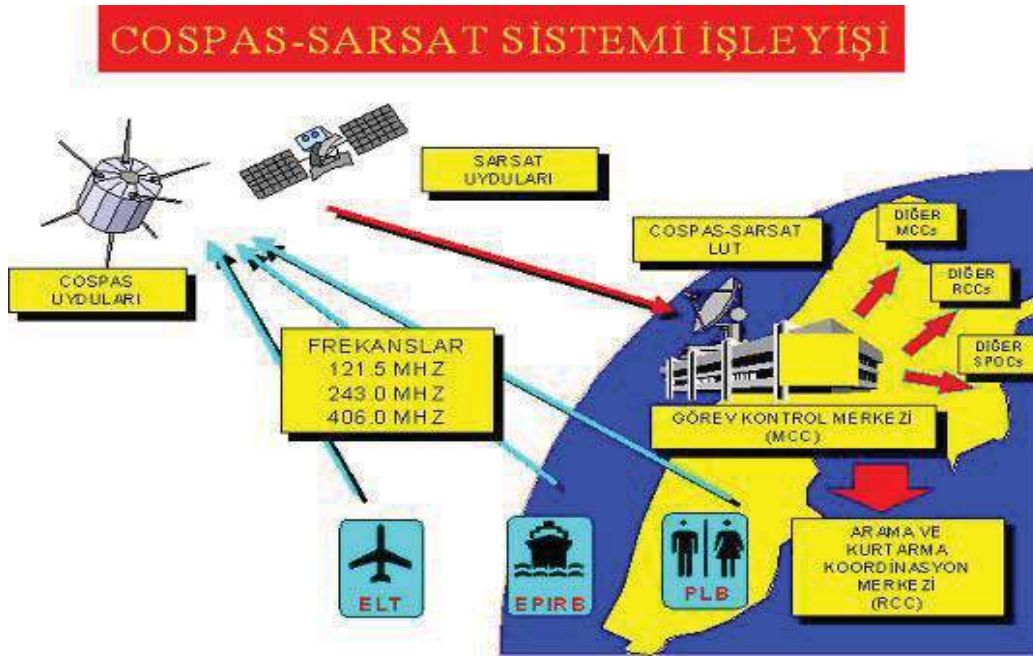
Ülkemizin Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT küresel sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 08/03/2010 tarihi itibarıyla başarıyla geçmiştir.

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 (AAKMM)

✚ Cospas-Sarsat Sistemi

Cospas-Sarsat (COSPAS: Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avaryinich Sudov- Space System for the Search of Vessels in Distress – SARSAT: Search And Rescue Satellite Aided Tracking) sistemi, bir kaza yapan ve bu durumu 121.5 MHz, 243 MHz veya 406 MHz frekans 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 SİSTEMİ

COSPAS-SARSAT (COSPAS: *Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov- Space System for the Search of Vessels in Distress* – SARSAT: *Search And Rescue Satellite Aided Tracking*) sistemi, bir kaza yapan ve bu durumu 406 MHz frekansı üzerinden gönderdikleri sinyallerle bildiren gemi, uçak veya şahısların kazaya uğradıkları noktanın COSPAS-SARSAT sistemi 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

Sistemin Ülkemizdeki Kurulum Aşamaları:

07-09 Mart 2005: COSPAS-SARSAT Sekreteryasından gelen bir uzmanla TRMCC'nin sisteme üyeliği ile ilgili çalışmalar yapılmıştır.

13 Nisan 2005: Ülkemizin, resmi olarak COSPAS-SARSAT Sekreteryasına ICAO Üzerinden Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke olarak üye olduğunu belirten yazı, COSPAS-SARSAT Sekreteryasına ulaşmıştır.

11 Haziran 2005: Türkiye bu tarihten itibaren resmen COSPAS-SARSAT Sisteminde Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke (Ground Segment Provider) sıfatıyla yer almaktadır.

19-22 Eylül 2005: FMCC ile yapılan yetkilendirme testleri başarıyla tamamlanmıştır

06 Ekim 2005: TRMCC, IOC (Başlangıç Operasyonel Kabiliyeti) yeterliliği kazanmıştır.

7-10 Kasım 2005: Kanada Montreal'de düzenlenen 35. Dönem Konsey toplantısında alınan karar gereğince, İran, Irak ve Afganistan'a Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi üzerinden gelen sinyallerin dağıtılmasından sorumlu olarak İtalya'nın yerine Türkiye'nin belirlenmesine karar verilmiştir.

12-13 Aralık 2005: ITMCC ve FMCC temsilcileri ile Bari/İtalya'da yapılan toplantıda TRMCC'nin SPOC'ları (SAR Point of Contact - Arama Kurtarma Ülke Temas Noktası) için son durum görüşülmüştür.

17 Ocak 2006: TRMCC, FOC (Tam Operasyonel Kabiliyeti) yeterliliği kazanmıştır.

15 Mart 2006: TRMCC, Tahran ACC ile Afganistan ve Irak için (Katar da yerleşik bulunan Amerika Müşterek Hareket Merkezine gönderilmek üzere) test amaçlı tehlike sinyallerini dağıtmaya başlamıştır. (Bu kapsamda gerek Dışişleri Bakanlığı üzerinden gerekse de merkezler arasında gereken irtibat sağlanarak durum kendilerine bildirilmiştir.)

01 Haziran 2006: Antalya'da 21–23 Mart 2006 tarihlerinde gerçekleştirilen Central DDR ve South Central DDR toplantısında kararlaştırıldığı gibi İran, Irak ve Afganistan SPOC ülke sıfatıyla TRMCC sorumluluk alanına geçmiştir.

30 Ekim 2006 : Suriye, Lübnan, Ürdün ve Kuveyt Suudi Arabistan MCC'nin (SAMCC) yetersizliği nedeniyle TRMCC uhdesine verilmiştir.

2 Ekim 2007 : Suudi Arabistan MCC'sinin (SAMCC) IOC safhasına geçmesi ardından, geçici olarak hizmet sağladığımız 4 SPOC ülke (Suriye, Lübnan, Ürdün, Kuveyt) yeniden SAMCC'ye devredilmiştir.

Türkiye'de Cospas-Sarsat Sistemi

Sistem ülkemizde 3 LUT, 1 MCC ve 4 RCC olarak hizmet vermektedir.

2 Adet LEOLUT ve 1 Adet GEOLUT Ünitesi :

Esenboğa Havalimanı'na kurulmuştur.

LEOLUT



Yeryüzü alıcı istasyonudur. Uyduları takip ederek uydulardan gelen kaza sinyallerini alır (406 MHz) ve sinyalleri gürültüden ayırarak Doppler eğrilerini belirler. Doppler eğrileri vasıtasıyla uydu konumlarını hesaplayarak kazaların yerlerini belirler (A&B çözümleri). Kaza uyarı cihazı parametrelerini belirler ve kaza konum bilgilerini ve cihaz parametrelerini MCC' ye gönderir.

GEOLUT



Yeryüzü alıcı istasyonudur. Sabit bir Geosenkron uydusunu takip ederek uydudan gelen kaza sinyallerini (406 MHz) ve şayet girilmişse konum verisini alır, kaza uyarı cihazının gerçek frekansını belirler ve cihaz parametrelerini MCC' ye gönderir.

Denizcilik Müsteşarlığı 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 Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezine
- 1 Adet Sahil Güvenlik Komutanlığına
- 1 Adet Atatürk Havalimanına
- 1 Adet Esenboğa Havalimanına kurulmuştur.



TRMCC Uygulama Detayı :

- 1- Deniz taşıtı, hava taşıtı veya şahıslardaki EPIRB - ELT - PLB ve SSAS bıkınları 406 MHz frekansı üzerinden aktif hale gelir.

2- Aktif hale gelen sinyaller COSPAS-SARSAT LEOSAR ve GEOSAR uyduları tarafından alınır.

3- Esenboğa'da yerleşik bulunan GEOLUT ve LEOLUT'lara 1544,5 MHz taşıyıcı frekansı üzerinden sinyaller aktarılır.

4- LUT'larda işlenen veriler kiralık hat üzerinden AAKKM'de yerleşik bulunan TRMCC'ye gönderilir.

5- TRMCC'ye gelen bilgiler;

- Eğer kendi SRR'ımızda ise; tespit edilen sinyalin mevkisi ve tabiatına göre ilgili Arama Kurtarma Merkezlerine (Ana AKKM, Deniz AKKM, Hava AKKM) aktarılır.
- Eğer SPOC SRR'larında ise; ilgili ülke sorumlu arama kurtarma merkezine AFTN ve E-posta üzerinden aktarılır. TRMCC kendi servis sahasındaki SPOC ülkeler İran, Irak ve Afganistan'a da hizmet vermektedir.
- Eğer başka bir MCC'nin servis sahasında ise; COSPAS-SARSAT A.001 dokümanında izahı olduğu şekilde veriler ilgili MCC' ye aktarılır.

6- Gerekli dosyalama yapılır.

MEOSAR SİSTEMİ

COSPAS-SARSAT Sisteminin bir sonraki nesli olarak da bilinen MEOSAR sistemi (*Medium-Altitude Earth Orbiting Satellite System for Search and Rescue/Orta İrtifa Kutupsal Yörüngeli Uydu Arama Kurtarma Sistemi*); COSPAS-SARSAT Sistemi kapsamında kullanılması planlanan orta irtifada (20.000 km) yer alacak olan MEO uyduları ile hayata geçirilecektir.

MEO uyduları mevcut LEO uydulara nazaran daha büyük footprint (ayak izi) oluşturacak şekilde hareket ederek, küresel bir kapsama alanı sağlamakta ve bir LUT'ın birden fazla MEO uydusunu aynı anda izleyebilmesini sağlayarak beacon konumunu mevcut sisteme oranla çok daha hızlı ve hassas bir şekilde tespit edebilmesine olanak sağlamaktadır.

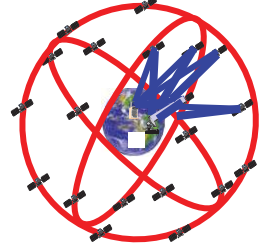


MEOSAR sisteminin ülkemize kazandırılması amacıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile yapılan ortak çalışmalar neticesinde alım aşamasına geçilmiş olup, Ağustos 2010 içerisinde kurulum tamamlanmıştır. Ülkemiz bu sistemi kuran 6. ülke konumundadır.

MEOSAR sistemiyle birlikte, halihazırdaki COSPAS-SARSAT sistemi genişletilmiş ve önümüzdeki on yıllar 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 tarafından halihazırda 10 adet uydu fırlatılmış 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. Daha önce kurulumu yapmış olan Kanada, İngiltere ve Brezilya ile veri alış verişine başlanmış olup yapılan analizler ve testler ile sistemin geliştirilmesine aktif katılım sağlanmaktadır.

➤ **Elektronik Seyir Haritası (ENC)**

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

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

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

➤ **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.

2.7.2. Türk Boğazları İstatistikleri

2.7.2. Türk Boğazları İstatistikleri

Tablo (96): İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve aylara Göre Dağılımı (2012)

TİPİ	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	TOPLAM
BBU(B/C)	582	486	629	624	641	553	597	604	653	643	578	573	7.163
BOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DDR	1	0	1	0	1	0	0	2	0	1	0	0	6
CHS	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
FFS	2	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1	8
GGC(K/Y)	2.275	1.585	2.048	2.475	2.661	2.524	2.375	2.305	2.338	2.241	2.356	1.942	27.125
GRF(REEF.)	21	32	28	27	16	16	13	11	14	22	22	24	246
LPG	99	99	137	109	101	92	91	98	111	123	140	136	1.336
MLV(L-S)	15	14	29	19	21	30	40	44	53	58	28	39	390
MPR(YOLCU)	15	42	64	68	53	58	73	54	57	57	27	15	583
MVC	3	0	0	4	5	3	2	4	4	2	5	5	37
NAV	4	5	1	12	5	16	35	22	6	6	7	9	128
OBA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
OFY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSY	1	0	2	0	0	1	0	0	0	2	1	0	7
OTH	7	3	7	11	15	8	17	15	16	6	8	5	118
RRE	0	0	0	0	3	1	2	0	2	0	4	2	14
TCH	151	109	165	203	175	141	130	145	135	140	145	141	1.780
TTA	511	441	484	527	498	454	516	511	496	488	512	472	5.910
UCC	234	224	254	225	252	226	219	200	215	214	223	221	2.707
URC	54	45	42	41	46	39	37	48	37	34	31	38	492
XTG	14	16	32	21	27	27	26	16	21	28	24	22	274
AYLIK TOPLAM	3.989	3.101	3.923	4.367	4.521	4.190	4.173	4.081	4.159	4.066	4.111	3.647	48.328

Tablo (97) : Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve aylara Göre Dağılımı (2012)

TİPİ	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	TOPLAM
BBU(B/C)	626	536	644	643	661	567	610	662	649	679	576	589	7.442
BOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHS	2	2	4	2	2	0	2	1	1	1	1	1	19
DDR	2	0	1	1	0	2	0	0	0	1	1	0	8
FFS	2	0	0	3	5	2	0	0	3	1	2	2	20
GGC(KY)	1.585	1.196	1.518	1.680	1.737	1.700	1.664	1.602	1.586	1.588	1.667	1.469	18992
GRF(REEF.)	23	32	31	28	16	20	12	14	18	27	27	30	278
LPG	92	83	104	97	83	70	65	76	80	82	95	111	1038
MLV(L-S)	32	25	35	19	38	58	61	57	61	65	29	49	529
MPR(YOLCU)	1	2	17	57	90	105	109	110	127	129	49	10	806
MVC	9	9	14	14	15	13	11	15	12	15	16	22	165
NAV	4	4	1	9	13	7	22	16	7	11	6	7	107
OFY	1	2	2	4	2	0	8	0	2	0	0	0	21
OSY	1	0	2	1	1	0	0	0	1	2	1	0	9
OTH	26	16	13	23	37	50	51	45	41	34	19	20	375
RRE	0	3	1	1	3	2	2	0	2	1	4	4	23
TCH	194	141	208	245	213	213	184	201	164	186	177	181	2307
TTA	519	411	461	514	480	421	477	464	481	481	466	478	5653
UCC	407	367	406	386	408	401	368	370	380	376	398	386	4653
URC	159	159	172	158	151	150	162	128	145	155	152	158	1849
XTG	19	30	19	21	34	32	33	31	17	21	31	31	319
													0
													0
AYLIK TOPLAM	3.704	3.018	3.653	3.906	3.989	3.813	3.841	3.792	3.777	3.855	3.717	3.548	44.613

Tablo(98):İstanbul Boğazından 2012 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına Ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği

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	
	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN
OCAK	1	1	122	122	199	199	601	601	1.596	698	1.303	413
ŞUBAT	0	0	104	104	189	188	563	563	1.149	551	966	304
MART	1	1	95	95	227	226	649	649	1.462	684	1.330	384
NİSAN	1	1	96	96	234	234	636	636	1.757	774	1.481	400
MAYIS	2	2	104	104	194	194	665	665	1.836	863	1.551	498
HAZİRAN	1	1	111	111	177	176	601	601	1.692	778	1.460	463
TEMMUZ	0	0	104	104	235	235	612	612	1.603	704	1.468	436
AĞUSTOS	4	4	116	116	240	239	621	621	1.583	719	1.359	399
EYLÜL	2	2	110	110	220	219	647	647	1.607	734	1.432	445
EKİM	0	0	120	120	235	227	630	630	1.630	727	1.309	397
KASIM	0	0	95	95	232	231	632	632	1.631	712	1.394	424
ARALIK	0	0	108	108	185	185	624	624	1.430	600	1.155	367
TOPLAM	12	12	1.285	1.285	2.567	2.553	7.481	7.481	18.976	8.544	16.208	4.930

Tablo (99):Çanakkale Boğazından 2012 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına Ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği

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		
	GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM	GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM	GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM	GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM	GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM	GEMİ	KILAVUZ ALAN	TOPLAM
OCAK	10	10	194	183	183	268	226	226	1.021	552	552	1.361	334	334	850	850	191	191
ŞUBAT	8	8	155	140	140	243	206	206	902	549	549	974	327	327	736	736	214	214
MART	8	8	160	142	142	311	253	253	1.023	574	574	1.219	376	376	932	932	250	250
NİSAN	10	10	164	145	145	315	267	267	1.009	540	540	1.464	407	407	944	944	169	169
MAYIS	19	19	189	172	172	309	271	271	1.054	550	550	1.405	388	388	1.013	1.013	223	223
HAZİRAN	22	22	185	169	169	269	235	235	952	518	518	1.338	385	385	1.047	1.047	243	243
TEMMUZ	26	26	182	171	171	302	265	265	955	526	526	1.310	384	384	1.066	1.066	242	242
AĞUSTOS	27	27	195	179	179	328	275	275	968	526	526	1.319	384	384	955	955	197	197
EYLÜL	27	27	189	172	172	314	262	262	996	560	560	1.278	391	391	973	973	225	225
EKİM	23	23	208	194	194	340	277	277	1.012	582	582	1.366	402	402	906	906	181	181
KASIM	14	14	175	160	160	308	253	253	940	537	537	1.364	368	368	916	916	207	207
ARALIK	12	12	167	156	156	243	205	205	991	544	544	1.273	343	343	862	862	202	202
TOPLAM	206	206	2.163	1.983	1.983	3.550	2.995	2.995	11.823	6.558	6.558	15.671	4.489	4.489	11.200	11.200	2.544	2.544

Tablo (100): İstanbul Boğazından 2012 yılında Geçiş Yapan gemilerin Tiplerine ve Aylara Göre Dağılımı

TİPİ	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	TOPLAM
BBU(B/C)	582	486	629	624	641	553	597	604	653	643	578	573	7.163
BOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DDR	1	0	1	0	1	0	0	2	0	1	0	0	6
CHS	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
FFS	2	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1	8
GGC(K/Y)	2.275	1.585	2.048	2.475	2.661	2.524	2.375	2.305	2.338	2.241	2.356	1.942	27.125
GRF(REEF.)	21	32	28	27	16	16	13	11	14	22	22	24	246
LPG	99	99	137	109	101	92	91	98	111	123	140	136	1.336
MLV(L-S)	15	14	29	19	21	30	40	44	53	58	28	39	390
MPR(YOLCU)	15	42	64	68	53	58	73	54	57	57	27	15	583
MVC	3	0	0	4	5	3	2	4	4	2	5	5	37
NAV	4	5	1	12	5	16	35	22	6	6	7	9	128
OBA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
OFY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSY	1	0	2	0	0	1	0	0	0	2	1	0	7
OTH	7	3	7	11	15	8	17	15	16	6	8	5	118
RRE	0	0	0	0	3	1	2	0	2	0	4	2	14
TCH	151	109	165	203	175	141	130	145	135	140	145	141	1.780
TTA	511	441	484	527	498	454	516	511	496	488	512	472	5.910
UCC	234	224	254	225	252	226	219	200	215	214	223	221	2.707
URC	54	45	42	41	46	39	37	48	37	34	31	38	492
XTG	14	16	32	21	27	27	26	16	21	28	24	22	274
AYLIK TOPLAM	3.989	3.101	3.923	4.367	4.521	4.190	4.173	4.081	4.159	4.066	4.111	3.647	48.328

Tablo (101): Çanakkale Boğazından 2012 yılında Geçiş Yapan gemilerin Tiplerine ve Aylara Göre Dağılımı

TİPİ	OCAK	ŞUBAT	MART	NISAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	TOPLAM
BBU(B/C)	626	536	644	643	661	567	610	662	649	679	576	589	7.442
BOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHS	2	2	4	2	2	0	2	1	1	1	1	1	19
DDR	2	0	1	1	0	2	0	0	0	1	1	0	8
FFS	2	0	0	3	5	2	0	0	3	1	2	2	20
GGC(K/Y)	1.585	1.196	1.518	1.680	1.737	1.700	1.664	1.602	1.586	1.588	1.667	1.469	18992
GRF(REEF.)	23	32	31	28	16	20	12	14	18	27	27	30	278
LPG	92	83	104	97	83	70	65	76	80	82	95	111	1038
MLV(L-S)	32	25	35	19	38	58	61	57	61	65	29	49	529
MPR(YOLCU)	1	2	17	57	90	105	109	110	127	129	49	10	806
MVC	9	9	14	14	15	13	11	15	12	15	16	22	165
NAV	4	4	1	9	13	7	22	16	7	11	6	7	107
OFY	1	2	2	4	2	0	8	0	2	0	0	0	21
OSY	1	0	2	1	1	0	0	0	1	2	1	0	9
OTH	26	16	13	23	37	50	51	45	41	34	19	20	375
RRE	0	3	1	1	3	2	2	0	2	1	4	4	23
TCH	194	141	208	245	213	213	184	201	164	186	177	181	2307
TTA	519	411	461	514	480	421	477	464	481	481	466	478	5653
UCC	407	367	406	386	408	401	368	370	380	376	398	386	4653
URC	159	159	172	158	151	150	162	128	145	155	152	158	1849
XTG	19	30	19	21	34	32	33	31	17	21	31	31	319
													0
													0
AYLIK TOPLAM	3.704	3.018	3.653	3.906	3.989	3.813	3.841	3.792	3.777	3.855	3.717	3.548	44.613

Tablo (102): İstanbul Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistikî Bilgiler

YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ SAYISI	TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TANKERLER	% ORANI	TEHLİKELİ YÜK (Ton)
2000	48079	6093	13	91.045.040
2001	42637	6516	15	101.000.000
2002	47283	7427	16	122.953.338
2003	46939	8097	17	134.603.741
2004	54564	9399	17	143.448.164
2005	54794	10027	18	143.567.196
2006	54880	10153	19	143.452.401
2007	56606	10054	18	143.939.432
2008	54239	9303	17	140.357.231
2009	51422	9299	18	144.656.744
2010	50871	9273	18	146.748.375
2011	49798	9113	18	138.496.245
2012	48328	(*)		

Tablo (103): Çanakkale Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistikî Bilgiler

YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ SAYISI	TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TANKERLER	% ORANI	TEHLİKELİ YÜK MİKTARI (TON)
2000	41561	7529	18	102.570.322
2001	39249	7064	18	109.000.000
2002	42669	7627	18	130.866.598
2003	42648	8114	19	145.154.920
2004	48421	9016	19	139.203.656
2005	49077	8813	18	148.951.376
2006	48915	9567	20	152.725.701
2007	49913	9271	18	149.320.062
2008	48978	8758	18	149.052.174
2009	49453	9567	19	152.105.494
2010	46686	9250	20	156.928.857
2011	45379	8828	19	156.327.711
2012	44613	(*)		

GEMİ SÖKÜM



2.8. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

Gemi Geri Dönüşüm sektörü; 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. Gemiler tersanelerde oldukça ömrünü tamamlayan gemiler içinde söküm yerleri var olmalıdır.

Dünya ticaretinde denizlerde 01.01.2012 tarihi itibarıyla 300 Grt üzerinde 45000 gemi dolaşmaktadır. (yaklaşık 1.3 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 alındığında 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.

Sektörde temel hedef hurda,gemi ekipmanları, maden ve atıkların geri kazanılarak, hammadde kaynaklarının korunmasıdır.

🚧 Genel Olarak Gemi Sökümü

Gemi Geri Dönüşümü, Gemi İnşası İşleminin tersidir Hurda geminin sökümü esasında 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.

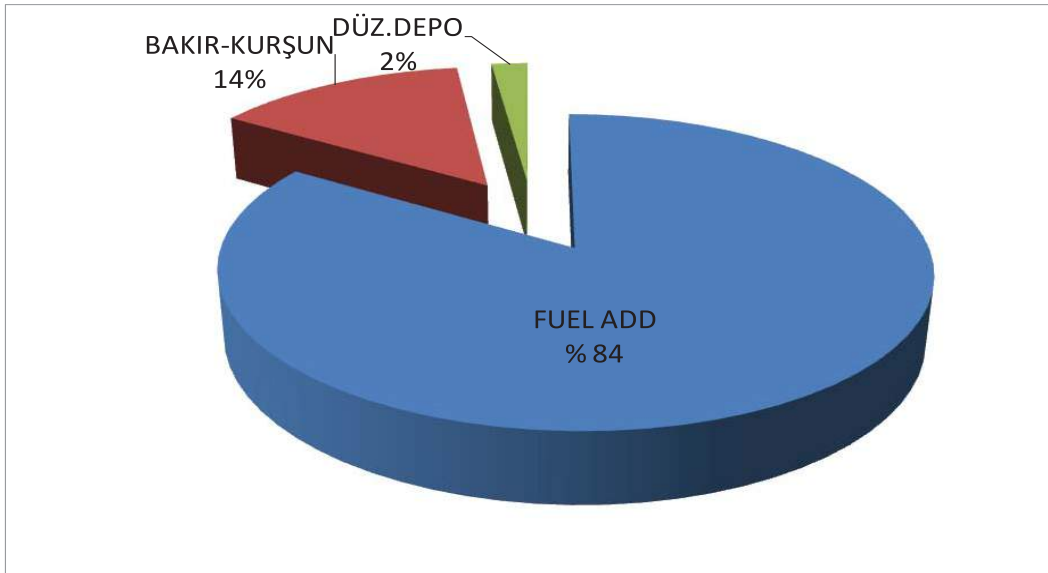
Her üç hammadde de yeryüzünde açılan ocaklardan elde edilmekte, bu da geniş yeryüzü alanlarının tahrip olmasına neden olmaktadır. Kok kömürü ise uygun özellikteki taşkömürünün dönüştürülmesi ile elde edilmektedir. Kok kömürü işlem sonunda kısmen karbondioksit ile kısmen de demir karbürüne dönüşmektedir. 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. Bir ton çeliğin geri dönüşümü ile 1100 kilogram demir cevheri 630 kilogram kömür ve 55 kilogram kireçtaşı tasarruf edilmektedir. 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 tüketilmektedir, 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, ekipman geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur. 2012 yılı tehlikeli atıkların geri kazanım veri tablosu aşağıdadır.

Grafik (80): Atık Geri Kazanım Oranları



🇹🇷 Türkiye'nin Söküm Kapasitesi Vizyonu ve Ekonomiye Katkısı

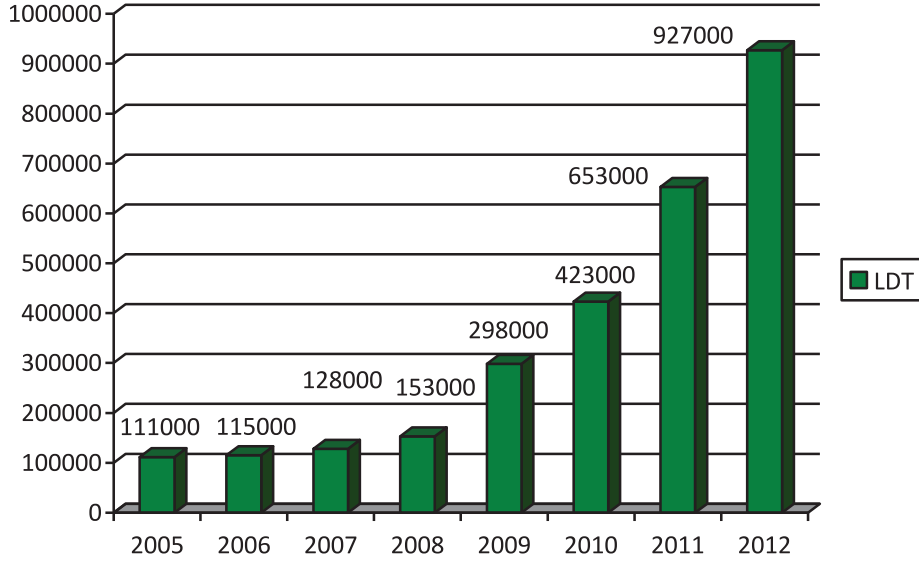
Gemi Geri Dönüşüm sektörü öncelerde önemsenmeyen ve gözden ırak genellikle geri kalmış ülkelerin yaptığı bir sektör iken, küresel ısınma ve işsizliğin arttığı, doğal kaynakların azaldığı günümüzde, bütün ülkelerin dikkatle izlediği bir faaliyet alanı olmuştur. Halen dünyada 5'i Avrupa birliği ülkesi 16 ülkede gemi geri dönüşüm faaliyetleri yapılmaktadır.

Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliğa'da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından lisanslandırılmış, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, 21 Gemi geri dönüşüm Firması mevcuttur.

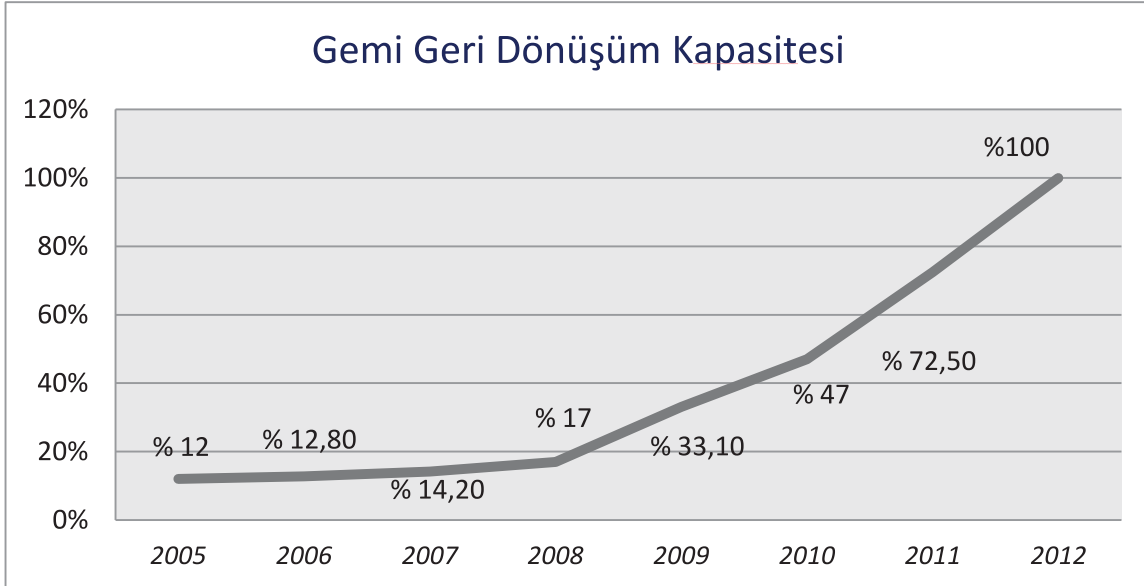
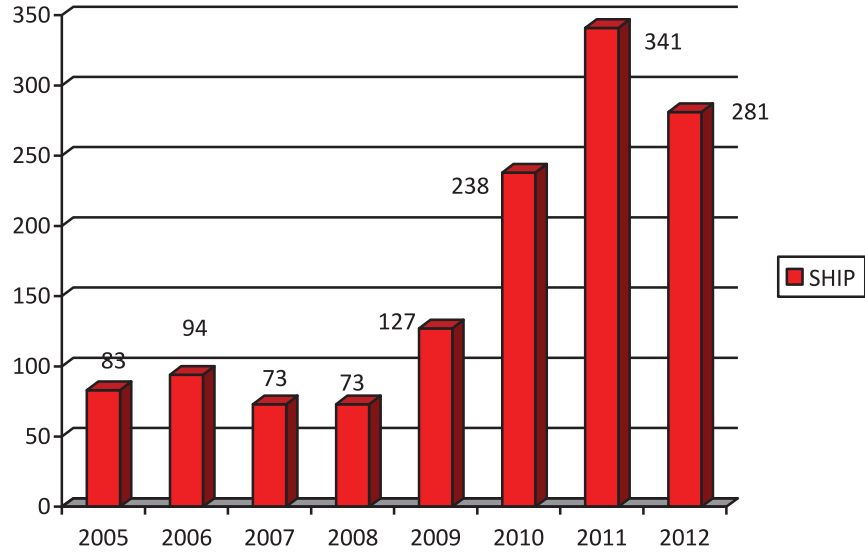
2008 yılı son çeyreğinden sonra başlayan ve deniz taşımacılığını da etkileyen global krizin olumsuz etkileri 2012 yılında da devam etmiş olup, **söküm tesisleri uzun yıllar sonra % 100 kapasiteye ulaşmıştır.**

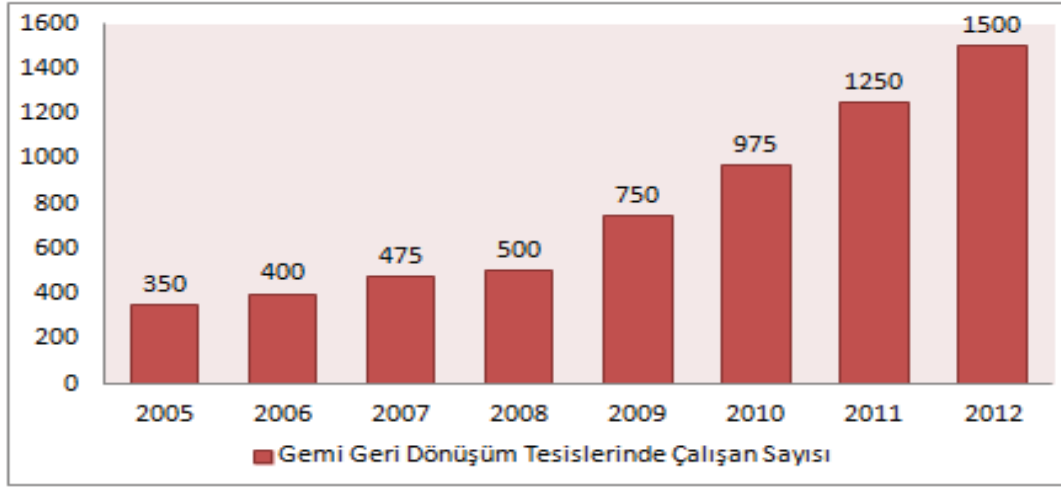
Yıllara göre gemi geri dönüşüm veri tabloları aşağıdadır.

Grafik (781): 2005-2012 geri dönüşümü yapılan gemi tonajları (LDT)



Grafik (82): 2005-2012 geri dönüşümü yapılan gemi adetleri (LDT)





AB Birliği Komitesi tarafından Çevre ve iş sağlığına uygun yöntem, tedbir –denetim ve uygulamaları kapsayan, Gemi geri Dönüşüm Yönetmelik yazım çalışmaları devam etmektedir. Yönetmelik, başta çevre olmak üzere iş sağlığı-atık yönetimi- Geri dönüşüm faaliyetleri öncesinde yapılacak denetim ve kontroller ile geri dönüşüm faaliyetlerinde alınacak her türlü tedbiri içermektedir. Yönetmelik aynı zamanda bir kılavuz özelliği taşımaktadır. Gemi Geri Dönüşüm tesislerinin, hurda gemilerin geri dönüşüm faaliyetlerindeki sorumlulukları yanında, hurda gemi maliklerinin de gemilerini çevre ve işçi sağlığına duyarlı bir tesiste geri dönüştürme duyarlılığını göstermeleri gerekmektedir.

Çevre iş sağlığına duyarlı gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin tesisi için bir yaptırım olan ve 2013 yılında yürürlüğe girmesi planlanan ve AB bayraklı hurda gemileri kapsayan Yönetmelik taslağı kapsamında, AB Komisyonu ve IMO temsilcileri 18-19 Ekim 2012 tarihleri arasında Aliağa Bölgesinde incelemelerde bulunmuşlardır. AB temsilcilerine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve GEMİSANDER yetkilileri eşlik etmişlerdir. AB temsilcileri, tesis Çevre ve iş sağlığı -Atık Yönetimi konusunda Türk gemi Geri Dönüşüm tesislerindeki tedbir ve uygulamaları yerinde görme imkânı bulmuşlardır.

Yayımlanacak olan AB yönetmeliği ile, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün önerdiği ve tarafların kabul ettiği kılavuz arasında farklılıklar mevcuttur. En önemli farklılık, Avrupa Parlamentosunun önerdiği yönetmeliğin sadece AB bayraklı üyesi hurda gemi tedariklerinde dikkate alınmasıdır. Bu yönetmelikle ,AB yönetmeliği standartlarına uyum gösterene kadar başta Hindistan –Pakistan ve Bangladeş vb ülkelere AB bayraklı gemilerin gönderilmesinin yolu kapanmaktadır. Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerin bayrağını taşıyan gemiler konsey tarafından çevreci olarak kabul edilen ve listeye alınan gemi geri dönüşüm tesislerine gönderilebilecektir.

Türkiye'de Tesislerde yapılan incelemeler sonucunda AB Temsilcileri tarafından; Gemi geri dönüşüm firmaları çevre - işçi sağlığına ve atık yönetimi uygulamalarına duyarlı olarak çalıştığı, Türkiye'nin çevre mevzuatı ve Atık Yönetim uygulamalarının AB yasaları ile uyumlu olduğu değerlendirilmiştir. Açıklamalarına göre; Avrupa Birliğine üye olan ülkelere kaynaklanan hurda gemi tonajı yaklaşık yıllık 1,5 Milyon LDT'dir. Türkiye çevre - iş sağlığı ve güvenliği ve atık yönetimi alanlarında sahip olduğu standartlarını koruyup geliştirmeye

devam etmesi ile birlikte AB bayraklı gemilerin en önemli geri dönüşüm adresi olabilecektir. Sonuçta, IMO ve Avrupa Konseyinin yürürlüğe koymak için çalıştığı gemi geri dönüşüm yönetmeliklerine Türkiye'nin uyum sorununun olmayacağı değerlendirilmektedir.

ILO (Dünya çalışma örgütü) tarafından çok tehlikeli işler sınıfında olan gemi geri dönüşüm faaliyetlerinde, sektör olarak temel hedef Çevre'nin ve çalışanların alınan tedbir ve uygulamalarla korunmasıdır. Tüm çalışmalar bu kapsamda devam etmektedir. Global ekonomik krizlerle mücadele eden ve işsizliğin giderek arttığı, bir dönemde, İzmir'in Aliağa ilçesinde yan sanayi çalışanları ile birlikte 8000 kişinin çalışma imkanı bulması ekonomimiz için önemli bir kazanç oluşturmaktadır. Diğer taraftan Gemi Geri Dönüşüm Sanayinin ticari bir faaliyet olması yanında hammadde kaynaklarının korunmasına katkıları, çevre ve ülke ekonomisi için de önemli bir husustur. 2013 yılında yürürlüğe girecek iş sağlığı ve güvenliği kanunu kapsamında ki uygulamalar kapsamında Dernek koordinesinde iş güvenlik hizmeti alınması maksadıyla çalışma başlatılmıştır.

Gemi söküm sanayinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları hammadde, katma değer ve istihdam olarak 3 ana başlık altında toplanmaktadır.

✚ Sorunlar ve diğer konular

- Sıvı atıkların susuzlaştırma/arıtma tesisi yapımı tamamlanmıştır.
- TOKİ Mülkiyetinde bulunan Gemi söküm bölgesine ait kıyı kenar çizgisini de kapsayan taslak hâlihazır haritalar ilgili kurumlarca onaylanmıştır. İmar 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.
- 2012 Yılı saç ve hurda satış bedeli yaklaşık 500 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.
- Hong Kong sözleşmesi ve deneğin yetki ve sorumlulukları dikkate alınarak, 2004 yılında yayımlanan "Gemi Söküm Yönetmeliği" revize çalışmaları tamamlanmış, taslak yönetmelik hazırlanmış ilgili kurumların görüşlerine sunulmuştur.
- Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi Avrupa ve Asya ülkeleri arasında çevre ve iş sağlığı açısından umut vaat eden sektörler arasındaki yerini almıştır. **2013 yılında da gemi geri dönüşüm kapasitesinin 2012 senesinde ulaşılan tam kapasite ile devam etmesi beklenmektedir. Sonuç**

Söküm sektöründe adı geçen ülkeler arasında Avrupa ülkelerine yakınlığıyla dikkat çeken Türkiye bu avantajından faydalanma yolunda gerekli adımları atmakta ve uluslararası sözleşmelere taraf olmanın bir adım ötesine geçerek bu sözleşmelerin hazırlanmasında yardımcı hatta lider olma çabasıdadır. Bugüne kadar uygulayıcı tarafta yer almış olan Türkiye artık kural koyucu haline gelmiştir.

2013 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. 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.

KUMCULUK

2.9. DENİZ KUMCULUĞU



1930'lu yıllarda Deniz Kumculuğu tahliyesi.

1940 'lı yıllarda mesleğe başlayıp, 1983 yılına kadar münferit çalışan Kumcular, 1981 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından resen yapıp tasdik edilen 1/1000 ölçekli imar plan doğrultusunda kendilerine gösterilen alanlara yerleşmişlerdir. Kum depolama alanlarının yetersizliği nedeniyle müşterek depolama ve depodan satış amacıyla; İstanbul 'un Anadolu Yakasında S.S.İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi oluşturulmuştur. S.S. İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi Pendik Kemiklidere'deki yeni yerleşim yerine gidinceye kadar faaliyetlerini Kartal Yunus'da bulunan deposunda sürdürmektedir. İstanbul Kumcular Derneği ise İstanbul'daki deniz kumu üretip satışını yapan firmaların temsilcilerini bünyesinde bulundurmakta, çevreye duyarlı bilimsel çalışmaları destekleyerek bu sektörün gelişmesi için çalışmaları koordine etmektedir.

Kumculuk Sektörünün Önemi

Çimentonun yaygın kullanılmasından bu yana tarihsel süreçte betonun içindeki agregaların üretimi de kaçınılmaz olarak artmış, agrega grubunun önemli bir kısmını teşkil eden doğal kuma olan talep giderek büyümüştür. Gelişen inşaat ve hazır beton sektörü ile doğru orantılı olarak 1984 yılı sonrasında İstanbul'da hızlı yapılaşmayla birlikte deniz kumu üretiminde de artış görülmüştür. Bu artış 1993 senesinden itibaren düşme eğilimine girmiş ve özellikle 1999 Marmara depreminden sonra üretimde keskin bir düşüş yaşanmıştır. Günümüzde inşaat sektörünün en önemli malzemesi betonun üçte birini oluşturan ve hammaddesi olan DOĞAL KUM'un talep miktarı yalnız İstanbul'da 10 milyon tondur. Bu miktarın 2013 yılında Kentsel Dönüşüm projesi ile artış göstermesi beklenmektedir. İnşaat sektöründeki talep artışı kum hammaddesine olan talep artışını da beraberinde getirmektedir.

İstanbul civarında kum elde etmek için uygun nehir olmaması, uygulanan taş kırma yöntemleri, kullanılan taşların genellikle tortul kökenli olması, elde edilen kumun standart dışı olmasına yol açmaktadır. Dağ ve kıyı kumculuğu faaliyeti ile kum çıkarılmasının ciddi boyutlarda çevresel zararları dışında, denetim dışı karasal ve kıyı kumları da piyasaya girmekte ve bu da çok daha zararlı çevresel etkiler ve yapılarda kalitesiz ve standart dışı agrega kullanımı tehlikesi yaratmaktadır.



Kıyı ve Dağ Kumculuğunun Çevresel Etkileri.

İstanbul Agrega kullanıcıları, şehrin bulunduğu coğrafi konum nedeniyle kaliteli doğal kum kaynaklarını üretim aşamasında oluşabilecek olumsuz çevresel etkileri en aza indirmek suretiyle kullanmak zorundadır. İstanbul'a en yakın nehir olan ve kum ocağı işletmelerine sahip olan Sakarya Nehri İstanbul'a yaklaşık 160 km mesafededir. Gerek trafik güvenliği gerekse çevresel etkileri yanında nehir yatağındaki malzemelerin yetersizliğinden kalite sorunları ortaya çıkmış, özellikle karasal kökenli bu malzemenin çok iyi yıkanmaması, içindeki mil ve istenmeyen organik madde oranları betonda zaman zaman kalite problemleri yaratmıştır. Zaman zaman organik madde yüzdesinin azaltılması için deniz kumu karıştırılarak uygulama yapılmaktadır. Kalitesiz ve organik maddeler içeren agrega ile imal edilen beton ise kalite ve durabilite sorunları yaratmaktadır.



Eleme Tesisi Faaliyeti

İçindeki silis oranının % 78-90 arasında oluşu ve feldspat, mika ve organik madde içermemesi nedeniyle denizden çıkarılan kum ideal beton kumudur. Üretilmekte olan Deniz Kumı ile ilgili her yıl İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Yapı Malzemeleri Laboratuvarında kalite raporu hazırlanmakta ve kalite uygunluğu belgelenmektedir. En son 06.12.2012 tarihinde ürettiğimiz kumun kalitesi belgelenmiştir.



Kumcular Kooperatifi Kartal Depo Tesisleri

Üretim bir önceki yıla oranla 2012 yılında % 58 artmış ve 986.600 ton olmuştur.

Derin Deniz Kumculuğu Sektörünün 2012 Yılı Çalışmaları

Kooperatif; Avrupa Birliği müktesebatı içinde çalışmalar yapmak ve Türkiye'deki Deniz Kumculuğu sektörünü gerek Avrupa mevzuatı gerekse teknolojik olarak geliştirme çabaları sonucu CIRIA üst kuruluşunun kumculukla ilgili örgütlenmesi olan E.M.S.A.G.G. (The European Marine Sand and Gravel Group) kuruluşuna üye olarak kabul edilmiş ve İSTANBUL DREDGRES COOPERATIVE adı altında tescil edilmiş, Danışma Kurulu'na seçilmiştir.

21-22 Haziran 2012 tarihinde Belçika'da yapılan E.M.S.A.G.G. (The European Marine Sand and Gravel Group) toplantısına katılım sağlanmıştır. Çalışmalarımızın çevre ile uyumlu olabilmesi için Uluslararası bir kuruluş olan

2013 Yılı Hedefleri

Pendik Güzelyalı da yapılacak Yeni Yerleşim Yeri ve Liman projesi start almış tekrar onaylatılmasından sonra Nisan 2013 tarihinden itibaren inşaatla tekrar başlamıştır.

Global krizin etkilerinin azalması ve inşaat sektörünün yeniden canlanmasına bağlı olarak Pazar payımızın arttırılmasına çalışılacaktır.

Bilimsel araştırmalar çerçevesinde Avrupa Deniz Kumu Üreticiler Birliği EMSAGG ile bilgi alışverişi yapılarak Avrupa Birliği Müktesebatı ile uyumlu yeni bir Derin Deniz Kumculuğu İşletmesi modelinin ortaya konmasının gerekli olduğu değerlendirilmektedir. Bunun temini için sektörü direkt veya dolaylı olarak ilgilendirecek konulardaki seminer ve toplantılara katılınacaktır.

Van depreminden sonra ülkemizdeki yapı stokunun önemli bir bölümü belli bir program dahilinde yenileneceği ve belli bölgelerde "KENTSEL DÖNÜŞÜM" projelerinin başlayacağı belirtilmektedir. Ancak, halen İstanbul ve çevresinde Doğal Agregada olarak kullanılan başlıca unsur olan kırmataő (mıcır) kaynaklarında başta çevresel olmak üzere sıkıntılar olması nedeniyle İstanbul ve çevresindeki Doğal Agregada kaynakları belirlenecek ve geleceğe ait bir planlama yapılacaktır. Bilimsel çalışmalar 2013 yılında da sürecektir.

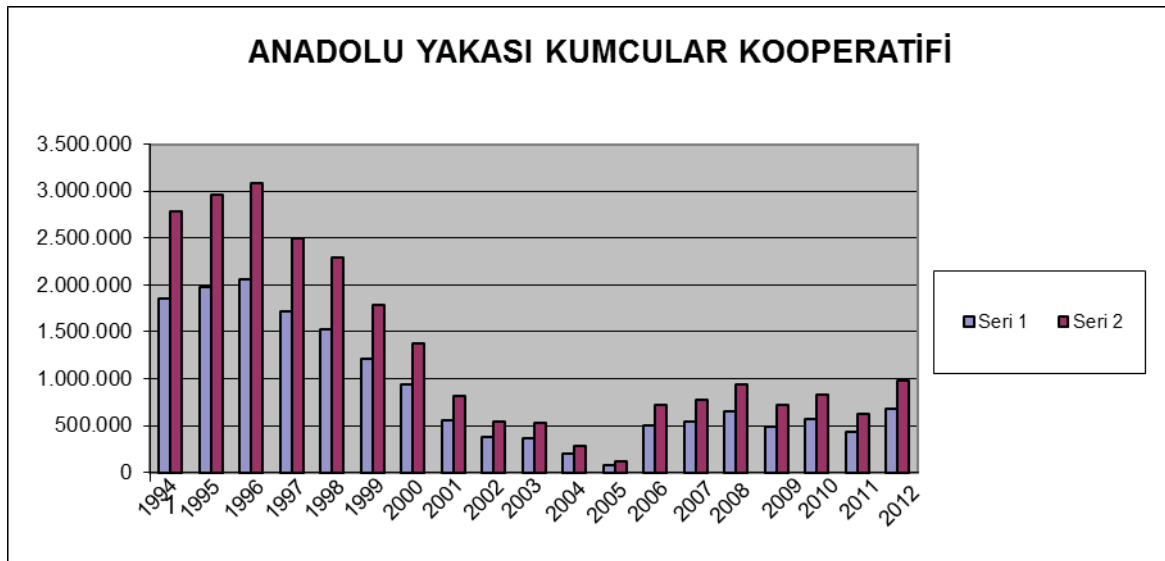
Sektörde çalışanların ve idarecilerin daha verimli ve güvenli çalışmasını sağlamak amacıyla İş Sağlığı ve Güvenliği, Yangın Eğitimi ve İlk Yardım Eğitimleri ile ilgili çalışmalar 2013 yılında da sürecektir.

Kooperatif İSO 9001, OHSAS 18001 ve ISO 14001 belgelerini almak üzere çalışmalar sürdürölmektedir.

Denizici Kum Ocaklarının geliştirilmesi ve yeni kum sahalarının ilgili üniversiteler, sektör ve resmi kuruluşlarca ortaklaşa yürütölecek projelerle belirlenip işletmeye açılması için ve özellikle kıyı yapıları mühendislik hizmetlerine lojistik destek sağlamak için gerek ekipman gerekse proje bazında çalışmalar yapılacaktır. Kıyı Master Planlarının Sivil Toplum Kuruluşları ile yaptıkları toplantılara katılınacaktır. Deniz içi kum ocaklarının İşletme Ruhsat alanlarının denizde çalışmaya uygun olabilecek şekilde, en az 1 mil² (Deniz Mili) değiştirilmesi için Maden Kanununda değişiklik teklifi yapılmıştır.

2013 yılı EMSAGG Olağan Genel Kurul Toplantısı'na katılınacaktır.

GRAFİK 83: Yıllar İtibariyle Üretim



Seri-1: m³, Seri-2 : Ton olarak hesaplanmıştır.

2.10.TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ

2.10.1.Genel Tanım

Serbest bölgeler genel olarak; bir ülkede geçerli ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı, sınai ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan yerler olarak tanımlanmaktadır.

3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nda serbest bölgelerin kurulması ve işletilmesindeki temel amaçlar; ihracata yönelik yatırım ve üretimi teşvik etmek, doğrudan yabancı yatırımları ve teknoloji girişini hızlandırmak, işletmeleri ihracata yönlendirmek ve uluslararası ticareti geliştirmek olarak sıralanmaktadır.

2.10.2.Serbest Bölgelerin Tabi Olduğu Mevzuat

Türkiye'de serbest bölgeler ; 15 Haziran 1985 tarih ve 18785 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu ile 10.03.1993 tarih ve 21520 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Serbest Bölgeler Uygulama Yönetmeliği'ne tabi olup, Ekonomi Bakanlığı Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü nezdinde faaliyetlerini sürdürmektedirler.

Mevcut mevzuatta ; Serbest Bölgeler Kanunu ile Serbest Bölgeler Uygulama Yönetmeliği'nde 2010 yılı itibariyle bir takım değişiklikler yapılmıştır.

22.01.2010 tarih ve 27470 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Serbest Bölgeler Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nun değişik 7.maddesinin birinci fıkrasının b) bendi "*yurt dışından bölgeye getirilen malların CIF değeri üzerinden binde 1 ve bölgeden Türkiye'ye çıkarılan malların FOB değeri üzerinden binde 9 oranında, peşin olarak ödenecek ücretler*" şeklinde değişmiş olup, söz konusu değişiklik Kanunun yayımı tarihinden üç ay sonra yürürlüğe girmiştir.

22.04.2010 tarih ve 27560 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Serbest Bölgeler Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile de 10.03.1993 tarih ve 21520 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Serbest Bölgeler Uygulama Yönetmeliği'nin bazı maddelerinde değişiklik yapılmıştır.

2.10.3. Serbest Bölgelerin Mevcut Durumu

Ülkemizde serbest bölgeler özel sektör şirketlerince işletilmektedir. Serbest bölgelerde faaliyette bulunacak firmaların Ekonomi Bakanlığı Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü'nden faaliyet ruhsatı alması gerekmektedir. Başvuru ve faaliyet süresince her türlü bürokrasi en aza indirilmiştir

Serbest bölgeler; AB ve Orta Doğu pazarlarının yakınında, Akdeniz, Ege ve Karadeniz'deki büyük limanlara, uluslararası havaalanlarına, karayolu ağlarına, kültür, turizm ve eğlence merkezlerine yakın yerlerde kurulmaktadır. Serbest bölgelerin altyapısı gelişmiş ülkelerdeki benzerleri ile aynı standartta olup, açık ve kapalı alan kiralari diğer ülkelere göre düşüktür.

- Bu itibarla ;
- Ülke içindeki vergisel nitelikli mali yüklerden ve bürokrasiden kurtulmak isteyen firmalar,
 - İthal girdi kullanarak ürettiği ürünleri dış pazarlara satan firmalar,
 - Emek yoğun sektörlerde faaliyette bulunan firmalar,
 - Transit ticaret reeksport ve takas ticareti faaliyetinde bulunan firmalar,
 - Dövizle işlem yapmak isteyen üreticiler, toptancılar, bankalar ve sigortacılar
 - Altyapısı hazır modern iş ortamı arayan firmaların
- serbest bölgelerde faaliyette bulunmalarının daha avantajlı olduğu söylenebilmektedir.

Ülkemizde ilk serbest bölge 1985 yılında Mersin ve Antalya illerimizde kurulmuş, 1987 yılında ise Ege Serbest Bölgesi kurulmuştur.

En son 2000 yılında Denizli, Bursa ve Kocaeli'nde serbest bölgeler kurulmuş olup, Türkiye genelinde 31.12.2012 itibariyle toplam 19 adet serbest bölge faaliyet göstermektedir. Aşağıdaki haritada Türkiye genelinde faaliyet gösteren toplam 19 serbest bölgenin kuruluş tarihleri yer almaktadır.



Halen 31.12.2012 itibariyle Türkiye genelinde toplam 19 serbest bölgede üretim yapan 897, alım-satım yapan 1.697 ve diğer alanlarda faaliyet gösteren 627 firma olmak üzere toplam 3.211 firma faaliyet göstermektedir. Toplam firma sayısında bir önceki yıla göre %0.50 artış olmuştur.

Aşağıdaki tabloda görüleceği üzere, 31.12.2012 tarihi itibari ile Türkiye genelinde 19 serbest bölgede toplam 55.938 kişi istihdam edilmekte olup, istihdam açısından birinci sırada 19.970 kişi ile (%36) Ege Serbest Bölgesi, ikinci sırada 8.041 kişi ile (%14) Bursa Serbest Bölgesi, üçüncü sırada ise 7.829 kişi ile (%14) Mersin Serbest Bölgesi bulunmaktadır.

**TABLO (104): Serbest Bölgelerde İstihdam
(31.12.2012)**

BÖLGELER	İşçi	Büro Personeli	Diğer	TOPLAM	% <small>(bir önceki yıla göre)</small>
Ege	18.237	1.343	390	19.970	4,79
Bursa	7.161	723	157	8.041	-1,01
Mersin	6.294	854	681	7.829	19,76
Antalya	3.051	576	0	3.627	8,98
İstanbul Endüstri ve Tic.	2.114	658	48	2.820	-3,72
Kocaeli	1.400	96	140	1.636	-43,97
TÜBİTAK-MAM Tek.	2.712	335	56	3.103	15,61
Avrupa	1.712	441	0	2.153	0,00
Kayseri	1.641	108	43	1.792	13,27
İzmir	1.177	265	63	1.505	0,80
İstanbul Trakya	901	382	21	1.304	-5,85
İst.Atatürk Havalimanı	166	1.104	1	1.271	42,49
Adana-Yumurtalık	174	21	16	211	-26,22
Samsun	332	35	0	367	30,60
Gaziantep	109	74	0	183	-18,67
Denizli	68	7	8	83	-5,68
Trabzon	30	8	0	38	-5,00
Mardin	4	1	0	5	-73,68
Rize	0	0	0	0	0,00
TOPLAM	47.283	7.031	1.624	55.938	3,55

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı Verileri

Serbest bölgelerdeki yıllık ticaret hacimlerine bakıldığında ise ; aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, 2009 yılında 17.85 milyar Dolar civarında olan serbest bölgelerin toplam ticaret hacmi, 2010 yılında % 4.59 oranında bir artışla 18.6 milyar Dolar seviyesine yükselmiş, 2011 yılında ise serbest bölgelerin toplam ticaret hacmi 2010 yılına oranla %21,94 oranında bir artışla 22.6 milyar Dolar seviyesine yükselmiştir.

2012 yılına gelindiğinde ise Türkiye'deki serbest bölgelerin yıllık ticaret hacmi % 1.80 oranında bir artışla 23.0 milyar Dolar seviyesine yükselmiştir.

**TABLO (105): Serbest Bölgelerde Yıllık Ticaret Hacimleri
(1000 ABD \$)**

BÖLGELER	2009	2010	2011	2012	2012- 2011 (%)
İstanbul Endüstri T.	3.867.187	4.270.831	3.603.223	3.220.084	-10,63
Ege	2.658.772	2.502.919	5.747.500	5.221.937	-9,14

İst.Atatürk Havalimanı	2.954.765	2.718.109	2.241.525	2.103.566	-6,15
Mersin	1.918.637	2.227.309	2.693.049	3.832.246	42,30
İstanbul Trakya	1.190.035	1.480.979	1.533.749	1.443.596	-5,88
Bursa	1.279.473	1.352.280	1.571.579	1.532.317	-2,50
Avrupa	1.180.940	1.288.563	2.059.462	2.364.905	14,83
Antalya	605.927	716.721	731.252	749.707	2,52
Kocaeli	810.654	387.919	549.607	738.265	34,33
Kayseri	442.397	525.028	700.713	696.971	-0,53
İzmir	280.040	307.913	356.553	326.535	-8,42
Samsun	37.290	93.021	118.377	70.139	-40,75
Adana-Yumurtalık	172.937	219.516	265.654	295.816	11,35
Gaziantep	110.740	128.338	112.053	102.659	-8,38
TÜBİTAK-MAM Tek.	164.828	231.643	196.787	208.007	5,70
Trabzon	42.675	48.495	90.204	70.079	-22,31
Denizli	33.079	62.048	67.694	72.293	6,79
Rize	6.507	3.701	4.565	4.102	-12,12
Mardin	-	6.872	2.628	0	-100,00
TOPLAM	17.756.882	18.572.206	22.646.175	23.053.135	1,80

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı Verileri

Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, 2012 yılında serbest bölgelerin ticaret hacminin bölgelere göre dağılımını incelediğimizde ; bölgelerden çıkan malların %37.40'ını Türkiye'ye gönderildiği, %38.44'ünün ise OECD ve AB ülkelerine gönderildiği görülmektedir.

TABLO (106): Serbest Bölgelerde Ticaret Hacminin Ülkelere Göre Dağılımı (Ocak-Aralık 2012) (1000 ABD \$)

ÜLKELER	Bölgelere Giriş	%	Bölgelerden Çıkış	(%)	Toplam	(%)
I. OECD ve AB Ülkeleri	4.640.679	45,36	3.859.859	30,09	8.500.538	36,87
A.AB Ülkeleri	3.685.589	36,03	3.232.935	25,20	6.918.524	30,01
B.Diğer OECD Ülkeleri	955.090	9,33	626.924	4,88	1.582.014	6,86
II.Diğer Avrupa Ülkeleri	8.372	0,08	21.055	0,16	29.427	1,27

III.Bağımsız Devletler Topluluğu	461.485	4,51	654.916	5,10	1.116.401	4,84
IV. Kuzey Afrika ve Ortadoğu	689.274	6,73	1.448.322	11,29	2.137.596	9,27
V.Diğer Ülkeler	1.457.732	14,25	1.086.491	8,47	2.544.224	11,03
VI.Türkiye	2.971.393	29,04	5.753.556	44,86	8.724.949	37,84
TOPLAM	10.228.936	100,00	12.824.199	100,00	23.053.135	100,00

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı Verileri

SERBEST BÖLGELERİN AVANTAJLARI

1. Üretici Kullanıcılar için Vergi Avantajlarından Yararlanma İmkânı

- Üretim konulu faaliyet ruhsatı kapsamında faaliyet gösteren serbest bölge kullanıcılarının imal ettikleri ürünlerin satışından elde ettikleri kazançları, Avrupa Birliği üyeliğinin gerçekleşeceği yılın vergileme dönemi sonuna kadar Gelir veya Kurumlar Vergisi'nden istisnadır.

- Serbest bölgelerde üretilen ürünlerin FOB bedelinin en az % 85'ini yurtdışına ihraç eden kullanıcıların istihdam ettikleri personele ödedikleri ücretler Gelir Vergisi'nden müstesnadır. Bu oran Bakanlar Kurulu tarafından yüzde 50'ye kadar indirilebilir.

- Üretim faaliyetinde bulunan serbest bölge kullanıcılarının, serbest bölgelerde gerçekleştirilen faaliyetlerle ilgili olarak yapılan işlemleri ve düzenlenen kağıtları damga vergisi ve harçlardan müstesnadır.

Üretim faaliyeti dışındaki konularda 06.02.2004 tarihinden önce ruhsat almış olan kullanıcıların Gelir veya Kurumlar Vergisi muafiyeti, faaliyet ruhsatı süresi sonuna kadar devam edecektir. 06.02.2004 tarihinden itibaren diğer konularda düzenlenen faaliyet ruhsatları kapsamında vergi muafiyeti bulunmamaktadır.

2. Orta ve Uzun Vadede Geleceği Planlayabilme İmkânı

- Hazır işyeri kiralayan kiracı-kullanıcı firmalar için 15 yıl,
- Hazır işyeri kiralayan üretici-kiracı-kullanıcı firmalar için 20 yıl,
- Kendi işyerini inşa eden yatırımcı-kullanıcı firmalar için 30 yıl,
- Kendi işyerini inşa eden üretici-yatırımcı-kullanıcı firmalar için 45 yıl,
sürelili faaliyet ruhsatı düzenlenmektedir.

Diğer taraftan, yatırımcı kullanıcılara Hazinesinin özel mülkiyetinde bulunan arazi, arsa ve binalar kiralanabilir veya bunlar üzerinde 49 yıla kadar irtifak hakkı tesis edilebilir.

3. Kâr Transferi İmkânı

Serbest bölge faaliyetlerinden elde edilen kazanç ve gelirler, hiç bir izne tabi olmaksızın yurt dışına veya Türkiye'ye serbestçe transfer edilebilmektedir.

4. Ticaret Kolaylığı İmkânı

Serbest bölgeler ile Türkiye'nin diğer yerleri arasında yapılan ticarete dış ticaret rejimi hükümleri uygulanmaktadır. Başka bir deyişle, Türkiye'den serbest bölgeye satılan mallar ihracat rejimine, serbest bölgeden Türkiye'ye satılan mallar ise ithalat rejimine tabi olup, serbest bölge kullanıcıları Türkiye'den ihraç fiyatına (KDV'siz) mal ve hizmet satın alabilmektedirler.

Diğer taraftan, serbest bölge ile diğer ülkeler ve diğer serbest bölgeler arasında dış ticaret rejimi hükümleri uygulanmamaktadır.

Ayrıca, bölgelerde sarf malzemelerinin en kısa sürede teminini sağlayabilmek amacıyla bedeli 5000 ABD Doları veya karşılığı Yeni Türk Lirasını geçmeyen Türkiye mahreçli mallar, isteğe bağlı olarak ihracat işlemine tabi tutulmamaktadır.

5. Gümrük Vergisi Prosedüründen Arındırılmış Ticari Faaliyet İmkânı

Serbest bölgeye getirilen Türkiye veya AB menşeli ya da buralarda serbest dolaşımda bulunan malların, serbest dolaşımda bulunma statüsü değişmediğinden, Türkiye'ye veya AB üyesi ülkelere girişinde gümrük vergisi ödenmez.

Ayrıca üçüncü ülke menşeli malların serbest bölgeye girişinde ve bu malların Türkiye veya AB üyesi ülkeler dışındaki üçüncü ülkelere gönderilmesi halinde de gümrük vergisi ödenmez.

Ancak serbest bölgeden Türkiye'ye veya AB üyesi ülkelere gönderilen serbest dolaşım durumunda olmayan üçüncü ülke menşeli mallar için Ortak Gümrük Tarifesi'nde belirtilen oran üzerinden gümrük vergisi ödenir.

6. AB ve Gümrük Birliği Kriterlerinin Gerektirdiği Serbest Dolaşım Belgelerinin Temini İmkânı

Serbest bölgeler, "Türkiye-AB Gümrük Birliği"nin parçası sayıldığından, bölgelerden Türkiye veya AB menşeli ürünler ile Türkiye'de serbest dolaşım durumunda bulunan ürünlerin A.TR Belgesi düzenlenerek AB'ye gönderilmesi mümkündür.

Üçüncü ülke menşeli ürünler ise Ortak Gümrük Tarifesi'nde belirtilen oran üzerinden Serbest Bölge Gümrük Müdürlüğüne gümrük vergisi ödenerek serbest dolaşıma geçirildikten sonra A.TR Belgesi düzenlenerek AB'ye gönderilebilmektedir.

7. Eşitlik Prensibi

Serbest bölgede sağlanan teşvik ve avantajlardan yerli ve yabancı bütün firmalar eşit olarak yararlanmaktadırlar. İşleticiler ve kullanıcılar, yatırım ve üretim

safhalarında Bakanlar Kurulu'nca belirlenecek vergi dışı teşviklerden de yararlandırılmaktadır.

8. Zaman Kısıtlaması Bulunmaması

Mallar serbest bölgede süre sınırlaması olmaksızın kalabilmektedir.

9. Pazar İhtiyaçlarına ve Şartlarına Göre Serbestçe Belirlenecek Ticari Faaliyet İmkânı

Gümrük ve kambiyo mükellefiyetlerine dair mevzuat hükümleri ile üretici işletmelerin talepleri hariç olmak üzere, fiyat, kalite ve standartlarla ilgili olarak kamu kurum ve kuruluşlarına verilen yetkiler serbest bölgelerde uygulanmaz.

10. Gerçekçi Bir Enflasyon Muhasebesi İmkânı

Serbest bölgelerdeki faaliyetlerle ilgili her türlü ödeme dövizle yapılmaktadır.

11. Yerli ve Yabancı Tüm Pazarlara Erişim İmkânı

Serbest bölgelerden Türkiye'ye yönelik mal satışına ve serbest bölge ile diğer ülkeler arasında yapılacak ticarete kısıtlama getirilmemiştir. Serbest bölgelerden yurt içine mal satışına, tüketim malları ve riskli mallar dışında, herhangi bir kısıtlama getirilmemiştir.

12. Azaltılmış Bürokratik Prosedür ve Dinamik İşletme Yönetimi

Başvuru ve faaliyet süresince her türlü bürokrasi en aza indirilmiştir. Serbest bölgeler özel sektör şirketlerince işletilmektedir.

13. Stratejik Avantaj

Ülkemizdeki serbest bölgeler, AB ve Orta Doğu pazarlarının yakınında, Akdeniz, Ege ve Karadeniz'deki büyük limanlara, uluslararası havaalanlarına, karayolu ağlarına, kültür, turizm ve eğlence merkezlerine yakın yerlerde kurulmuştur.

14. Her Türlü Ticari ve Sınai Faaliyete Uygun ve Ucuz Altyapı İmkânı

Serbest bölgelerin altyapısı gelişmiş ülkelerdeki benzerleri ile aynı standarttır.

15. Tedarik Zinciri İmkânlarından Yararlanma Kolaylığı

Serbest bölgeler özellikle ihracata dönük üretim yapan firmalara, ara malı ve hammadde temininde, dünya fiyatları ve şartları ile kesintisiz tedarik imkânları sunmaktadır.

Serbest Bölgelerin Faaliyet Konuları ;

Serbest bölgelerde bulunan firmalar ; üretim, alım-satım, depolama, montaj-demontaj, bakım-onarım, kiralama konularında faaliyet göstermektedirler.

Üretim : Elektronik, optik, gıda ve hazır giyim öncelikli olmak üzere çevre kirliliği yaratmayan her türlü üretim faaliyeti ve üretime ilişkin hammadde, ara madde ile üretilen malların, alım-satımı, depolaması, markalaması, ambalajlanması, etiketlenmesi, sergilenmesi ve bakım onarımı yapılabilmektedir.

Alım-Satım : Ticareti yapılan her türlü malın alım-satımı, depolanması, etiketlenmesi, ambalajlanması ve sergilenmesi yapılabilmektedir.

Depolama : Diğer kullanıcı veya kullanıcı olmayan kişi veya kuruluşların malları depolanabilmektedir.

Montaj-Demontaj : Her türlü malın montaj-demontajı yapılabilmektedir.

Bakım-Onarım : Her türlü malın bakım veya onarımı yapılabilmektedir.

Kiralama : Kapalı alanların ve iş yerlerinin, diğer kullanıcılara kiralanması yapılabilmektedir.

Diğer : Bankacılık, sigortacılık, mühendislik, müşavirlik, nakliyecilik, acentacılık gibi konularda faaliyette bulunabilmektedir.

Serbest bölgeler, buldukları ülke ekonomilerine sağladıkları katkıların yanında, esnek ve çağdaş idari yapılarıyla dış ticarete yönelmek isteyen firmalara modern ve gelişmiş bir yatırım ortamı sağlayan lojistik merkezleri olarak da ülkemizde önemlerini artırmaktadırlar.

Serbest bölgelerin işlevleri ;

Ülkeye yabancı sermaye ve teknolojilerin getirilmesine imkan sağlayacak uygun zeminin yaratılması, sanayicinin ihtiyaç duyduğu bazı hammadde ve ara malların kolaylıkla, istenilen miktarda ve zaman kaybı olmadan temin edilebilmesi, sağlanan teşvik ve avantajlarla düşük maliyetli mal üretimi ve ihracının gerçekleştirilmesi, Türkiye dışından gelen malların transit olarak diğer ülkelere satımının sağlanması, Yeni istihdam olanaklarının yaratılması, Türk ihraç ürünlerinin ihracatını kolaylaştırmak ve hızlandırmak bakımından bir basamak olması, şeklinde sıralanmaktadır.

GEMİ ACENTELİĞİ



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 yüklemeye hazır olduğunu” zamanında bildirmek,
- Gemi yanaşmasını, tahliye veya yükleme ile ilgili programı, yükleyici-alıcı ve liman işletmeleri arasında iş koordinasyonunu sağlamak,
- Yükleme ve boşaltmalarla ilgili “Olaylar Çizelgesini” tutmak ve ilgililere imzalatmak,
- Yakıt alma, onarımlar, gemi yönetimi, tayfa değişiklikleri, yolcular, gemi gereçleri, yedek parçalar, teknik ve denizcilik yardımı ve tıbbi yardımı düzenlemek.
- Terminal Operatörlerinin, stevedorların, puvantör ve diğer tüm yüklenicilerin faaliyetlerini, olabilecek en iyi çalışmayı elde etmek ve geminin bir an evvel gönderilmesini sağlamak amacı ile düzenlemek ve koordine etmek.
- Armatörü, Liman hakkında ve geminin sevkiyatını muhtemelen etkileyecek çalışma koşullarından düzenli olarak ve zamanında haberdar etmek.
- Gemi limandaki yükleme veya boşaltma işini bitirdikten sonra liman idaresinden, gümrükten gidiş izinlerini almak,
- 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 tahlisiye ücretlerini zamanında yatırmak,

- Geminin gidişi için liman, sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yapmak ve yaptırmak,
 - Yükleme yapan Gemilerin yükle ilgili “Özet Beyanı” nı Gümrük İdaresine tescil ettirmek,
 - Gemiye yüklenen yükün konişmentolarını tanzim ederek yük sahiplerine vermek,
 - Geminin Türk Boğazlarından geçmesi için Boğaz Trafik Kontrol İstasyonlarına geçecek geminin bilgilerini vermek,
- şeklinde sıralanmaktadır.

2.11.2. Gemi Acenteliği Mevzuatı

2.11.2.1. Gemi Acenteleri Yönetmeliği

Bilindiği üzere, gemi acenteliği, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun “genel acentelik” bölümünde (102-123.maddeleri) yer alan hükümlere tabi olup, bu bölümde yer alan hükümlerin gemi acentelik mesleğinin etkin bir biçimde yürütülmesine yeterli gelmemesi, gemi acenteliği mesleğinin icra edilmesinde deniz ticareti ile ilgili hususların uluslararası özellik arz etmesi nedenleriyle gemi acentelerinin kuruluş ve çalışma esaslarını düzenleyen bir yönetmeliğe ihtiyaç duyulmuştur.

Bu çerçevede, gerek İdare'nin ve gerekse gemi acentelik mesleğinin saygın bir seviyeye gelmesine büyük emek vermiş gemi acente firmalarının ortak mutabakatı ile Gemi Acentelik Yönetmeliği çalışmalarına başlanmış, AB'ye uyum müktesebatı çerçevesinde ve 10.8.1993 tarih ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin değişik (g) bendi gereğince T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik, 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Geçen zaman zarfında gemi acente firmalarının ihtiyaçları ve söz konusu yönetmeliğin uygulamadaki etkileri göz önüne alınarak Denizcilik Müsteşarlığı'nca bahse konu yönetmelikte değişiklik yapılmış ve Gemi Acenteleri Yönetmeliği 02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu defa, Yönetmelikteki bazı hükümlerin sektör temsilcileri tarafından düzeltilmesi talebinden hareketle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca hazırlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Halen, gemi acente firmaları ; 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile 10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acentelik Hizmetler Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmektedirler.

2.11.2.2. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

Türkiye Karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazları'ndan geçen deniz taşıt ve araçlarının acentelik hizmetlerini ifa eden gemi acentelerinin hizmet ücret tarifesinin belirlenmesi amacıyla,

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca, Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (İTG: 2008/1) 10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Tebliğ hükümleri, gemi acentelik hizmet ücretlerinin asgari düzeyini belirlemekte olup, gemi acente firmaları söz konusu tebliğ hükümlerine uymak mecburiyetindedirler.

2011 yılında Hükümet tarafından Bakanlıkların yeniden düzenlenmesi çalışmaları çerçevesinde, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'ndaki Ticaret Bölümü Gümrük Müsteşarlığı'na aktarıldığından Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliği düzenleme yetkisi Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na geçmiştir.

2.11.2.3. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi

Gemi acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde profesyonel eğitim ve denetimi geliştirmek üzere Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu'nun kuruluşu, çalışma usul ve esasları ile alınacak eğitimleri ve sınavlarda uyulacak esasları belirlemek amacıyla Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi hazırlanmış, 05 Mart 2007 tarih ve 6542 sayılı Müsteşarlık Onayı ile uygulanmaya başlanmıştır.

05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliği gereğince Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi'nin revize edilmesi gerekliliği ortaya çıkmış olup, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Deniz Ticaret Odaları yetkililerince yapılan ortaklaşa çalışmalar çerçevesinde yeni Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi 16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 sayılı Bakanlık Olur'u ile yürürlüğe girmiştir.

2.11.3. Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu

Gemi Acenteliği Hakkında Yönetmeliği'nin 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesi ile Denizcilik Müsteşarlığı 31.10.2006 tarihine kadar gemi acente firmalarından gemi acenteliği yetki belgelerini çıkarmalarını istemiş, gemi acente firmaları da Yönetmeliğin 5.maddesi gereğince şirketlerine gemi acenteliği yetki belgesi alarak faaliyetlerini sürdürmeye başlamışlardır.

Halen, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 31.05.2013 tarihi itibari ile Türkiye genelinde 24 ilde toplam 992 adet gemi acente firması Bakanlıkça verilen gemi acenteliği yetki belgesi ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

Yetki belgesi sahibi gemi acente firmalarının Türkiye genelindeki dağılımına bakıldığında ; 6 büyük şehirde sırasıyla İstanbul, İzmir, Mersin, Muğla, Kocaeli ve Hatay illerinde faaliyet gösterdiği görülmektedir. Yetkilendirilmiş toplam 992 gemi

acentesi firmasının 792 adedi %80 oranı ile bu 6 ilde yer almakta olup, diğer illerin payı ise %20'dir.

Bugün gelinen noktada, gemi acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim geliştirmek, mali yapıları 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 (107):
İl Bazında Yetki Belgesi Sahibi
Gemi Acente Firmalarının Adet ve Dağılımı
(31.05.2013)

Sıra No	Şehir Adı	Belge Sahibi Firma Sayısı	%
1	İstanbul	344	34.7
2	İzmir	125	12.6
3	Mersin	96	9.7
4	Muğla	93	9.4
5	Kocaeli	75	7.6
6	Hatay	59	6.0
7	Antalya	31	3.1
8	Bursa	29	3.0
9	Samsun	21	2.1
10	Zonguldak	20	2.0
11	Trabzon	18	1.8
12	Aydın	17	1.7
13	Tekirdağ	12	1.2
14	Balıkesir	12	1.2
15	Çanakkale	12	1.2
16	Ordu	9	
17	Bartın	5	
18	Giresun	3	
19	Yalova	3	
20	Ankara	2	
21	Kastamonu	2	
22	Rize	2	
23	Sinop	2	
24	Artvin	1	
Toplam		992	100

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2.11.4. Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerleri

Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin 17.maddesinin 2.fıkrası ile Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi gereğince, Deniz Ticaret Odaları'nca gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği yenileme eğitim seminerleri düzenlenmektedir.

Bu çerçevede, Odamız merkez ve şubelerinde 2007 yılından beri gemi acenteliği yetkili personel eğitimleri ile 2008 yılından itibaren de gemi acenteliği yenileme seminerleri düzenlenmektedir.

Aşağıda yıllar itibari ile Odamız merkez, şube ve temsilciliklerinde verilen gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği seminerlerine katılan ve belge almaya hak kazanan kişilere ait rakamlar yer almaktadır.

TABLO (108):

**2007-2012 YILLARI ARASINDA
ODAMIZ MERKEZ VE ŞUBELERİNDE DÜZENLENEN
GEMİ ACENTE LİĞİ EĞİTİMLERİ İLE GEMİ ACENTE LİĞİ SEMİNERLERİ
KATILIMCI SAYILARI**

YILLAR	GEMİ ACENTE LİĞİ EĞİTİMLERİ	GEMİ ACENTE LİĞİ YENİLEME EĞİTİM SEMİNERLERİ
2007	102	---
2008	215	146
2009	458	400
2010	338	1030
2011	371	314
2012	430	308
Toplam	1914	2198

İMEAK DTO İstatistikleri

2.11.5. Türk Deniz Ticaret Filosu'nda Acente Botlarının Mevcut Durumu

Tüm Dünyada ve Türkiye'de gemi acenteliği faaliyetleri, acente motorları/botları aracılığıyla yürütülmektedir.

Acente botlarının 01.01.2013 tarihi itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu içindeki dağılımını incelediğimizde; filomuzda 6.184,36 GT ile toplam 235 adet acente botunun gemilere hizmet verdiği görülmektedir.

Bu acente botlarının GT olarak % 19.0'unun TUGS'a, %81'inin de Milli Sicil'e kayıtlı olduğu görülmektedir. İzmir, Bandırma, Zonguldak ve Mersin'deki acente motorlarının GT açısından hemen hemen aynı düzeyde olduğu görülmektedir.

**TABLO (109): Türk Deniz Ticaret Filosu'nda
Acente Motorlarının/Botlarının Mevcut Durumu
(01.01.2013)**

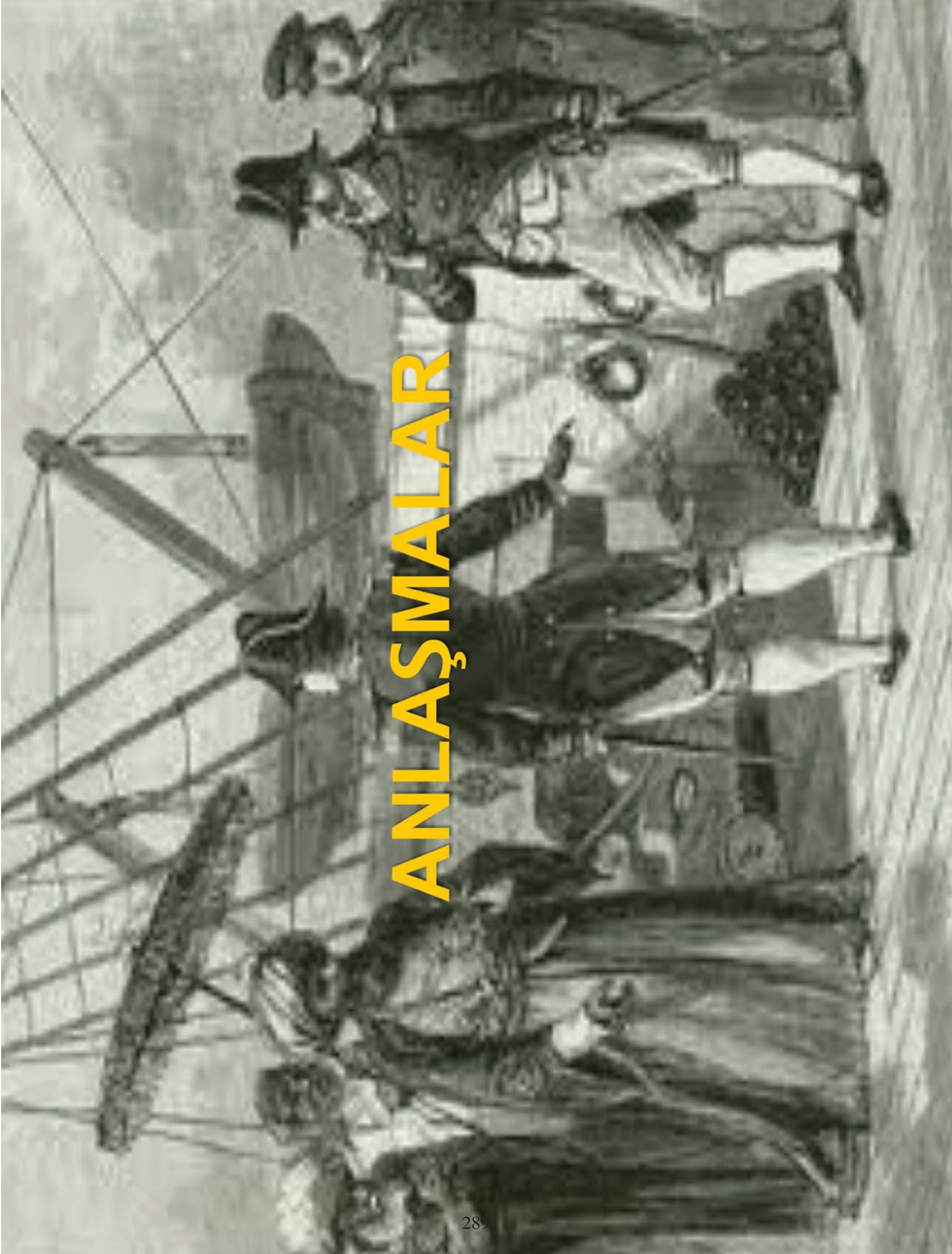
Bölgeler	Adet	GRT
İstanbul TUGS	33	1.172,86
İstanbul Milli Sicil	144	3.632,74
İzmir	13	248,91
Bandırma	7	254,21
İskenderun	2	22,10
Zonguldak	6	236,97
Mersin	19	220,26
Antalya	2	31,62
Çanakkale	4	142,67
Samsun	4	173,52
Trabzon	1	48,50
TOPLAM	235	6.184,36

İMEAK DTO İstatistikleri

Acente motorları ; İstanbul Boğazı'ndan geçen gemiler ile Ahırkapı, Ambarlı, Kartal ve Tuzla deniz sahalarına demirleyen gemilere muhtelif limanlardaki gümrük noktalarından hareketle hizmet vermektedirler. Bununla birlikte, Zeyport Limanı'nda İstanbul Valiliği'nin kararı gereği, Boğazlardan transit geçen ve İstanbul liman sınırları içinde demirleyen gemilere de acente motorları teması yapılmaktadır.

Odamız kayıtlarına göre İstanbul'da Milli Sicile ve TUGS'a kayıtlı toplam 177 adet acente motoru bulunmakta olup, halen, İstanbul Boğazı ve Marmara'da Türk ve yabancı gemilere acente hizmeti veren ve 30 adedi GEMTAC üyesi yaklaşık 70 adet acente botu bulunmaktadır.

21.10.2005 yılında İstanbul'daki motorlu sekiz tali-acentenin katılımıyla fiili olarak faaliyete geçen GEMTAC'ın ; gemi tali-acentelik hizmetleri (gemi geliş-gidiş kontrol işlemleri, gemi personel değişikliği işlemleri.(karşılama, ulaşım) , İstanbul gemi demir bölgesi gemi takip işlemleri , İstanbul liman bölgesi gemi yanaşma-kaldırma işlemleri, belgelendirme, liman, sağlık ve fener rüsum ödeme ve takip işlemleri) ile motor bot servisleri (Armatör şirketleri, ana acenteler, kumanya şirketleri, bakım onarım şirketlerine yönelik motor servisleri, çeşitli kurum ve kuruluşlara verilen motor kiralama servisleri) hizmetleri bulunmaktadır.



ANLAŞMALAR

2.12. TÜRKİYE’NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI

2.12.1. 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 karşılaşmaktadır. 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.

YÜRÜRLÜKTE BULUNAN ÇİFTE VERGİLENDİRMEYİ ÖNLEME ANLAŞMALARINI

				Yayımlandığı Resmi Gazete		Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih	
	Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Tarih	No	Yürürlük Tarihi		
1)	Avusturya	03.11.1970	01.08.1973	- 14612	24.09.1973	01.01.1974	
	Avusturya(Revize)	28.03.2008	26.06.2009	- 27270	01.10.2009	01.01.2010	
2)	Norveç	16.12.1971	21.12.1975	- 15445	30.01.1976	01.01.1977	
	Norveç (Revize)	15.01.2010	28.05.2011	- 27947 (m.)	15.06.2011	01.01.2012	
3)	Güney Kore	24.12.1983	02.10.1985	- 18886	25.03.1986	01.01.1987	
4)	Ürdün	06.06.1985	15.07.1986	- 19165	03.12.1986	01.01.1987	
5)	Tunus	02.10.1986	30.09.1987	- 19590	28.12.1987	01.01.1988	
6)	Romanya	01.07.1986	21.08.1988	- 19906	15.09.1988	01.01.1989	
7)	Hollanda	27.03.1986	22.08.1988	- 19907	30.09.1988	01.01.1989	
8)	Pakistan	14.11.1985	26.08.1988	- 19911	08.08.1988	01.01.1989	
9)	İngiltere	19.02.1986	19.10.1988	- 19964	26.10.1988	01.01.1989	
10)	Finlandiya	09.05.1986	30.11.1988	- 20005	30.12.1988	01.01.1989	
11)	K.K.T.C.	22.12.1987	26.12.1988	- 20031	30.12.1988	01.01.1989	(1)
12)	Fransa	18.02.1987	10.04.1989	- 20135	01.07.1989	01.01.1990	
13)	Almanya	16.04.1985	09.07.1986	- 19159	30.12.1989	01.01.1990	(2)
14)	İsveç	21.01.1988	30.09.1990	- 20651	18.11.1990	01.01.1991	
15)	Belçika	02.06.1987	15.09.1991	- 20992	08.10.1991	01.01.1992	(3)
16)	Danimarka	30.05.1991	23.05.1993	- 21589	20.06.1993	01.01.1991	
17)	İtalya	27.07.1990	09.09.1993	- 21693	01.12.1993	01.01.1994	
18)	Japonya	08.03.1993	13.11.1994	- 22110	28.12.1994	01.01.1995	
19)	B.A.E.	29.01.1993	27.12.1994	- 22154	26.12.1994	01.01.1995	(4)
20)	Macaristan	10.03.1993	25.12.1994	- 22152	09.11.1995	01.01.1993	
21)	Kazakistan	15.08.1995	08.11.1996	- 22811	18.11.1996	01.01.1997	
22)	Makedonya	16.06.1995	07.10.1996	- 22780	28.11.1996	01.01.1997	
23)	Arnavutluk	04.04.1994	05.10.1996	- 22778	26.12.1996	01.01.1997	
24)	Cezayir	02.08.1994	30.12.1996	- 22863	30.12.1996	01.01.1997	
25)	Moğolistan	12.09.1995	30.12.1996	- 22863	30.12.1996	01.01.1997	
26)	Hindistan	31.01.1995	30.12.1996	- 22863	30.12.1996	01.01.1994	
27)	Malezya	27.09.1994	30.12.1996	- 22863	31.12.1996	01.01.1997	
28)	Mısır	25.12.1993	30.12.1996	- 22863	31.12.1996	01.01.1997	
29)	Çin Halk Cum.	23.05.1995	30.12.1996	- 22863	20.01.1997	01.01.1998	
30)	Polonya	03.11.1993	30.12.1996	- 22863	01.04.1997	01.01.1998	
31)	Türkmenistan	17.08.1995	13.06.1997	- 23018	24.06.1997	01.01.1998	(5)
32)	Azerbaycan	09.02.1994	27.06.1997	- 23032	01.09.1997	01.01.1998	
33)	Bulgaristan	07.07.1994	15.09.1997	- 23111	17.09.1997	01.01.1998	
34)	Özbekistan	08.05.1996	07.09.1997	- 23103	30.09.1997	01.01.1997	
35)	A.B.D.	28.03.1996	31.12.1997	- 23217	19.12.1997	01.01.1998	
36)	Beyaz Rusya	24.07.1996	22.04.1998	- 23321	29.04.1998	01.01.1999	
37)	Ukrayna	27.11.1996	22.04.1998	- 23321	29.04.1998	01.01.1999	
38)	İsrail	14.03.1996	24.05.1998	- 23351	27.05.1998	01.01.1999	

39)	Slovakya	02.04.1997	03.10.1999 - 23835	02.12.1999	01.01.2000	
40)	Kuveyt	06.10.1997	28.11.1999 - 23890	13.12.1999	01.01.1997	
41)	Rusya	15.12.1997	17.12.1999 - 23909	31.12.1999	01.01.2000	
42)	Endonezya	25.02.1997	15.02.2000 - 23965	06.03.2000	01.01.2001	
43)	Litvanya	24.11.1998	10.05.2000 - 24045	17.05.2000	01.01.2001	
44)	Hırvatistan	22.09.1997	10.05.2000 - 24045	18.05.2000	01.01.2001	
45)	Moldova	25.06.1998	25.07.2000 - 24120	28.07.2000	01.01.2001	
46)	Singapur	09.07.1999	18.07.2001 - 24466	27.08.2001	01.01.2002	
47)	Kırgızistan	01.07.1999	12.12.2001 - 24611	20.12.2001	01.01.2002	
48)	Tacikistan	06.05.1996	24.12.2001 - 24620	26.12.2001	01.01.2002	
49)	Çek Cumhuriyeti	12.11.1999	15.12.2003 - 25317	16.12.2003	01.01.2004	
50)	İspanya	05.07.2002	18.12.2003 - 25320	18.12.2003	01.01.2004	
51)	Bangladeş	31.10.1999	15.12.2003 - 25317	23.12.2003	01.01.2004	
52)	Letonya	03.06.1999	22.12.2003 - 25324	23.12.2003	01.01.2004	
53)	Slovenya	19.04.2001	23.12.2003 - 25325	23.12.2003	01.01.2004	
54)	Yunanistan	02.12.2003	02.03.2004 - 25390	05.03.2004	01.01.2005	
55)	Suriye	06.01.2004	28.06.2004 - 25506	21.08.2004	01.01.2005	
56)	Tayland	11.04.2002	08.01.2005 - 25694	13.01.2005	01.01.2006	
57)	Sudan	26.08.2001	17.09.2003 - 25232	31.01.2005	01.01.2006	
58)	Lüksemburg	09.06.2003	08.01.2005 - 25694	18.01.2005	01.01.2006	
59)	Estonya	25.08.2003	04.07.2004 - 25512	21.02.2005	01.01.2006	
60)	İran	17.06.2002	09.10.2003 - 25254	27.02.2005	01.01.2006	
61)	Fas	07.04.2004	22.06.2005 - 25853	18.07.2006	01.01.2007	
62)	Lübnan	12.05.2004	17.08.2006 - 26262	21.08.2006	01.01.2007	
63)	Güney Afrika Cum.	03.03.2005	20.11.2006 - 26352	06.12.2006	01.01.2007	
64)	Portekiz	11.05.2005	15.12.2006 - 26377	18.12.2006	01.01.2007	
65)	Sırbistan-Karadağ	12.10.2005	08.08.2007 - 26607	10.08.2007	01.01.2008	
66)	Etiyopya	02.03.2005	09.08.2007 - 26608	14.08.2007	01.01.2008	
67)	Bahreyn	14.11.2005	21.08.2007 - 26620	02.09.2007	01.01.2008	
68)	Katar	25.12.2001	05.02.2008 - 26778	11.02.2008	01.01.2009	
69)	Bosna-Hersek	16.02.2005	08.04.2007 - 26487	18.09.2008	01.01.2009	
70)	Suudi Arabistan *	09.11.2007	03.02.2009 - 27130 (m.)	01.04.2009	01.01.2010	
71)	Gürcistan	21.11.2007	10.02.2010 - 27489	15.02.2010	01.01.2011	
72)	Umman	31.05.2006	13.03.2010 - 27520	15.03.2010	01.01.2011	(6)
73)	Yemen	26.10.2005	13.03.2010 - 27520	16.03.2010	01.01.2011	
74)	İrlanda	24.10.2008	10.08.2010 - 27668	18.08.2010	01.01.2011	
75)	Kanada	14.07.2009	29.04.2011 - 27919 (m.)	04.05.2011	01.01.2012	
76)	Yeni Zelanda	22.04.2010	04.07.2011 - 27984 (m.)	28.07.2011	01.01.2012	

(1)	Anlaşmanın 5 inci maddesinin 2 nci fıkrasının (h) bendinin 2 nci fıkrası, 11 inci maddesinin 3 üncü fıkrasının (c) 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, 01.01.2011 tarihinden sonraki vergilendirme dönemleri için uygulanmayacaktır.
(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)	Anlaşma hükümleri müteahhitlik yönünden 17.08.1995; diğer hükümler yönünden ise 1.1.1998 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
(6)	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.
*	" <u>Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında İki Akit Devletin Hava Taşımacılık Teşebbüslerinin Faaliyetleri Dolayısıyla Alınan Vergilerde Karşılıklı Muafiyet Anlaşması</u> " 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 Devletlerin hava taşımacılık faaliyetleri dolayısıyla alınan vergileri kapsamaktadır.

Kaynak : Gelir İdaresi Başkanlığı (www.gib.gov.tr) 26.04.2011

2.12.2. İkili Ticaret ve Deniz Taşımacılık Anlaşmaları

Deniz Taşımacılık Anlaşmaları

SN	ADI/KONUSU	Resmî Gazete Tarihi	Resmî 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 KUZEY 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 Taşımacıları 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'ta 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 Karadenizde 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 RoRo gemilerinde Yolcu ve Motorlu Araçların Taşınmasına Dair Anlaşma	01.05.1986	19094	
32	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Açık Denizlere Giden Gemilerin Mürettebat Üyelerinin Sertifikalarının Karşılıklı Tanınması	13.05.2004	25461	
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	14.04.2009	27200	

	Anlaşması			
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	29 Mayıs 2013	28661	
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 KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ SAĞLIK BAKANLIĞI ARASINDA GEMİADAMLARI SAĞLIK RAPORLARININ DÜZENLENMESİNE İLİŞKİN PROTOKOL	15.08.2007	26614	

Kaynak :Denizcilik Müsteşarlığı (www.denizcilik.gov.tr) 26.04.2011

VERSİTESİ



DENİZCİLİK EĞİTİMİ

TURK DENİZ EĞİTİM VAKFI
SÜLEYMAN DEMİREL EĞİTİM MERKEZİ



2.13. Denizcilik Eğitimi

Türkiye Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı IMO tarafından muhatap kabul edilmektedir. 1990'lı yıllarda limanlarda bağlanan Türk Bayraklı gemilerin sayısının artması sonrasında, 2002 yılında gemiadamları 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 16 Fakülte vardır. Ayrıca, KKTC'de faaliyette bulunan Yakın Doğu Üniversitesi de 4 yıllık lisans programı uygulamaktadır. (7) Meslek Yüksekokulu ve (50) Meslek Lisesi faaliyetlerini sürdürmektedir.

Denizcilik Fakülteleri

ÜNİVERSİTE ADI	FAKÜLTE ADI
ADANA BİLİM VE TEKNOLOJİ ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ	BANDIRMA DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ FAKÜLTESİ
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
İZMİR KATİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	BARBAROS HAYRETTİN DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ FAKÜLTESİ
ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
ORDU ÜNİVERSİTESİ	FATSA DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

Meslek Yüksekokulları

ÜNİVERSİTE ADI	MYO ADI
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ	DENİZ TEKNOLOJİLERİ MESLEK YÜKSEKOKULU
EGE ÜNİVERSİTESİ	URLA DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZ VE TİCARET MESLEK YÜKSEKOKULU
MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ	BODRUM DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU

Meslek Liseleri

MESLEK LİSELERİ	
KONYAALTI	
ANTALYA	Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
ARTVİN	Kemalpaşa Çok Programlı Lisesi
AYDIN	Selçuk Özsoy Kız Teknik ve Meslek Lisesi
AYDIN	Adviye-Ertuğrul Acun Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
BALIKESİR	Pakmaya Kenan Kaptan Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
BALIKESİR	Karşıyaka Çok Programlı Lisesi
BİTLİS	Tatvan Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
ÇANAKKALE	Armatör Yakup Aksoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
ÇANAKKALE	Çanakkale İMKB Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
GİRESUN	Kaptan Ahmet Fatoğlu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
GİRESUN	Espiye Ş. Cengiz Sarıbaş Teknik ve End. Mes. L. Denizcilik Anadolu Meslek , Denizcilik Meslek Lisesi
GİRESUN	Tirebolu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
HATAY	Sefa Atakaş Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
İSPARTA	Eğirdir Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Meslek Lisesi
İSTANBUL	Hüseyin Rahmi Gürpınar Çok Programlı Lisesi
İSTANBUL	Ziya Kalkavan Denizcilik Anadolu Teknik Lisesi ve Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
İSTANBUL	Barbaros Hayrettin Paşa Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi, Denizcilik Meslek Lisesi
İSTANBUL	Pendik Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
İSTANBUL	Piri Reis Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
İSTANBUL	Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Teknik Lisesi
İZMİR	Ulusoy Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Teknik Lisesi
İZMİR	Güzelbahçe İMKB Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi
İZMİR	Mordoğan Fatma Emin Karaağaç Çok Programlı Lisesi, Denizcilik Meslek Lisesi
İZMİR	Çınarlı Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Meslek Lisesi
İZMİR	Nevvar Salih İşgören Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
İZMİR	Şehit İdari Ataşe Çağlar Yücel Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
KASTAMONU	İnebolu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
KOCAELİ	Gölcük Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
KOCAELİ	Hereke Nuh Çimento Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
MERSİN	Mersin Deniz Ticaret Odası Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
MUĞLA	Kız Teknik ve Meslek Lisesi
MUĞLA	Bodrum Turgut Reis Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi
MUĞLA	Köyceğiz Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi, Denizcilik Meslek Lisesi
MUĞLA	Bozburun Deniz Ticaret Odası Çok Programlı Lisesi

MUĞLA	75.Yıl Kız Teknik ve Meslek Lisesi
ORDU	Fatsa Atatürk Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
RİZE	Işık Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
RİZE	Çayeli Ahmet Hamdi İsaçoğlu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
RİZE	Hasan Kemal Yardımcı Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
SAMSUN	Nedime Serap Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Teknik Lisesi
SİNOP	Sinop Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
TEKİRDAĞ	Tekirdağ Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
TRABZON	Çarşıbaşı Meslekî ve Teknik Eğitim Merkezi, Denizcilik Meslek Lisesi
TRABZON	Trabzon Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
TRABZON	Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
TRABZON	Sürmene Türk Telekom Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
VAN	Van Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
YALOVA	Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
ZONGULDAK	Hatice Erdem Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi ve Denizcilik Meslek Lisesi

Piri Reis Üniversitesi:

Pîrî Reis Üniversitesi, Türk Denizcilik sektörünün tam desteğini alarak 2008 yılında Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) tarafından kurulmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütünde görev alarak dünyadaki 164 ülkenin Denizcilik Eğitimi'ne yön vermiş, Dünya Denizcilik Üniversiteleri Birliği'ni kurmuş yöneticilerin yer aldığı Uluslararası AB Projeleri ve sahip olduğu akademik bağlantıları ile dünya denizcilik platformlarında tanınan ve sayılan bir **Dünya Denizcilik Üniversitesi**'dir.

Bünyesinde ;

Fen Edebiyat Fakültesi, Temel Bilimler, **İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi** Ekonomi Ve Finans, Uluslararası İşletmecilik ve Ticaret, **Mühendislik Fakültesi** Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği, Makine Mühendisliği, **Denizcilik Fakültesi** Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, **Denizcilik Meslek Yüksekokulu**, Deniz Ulaştırma İşletme, Gemi Makineleri İşletme, Mekatronik , Gemi İnşaatı, Yat İşletme Ve Yönetimi, Deniz Ve Liman İşletmeleri, **Fen Bilimleri Enstitüsü**, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (Yüksek Lisans Programı), Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (Doktora Programı) bölümleri ve **Rektörlüğe Bağlı Birimler**, İngilizce Hazırlık Bölümü, Sürekli Eğitim Merkezi (Püsem), Erasmus Koordinatörlüğü ve AB Proje Koordinatörlüğü bulunmaktadır.

Üniversite Ekim 2013 tarihinden itibaren eğitimini Dünya standartlarında eğitim teknolojilerinin kullanılacağı BREEAM uluslararası akreditasyonlu, çevre duyarlı yeşil kampüsünde sürdürecektir.



3. BÖLÜM DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
1	GEMİ İNŞA SEKTÖRÜ VE FİNANSMAN 2023 Türkiye'nin ticaret hedeflerine ulaştığı dönemde Deniz Ticaret Filomuz çok eski ve kullanılmaz olacak, 500 milyar dolar ihracat ve yine yaklaşık 750 milyar dolarlık ithalatımız için her yıl yaklaşık 50 milyar Dolar Navlun yabancılara bayraklı gemilere ödenecektir. Avrupa'nın en büyük kapasitesine ve en rekabetçi tersanelerine sahip Türkiye'nin, arz talep dengesi ile duran gemi siparişleri yüzünden kapanma ve yok olma aşamasına gelmiş tersanelerinin, önümüzdeki 10 yılda beklenen büyüme hedefleri doğrultusundaki ihtiyaçlarına karşılık verecek şekilde siparişlerin teşvik edilmesi gerekmektedir. 2008 Krizi sonrası oluşan yeni dengelere ayak uydurma ve kriz döneminde oluşan yaraları sarma dönemi halen devam etmekte olup, Avrupa Birliği ve Uzakdoğu Ülkelerinde ilgili DEVLETLER TARAFINDAN kendi tersanelerine yönelik verilen destek ve teşvikleri de göz önüne alındığında; gemi inşaat sektörüne finansal destek verilmesi zorunlu hale gelmiştir. Türk tersaneciliğinin mevcut durumda kapasite kullanımının %15'in altında çalışması ve son 3 yılda 30 bin kişi kadar istihdam kaybının oluşmasının yanı sıra global piyasada görece yeterli bir gemi inşaat talebinden de hak ettiği bir payı alamaması nedeniyle DEVLET DESTEĞİ gerekli değerlendirilmektedir. Türk armatörlerin yurtdışında yerleşik tersanelere vermiş oldukları siparişlerin birçoğu daha önce bahsedilen fiyat dezavantajlarının kaldırılması durumunda rahatlıkla ülkemiz tersanelerinde inşa edilebilecek sınıflarında olduğu da açıktır. Rekabet koşullarının eşitlenmesi, sadece yurtdışından gelebilecek siparişlerin değil, yurtdışına gidenlerin de bir kısmını önleyebilecektir.	SORUN	İLGİLİ KURUM - Ekonomi Bakanlığı - Hazine Müş. - Maliye Bakanlığı - Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
		ÇÖZÜM ÖNERİSİ 1. Temel olarak Türk tersanelerinde gemi inşaatı etkinliğini arttırmaya yönelik "gemi" yani "ürün odaklı" teşvik kapsamında ihracat primi sistemi getirilmelidir. 2. Türk tersanelerine yeni gemi siparişi verecek Türk Armatörleri için Kredi Garanti Fonu (KGF) sistemine yeni alınacak gemi inşaat siparişlerinin dahil edilmesi, 3. Avrupa Birliği'nde sektöre yönelik halen geçerli modernizasyon yatırımları, yenilikçi yatırımlar, çevre, araştırma ve eğitim nitelikli gemi sanayi destek unsurlarının aynısına kendi mevzuatımızda yer verilmesi. Çevreye duyarlı Emisyon salınımı az olan gemilerin inşasına özellikle destek verilmesi. 4. 2023 Türkiye İhracat ve Ticaret hacmi hedeflerine Türk Bayraklı bir deniz ticaret filosu ile hazır olmak amacıyla su anda ortalama yaşı 25 in üzerinde olan "Koster Filosu" olarak ifade edilen kuru yük filosunun ve beraberinde ihtiyaç duyulacak her türlü LPG ve LNG tankerleri, Bitümen ve Kimyasal tankerler, Off Shore Supply ve Balıkçı gemileri, Ferry Boat'lar vb yenilenmesine kaynak sağlanması ve bu vesileyle gemi işletmeciliğinden gemi inşaya, gemi inşaatı yan sanayisinden gemi tedarikçilerine ilave gelir ve istihdam hareketi sağlanmış olması, 5. Tüm kamu ve ilgili kuruluşlarının yeni gemi inşaatı siparişlerinde Türk tersanelerine uygun rekabet avantajının sağlanması. 6. Gemi inşaatı çalışanlardan muhtasar vergi ve SGK primi alınmamasının sağlanması.	



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İL GİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
<p>- Ekonomi Bakanlığı Hazine MÜs. - Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>	<p>1. U.S. Eximbank Türkiye tarafından herhangi bir müdahale yapılmadığı takdirde Amerikan Eximbank kanalıyla finansmanı sağlanan projelerde Amerika tarafından düzenlenen ve Amerikan Bayraklı Gemilerin korunmasını sağlayan anlaşma şartı nedeniyle yılün tamamı Amerikan Bayraklı gemi kullanan şirketlere verilmektedir. Ancak, Amerikan Eximbank anlaşmasında kredi kullanıcı ülke Özel Sektör'ün ve Kamu Sektörü'nün istekte bulunması halinde yılün %50'sinin o ülke bayraklı gemilere verilmesi mümkündür. Bu konuda Hazine'nin ilgili dairesinin koordinasyonunda bu istemin gerçekleştirilmesini sağlayacak mekanizma oluşturulmalıdır.</p> <p>2. Buldukları ülkelerin yatırım mallarının ihracatlarını teşvik amacıyla Amerikan Eximbank gibi diğer ülkelerde de ihracat kredi kuruluşları (Fransa'da Coface, Almanya'da Hermes, İtalyan Sace vs) yine taşımacılığı kendi ülke bayraklı gemilerinin tekelinde buldurucu şartlar belirlemişlerdir. Bu konuda da Hazine'deki ilgili birim kredi kullanan Özel Sektör ve Kamu sektörü ile beraber bu tür projelerin taşınmasında en az %50'lik bir Türk Bayraklı taşıma payı talep etmesi faydalı görülmektedir.</p> <p>3. Dünya Bankası Kredilerinde de CIF-FOB Farkı'nın %10 fazlasında bile kredi kullanan ülke filosunun taşıma yapması imkanı bulunmaktadır. Bununla ilgili olarak görüşümüz, Hazine'nin ilgili biriminin koordinasyonunda Türk Bayraklı Gemiler'in 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</p>	<p>2</p> <p>EXİMBANK'IN TAŞIMACILIKTA VE GEMİ İNŞAATINDAKİ ETKİNLİĞİ ARTTIRILMALIDIR</p> <p>A.TAŞIMACILIKTA (EXİMBANK) Ülkemizin çeşitli yatırım kredileri kullanımında, Hazine kanalıyla anlaşmaların imzalanması öncesinde bir takım mekanizmalar oluşturularak Türk Bayraklı Gemilere yeni iş imkânları sağlayacak ve taşımacılığı rekabete sokarak döviz kazandırıcı bir uygulama getirilebilmesi için çözüm önerilerinde belirtilen çeşitli kredi tiplerine göre harekete geçilmelidir.</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLGİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
	<p>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 tarafından risk yükünün azaltılması için Norveç'deki GIEK (GuaranteeInstitute for Eksport Credits) veya İsveç'deki EKN (Exportkreditnämnden) benzeri, aracı garantör kuruluşları kurulmalıdır.</p> <p>Benzer uygulama sadece Gemi İnşa siparişlerinde değil belirli bir miktarda aşan Gemi İnşa Yan Sanayi ve ulusal bazda İmalat Sanayi ürünleri satışına yönelik olarak da geliştirilmelidir.</p> <p>EXİMBANK'ın gemi inşa sanayine desteği artırılarak, düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkanı sağlanmalıdır. Türk Eximbank'ın dünyada örnekleri görüldüğü üzere, Türkiye'de yan sanayinin kullanılmasını destekleyen finansman imkanlarını sağlaması sektörün gelişimine katkıda bulunacaktır. Bu çerçevede, sektöre uygulanabilir kredi paketi içerikleri ve teminat oranları da gözden geçirilmelidir.</p>	<p>B.GEMİ İNŞAATINDA (EXİMBANK)</p> <p>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 yapılabılır olmaktan çıkmaktadır.</p> <p>Bu ortamda, benzeri bütün gemi inşa ülkeleri Eximbank'ları tarafından uygulanmakta olan kendi ülkelerinde sipariş verilen gemilerin armatörlerine Gemi İşletme Dönemi Finansmanı (post-delivery finance) sağlanıyor olması siparişlerin büyük bir oranda Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda tersanelerine kaymasına neden olmakta olup, bu tarz imkanlar armatörün tersane seçiminde %50'den fazla etken olmaktadır. Şöyle ki, bir Türk tersanesi armatöre finansman paketi sunmadığı takdirde fiyatı düşük diğer koşulları uygun da olsa işi bir İspanyol ya da bir Hollanda tersanesine kapturabilmektedir.</p>
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	<p>1. Denizcilik Müsteşarlığı'nca 2006 yılında yapılan Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Projesi yürürlüğe konulmalı, Final Raporu'nda belirtilen yatırımlar gerçekleştirilmelidir.</p> <p>-Akdeniz/Karadeniz çanağı ile Atlas Okyanusu'nun Cebelitarık</p>	<p>3 DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI</p> <p>- Türk dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilerin 2012 yılı payı sadece %14'tür.</p> <p>Söz konusu sorun aslında aynı zamanda navlun ve gemi kiralama kaynaklı cari açık sebebi olmaktadır. Türkiye'nin 2023 hedefleri kapsamında toplam dış</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İL GİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
<p>- Maliye Bakanlığı - Ekonomi Bakanlığı - Sağlık Bakanlığı - Hıdud ve Sahiller Sağlık Genel Md -KEGM</p>	<p>Boğazi'ndan kuzey yönde Almanya'ya kadar (Continent Hattı) ve güney yönde Fas'ı içine alan sahil şeridi bölgelerinde çalışacak 1500-12000 DWT aralığında yeni gemiler inşa edilerek Türk Koster Filosu yenilenmeli, gemi yapımı sırasında gerekli destekler verilerek Filonun yenilenmesi sağlanmalıdır.</p> <p>2. Diğer taşıma modlarından alınmayan sadece denizyolu taşımacılığında alınan serbest sağlık resmi ücretleri düşürülmelidir.</p> <p>3. Fener ücretlerinde komşu ülkeler ile rekabet edilebilir seviyede indirim sağlanmalıdır.</p> <p>4. Türk armatörünün 2013 Ocak itibariyle yabancı bayrakta yaklaşık 20,8 milyon DWT (1000 GT ve üzeri) gemisi çalışmakta olup, (Türk Bayrağı'nda ise 9,5 milyon DWT'dur.) (1000 GT ve üzeri) yabancı bayrağa geçişi önlemek için T/B gemilerdeki personel ve işletme giderlerini yabancı bayraklı gemilere göre pahalı hale getirerek rekabetçi navlunla piyasada çalışmalarını engelleyen yüksek SGK giderleri azaltılmalıdır.</p>	<p>ticaretinin bir trilyon doları aşması beklenmektedir. Mevcut yerli taşımacılık payı devam ederse sadece navlunlardan kaynaklanan yıllık cari açık katkısı 20 milyar doları aşacaktır.</p> <p>- Türk Bayraklı Koster Filosu yenilenmeli, koster taşımacılığı canlandırılmalıdır. Bir zamanlar koster tipi gemilerle Akdeniz'de hakimiyet kurmuş olan Türk Deniz Ticaret Filosu'nda 1500-7500 dwt aralığında 242 adet koster tipi gemi bulunmakta olup, bunların 24 adedi 10-19 yaş aralığında, 174 adedi de 20 yaşın üzerindedir. Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde bu gemilerin diğer ülke gemileri ile rekabet gücü kalmayacaktır.</p> <p>- Yabancı bayrağa geçişin önlenmesi için gerekli tedbirler alınmalıdır.</p>
<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>	<p>Ülkemizin, pek çok sektörde dünya devleri ile yarışır bir hale gelmesini temin eden, hemen her sektörün dinamik, rekabet edilebilir ve gelişimine istihdam yaratan bir yapıya kavuşmasını sağlayan Hükümetimizin 05.08.2011 tarih ve 3062 sayılı, 07.08.2012 tarih ve 2915 sayılı ve 07.11.2012 tarih ve 4281 sayılı yazılarımızdaki çekincelerimiz ile yargı kararları da dikkate alınarak Kılavuz ve Römorkörçülük Hizmetleri Teşkilatlarına Verilecek İzinler Hakkında Yönetmeliği bir an önce yürürlüğe konulmalıdır.</p>	<p>4 KILAVUZ VE RÖMORKÖRCÜLÜK HİZMETLERİ TEŞKİLATLARINA VERİLECEK İZİNLER HAKKINDA YÖNETMELİK TASLAĞI</p> <p>Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nca en son hazırlanan "Kılavuzluk ve Römorkörçülük Hizmetleri Teşkilatlarına Verilecek İzinler Hakkında Yönetmelik Taslağı" 06.07.2011 tarih ve 20006 sayılı yazı ile Odamıza gönderilerek, Odamız görüşlerinin 30 gün içinde bildirilmesi istenmiş ve tüm sektörümüzün görüşü ve mutabakatı alınarak hazırlanan Odamız görüşü 05.08.2011 tarih ve 3062 sayılı yazı ile Müsteşarlığa gönderilmesine rağmen söz konusu yönetmelik maalesef henüz yayımlanarak yürürlüğe girmemiştir.</p> <p>Bilindiği üzere, denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından önem arz</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>yetersizliği, kılavuz ve diğer personelin özlük haklarını karşılamadaki imkansızlıkları (bir süre önce maaşlarını alamadıkları için 22 kılavuz kaptanın istifası) nedeniyle istenen hizmetleri gerektiği gibi sağlayamadığı,</p> <p>5. Keza ; BP, Milangaz, Aygaz gibi LPG ithal eden şirketlere ait gemilerin ilgili limanlarda yapılan düzenli yavaşma ve boşaltmalarda 2 römorkör yerine 3 römorkör kullanılarak LPG fiyatlarına ton başına 7 dolarlık ek maliyet getirildiği,</p> <p>anlaşılmalıdır.</p>		
5	<p>DENİZ TİCARETİ İSTATİSTİKLERİNİ DERLEME VE DÜZENLEME YÖNETMELİĞİ</p> <p>Deniz Ticareti İstatistiklerini Derleme ve Düzenleme Yönetmeliği, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca 01.03.2013 tarih ve 28574 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.</p> <p>Söz konusu Yönetmelik sektörde sıkıntı yaratacak olup,</p> <p>-Ülkemiz limanlarına gelen/giden ve/veya Türk Boğazlarından geçen gemiler ile yine ülkemiz limanlarına gelen/giden yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin ve söz konusu Yönetmelik ile gemi acentelerinden talep edilen bilgilerin tamamının Liman İşletici kuruluşlara, Liman Başkanlıklarına muhtelif form ve elektronik sistem kullanılarak belli kurallar çerçevesinde verildiği ve Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na "Özet Beyan" kuralları çerçevesinde beyan edildiği,</p> <p>- Aynı zamanda ülkemiz ticaretine yön veren Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na verilen söz konusu bilgilerde, gemi değişikliği, yük cins/miktar/alcı/satıcı/tarih vs gibi işin akışından kaynaklanan her türlü değişikliğin de 4458 Sayılı Gümrük Kanunu ve bu kanuna ilişkin Gümrük Yönetmeliği çerçevesinde değiştirildiği, nihai halini, yine bu yönetmelikte belirtilen süreler içinde veya kati ithalat veya ihracat işleminin gerçekleşmesinin zaman aldığı,</p> <p>-Hal böyle iken aynı bilgilerin muhtelif kurumlara ayrı ayrı elektronik programlar ile gönderilmesinin gemi acentelerine gerek iş gücü gerekse maddi olarak önemli yük getireceği,</p> <p>-Aynı bilgilerin muhtelif kurumlardan istenmesinin bilgi kirliliğine yol açacağı,</p> <p>-İş akışının gerekleri dolayısı ile yapılan düzeltmelerde Deniz Ticareti Genel</p>	<p>Yönetmelik çekinceler dikkate alınarak yeniden gözden geçirilmelidir.</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLĞİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
		<p>Müdürlüğü tarafından çizilen takvimlere uyulamayacağı, bu sebeplerle çeşitli yaptırımlar karşısında kalmacağı,</p> <p>-Elde olmayan nedenlerle verilen hatalı bilgiler nedeniyle bir gemi acentesinin 5 ile 30 gün arasında kapatılmasının kabul edilebilir bir yaptırım olmayacağı, bu durumun bir gemi acentesinin ticari hayatını sona erdireceği, şekilde endişeler yaşanacağı değerlendirilmektedir.</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>Eşyanın Teslimi</p> <p>Madde 130: (1) Eşya, boşaltma yerinde konşimentoda teslim edileceği gösterilen ve bir nüshasını taşıyan kimseye ve eğer konşimento emre muharrer ise ciro ile devralmış şahsa antrepo veya gecici depo işleticisi tarafından teslim olunur. Bu kimseler eşyayı almak için lazım gelen vasıfları haiz sayılır. Ancak, konşimento ibrazı esas olmakla birlikte, konşimentosu ibraz edilemeyen petrol ve türevleri, eşyanın taşıyıcısı veya temsilcisi tarafından eşyanın alıcısı olarak gösterilen (Değişik ibare:RG-2/11/2011-28103) onaylanmış kişi statü belgesi sahiplerinin, konşimentodaki eşya bilgilerini içeren ve konşimentonun en geç doksan gün içinde ibraz edileceğine dair verecekleri taahhünameye istinaden konşimento ibrazından önce alıcıya teslim edilebilir.</p> <p>130/(4) Eşyanın, tasıma sözleşmesi kapsamında alıcısına fiilen teslimine ilişkin Türk Ticaret Kanunu hükümleri saklıdır.</p> <p>Aynı konunun devamı olarak ve AB uygulamalarına paralel olmak üzere;</p> <p>Gümrük İdareleri / Liman İşletmeleri ve Taşıyıcıların elektronik ortamda birbirlerini görenek ve gümrük idaresinin onayını; taşıyıcının onayını gören Liman İşletmelerinin eşyayı teslim etmesi</p>	
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı		
6		<p>DENİZYOLUYLA İTHAL EDİLEN MALLARIN TAŞIYICI ONAYI OLMADAN TESLİMİ</p> <p>Bilindiği üzere; Gümrük Yönetmeliği Madde 130'da Eşyanın Teslimi konusu tarif edilmiş olmasına rağmen bu maddede “Taşıyıcının onayı”nın aranmaması nedeni ile kötü niyetli kişiler tarafından taşıyıcının hakları ihlal edilmektedir.</p> <p>Konu hakkında Odamızca 13.09.2010 tarih ve 4013 sayılı yazı 23.03.2011 tarih ve 1237 sayılı yazılarımız ile sorun dile getirmiş ancak bugüne kadar herhangi bir netice alınmamıştır.</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

SORUN		ÇÖZÜM ÖNERİSİ		İLGİLİ KURUM
7	<p>4458 SAYILI GÜMRÜK KANUNU İLE 5607 SAYILI KAÇAKÇILIKLA MÜCADELE KANUNUNDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN TASARISI TASLAĞI</p> <p>- 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Taslağı yerinde bir çalışma olmasına rağmen Tasarıda yer alan ceza düzenlemeler, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 5.maddesinde yer alan "<i>kanunun genel hükümleri, özel ceza kanunları ve ceza içeren kanunlardaki suçlar hakkında da uygulanır ifadesi</i>" dikkate alındığında, Türk Ceza Kanunu'na, hatta Anayasa ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ne aykırılıklar teşkil etmekte, bu aykırılıkların hukukun temel prensipleri ve Türk Ceza Kanunu'nun ilkeleri göz önünde tutularak giderilmesinin gerekmektedir.</p> <p>- Türkiye'de Kaçakçılık Kanunu ile Gümrük Kanunu hükümleri çatışmakta olup, aynı fiil için hem ceza müeyyidesi hem de idari para cezası öngörülmekte, hatta bazı durumlarda Kaçakçılık Kanunu'nun ihlali durumunda ayrıca sahtecilik suçundan kovuşturma yapılmakta, bu kovuşturmalarda fiilin Gümrük Kanunu'nun uygulama alanına girmesi nedeni ile ceza yargılamasının yapılamayacağı şeklindeki düşünceler uygulamada dikkate alınmamakta olup, bu nedenle ülkemizde yapılacak bir Gümrük Mevzuatı değişikliğinde Gümrük Kanunu'na giren fiillerle, Kaçakçılık Kanunu'na giren fiillerin kesin hatlar ile ayrılması gerekmektedir, ancak bu durum Taslakta görülememekte ve bu yönü itibari ile Taslak çok önemli bir değişikliği ifade etmemektedir.</p> <p>- Gümrük Kanunu'ndaki eylemlerin doğrudan doğruya devletin uğradığı maddi zararı, konunun mali ve vergisel yönlerini içermesi gerekmektedir olup, Kaçakçılık Kanunu'nda çok vahim suçların yer alması gerektiği değerlendirilmektedir. 5607 sayılı Kanun, hala 1918 sayılı Kanunun esaslarını ve izlerini taşıyan modern Türkiye'yi baskı altına alan, ithalat ve ihracat rejimini tamamen engelleyici rol oynayan bir kanun olup, bu sistemin terk edilerek uyuşturucu</p>	şeklinde bir sistemin kurulmasını uygun olacaktır.	22.05.2012 tarih ve 1812 sayılı yazımız ile belirttiğimiz üzere genel olarak ve taslak maddeler hakkındaki görüşlerimiz ile ekli hukuki görüşlerimiz de dikkate alınarak söz konusu Kanunda Odamız görüşlerine yer verilmelidir.	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
8	<p>madde ve silah kaçakçılığı, toplum için tehlikeli, gizli örgütlere patlayıcı, ateşleyici vb.maddelerin ithalatı gibi bir çok ağır ihlallerin 5607 sayılı Kanunda öngörülmesi ve gümrük rejimine aykırı diğer fiillerin Gümrük Kanunu ve Gümrük Mevzuatı içindeki idari yaptırımlara yerini bırakmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>ULUSLARASI SEFER YAPAN GÜMRÜKLÜ TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE İHTİYAÇLARI OLAN YEDEK PARÇALARIN VERİLMESİNDE YAŞANAN ZORLUKLAR</p> <p>Yabancı bayraklı gemiler Türk Boğazları'ndan transit geçerken veya Türk limanlarında iken ihtiyaçları olan ve "ship spares in transit" olarak gelen yedek parçaları gümrüğe transit (aktarma) beyannameesi ile vererek hemen almalarına rağmen uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemiler Türk Boğazları'ndan transit geçerken veya Türk limanlarında iken "ship spares in transit" ibaresi ile gelen yedek parçaları Gümrük İdaresi'nce ithalat gibi kabul edilmekte ve bu yedek parçalara Gümrük Vergisi ve KDV uygulanmaktadır.</p> <p>Bu durumda maliyetler oldukça artmakta, işlemler uzamakta ve bekleme tahammülü olmayan uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemiler ihtiyacı olan yedek parçaları alamadan yurt dışına çıkmakta ve yedek parça ihtiyaçlarını yurt dışındaki limanlarda maliyeti yüksek olarak temin etmek durumunda kalmaktadırlar. Ayrıca, gemilerine gerekli olan yedek parçaları zamanında alamadıkları için gemilerinde arıza konusunda büyük sıkıntılar yaşamaktadırlar.</p> <p>Örneğin ; uluslar arası sefer yapan Türk bayraklı bir gemi nasıl yabancı bayraklı bir gemi gibi gümrüksüz satış mağazalarından faydalanabiliyor ise yedek parça işlemlerinde de aynı haktan yararlanmalıdır.</p>	<p>Gümrüklü Türk bayraklı gemilere yurt dışından "ship spares in transit" ibaresi ile gelen yedek parçaların verilmesinde yabancı bayraklı gemilere uygulanan prosedürün aynen uygulanması sağlanmalıdır.</p>	<p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı</p>
9	<p>GÜMRÜKLÜ GEMİLERDEN TEST EDİLMEK VEYA ONARILMAK ÜZERE ALINAN MALZEMELERİN GEMİLERDEN ÇIKIŞ/GİRİŞ İŞLEMLERİNİN KOLAYLAŞTIRILMASI</p> <p>Türk ve yabancı bayraklı gemilerden onarım veya servis yapılmak üzere</p>		



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>alınan ve test yapılarak gemiye tekrar teslim edilmesi gereken malzemelerin geçici ithal beyannamesi ile gemi dışına çıkarılması süreci 1-2 günde tamamlaması, bu sürecin zaman ve maddi kayıplara sebebiyet verdiği, İstanbul ve Çanakkale Boğazi'ndan geçmekte olan Türk ve yabancı bayraklı gemilerin bu sebeple ihtiyaç duydukları onarım işlemlerini ülkemizin yerine başka ülkelere yaptırdığı, bu durumun ayrıca döviz kaybına sebebiyet verdiği ifade edilerek Türk ve yabancı bayraklı gemilerden onarım veya servis yapılmak üzere alınan ve test yapılarak gemiye tekrar teslim edilmesi gereken malzemelerin giriş çıkış işlemlerinin kolaylaştırılması için Odamız üyesi ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan yetki belgesine sahip gemi acente firmalarının taleplerinin kabulü ile giriş çıkış ve ayniyat tespiti işlemleri için eşyanın ayniyat bilgilerinin içeren formun (eşyanın değeri, GTIP, eşya tanımı, avırt edici özellikleri veya fotoğraf eklenmesi vb.bilgiler) gemi kaptanı ve Odamız üyesi donatanlar/firma temsilcileri veya yetkili gemi acentesi tarafından doldurulacak imzalanması ile İdareniz tarafından yetkilendirilmiş personelle kaydının ve kontrolünün yapılarak bu malzemelerin giriş/çıkış işlemlerinin kolaylaştırılması hususu talep edilmişti.</p>	<p>Sorunun çözümüne binaen, bu kapsamda, Türk ve yabancı bayraklı gemilerden tamir bakım onarım amacıyla çıkarılan malzemelerin giriş çıkış işlemlerinde kullanılmak üzere Odamızca Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne 09.04.2013 tarih ve 1431 sayılı yazımız ekinde gönderilen gümrük giriş-çıkış formunun yürürlüğe konulmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
10	<p>İSTANBUL VE ÇANAKKALE LİMANLARINDA GÜMRÜKSÜZ EŞYA TALEPLERİ KARŞILANAMAYAN GEMİLER</p> <p>a) İstanbul ve Çanakkale liman sınırları içerisinde bulunan yurtdışına sefer yapacak gemilere bu Satış Magazalarından halen 2013/8 sayılı Genelge kapsamı eşya verilememekte ve bu durum ülkemizin önemli ölçüde döviz kaybına neden olmaktadır.</p>	<p>a) Bu döviz kaybının önlenmesini teminen 13/10/2006 tarih ve 26318 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gümrüksüz Satış Magazaları Yönetmeliği'nin; 6.Maddesinin (9) bendinde" İstanbul Boğazi ve Çanakkale Boğazi'ndan transit geçen gemilere kumanya olarak satış yapmak üzere" ibaresinin "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 Gümrüksüz Satış Magazaları Yönetmeliğinde değişiklik yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p>
11	<p>ZEYPORT LİMANINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYET HAKKINDA</p> <p>Odamız iştiraki olan Zeyport Limanı A.Ş., 2005 yılında İstanbul Valiliği'nin kararı ile yurtdışına sefer yapan gemilere yönelik "Hareket Noktası" olarak</p>	<p>Zeyport Limanı'nın ticari mevcudiyetini sürdürülebilirliği için</p>	<p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLİGLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
Ticaret Bakanlığı	bünyesinde gerçekleşen ticari işlemlerden “Liman Tesislerinden Yararlanma Bedeli” adı altında veya benzer isimde işlem başına makul bir gelir kalemi oluşturulması gerekmekte olup, bu konuda işbirliği yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.	belirlenmiş bulunmaktadır. Zeyport Limanı'nda bu faaliyet konusu ile sınırlı işlemler gerçekleşmektedir. 2012 yılında Zeyport Liman sahası içinde Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü faaliyete geçmiş bulunmaktadır.
- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü	Aşağıdaki hususlar ilgili mevzuata yansıtılmalıdır. a. Tespit edilen bedel aynı ilde bu yöntemle göre tespit edilmiş en yüksek bedelin % 10 fazlasından daha yüksek olamaz. Bu uygulamada ihale usulü ile ortaya çıkan bedeller en yüksek bedel olarak dikkate alınmaz. b. İlk yıl irtifak hakkı veya kullanma izni bedeli Defterdarlıklar tarafından oluşturulacak komisyon veya 2499 sayılı Sermaye Piyasası Kanununa tabi ekspertiz şirketleri tarafından yapılır. c.Revize projeler ve kapasite artırmada mevcut kıyı tesisinin aynı statüdeki bölümünün bedeli irtifak hakkı ve kullanma izni bedeli olarak kabul edilir. 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. e.Toplu yan sanayi alanlarında münferit sisteme geçilmesi durumunda yeniden hesaplanacak bedel mevcut bedelin 1,25 katından fazla olamaz. f.Yatırım döneminde % 70 indirim uygulaması yatırımın işletmeye açılmasına kadar sürdürülür. g.İrtifak hakkı ve kullanma izni işlemlerinde borcun ödenmiş olması ve varsa davalardan vazgeçilmiş olması şartı kaldırılmalıdır. h.Rayıç bedelin tespitinde pratik itiraz ve itirazların değerlendirilmesi sistemi oluşturulmalıdır. i.Yatırımcının başvurması halinde her zaman yeniden bedel tespiti yapılabilmelidir. i.Sektörlerin içinde bulunduğu genel ekonomik duruma göre irtifak	12 İRTİFAK HAKKI VE KULLANMA İZİNİ BEDELLERİ Hazinenin özel mülkiyetindeki veya devletin hüküm ve tasarrufundaki alanlar üzerinde kıyı yatırımlarına yönelik olarak liman (iskele, dolgu), tersane, yat limanı ve boru hattı yapmak 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.



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLİGLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
	hakki ve kullanma izni bedellerini % 1'e kadar düşürme yetkisi Bakanlar Kuruluna verilmelidir.	
	İlgili mevzuata liman dolgu alanlarında emlak vergisi alınmayacağı yazılarak özellikle Belediyelerin bu keyfi uygulamaları önlenmelidir.	
- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü - İşçileri Bakanlığı - Kıyısı Bulunan Tüm Belediyeler	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.	13 LİMAN DOLGU ALANLARINDAN EMLAK VERGİSİ TALEP EDİLMESİ Liman ve iskelelerin yapıldığı dolgu alanları 3621 sayılı Kıyı Kanununun 5. maddesinde belirtildiği üzere Devletin hüküm ve tasarrufu altında olmalarına ve buralarda kullanım izin sözleşmesine göre Devletten kiralanmasına rağmen, son bir yıldır bazı Belediyeler Devletin hüküm ve tasarrufunda bulunan ve 49 veya 29 yılına ilgili proje sahibine kullanılmakta 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 alanın mülkiyeti Devlete (Hazineye) ait olup, bu alan Hazine ile yapılan Kullanım İzin Sözleşmesi'ne istinaden hazinenin izni ile özel şirketlerce kullanılmaktadır.
		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 Milli Emlak arazisi ve iskeleler üzerindeki tasarruf, , bir taahhüt senedi karşılığı ödenen aylık (nispi) ve yıllık(maktu) kira bedeli karşılığında kiracı sıfatı nedeniyle dir. 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. Örneğin izin, planlama, ruhsat ve yapım işleri biten projeler için İşletme İzni almak üzere Denizcilik Müsteşarlığı'na başvurulmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı 18.02.2007 tarihli "Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLGİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
		<p>Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” gereğince Yapı Kullanma İzin Belgesi istemekte, Belediyeler bu belgeyi vermedikleri için birçok liman ve iskele kapanma riski ile karşı karşıya kalmaktadır. Ayrıca; liman dolgu alanlarına ilişkin kural ve uygulamaları yansıtın 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>
- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü	<p>6 Temmuz 2011 tarih ve 27986 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak 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>Tebliğim “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</p>	<p>14 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>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İL GİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
	<p>Müdürlüğü denetimidir. Aynı Tebliğin “Yapı kullanma izni” başlıklı 13’ncü maddesinde dolgu 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 faaliyetini inşaat statüsüne sokularak hukuka aykırı şekilde hukuki mesnet yaratılmaya çalışılmaktadır. Yukarıda açıklanan nedenlerle dolgu alanları yapı ruhsatı, yapı kullanma izni, denetim ve harçlara tabi tutulmamalıdır. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü denetimi ve projeye uygun yapıldığına dair verdiği belge yeterli olmalıdır.</p>	
- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı	<p>KDV Genel Tebliğ Taslağı’nda yer almasının uygun olduğu değerlendirilen hususlar aşağıdaki gibidir.</p> <p>1. Bilindiği üzere yabancı bir ülkede başlayıp, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçip, yine bir yabancı ülkede son bulan uluslararası taşımacılıkta, KDV iadesi taleplerini, Maliye İdaresi, Türkiye’de her hangi bir limana uğrama yapmadığı gerekçesi ile reddetmekte ve bu işleme karşı dava açılması halinde de idari yargı mercilerinin verdikleri olumlu kararlarla bu iadeler alınmaktadır. Ancak, bu işlem; hem külfetli, hem de zaman alması nedeniyle iadelerin geç alınmasına sebebiyet vermektedir. Söz konusu Genel Tebliğ Taslağı’nda bu sorun ile ilgili her hangi bir çözüm yer almamaktadır.</p> <p>Oysa, Türkiye’den geçsin veya geçmesin üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımacılık tamamen uluslararası taşımacılıktır. Dolayısıyla da; gerek 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununu 14. maddesi, gerekse bu konuda Bakanlar Kurulunca verilen 84/8889 sayılı Karar gereğince bu taşımacılık için yüklenen ve indirim yolu ile giderilemeyen KDV tutarının iadesi gerekir.</p>	<p>15 KDV GENEL TEBLİĞ TASLAĞI</p> <p>Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı’nın 15.04.2013 tarih ve 31300 sayılı yazısı ile Odamızdan görüş sorulan İade hakkı doğuran istisnalar ile bu işlemlerden doğan katma değer vergisinin iade edilmesinde uyulacak usul ve esaslara ilişkin açıklamaların yer aldığı Katma Değer Vergisi Genel Tebliği Taslağı hakkında 14.05.2013 tarih ve 1932 sayılı yazımızdaki Odamız görüşlerinin söz konusu Taslakta yer almasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>Bu sorunun çözümü için; Söz konusu Genel Tebliğ Taslağı'nın 67. sayfasında yer alan "C.TAŞIMACILIK İSTİSNASI" ana başlıklı Bölümünün, "1. Transit ve Türkiye ile Yabancı Ülkeler Arasında Yapılan Taşımacılık İşlerinde İstisna Uygulanması" ait başlıklı kısmının, "1.1. Kapsam" başlıklı alt kısmında bulunan,</p> <ul style="list-style-type: none">- "Yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye'den geçerek yabancı bir ülkede sona eren,"- "Yabancı bir ülkede başlayıp, yabancı bir ülkede sona eren (Türkiye'den geçme şartı aranmaksızın üçüncü ülkeler arasında gerçekleşen uluslararası taşımacılık faaliyetleri)", <p>ibaresinin eklenmesinin,</p> <p>2. Ayrıca DAB (Döviz Alım Belgesi) alınması alacakların tahsiline bağlı olduğu için KDV raporlarının ancak DAB'lar geldikten sonra verilmesi, bu durumun tersaneler için ciddi finansman yüküne sebep olduğu gerekçesi ile Katma Değer Vergisi Genel Tebliği Taslağı'nda</p> <p>Madde 2.3 İstisnanın Teşviki başlıklı maddeye</p> <ul style="list-style-type: none">- "Yabancı bayraklı gemilere verilen tamir ve bakım hizmetinde ise istisnanın tevsiki için döviz alım belgesi aranmaz. Sadece fatura ve tamir bakıma ilişkin liman yazısı yeterlidir." <p>ifadesinin ilave edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>3. Gelir İdaresi Başkanlığı internet sitesinde bulunan Tebliğ Taslağı'nın 11.02.2013 tarihinde yayınlanmış şekli denizcilik sektöründeki gemi tedarikçileri ile ilgili düzenlemeleri içermekte iken 18.04.2013 tarihinde taslaktan çıkarılmış olduğu görülmektedir.</p> <p>Bahis konu ettiğimiz bölümler ;</p> <p>1.1.2.2. "Yukarıda (III/A/1.1.4.) ayrılmada belirtilen teslimlerin beyanı, "Kumanya ve Yakıt Teslim Listesi" nde yer alan</p>	



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLĞİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
	<p>teslim tarihini içerisine alan dönem beyannamesinde yapılır.”</p> <p>1.1.2.3. “İhracat faturası malın yurtdışı edildiği dönemden önce düzenlenmiş olsa dahi, istisna ihracatın yapıldığı dönemde beyan edilir.”</p> <p>1.1.3.5. “Yukarıda (III/A/1.1.1.4.) ayırımında belirtilen teslimlere ilişkin gümrük işlemlerinin Gümrük Yönetmeliğinin 415 inci maddesi çerçevesinde gümrük beyannamesi yerine “Kumanya ve Yakıt Teslim Listesi” ile yürütülmesi mümkün bulunmaktadır. Bu nedenle, uluslararası deniz ve hava taşımacılığı yapan araçlara yapılan kumanya ve yakıt teslimlerinin tevsikinde gümrük beyannamesi yerine söz konusu belgenin (aslı veya noter, gümrük idaresi, ilgili vergi dairesi müdürü, YMM onaylı örneğinin) de kullanılması mümkündür. Bu kapsamdaki teslimlerde, düzenlenen ve teslim eden ile teslim alan tarafından imzalanan sevk irsaliyesi veya teslim fişil/teslim makbuzu söz konusu liste ekinde aranmayacak ancak, ilgili firma tarafından 213 sayılı Kanunun muhafaza ve ibraz hükümleri çerçevesinde, istendiğinde ibraz edilmek üzere muhafaza edilecektir.”</p> <p>1.1.3.6. “Gümrük beyannamesi, Serbest Bölge İşlem Formu, Form 302 veya Kumanya ve Yakıt Teslim Listesinin düzenlenmesinin mümkün olmadığı hallerde, işlemin ve durumun gerektirdiği hususlar dikkate alınmak suretiyle düzenlenen söz konusu belgeler Gelir İdaresi Başkanlığının uygun bulması koşuluyla tevsik edici belge olarak kullanılabilir.”</p> <p>olup (Ek-3) bu bölümlerin taslakta ve çıkarılacak tebliğde yer almasını talep etmekteyiz.</p> <p>Esasen KDV kanununun ilk uygulamaya başlandığı tarihten bu yana uluslararası sularda seyir halindeki yerli ve yabancı bayraklı gemilere yapılan kumanya, her türlü mal ve hizmet ve yağ, yakıt teslimleri</p>	



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İL GİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
	<p>ihracat sayılmış ve Gümrük Kanunu ve yönetmeliği 2007/23 genelge ile bu işlemlerde kullanılan kumanya ve yağ yakıt listelerinin ihracatta gümrük beyannamesi olarak kabulü mümkün görülmemiştir.</p> <p>Daha sonra 2009/54 sayılı İstanbul Vergi Dairesi Başkanlığı uygulama tamimi ile var olan uygulama açıklanmıştır. İşlemlerin doğası gereği günün her saatinde ve denizin açıklarında yapılan bu teslimlerde gümrük beyannamesi düzenlenmenin zorluğu bu satışlar için fatura ve kumanya ve yağ yakıt listesini zorunlu kılmış ve Gümrük ve Gelir İdaresi bu listelerin ve faturaların KDV iadesinde kullanılmasını açıkça belirtmiştir.</p> <p>Tebliğ Taslağı'nın ilk yayınlanmış halinde yer alan açıklamalar yukarıdaki uygulamaya yön vermekte olan genelge ve tamimlere uygundur. Ancak hataen son taslaktan çıkarıldığı düşünülmektedir.</p> <p>Yukarıda bahsettiğimiz bölümler taslağın son şekline ilave edilmeli ve tebliğde yer almalıdır. Ülkemizin önemli ihracat kalemlerinden biri olan sektörümüzde KDV İade Sistemi mevcut haliyle devam etmelidir.</p> <p>4. Katma Değer Vergisi Genel Tebliğ Taslağı'nın 2.2.2. maddesinin "Hizmet ihracına ilişkin istisna, yurtdışındaki müşteriye düzenlenen hizmet faturası ile tevsik edilir. Hizmet faturalarının firma yetkililerince onaylı fotokopileri veya dökümlerini gösteren liste ibraz edilebilir. Bu belgelerin istisnanın beyan edildiği dönemde beyanname verme süresi içinde bir dilekçe ekinde ibrazı gerekir. İstisnanın beyanı için, hizmete ait ödeme belgesinin (dövizin Türkiye'ye getirildiğini tevsik eden bir belge, banka dekontu vb.) temin edilmiş olması zorunlu değildir." şeklinde ifadenin KDV Kanunu'nun 13/b maddesi "Deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler KDV'den müstesnadır" ile 60 Nolu KDV Sirküleri'nin son paragrafında</p>	



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLĞİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
	<p>“Ancak, kanunun 13/b maddesindeki istisna uygulaması tek safhali olduğundan gemiye veya acentesine doğrudan verilen hizmetler istisna kapsamında değerlendirilebilecektir.” gerekçeleri ile “2.2.2. Bu hizmetlerin söz konusu geminin sahibine, söz konusu geminin acentesine ve yük sahibine yapılmaması veya hizmetlere ilişkin işlem veya ödemelerin söz konusu geminin acentesi tarafından gerçekleştirilmesi istisna uygulamasını etkilemez” şeklinde değiştirilmiştir.</p> <p>KDV İADE İŞLEMLERİ'NDE ;</p> <p>1. KDV Kanunu'nun 13/a ve 13/b maddesine istinaden yapılacak nakit KDV iadelerinin de YMM raporuna istinaden yerine getirilmesi sağlanmalıdır.</p> <p>Buna göre KDV Genel Tebliğ Taslağı'nın 1.6.3.1.1.2.2 nakden iade başlıklı kısmında yer alan açıklama “<u>Mükelleflerin bu işlemden kaynaklanan nakden iade talepleri miktarına bakılmaksızın vergi inceleme raporu veya YMM tasdik raporuna göre yerine getirilir. Teminat verilmesi halinde, teminat verilmesi üzerine mükellefin iade talebi yerine getirilir. Teminat vergi inceleme raporu veya YMM tasdik raporu sonucuna göre çözülür. şekilde revize edilmelidir.</u></p>	
16	<p>ULUSLARARASI DENİZ TAŞIMACILIĞINDAN KAYNAKLANAN KDV İADELERİNDE MANİFESTO İSTENMESİ</p> <p>Maliye Bakanlığı'nca yayımlanan 91 Seri Nolu Katma Değer Vergisi Genel Tebliği'nde istisna kapsamına giren uluslararası deniz taşımacılığı ile uğraşan mükelleflerin iadesi gereken KDV'sinin yer aldığı KDV beyannamelerine ;</p> <ul style="list-style-type: none">- deniz manifestosu (aslı veya noter, gümrük idaresi ya da yeminli mali müşavirce onaylı örneği) ile,- İndirilecek KDV Listesi'nin eklenmesinin gerektiği belirtilmesine rağmen, deniz manifestosunun (T.C. gümrük özet beyan formunun) talep eden ilgili forwarder firmaya verilmesi	
	<p>Yaşanan sıkıntının çözümlenmesini teminen ;</p> <ul style="list-style-type: none">- Özet beyan belgesi yerine bu belgede belirtilen her bir yük grubuna ait resmi bir belge olan ve gümrük tarafından kayıt altına alınan tescil edilen konşimento belgelerinin ilgili forwarder firmaya verilmesinin yeterli olacağı,- “Deniz manifestosu yerine manifesto bilgilerinin içeren listelerin YMM veya noter tasdikli suretlerinin ibrazı suretiyle bu satışlarda KDV hesaplanmaması ve bu işlemler nedeni ile yüklenen vergilerin	
		<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı -Maliye Bakanlığı Hazine Müst. - Ulaştırma,</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
17	<p>durumunda, belgede yer alan diğer firmalara ait –ticari gizliliği olan- bilgilerin açığa çıkmasına neden olacağından özet beyan (deniz manifestosu) verilmesi uygun olmamakta, ticari hayatta olumsuzluklara neden olmaktadır.</p>	<p>indirimi veya iadesinin talep edilmesi mümkün bulunmamaktadır.” ifadesinin “Deniz manifestosu yerine manifesto bilgilerinin içeren listelerin (konşimentoların) YMM veya noter tasdikli suretlerinin ibrazı suretiyle bu satışlarda KDV hesaplanmaması ve bu işlemler nedeni ile yüklenen vergilerin indirimi veya iadesinin talep edilmesi mümkündür.” şeklinde değiştirilmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir.</p> <p>Maliye Bakanlığı’na yayımlanacak bir Genel Tebliğ ile istisna kapsamına giren uluslararası deniz taşımacılığı ile uğraşan mükelleflerin iadesi gereken KDV’nin yer aldığı KDV beyannamelerine deniz manifestosu yerine manifesto bilgilerinin içeren listelerin (konşimentoların) verilmesi yönünde bir mevzuat düzenlemesi yapılmalıdır.</p>	<p>Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
17	<p>DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI’NDA KDV İNDİRİMİ</p> <p>“Denizyolu yolcu taşımacılığı”, özellikle toplumun dar ve orta gelirli olması üzere tüm kesimlerden halkın kullandığı bir ulaşım yöntemidir. Özellikle İstanbul, İzmir gibi büyük şehirlerde trafik probleminin giderek artışı gösterdiği dikkate alındığında denizyolu ile toplu yolcu taşımacılığının gelişmesine olan ihtiyaç aşikardır.</p> <p>Deniz yolu ile yolcu taşımacılığı ücretlerindeki brüt gelirlerden alınan KDV’nin %18’den %8’e indirilmesi halinde, toplu yolcu taşımacılığının gelişmesine önemli ivme kazandıracağı ve deniz taşımacılığının diğer taşıma modlarından daha fazla paya sahip olmasının, çevre kirliliği ve trafik sıkışıklığının giderilmesi açısından da fayda sağlayacağı göz önüne alınarak, konunun kamu yararına olumlu sonuçlar yaratacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>Denizyolu yolcu taşımacılığının gelişiminin sağlanması için deniz yolu ile yolcu taşımacılığında alınan katma değer vergisi (KDV) %18’den %8’e indirilmelidir.</p>	<p>KDV oranları, KDV Kanunu’nun 28 inci maddesinin Bakanlar Kurulu’na verdiği yetkiye dayanılarak yayımlanan 2007/13303 sayılı Kararname ile Kararname eki I Sayılı listede yer alan mal ve hizmetler için %1, II Sayılı Listedeki yer alan mal ve hizmetler için %8, bu listeler dışındaki vergiye tabi işlemler için ise %18 olarak tespit edilmiştir.</p> <p>Söz konusu Kararname eki listelerde yer almayan deniz yolu ile yolcu taşımacılığı hizmetine %18 oranında KDV uygulanmaktadır. Bu oranın %8’e indirilmesi için 2007/12033 Sayılı Kararnamede değişiklik yapılmalıdır.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü</p>
18	<p>TUGS’NE KAYITLI GEMİLERİN İHRACININ (SATIŞININ) İSTİSNA EDİLMEMESİ</p> <p>Bilindiği üzere, 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun 12.</p>	<p>- Ya söz konusu 4490 sayılı Kanunun 12. maddesine ait</p>	<p>- Maliye</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLİGLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
<p>Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü</p>	<p>gereğesinde yer alan <u>aynı sicile bir başkası adına tescil edilmek üzere</u> ibaresinin gerekçe metninden çıkartılması,</p> <ul style="list-style-type: none">- Ya da, 4490 sayılı Kanunun 12. madde metninin “Bu Kanun uyarınca oluşturulan Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve bu sicile kayıt olma şartı aranmaksızın devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan istisnadır.” şeklinde değiştirilmesi, suretiyle bu sorunun çözülmesi mümkündür.	<p>maddesinde yer alan;</p> <ul style="list-style-type: none">- “Bu Kanun uyarınca oluşturulan Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan istisnadır.” hükmü ile TUGS’a kayıtlı gemi ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilecek kazançlara gelir ve kurumlar vergisi istisnası tanınmıştır. Söz konusu Kanun metninde bu istisnanın uygulanmasına yönelik, TUGS’a kayıtlı olma dışında her hangi bir şart getirilmemiştir. Ancak, söz konusu maddenin Kanun gerekçesinde ise,<ul style="list-style-type: none">- “Vergilendirmeye ilişkin bu madde ile özel gemi siciline tescil edilen gemi ve yatların işletilmesinden ve <i>aynı sicile bir başkası adına tescil edilmek üzere</i> devrinden doğan kazançlar gelir ve kurumlar vergisinden muaf tutulmakta, bu kazançların gelir ve kurumlar vergisi tevkifatına da tabi olmayacağı belirtilmektedir. Ayrıca bu sicile kayıt edilecek gemi ve yatların alım-satım, ipotek, tescil ve navlun mukavelelerinin damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muamelelerine ve fonlara tabi tutulmayacağı öngörülmüştür.” ifadesi yer almaktadır.Görüldüğü gibi; 4490 sayılı Kanunun 12. madde metni ile aynı maddenin gerekçesi arasında çelişki mevcuttur. 12. maddede TUGS’a kayıtlı gemilerin devrinden doğan kazançların gelir ve kurumlar vergisinden istisna tutulması için sadece TUGS’a kayıtlı olması yeterli, aynı maddenin gerekçesinde bunun yanında TUGS’a bir başkası adına tescil edilmesi şartı da gerekmektedir. <p>Görüldüğü gibi; 4490 sayılı Kanunun 12. madde hükmüne göre, TUGS’a kayıtlı bir geminin yurtdışına satılmasından doğan kazanç gelir ve kurumlar vergisinden istisna olurken, aynı maddenin gerekçesi esas alınması durumunda bu kazanç gelir ve kurumlar vergisine tabi olacaktır.</p> <p>4490 sayılı Kanunun 12. maddesi hükmü ile gerekçesi arasındaki bu çelişki uygulamalarda sorunlar yaratmakta ve kişilerin mağduriyetine sebebiyet vermektedir.</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
19	<p>TUGS'A KAYITLI GEMİLERDE BSMV MUAFİYETİ</p> <p>Odamız üyelerince ; 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununu kapsamında oluşturulan Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilecek veya kayıtlı olan deniz araçları için kullandıkları kredilerden doğan faizler üzerinden bankalarca banka ve sigorta muamele vergisi kesildiği bildirilmektedir.</p> <p>Bilindiği üzere, 4490 sayılı TUGS Kanununun 12. maddesinin 2 numaralı fıkrasında ;</p> <p>-Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilecek gemilere ve yatılara ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun mukaveleleri; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muameleleri vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar.</p> <p>- Bu Kanunun uygulamasına yönelik yayımlanan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinin 26/a-2. maddesinde de;</p> <p>- TUGS'ye kaydedilecek gemilere ve yatılara ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi, navlun mukaveleleri; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muamele vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar.</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 Kanununa 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 muamelelerin yapılması ve bunun sonucunda da banka veya sigorta şirketinin lehine bir nakden veya hesaben paranın doğması lazımdır.</p>	<p>4490 sayılı TUGS Kanunu'nun 12/2. maddesi ile Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 26/a-2. maddesinde yer alan istisnasının uygulamasında, banka ve sigorta muameleleri vergisinin hizmet vergisi özelliğinin dikkate alınması gerekmektedir.</p> <p>Dolayısıyla, 4490 sayılı TUGS Kanununun 12/2. maddesi ile 21.07.2008 tarihli özelge ile 17.06.2010 tarih ve 55341 sayılı özelge de dikkate alınarak Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 26/a-2. maddesinde yer alan istisnanın,</p> <ul style="list-style-type: none">- Tanzim edilip imzalanmış kredi sözleşmesine değil,- Bu sözleşmeye istinaden; sözleşmenin bir tarafı olan kredi verecek kuruluşun, kredi verme muamelesine ve bu muamele sonucunda kendi adına atacağı para üzerinden hesaplanacak olan banka ve sigorta muameleleri vergisine,uygulanmasının gerekmemekte olduğu değerlendirilmektedir.	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
20	<p>TUGS'DA GEMİ İNŞA SİCİLİ OLUŞTURULMASI</p> <p>Yeni inşa edilen gemiler, yapılan gemi inşa anlaşmaları gereği ve üzerine ipotek</p>	<p>- TUGS'da Gemi İnşa Sicili oluşturulmalıdır.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	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 edilmekteyler. Ancak bu gemiler, Milli Sicil'de harç ve damga vergisi yükümlülüklerine tabi olmaktadırlar.		- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
21	GEMİ İNŞA FAALİYETLERİNİN GELİR VERGİSİ KANUNU'NUN 42.MADDESİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMEMESİ Tersanelerimizde Savunma Sanayi Müsteşarlığı adına inşa edilen deniz taşıtlarının inşası, Gelir Vergisi Kanunu'nun 42.maddesi kapsamında yıllara sari işler kapsamında değerlendirilmekte olup, Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nca yapılan avans ödemelerinden % 3 oranında stopaj kesilmektedir. 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.	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.	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
22	ÖTV'Sİ İNDİRİLMİŞ YAKIT ALIM DEFTERİ TAAHHÜTNAMELERİNE UYGULANAN DAMGA VERGİSİ CEZALARI Bilindiği üzere, 4760 numaralı Özel Tüketim Vergisi Kanunu, 12.06.2002 tarih ve 24783 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmış ve 01.07.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun birçok kanunun bir arada toplama özelliği nedeniyle öncesinde Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu ile kavranan vergiyi doğuran olaylar bu kanunun 1 sayılı listesine A ve B cetveli olarak eklenmek suretiyle vergiye tabi tutulmuştur. Akaryakıt ürünleri, petrol ve türevleri 4760 sayılı Kanunun kapsamında 01.07.2002 tarihinden bu yana Özel Tüketim Vergisi'ne tabi bulunmaktadır. İmalat sanayinin ve hizmet sektörünün girdisini oluşturan	Bu nedenlerle, Takdir Komisyonu Kararı ile 2005 yılına ait ÖTV'si indirilmiş Yakıt Alım Defter Taahhütnameleleri için Damga Vergisi Ceza İhbarnameleleri gönderilmeye başlanılmış olması, yargısal olarak tereddüt bulunmayan ve tümü idare aleyhine sonuçlanan davalara yenilerinin eklenmesinden, idarenin yargılama gideri ve avukatlık ücreti ödeme yükümü ile yükümlendirilmesinden başka bir netice doğurmayarak kamunun zarara uğramasına neden olacağından, Anayasa Mahkemesi kararında da belirtildiği gibi, hukukun üstünlüğünün egemen olduğu bir devlette hukuk güvenliğinin	-Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>bu ürünlerin düşük oranlı ÖTV ödenmesi veya verginin tecil edilerek temin edilmesi bu kanun ile mümkün kılınmıştır. Bu nevi malları temin eden mükellefler vergi dairelerine veya gümrük idarelerine özel tüketim vergisi talep ve taahhütname 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 donatıları (6 Seri No'lu Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği) ekinde yer alan "Yakıt Talep Formu ve Taahhütname"ni dört örnek, şayet Kararname kapsamında deniz yakıtı kullanım hakkına sahip deniz aracının, yakıt masraflarının kiracıya ait olmak şartıyla kiralanması halinde kiracı, bu tebliğin ekinde yer alan "Yakıt Talep Formu ve Taahhütname"ni dört örnek olarak düzenleyerek yakıt talep formu ve taahhütmesinin bir örneği ile KDV yönünden mükellefiyet kaydının bulunduğu Ulaştırma Vergi Dairesi Müdürlüğü'ne müracaat etmişler, buna karşılık aradan beş yıl yakın bir zaman geçtikten sonra "Vergi/ Ceza İhbarname" ile şirketlere damga vergisi ve vergi ziya cezası tahakkuk ettirilmiştir. Özel Tüketim Vergisi Talep ve Taahhütname adı altındaki belge herhangi bir "taahhüdü tazammum" etmeyip, sadece mevzuatın tayin ettiği usullerin hatırlatılmasını ifade etmektedir.</p> <p>Bu talep ve taahhütname adı altındaki formlar damga vergisine tabi taahhütname hüviyeti göstermemektedir. İdare tarafından, farklı tarihlere 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>	<p>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>	
23	DEVLET KURULUŞLARI TARAFINDAN YAPTIRILAN İTHAL TAŞIMALAR Ülkemizin ithalat taşımacılığı büyük ölçüde yabancı bayraklı gemiler tarafından		Kamu kurumlarının bünyesinde nakliye ile ilgili yapılacak ihalelerde - Ulaştırma,



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLGİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Ekonomi Bakanlığı - Kamu İhale Kurumu	<p>satıcı firmanın nakliyecisinin de bu ihalelere katılması, teklifini F.O.B + navlun şeklinde ayırtırması istenmesi halinde kamu kurum ve kuruluşlarının pazarlık yapma şansını arttıracacağı, akreditif veya taşıma sözleşmelerine nakliyenin Türk Bayraklı gemilerle veya Türkiye’de yerteşik denizcilik firmaları vastasıyla yapılması hususunda bağlayıcı bir maddenin konmasının kamu yararına faydalı olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>Ekonomi Bakanlığı İthalat Genel Müdürlüğü’nün AB kriterlerinin öncelikle uygulanmasını gerektirdiği vurgulandığı bilinmekle beraber AB ülkelerinin ve A.B.D’nin (MARAD) kendi bayraklarını ve yerel firmalarını korumak için uyguladıkları hükümler, kurullar 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 çıkarılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>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.</p> <p>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>Konunun çözümüne binaen,16.08.2011 tarih ve 3174 sayılı yazı ile Denizcilik Müsteşarlığı’na yazı yazılmış olup, Müsteşarlık 07.09.2011 tarih ve 26045 sayılı yazısı ile Savunma Sanayi Müsteşarlığı TMO, DSİ , MKEK , TPAO , TCDD, TÜDEMSAŞ TÜVASAŞ ve TÜLOMSAŞ’tan görüş sorulmuştur.</p>
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	<p>Bayrak Şahadetnamesine ait mevzuatın uygulanmasının yasal zorunluluk olması ve işlemlerin kolaylaştırılmasına yönelik değişikliklerin yapılması için ilgili Yasada değişiklik yapılınca kadar Denizcilik Müsteşarlığınca Bayrak Şahadetnamesinin kısa sürede internet üzerinden elektronik ortamda düzenlenmesinin</p>	<p>24 YURT DIŞINDA BULUNAN GEMİLERİN BAYRAK ŞAHADETNAMESİ ALMASININ KOLAYLAŞTIRILMASI</p> <p>Yurt dışında satın alınan gemilerin MGS veya TUGS kaydı ile ilgili olarak, bir Türk limanına gelinece kadar Gemi Tasdiknamesi yerine geçecek olan Bayrak Şahadetnamesinin konsolosluklarımızca düzenlenmesi aşamasında Odamız üyelerinin zaman ve para kaybına uğrayarak büyük zorluklar yaşaması ve Dünya’da hiçbir denizci ülkesinde uygulanması bulunmayan Bayrak</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>Şahadetnamesinin Türk Bayraklı gemilere düzenlenmesi uygulamasının kolaylaştırılması gereklidir.</p>	<p>uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	
25	<p>SERBEST PRATİKADAKİ FENER VE SAĞLIK RESMİ ÜCRETLERİNİN YÜKSEKLİĞİ (Ülkemiz limanlarına uğrak yapan gemilere uygulanan serbest fener ve sağlık resmi ücretleri için indirim talebimiz mevcuttur. Montrö'den kaynaklanan transit geçiş rüsumları ile ilgili değildir.)</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>- Gemiler Türk Boğazları'ndan uğraksız geçişlerde gidış – dönüş için bir fener ve tahlisiye ücreti ödemektedirler. Örneğin 6.384 NT'luk yabancı bayraklı bir gemi, 1.731 USD uğraksız geçiş ücreti ödemektedir.</p> <p>- Türk Boğazları'ndan uğraklı geçişlerde ise, Boğaz giriş-çıkışlarında ve farklı bölgelerdeki her liman giriş çıkışı için ayrı fener ücretleri ödenmektedir. Farklı bölgelerdeki her limanda ödenen bu fener ücretleri, gemilere ciddi bir masraf oluşturmaktadır. Örneğin, 6.384 NT luk yabancı bayraklı bir gemi; Türkiye'de Boğaz geçişleri durumuna göre;</p> <p>- Akdeniz'den gelip İstanbul'da bir limana uğrarsa Çanakale Boğaz Geçişi (775 USD) ve liman giriş çıkışı (1.380 USD) dahil toplam 2.155 USD,</p> <p>- Akdeniz'den gelip Karadeniz'de bir Türk limanına uğrarsa, Çanakale Boğaz geçişi (776 USD), İstanbul Boğaz Geçişi (1465 USD) ve liman giriş çıkışı (1.380 USD) dahil toplam 3.620 USD ücret ödemekte,</p> <p>ayrıca geminin tekrar Akdeniz'de bir Türk limanına dönmesi durumunda aynı ücretler bir daha ödenmektedir.</p> <p>Örneğin; sefer programı yaparken yurtdışından gelip önce Kuşadası, sonra İstanbul ve ve bir Karadeniz limanına uğrak yapmayı planlayan gemi, her uğradığı Türk limanında ayrı liman giriş-çıkış ücreti ödemek durumunda kalmakta, bu durumda;</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 girese 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>Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 15.12.2011 tarih 3242-8910 sayılı yazısı ile; İstanbul ve İzmir Limanlarına belirli sayılarda uğrak yapan yolcu ve kruvaziyer gemilerine kademeli olarak yapılan indirimler, haksız rekabetin önlenmesi için tüm limanlarımızda geçerli olacak şekilde uygulanmalıdır.</p> <p>Boğazlar'dan uğraksız geçen gemilerden Montrö gereği alınması gereken ve ülkemizin hakkı olan Altın Frank karşılığı olan ücretler alınmalıdır.</p>	<p>- Kıyı Emniyeti Genel Md. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İL GİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
<p>- Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağ. Gen. Md. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>	<p>Ülkemiz limanlarının Akdeniz ve Karadeniz çanağındaki ülkelerle rekabet edebilmesi, limanlarımızın cazip hale getirilip yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artırılabilmesi için;</p> <p>İlk fırsatta ilgili Kurumların katılımı ile Montrö Sözleşmesi gereği uğraksız geçiş yapan gemilerden alınması gereken ve ülkemizin hakkı olan Altın Frank ücretlerinin karşılığının alınması çalışmasının yapılması ve bunun yanında her yıl zam yapılarak önemli ölçüde artmış bulunan Serbest Sağlık Resmi Ücretleri önemli ölçüde düşürülmelidir.</p>	<p>4140 USD (3 liman giriş-çıkış) 4480 USD (2 boğazlar giriş-çıkış) Olmak üzere 8660 USD ücret ödemek durumunda kalacaktır. Bu durum da özellikle söz konusu gemi yüksek tonajlı bir Kruvaziyer gemi olursa çok daha yüksek masraflar oluşacağından (10-12 katı), deniz turizmi şirketlerinin tur programlarında daha uygun ücret uygulayan çevre ülkeleri tercih etmelerinde önemli etken olabilir.</p> <p>6384 NT'luk aynı gemi Yunanistan'da 1085 USD, Bulgaristan'da 130 USD ödemekte, Fransa ve Tunus'da ise fener ücreti ödememektedir.</p> <p>2. Ayrıca, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 31.03.2008 tarihli yazısı ile 1 Mayıs 2008 tarihi itibarıyla "Ülkemiz limanlarına gelen ve Boğazlar'dan uğraklı geçen yerli ve yabancı tüm ticaret ve yolcu gemilerine (uğraksız geçişler hariç) %20'lik fener ve tahlisiye ücret artışı uygulamasına" geçmiştir. Zaten yüksek olan fener ücretlerinde indirim yerine artışa gidilmesi, limanlarımızın pahalı olmasına ve cazibesini yitirmesine neden olmaktadır. Örnek vermek gerekirse yapılan bu artış ile İzmir Limanı'na gelen 83.729 NT luk bir kruvaziyer geminin fener ücreti 10.723 USD'den 12.983 USD'ye çıkmıştır.</p> <p>b. Sağlık Resmi Ücretlerinin Yüksekliği</p> <p>- Diğer taşıma modlarından alınmayan, sadece deniz taşımacılığından 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>- Serbest sağlık resmi ücretleri transit geçişe göre, uğrak durumuna göre (1 veya 2 uğrak) 6,7 kat ile 13,4 kat arası fazla pahalı olmaktadır. Ülkemizden transit geçen gemilerden sadece Montrö Sözleşmesi gereği ücret alınmakta iken, örn:</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>10.000 NT'luk bir gemiden 10.000 x 0,0604 USD = 604 USD alınmakta iken, şayet bu gemi ülkemizde bir limana uğrak yapması halinde 7500 TL (4055 USD), bir limanımıza uğradıktan sonra Karadeniz'e çıkıp örneğin Rusya'da bir limana gidip dönüşte tekrar bir limanımıza uğraması, yani 2 uğrak yapması halinde 15.000 TL (8110 USD) serbest sağlık resmi ödenilerek limanlarımızımıza gelmesi adeta cezalandırılmaktadır.</p> <p>- Tarife özellikle düzenli sefer yapan yüksek net tonlu Araba Taşıyıcılarına (Car Carrier), Ro-Ro'lara ve Konteyner Gemilerine ciddi maliyetler getirmektedir.</p> <p>- Bilindiği üzere, Avrupa Topluluğu Gemi Sahipleri Birliği (ECSA) ve onun bünyesinde faaliyet gösteren Avrupa Ro-Ro Taşıyıcıları Eylem Grubu (EUROCAG) tarafından da serbest sağlık resmi ücretleri takip edilmekte ve devamlı şikayetlerini belirtmektedirler. Keza Kruvaziyer Gemiler programlarını en az bir yıl önceden planlayıp bilet fiyatlarını ona göre belirlemekte, uluslararası platformda Tarifeler en az 6 ay önceden ilan edilerek 6 ay sonra yürürlüğe konulmaktadır. Bu nedenle yüksek NT'lu gemiler büyük mağduriyet yaşayacaklardır.</p>		
26	<p>DÜZENLİ SEFER YAPAN GEMİLERE SERBEST SAĞLIK RESMİ ÜCRETLERİNDE YILLIK ABONMAN ŞEKLİNDE RESEN ÖDEME İMKANI TANINMASI</p> <p>Diğer taşıma modlarından alınmayan sadece denizyolu taşımacılığından alınan serbest sağlık resmi ücretleri, limanlarımıza veya tersanelerimize uğrak yapan yük ve yolcu gemileri için liman masrafları içinde önemli ve etkili bir masraf kalemi olup, diğer Avrupa ülkeleri ile Karadeniz ve Akdeniz çanığında yer alan ülkelere göre de epeyce yüksektir. Serbest sağlık resmi ücretleri transit geçişe göre, uğrak durumuna göre 6,2 kat ile 12,4 kat arası fazla pahalı olmaktadır.</p> <p>Yıllar içinde her sene zam yapılarak belirlenen ve Montrö Sözleşmesi ile ilgili olmayan serbest sağlık resmi ücretleri özellikle düzenli sefer yapan yolcu gemilerinde, yüksek net tonlu araba taşıyıcılarında (Car Carrier) Ro-Ro'larda ve Konteyner gemilerinde ciddi maliyetler getirmektedir. Örneğin bir Türk limanına uğrak yaparak Boğaz geçişi yapan ve daha sonra dönüşte</p>	<p>Gerek Türk limanlarının cazibesini arttırmak ve gerekse düzenli sefer yapan gemi sahibi Türk ve yabancı armatörlerin şikayetlerini gidermek açısından, Liman Hizmet Tarifelerinde uygulanan indirimli tarifelere ve tüm dünyada çeşitli taşımacılık sektöründe uygulanan yıllık abonman kartlara benzer bir şekilde, 2009 yılı Sağlık Resmî Tarifesi ile kabotaj hakkına sahip, Türk limanları arasında seyreden Türk Bayraklı gemiler için getirilen geminin Net tonuna göre yılda bir defaya mahsus olmak üzere sağlık ücreti alınması gibi, 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</p>	<p>- Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>yeniden bir Türk limanına yük almak için uğrak yapan 10.000 Net tonluk (NT) bir yük gemisi; Karadeniz'e çıkışta ve dönüşte serbest pratikalı olması halinde 7000 TL + 7000TL = 14.000 TL (06.01.2012 tarihi itibarı ile 7486 USD) Serbest Sağlık resmi ödemekte, bunun yanında aynı gemi Bogazlarımızdan uğraksız/transit geçiş yapıp tekrar yabancı bir limana gitmek için dönerse (Montrö Sözleşmesi gereği elde edilen hak) 10.000 x 0,0604 USD =604 USD ücret ödemektedir. Görülebileceği üzere, Serbest Sağlık resmi, transit geçişe göre 12,4 kat fazla pahalı olmaktadır.</p> <p>Ayrıca, Türk ve Yabancı bayraklı gemilere uygulanan Sağlık resmi ücretleri (transit geçiş hariç) 2008-2009 dönemi arasında %15, 2012 itibarıyla de % 16,66 artış göstermiş 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 Taahhütçüleri Eylem Grubu (EUROCAG) tarafından da takip edilmekte, maliyetlerde ciddi artışlar olması nedeniyle konuyla ilgili sık sık şikayetlerimi dile getirmektedirler.</p>		
27	<p>GEMİ SAĞLIK RESMİ KANUNU'NUN 6 NCI MADDESİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN</p> <p>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) ve (e) bentlerinde değişiklik yapılmış ve bu değişiklik ile ;</p> <p>1. Ceza gerektiren fiiller ile birlikte ceza oranları da, geminin ödemesi gereken sağlık resminin %25' i iken, geminin ödemesi gereken sağlık resminin 4 katına çıkartılarak mevcut ceza miktarı 16 kat arttırılmıştır.</p> <p>2. Halen, Bogazlar'dan transit olarak geçen 10.000 net tonluk bir geminin ödeyeceği sağlık resmi ile eski ve yeni ceza miktarları ;</p> <p>Transit Geminin Ödeyeceği Sağlık Resmi : 0,0604 x 10.000 = 604 \$</p> <p>Eski Ceza Miktarı: 151 ABD Doları/Yeni Ceza Miktarı : 2.416 ABD Doları</p> <p>şeklinde olup, ayrıca söz konusu değişiklik kanunu ile rakamsal ceza arttırmanın yanında (b) maddesine yapılan ceza fiil ilavelerinden “Gemide sağlık</p>	<p>alınır” (<i>Örneğin; isteğe bağlı olarak 10.000 Net tonluk bir gemi için yılda bir kez, 7.000 x 12= 84.000 TL ödeyerek o yıl boyunca Türk limanlarına düzenli olarak uğrak yaptığında veya O yıl içinde Türk limanına 2-3 defa uğrak yapması ve sonrasında hiç uğrak yapmaması durumunda bile peşin olarak 84.000 TL ödeme alınmış olacaktır.</i>) 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.</p> <p>Odamız görüşleri Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ve Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne 28.10.2010 tarih ve 4768 sayılı yazımız ile bildirilmiştir.</p>	
		<p>Hiçbir haklı gerekçeye dayanmayan, herhangi bir esas ücretin tam dört misli bir ceza uygulamasının Anayasa'nın cezalandırma ilkeleri ile bağdaşmadığı cihetle 08.02.2008 tarih ve 26781 sayılı Temel Ceza Kanunlarında 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun idari cezaları düzenleyen 20.maddesinin <i>“Ayrıca, gemiye sevki ve idare eden kaptan ile gemi donatanına beşbin Türk Lirasından yirmibeşbin Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir.”</i> şeklindeki ilgili bölümü 16.07.2008 tarih ve 5790 sayılı Kanunla düşürülmüştür.</p> <p>Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği kapsamında belirlenen idari cezalarda da benzer bir düzenleme yapılmalıdır.</p> <p>Odamızca, ceza miktarının daha adil seviyeye getirilmesi ve ceza miktarındaki aşırı artışın engellenmesi amacıyla hazırlanan 2548</p>	<p>- Sağlık Bak. Hudut ve Sah.Sağ. Gn.Md. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı -Adalet Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>tedbirlerini almamak” veya “Sağlık işlemlerini yaptırmak üzere sağlık denetleme merkezleri önünde veya bu merkezlerin gösterdikleri yerde durmamak” gibi ispatı mümkün olmayan fiillerin yer alması, sektörümüzde tepki ile karşılanmıştır.</p> <p>2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu'nun Altıncı Maddesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Odamızca hazırlanmış ve 13.02.2009 tarih ve 721 sayılı yazımız ile Adalet Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı HDSS Genel Müdürlüğü ile Denizcilik Müsteşarlığı'na gönderilmiştir.</p>	<p>sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu'nun 6.maddesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Taslağı kabul edilmelidir.</p> <p>Hazırlanan Taslak;</p> <p>“ yasaklara aykırı hareket eden gemi kaptanlarına ;</p> <p>- geminin ödemesi gereken sağlık resmi x 0.25 TL idari para cezası</p> <p>- ceza miktarı 1000 NT'luk bir geminin serbest sağlık resminden az olamaz.”</p> <p>şeklindedir.</p>	
28	<p>YURTDIŞI GELİŞİ TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN TRANSİT GEÇİŞTE BEKLEME SÜRESİNİN ARTIRILMASI</p> <p>- Yurtdışı gelişli Türk ve yabancı bayraklı transit gemiler; 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 kalmaktadırlar.</p> <p>Bu durum ise hiçbir ticari işlem yapmayan (yükleme-boşaltma) söz konusu gemi sahiplerini maddi olarak sıkıntıya sokmaktadır. (örn: 6655 NT/11393 GT' luk T/B' lı bir geminin 1 hafta demirde kalarak transitiinin bozulması sonucu yaklaşık 6000 USD, Yabancı Bayraklı bir geminin de 7000 USD ek masraf yapması)</p> <p>Arada yük çıkması durumunda ise, yeniden sefere çıkmak üzere yola elverişlilik belgesi düzenlenmesi için yapılan işlemler sırasında zaman kaybına uğramakta ve yük bağlantılarını kaçırma riskiyle de karşı karşıya kalmaktadırlar.</p> <p>Yurtdışı gelişli T/B' lı transit gemiler için de ayrıca söz konusu yukarıdaki masraflara ilaveten, 48 saati aşım transitleri bozulduktan sonra yeniden yabancı bir limana sefer açtığında ön sürvey denetimine tabi tutulduğunda bu masraf daha da artmaktadır. Yine ayrıca, bu masraflara geminin kalış süresine göre yaktığı yakıtın millileştirilmesinden doğan yakıt ücret farkları da eklenmektedir. (1 hafta için yaklaşık 7500 USD)</p> <p>Yabancı denizci ülkeler gemilere limanlarında yük bekleme vb. sebeplerle sınırlama olmaksızın demirde bekleme hakkı verirken (bazı ülkelerde sadece</p>	<p>Yurtdışı gelişli Türk Bayraklı transit gemiler ile yabancı bayraklı transit gemiler buldukları bir için 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 değişikimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmali ve ufak bakım onarım vb. işlemlerin yapılabilmesini sağlayacak şekilde 1 hafta olarak belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçişler Düzenleme Genel Müdürlüğü -Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p><i>demir parası alınmakta</i>) yurtdışı gelişti Türk ve yabancı bayraklı transit gemilere ülkemizdeki 48 saat bekleme süresi uygulaması, gemilerin gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça emali ve ufak bakım onarım işlemleri gibi denizcilik sektörümüzün diğer işkollarına ve dolayısıyla da ülkemize döviz getirecek faaliyetleri de zamanın yetersiz gelmesi nedeniyle gerçekleştirilememektedirler.</p>		
29	<p>İSTANBUL'DA HİZMET VEREN ÇEŞİTLİ TEKNELEERİN BARINMA VE BAĞLAMA YERLERİ İHTİYACI</p> <p>İstanbul Limanı'nda hizmet veren çeşitli teknelerin (yağ/yakıt ve su tanketleri, turistik amaçlı yolcu gemileri, acente botları, gezinti tekneleri, yolcu motorları vb.) barınma ve bağlama yerleri ihtiyacı had safhada olup, söz konusu teknelere barınma ve bağlama yeri belirlenmesi amacıyla İstanbul Valiliği Karaköy Limanı Mülki İdare Amirliği'nce 18.10.2007 tarih ve 2007/312 sayılı Emir ile "<i>İstanbul İlimin İhtiyacı Olan Yed-i Emin Limanı ve Barınma Yerleri</i>" ihtiyacı ve tespitine yönelik olarak İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü ve Odamız temsilcilerinden oluşan bir Alt Komisyon kurulmuş, 06.11.2007 tarihli bir rapor hazırlanmış, ancak sorunun çözümüne yönelik olarak bugüne kadar herhangi bir sonuç alınmamıştır.</p> <p>Alt Komisyon Raporu'nda; İstanbul Limanı içerisinde faaliyet gösteren su ve akaryakıt tanketleri, acente motorları, turizm amaçlı yolcu gemileri, tenezzüh motorları, hizmet gemileri, balıkçı gemileri, römorkör gibi irili ufaklı deniz araçlarının disiplini edilmesi, düzenin sağlanması, çevre ve gürültü kirliliğinin ortadan kaldırılması ile seyir ve çevre güvenliğinin tesis edilebilmesi, kamuya açık kıyılara bağlanmanın engellenbilmesi, mevzuata uyumluluğunun sağlanması için gerekli çalışmalar yapılmasının gerektiği belirtilmektedir.</p> <p>Tüm bu sorunları ihtiva eden 10.04.2013 Tarih ve 1549 Sayılı yazımız İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İstanbul Liman Başkanlığı'na bildirilerek, bağlama/barınma yerine ilişkin</p>	<p>İstanbul İli sınırları içinde kamu otoriteleri ile yapılan tekne bağlama yeri sorunları ile ilgili yapılan toplantılarda mutabık kalınan ve Odamızca da yapılan değerlendirmede;</p> <p>1.Yağ/Yakıt ve Su tanketleri. Acente Botları, römorkör v.b diğer deniz araçlarının barınma ve bağlama ihtiyacının karşılanabilmesi için İstanbul Valiliği'nce oluşturulmuş olan Alt Komisyon Raporunda Yenikapı Barınmağının batısına ivedilikle mendirek ve barınak yapılması ve işletilmesi gerektiği belirtilmiştir. Yılda ortalama 50.000 geminin geçiş yaptığı İstanbul'da, gemilere verilen hizmetler yakıt ikmalleri ile sınırlı kalmayıp, özellikle yakıt almak için duran gemiler diğer bazı hizmetlerde alarak (su, yağ, kumanya ikmali, parça tedariki, personel değişimi gibi) denizciliğimize önemli bir katkı yapmaktadır.</p> <p>Yakıt ikmal hizmeti veren tanketlerin verdikleri hizmetlerin problemsiz ve emniyetli bir şekilde devamı ile can ve mal emniyeti açısından ikmal yaptıkları Yenikapı A, B ve C demir yerleri yakınında bir barınma yeri oluşturulmasına yönelik olarak, var olan mendireğin güney kısmına yapılacak bir ilave ile sorunun en pratik şekilde çözüleceği üzerinde mutabakat sağlanmış, bu süre içerisinde, bölgedeki Kumkapı mendireğinin de orada bulunan balık halinin taşınması neticesinde münhal hale gelebileceği değerlendirilen</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Md.</p> <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd.</p> <p>-İstanbul Büyükşehir Belediyesi</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
talebimiz yenilenerek gönderilmiştir.	<p>"İstanbul'da Hizmet Veren Yakıt İkmal Tankerlerinin Barınma ve Bağlama Yerleri" tahsis edilmelidir.</p> <p>Bu cihetle, İstanbul Limanı sınırları dahilinde seyir ve çevre güvenliğinin sağlanabilmesi, olumsuz kış ayı şartlarında ve lodoslu günlerde yaklaşık 300-350 adet tekneden bazılarının kumandasız ve başıboş kalarak çevredeki gemilere çarpız vermemesi için deniz araçlarının bağlama ve barınma yeri sorununun çözümünü teminen İstanbul Büyükşehir Belediyesi çalışmaları kapsamında yapılmakta olan Yenikapı Sahilinde dolgu alan üzerinde yapılacak miting, gösteri ve sergi meydana alanına, deniz araçlarının barınma/bağlama yerlerinin de plana dahil edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>2.Balıkçı Gemileri'nin bağlama yeri ile ilgili olarak; Sanyer Kaymakamlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile yapılan ortaklaşa çalışmalarda alınan karar doğrultusunda, Büyükdere-Sanyer Sahil Yolu üzerinde uygun bulunan alana bağlama yeri yapılmalıdır.</p> <p>3.Turistik Amaçlı Yüzer Lokantaların İstanbul Boğazı'nda dağıtık halde demirlemelerinin engellenmesi amacıyla, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Liman Başkanlığı, Odamız ve İstanbul Turistik Yüzer Tesis İşletmeleri Derneği'nin ortak çalışmaları neticesinde Ortaköy'de Galatasaray Adası'nın karşısındaki Kuruçesme Parkı'nın önündeki sahil şeridinde, Turistik Amaçlı Yüzer Lokantalar Bağlama İşkesi Avan Projesi hazırlanmıştır. Turistik Amaçlı Yüzer Lokantalar Bağlama İşkesi Avan Projesi; 26 adet 50 metre, 8 adet 40 metre ve birçok 30 metre uzunluğundaki teknelerin yanaşabileceği iskele düzeni sağlanarak ve bu iskelelerin sahilinden uzaklaştırılarak 3 ana girişle kontrol altına alınmıştır. Bahse konu çalışmanın sonucunun değerlendirilebilmesi için İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İSPARK ve Odamızca çalışmalar devam etmektedir.</p>	



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>Sektörde yaşanan bağlama yeri sorunu sebebiyle konunun çözümüne yönelik olarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi çalışmaları kapsamında yapılmakta olan Maltepe Sahilinde dolgu alan üzerinde oluşturulan rekreasyon alanı ile Yenikapı Sahilinde dolgu alan üzerinde yapılacak miting, gösteri ve sergi meydana alanlarında, deniz turizmi araçlarının barınma/bağlama yerlerinin de plana dahil edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>4.İstanbul'un modern silüetine yakışır bir Kruvaziyer Limana acil ihtiyaç duyulması nedeniyle, İstanbul T.D.İ Salpazarı Kruvaziyer Limanının özleştirilecek olması sebebiyle, yeni Liman ihalesinin hizmete tam açılıma kadar Alternatif Kruvaziyer Limanın biran önce belirlenmesi gerekmektedir.</p> <p>5.Turizm Acenteleri aracılığı ile turist taşıyan yolcu motorlarının yolcu indirme ve bindirme yerleri ile ilgili olarak; Eminönü'nde yoğun olarak kullanılan rıhtımın; (Ragıp Gümüşpala Caddesi'nin, İstanbul Ticaret Üniversitesi ile İstanbul Metrosu Haliç Metro Geçiş Köprüsü Şantiyesi arasında bulunan alan) turist indirme bindirme alanı olarak plana işlenmeli ve çevre düzenlemesi gerçekleştirilerek bu bölgede güvenlik noktaları oluşturulmalıdır. Bu alanlar; Avrupa Yakası'nda; Ortaköy, Bebek, Rumelihisarı, Emirgan (NATO İskelesi) ,İstinye, Yeniköy, Tarabya (Otel önü),Kireçburnu (benzin istasyonu yanı), Büyükdere, Sarıyer, Rumeli Kavayı, Kumkapı, Yenikapı, Bakırköy, Yeşilköy, Haliç'te; Eyüp, Söğütözü, Anadolu Yakası'nda ; Anadolu Kavayı, Beykoz (NATO İskelesi),Kanlıca, Anadolu Hisarı, Çengelköy, Beylerbeyi (NATO İskelesi)Adalar'da ; Kınalıada, Burgazada, Heybeliada, Büyükdada</p> <p>6.Denizaltı Su Hizmetleri ve Liman İnşa Firmalarına ait yüzer araçların (duba,yüzer vinci, römorkör,tarak gemisi ve diğer yardımcı ekipmanlar vb.) sayısı 2012 yılı itibari ile 212 adet olup, bu yüzer ekipmanların büyük bir kısmı halen dağılmış halde bulunmakta, ancak barınabilecekleri, bakımlarının yapılabileceği bir barınma limanı</p>	



DENİZİÇİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
30	<p>MLC 2006 UYGULAMA TALİMATI TASLAĞI</p> <p>20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girecek olan MLC 2006 ile liman devleti kontrollerinde (PSC) Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin 92 ve 133 sayılı ILO Sözleşme hükümleri denetim kapsamında yoğunluk kazanacağından Türk bayraklı veya yabancı bayraklı Türk bayrağına geçen tüm gemilerin 92 ve 133 sayılı ILO Sözleşmesi hükümlerine göre MLC 2006'ın yürürlüğe gireceği Ağustos 2013 tarihine kadar uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.</p> <p>Bilindiği üzere, MLC 2006 Sözleşmesi'nin Ek'inde yer alan MLC Kod'un 3.1.(2) nolu kuralına göre 92 ve 133 sayılı ILO Sözleşmeleri ile düzenlenen inşa ve donatım gerekliliklerinin ilgili ülkenin mevzuatı ve uygulamaları çerçevesinde uygulanabilir olduğu ölçüde uygulanacağı belirtilmektedir. Keza, MLC Guideline B.3.1.6. bölümünde de bazı muafiyetlerin verilmektedir. Oysa ki, Bakanlık'ınca 17 Eylül 2005 tarihinde sonra inşa edilen gemilerde yaşam mahalli ve dinlenme yerleri ile ilgili yapılarda muafiyet şartlarının MLC Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesine yaklaşık 3 ay kala sıklaştırılması ve bazı muafiyetlerin verilmemesi sıkıntılara sebebiyet vermektedir.</p>	<p>bulunmamaktadır.</p> <p>Bu deniz araçlarına, Tuzla Liman sınırları dahilinde barınma/bağlama yeri tahsis edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>Odamızca, Türk bayraklı gemilerin MLC 2006 Sözleşmesi ile ilgili sorunlar yaşanmamasını teminen 2005 öncesi ve sonrasında inşa edilen gemilerde idarece tespit edilen yapısal değişikliklere uygulanabilir ölçüde muafiyet/eşdeğer uygulamalar yapılmasının sağlanması ile uygulanabilir ölçüde olmayan yapısal değişikliklere muafiyet verilerek geminin onaylı planlar dahilinde ilk havuz sürveyinde gerekli tadilatların yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
31	<p>İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNU VE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN İŞYERİ TEHLİKE SINIFLARI TEBLİĞİ</p> <p>İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun madde gerekçelerinin 1.madde gerekçesinde; Avrupa Birliği'nin 12 Haziran 1989 Tarihli ve 89/391/EEC Sayılı Direktifinin mevzuatımıza kazandırılmasının yanında iş sağlığı ve güvenliği alanında kabul ettiğimiz 155 ve 161 Sayılı ILO Sözleşmesine uygun "müstakil" bir kanuni düzenlemenin amaçlandığı belirtilmiştir.</p> <p>Yasal dayanaklardan biri olan 155 Sayılı "İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çalışma Ortamına İlişkin ILO Sözleşmesi"nin 1. maddesinde; "Bu Sözleşmeyi onaylayan</p>	<p>Denizcilik sektörünün farklı çalışma koşulları, gereklilikleri ve uluslararası yapısı, mevzuatımızda Deniz İş Kanunu'nun varlığı ve İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İşyeri Tehlike Sınıfları Tebliği'ne yasal dayanak olan ILO Sözleşmesi'nde istisna tutulacak özel alan olarak sadece deniz taşımacılığı belirtilmesi nedeniyle Türk denizciliğinin gelişimi ve Türk bayraklı filonun rekabeti açısından deniz taşımacılığının İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda kapsam dışı bırakılması ile İş</p>	<p>- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İL GİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
	<p>Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İşyeri Tehlike Sınıfları Tebliği eki listede yer alan tehlikeli sınıftan çıkarılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>Üye, mümkün olan en erken safhada, ilgili işçi ve işverenlerin temsilcisi olan kurullara danıştıktan sonra, işin gereği olarak önemli <u>özel sorunlar yaratan deniz taşımacılığı veya balıkçılık gibi belirli ekonomik faaliyet kollarını, tamamen veya kısmen uygulama alanı dışında tutabilir.</u>” Hükümü yer almaktadır. Bu kapsamda deniz taşımacılığı ve balıkçılık özel sorun yaratan faaliyeti kolu olarak belirtildiği halde İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’nun istisnaları düzenleyen 2. maddesinde deniz taşımacılığına yer verilmemiş olup, yasal dayanak olan ILO Sözleşmesinde istisna tutulacak özel alan olarak sadece deniz taşımacılığı olarak bildirildiği için Kanunda da kapsam dışı bırakılmaldır.</p> <p>Deniz taşımacılığının kapsamından istisna tutulması gerekçelerimize ilave olarak, tüm gemiadamları Gemiadamları Yönetmeliği ve IMO STCW Uluslararası Sözleşmesi hükümleri uyarınca gemiye çıkmadan önce, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na gemiadamları eğitimleri konusunda yetkilendirilen özel ve kamu kurum ve kuruluşlarında en az 240 saatlik eğitimle (Denizde kişisel can kurtarma teknikleri, Temel ilkyardım, Yangın önleme ve yangınla mücadele, Personel güvenliği ve sosyal sorumluluk, Cankurtarma araçlarını kullanma yeterliği / ayrıca <i>güverte işletim düzeyinde</i> İleri Yangınla Mücadele, Tıbbi İlk Yardım) belgeleri almaktadırlar. Keza Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü’nce de, gemilerde sağlıklı çalışma ortamı oluşturulması ve denetlenmesine yönelik olarak gemilere ve gemiadamlarına (Gemi Sağlık Kontrolünden Muafiyet Sertifikası, Gemi İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası, Denizsektörasyon İstisna Belgesi, Sağlık Kontrol Belgesi, Gemiadamı Olur Sağlık Belgesi) belge ve sertifikaları verilmektedir.</p> <p>Ayrıca Türk Bayraklı gemilere Uluslararası Sözleşmeler uyarınca Emniyet ve Güvenliğe yönelik olarak Uluslararası belgeler verilmekte olup gemiler bu kriterlere uygunluğu açısından gerek bayrak devleti gerek liman devleti kontrolleri ile denetlenmektedir. Söz konusu belgelendirmeler kapsamında personelin yangın, gemiyi terk, denize yağ sızıntısı durumlarına yönelik</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İLGİLİ KURUM	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	SORUN
		<p>görevlendirmeleri yapılmakta, belirli aralıklarla bu risklere karşı hazırlıklı olunması için belirlenmiş toplanma yerlerinde role talimleri yapılmakta olup, ayrıca da bütün gemilerin şu an itibarı ile MLC2006 ve ISM Kod'dan kaynaklanan detaylı bir "risk assessment" planı ve işçi güvenliği ve sağlığı regülasyonları (Ek-1) bulunan tüm gemiler, çalışan personeli için hem çalışma hem de yaşam alanı olduğundan olası risklere karşı uluslararası gereklilikler kapsamında gerek ekipman gerek hem belge hem de tecrübeli personel olarak en hazırlıklı iş alanlarından birisi olarak değerlendirilmeli ve bu kapsamda duplikasyondan kaçınılarak ilave belgelendirme istenmemelidir.</p>
- Kültür ve Turizm Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müd. -Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Gen.Müd.	<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 yaratacaıkları hava ve gürültü kirlilikleri bakımından ilçe merkezinden uygun mesafedeki bir mevkiye planlanması,- Kruvaziyer limanlarına yakın hava limanına sahip olması,- Limana yakın otellerin olması, ulaşım yollarının yeterli olması,- Kruvaziyer gemi yolcu trafiğine uygun modern yolcu terminali olması,- 2500-5500 yolcu kapasiteli gemiler için uygun rıhtım olması gibi kriterlere dikkat edilmelidir. <p>Halen, İstanbul ve İzmir, kruvaziyer gemilere ana liman olabilmek için gerekli şartların tümüne sahiptir. Kruvaziyer turizmin önemli mali getirileri dikkate alınmalı ve acilen İstanbul, İzmir ve Antalya'ya yakışır bir kruvaziyer liman yapılarak hizmete açılmalı 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-Variş) İlan edilmesi sebebiyle,</p>	<p>32 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>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
<p>33 İZMİR PASAPORT TERMİNALİ İzmir Pasaport Terminali diye adlandırılan eski liman mendireğinin (dalgakıranın) üst kullanım hakkı 17 Ocak 2012 tarihi itibarı ile satışı için ihaleye çıkarılmıştır. Dalgakıranın ihalesine bağlı olarak ihale ilanında belirtildiği gibi Pasaport Limanı'nı yat bağlama yeri ve sosyal aktivitelere kullanmak üzere ihale genişletilmelidir.</p>	<p>Ülkemizin diğer Kruvaziyer Limanları arasında son 2 yıldır Kuşadası Limanından sonra 2.Sırada yer almaktadır. Ancak, İstanbul'un tek kruvaziyer Limanı olan TDİ Karaköy Salıpazarı Rıhtımının Özelleştirilecek olması sebebiyle, mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin düşürülmemesi açısından aciliyetli olarak alternatif bir Limanın tamamlanarak hizmete açılması gerekmektedir.</p> <p>Dalgakıranın ihalesine bağlı olarak gerekirse Pasaport Limanı'nı yat bağlama yeri ve sosyal aktivitelere kullanmak üzere ikinci bir ihale yapılmalıdır.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı - Milli Emlak Genel Md. - T.D.İ. - İzmir 13.İcra Müd.</p>
<p>34 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.</p>	<p>Bu nedenle, İzmir Bölgesi'nde her geçen gün artan bakım/onarım tersanesi ihtiyacı çözüme kavuşturulmalıdır.</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Md. - Maliye Bak - Milli Emlak Genel Md.</p>
<p>35 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</p>	<p>Bölgede yer alan ruhsatsız çalışan tüm yat yapımcılarının Bakanlığın gerekli gördüğü diğer tüm koşulları yerine getirecek başvurularını yapması gerekir.</p>	<p>-T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Gemi İnşa ve Tersaneler</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>mahkeme sürecindedir. Bu bölgede kalan yat yapımcılarının tersane ruhsatı almak için gereken iskan belgesini alması kısa vadede bu nedenle imkansızdır. İskan Belgesi sorunu yat yapım yerlerinde aranan diğer koşulların oluşturulması da askıya almakta bölgede gerekli düzenlemeler ve revizyonlar yapılamamaktadır. (Firmalardan 13.02.2012 tarihinden itibaren Kısmi İşletme Belgesi aranmaya başlanacaktır.)</p>	<p>Yalnızca iskan izni ve buna bağlı koşullar için Belediye'nin ilgili İmar Planlarını çıkartması beklenir ve buna göre iskan izninin belirli bir süre içinde daha sonra tamamlama koşulu getirilir.</p>	<p>Genel Müdürlüğü -Bodrum Belediyesi -Yalı Belediyesi</p>
36	<p>DENİZ TURİZMİ İÇİN ÖNEMLİ KOYLARIN KORUNMASI Deniz turizminde ticari ve özel yatlar tarafından kullanılabilen koyların sayısı hızla azalmaktadır. Yatların konaklaması için demirleme koşulları, hakim rüzgarlara kapallığı, kıyımın uygunluğu gibi zorunlu koşullar vardır. Denizin temizliği, koyun doğal güzelliği, yapışmanın olmaması da ülkemize ve bölgemize uluslararası rekabette imkan sağlayan avantajlardır.</p> <p>Ancak, Koy Envanteri'nde İzmir-Antalya arasında mevcut 450 koydan sadece 90 tanesinin kullanılabilir halde kaldığı saptanmıştır. "Sürdürülebilirlik" artık tüm dünyanın ve Avrupa Birliği'nin her alan ve sektörde aradığı temel ilkedir.</p> <p>Deniz Turizmi Yatçılık ve Mavi Yolculuk ile bu ilkeye çok uygun düşen bir sektördür. Mavi Yolculuk; kıyılarımızdaki yatçılık koylarının ikliminin ve denizinin sahip oldukları özellikler ile burada doğmuş, büyümüş ve uluslararası bir marka olmuştur. Dünyada bu koşullara sahip az sayıda yer olduğu için ciddi bir rekabet avantajına sahiptir. Bu koşulların ve değerlerin korunması koylarımızın korunması ile mümkündür.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Gökova ve Hisarönü'nde ticari ve özel yatlar için önemli koylar belirlenmelidir.- 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.	<p>-T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı -T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı -T.C Muğla Valiliği -Türkiye Otelciler Federasyonu</p>
37	<p>ADALI YALININ (KİSSEBÜKÜ) KORUNMASI Kissebükü çok önemli özelliklere sahip bir yerdir. 1-Birinci derece tarihi SİT'tir.(Bölgede ilk uygarlıklar olan Lelegler ve Bizans dönemine ait buluntular vardır.) 2-Birinci derece doğal SİT'tir. 3-Yatçılar için Bodrum'dan Gökova'ya giren ilk doğal ve bakir konaklama alanıdır.</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.	<p>-T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı -T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>4-Risk altında Dünya Mirasları listesinde yer almaktadır.</p> <p>Bu özelliklere rağmen çeşitli dönemlerde koyun belirli bölgelerinde turizm tahsisleri verilmiş, koyun içinde tapulu arazilerin bulunduğu yerlerin SİT dereceleri ile oynanarak turistik tesis yapılımaya 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>- Bölgede saptanmış henüz tescil edilmemiş tüm eserlerin Bölge SİT Kurulu tarafından tescilleri yapılmalıdır.</p>	<p>Maden İşleri Genel Müdürlüğü -T.C Muğla Valiliği (İl Özel İdaresi) -T.C Muğla Üniversitesi Arkeoloji Fakültesi</p>
38	<p>BALIKÇILIĞIN DÜNÜ BUGÜNÜ GELECEĞİ</p> <p>Balık stoklarımız hızla tükenmektedir. Bazı balık türleri yok olma sınırındadır. Özellikle küçük balıkçı ekonomik olarak kötü durumdadır. Bilimsel araştırmalar için gerekli olan doğal çeşitliliği koruyamamaktayız.</p> <p>Türkiye Geneli'nde Tesbit Edilen Sebepler ;</p> <ol style="list-style-type: none">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 ışksız 18 m olması. (AB ülkelerinde 50 m)4-Balıkçılıkta kota uygulanmaması.5-Küçük balıkçılıkta ağ miktarı ve çeşitliliği ile ilgili bir düzenlemenin	<p>- Konuyla ilgili bir çalışma gurubun acilen kurulmalıdır.</p> <p>- 2012 tebliğ çalışmalarında kullanılmak üzere bölgesel rapor hazırlanmalıdır.</p> <p>- Mutlak koruma alanları, tampon bölgelerde bazı avlanma çeşitlerine açık alanlar ve bölgeye ait büyük takımların avlanacağı alanlar bir proje kapsamında belirlenmelidir.</p> <p>- Projeler hazırlanana kadar sadece bölgesel balıkçılığa izin</p>	<p>- T.C Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>olmaması.</p> <p>6-Karasal kaynaklı deniz kirliliği.</p> <p>Bölgesel Tesbit Edilen Sebepler ;</p> <p>1-Özellikle yaz aylarında bölgesel nüfus artışı ve arıtma sistemlerindeki yetersizliğin yarattığı deniz kirliliği.</p> <p>2-Akdeniz’de trol yasağı başladığı tarihte bölgemizde yasak olmaması buradaki takımları bölgeye çekmektedir. (Bu takımların tel uzunluğu ve motor gücü bölgemiz için dezavantaj.)</p> <p>3-Diğer bölgelerdeki bölgesel yasaklar ve bazı türlerdeki avcılığın sona ermesi ile özellikle Torba-Kazıklı bölgesinde diğer illerden gelen gürğür sayısındaki aşırı artış meralarımızı yormaktadır.</p> <p>4-Diğer illerden gelen gürğür takımlarının ağ yüksekliği (Yaklaşık 162m) Torba-Kazıklı arasındaki bölgedeki siğ sularında trol etkisi yaratmaktadır.</p> <p>5-Sirkülerdeki balık üretmesi 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 tarzi konusunda hiçbir düzenleme olmaması, türü tehdit eder hale getirmiştir.</p>	<p>verilmelidir.</p> <ul style="list-style-type: none">- Üniversiteler bölgesinde stok ve tür tespit çalışmalarına başlanmalıdır.- Bölgede ÖÇK alanları ve bu alanlara komşu henüz tahrip edilmemiş, kıyı alanları korunmalıdır.	
39	<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 50 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>	<ul style="list-style-type: none">- Kültür ve Turizm Bak.- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı- Altyapı Yat. Genel Müd.-Çevre ve



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
40	<p>GEMİLERDEN ATIK ALINMASI VE ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ ÇERÇEVESİNDE UYGULANACAK ÜCRETLER VE ESASLAR HAKKINDA TEBLİĞ (TEBLİĞ NO: 2009/3)</p> <p>05.06.2009 tarih ve 27249 sayılı Resmî Gazete’ de yayımlanan ve Ocak 2010 tarihinde yürürlüğe giren Atık Alım Ücret Tarifesi ile;</p> <ul style="list-style-type: none">- Hizmet verilsin veya verilmesin tüm gemilere sabit ücret ödeme zorunluluğu getirildiği, bunun verilmeyen hizmetten ücret alınması anlamını taşıdığı,- 1000 GRT ve üstü gemiler esas alındığında, sabit ücret artışının, %5 - %260 arasında artmış olduğu,- Bu sebeple ekonomik krizde göz önüne alındığında, Atık Alım Ücretlerine yapılacak zammun, yasal olmayan yollardan denize boşaltmalara neden olabileceği değerlendirilmektedir.	<p>05.06.2009 tarih ve 27249 sayılı Resmî Gazete’ de yayımlanan ve 01 Ocak 2010 tarihinde 2009/3 Sayılı Tebliğ ile yürürlüğe giren Atık Alım Ücret Tarifesi’ nde değişiklik yapılarak;</p> <ul style="list-style-type: none">• Sabit ücret, sadece atık vermeyi talep eden gemilere uygulanmalı,• Sabit ücret adı altında verilmeyen hizmetten ücret alınmamalıdır.	<p>Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Gen.Müdü -Tarım ve Hay.Bak.Su ÜrünİGen.M üd..</p> <p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yön. Gen.Müd. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Gn.Müd.</p>
41	<p>ATIK ALIM SİSTEMİ ALT YAPI EKSIKLİĞİ</p> <p>Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan yasa ve yönetmelikler gereği, özel ve ticari tekneler ve yatların atıklarını denize boşaltmaları ve lisanslı olmayan atık alım tesislerine vermeleri yasaklanmıştır. Bu sebeple Belediye ve Özel Marinalara da atık alım şartı konulmuş olup sistemleri kurdurulmuştur.</p>	<p>-Bodrum Belediyesi kendine bağlı limanda gerekli alt yapı sistemini oluşturmak için çalışmalarını sürdürmekte olup henüz tamamlanmadığı, -Ayrıca, Gökova Körfezi, Hisarönü körfezi bölgelerinde, teknelerin, turları/sevirileri sırasında, atık verme taleplerinin, yeterli kapasitede karşılaması ve sıkıntı yaşanmaması için;</p>	<p>-Çevre ve Şehircilik Bakanlığı -Bodrum Belediyesi</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>Ancak, kıyı tesisleri kendilerine kayıtlı teknelere hizmet vermektedirler. Özellikle, Bodrum Yarımadası ve Gökova civarında öngörülen atık alım tesisleri ve tekneleri çok sınırlı ve/veya Deniz Turizmi güzergahının dışındadır. Denize atık boşaltılmaması yasal bir zorunluluktur. Ancak, bu mevzuatın uygulanabilir olması için gerekli alt yapı, Bodrum Yarımadası ve Gökova da yetersizdir.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği gereğince, Mavi Kart Sistemi'nin bölgelerde etkin uygulanabilmesine yönelik, alım tesislerinin ve atık alım teknelerinin kapasitelerinin sistem analizi yapılarak ivedilikle iyileştirilmesi ve tamamlanması,• Atık alım tekneleri ile toplanan atıkların, arıtmalara kolayca transferinin sağlanması,• Bodrum yarımadasında, tüm yerleşim alanlarının arıtma sistemine bağlanması,• Özellikle atık alım tekneleri için finansman sağlanması, yetki ve sorumlulukların belirlenmesi, "Hizmet Alım Sözleşmesi" ile atık alım teknelerinin finanse edilerek atık alımının teşvik edilmesi,• Tüm kıyılarımız kapsayacak şekilde, bölgelere ait haritalar üzerinde, Atık Alım Tekneleri, Alım Noktaları ve Atık Alım Tesislerinin oluşturularak, Bakanlığın Web sitesinde yer alması gerekmektedir.	<p>-T.C Muğla Valiliği</p>
42	<p>DÖVİZ TAAHHÜTLÜ KREDİLER</p> <p>Küresel kriz nedeniyle ihracat ve yatırım finansmanında kullanılan döviz taahhütlü krediler ile ihracat ve yatırım ile ilgili teşviklerden yararlanmak için belgelerde ya da mevzuatta yer alan döviz taahhütleri yerine getirilememekte bunun sonucunda da taahhütler ve belgeler kapatılmamaktadır.</p> <p>Ayrıca, kredi maliyetleri ve ihracata bağlı kredi fon kullanılmıyor olması ihracat ve üretim azalması ve yokluğuna ve sonucunda üretim ve istihdam azalmasına sebebiyet vermektedir.- Türk deniz ticaret filosu ihtiyacı olan standart motorini; bu ürünleri hiç bir kısıtlama olmaksızın sunan, yabancı ülkelere tedarik etmek zorunda kalacağı, bu durum sonucu ülke ekonomimizin gereksiz bir israf ve döviz kaybına maruz kalacağı</p>	<p>Tanınmış olan 2 yıllık süre 2011 sonunda bitmesi nedeni ile döviz taahhütlü kredilerde 3 ile 5 yıllık süre uzatımların sağlanması uygun olacaktır. yönetmelikte belirtildiği biçimde, "Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyelik tarihinde başlar" şeklinde değiştirilmesinin,</p>	<p>- Ekonomi Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
43	<p>değerlendirilmektedir.</p> <p>GEMİ İNŞA SANAYİNDE ALT İŞVERENLİK UYGULAMALARI</p> <p>Tersaneler gemi inşa ve bakım onarım faaliyetleri ile ilgili olarak Alt İşverenlerle yapmış olduğu sözleşmelerde, Çalışma Bakanlığı İş Müfettişlerinin incelemeleri sonucunda 4857 sayılı İş Kanununun 2 ve 3 üncü maddeleri uyarınca “Muvazaa” teşkil ettiği ifade edilmekte ve bu nedenle hukuki ve idari sorunlar yaşanmaktadır.</p> <p>Keza, askeri tersanelerdeki mevcut işçi sayısının yıllar içerisinde giderek azalması ve ayrılanların yerine yeni işçi alınmaması nedeniyle personel zafiyeti yaşanması; bunun yanında bakım-onarım yapılan deniz aracı sayısının artması sebebiyle boya, raspa, çelik işleme ve kaynak gibi tersanenin asıl faaliyetlerinden sayılabilecek bazı işler, hizmet alımı suretiyle Alt İşverenlere ihale edilmektedir.</p> <p>İşçi sayısındaki yetersizlik, Deniz Kuvvetlerinin hareket kabiliyetini muhafaza edecek şekilde planlanan projelerin hayata geçirilmesinde ve mevcut projelerin yürütülmesinde güçlüklerle sebep olmaktadır.</p> <p>4857 sayılı İş Kanunu'nun 2'nci maddesinde değişiklik yapılmak suretiyle asıl işin bölünerek alt işverenlere verilebilmesine imkân sağlanmasının sorunun çözümüne katkısı olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>4857 sayılı İş Kanunu Md.2 – 6 ve 7 inci fıkraları ile Md.3 aşığıdaki şekilde değiştirilmelidir.</p> <p>Madde 2 6.fktra: Bir işverenden, işyerinde yürüttüğü mal veya hizmet üretimine ilişkin yardımcı işlerinde veya asıl işin bir bölümünde işletmenin ve işin gereği he veya teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektiren işlerde iş alan ve bu iş için görevlendirildiği işçilerini sadece bu işyerinde aldığı işte çalıştıran diğer işveren ile iş aldığı işveren arasında kurulan ilişkiye asıl işveren-alt işveren ilişkisi denir. Bu ilişkide asıl işveren, alt işverenin işçilerine karşı o işyeri ile ilgili olarak bu Kanundan, iş sözleşmesinden veya alt işverenin taraf olduğu toplu iş sözleşmesinden doğan yükümlülüklerinden alt işveren ile birlikte sorumludur.</p> <p>Madde 2 7.fktra: Asıl işverenin işçilerinin alt işveren tarafından işe alınarak çalıştırılmaya devam ettirilmesi suretiyle hakları kısıtlanamaz veya daha önce o işyerinde çalıştırılan kimse ile alt işveren ilişkisi kurulamaz. Aksi halde ve genel olarak asıl işveren alt işveren ilişkisinin muvazaalı işleme dayandığı kabul edilerek alt işverenin işçileri başlangıçtan itibaren asıl işverenin işçisi sayılarak işlem görürler. İşletmenin ve işin gereği he veya teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektiren işler dışında asıl iş bölünerek alt işverenlere verilemez.</p> <p>Madde 3-(Değişik fıkra: 15.5.2008- 5763 S.K./m.1) Bu Kanunun 2 nci maddesinin altıncı fıkrasına göre iş alan alt işveren; kendi işyerinin tescilli için asıl işverenden aldığı yazılı alt işverenlik sözleşmesi ve gerekli belgelerle birlikte, birinci fıkra hükmüne göre bildirim yapmakla yükümlüdür. Bölge müdürlüğünce tescilli yapılan</p>	<p>- Çalışma ve Sos. Güv.Bak. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
44	<p>GEMİ İNŞA SANAYİNDE ASGARI İŞÇİLİK ORANININ BELİRLENMESİ</p> <p>Birer sabit işyeri olan tersanelerde, ileri teknoloji ürünü ve pahalı makineler kullanılarak değişik tip ve tonajlarda gemiler inşa edilmektedir. 29.09.2005 tarih ve 25951 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan ve Asgari İşçilik Tespit Komisyonu’na belirlenen çeşitli işkollarına ait “asgari işçilik oranlarını gösterir tebliğ” ekinde yer alan listede, gemi inşa için tespit edilmiş bir asgari işçilik oranı bulunmamaktadır. Bu nedenle SGK tarafından yapılan incelemelerde, gemi inşa sanayicileri fark primleri ile karşılaşabilmektedir. SGK nezdindeki girişimler neticesinde, asgari işçilik tespit komisyonuna teknik destek sağlamak üzere İdare tarafından kamunun yanı sıra GİSBİR’den de bir uzman komisyon faaliyetlerine iştirak etmektedir.</p>	<p>bu işyerine ait belgeler gerektiğinde iş müfettişlerince incelenir. İnceleme sonucunda muvazaalı işlemin tespiti halinde, bu tespite ilişkin gerekçeli müfettiş raporu işverenlere tebliğ edilir. Bu rapora karşı tebliğ tarihinden itibaren altı on işgünü içinde işverenlerce yetkili iş mahkemesine itiraz edilebilir. İtiraz üzerine verilen kararlar kesindir. Raporu altı on iş günü içinde itiraz edilmemiş veya mahkeme muvazaalı işlemin tespitini onamış onamasına ilişkin karar kesinleşmiş ise tescil işlemi iptal edilir ve alt işverenin işçileri başlangıçtan itibaren asıl işverenin işçileri sayılır.</p> <p>Asgari işçilik tespit komisyonuna teknik destek verecek uzmanların katkısıyla, kısa vadede, her bir konunun ayrı ayrı ele alınması ve değerlendirilmesinin yapılması ile orta vadede, gemi inşa için bir oran belirlenmesinden vazgeçilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Çalışma ve Sos. Güv.Bak. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>

ODAMIZIN ÜYESİ OLDUĞU ULUSLARARASI KURULUŞLAR

BIMCO (The Baltic and International Maritime Council)

ICC-IMB (International Chamber of Commerce- International Maritime Bureau)

ICS (International Chamber of Shipping)

FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents)

ECASBA (European Community Association of Ship Brokers and Agents)

INTERTANKO (The International Association of Independent Tanker Owners)

THE BALTIC EXCHANGE

EBA (European Boating Association)

TYHA (The Yacht Harbour Association)

ICOMIA (International Council of Marine Industry Association)

YARARLANILAN KAYNAKLAR

IMEAK Deniz Ticaret Odası Verileri

IMF World Economic Outlook 2012

The Platou Report 2012

ISL Shipping Statistics and Market Review 2011,2012

Clarkson Research Serv.

Fairplay

Dış İşleri Bakanlığı Verileri

Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Verileri

Kültür ve Turizm Bakanlığı Verileri

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verileri

Ekonomi Bakanlığı Verileri

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Verileri

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Verileri

TCDD Verileri

TUİK Verileri

TDİ Verileri

TOBB Verileri

GİSBİR Verileri

TÜRKLİM Verileri

İDO Verileri

The Yacht Report

Gemi San.Der. Verileri

Kumcular Koop. Verileri

Türk Çevre Eğitim Vakfı Verileri

Gemi Acenteliği Eğitim Kitabı

“Deniz Sektörü Raporu 2012” ilgili Kanun gereği

Deniz Ticaret Odası tarafından hazırlanmıştır.

Tel: 90 212 252 01 30 Faks: 90 212 293 79 35

Email: ahmet.tagmac@denizticaretodasi.org

ISBN : 978-605-137-316-4

YAYIN NO : 88

Koordinatör: Kpt. Ahmet TAĞMAÇ

İlgili bölümler(*)

Fatmanur NOMER

Hayriye DEMİROĞLU

İpek SAPMAZ

Kpt. Mustafa YAVUZYILMAZ

Nilgün TOK

Kpt. Sertaç YILDIZ

Mehmet Erdem

Merve HANTAL

Utku BİRKAN

Zehra Engin KÖKNEL

(*): Alfabe sırası ile



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI

Meclis-i Mebusan Cad. no:22 Fındıklı - İstanbul / Türkiye
Tel : +90 212 252 01 30 (pbx) Faks : +90 212 293 79 35
www.denizticaretodasi.org.tr