



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri
DENİZ TİCARET ODASI

Meclis-i Mebusan Cad. No:22 34427 Fındıklı - İstanbul / Türkiye
TEL: +90 212 252 01 30 (Pbx) FAKS : +90 212 293 79 35
www.denizticaretodasi.org dto@denizticaretodasi.org

2011 DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

2011 DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU



İstanbul 2012



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri
DENİZ TİCARET ODASI

İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ

BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI



2011

DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL -2012



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



YÖNETİM KURULU

(2009-2012)

ÖNSÖZ

Türkiye’de ve Dünya’da denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ve 2011 yılı itibariyle ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan Deniz Sektörü Raporu 2012 uzun bir çalışma sonunda hazırlanmıştır.

Raporun hazırlanmasında, son yıllar içinde yaşanan global krizin Dünya ekonomisine olan olumsuz etkisinin yavaş da olsa düzelme sürecine girmesi paralelinde, yeni ekonomik gelişimlerin yaşandığı günümüzde belirsizliğini koruyan Dünya denizcilik sektöründe 2011 yılında gerçekleşen durumun yanısıra, ülkemiz açısından da ulaşılan durumun tarafsız olarak incelenmesi ve bilimsel verilere dayanarak ortaya konması gayemiz olmuştur.

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

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



Metin KALKAVAN
Yönetim Kurulu Başkanı

İÇİNDEKİLER

1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.1 Dünya Denizcilik Piyasaları

1.1.1. Dünya Denizciliğinde 2011 Yılı Gelişmeleri

Gelişim

- ✚ Dünya Ekonomisi ile İlgili Beklentiler
- ✚ Dünya Denizcilik Piyasaları

1.1.2. Piyasalarda 2011 Yılı Gelişmeleri

1.1.2.1. Gemi İnşa Piyasası

- ✚ Yeni Tonaj Talebi
- ✚ Tankerler
- ✚ Dökmeyük Gemileri
- ✚ Konteyner Gemileri
- ✚ LNG
- ✚ İnşa Kapasitesi
- ✚ Gemi İnşa Maliyeti
- ✚ Arz ve Talep
- ✚ 2012 İçin Beklentiler

1.1.2.2. Tanker Piyasası

- ✚ Navlun Oranları ve Satışlar
- ✚ Petrol Fiyatları
- ✚ Piyasalardaki Gelişmeler
- ✚ Gelecek Tahminleri

1.1.2.3. Dökmeyük Piyasası

- ✚ Navlun Oranları
- ✚ Tonaj Talebi
- ✚ Taşıma Mesafeleri
- ✚ Filo Verimliliği ve Gelişimi
- ✚ 2012 Yılı Kuru Dökmeyük Piyasası
- ✚ Sonuç

1.1.2.4. Konteyner Piyasası

1.1.2.5. Söküm Piyasası

1.2. ULUSLAR ARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

1.2.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları

- ✚ AB Genel İşler ve Dışişleri Konseyi'nin Türkiye Kararları
- ✚ Yeni Denetleme Rejimi (New Inspection Regime – NIR)

✚ Avrupa Birliği Ön Bildirimli Kargo Deklarasyonu

✚ Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

1.2.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

✚ VIMSAS (IMO Üye Devlet Denetim Programı)

✚ Deniz Emniyeti ile ilgili Son Gelişmeler

✚ Deniz ve Çevre Korunması Faaliyetleri

✚ IMO Kapsamında Ülkemizde Yapılan Çalışmalar ve Sürdürülen Projeler

1.2.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) /

1.2.4. Aden Körfezi'nde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

2. TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ

2.1. Türkiye'nin Deniz Ticaretindeki Gelişmeler

2.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi

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

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

2.1.4. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Dünya Filosundaki Yeri

2.1.5. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları

Arasındaki Yeri

2.1.6. Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları

2.2. Dış Ticaret Yüklerinin Taşınmasındaki Gelişmeler

2.2.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

Kabotaj Yük Taşımacılığı

Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler

2.2.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

2.2.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

2.2.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2.2.5. Konteyner Taşımacılığı

2.2.6. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler

2.2.7. İstanbul Limanı Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı

2.3. GEMİ İNŞA SANAYİ

2.3.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2.3.2. Yat İnşa

2.3.3. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları

2.3.4. Gemi Yan Sanayi

2.3.5. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi

2.4 LİMANLAR

2.4.1. Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları

2.4.2. T.D.İ. Limanları

2.4.3. T.C.D.D. Limanları

2.4.4. Liman Özelleştirmeleri

2.4.5. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri

2.4.5.1. Limanlarımızla ilgili Temel Sorunlar ve Çözüm Önerileri

2.4.5.2. Limanlarımızla İlgili Bölgesel Sorunlar

2.5. DENİZ TURİZMİ

2.5.1 Deniz Turizminin Tanıtımı

2.5.2 Örgütlenme

2.5.3 Deniz Turizmi Çalışma Grubu

2.5.4 2011 Yılında Genel Görünüm

2.5.5 Deniz Turizminin Unsurları

2.5.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği

Deniz Turizmi Tesisleri Yatırım ve İşletmeciliği

2.5.5.2. Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği

2.5.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

2.5.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri

2.5.6. Diğer Unsurlar

2.5.6.1. Eğitim

2.5.6.2. Tanıtım

2.5.6.3. Ekonomi

2.5.6.4. Mavi Bayrak

2.5.7. Amaç ve Stratejiler

2.5.7.1. Stratejik Amaçlar

2.5.7.2. Hedef ve İlkeler

2.5.8. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2023)

2.5.9. Sonuç ve Değerlendirme

2.6. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

2.6.1. Sektöre Genel Bakış

2.6.2. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu

2.6.3. Su Ürünleri Yetiştiriciliği

2.6.4. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

2.6.5. Su Ürünleri İhracatı

2.6.6. Su Ürünleri İthalatı

2.6.7. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi

2.7 TÜRK BOĞAZLARI

2.7.1 Deniz Trafikini İzlemeye Yönelik Yürütülen Faaliyetler

- ✚ *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

2.8 . GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

- ✚ *Genel Olarak Gemi Sökümü*
- ✚ *Türkiye'nin Söküm Kapasitesi – Vizyonu*
- ✚ *Sorunlar ve Diğer Konular*
- ✚ *Sonuç*

2.9. DENİZ KUMCULUĞU

- ✚ *Kumculuk Sektörünün Önemi*
- ✚ *Derin Deniz Kumculuğu Sektörünün 2011 Yılı Çalışmaları*
- ✚ *2012 Yılı Hedefleri*

2.10. TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ

2.10.1. Genel Tanım

2.10.2. Serbest Bölgelerin Tabi Olduğu Mevzuat

2.10.3. Serbest Bölgelerin Mevcut Durumu

2.11. GEMİ ACENTELİĞİ

2.11.1. Gemi acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı

2.11.2. Gemi Acenteliği Mevzuatı

2.11.3. Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu

2.11.4. Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerleri

2.11.5. Türk Deniz Ticaret Filosunda Acente Botlarının Mevcut Durumu

2.12.. TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLAR ARASI ANLAŞMALARI

2.12.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları

2.12.2. İkili Ticaret ve Deniz Taşımacılık Anlaşmaları

2.13. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

- ✚ *Denizcilik Eğitimi Veren Okullar*

3. BÖLÜM

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

TABLÖLAR

- TABLO 1: Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT)**
TABLO 2: Yıllık Değişim (GSYİH) Geçen Yıllardan % Değişim
TABLO 3: Tankerler Ortalama Navlun Oranları
TABLO 4: Gemi İnşa Aktiviteleri
TABLO 5: Yeni Siparişler i (Milyon DWT)
TABLO 6: Teslimler (Milyon DWT)
TABLO 7: Ülkeler Bazında Yeni Siparişler
TABLO 8: Tanker Filosu (Kimyasallar Dahil) Milyon Dwt
TABLO 9: Tanker Yaş Profili Milyon Dwt (Kimyasallar Dahil)
TABLO 10:Dökmeyük Ortalama Navlun Fiyatları
TABLO 11:Tonaja Göre Dökmeyük Filosu
TABLO 12:Dökmeyük Filosu Yaş Profili
TABLO 13: Konteyner Filosu Siparişler
TABLO 14: Söküm İçin Satılan Tonaj
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 Siciller Arası Dağılımı ve İthal-Dahilden İnşa Durumlarına Göre Sayısal Analiz
TABLO 18: Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı ve İthal ve İnşa Durumlarına Göre DWT Analizi (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 19:Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı ve İthal ve İnşa Durumlarına Göre GRT Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 20: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalaması (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 21: Türk Deniz Ticaret Filosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 22: Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 23: Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 24: Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 25: Kimyasal Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 26: Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 27: Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 28: Ro-Ro Gemilerinin Yaş ve Tonaj İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri) - GRT
TABLO 29: 1000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu
TABLO 30: 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası Dağılımı ve İthal ve İnşa Durumuna Göre Sayısal Analiz
TABLO 31: 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası DWT Dağılımı
TABLO 32: 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası Dağılımı İthal-Dahilden İnşa Durumlarına Göre DWT Dağılımı
TABLO 33: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GRT ve üzeri)
TABLO 34: 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2012) 1000 GRT ve üzeri
TABLO 35: En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu (İlk 30 Ülke-300 GRT ve üzeri) (Milli Bayrak)
TABLO 36: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (01.01.2012) (300 grt ve üzeri)
TABLO 37: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar Yüzdesi (%)
TABLO 38: 2011 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticareti (\$)
TABLO 39: Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları
TABLO 40: 2011 Limanlar İtibariyle Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GRT'ları
TABLO 41: 2003-2011 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)
TABLO 42: 2011 Yılı Yük Cinsleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı
TABLO 43: 2011 Yılında En Fazla Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar
TABLO 44: 2003-2011 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı / Araç-Mil / Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)

TABLO 45: 2003-2011 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve (AdetxMil) Yıllık Gelişim
TABLO 46: 2006-2011 Kamu/Özel Sektöre Verilen ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları
TABLO 47: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı
TABLO 48: 2002-2011 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları
TABLO 49: Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Payları
TABLO 50: Denizyoluyla Yapılan İhracatta Yabancı Bayraklı Gemilerin Kendi Ülkelerine ve Diğer Ülkelere Taşımaları-Miktar/Değer (İlk 25 Bayrak)
TABLO 51: Denizyoluyla Yapılan İhracatta Yabancı Bayraklı Gemilerin Kendi Ülkelerine ve Diğer Ülkelere Taşımaları-Miktar/Değer (İlk 25 Bayrak)
TABLO 52: Denizyolu İhracatımızın Başlıca Yüklere Göre Dağılımı
TABLO 53: 2011 Yılı Denizyolu İthalatımızın En Fazla İthal Edilen Yüklere Göre Dağılımı
TABLO 54: 2011 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat Yapılan İlk 25 Ülkesi
TABLO 55: 2011 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi
TABLO 56: Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)
TABLO 57: Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)
TABLO 58: AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)
TABLO 59: AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)
TABLO 60: KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat + Transit Yükleme (Ton)
TABLO 61: KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat + Transit Boşaltma (Ton)
TABLO 62: Dünya Konteyner Filosu 2011
TABLO 63: 2002-2011 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)
TABLO 64: Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi 2011 (TEU)
TABLO 65: En Fazla Konteyner Dış Ticaret + Transit Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)
TABLO 66: 2003-2011 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)
TABLO 67: 2011 Türkiye'deki Faal Tersanelerin Listesi
TABLO 68: 2011 Türkiye'deki Yatırım Aşamasındaki Tersanelerin Listesi
TABLO 69: Faal ve Yatırım Aşamasındaki Tesislerin İllere göre Dağılımı
TABLO 70: Mevcut Yüzer Havuzlar ve Kapasiteleri
TABLO 71: Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Şubat 2012)
TABLO 72: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri
TABLO 73: Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri
TABLO 74: Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları
TABLO 75: 2011 Yılı Yük Elleçlemeleri Sınıflandırması
TABLO 76: TDI A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları
TABLO 77: TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri
TABLO 78: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar
TABLO 79: TCDD Limanlarında 2006-2011 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı
TABLO 80: Bölge Müdürlüklerine Göre Özel Limanların Listesi
TABLO 81: Mersin Uluslararası Limanı 2011 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)
TABLO 82: Yat Yatırım Belgeli İşletmeler
TABLO 83: Yat İşletmesi Belgeli İşletmeler
TABLO 84: Yat İşletmesi Belgeli Yabancı İşletmeler
TABLO 85: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri
TABLO 86: Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2004-2011)
TABLO 87: 2010 Yılı Uluslararası Mavi Bayrak Sayıları
TABLO 88: 2011 Yılı Uluslararası Mavi Bayrak Sayıları
TABLO 89: İllere ve Yıllara Göre Mavi Bayraklı Plaj Sayıları
TABLO 90: Su Ürünleri Üretimi İhracatı, İthalatı ve Tüketimi (1998-2010)
TABLO 91: Su Ürünleri Miktarı ve Değeri (1998-2010)
TABLO 92: Avlanan Deniz Balıkları ve Diğer Deniz Ürünleri Miktarı (1998-2010)
TABLO 93: Niteliklerine Göre Balıkçı Gemileri (2010)
TABLO 94: 1996-2010 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları (Ton)
TABLO 95: İç su ve Denizlerimizde Türilere Göre Yetiştiricilik Üretimi (2010)
TABLO 96: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2010)
TABLO 97: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2010)
TABLO 98: Balık Unu ve Yağı Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri Miktarı (Ton)
TABLO 99: Tüketilen Su Ürünleri Miktarı (Ton)

TABLO 100: Serbest Bölgelerde İstihdam (31.12.2010)
TABLO 101: Serbest Bölgelerde Yıllık Ticaret Hacimleri (1000 ABD \$)
TABLO 102: Serbest Bölgelerde Ticaret Hacminin Ülkelere Göre Dağılımı (Ocak-Aralık2010)
(100 ABD \$)
TABLO 103: İli Bazında Yetki Belgesi Sahibi Gemi Acente Firmalarının Adet ve Dağılımı
TABLO 104: Yıllar İtibariyle Odamızda Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimi ile Gemi Acenteliği
Seminerleri Katılımcı Sayıları
TABLO (105): Türk Deniz Ticaret Filosu'nda Acente Motorlarının/Botlarının Mevcut Durumu

GRAFİKLER

GRAFİK 1: Yıllara Göre Saldırılar
GRAFİK 2: Yıllara Göre Saldırılar
GRAFİK 3: Saldırı Bölgeleri
GRAFİK 4: Deniz Haydutluğu
GRAFİK 5: Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı İthal-İnşa Gemilerin Sayısal Dağılımı
GRAFİK 6: Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı İthal-İnşa Gemilerin DWT Dağılımı
GRAFİK 7: Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı İthal-İnşa Gemilerin GRT Dağılımı
GRAFİK 8: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000GR ve üzeri (dwt %)
GRAFİK 9: Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri
GRAFİK 10: Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması
GRAFİK 11: Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri
GRAFİK 12: Kimyasal Madde Tankerlerin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri
GRAFİK 13: Konteyner Gemilerinin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri
GRAFİK 14: Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve üzeri - DWT
GRAFİK 15: Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GRT ve üzeri - GRT
GRAFİK 16: 1000 Dwt Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı
GRAFİK 17: Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi
GRAFİK 18: 15 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri
GRAFİK 19: Dünya Deniz Ticaret Filosunda İlk 25 Ülkenin Dwt İtibariyle Yıllık Değişim Yüzdeleri
GRAFİK 20: Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri
GRAFİK 21: Yıllara Göre Gemi Tutulmaları
GRAFİK 22: Tokyo, Akdeniz ve Karadeniz ve Paris Mou Gemi Tutulmaları
GRAFİK 23: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)
GRAFİK 24: 2004-2011 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları
GRAFİK 25: 2011 Yılı Limanlar İtibariyle Gemi Sayıları
GRAFİK 26: 2003-2011 Kabotajda Yük Taşınması (Ton)
GRAFİK 27: 2003-2011 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı
GRAFİK 28: 2003-2011 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı
GRAFİK 29: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektör Dağılımı (Tahsil Edilmeyen ÖTV TL)
GRAFİK 30: 2002-2011 Denizyolu İthalat-İhracat (mton) Taşımaları
GRAFİK 31: Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)
GRAFİK 32: Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri
GRAFİK 33: Denizyolu Dış Ticaretimizde Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşıma Miktarları
GRAFİK 34: 2011 Yılı Denizyolu İthalatının Yük Cinslerine Dağılımı (Ton)
GRAFİK 35: OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (Miktar %)
GRAFİK 36: KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat + Transit Yükleme
GRAFİK 37: KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat + Transit Boşaltma
GRAFİK 38: 2002-2011 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)
GRAFİK 39: Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi (TEU) (%)
GRAFİK 40: 2003-2011 Ro-Ro ile Araç Taşıma Miktarları
GRAFİK 41: Bölgeler İtibariyle Taşınan Araç Dağılımı
GRAFİK 42 : 2002 / 2012 Faal Tersane Sayısı
GRAFİK 43 : 2001- 2011Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri
GRAFİK 44 : 2001-2011 Yıllarında Terslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)

GRAFİK 45 : Tersanelerdeki İstihdam Durumu
GRAFİK 46 : Gemi İnşa Sanayinin 2002-2011 İhracat Değerleri
GRAFİK 47 : 2002-2011 Tersane Proje Kapasiteleri
GRAFİK 48 : Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı
GRAFİK 49 : Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Adet Dağılımı
GRAFİK 50 : Tanker Siparişi alan Ülkeler Sıralaması
GRAFİK 51 : Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Adet Dağılımı
GRAFİK 52: Türk Amatörlerinin verdiği Siparişlere göre Dünya Sıralamasındaki Yeri
GRAFİK 53: Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri
GRAFİK 54: Adet olarak Süperyat İnşasındaki Ülkeler Sıralaması
GRAFİK 55: Uzunluk olarak Süperyat İnşasındaki Ülkeler Sıralaması
GRAFİK 56: 2010 Yılı Dünya Süperyat Sipariş Sıralaması
GRAFİK 57: Gemi Yan Sanayindeki İstihdam Durumu
GRAFİK 58: Sökülen Gemiler (Adet ve LDT)
GRAFİK 59: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri
GRAFİK 60: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri (Ton)
GRAFİK 61: Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri
GRAFİK 62: Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları
GRAFİK 63: Aylara Göre Gemi Sayıları (2011)
GRAFİK 64: 2011 TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım
GRAFİK 65: TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)
GRAFİK 66: TCDD Limanları 2006 – 2011 Elleçleme İstatistikleri
GRAFİK 67: 2011 Yılı TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım
GRAFİK 68: Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları
GRAFİK 69: Mersin Limanı 2011 Yükleme
GRAFİK 70: Mersin Limanı 2011 Boşaltma
GRAFİK 71: Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları
GRAFİK 72: 2004-2011 Türk Limanlarında Kruvaziyer Gemiler Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları
GRAFİK 73: Dalışa Yasak Mevkiler
GRAFİK 74: Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj ve Marina Sayıları
GRAFİK 75: 2010 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarlarının Dağılımı
GRAFİK 76: Yıllar İtibariyle Balıkçı Tekne Sayıları
GRAFİK 77: 1998-2010 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İhracatı
GRAFİK 78: 1998-2010 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İthalatı
GRAFİK 79: Atık Geri Kazanım Oranları
GRAFİK 80: 2005-2011 geri dönüşümü yapılan gemi tonajları (LDT)
GRAFİK 81: 2005-2011 geri dönüşümü yapılan gemi adetleri (LDT)
GRAFİK 82: Anadolu Yakası Kumcular Kooperatifi (1994-2009)
GRAFİK 83: Atık Geri Kazanım Oranları
GRAFİK 84: 2005-2010 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Tonajları (LDT)
GRAFİK 85: 2005-2010 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Adetleri (LDT)

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 31.12.2011 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, 2011 yılında yaşanan **Dünya denizcilik piyasaları ve ticareti ile, uluslararası denizcilik politikaları** incelenmiştir.

İkinci bölümde; Türk deniz ticaretinin doğrudan ve dolaylı içeriğine giren konular incelenmiştir. Bu kapsamda Türkiye'nin Deniz Ticaretindeki Gelişmeler başlığı altında **deniz ticaret filosunun gelişimi ve diğer ülkeler ile karşılaştırması yapılmıştır.** Takiben **Denizyolu Taşımacılarında Gelişmeler başlığı altında Kabotaj ve uluslararası taşımacılar miktar ve yük cinslerine göre etüt edilmiş, Konteyner ve Ro-Ro taşımacılığı ve İstanbul yolcu taşımacılığı irdelenmiş,** Aynı bölüm içinde **gemi inşa sanayii, deniz turizmi, limanlardaki gelişmeler, kumculuk, gemi söküm sanayi ve su ürünleri ve balıkçılık** konularına da yer verilmiştir. Bölüm içinde **serbest bölgeler** hakkında bilgiler verilerek **acente faaliyetleri** konusu irdelenmiş, **Türk Boğazları ve deniz trafiği** hakkında teknik bilgiler verilmiştir.

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 ilgilenenlere yararlı bir kaynak olmasını temenni ederiz.**

İMEAK DTO

1. BÖLÜM

DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.1. DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARI

1.1.1. Dünya Denizciliğinde 2011 Yılı Gelişmeleri

Gelişim

Önceden tahmin edildiği gibi 2011 yılında yıl boyunca Dünya denizcilik piyasaları yönünden zor bir oniki ay yaşanmış, nisbeten güçlü ticari gelişimlere rağmen LNG piyasalarında yaşanan dikkat çekici gelişmeler hariç tutulmak üzere piyasalarda genellikle yetersiz ve zayıf performanslar hakim olmuştur. Programlanan yeni inşa teslimleri 2012 yılı için hala yüksek bir orandadır. Otoritelerce gelişen ekonomik durum paralelinde başlıca gemi segmentleri için 2012 yılında kapasite kullanım oranlarında dikkate değer bir artış beklenmemektedir.

2011 yılı denizcilik sektörüne kararsız, değişken ve beklenmedik olaylarla dolu bir yıl olarak yaşanmıştır. Üç ana grup içinde ele alınabilecek bu gelişmelerin birincisi ekonomik yönlü olup 2008 yılından sonra başka bir olası ekonomik krizin ortaya çıkması ihtimalidir. Siyasi nitelikli ikincisi ise Arap Baharı adı verilen Orta Doğu'da yaşanan ve devam eden olaylar dizisidir. Doğal afetler niteliğinde gerçekleşen olaylar Japonya'da yaşanan iki büyük deprem ve tsunami ile Avustralya'da yaşanan yüzyılın sel baskını olmuştur. Denizcilik sektörünü doğrudan etkileyen söz konusu gelişmeler ve tabii afetlerin piyasalar üzerindeki olumsuz etkileri dışında, global anlamda Dünya ekonomik gelişimi ve tonaj talebi üzerine de önemli ölçüde olumsuz etkileri gözlenmiştir. Gerçekleşen verilere göre geride bırakılan 2011 yılı, 2010 yılında ulaşılan % 5.2 oranından ve yıl başında tahmin edilen ve hedeflenen % 4.4 oranından daha az değerde olmak üzere global GDP olarak % 3.8 oranında cüzi bir artış göstermiştir. Gerçekleşen artışın 2010 yılı değeri ve yukarıda açıklanan özel gelişen durumlar göz önüne alındığında çok olumsuz bir gelişim olmadığı değerlendirilmektedir. Tonaj talebinde ise % 6.7 oranında bir artış gözlenmiştir. Son üç yılı içeren ve yüksek orandaki yeni inşa teslimler Dünya filo kapasitesinde büyük oranda artışa neden olmuştur.

TABLO (1) : Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	Kimyasal Tanker	Dökme Yük Gemileri	OBO	Diğerleri	Toplam
2002	268	22,7	287,4	13,8	174,7	766,7
2003	270,7	23,1	295	12,6	181,2	782,6
2004	279,1	25,0	303,3	12,1	189,6	809,1
2005	295	25,7	320,7	11,6	200,5	853,5
2006	317,7	26,9	341,9	11,6	213,3	911,3
2007	334,7	29,0	365,1	11,2	232,5	972,6
2008	352,3	31,7	392,9	11,2	254,2	1042,3
2009	369	34,0	420,8	10,4	278,3	1112,5
2010	396,2	35,8	459,2	9,6	300	1200,8
2011	413,1	36,1	533,6	6,8	315,1	1304,6
2012	439	36,5	615		337,8	1428,3

Kaynak : The Platou Report 2012

Dünya filo kapasitesi 2011 yılında ulaştığı % 8.2 artış oranı ile son yirmi yılın en yüksek seviyesindedir. Filo kapasitesi kullanım oranı 2011 yılında %1 oranından az yüksek bir azalışla % 84 oranında gerçekleşmiştir. Filo kullanım kapasitesinde bir artış yaşanan LNG segmenti hariç tutulursa kapasite kullanım oranı azalışı % 4 civarında gerçekleşecekti. Gerçekleşen % 84 oranındaki kapasite kullanımı 2009 yılında görülen olumsuz seviyenin üzerinde,buna karşılık geçen on yılın başlangıcında görülen düşük değerler ile eşdeğer bir konumdadır. Segmentler arasında yüksek oranda farklılıklar sürmektedir. Konteyner segmenti bu konumdaki başlıca ana segment olarak son üç yılboyunca kapasite kullanımı % 80 oranının altında gerçekleşmiştir.Araba taşıyıcı segmenti bu değere oldukça yaklaşmış fakat üzerinde kalmıştır. Dökme yük segmenti ulaştığı % 88 orana karşın tanker segmenti kapasite kullanım oranı % 83 seviyesindedir.

TABLO (2): GSYİH % Değişim

	Ocak Tahmini 2011	Ocak 2012 Tahminleri 2011	Ocak 2012 Tahmini 2012
ABD	3.0	1.8	1.8
Japonya	1.6	-0.9	1.7
Merkezi ve Doğu Avrupa	1.5	1.6	-0.5
C Ve E Avrupa	3.6	5.1	1.1
Rusya	4.5	4.1	3.3
Çin	9.6	9.2	8.2
India	8.4	7.4	7.0
Asean	5.5	4.8	5.2
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	4.6	3.1	3.2
Sahra Altı Afrika'da	5.5	4.9	5.5
Latin Amerika	4.3	4.6	3.6
Dünya	4.4	3.8	3.3

Kaynak : The Platou Report 2012

2011 yılı aktif değerlerdeki olağanüstü düşüş nedeniyle de dikkat çekicidir. Yıl başlangıcında konteyner piyasalarında gözlenen güçlü gelişme paralelinde az miktarda yükselme yaşanan konteyner segmenti yeni inşa fiyatları hariç tutulursa yıl içinde tankerler için yeni inşa fiyatları % 10 oranında, dökme yük gemileri için % 15 oranında düşmüştür. İkinci el fiyatları da tankerler için % 20 oranında, dökme yükler için ise % 30'a yakın bir oranda düşmüştür. Aktif değerlerde yaşanan bu azalış, navlun değerlerinde de gözlenen düşüş paralelinde 2011 yılının deniz sektöründe önemli ölçüde kayıplarla dolu bir yıl olmasına katkı sağlamıştır.

Büyük ölçüdeki sipariş defteri nedeniyle 2012 yılında bu oranlarda büyük bir değişim yaşanmayacağı, Global GDP'nin % 3,3 oranında artmasının piyasalarda büyük bir ivme sağlamayacağı fakat ulaşılan durumun çok da olumsuz bir tablo olmadığı, asıl belirsizliğin eşitliğin talep yönünde olacağı değerlendirilmektedir. Ekonomik gidişin olumsuz trendinin devam etmesi durumunda 2008-2009

yıllarındaki tahminlerin ne kadar çabuk değiştiğini piyasalar canlı olarak hatırlarmaktadır.

Dünya Ekonomisi ile İlgili Beklentiler

2011 yılında Dünya ekonomisi belirgin olarak yavaşlamıştır. Başlangıçta ekonomideki 2010 yılında ümit edilen ılımlı yükseliş devam etmiş, sonrasında Libya'da artan petrol fiyatlarının ve Japonya'da yaşanan depremin olumsuz etkisi sonucu piyasalarda bir yavaşlama gözlenmiş, sonbahardan sonra ise, finans piyasalarında yeni başka bir krizin ortaya çıkabileceği korkusu hakim olmuştur. Yıl içinde yaşanan dikkate değer olaylar göz önüne alındığında GDP bazında 2011 yılında Dünya'da gerçekleşen % 3,8 oranındaki büyümenin çok olumsuz olmadığı otoritelerce belirtilmektedir. Krizin etkisi umulandan daha güçlü gerçekleşmiş, yılın ikinci yarısında büyüme ciddi oranda yavaşlamış, gelişmekte olan ekonomiler % 6-7 oranında büyümesine karşılık gelişmiş ekonomiler % 2 oranından daha az büyümüşlerdir. 2012 için tahminler de belirgin olarak aşağı yönedir. Bunun ötesinde finansal piyasalarda keskin düşüşlerin görüldüğü gibi risklerin de artacağı sezilmektedir. Benchmark borsa göstergeleri global olarak yıl için ABD'nin dikkate değer ayrıcalığı dışında % 10-20 düşüş öngörmektedir.

Çeşitli çevreler içinde bulunan durumu güvenilmez bulmakta, parasal ve mali yönden çeşitli ağır eleştiri ve uyarılara rağmen ekonomilerin son iki yıldan beri durgunluk içinde olması her şeyden önce ciddi bir endişe kaynağı olmaktadır. Dünya ekonomisinin potansiyel yansıma ve göstergeleri, olabilecek krizin merkez bankası kaynaklarının ilk kriz sürecinde kullanılmış olması nedeniyle daha yetersiz olacağı yönündedir.

Bankaların sermaye oranlarında olumsuz etki yaratan sermaye ve kredi kullanımının azalması, Dünya borsalarında ve hisse senedi piyasalarında yaşanan olumsuz gelişmeler umulan yatırımların azalmasının en açık ve belirgin nedenini oluşturmaktadır. Ülkelerdeki bütçe açıklarının kamu yatırım harcamaları üzerindeki olumsuz baskıları da aynı yönde olumsuz bir gelişme yaratmaktadır. Son olarak belli başlı petrol piyasalarında jeopolitik risklerin yükselmesi ile Dünya potansiyel bir üçüncü petrol şokuna kanalizе olmuştur. 2011 yılında benchmark fiyatları ilk defa 100 ABD'nin üzerine çıkmıştır. Sınırlı bir üretim kapasitesi olan OPEC'de politik veya diğer nedenlerle yaşanabilecek bir üretim azalması fiyatların artmasına neden olacak ve bu durum Dünya ekonomik gelişimine doğrudan olumsuz olarak yansıyacaktır. 2012 yılının bu nedenlerle Dünya ekonomisi için ilginç ve dikkate değer bir yıl olacağı, gelişmiş ekonomiler yönünde büyümenin yavaşlayacağı geçen yılın verilerinden de anlaşılmaktadır. Avrupa bölgesi bir durgunlukla karşı karşıya olacak veya bu sınıra çok yaklaşacaktır. ABD'nin yetersiz ve düşük bir seviyede denge içinde olacağı, Japonya'nın durgunluktan çıkabildiği oranda büyüme trendine geçebileceği değerlendirilmektedir. OECD yönünde ise ekonomik verilerin 2011'de gerçekleşen % 2,0 azalış paralelinde %1.5 civarında olacağı ortak bir görüş olarak vurgulanmaktadır.

Deniz sektörü yönünden, en önemli husus, tonaj talebinin lokomotifi olan gelişmekte olan ekonomilerin ortaya çıkabilecek gelişim faktörlerinden ne kadar etkileneceği konusudur. İki yıl önce tatminkar oranda büyümeyi sürdüren gelişmekte olan ülkeler, yükselen enflasyon, sıkı para politikası ve iç talebin düşürülmesi yönündeki girişimler ile mücadele etmektedirler.

Dünya Denizcilik Piyasaları

2012 yılı mevcut filonun % 10 oranından daha fazla yeni inşa teslimlerine damgasını vuran bir yıl olacaktır. Tonaj talebi gelişimi yönünde açıklanan geçen yıla ait makroekonomik veriler % 6.7 artışa işaret etmekte, 2012 yılında toplam filo kullanım oranının 2011 yılındaki % 83 oranında dengede olacağının işaretini vermektedir. Otoritelerin görüşleri piyasalarda 2012 yılında arz yönünde olumlu bir sürpriz gelişme olması yönündedir. Yeni inşa teslimlerde son iki yıl ortalamalarında gözlemlendiği gibi finansal sıkışmalara bağlı olarak % 30 oranında bir erteleme söz konusu olabileceği de değerlendirilmektedir. Bu paralelde söküm oranlarında da bir artış görülebilir. Bu iki faktörün birleşmesi filo arzında beklenen gelişmeyi piyasalardaki beklenen gelişim oranının altına bir oranda azaltabilir. Bu gelişmelerin beklenmeyen nedenlerle daha büyük oranda gerçekleşmesi durumunda yüksek navlun fiyatlarının neden olacağı dinamik ortam sonucu gemi sökümünde bir azalma yaşanması söz konusudur. 2012 yılında yeni inşa siparişlerinde % 20 oranında, konvensiyonel segmentlerde % 50 oranında olmak üzere önemli ölçüde bir azalma gözlenmektedir. Bu gelişme sonucu 2007 yılından sonraki genel sipariş defterinde % 20 oranında bir azalma gerçekleşmiştir. Nisbeten yüksek orandaki teslimatlar ve sınırlı siparişler oranının uygun bir trend çerçevesinde seyretmesine neden olacak bu gelişme arz yönünün artması ile oluşan piyasa dengesi sonucu her yönden piyasalarda olumlu bir safhaya geçişi kolaylaştıracaktır. Özet olarak 2012 yılının Dünya denizcilik piyasalarında yeni bir verimli yıl olması yönünde güçlü beklentiler vardır. Bu gelişmeler Dünya ekonomik gelişmesinin müsadese ölçüsünde 2013 yılına doğru daha dengeli piyasaların oluşmasının önünü açacaktır.

TABLO (3): Tankerler

ORTALAMA NAVLUN FİYATLARI 1000 \$ % GÜN TEK SEFER			
Years	2009	2010	2011
VLCC	28,0	34,8	14,9
Suezmax	25,9	28,0	16,7
Aframax	14,9	21,4	12,9
LR 2 Product	16,7	16,2	12,5
MR Product	7,9	8,9	11,3

Kaynak : The Platou Report 2012

1.1.2. Piyasalarda 2011 yılı gelişmeleri

1.1.2.1. Gemi İnşa Piyasası

2011 yılında tonaj talebi belirgin şekilde azalmıştır. Bunun nedeni yavaş ABD ekonomisi ve Avrupa bölgesinde yaşanan ekonomik gelişmelerin olumsuz etkisi altındaki global ekonomiden kaynaklanan düşük navlu ücretleridir. 2011 yılında sipariş aktivitesi % 30 oranında azalarak 25 milyon (cgt) (*) olarak gerçekleşmiştir. Bu değer her ne kadar segmentler arasında büyük farklar olsa da 50 milyon cgt olan tahmini inşa kapasitesinden oldukça küçüktür. Tanker ve dökme yük siparişleri 3/2 oranında azalmış, buna karşılık konteyner ve LNG siparişleri geçen yıla kıyasla artmıştır.

2010 yılında gözlenen pozitif fiyat trendi 2011 yılında tersiner dönmüş, grmi inşa fiyat endeksi % 10 oranında azalarak, 2008 yılındaki finansal krizden sonra görülen en düşük seviyeye ulaşmıştır.

Yeni tonaj Talebi

2011 yılında bir önceki yıl gözlenen olumsuz trend sürmüştür, yılın ilk yarısında sipariş aktivitesi her çeyrek dönem için 8 milyon cgt değerinde gerçekleşmiş, yılın ikinci yarısında ilk iki döneme kıyasla yarı yarıya azalmıştır. Yıl içinde talep azalmasının bir nedeni finans çevrelerindeki tedirginlik ve bu durumun bankaların gemi sahiplerine kredi vermeleri konusundaki isteksizliklerine yansımaları, ilaveten azalan gemi fiyatlarının da gemi sahiplerinin sermayelerine olan olumsuz etkisidir.

TABLO (4): Gemi İnşa Aktiviteleri

Segment	Kapasite	Teslimatlar 2011	Yeni Siparişler 2011	Sipariş Deferi 2011	Filo Yüzdesi 2011
Tanker	Mill.dwt	39.7	9.1	75.0	17.0
Dökme YÜK Gemileri	Mill.dwt	95.3	28.0	188.7	30.8
Konteyner Gemileri	Mill.teu	1.2	1.7	40943	27.5
LNG	Mill.cbm	1.8	7.9	40918	19.0
LPG	Mill.cbm	0.6	0.5	41000	7.1
Araba Taşıyıcılar	1000.araba	321	24	526	16.1
Kimyasal Taşıyıcılar	Mill.dwt	1.0	0.2	41000	4.2
Yolcu Gemileri	1000.iskeleler	24.8	17.7	59.1	12.2

Kaynak : The Platou Report 2012

2011 yılında 43 milyon cgt siparişin 25 milyonu gerçekleşmiştir. Yeni inşa gemilere yapılan yatırım 2011 yılında bir önceki yıla kıyasla 1/3 oranında azalarak

(*): Compensated Gross Tons

50 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Kore tersaneleri 2011 yılında siparişlerin yarıya yakınına sahip olmuş, Japonya % 10 oranında sipariş alırken Çin üçüncü sırada yer almıştır. Siparişlerin iç talep oranları ise %10 Çin,%30 Kore ve % 75 Japonya'dır.

Tankerler

2011 yılında 10 milyon Dwt sipariş kaydedilmiş, yıl içinde 41 milyon Dwt tonaj teslim edilmiştir. 2011 yılında Dwt bazında Kore tersaneleri yeni tanker siparişlerinin % 60'ına sahip olmuşlar, Çin tersaneleri siparişlerin % 30'unu almış, bütün siparişlerin % 30'u ise Yunanlı armatörler tarafından verilmiştir.

TABLO (5) : Yeni Siparişler (Milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	Kimyasalla	Dökme Yük Gemileri	OBO	Diğerleri	Toplam
2002	17,7	1,6	21,9		8,4	49,6
2003	47,9	1,4	27,9		27,5	104,7
2004	34,0	2,2	28,8		28,1	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	10,3	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

Kaynak : The Platou Report 2012

Dökme Yük Gemileri

2011 yılında zayıf navlun oranları paralelinde dökme yük segmenti için de talep azalması yaşanmıştır. Geçen yıl ulaşılan değerin 1/3'ünden daha az olmak üzere 28 milyon Dwt sipariş gerçekleşmiştir. Yılın ilk çeyreği içerisinde tüm siparişlerin yaklaşık yarısı gerçekleştirilmiş, tersaneler yıl içinde sipariş defterinde belirgin bir azalmayı içeren 95 milyon Dwt teslimat yapmışlardır. 2011 yılı sonunda teslimatlar mevcut filonun % 31'ini oluşturan 189 milyon Dwt tonaja ulaşmıştır.

Geçen yıl gözlenen trend devam etmiş, 2011 yılında Çin tersaneleri Japonya'nın % 26 oranına karşılık bütün yeni inşa siparişlerin % 60'ına sahip olmuş, Çin armatörleri de aktif bir pozisyonda olarak siparişlerin % 35'ine, Japon armatörler ise % 25'ine sahip olmuşlardır.

Konteyner Gemileri

2011 yılının ilk yarısında sipariş aktiviteleri oldukça yüksek seyretmiş takip eden altı ay içerisinde time charter oranlarının zayıflığının paralelinde azalmış, 2011 yılı içinde toplam 1.7 milyon TEU sipariş verilmiş, buna karşılık 1.2 milyon TEU teslim edilmiştir. Siparişler 2011 yılı sonunda mevcut filonun % 28'ine ulaşmıştır.

Konteyner segmentinde baş rol oynayan Kore gemi inşacıları 2011 yılında da bütün siparişlerin % 30'una sahip olmuşlar, buna karşılık Çin tersaneleri % 20 oranında kalmıştır.

LNG

Yükselen navlun oranları yeni inşa LNG segmentine olan talebi arttırmış, teslim edilen 11 gemi paralelinde 50 yeni gemi sipariş edilmiştir. Bu trend 2011 yılında siparişlerde belirgin bir artışı göstermekte, 2/3 oranında geminin taahhüt edilmemiş olmasının bir takım sipekülasyonları beraberinde getireceği değerlendirilmektedir. Son on yıl içerisinde LNG segmenti inşasının en önemli aktörü olan Kore tersaneleri bu trendi 2011 yılında da sürdürmüş,bütün siparişlerin % 83'üne sahip olmuştur. Sonuç olarak Kore ve Çin tersanelerinin teklif etmiş olduğu Duyarlı Kapsama Sistemi'nin ağırlıklı olacağı görülmektedir.

TABLO (6) : Teslimler (Milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	Kimyasallar	Dökme Yük Gemileri	OBO	Diğerleri	Toplam
2002	22,7	0,8	13,6		10,4	47,5
2003	27,9	2,0	11,8	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	29,0	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

Kaynak : The Platou Report 2012

İnşa Kapasitesi

İnşa kapasitesindeki son on yıllık değişim, bu konunun çok değişken ve talep göstergesine paralel olarak kuvvetli bir artma eğiliminde olduğunu göstermektedir. Bu periyot içerisinde tersanelerden gerçekleştirilen yeni inşa teslimler 30.000 Dwt'den büyük olup yılda % 12 oranında artışa eşdeğer olmaktadır. Bu tonaj filonun 1/3'ü ile eşdeğerdir. Gemi inşa kapasitesinde gözlenen söz konusu artış trendi 2011 yılında çok ani bir duruş göstermiş,teslimlerde ön tahminlere göre %1 oranında bir azalma yaşanmıştır.

Çin tersaneleri 2011 yılında teslimatlarını % 3 oranında arttırmışlar ve 18 milyon cgt. oranına ulaşmışlardır. Kore gemi inşacıları, 2010 yılından % 5 fazla olarak 2011 yılında 15 milyon cgt. Teslim etmişlerdir. Japon gemi inşacıları 2011 yılında 9 milyon cgt tonajındaki siparişlerinin % 93'ünü geleneksel olarak geçen yıla göre % 6 artışla zamanında teslim etmişlerdir. Toplam olarak 2011 yılında cgt bazında siparişlerin % 76'sı teslim edilmiştir.



İnşa Maliyeti

Yeni inşa fiyatları 2011 yılı sonunda, 2008 yılında ulaşılan en yüksek değerden % 40 oranında azalmış, geçen yıllardaki gemi inşa sanayiinde yaşanan kapasite fazlasına ilave olarak gemi inşa maliyetlerinin de artması, bu olumsuz durumun nedenini oluşturmuştur. Gemi sacı fiyat endeksi 2008 yılından sonra hareketli ve dalgalı bir trend içinde olmuş, finansal kriz sonrası 1.100 USD mt değerinden % 60 oranından fazla azalan fiyatlar 2011 yılı ortalarına doğru artma eğilimine girmiş, yılın ikinci yarısında endeks başlangıç değerinin % 4 aşağısında dengelenmiştir. Asya gemi inşasında fiyat seviyeleri arasında yüksek oranda farklılıklar gözlenmiş, Çin'de 700 USD mt değerine karşılık Japonya iç piyasasında 1000 USD mt değerine ulaşmıştır. Ana makine fiyatları ise 2008 yılına kadar yaşanan yüksek üretim kapasitesi sonucu oluşan önemli ölçüdeki kapasite fazlası nedeniyle, 2011 yılı sürecinde yaklaşık 185 USD/ BHP (6 silindir 60 kalibre) olmak üzere düşük seviyesini sürdürmüştür.

Piyasalarda kontratlar dolar bazında yapıldığında, tersanenin hangi oranda yerli malzeme kullandığına bağlı olarak yerel para birimi her zaman önemli bir faktör olmakta, maliyetin üçte ikisi yerli para ile yapılması inşa maliyetine yansımaktadır. Japon gemi inşacılar siparişlerin önemli bir kısmına yerli armatörler tarafından verilmesine rağmen Yen'in Dolar karşısında değer kazanması sonucu bir dezavantaj ile karşı karşıya kalmışlardır.

Toplam olarak Kore ve Çin'de maliyetler 2008 yılındaki en üst noktasından 2011 yılı sonuna kadar tahmini olarak % 20 oranında azalmıştır. Japonya'da inşa maliyetlerinin azalması Yen'in güçlenmesi paralelinde % 2 oranında olmuştur. Çin tersaneleri 2011 yılında finansal krizden önce sipariş aldıkları yüksek fiyatlı gemilerden yüksek kar elde ettiklerini açıklamışlar, Yangzijang tersanesi yılın ilk çeyreğinde % 25 kar marjı elde edildiğini buna karşılık Rongsheng H.I. % 17 marja ulaşıldığını ifade etmiştir. Japonya'nın küçük oranda kar marjı hatta kayıplar yaşaması paralelinde en büyük Kore tersaneleri yılın ilk yarısı için %9-14 kar marjı açıklamıştır.



Arz ve Talep

Cgt bazında yeni tonaj talebi 2011 yılında %30 oranında azalmıştır. 2010 yılının üçüncü çeyreğinde 12 milyon cgt tonajında en üst seviyede iken sipariş aktivitesinde keskin bir düşüş yaşanmış, 2011 yılının son çeyreğinde yeni kontratlar 3 milyon cgt seviyesine kalmıştır. Tahmini inşa kapasitesi, teslim zamanı ve yeni siparişler 2011 yılında kapasitelerinin yarısına ulaşabilmiş, bu durum ortalama teslim zamanının uzamasına dolayısıyla yeni inşa fiyatlarının üzerinde baskı oluşmasına neden olmuş, yıl boyunca fiyat endeksi % 10 azalmıştır.



2012 İçin Beklentiler

Tanker, dökme yük ve konteyner olmak üzere üç ana segmentte navlun piyasalarında durgun bir yıl olacağı, bunun sonucunda daha küçük tonajdaki ekonomik segmentlere olan talebin artabileceği beklenmektedir. 2012 için global GDP tahminleri 2011 yılının ikinci yarısında belirgin olarak düşüş göstermiş % 4.4'den % 3.4'e gerilemiş, bu gelişme gelecek talep tahminlerinde olumsuz beklentileri beraberinde getirmiştir. Abartılı sipariş oranları sonucu filoda büyüme probleminin sürdüğü, erteleme ve iptaller sonucu büyümenin % 1-2 olabileceği, ortalama olarak bu durumun sipariş aktivitelerinde 2011 yılı ile aynı seviyede marjinal bir zayıflama ile sonuçlanacağı değerlendirilmektedir. Yakıt kullanımında tasarruf ver yeni inşa gemiler için istenen yeni kural ve yönetmelikler , tersanelerin bu konulara kanallı olarak yeni gelişmiş dizaynlar üzerine odaklanmaları, sipariş aktivitelerine yeni bir ivme getirebilir.

1.1.2.2. Tanker Piyasası

2011 yılı ham petrol taşıyıcı filo için çok olumsuz bir yıl olmuş, filo kapasitesi artış trendini sürdürmüş, gerçek olumsuz gelişme bu segmentte gerçekleştirilen taşımacılık hacminin git gide azalarak bir yıl önceki güçlü performansın çok gerisinde kalması olmuştur. Navlun oranları ve varlık değerlerinin belirgin olarak azalmasının olumsuz etkileri filo kullanım oranını da düşürmüştür. 2010 yılının ikinci yarısında hissedilen zayıf piyasa şartları 2011 yılında da sürmüş, ikinci çeyrekte piyasalar bütün segmentler için çok zayıf bir konuma ulaşmıştır. Endeks 2010 yılındaki 26.200 &/gün değerinden % 44 oranında azalarak 2011 yılında 14.800 &/gün değerine gerilemiştir.

Söz konusu duruma ulaşılmasında çeşitli faktörler etkindir. Filo son üç yılda sürekli gelişmiş, % 6.2 oranındaki toplam filo artışı ile son altı yılın en yüksek değerine ulaşmıştır. Libya petrol ihracatının aniden kesilmesinin iki yönde tonaj talebine olumsuz etkileri olmuştur. Birincisi diğer petrol üreticilerinin süratle oluşan boşluğu dolduramamasının ticaret hacmini çok olumsuz yönde etkilemesi, ikincisi , üretim azalması sonucu oluşan yüksek fiyat seviyesinin direkt olarak Dünya ekonomisi ve ham petrol talebine olan olumsuz etkisidir.

TABLO(7): Ortalama Navlun Fiyatları

YENİ SİPARİŞLER-MİLYON CGT					
2011	Tanker	Dökme	Koyteyner	Diğerleri	Toplam
Çin	0.6	4.0	2,1	0.7	7,4
Kore	1,4	0.8	5,7	4.0	11,8
Japonya	0.2	1,6	0.1	0.5	2,4
Diğer Asya	0.0	0.2	0.7	0.0	0.9
Avrupa	0.0	0.1	0.2	0.7	1.0
Diğerleri	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1
Toplam	2,2	6,6	8,8	6.0	23,6

Kaynak : The Platou Report 2012

Toplam tonaj talebi, geçen yıl gözlenen % 6 artış oranının ardından keskin bir düşüşle % 2.3 oranında artmış, yüzen depolama (floating storage) oranı da 2010

yılının ikinci yarısı ağırlıklı olmak üzere keskin bir düşüş göstermiş, toplam filo kullanımı % 3 oranında azalarak % 83 oranına ulaşmıştır.

Navlun Oranları ve Satışlar

VLCC oranları ortalama % 50 azalarak 15.000 &/gün oranına gerilemiştir. Suezmax ve Aframax fiyatlarında zorluk içinde olunmasına rağmen anormal bir düşüş gözlemlenmemiş, buna karşılık ürün taşıyıcılar değişken bir performans trendi içinde olmuşlardır. İkinci el satışlar için 2011 verimsiz bir yıl olmuş, satış hacmi % 20 oranında azalmış, fiyatlar düşük seviyelerde seyretmiş, 5 yaşında gemilerde satış değerleri ortalama % 20, 10 yaşında gemilerde ise ortalama % 20-50 oranında azalmış, daha yaşlı gemiler için söküm rasyonel bir uygulama olmuştur.

Petrol Fiyatları

2011 yılı petrol fiyatlarında 2010 yılında başlayan ve git gide artan güçlü bir artış gerçekleşmiş, önceleri gelişen ekonomik durumlar paralelinde ve soğuk mevsimin de etkisiyle talep artışı güçlenmiş, Dünya piyasalarında Mart ayında 1.0 milyon varil/günden daha fazla olan Libya ihracatı kesilince fiyatlar ham petrolden daha hızlı bir şekilde artarak Nisan ayında 127 & seviyesine ulaşmış, ekonomilerin kötüleşmesine rağmen yıl sonunda spot fiyatlar 100& seviyesine dengelenmiştir. Fiyatlarda yaşanan artış tanker taleplerini olumsuz bir şekilde etkilemiştir.

Piyasalardaki Gelişmeler

Ön veriler 2011 yılında denizyolu petrol taşımalarının % 0.5 oranında ılımlı bir şekilde artışını işaret etmektedir. Petrol talebinde yaşanan olumsuz görünüm açık bir faktördür. Keza yüksek fiyatlar rafineriler için stokları azaltma eğilimi içermekte, aynı zamanda petrol ithal eden ülkeleri talep azaltma yönünde motive etmektedir. Dünya'nın en büyük ithalatçısı ve önemli bir konumda olan ABD piyasasında yaşanan gelişmeler anahtar rolü oynamaktadır. Petrol talebindeki azalmaya ilave olarak yüksek kaya petrolu (shale oil) ülke içi üretiminin desteği ve Kanada'dan boru hattı ile ithal edilen petrol denizyolu ile ithal edilen petrol talebini azaltmaktadır. Bunun dışında ABD, IEA ile koordineli olarak sınırları içindeki rafinerilerde 30 mbls(milyon varil) stratejik depolama kapasitesi oluşturmuştur. Bu faktörler denizyolu ithalini yıl içinde % 6 oranında azaltmıştır. Avrupa ithalatı Libya'da yaşanan kesinti nedeniyle fakat daha ılımlı olarak azalmış, bu gelişmede Kuzey Denizi üretiminde yaşanan azalma da etekili olmuştur. Çin ve Hindistan ağırlıklı olarak toplam petrol ithalatındaki gelişme Asya kökenli olmuş, iki ülke de ithalatlarını % 6 oranında arttırmışlardır. Son iki yıl içinde tanker piyasası için önemli bir faktör olan yüzer depolar (floating storage) 2011 yılında önemsiz bir konumda olmuş, sadece 20 civarında VLCC depo olarak tefrik edilmiştir.

Gelecek Tahminleri

Yaşanan bütün olumsuz faktörlere rağmen 2011 yaz aylarından itibaren piyasalarda olumlu bir gelişim gözlenmiş,yeni yıl nisbi bir yüksek oran ile başlamıştır. Dünya petrol üretimi son çeyrekte son 2 oranında artış göstermiş, Suudi Arabistan OPEC üretimi kapsamında kendi üretimini 10 mbd arttırmış, son otuz yılın en yüksek üretim değerini gerçekleştirmiştir. Bunun paralelinde tonaj talebinde de bir hareketlilik görülmüştür.

Ümit edilen Libya üretiminin yeniden başlaması, yükselen OPEC dışı üretim ile kombineli olarak, Kuzey Amerika üretiminde gözlenen artışın ithalat taşımaları üzerine olabilecek olumsuz etkisine rağmen, Dünya petrol taşımalarında daha yüksek seviyelere ulaşılacağı değerlendirilmektedir. Piyasanın arz yönü ise bir kere daha en büyük engel konumundadır. Filonun % 10'undan fazlasına eşdeğer planlanmış 45 milyon DWT yeni tonaj devreye girecektir. Bu tonajın 33 milyon DWT olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. Filonun % 7.5'ine eşdeğer bu tonaj dahi filoda önemli ölçüde bir artışa neden olacaktır. 2012 yılının sökülüm için önemli bir patlama yılı olacağı, hacmin yaklaşık iki kat artarak 20 milyon DWT tonaja ulaşacağı, bu gelişmenin sonucu net filo artışının % 6 oranında gerçekleşeceği, bu durumun filo kullanım kapasitesini olumsuz olarak yıl boyunca olumsuz olarak etkileyeceği değerlendirilmektedir.

Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesinde yaşanan politik gelişmeler, İran'a yönelik Batı ambargosu veya bölgedeki petrol arzına gerçekleşebilecek bir tehdit veya olgu, petrol ihracatını arttırıcı, ticari paternleri değiştirici ve liman sürelerini kısıtlayıcı etkiler yaratabileceği, ve petrol talebi üzerine potensiyel bir baskı oluşturarak, beklenmedik gelişmeler sonucu kısa dönemde navlunlar ve filo kullanım kapasitesi üzerinde önemli etkiler yaratabileceği de gelecek tahminleri kapsamında değerlendirilmektedir.

TABLO (8) : Tonaja Göre Tanker Filosu (Kimyasallar Dahil Milyon DWT)

Yıllar	10-69,999	70-119,999	120-199,999	200,000+	Toplam
2002	63,5	61,1	33,8	132,3	290,7
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	73,4	83,5	42,9	144,6	344,5
2007	79,4	89,6	46,2	148,6	363,7
2008	85,9	97,1	48,4	152,6	383,9
2009	93,6	103,6	47,8	157,9	403,0
2010	106,5	108,5	59,4	157,6	432,0
2011	109,1	116,0	62,6	161,5	449,3
2012	112,2	121,0	68,2	174,2	475,6

Kaynak : The Platou Report 2012

TABLO (9) : Tanker Filosu Yaş Profili (Kimyasallar Dahil Milyon DWT)

01.01.2012

Column1	-91	92-96	97-01	02-06	07-11	Toplam
10-69,999	12,7	9,3	13,3	31,4	45,5	112,2
70-119,999	6,1	9,3	15,1	38,7	51,8	121,0
120-199,999	2,9	6,5	12,7	19,9	26,2	68,2
200,000+	0,8	17,0	35,9	45,7	74,8	174,2
Toplam	22,5	42,1	77,0	135,7	198,2	475,6

Kaynak : The Platou Report 2012

1.1.2.3. Dökme yük Piyasası

Navlun Oranları

2011 yılında dökme yük piyasasında tonaj talebi artmış buna karşılık yeni inşa teslimlerde rekor bir yıl olması sonucu filo kullanım oranı belirgin bir şekilde azalmıştır. Ortalama dry bulk endeksi 2010 yılındaki ortalama 27.200 & gün değerinden 2011 yılında 15.200 & gün değerine gerilemiştir. Yılın ilk yarısında Avustralya ve Brezilya'da yaşanan çok sert hava şartları nedeniyle capesize segmentinde navlun fiyatları çok düşük seviyelere gerilemiş, bu durum Asya'ya Avustralya'nın kömür ihracatı ile Brezilya'nın demir cevheri ihracatını önemli ölçüde engellemiştir. Yılın ikinci yarısında Avustralya'nın kömür ihracatı tavan yapmış, Brezilya demir cevheri ihracatını, Hindistan'ın talepleri doğrultusunda arttırmış bu durum Capesize taleplerini ve navlun fiyatlarını etkilemiştir. 2011 yılının son bölümünde yüksek kazançlara rağmen, yıl içinde bütün segmentlerde fiyatlar kademeli olarak azalmış, beş yaşında gemiler için yıl sonunda yıl başlangıcına kıyasla % 20-30 daha az olarak gerçekleşmiştir. Satış ve satınalma oranları geçen yıla kıyasla % 20 daha düşüktür.

Tonaj Talebi

2010 yılından 2011'e Dünya çelik üretimi % 7 oranında artmıştır. Okyanus ve Afrika hariç olmak üzere bütün bölgelerde geçen yıla göre yüksek oranda üretim söz konusudur. Asya'da % 8, (Çin %9, Kore % 16, Japonya %2) buna karşılık ABD'de % 7, Avrupa'da %3 oranında üretim artışı gerçekleşmiştir.

TABLO (10): ORTALAMA NAVLUN FİYATLARI 1000 \$ GÜN (Trip Charter)

Capesize	39,1	32,8	16,2
Panamax	19,7	25,8	14,6
Supramax	17,1	22,4	14,4

Ön veriler geçen yıla göre dökme yük taşımalarının % 6 oranında arttığını işaret etmektedir. Yük cinsleri arasında demir cevheri % 9, kömür %6 ve diğer yükler % 3 oranında artarken tahıl taşımaları aynı seviyesini korumuştur. Tonaj talebi tahmini olarak % 9'un üzerinde bir artışla sıkışıklığa neden olacak seviyede artmış, Çin kaynaklı kabotaj taşımalarında daha küçük tonajlar verimli bir konumda olmuşlardır. Çin'in dökme yük ithalatı, demir cevheri ve kömür % 11 oranını kapsamak üzere % 13 artmış, diğer mal gruplarının artışı % 21 oranına ulaşmıştır. Diğer ülkeler kuru dökme yük taşımalarını geçen yıla kıyasla % 5 oranında arttırmışlar, bölgesel olarak Asya bölgesi Çin dahil olmak üzere geçen yıla göre % 10 artış göstermiştir. Japonya'nın artış oranı % 2, Avrupa'nın % 5'dir. Ana ihracatçılar yönünden ise Avustralya ve Brezilya, belirgin olarak demir cevheri taşımalarını arttırmış, Hindistan'ın ihracatı ise % 40 oranında azalmıştır. Hindistan'ın dökme yük ithalatı 2011 yılında ihracatını önemli ölçüde geçmiştir. Bu durum özellikle supramax tonaj için pasifik seferleri bazında yük bulma açısında çok olumsuz bir durum ortaya koymuştur.

Taşıma Mesafeleri

Ortalama olarak Asya kaynaklı Hindistan'dan Brezilya'ya yönelik demir cevheri taşımalarının uzak mesafeli taşıma olarak gerçekleştirildiği, buna karşılık Avustralya ile kıyaslandığı zaman önemli ölçüde yüksek olan Endonezya kaynaklı Asya'ya yönelik kömür taşımalarının, ortalama mesafelerinin daha kısa olduğu kayıt altına alınmıştır. Daha uzak taşıma mesafeleri Güney Amerika kaynaklı ihracatın diğerler ihracatçı ülkelere göre daha ağırlıklı olması nedeniyle tahıl ve soya taşımaları için gerçekleştirilmiştir. Dökme yük taşımaları geçen yıla kıyasla artmış olmasına rağmen 2011 yılında liman bekleme sürelerinde ortalama % 2 oranında bir artış gözlenmiştir.

TABLO (11) : Tonaja Göre Dökme Yük filosu (Milyon DWT)

Yıllar	10-59,999	60-79,999	80,000+	Toplam
2002	125,8	71,5	90,1	287,4
2003	128,4	74,2	92,4	295,0
2004	131,0	74,9	97,3	303,3
2005	136,4	80,2	104,2	320,7
2006	142,9	85,6	113,3	341,9
2007	148,5	89,9	126,7	365,1
2008	157,1	93,9	141,9	392,9
2009	164,4	96,7	159,8	420,8
2010	171,4	98,0	189,8	459,2
2011	191,9	101,9	239,8	533,6
2012	212,3	105,6	293,4	611,3

Kaynak : The Platou Report 2012

En zorlu artışlar Çin limanlarında yaşanmış, bunu Avustralya, Güney Amerika ve Hindistan limanları takip etmiştir. Ön veriler Çin'in kabotaj taşımacılığında % 20 oranında bir artışı işaret etmektedir. Bu durum ülkedeki kömür üretiminin artışından kaynaklanmakta, cevherin Kuzey Batıda'ki üretim bölgesinden Güney Doğu'da bulunan kullanım bölgesine transferi söz konusu olmaktadır. 2011 yılında teslim edilen Çin bayraklı handymax ve supramax segmentlerinin çoğunluğu bu hatta istihdam edilmektedir.

Filo Verimliliği ve Gelişimi

Atlantik'den Pasifik'e taşımalar ters yöndeki taşımalarından daha fazla oranda artmış, bu bölgede gerçekleştirilen taşımalarda yaşanan dengesiz ortam daha da belirginleşmiştir. Diğer taraftan 2011 yılında ortalama seyir hızında da yetersiz navlun ve bunker fiyatlarının neden olduğu bir yavaşlama söz konusudur. 2011 yılında teslim edilen yeni inşa gemiler yeni bir rekor olan 95 milyon DWT'a ulaşmıştır. Buna ilaveten 4 milyon DWT konverte bedilmiş tanker de bu taşımalara entegre olmuştur. 22 milyon DWT filo kaybı da günümüze kadar gözlenen en yüksek ayrılan tonajdır. Yıllık ortalama bazda 2010 yılından 2011 yılına % 15 oranında filoda bir artış vardır.

2012 Yılı Kuru Dökmeyük Piyasası

Dünya genelinde deniz yolu taşımalarının % 40'ını kuru dökmeyükler oluşturmaktadır. Dünya ekonomisi için ön tahminler 2012 yılında 2011 yılından daha yavaş bir gelişme yaşanacağını öngörmektedir. Bu paralelde Çin'in yüksek ekonomik gelişmesinin devam etmesi durumunda bir telafi oranı söz konusu olamakla beraber, kuru dökmeyük taşımalarında geçen yıla göre ılımlı bir gelişme yaşanacağı, demir cevheri ve kömür fiyatlarının Dünya piyasalarında nisbeten ucuz olması, Çin'in ham materyal ihtiyacının önemli bir kısmını daha maliyetli olan iç üretim yoluna kıyasla Dünya piyasalarından sağlama eğilimini arttıracığı değerlendirilmektedir. Diğer enerji ile alakalı mallar yönünde, kereste taşımacılığında Kuzey Amerika'dan Avrupa'ya taşımaların artacağı, Özellikle Çin'in kağıt üretiminin artması paralelinde kereste ithalinin artacağı, maden sektöründe gelişimin ekonomik gelişim paralelinde artacağı, 2011 yılında tarımsal üretimde yaşanan artışın tahıl ve soya taşımalarına yansiyacağı, Karadeniz'den Kuzey Afrika ve Orta Doğu'ya beklenen taşımaların artmasının kısa mesafeli taşımaları ön plana çıkaracağı bu nedenle seyir mesafelerinde düşüş yaşanacağı, diğer taraftan Çin'in soya ithalatında beklenen güçlü artış paralelinde Brezilya'nın bu Pazar payında umut edilen artışın gerçekleşmesi soya uzun mesafe taşımalarını arttıracığı öngörülmektedir. Sonuç olarak, 2011 yılından 2012 yılına kuru dökmeyük taşımalarında % 5-6 oranında bir artış yaşanabileceği, demir cevheri, soya ve orman ürünleri taşımacılığında Asya yönlü Güney Amerika kaynaklı ihracatın artışı paralelinde taşıma mesafelerinin artacağı, Dünya lojistik kapasitesinin % 5 oranında artacağı bu nedenle liman bekleme sürelerinin değişmeden kalacağı değerlendirilmektedir.

TABLO (12) : Dökmeyük Filosu Yaş Profili (Milyon DWT) 01.01.2012

Column1	-91	92-96	97-01	02-06	07-11	Toplam
10-59,999	48,8	17,2	24,9	29,2	84,0	204,1
60-79,999	22,4	14,3	26,9	21,1	22,1	106,7
80,000+	31,6	42,4	26,1	41,1	159,3	300,5
Toplam	102,7	73,9	77,8	91,4	265,4	611,3

Kaynak : The Platou Report 2012

Bunlara ilaveten yeni gemi tonaj kapasitesinin artması paralelinde tonaj arzının da azalması halen yaşanan ticari dengesizliği artarak sürdüreceği, sonuçta filo verimliliğinin azalmaya devam edeceği, taşıma hızında yaşanan yavaşlamanın da süreceği öngörülmektedir. 139 milyon DWT tonajında yeni inşa gemilerin 2012 yılında operasyona alınması planlanmıştır. Sipariş defterinin hangi oranda gerçekleşeceği önceden tespit edilememekle beraber 2011 yılında teslim programının % 65'i gerçekleşmiştir. 2012 yılında da aynı oran gerçekleşirse 90-100 milyon DWT tonajın piyasaya girmesi beklenmektedir. Sökümlerin ise 30 milyon DWT tonaja ulaşılacağı beklenmektedir.

TABLO (13) : Teslim Yılına Göre Siparişler Konteyner Filosu (1000 TEU) 01.01.2012

Büyüklik	Toplam Sipariş Miktarı	2012	2013	2014
1000	3,5	2,6	0,9	0,0
1.000-1,999	109,8	67,7	40,4	1,7
2.000-3,999	251,7	103,7	140,8	7,2
4.000+	3,830,4	1,406,4	1,418,9	1,005,1
Toplam	4,195,5	1,580,5	1,600,9	1,014,0

Kaynak : The Platou Report 2012

Sonuç

Arz ve talep durumu gelecekte piyasa dengelerine olumsuz yönde etki edecek şekilde filo gelişiminin tonaj talebinden fazla olacağını işaret etmektedir. Gelecek için tahminler de arz ve talep dengesine bağlı olacak şekilde belirsizliğini korumaktadır. Ekonomide beklenen yavaşlamadan daha fazlası gerçekleşirse tonaj arzına olumsuz etkisi büyük olacak, umulandan fazla olduğu durumda navlun fiyatlarına olumlu etkisinden sökümüleri geciktirerek filo büyümesi umulandan yüksek seviyelere ulaşacaktır.

1.1.2.4. Konyeyner piyasası

2011 yılında konteyner taşımacılığında, talep azalması ve boş konteynerlerin dönüş pozisyonunda yaşanan zorluklar nedeniyle belirgin bir kazanç kaybı gözlenmiş, bu durum faal filo kapasitesinde tonaj talebinin çok ötesinde bir

genişlemeye neden olmuştur. Veriler TEU bazında navlun ücretlerinin geçen yıla oranla yıllık ortalama olarak % 25 oranında azaldığını işaret etmektedir. En belirgin azalma Asya ve Avrupa hattında yaşanmış, yıl sonunda navlun fiyatları sene başına kıyasla (TEU) % 65 oranında azalmıştır. Bu oran diğer hatlarda % 20-30 arasında gerçekleşmiştir. Charter fiyatları önce 2010 yılından %25 oranında yüksekte iken yılın ikinci yarısında yaşanan düşüş en güçlü olarak 4000 TEU ve üzeri gemilerde yaşanmıştır.

Ön veriler 2010 yılından 2011 yılına konteyner gemi taleplerinde % 8 oranında ılımlı bir artış göstermektedir. Konteyner elleçlemeleri % 7 oranında artmış, ABD elleçlemelerinde ithalatta % 2'lik bir artış gözlenmiştir. Asya'dan yüklü konteyner ihracatı ılımlı bir pozisyonda azalmış, buna karşılık Güney Amerika'dan ihracat % 19 oranında artmıştır. Avrupa-ABD rotasında ılımlı bir artış görülmüş, Avrupa içinde ise taşımalar geçen yıla kıyasla % 4 oranında artmıştır. 2011 yılı başlarında trafik oldukça güçlü iken dönüşen ekonomik durum paralelinde yıl sonunda önemli ölçüde azalmış, Uzak Doğu'dan Avrupa'ya % 3, ABD'den Güney Amerika'ya % 5 oranında artış gözlenmiştir. Hindistan'dan Avrupa'ya ithalatta ise artış % 10 oranındadır. Asya konteyner taşımaları % 15 oranında, Uzak Doğu'dan Orta doğu'ya ihracat % 14 oranında artmıştır. Diğer gözlenen hakeketlilik Uzak Doğu'dan Güney Amerika Doğu sahiline % 24, Batı Afrika'ya % 29 oranındaki artışlardır. 2011 yılında 1.2 milyon TEU tonajında yeni gemi devreye girmiş, filo net olarak %8.5 oranında büyümüştür. Yıl sonu itibariyle 600.000 TEU boş kapasite rapor edilmiştir.

Dünyada ekonomisinin beklenenden daha hızlı yavaşlaması belirgin olarak konteyner ithalatının gelişimini engellemektedir. Tarihsel olarak konteyner trafiğinde Dünya GDP değerinin 2.2-2.7'si kadar artış görülmekte iken 2011 yılında bu oran yavaşlayan ekonomik aktivitelerin bir sonucu olarak 2.0 değerinde gerçekleşmiştir. Ağırlıklı olarak 2012 yılında Dünya GDP tahminleri konteyner trafiğinin % 7-8 oranında artacağını göstermektedir.

Bölgesel bazda TEU-mil ile ölçülen en önemli ticaret rotası Asya'dan Avrupa'ya olan taşımacılıktır. Avrupa'da beklenen GDP gelişimi ılımlı bir oranda azalma yönündedir. Bu durum konteyner ithalinde de ılımlı bir düşüş yaşanacağını ortaya koymaktadır. ABD ithalinin ekonomik aktiviteye bağlı olarak gelişmesi beklenmektedir. Stokların az olması bu yıl konteyner trafiğinin artmasında neden olacağı, Dünya konteyner trafiğinde en büyük kazancın Asya içi ticarete ve Asya'dan Orta Doğu'ya, Batı afrika'ya ve Güney Amerika'ya yönelik olacağı değerlendirilmektedir.

Yaklaşık 1,6 milyon TEU yeni geminin 2012 yılında devreye girmesi planlanmaktadır. Zayıf piyasa koşullarının bazı değişimlere neden olabileceği olmasına rağmen en büyük size kategorisinde önemli ölçüde yeni gemi piyasada olacaktır. Sökümlerin artacağı tahmin edilmekle beraber TEU bazında ele alındığı zaman söküme gidecek gemilerin küçük tonajlı gemiler olması kapasitede ılımlı bir değişime neden olacak, 2011 yılından 2012 yılına filo % 8 oranında büyüyecektir.

Sonuç olarak, filo büyümesi yaklaşık olarak tonaj talebinde beklenen artışa paralel olarak gerçekleştiğinden kapasite kullanım oranı nisbi olarak değişmeden kalmaktadır. Bu segmentte karlılığı arttırmak için öncelikle verimliliği azaltarak operasyonları rolantiye almak (Idling) ve seyir süratlerini önemli ölçüde azaltmak gerekmektedir. Asya'dan avrupa'ya gerçekleştirilecek taşımalarda devreye girecek yeni inşa gemiler kısa süreçte piyasa paylaşımında güçlü bir rekabet ortamı yaratacağı bu durumun öngörülen yavaşlama sürecine etki edeceği, sonuçta ılımlı konteyner taşımacılığında bir gelişme yaşanacağı değerlendirilmektedir.

1.1.2.5. Söküm Piyasası

Dünya söküm piyasası 2011 yılında Bengaldeş'in söküm amacıyla ithal ettiği gemilerin prosedüründe yaşanan bir anlaşmazlık nedeniyle işlevini durdurmasından etkilenmiş, bunun sonucu olarak Pakistan'da gerçekleştirilen sökümelerde artış yaşanmıştır. Fiyatlar yıl boyunca güçlü pozisyonunu korumuş, Hindistan ve Pakistan'da tankerler için 500 ltd/& olan başlangıç fiyatları Haziran'da 550 ltd/&a ulaşmış, aynı değerlere Capesize segmentinde de ulaşılmıştır. Ekim ayında Rupî'nin Dolar karşısında değer kaybı sonucu yaşanan fiyat düşüşleri yıl sonunda toparlanarak eski değerine ulaşmıştır.

Çin'de yıl tankerler için 440 ltd/dolar seviyesinde başlamış, Eylül ayına kadar dengeli bir trend izlemiş, bu aydan sonra yaşanan düşüş aralık ayında tekrar eski konumuna ulaşmıştır. 2011 yılı dökme yükler için rekor bir yıl olmuş, zayıf navlun fiyatlarının yanında yüksek orandaki yeni inşa teslimler sonucu 21 milyon DWT tonajında dökme yük gemisi söküm için satılmıştır. Toplam olarak 64 Capesize, 30 Panamax / Kamsarmax / Post Panamax, 78 Handymax/Supramax ve 181 Handysize filodan ayrılmıştır.

TABLO (14) : Söküm İçin Satılan Tonaj (Milyon DWT)

Years	Tankerler	Kimyasal Tanker	Dökme Yük Gemileri	OBO	Diğerleri	Toplam
2002	20.0	0.4	6.0	1,2	3,9	31,5
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	13,8	0.6	21,5	1,8	5,1	42,7

Kaynak : The Platou Report 2012

Tanker sökümlerinde ise 2010 yılında gerçekleşen 13 milyon DWT hacimden 2011 yılında 9 milyon DWT'a bir düşüş yaşanmış, bunun içinde tek cidarlı tonaj 4,7 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Toplam olarak 12 VLCC, 7 Suezmax ve 26 Aframax 2011 yılında söküm için satılmıştır. Diğer segmentlerde ise 2.4 milyon DWT konteyner olmak üzere 9.3 milyon ton sökümüne gönderilmiştir. Halen sınırlı olarak piyasalarda yük bulabilen toplam 18-19 milyon DWT tek cidarlı tanker operasyondadır. Bu tonajın er veya geç sökümüne gönderilmesinin yanı sıra, sipariş defterine göre 2012 yılında kuruyük filosunun 140 milyon DWT büyümesi beklenmekte, bu şartlar 2012 yılının da sökümde rekor bir yıl olabileceği işaretini vermektedir.

Ana Hatlar Yönünden Dünya Deniz Taşımacılığı



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 Ajansı - EMSA (*European Maritime Safety Agency*) tarafından geliştirilen NIR, Avrupa Birliği'nde yürürlükte olan "Liman Devleti Kontrolü" sisteminin gözden geçirilmesine paralel hazırlanmış ve 01 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu kapsamda; NIR; Paris MoU bölgesindeki herhangi bir limana uğrayan, limandan ayrılan veya demir atan 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.

Ön Bildirim

- **Genişletilmiş denetim için elverişli gemiler için varıştan en az 72 saat önce bildirim**

Halihazırda yürürlükte olan söz konusu bildirim hükmü; 01 Ocak 2011 tarihi itibarı ile aşağıda yer alan gemiler için de geçerli olacaktır:

- Yüksek risk unsuru taşıyan tüm gemiler
- 12 yaşından büyük her türlü yolcu gemisi, gaz, petrol veya kimyasal tanker veya yük gemisi

- **Diğer gemiler için varıştan en az 24 saat önce bildirim**

Denetimlere tabii tutulacak gemiler risk kategorilerine göre belirlenecek, risk kategorileri ise gemi tipi, bayrak devleti ve tanınmış kuruluş (RO) performansları, şirket performansı, eksiklikler, alıkonma göz önünde bulundurularak günlük olarak hesaplanacaktır.

- **Yüksek Riskli Gemiler 5-6 ayda bir, Standart Riskli Gemiler 10-12 ayda bir, Düşük Riskli Gemiler 24-36 ayda bir denetime tabii tutulacaktır.**
- **Söz konusu rejimde gemiler Öncelik 1 (P1) ve Öncelik 2 (P2) olarak sınıflandırılacak, P1'ler mutlaka denetlenecek, P2'ler ise uygun görüldüğü takdirde denetlenebilecektir.**

P1 gemiler 15 gün içinde;

- Aynı limana geleceğini,
- Üye Devlet içinde farklı bir limana gideceğini,
- Önceden kararlaştırılmış başka bir Üye Devlet limanına varacağını bildirmek suretiyle, denetim için 15 günlük erteleme alabilecektir.
- **20.04.2009 tarih ve 2009/16/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi çerçevesinde;** Üye Devletler, erteleme mümkün değilse, P1-Yüksek Riskli Gemilerin % 5'ine kadar, Standart ve Düşük Riskli Gemilerin % 10'una kadar gemiyi denetlemeyebilecektir.
- Üye Devlet limanlarına uğrak yapan P1 gemi sayısı o ülkeye düşen denetim payından büyükse, Üye Devlet % 30'a kadar P1 gemiyi denetlemeyebilecektir.
- Üye Devlet limanlarına uğrak yapan P1 ve P2 gemi sayısı denetim payından küçükse, Üye Devlet P1 denetimlerinin tümünü ("erteleme mümkün değilse P1 Yüksek Riskli Gemilerin % 5'ine kadar, P1 Standart ve Düşük Riskli Gemilerin % 10'una kadar gemiyi denetlemeyebilir" kuralı geçerlidir) ve P2 gemilerin en az % 85'ini denetlemelidir.

Yeni Denetleme Rejiminde, eskisinden farklı olarak göze çarpan en önemli hususun, şirketlerin performanslarının da değerlendirmeye tabii tutulacak olduğu kaydedilmekte olup, üç ay veya daha uzun bir süre için düşük ve çok düşük performans gösteren şirketler Avrupa Komisyonu tarafından kamuoyuna açık bir internet sitesinde düzenli olarak yayımlanacağı belirtilmiştir.

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.

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

Kısa Mesafe Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM) 2008 yılında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) çatısı altında kurulmuş ve sekreteryası Odamız (İMEAK DTO) tarafından yürütülmektedir. KMDYT Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağı'nın üyesidir. KMDYTM'nin ana amacı, çevre dostu ve ekonomik bir taşıma metodu olan Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı kanalı ile Türk Denizciliğine ve ülke ekonomisine katkı sağlamaktır. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı web sitesi halen <http://www.shortsea.org.tr> adresinden hizmet vermektedir.

Ülkemiz ayrıca ESN (European Shortsea Network) sistemine katılım sağlamış ve ESN 2011 Yıllık Raporu'nda Türkiye Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı ayrıntılarına yer verilmiştir. Diğer ülke tanıtım merkezleri "SPC (Shortsea Promotion Center)" ile işbirliği alanları oluşturmuştur ve bilgi paylaşım sürdürülmektedir.

1.2.2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO)

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

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

IMO'nun temel felsefesi "**daha emniyetli seyir ve daha temiz denizler**" olup başlıca faaliyet alanları:

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği bakımından gerekli teknik önlemleri almak ve bunlara ilişkin uluslararası kuralların düzenlenmesini teşvik etmek,

- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere, en etkili mevzuatın kabulünü teşvik etmek,
- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamak şeklinde özetlenebilir.

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

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

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

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

Konseyin diğer fonksiyonları şunlardır:

- (a) Örgüt organlarının faaliyetlerini koordine etmek;
- (b) Örgütün taslak çalışma programını ve bütçe tahminlerini incelemek ve bunları Meclise sunmak.
- (c) Komitelerin ve diğer organların raporları ve önerilerini alarak, uygun şekilde yorumlar ve tavsiyeler ile bunları Meclise ve Üye Devletlere sunmak;
- (d) Meclisin onayına bağlı olarak Genel Sekreteri tayin etmek;
- (e) Meclisin onayına bağlı olarak, Örgütün diğer örgütlerle ilişkileri ile ilgili anlaşmalara veya düzenlemelere girmek.

2010-2011 iki yıllık süresi için Konsey üyeleri aşağıda belirtilmiştir:

Kategori (a): Uluslararası denizcilik hizmetleri sağlamada en büyük çıkarı olan 10 Devlet: **Çin, Yunanistan, İtalya, Japonya, Norveç, Panama, Kore Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu, İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri.**

Kategori (b): Uluslararası deniz taşımacılığında en büyük çıkarı olan diğer 10 Devlet:

Arjantin, Bangladeş, Brezilya, Kanada, Fransa, Almanya, Hindistan, Hollanda, İspanya, İsveç.

Kategori (c) : Yukarıda belirtilen (a) ve (b)'ye göre seçilmeyen, deniz taşımacılığı veya navigasyonunda özel çıkarları olan ve Konseye seçilmeleri dünyanın tüm belli başlı coğrafi alanlarının temsil edilmesini sağlayacak olan 20 devlet:

Avustralya, Bahama Adaları, Belçika, Şili, Kıbrıs, Danimarka, Mısır, Endonezya, Jamaika, Kenya, Malezya, Malta, Meksika, Nijerya, Filipinler, Suudi Arabistan, Singapur, Güney Afrika, Tayland, Türkiye.

2010-2011 dönemi IMO Konsey Üyeliğine (Kategori c) Türkiye yeniden seçilmiş bulunmaktadır.

IMO, hedeflerine ulaşmak amacıyla kuruluşundan itibaren birçok sözleşme ve protokol geliştirmiş olup, deniz emniyeti, deniz kirliliğinin önlenmesi ve diğer konularla ilgili olarak pek çok kod ve tavsiyeyi kabul etmiştir.

Mr. Koji SEKIMIZU 1 Ocak 2012 tarihinde IMO'nun yeni Genel Sekreteri olarak göreve başlamıştır.

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 Genelgesi"ne 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 bu tarafa hizmet vermektedir. Deniz emniyetini tehlikeye düşürebilecek her türlü tehlike,hava raporları,fırtına ihbarları, buz raporları,petrol arama ve sondaj çalışmaları, askeri eğitim faaliyetleri ve arama kurtarma görevleri ile her türlü haberleşme hizmetleri **Global Deniz Tehlike Emniyet Sistemi (GMDSS)** üzerinden sağlanmaktadır. Önümüzdeki süreçte seyir emniyetinin artırılmasına katkı sağlanması maksadıyla, **AIS**'in de (Otomatik Tanımlama Sistemi – Automatic Identification System) GMDSS içinde yer almasına yönelik çalışmalar öngörülmektedir. 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 olacaktır.** 2018'e kadar olan sürede çeşitli diğer tip ve büyüklükte gemilerin ECDIS ekipmanı teçhiz etmeleri istenecektir.

➤ **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, bilgi paylaşımına 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 yanlışların getirilmesi rizikosunu taşıyabileceğinden endişe etmektedir. E-navigasyon dâhilinde paylaşılan 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 önemli sözleşmelere taraf olunmuş,bazılarına ise taraf olma süreci devam etmektedir.

Bu kapsamda;

1. Ülkemiz, **MARPOL 73/78 Sözleşmesi ile EK-I, EK-II, ve EK-V'e taraf olmuş** olup diğer Ek' ler olan EK-III, EK-IV ve EK-VI'ya taraf olunması için çalışmalarını sürdürmektedir.
2. Hava kirliliği ve çevrenin korunmasına yönelik bir diğer önemli husus, **MARPOL EK VI'nın**, 400 GRT 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.
3. 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'nin (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" hazırlandığı ve Türkiye'nin de, EK Fon'a girmesi için ilgili kurumlar tarafından çalışmalar devam etmektedir.
4. "2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (**BUNKER 2001**)" 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye 26 ülkenin taraf olduğu ve 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. (Ülkemiz henüz taraf olmadı)
5. **"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 (%26,46) 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 ile TÜBİTAK tarafından çalışmalar sürdürülmektedir. Ayrıca, bahse konu Sözleşme'ye göre 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. (Ülkemiz henüz taraf olmadı)
6. **"Zararlı Paslanma Önleyici Sistemlerin Kontrolü Hakkında Uluslararası Sözleşme (AFS Sözleşmesi 2001)" 17 Eylül 2008 tarihinde yürürlüğe**

girmiştir. Gemi karinasında kullanılan organotin bileşikleri içeren zararlı boyaların yasaklanması hala karinada mevcut olan bu tip boyaların karinadan çıkartılması ya da üzerine sürülecek “sealer coat” ile suyla temasının engellenmesi amaçlanmaktadır. Liman Devleti Kontrollerinde problem yaşanmaması ve AFS 2001 Sözleşmesine uygunluğun kanıtlanması için bayrak devletinden alınan yetkiler ile Sertifika/Uygunluk Belgesi (Statement of Compliance-SOC) düzenlenmesi gerekmektedir. Özellikle AB limanlarında, Liman Devleti Kontrolü (PSC) denetimlerine, gemilerin Sözleşme ile uyumlu olması için Uygunluk Belgesi gerekmekte olduğu hususunda üyelerimiz bilgilendirilmektedir. (Ülkemiz henüz taraf olmadı)

7. **Kükürt (SOx) Emisyonu; Gemilerden Kaynaklı Kükürt Emisyonunun (Gemide kullanılan yakıt içindeki 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 bilinmekte olup olumsuz bir fizibilite sonucu çıkarsa %0.5 oranının 01 Ocak 2025 den itibaren uygulanacaktır.**
8. **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)**
9. **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.**
10. **En önemli sera etkisi yaratan gazlardan (GHG) biri olan Karbon (CO2) Emisyonu için; 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 alınmıştır. Ayrıca, tüm gemilerde enerji tüketimini sürekli izlemeyi ve azaltımı için değerlendirme yapmayı gerektiren Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (Ship Energy Efficiency Management Plan-SEEMP)'nin uygulanmasının zorunlu hale getirilmesi kararına varılmıştır. Yeni gemiler için ise, dizayn aşamasında geminin enerji sarfiyatının IMO tarafından tanımlanacak olan sınır değer**

altında kalmasını sağlayacak şekilde değerlendirme yapılmasını gerektiren, Enerji Verimliliği Dizayn Endeksi (Energy Efficiency Design Index -EEDI) nin, zorunlu hale getirilmesi karar altına alınmış olup gelişmeler yakından izlenmektedir.

11. MARPOL EK- IV'e taraf olunduğu taktirde, denizlerimize özel alan tanımı getirilebileceği ve bu alan içinde özellikle Baltık Denizi'ndeki uygulamalar benzeri yolcu gemilerine tuvalet suları için yasaklama getirilebileceği, Ülkemiz MARPOL EK-IV'e henüz taraf olmasa da, Güney sahillerimizde yoğunlaşan kirlilik nedeniyle ileri bir zamanda, benzer kararlar alınabileceği, özellikle Marmara ve Karadeniz'de de bu uygulamaların model olarak kabul edilip bu yönde çalışmalar yürütülebileceği değerlendirilmektedir.

12. Ülke olarak taraf olduğumuz MARPOL73/78 Sözleşmesi'nin ilgili Ek'leri, Ulusal Mevzuatımıza tatbik edilmekte olup Sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerinin yerine getirilmesi amacıyla **"Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği"** 26.12.2004 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Küçük deniz araçlarından kaynaklanan atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla 2011/1 Sayılı "Mavi Kart Uygulama Genelgesi" 05 Ağustos 2011 yayımlanarak yürürlüğe girmiş ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca uygulanmakta olan, "Mavi Kart Sistemi" için pilot bölge olarak seçilen Muğla İli Sınırları içinde çalışmalar sürdürülmektedir. Bu kapsamda, Kıyılarımızda gerekli atık alım alt yapısının tamamlanması halinde tüm bölgelerde uygulanacaktır.

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 maksadıyla İzmit, Aliğa, İzmir, Mersin ve İskenderun Körfezlerini kapsayacak şekilde 5 (beş) bölgede Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (VTS) kurma çalışmaları devam etmektedir.

➤ AIS Sistemi

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

➤ **IMDG Kod**

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.

IMDG Kod Bölüm 1.3'te bulunan ve 1 Ocak 2010 tarihi itibarı ile zorunlu hale getirilen eğitim maddesini ülkemizde uygulamak üzere, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, gerekli sayıda eğiticinin eğitiminin sağlanması ve bilahare seminerler düzenlenerek diğer ilgili personelin eğitimlerinin yapılması stratejisini belirlemiş bulunmaktadır. Bu kapsamda, TÜRKLİM'in organizasyonu ile, Denizcilik Müsteşarlığı koordinasyonunda İstanbul'da "eğiticiler eğitimi" semineri düzenlenmiştir. Konuyla ilgili olarak eğitimler ve çalışmalar, Denizcilik Müsteşarlığı ve TÜRKLİM işbirliğinde devam etmektedir.

1.2.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

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

ICS Armatörler için başlıca uluslararası ticari birlik olup, denizcilikle alakalı düzenlemeler, işletme ve hukuk ile ilgili sorunlarla ilgilidir. Uluslararası Denizcilik Federasyonu (ISF) ise armatörlere ait uluslararası işverenler örgütüdür ve iş ve işçi meseleleri, eğitim sorunları ile ilgilidir. ICS ve ISF'nin üyeleri 36 ülkeden tüm sektörler ve ticaretleri temsil eden ulusal armatörler birliklerinden oluşmaktadır. Nisan 2010 tarihinde prensip olarak ISF Konseyi tarafından kabul edildiği ve Eylül 2010'da ICS Yönetim Kurulu tarafından onaylandığı şekilde birleştirilmiş bir örgüt elde etmek için ICS/ISF Sekreteryası bir plan hazırlamıştır. Mayıs 2011'de, Hamburg'da yaptıkları Yıllık Genel Kurul Toplantısında ICS ve ISF önemli birleşme kararlarını sonuçlandırmış olup, iki kuruluş tek bir Yönetim Kurulu altında faaliyetlerini yürütme kararı almışlardır. Her iki örgüt de Uluslararası Deniz Ticaret Odası adı altında çalışmalarını 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, ISF'e katılma kararımız büyük memnuniyetle

karşılanmış, ISF Konseyi tarafından onaylanmış ve 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. Dünyada 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, gemilere ve denizcilere yapılan deniz haydutluğu saldırıları

(*): ICS&ISF 01 Haziran 2011 tarihinde birleşmiş ve Yönetim Kurulu’nda Odamızın temsil edilmesi kararlaştırılmıştır.

Dünya ticaretini tehdit etmektedir. Kaçırılan gemiler, yaralanan ve hatta katledilen denizciler, saldırıların giderek artması, dünya ticareti ve denizcilik açısından her geçen gün daha da üzücü hale gelmektedir. Deniz haydutluğu, halen dünya ekonomisini her yıl 7-12 milyar Dolar zarara uğratmakta olup, gemi sahiplerinin alternatif önlemler almak durumunda kalmaları bu zararı artıracaktır. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), uluslararası toplumun etkin önlemler alamaması durumunda, denizcilik endüstrisinin yeni çözümler arayacağını, bu kapsamda dünya ekonomisi, küresel ticaret ve petrol teslimatını önemli derecede etkileyebilecek şekilde alternatif rota arayışlarına dahi gireceklerini bildirmektedir.

ICS, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO), Kuru Yük Gemi Armatörleri Uluslararası Birliği (INTERCARGO), Bağımsız Tanker Sahipleri Uluslararası Birliği (INTERTANKO) ve Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF), Hint Okyanusu’nda meydana gelen deniz haydutluğu krizine dikkat çekmek amacıyla, 01 Mart 2011 tarihinde bir kampanya başlatmaya karar vermiştir. Bu kampanya kapsamında, yakında hizmete açılacak olan www.saveourseafareres.com adresinden denizciler bilgilendirilecek, Financial Times ve Wall Street Journal gibi çeşitli gazetelere “Somalili 2.000 Haydut Dünya Ekonomisini Sabote Ediyor” başlıklı ilanlar verilecektir. Kampanya ile tüm hükümetler ve idareler, bu sorunun ciddiyetini ve deniz haydutlarının dünya ticareti üzerindeki tehditlerini kavrayıp, bu vahşeti sonlandırmak için bir an önce önlem almaya davet edilmektedir.

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

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

DÜNYADA;

2011 yılında 439

2010 yılında 445

2009 yılında 410

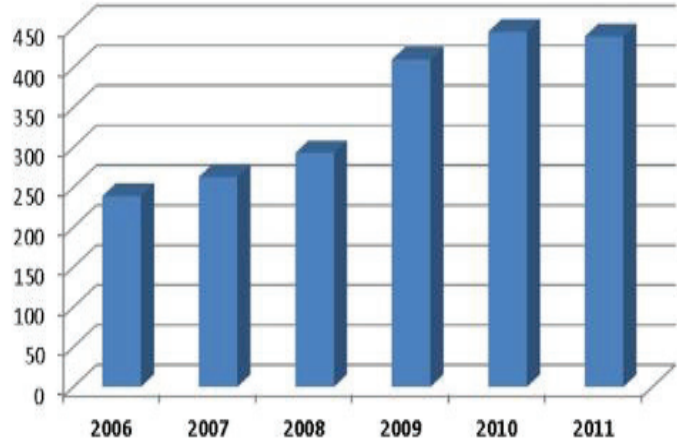
2008 yılında 293

2007 yılında 263

2006 yılında 239

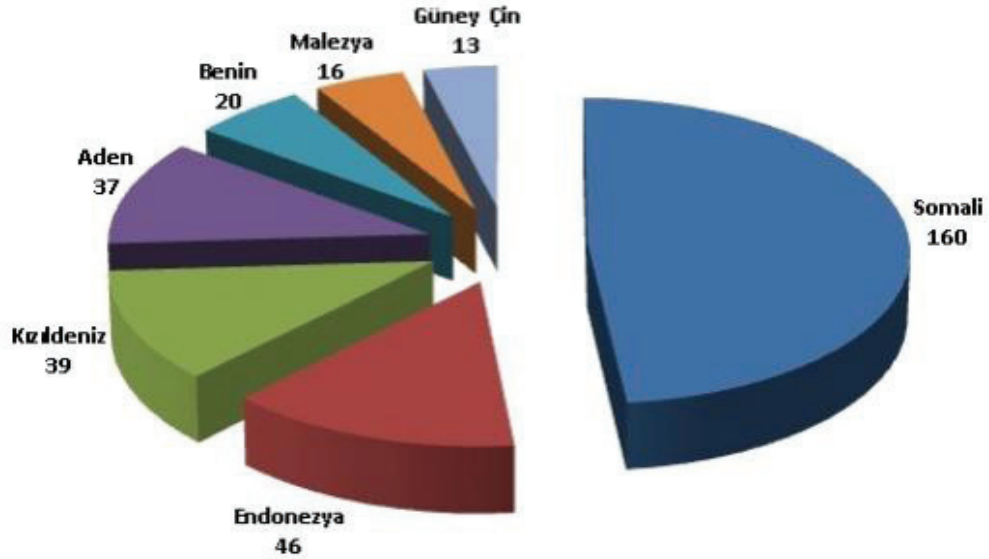
deniz haydutluğu vakası yaşanmıştır.

YILLARA GÖRE DÜNYA DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARI



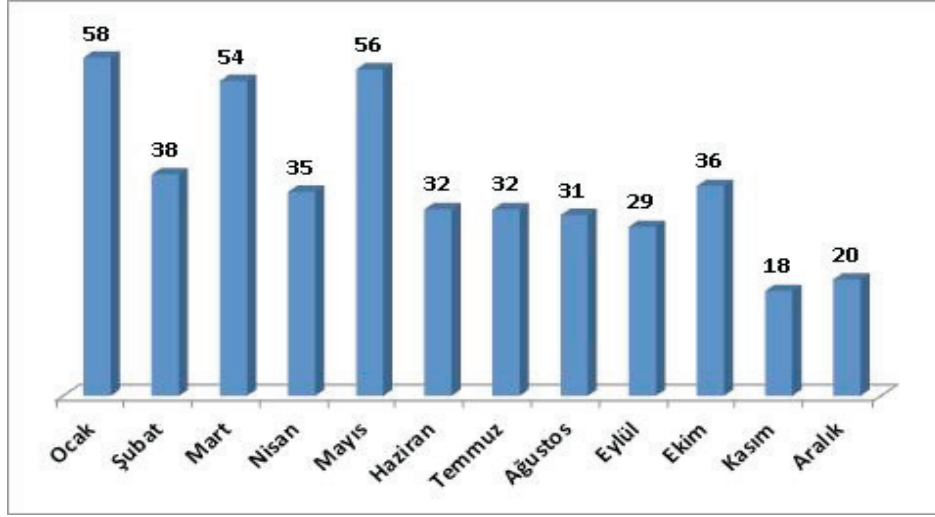
GRAFİK (3): Saldırı Bölgeleri

2011 yılında gerçekleşen 439 saldırının yaklaşık % 75'i aşağıda belirtilen 7 bölgede meydana gelmiştir.



Bu saldırılardan 245'i Somali, Endonezya ve Kızıldeniz'de gerçekleştirilmiştir.

GRAFİK (4) Deniz Haydutluğu



2011 yılının ilk 8 haftasında ise, 61 gemiye saldırılmış, 243 mürettebatı bulunan 13 gemi kaçırılmıştır. 01 Mart 2011 itibariyle, Somalili korsanların elinde bulunan gemi sayısı 33, gemiadamı sayısı ise 569' dan fazladır.

Bilindiği üzere, bölgede Türk Silahlı Kuvvetleri'ne bağlı, NATO Daimi Deniz Kuvveti ve Birleşik Görev Kuvveti (CTF) 151 bünyesinde görev yapan Fırkateynler (26 Ocak 2011 tarihinden itibaren TCG GİRESUN görevlidir), 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. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 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 ülkelerce 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 : geciskordinasyon@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’NİN DENİZ TİCARETİ

2.1 TÜRKİYE’NİN 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 2011 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 649 adet geminin 274 adedi ithal, 3375 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin dwt’u 6.9 milyon dwt, inşa gemilerin dwt’u ise 2.4 milyon dwt’dur. (Tablo15)

1000 GRT ve üzeri Deniz Ticaret filosunu oluşturan 649 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 39,75’ini Kuruyük gemileri, % 17.26’sını Dökmeyük gemileri , % 11.56’sını Kimyasal Madde Tankerleri, % 7,09’unu Konteyner gemileri ve % 5,08’ini Petrol Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 19,26’sıdır.

1000 Grt ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret filosu 9.3 milyon dwt ve 6.1 milyon grt’dur. 9.3 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 52.88’ini Dökmeyük gemileri , % 14.31’ini Kuruyük gemileri, % 13.3’ünü Petrol Tankerleri, % 7.09’unu Kimyasal Madde Tankerleri ve % 7,06’sını Konteyner gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise, % 5,36’dır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun Milli ve TUGS itibariyle dağılımı tablolarında , ithal-inşa ve sayısal-tonaj analizleri yapılmıştır. (Tablo 16 , Tablo 17, Tablo 18)

Tablo 17’deki veriler dikkate alındığında, 649 adet gemiden % 11,09’unun (72 gemi) Milli sicile, % 88,9’unun (577 gemi) TUGS’a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun dwt olarak % 9.2’si Milli sicile, % 90,8’i ise TUGS’a, grt olarak ise % 9.8’i Milli sicile, % 90.2’si ise TUGS’a kayıtlıdır.

Milli sicile kayıtlı toplam 858.191 dwt’luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla, % 55.2’sinin Dökmeyük gemileri, % 17.5’ini Konteyner gemileri, % 12,7’sini Kuruyük gemileri, % 5.7’sini Kimyasal Madde Tankerleri ve % 4.2’sini Petrol tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, Milli sicilin % 4.7’sidir.

TABLO (15) : Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)

GEMİ TİPLERİ	ADET				DWT				GRT			
	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	%	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	%	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	
KURU YUK GEMİSİ	58	200	258	39,75	377.660	952.061	1.329.721	14,31	242.349	606.844	849.193	
DOKME YUK GEMİSİ	98	14	112	17,26	4.528.352	383.341	4.911.693	52,88	2.599.521	234.474	2.833.995	
KONTEYNER	19	27	46	7,09	313.040	343.105	656.145	7,06	253.829	269.615	523.444	
KURUYUK-KONTEYNER	4	16	20	3,08	14.328	125.922	140.250	1,51	10.234	88.927	99.161	
KONTEYNER/ RO-RO	1	0	1	0,15	6.910	0	6.910	0,07	4.998	0	4.998	
PETROL TANKERİ	17	16	33	5,08	1.150.371	85.547	1.235.918	13,3	619.502	56.037	675.539	
URUN TANKERİ	0	1	1	0,15	0	3.260	3.260	0,04	0	2.085	2.085	
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	20	55	75	11,56	228.676	429.642	658.318	7,09	141.694	285.564	427.258	
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TANK.	1	0	1	0,15	3.130	0	3.130	0,03	2.123	0	2.123	
LPG TANKERİ	6	0	6	0,92	25.868	0	25.868	0,28	24.579	0	24.579	
ASFALT TANKERİ	1	0	1	0,15	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	
RO-RO GEMİSİ	20	2	22	3,39	184.373	18.962	203.335	2,19	392.869	58.008	450.877	
RO-RO FERRY-YOLCU	10	4	14	2,16	24.000	4.908	28.908	0,31	56.702	7.804	64.506	
FERİBOT	8	5	13	2,0	4.020	4.327	8.347	0,09	39.943	6.215	46.158	
TREN FERİSİ	0	7	7	1,08	0	7.291	7.291	0,08	0	11.266	11.266	
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,15	6.266	0	6.266	0,07	15.195	0	15.195	
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	3	3	6	0,92	6.776	2.922	9.698	0,1	24.380	13.769	38.149	
ŞEHİR HATLARI	1	3	4	0,62	350	1.193	1.543	0,02	1.042	3.231	4.273	
ŞEHİR HATLARI ARABALI	0	20	20	3,08	0	21.078	21.078	0,23	0	26.167	26.167	
ROMORKOR	1	0	1	0,15	1.394	0	1.394	0,02	1.565	0	1.565	
HİZMET GEMİLERİ	1	1	2	0,31	338	2.576	2.914	0,03	1.013	2.206	3.219	
MAVNA/SAT	2	0	2	0,31	19.774	0	19.774	0,21	19.608	0	19.608	
YUZER VİNC	0	1	1	0,15	0	0	0	0,0	0	6.196	6.196	
DİĞER	2	0	2	0,31	4.612	0	4.612	0,05	3.854	0	3.854	
Toplam	274	375	649	100,0	6.903.008	2.386.136	9.289.144	100,0	4.456.900	1.678.409	6.135.309	

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

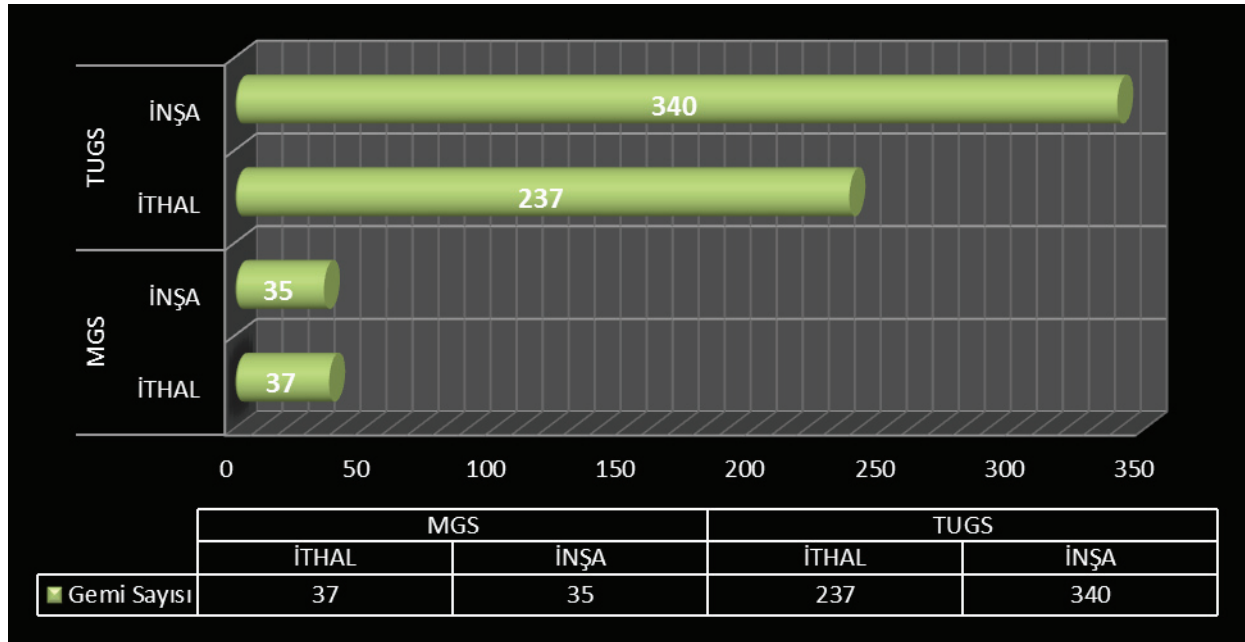
Tablo (16) Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)												
GEMİ TİPLERİ	ADET				DWT				GRT			
	MGS	TUGS	TOPLAM	%	MGS	TUGS	TOPLAM	%	MGS	TUGS	TOPLAM	
KURU YUK GEMİSİ	22	236	258	39,75	109.093	1.220.628	1.329.721	14,31	70.550	778.643	849.193	
DOKME YUK GEMİSİ	11	101	112	17,26	474.281	4.437.412	4.911.693	52,88	272.706	2.561.289	2.833.995	
KONTEYNER	8	38	46	7,09	150.264	505.881	656.145	7,06	119.746	403.698	523.444	
KURUYUK-KONTEYNER	0	20	20	3,08	0	140.250	140.250	1,51	0	99.161	99.161	
KONTEYNER/ RO-RO	0	1	1	0,15	0	6.910	6.910	0,07	0	4.998	4.998	
PETROL TANKERİ	4	29	33	5,08	36.007	1.199.911	1.235.918	13,3	23.483	652.056	675.539	
URUN TANKERİ	0	1	1	0,15	0	3.260	3.260	0,04	0	2.085	2.085	
KIMYEVİ MADDE TANKERİ	6	69	75	11,56	48.604	609.714	658.318	7,09	32.428	394.830	427.258	
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TNK.	1	0	1	0,15	3.130	0	3.130	0,03	2.123	0	2.123	
LPG TANKERİ	0	6	6	0,92	0	25.868	25.868	0,28	0	24.579	24.579	
ASFALT TANKERİ	1	0	1	0,15	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	
RO-RO GEMİSİ	1	21	22	3,39	11.636	191.699	203.335	2,19	29.004	421.873	450.877	
RO-RO FERRY-YOLCU	1	13	14	2,16	656	28.252	28.908	0,31	1.065	63.441	64.506	
FERİBOT	0	13	13	2,0	0	8.347	8.347	0,09	0	46.158	46.158	
TREN FERİSİ	7	0	7	1,08	7.291	0	7.291	0,08	11.266	0	11.266	
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,15	0	6.266	6.266	0,07	0	15.195	15.195	
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	4	2	6	0,92	7.297	2.401	9.698	0,1	25.997	12.152	38.149	
SEHIR HATLARI	1	3	4	0,62	441	1.102	1.543	0,02	1.077	3.196	4.273	
SEHIR HATLARI ARABALI	1	19	20	3,08	2.314	18.764	21.078	0,23	1.596	24.571	26.167	
ROMORKOR	1	0	1	0,15	1.394	0	1.394	0,02	1.565	0	1.565	
HIZMET GEMİLERİ	1	1	2	0,31	338	2.576	2.914	0,03	1.013	2.206	3.219	
MAVNA/SAT	0	2	2	0,31	0	19.774	19.774	0,21	0	19.608	19.608	
YUZER VINC	1	0	1	0,15	0	0	0	0,0	6.196	0	6.196	
DİGER	1	1	2	0,31	2.675	1.937	4.612	0,05	2.191	1.663	3.854	
Toplam	72	577	649	100,0	858.191	8.430.953	9.289.144	100,0	603.906	5.531.403	6.135.309	

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

TUGS'a kayıtlı toplam 8.4 milyon dwt filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 52,6'sını Dökmeyük gemileri, % 14,5'ini Kuruyük gemileri, % 14,2'sini Petrol tankerleri, % 7.2'sini kimyasal madde tankerleri ve % 6,0'ını Konteyner gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un % 5.5'tir.

Tablo 17'de Milli sicile kayıtlı 72 adet geminin % 51.4'ü ithal, % 48.6'sı inşa yoluyla, TUGS'a kayıtlı 577 adet geminin % 41.1'i ithal, % 58.9'u ise inşa yoluyla edinilmiştir.

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

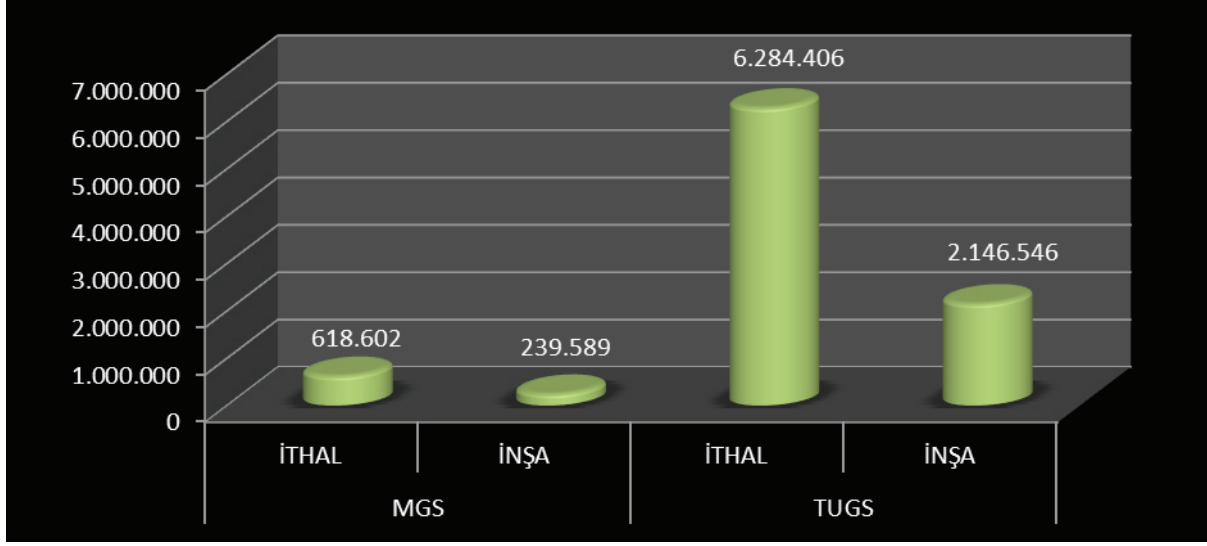


Türk Deniz Ticaret Filomuzun sicillerarası ithal ve dahilden inşa durumuna göre tonaj analizi tablosunda, TUGS'a kayıtlı 8.4 milyon dwt'luk filonun % 74.5'i ithal % 25.5'i ise dahilden inşa edilmiş gemilerden oluşmaktadır.

Milli sicile kayıtlı 858.191 DWT'luk filonun 618.602 dwt'u ithal yoluyla, 239.589 dwt'u ise inşa yoluyla, TUGS'a kayıtlı 8.430.953 dwt'luk filonun 6.284.406 dwt'u ithal yoluyla, 2.146.546 dwt'u ise inşa yoluyla edinilmiştir.

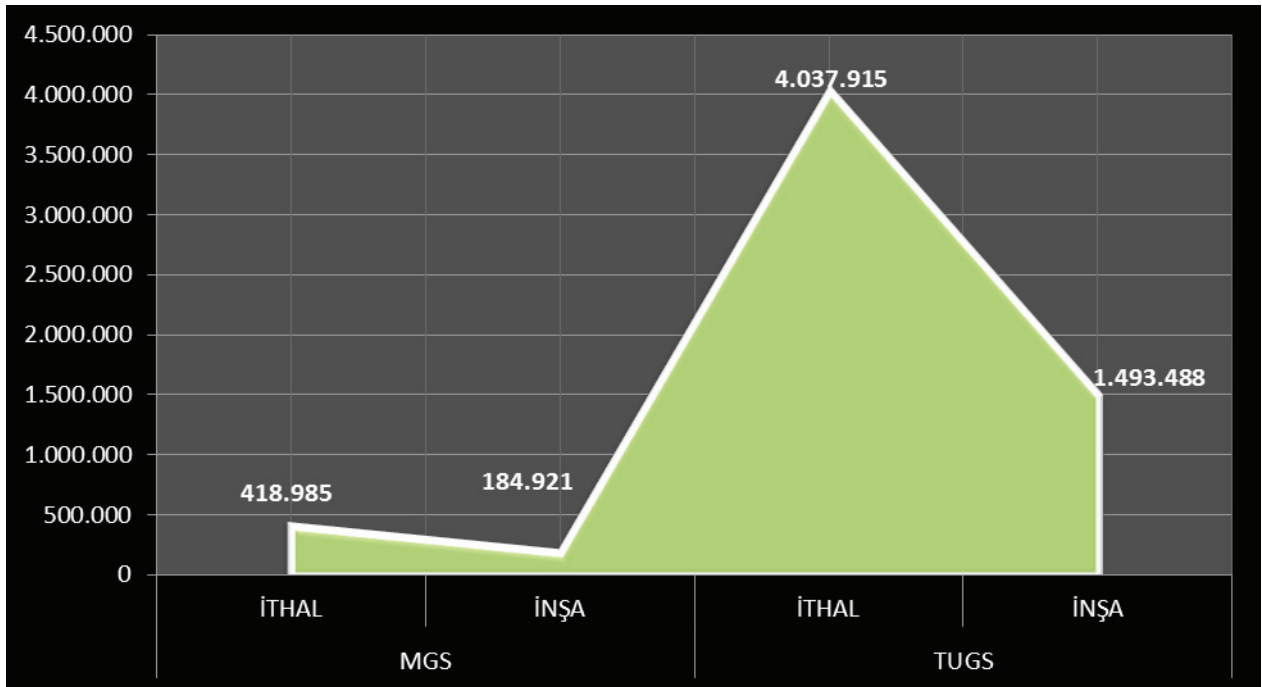
Tablo 19'da Milli Sicile ve TUGS'a kayıtlı gemilerimizin Grt dağılımı görülmektedir.

GRAFİK (6) : Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı İthal-İnşa Gemilerinin DWT Dağılımı



Milli sicile kayıtlı toplam 603.906 grt'luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 45.1'ini Dökmeyük gemileri, % 19.8'ini Konteyner gemileri ve % 11.7'sini ise Kuruyük gemileri oluşturmaktadır. (Tablo 19)

GRAFİK (7) : Milli Sicile ve Tugs'a Kayıtlı İthal-İnşa Gemilerin GRT Dağılımı



TUGS siciline kayıtlı toplam 5.531.403 grt'luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 46.3'ünü Dökmeyük gemileri, % 14,1'ini Kuruyük gemileri, % 11,8'ini Petrol tankerleri, % 7.1'ini Kimyasal Madde Tankerleri, % 7.6'sını Ro-Ro gemileri ve % 7.3'ünü Konteyner gemileri oluşturmaktadır. (Tablo 19)

TABLO (17) : Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı ve İthal-Dahilden İnşa Durumlarına Göre Sayısal Analiz																
GEMİ TİPLERİ	MGS				TUGS				MGS+TUGS				GENEL TOPLAM			
	İTHAL		İNŞA		İTHAL		İNŞA		İTHAL		İNŞA					
	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%		
KURU YUK GEMİSİ	10	3.88	12	4.65	48	18.6	188	72.87	58	22.48	200	77.52	258			
DOKME YUK GEMİSİ	10	8.93	1	0.89	88	78.57	13	11.61	98	87.5	14	12.5	112			
KONTEYNER	5	10.87	3	6.52	14	30.43	24	52.17	19	41.3	27	58.7	46			
KURUYUK-KONTEYNER	0	0.0	0	0.0	4	20.0	16	80.0	4	20.0	16	80.0	20			
KONTEYNER/ RO-RO	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1			
PETROL TANKERİ	3	9.09	1	3.03	14	42.42	15	45.45	17	51.52	16	48.48	33			
URUN TANKERİ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0	1			
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1	1.33	5	6.67	19	25.33	50	66.67	20	26.67	55	73.33	75			
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TANK	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1			
LPG TANKERİ	0	0.0	0	0.0	6	100.0	0	0.0	6	100.0	0	0.0	6			
ASFALT TANKERİ	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1			
RO-RO GEMİSİ	1	4.55	0	0.0	19	86.36	2	9.09	20	90.91	2	9.09	22			
RO-RO FERRY-YOLCU	0	0.0	1	7.14	10	71.43	3	21.43	10	71.43	4	28.57	14			
FERİBOT	0	0.0	0	0.0	8	61.54	5	38.46	8	61.54	5	38.46	13			
TREN FERİSİ	0	0.0	7	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	7	100.0	7			
TREN FERRY/RO-RO	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1			
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	2	33.33	2	33.33	1	16.67	1	16.67	3	50.0	3	50.0	6			
ŞEHİR HATLARI	0	0.0	1	25.0	1	25.0	2	50.0	1	25.0	3	75.0	4			
ŞEHİR HATLARI ARABALI	0	0.0	1	5.0	0	0.0	19	95.0	0	0.0	20	100.0	20			
ROMORKOR	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1			
HİZMET GEMİLERİ	1	50.0	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	1	50.0	2			
MAVNA/SAT	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2			
YUZER VİNC	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	1			
DİĞER	1	50.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2			
Toplam	37	5,7	35	5,39	237	36,52	340	52,39	274	42,22	375	57,78	649			

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (18) : Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı ve İthal ve İnşa Durumlarına Göre DWT Analizi (1000 GRT ve Üzeri)																								
GEMİ TİPLERİ	İTHAL			MGS			İTHAL			TUGS			İTHAL			MGS+TUGS			İNŞA			GENEL TOPLAM		
	DWT	%		DWT	%		DWT	%		DWT	%		DWT	%		DWT	%		DWT	%		DWT	%	
KURU YUK GEMİSİ	39.789	2.99		69.304	5.21		337.871	25.41		882.757	66.39		377.660	28.4		952.061	71.6		1.329.721					
DOKME YUK GEMİSİ	417.528	8.5		56.753	1.16		4.110.824	83.69		326.588	6.65		4.528.352	92.2		383.341	7.8		4.911.693					
KONTEYNER	99.760	15.2		50.504	7.7		213.280	32.51		292.601	44.59		313.040	47.71		343.105	52.29		656.145					
KURUYUK-KONTEYNER	0	0.0		0	0.0		14.328	10.22		125.922	89.78		14.328	10.22		125.922	89.78		140.250					
KONTEYNER/ RO-RO	0	0.0		0	0.0		6.910	100.0		0	0.0		6.910	100.0		0	0.0		6.910					
PETROL TANKERİ	32.868	2.66		3.139	0.25		1.117.503	90.42		82.408	6.67		1.150.371	93.08		85.547	6.92		1.235.918					
URUN TANKERİ	0	0.0		0	0.0		0	0.0		3.260	100.0		0	0.0		3.260	100.0		3.260					
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1.638	0.25		46.966	7.13		227.038	34.49		382.676	58.13		228.676	34.74		429.642	65.26		658.318					
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TNK.	3.130	100.0		0	0.0		0	0.0		0	0.0		3.130	100.0		0	0.0		3.130					
LPG TANKERİ	0	0.0		0	0.0		25.868	100.0		0	0.0		25.868	100.0		0	0.0		25.868					
ASFALT TANKERİ	2.770	100.0		0	0.0		0	0.0		0	0.0		2.770	100.0		0	0.0		2.770					
RO-RO GEMİSİ	11.636	5.72		0	0.0		172.737	84.95		18.962	9.33		184.373	90.67		18.962	9.33		203.335					
RO-RO FERRY-YOLCU	0	0.0		656	2.27		24.000	83.02		4.252	14.71		24.000	83.02		4.908	16.98		28.908					
FERİBOT	0	0.0		0	0.0		4.020	48.16		4.327	51.84		4.020	48.16		4.327	51.84		8.347					
TREN FERİSİ	0	0.0		7.291	100.0		0	0.0		0	0.0		0	0.0		7.291	100.0		7.291					
TREN FERRY/RO-RO	0	0.0		0	0.0		6.266	100.0		0	0.0		6.266	100.0		0	0.0		6.266					
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	5.076	52.34		2.221	22.9		1.700	17.53		701	7.23		6.776	69.87		2.922	30.13		9.698					
SEHİR HATLARI	0	0.0		441	28.58		350	22.68		752	48.74		350	22.68		1.193	77.32		1.543					
SEHİR HATLARI ARABALI	0	0.0		2.314	10.98		0	0.0		18.764	89.02		0	0.0		21.078	100.0		21.078					
ROMORKOR	1.394	100.0		0	0.0		0	0.0		0	0.0		1.394	100.0		0	0.0		1.394					
HİZMET GEMİLERİ	338	11.6		0	0.0		0	0.0		2.576	88.4		338	11.6		2.576	88.4		2.914					
MAVNA/SAT	0	0.0		0	0.0		19.774	100.0		0	0.0		19.774	100.0		0	0.0		19.774					
YUZER VINC	0	0.0		0	0.0		0	0.0		0	0.0		0	0.0		0	0.0		0					
DİĞER	2.675	58.0		0	0.0		1.937	42.0		0	0.0		4.612	100.0		0	0.0		4.612					
Toplam	618.602	6,66		239.589	2,58		6.284.406	67,65		2.146.546	23,11		6.903.008	74,31		2.386.136	25,69		9.289.144					

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**TABLO (19) : Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı ve İthal ve İnşa Durumlarına Göre GRT Dağılımı
(1000 GRT ve üzeri)**

GEMİ TİPLERİ	MGS						TUGS						MGS+TUGS						GENEL TOPLAM	
	İTHAL			İNŞA			İTHAL			İNŞA			İTHAL			İNŞA			GENEL TOPLAM	GENEL TOPLAM
	GRT	%	GRT	%	GRT	%	GRT	%	GRT	%	GRT	%	GRT	%	GRT	%	GRT	%		
KURU YUK GEMİSİ	25.403	2.99	45.147	5.32	216.946	25.55	561.697	66.14	242.349	28.54	606.844	71.46	849.193							
DOKME YUK GEMİSİ	239.723	8.46	32.983	1.16	2.359.798	83.27	201.491	7.11	2.599.521	91.73	234.474	8.27	2.833.995							
KONTEYNER	79.807	15.25	39.939	7.63	174.022	33.25	229.676	43.88	253.829	48.49	269.615	51.51	523.444							
KURUYUK-KONTEYNER	0	0.0	0	0.0	10.234	10.32	88.927	89.68	10.234	10.32	88.927	89.68	99.161							
KONTEYNER/ RO-RO	0	0.0	0	0.0	4.998	100.0	0	0.0	4.998	100.0	0	0.0	4.998							
PETROL TANKERİ	21.664	3.21	1.819	0.27	597.838	88.5	54.218	8.03	619.502	91.7	56.037	8.3	675.539							
URUN TANKERİ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2.085	100.0	0	0.0	2.085	100.0	2.085							
KIMYEVİ MADDE TANKERİ	1.082	0.25	31.346	7.34	140.612	32.91	254.218	59.5	141.694	33.16	285.564	66.84	427.258							
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TNK.	2.123	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2.123	100.0	0	0.0	2.123							
LPG TANKERİ	0	0.0	0	0.0	24.579	100.0	0	0.0	24.579	100.0	0	0.0	24.579							
ASFALT TANKERİ	1.900	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1.900	100.0	0	0.0	1.900							
RO-RO GEMİSİ	29.004	6.43	0	0.0	363.865	80.7	58.008	12.87	392.869	87.13	58.008	12.87	450.877							
RO-RO FERRY-YOLCU	0	0.0	1.065	1.65	56.702	87.9	6.739	10.45	56.702	87.9	7.804	12.1	64.506							
FERİBOT	0	0.0	0	0.0	39.943	86.53	6.215	13.47	39.943	86.53	6.215	13.47	46.158							
TREN FERİSİ	0	0.0	11.266	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	11.266	100.0	11.266							
TREN FERRY/RO-RO	0	0.0	0	0.0	15.195	100.0	0	0.0	15.195	100.0	0	0.0	15.195							
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	13.510	35.41	12.487	32.73	10.870	28.49	1.282	3.36	24.380	63.91	13.769	36.09	38.149							
SEHIR HATLARI	0	0.0	1.077	25.2	1.042	24.39	2.154	50.41	1.042	24.39	3.231	75.61	4.273							
SEHIR HATLARI ARABALI	0	0.0	1.596	6.1	0	0.0	24.571	93.9	0	0.0	26.167	100.0	26.167							
ROMORKOR	1.565	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1.565	100.0	0	0.0	1.565							
HİZMET GEMİLERİ	1.013	31.47	0	0.0	0	0.0	2.206	68.53	1.013	31.47	2.206	68.53	3.219							
MAVNA/SAT	0	0.0	0	0.0	19.608	100.0	0	0.0	19.608	100.0	0	0.0	19.608							
YUZER VTNC	0	0.0	6.196	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	6.196	100.0	6.196							
DİĞER	2.191	56.85	0	0.0	1.663	43.15	0	0.0	3.854	100.0	0	0.0	3.854							
Toplam	418.985	6,83	184.921	3,01	4.037.915	65,81	1.493.488	24,34	4.456.900	72,64	1.678.409	27,36	6.135.309							

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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

Tablo 20'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 649 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 01.01.2012 itibariyle 24'tür.

TABLO (20) Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması

GEMİ TİPLERİ	ADET	TONAJ (DWT)	YAŞ ORT. AĞIRLIKLI (DWT)	TONAJ (GRT)	YAŞ ORT. AĞIRLIKLI (GRT)	YAŞ ORT.
KURU YÜK GEMİSİ	258	1.329.721	23,54	849.193	23,22	24
DÖKME YÜK GEMİSİ	112	4.911.693	11,82	2.833.995	12,05	15
KONTEYNER	46	656.145	9,34	523.444	9,24	11
KURUYÜK-KONTEYNER	20	140.250	10,64	99.161	10,53	11
KONTEYNER/ RO-RO	1	6.910	26,00	4.998	26,00	26
PETROL TANKERİ	33	1.235.918	9,45	675.539	9,87	17
ÜRÜN TANKERİ	1	3.260	21,00	2.085	21,00	21
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	75	658.318	6,52	427.258	6,46	9
BITKİSEL/HAYVANSAL YAĞ TANK.	1	3.130	37,00	2.123	37,00	37
LPG TANKERİ	6	25.868	21,72	24.579	21,75	23
ASFALT TANKERİ	1	2.770	31,00	1.900	31,00	31
RO-RO GEMİSİ	22	203.335	17,84	450.877	14,05	19
RO-RO FERRY-YOLCU	14	28.908	30,56	64.506	27,61	21
FERİBOT	13	8.347	13,97	46.158	15,19	11
TREN FERİSİ	7	7.291	43,11	11.266	40,40	40
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	33,00	15.195	33,00	33
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	6	9.698	44,21	38.149	38,30	37
ŞEHİR HATLARI	4	1.543	30,91	4.273	31,52	31
ŞEHİR HATLARI ARABALI	20	21.078	26,85	26.167	24,49	25
ROMORKOR	1	1.394	28,00	1.565	28,00	28
HİZMET GEMİLERİ	2	2.914	29,94	3.219	36,70	43
MAVNA/SAT	2	19.774	13,00	19.608	13,00	13
YÜZER VİNC	1	0	0,00	6.196	21,00	21
DİĞER	2	4.612	31,62	3.854	32,32	36
TOPLAM	649	9.289.144	22,96	6.135.309	23,49	24

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 39.8'ini oluşturan kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 24 'tür. Dwt olarak filomuzun % 52.9'unu oluşturan dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 15'tir.

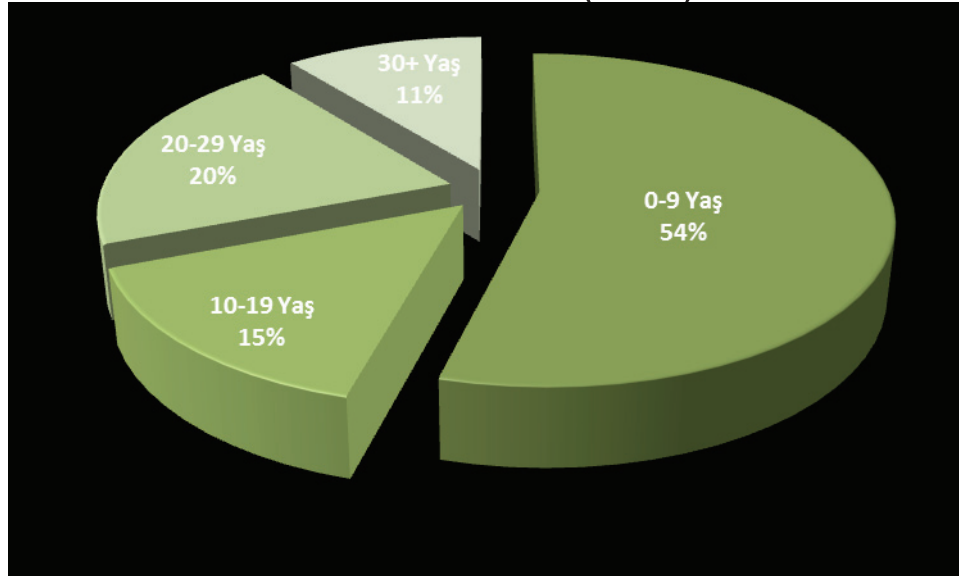
Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tablosu(Tablo 21) incelendiğinde, toplam 649 adet ve 9.289.144 Dwt'luk filonun,

- 5.036.659 Dwt'luk 224 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 1.388.964 Dwt'luk 99 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 1.864.122 Dwt'luk 162 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 999.399 Dwt'luk 164 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda,
- yer almaktadır.

Tablo (21) : Türk Deniz Ticaret Filosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)										
	0-9 Yaş		10-19 Yaş		20-29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
TONAJ GRUPLARI	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 - 1499	13	7,727	10	4,678	13	7.550	12	9,258	48	29,213
1500 - 5999	81	337,278	39	146,488	77	273,801	107	324,883	304	1,082,450
6000 - 9999	30	216,719	20	161,396	32	237.220	19	128,503	101	743,838
10000 - 34999	56	1,023,732	18	351,866	20	430,004	24	434.600	118	2,240,202
35000 - 52999	7	342,238	10	485.510	16	647.090	1	36,818	34	1,511,656
53000 - 79999	24	1,474,297	1	74,167	4	268,457	1	65,337	30	1,882,258
80000 - 119999	6	515,059	0	0	0	0	0	0	6	515,059
120000+	7	1,119,608	1	164,859	0	0	0	0	8	1,284,467
Toplam	224	5,036,659	99	1,388,964	162	1,864,122	164	999,399	649	9,289,144

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

**GRAFİK (8) : Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
1000 GRT ve Üzeri (dwt %)**



Tablo 21'de görüldüğü üzere 1000 GRT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun % 54'ü 0-9 yaş grubunda, % 15'i 10-19 yaş grubunda, % 20'si 20-29 yaş grubunda ve % 11'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır

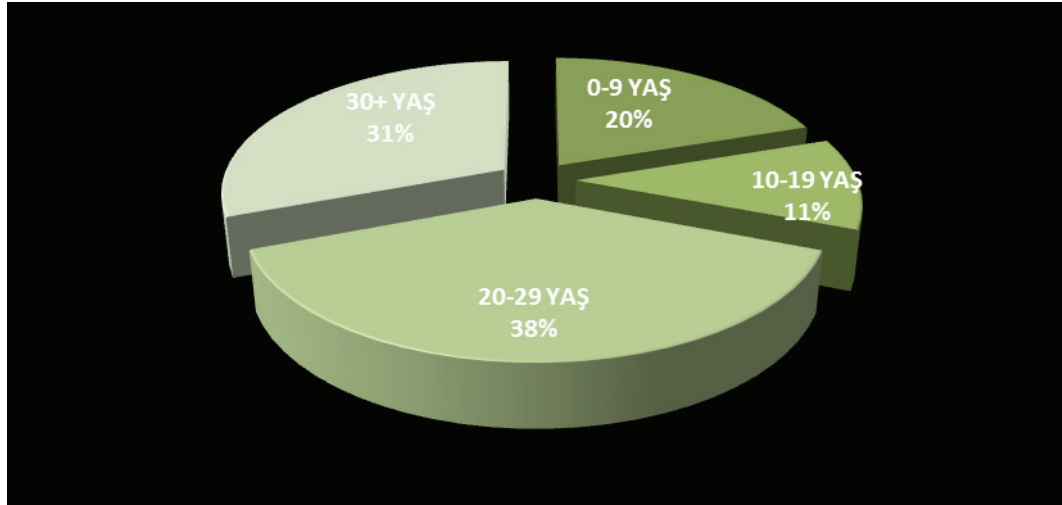
Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 39.8'ini oluşturan 258 adet ve 1.329.721 Dwt'luk Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ; (Tablo 22)

- 263.140 Dwt'luk 47 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 146.938 Dwt'luk 32 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 510.912 Dwt'luk 87 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 408.731 Dwt'luk 92 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tablo (22) Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)										
	0-9 Yaş		10-19 Yaş		20-29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
TONAJ GRUPLARI	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150-1499	0	0	0	0	0	0	1	1.162	1	1.162
1500 - 7500	41	188.650	28	112.599	71	296.202	82	285.815	222	883.266
7501 - 9999	2	16.510	4	34.339	11	92.607	2	15.791	19	159.247
10000 - 34999 (HandySize)	4	57.980	0	0	4	75.277	7	105.963	15	239.220
35000 - 52999(HandyMax)	0	0	0	0	1	46.826	0	0	1	46.826
53000 - 79999 (Panamax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 - 119999 (CapeSize)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+ (Large Size)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	47	263.140	32	146.938	87	510.912	92	408.731	258	1.329.721

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (9) : Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve Üzeri (dwt)



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Kuruyük gemilerinin, % 20'si 0-9 yaş grubunda, % 11'i 10-19 yaş grubunda, % 38'i 20-29 yaş grubunda ve % 31'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

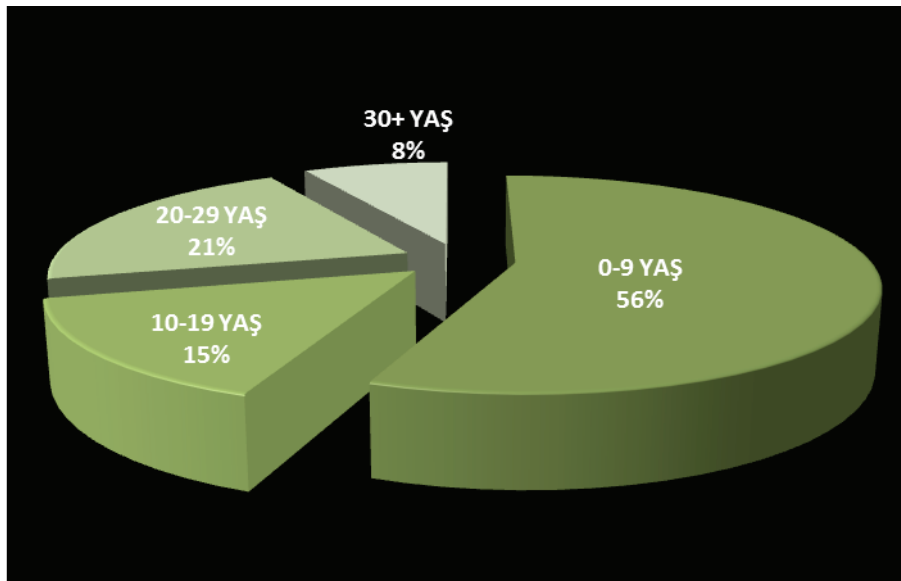
Tablo 23 'de 112 adet ve 4.911.693 Dwt'luk Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 2.745.669 Dwt'luk 49 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 747.167 Dwt'luk 19 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 1.026.928 Dwt'luk 28 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 391.929 Dwt'luk 16 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tablo (23) : Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)										
	0-9 Yaş		10-19 Yaş		20-29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
TONAJ GRUPLARI	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
1500 - 7500	3	17,542	0	0	1	6,317	0	0	4	23,859
7501 - 9999	0		0	0	0	0	0	0	0	0
10000 - 34999 (HandySize)	12	299,102	8	187,490	9	227,361	14	289,774	43	1,003,727
35000 - 52999 (HandyMax)	2	101,241	10	485,510	15	600,264	1	36,818	28	1,223,833
53000 - 79999 (Panamax)	24	1,474,297	1	74,167	3	192,986	1	65,337	29	1,806,787
80000 - 119999 (CapeSize)	6	515,059	0	0	0	0	0	0	6	515,059
120000+ (Large Size)	2	338,428	0	0	0	0	0	0	2	338,428
Toplam	49	2,745,669	19	747,167	28	1,026,928	16	391,929	112	4,911,693

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (16) : Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Dökmeyük gemilerinin , % 56'sı 0-9 yaş grubunda, % 15'i 10-19 yaş grubunda, % 21'i 20-29 yaş grubunda ve % 8'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

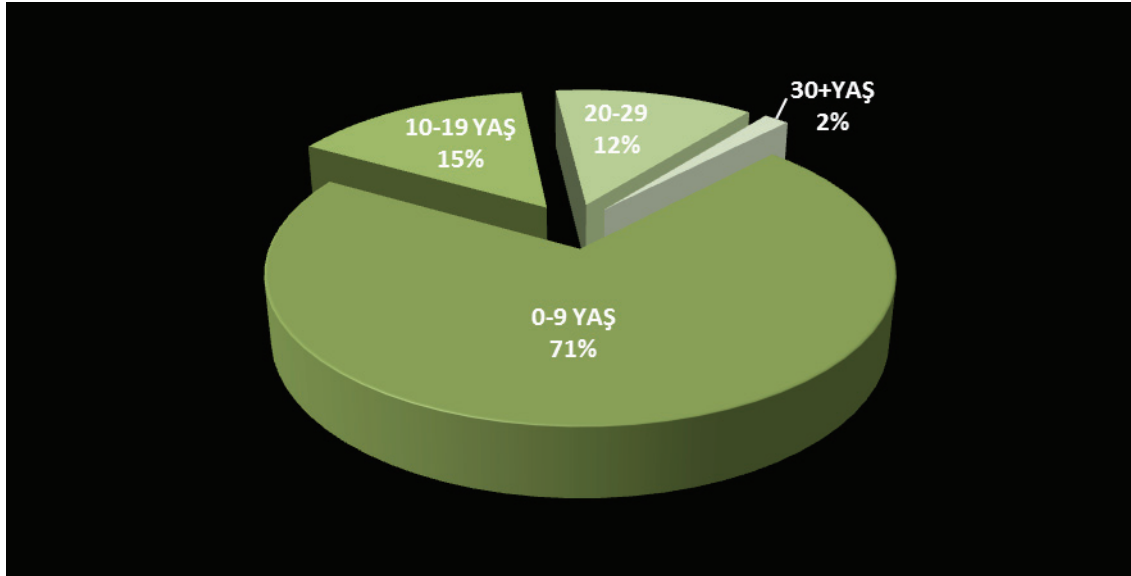
Tablo 24'de 33 adet ve 1.235.918 Dwt'luk Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 877.454 Dwt'luk 14 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 185.169 Dwt'luk 6 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 154.304 Dwt'luk 7 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 18.991 Dwt'luk 6 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

TABLO (24) Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)										
	0-9 Yaş		10-19 Yaş		20-29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
TONAJ GRUPLARI	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 - 1499	0	0	0		0	0	1	1,193	1	1,193
1500 - 5999	5	20,031	5	20,310	2	7,588	4	11,537	16	59,466
6000 - 19999	3	36,132	0	0	2	12,637	1	6,261	6	55,030
20000 - 49999 (Product Tanker)	1	40,111	0	0	2	58,608	0	0	3	98,719
50000 - 79999 (Panamax)	0	0	0	0	1	75,471	0	0	1	75,471
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	5	781,180	1	164,859	0	0	0	0	6	946,039
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
300000 + (ULCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	14	877,454	6	185,169	7	154,304	6	18,991	33	1,235,918

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (11) : Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GRT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Petrol Tankerlerinin, % 71'i 0-9 yaş grubunda, % 15'i 10-19 yaş grubunda, % 12'si 20-29 yaş grubunda ve % 2'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 25 'de 75 adet ve 658.318 DWT'luk Kimyasal Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

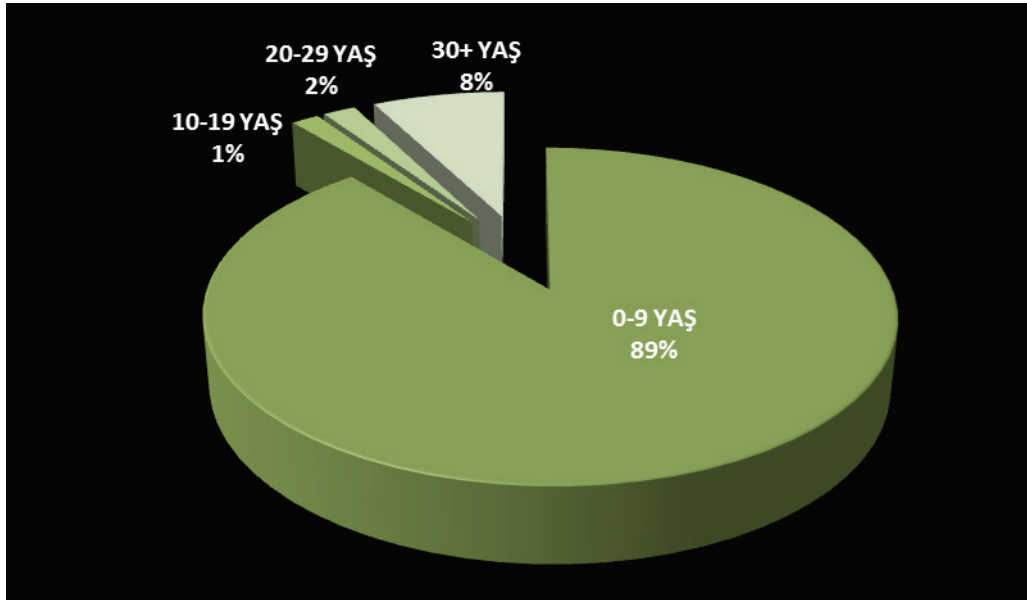
- 585.637 Dwt'luk 59 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 10.390 Dwt'luk 3 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 12.276 Dwt'luk 3 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 50.015 Dwt'luk 10 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

TABLO (25) : Kimyasal Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)

	0-9 Yaş		10-19 Yaş		20-29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
TONAJ GRUPLARI	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 - 1499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500 - 5999	31	125,274	3	10.390	3	12,276	7	24,222	44	172,162
6000 - 19999	22	219,477	0	0	0	0	3	25,793	25	245.270
20000 - 49999 (Product Tanker)	2	40.000	0	0	0	0	0	0	2	40.000
50000 - 79999 (Panamax)	4	200.886	0	0	0	0	0	0	4	200,886
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
300000 + (ULCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	59	585,637	3	10.390	3	12,276	10	50,015	75	658,318

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (12) : Kimyasal Madde Tankerlerin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki kimyasal madde tankerlerin, % 89'u 0-9 yaş grubunda, % 1'i 10-19 yaş grubunda, % 2'si 20-29 yaş grubunda ve % 8'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

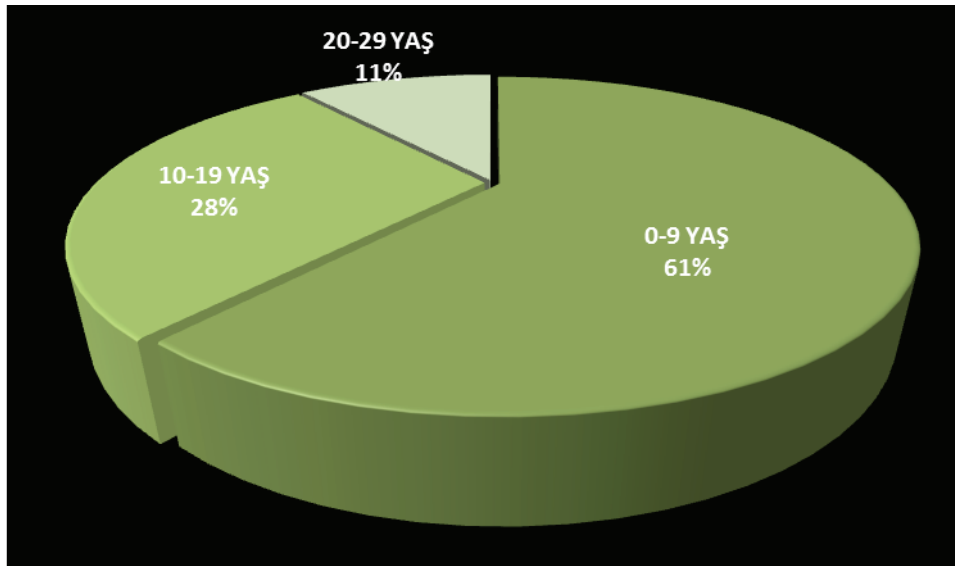
Tablo 26 'da 46 adet ve 656.145 Dwt'luk Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş grupları incelendiğinde ;

- 399.763 Dwt'luk 23 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 185.951 Dwt'luk 16 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 70.431 Dwt'luk 7 adet gemi 20-29 yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

TABLO (26) : Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve Üzeri)										
	0-9 Yaş		10-19 Yaş		20-29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
TONAJ GRUPLARI	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 - 1499	1	1.200	0	0	0	0	0	0	1	1.200
1500 - 5999	2	8.860	3	12.990	1	4.487	0	0	6	26.337
6000 - 9999	1	6.500	4	27.440	3	25.118	0	0	8	59.058
10000 - 34999	19	383.203	9	145.521	3	40.826	0	0	31	569.550
35000 - 52999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000 - 79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	23	399.763	16	185.951	7	70.431	0	0	46	656.145

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (13) : Konteyner Gemilerinin Yaş Ortalaması 1000 GRT ve üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Konteyner gemilerinin , % 61'i 0-9 yaş grubunda, % 28'i 10-19 yaş grubunda, % 11'i 20-29 yaş grubunda yer almaktadır.

Tablo 27 'de 22 adet ve 203.335 Dwt'luk; Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

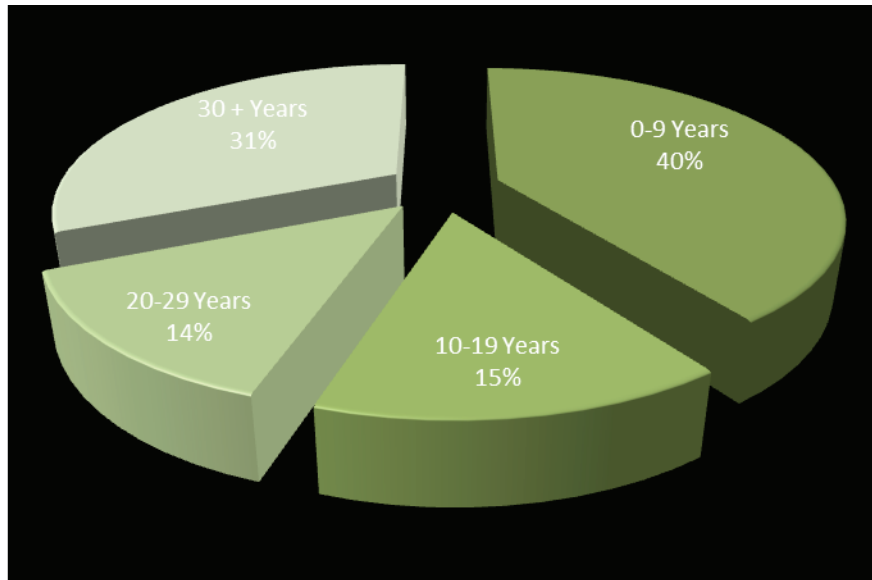
- 81.741 Dwt'luk 8 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 29.982 Dwt'luk 4 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 27.932 Dwt'luk 2 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 63.680 Dwt'luk 8 adet gemi 30 yaş ve üzeri,
- yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

TABLO (27) : Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GRT ve üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Years		10-19 Years		20-29 Years		30 + Years		Total	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 - 1499	0	0	1	457	0	0	0	0	1	457
1500 - 5999	0	0	0	0	0	0	3	10.292	3	10.292
6000 - 9999	5	47.405	3	29.525	0	0	3	24.704	11	101.634
10000 - 34999	3	34.336	0	0	2	27.932	2	28.684	7	90.952
35000 - 52999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000 - 79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 - 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	8	81.741	4	29.982	2	27.932	8	63.680	22	203.335

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

**GRAFİK (14) : Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
1000 GRT ve Üzeri**



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Ro-Ro gemilerinin , % 40'ı 0-9 yaş grubunda, % 15'i 10-19 yaş grubunda, % 14'ü 20-29 yaş grubunda ve % 31'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

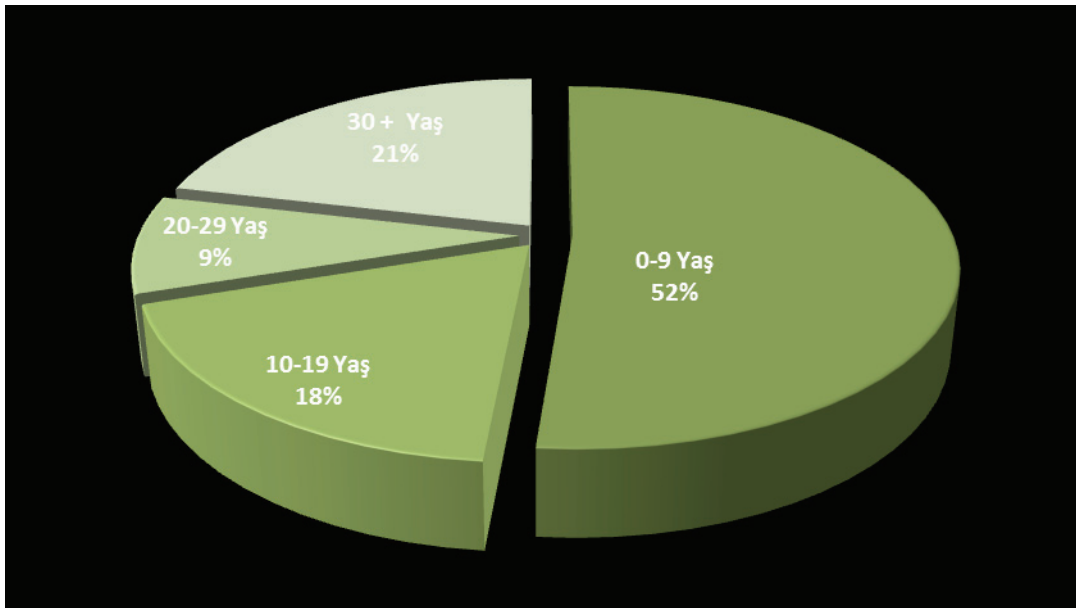
Tablo 28’da 22 adet ve 450.877 Grt’luk; Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 232.032 Grt’luk 8 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 83.187 Grt’luk 4 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 39.378 Grt’luk 2 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 96.280 Grt’luk 8 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

TABLE (28) : 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 + Yaş		Toplam	
	ADET	GRT	ADET	GRT	ADET	GRT	ADET	GRT	ADET	GRT
500 - 1600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1601 - 3000	0	0	0	0	0	0	1	2.981	1	2.981
3001 - 5000	0	0	1	3.780	0	0	1	4.312	2	8.092
5001 - 10000	0	0	0	0	0	0	1	6.568	1	6.568
10001 - 30000	8	232.032	3	79407	2	39378	5	82419	18	433.236
30001 - 50000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50001 +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	8	232.032	4	83.187	2	39.378	8	96.280	22	450.877

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

**GRAFİK (15) : Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
1000 Grt ve Üzeri (GRT)**



Türk Deniz Ticaret Filomuzundaki Ro-Ro gemilerinin , % 52’si 0-9 yaş grubunda, % 18’si 10-19 yaş grubunda, % 9’u 20-29 yaş grubunda ve % 21’i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

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

Tablo 29'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 750 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 113 adedi Milli Sicile, 637 adedi ise TUGS'a kayıtlıdır.

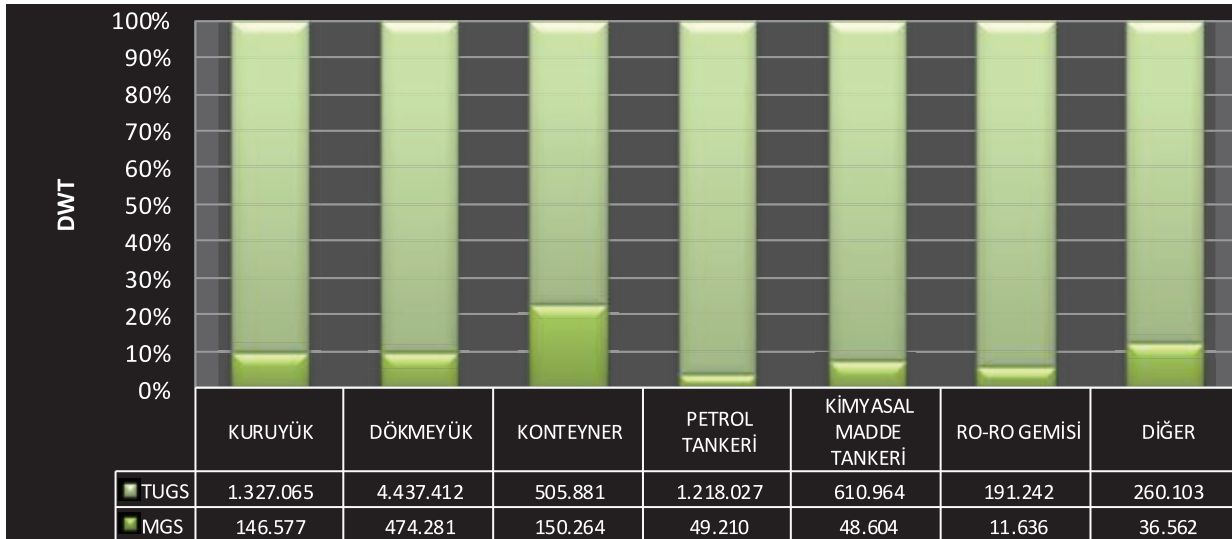
1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GRT'u 6.157.002, toplam DWT'u ise 9.467.829 DWT'dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 51,88'ini Dökmeyük gemileri, % 15,56'sini Kuruyük gemileri, % 13,38'ini Petrol tankerleri, % 6,97'sini kimyasal madde tankerleri ve % 6,9'ini Konteyner gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.473.642 dwt Kuruyük gemileri tonajının % 9,9'u Milli sicilde , % 90,1'i TUGS'a,
- 4.911.693 dwt Dökmeyük gemileri tonajının % 9,7'si Milli sicile, % 90,3'ü TUGS'a,
- 1.267.237 dwt Petrol tankerleri tonajının % 3,9'u Milli sicile, % 96,1'i TUGS'a,
- 659.568 dwt Kimyasal Madde Tankerinin % 7,4'ü Milli sicile, % 92,6'sı TUGS'a,
- 656.145 dwt Konteyner gemilerinin tonajının % 22,9'u Milli sicile, % 77,1'i TUGS'a
- 202.878 dwt Ro-Ro gemilerinin tonajının % 5,7'si Milli sicile, % 94,3'ü TUGS'a

tescillidir.

GRAFİK (16) : 1.000 Dwt Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı



TABLO (29) 1000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu												
GEMİ TİPLERİ	ADET				DWT				GRT			
	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	%	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	%	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	%
KURU YUK GEMİSİ	71	289	360	48,0	395.728	1.077.914	1.473.642	15,56	252.335	677.872	930.207	15,11
DOKME YUK GEMİSİ	98	14	112	14,93	4.528.352	383.341	4.911.693	51,88	2.599.521	234.474	2.833.995	46,03
KONTEYNER	19	27	46	6,13	313.040	343.105	656.145	6,93	253.829	269.615	523.444	8,5
KURUYUK-KONTEYNER	4	16	20	2,67	14.328	125.922	140.250	1,48	10.234	88.927	99.161	1,61
KONTEYNER/ RO-RO	1	0	1	0,13	6.910	0	6.910	0,07	4.998	0	4.998	0,08
PETROL TANKERİ	20	36	56	7,47	1.155.196	112.041	1.267.237	13,38	622.369	71.295	693.664	11,27
URUN TANKERİ	0	1	1	0,13	0	3.260	3.260	0,03	0	2.085	2.085	0,03
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	20	56	76	10,13	228.676	430.892	659.568	6,97	141.694	286.539	428.233	6,96
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TNK.	1	0	1	0,13	3.130	0	3.130	0,03	2.123	0	2.123	0,03
LPG TANKERİ	6	0	6	0,8	25.868	0	25.868	0,27	24.579	0	24.579	0,4
ASFALT TANKERİ	1	0	1	0,13	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	0,03
RO-RO GEMİSİ	19	2	21	2,8	183.916	18.962	202.878	2,14	389.089	58.008	447.097	7,26
RO-RO FERRY-YOLCU	7	4	11	1,47	22.962	6.476	29.438	0,31	46.001	7.216	53.217	0,86
FERİBOT	1	1	2	0,27	1.790	1.839	3.629	0,04	10.552	1.435	11.987	0,19
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	0,07	15.195	0	15.195	0,25
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	3	1	4	0,53	6.776	1.700	8.476	0,09	24.380	10.583	34.963	0,57
SEHİR HATLARI ARABALI	0	10	10	1,33	0	17.560	17.560	0,19	0	12.953	12.953	0,21
ROMORKOR	1	0	1	0,13	1.394	0	1.394	0,01	1.565	0	1.565	0,03
HİZMET GEMİLERİ	5	7	12	1,6	6.696	10.695	17.391	0,18	3.129	4.792	7.921	0,13
MAVNA/SAT	2	0	2	0,27	19.774	0	19.774	0,21	19.608	0	19.608	0,32
DİĞER	4	0	4	0,53	7.316	0	7.316	0,08	5.452	0	5.452	0,09
Toplam	284	466	750	100,0	6.930.888	2.536.940	9.467.829	100,0	4.428.553	1.728.449	6.157.002	100,0

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (30) : 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası Dağılımı ve İthal ve İnşaa Durumuna Göre Sayısal Analiz																
GEMİ TİPLERİ	İTHAL			İNŞA			İTHAL			İNŞA			MGS+TUGS			GENEL TOPLAM
	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%	ADET	%		
KURU YUK GEMİSİ	17	4.72	36	10.0	54	15.0	253	70.28	71	19.72	289	80.28				360
DOKME YUK GEMİSİ	10	8.93	1	0.89	88	78.57	13	11.61	98	87.5	14	12.5				112
KONTEYNER	5	10.87	3	6.52	14	30.43	24	52.17	19	41.3	27	58.7				46
KURUYUK-KONTEYNER	0	0.0	0	0.0	4	20.0	16	80.0	4	20.0	16	80.0				20
KONTEYNER/ RO-RO	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0				1
PETROL TANKERİ	5	8.93	8	14.29	15	26.79	28	50.0	20	35.71	36	64.29				56
URUN TANKERİ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0				1
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1	1.32	5	6.58	19	25.0	51	67.11	20	26.32	56	73.68				76
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TANK.	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0				1
LPG TANKERİ	0	0.0	0	0.0	6	100.0	0	0.0	6	100.0	0	0.0				6
ASFALT TANKERİ	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0				1
RO-RO GEMİSİ	1	4.76	0	0.0	18	85.71	2	9.52	19	90.48	2	9.52				21
RO-RO FERRY-YOLCU	0	0.0	1	9.09	7	63.64	3	27.27	7	63.64	4	36.36				11
FERİBOT	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	1	50.0	1	50.0				2
TREN FERİSİ	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0				2
TREN FERRY/RO-RO	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0				1
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	2	50.0	1	25.0	1	25.0	0	0.0	3	75.0	1	25.0				4
SEHİR HATLARI ARABALI	0	0.0	3	30.0	0	0.0	7	70.0	0	0.0	10	100.0				10
ROMORKOR	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0				1
HİZMET GEMİLERİ	2	16.67	6	50.0	3	25.0	1	8.33	5	41.67	7	58.33				12
MAVNA/SAT	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0				2
DİĞER	1	25.0	0	0.0	3	75.0	0	0.0	4	100.0	0	0.0				4
Toplam	47	6,27	66	8,8	237	31,6	400	53,33	284	37,87	466	62,13				750

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (31) 1000 dwt ve Üzeri Siciller Arası DWT Dağılımı												
GEMİ TİPLERİ	ADET				DWT				GRT			
	MGS	TUGS	TOPLAM	%	MGS	TUGS	TOPLAM	%	MGS	TUGS	TOPLAM	%
KURU YUK GEMİSİ	53	307	360	48,0	146.577	1.327.065	1.473.642	15,56	91.508	838.699	930.207	15,11
DOKME YUK GEMİSİ	11	101	112	14,93	474.281	4.437.412	4.911.693	51,88	272.706	2.561.289	2.833.995	46,03
KONTEYNER	8	38	46	6,13	150.264	505.881	656.145	6,93	119.746	403.698	523.444	8,5
KURUYUK-KONTEYNER	0	20	20	2,67	0	140.250	140.250	1,48	0	99.161	99.161	1,61
KONTEYNER/ RO-RO	0	1	1	0,13	0	6.910	6.910	0,07	0	4.998	4.998	0,08
PETROL TANKERİ	13	43	56	7,47	49.210	1.218.027	1.267.237	13,38	31.547	662.117	693.664	11,27
URUN TANKERİ	0	1	1	0,13	0	3.260	3.260	0,03	0	2.085	2.085	0,03
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	6	70	76	10,13	48.604	610.964	659.568	6,97	32.428	395.805	428.233	6,96
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TANK.	1	0	1	0,13	3.130	0	3.130	0,03	2.123	0	2.123	0,03
LPG TANKERİ	0	6	6	0,8	0	25.868	25.868	0,27	0	24.579	24.579	0,4
ASFALT TANKERİ	1	0	1	0,13	2.770	0	2.770	0,03	1.900	0	1.900	0,03
RO-RO GEMİSİ	1	20	21	2,8	11.636	191.242	202.878	2,14	29.004	418.093	447.097	7,26
RO-RO FERRY-YOLCU	1	10	11	1,47	1.339	28.099	29.438	0,31	977	52.240	53.217	0,86
FERİBOT	0	2	2	0,27	0	3.629	3.629	0,04	0	11.987	11.987	0,19
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	0,07	0	15.195	15.195	0,25
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	3	1	4	0,53	6.776	1.700	8.476	0,09	24.093	10.870	34.963	0,57
ŞEHİR HATLARI ARABALI	3	7	10	1,33	4.926	12.634	17.560	0,19	3.398	9.555	12.953	0,21
ROMORKOR	1	0	1	0,13	1.394	0	1.394	0,01	1.565	0	1.565	0,03
HİZMET GEMİLERİ	8	4	12	1,6	10.319	7.072	17.391	0,18	3.734	4.187	7.921	0,13
MAVNA/SAT	0	2	2	0,27	0	19.774	19.774	0,21	0	19.608	19.608	0,32
DİĞER	1	3	4	0,53	2.675	4.641	7.316	0,08	2.191	3.261	5.452	0,09
Toplam	113	637	750	100,0	917.134	8.550.694	9.467.829	100,0	619.575	5.537.427	6.157.002	100,0

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (32) : 1000 DWT ve Üzeri Siciller Arası Dağılımı- İthal-Dahilden İnşa Durumlarına Göre DWT Dağılımı																
GEMİ TİPLERİ	MGS			TUGS			İTHAL			İNŞA			MGS+TUGS			GENEL TOPLAM
	DWT	%		DWT	%		DWT	%		DWT	%		DWT	%		
KURU YUK GEMİSİ	48.828	3.31	97.749	6.63	346.900	23.54	980.165	66.51	395.728	26.85	1.077.914	73.15	1.473.642			
DOKME YUK GEMİSİ	417.528	8.5	56.753	1.16	4.110.824	83.69	326.588	6.65	4.528.352	92.2	383.341	7.8	4.911.693			
KONTEYNER	99.760	15.2	50.504	7.7	213.280	32.51	292.601	44.59	313.040	47.71	343.105	52.29	656.145			
KURUYUK-KONTEYNER	0	0.0	0	0.0	14.328	10.22	125.922	89.78	14.328	10.22	125.922	89.78	140.250			
KONTEYNER/ RO-RO	0	0.0	0	0.0	6.910	100.0	0	0.0	6.910	100.0	0	0.0	6.910			
PETROL TANKERİ	36.148	2.85	13.062	1.03	1.119.048	88.31	98.979	7.81	1.155.196	91.16	112.041	8.84	1.267.237			
URUN TANKERİ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3.260	100.0	0	0.0	3.260	100.0	3.260			
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1.638	0.25	46.966	7.12	227.038	34.42	383.926	58.21	228.676	34.67	430.892	65.33	659.568			
BITKİSEL/HAYVANSAL YAG TANKERİ	3.130	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3.130	100.0	0	0.0	3.130			
LPG TANKERİ	0	0.0	0	0.0	25.868	100.0	0	0.0	25.868	100.0	0	0.0	25.868			
ASFALT TANKERİ	2.770	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2.770	100.0	0	0.0	2.770			
RO-RO GEMİSİ	11.636	5.74	0	0.0	172.280	84.92	18.962	9.35	183.916	90.65	18.962	9.35	202.878			
RO-RO FERRY-YOLCU	0	0.0	1.339	4.55	22.962	78.0	5.137	17.45	22.962	78.0	6.476	22.0	29.438			
FERİBOT	0	0.0	0	0.0	1.790	49.32	1.839	50.68	1.790	49.32	1.839	50.68	3.629			
TREN FERİSİ	0	0.0	3.233	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3.233	100.0	3.233			
TREN FERRY/RO-RO	0	0.0	0	0.0	6.266	100.0	0	0.0	6.266	100.0	0	0.0	6.266			
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	5.076	59.89	1.700	20.06	1.700	20.06	0	0.0	6.776	79.94	1.700	20.06	8.476			
SEHİR HATLARI ARABALI	0	0.0	4.926	28.05	0	0.0	12.634	71.95	0	0.0	17.560	100.0	17.560			
ROMORKOR	1.394	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1.394	100.0	0	0.0	1.394			
HİZMET GEMİLERİ	2.200	12.65	8.119	46.69	4.496	25.85	2.576	14.81	6.696	38.5	10.695	61.5	17.391			
MAVNA/SAT	0	0.0	0	0.0	19.774	100.0	0	0.0	19.774	100.0	0	0.0	19.774			
DİĞER	2.675	36.56	0	0.0	4.641	63.44	0	0.0	7.316	100.0	0	0.0	7.316			
Toplam	632.783	6,68	284.351	3,0	6.298.105	66,52	2.252.589	23,79	6.930.888	73,2	2.536.940	26,8	9.467.829			

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

2.1.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

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

Tablo 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.

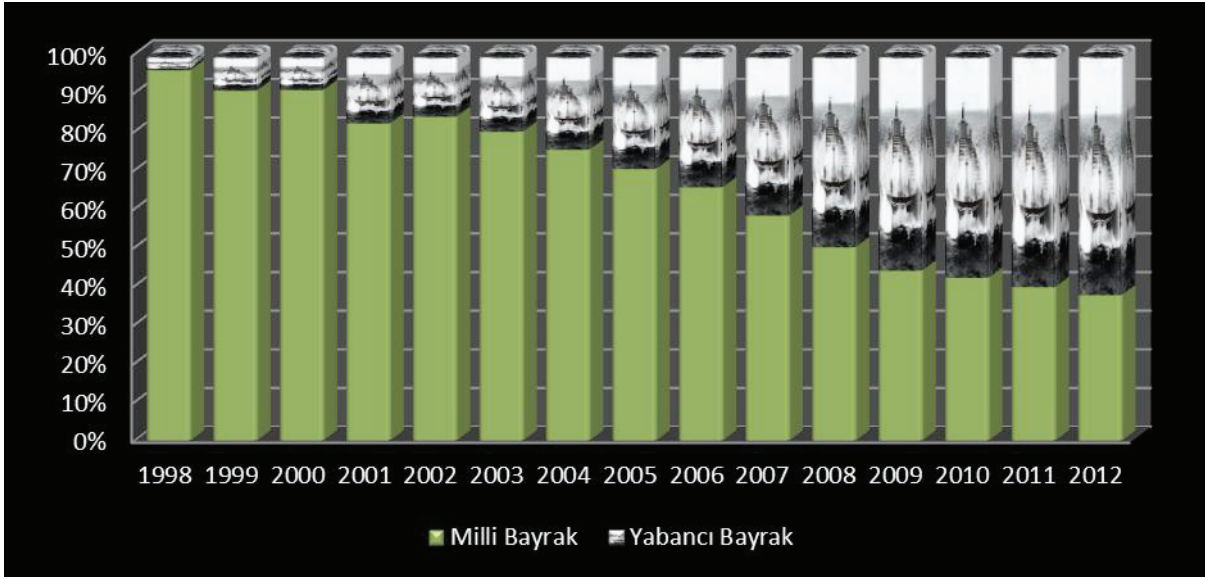
TABLO (33) : Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri

(1000 GRTve üzeri)								
	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo	
Yıl	Adet	1000 DWT	%	Adet2	1000 DWT	%	Adet3	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	82,00	107	1.607	18,00	552	8.928
2002	451	7.815	83,77	117	1.514	16,23	568	9.329
2003	432	7.045	79,90	147	1.772	20,10	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	50,00	513	6.591	50,00	1.003	13.183
2009	520	6.736	43,90	636	8.592	56,20	1.156	15.328
2010	560	7.246	42,10	665	9.954	57,90	1.225	17.201
2011	547	7.797	39,70	672	11.863	60,30	1.219	19.660
2012	523	8.479	37,60	642	14.093	62,40	1.165	22.572

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2012

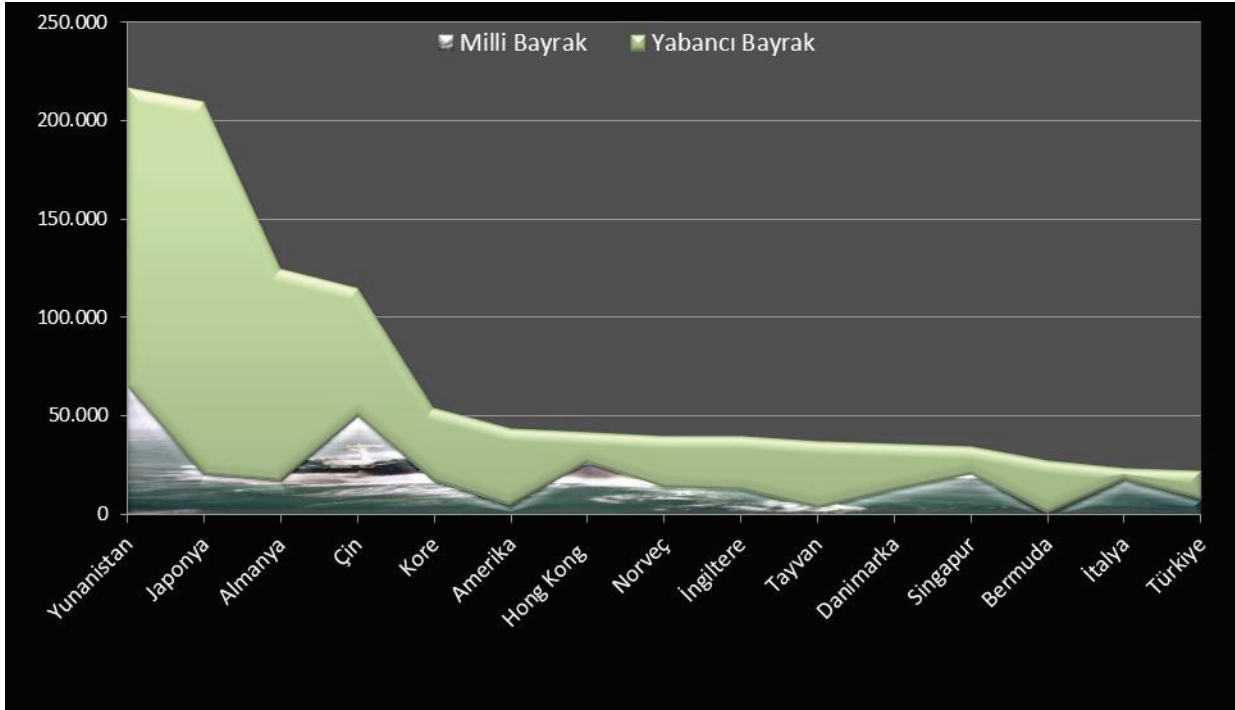
1 Ocak 2012 itibariyle 1000 Grt ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 8.5 milyon dwt, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 14.1 milyon dwt’dur.

GRAFİK (17) :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 217 milyon dwt ile 1. sırada, İtalya 24 milyon dwt ile 14. sırada, Rusya 19 milyon dwt ile 17. sırada ve İran 11 milyon dwt 24. sırada yer almaktadır.

GRAFİK (18) : 15 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri



TABLO (34) : 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2012)
1000 GRT ve üzeri

Sıra	Ülke	Adet	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak				Kontroldeki Filo			
			1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.	No	1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.	No	1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.
1	Yunanistan	737	64.897	207	12,4	2.477	152.252	733	11,7	3.214	217.149	940	11,9
2	Japonya	633	20.761	11	12,1	3.154	189.006	1.229	7	3.787	209.767	1.241	7,9
3	Almanya	390	17.495	1.248	11,8	3.526	108.001	4.338	8,6	3.916	125.496	5.586	8,9
4	Çin	1.702	50.150	487	18,9	1.450	65.461	541	13,8	3.152	115.611	1.028	16,6
5	Kore	680	17.343	75	16,4	471	37.191	375	10,5	1.151	54.534	449	14
6	Amerika	201	5.141	147	23,9	794	39.330	142	12,3	995	44.471	289	14,6
7	Hong Kong	433	26.891	211	6,5	333	15.542	40	13,3	766	42.362	251	9,4
8	Norveç	500	14.361	63	14,5	949	26.331	211	14,7	1.449	40.647	274	14,6
9	İngiltere	330	13.172	360	9	418	27.108	363	14,3	748	40.279	723	12
10	Tayvan	90	4.214	54	16,2	573	33.461	537	10,7	663	37.676	591	11,4
11	Danimarka	327	13.069	591	11,1	581	23.721	587	9,1	908	36.790	1.178	9,8
12	Singapur	534	20.994	323	9,1	313	14.159	86	17,8	847	35.153	409	12,3
13	Bermuda	12	1.234	-	8,3	323	26.705	56	12,6	244	27.939	56	12,3
14	İtalya	553	18.106	71	12,7	202	6.309	41	11,6	755	24.415	112	12,4
15	Türkiye	523	8.479	76	16,5	642	14.093	60	16,2	1.165	22.572	136	16,3
16	Hindistan	294	14.767	23	15,2	76	4.625	6	12,7	370	19.392	29	14,7
17	Rusya	825	4.486	48	28	410	15.605	40	17,5	1.235	19.091	88	24,5
18	Kanada	109	906	7	28,9	225	17.596	333	11	334	18.502	341	16,9
19	Belçika	65	5.846	2	9,9	108	6.741	32	10	173	12.586	35	10
20	Suudi Arabistan	53	1.823	11	20	57	10.510	0	9,1	110	12.333	11	14,4
21	Malezya	249	8.288	60	15,1	75	4.006	5	13,1	324	12.294	64	14,7
22	Endonezya	890	9.142	104	23,7	87	2.439	11	10,7	977	11.581	115	22,5
23	Brezilya	74	2.054	20	21,9	40	9.270	-	14,6	114	11.323	20	19,4
24	İran	44	438	7	16,6	69	10.817	7	10,1	113	11.255	15	12,6
25	Fransa	116	3.213	178	11,3	139	6.878	459	10	255	10.091	636	10,6
26	Hollanda	531	5.052	189	9,5	194	3.789	31	11,9	725	8.840	221	10,1
27	B.A.E.	35	276	1	14,8	241	8.067	31	15,9	276	8.342	32	15,8
28	G.Kıbrıs Rum Cum.	58	2.060	11	10,4	146	4.742	115	18,5	204	6.802	126	16,2
29	Kuveyt	35	3.942	21	15,1	44	2.736	105	12,3	79	6.679	126	13,5
30	Vietnam	441	4.662	18	12,2	81	2.006	8	23,1	522	6.669	27	13,9
	Toplam 30 ülke	11.464	363.143	4.625	15,8	18.107	887.496	10.522	384,7	29.571	1.250.639	15.147	12,9
	Diğer	1.903	25.137	197	22,1	1.899	52.047	554	18,8	3.802	77.184	751	20,3
	Toplam	13.367	388.280	4.822	16,7	20.006	939.544	11.076	11,8	33.373	1.327.824	15.898	13,8
	Bilinmeyen									5.751	126.018	1.756	20,6
Dünya	Toplamı									39.124	1.453.842	17.654	14,8

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2012

Dünyanın kolay bayrakta en fazla filoya sahip otuz ülkenin dağılımı tablosu aşağıdadır. 30 Ülkenin dwt olarak % 29,7'si Milli bayraklarında, % 70,3'ü ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Dünyanın açık sicil bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2011 itibariyle (1000 grt ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Japonya'nın 2'inci, Almanya'nın 3. 'üncü olduğu sıralamada Türkiye 15. sırada yer almıştır. 2010 yılında Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı % 57,9'dan % 2,4 artışla 2011'de % 60,3'e yükselmiştir.

**TABLO (35) : En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu
(İlk 25 Ülke- 300 GRT ve üzeri) (Milli Bayrak)**

Sıra	Bayrak	Adet	1000 GRT	1000 DWT	1000 TEU	DWT %	Yıllık Değişim %
1	Panama	6.741	208.760	319.704	3.128	21,9	5,2
2	Liberya	2.865	117.076	182.877	3.558	12,5	12,4
3	Marshall Island	1.677	71.293	115.864	722	7,9	20,9
4	Hong Kong	1.805	67.928	112.801	1.277	7,7	22,4
5	Singapur	1.765	51.443	78.888	1.037	5,4	19,7
6	Yunanistan	1.074	41.199	72.462	210	5	1,7
7	Malta	1.693	43.911	69.848	491	4,8	15,3
8	Bahama	1.182	480.953	62.773	311	4,3	1,6
9	Çin	2.590	35.615	56.131	518	3,8	9,3
10	İngiltere	908	29.363	39.641	911	2,7	11,1
11	G.Kıbrıs	842	20.715	32.799	454	2,2	1,9
12	Japonya	2.367	16.523	23.188	16	1,6	11,5
13	İtalya	824	18.066	21.271	142	1,5	9
14	Kore	1.032	11.501	18.843	78	1,3	-7,9
15	Norveç	845	14.354	18.001	66	1,2	-3,4
16	Almanya	449	15.266	17.604	1.252	1,2	-1,5
17	Hindistan	456	8.906	15.361	27	1,1	6,9
18	Antigua & Barbuda	1.270	11.080	14.342	844	1	3,3
19	Danimarka	447	11.319	13.708	608	0,9	-3,1
20	Endonezya	2.475	9.046	12.827	118	0,9	10,7
21	bermuda	147	10.606	10.369	42	0,7	2,6
22	Malezya	457	7.095	9.549	61	0,7	-0,8
23	Türkiye	926	6.198	9.294	83	0,6	7,5
24	Hollanda	676	7.741	8.699	297	0,6	12,4
25	Fransa	219	6.373	8.198	178	0,6	1,2
Dünya Toplamı		48.197	977.932	1.461.759	17.666	100	8,4

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2012

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 Grt ve üzeri ilk yirmi ülke bazında sıralaması Tablo (35) dedir.Buna göre dünya filosunun % 21,9'unu bünyesinde bulunduran Panama 1. Sırada, % 12,5'ini bünyesinde bulunduran Liberya 2. Sırada, Marshall Adaları ise % 7,9 ile 3. Sırada yer almaktadır.

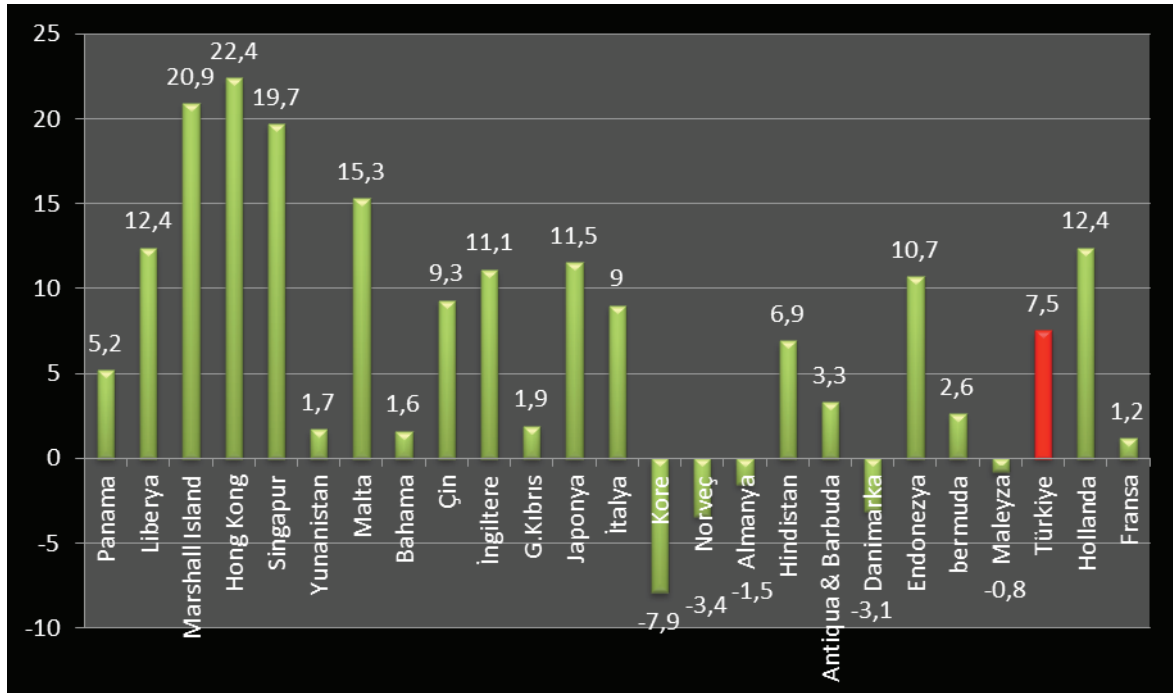
01.01.2012 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 Grt ve üzeri) 158 ülke bazında 48.197 adet gemi ile 1.461.759.000 dwt /977.932.000 grt'dur. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, % 0,6 ile Türkiye 23. Sırada yer almıştır.

Türk Deniz Ticaret filosunun 2000-2012 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 ise 23. sırada

yer almıştır.

GRAFİK (19) : 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 (% 22.4), en fazla düşüş ise Kore bayraklı gemilerde (% 7.9) meydana gelmiş olup, Türk Bayraklı gemi tonajında ise 2011 yılına oranla 2012 yılında % 7.5'lik bir artış olmuştur.

2.1.5. Türk Deniz Ticart 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 36 '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.

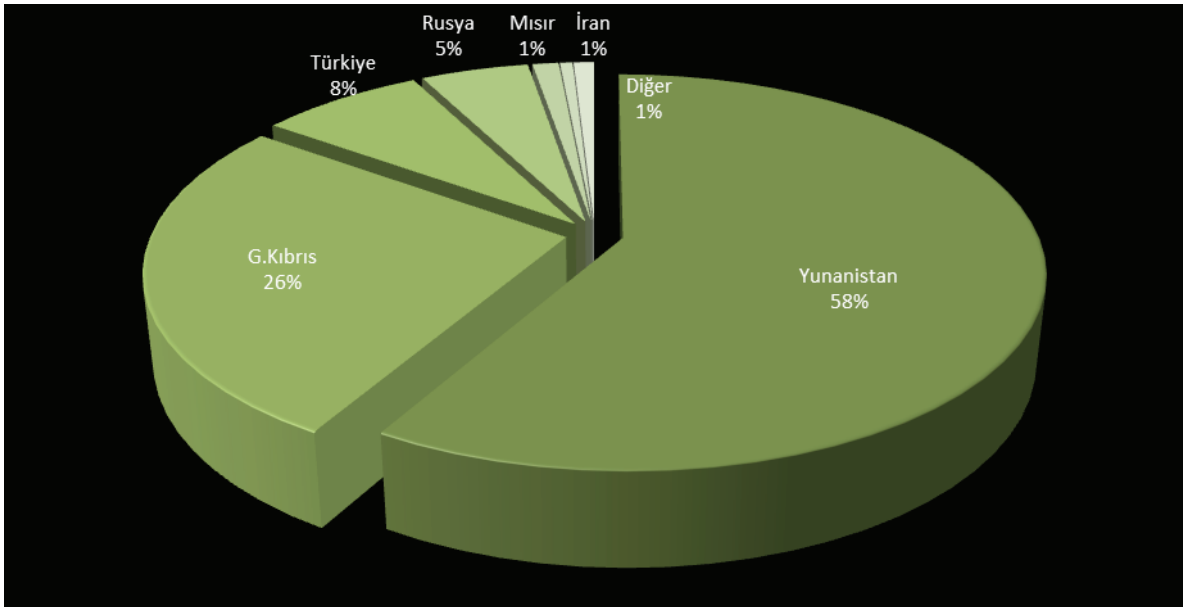
TABLO (36) : Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (01.01 2012) (300 grt ve üzeri)

Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya %	Değişim %
6	Yunanistan	1.074	72.462	5,00%	1,70%
11	G.Kıbrıs	842	32.799	2,20%	1.90%
23	Türkiye	926	9.294	0,60%	7,50%
30	Rusya	1.314	6.124	0,40%	-1.60%
50	Mısır	95	1.485	0,10%	2,30%
66	İran	276	714	0,00%	-39,40%
75	Ukrayna	158	529	0,00%	-21,70%
81	Bulgaristan	36	420	0,00%	-32,00%
97	Suriye	14	129	0,00%	-51,90%
110	Romanya	12	44	0,00%	-72,60%
118	Irak	2	27	0,00%	-

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2012

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 217 milyon dwt, Rusya 19 milyon dwt ve İran 11 milyon dwt ile yer almaktadır.

GRAFİK (20): Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri

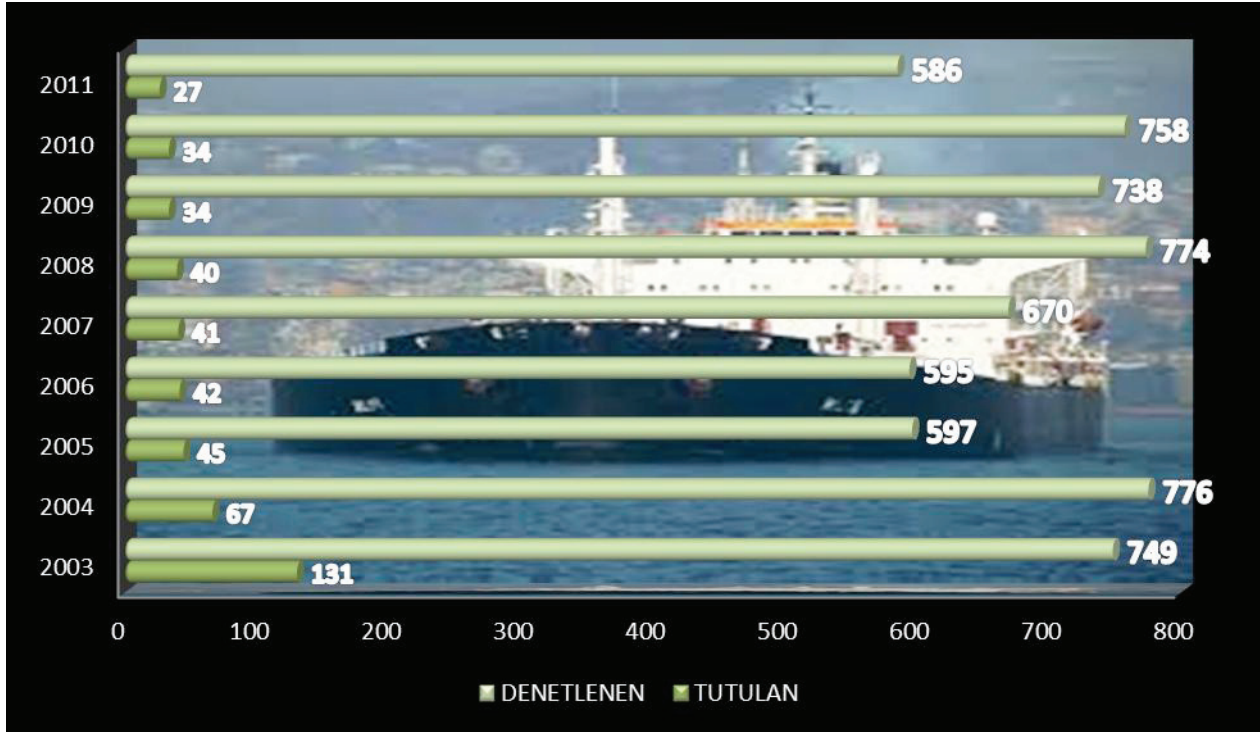


2.1.6. Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları

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 olan gemi tutulma sayıları Nisan 2012 itibariyle 8'dir.

GRAFİK (21) : Yıllara Göre Gemi Tutulmaları



Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

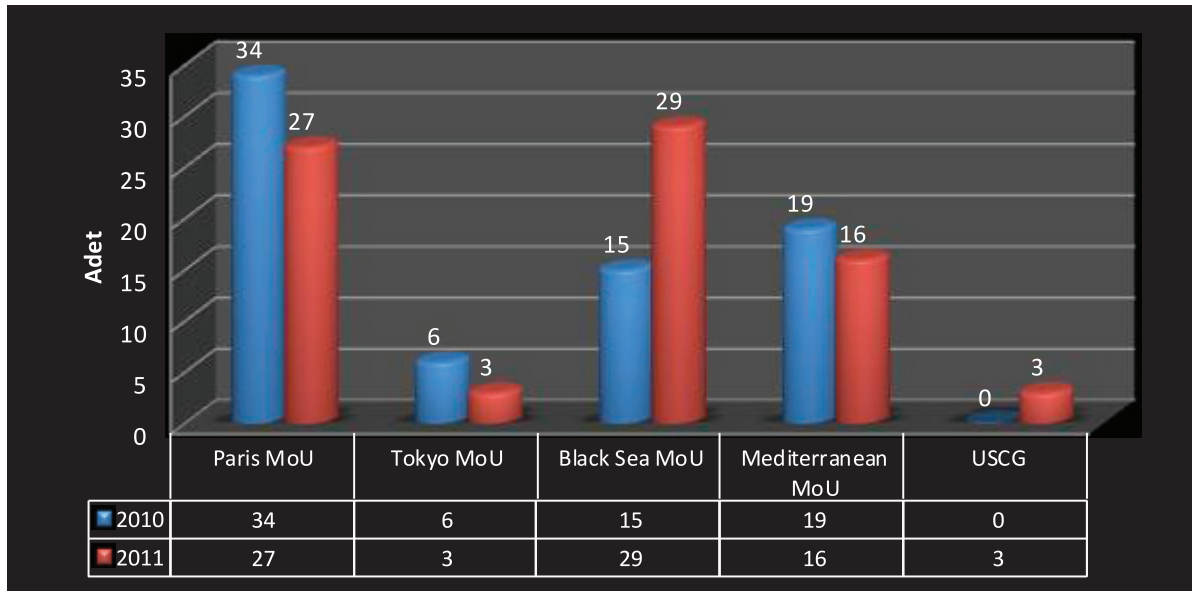
Yapılan istatistiki çalışmalar ile belirlendiği üzere tutulmaların başlıca sebepleri;

- 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.

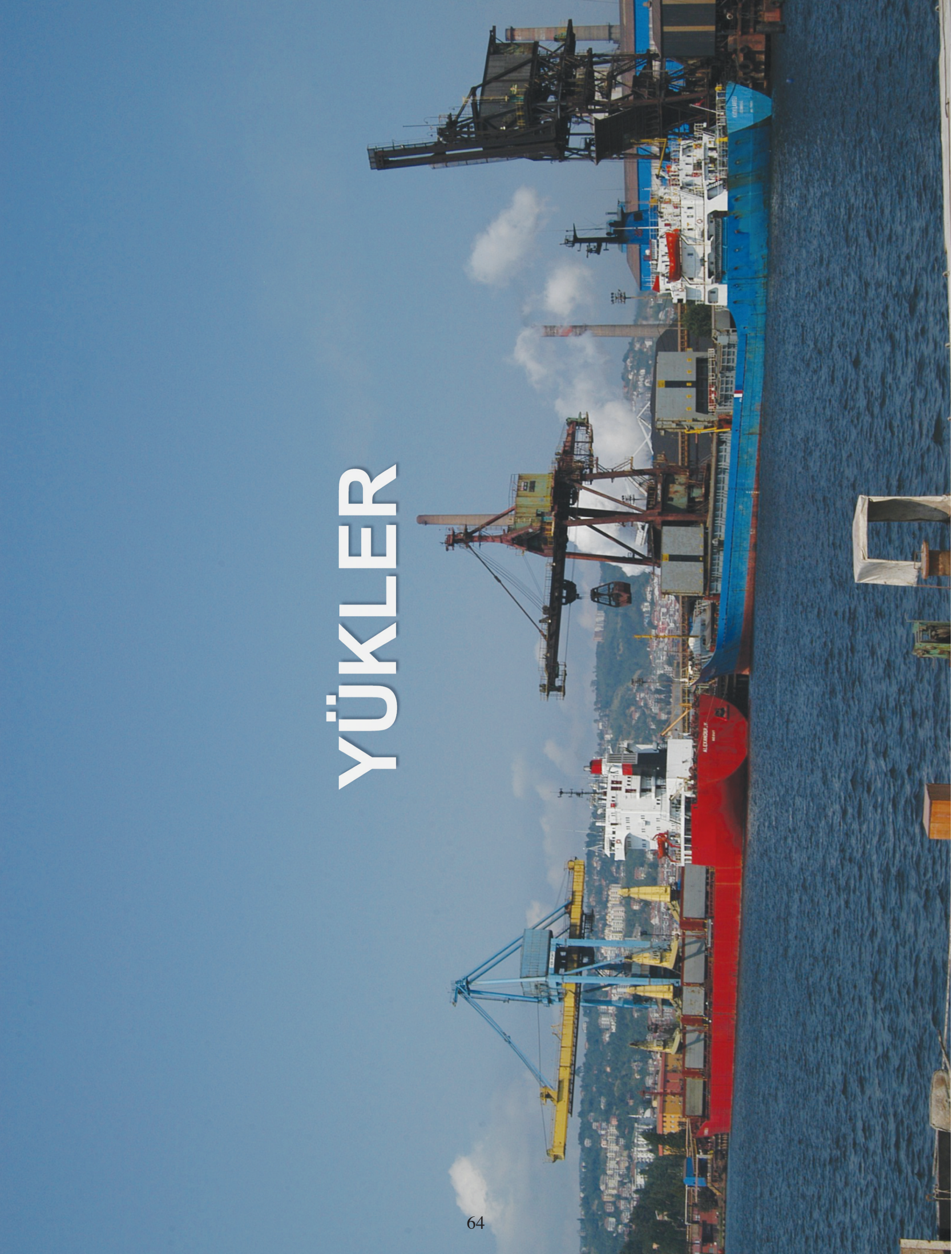
2011 yılı içerisinde Tokyo MoU dahilinde 3 Türk Bayraklı Gemi tutulmuş olup, yayınlanacak olan Tokyo MoU Raporunda Bayrağımızın Kara Liste'den Gri Liste'ye geçeceği açıklanacaktır.

GRAFİK (22) : Tokyo, Akdeniz, Karadeniz Paris MoU ve USCG Gemi Tutulmaları



Tokyo, Akdeniz, Karadeniz, Paris MoU ve USCG Tarafından Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin 2010-2011 grafiği yukarıdadır.

YÜKLER



2.2. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŞINMASINDAKİ GELİŞMELER

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

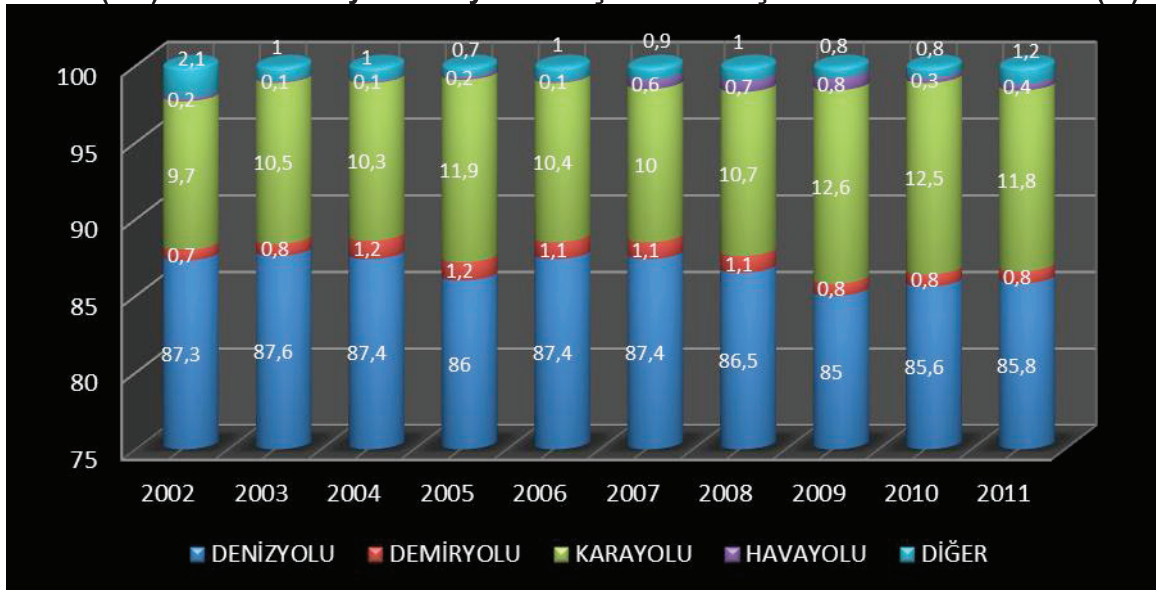
Türkiye konum itibarıyla Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavsak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağındadır. Bu coğrafi avantaj ayrıca 4500 (8333km) deniz millik sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde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

TABLO (37) : Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

YIL	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER
2002	87,3	0,7	9,7	0,2	2,1
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

Kaynak : TÜİK

GRAFİK (23) : Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)



Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2011 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) % 85,8'i Denizyolu ile, % 11,8'si Karayolu ile, % 0,8'i

Demiryolu ile % 1.2'si, diğer yollar ile (Postayla gönderme, Sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,4'ü ise Havayoluyla taşınmıştır.

2010 yılına nazaran 2011 yılında, Denizyolu dış ticaret taşıma hacmi miktar olarak % 0.2 artmış, karayolu % 0.7 oranında azalmış, demiryolunun oranı aynı kalmış, diğer yollar % 0.4 oranında artmış ve havayolunda ise % 0.1'lik bir azalma gerçekleşmiştir.

TABLO (38) : 2010 -2011 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticareti (\$)

Yollar	İthalat \$ 2010	İthalat \$ 2011	İhracat \$ 2010	İhracat \$ 2011	Dış Ticaret \$ 2010	Dış Ticaret \$ 2011	Değişim Yüzdesi 2010-2011
Denizyolu	112.567.878.944	133.434.323.795	58.753.413.786	73.621.892.205	171.321.292.730	207.056.216.000	20,85%
Demiryolu	2.454.682.966	3.185.490.059	992.755.229	1.243.108.048	3.447.438.195	4.428.598.107	28,46%
Karayolu	42.433.409.708	44.513.837.968	45.972.909.642	50.253.928.734	88.406.319.350	94.767.766.702	7,19%
Havayolu	17.406.330.448	21.515.036.762	7.687.672.420	8.583.013.431	25.094.002.868	30.098.050.193	19,94%
Diğer	10.630.556.671	38.184.547.780	522.863.061	1.252.419.153	11.153.419.732	39.436.966.933	253,58%
Toplam	185.492.858.737	240.833.236.364	113.929.614.138	134.954.361.571	299.422.472.875	375.787.597.935	25,50%

Kaynak : TÜİK

2011 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak % 55.1'i Denizyolu ile, % 25,2'si Karayolu ile, % 1,2'si Demiryolu ile % 10.5'i diğer yollar ile (Postayla gönderme, Sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 8'i 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.

Limnlarımıza Gelen Gemi Sayıları

Limnlaraya gelen gemi sayıları ülkelerin deniz ticaretinin artış ve azalışına bağılı olarak değışiklik göstermektedir. 2005-20110 yıllarında Limnlarımıza gelen gemi sayıları tablosu incelendiğinde,

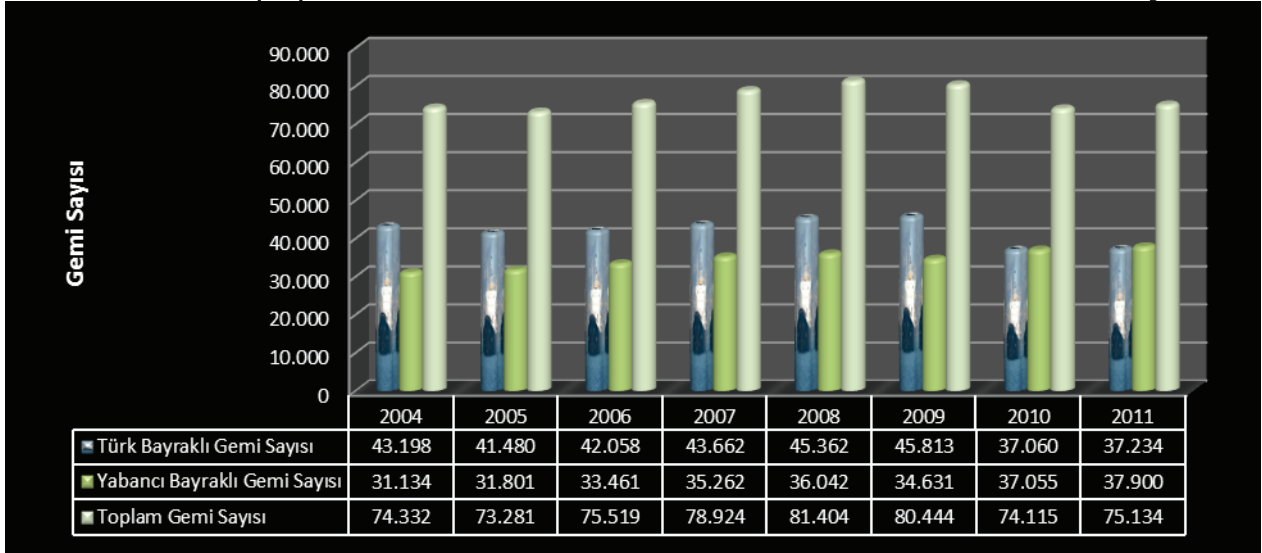
- 2005 yılına nazaran 2006 yılında gemi sayısı % 3,1,
- 2006 yılına nazaran 2007 yılında gemi sayısı % 4,5,
- 2007 yılına nazaran 2008 yılında gemi sayısı % 3,1 artmış,
- 2008 yılına nazaran 2009 yılından gemi sayısı % 1,2 ve
- 2009 yılına nazaran 2010 yılında gemi sayısı % 7,9 azalmış,
- 2010 yılına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

TABLO (39): 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

Kaynak : T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (24): 2004-2011 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları



2011 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle limanlarımıza gelen gemi sayıları incelendiğinde, toplam 75.134 adet gemiden,

- % 14,1'inin(10.559 adet) İzmit limanına,
- % 6,8'inin (5.136 adet) Ambarlı limanına,
- % 6,6'sının (4.983 adet) Aliağa limanına,
- % 5,5'inin (4.127 adet) ise Mersin limanına geldiği görülmektedir.

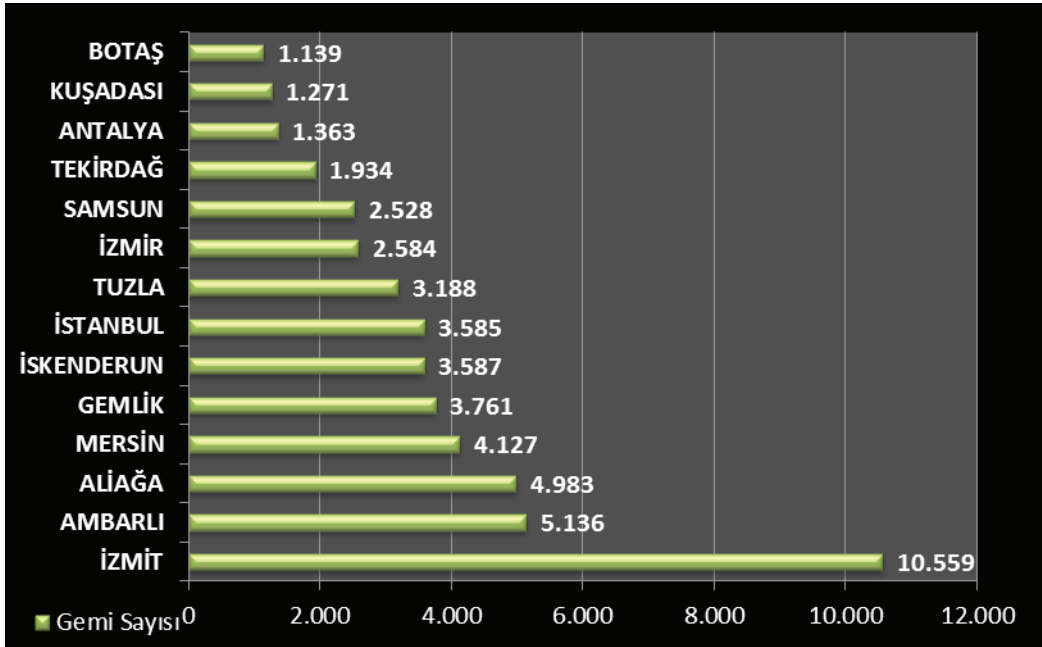
Tablo (40): 2011 Limanlar İtibariyle Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GRT'ları

Sıra	Limanlar	Türk Bayraklı		Yabancı Bayraklı		Toplam	
		Gemi Sayısı	GRT	Gemi Sayısı	GRT	Gemi Sayısı	GRT
1	İZMİR	4.197	16.671.769	6.362	73.592.872	10.559	90.264.641
2	AMBARLI	2.716	16.814.871	2.420	58.974.441	5.136	75.789.312
3	GEMLİK	1.321	5.998.918	2.440	42.137.628	3.761	48.136.546
4	ALİAĞA	1.722	9.676.331	3.261	37.972.934	4.983	47.649.265
5	İZMİR	743	4.657.348	1.841	42.138.983	2.584	46.796.331
6	BOTAŞ	132	1.758.287	1.007	44.924.595	1.139	46.682.882
7	MERSİN	1.183	6.990.658	2.944	37.769.894	4.127	44.760.552
8	İSTANBUL	1.954	2.360.930	1.631	30.929.777	3.585	33.290.707
9	KUŞADASI	518	87.998	753	26.418.759	1.271	26.506.757
10	TUZLA	2.229	13.571.969	959	9.631.926	3.188	23.203.895
11	İSKENDERUN	1.707	3.312.578	1.880	17.521.857	3.587	20.834.435
12	TEKİRDAĞ	745	1.976.205	1.189	14.979.552	1.934	16.955.757
13	ANTALYA	457	886.754	906	10.220.348	1.363	11.107.102
14	SAMSUN	889	2.440.598	1.639	7.812.284	2.528	10.252.882
	Diğer	16.721	18.655.704	8.668	46.287.074	25.389	64.942.778
	TOPLAM	37.234	105.860.916	37.900	501.312.925	75.134	607.173.842

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2011 Yılında Ülkemiz limanlarına gelen gemilerin toplam Grt'a oranı ise, Yabancı bayraklı gemilerin 501.312.925 Grt ile % 85,6, Türk bayraklı gemilerin 105.860.916 Grt ile % 17,4'tür.

Grafik (25): 2011 Yılı Limanlar İtibariyle Gemi Sayıları



Kabotaj Yük Taşımaları

Türk liman ve iskelelerinde 2003-2011 yıllarını kapsayan kabotaj taşıma miktarları feribot içinde araç ile taşınan kabotaj eşyası ve gemiyle taşınan kabotaj taşıması ton bazında Tablo 41 'de belirtildiği gibidir.

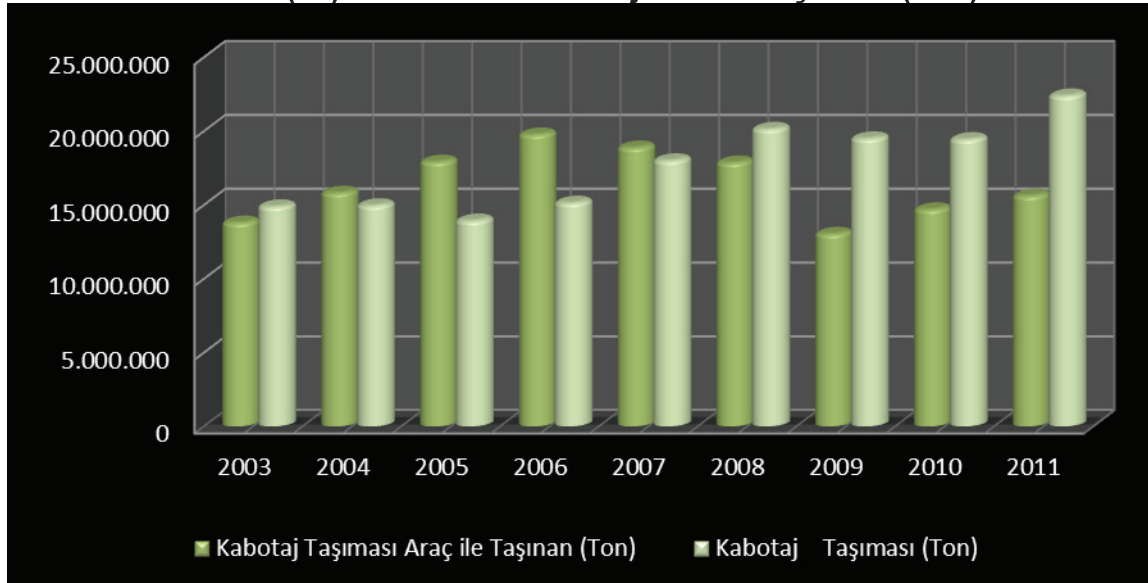
01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı Denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. Ancak, uluslararası düzeyde 2007 yılının Ağustos ayında başlayan küresel krizinde etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, 2009 yılında % 14,4'lük bir düşüş gerçekleşmiş, 2010 yılında % 4,9 ve 2011 yılında ise 11.4 oranında artış olmuştur.

TABLO (41) : 2003-2011 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)

Yıllar	Kabotaj Taşıması Araç ile Taşınan (Ton)	Kabotaj Taşıması (Ton)	Toplam Kabotaj (Ton)	Değişim %
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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (26): 2003-2011 Kabotajda Yük Taşıması (Ton)



2011 yılında kabotaj taşımacılığı (feribot içinde taşınan kamyon-tır) araç içinde taşınan kabotaj yükü 15.612.213 ve dökme veya parsiyel olarak gemiyle taşınan kabotaj yükü ise 22.389.570 ton olmak üzere toplam 38.001.783 tondur. 2003-2011 yılları arasında kabotaj taşımacılığı % 32.5 artmıştır.

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

2011 Yılında dökme veya parsiyel olarak yük cinsleri itibariyle kabotaj taşımacılığı tablosunda, 22.4 milyon tonluk taşımanın ilk üç sırasında dökme sıvı yükler yer almaktadır.

Kabotaj da en fazla taşınan yük sıralaması, % 15.42 ile Motorin, % 7,89 ile Ham Petrol, % 6,83 ile Jet Yakıtı, % 5.72 ile Portland Çimento, % 5,52 ile Rulo Saç % 4,38 ile Kum olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (42) 2011 Yılı Yük Cinsleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı

Yük Cinsi	Yükün Miktarı (Ton)	Toplamdaki %
MOTORİN	3.451.565	15,42%
HAM PETROL	1.765.713	7,89%
JET YAKITI (BENZİN TİPİ)	1.529.146	6,83%
PORTLAND ÇİMENTO	1.281.500	5,72%
RULO SAC	1.236.849	5,52%
KUM	980.073	4,38%
DEMİR CEVHERİ VE KONSANTRELERİ	832.176	3,72%
KURŞUNSUZ BENZİN	821.427	3,67%
İNŞAAT DEMİRİ	762.334	3,40%
KONTEYNER (20 LİK DOLU)	689.078	3,08%
FUEL OIL	652.540	2,91%
CURUF	619.424	2,77%
DİĞER ÇİMENTOLAR	614.566	2,74%
SLAB	577.174	2,58%
KÜTÜK DEMİR	523.640	2,34%
KOK VE YARI KOK KÖMÜRÜ	519.139	2,32%
KİL	495.348	2,21%
HURDA DEMİR	459.580	2,05%
KONTEYNER (40 LİK DOLU)	420.898	1,88%
KONTEYNER (20 LİK BOŞ)	347.425	1,55%
Diğer	3.809.975	17,02%
Toplam	22.389.570	100,00%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2011 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde % 16.3 ile İzmit, % 12 ile Ambarlı ve % 11,2 ile Aliğa limanı ilk üç sırada yer almıştır.

Kabotaj yüklemede İzmit limanı % 21,4 ile 1. sırada, İskenderun limanı % 13,4 ile 2. sırada ve Aliğa limanı % 12.3 ile 3. sırada yer almaktadır.

TABLO (43) : 2011 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar

Sıra	Liman Başkanlıkları	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)
1	İZMİT	4.548.283	2.559.987	7.108.270
2	AMBARLI	930.613	4.308.077	5.238.690
3	ALİAĞA	2.626.308	2.271.030	4.897.338
4	İSKENDERUN	2.847.869	777.309	3.625.178
5	KDZ EREĞLİ	989.407	2.069.621	3.059.028
6	BOTAŞ	1.787.900	4.150	1.792.050
7	KARABİGA	923.717	797.421	1.721.138
8	TUZLA	470.271	1.091.498	1.561.769
9	ÇANAKKALE	1.377.150	125.391	1.502.541
10	MERSİN	453.339	981.167	1.434.506
11	SAMSUN	283.990	944.765	1.228.755
12	İSTANBUL	165.712	936.385	1.102.097
13	TEKİRDAĞ	417.739	658.916	1.076.655
14	GEMLİK	356.054	692.358	1.048.412
15	ANTALYA	36.000	792.580	828.580
16	TRABZON	379.533	410.248	789.781
17	ÜNYE	606.063	172.370	778.433
18	RİZE	17.147	730.020	747.167
19	MARMARA A.	574.365	1.602	575.967
20	İZMİR	106.525	419.216	525.741
21	BANDIRMA	274.521	151.745	426.266
22	TİREBOLU	1.772	349.085	350.857
23	BARTIN	142.808	189.510	332.318
24	YALOVA	45	307.620	307.665
25	ZONGULDAK	171.155	99.261	270.416
26	SİLİVRİ	106.120	112.200	218.320
27	İNEBOLU	200.732	13.534	214.266
28	AMASRA	196.980	900	197.880
29	HOPA	105.650	60.659	166.309
30	GÜLLÜK	149.725	3.150	152.875
31	GÖCEK	0	89.246	89.246
32	FATSA	0	68.760	68.760
33	ERDEK	0	40.053	40.053
34	MARMARİS	0	35.200	35.200
35	ORDU	0	31.820	31.820
36	GİRESUN	4.125	20.945	25.070
37	ÇEŞME	0	24.764	24.764
38	GELİBOLU	0	14.291	14.291
39	DİKİLİ	4.925	9.152	14.077
40	MUDANYA	650	10.902	11.552
41	FETHİYE	0	5.150	5.150
42	VAKFIKEBİR	0	3.000	3.000
43	FOÇA	0	1.550	1.550
44	BOZCAADA	0	1.108	1.108
45	KUŞADASI	0	1.046	1.046
46	ŞİLE	0	480	480
47	BODRUM	0	328	328
	Toplam	21.257.193	22.389.570	43.646.763

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotaj boşaltmasında, Ambarlı limanı % 19.2 ile 1. sırada, İzmit limanı % 11.4 ile 2. sırada ve Aliağa limanı % 10,1 ile 3. sırada yer almaktadır.

TABLO (44) : 2003-2011 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil / Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)

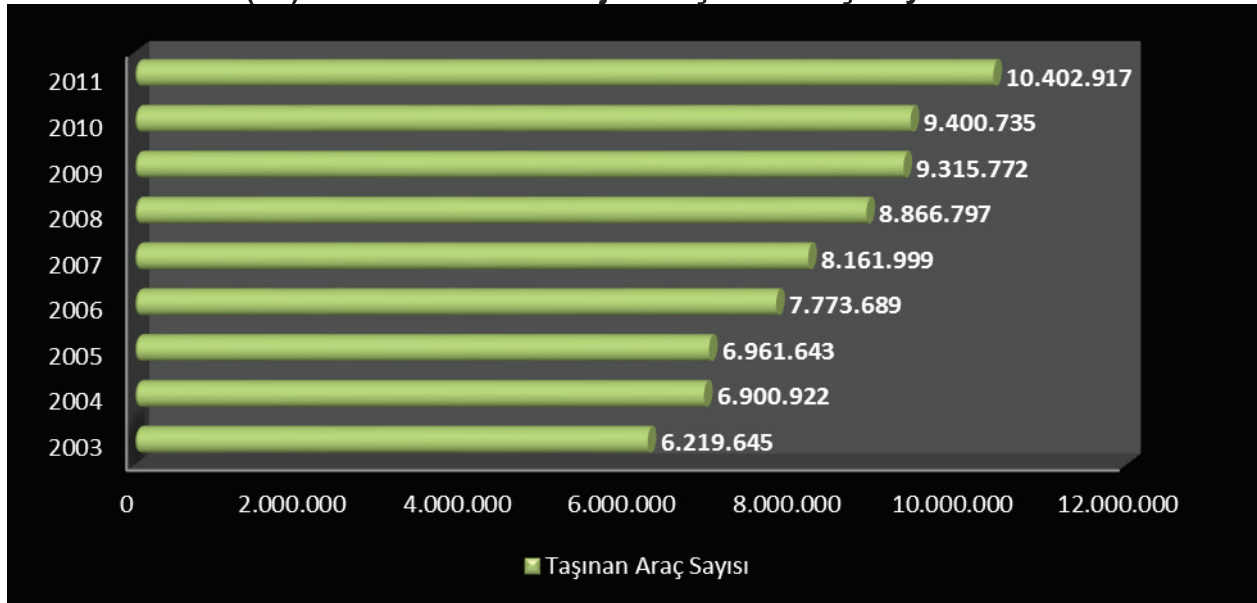
Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim %	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2003	6.219.645	-	35.880.927	-
2004	6.900.922	10,9	40.835.592	13,8
2005	6.961.643	0,9	42.294.836	3,6
2006	7.773.689	11,7	51.978.669	22,9
2007	8.161.999	5	59.942.527	15,3
2008	8.866.797	8,6	82.950.808	38,4
2009	9.315.772	5,1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

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosu incelendiğinde 2003 yılından 2011 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. 2003-2011 yıllarında kabotajda taşınan araç sayılarındaki en büyük artış % 11,7 olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılında araç sayısında % 10,7 artış , adetxmil'de ise % 0,4'lük azalış gerçekleşmiştir. 2003-2011 yıllarında taşınan araç sayısında % 67,2'lik bir artış olmuştur.

2003-2011 yıllarında kabotajda araç içinde taşınan yüklerin ton-mil miktarındaki en büyük artış % 47,4 ile 2006 yılında gerçekleşmiş ancak global ekonomik krizin kabotaj taşımacılığı etkisi 2008 yılındaki % -7,6 ve 2009 yılındaki % -25,3 olarak azalmış, ancak 2011 yılında ise % 7,8 olarak artmıştır. 2011 yılında 2003-2011 yıllarında araç içinde taşınan yükün ton-mil artışı % 146'dır.

GRAFİK (27) : 2003-2011 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı



TABLO (45) : 2003-2011 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil)

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim %	Yolcu (AdetxMil)	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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda taşınan yolcu sayıları tablosunda, en fazla artış % 13 ile 2004 , % 10,7 ile 2007 yıllarında gerçekleşmiştir. 2003-2011 yıllarında kabotajda taşınan yolcu sayısında % 57,1'lik, Yolcu AdetxMil 'de ise % 55.3'lük 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. 2011 yılında ise % 1.7'lik bir artış gerçekleşmiştir. 2011 yılında Yolcu adetxmil'de ise % 0,8'lik bir artış olmuştur.

GRAFİK (28) : 2003-2011 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı

TABLO (46): 2004-2011 Kamu/Özel Sektöre Verilen ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları

Gemi Tipleri	2006 TEŞVİK MİKTARI (YTL)	2007 TEŞVİK MİKTARI (YTL)	2008 TEŞVİK MİKTARI (YTL)	2009 TEŞVİK MİKTARI (TL)	2010 TEŞVİK MİKTARI (TL)	2011 TEŞVİK MİKTARI (TL)
Balıkçı gemileri	84.421.667	82.908.757	87.061.742	105.367.782	128.751.622	137.043.503
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	19.846.726	19.671.717	23.407.240	25.371.005	32.122.177	44.518.922
Ticari Yatlar	6.413.150	6.901.973	6.862.210	6.495.023	9.481.135	15.396.001
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	113.613.856	130.773.444	143.125.968	151.080.558	188.186.588	211.949.507
Tankerler	21.206.102	20.656.402	24.332.019	26.681.860	32.646.437	33.351.944
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	17.327.253	20.097.654	23.851.494	27.477.745	35.141.718	42.049.302
TOPLAM	262.828.754	281.009.987	308.640.674	342.473.973	426.329.678	484.309.180

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

- Yolcu gemileri ve Feribotlar % 43.8
- Balıkçı Gemileri % 28.3
- Tankerler % 6.9
- Romorkörler ve Hizmet Gemileri % 9.2
- Dökme ve Kuruyük Gemileri % 8.6
- Ticari Yatlar % 3.2

oranında teşvikten yararlanılmıştır.

TABLO (47) : ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı

YILLAR	KAMU SEKTÖRÜ				ÖZEL SEKTÖR			
	VERİLEN YAKIT (MTON)	%	TEŞVİK MİKTARI (TL)	%	VERİLEN YAKIT (MTON)3	%	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
TOPLAM	765.646	32	843.347.272	33	1.605.426	68	1.698.898.890	67

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2004-2011 yıllarında 7 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne 843.347.272 TL, özel sektöre ise 1.698.898.890 TL teşvik verilmiştir.

- Son yedi 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 ise özel sektör tarafından

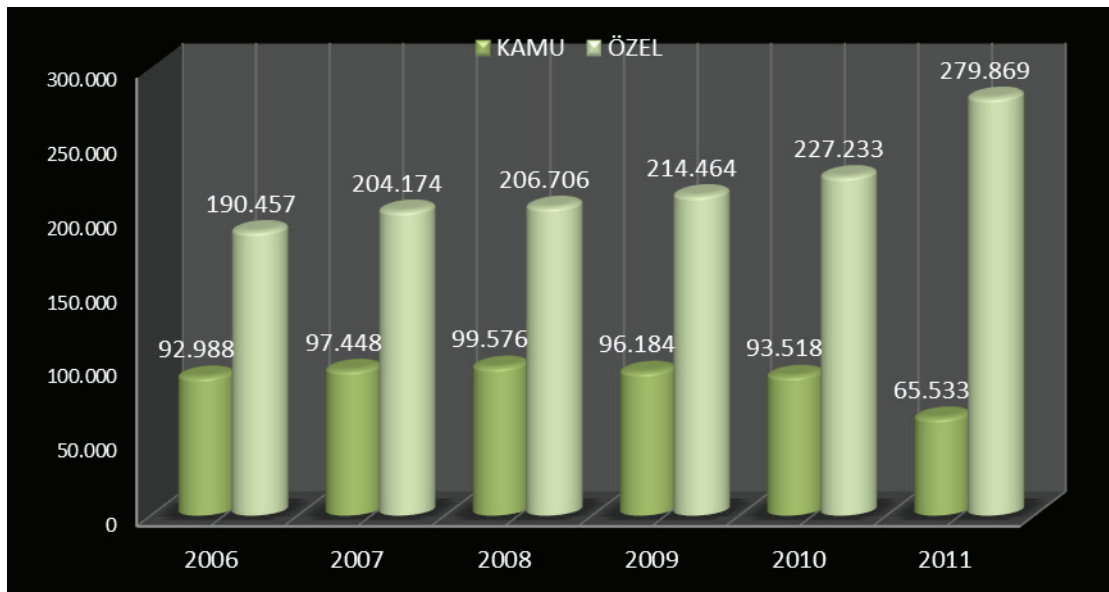
kullanılmıştır.

2004-2011 yıllarında 7 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne ait deniz araçları tarafından 765.646 mton, özel sektöre ait deniz araçları tarafından ise 1.605.426 mton ÖTV'siz yakıt kullanılmıştır.

- Son yedi 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

kullanılmıştır.

GRAFİK (29) : 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.

2011 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 173.555.184 ton, ihracatı ise 81.779.528 ton olarak gerçekleşmiştir.

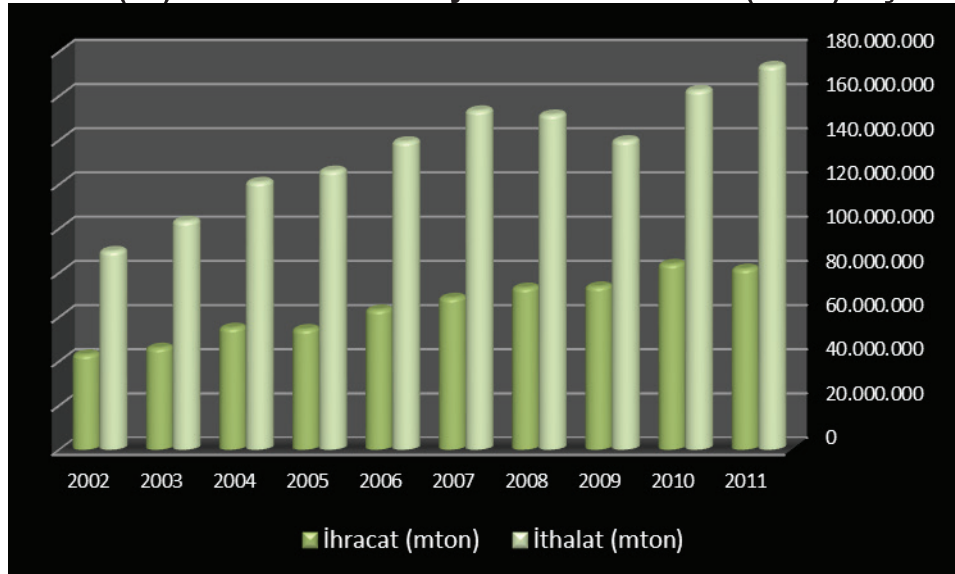
TABLO (48) : 2002-2011 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları (Ton)

Yıllar	Toplam Dış Ticaret	İhracat	İthalat	T/B Gemi Payı	TB %	YB %
2002	132.832.579	43.004.046	89.828.533	44.167.451	33	67
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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo 48 verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2010 yılına nazaran 2011 yılında ihracat taşımaları 83.9 milyon tondan 81.8 milyon tona düşmüş, ithalat taşımaları ise 162.6 milyon tondan 173.5 milyon tona yükselmiştir.

GRAFİK (30): 2002-2011 Denizyolu İthalat-İhracat (mton)Taşımaları



2011 Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay % 17'dir.

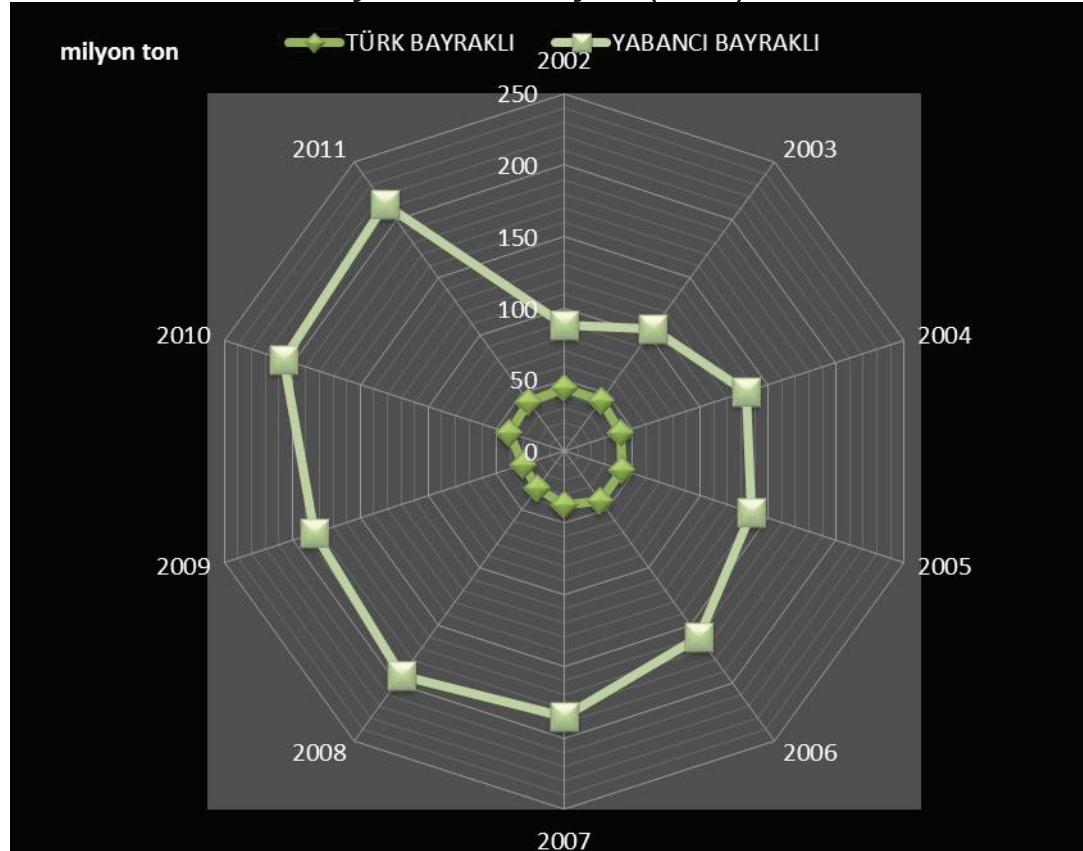
Türk Bayraklı gemiler 2002-2011 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 19.8 oranında pay almışlardır.

TABLO (49): 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
2002	30.562.121	34	13.605.330	32	59.266.412	66	29.398.716	68	44.167.451	88.665.128
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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (31) : Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)



2011 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayırmalı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 81.8 milyon tonun 12.3 milyon tonu, % 15'i Türk bayraklı gemilerle; 69.5 milyon tonu, % 85'i yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 173.5 milyon tonun, 30.1 milyon tonu % 17'si Türk Bayraklı gemilerle, 143.4 milyon tonu % 83'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

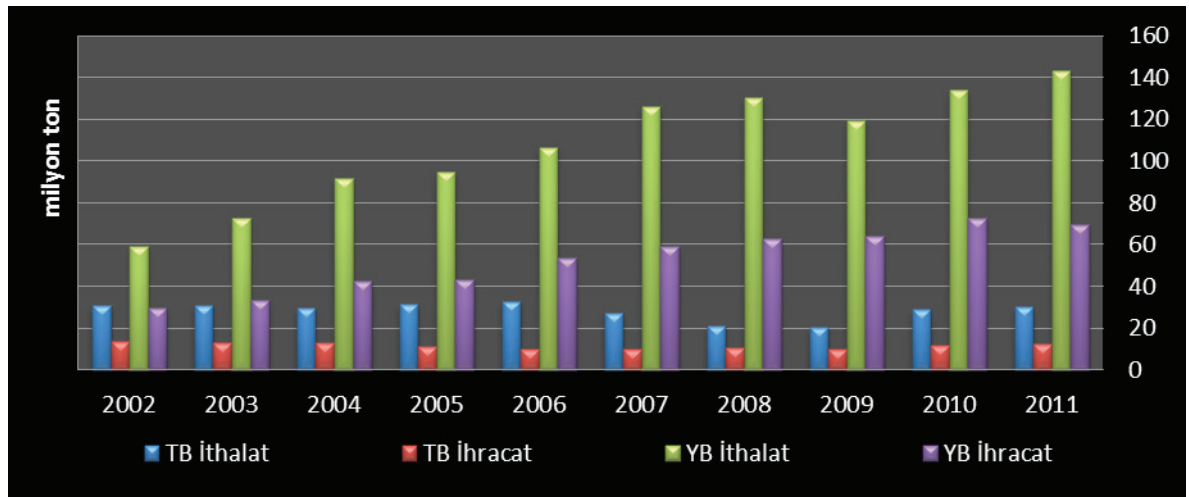
Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2002 yılında 132.8 milyon tonluk taşıma hacminin 2011'de 255.3 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 89.8 milyon tondan 173.5 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 43.0 milyon tondan 81.8 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2002 yılında ihracatta 13.6 milyon tondan 2011 yılında 12.3 milyon tona gerilediği, ithalatta ise 2002 yılında 30.5 milyon tondan 2011 yılında 30.1 milyon tona gerilediği Tablo 49 'da görülmektedir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2002 yılında ihracatta 29.4 milyon tondan 2011 yılında 69.5 milyon tona, ithalatta ise 2002 yılında 59.3 milyon tondan 2011 yılında 143.4 milyon tona yükselmiştir.

2011 verilerine göre ihracat yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasında 2010 yılına nazaran % 1'lik yükselme, ithalat yüklerinin taşınmasında ise % 1'lik gerileme görülmektedir.

GRAFİK (32): Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri



2011 Yılında denizyoluyla yapılan ihracatımızda miktar ve değer olarak yabancı bayraklı gemilerin kendi ülkelerine ve diğer ülkelere taşımaları tablosunda ilk altı sırada kolay bayrak ülkelerinin gemileri yer almaktadır.

TABLO (50) : Denizyoluyla Yapılan İhracatta Yabancı Bayraklı Gemilerin Kendi Ülkelerine ve Diğer Ülkelere Taşımaları-Miktar/Değer (İlk 25 Bayrak)

Sıra		Bayrak	Mton	\$
1	Diğer Ülkelere	Panama	13.886.371	12.506.022.921
	Kendi Ülkesine	Panama	12.308	17.222.344
		Toplam Panama	13.898.679	12.523.245.265
2	Diğer Ülkelere	Liberya	5.590.876	5.767.167.518
	Kendi Ülkesine	Liberya	9.281	12.609.017
		Toplam Liberya	5.600.157	5.779.776.535
3	Diğer Ülkelere	Kes.Ülke ve Bölge	5.334.904	4.479.356.816
	Kendi Ülkesine	Kes.Ülke ve Bölge	534	960.147
		Toplam Kes.Ülke ve Bölge	5.335.438	4.480.316.963
4	Diğer Ülkelere	Malta	4.564.885	5.149.308.795
	Kendi Ülkesine	Malta	178.771	141.075.487
		Toplam Malta	4.743.656	5.290.384.282
5	Diğer Ülkelere	Marshall Adaları	3.664.917	4.003.828.914
	Kendi Ülkesine	Marshall Adaları	2.930	17.887.981
		Toplam Marshall Adaları	3.667.847	4.021.716.895
6	Diğer Ülkelere	Antigua & Barbuda	2.604.169	1.991.917.523
	Kendi Ülkesine	Antigua & Barbuda	744	1.119.834
		Toplam Antigua & Barbuda	2.604.913	1.993.037.357
7	Diğer Ülkelere	İtalya	793.531	3.187.762.106
	Kendi Ülkesine	İtalya	470.810	1.457.058.951
		Toplam İtalya	1.264.341	4.644.821.057
8	Diğer Ülkelere	Hollanda	1.034.669	371.736.447
	Kendi Ülkesine	Hollanda	65.819	23.641.917
		Toplam Hollanda	1.100.488	395.378.364
9	Diğer Ülkelere	Hong Kong	1.049.925	767.844.165
	Kendi Ülkesine	Hong Kong	46.095	40.038.998
		Toplam Hong Kong	1.096.020	807.883.163
10	Diğer Ülkelere	Rusya	305.046	136.902.619
	Kendi Ülkesine	Rusya	785.628	235.079.482
		Toplam Rusya	1.090.674	371.982.101
11	Diğer Ülkelere	Almanya	1.012.102	942.375.003
	Kendi Ülkesine	Almanya	74.003	117.271.861
		Toplam Almanya	1.086.105	1.059.646.864
12	Diğer Ülkelere	Moldova	907.538	316.012.826
	Kendi Ülkesine	Moldova	1.055	1.352.276
		Toplam Moldova	908.593	317.365.102
13	Diğer Ülkelere	Gürcistan	827.881	331.510.808
	Kendi Ülkesine	Gürcistan	29.783	4.648.359
		Toplam Gürcistan	857.664	336.159.167
14	Diğer Ülkelere	İngiltere	710.926	741.183.040
	Kendi Ülkesine	İngiltere	136.727	241.236.197
		Toplam İngiltere	847.653	982.419.237
15	Diğer Ülkelere	St Vincent	834.755	294.727.689
	Kendi Ülkesine	St Vincent	1.239	1.717.316
		Toplam St Vincent	835.994	296.445.005
16	Diğer Ülkelere	Yunanistan	672.321	437.191.423
	Kendi Ülkesine	Yunanistan	162.722	49.747.129
		Toplam Yunanistan	835.043	486.938.552

17	Diğer Ülkelere	Singapur	714.531	1.080.046.046
	Kendi Ülkesine	Singapur	69.539	42.982.712
		Toplam Singapur	784.070	1.123.028.758
18	Diğer Ülkelere	Kamboçya	773.833	153.905.517
	Kendi Ülkesine	Kamboçya	1.800	1.087.631
		Toplam Kamboçya	775.633	154.993.148
19	Diğer Ülkelere	Tanzanya	560.151	130.465.475
	Kendi Ülkesine	Tanzanya	496	375.169
		Toplam Tanzanya	560.647	130.840.644
20	Diğer Ülkelere	Bahama	545.855	751.527.615
	Kendi Ülkesine	Bahama	1.202	3.491.691
		Toplam Bahama	547.057	755.019.306
21	Diğer Ülkelere	Sierra Leone	445.299	99.092.781
	Kendi Ülkesine	Sierra Leone	417	587.107
		Toplam Sierra Leone	445.716	99.679.888
22	Diğer Ülkelere	Danimarka	426.815	342.852.408
	Kendi Ülkesine	Danimarka	10.991	6.341.748
		Toplam Danimarka	437.806	349.194.156
23	Diğer Ülkelere	Komoro	386.793	86.501.783
	Kendi Ülkesine	Komoro	345	719.938
		Toplam Komoro	387.138	87.221.721
24	Diğer Ülkelere	Togo	352.675	59.624.955
	Kendi Ülkesine	Togo	153	313.532
		Toplam Togo	352.828	59.938.487
25	Diğer Ülkelere	Belize	296.898	101.599.327
	Kendi Ülkesine	Belize	815	2.247.845
		Toplam Belize	297.713	103.847.172

Kaynak : TÜİK

TÜİK verileri dikkate alındığında, 2011 yılında denizyoluyla yapılan ihracat taşımalarımızda miktar olarak Panama bayraklı gemiler 13.9 milyon ton, Liberya 5.6 milyon ton ve Kes.Ülke ve Bölge bayraklı gemiler 5.3 milyon ton yük taşımışlardır.

2011 Yılında denizyoluyla yapılan ihracat taşımalarımızda miktar olarak Panama bayraklı gemiler % 16.6 ile birinci sırada, Türk Bayraklı gemiler ise % 15 ile ikinci sırada yer almaktadır.

2011 Yılında denizyoluyla yapılan ihracat taşımalarımızda değer olarak Panama bayraklı gemiler 12.5 Milyar dolarlık, Liberya bayraklı gemiler 5.8 milyar dolarlık, Kes.Ülke ve Bölge bayraklı gemiler ise 4.5 milyar dolarlık yük taşımışlardır.

TÜİK verileri dikkate alındığında, 2011 yılında denizyoluyla yapılan ithalat taşımalarımızda miktar olarak Panama bayraklı gemiler 21.5 milyon ton, Malta bayraklı gemiler 14.1 milyon ton, Liberya bayraklı gemiler ise 11.6 milyon ton yük taşımışlardır.

2011 Yılında denizyoluyla yapılan ithalat taşımalarımızda değer olarak Panama bayraklı gemiler 17.9 milyar dolarlık, Malta bayraklı gemiler 9.8 milyar dolarlık , Liberya bayraklı gemiler ise 13.3 milyar dolarlık yük taşımışlardır.

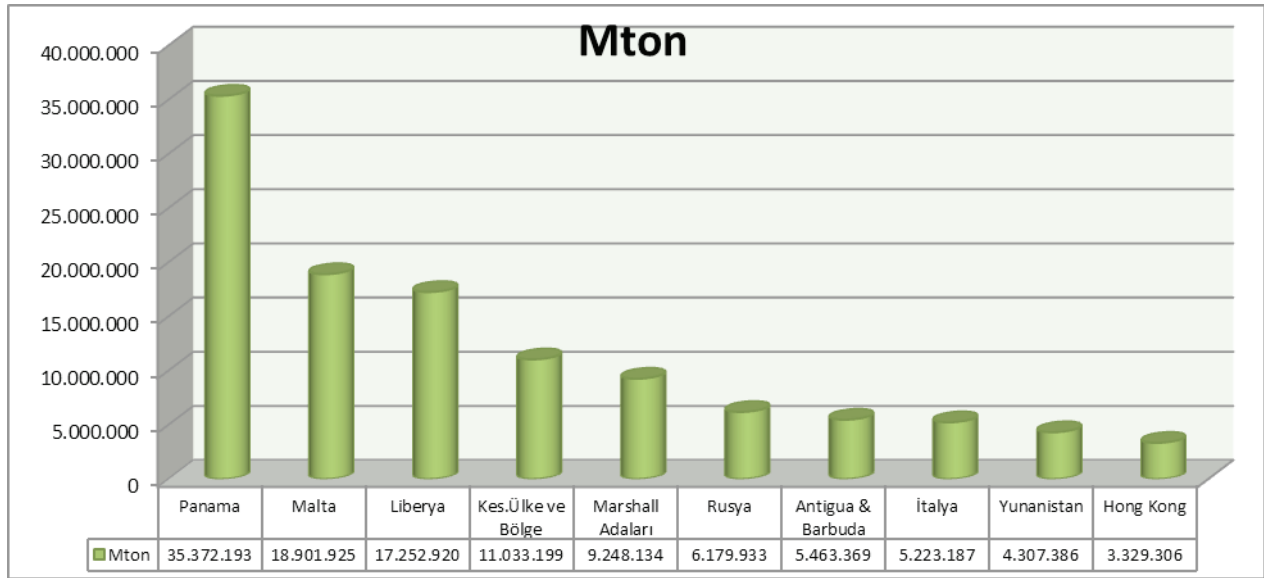
TABLO (51) : Denizyoluyla Yapılan İthalatta Yabancı Bayraklı Gemilerin Kendi Ülkelerine ve Diğer Ülkelere Taşımaları-Miktar/Değer (İlk 25 Bayrak)

2011	Sıra	Bayrak	Mton	\$
1	Diğer Ülkelere	Panama	21.468.499	17.871.053.105
	Kendi Ülkesine	Panama	5.015	2.259.480
		Toplam Panama	21.473.514	17.873.312.585
2	Diğer Ülkelere	Malta	14.096.880	9.790.674.415
	Kendi Ülkesine	Malta	61.389	43.404.532
		Toplam Malta	14.158.269	9.834.078.947
3	Diğer Ülkelere	Liberya	11.652.651	13.321.616.226
	Kendi Ülkesine	Liberya	112	512.117
		Toplam Liberya	11.652.763	13.322.128.343
4	Diğer Ülkelere	Kes. Ülke ve Bölge	5.697.745	6.481.217.850
	Kendi Ülkesine	Kes. Ülke ve Bölge	16	37.600
		Toplam Kes. Ülke ve Bölge	5.697.761	6.481.255.450
5	Diğer Ülkelere	Marshall Adaları	5.580.287	4.524.654.877
	Kendi Ülkesine	Marshall Adaları	0	0
		Toplam Marshall Adaları	5.580.287	4.524.654.877
6	Diğer Ülkelere	Rusya	827.594	509.339.665
	Kendi Ülkesine	Rusya	4.261.665	1.438.476.630
		Toplam Rusya	5.089.259	1.947.816.295
7	Diğer Ülkelere	İtalya	2.664.039	4.159.084.556
	Kendi Ülkesine	İtalya	1.294.807	1.590.629.943
		Toplam İtalya	3.958.846	5.749.714.499
8	Diğer Ülkelere	Yunanistan	3.002.642	1.925.167.201
	Kendi Ülkesine	Yunanistan	469.701	453.400.262
		Toplam Yunanistan	3.472.343	2.378.567.463
9	Diğer Ülkelere	Hong Kong	3.328.296	1.641.649.274
	Kendi Ülkesine	Hong Kong	1.010	8.467.755
		Toplam Hong Kong	3.329.306	1.650.117.029
10	Diğer Ülkelere	Antigua & Barbuda	2.858.456	4.905.420.656
	Kendi Ülkesine	Antigua & Barbuda	0	0
		Toplam Antigua & Barbuda	2.858.456	4.905.420.656
11	Diğer Ülkelere	Kamboçya	2.512.956	667.911.629
	Kendi Ülkesine	Kamboçya	10.254	3.436.232
		Toplam Kamboçya	2.523.210	671.347.861
12	Diğer Ülkelere	Kolombiya	145.743	234.825
	Kendi Ülkesine	Kolombiya	2.219.774	370.631
		Toplam Kolombiya	2.365.517	605.456
13	Diğer Ülkelere	İngiltere	1.964.477	2.541.080.212
	Kendi Ülkesine	İngiltere	331.401	267.590.624
		Toplam İngiltere	2.295.878	2.808.670.836
14	Diğer Ülkelere	Komoro	1.960.740	454.001.507
	Kendi Ülkesine	Komoro	5.959	2.343.700
		Toplam Komoro	1.966.699	456.345.207
15	Diğer Ülkelere	Norveç	1.788.636	622.024.586
	Kendi Ülkesine	Norveç	2.876	5.226.418
		Toplam Norveç	1.791.512	627.251.004
16	Diğer Ülkelere	Gürcistan	1.662.824	707.099.375
	Kendi Ülkesine	Gürcistan	57.156	26.281.082
		Toplam Gürcistan	1.719.980	733.380.457

17	Diğer Ülkelere	Ukrayna	705.048	249.137.008
	Kendi Ülkesine	Ukrayna	996.186	437.266.909
		Toplam Ukrayna	1.701.234	686.403.917
18	Diğer Ülkelere	Singapur	1.635.865	2.015.719.974
	Kendi Ülkesine	Singapur	6.298	14.865.898
		Toplam Singapur	1.642.163	2.030.585.872
19	Diğer Ülkelere	St. Kitts ve Nevis	1.522.163	363.080.586
	Kendi Ülkesine	St. Kitts ve Nevis	0	0
		Toplam St. Kitts ve Nevis	1.522.163	363.080.586
20	Diğer Ülkelere	Bahama	1.497.845	1.347.878.200
	Kendi Ülkesine	Bahama	2.775	999.000
		Toplam Bahama	1.500.620	1.348.877.200
21	Diğer Ülkelere	Moldova	1.432.223	451.986.410
	Kendi Ülkesine	Moldova	21.619	10.650.190
		Toplam Moldova	1.453.842	462.636.600
22	Diğer Ülkelere	Amerika	163.928	244.054.558
	Kendi Ülkesine	Amerika	1.129.073	390.336.350
		Toplam Amerika	1.293.001	634.390.908
23	Diğer Ülkelere	St. Vincent	1.244.418	433.098.326
	Kendi Ülkesine	St. Vincent	3.737	1.251.333
		Toplam St. Vincent	1.248.155	434.349.659
24	Diğer Ülkelere	Brezilya	554	2.586.405
	Kendi Ülkesine	Brezilya	1.118.486	222.466.058
		Toplam Brezilya	1.119.040	225.052.463
25	Diğer Ülkelere	Hollanda	731.293	789.656.178
	Kendi Ülkesine	Hollanda	281.690	203.800.382
		Toplam Hollanda	1.012.983	993.456.560

Kaynak TÜİK

TABLO (33) : Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizde Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşıma-Miktarı



2.2.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2011 yılı ihracat ve ithalat taşımaları miktar olarak en fazla ithalat ve ihracat yapılan ilk yirmi beş yük cinsi dikkate alınarak aşağıdaki tablolar düzenlenmiştir.

Miktar olarak değerlendirildiğinde; 81,8 milyon ton olarak gerçekleşen 2011 yılı denizyolu ihracatımızın en büyük kalemleri 20'lik dolu konteyner (% 19,4), 40'lık dolu konteyner (% 15.5) ve portland çimento (% 7,6) olarak gerçekleşmiştir

**TABLO (52) :Denizyolu İhracatımızın Başlıca Yüklere Göre Dağılımı
(Miktar/Ton)**

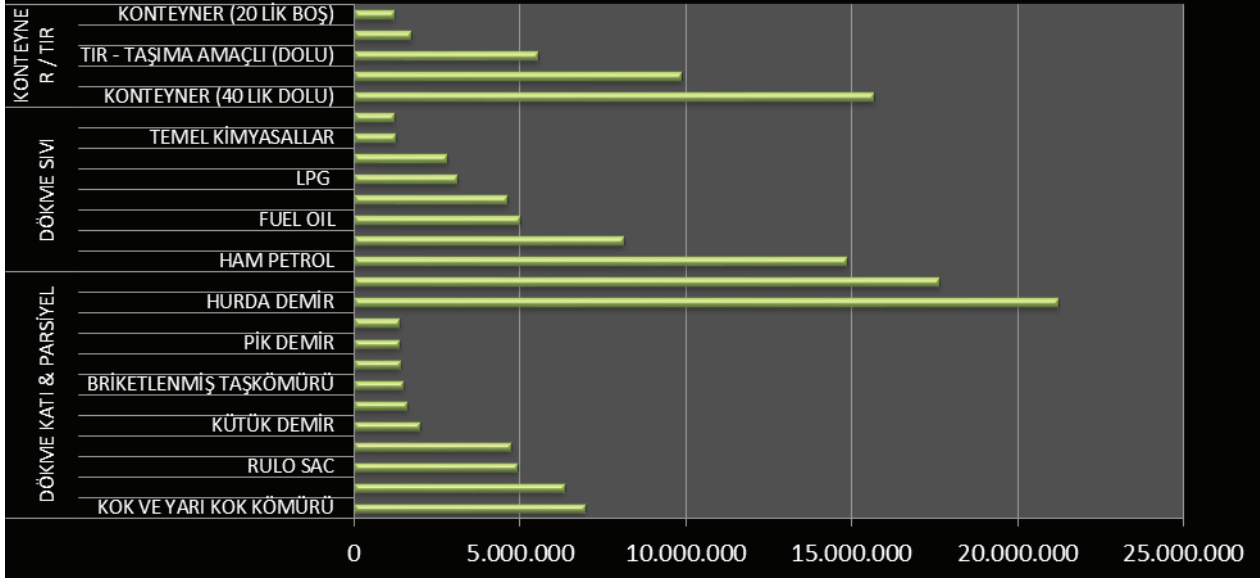
İHRACAT		
Sıra	Yük Cinsi	Miktar (Ton)
1	KONTEYNER (20 LİK DOLU)	15.855.062
2	KONTEYNER (40 LİK DOLU)	12.675.328
3	PORTLAND ÇİMENTO	6.214.560
4	İNŞAAT DEMİRİ	5.642.945
5	FUEL OIL	5.294.876
6	FELDİSPAT	3.843.605
7	TIR - TAŞIMA AMAÇLI (DOLU)	3.695.449
8	KURŞUNSUZ BENZİN	2.316.644
9	KÜTÜK DEMİR (SÜREKLİ DÖKÜM KÜTÜKLER)	2.251.024
10	KLINKER	2.249.015
11	RULO SAC	1.675.334
12	PROFİL DEMİR/BORU	1.272.684
13	KONTEYNER (40 LİK BOŞ)	1.146.923
14	DEMİR-ÇELİK ÜRÜNLERİ	1.142.358
15	SODYUM KARBONAT (ÇAMAŞIR SODASI)	1.128.123
16	MERMER VE DİĞ.KALKERLİ SÜSLEME TAŞ.	888.617
17	HAM PETROL	674.400
18	BEYAZ ÇİMENTO	549.738
19	KALSİT	486.554
20	MUCUR (MICIR)	481.136
21	MOTORİN	477.831
22	İNŞAAT İŞLERİNDE KULLANILAN ALÇILAR	455.301
23	GASS OİL	436.508
24	KROM CEVHERİ VE KONSANTRESİ	426.481
25	ETİBOR (BORAKS PENTAHİDRAT)	385.765
	Diğer Yükler	10.113.267
	TOPLAM	81.779.528

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Miktar olarak dökme ve parsiyel yükler olarak değerlendirildiğinde ise; 81.8 milyon tonluk 2010 yılı denizyolu ihracatımızın 1 sırasında 6.2 milyon ton ile Portland çimento, 2. sırasında 5.6 milyon ton ile inşaat demiri ve 3. sırada ise 5,3 milyon ton ile fuel oil yer almaktadır.

Miktar olarak değerlendirildiğinde , 173.5 Milyon ton olarak gerçekleşen 2011 yılı denizyolu ithalatımızın en büyük kalemleri hurda demir % 12.2, taş kömürü % 10.2 ve konteyner (40'lık dolu) % 9,0 olarak gerçekleşmiştir

GRAFİK (34) 2011 Yılı Denizyolu İthalatının Yük Cinslerine Dağılımı (Ton)



TABLO (53) : 2011 Yılı Denizyolu İthalatımızın En Fazla İthal Edilen Yüklere Göre Dağılımı (Miktar/Ton)

İTHALAT		
Sıra	Yükün Cinsi	Miktarı (Ton)
1	HURDA DEMİR	21.220.559
2	TAŞKÖMÜRÜ (BRIKETLENMEMİŞ)	17.624.841
3	KONTENEYNER (40 LİK DOLU)	15.642.095
4	HAM PETROL	14.835.965
5	KONTENEYNER (20 LİK DOLU)	9.854.616
6	MOTORİN	8.124.162
7	KOK VE YARI KOK KÖMÜRÜ	6.942.008
8	DEMİR CEVHERİ VE KONSANTRELERİ	6.321.600
9	TIR - TAŞIMA AMAÇLI (DOLU)	5.537.133
10	FUEL OIL	4.994.321
11	RULO SAC	4.910.667
12	BUĞDAY VE MAHLUT (MESLİN)	4.729.282
13	LNG (SIVILAŞTIRILMIŞ DOĞAL GAZ)	4.610.703
14	LPG (SIVILAŞTIRILMIŞ PETROL GAZI)	3.103.860
15	GASS OİL	2.793.494
16	KÜTÜK DEMİR (SÜREKLİ DÖKÜM KÜTÜKLER DAHİL)	1.976.438
17	KONTENEYNER (40 LİK BOŞ)	1.711.017
18	SOYA FASÜLYESİ	1.585.143
19	BRIKETLENMİŞ TAŞKÖMÜRÜ	1.468.731
20	DİĞER TOMRUKLAR (KERESTELİKLER DAHİL)	1.370.311
21	PIK DEMİR	1.358.421
22	AĞAÇ PARÇACIKLARI VE YONGALARI	1.356.239
23	DİĞER TEMEL KİMYASALLAR	1.243.244
24	NAFTA (PETROL ÜRÜNÜ)	1.195.634
25	KONTENEYNER (20 LİK BOŞ)	1.193.315
	Diğer Yüklere	27.851.385
	TOPLAM	173.555.184

2.2.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verileri dikkate alındığında, 2011 Yılında denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında 1. sırada 11.6 milyon ton ile İtalya, 2. sırada 9.2 milyon ton ile Mısır ve 3. sırada ise 4.4 milyon ton ile Rusya Federasyonu yer almaktadır.

TABLO (54) : 2011 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat Yapılan İlk 25 Ülkesi (Miktar/Ton)

İHRACAT							
SIRA	ÜLKELER	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
1	İTALYA	4.452.104	338.403	6.862.846	11.653.353	25.564.526	37.217.879
2	A.B.D.	85.940	0	3.559.498	3.645.438	7.400.287	11.045.725
3	MISIR	680.111	19.594	8.526.821	9.226.526	237.905	9.464.431
4	İSPANYA	1.018.184	14.150	2.909.786	3.942.120	2.745.177	6.687.297
5	FRANSA	157.207	0	1.255.957	1.413.164	4.818.513	6.231.677
6	RUSYA FED.	633.671	703.992	3.110.202	4.447.865	688.856	5.136.721
7	YUNANİSTAN	522.524	123.190	2.717.847	3.363.561	1.588.028	4.951.589
8	BELÇİKA	67.149	1.800	3.845.107	3.914.056	306.881	4.220.937
9	İSRAİL	484.384	850	2.863.016	3.348.250	322.061	3.670.311
10	HOLLANDA	71.760	150.806	656.518	879.084	2.204.629	3.083.713
11	UKRAYNA	293.018	178.987	1.219.463	1.691.468	1.303.642	2.995.110
12	B.ARAP EMRLİKLERİ	79.600	0	2.664.441	2.744.041	171.737	2.915.778
13	MALTA	17.849	664.305	1.885.254	2.567.408	131.348	2.698.756
14	SURİYE	196.602	30.452	2.388.323	2.615.377	6.315	2.621.692
15	ÇİN	55.000	69.584	1.698.774	1.823.358	579.947	2.403.305
16	SİNGAPUR	194.950	180.142	1.449.042	1.824.134	552.994	2.377.128
17	LÜBNAN	104.935	99.829	2.010.647	2.215.411	28.883	2.244.294
18	FAS	110.153	0	523.537	633.690	1.394.596	2.028.286
19	GÜRCİSTAN	712.475	15.920	565.157	1.293.552	592.806	1.886.358
20	ROMANYA	441.839	0	1.043.896	1.485.735	319.148	1.804.883
21	KANADA	5.750	0	149.742	155.492	1.480.730	1.636.222
22	ENDONEZYA	0	0	3.800	3.800	1.620.000	1.623.800
23	SUUDİ ARABİSTAN	183.551	0	1.170.297	1.353.848	86.283	1.440.131
24	İNGİLTERE	43.879	77.070	1.026.876	1.147.825	180.412	1.328.237
25	KIBRIS(KKTC)	273.848	467.914	434.568	1.176.330	1.105	1.177.435
	DİĞER ÜLKELER	1.387.462	234.819	11.592.361	13.214.642	4.276.246	17.490.888
	TOPLAM	12.273.945	3.371.807	66.133.776	81.779.528	58.603.055	140.382.583

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2011 Yılında denizyoluyla en fazla ithalat yapılan ülkeler sıralamasında ise, 1. sırada 27.6 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 20.3 milyon ton ile Mısır ve 3. sırada ise 17.5 milyon ton ile Ukrayna 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 oranlar Türk bayraklı gemilerimizin taşıma oranlarına göre yüksektir.

TABLO (55) : 2010 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 25 Ülkesi (Miktar/Ton)

İTHALAT							
SIRA	ÜLKELER	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
1	RUSYA FED.	3.087.036	5.322.497	19.202.818	27.612.351	1.120.476	28.732.827
2	MISIR	10.359.313	13.736	9.924.196	20.297.245	385.564	20.682.809
3	UKRAYNA	4.292.016	867.318	12.312.597	17.471.931	338.064	17.809.995
4	A.B.D.	756.990	0	13.300.314	14.057.304	17.779	14.075.083
5	İTALYA	4.075.222	1.295.460	4.825.906	10.196.588	149.065	10.345.653
6	ROMANYA	2.639.261	0	3.817.609	6.456.870	461.393	6.918.263
7	BELÇİKA	98.285	0	5.624.204	5.722.489	379.288	6.101.777
8	KOLOMBİYA	0	0	5.185.227	5.185.227	0	5.185.227
9	YUNANİSTAN	417.735	483.995	3.475.409	4.377.139	115.195	4.492.334
10	BREZİLYA	40.273	0	4.336.110	4.376.383	1.370	4.377.753
11	İSRAİL	294.154	4.000	3.985.438	4.283.592	15.797	4.299.389
12	CEZAYİR	59.633	2.641.333	1.540.201	4.241.167	2.333	4.243.500
13	ÇİN	374	20.633	2.369.787	2.390.794	1.308.428	3.699.222
14	İSPANYA	365.526	4.816	2.356.772	2.727.114	329.470	3.056.584
15	MALTA	28.534	449.011	2.332.037	2.809.582	5.318	2.814.900
16	BULGARİSTAN	534.031	106.729	1.786.695	2.427.455	282.572	2.710.027
17	GÜNEY AFRİKA	108.237	0	2.503.802	2.612.039	6.301	2.618.340
18	İNGİLTERE	166.496	46.417	2.344.812	2.557.725	21.847	2.579.572
19	HOLLANDA	122.533	136.826	2.204.865	2.464.224	36.708	2.500.932
20	NORVEÇ	0	0	2.179.902	2.179.902	22	2.179.924
21	KANADA	0	0	2.094.676	2.094.676	0	2.094.676
22	GÜRCİSTAN	941.696	5.567	991.049	1.938.312	140.283	2.078.595
23	FRANSA	375.346	0	1.358.818	1.734.164	47.111	1.781.275
24	HİNDİSTAN	18.048	104.455	1.228.329	1.350.832	97.952	1.448.784
25	ALMANYA	76.147	115	1.345.021	1.421.283	2.217	1.423.500
	DİĞER ÜLKELER	1.265.179	298.689	19.004.928	20.568.796	511.653	21.080.449
	TOPLAM	30.122.065	11.801.597	131.631.522	173.555.184	5.776.206	179.331.390

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2.2.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımlarındaki Gelişmeler

2011 Yılında denizyoluyla OECD Ülkelerine yapılan ithalat ve ihracatın miktar olarak bilgileri Tablo 56'da görülmektedir.

2011 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerine denizyoluyla 37.7 milyon ton ihracat, 48.2 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 85.9 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 43.3 ile İtalya, % 12,9 ile A.B.D. ve % 7,8 ile İspanya yer almaktadır.

2011 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerinden denizyoluyla 66.5 milyon ton ithalat, 1.9 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 68.4 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 20.6 ile A.B.D. , % 15,1 ile İtalya ve % 11.1 ile Romanya yer almaktadır.

TABLO (56) : 2011 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)

İHRACAT						
OECD ÜLKELERİ	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
İTALYA	4.452.104	338.403	6.862.846	11.653.353	25.564.526	37.217.879
A.B.D.	85.940	0	3.559.498	3.645.438	7.400.287	11.045.725
İSPANYA	1.018.184	14.150	2.909.786	3.942.120	2.745.177	6.687.297
FRANSA	157.207	0	1.255.957	1.413.164	4.818.513	6.231.677
YUNANİSTAN	522.524	123.190	2.717.847	3.363.561	1.588.028	4.951.589
BELÇİKA	67.149	1.800	3.845.107	3.914.056	306.881	4.220.937
İSRAİL	484.384	850	2.863.016	3.348.250	322.061	3.670.311
HOLLANDA	71.760	150.806	656.518	879.084	2.204.629	3.083.713
ROMANYA	441.839	0	1.043.896	1.485.735	319.148	1.804.883
KANADA	5.750	0	149.742	155.492	1.480.730	1.636.222
İNGİLTERE	43.879	77.070	1.026.876	1.147.825	180.412	1.328.237
GÜNEY KORE	0	0	518.723	518.723	566.876	1.085.599
BULGARİSTAN	87.228	1.520	225.148	313.896	300.036	613.932
PORTEKİZ	23.450	0	128.457	151.907	388.513	540.420
ALMANYA	68.136	50.070	407.245	525.451	0	525.451
İSVEÇ	0	0	423.779	423.779	0	423.779
SLOVENYA	77.321	0	165.466	242.787	0	242.787
POLONYA	0	0	223.475	223.475	0	223.475
DANİMARKA	26.000	10.000	85.476	121.476	0	121.476
FİNLANDİYA	0	0	67.885	67.885	0	67.885
JAPONYA	0	0	21.398	21.398	30.988	52.386
İRLANDA	6.200	0	34.819	41.019	0	41.019
NORVEÇ	0	0	34.796	34.796	0	34.796
İZLANDA	0	0	25.495	25.495	0	25.495
MEKSİKA	0	0	5.167	5.167	0	5.167
MACARİSTAN	0	0	140	140	0	140
AVUSTRALYA	0	0	0	0	0	0
GÜNEY KIBRIS	0	0	0	0	0	0
YENİ ZELANDA	0	0	0	0	0	0
ABD VİRJİN ADALARI	0	0	0	0	0	0
AVUSTURYA	0	0	0	0	0	0
ÇEK CUMH.	0	0	0	0	0	0
İSVİÇRE	0	0	0	0	0	0
LÜKSEMBURG	0	0	0	0	0	0
ŞİLİ	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	7.639.055	767.859	29.258.558	37.665.472	48.216.805	85.882.277

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

OECD ülkeleriyle yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 15,5, OECD ülke bayraklı gemilerin payı % 3,1 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 81,4 olarak gerçekleşmiştir.

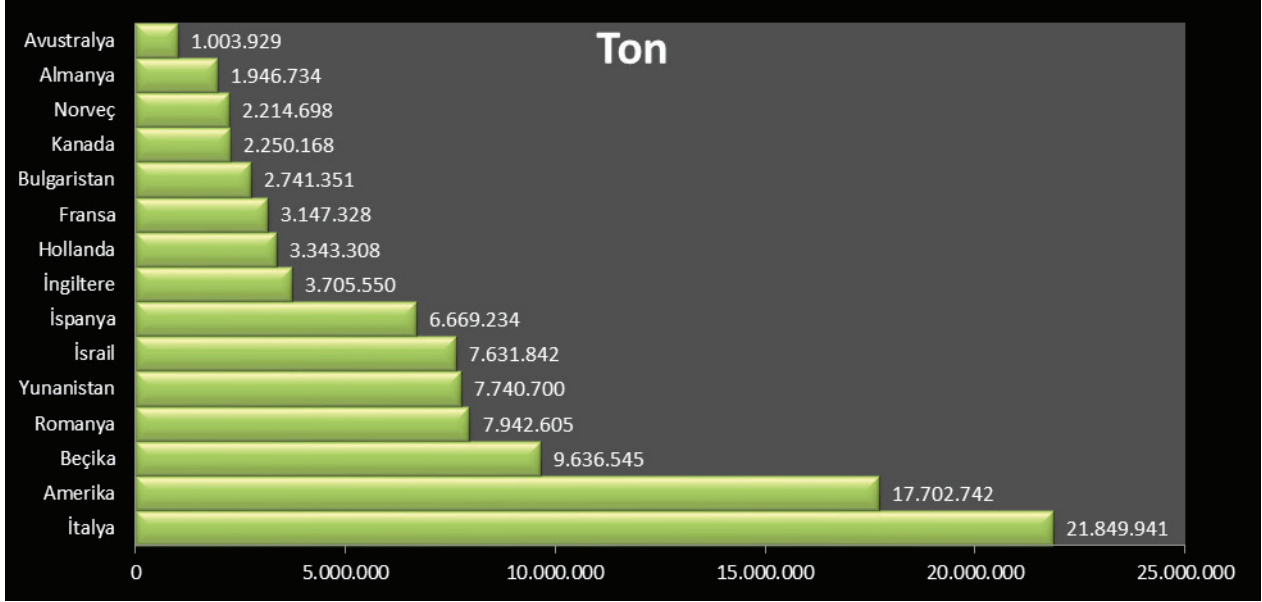
TABLO (57) : 2011 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)

İTHALAT						
OECD ÜLKELERİ	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
A.B.D.	756.990	0	13.300.314	14.057.304	17.779	14.075.083
İTALYA	4.075.222	1.295.460	4.825.906	10.196.588	149.065	10.345.653
ROMANYA	2.639.261	0	3.817.609	6.456.870	461.393	6.918.263
BELÇİKA	98.285	0	5.624.204	5.722.489	379.288	6.101.777
YUNANİSTAN	417.735	483.995	3.475.409	4.377.139	115.195	4.492.334
İSRAİL	294.154	4.000	3.985.438	4.283.592	15.797	4.299.389
İSPANYA	365.526	4.816	2.356.772	2.727.114	329.470	3.056.584
BULGARİSTAN	534.031	106.729	1.786.695	2.427.455	282.572	2.710.027
İNGİLTERE	166.496	46.417	2.344.812	2.557.725	21.847	2.579.572
HOLLANDA	122.533	136.826	2.204.865	2.464.224	36.708	2.500.932
NORVEÇ	0	0	2.179.902	2.179.902	22	2.179.924
KANADA	0	0	2.094.676	2.094.676	0	2.094.676
FRANSA	375.346	0	1.358.818	1.734.164	47.111	1.781.275
ALMANYA	76.147	115	1.345.021	1.421.283	2.217	1.423.500
AVUSTRALYA	0	0	1.003.929	1.003.929	0	1.003.929
JAPONYA	31.832	0	651.974	683.806	1.511	685.317
FİNLANDİYA	0	5.518	571.827	577.345	0	577.345
İSVEÇ	2.306	0	455.529	457.835	173	458.008
DANİMARKA	3.574	3.992	426.081	433.647	7	433.654
GÜNEY KORE	33.316	0	300.400	333.716	293	334.009
PORTEKİZ	15.101	0	140.730	155.831	22.792	178.623
SLOVENYA	12.293	0	90.859	103.152	735	103.887
POLONYA	4.605	0	60.365	64.970	1.005	65.975
MEKSİKA	0	0	37.696	37.696	2.779	40.475
İRLANDA	0	0	270	270	0	270
GÜNEY KIBRIS	0	0	0	0	0	0
İZLANDA	0	0	0	0	0	0
MACARİSTAN	0	0	0	0	0	0
YENİ ZELANDA	0	0	0	0	0	0
U.S. Virjin Island	0	0	0	0	0	0
Austria	0	0	0	0	0	0
Czech Republic	0	0	0	0	0	0
Switzerland	0	0	0	0	0	0
Luxembourg	0	0	0	0	0	0
Chile	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	10.024.753	2.087.868	54.440.101	66.552.722	1.887.759	68.440.481

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2011 Yılında Türkiye ile OECD Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 154.322.758 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 104.218.194 mtonu ithalat-ihracat ve 50.104.564 mtonu ise transit yüklerdir.

GRAFİK (35) : OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları



TABLO (58) : 2011 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (Ton)

İHRACAT						
YÜKÜN GİTTİĞİ ÜLKE	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
İTALYA	4.452.104	338.403	6.862.846	11.653.353	25.564.526	37.217.879
İSPANYA	1.018.184	14.150	2.909.786	3.942.120	2.745.177	6.687.297
FRANSA	157.207	0	1.255.957	1.413.164	4.818.513	6.231.677
YUNANİSTAN	522.524	123.190	2.717.847	3.363.561	1.588.028	4.951.589
BELÇİKA	67.149	1.800	3.845.107	3.914.056	306.881	4.220.937
HOLLANDA	71.760	150.806	656.518	879.084	2.204.629	3.083.713
MALTA	17.849	664.305	1.885.254	2.567.408	131.348	2.698.756
ROMANYA	441.839	0	1.043.896	1.485.735	319.148	1.804.883
İNGİLTERE	43.879	77.070	1.026.876	1.147.825	180.412	1.328.237
BULGARİSTAN	87.228	1.520	225.148	313.896	300.036	613.932
PORTEKİZ	23.450	0	128.457	151.907	388.513	540.420
ALMANYA	68.136	50.070	407.245	525.451	0	525.451
İSVEÇ	0	0	423.779	423.779	0	423.779
SLOVENYA	77.321	0	165.466	242.787	0	242.787
POLONYA	0	0	223.475	223.475	0	223.475
DANİMARKA	26.000	10.000	85.476	121.476	0	121.476
FİNLANDİYA	0	0	67.885	67.885	0	67.885
İRLANDA	6.200	0	34.819	41.019	0	41.019
LETONYA	0	0	15.297	15.297	0	15.297
LİTVANYA	0	1.100	4.081	5.181	0	5.181
ESTONYA	0	0	726	726	0	726
MACARİSTAN	0	0	140	140	0	140
GÜNEY KIBRIS	0	0	0	0	0	0
AVUSTURYA	0	0	0	0	0	0
ÇEK CUMHURİYETİ	0	0	0	0	0	0
LÜKSEMBURG	0	0	0	0	0	0
SLOVAKYA	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	7.080.830	1.432.414	23.986.081	32.499.325	38.547.211	71.046.536

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2011 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerine denizyoluyla 32.5 milyon ton ihracat, 38.5 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 71 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme yapılan (ihracat ve transit) ülke sıralamasında ilk üç sırada, % 52.4 ile İtalya, % 9.4 ile İspanya ve % 8.8 ile Fransa yer almaktadır.

TABLO (59) : AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (Ton)

İTHALAT						
YÜKÜN GELDİĞİ ÜLKE	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
İTALYA	4.075.222	1.295.460	4.825.906	10.196.588	149.065	10.345.653
ROMANYA	2.639.261	0	3.817.609	6.456.870	461.393	6.918.263
BELÇİKA	98.285	0	5.624.204	5.722.489	379.288	6.101.777
YUNANİSTAN	417.735	483.995	3.475.409	4.377.139	115.195	4.492.334
İSPANYA	365.526	4.816	2.356.772	2.727.114	329.470	3.056.584
MALTA	28.534	449.011	2.332.037	2.809.582	5.318	2.814.900
BULGARİSTAN	534.031	106.729	1.786.695	2.427.455	282.572	2.710.027
İNGİLTERE	166.496	46.417	2.344.812	2.557.725	21.847	2.579.572
HOLLANDA	122.533	136.826	2.204.865	2.464.224	36.708	2.500.932
FRANSA	375.346	0	1.358.818	1.734.164	47.111	1.781.275
ALMANYA	76.147	115	1.345.021	1.421.283	2.217	1.423.500
ESTONYA	45.073	0	552.786	597.859	0	597.859
FINLANDİYA	0	5.518	571.827	577.345	0	577.345
LİTVANYA	26.857	0	434.717	461.574	0	461.574
İSVEÇ	2.306	0	455.529	457.835	173	458.008
DANİMARKA	3.574	3.992	426.081	433.647	7	433.654
LETONYA	11.038	0	223.626	234.664	0	234.664
PORTEKİZ	15.101	0	140.730	155.831	22.792	178.623
SLOVENYA	12.293	0	90.859	103.152	735	103.887
POLONYA	4.605	0	60.365	64.970	1.005	65.975
İRLANDA	0	0	270	270	0	270
GÜNEY KIBRIS	0	0	0	0	0	0
MACARİSTAN	0	0	0	0	0	0
AVUSTURYA	0	0	0	0	0	0
ÇEK CUMHURİYETİ	0	0	0	0	0	0
LÜKSEMBURG	0	0	0	0	0	0
SLOVAKYA	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	9.019.963	2.532.879	34.428.938	45.981.780	1.854.896	47.836.676

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2011 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerinden denizyoluyla 46 milyon ton ithalat, 1.8 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 47.8 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 21.6 ile İtalya, % 14,5 ile Romanya ve % 12.7 ile Belçika yer almaktadır.

2011 Yılında Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 118.883.212 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 78.481.105 mtonu ithalat-ihracat ve 40.402.107 mtonu ise transit yüklerdir.

AB ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 19,6, AB ülke bayraklı gemilerin payı % 5.5 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 74.9 olarak gerçekleşmiştir.

2011 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 12.8 milyon ton ihracat, 4,8 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 17.6 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 29.3 ile Rusya Federasyonu, % 28.2 ile Yunanistan ve % 17.1 ile Ukrayna yer almaktadır.

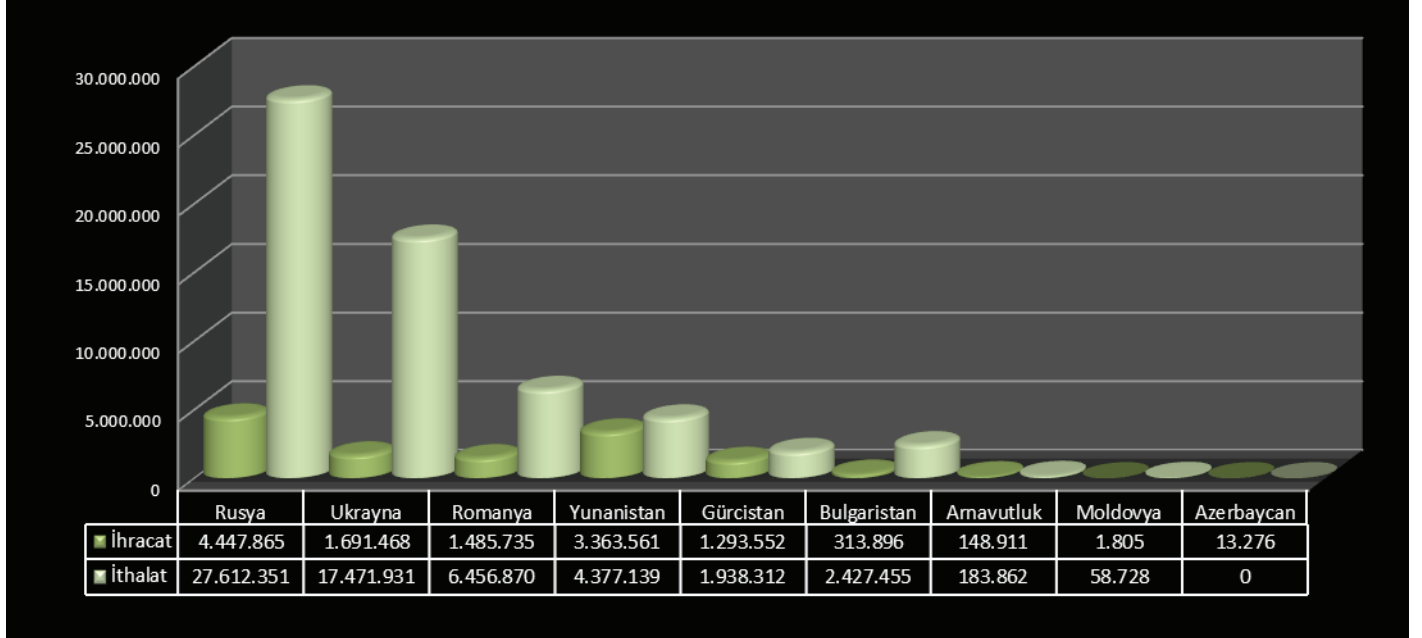
2011 Yılında KEİ Ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 73.3 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 73.3 milyon ton hacmin 12.8 milyon tonu ihracat, 60.5 milyon tonu ise ithalat yükleridir.

TABLO (60) : KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat +Transit Yükleme (TON)

KEİB ÜLKELERİ	İhracat				Transit Yükleme	Toplam Yükleme
	Türk Bayraklı	Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam		
Rusya	633.671	703.992	3.110.202	4.447.865	688.856	5.136.721
Yunanistan	522.524	123.190	2.717.847	3.363.561	1.588.028	4.951.589
Ukrayna	293.018	178.987	1.219.463	1.691.468	1.303.642	2.995.110
Gürcistan	712.475	15.920	565.157	1.293.552	592.806	1.886.358
Romanya	441.839	0	1.043.896	1.485.735	319.148	1.804.883
Bulgaristan	87.228	1.520	225.148	313.896	300.036	613.932
Arnavutluk	24.776	27.376	96.759	148.911	0	148.911
Azerbaycan	0	0	13.276	13.276	0	13.276
Moldovya	100	0	1.705	1.805	0	1.805
Sırbistan	0	0	0	0	0	0
Ermenistan	0	0	0	0	0	0
Toplam	2.715.631	1.050.985	8.993.453	12.760.069	4.792.516	17.552.585

Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (36) : KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat + İthalat



TABLO (61) : KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat +Transit Boşaltma (TON)

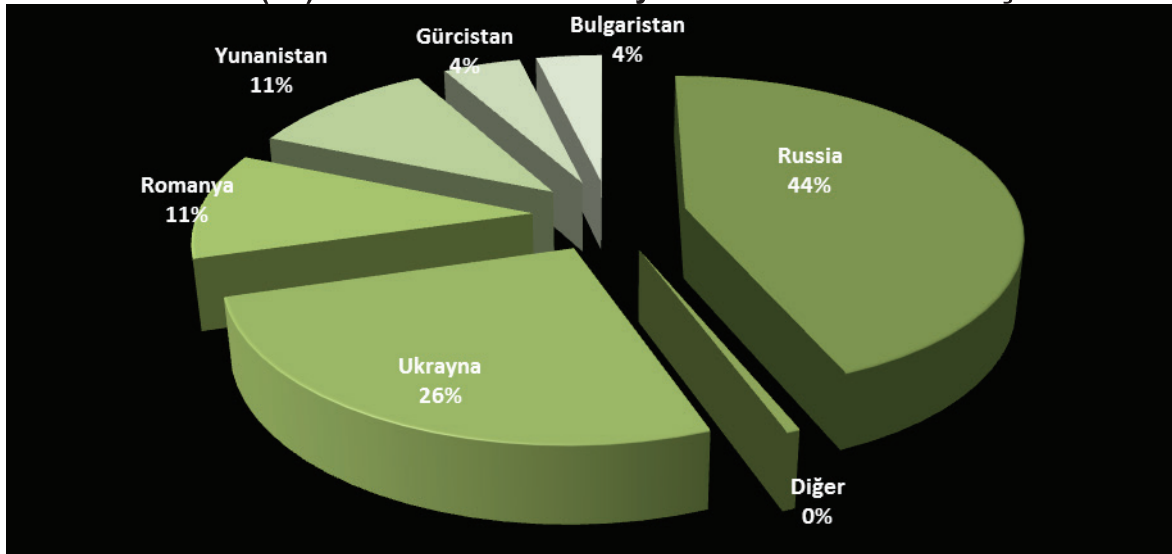
İthalat						
KEİ ÜLKELERİ	Türk Bayraklı	Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Transit	Toplam
Rusya	3.087.036	5.322.497	19.202.818	27.612.351	1.120.476	28.732.827
Ukrayna	4.292.016	867.318	12.312.597	17.471.931	338.064	17.809.995
Romanya	2.639.261	0	3.817.609	6.456.870	461.393	6.918.263
Yunanistan	417.735	483.995	3.475.409	4.377.139	115.195	4.492.334
Bulgaristan	534.031	106.729	1.786.695	2.427.455	282.572	2.710.027
Gürcistan	941.696	5.567	991.049	1.938.312	140.283	2.078.595
Arnavutluk	52.900	25.603	105.359	183.862	0	183.862
Moldovya	2.749	3.053	52.926	58.728	0	58.728
Azerbaycan	0	0	0	0	0	0
Sırbistan	0	0	0	0	0	0
Ermenistan	0	0	0	0	0	0
Toplam	11.967.424	6.814.762	41.744.462	60.526.648	2.457.983	62.984.631

Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2011 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerinden denizyoluyla 60.5 milyon ton ithalat, 2.4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 62.9 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 45.6 ile Rusya Federasyonu, % 28.3 ile Ukrayna ve % 11 ile Romanya yer almaktadır.

2011 Yılında Türkiye ile KEİ Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 80.537.216 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 73.286.717 mtonu ithalat-ihracat ve 7.250.499 mtonu ise transit yüklerdir.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 19.8, KEİ ülke bayraklı gemilerin payı % 11.3 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 68.9 olarak gerçekleşmiştir.

GRAFİK (37) : KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat + Transit Boşaltma

2.2.5. Konteyner Taşımacılığı

Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal filoda ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda dwt olarak ilk üç sırayı % 34 ile Almanya , % 8,2 ile Japonya ve % 7.7 ile Danimarka yer almaktadır.

Dünya konteyner filosunun ilk 20 ülke kontrolündeki tablosunda Türkiye % 0.5 oranı ile 17. sırada yer almaktadır.

TABLO (62) : Dünya Konteyner Filosu 2011

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	291	15.429	1.205	9,4	1.485	46.891	3.603	7,7	1.716	62.321	4.808	8
2	Japonya	2	104	9	8,2	320	14.929	1.187	6,4	322	15.032	1.197	6,4
3	Danimarka	89	7.062	499	9,5	135	7.058	512	8,7	224	14.120	1.010	9
4	Çin	184	5.749	415	15	148	4.597	354	12,4	332	10.346	770	13,8
5	Yunanistan	31	2.269	178	13	180	7.305	549	41,1	211	9.574	727	13,9
6	Tayvan	26	712	52	14	157	6.348	504	9,6	183	7.061	556	10,3
7	Fransa	24	1.932	159	4,8	77	4.352	350	6,7	101	6.283	509	6,3
8	G.Kore	69	923	63	14	65	3.754	293	7,5	134	4.676	356	10,9
9	İngiltere	31	1.845	151	6,9	38	2.400	203	8	69	4.244	355	7,5
10	Singapur	128	3.815	276	9,2	28	920	69	10,4	156	4.735	345	9,4
11	Kanada	2	17	1	23	54	3.174	260	4,7	56	3.191	261	5,3
12	Amerika	49	1.865	141	24	35	1.193	88	11,9	84	3.058	229	19
13	İsrail	6	377	27	9,7	34	2.043	157	8,8	40	2.420	185	8,9
14	Hong Kong	41	2.113	172	5,7	9	158	11	11,3	50	2.270	183	6,7
15	Kuveyt	6	292	21	18	21	1.205	90	13,5	27	1.497	110	14,5
16	G.Kıbrıs	7	215	16	6,5	28	867	64	6,3	35	1.082	79	6,4
17	Türkiye	38	616	45	10	24	328	26	8,6	62	944	71	9,6
18	Malezya	40	804	55	17	6	75	5	14,2	46	879	60	16,3
19	Endonezya	93	781	47	19	5	110	7	15,4	98	891	54	18,9
20	Şili	1	21	2	11	10	628	50	4,7	11	649	52	5,3
World	Total									4.845	183.671	14.066	30.7

Kaynak : ISL Mayıs-Haziran 2011

Türkiye limanlarında 2002-2011 yıllarındaki kabotaj, ithalat, ihracat ve transit konteyner elleçlemeleri (TEU) bazında Tablo 62'de görülmektedir.

2011 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 2.7 milyon TEU, ithalat 2.8 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 459.594 TEU ve transit 757.171 TEU olarak gerçekleşmiştir.

Denizyolu konteyner taşımacılığımızın global ekonomik kriz nedeniyle 2008 yılına oranla ,2009 yılında TEU bazında % 15,2 oranında bir düşüş olmuştur.

2010 Yılına oranla 2011 yılında ise TEU bazında % 8.3 oranında artış gerçekleşmiştir. .

2011 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.

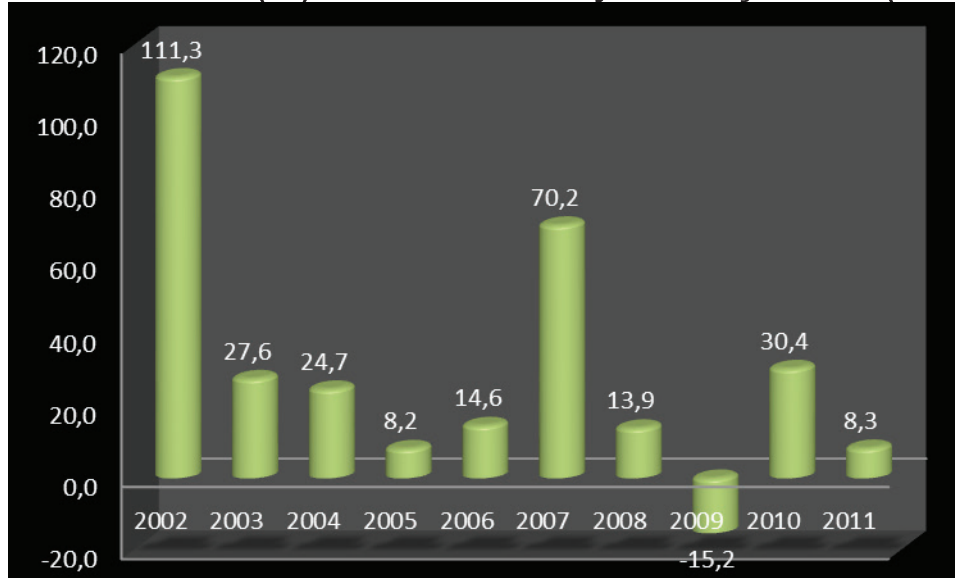
TABLO (63) : 2002-2011 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Yıllar	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Dış			Değişim %
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	Ticaret	Transit	Toplam2	
2002	46.330	942.643	988.973	35.984	928.257	964.241	1.953.214	0	1.953.214	111.3%
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%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2002-2011 yılları arasında yalnızca kriz dönemlerinde konteyner taşımacılığı 2009 yılında 15.2 gerilemiş, diğer yıllarda ise artışlar devam etmiştir.

GRAFİK (38) : 2002-2011Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

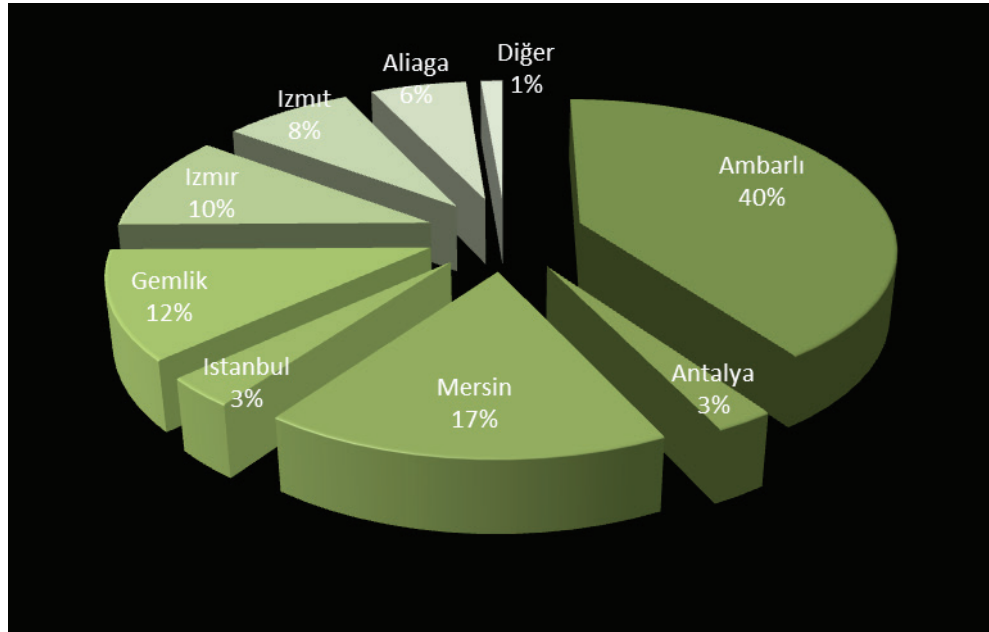


2011 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle TEU yükleme ve boşaltma elleçlemeleri tablosunda bazında Ambarlı Liman Başkanlığına bağlı limanlarda toplam 2.624.711 TEU'luk, Mersin Liman Başkanlığına bağlı limanlarda toplam 1.126.866 TEU'luk, Gemlik Liman Başkanlığına bağlı limanlarda toplam 757.128 TEU'luk konteyner elleçlenmiştir.

TABLO (64): Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi 2011 (TEU)

Liman Başkanlığı	İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam	Genel Toplam
AMBARLI	835.320	64.750	386.159	1.286.229	938.764	45.855	353.863	1.338.482	2.624.711
MERSİN	539.928	17.616	346	557.890	538.505	22.382	8.089	568.976	1.126.866
GEMLİK	363.397	14.170	22	377.589	358.836	20.557	146	379.539	757.128
İZMİR	323.535	7.945	0	331.480	315.098	25.908	0	341.006	672.486
İZMİT	244.495	13.401	0	257.896	245.610	4.327	4	249.941	507.837
ALİAĞA	192.100	4.412	4.207	200.719	152.290	19.956	4.183	176.429	377.147
İSTANBUL	88.831	10.569	0	99.400	105.183	1.499	0	106.682	206.082
ANTALYA	83.062	0	64	83.126	82.348	0	0	82.348	165.474
TRABZON	3.914	16.342	0	20.256	14.528	5.467	0	19.995	40.251
İSKENDERUN	12.074	0	0	12.074	13.393	9	88	13.490	25.564
TEKİRDAĞ	3.532	341	0	3.873	2.546	1.756	0	4.302	8.175
SAMSUN	61	3.279	0	3.340	3.089	1.007	0	4.096	7.436
BANDIRMA	0	968	0	968	0	1.080	0	1.080	2.048
KARABİGA	629	325	0	954	0	900	0	900	1.854
RİZE	0	215	0	215	0	215	0	215	430
BARTIN	11	0	0	11	0	0	0	0	11
KDZ.EREĞLİSİ	0	5	0	5	0	0	0	0	5
TOPLAM	2.690.889	154.338	390.798	3.236.025	2.770.190	150.918	366.373	3.287.481	6.523.506

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (39): Liman Başkanlıkları İtibariyle Konteyner Elleçlemesi (TEU) (%)

2011 Yılı Liman Başkanlıkları itibariyle 100.000 TEU'nun üzerinde konteyner elleçlemesi yapılan liman ve/veya liman kompleksleri itibariyle Ambarlı % 40 ile 1. sırada, Mersin % 17 ile 2. sırada ve Gemlik % 12 ile 3. sırada yer almıştır.

Tablo (65) : En Fazla Konteyner Dış Ticaret + Transit Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)

Sıra	Ülke	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Genel Toplam
		İhracat	Transit	Toplam	İthalat	Transit	Toplam	
1	Mısır	544.097	19.933	564.030	613.692	29.632	643.324	1.207.353
2	İtalya	388.241	13.835	402.076	294.249	7.007	301.257	703.332
3	Belçika	316.113	30.606	346.719	283.979	31.980	315.959	662.677
4	Çin	171.664	33.880	205.544	171.883	106.826	278.709	484.253
5	Yunanistan	149.905	5.255	155.160	184.460	6.616	191.076	346.236
6	İspanya	179.487	17.602	197.089	122.678	25.865	148.543	345.631
7	İsrail	126.831	3.494	130.325	182.115	1.242	183.357	313.682
8	Rusya	79.567	56.975	136.542	94.404	23.137	117.541	254.083
9	Gürcistan	71.039	48.708	119.747	96.590	10.840	107.430	227.177
10	Malta	122.326	89	122.415	102.864	351	103.215	225.630
11	Romanya	67.365	24.697	92.062	31.142	42.337	73.479	165.541
12	Lübnan	56.374	533	56.907	99.999	25	100.024	156.931
13	Ukrayna	29.261	46.187	75.448	64.399	13.155	77.554	153.002
14	Suriye	13.033	511	13.544	124.607	266	124.873	138.417
15	Malezya	3.299	284	3.583	85.714	56	85.770	89.353
16	Singapur	24.513	14.795	39.308	20.364	21.947	42.311	81.619
17	İngiltere	57.275	1.852	59.127	15.399	2.024	17.423	76.551
18	Amerika	39.586	758	40.344	34.725	1.432	36.157	76.501
19	Libya	31.461	1.409	32.870	22.212	55	22.267	55.137
20	Bulgaristan	607	23.260	23.867	6.785	21.980	28.765	52.632
	Diğer	218.846	46.135	264.981	117.930	19.600	137.530	402.511
	Toplam	2.690.889	390.798	3.081.687	2.770.190	366.373	3.136.563	6.218.249

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2011 Yılı dış ticaret ve transit konteyner taşımacılığı yapılan ülkeler itibariyle Mısır % 19.4 ile 1. sırada, İtalya % 11.3 ile 2. sırada ve Belçika % 10.6 ile 3. sırada yer almaktadır. İlk yirmi ülkenin miktar bilgileri Tablo 65'dedir.

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.

31.12.2011 itibariyle 1000 grt ve üzerinde filomuzda toplam 22 adet Türk Bayraklı Ro-Ro gemisi mevcut olup toplam dwt'u 203.335 toplam grt'u ise 450.877'dir.

Tablo 66 'da 2003-2011 yıllarında Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayıları yer almaktadır.

TABLO (66) : 2003-2011 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)

Bölge	Ro-Ro Hatları	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Marmara	Pendik/Haydarpaşa-Trieste	107,135	112,602	107,640	119,088	160,203	149,062	111,401	116,815	139.270
	Ambarlı-Trieste	32,591	37,888	33,333	38,954	41,085	39,998	30,372	37,627	18.017
	Pendik/Haydarpaşa-Marseille	0	0	0	0	0	0	0	7480	2.130
	Tekirdağ-Toulon	0	0	0	0	0	0	0	9269	0
	Haydarpaşa-Odessa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Haydarpaşa-Yuzhnyy	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bölge Toplamı	139,726	150490	140,973	158,042	201,288	189060	141,773	171,191	159.417
Akdeniz	Taşucu-Girne	13,404	33,241	38,768	35560	33,393	32,305	31,032	36,071	36.316
	Mersin-Magosa	9,354	13,112	15,985	13,488	12,938	23,766	19,966	19,107	18.275
	Mersin-Trieste	0	0	0	0	0	0	12019	28,571	37.093
	Mersin-İskenderiye	0	0	0	0	0	0	0	0	253
	Bölge Toplamı	22,758	46,353	54,753	49,048	46,331	56,071	63,017	84,638	91.937
Ege	Çeşme-Trieste	27,559	28280	29,591	30,889	36,717	30,039	24,808	27,179	43.058
	İzmir-Dedeoğlu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bölge Toplamı	27,559	28280	29,591	30,889	36,717	30,039	24,808	27,179	43.058
Karadeniz	Zonguldak-Ukrania	8,739	9,153	15,629	19,147	27,099	23,632	20,476	19,573	23.540
	Samsun-Novorossisky	14,582	21090	26,781	27120	29,598	21,148	9280	15,145	10.742
	Samsun-Kavkaz	0	0	0	0	0	0	0	0	1.383
	Trabzon-Sochi	1,609	3,512	3,403	6,574	7180	10150	7,066	5,078	637
	Pize-Poti	5,372	5,032	3,648	742	0	0	0	0	0
	Bölge Toplamı	30,302	38,787	49,461	53,583	63,877	54930	36,822	39,796	36.302
Genel	Toplam	220,345	263910	274,778	291,562	348,213	330,100	266,420	322,804	330.714

KAYNAK : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Ro-Ro hatları 2011 yılında bölgeler itibariyle dikkate alındığında ;

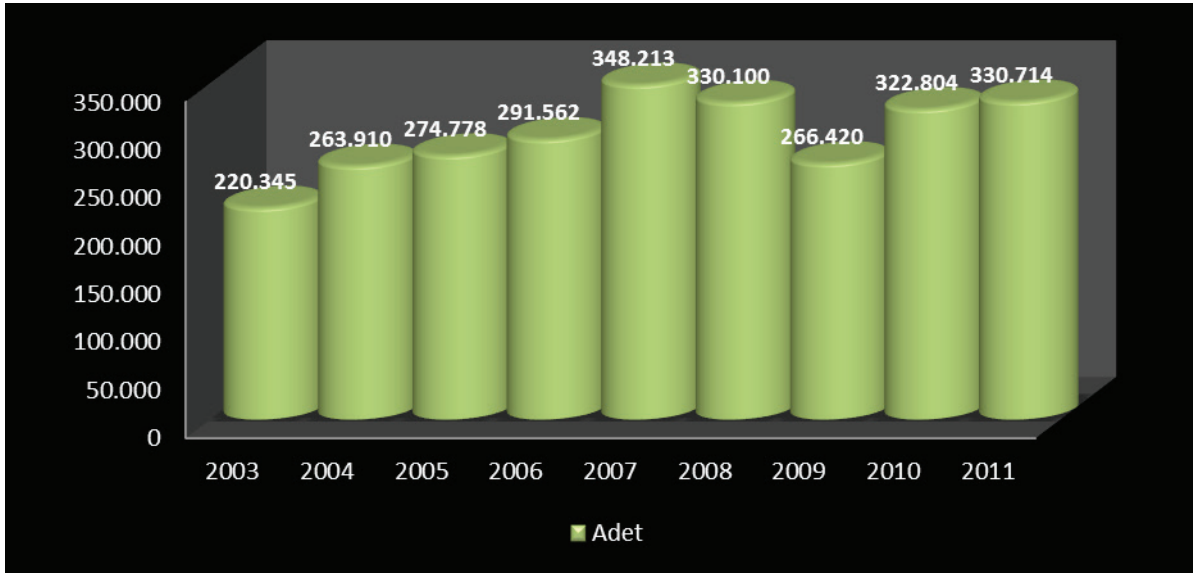
Marmara Bölgesinde; Pendik/Haydarpaşa–Trieste hattında 139.270 araç, Ambarlı-Trieste hattında 18.017 araç ve Pendik/Haydarpaşa-Marsilya hattında 2.130 araç olmak üzere, bölgesel toplam 159.417’dir.

Akdeniz Bölgesinde; Taşucu-Girne hattında 36.316 araç, Mersin-Magosa hattında 18.275 araç, Mersin-Trieste hattında 37.093 araç ve Mersin-İskenderiye hattında 253 araç olmak üzere, bölgesel toplam 91.937’dir.

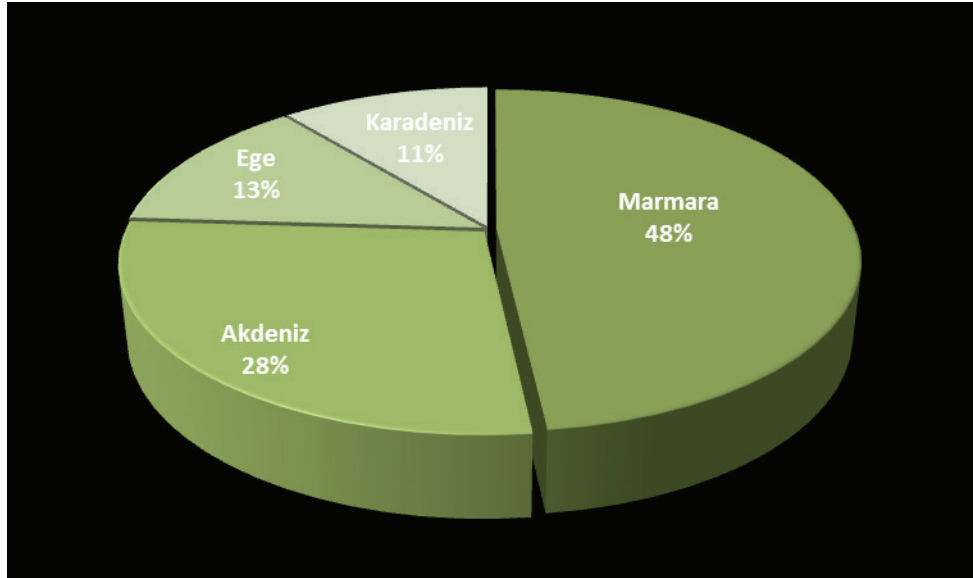
Ege Bölgesinde; Çeşme –Trieste hattında 43.058 araç taşınmış olup, bölgesel toplam 43.058 ’dir.

Karadeniz Bölgesinde; Trabzon-Sochi hattında 637 araç, Samsun-Novorossisky hattında 10.742 araç, Samsun-Kavkaz hattında 1.383 araç ve Zonguldak-Ukrayna hattında ise 23.540 araç olmak üzere, bölgesel toplam 36.302’dir.

GRAFİK (40) : 2003-2011 Ro-Ro ile Araç Taşıma Miktarları



GRAFİK (41): Bölgeler İtibariyle Taşınan Araç Dağılımı



2011 Yılında bölgeler itibariyle araç taşımacılığı dağılımında Marmara Bölgesi % 48, Akdeniz Bölgesi % 28, Karadeniz Bölgesi % 11 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. Beykoz Deniz Dolmuş ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar 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 yayınlandığı "Deniz Araçlarının Ruhsatlandırılması ve işletilmesi" 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

değinde 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 tarifeyle 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

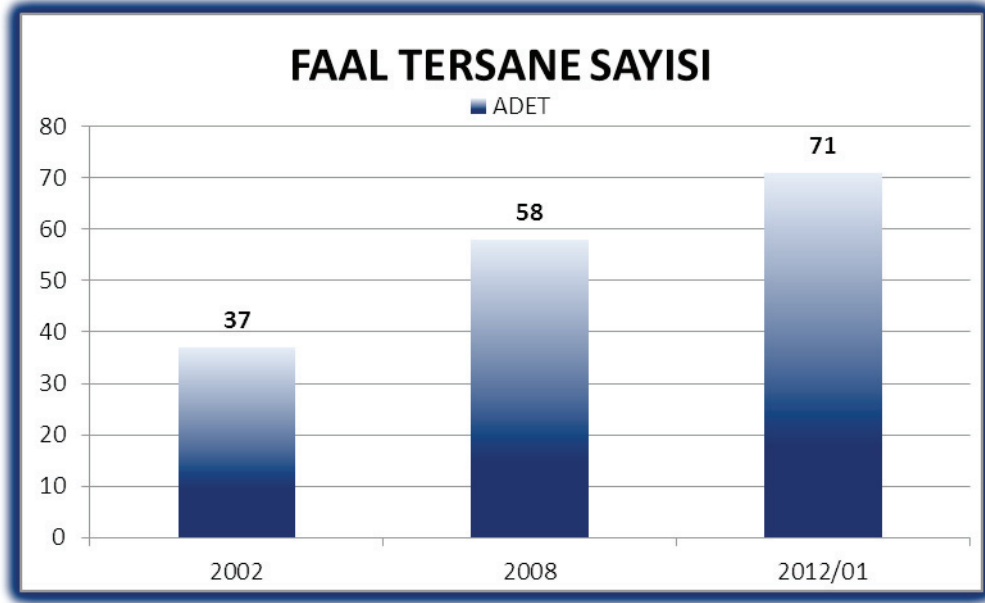
GEMİİNŞA SANAYİ

2.3 GEMİ İNŞA SANAYİ

2.3.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan tersane sayısı, 2011 yılı sonu itibariyle 71 adet faal, 54 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.

GRAFİK (42): 2002 / 2012 Faal Tersane Sayısı



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

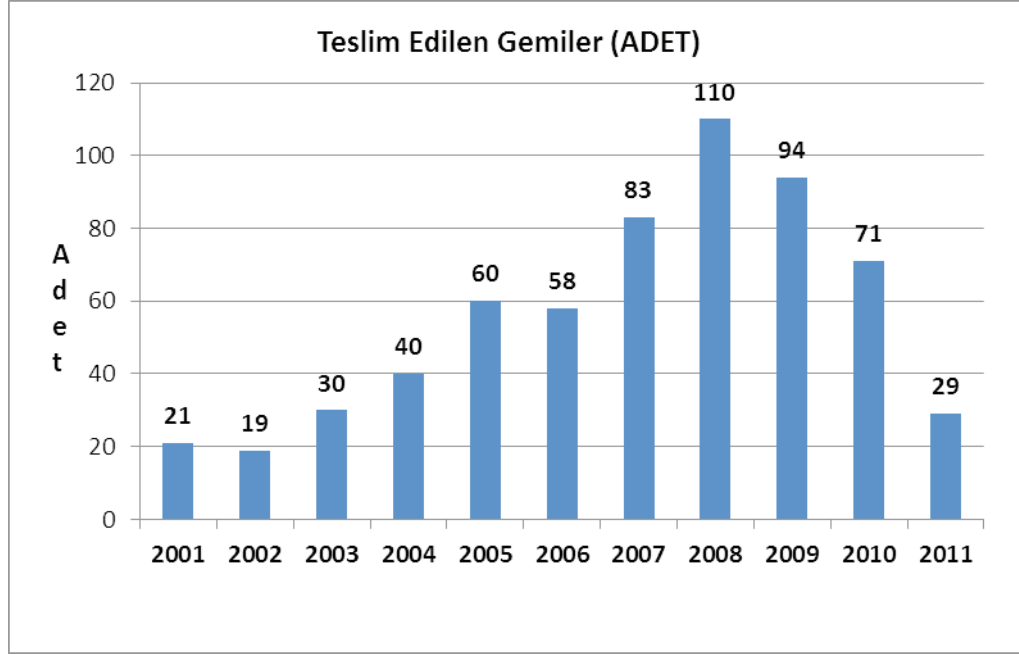
Gemi İnşa Sanayi desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde önemli bir istihdam potansiyeli yaratan;

- 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'lik 166 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir.

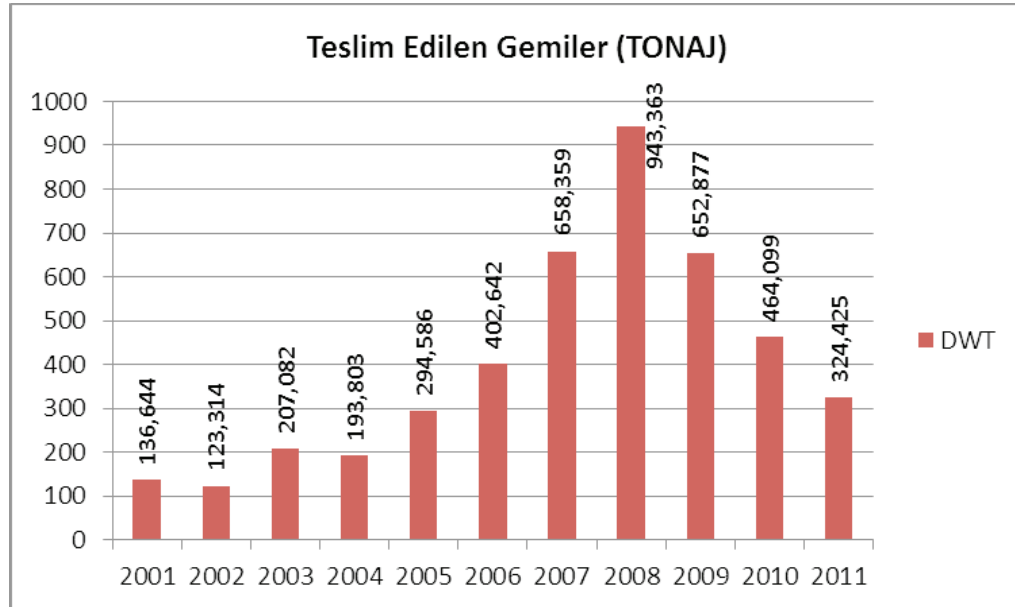
2011 yıl sonu itibariyle tersanelerimiz 29 adet gemiyi teslim etmiştir. Teslim edilen gemi tonajı 329.425 DWT olup, yine 2010 yılında 10.707.057 DWT'lik bakım - onarım gerçekleştirilmiştir.

GRAFİK (43) : 2001- 2011Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri



Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2012

GRAFİK (44) : 2001-2011 Yıllarında Terslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)



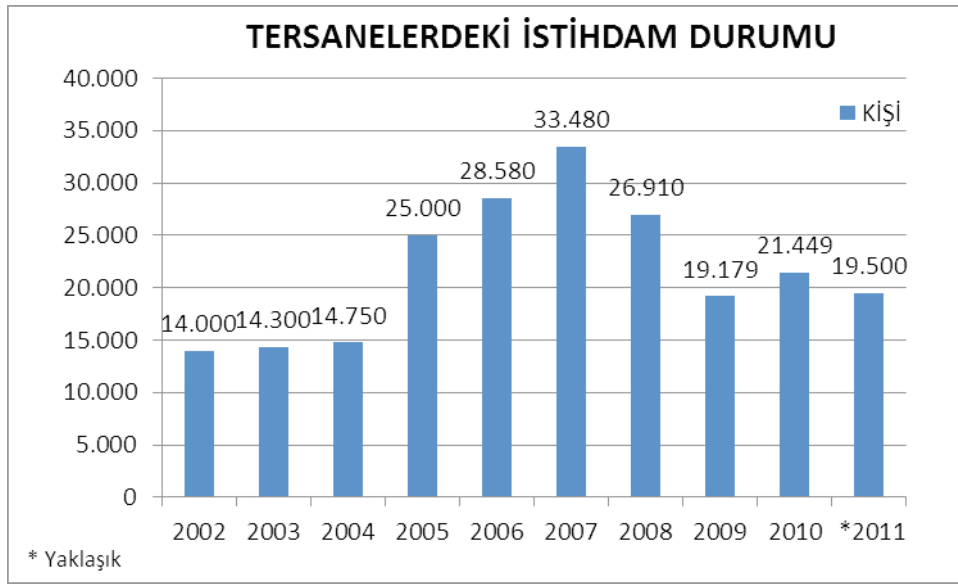
Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2012

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.

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 2011 yılında 19.500'e gerilemiştir.

GRAFİK (45): Tersanelerdeki İstihdam Durumu



Kaynak: GİSBİR

Türkiye tersanelerinde 2008 yılından bu yana alınan siparişler yok denecek kadar azdır. Türk Tersanelerinin sipariş defterleri incelendiğinde Ocak 2012 itibariyle 751.548 DWT 'lık 83 adet gemiden oluştuğu görülmektedir.

TABLO (67): 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 İnşaa A.Ş.
22	Çeksan Gemi İnşaa San. Ve Tic. A.Ş.
23	Gisan Gemi İnşaa San. ve Tic. Ltd. Şti.
24	Torgem Gemi İnş. 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 İnşaa 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 İnşaa San. ve Tic. Ltd.Şti.
4	ALTINTAŞ Mermer ve Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş.
5	KURBAN Gemi İnşaa İnş. San. ve Tic. Ltd.Şti.
6	CEMRE Mühendislik Gemi İnşaa San. ve Tic. Ltd.Şti.
7	AYKIN Tersanecilik ve Taş. İnş. San.ve Tic.Ltd. Şti.
8	TÜRKÖĞLU Gemi İnşaa San. ve Tic. Ltd.Şti.
9	KOCATEPE Denizcilik ve Gemiinşaa San. Tic.Ltd. Şti.
10	BEŞİKTAŞ Gemi İnşaa A.Ş.
11	ARİF KALKAVAN Oğulları Gemicilik A.Ş.
12	DÜZGİT Yalova Gemi İnşaa 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 İnşaa San. Ve Tic. A.Ş.
17	Özata Yat İnşaa 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 İnşaa 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	Rıfkı 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 (68): 2011 Türkiye'deki Yatırım Aşamasındaki Tersanelerin Listesi

ŞEHİR	Tersane Adı
İSTANBUL	(Proje)
4	Dalsan Liman İnşaatı, Tarama, Gemicilik San.
YALOVA	
1	GÜRDESAN Gemi İnşa San.ve Tic.A.Ş.
2	HÜRRİYET Denizcilik San. ve Tic.Ltd. Şti.
3	ARKAS Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.
4	YÜKSEL PROJE Uluslararası A.Ş.
5	FURTRANS Gemi İnşa ve Ters. Tic. Ve San. A.Ş.
6	MUSTAFA OKANOĞULLARI Gem. San.ve Tic.A.Ş.
7	MARDAŞ Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş.
8	AK İNŞAAT Mermercilik ve Tic. A.Ş.
9	PALHAN Tersanecilik San. ve Tic. Ltd. Şti.
10	Boğaziçi Denizcilik San. Tic. A.Ş.
11	BREKO Nieuwbouw II BV
12	ÖZLEM Tersanecilik Taşımacılık İnşaat San. ve Tic. Ltd.Şti.
13	Herçelik Deniz End. İç ve Dış Tic. Ltd.Şti.
14	CS DENİZCİLİK Nakliyat ve Ticaret Ltd.Şti.
15	Gemak Gemi İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.

16	Bosfor Gemi ve Yat İnşa San. Ve Tic Ltd. Şti.
17	SMS Gemi İnşa Sanayi A.Ş.
18	Bayrak Denizcilik Taşımacılık San. ve Tic. Ltd.
19	Yalova Gemi Tersanecilik Denizcilik Ltd.Şti.
20	ICT Yat Sanayi Tur.Tic.A.Ş.
TRABZON	
1	Nur Gemi İnşa A.Ş.
ORDU	
1	Çillioğlu Gemi San. Ulus. Nak. ve Tur. Ltd. Şti.
SAMSUN	
1	Atilla Mak. Mon. İzo. Taah. İnş. Tur. Nak. ve Tic. Ltd. Şti
2	C-M Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.
3	Kanlar Den. İnş. Nak. Gemi İnşa San. Tic. ve Ltd. Şti.
4	İhaleye çıkılacak Parsel
5	Samsun Tersanesi
6	MBB Denizcilik ve Gemi İnş. San. Tic. A.Ş.
7	Aksoylar Gıda San. ve Tic. Şti.
8	Çeltikçioğlu İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti.
9	Öktemler Denizcilik ve Gemi İnşaat San.
SİNOP	
1	Taşkınlar Tersanesi
KASTAMONU	
1	İnebolu Tersanesi
2	Art Gemi Sanayi
3	Çakırağa Gemi İnşa LTD.Şti.
ZONGULDAK	
1	Likoğlu Grup Gemi İnşa San.
2	İşler Gemi Acenteliği San. Ltd. Şti. Tersanesi
3	Demir Gemi Tersanesi San. ve Tic. Ltd. Şti.
4	Cansu deniz Nakliyat ve Gemi San. ve Tic. Ltd. Şti.
ÇANAKKALE	
1	Gülman Tersanesi
2	Zeytinoğlu Tersanesi
3	Bekirli Tersanesi
4	Gelibolu Gemi Endüstri Tersanesi
5	Eras-İçdaş Tersanesi
6	Pera Denizcilik Tersanesi
BALIKESİR	
1	Bandırma Gemi İnşa San. Tic. Ltd. Şti.
2	Kapıdağ Tersanesi
MERSİN	
1	Akter Akdeniz Taşucu Gemi İnşa San. A.Ş.
ADANA	
1	Tersan Tersanecilik
2	UGOD

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2012

TABLO (69):Faal ve Yatırım Aşamasındaki Tesislerin İllere göre Dağılımı

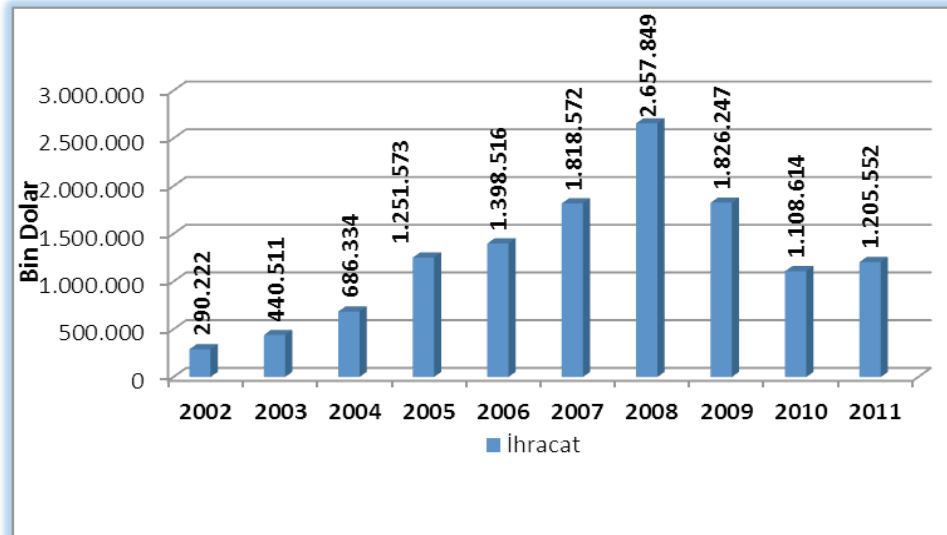
FAAL TESİSLER		YATIRIMDAKİ TESİSLER	
İstanbul	27	Yalova	20
Yalova	21	Ordu	1
Trabzon	1	Samsun	9
Ordu	1	Kastamonu	3
Samsun	1	Çanakkale	6
Kastamonu	1	Adana	2
Zonguldak	8	Mersin	1
Sakarya	1	Balıkesir	2
İzmit	6	Sinop	1
Çanakkale	2	Zonguldak	4
Hatay	1	Trabzon	1
Adana	1	İstanbul (Proje)	4
TOPLAM	71	TOPLAM	54

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2012

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.

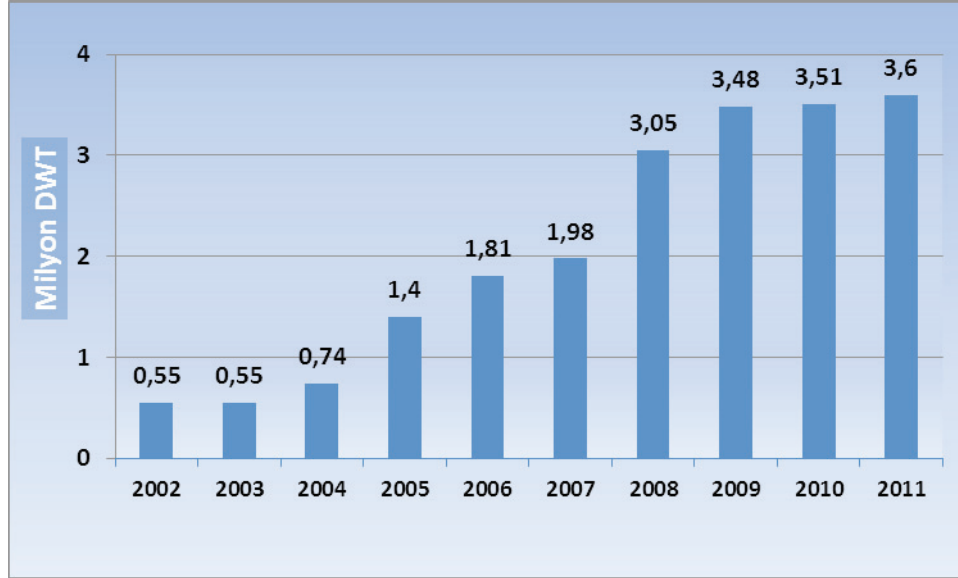
Türkiye Tersaneleri 2002-2008 yılları arasında ürettiği gemilerin çoğunu ihraç amaçlı inşa etmiştir. Bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmiştir. Özellikle küçük tonajlı kimyasal tanker üretiminde Türkiye bir marka haline gelmiştir.

Gemi ve yat inşa sektörünün 2008 verilerine göre 2,6 Milyar dolarlık bir ihracatı vardır. 2009 Yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş olup, 1.82 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. 2011 yıl sonu verilerine göre sektör 1,205 Milyar Dolar ihracat gerçekleştirmiştir.

GRAFİK (46): Gemi İnşa Sanayinin 2002-2011 İhracat Değerleri

Kaynak: GİSBİR

GRAFİK (47): 2002-2011 Tersane Proje Kapasiteleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2012

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi 550.000DWT iken 2009 itibariyle 3,48 Milyon DWT'e çıkarak 6 kat büyümeye 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.

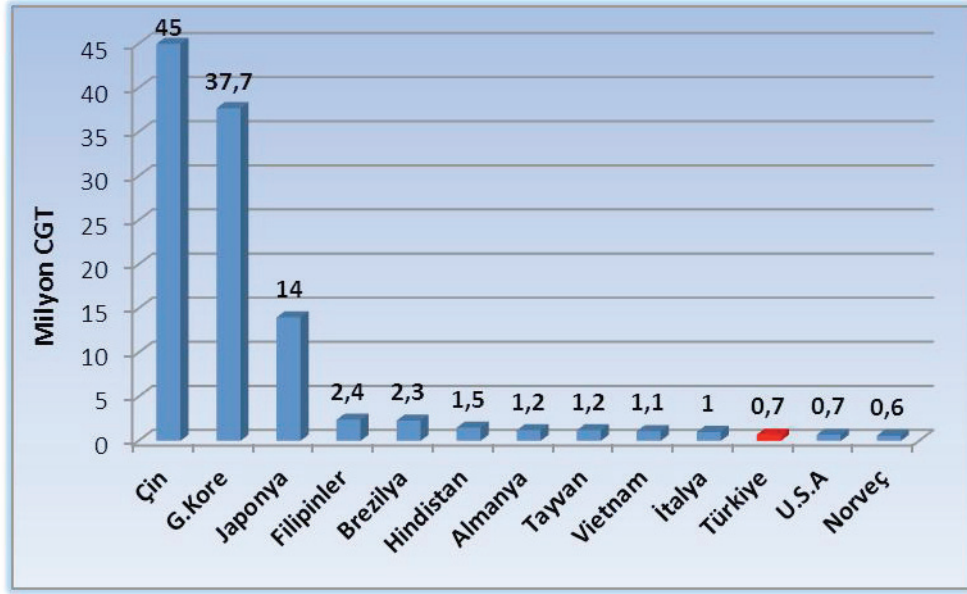
Türkiye tersaneleri 2010 yılı itibariyle;

- ✚ 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.

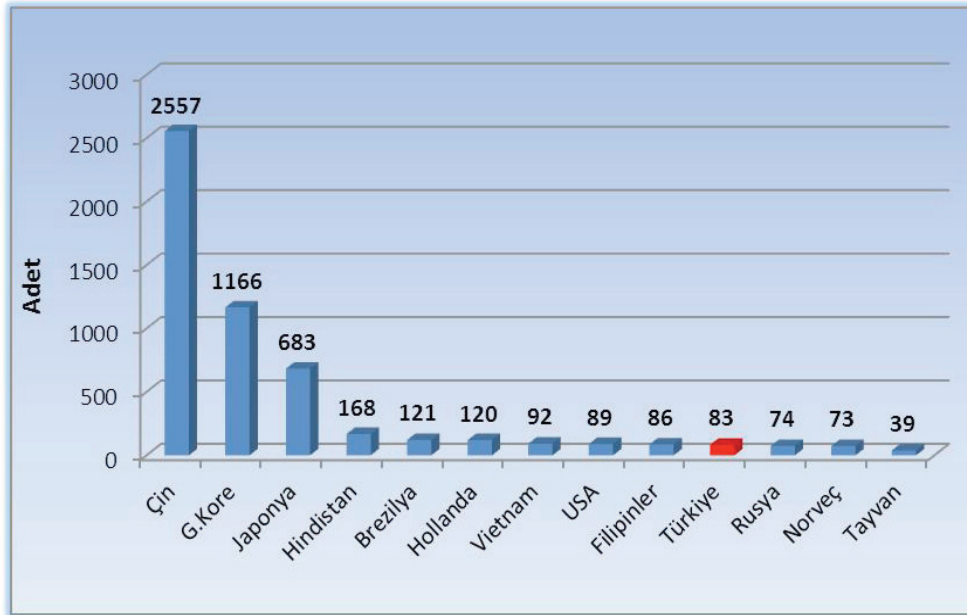
Aralık 2008 'de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244 gerilemiş; Aralık 2008'de 4,34 milyon DWT olan tonaj da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17'e gerilemiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008'den bu yana toplam 1.448.000 DWT'lik 101 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve/veya bu siparişlerden büyük kısmı Türk Bayraklı olanların inşa başlama tarihleri ise ileri bir tarihe ötelenmiştir. 2012 yılı Ocak ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri 83 adet gemiden oluşmaktadır.

GRAFİK (48): Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Tonaj Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2012

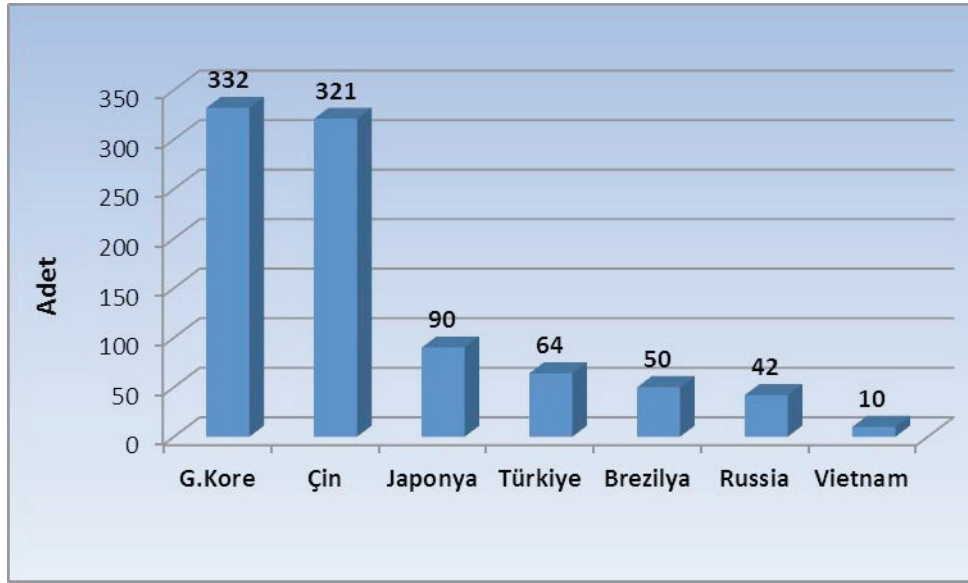
GRAFİK (49): Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2012

Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir marka haline gelmiştir. Ocak 2012 verilerine göre Türkiye dünya genelinde tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında adet bakımından 4 üncü sırada yer almaktadır.

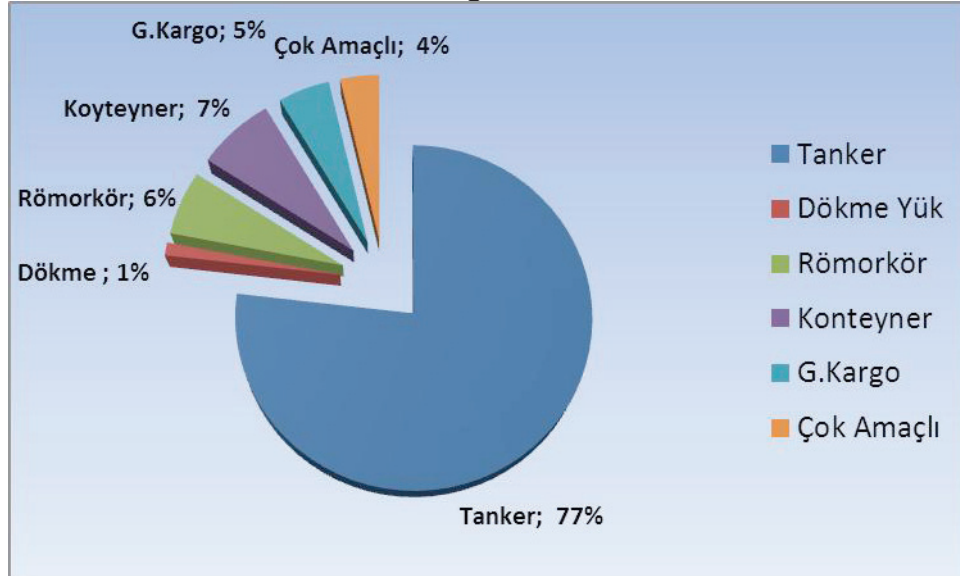
GRAFİK (50): Tanker Siparişi alan Ülkeler Sıralaması



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2012

Tersanelerimizin Ocak 2012 itibariyle aldığı gemi siparişlerinde gemi tiplerine göre tonaj bazında ve adet bazında “Tankerler” birinci sırada yer almaktadır.

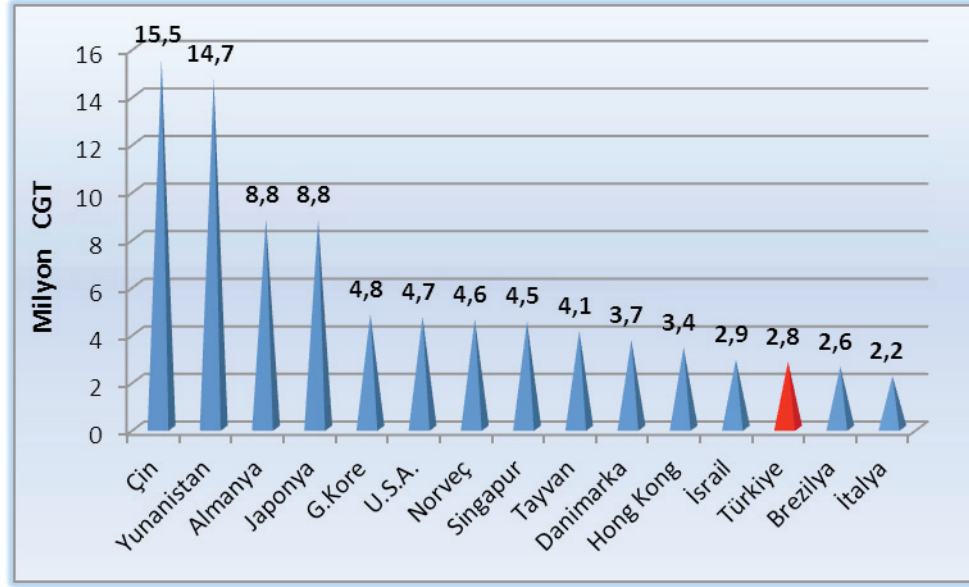
GRAFİK (51): Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Adet Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2012

Türk Armatörleri Ocak 2012 itibariyle dünya genelinde verdiği 2,8 Milyon CGT'lik 170 adet gemi sipariş ile tonaj bazında dünya sıralamasında 13 üncü sırada yer almaktadır.

GRAFİK (52) : Türk Amatörlerinin verdiği Siparişlere göre Dünya Sıralamasındaki Yeri



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2012

2002 yılında 11 adet olan Yüzer Havuz sayısı 2008 yılında 17'ye yükselmiş ve toplam kaldırma kapasitesi 294.920 Ton'a çıkmıştır. Ülkemizde 6 adet kuru havuz faaliyette olup, kamu tersanesi olan Haliç Tersanesi'nde 3 adet, özel sektörde ise de 3 adet (Tuzla Gemi Deniz Endüstrisi ve Ursa Gemicilik) kuru havuz bulunmaktadır.

TABLO (70) : Mevcut 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.	1	Tuzla	1.200	53.75 x 20

A.Ş.				
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
TOPLAM	17		293.070	
* 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 / verilmektedir. Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Başkanlığı ve Gemi Mühendisleri arasında gemi boya denetmeni eğitimi hakkında protokol imzalanmıştır.

2004 yılında 6 adet meslek lisesinde gemi yapım eğitimi verilirken, 2011 yılı Ağustos ayı itibariyle bu sayı 31 adede yükselmiştir. Dal sayısı ise aynı dönemde 17 adetten, 53 adete çıkmıştır.

Grafik (53) : 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.

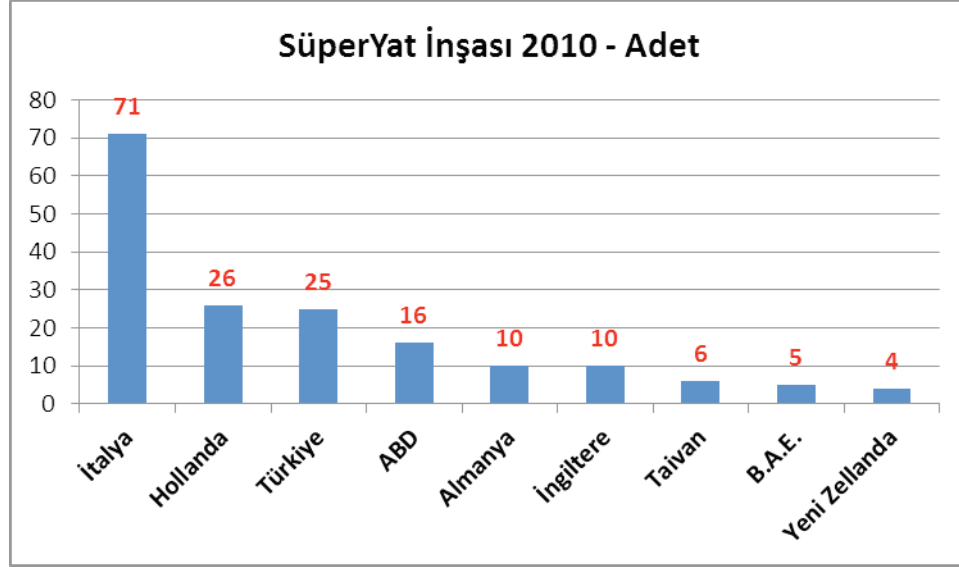
Ülkemiz yat ve tekne endüstrisinin genel olarak sahip olduğu üstünlükleri başlıklar halinde özetlersek:

- 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.

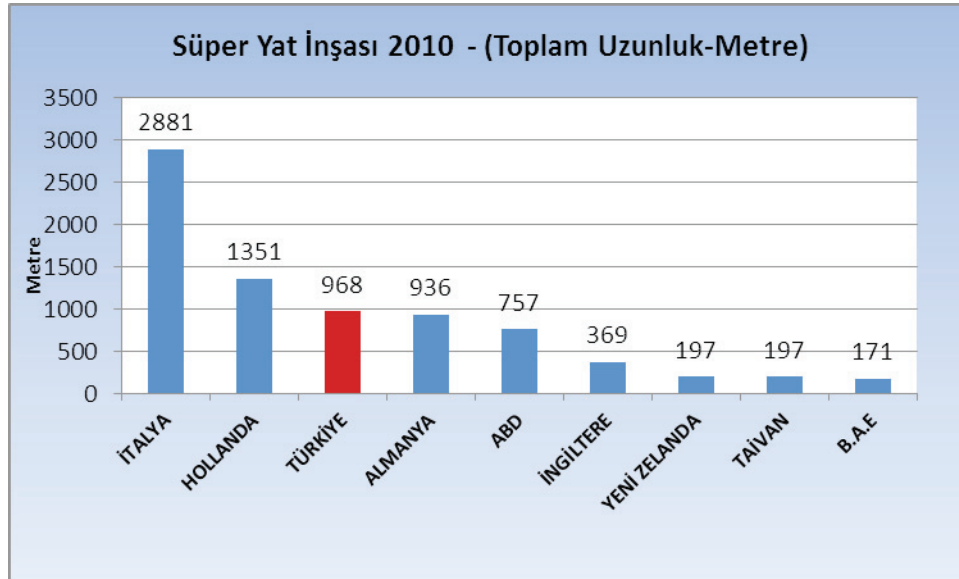
Türkiye özellikle Süperyat (30m ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş ile 2010 yılı teslim edilen adet ve uzunluk verilerine göre dünya üçüncüsü konumundadır.

GRAFİK (54) : Adet olarak Süperyat İnşasındaki Ülkeler Sıralaması



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

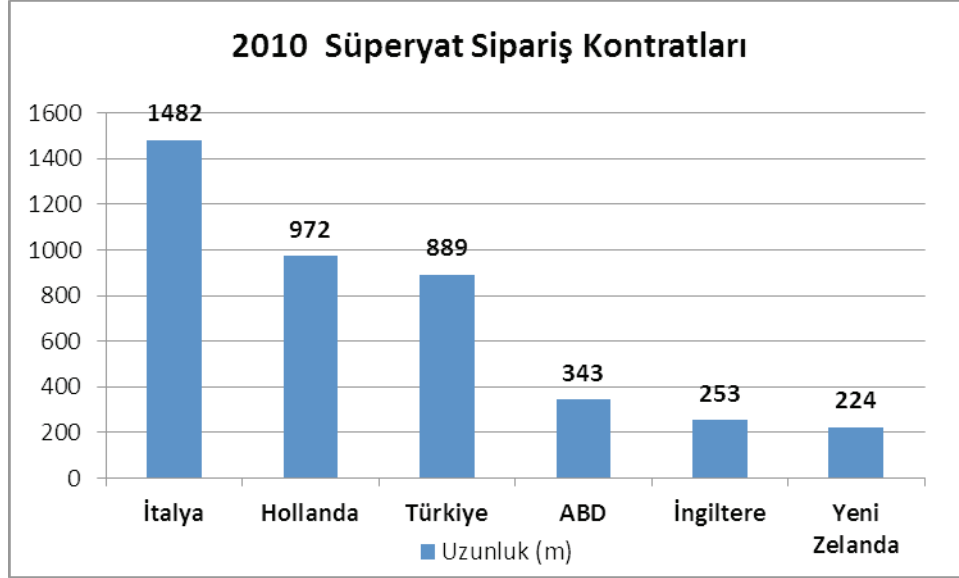
GRAFİK (55) : Uzunluk olarak Süperyat İnşasındaki Ülkeler Sıralaması



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 itibarıyla bu oranı %18'e çıkarmıştır.

GRAFİK (56): 2010 Yılı Dünya Süperyat Sipariş Sıralaması



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

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 inşaatının 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 kık iterlerdir.

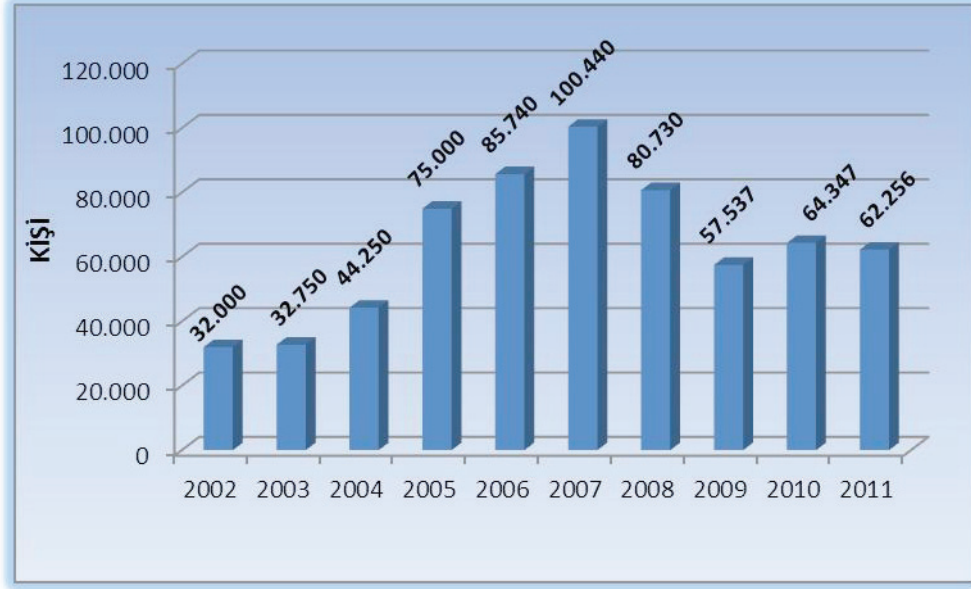
2008 Yılı Program Tedbirlerinden RGA-EUA-02.08.03 nolu tedbir olan Gemi İnşadaki Yerli Katkı Oranını Yükseltmek İçin Gemi Yan Sanayinin Geliştirilmesine Yönelik Ar-Ge Çalışması tamamlanmıştır.

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

1. Balıkçı Irgat Ve Dümen Sistemleri
2. Elektronik Cihaz İthalatçıları Ve İmalatçıları 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 (57): Gemi Yan Sanayindeki 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.

2.2.5. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi (Bkz. Bölüm 2.8. Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi)

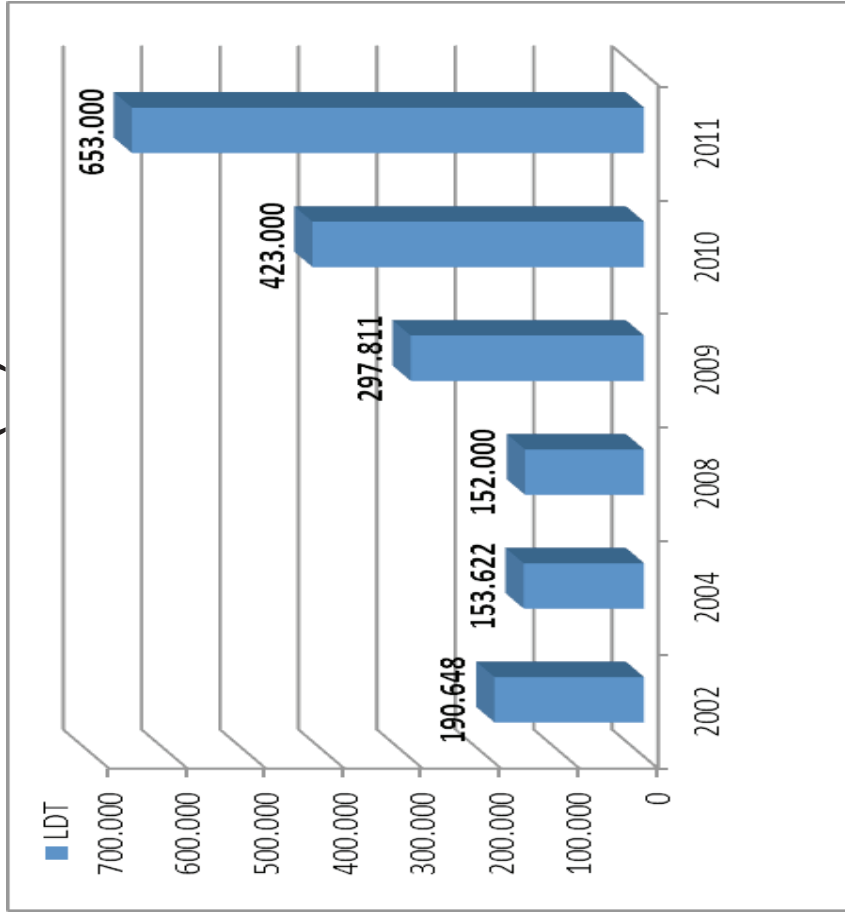
Ülkemiz Gemi Geri Dönüşüm Sanayi'nin merkezi İzmir-Aliğa olup, günümüz itibariyle 21 adet tesis faal olarak çalışmalarını sürdürmektedir. Ülkemiz gemi dönüşüm tesislerinde;

- Yıllık 900.000 LDT kapasite
- Sökülebilecek maksimum gemi tonajı 50.000 LDT

Gemi geri dönüşümünde 2008 yılında 300 civarı olan istihdam 2010 yılında 1000 kişiye ulaşmıştır.

Gemi geri dönüşüm sanayimiz 2010 yılında bir önceki yıla göre adet bazında %76 büyüme sağlamıştır.2011 yılında 653.000 LDT'lik 341 adet geminin sökümü yapılmıştır.

GRAFİK (58): Sökülen Gemiler (Adet ve LDT)



Kaynak: GEMİSANDER

TABLO (71): Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Şubat 2012)

No	Kütük No	Tür	Dwt	GRT	Birim	CGT	Teslim	Tersane	Sözleşme Tarihi	Donatan
1	H65	AHTS	1,9		10,876 HP	4,494	2012-03	Selah Tersanesi	01.01.2011	Marnavi S.P.A.
2	A-04	Pet. ve Kim.Tanker	5,5	3,3	5,5 DWT	7,235	2012-01	Bilinmiyor	01.07.2008	Akar Deniz Tasimac.
3	5	Pet. ve Kim.Tanker	15,985	7,993	15,985 DWT	11,77	2012-	Düzgit Tersanesi	01.06.2010	Düzgit Group
4	6	Pet. ve Kim.Tanker	8,3		8,3 DWT	9,123	2012-	Düzgit Tersanesi	01.07.2010	Düzgit Group
5	1	MPP	9,5	4,896	9,5 DWT	6,207	2012-	Akdeniz Gemi	01.07.2008	Akdeniz Gemi
6	36	Pet. ve Kim.Tanker	38	22,495	38 DWT	20,793	2012-04	UM Deniz Tersanesi	01.01.2007	Bilinmiyor
7	34	Konteyner	10,6	8,97	917 TEU	9,261	2012-	UM Deniz Tersanesi	01.04.2005	Volum Denizcilik
8	N/A	Pet. ve Kim.Tanker	12,7		12,7 DWT	11,527	2013-06	Marmara Tersanesi	03.12.2010	Yılmar Shipping
9	N/A	Pet. ve Kim.Tanker	8,5		8,5 DWT	9,243	2013-05	Marmara Tersanesi	03.12.2010	Yılmar Shipping
10	N/A	Pet. ve Kim.Tanker	8,5		8,5 DWT	9,243	2013-10	Marmara Tersanesi	03.12.2010	Yılmar Shipping
11	N/A	G.Kargo	11		11 DWT	8,223	2013-03	Marmara Tersanesi	01.08.2008	Yılmar Shipping
12	N/A	G.Kargo	11		11 DWT	8,223	2013-05	Marmara Tersanesi	01.08.2008	Yılmar Shipping
13	N/A	Römorkör	265	484	5,218 HP	2,125	2012-	Med Marine Towage	01.01.2010	Jadranski Pomorski
14	N/A	Römorkör			5 HP	1,891	2012-	Sanmar Ltd	01.09.2010	Seaspan Marine
15	N/A	Römorkör			5 HP	1,891	2012-	Sanmar Ltd	01.09.2010	Seaspan Marine
16	N/A	Römorkör			5 HP	1,891	2012-	Sanmar Ltd	01.09.2010	Seaspan Marine
17	9	Pet. ve Kim.Tanker	7,064	4,812	7,064 DWT	8,903	2012-	Soli Tersanesi	01.11.2007	Bilinmiyor
18	28	G.Kargo	7,5		7,5 DWT	6,486	2012-01	Karadeniz Tersanesi	01.03.2009	Bilinmiyor
19	3	G.Kargo	3		3 DWT	3,608	2012-01	Kocatepe Tersanesi	01.02.2009	Royal Amasus Hansen
20	217	Pet. ve Kim.Tanker	7,6	5,128	7,6 DWT	9,22	2012-01	Anadolu Tersanesi	01.12.2008	Anadolu Kim. Tanker.
21	221	Pet. ve Kim.Tanker	6	3,954	6 DWT	7,992	2012-	Anadolu Tersanesi	01.07.2008	Anadolu Kim. Tanker.
22	16	Ürün Tankeri	7,05	4,681	7,05 DWT	5,934	2012-02	Beşiktaş Tersanesi	28.10.2009	Palmalı Shipping
23	17	Ürün Tankeri	7,05	4,681	7,05 DWT	5,934	2012-06	Beşiktaş Tersanesi	28.10.2009	Palmalı Shipping
24	18	Ürün Tankeri	7,05	4,681	7,05 DWT	5,934	2012-07	Beşiktaş Tersanesi	28.10.2009	Palmalı Shipping
25	19	Ürün Tankeri	7,05	4,681	7,05 DWT	5,934	2012-10	Beşiktaş Tersanesi	28.10.2009	Palmalı Shipping
26	49	Dökme Yük	24,968	16	24,968 DWT	10,639	2012-03	Çiçek Tersanesi	01.10.2008	Deniz Endustrisi

27	15	Pet. ve Kim. Tanker	6,4		6,4	DWT	7,907	2012-01	İÇDAŞ Tersanesi	01.09.2007	İÇDAŞ Celik Enerji
28	16	Pet. ve Kim. Tanker	6,4		6,4	DWT	7,907	2012-03	İÇDAŞ Tersanesi	01.09.2007	İÇDAŞ Celik Enerji
29	17	Pet. ve Kim. Tanker	6,4		6,4	DWT	7,907	2012-05	İÇDAŞ Tersanesi	01.09.2007	İÇDAŞ Celik Enerji
30	18	Pet. ve Kim. Tanker	6,4		6,4	DWT	7,907	2012-07	İÇDAŞ Tersanesi	01.09.2007	İÇDAŞ Celik Enerji
31	1	Pet. ve Kim. Tanker	6,4	4,1	6,4	DWT	8,153	2012-	Bilinmiyor	01.07.2007	Den-Ta Denizcilik
32	68	Pet. ve Kim. Tanker	13,5		13,5	DWT	11,921	2012-	Yardımcı Deniz	01.04.2008	Yardımcı Shpg. Group
33	37	MPP	9,7	7,5	9,7	DWT	8,155	2012-04	Madenci Tersanesi	01.07.2005	Bilinmiyor
34	118	Pet. ve Kim. Tanker	6,25	4,236	6,25	DWT	8,301	2012-01	Selay Tersanesi	01.01.2006	Selay Deniz. Sanayi
35	119	Pet. ve Kim. Tanker	6,25	4,236	6,25	DWT	8,301	2012-03	Selay Tersanesi	01.07.2007	Selay Deniz. Sanayi
36	120	Pet. ve Kim. Tanker	6,25	4,236	6,25	DWT	8,301	2012-05	Selay Tersanesi	01.07.2007	Selay Deniz. Sanayi
37	121	Pet. ve Kim. Tanker	6,25	4,236	6,25	DWT	8,301	2012-07	Selay Tersanesi	01.07.2007	Selay Deniz. Sanayi
38	122	Pet. ve Kim. Tanker	6,25	4,236	6,25	DWT	8,301	2012-09	Selay Tersanesi	01.07.2007	Selay Deniz. Sanayi
39	123	Pet. ve Kim. Tanker	6,25	4,236	6,25	DWT	8,301	2012-11	Selay Tersanesi	01.07.2007	Selay Deniz. Sanayi
40	128	Pet. ve Kim. Tanker	3		3	DWT	5,213	2012-	Selay Tersanesi	01.09.2007	Selay Deniz. Sanayi
41	129	Pet. ve Kim. Tanker	3		3	DWT	5,213	2012-	Selay Tersanesi	01.09.2007	Selay Deniz. Sanayi
42	130	Pet. ve Kim. Tanker	3		3	DWT	5,213	2012-	Selay Tersanesi	01.09.2007	Selay Deniz. Sanayi
43	131	Pet. ve Kim. Tanker	3		3	DWT	5,213	2012-	Selay Tersanesi	01.09.2007	Selay Deniz. Sanayi
44	77	Pet. ve Kim. Tanker	4,999	3,308	4,999	DWT	7,245	2012-01	Yardımcı Deniz	01.10.2007	Yardımcı Shpg. Group
45	55	Konteyner	12,5	9,5	1	TEU	9,63	2012-04	Yardımcı Deniz	01.07.2006	Yardımcı Shpg. Group
46	56	Konteyner	12,5	9,5	1	TEU	9,63	2012-04	Yardımcı Deniz	01.07.2006	Yardımcı Shpg. Group
47	26	Pet. ve Kim. Tanker	6,48	4,242	6,48	DWT	8,307	2012-07	Desan Deniz	30.11.2007	Kaptanoglu Shpg. Grp
48	42	Pet. ve Kim. Tanker	6,824	4,859	6,824	DWT	8,951	2012-01	Tuzla Gemi	01.01.2006	Bilinmiyor
49	87	Pet. ve Kim. Tanker	5,6	3,583	5,6	DWT	7,57	2012-01	Çelikteke	01.10.2007	KGS Denizcilik
50	88	Pet. ve Kim. Tanker	5,6	3,583	5,6	DWT	7,57	2012-03	Çelikteke	01.10.2007	KGS Denizcilik
51	75	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2012-01	Çelikteke	01.10.2007	FORS Denizcilik
52	76	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2012-03	Çelikteke	01.10.2007	FORS Denizcilik
53	77	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2012-05	Çelikteke	01.10.2007	FORS Denizcilik
54	78	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2012-07	Çelikteke	01.10.2007	FORS Denizcilik

55	79	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2012-09	Çeliktekne	01.10.2007	FORS Denizcilik
56	80	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2012-11	Çeliktekne	01.10.2007	FORS Denizcilik
57	81	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2013-01	Çeliktekne	01.10.2007	FORS Denizcilik
58	82	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2013-03	Çeliktekne	01.10.2007	FORS Denizcilik
59	83	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2013-05	Çeliktekne	01.10.2007	FORS Denizcilik
60	84	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2013-07	Çeliktekne	01.10.2007	FORS Denizcilik
61	85	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2013-09	Çeliktekne	01.10.2007	FORS Denizcilik
62	86	Pet. ve Kim. Tanker	9		9	DWT	9,538	2013-11	Çeliktekne	01.10.2007	FORS Denizcilik
63	63	Pet. ve Kim. Tanker	6,138	3,999	6,138	DWT	8,042	2012-01	Torlak Tersanesi	01.09.2007	MRC Shipping
64	17	Pet. ve Kim. Tanker	12		12	DWT	11,173	2012-01	Aykin Deniz.	01.09.2007	MRC Shipping
65	18	Pet. ve Kim. Tanker	12		12	DWT	11,173	2012-08	Aykin Deniz.	01.09.2007	MRC Shipping
66	59	Pet. ve Kim. Tanker	16,745	12,137	16,745	DWT	14,81	2012-01	Turkter-Tersane	01.09.2007	Yardımcı Shpg. Group
67	2052	Pet. ve Kim. Tanker	11,259	7,321	11,259	DWT	11,215	2012-	Dearsan Tersanesi	01.07.2007	Yardımcı Shpg. Group
68	2061	Pet. ve Kim. Tanker	11,259	7,321	11,259	DWT	11,215	2012-01	Dearsan Tersanesi	01.07.2007	Yardımcı Shpg. Group
69	26	Pet. ve Kim. Tanker	5,3		5,3	DWT	7,413	2012-04	EreğliTersanesi	12.10.2007	John T. Essberger
70	80	Pet. ve Kim. Tanker	12,5		12,5	DWT	11,427	2012-05	Marmara Tersanesi	01.08.2007	Yildirim Group
71	81	Pet. ve Kim. Tanker	12,5		12,5	DWT	11,427	2012-10	Marmara Tersanesi	01.08.2007	Yildirim Group
72	36	MPP	9,7	7,5	9,7	DWT	8,155	2012-01	Madenci Tersanesi	01.07.2005	Bilinmiyor
73	10	Pet. ve Kim. Tanker	25	17,514	25	DWT	18,119	2012-	EreğliTersanesi	01.01.2007	Med Marine
74	9	Pet. ve Kim. Tanker	8,28	5,651	8,28	DWT	9,726	2012-01	EreğliTersanesi	01.01.2007	Med Marine
75	20	Pet. ve Kim. Tanker	8,28	5,651	8,28	DWT	9,726	2012-03	EreğliTersanesi	01.01.2007	Med Marine
76	30	Pet. ve Kim. Tanker	8,28	5,651	8,28	DWT	9,726	2012-01	EreğliTersanesi	01.01.2007	Med Marine
77	156	Konteyner	26,811	21,092	1,878	TEU	16,564	2012-01	Sedef Gemi End.	01.12.2006	Kasif Kalkavan Group
78	157	Konteyner	26,811	21,092	1,878	TEU	16,564	2012-01	Sedef Gemi End.	01.12.2006	Kasif Kalkavan Group
79	19	Pet. ve Kim. Tanker	25	17,712	25	DWT	18,232	2012-01	Admarin Tersanesi	01.07.2007	Galata Denizcilik
80	90	Pet. ve Kim. Tanker	4,9		4,9	DWT	6,827	2012-01	UstaogluTersanesi	01.01.2006	Tanmarin Denizcilik
81	N/A	Pet. ve Kim. Tanker	4,9		4,9	DWT	6,827	2012-04	UstaogluTersanesi	01.01.2006	Tanmarin Denizcilik
82	35	Konteyner	10,6	8,97	917	TEU	9,261	2012-	UM Deniz Tersanesi	01.04.2005	Volum Denizcilik

Kaynak : Clarkson Research Ser.(02/2012)



LİMANLAR

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 bulundukları 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 2011 Yılı İtibari İle aşağıdaki gibidir;

Yük Tipi	Mevcut 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

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 artırılmasıdır.

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

Liman/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 (2012)
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 (2011)
Mersin	Konteyner	850,000 TEU	1,700,000 TEU (2012)
İsdemir	Konteyner	-	2,200,000 TEU (2015)
Toros Tarım (Ceyhan)	Genel Kargo	15,000,000 Ton	25,000,000 Ton
	Dökme Sıvı Yük	235,000 m ³	1,500,000 m ³
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)
Derince	Konteyner	-	250,000 TEU
Batıçim	Konteyner	-	300,000 TEU (2015)
	Genel Kargo	6,000,000 Ton	7,500,000 Ton (2015)
İgsaş	Genel Kargo	2,000,000 Ton	2,500,000 Ton (2015)
Altıntel	Genel Kargo	1,000,000 Ton	5,000,000 Ton (2105)
	Sıvı Yük	1,500,000 m ³	6,000,000 m ³ (2015)
Roda	Konteyner	120,000 TEU	200,000 TEU (2012)
	Genel Kargo	2,000,000 Ton	2,500,000 Ton (2012)
İzmir Alsancak	Konteyner	750,000 TEU	2,100,000 TEU (2020)

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.

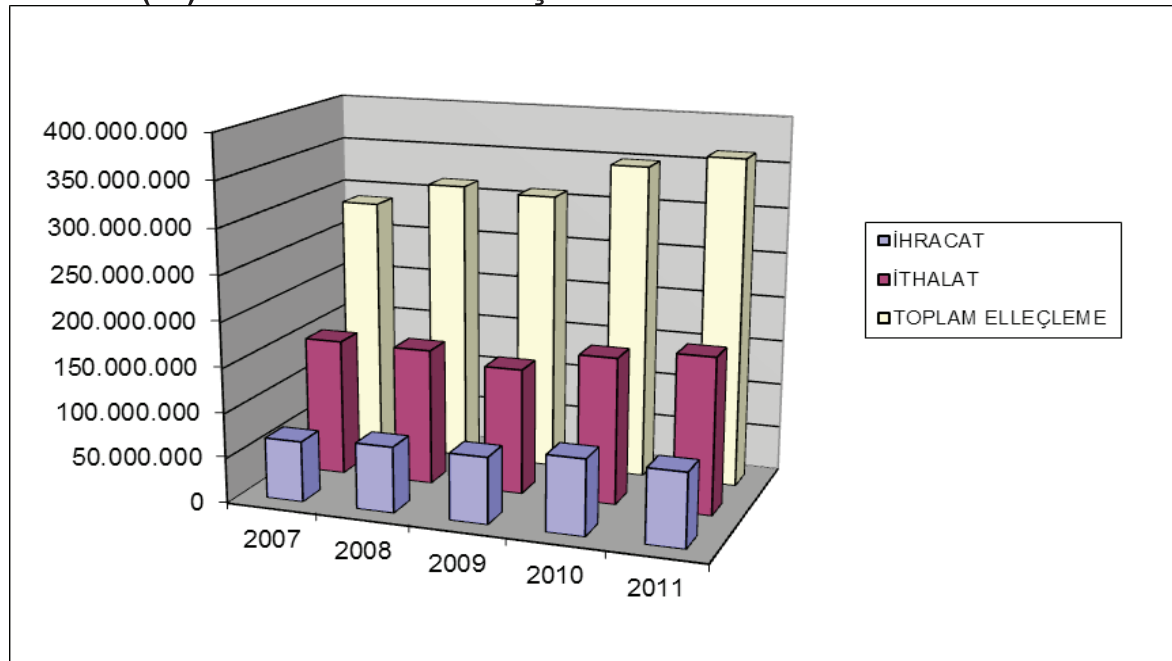
Aynı şekilde genel kargo ve kuru dökme yük elleçleyen limanların yatırım planları, mevcut kapasiteyi 28,2 milyon ton yükselterek, toplam Türkiye kapasitesini 305 milyon tona yükseltmektedir. Sıvı dökme yükte 2015 yılına kadar ilave edilecek kapasite ise 7,7 milyon m³'dür.

TABLO (72): Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

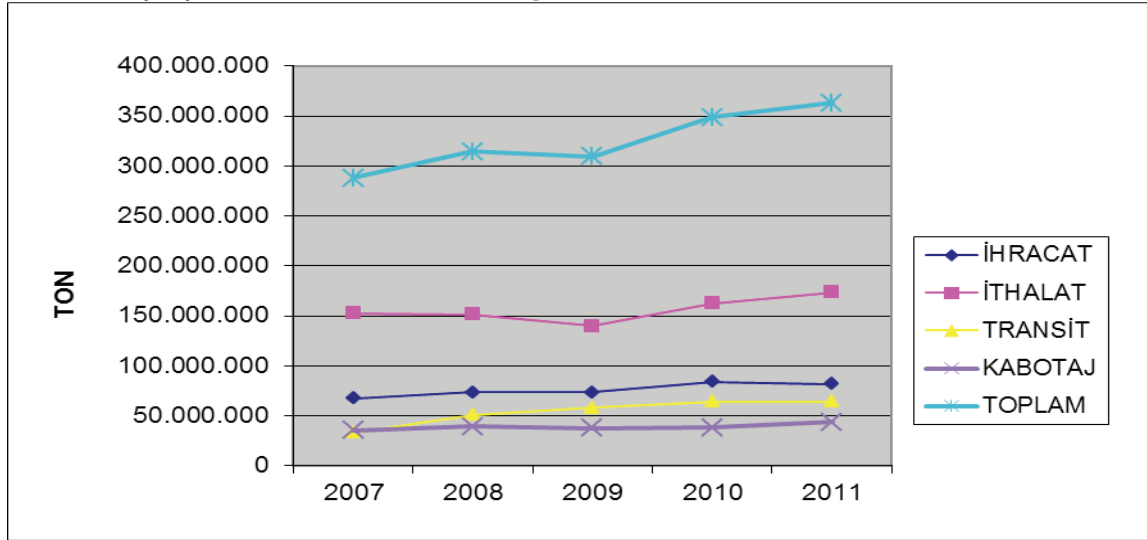
TAŞIMA CİNSİ		2007	2008	2009	2010	2011
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	9.761.897	10.654.742	9.578.520	11.615.686	12.273.915
	YAB. GEMİ	57.835.842	62.590.230	64.191.743	72.329.476	69.502.777
	TOPLAM	67.597.739	73.244.972	73.770.263	83.945.162	81.776.692
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	27.003.125	21.136.641	20.387.046	28.878.432	30.120.033
	YAB. GEMİ	125.310.476	130.394.670	119.475.045	133.747.337	143.426.365
	TOPLAM	152.313.601	151.531.311	139.862.090	162.625.769	173.546.398
KABOTAJ	YÜKLEME	16.364.074	18.922.148	18.305.867	18.561.807	21.257.193
	BOŞALTMA	18.741.552	20.134.058	19.485.900	19.434.485	22.387.290
	TOPLAM	35.105.626	39.056.206	37.791.767	37.996.292	43.644.483
TRANSİT	YÜKLEME	30.593.600	50.744.950	57.735.381	58.767.061	58.603.055
	BOŞALTMA	2.473.350	-	277.205	5.355.657	5.776.095
	TOPLAM	33.066.950	50.744.950	58.012.586	64.122.718	64.379.150
TOPLAM	YÜKLEME	114.555.413	142.912.070	150.088.716	161.274.030	161.636.940
	BOŞALTMA	173.528.503	171.665.369	159.347.990	187.415.911	201.709.783
	TOPLAM	288.083.916	314.577.439	309.436.706	348.689.941	363.346.723

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (59): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

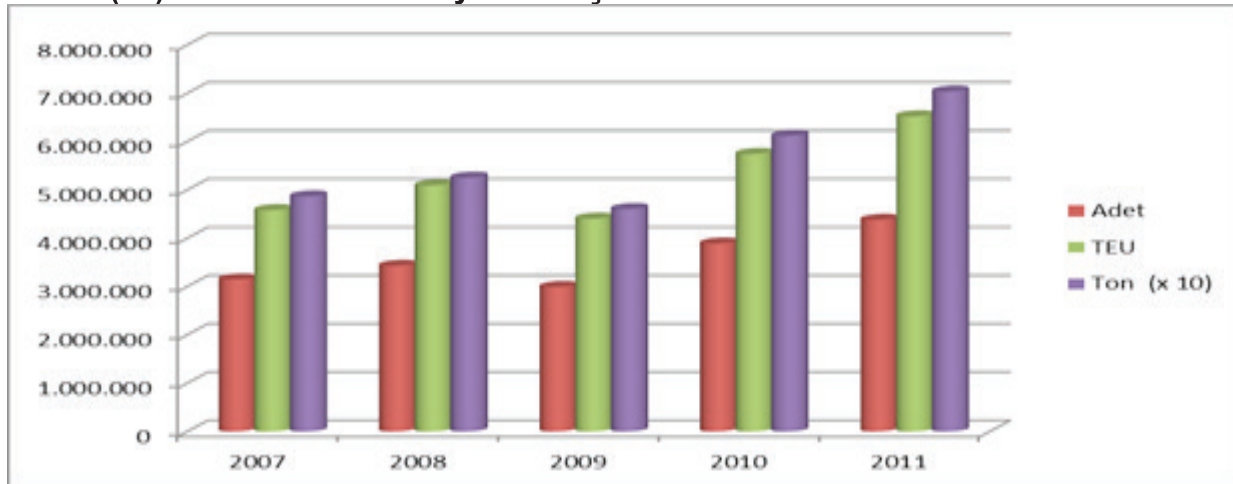
GRAFİK (60): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TABLO (73): Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri

TAŞIMA CİNSİ		2007	2008	2009	2010	2011
İHRACAT	ADET	1.475.192	1.594.200	1.448.806	1.557.767	1.798.545
	TEU	2.151.168	2.377.989	2.132.113	2.306.587	2.690.889
	TON	23.098.526	25.422.389	24.171.131	26.433.473	30.010.607
İTHALAT	ADET	1.529.475	1.642.639	1.434.680	1.591.010	1.851.026
	TEU	2.223.944	2.435.119	2.117.762	2.354.304	2.770.190
	TON	23.396.239	24.655.826	20.680.474	23.151.182	28.409.300
KABOTAJ	ADET	41.997	117.879	100.998	152.096	215.942
	TEU	61.417	162.908	142.025	208.325	305.256
	TON	416.051	1.248.040	1.044.653	1.730.667	2.890.088
TRANSİT	ADET	99.201	75.211	7.451	590.531	514.014
	TEU	145.739	115.606	12.542	874.239	757.171
	TON	1.733.498	1.203.829	134.486	9.859.808	9.071.262
TOPLAM	ADET	3.145.865	3.429.929	2.991.935	3.891.404	4.379.527
	TEU	4.582.268	5.091.622	4.404.442	5.743.455	6.523.506
	TON	48.644.314	52.530.084	46.030.744	61.175.130	70.381.257

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

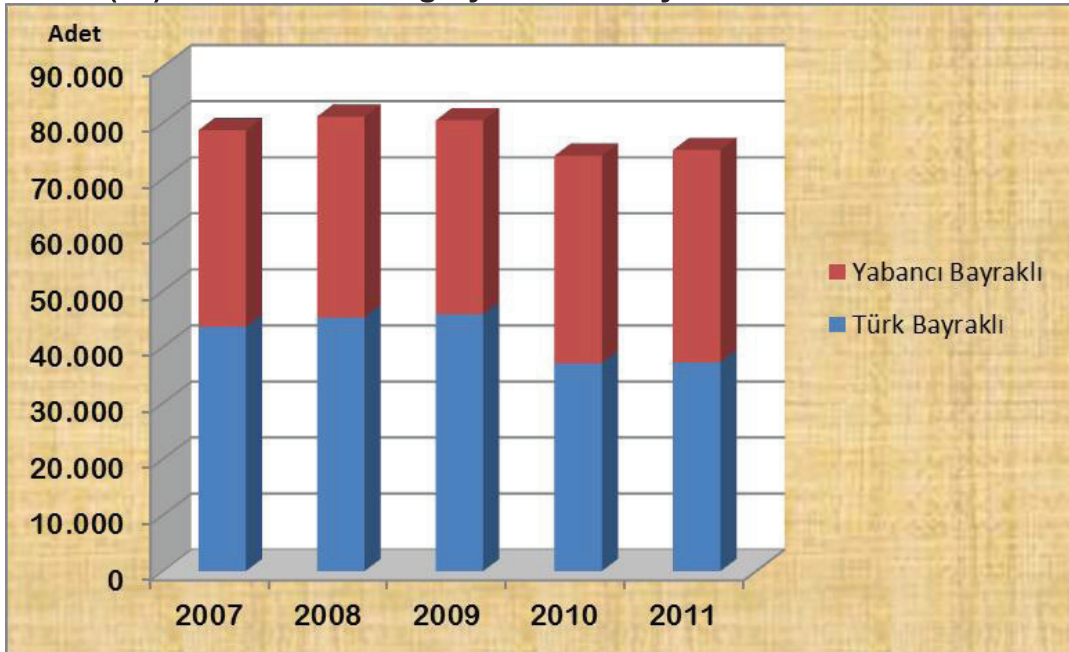
Grafik (61) Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri

TABLO (74): Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları

Ay	2007			2008			2009			2010			2011		
	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	3.471	2.434	5.905	3.552	2.474	6.026	3.560	2.175	5.735	3.230	2.357	5.587	3.106	2.883	5.989
Şubat	2.846	2.408	5.254	3.036	2.484	5.520	2.914	2.071	4.985	2.480	2.370	4.850	2.426	2.457	4.883
Mart	3.830	2.637	6.467	3.833	2.924	6.757	3.795	2.426	6.221	3.410	2.893	6.303	3.129	2.976	6.105
Nisan	3.467	2.700	6.167	3.607	3.133	6.740	3.948	2.620	6.568	2.865	3.003	5.868	2.771	3.175	5.946
Mayıs	3.791	3.196	6.987	4.008	3.547	7.555	3.710	3.025	6.735	3.183	3.462	6.645	3.087	3.389	6.476
Haziran	3.626	3.206	6.832	3.979	3.471	7.450	3.795	3.249	7.044	3.055	3.398	6.453	2.971	3.393	6.364
Temmuz	3.964	3.307	7.271	4.269	3.619	7.888	4.386	3.431	7.817	3.431	3.571	7.002	3.360	3.683	7.043
Ağustos	4.221	3.431	7.652	4.297	3.439	7.736	4.214	3.507	7.721	3.347	3.530	6.877	3.617	3.570	7.187
Eylül	3.990	3.221	7.211	4.079	3.149	7.228	4.108	3.296	7.404	3.359	3.297	6.656	3.784	3.220	7.004
Ekim	3.869	3.165	7.034	3.796	3.029	6.825	4.031	3.348	7.379	2.945	3.306	6.251	3.156	3.350	6.506
Kasım	3.351	2.630	5.981	3.511	2.338	5.849	3.768	2.718	6.486	2.972	2.827	5.799	3.150	2.875	6.025
Aralık	3.134	2.785	5.919	3.303	2.225	5.528	3.584	2.765	6.349	2.783	3.041	5.824	2.677	2.929	5.606
TOPLAM	43.560	35.120	78.680	45.270	35.832	81.102	45.631	34.631	80.444	37.060	37.055	74.115	37.234	37.900	75.134

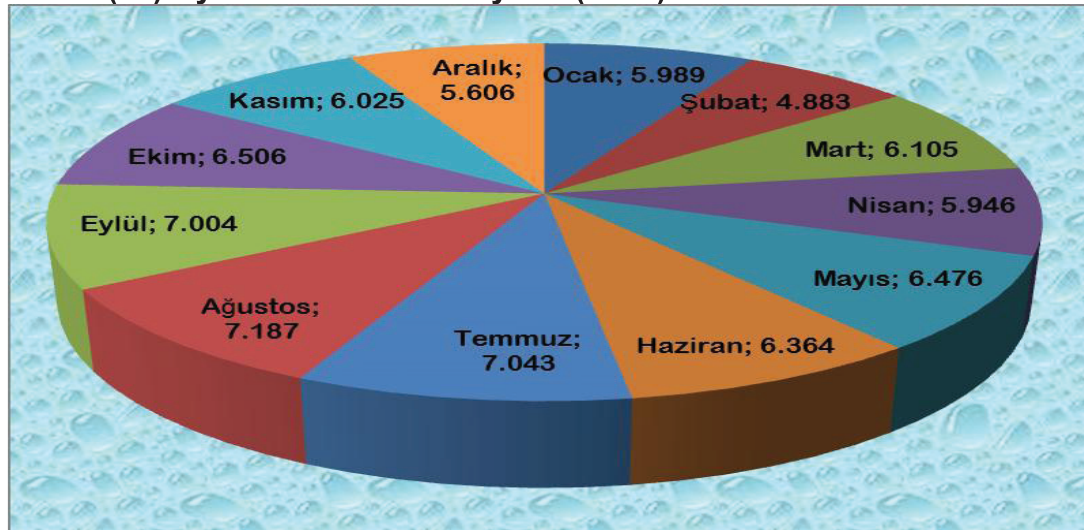
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (62) Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (63) Aylara Göre Gemi Sayıları (2011)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Dış Ticaretimizin (İthalat-İhracat) % 90'a yakını denizyoluyla yapılmakta olup, Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 2011 yılında 363.346.723 ton yük elleçlenmiştir.

2011 yılında elleçlenen toplam yükün;

- % 22,5 i olan 81.776.692 tonu ihracat,
- % 47,8 i olan 173.546.398 tonu ithalat,
- % 12 si olan 43.644.483 tonu kabotaj,
- % 17,7 si olan 64.379.150 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. Bulundukları 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 taşıma 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 Aliağa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır.

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

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

TABLO (75): 2011 Yılı Yük Elleçlemeleri Sınıflandırması

KONTEYNER (TEU)

	2007	%	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%
TÜRKLİM Üyeleri	3.389.876	72,13%	3.964.373	75,83%	3.485.468	77,10%	4.932.869	84,1%	5.679.049	85,88%
TCDD Limanları	1.299.308	27,65%	1.241.640	23,75%	1.014.261	22,43%	904.258	15,42%	897.036	13,56%
Diğerleri	10.345	0,22%	22.141	0,42%	21.057	0,47%	28.658	0,48%	36.950	0,56%
TOPLAM	4.699.529	100,00%	5.228.154	100,00%	4.520.786	100,00%	5.865.785	100,00%	6.613.035	100,00%

GENEL KARGO VE KATI DÖKME YÜK (TON)

	2007	%	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%
TÜRKLİM Üyeleri	61.365.612	66,66%	64.782.826	67,61%	61.970.360	88,19%	73.829.860	72,52%	76.690.158	92,83%
TCDD Limanları	7.576.826	8,23%	7.073.936	7,37%	5.449.558	7,76%	7.277.001	7,15%	5.922.616	7,17%
Diğerleri (*)	23.114.992	25,11%	24.110.277	25,12%	2.845.898	4,05%	20.705.912	20,33%		0,00%
TOPLAM	92.057.430	100,00%	99.670.340	100,00%	76.053.292	100,00%	101.812.773	100%	82.612.774	100%

(*)Bilgi alınabilen limanlar dahildir

DÖKME SIVI YÜK (TON)

	2007	%	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%
TÜRKLİM Üyeleri	12.306.397	91,37%	10.988.112	71,70%	12.675.876	90,07%	14.040.662	88,92%	12.791.433	92,52%
TCDD Limanları	1.161.891	8,63%	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%
TOPLAM	13.468.288	100,00%	15.435.396	100,00%	14.073.850	100,00%	15.789.425	100,00%	13.824.910	100,00%

(x)Bilgi alınabilen limanlar dahildir

ARAÇ HAREKETLERİ

TÜRKLİM Üyeleri	İŞ MAK.	OTOBÜS	TIR/ KAMYON	BİNEK	DİĞER	TOPLAM	
2007	371	380	208.134	643.885	2	852.772	2007
2008	364	411	262.294	671.343	23.999	958.411	2008
2009	783	243	256.879	646.470	36.806	941.181	2009
2010	2.543	0	531.472	844.243	57.819	1.436.077	2010
2011	2.440	1.780	646.563	904.373	56.035	1.611.191	2011

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 yolcu gelmiştir.

TABLO (76): 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

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 (77): 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 (78): TCDD LİMANLARINDA YAPILAN YÜKLEME VE BOŞALTMALAR							
YILLAR	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	
HAYDARPAŞA							
2007	1.065.764	310.685	0	2.259.776	291.960	0	3.928.185
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
İZMİR							
2007	7.724.318	15.355	0	4.180.422	148.081	0	12.068.176
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	9.926.558
2011	5.488.035	0	0	3.725.904	290.158	0	9.504.097
MERSİN							
2007	2.119.530	6.100	150.145	2.804.897	222.208	301.652	5.604.532
2008	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0	0
2011*	0	0	0	0	0	0	0
SAMSUN							
2007	531.109	6.990	0	1.042.818	31.171	4.217	1.616.305
2008	497.155	0	0	996.868	13.670	5.418	1.513.111
2009	566951	0	0	957831	2453	1771	1.529.006
2010	150598	988	0	248093	4667	299	404.645
2011**	0	0	0	0	0	0	0
BANDIRMA							
2007	761.558	3.035.399	2.000	1.908.423	2.755.463	2.000	8.464.843
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
İSKENDERUN							
2007	365.121	1.457	406	622.762	834.604	22.388	1.846.738
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
DERİNCE							
2007	843.687	1.234	0	2.185.773	342	0	2.224.344
2008	1.061.350	162	4.922	1.989.065	599	2.250	3.058.348
2009	787.645	0	704	759.747	38368	253	1.586.717
2010	1.580.194	0	0	884.841	20094	131	2.485.260
2011	1.327.729	6.164	96	1.040.057	12.491	0	2.386.537

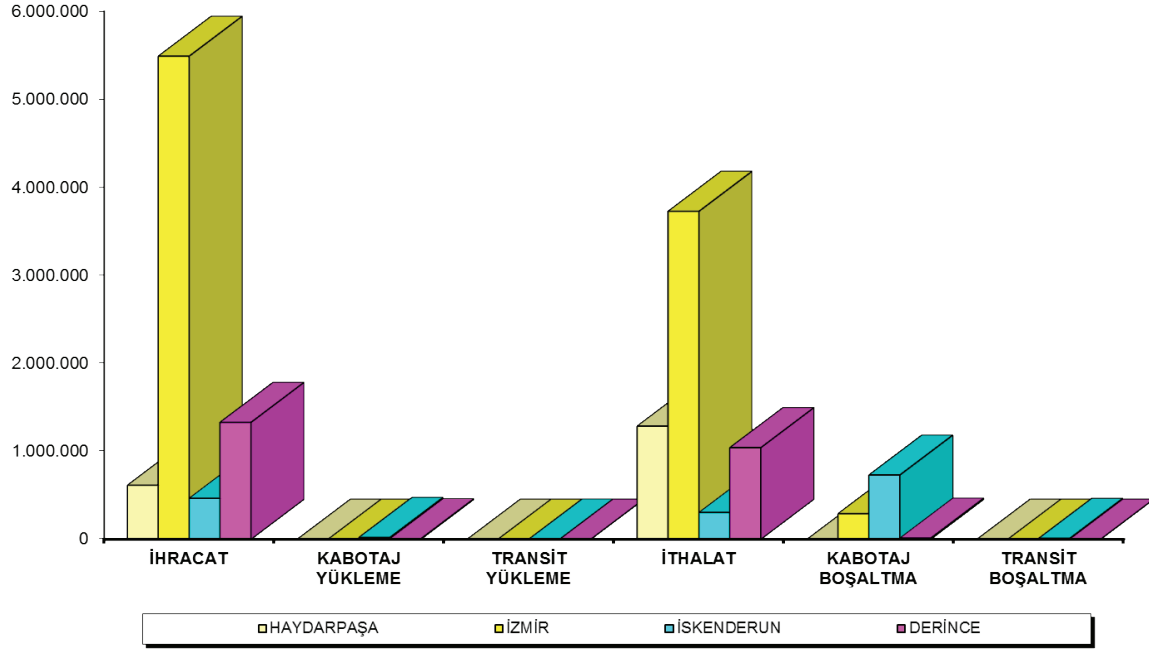
Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

* Mersin Limanı Tonajları 2007 Nisan ayı sonu itibariyledir.

** Samsun Limanı 2010 yılı Mart ayı sonu itibariyledir.

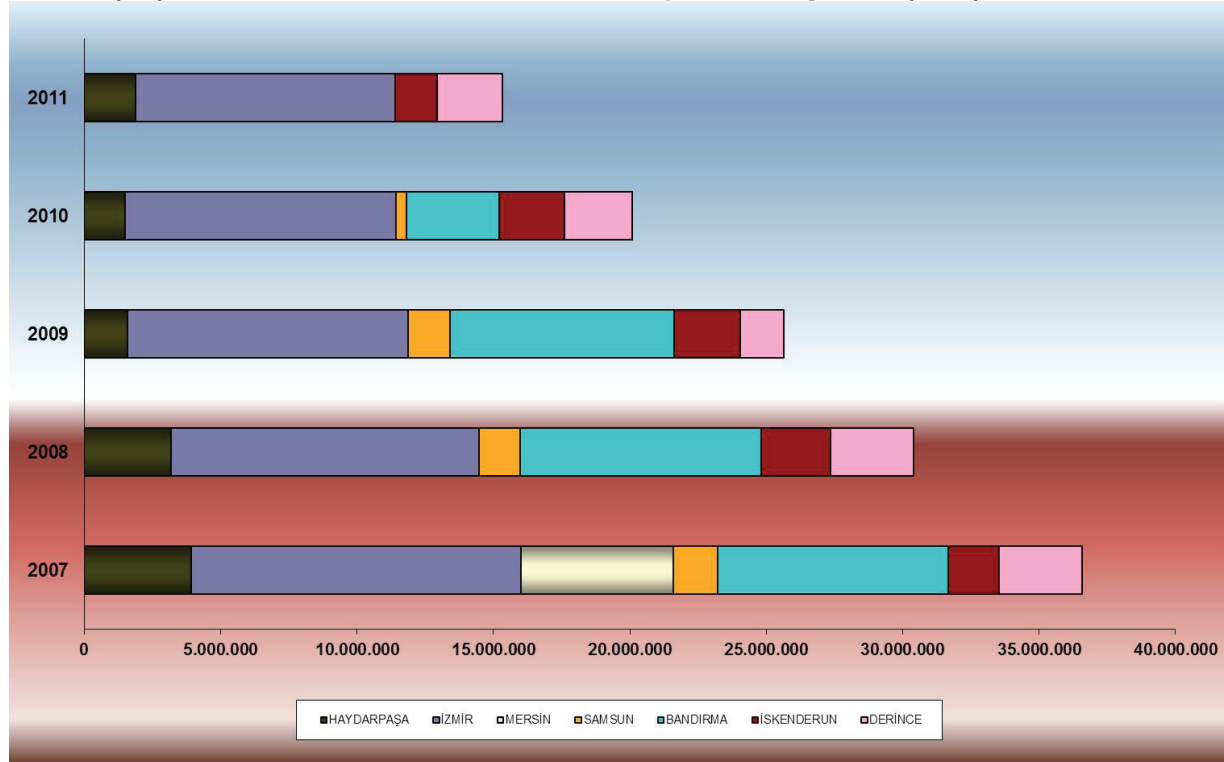
*** Bandırma Limanı 2010 yılı Mayıs ayı itibariyledir.

Grafik (64): 2011 TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (65): TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

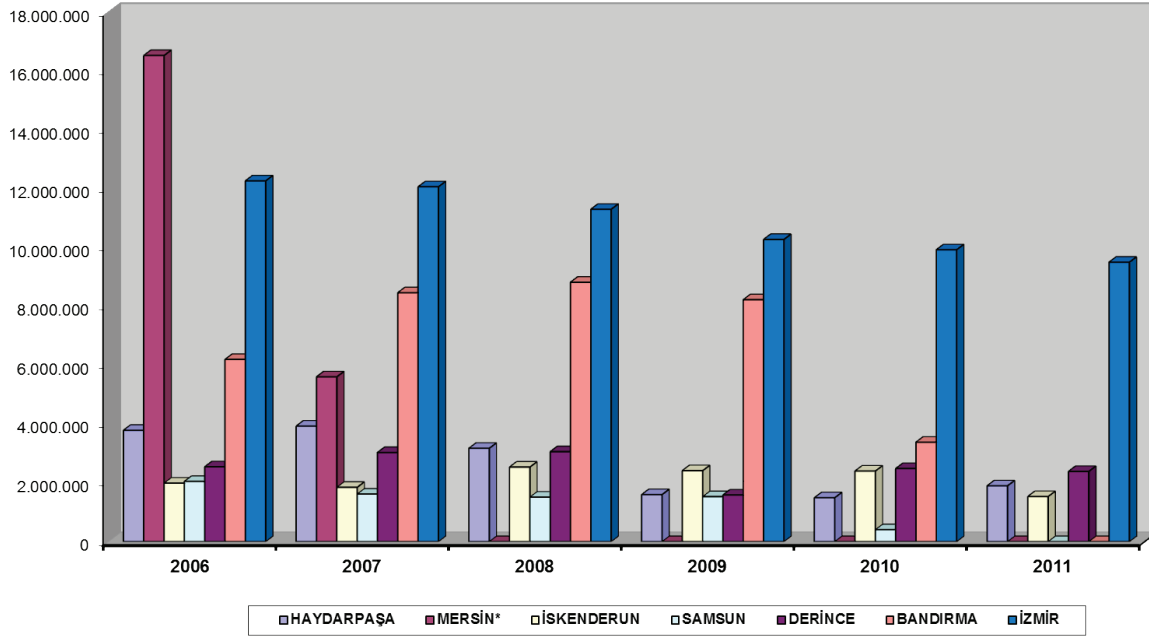
TABLO (79): TCDD LİMANLARINDA 2006-2011 YILLARINDA ELLEÇLENEN EŞYANIN GRUPLARA GÖRE DAĞILIMI

LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	D.KATI	D.SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	2006	74.091	3.711.503	0	0	3.785.594
	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
MERSİN *	2006	1.276.260	7.181.091	2.971.386	5.105.014	16.533.751
	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
İSKENDERUN	2006	241.133	0	842.284	905.051	1.988.468
	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
SAMSUN **	2006	879.027	0	1.149.035	18.229	2.046.291
	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	3.440	787.266	33.019	1.529.006
	2010	187.930	794	209.691	6.230	404.645
	2011	0	0	0	0	0
DERİNCE	2006	1.374.072	4.915	1.073.113	92.662	2.544.762
	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
BANDIRMA ***	2006	4.348.701	0	1.733.899	113.531	6.196.131
	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
İZMİR	2006	586.881	8.274.042	3.044.234	364.776	12.269.933
	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
TOPLAM	2006	8.780.165	19.171.551	10.813.951	6.599.263	45.364.930
	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

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

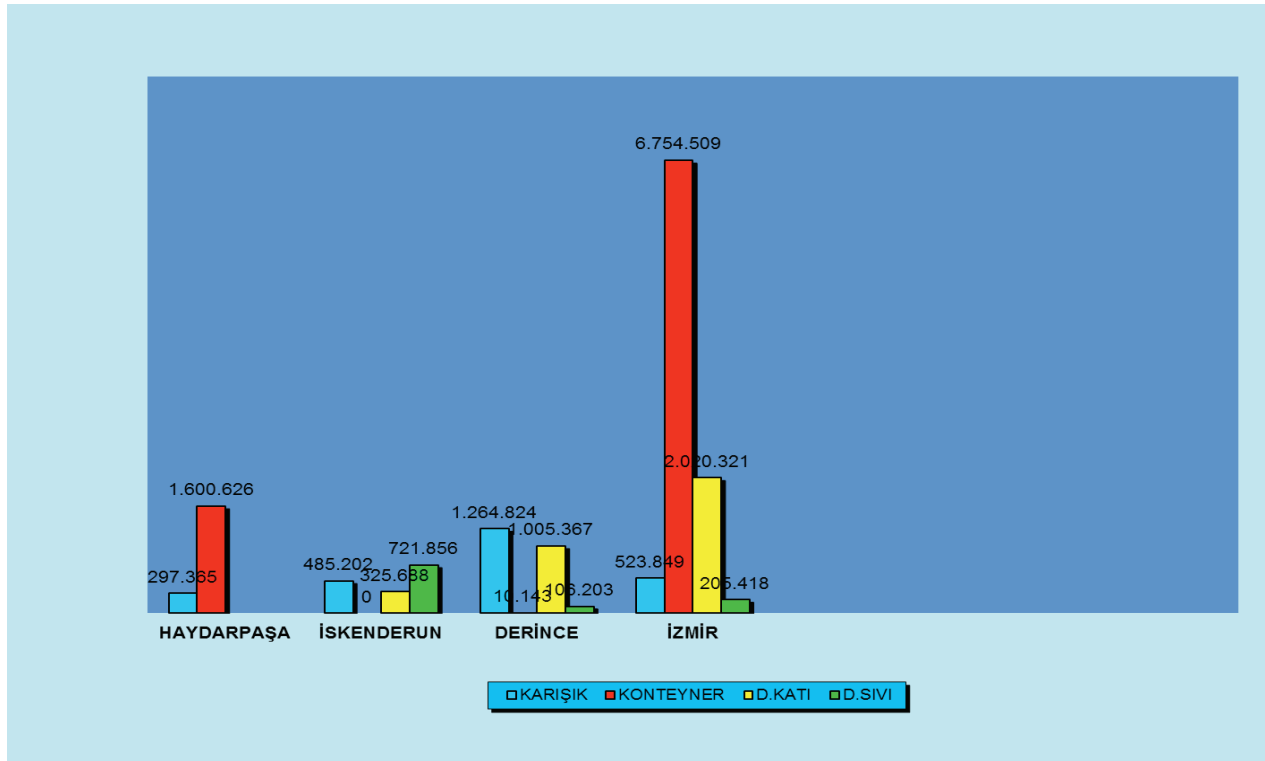
* Mersin Limanı Tonajları 2007 Nisan ayı sonu itibariyledir.
 ** Samsun Limanı Tonajları 2010 yılı Mart ayı sonu itibariyledir.
 *** Bandırma Limanı Tonajları 2010 Mayıs ayı itibariyledir.

Grafik (66): TCDD Limanları 2006 – 2011 Elleçleme İstatistikleri



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (67): 2011 Yılı 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 TCSL 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 Tarihçesi

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

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

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

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



Liman 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)
Liman 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. Liman 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, liman genişleme çalışmaları sürmektedir. Liman 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 Müdürlüğünce 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.



Limnın 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.'na 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.



İskenderun Liman İşletmesi



Liman İşleticisi	T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
Adres	TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü - İskenderun
Telefon	0-326-614 00 44
Faks	0-326-613 24 24
Teleks	32424 LIMAN TR
E-posta	iskenderunliman@tcdd.gov.tr
Konumu	
Enlem	36° 38' 00" N
Boylam	36° 10' 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	0-326-614 00 47
Yardımcısı	0-326-613 31 94

Liman Özellikleri

Konum İskenderun Limanı, Akdeniz'in kuzeydoğusunda konuşlanmakta olup, Ortadoğu ülkelerine olan aktarma trafiğine olduğu kadar, Güney ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerine de 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.

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 90 ton kapasiteli bir yüzer vinç, bir kılavuz botu, 4 römorkör, 2 palamar ve bir servis botu mevcuttur.

Elleçleme Ekipmanları Liman elleçleme ekipmanları arasında bir adet 42 tonluk dolu ve bir adet de 10 tonluk boş konteyner forklifti, 3-35 tonluk 17 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 8 adet mobil vinç, 2 köprü vinci, 8 standart ve 13 kısa mastlı forklift, 5 paletli vinç ve 3 loder yer almaktadır. Limanda konteynerize yük için stoklama alanı mevcuttur.

Dökme Yük 60.000 ton kapasiteli TMO'ya ait bir beton siloya sahip olan limanda rıhtımla bağlantılı bir konveyör sistemi mevcuttur. Ayrıca, yükleme hızı saatte 350 ton, boşaltma hızı saatte 250 ton olan bir cevher konveyörü de bulunmaktadır.



Limanın Tarihçesi

İsminden de anlaşılacağı üzere mazisi (M.Ö. 333) Büyük İskendere dayanan bölgede 1909 yılında Anadolu – Bağdat Demiryolları Kumpanyasına verilen Limanın inşa imtiyazı, başlayan 1. Dünya Savaşı sonrası 1918 yılında şirketin Fransa Hükümeti tarafından haczedilmesi üzerine imtiyaz “İskenderun Limanı Fransız Şirketi”ne verilmiştir.

Fransız Şirketi, bugün iç liman tabir edilen ve mavnaların barınmasına yarayan kısmın inşasına başlamıştır. 1927 yılında küçük limanın doğu ve batı mendireklerini ve güney rıhtımı denilen 200 m. lik küçük vasıta rıhtımını inşa ettikten sonra Hatay Devleti kurulmuş ve Ana Vatana ilhak etmiştir. 714 sayılı Kanun gereği Liman, Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğüne devredilmiştir.

14.08.1942 tarih ve 4301 sayılı Kanunla Devlet Demiryolları İdaresi'ne fiilen devredilen liman 1944 yılında büyük iskele ile genişletilmiş, 1953 – 1956 yılları arasında mekanik echize ve tesislerle takviye edilerek modern bir liman haline getirilmiştir.

Limanın gelişimine 1964 yılında da devam edilmiş, rıhtım üst yapı inşaatı 1972 yılında ikmal edilerek bütün tesisleri ile birlikte aynı yıl hizmete girmiştir.

Tablo (80): Bölge Müdürlüklerine Göre Özel Limanların Listesi

ANTALYA BÖLGESİ

1. ALIDAŞ ALANYA LİMANI
2. ANTALYA LİMANI SERBEST BÖLGE RIHTIMI
3. ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI
4. MOİL ŞAMANDIRA PLATFORMU
5. ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. (PORT AKDENİZ)
6. POAŞ ANTALYA ŞAMANDIRA TERMİNALİ

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. MARDAS
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. ALTINTEL 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. HABAS 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
- 17.KUŞADASI YOLCU LİMANI
- 18.MARMARİS LİMANI

MERSİN BÖLGESİ

1. TOROS CEYHAN TERMİNALİ
2. ADVANSA SASA POLYESTER TESİSLERİ
3. ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI
4. GÜBRETAŞ SARISEKİ İSKELESİ
5. İSDEMİR LİMANI
6. DELTA PETROL LİMANI
7. ORHAN EKİNCİ İSKELESİ
8. YAZICI İSKELESİ
9. ATAŞ TERMİNALİ
- 10.MERSİN LİMANI
- 11.MMK ATAKAŞ DÖRTYOL LİMAN İŞLETMESİ
- 12.MESBAŞ RIHTIMI

SAMSUN BÖLGESİ

1. SAMSUNPORT
2. TOROS TARIM SANAYİİ SAMSUN LİMAN İŞLETMESİ
3. SÜRSAN ŞAMANDIRASI
4. ORDU LİMANI
5. AYGAZ ŞAMANDIRALARI
6. PETROL OFİSİ ŞAMANDIRALARI
7. TOTAL OIL ŞAMANDIRASI
8. YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SAN. ŞAMANDIRASI
9. SİNOP LİMANI

TRABZON BÖLGESİ

1. GİRESUN LİMANI
2. PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
3. RİPORT
4. ÜNYE ÇİMENTO TESİSİ LİMANI
5. POAŞ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
6. TRABZON LİMANI

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı & TÜRKLİM

Grafik (68): Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları



Kaynak: TÜRKLİM

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 görölmektedir.

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'nın özelleştirilmesine ilişkin olarak 21.06.2007 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreci 12.09.2007 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. İhalede en yüksek teklif 195.250.000 ABD Doları bedelle Türkerler Ortak Girişim Grubu tarafından verilmiş, 22.11.2007 tarih ve 2007/64 sayılı ÖYK Kararı ile de onaylanmıştır. Daha sonra söz konusu ihale, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 14.06.2010 tarih ve 2010/37 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Yeniden ihaleye çıkılması amacıyla ÖİB tarafından hazırlıklar sürdürülmektedir.

6. İzmir Limanı: 49 yıl süreyle "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla 03.05.2007 tarihinde yapılan ihale sonucunda, limanın 1.275.000.000 ABD Doları bedelle Global-Hutchison-Ege İhracatçı Birlikleri Liman Hizmetleri ve Taşımacılık A.Ş. Ortak Girişim Grubuna devredilmesi, ÖYK'nun 03.07.2007 tarih ve 2007/47 no.lu kararı ile onaylanmıştır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından, limanı devralmaları için İşleticiye davetiye gönderilmiş, ancak 24.12.2009 tarihi itibarıyla İşleticiye verilen süre tamamlanmış olup, İşletici Limanı almamıştır. İşleticinin teminatı irat olarak kaydedilmiştir. Bunun üzerine, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, ihale koşullarına göre ikinci en yüksek teklifi veren Çelebi Holding A.Ş.'ne teklif götürmüş olup, 8 Mart 2010 tarihinde süre sona ermiştir. Firmaya tanınan ikinci 45 günlük karar süresi 26 Nisan 2010 tarihinde sona ermiş olup, ÖİB'nca ihale 28.04.2010 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 çıkmıştır.

Bu karara istinaden, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.01.2012 tarih ve 2012/01 sayılı kararı ile İzmir Limanı'nın "yolcu limanı ve yük limanı" olarak faaliyet gösterecek şekilde yeniden yapılandırılması kapsamında; Kruvaziyer Liman Alanına yönelik, "Kruvaziyer Liman Alanı" "Liman Hizmet Alanı" ayrımı yapılarak, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca hazırlanan 5 paftadan oluşan 1/1000 ölçekli uygulama imar plan değişikliği, 3 paftadan oluşan 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği, 1 paftadan oluşan 1/25000 ölçekli nazım planı değişikliğinin onaylanmasına karar verilmiştir.

Diğer taraftan, özelleştirme sürecinin uzaması nedeni ile uzun süre yatırım yapılamayan İzmir Limanının deniz ulaşımı açısından Karadeniz-Akdeniz rotası üzerinde, güçlü hinterlandıyla, Ege Bölgesinin konteyner yüklerine hizmet veren, bölge ve ülke ekonomisi açısından en önemli liman özelliğine sahip olması, İzmir Limanının hinterlandına sağladığı sosyo-ekonomik katkılar bölge ve ülke ekonomisinde üstlenmiş olduğu rol dikkate alınarak TCDD'nca limanın mevcut ve gelecekteki sorunların çözümüne yönelik, Limanın kapasitesini ve verimliliğini arttırmak üzere, İzmir Limanı Rehabilitasyon Projesi kapsamında çalışmalara başlanmıştır.

İzmir Limanı Rehabilitasyon Projesi Kapsamında;

- İzmir Kenti trafiğini olumlu yönde etkilemesi açısından, önem arz eden viyadük ayakları liman içine bağlanmıştır.

- TCDD Denizyolu sektöründen, İzmir Limanı için, Alt Üst yapı Tesisleri ve Ekipman Temini Projesi kapsamında;

2011 yılında gerçekleşen önemli yatırımlar;

- ❖ 5 adet Gantry Crane'nin revizyon ve modernizasyon ihalesi yapılmış, malzeme tedariki sağlanmıştır.
- ❖ 16 adet çekici seti satın alınmıştır.
- ❖ Limanın otomasyona geçirilmesi ihalesi gerçekleşmiş, sözleşmesi imzalanmıştır.

- ❖ 30.000 m² lik alanın ıslahı yapılmıştır. Diğer taraftan; Yeni silo rıhtımında 50.000 m² lik alanın ıslahı, 4 adet Transtainer alınması, 3 adet MHC vinci alınması ihaleleri gerçekleşmiştir.

- 9 Eylül Üniversitesi'ne, Limanın, bölgesinde uluslararası kalitede hizmet veren bir liman olabilmesi için gerekli yatırımları ve mevcut ve gelecekte oynayacağı rolünü belirleyen "İzmir Limanı İşletme Planı" hazırlanmıştır.

Panamax tipi büyük gemilerin derinlik kısıtlaması nedeniyle, yanaşma kanalı ve baseni kullanamaması, İzmir Limanının aktarma limanından ziyade bir besleme limanı olarak hizmet vermesine neden olmuştur. Bu itibarla "İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projesi" hazırlanmış, devlet yatırım politika, plan ve programlarında uzun yıllar yer almış ancak günümüze kadar gerçekleşmemiştir. İzmir Limanının yarım kalan inşaatı ile yaklaşım kanalı ve manevra alanının taranması yolu ile liman kapasitesinin artırılması amacı ile 9 Eylül Üniversitesine "İzmir Limanı Yaklaşım Kanalı Taraması ve II.Kısım Konteyner Terminali Fizibilite Raporu" hazırlanmıştır.

Ayrıca İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından, İzmir Körfezine dökülen dere ağzlarında dip taraması yapılması ve körfezin kuzey aksında açılacak bir kanal ile akıntı hızının artırılarak su kalitesinin iyileşmesinin sağlanması ve TCDD tarafından taranması planlanan İzmir Limanı yaklaşma kanalı, liman baseni ve manevra dairesinin taranması, II.Kısım Konteyner Terminali inşaatı ile İzmir Limanı gelişim planında gösterilen her türlü imalatın (altyapı) gerçekleştirilmesi işlerine ait mühendislik hizmetleri ile ÇED Yönetmeliği kapsamında gerekli görülen tüm iş ve işlemlerin entegre gerçekleştirilerek Nihai ÇED Kararlarının ve mevzuatın öngördüğü diğer çevresel izinlerin alınmasına yönelik, TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesi – İZSU Genel Müdürlüğü arasında 08.08.2011 tarihinde protokol imzalanmıştır. ÇED izinlerinin alınmasına yönelik ihale TCDD tarafından 22 Aralık 2011 tarihinde gerçekleştirilmiş olup, sözleşme imzalama aşamasındadır.

Bahse konu ÇED izinlerinin alınmasıyla;

- Yaklaşım Kanalı Taraması ve II.Kısım Konteyner Terminali İnşasının tamamlanması sonrasında, 350 m. uzunluğunda, 10.000 TEU kapasiteli gemilerin limana yanaşmasına imkan sağlayacaktır. İzmir Limanı, yeni nesil gemilere hizmet verebilecektir.
- II.Kısım (Tevsii) inşaatının tamamlanması ile yaklaşık 550.000 m² lik ilave saha hizmete açılacaktır.
- Liman kapasitesinin artışı ile doğru orantılı olarak, liman gelirleri de yaklaşık 100 Milyon Dolar'dan 300 Milyon Dolara çıkacak, İzmir'in, Ege Bölgesinin ve ülkemizin ekonomisine büyük katma değer sağlayacaktır.

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 tekelinden 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 bir bakanlık henüz kurulmamıştır. Bu nedenle 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 idareden 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.

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.

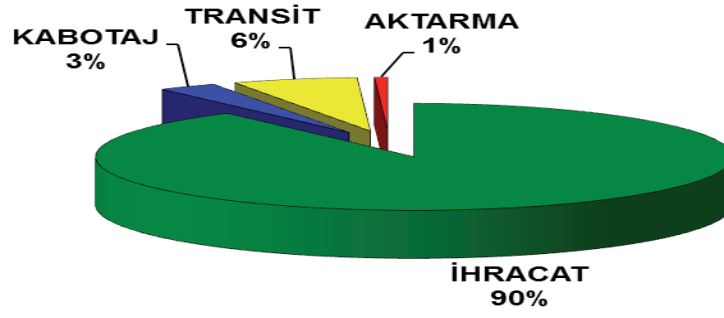
21 tane rıhtımı bulunan limanda, büyüklüğüne göre aynı anda 30'a yakın gemiye yükleme boşaltma hizmeti verebilmektedir.

Liman 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 (81): Mersin Uluslararası Limanı
2011 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)**

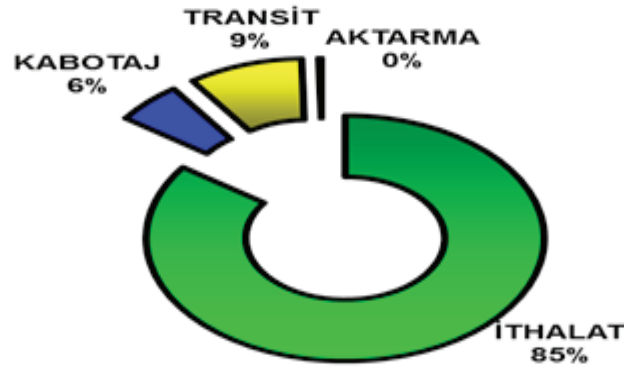
YÜK CİNSİ	YÜKLEME				BOŞALTMA				TOPLAM
	İHRACAT	KABOT.	TRANSİT	AKTR. YÜK	İTHALAT	KABOT.	TRANSİT	AKTR. YÜK	
ÇİMENTO	994.466	53.114	37.781		2.777		2.443		1.090.581
HUBUBAT	91.466	34.712	13.911	96	1.189.230	11.974	9.823	98	1.351.310
KİMYASALLAR	578.436	14.035	4.251	10.359	1.594.074	34.498	25.218	10.188	2.271.059
NARENCİYE	32.726		1.808		52.285		354		87.173
CNTR			296.756				275.722		572.478
İŞ MAKİNELERİ	10.814		104	34	13.419		7.025	94	31.490
PAMUK	50.311		3.064	1.079	402.279	1.101	463	2.072	460.369
BOŞ MAFİ			9				8		17
GÜBRE	17.176	35.411	226	59	177.246	25.128	2.570	71	257.887
GIDA MADDELERİ	1.040.850		24.353	888	757.124	8.146	64.991	2.307	1.898.659
DONDURULMUŞ ET	4.274		433		20.264		109.604		134.575
MEYVE	137.887		4.928	327	82.538	40	400.262	212	626.194
GENEL YÜK	1.734.143	2.310	155.754	43.988	1.683.844	108.830	286.434	36.277	4.051.580
CAM	168.046	977	208	772	22.654		251	135	193.043
BAKLİYAT	171.639		2.884	244	514.600	184	9.387	137	699.075
CANLI HAYVAN					55.856		1.730		57.586
MAKİNE	28.773		2.026	559	46.477	454	3.219	800	82.308
MİNERALLER	2.335.012	17.585	23.525	3.140	551.844	5.485	1.219	3.235	2.941.045
PETROL ÜRÜNLERİ	170.148	116.141	432	338	3.398.806	561.758	20.716	344	4.268.683
PİRİNÇ	92.689		2.312		238.360		12.530		345.891
SODYUM KARB.	525.722	6.250	194	88	483		47		532.784
ŞEKER	5.334		3.348		836		1.097		10.615
TEKSTİL ÜRÜNLERİ	234.928	117	8.300	767	577.369	813	26.657	1.782	850.733
KERESTE	2.949		4.958	20	25.829	1.818	3.827		39.401
BİTKİSEL YAĞ	32.359		646	74	620.680	12.566	3.539	276	670.140
ARAÇ	9.249		3.413	270	27.319	34	56.751	567	97.603
TOPLAM	8.469.397	280.652	595.624	63.102	12.056.193	772.829	1.325.887	58.595	23.622.279

Grafik (69): Mersin Limanı 2011 Yükleme



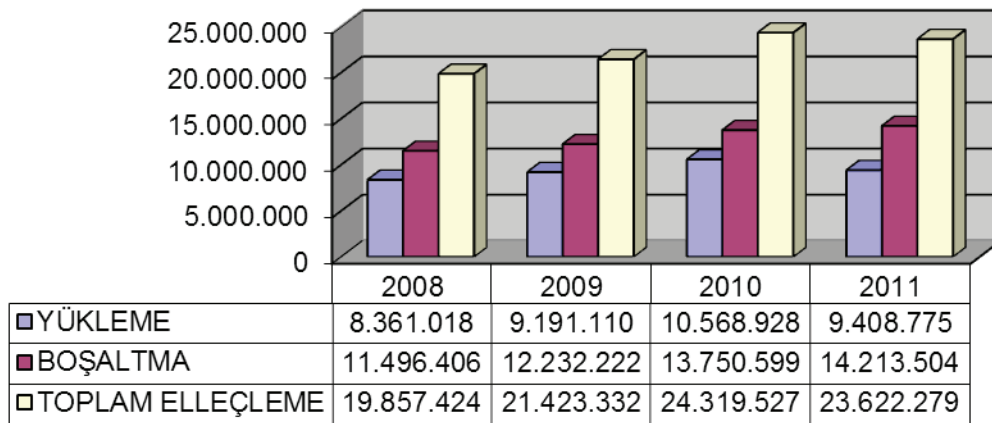
Kaynak: Mersin DTO

Grafik (70): Mersin Limanı 2011 Boşaltma



Kaynak: Mersin DTO

Grafik (71): Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Kaynak: Mersin DTO

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

Ana Liman,

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

Sanayi Rıhtımı,

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

8 nolu rıhtım, demiryolu ferry rıhtımıdır.

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

1005 adet geminin uğrak yaptığı 2010 yılında yük gruplarına göre (devir alınan tarihe kadar TCDD işletiminde yapılanlar da dahil) elleçleme değerleri aşağıdaki gibidir;

Dökme Katı	844.993 ton
Dökme Sıvı	32.008 ton
Karışık Eşya	1.038.791 ton
Konteyner	4.015 ton
Toplam	1.920.807 ton

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 teknoloji 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 m²	
Kapalı Ambar	9.100 m²	
Gümrüklü Açık Alan	99.908 m²	
Otomobil – Kamyon Park Alanı	10.000 m²	
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
Sennobogen 305 Teleskobik Vinç	1	5
Dolu Konteyner İstif Makinesi	2	45
Boş Konteyner İstif Makinesi	1	8
Loader	5	7
Forklift	5	4
Çekici	50	X
Dorse	50	X
Kamyon	20	X
Elektronik Kantar	4	100 (1 Adet 80 t)
Ekskavatör	2	2

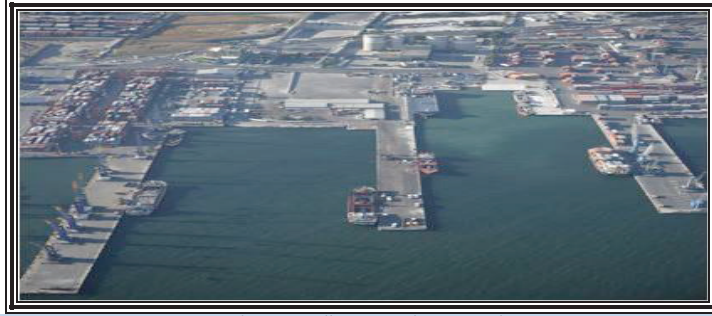
Çelebi Bandırma Limanı Elleçleme Bilgileri

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

* 2010 Değerleri 18 Mayıs 2010 itibarıyla.

Türklım 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 - Nempont

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	Kumpart 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

Altıntel
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	300.000m²	
Liman Dışı Kapalı Ambar	30.000m²	
Liman Dışı Gümrüklü Açık Alan	35.000m²	
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)
Vinç		
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

Batışım

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	149.000m²		
Gümrüklü Açık Alan	40.000m²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000m²		
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)	
Vinç	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)
Koordinatlar	N 36° 51' 02" - E 36° 08' 15" (Aft)
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
Yarımca 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	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	240.000m²		
Gümrüklü Açık Alan	150.000m²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	50.000m²		
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 m²				
Kapalı Ambar	250.000 mt ürün depolanabilir kapasite				
Gümrüklü Alan	75.000 m²				
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
Liman 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 Kreyinleri)	7	Noell	35
RTT (Saha Kreyinleri)	4	MŞM	35
RTG (Saha Kreyinleri)	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	6	275 c.b.m		KAMAG		
İş Makineleri	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 m²	
Kapalı Ambar		32.000 m²	
Gümrüklü Açık Alan		34.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk		495 m	
Maksimum Derinlik		11-24 m	
Ekipmanlar			
Vinç	Adet	Kapasite (ton)	
	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

1. Ulusal Denizcilik Politikası ile ilgili sorunlar

- Devlet Desteği, Arz-Talep ve Rekabet gibi konuları gözönüne alan kılavuz niteliğinde gelişim politikamız yoktur.
- Uzun dönemli gelişim politikası yoktur.
- Genel bir denizcilik sektörü politikası yoktur.

2. Planlama Eksikliği ile ilgili sorunlar

- Limanlarla ilgili planlamalar (yeri, kapasitesi, yük çeşitleri vs.) doğru yapılamamaktadır.
- Halen bilinen ve üzerinde uzlaşa sağlanmış bir master plan olmadığından özel liman işletmeleri önlerini görememektedir. Nerede, ne zaman hangi limanın ortaya çıkıp çıkmayacağı belli değildir. Bu da yapılacak olan yatırımın geri dönüşü konusunda soru işaretleri getirmektedir. Limanların genişletilerek ne kadar büyüyebileceği belirsizdir. Uzun vadeli plan yapmakta zorluklar vardır. Master planların hazırlanmasında limanların genişleyebileceği gerçeği göz ardı edilmektedir.

3. Ulaşım Altyapısı ile ilgili sorunlar

- Özel sektör limanlarının neredeyse tamamının demiryolu bağlantısı yoktur.
- Limanlara hizmet veren iç ulaşım ağı geliştirilmemiştir.
- Kamu hizmeti üreten limanların karayolu, demiryolu ve benzeri altyapı ihtiyaçları devletin genel bütçesi içerisinde yeterince yer almamaktadır.
- Limanların yapısal özelliklerinin multimodal taşımacılık sistemlerine uyum sağlayamaması nedeniyle Türkiye dünya ile rekabet edememektedir.
- Limanlarımızın altyapı ve üstyapı gereksinimi, teknolojik ve işletme sorunları vardır.

4. Mevzuat ve Resmi Kurumlar ile ilgili sorunlar

- Limanların yatırım ve işletme aşamasında izin ve onay almak amacı ile muhatap olduğu yetkili kurum sayısı fazladır.
- Kamu kurumlarında (Gümrük, Milli Emlak, Liman Başkanlıkları, DLHİ, TCDD, Bayındırlık, Karayolları, Yerel Yönetimler arasında) yetki karmaşası bulunmaktadır.
- Kurumların yasal mevzuatları bütünlük göstermemektedir.
- Limancılıkla ilgili tek bir mercinin bulunmaması nedeniyle, sektörün çok başlı durumu liman gelişimine engel olmaktadır.
- Limancılıkla ilgili sorumluluğu olan farklı idare birimlerinin zaman zaman birbirleriyle çelişen uygulamaları sonucundaki çözümsüzlükler, çok başlılığın oluşturduğu bürokrasi, yeni liman inşası ve/veya kapasite artışlarına ilişkin çok uzun süren prosedür, Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nün farklı yerler ve limanlarla ilgili birbiriyle çelişen uygulamaları vs. gibi konular sektörün önünü tıkamaktadır.
- Yatırım öncesinde onaylatılması gereken imar planı için izlenen bürokratik sürecin son derece zorlu, karışık ve zaman alıcı oluşu, liman yatırımlarını geciktirmektedir.
- Dünyada olduğu gibi bir liman otoritesinin bulunmaması 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 olmaktadır.

- Liman yatırımları hakkındaki mevzuatın açık olmaması nedeniyle yatırım süreci uzamaktadır.
- Limanların, bulundukları 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. Şu anki 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 arzuları 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.
- Yatırım ve operasyonle işlemleri kapsayan tüm ulusal mevzuatlar, özel limanların gelişim ve rasyonelliğini kötü yönde etkilemektedir. Limanlar ile ilgili yasal mevzuatlarda yetki karmaşası vardır.
- Liman İşletme Belgesi temin edilmesi için zorlu ve karışık bir süreçten geçmek gerekmektedir.
- Yap İşlet Devret modeli ile inşa edilen Liman İşletmelerine Kıyı Tesisi İşletme izni verilirken Yapı Kullanım İzin Belgesi ve İnşaat Ruhsatının istenmesi işletmeciyi zorlamaktadır.

5. Sanayi Tesisi statüsünden Münhasır Liman'a geçiş mümkün değildir.

6. Kamu kurumlarının, özel liman işletmelerine karşı uyguladıkları prosedürler farklılık arz etmektedir. Özel limanlar ile kamu limanlarına yapılan farklı uygulamalar, özel limanların aleyhine haksız rekabete neden olmaktadır.

7. Çevre Bakanlığı'na ilişkin özellikle gemilerden atık alınması ve atıkların kontrolü yönetmeliği ve ilgili tarifesi gemilerden atık almak zorunda olan limanların ağır yatırımlar yapmasına ve verilen hizmetten de maddi olarak zarar görmesine neden olmaktadır. Çevre Bakanlığı'na ilişkin özellikle gemilerden atık alınması ve atıkların kontrolü yönetmeliği ve ilgili tarifesi acil olarak değiştirilmelidir. 5312 sayılı Yasanın uygulanmasında, gemilerin oluşturduğu kirliliğin temizlenmesinden limanlar da sorumlu tutulmaktadır.

8. Türkiye'de hiçbir altyapı hazır olmadan Kanun ve Yönetmelikler çıkartılarak uygulama zorunluluğu getirilmesi, uygulamada zorluklar oluşturmakta ve limanların geleceğe ilişkin plan yapamamasına neden olmaktadır.

9. Gümrük prosedürleri karmaşık ve zaman alıcıdır. Limanların gemi gelişlerinde gümrük işlemleri için kaybettiği zaman fazladır.

10. Limanlarımız ölçek ekonomisi ve bilgi birikimi (know-how) yönünden yetersizdir.

11. Limanda çalışacak kalifiye personel temininde, yeterli personel bulmakta zorluklar yaşanmaktadır.

12. Rıhtım vinçlerinin ve terminal operasyonlarının verimliliği düşüktür.

13. Limanların büyüme ve genişleme alanları, konut alanları ve 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.

14. Limanlar dışında imtiyaz alanlarında hizmeti veren kılavuzluk ve römorkör kuruluşları tekelleşme aşamasındadır. Alınan kılavuzluk ve römorkaj ücretleri çok yüksektir.

15. Belediyelerin limanlara destek olmak yerine onları bir gelir kaynağı olarak görmeleri, limanlar üzerinde mali yük oluşturmaktadır.

16. Tarama imkanlarının sınırlı olması, dökü alanlarının ekonomik olmaması limanlarımızda draft sorununa neden olmaktadır.
17. Enerji fiyatları yüksektir.
18. 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 de müsaade edilmemektedir.
19. Kabotaj yük ve yolcu taşımacılığı yetersizdir.
20. Yatırım ve işletme teşvikleri yeterli değildir.

Genel Başlıkları İle Türk Limancılık Sektörünün Gelişimi İçin Çözüm Önerileri

1. Ulusal liman politikamız gözden geçirilmelidir.
2. Limanlar ile ilgili mevzuat gözden geçirilmelidir.
3. Limanlar ile ilgili bürokrasi gözden geçirilmelidir.
4. Limancılık sektörünün yönetimi ve denetimi yeniden düzenlenmelidir.
5. Liman yönetim modeli oluşturulmalı ve hayata geçirilmelidir.
6. Limanlar Master Planı uygulanmalıdır.
7. İç taşımacılık (kabotaj) arttırılmalıdır.
8. Dış taşımacılıkta Türk bayraklı gemilerin sayısı arttırılmalıdır.
9. Transit konteyner deniz taşımacılığı geliştirilmelidir.
10. Özel limanların ulaşım altyapısı, karayolu / demiryolu bağlantı olanakları geliştirilmelidir.
11. Limanlarımızın geri saha sorunu çözülmelidir.
12. Limanlarımızın ve deniz yaklaşım kanallarının su derinlikleri arttırılmalıdır.
13. Limanlar üzerindeki mali yükler azaltılmalıdır.
14. Gümrük işlemleri hızlandırılmalıdır.
15. Liman yatırımları ve işletmelerine teşvikler getirilmelidir.
16. Liman personeli için çeşitli eğitim faaliyetleri ve ara eleman sağlayacak eğitim kurumları açılmalıdır.
17. Römorkaj ve Kılavuzluk sistemi gözden geçirilmelidir.
18. Sanayi Tesisi statüsünden Mühürsüz Liman'a geçiş kolaylaştırılmalıdır.

2.4.5.2. Limanlarımızla İlgili Bölgesel Sorunlar

Ege Bölgesi Limanlarının Durumları, Sorunları ve Çözüm Önerileri

Ayvalık

Ayvalık Limanı'nın, karşı ada Midilli ile bağlantılı gemi trafiği yıl içinde büyük bir yoğunlukla sürdürülmüştür. Bu iki yer arasında 2011 yılında ortalama 52 bin yolcu ve 1.500 araç taşınmış, bu taşıma faaliyeti 2 Türk ve 1 Yunan bayraklı gemiyle yapılmıştır.

Altınoluk dış liman tarafı taranmış ve yük kosterleri ile turist motorlarının trafiği düzenli hale getirilmiştir. Limanın rasyonel işletilmesi çalışmalarının üyelerimiz ile yapılan toplantılarda önerilen talepler doğrultusunda uygulanmasına çalışılmaktadır.

Çandarlı

1990'lı yıllardan beri yapılan araştırma sonucunda Kuzey Ege Limanı olarak tespit edilmiş olan Çandarlı – Zeytinalanı – Bakırçay havzasında uygun görülen kıyı şeridinde 15 Mayıs 2011'de limanın ilk bölümünün (dalgakıranın) temeli atılmıştır. İlk yapı doğal olarak limanı koruyacak mendireğin yapımı ile ilgili olup, bunu takiben doğrudan liman faaliyetlerini içeren yapılara geçileceği bilinmektedir. Bu bölgede yapılması düşünülen sivil tersane yerinin ön projeden çıkartıldığı ifade edilmektedir. Bu konu sektörde olumsuz olarak

görülmmesine rağmen, tersanenin bölgede daha uygun bir yere yapılabilmesi için teşebbüsler devam edecektir. Çandarlı Kuzey Ege Limanı'nın fizibilite çalışmalarına göre başlangıçta 6 Milyon TEU kapasiteli olacağı hesaba katılırsa, bu limanın tamamlanması bölgemiz ve ülkemiz açısından önemlidir.

Dikili

Kısmen genişletilen mevcut Dikili İskelesi'nde, yöreye yakın malların yükleme ve boşaltılması yapılmakta, zaman zaman deniz turizmi hizmeti de vermektedir. Önceki senelerde özel sektör tarafından yapılması önerilen yeni iskele talepleri ile ilgili bir ilerleme görülmemektedir. Limandan genellikle, Midilli Adasına ve yakın çevreye ait yükler taşınmaktadır. 2011 yılında 286 gemi ile 1.096.250 ton yük elleçlenmiştir.

Aliağa

1. Aliağa bölgesi sanayi kuruluşlarının toplandığı ve bu kuruluşlar için yapılmış olan iskelelerin yoğun olarak faaliyet içinde olduğu bir görüntü arz etmektedir. Aliağa ana limanda Tüpraş tesisleri, Aliağa Nemrut Körfezi'nde Petkim Petrokimya tesislerinin yanı sıra 8 adet iskele (İDÇ, Batıçim, Ege Çelik, Ege Gübre, Habaş ve POAŞ) ve yıl içinde hizmete giren Nexport ve TCE EGE konteyner terminallerine gelen yoğun gemi trafiği ile yükleme ve boşaltma yapılmaktadır. İki adet konteyner terminali Alsancak Limanı alternatifi gibi düşünülmesine rağmen konteyner taşımacılığı yapan bazı şirketlerle yaptıkları bağlantı hizmetleri rasyonel hale getirmektedir. Nemrut Körfezi tarafında 2000'li yıllarda düşünülen demiryolu ring hattının tamamlanmamış olması bir eksiklik gibi gözükmesine rağmen, bu konuda ısrarlı taleplerin yapılmadığı da bir gerçektir. Bu bölgede yapılan toplam yükleme ve boşaltma 37.907.516 tonu bulmaktadır.

2. Aliağa Gemi Geri Dönüşüm Sanayi ülkemizin ve mevcut tesisleri ile Avrupa'nın tek gemi geri dönüşüm bölgesidir. Burada faaliyet gösteren sahil şeridinde 21 şirket hizmet vermekte ve çalışmaları kendi kurdukları Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği tarafından koordine edilmektedir. Bu sektörde yapılan hizmetlerin uluslararası İMO kurallarına, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, ilgili Müsteşarlık, Gümrük İdareleri kriterlerine uygun hizmet verdiği görülmektedir. 2011 yılı itibarıyla ortalama 330 gemi ile 650.000 LDT geri dönüşüm sağlandığı kayıtlarda gözükmektedir. Ek yatırımlarla hizmetin daha rasyonel duruma getirilmesi planlanmıştır.

İzmir Körfezi

1. İzmir Körfezi'nde en önemli oluşum Alsancak Limanı'dır. Yüzyıllardan beri kullanılan İzmir Limanının Alsancak bölümü, 1960'lı yıllardan sonra yeni hali ile peyderpey faaliyete geçip 2004 yılında özelleştirme programına alınmış, ancak 2007 yılında yapılan özelleştirme ihalesinden sonuç alınamayınca limanın Ulaştırma Bakanlığı'nın isabetli görüşü ve Özelleştirme Yüksek Kurulunun kararı ile yolcu ve yük limanı olarak ikiye bölünerek yeniden yapılandırılması planlanmıştır. Limanın doğu tarafı esasen konteynerezasyona uygun şekilde inşa edilmiş olduğu için rehabilitasyonu da ona göre yapılmış veya yapılmakta olup kullanılmaya devam edilmektedir. Konteyner bölümünde 2011 yılında 672.486 TEU konteyner elleçlenmiş olup, ve 2.584 adet gemi gelmiştir. Bu güne kadar yolcu rıhtımı olarak kullanılan batı bölümü ise yeniden projelendirilerek kruvaziyer gemilerine hizmet verecek şekilde pek yakında ihalesi yapılacaktır.

2. Önceki plan ve projeler paralelinde üçüncü kuşak konteyner gemileri ile büyük tonajlı gemilerin limana girişini sağlamak için gerekli olan Yenikale- Alsancak Limanı arasında ortalama 13 km uzunluk 400 m. genişlik 14 m. derinlikte taranarak, oluşturulacak su yolu projesinin (yaklaşım kanalının) gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

3. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında olduğu gibi İzmir Körfezi'nin girişini de kapsayacak gemi trafik sisteminin (VTS) tamamlanması gemilere verilecek navigasyon hizmetini kolaylaştıracaktır.

4. İzmir Körfez hattı gemileri için İzmir Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından inşa ettirilmesi planlanan 15 adet şehir hattı gemisinin 26 Aralık 2011 tarihinde yapılan ihalesi sonuçlanmamış olmakla beraber, hazırlıkların tamamlanmasına müteakip yeniden ihaleye çıkılması beklenmektedir.

5. Gerek İzmirli hemşerilerimizin ve gerekse Odamızın her platformda yazılı ve sözlü dile getirmeye çalıştığı Pasaport Limanı'nın yat yanaşma yeri olarak düzenlenmesi için yapılan çalışmaların bu defa olumlu sonuçlanma aşamasına geldiği görülmektedir. Zira bir icra konusu dolayısı ile üst kullanım hakkı ihaleye çıkarılan Pasaport Mendireği'nin (dalgakıranın)17 Ocak 2012 de yapılan ihalesi sonuçlanmış ve bu bölümü değerlendirme amacıyla İzmir Ticaret Odası'nın ihaleyi kazandığı duyurulmuştur. Arzu edilen projeye göre yalnız dalgakıran değil Pasaport Limanı'nın tamamını kapsayacak şekilde çalışmaya başlanması olumlu karşılanmıştır. Pasaport Yat Limanı'nın sosyal hizmet binaları ile birlikte İzmir'de büyük bir ihtiyacı karşılayacak nitelikte olması beklenmektedir.

Çeşme Limanı

2003 yılında özelleştirildikten sonra Ulusoy A.Ş. tarafından işletilen Çeşme Limanı, özellikle Ro-Ro gemilerine hizmet vermeye devam etmektedir. Bu limandan karşısındaki Sakız Adasına yapılan yolcu trafiğinin de önemli yoğunlukta olduğu bilinmektedir. 2011 yılı içinde 8 gemiye hizmet verilmiş ve motorlarla 1.156 sefer ile 139.956 yolcu taşınmıştır. Diğer taraftan Temmuz 2010 da hizmete giren IC Çeşme Marina'da 400 yat kapasite ile yörede önemli bir işlev sürdürmektedir. Çeşme Limanına yapıldığı gözlenen ek yatırımların yanı sıra Ulusoy Denizcilik Meslek Lisesi'nin mevcudiyeti denizcilik eğitime verilen güzel bir örnektir.

Kuşadası

1. TDİ tarafından devir alınan limanda mevcut iki adet yanaşma yeri ile 2011 yılında Türk bayraklı 190, yabancı bayraklı 215 gemiye hizmet verilmiştir. Ancak yanaşma yerinin sınırlı olması gemilerin programlarını kısıtlamaya ve kalış sürelerini azaltmaya sebep olmaktadır. Bu nedenle üçüncü bir iskelenin yapılması önerisinin gerçekleştirilme aşamasına geldiği öğrenilmiştir. Bu amaçla mevcut yolcu salonu bağlantısı dikkate alınarak yapılan projenin 2013 yılında gerçekleştirileceği beklenilmektedir.

2. Önceki raporlarda yapılması gerekli görülen Sıvı Atık Kabul Tesisinin hizmete girdiği ve gemilerden sıvı atıkların muntazaman alındığı görülmektedir.

3. Bu yöreye özellikle Efes Antik Kenti deniz girişine yapılması düşünülen marinanın yeniden projelendirilmesi ve bu amaçla detaylı çalışma yapılması önerilmektedir.

4. Karşı ada Sisam (Samos) ile yapılan yolcu motoru seferlerinin düzenli çalıştırılması Kuşadası için önemli bir faaliyettir.

Didim

Bir tatil ve turizm yöresi olan Didim'de önceki sene yaptırılarak hizmete giren 580 bağlama kapasiteli D-Marin Didim yat bağlama yeri her türlü yatların ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde olduğu göz önünde tutulduğunda yöreye bir canlılık kazandırmıştır. Diğer taraftan, Didim'den günlük turlarla çıkan teknelerin çekek ve bakım / onarımları için bir yere olan ihtiyacının bir şekilde karşılanması gerektiği her platformda dile getirilmektedir.

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

2011 Yılı Kontratlı Tekne Sayısı	114
2011 Yılı Kontenjan Tekne Sayısı	107
İç Liman Kooperatifi Kontratlı Tekne Sayısı	35
Gümbet İskelesi Kooperatifi Kontratlı Tekne Sayısı	42
Halikarnas Kooperatifi	21
Kumbahçe Kooperatifi	12
Bardakçı Dolmuşları	7
Feribotlar (Datça)	3

Yeri olan ve Kontenjan Tekneleri dahil dışarıdan gelip günlük indirme-bindirme yapan teknelerin sayısı hafta sonları 170'i bulmaktadır. İstatistiki rakamlardan anlaşılacağı gibi Bodrum Limanı bu kapasiteyi karşılayamamakta ve Bodrum Limanında özellikle hafta sonları aşırı yüklenme nedeniyle sıkıntı yaşanmakta, yeterli hizmet üretilmemektedir. Son yıllarda olduğu gibi bu yıl da 3000 dolayında Charter Teknesi Bodrum Limanından giriş çıkış yapmıştır.

Bodrum Limanının mevcut haliyle tekne kapasitesini karşılayamaması nedeniyle alternatif olarak Gümbet Yat Korunağı projesi kapsamında aşağıda yer alan ilave yapılar yapılmış ve/veya planlanmaktadır.

15 adet Ponton (15 mt) (Tamamlanmış ve Gümbet iskelesinde bağlı)
3 adet Dalgakıran (20 mt. uzunluk – 8 mt. genişlik) 1 adet hazır 2 adet yapılacak
8 adet Dalgakıran (20 mt. uzunluk – 6 mt. genişlik) yapılacak

Bodrum Yolcu İskelesi

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

2011	Sefer Sayısı	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Transit Yolcu	Toplam Yolcu
Gemi	82	267	269	45.378	45.914
Feribot	641	6.881	8.095	58.160	73.136
Toplam	723	7.148	8.364	103.538	119.050

Güllük

2011 yılında Güllük Limanında 4.433.857,36 ton yük elleçlenmiş olup, cinslerine göre dağılımı aşağıdaki gibidir:

Yük Cinsi	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)
Feldspat Dökme	3.740.479,86	18.517,95	3.758.997,81
Feldspat Big Bag	228.496,78	-	228.496,78
Boksit	59.266,89	-	59.266,89
Mermer	227.496,88	-	227.496,88
Kalsit	38.550,00	-	38.550,00
Kuartz	121.049,00	-	121.049,00
Genel Toplam	4.415.339,41	18.517,95	4.433.857,36

Güllük Limanında 2011 yılı içerisinde kullanım nedeniyle oluşan yıpranma ve bozulmalar ile ilgili tamir ve bakımlar gerçekleşmiş, ayrıca römorkaj hizmetlerinde kullanılan Mandalya ve Asin römorkörleri ile Pilot Motoru ve Palamar Motoru'nun 5 yıllık havuzlama ve bakımları yapılmıştır. Bunların dışında liman geri sahasının genişletilmesi ve stom sahaları ile ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Karadeniz Bölgesi Limanlarının Durumları, Sorunları ve Çözüm Önerileri

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 kullanılabilecek, 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.

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 Sporları Araçları ,
 - V.b.diğer Deniz Turizmi Araçları.

- 2- Deniz Turizmi Tesisleri;
 - Yat Limanları,
 - Kruvaziyer Limanlar,
 - Çaşırtlı 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 ile;

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.

2.3.2. 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;

15 No’lu Her Nevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği

42 No’lu Yat İşletmeciliği

43 No’lu Gezinti Tekneleri İşletmeciliği

49 No’lu Marina İşletmeciliği

50 No’lu Su Üstü ve Su Altı Deniz Sporları Hizmet Faaliyetleri

şeklinde yeniden düzenlenerek, ilgili meslek komitesi sayısı beşe çıkartılmıştır.

2.3.3. 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 tek ve yetkili kuruluş olmuştur.

2.5.4. 2011 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 % 16'lık paya sahip bir sektör haline gelmiştir.

2006-2011 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,
 - Günübirlik gezi tekneleriyle yapılan gezilerin hizmet kalitelerinin yükseltilmesi,
 - Sportif amaçlarla yapılacak su altı dalışlarında ve diğer sportif faaliyetlerde yaşanan sorunların giderilmesi,
 - Çevre kirliliğinin önlenmesi, Ülkemize gelen yatçıların temiz bozulmamış bir doğada tatil yapmalarının sağlanması,
 - Mavi yolculuk güzergahlarında yer alan bakir koyların korunarak yapılaşmaya kapatılmasının sağlanması,
 - Kamu ve özel sektörün birlikte ve etkili tanıtım kampanyası yapabilmeleri için gerekli tedbirlerin alınması,
- Yönünde Turizm ve Kültür Bakanlığı ile Deniz Ticaret Odası’nca işbirliği içinde yapılan çalışmalar devam etmektedir.

2.5.5. 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 (82):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 (83): 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 (84): 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 rakam 46 adete (6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı) ulaşarak 8 yılda %94'lük bir artış sağlanmıştır.

TABLO (85) Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri
BAKANLIĞIMIZDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ

BAKANLIĞIMIZDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ				
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI				
			KAPASİTE	
LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	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-Akdeniz Kemer Marinası	Tali Yat Limanı	Kemer / ANTALYA	150	150
4-Kaleiçi Yat Limanı	Yat Yanaşma Yeri	Kaleiçi / ANTALYA	90	-
5-Altınyunus Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	90	60
6-Amiral Fahri Korutürk Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Fenerbahçe / İSTANBUL	558	-
7-Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	676	122
8-Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	121	-
9-Çelebi Marina	Tali Yat Limanı	ANTALYA	200	150
10-Ayvalık Marina	Tali Yat Limanı	Ayvalık / BALIKESİR	100	-
11-Kumlubükü Yat Club	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris / MUĞLA	10	-
12-Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Turgutreis/MUĞLA	455	100
13-Ece marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye/MUĞLA	230	-
14-Milta Bodrum Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Bodrum/MUĞLA	348	50
15-My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	48	15
16-D-Marin Didim Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Didim/AYDIN	619	650
17-Port Göcek Marina	3 çapalı Yat limanı*	Fethiye/Muğla	379	-
TOPLAM			5084	1337
GENEL TOPLAM			6421	
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ				
1-Atabay Turizm Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Gebze / KOCAELİ	-	60
2-Ayvalık Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Ayvalık / BALIKESİR	-	140
3-Albatros Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	40	48
4-Yat Lift	Yat Çekek Yeri	Bodrum/MUĞLA		400
5-Ağanlar Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum/MUĞLA	-	200
6-Göcek Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Fethiye/MUĞLA	-	156
TOPLAM			40	1004
GENEL TOPLAM			1044	
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANLARI				
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-Bodrum Yalıkavak Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	336	100
6-Alaçatı Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Çeşme/İZMİR	260	250
7-Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu/İSTANBUL	1000	100
8-Alanya Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Alanya/ANTALYA	287	160
9-Marintürk Exclusive Göcek	Yat Yanaşma Yeri	Göcek-Fethiye/MUĞLA	96	-
10-Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye/MUĞLA	116	200
11-Mandalıya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas/MUĞLA	50	-

12-Çeşme Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Çeşme/İZMİR	377	100
13-Burhaniye Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Burhaniye/BALIKESİR	210	100
14-Yalova Yat Limanı	Ana Yat Limanı	YALOVA	240	80
15-Sığacık Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı*	Seferihisar/İZMİR	400	80
16-Skopea Marina	Rıhtım/İskele	Göcek/MUĞLA	80	-
TOPLAM			4239	1508
GENEL TOPLAM			57477	
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ				
1-Marmarin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris/MUĞLA	-	200
2-Yat Marin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris/MUĞLA	-	100
3-Ege Yat Çekek Yeri	Çekek Yeri	Milas/MUĞLA	-	15
TOPLAM			-	315
GENEL TOPLAM			-	315
Veriler, 17.02.2011 itibariyle olup, değişkendir. *Deniz Turizmi Yönetmeliği Madde-3 Gereği K.T.B.'dan Çıpalı Tesisler Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı				

Ataköy Marina,Antalya Çelebi Marina, D-Marin Turgutreis Marina,D-Marin Didim Marina, Ece Saray Marina, Kemer Türkiz Marina, Martı Marina, Milta Bodrum Marina, Palmarina Yalıkavak, D-Marin Göcek 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 taşıtan bir türk şirkete ait Kruvaziyer Gemimiz bulunmamaktadır. T.C.Başbakanlık Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununun Deniz Turizmi ile İlgili Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin kanunda ilk defa Kruvaziyer Turizm tanımı yer almış olup, böylelikle ülkemizde kruvaziyer gemi inşaatı ve sektörü yeni bir ivme kazanacak ülkemiz kıyılarının turizm açısından değerlendirilme çeşitliği artarak döviz kazancında ülke ekonomisine önemli girdiler sağlanacaktır.

İzmir Limanı bir özelleştirme dönemine girmektedir. Bodrum Kruvaziyer Terminali Projesi ise uzun yıllardır ülkemizin ve özellikle Bodrum'luların gündeminde yer alan Bodrum Yolcu İskelesi, 2003 yılında Yap İşlet Devret sistemiyle DLH Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilmiş olup, 2008 yılında faaliyete geçmiştir. Böylelikle, 200 metre uzunluğunda bir ana iskele ile feribot ve tekne yanaşma yapılarından oluşmuş olan Bodrum Yolcu İskelesi, ülkemizin ilk tam kapsamlı ve modern kruvaziyer terminali olarak hayata geçmiştir. Bodrum'un turizm potansiyelinde önemli bir sıçrama yaratması beklenen terminalin, günümüz şartlarına uygun boyut ve kapasitede yapılabilmesi için çalışmalar da bir yandan devam etmektedir.

Ayrıca, Marmaris'te hizmet vermekte olan kruvaziyer limanı her geçen yıl artan gemi ve yolcu trafiği yanında büyük ve modern tip yolcu gemilerinin uğrak yeri olmuştur. Limanın kapasitesinin artırılması ve yeni yanaşma yerleri oluşturulması için planlama ve avan projelendirme çalışmaları devam etmektedir.

Özet olarak, kruvaziyer turizm desteklenmeli, armatörlerimiz bu konuda yatırım yapmaya kanalize edilmeli ve mevcut limanlar ISPS Koduna uygun hale getirilmelidir.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın tasarı halindeki 2023 Turizm Stratejisine göre aralarında Galata ve Haydarpaşa limanlarının da bulunduğu 10 civarında kruvaziyer liman yapılması gündemdedir.

Dünya Kruvaziyer şirketleri İstanbul'u Ana Liman (Home Port) Olarak İlan Ederek Gelişme Programına Almışlardır.

- Akdeniz'de
- Ana Limanlar;
- Barcelona
- Venedik
- Napoli

- 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 (86): Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2004-2011)

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

LİMAN ADI	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	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	19	22.324
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
Anamur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	351
Bartın	-	-	-	-	-	-	-	-	8	957	10	941	4	555	2	208
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
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
Çeşme	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1.819	1	817	16	9247	1	89
Datca	-	-	-	-	-	-	-	-	1	207	3	1.041	3	778	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
Fethiye	21	3.682	7	3.157	67	3.566	4	948	13	4.217	8	2.615	5	879	5	1.975
Göcek	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1.121	10	1.532	16	2.274	7	1.216
Güllük	-	-	-	-	-	-	-	-	19	2.747	5	1.172	1	279	3	1.692
İskenderun	-	-	-	-	-	-	-	-	3	819	2	1.884	1	106	5	1.308
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
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
Kaş	-	-	-	-	-	-	-	-	6	600	4	1.341	8	1.317	3	507
Kemer	-	-	-	-	-	-	-	-	1	37	0	0	6	602	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
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
Mersin	-	-	-	-	-	-	-	-	4	941	3	1.583	1	106	3	416
Mudanya	-	-	-	-	-	-	-	-	1	482	4	1.309	1	24	5	922
Samsun	1	257	3	1.364	9	2.661	8	186	5	596	9	1.524	4	825	3	208
Sinop	-	-	-	-	-	-	-	-	6	3.136	14	7.861	7	7.098	9	4.088
Taşucu	-	-	-	-	-	-	-	-	1	18	3	440	2	201	4	805
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
Tuzla	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	0	0	2	0	0	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

Grafik (72):2006-2011 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.

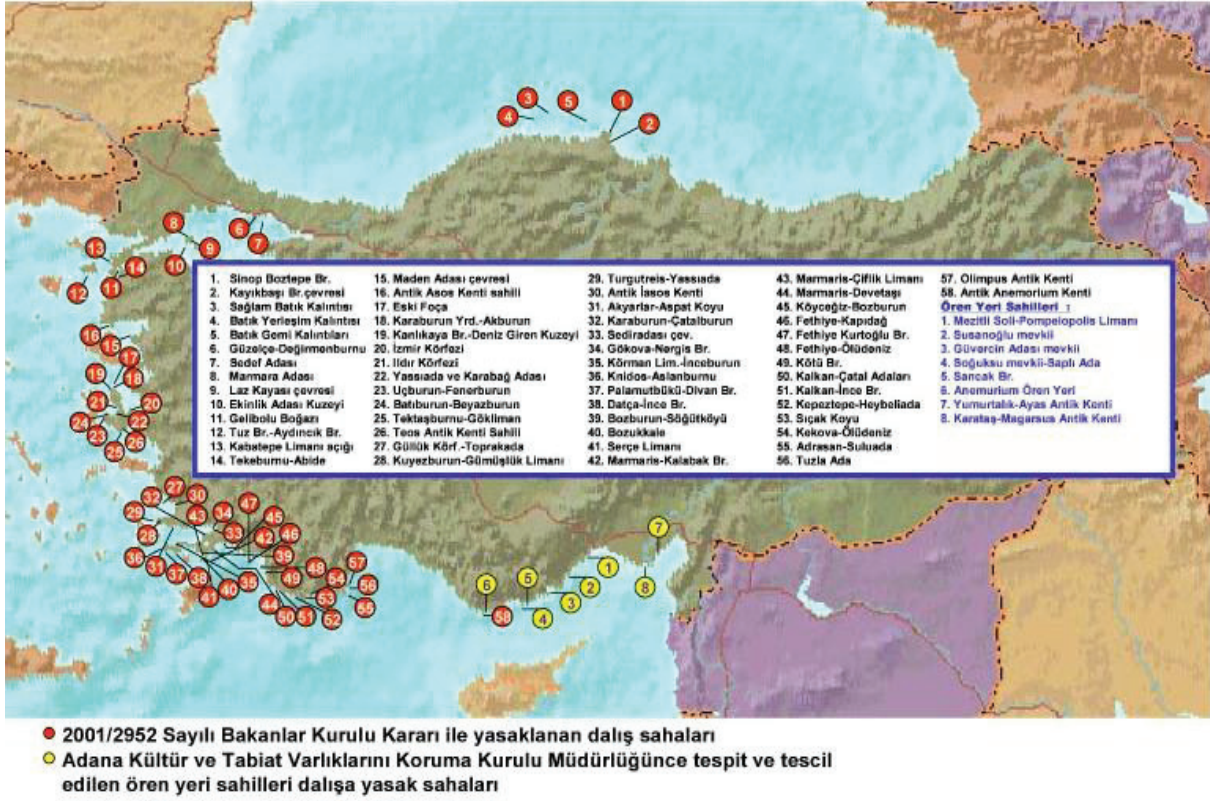
Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt v.s.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren rekrasyonel su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür. Su sporları, adı spor 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 73: 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.

TABLO (87) : 2010 YILI ULUSLARARASI MAVİ BAYRAK SAYILARI

PLAJLAR			MARİNALAR		
1	İspanya	523	1	Almanya	111
2	Yunanistan	421	2	İspanya	84
3	Fransa	321	3	Hollanda	76
4	Türkiye	314	4	Fransa	74
5	Portekiz	241	5	Danimarka	69
6	İtalya	231	6	İtalya	61
7	Danimarka	216	7	İsveç	51
8	Hırvatistan	116	8	Hırvatistan	20
9	İrlanda	75	9	Türkiye	14
10	İngiltere ve Kuzey İrlanda	71	10	Portekiz	14
11	Güney Kıbrıs	54	11	Yunanistan	9
	Diğer 27 Ülke	301	12	Diğer 21 Ülke	44
	TOPLAM	2884		TOPLAM	627

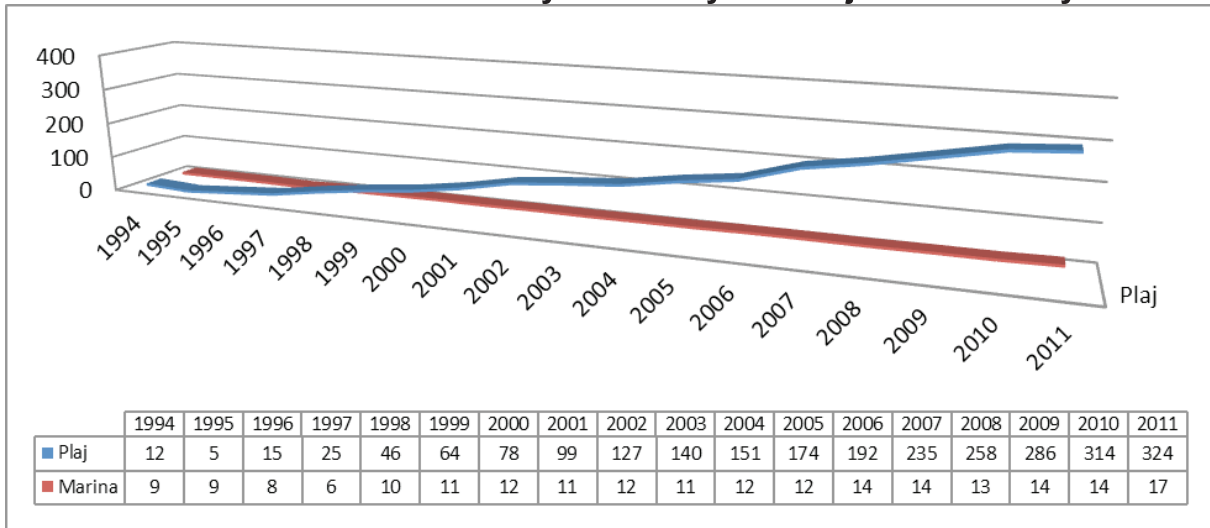
Kaynak: TÜRÇEV

TABLO (88) : 2009 Yılı Uluslararası Mavi Bayrak Sayıları

PLAJLAR			MARİNALAR		
1	İspanya	486	1	Almanya	126
2	Yunanistan	425	2	İspanya	75
3	Fransa	288	3	Fransa	
4	Türkiye	286	4	Danimarka	
5	İtalya	227	5	Hollanda	69
6	Portekiz	226	6	İtalya	56
7	Danimarka	218	7	İsveç	49
8	Hırvatistan	115	8	Finlandiya	49
9	İrlanda	75	9	Hırvatistan	24
10	İngiltere ve Kuzey İrlanda	71	10	Portekiz	21
11	Güney Kıbrıs	53	11	Türkiye	13
12	Hollanda	41	12	Yunanistan	8
	Diğer 36 Ülke	185		Diğer 22 Ülke	45
TOPLAM		2696	TOPLAM		639

Kaynak: TURÇEV

GRAFİK 74: Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj ve Marina 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.

TABLO 89: İLLERE VE YILLARA GÖRE MAVİ BAYRAKLI PLAJ SAYILARI

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Hatay	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mersin	-	-	-	-	-	-	1	4	6	7	6	5
Antalya	47	50	61	59	72	87	90	126	143	156	163	174
Muğla	14	22	20	29	34	37	44	47	57	62	71	73
Aydın	2	1	11	15	12	15	21	19	16	19	21	20
İzmir	2	20	23	29	26	23	29	23	21	21	28	28
Balıkesir	7	2	10	5	4	8	5	12	12	16	19	17
Çanakkale	-	-	-	2	2	2	-	3	1	3	5	5
Tekirdağ	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1
Bolu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yalova	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Sinop	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trabzon	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Elazığ	2	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Isparta	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-
Düzce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1

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 imaj 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 kullanılabilecek 178 bin km² doğal göllere ve 3442 km² baraj göllerine sahip bulunmaktadır.

Deniz ve iç sularımızdaki canlı kaynaklar sonsuz değildir. Nüfus artışı, besin ihtiyacı ve bilinçli beslenme, teknolojiye sağlanan gelişmeler ve çevre sorunları gibi nedenlerle sucul ortamlar üzerinde insan baskısı giderek artmaktadır.

Son yıllarda, diğer ülkelerdeki uygulamalara bağlı olarak ülkemizde de su ortamlarındaki canlı kaynakların işletilmesinde mümkün olduğunca çok avlamak ve pazarlamak yaklaşımından uzaklaşarak, bu ortamlarda önemli bir bozulmaya neden olmayacağı öngörülen “sürdürülebilir gelişme” anlayışına yer verilmeye başlanmıştır. Sürdürülebilir gelişme ve kullanım, hemen hemen bütün alanlarda çok güncel olmasına ve buna inanılmasına rağmen beklenen sonucu ne yazık ki sağlamaktan uzak görünmektedir. Bu nedenle sürdürülebilir gelişme ve yararlanma, artık yerini “sürdürülebilir koruma” anlayış ve yaklaşımına bırakmaktadır.

Öncelikle, dünyadaki balıkçılık ve düzenleyici uygulamalar irdelendiğinde, artık hiçbir bölge ve suda yıpratılmamış- aşırı avlanmamış stoğun bulunmadığı görülür.

Doğal olarak ülkemiz canlı kaynakları da bundan paylarına düşeni almışlardır. Avda zaman zaman görülen iyileşmeler genel eğilimin değiştiği anlamına gelemmez. Günümüzde canlı kaynaklarının yönetimine sürdürülebilir koruma anlayışıyla yaklaşmak seçilebilecek en akılcı yoldur.

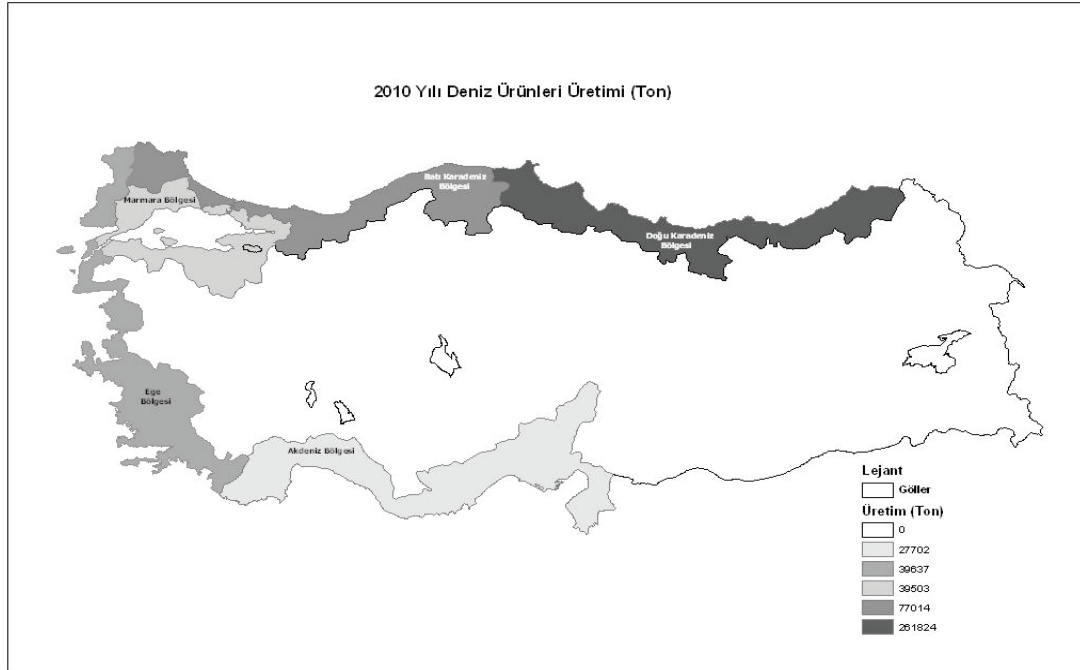
Bilimsel yaklaşım olmaksızın, ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, zengin iç sular varlığı ve buna sürekli vurgu yapılmasının ne sürdürülebilir gelişmeye ne de sürdürülebilir korumaya katkısı olabilir.

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 içersinde % 0.04’lik paya sahiptir.

Dünya su ürünleri üretiminde en büyük pay 16,6 milyon ton ile Çin’e aittir. Çin’i 8,8 milyon ton ile Peru, 4,5 milyon ton ile Endonezya, 4,4 milyon ton ile Japonya ve 4,3 milyon ton ile Şili izlemektedir. Türkiye ise son yıllarda 700 bin ton civarındaki toplam üretim ile ancak 30.sırada yer almaktadır.

GRAFİK (75): 2010 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarlarının Dağılımı



Kaynak :TÜİK

Özellikle üretim miktarı olarak en büyük paya sahip olanlar Karadeniz’de hamsi, istavrit, kefal; Akdeniz’de sardalya, kefal; Ege Denizi’nde sardalya, Marmara’da hamsi, istavrit ve kefal gibi pelajik türlerdir. Karadeniz’de avlanan balıkların % 63’ünü hamsi oluşturmaktadır. Sarıkanat ve istavrit balığı ise % 19’luk oranla ikinci sırada yer almaktadır.

Dip balıklarından Karadeniz’de kalkan,mezgit,barbunya, Ege ve Akdeniz’de tekir, berlam, iskarmoz balıkları ön sırada yer almaktadır. Kum midyesi, kara midye, karides ve istiridye, Marmara Denizine özgü önde gelen türlerdir. Ahtapot, istiridye ve mürekkep balığı Ege balıkçısı için önemli gelir kaynaklarıdır.

T.C. Tarım ve Köyşleri Bakanlığı , Koruma ve Kontrol Genel Müdürlüğü’nce yayınlanan “Türkiye Deniz ve İçsularında Ticari Amaçlı ve Amatör Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen 2008-2010 Av Dönemine Ait Tebliğ”e 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*),

eşkına (*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 (90): Su Ürünleri Üretimi İhracatı, İthalatı ve Tüketimi (1996-2010)

	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 (91):Su Ürünleri Miktarı ve Değeri (1998-2010)

Dönemi	Avlanan Su Ürünleri(Ton)	Avlanan İçsu Ürünleri(Ton)**	Avlanan Deniz Ürünleri(Ton)***
2010	485 939	39 187	445 680
2009	464 462	41 011	425 275
2008	494 124	43 321	453 113
2007	632 450	44 082	589 129
2006	533 048	46 115	488 966
2005	426 496	45 585	380 381
2004	550 482	44 698	504 897
2003	507 772	43 938	463 074
2002	566 682	43 323	522 744
2001	527 733	42 824	484 410
2000	503 345	50 190	460 521
1999	573 824	54 500	523 634
1998	487 200	50 460	432 700

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 yılda 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 %64,69'luk oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi almakta, onu %13,72 ile Batı Karadeniz, %8,96 ile Marmara, %8,08 ile Ege ve %4,55 ile Akdeniz Bölgeleri izlemektedir.

2010 yılı su ürünleri üretimi bir önceki yıla göre %4,83 artarak yaklaşık 653 bin ton olarak gerçekleşti. Üretimin yaklaşık % 61,20'si deniz balıklarından, %7,05'i diğer deniz ürünlerinden, % 6,16'ı içsu ürünlerinden ve %25,59'u yetiştiricilikten elde edildi.

2010 yılında avcılıkla yapılan üretim ise 485,939 ton, yetiştiricilik üretimi ise 167 141 ton olarak gerçekleşti. Yetiştiricilik üretiminin %47'i içsularda, %53'ü ise denizlerde gerçekleşti. Yetiştirilen en önemli türler içsularda %46,77 ile alabalık, denizlerde %30,39 ile levrek, %16,85 ile çipura oldu.

Ayrıca, avcılığı yapılan deniz ürünleri üretim miktarı bir önceki yıla göre %4,85 oranında artarak yaklaşık 446 bin ton olarak gerçekleşti. Deniz ürünleri üretiminde ilk sırayı %58,75'lik oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi aldı. Bunu %17,28 ile Batı Karadeniz, %8,89 ile Ege, %8,86 ile Marmara ve %6,22 ile Akdeniz Bölgeleri izledi.

Deniz balıkları içinde önemli olan türlerden hamsi balığı %11,88 oranında artarak yaklaşık 229 bin ton avlandı. Bu miktarın iç tüketim için avlanılan miktarı %1,23 oranında artarak yaklaşık 116 bin ton, balık unu fabrikalarına gönderilen miktar ise %25,41 artarak 113 bin ton oldu. Çapa balığı ise 57 bin ton üretimle, hamsi balığından sonra %14,27'lik bir paya sahip oldu.

Palamut-torik üretimi %33,61, mezgıt üretimi %21,64, çapa 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 (92):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.

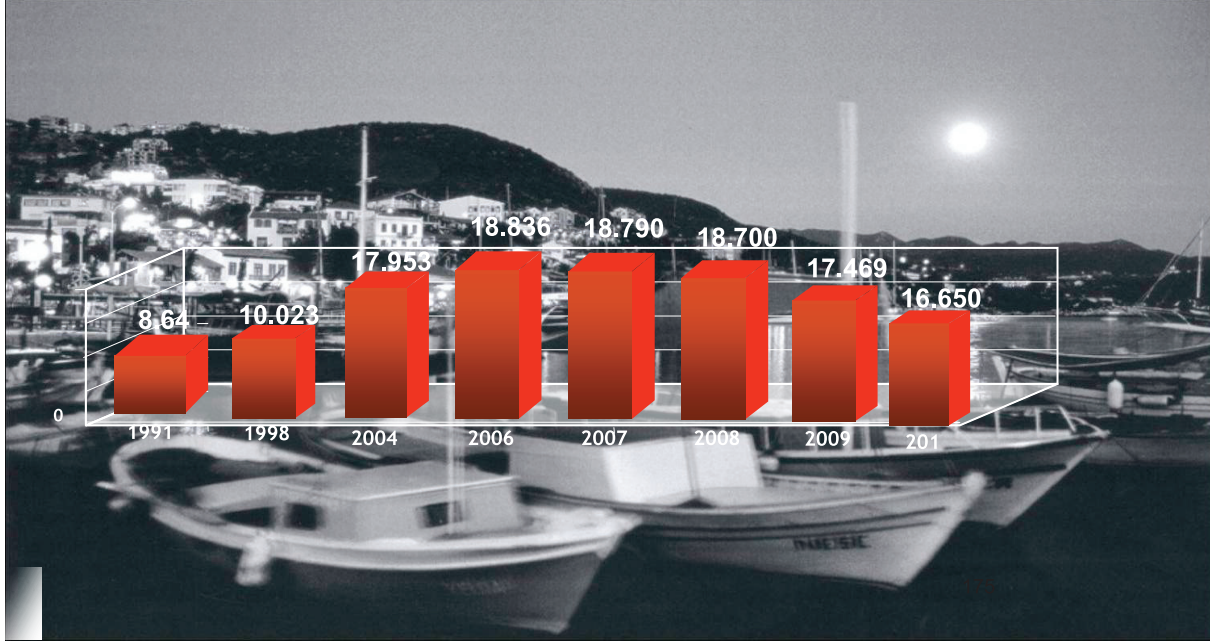
Avcılık yolu ile elde edilen üretim incelendiğinde, son 10 yılda iç sulardan elde edilen ürün miktarında önemli bir değişim olmadığı, üretimin 40-50 bin ton arasında gerçekleştiği görülmektedir. Benzer tespiti denizlerden gerçekleştirilen üretim için de söylemek mümkündür. Bu çerçevede artan av gücüne 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 (76): Yıllar İtibariyle Balıkçı Tekne Sayıları



Kaynak: Tarım ve Köyşleri Bakanlığı

2010 yılındaki toplam tekne sayısı ise 16,650 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 süruncemede bırakılsa dahi bu yöndeki ulusal program ve sektör çalışmaları, ülkemizin çıkarlarına uygun bir yaklaşım olacaktır.

Balıkçılığımız, denizlerimizin sahip olduğu özellikleri ve verimliliği boyutlarında yapılabilmektedir. Ülkemizde bugün için yapılan balıkçılık tipi kıyı balıkçılığı (kısa mesafe balıkçılığı) ve sahil balıkçılığı (orta mesafe balıkçılığı)'dır.

Kıyı ve kıyı ötesi balıkçılık karakterini taşıyan balıkçılık filomuzun ülkemiz denizlerinde su ürünleri üretimini en çok etkileyen sorunlardan biri de balıkçı barınakları, çekek yerleri ve limanlarıdır. Üretimde büyük paya sahip Karadeniz'de 1640 km. uzunluğundaki kıyı şeridinde toplam 142 adet balıkçı barınağı ve çekek yeri mevcuttur. Marmara Bölgesi, İstanbul ilinde ise toplam 44 kıyı yapısı mevcut olup, bunların 8 adedi liman, 26 adedi barınak ve 10 adedi de çekek yeridir.

Marmara Denizi Türkiye'nin en küçük denizi olmasına rağmen toplam deniz balıkları üretimindeki payı Akdeniz'den fazladır. Ege balıkçılığı Türkiye'nin en uygun kıyılarına sahip olmasına rağmen kıta sahanlığının ve kademeli olarak derinleşmesi nedeniyle toplam deniz ürünleri üretimindeki payı %9'dur. İklim koşulları ve topoğrafyanın karışımı sonucu balıkçılığa uygun birçok koy ve korunmuş alan mevcuttur.

Marmara, Ege ve Akdeniz'deki en verimli ikinci önemli verimli su ürünleri üretim avlama sahasıdır. Denizlerimizin derinliklerine göre, demarsal balıkların üretim alanları yaklaşık dağılımı;

Karadeniz için ,	0-125 m. derinlikler = 10-12 bin km ²
Marmara Denizi için,	20-200 m. derinlikler = 6000 km ² 200-500 m. derinlikler = 1334 km ²
Ege Denizi için,	20-200 m. derinlikler = 17000 km ² 200-500 m. derinlikler = 14450 km ²
Akdeniz için,	20-200 m. derinlikler = 9400 km ² 200-500 m. derinlikler = 3320 km ²

Alanlarımız olan 20-200m. derinlikler toplamı 32400 km² diğer verimlilik tabakası olan 200-500 m. derinlik alanları 19286 km²'dir. Son 25 senedir ülkemiz iç sular ve denizel ortamlarda kültür balıkçılık aktiviteleri artarak devam etmekte ve yaklaşık 20-25 bin ton balık/yıl üretim yapabilmektedir. Denizlerimizin coğrafi özellikleri bakımından genelde pelajik balık türleri avlanır. Pelajik balıklar dipile satıl arasında yaşayan, satıha yakın yerlerde genelde sürüler halinde dolaşan balıklardır. Su ürünleri üretim alanlarından üretim büyük ölçüde avcılık yolu ile yapılmaktadır.

Ülkemiz de av teknolojisinin gelişmesi; balıkçı teknelerinde, teknolojik balık bulucu, seyir ve navigasyon cihazlarıyla, geliştirilmiş gırgır ve trol ağlarından oluşan bir tekne donanımını standart dışı uzatma ağları da miktar ve özellik açısından çok farklı, sağlıklı bir kayıt ve kontrol altında olmayan av gücünü geliştirmiştir. 1380 sayılı Su Ürünleri Kanununa göre su ürünleri avcılığında bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin kendileri ve üretimde kullanacakları gemiler için ruhsat tezkeresi alması zorunludur

Tarım ve 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 işlemini süresi dahilinde yaptırmayanlar ve yeni balıkçı teknelerine (hiç ruhsatı olmayanlar) 31.12.2001 tarihine kadar müracaatları halinde ruhsat tezkeresi verilmesi uygun görülmüştür.

Ülkemiz, denizleri ve iç su kaynakları ile önemli bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelden, kaynaklarımızı tahrip etmeden, koruma ve kontrol önlemlerini etkin kılarak, sürdürülebilir bir şekilde faydalanmak ve su ürünleri istihsalini arttırmak belli başlı amacımızdır. Su ürünleri istihsaline katkıda bulunan en önemli altyapıların başında ise, balıkçı barınakları gelmektedir.

Balıkçı barınakları, gerek balıkçılık faaliyetlerimizin ve gerekse Bakanlık faaliyetlerimizin yerine getirilmesi açısından hayati bir konuma ve öneme sahiptir. Bu yerler, balıkçı teknelerinin korunma, barınma ve bakım-onarım amaçlı ihtiyaçlarının karşılandığı yerler olduğu gibi, balıkçı tekneleri tarafından avlanan 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 (93): Niteliklerine Göre Balıkçı Gemileri (2010)

	Toplam	Doğu Karadeniz East Black Sea	Batı Karadeniz West Black Sea	Marmara	Ege	Akdeniz
	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
Girgür gemisi - Purseseiner	485	104	64	184	81	52
Trol-Girgür 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 - Sheetiron	1 020	271	232	303	107	107
Fiber - Fiberglass	133	70	1	21	28	13
Tonaj grubu						
Group of tonnage (Gross ton)	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	1 080	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	14 584	2 953	2 132	2 660	5 118	1 721
Fishing vessels without hired crew	2 066	435	417	368	415	431
Ücretli tayfa kullanan balıkçı gemisi	2 066	435	417	368	415	431
Fishing vessels employed crew	1 610	341	264	261	376	368
Tayfa sayısı grubu - Crew number group	1 610	341	264	261	376	368
1 - 4	205	21	75	37	19	53
5 - 9	129	30	34	41	16	8
10 - 19	95	24	42	23	4	2
20 - 29	27	19	2	6	-	-
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	11 965	2 244	1 505	2 002	4 431	1 783
Fishing vessels without crew working in exchange for share of fish caught	4 685	1 144	1 044	1 026	1 102	369
Pay karşılığı tayfa bulunan balıkçı gemisi	4 685	1 144	1 044	1 026	1 102	369
Fishing vessels employed crew working in exchange for share of fish caught	4 221	1 042	962	859	1 026	332
Tayfa sayısı grubu - Crew number group	4 221	1 042	962	859	1 026	332
1 - 4	241	46	63	77	36	19
5 - 9	128	11	12	58	29	18
10 - 19	85	39	7	28	11	-
20 - 29	10	6	-	4	-	-
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 %2,74 oranında artarak yaklaşık 40 bin ton olarak gerçekleşmiş, önemli içsu ürünlerinden sazan balığı %9,98 ve inci kefali %6,52 oranında artış 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 (94) : 1998-2010 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları (Ton)

Dönemi	Kültür Balıkları Üretimi(Ton)*	İçsularda Yetiştiricilik Üretimi(Ton)	Denizlerde Yetiştiricilik Üretimi(Ton)
2010	167 141	78 568	88 573
2009	158 729	76 248	82 481
2008	152 186	66 557	85 629
2007	139 873	59 033	80 840
2006	128 943	56 694	72 249
2005	118 277	48 604	69 673
2004	94 010	44 115	49 895
2003	79 943	40 217	39 726
2002	61 165	34 297	26 868
2001	67 244	37 514	29 730
2000	79 031	43 385	35 646
1999	63 000	37 770	25 230
1998	56 700	33 290	23 410

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 (95) :İç su ve Denizlerimizde Türlerle Göre Yetiştiricilik Üretimi (2010)
(Ton - Tons)

	2006	2007	2008	2009	2010
Yetiştiricilik üretimi - Aquaculture production					
İç su - Inland water					
Alabalık - Trout	56 026	58 433	65 928	75 657	78 165
Aynalı sazan - Carp	668	600	629	591	403
Deniz - Marine water					
Alabalık - Trout	1 633	2 740	2 721	5 229	7 079
Çipura - Sea bream	28 463	33 500	31 670	28 362	28 157
Levrek - Sea bass	38 408	41 900	49 270	46 554	50 796
Midye - Mussel	1 545	1 100	196	89	340
Diğer-Other	2 200	1 600	1 772	2 247	2 201

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 Köyişleri Bakanlığı ile T.C. Ziraat Bankası Genel Müdürlüğü'nün işbirliği sonucu iç sularda, kafeslerde su ürünleri yetiştiricilik uygulamalarına yönelik tip projeler hazırlanmaktadır.

Dünya denizlerinde yapılan aşırı avcılık ve 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 yaklaşılamamıştır. Su ürünleri talebinin gelecekte artacağı dikkate alınır, 15-20 yıl sonra avcılık karşılanamayan açığın yetiştiricilik yoluyla karşılanabileceğine inanılmaktadır. Yetiştiricilik faaliyetlerinin sürdürülmesinde bugüne kadar karşılaşılan sorunlar dikkate alınarak sürdürülebilir koruma çerçevesinde geleceğe sağlıklı bir çevre ve üretim anlayışının bırakılması insanlığın ortak asgari müştereki olmalıdır. Ülkemiz de bu gelişmelerden yeteri kadar etkilenmiş ve özel sektörler sayesinde belirli bir üretim kapasitesine ulaşmıştır. Ancak, yapılan bu üretimler yeterli değildir. Bilindiği gibi ülkemizde çoğunlukla çipura ve levrek yetiştiriciliği yapılmaktadır.

Özel sektör kuluçkahanelerinde çipura ve levrek üretimi başarılı bir şekilde sürdürülmekte ve istenilen miktarda yavru yetiştiriciliği için sağlanabilmektedir. Ancak bu yeterli görülmemelidir. Beslenmede çok önemli yer tutan balığın denizlerde gittikçe azalmasından ve insanların beslenme kaynaklarının azalmasından dolayı yeni türlerin (mersin balığı, somon, yılan balığı, yayın balığı v.b.) üretiminin yapılması gerekliliği doğmuştur. İşte bu şartlardan dolayı özel sektör kuluçkahaneleri yola çıkarak yeni türler üzerinde çalışmalara başlamışlar ve sonuç olarak bazı türlerin üretimi gerçekleştirmişlerdir.

Üretimi üzerinde durulan türler Mercan, Lahos, Sinarit ve Karides gibi doğal 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 Balıklarını Koruma Komisyonu" (ICCAT)dur. 1966 yılında kurulan bu komisyonun, Amerika, Japonya, Kanada, İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz, Yunanistan, Cezayir, Libya v.b. olmak üzere 34 üyesi bulunmaktadır. Türkiye, bu komisyona uzun yıllara dayanan ihmaller nedeniyle 2003 yılında üye olmuştur.

2.6.4. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

Deniz balıkçılığı ülkemizin gelişmiş bir üretim kolu olarak temayüz ettiği son yıllarda, en verimli çağını yaşaması gerekirken, denizlerimizdeki artan kirlilik ve bilinçsiz avlanmalar sonucunda deniz balıkları ve deniz kabuklularındaki üretim her geçen gün azalmaktadır. Çok büyük değerlere ulaşan deniz balıkçılığındaki alt yapının ve gelişmiş insan gücünün kaybını önlemek ve ekonomiye olan katkısını arttırmak için en kısa zamanda okyanuslara açılarak "Açık Deniz Balıkçılığı"na başlanması gerekmektedir.

Açık deniz balıkçılığı, ülkelerin kendi deniz sınırları dışında genellikle okyanuslarda yaptıkları ve seyir süreleri aylarca devam edebilen bir deniz aşırı balıkçılık faaliyetidir. Okyanuslardaki ekonomik kaynaklar uluslararası sözleşmelerle sahildevletleri arasında paylaşılmıştır. Bu pastadan pay almak için uluslararası denizcilik konferanslarında etkin bir mücadele vermek ve aynı zamanda sahildevletleriyle ikili balıkçılık anlaşmaları yapmak gerekmektedir. Balıkçılık Sektöründe karın paylaşılmasında uygulanan alışılmış sistem nedeniyle, üretim kapasitesi doğru olarak kayıtlara geçmemektedir. Resmi kayıtlarda gözükmemekte ise de, bunun 1.000.000 tonu geçtiğini balıkçılar ifade etmektedirler. Mevcut kapasiteyi ve 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 ebatla balığı avlamak ve pazara arz etmek mecburiyetiyle karşı karşıya bırakmıştır. Yatırımın maliyetini karşılamak borç taksitlerini ödeme zorunluluğu rasgele ve bilinçsiz avlanmayı, yasak avcılığı teşvik etmiş, buna Karadeniz'in kirlenmesi de eklenerek önce balık ve balık neslinin yok olması ve yakın gelecekte ise balıkçılık sektörünün büyük bir krizle karşı karşıya kalması tehlikesi baş göstermiştir.

Bilindiği üzere, açık deniz balıkçılığı Cebelitarık ötesi (okyanus) balıkçılığıdır. Ferdi değil, farklı ekiplerin kombine çalışmasıdır. Uzun süre denizde kalış ve av yapma söz konusudur. Dolayısıyla av, anında yarı mamul (dondurma şoklama) veya mamul hale getirilir. Bu ürün taşıyıcı ekiplerce en yakın ve bağlantısı yapılmış ülkelerin limanlarına ulaştırılır. Buradan alınan mamul pazarlama ekiplerince pazarlanır. Türkiye'de av tekneleri buna göre dizayn edilmemiştir. Açık deniz için yapılacak teknelerin buna göre dizayn edilmesi, balıkçı ekiplerinin açık deniz balıkçılığı için eğitilmesi ve ilgili av-pazar ağının kurulması gerekmektedir.

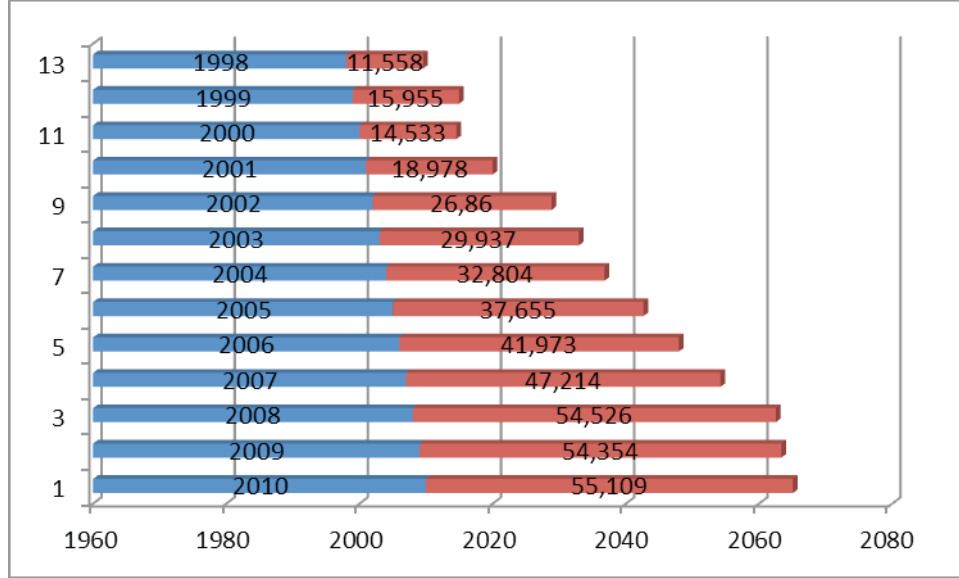
Bu nedenle; Ülkemiz, balıkçılık faaliyetlerinin artırılması ve balıkçılık ekonomisinin canlandırılması maksadıyla uzun menzil balıkçılığı kapsamında liman ülkeleriyle ikili görüşmeler halindedir. Bu kapsamda ilk gelişme Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Balıkçılık anlaşması imzalanmasıdır. Ayrıca Cezayir Devleti ile Balıkçılık anlaşması gündemdedir. Cezayir'in Avrupa Birliği Ülkelerine yakın olması ve canlı kaynakların bolluğu ülkemiz ihracatı açısından önemli bir pazar haline getirmektedir.

2.6.5. 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, ihracatımız 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 (77): 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 miktarca Yunanistan değerce İspanya izlemektedir. Fransa ve Japonya ise diğer önemli pazarlarımızdır. Avrupa Birliği ülkelerine olan toplam ihracatımız incelendiğinde; bu Pazar içerisinde İtalya %30, İspanya %20, Yunanistan ise %17 oranında paya sahiptirler. Diğer bir ifadeyle Avrupa Birliğine olan ihracatımızın %67'si bu üç pazara yoğunlaşmış durumdadır.

Su ürünleri ihracatımızın yöneldiği pazarlar her ne kadar AB ağırlıklı ise de dünyanın her bölgesinde ihracat gerçekleştirilmektedir. 2006 yılı verileri itibariyle Uzak Doğu pazarlarında; Japonya, Güney Kore, Tayvan, Orta Doğu; Lübnan, Cezayir ve Ürdün, Amerika Kıtasında; ABD ve Kanada ihracatımızda önde gelen pazarlar olmuşlardır. İleriki yıllarda anılan pazarların daha da iyi değerlendirilebileceği ve diğer dünya pazarlarına olan ihracatımızın da beraberinde artırılabilceği düşünülmektedir.

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 (istakoz, karides vb.) ikinci büyük payı oluşturmakta ve toplam ithalatımızın yaklaşık % 6.5'luk bir oranını teşkil etmektedir. İthalat daha çok Avrupa Birliği ve Uzakdoğu ülkelerinden işlenmiş ürünler olarak yapılmaktadır.

İthalatta dondurulmuş ve yarı işlenmiş ürünler önemli bir paya sahiptir. Konservecilğe 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 akılcıca ve planlı kullanılması halinde uluslararası rekabet ortamında konumunu güçlendirmesi mümkün olacaktır.

TABLO (96): 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

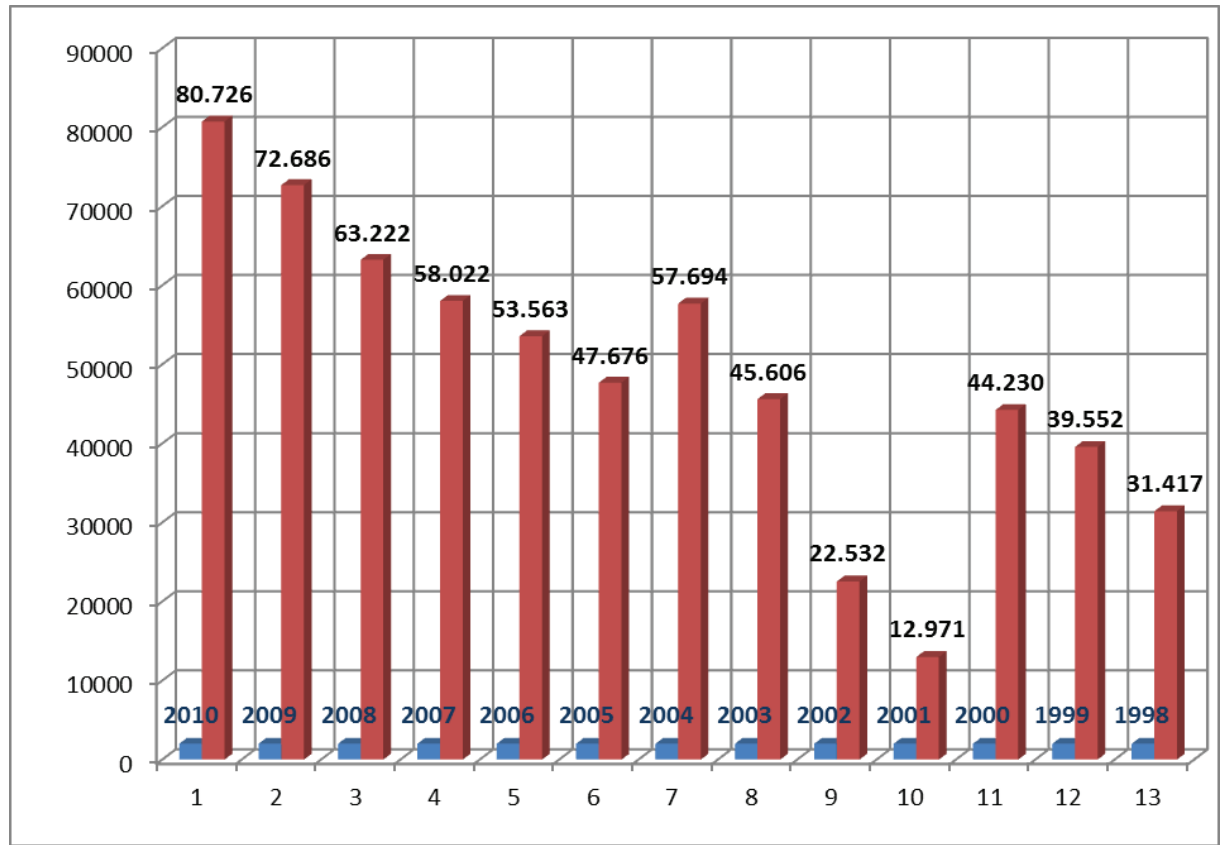
Kaynak :TUİK

➤ 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 (78): 1998-2010 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İthalatı



Kaynak:TÜİK

TABLO (97): 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 (98) :Balık Unu ve Yağı Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri Miktarı (Ton)

Dönemi	Balık Unu Ve Yağ Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri(Ton)*	Degerlendirilemeyen Su Ürünleri(Ton)*
2010	168 073	5 565
2009	90 211	5 715
2008	95 742	3 989
2007	170 000	8 436
2006	60 000	15 843
2005	30 000	3 809
2004	105 000	8 523
2003	120 000	13 253
2002	156 000	1 230
2001	62 755	8 383
2000	71 000	2 309
1999	150 000	7 172
1998	30 000	4 824

Kaynak: TÜİK

Son yıllarda ülkemizde özellikle su ürünleri işleme ve değerlendirme sanayinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmeler Avrupa Birliği direktiflerine ve denetimlerine bağlı olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından uygulanan Su Ürünleri Kalite Kontrolü Eylem Planı ile büyük bir ivme kazanmıştır. Bu ivme; av gemileri, yetiştirme çiftlikleri, işleme ve değerlendirme tesisleri ile yan sanayi kuruluşlarının iyileştirme ve modernleştirilmesini sağlamış, kalite ve hijyen açısından günümüz şartlarına uyumunu büyük ölçüde arttırmıştır.

Teknik ve hijyen şartları açısından Avrupa ve dünya standartlarına uyum sağlayan tesis sayısı ise 78'tir. Bu tesislerin 15 tanesi ülkemizde tüketilmeyen ve dış pazarlara ihraç edilen çift kabuklu yumuşakçalar işlenmektedir.

Ton balığı işlenmesine yönelik konserve sayısı 4'dür. İç sularda işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılan en önemli ürün sudak balığıdır. Kültür balıkçılığına paralel olarak başta somon ve alabalık olmak üzere bu ürünlerin füme ve fileto olarak değerlendirilmesine yönelik tesislerde devreye girmiştir.

TABLO (99) : 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.



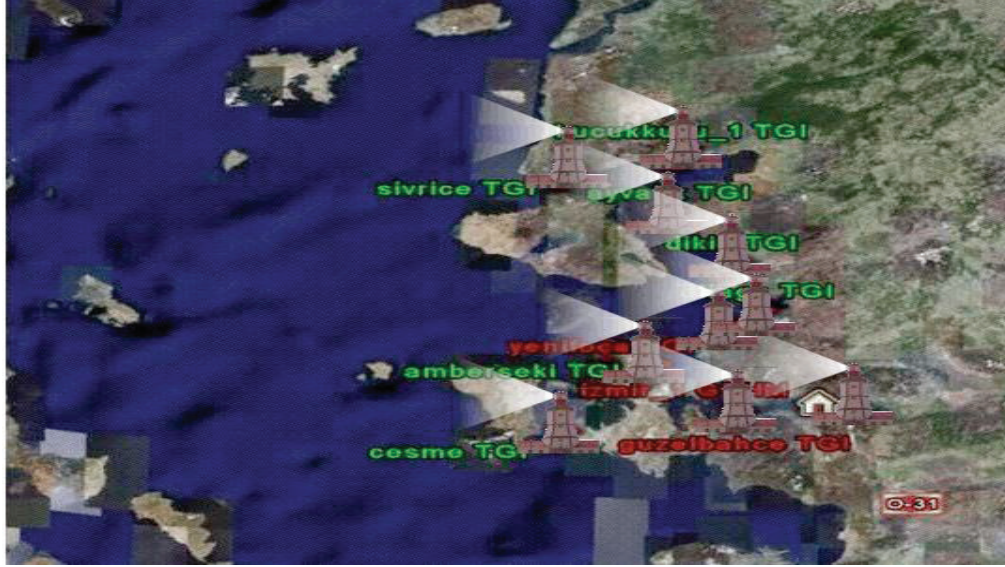
✚ Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi

Müşterilerimizle 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.

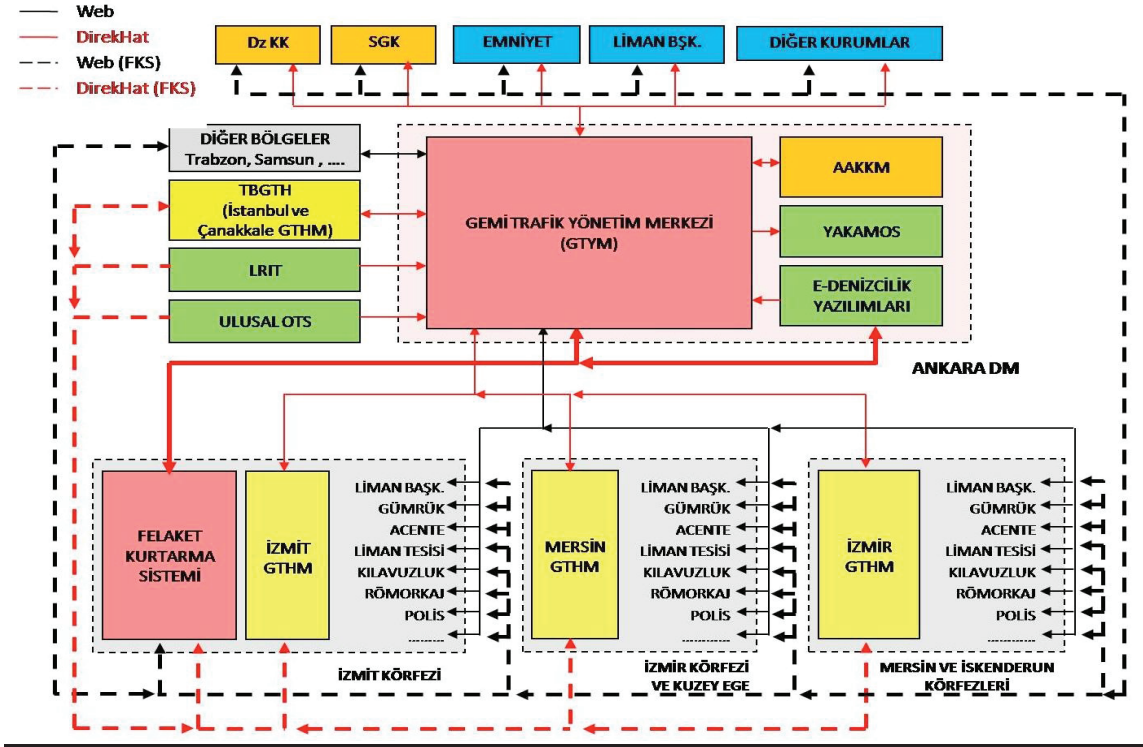
Projenin İnşaat Altyapı Çalışmaları;

- 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.





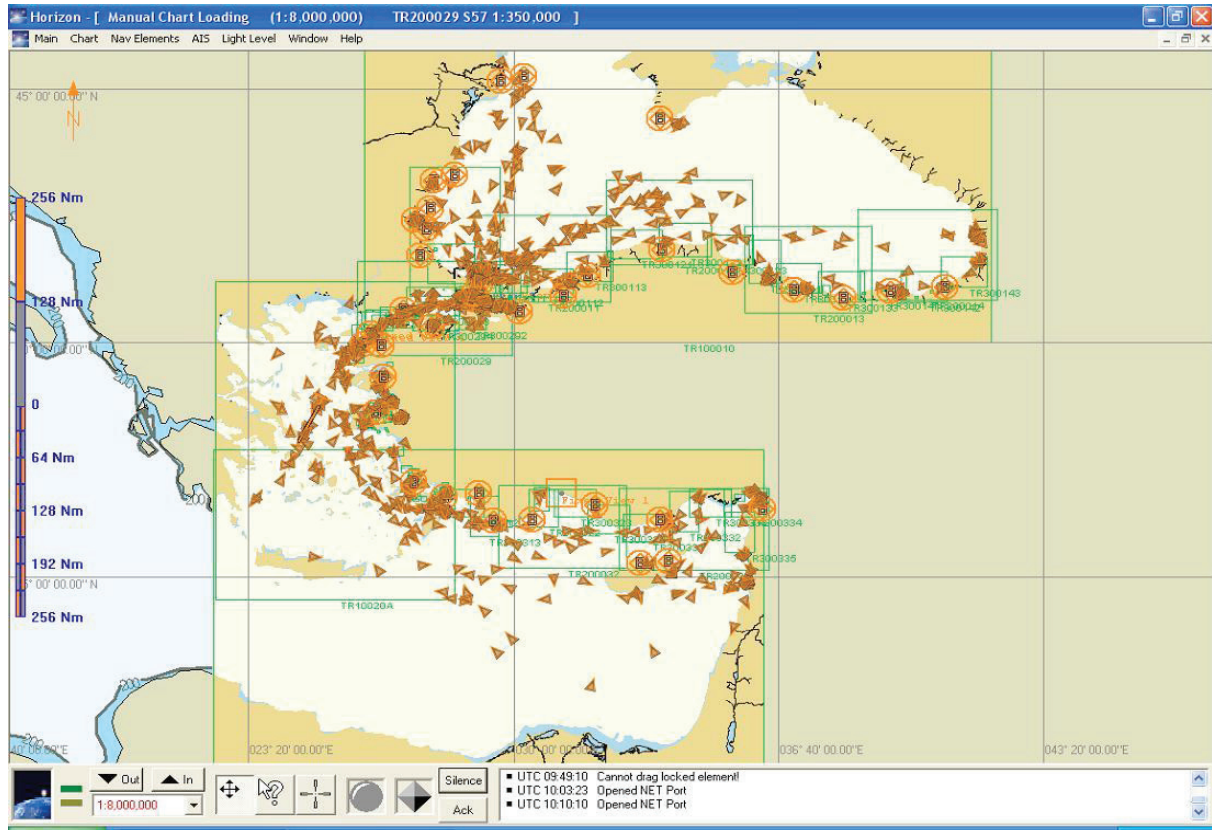
🚢 Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)

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:

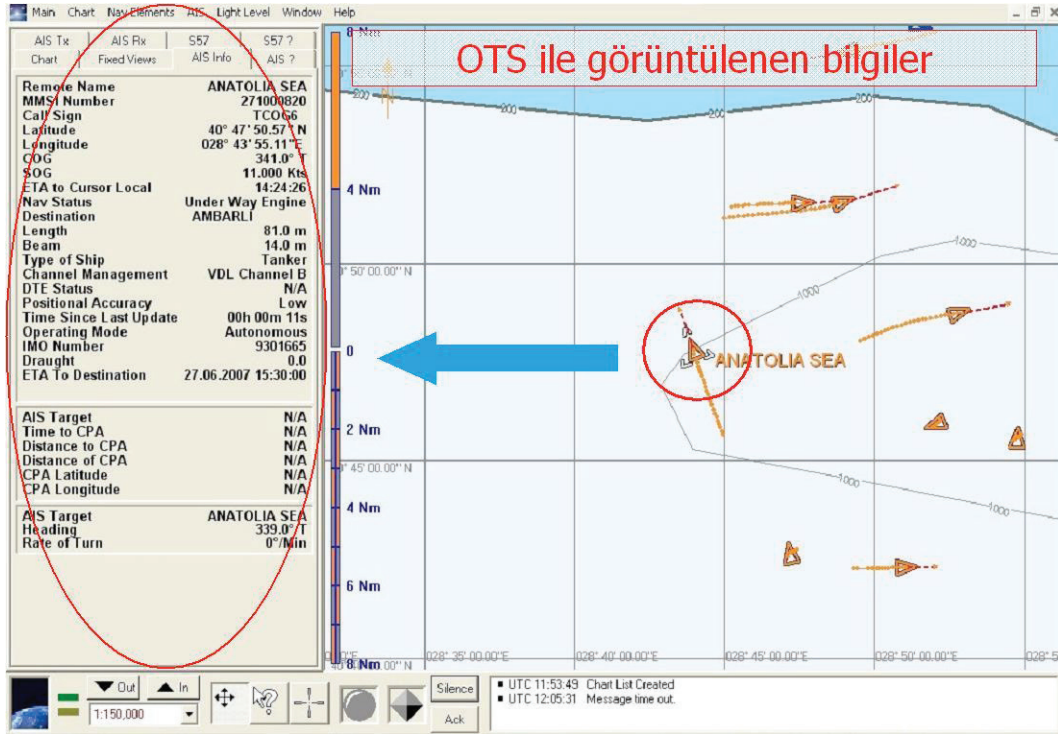
- ✓ OTS Baz İstasyonları (Sahilde konuşlu olan ve gemilerden bilgilerin otomatik olarak alındığı istasyonlar)
- ✓ OTS Ana Merkezi (Tüm OTS Baz İstasyonlarından gelen bilgilerin toplandığı, görüntülediği ve işlendiği merkez)
- ✓ OTS Gemi Terminalleri (Gemilerin belirli bir faaliyet takvimine göre donatılacakları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

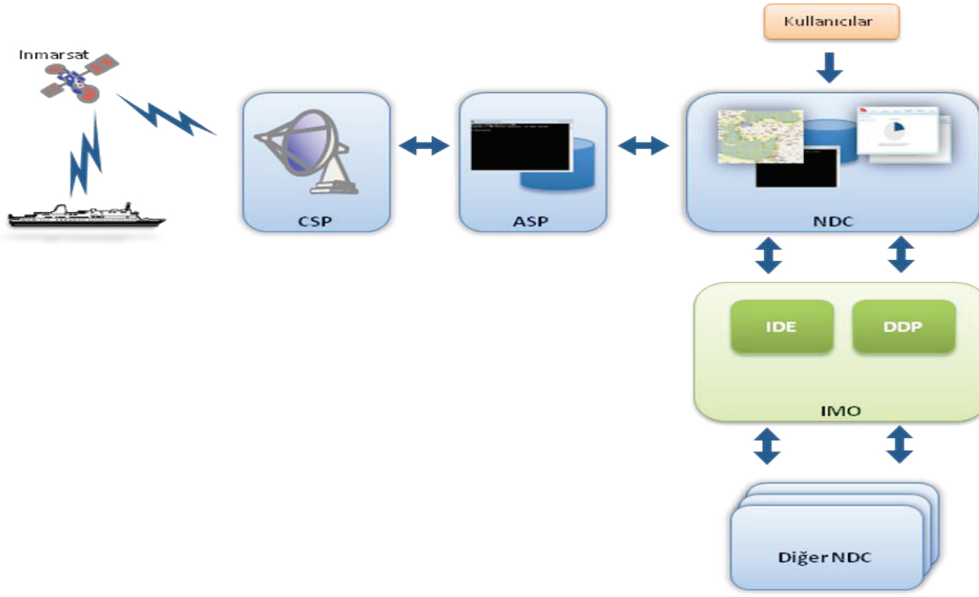
IMO üyesi ülkeler güvenlik ve IMO tarafından üzerinde mutabık kalınan diğer konulara yönelik olarak gemilere ilişkin uzak mesafelerde tanımlama ve izleme bilgisini alabilecek olup, ülkelerin bayrak, liman ve kıyı devleti olarak sorumlulukları tanımlanmıştır.

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 Prensipleri

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.

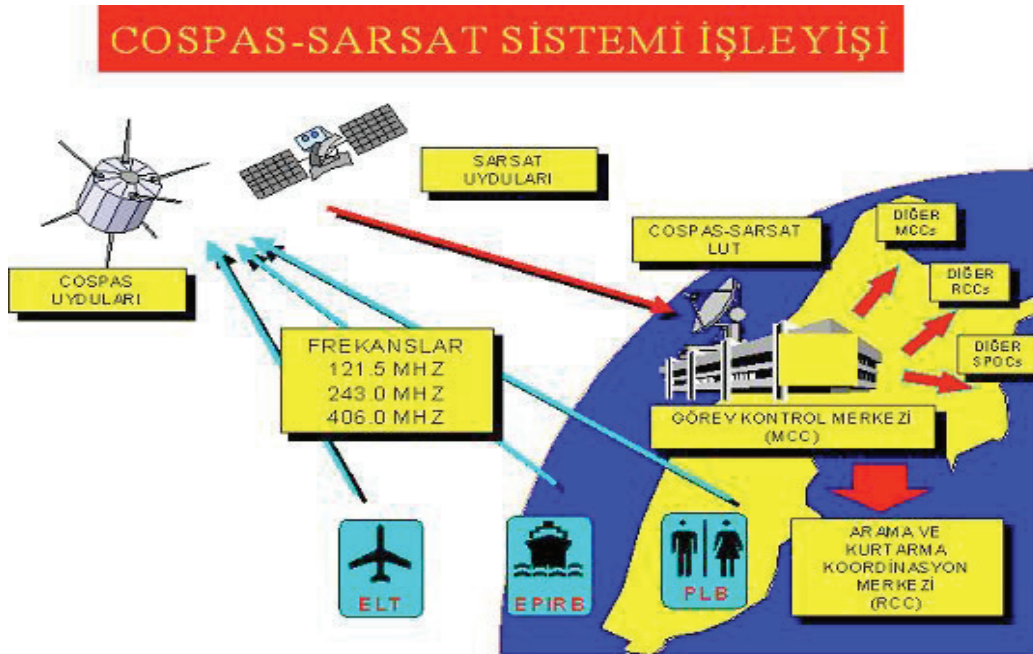
Ülkemizin Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT küresel sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 08/03/2010 tarihi itibarıyla başarıyla geçmiştir.

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 (AAKKM)

✚ Cospas-Sarsat Sistemi

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 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 Aşaması:

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



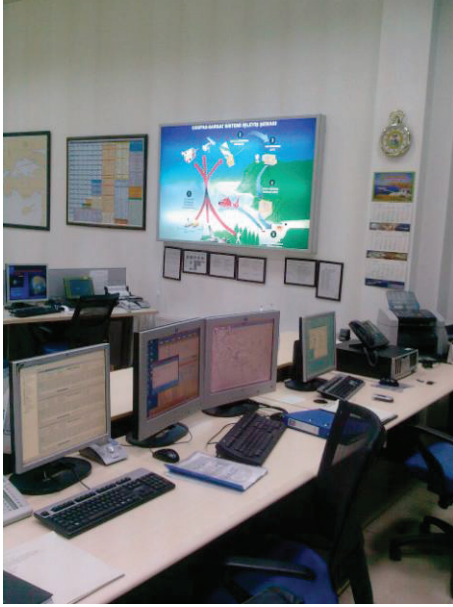
Yeryüzü alıcı istasyonudur. Uyduları takip ederek uydulardan gelen kaza sinyallerini alır (406 MHz) ve sinyalleri gürültüden ayırarak Doppler eğrilerini belirler. Doppler eğrileri vasıtasıyla uydu konumlarını hesaplayarak kazaların yerlerini belirler (A&B çözümleri). Kaza uyarı cihazı parametrelerini 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.

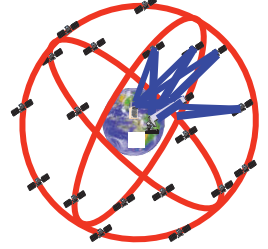


MEOSAR sisteminin ülkemize kazandırılması amacıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile yapılan ortak çalışmalar neticesinde alım aşamasına geçilmiş olup, Ağustos 2010 içerisinde kurulum tamamlanmıştır. Ülkemiz bu sistemi kuran 6. ülke konumundadır.

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 köprü üstünde planlamayı kolaylaştıracak, zaman ve personel tasarrufu sağlayacak, doğru, hassas ve güvenilir olacak ve maliyetleri düşürecektir. Bu çerçevede, kağıt harita yerine bilgisayar ekranında görüntülenebilen elektronik haritaların kullanılması için standartlar ve kriterleri belirlenmiştir. Hedef denizcilerin kağıt ortamda alışık olduğu standart ve güvenilirlikten vazgeçilmeksizin, seyir emniyetini artırmaktır.

➤ Raster Seyir Haritası(Raster Navigationa IChart– RNC)

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

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

ECDIS, denizcinin planlama ve emniyetli seyir ihtiyaçlarına cevap vermek üzere elektronik haritayı, seyir uydu sistemlerinden aldığı konum bilgisiyle gösterebilen, kendisine bağlanan seyir yardımcılarından 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

İSTANBUL BOĞAZINDAN GEÇEN GEMİLERE AİT İSTATİSTİKİ BİLGİLER

YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ SAYISI	TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TANKERLER	% ORANI	TEHLİKELİ YÜK (Ton)
1997	50942	4303	12	63.017.194
1998	49304	5142	13	68.573.523
1999	47906	5504	12	81.515.453
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

ÇANAKKALE BOĞAZINDAN GEÇEN GEMİLERE AİT İSTATİSTİKİ BİLGİLER

YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ SAYISI	TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TANKERLER	% ORANI	TEHLİKELİ YÜK MİKTARI (TON)
1997	36543	6043	17	80.485.711
1998	38777	6546	17	81.974.831
1999	40582	7266	18	95.932.049
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

İSTANBUL BOĞAZI GEMİ GEÇİŞLERİ

YILLAR	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	%	SP1 VEREN	%	UĞRAKSIZ GEÇEN	%	150M'DEN KÜÇÜK	%	150M'DEN BÜYÜK	%	500GT'DEN KÜÇÜK	%	500GT'DEN BÜYÜK	%
1995	46954	17772	38	9571	20	24325	52	40463	86	6491	14	6230	13	40724	87
1996	49952	20317	41	12777	26	23755	48	42716	86	7236	14	5316	11	44636	89
1997	50942	19753	39	15525	31	24270	48	44455	87	6487	13	5087	10	45855	90
YILLAR	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	%	SP1 VEREN	%	UĞRAKSIZ GEÇEN	%	200M'DEN KÜÇÜK	%	200M'DEN BÜYÜK	%	500GT'DEN KÜÇÜK	%	500GT'DEN BÜYÜK	%
1998	49304	18881	38	24432	50	24561	50	47361	96	1943	4	4475	9	44829	91
1999	47906	18424	38	30619	64	26323	55	45738	96	2168	4	3552	7	44354	93
2000	48079	19209	40	38564	80	26858	56	45776	95	2203	5	3345	7	44734	93
2001	42637	17767	41	38940	91	26113	61	40184	94	2453	6	2155	5	40482	95
2002	47283	19905	42	44726	95	29398	62	44170	93	3113	7	1933	4	45350	96
2003	46939	21175	45	45340	97	28951	62	44016	94	2923	6	1782	4	45157	96
2004	54564	22318	41	54564	100	34256	63	51512	94	3052	6	2107	4	52457	96
2005	54794	24494	45	54686	100	34111	61	51291	94	3503	6	1610	3	53184	97
2006	54880	26589	49	53324	98	31880	58	51227	93	3653	7	2176	4	52704	96
2007	56606	26685	47	55132	97	31826	54	52953	94	3653	6	2138	4	54468	96
2008	54396	27001	50	53232	98	31762	58	50485	93	3911	7	1800	3	52536	97
2009	51422	25073	49	50712	99	32297	63	47551	92	3871	8	1128	2	50294	98
2010	50871	26035	51	50020	98	28668	56	47248	93	3623	7	1377	3	49494	97
2011	49798	26011	56	49179	99	27938	56	45998	92	3800	8	1046	2	48752	98

* Gemiler 1995-1997 yılları arasında 150m.'ye göre, 1998'den sonra 200m.'ye göre sınıflandırılmıştır.

ÇANAKKALE BOĞAZI GEMİ GEÇİŞLERİ

YILLAR	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	%	SP1 VEREN	%	UĞRAKSIZ GEÇEN	%	150M'DEN KÜÇÜK	%	150M'DEN BÜYÜK	%	500GT'DEN KÜÇÜK	%	500GT'DEN BÜYÜK	%
1995	35459	8292	23	12382	35	23249	66	27295	77	8164	23	3797	11	31662	89
1996	36198	10307	28	13550	37	24072	67	27894	77	8304	23	1409	4	34789	96
1997	36543	11047	30	13570	37	24668	68	28032	77	8511	23	1117	3	35426	97
YILLAR	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	%	SP1 VEREN	%	UĞRAKSIZ GEÇEN	%	200M'DEN KÜÇÜK	%	200M'DEN BÜYÜK	%	500GT'DEN KÜÇÜK	%	500GT'DEN BÜYÜK	%
1998	38777	11448	30	17692	46	25136	65	36383	94	2394	6	1482	4	37295	96
1999	40582	10002	24	24553	61	26900	66	38014	94	2568	6	1492	4	39090	96
2000	41561	11130	26	33861	82	27033	65	38864	93	2697	7	1398	3	40163	97
2001	39249	10704	27	37525	96	26452	67	36289	92	2960	8	936	2	38313	98
2002	42669	12164	28	42077	99	29900	70	39004	91	3665	9	689	2	41980	98
2003	42648	13020	30	42648	100	29114	68	38925	91	3723	9	677	2	41971	98
2004	48421	14404	30	48421	100	36310	75	44504	92	3917	8	1327	3	47094	97
2005	49077	15661	32	48979	100	34784	70	44585	91	4492	9	1211	2	47866	98
2006	48915	16871	35	48264	99	32061	66	44070	90	4845	10	1404	3	47511	97
2007	49913	16885	33	48802	97	31981	64	44968	91	4945	9	1873	4	48040	96
2008	48978	18334	37	48565	99	31981	65	43755	89	5223	9	844	2	48134	98
2009	49453	18588	38	49210	99	32559	66	44277	90	5176	10	615	1	48838	99
2010	46686	18678	40	46469	99	28768	62	41588	89	5098	11	598	1	46088	99
2011	45379	18920	42	45196	99	27983	62	39885	88	5494	12	572	1	44807	99

*Gemiler 1995-1997 yılları arasında 150m.'ye göre, 1998'den sonra 200m.'ye göre sınıflandırılmıştır.

YILLARA GÖRE İSTANBUL BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİK ÖZETİ

YILLAR	TOPLAM GEMİ	KILAVUZ ALAN	SP-1 VEREN	UĞRAKSIZ GEMİ	200 M'den KÜÇÜK	500 GT 'den KÜÇÜK	BÜYÜK	TTA	LPG	TCH	YEDEKLI GEÇİŞ
1995	46954	17772	9571	24325	40463	6230	40724				
1996	49952	20317	12777	23755	42716	5316	44636				
1997	50942	19753	15525	24270	44455	5087	45855	4303	438	628	138
1998	49304	18881	24432	24561	47361	4475	44829	4100	445	597	108
1999	47906	18424	30619	26323	45738	3552	44354	4134	475	577	60
2000	48079	19209	38574	26858	45876	3345	44734	4937	474	682	53
2001	42637	17767	38940	26113	40184	2155	40482	5188	546	782	111
2002	47283	19905	44726	29398	44170	1932	45350	6022	545	860	118
2003	46939	21175	45340	28951	44016	1782	45157	6571	598	928	127
2004	54564	22318	54564	34256	51512	2107	52457	7470	634	1295	110
2005	54794	24494	54686	34111	51291	1610	53184	7577	681	1769	81
2006	54880	26589	23324	31880	51227	2176	52704	7659	814	1680	111
2007	56606	26685	55132	31826	52953	2138	54468	7204	800	2050	105
2008	54396	27001	53232	31732	50485	1800	52596	6564	764	1975	110
2009	51422	25073	50715	32297	47551	1128	50294	6557	866	1876	120
2010	50871	26035	50020	28668	47248	1377	49494	6463	1100	1711	115
2011	49798	26011	49179	27938	45998	1046	48752	6216	1227	1660	93

*Gemiler 1995-1997 yılları arasında 150m.'ye göre, 1998'den sonra 200m.'ye göre sınıflandırılmıştır.

YILLARA GÖRE ÇANAKKALE BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİK ÖZETİ												
YILLAR	TOPLAM	KILAVUZ	SP-1	UĞRAKSIZ	200 M'den		500 GT 'den		TANKER SAYISI			YEDEKLİ
					GEMİ	KÜÇÜK	BÜYÜK	KÜÇÜK	BÜYÜK	TTA	LPG	
1995	35460	8292	12385	23249	27296	2798	8164	2798	31662			
1996	36198	10307	13550	24072	27894	1409	8304	34789				127
1997	36543	11047	13570	24668	28032	1117	8511	35426	4490	602	943	143
1998	38777	11448	17692	25136	36383	1482	2394	37295	4805	625	1026	108
1999	40582	10002	24553	26900	38014	1492	2568	39090	5445	663	1065	124
2000	41561	11130	33861	27033	38864	1398	2697	40163	5543	672	1184	139
2001	39249	10704	37525	26452	34489	936	2960	38316	5168	673	1087	128
2002	42669	12164	42077	29900	39004	689	3665	41980	5650	655	1190	130
2003	42648	13020	42648	29117	38925	677	3723	41971	6075	717	1192	136
2004	48421	14404	48421	36313	44052	1327	3919	47094	7061	822	1133	123
2005	49077	15561	48396	34387	44585	1211	4492	47866	6564	752	1497	111
2006	48915	16871	48264	32061	44070	1404	4845	47511	7204	798	1447	131
2007	49913	16885	48802	31981	44968	1873	4945	48040	6527	754	1990	138
2008	48978	18334	48565	31981	43755	844	5223	48134	5990	777	1991	162
2009	49453	18588	49210	32559	44277	615	5176	48838	6293	842	2432	146
2010	46686	18678	46469	28768	41588	598	5098	46088	6017	902	2333	138
2011	45379	18920	45196	27983	39885	572	5494	44807	5661	974	2183	159

*Gemiler 1995-1997 yılları arasında 150m.'ye göre, 1998'den sonra 200m.'ye göre sınıflandırılmıştır.

TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİNDE GEÇİŞ YAPAN TANKERLERİN DURUMU

BÖLGESİ	İSTANBUL BOĞAZI				ÇANAKKALE BOĞAZI			
	YILI	TOPLAM SAYI	AYLIK ORTALAMA	GÜNLÜK ORTALAMA	TOPLAM SAYI	AYLIK ORTALAMA	GÜNLÜK ORTALAMA	
	1996	4248	354	12	5658	471	16	
	1997	4303	359	12	6043	504	17	
	1998	5142	429	14	6546	546	18	
	1999	5504	479	16	7266	605	20	
	2000	6093	507	17	7529	627	21	
	2001	6516	543	18	7064	588	19	
	2002	7427	619	20	7637	636	21	
	2003	8107	675	23	8114	676	22	
	2004	9399	783	26	9016	751	25	
	2005	10027	836	28	8813	734	24	
	2006	10153	846	28	9567	797	26	
	2007	10054	838	28	9271	773	25	
	2008	9303	775	26	8758	729	24	
	2009	9299	775	25	9567	797	26	
	2010	9273	773	25	9250	771	25	
	2011	9113	759	25	8828	736	25	

İSTANBUL VE ÇANAKKALE BOĞAZLARINDAN GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN KILAVUZ ALMA DURUMLARI

YILLAR	İSTANBUL BOĞAZI			ÇANAKKALE BOĞAZI		
	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	%	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	KILAVUZ ALAN GEMİ SAYISI	%
1995	46954	17772	38	35460	8294	23
1996	49952	20317	41	36198	10081	28
1997	50942	19753	39	36543	11047	30
1998	49304	18881	38	38777	11448	30
1999	47906	18424	38	40582	10002	24
2000	48079	19209	40	41561	11130	26
2001	42637	17767	41	39249	10704	27
2002	47283	19905	42	42669	12164	28
2003	46939	21175	45	42648	13020	30
2004	54564	22318	41	48421	14404	30
2005	54794	24494	45	49077	15561	32
2006	54880	26589	49	48915	16871	35
2007	56606	26685	47	49913	16885	34
2008	54396	27001	50	48978	18334	37
2009	51422	25073	49	49453	18588	38
2010	50871	26035	51	46686	18678	40
2011	49798	26011	56	45379	18920	42

İSTANBUL VE ÇANAKKALE BOĞAZLARINDAN GEÇİŞ YAPAN GEMİLER UĞRAKLI/UĞRAKSIZ

YILLAR	İSTANBUL BOĞAZI			ÇANAKKALE BOĞAZI		
	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ SAYISI	%	TOPLAM GEÇEN GEMİ SAYISI	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ SAYISI	%
1996	49952	23761	48	36198	23554	66
1997	50942	24720	48	36543	24668	68
1998	49304	24561	50	38777	25147	65
1999	47906	26323	54	40582	26900	66
2000	48079	26858	56	41561	26849	65
2001	42637	26113	61	39249	26452	67
2002	47283	29404	62	42669	29900	70
2003	46939	28951	62	42648	29117	68
2004	54564	34256	63	48421	36313	75
2005	54794	34111	62	49077	34387	70
2006	54880	32061	58	48915	32061	66
2007	56606	31826	56	49913	31981	64
2008	54396	31762	58	48978	31981	65
2009	51422	32297	63	49453	32559	66
2010	50871	28668	56	46686	28768	62
2011	49798	27938	56	45379	27983	62

TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİNDE TAŞINAN TEHLİKELİ YÜK MİKTARI DURUMU

BÖLGESİ	İSTANBUL BOĞAZI					ÇANAKKALE BOĞAZI				
	YILI	TOPLAM SAYI	TOPLAM YÜK	AYLIK ORTALAMA	GÜNLÜK ORTALAMA	TOPLAM SAYI	TOPLAM YÜK	AYLIK ORTALAMA	GÜNLÜK ORTALAMA	
	1998	5142	68.573.523	5.714.460	190.482	6546	81.974.831	6.831.236	224.589	
	1999	5504	81.515.453	6.792.954	233.330	7266	95.932.049	7.994.337	262.827	
	2000	6093	91.045.040	7.587.087	249.438	7529	102.570.327	8.547.527	281.015	
	2001	6516	100.768.977	8.397.415	276.079	7064	109.625.682	9.135.474	304.516	
	2002	7427	122.953.338	10.246.112	336.858	7637	130.866.598	10.905.549	358.538	
	2003	8107	134.603.741	11.216.978	368.777	8114	145.154.920	12.096.243	397.685	
	2004	9399	143.448.164	11.954.014	398.467	9016	139.203.656	11.600.305	386.677	
	2005	10027	143.567.196	11.963.933	393.335	8813	148.951.376	12.412.615	408.086	
	2006	10153	143.452.401	11.954.367	393.020	9567	152.725.701	12.727.142	418.432	
	2007	10054	143.939.433	11.994.953	394.355	9271	149.320.062	12.443.339	409.096	
	2008	9303	140.357.231	11.696.436	389.881	8758	149.052.174	12.421.015	414.034	
	2009	9299	144.656.744	12.054.979	401.833	9567	152.105.494	12.657.458	422.515	
	2010	9273	146.748.375	12.229.031	402.050	9250	156.928.857	13.077.371	429.942	
	2011	9273	146.748.375	12.229.031	402.050	9250	156.928.857	13.077.371	429.942	

GEMİ SÖKÜM



2.8. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

Gemi Geri Dönüşüm sektörü; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojide 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 01.01.2011 tarihi itibarıyla 300 Grt üzerinde 47 833 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 işleminin tersidir Hurda geminin sökümü esnasında direkt olarak metal malzemeler değerlendirilir ya da haddehanelere gönderilir. Gemi Geri Dönüşümü bu işlevi ile hurdayı değerli mala çeviren ve kullanılan doğal kaynakları geri dönüştüren bir üretimdir. Diğer taraftan Gemi Geri Dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri çeşitlerindendir. Doğal kaynakların etkin ve verimli kullanımı amacıyla hurda gemiler sökölür 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 Taşıdır. Her üç hammadde de yeryüzünde açılan ocaklardan elde edilmekte, bu da geniş yeryüzü alanlarının tahrip olmasına neden olmaktadır. Kok kömürü ise uygun özellikteki taşkömürünün dönüştürülmesi ile elde

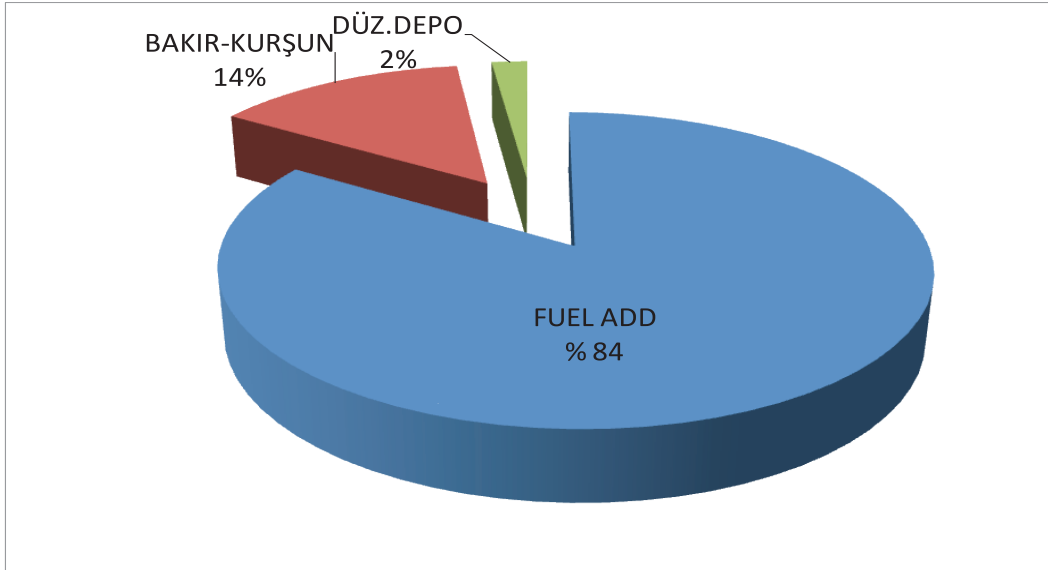
edilmektedir.Kok kömürü işlem sonunda kısmen karbondioksit kısmen de demir karbür dönüşmektedir.Ancak bu demir karbür de çelik elde etme işlemi süresince yine karbondioksit olarak atmosfere salınmaktadır.

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 tüketilmekte, bu işlemler sonucunda yüksek fırında 2200 kg. CO₂ atmosfere salınmakta, bir ton hurda çeliğin eritilmesi işleminde CO₂ salınım miktarı ise 280 kg olmaktadır. Elektrik enerjisinin elde edilmesinde doğal enerji kaynaklarının kullanımı arttıkça bu miktar da düşecektir.

Hurda çelik geri kazanıldığında ;
Enerjinin %74 Hammadde kaynaklarının %90 oranında korunduğu,
Su tüketiminin %40 azaltıldığı,
Atık su kirlenmesinde %76,
Hava kirlenmesinde %86
Maden atıklarında %97 azalma olduğu gözlenmiştir.

Sektör de maden, hurda, ekipman geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur.2011 yılı tehlikeli atıkların geri kazanım veri tablosu aşağıdadır.

Grafik (79): Atık Geri Kazanım Oranları



Türkiye'nin Söküm Kapasitesi - Vizyonu

Gemi Geri Dönüşüm sektörü öncelerde önemsenmeyen ve gözden ırak bir sektör iken, küresel ısınmanın arttığı ve doğal kaynakların azaldığı günümüzde, bütün ülkelerin dikkatle izlediği bir faaliyet alanı olmuştur.

Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliağa'da 21 Firma mevcut olup, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından lisanslandırılmış, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünden Gemi Söküm Yetki Belgesi almıştır.

2000 yıllardan itibaren dernek çatısı altında merkezi yapılanmaya giden sektör 2004 yılında Atık Yönetim Merkezini kurarak Türkiye de ilk defa Çevre ve Şehircilik Bakanlığından "asbest söküm ve atık yönetim izni almıştır.

2006 yılına kadar, Arsa ofisinden 5 yıllığına kiralanan parsellerin mülkiyetinin TOKİ 'ye geçmesi ile 2006 yılında 20 yıllık kira sözleşmesi yapılmıştır. Uzun vadeli kiralama ile birlikte, özellikle sosyal tesisler, yol,söküm alanları,çevre düzenlemesi gibi çalışmalara hız verilmiş ve büyük ölçüde tamamlanmıştır.

2011 yılında sahalarda betonlanan söküm alanı 400.000 metrekaredir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü ve Dernek yetkilileri ile Söküm alanlarındaki kriterler belirlenmiş ve lisanslandırma bu kriterlere göre yapılmıştır.

Özellikle 2008 yılında yapılan faaliyetlerin Uluslar arası platform ve toplantılarda Devlet destekli olarak anlatılması, yabancı heyetlerin tesislerde yaptığı incelemeler sonucunda ,Türk gemi geri dönüşüm sektörünü Avrupa da yükselen trend haline getirmiştir.ILO ve IMO toplantılarında Çevre ve Orman Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığı uzmanlarının sektöre destek vermeleri yükselişin esas sebebi olmuştur.

2008 yılında, Fransa da ve Dubai'de yapılan IMO toplantısına sektör devlet düzeyinde temsil edilmiş, Uluslararası Gemi Geri Dönüşüm Sektörünün kuralları hakkında çıkarılacak Draft Sözleşmenin hazırlanmasına katkıda bulunulmuştur. Çevre ve Orman Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığının katılımıyla 11-15 Mayıs 2009 tarihleri arasında Hong Kong/Çin'de gerçekleştirilen diplomatik konferansta imzalanan Gemilerin Çevreye Duyarlı Şekilde Geri Dönüşümüne İlişkin Uluslararası Sözleşme" kılavuz çalışmalarının saha çalışmaları Ekim ayında Aliağa tesislerinde yapılmış, tesisler uluslar arası alanda incelenmiştir. Kılavuz yazım çalışmalarında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü aktif görev üstlenmiştir.

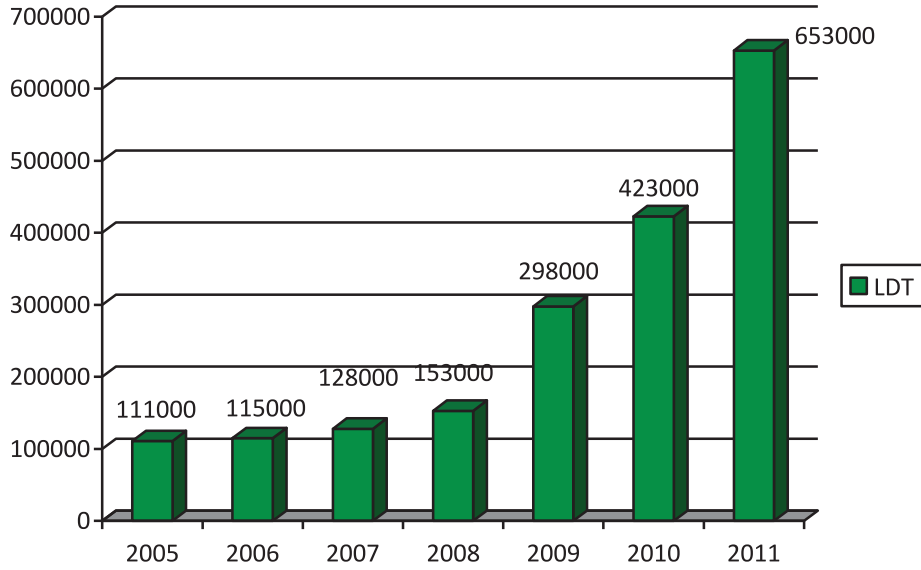
Hong Kong sözleşmesi gemi geri dönüşümünün çevreye duyarlı olarak yapılması ile ilgili alınacak tedbir ve uygulamaları içermektedir. Ancak tüm denizcilik sektörünü doğrudan ilgilendiren bir sözleşmedir. Sözleşme gemilerin inşasından itibaren geminin yapısal elemanlarında kullanılan malzemelerin cins yer ve miktarlarını belirlenmesi, halen seferde bulunan gemilerin uzmanlarca yapılacak envanterleri ile tehlikeli madde envanterlerinin yapılarak,daha yeşil bir söküm hedeflenmektedir. Halen içlerinde Türkiye'nin de olduğu 5 ülke tarafından imzalanan sözleşme TBMM Çevre komisyonunca kabul edilmiştir. 2010 yılında Pakistan Hükümeti Çevreye duyarlı gemi söküm yöntemleri için Türk Hükümetinden BASEL

sekretaryası aracılığı ile destek talebinde bulunmuş, talebin Çevre ve Orman Bakanlığınca uygun bulunduğu ve çalışmaların Temmuz ayı içerisinde İZMİR’de yapılmıştır.

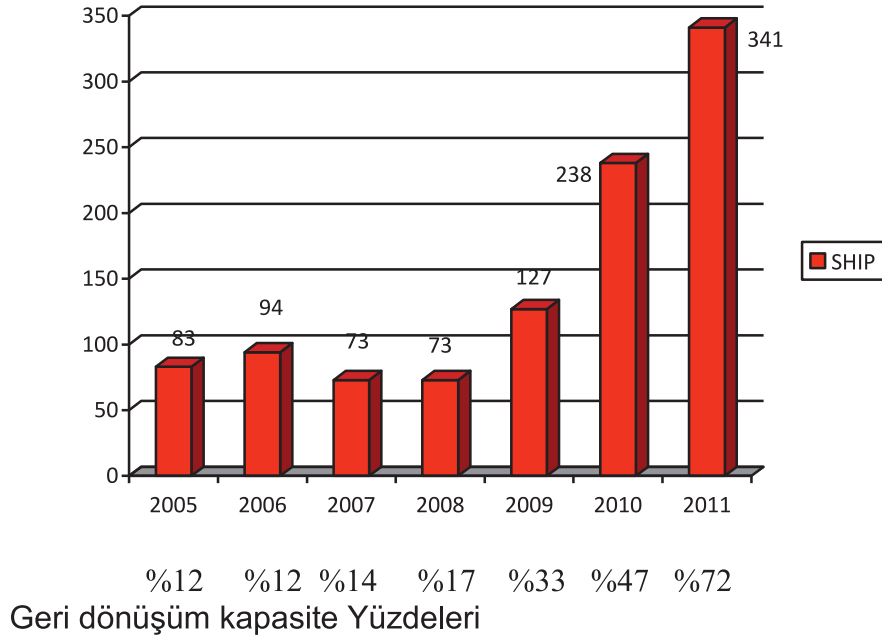
Günümüzde, gemi geri dönüşüm sektörü dünyada denize kıyısı olan bütün ülkeleri özellikle çevre yönünden ilgilendirmektedir. Ülke sanayilerinin gelişimi sonucu çevre kirliliğinin yüksek boyutlara ulaşması, denizlerin ve çevrenin git gide kirlenmesi sonucunu da beraberinde getirmiştir. Boyutların bütün ülkeleri doğrudan ve dolaylı olarak ilgilendirmesi nedeniyle, sorun yalnız geri dönüşüm işletmelerinin üzerine bırakılmamalı, bu kirliliğe karşı alınması düşünülen tedbirlerin de bütün ülke ve kuruluşların katılımı ile gerçekleşmesi sağlanmalıdır. IMO’da bu konu ile ilgili oluşturulması planlanan fonun işlevsel bir konuma getirilmesi gerekmektedir. 2008 yılı son çeyreğinden sonra global krizde Deniz taşımacılığı, ithalatın durması, navlun fiyatlarının düşmesi sebebiyle olumsuz etkilenmiş armatörler zaten yaşlı olan gemilerini elden çıkarmaya karar vermeleri ile, 2009 yılında Söküm tesisleri son 7 yıl ortalaması olan 147.000 LDT’nun 2 katı olan 298.000 ton’a ulaşmıştır. 2010 ve 2011 yıllarında devam eden artış ile **söküm tesisleri uzun yıllar sonra %72 kapasiteye ulaşmıştır.**

Yıllara göre gemi geri dönüşüm veri tabloları aşağıdadır.

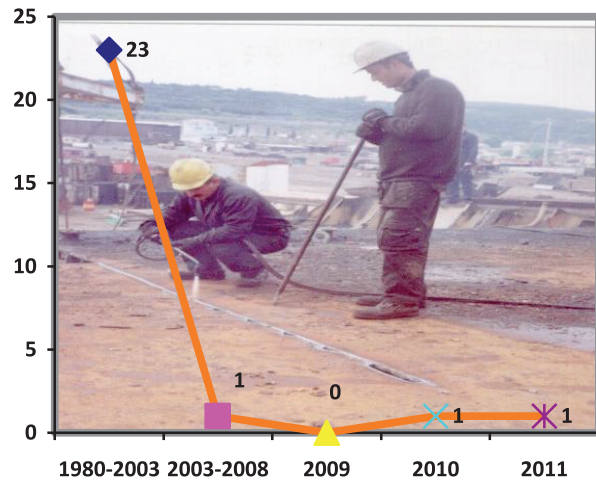
Grafik (80): 2005-2011 geri dönüşümü yapılan gemi tonajları (LDT)



Grafik (81): 2005-2011 geri dönüşümü yapılan gemi adetleri (LDT)



ILO 'nun en ağır ve emek yoğun sektör sınıfında kabul ettiği gemi söküm sektörü aldığı önlemler ve işçilerinin işbaşı-intibak ve meslek eğitimleri ile bilinçlendirilmesi sayesinde ölüm ve maluliyet ile sonuçlanan iş kazaları konusu ile anılmaktan kurtulmayı başarmıştır.



Sorunlar ve diğer konular

Dernek tarafından sıvı atıkların susuzlaştırma/arıtma tesisi yapımı tamamlanmış deşarj izin müracaatı yapılmıştır

- TOKİ Mülkiyetinde bulunan Gemi söküm bölgesine ait kıyı kenar çizgisini de kapsayan taslak hâlihazır haritalar ilgili kurumlarca onaylanmıştır. İmar sorununun öncelikle çözümü gerekmektedir. Bayındırlık Bakanlığı nezdinde TOKİ ve dernek tarafında yapılan çalışmalar tamamlanma aşamasındadır.

-2011 yılında tesislerde 1200 kişi istihdam edilmiştir.

-2011 Yılı saç ve hurda satış bedeli yaklaşık 400 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

-Hong Kong sözleşmesi ve deneğin yetki ve sorumlulukları dikkate alınarak, 2004 yılında yayımlanan "Gemi Söküm Yönetmeliği" revize çalışmaları hakkında 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. **2012 yılında, gemi geri dönüşüm kapasitesinin artması beklenmektedir.**

2012 yılının ilk dört ayında tesislere 125 gemi gelmiş olup, toplam LDT 350.000 olarak gerçekleşmiştir.2012 yılında 800.000 tonun aşılması 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 çabasındadır. Bugüne kadar uygulayıcı tarafta yer almış olan Türkiye artık kural koyucu haline gelmiştir.

2012 yılının hedefi çerçevesinde, daha az iş gücü, daha fazla otomasyonla söküm yapma olanakları araştırılmaktadır. Asya ülkelerindeki ucuz iş gücü olanağı bu ülkelerin emek yoğun bir sektör olan gemi sökümünde ön plana çıkmalarına sebep olmaktadır. Tabii ki bu ülkelerde kullanılan işçilerin sağlıklı koşullar altında çalışmalarına yönelik çalışmalar olması gereken seviyenin çok altındadır. Ancak mevcut bağlayıcı bir uluslararası sözleşmenin olmaması bu konudaki açığın Uzakdoğu ülkeleri tarafından kullanılması sonucunu doğurmaktadır. Türkiye’de ise işçi çalıştırmanın işverene yüklediği ağır sorumluluklar işletme maliyetlerini artırmaktadır. Bu durumda işçilik açısından Asya ülkelerinin avantajlı hale gelmesi kaçınılmazdır. Türkiye’nin önündeki engellerden bir tanesi olan bu dezavantajın etkilerinin asgariye indirilmesi için yapılması gereken insan etkisini en aza indirecek otomatik sistemlerin kurulması ve çevre yatırımlarının yapılmasıdır.

KUMCULUK

2.9. Deniz Kumculuğu

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 2012 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.



Kumcular Kooperatifi Kartal Depo Tesisleri

Üretim bir önceki yıla oranla 2011 yılında % 23 azalmış ve 635.195 ton olmuştur. Bu düşüşte özellikle krizde en çok küçülen sektörlerin başında inşaat sektörünün gelmesi etken olmuştur.

Derin Deniz Kumculuğu Sektörünün 2011 Yılı Çalışmaları

Pendik Güzelyalı da yapılacak Yeni Yerleşim Yeri ve Liman projesi I.Kısım İnşaatı başlamış, 2013 Mart ayına kadar tüm inşaatın bitirilmesi hedeflenmiştir. Kooperatif takip ettiği ve çalışma yaptığı Avrupa Birliği müktesebatı içinde çalışmalar yapmak ve Türkiye'deki Deniz Kumculuğu sektörünü gerek Avrupa mevzuatı gerekse teknolojik olarak geliştirme çabaları sonucu, CIRA 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 COOPERATİVE adı altında tescil edilmiştir. EMSAGG ın 07 Mayıs 2010 tarihli toplantısına da katılmış ve 9 kişilik danışma kuruluna seçilmiştir.

E.M.S.A.G.G. 'in 2011 Olağan Genel Toplantısı 12-13 Mayıs 2011 İstanbul'da yapılmıştır. 13 Mayıs 2011 tarihinde yapılan toplantıya, yurtiçi ve yurtdışından önemli düzeyde katılım olmuştur. , özellikle Amerika'da projelendirilen ve sonuçlandırılan yapay kum dolguları konusunda Dünyadaki uzmanlar tarafından sunum yapılmıştır. büyük ilgi görmüştür. Yine Dünya ölçeğinde büyük Liman ve Plaj kum dolgularında Uzman firmaların temsilcilerinin vermiş olduğu bilgi ve rakamlar sektörün dünyadaki gelişimi açısından dikkat çekmiş ve sektöre ülkemiz açısından yeni bir projeksiyon getirilmiştir.

2012 Yılı Hedefleri

Global krizin etkilerinin azalması ve inşaat sektörünün yeniden canlanmasına bağlı olarak Pazar payının artırılmasına 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 konması faaliyetleri sürdürülecektir.

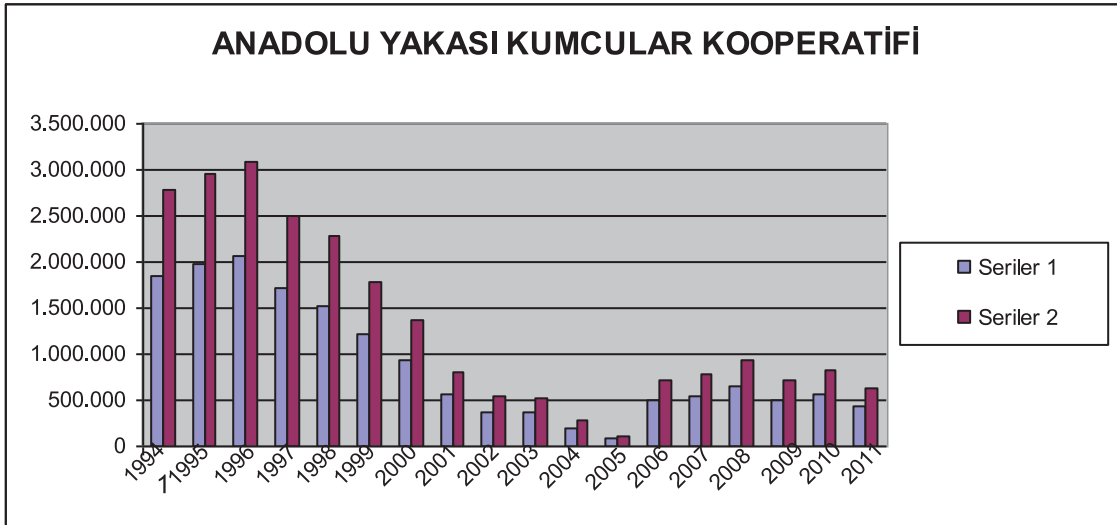
Ülkemizdeki yapı stokunun önemli bir bölümü belli bir program dahilinde yenileneceği ve belli bölgelerde “KENTSEL DÖNÜŞÜM” projeleri kapsamında deniz Kumunun İstanbul için bir numaralı Doğal Agregat alternatifi olduğu hakkında bilimsel düzeydeki çalışmalar 2012 yılında da sürdürecektir.

Sektörde çalışanların ve idarecilerin daha verimli ve güvenli çalışmasını sağlamak amacı ile eğitim verilecektir.

Deniziçi Kum Ocaklarının geliştirilmesi ve yeni kum sahalarının ilgili ekipman ve proje bazında çalışmalar yapılacaktır.

Deniz içi kum ocaklarının İşletme Ruhsat alanlarının denizde çalışmaya uygun olabilecek şekilde, en az 1 mil² (Deniz Mili) değiştirilmesi için Maden Kanununda yapılan değişiklik teklifi takip edilecektir.

GRAFİK (82):M3/Ton Bazında satışlar



Seri 1: M3, Seri 2: Ton.

2.10.TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ

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.

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.

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 31.12.2011 itibariyle toplam 19 adet serbest bölge faaliyet göstermektedir. Aşağıdaki haritada Türkiye genelinde faaliyet gösteren toplam 19 serbest bölgenin kuruluş tarihleri yer almaktadır.



Halen 31.12.2011 itibariyle Türkiye genelinde toplam 19 serbest bölgede 2.590 adedi yerli, 615 adedi yabancı olmak üzere toplam 3.205 firma faaliyet göstermektedir.

Aşağıdaki tabloda görüleceği üzere, 31.12.2011 tarihi itibari ile Türkiye genelinde 19 serbest bölgede toplam 54.022 kişi istihdam edilmekte olup, istihdam açısından birinci sırada 19.057 kişi ile (%35) Ege Serbest Bölgesi, ikinci sırada 8.123 kişi ile (%15) Bursa Serbest Bölgesi, üçüncü sırada ise 6.537 kişi ile (%12) Mersin Serbest Bölgesi bulunmaktadır.

**TABLO (100): Serbest Bölgelerde İstihdam
(31.12.2011)**

BÖLGELER	İşçi	Büro Personeli	Diğer	TOPLAM	%
Ege	17.622	1.061	374	19.057	35,28
Bursa	5.232	2.632	259	8.123	15,04
Mersin	5.439	784	314	6.537	12,10
Antalya	2.830	498	0	3.328	6,16
İstanbul Endüstri ve Tic.	2.175	666	88	2.929	5,42
Kocaeli	2.498	177	245	2.920	5,41
TÜBİTAK-MAM Tek.	2.479	166	39	2.684	4,97
Avrupa	1.712	441	0	2.153	3,99
Kayseri	1.491	81	10	1.582	2,93
İzmir	1.121	317	55	1.493	2,76
İstanbul Trakya	948	396	41	1.385	2,56
İst.Atatürk Havalimanı	51	839	2	892	*
Adana-Yumurtalık	191	95	0	286	*
Samsun	252	29	0	281	*
Gaziantep	158	67	0	225	*
Denizli	27	13	0	40	*
Trabzon	73	7	8	88	*
Mardin	15	4	0	19	*
Rize	0	0	0	0	*
TOPLAM	44.314	8.273	1.435	54.022	100

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı Verileri

*** Diğer %3,39**

Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, 2008 yılında 24.5 milyar Dolar civarında olan serbest bölgelerin toplam ticaret hacmi, 2009 yılında ise bir önceki seneye oranla %27.75 oranında bir azalışla 17.8 Milyar Dolar seviyesine düşmüştür. 2010 yılında serbest bölgelerin toplam ticaret hacmi 2009 yılına göre %4,59 oranında bir artışla 18.6 milyar Dolar seviyesine yükselmiştir. 2011 yılında ise serbest bölgelerin toplam ticaret hacmi 2010 yılına oranla %21,94 oranında bir artışla 22.6 milyar Dolar seviyesine yükselmiştir.

**TABLO (101): Serbest Bölgelerde Yıllık Ticaret Hacimleri
(1000 ABD \$)**

BÖLGELER	2008	2009	2010	2011	2011-2010 (%)
İstanbul Deri	6.001.678	3.867.187	4.270.831	3.603.223	-15,63
Ege	3.763.964	2.658.772	2.502.919	5.747.500	129,63
İst.Atatürk Havalimanı	3.539.000	2.954.765	2.718.109	2.241.525	-17,53
Mersin	2.637.921	1.918.637	2.227.309	2.693.049	20,91
İstanbul Trakya	1.862.771	1.190.035	1.480.979	1.533.749	3,56
Bursa	1.604.603	1.279.473	1.352.280	1.571.579	16,22
Avrupa	1.575.653	1.180.940	1.288.563	2.059.462	59,83
Antalya	729.233	605.927	716.721	731.252	2,03
Kocaeli	705.309	810.654	387.919	549.607	41,68
Kayseri	702.948	442.397	525.028	700.713	33,46
İzmir	412.922	280.040	307.913	356.553	15,80
Samsun	406.402	37.290	93.021	118.377	27,26
Adana-Yumurtalık	263.148	172.937	219.516	265.654	21,02
Gaziantep	143.306	110.740	128.338	112.053	-12,69
TÜBİTAK-MAM Tek.	111.715	164.828	231.643	196.787	-15,05
Trabzon	67.114	42.675	48.495	90.204	86,01
Denizli	43.584	33.079	62.048	67.694	9,10
Rize	6.784	6.507	3.701	4.565	23,35
Mardin	-	-	6.872	2.628	-61,76
TOPLAM	24.578.055	17.756.882	18.572.206	22.646.175	21,94

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı Verileri

Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, 2011 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 (102): Serbest Bölgelerde Ticaret Hacminin Ülkelere Göre Dağılımı
(Ocak-Aralık 2011) (100 ABD \$)**

ÜLKELER	Bölgelere Giriş	%	Bölgelerden Çıkış	(%)	Toplam	(%)
I. OECD ve AB Ülkeleri	4.716.740	47,54	3.989.404	31,35	8.706.145	38,44
A.AB Ülkeleri	3.739.188	37,69	3.506.416	27,55	7.245.604	31,99
B.Diğer OECD Ülkeleri	977.552	9,85	482.989	3,80	1.460.541	6,45
II.Diğer Avrupa Ülkeleri	14.486	0,15	21.209	0,17	35.695	0,16
III.Bağımsız Devletler Topluluğu	385.300	3,88	653.688	5,14	1.038.987	4,59
IV. Kuzey Afrika ve Ortadoğu	510.261	5,14	1.347.331	10,59	1.857.592	8,20
V.Diğer Ülkeler	1.626.015	16,39	912.819	7,17	2.538.833	11,21
VI.Türkiye	2.668.180	26,89	5.800.743	45,58	8.468.923	37,40
TOPLAM	9.920.982	100,00	12.725.193	100,00	22.646.175	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 Gerekletirdiği 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 Prensipleri

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 yararlandırılabilirler.

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 : Diğerk 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, diğerk kullanıcılara kiralanması yapılabilmektedir.

Diğerk : Bankacılık, sigortacılık, mühendislik, müşavirlik, nakliyecilik, acentacılık gibi konularda faaliyette bulunabilmektedir.

Serbest bölgeler, bulundukları 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 diğerk 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 itibarıyla bir hizmet sektörü ve denizcilik sektörünün önemli bir meslek kolu olup, gemi acenteleri ; yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleten veya gemi kiralayanı nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bu kişilerin tayin edilen bölge içinde haklarını koruyan, temsil eden, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren ve karşılığında ücret alan kişi veya kuruluşlardır.

Gemi acentelik hizmetleri ; Türk Limanları'na gelen her türlü deniz taşıt ve araçlarının yolcu, yük, bakım/onarım, sörvey, ikmal, personel değişikliği, yükleme/boşaltma, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin ilgili kuruluş ve birimler nezdinde ifası ve Türkiye Cumhuriyeti yasalarının öngördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu 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, yaşaacağı 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, yaşamasıyla ilgili kılavuz ve römorkör talebinde bulunmak,
- Gemide bulunan yükün alıcısı veya yükleyicisine “geminin tahliyeye veya yüklemeye hazır olduğunu” zamanında bildirmek,
- Gemi yaşamasını, 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, Türk Ticaret Kanunu’nun “genel acentelik” bölümünde (116-134.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 ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Deniz Ticaret Odaları yetkililerince ortaklaşa çalışmalar yapılmış olup, halen Bakanlıktan yönergenin yayınlanması beklenmektedir.

2.11.3. Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu

Gemi Acenteliği Hakkında Yönetmeliğin 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 08.05.2012 tarihi itibarı ile Türkiye genelinde 26 ilde toplam 1074 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 1074 gemi acentesi firmasının 860 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 itibarıyla sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin çalışmasını teşvik etmek, yeterli şartlarını ve hizmet esaslarını belirleyerek, izin belgelerini düzenlemek amacıyla hazırlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin hedeflenen amaca uygun olarak gemi acentelik sektörüne bir düzen ve disiplin getirdiği değerlendirilmektedir.

TABLO (103):
İl Bazında Yetki Belgesi Sahibi
Gemi Acente Firmalarının Adet ve Dağılımı(08 Mayıs 2012)

Sıra No	Şehir Adı	Belge Sahibi Firma Sayısı	%
1	İstanbul	407	37.9
2	İzmir	128	11.9
3	Ankara	4	
4	Adana	2	
5	Antalya	34	
6	Artvin	1	
7	Aydın	20	
8	Balıkesir	11	
9	Bursa	30	
10	Çanakkale	13	
11	Denizli	1	
12	Giresun	3	
13	Hatay	62	5.7
14	Mersin	101	9.4
15	Kastamonu	2	
16	Kocaeli	76	7.1
17	Muğla	86	8.0
18	Ordu	8	
19	Rize	2	
20	Samsun	23	
21	Sinop	2	
22	Tekirdağ	12	
23	Trabzon	21	
24	Zonguldak	17	
25	Bartın	4	
26	Yalova	5	
Toplam		1074	100

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2011 yılında toplam 15, 2012 yılında ise 4 gemi acente firmasının (08.05.2012 itibari ile) yetki belgesi şirket talebi üzerine Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca iptal edilmiştir.

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 (104):
YILLAR İTİBARIYLA
ODAMIZDA DÜZENLENEN GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMİ İLE
GEMİ ACENTELİĞİ SEMİNERLERİ KATILIMCI SAYILARI
(2007-2012)

Yıllar	Gemi Acentesi Personel Tanıtım Kartı Almaya Hak Kazanan Kişi Sayısı	Seminer Sonunda Katılım Belgesi Alan Kişi Sayısı
2007	102	---
2008	215	146
2009	458	438
2010	310	1012
2011	399	347
2012 (*)	232	102
Toplam	1716	2045

İMEAK DTO İstatistikleri

(*): 08.05.2012 tarihine kadar yapılan eğitim/seminer toplamı

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 01.01.2012 tarihi itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu içindeki dağılımını incelediğimizde ; filomuzda 6.184,36 GT ile toplam 226 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 (105): Türk Deniz Ticaret Filosu'nda
Acente Motorlarının/Botlarının Mevcut Durumu
(01.01.2012)**

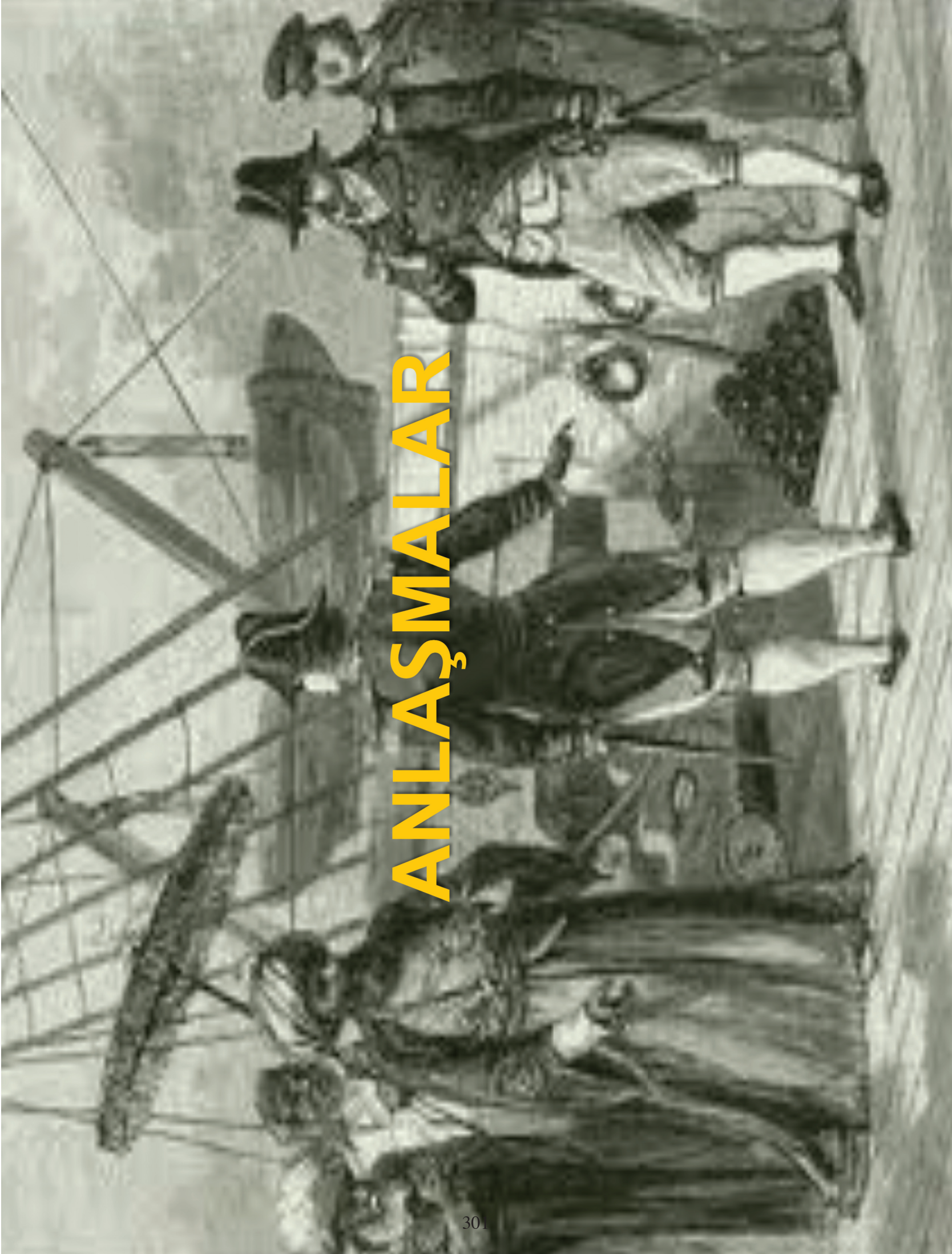
Bölgeler	Adet	GRT
İstanbul TUGS	34	1.172,86
İstanbul Milli Sicil	142	3.632,74
İzmir	8	248.91
Bandırma	7	254.21
İskenderun	2	22.10
Zonguldak	6	236.97
Mersin	15	220.26
Antalya	2	31.62
Çanakkale	4	142.67
Samsun	5	173.52
Trabzon	1	48.50
TOPLAM	226	6.184,36

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 170 adete 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 sağlandığı 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 önlemenin yanı sıra, 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 ANLAŞMALARI							
				Yayımlandığı Resmi Gazete		Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlatıldığı 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

TABLO (107): Deniz Taşımacılık Anlaşmaları

S.N	Adı	Numara	Resmi Gazete	
			Tarihi	Sayısı
1	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE LIBYA ARAP CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK VE DENİZ NAKLIYATI ALANLARINDA İŞBİRLİĞİNE DAİR ANLAŞMA		16.11.1975	15414
2	TÜRKİYE CUMHURİYETİ İLE MALEZYA HÜKÜMETİ ARASINDAKİ DENİZ ULAŞIMINA İLİŞKİN ANLAŞMA		05.06.1984	18422
3	TÜRKİYE CUMHURİYETİ VE SUUDİ ARABİSTAN KRALLIĞI ARASINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI İŞLETMECİĞİNİN KOORDİNE EDİLMESİ VE DÜZENLENMESİ İÇİN ANLAŞMA		30.05.1986	19122
4	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE BANGLADEŞ HALK CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		01.03.1987	19387
5	İTALYA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE DERİNCE-TRIESTE LİMANLARI ARASINDA RO-RO GEMİLERİNDE 12'DEN FAZLA YOLCU TAŞINMASINA İLİŞKİN ANLAŞMA		24.05.1987	19469
6	TÜRKİYE CUMHURİYETİ İLE FAS KRALLIĞI ARASINDA DENİZ ULAŞTIRMASINA DAİR ANLAŞMA		22.06.1987	19495
7	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE ARNAVUTLUK SOSYALİST HALK CUMHURİYETİ ARASINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI VE SEYRÜSEFERİNE DAİR ANLAŞMA		08.09.1987	19568
8	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE MİSİR ARAP CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		27.12.1988	20032
9	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE İRAK CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		18.04.1989	20112
10	DENİZ TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN TÜRKİYE-TUNUS ANLAŞMASI		12.11.1989	20340
11	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE ÇİN HALK CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		03.01.1993	21454
12	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE GÜRCİSTAN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		30.05.1995	22298
13	İTALYA-TÜRKİYE CUMHURİYETİ ARASINDA (NOTA TEATISI) YOLUYLA GEÇİCİ DENİZCİLİK ANLAŞMASI		26.06.1996	22678

14	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE FRANSA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		06.09.1996	22809
15	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE UKRAYNA HÜKÜMETİ ARASINDA TİCARİ DENİZCİLİK ANLAŞMASI		29.04.1997	22974
16	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE İRAN İSLAM CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZ TİCARET SEYRÜSEFER ANLAŞMASI		15.06.1997	23020
17	TÜRKİYE CUMHURİYETİ İLE KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ ARASINDA DENİZDE ARAMA VE KURTARMA KONUSUNDA ANLAŞMA (Bakanlar Kurulu Kararı)	97/9657	02.08.1997	23068
18	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE TÜRKMENİSTAN HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI ANLAŞMASI		23.12.1997	23209
19	SAMSUN VE KÖSTENCE ARASINDA DİREK FERİBOT HATTININ OLUŞTURULMASI İLE İLGİLİ MUTABAKAT ZAPTI		25.06.1998	23383
20	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE CEZAYİR DEMOKRATİK VE HALK CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI VE SEYRÜSEFERİNE İLİŞKİN ANLAŞMA		28.09.1998	23507
21	TÜRKİYE CUMHURİYETİ DENİZCİLİK SORUMLU DEVLET BAKANLIĞI İLE KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ BAYINDIRLIK VE ULAŞTIRMA BAKANLIĞI ARASINDA DENİZCİLİĞİN GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK İŞBİRLİĞİ PROTOKOLÜ		08.09.2000	24164
22	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE AZERBAIJAN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		16.12.2000	24262
23	TÜRKİYE CUMHURİYETİ İLE YUNANİSTAN CUMHURİYETİ ARASINDA DENİZ TAŞIMACILIĞI ANLAŞMASI		18.07.2001	24466
24	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		03.04.2003	25068
25	TÜRKİYE CUMHURİYET HÜKÜMETİ İLE LİTVANYA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		21.03.2004	25409
26	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE UKRAYNA BAKANLAR KURULU ARASINDA TÜRKİYE CUMHURİYETİ İLE UKRAYNA HÜKÜMETİ ARASINDA TİCARİ DENİZCİLİK ANLAŞMASI'NA DEĞİŞİKLİK GETİREN PROTOKOL		11.04.2004	25430
27	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE LETONYA CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		21.04.2004	25440
28	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE LÜBNAN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZCİLİK ANLAŞMASI		25.04.2004	25443
29	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE RUSYA FEDERASYONU HÜKÜMETİ ARASINDA KARADENİZDE DENİZDE ARAMA VE KURTARMA ALANINDA İŞBİRLİĞİ ANLAŞMASI		11.05.2004	25459

30	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ BAŞBAKANLIK DENİZCILİK MÜSTEŞARLIĞI İLE RUSYA FEDERASYONU ULAŞTIRMA BAKANLIĞI ARASINDA AÇIK DENİZLERE GİDEN GEMİLERİN MÜRETTEBAT ÜYELERİNİN SERTİFİKALARININ KARŞILIKLI TANINMASI ANLAŞMASI	2004/7247	13.05.2005	25461
31	TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE BULGARİSTAN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA DENİZ TİCARETİ ANLAŞMASI		07.10.2006	26312
32	TÜRKİYE CUMHURİYETİ SAĞLIK BAKANLIĞI İLE KUZey KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ SAĞLIK BAKANLIĞI ARASINDA GEMİADAMLARI SAĞLIK RAPORLARININ DÜZENLENMESİNE İLİŞKİN PROTOKOL	2007/12503	15.08.2007	26614

Kaynak :Denizcilik Müsteşarlığı (www.denizcilik.gov.tr) 26.04.2011

DENİZCİLİK EĞİTİMİ



2.13. Denizcilik Eğitimi

Türkiye Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme BakanlığıIMO 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. Ocak 2011 itibariyle Türkiye'de 81.060 kişi güverte tayfası, 22.046 makine tayfası, 24.960 kişi güverte zabitanı ile 13.740 kişi makine zabitanı yeterliliği bulunmaktadır.

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 denizcilik öğretiminin dört (4) yıllık lisans programlarında gerçekleştirildiği 11 okul vardır. Ayrıca, KKTC'de faaliyette bulunan Yakın Doğu Üniversitesi de 4 yıllık lisans programı uygulamaktadır. Türkiye'de 4 yıllık lisans öğretimi ve 2 yıllık ön lisans öğretimi veren Denizcilik Okulları ve Fakülte bilgi durumları şöyledir.

Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokulları

- 1 Zirve Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- 2 Dokuz Eylül Üniversitesi - Denizcilik Fakültesi
- 3 İstanbul Teknik Üniversitesi - Denizcilik Fakültesi
- 4 İstanbul Üniversitesi - Mühendislik Fakültesi
- 5 Karadeniz Teknik Üniversitesi - Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi
- 6 Kocaeli Üniversitesi - Barbaros Denizcilik Yüksekokulu
- 7 Piri Reis Üniversitesi - Denizcilik Yüksek Okulu
- 8 Rize Üniversitesi - Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu
- 9 Yakın Doğu Üniversitesi - Denizcilik Fakültesi
- 10 Yıldız Teknik Üniversitesi - Makine Fakültesi
- 11 Zonguldak Karaelmas Üniversitesi - Deniz işletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu

Meslek Yüksekokulları

- 1 Bahçeşehir Üniversitesi - Meslek Yüksekokulu
- 2 Çanakkale Üniversitesi - Gelibolu Piri Reis Meslek Yüksekokulu
- 3 Galatasaray Üniversitesi - Meslek Yüksekokulu
- 4 İstanbul Teknik Üniversitesi - Meslek Yüksekokulu
- 5 Kocaeli Üniversitesi - Karamürsel Meslek Yüksekokulu
- 6 Mersin Üniversitesi - Deniz ve Ticaret Meslek Yüksekokulu
- 7 Ordu Üniversitesi - Fatsa Meslek Yüksekokulu
- 8 Uludağ Üniversitesi - Gemlik Asım Kocabıyık Meslek Yüksekokulu
- 9 Yakın Doğu Üniversitesi - Denizcilik Meslek Yüksekokulu
- 10 Yalova Üniversitesi - Yalova Meslek Yüksekokulu
- 11 Zonguldak Karaelmas Üniversitesi - Alaplı Meslek Yüksekokulu
- 12 Mustafa Kemal Üniversitesi - Piriçlik Meslek Yüksekokulu

Meslek Liseleri

- 1.Ceyhan Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
2. Fettah Tamince Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
3. Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
4. Kuşadası Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
5. Ayvalık Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
6. Bandırma Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
7. Kurucaşile Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
8. Bartın Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
9. Tatvan Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- 10.Gemlik Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- 11.Biga Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
12. Armatör Yakup Aksoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
13. Çanakkale Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
14. Kaptan Ahmet Fatoğlu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
15. Espiye Şehit Cengiz Sarıbaş Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
16. Tirebolu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
17. Sefa Atakaş Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
18. Ziya Kalkavan Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
19. Barbaros Hayrettin Paşa Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
20. Pendik Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
21. Piri Reis Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
22. Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
23. Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
24. Güzelbahçe İMKB Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
25. Şehit İdari Ateşe Çağlar Yücel Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
26. Nevvar Salih İşgören Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
27. İnebolu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
28. Gölcük Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
29. Hereke Nuh Çimento Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
30. Mersin Deniz Ticaret Odası Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
31. Silifke Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
32. Gündoğan Fahriye Ilıcak Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
33. Fethiye Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
34. Fatsa Atatürk Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
35. Ünye Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
36. Işıkli Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
37. Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
38. Hasan Kemal Yardımcı İMKB Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
39. Pazar Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
40. Nedime Serap Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
41. Sinop Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
42. Tekirdağ Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
43. Trabzon Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
44. Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
45. Sürmene Türk Telekom Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
46. Van Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
47. Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
48. Hatice Erdem Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
49. Kaptan Ahmet Fatoğlu Denizcilik Anadolu Teknik Lisesi
50. Ziya Kalkavan Denizcilik Anadolu Teknik Lisesi
51. Fatsa Atatürk Denizcilik Anadolu Teknik Lisesi
52. Çayeli Ahmet Hamdi İsakoğlu Denizcilik Anadolu Teknik Lisesi
53. Çanakkale İMKB Denizcilik Meslek Lisesi

54. Espiye Şehit Cengiz Sarıbaş Denizcilik Meslek Lisesi
55. Eğirdir Denizcilik Meslek Lisesi
56. Barbaros Hayrettin Paşa Denizcilik Meslek Lisesi
57. Güzelbahçe İMKB Denizcilik Meslek Lisesi
58. Mordoğan Fatma Emin Karaağaç Denizcilik Meslek Lisesi
59. Çınarlı Denizcilik Meslek Lisesi
60. Köyceğiz Denizcilik Meslek Lisesi
61. Çarşıbaşı Denizcilik Meslek Lisesi
62. Hatice Erdem Denizcilik Meslek Lisesi

BÖLÜM 3
DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ (06.07.2012)

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
1	GEMİ İNŞA SEKTÖRÜ VE FİNANSMAN 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.	1. Temel olarak Türk tersanelerinde gemi inşaatı ettilmesini özendirilmeye yönelik “gemi” yani “ürün odaklı” teşvik kapsamında %19 oranında “prim sistemi” tanımlanması, 2. 2009/15199 karar sayısı ile ortaya konan teşvik paketinde 2. bölgeden dahil edilen gemi alımı/yapımı, işletilmesi 4. bölge kapsamına alınması, 3. Kredi Garanti Fonu (KGF) sistemine yeni alınacak gemi inşaat siparişlerinin dahil edilmesi, 4. 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. 5. Koster Filosu’nun yenilenmesine kaynak sağlanması ve bu vesileyle gemi işletmeciliğinden gemi inşaya, gemi inşaatı yan sanayisinden gemi tedarikçilerine ilave gelir ve istihdam hareketi sağlanmış olması, 6. Tüm kamu ve ilgili kuruluşlarının yeni gemi inşaat siparişlerinde Türk tersanelerine uygun rekabet avantajının sağlanması. Gemi inşaatı sanayinin birincil önceliği, finansman maliyeti sorunlarının çözülmesidir. Bu çerçevede, sektörün münhasır özellikleri dikkate alınarak denizcilik sektörüne özgü bir finansman modelinin geliştirilmesi ve borçların yeniden yapılandırılması	- Ekonomi Bakanlığı Hazine Müş. - Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

	yaşanan sorunların aşılmasına katkıda bulunacaktır. Sektörün münhasır özellikleri ; - Gemi sipariş eden armatörlerin 10 yıldan daha uzun krediye ihtiyaç duymaları, - Proje tamamlanma süresinin 12-24 ay arasında olması, - Projelerin tedarik zincirinin çok uluslu bir yapıya sahip olması, - Sektörde uzun caddeli (20-30 yıl) ve büyük yatırımların yer alması, - Ara malı girdisinin KOBİ'lerden tedarik edilmesi, - 2008 yılından itibaren yaşana talep sorununun arz fazlasına dönüşmüş olmasıdır. Önerilen finansman modeli kapsamında şu anda yürürlüğe girmiş olan KGF'nin daha geniş kapsamlı bir şekilde uygun bir kredi garanti fonu ya da güvence sistemine dönüştürülmesidir. Bu konudaki en önemli husus, oluşturulacak finansman modelinin uzun vadeli gemi inşaa sanayi stratejimize uygun olma zorunluluğudur. Bu bağlamda, üreticilere yeni sipariş teminini destekler yapıda bir kredi garanti fonu ya da güvence sistemi sağlanmalıdır. Ayrıca, gemi inşaa sanayinin birinci önceliği doğrultusunda uzun vadeli finansmana erişim sağlanmalıdır. Bu finansman ihtiyacının giderilmesine yönelik olarak kredi olanaklarının geliştirilmesi ışığında aşağıdaki önlemler alınmalıdır ; - Bankacılık sektöründe ihtisas bankacılığının özendirilmesi bir devlet politikası olarak benimsenmelidir. Özellikle bir devlet bankasının bünyesinde ihtisaslaşmış bir denizcilik biriminin kurulmasına ihtiyaç vardır. Böylece bu birim, denizcilik sektörüne özel kredi modellerini (ipotek, kredi vadeleri, şirket ve piyasasının yapısı vs.) ve sektörün ihtiyaçlarını küresel objektif bankacılık kuralları çerçevesinde değerlendirebilecektir. Geminin inşaa döneminde kullanılacak (12-24 aylık) proje finansmanları ve uzun vadede kullanılacak finansmanı sağlayacak bir sistem oluşturulmalıdır.
--	---

2	EXİMBANK'IN GEMİ İHRACATINDAKİ ETKİNLİĞİ 2008 Global Ekonomik Krizi,denizcilik sektöründe günümüze kadar uzayan kriz sonrası gemi yatırımlarına 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. Bu ortamda, benzeri bütün gemi inşa ülkeleri Eximbank'ları tarafından uygulanmakta olan kendi ülkelerinde sipariş verilen gemilerin armatörlerine Gemi İşletme Dönemi Finansmanı (post-deliveryfinance) 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 kaptırabilmektedir.	- Ekonomi Bakanlığı Hazine Müs. -Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Bakanlığı 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 Export Credits) veya İsveç'deki EKN (Exportkreditnämnden) benzeri, aracı garantör kuruluşları kurulmalıdır. Benzer uygulama sadece Gemi İnşa siparişlerinde değil belirli bir miktarı aşan Gemi İnşa Yan Sanayi ve ulusal bazda İmalat Sanayi ürünleri satışına yönelik olarak da geliştirilmelidir. 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 uygulana kredi paketi içerikleri ve teminat oranları da gözden geçirilmelidir.
3	DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI - Türk dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilerin 2011 yılı payı sadece %17'dir. Söz konusu sorun aslında aynı zamanda navlun ve gemi kiralama kaynaklı cari açık sebebi olmaktadır. Türkiye'nin 2023 hedefleri kapsamında toplam dış ticaretinin bir trilyon doları aşması beklenmektedir. Mevcut yerli taşımacılık payı devam ederse sadece navlunlardan kaynaklanan yıllık cari açık katkısı 20 milyar doları aşacaktır. - Türk Bayraklı Koster Filosu yenilenmeli, koster taşımacılığı canlandırılmalıdır. Bir zamanlar koster tipi gemilerle Akdeniz'de hakimiyet	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Maliye Bakanlığı Bakanlığı - Ekonomi Bakanlığı Bakanlığı - Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller 1. Denizcilik Müsteşarlığı'na 2006 yılında yapılan Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Projesi yürürlüğe konulmalı, Final Raporu'nda belirtilen yatırımlar gerçekleştirilmelidir. -Akdeniz/Karadeniz çanağı ile Atlas Okyanusu'nun Cebelitarık Boğazı'ndan kuzey yönde Almanya'ya kadar (Continent Hattı) ve güney yönde Fas'ı içine alan sahil şeridi bölgelerinde çalışacak 1500-12000 DWT aralığında yeni gemiler inşa edilerek Türk Koster Filosu yenilenmeli, gemi yapımı sırasında gerekli destekler verilerek Filonun yenilenmesi sağlanmalıdır. 2.Diğer taşıma modlarından alınmayan sadece denizyolu

kurmuş olan Türk Deniz Ticaret Filosu'nda 1500-7500 dwt aralığında 256 adet koster tipi gemi bulunmakta olup, bunların 31 adedi 10-19 yaş aralığında, 183 adedi de 20 yaşın üzerindedir. Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde bu gemilerin diğer ülke gemileri ile rekabet gücü kalmayacaktır. - Yabancı bayrağa geçişin önlenmesi için gerekli tedbirler alınmalıdır.	taşımacılığından alınan serbest sağlık resmi ücretleri kaldırılmalıdır. 3. Fener ücretlerinde indirim sağlanmalıdır. 4. 01 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe giren yeni KEGM Kılavuzluk, Römorkaj ve Diğer Hizmetler Tarifesi Odamız görüşleri çerçevesinde yeniden hazırlanmalıdır. 5. Türk armatörünün 2012 Ocak itibarıyla yabancı bayrakta yaklaşık 14,1 milyon DWT (1000 GT ve üzeri) gemisi çalışmakta olup, (Türk Bayrağı'nda ise 9,3 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.	Sağlık Genel Md -KEGM
4 DENİZYOLUYLA İTHAL EDİLEN MALLARIN TESLİMİ Bilindiği üzere, son 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nda yapılan değişiklik ve buna paralel olarak çıkarılan Gümrük Yönetmeliği'nin yayımlanmasından sonra yurtdışından denizyolu ile ülkemize gelen yüklerin liman işletmelerinden, gümrük antrepolarından veya geçici depolama tesislerinden sahiplerine, taşıyan onayı olmadan teslimatlar yapılmaktadır. Yapılan bu teslimatlardan dolayı, taşıyanın yük üzerinden alacağı olan navlun ve teferruatı olan demuraj vb.alacaklarını almak için hukuk yoluna gidilmiş olup, halen davalar sürmektedir. Yük alıcıları buna gerekçe olarak Gümrük Kanunu'nun 3.maddesinin 19.fıkrası ve 69.maddeleriyle Gümrük Yönetmeliği'nin 130.maddesini ileri sürerek yükün Gümrük İdareleri tarafından kendilerine teslim edildiğini/edileceğini ileri sürmektedirler. Bundan dolayı bir çok üyemiz donatanına karşı güç durumda kalmaktadır. Üyelerimizin mağduriyetinin önlenmesi açısından Denizcilik Müsteşarlığı, liman işletmelerine işletme izni vermesi nedeni ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın da onayını alarak 17.05.2011 tarih ve 14765 sayılı yazısı ile yük teslimi talimat formu yayınlamış ve denizyolu ile ithal edilen malların tesliminin bu form aracılığı ile yapılmasını tüm sektöre ilan etmiştir. Ancak, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın 22.08.2011 tarih ve 3236 sayılı yazısında yük teslimat formunun gümrük mevzuatına aykırı olduğu ifade edilmektedir.	Uygulamada, yurtdışından denizyoluyla gelen yükleri liman işletmeleri gümrük nezaretinde gemiden teslim alarak işletmekte oldukları antrepo veya geçici depolama tesislerine yerleştirir, ithalatçı tarafından gümrük formaliteleri tamamlanıp vergi ve resimleri ödedikten sonra antrepo veya geçici depolama işleticileri tarafından yük sahibine teslim edilir, ithalatçıların belirttiği gibi yük gümrük tarafından teslim edilmez, gümrük sadece teslim edilen yükün doğruluğunu kontrol eder. Bu itibarla, geçici depolama yerlerine, taşıyan tarafından teslim edilen yüklerin, yine taşıyan tarafından, (alıcının elinde bulunan konşimentonun taşıyana ibraz edilmesi karşılığında) verilen onay ile yükün alıcısına teslim edilmesini sağlamak üzere; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından: 1. Özel Liman İşletmeleri ile ilgili olarak yükün teslim alınması ve teslim edilmesi ile ilgili kuralları da içine alan bir yönetmeliğin hazırlanması, 2. AB Gümrük Kurallarına uygun olarak (Belçika'da olan bir sistem gibi) ülkemizde de 01.01.2012 tarihinde uygulamaya	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

	başlanacak olan elektronik ortamda özet beyan verilmesi ile ilgili sistemin gümrük, liman ve taşıyıcı (gemi acentesi) onaylarını içerecek şekilde organize edilmesi, sağlanmalıdır.	Limanlarımızın daha verimli kullanılabilmesi ve karayolu taşımacılığının denizyoluna kaydırılması için millileşmemiş ithal yükler ile ihracatı tamamlanan yüklerin limanlar arasında yabancu bayraklı gemilerle taşınması için Gümrük Yönetmeliği’nde yapılan değişikliklerin tüm Gümrük Müdürlüklerince uygulanması sağlanmalıdır.	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
5	İTHAL VE İHRAÇ EŞYANIN TAŞINMASI Bilindiği üzere, gerek ülkemiz ihracatı ile gerekse ithalatının büyük bir bölümü denizyolu ile yapılmaktadır. Ulaştırma sektöründe en ucuz taşımacılık olan denizyolu ulaşımının temelini oluşturan limanlar, büyümekte olana dünya ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Bu itibarla, yükün zaman, maliyet, güvenlik, yeterli ulaştırma alt ve üst yapısının bulunması gibi değişik faktörlere bağlı olarak aktığı yollar, ulaştırma koridorlarını, bu koridorlar üzerinde ana aktarma noktalarını ise limanlar oluşturmaktadır. Limanlarımızın daha verimli kullanılmasını sağlayan mülga Gümrük Yönetmeliği’nin 241.maddesindeki “ <i>Bir Türk limanından başka bir Türk limanına transit oluncak eşyayı, yalnız Türk bandıralı gemiler nakledebilir. Ancak, Türkiye gümrük bölgesi dışından bir Türk limanına getirilen ve özet beyanında varış yeri başka bir Türk limanı gösterilmiş bulunan eşyanın, diğer yabancu gemilerle bu limana transitine izin verilebilir.</i> ” hükmüne istinaden ithal edilen yüklerin, yabancu bayraklı gemilerle nihai tahliye limanına taşıma işlemlerinde yıllardır gümrüklü limanlarımızda uygulamalarda birliktelik sağlanmış ve bir sıkıntı yaşanmamıştır. Öte yandan, söz konusu uygulamanın ihraç olan yüklere de uygulanabilmesi için Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve sektör temsilcileri ile koordinasyon halinde yapılan çalışmalar neticesinde varılan mutabakatla 07.10.2009 tarih ve 27369 sayılı RG’de yayımlanan Gümrük Yönetmeliği’nin 301.maddesinin 1.fıkrasında “ <i>Varış yeri Türkiye Gümrük Bölgesi dışı olan ihraç eşyasının da yabancu bayraklı bir gemi tarafından bulunduğu limandan Türkiye Gümrük Bölgesi dışına çıkarılacağı Türk limanına transitine izin verilebilir.</i> ” hükmü ile ihraç olan transit yüklerin yabancu bayraklı gemilerle ihraç limanından toplama limanına taşınabileceği düzenlemesi getirilmiştir. Ancak, yapılan yeni düzenlemeye rağmen, ihraç yükler için limanlarımızda uygulamanın başlanamamasının yan sıra yıllardır ithal yükler için yapılan uygulamanın bile bazı limanlarda uygulanıp bazı limanlarda uygulanmaması neticesinde uygulamada birlikteliğin sağlanamaması haksız rekabete yol açmaktadır.		

6	BİLGE SİSTEMİ Bilge Sistemi üzerinde yazılan beyannamelerde yanlışlıkla başka bir firmaya ait antreponun seçilmesi durumunda başka bir firmanın antrepo beyannamesinden işlem yapılabilmesi stok sayımlarının gümrük idareleri kayıtlarında farklılık göstermesine sebebiyet vermektedir.	Bilge Sistemi'nde oluşturulan antrepo beyannameleri üzerinde yanlışlıkla başka bir antreponun seçilmesini önleyecek bir düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
7	KUMANYACILIK SEKTÖRÜNÜN DESTEK FİYAT İSTİKRAR FONU ÖDEMELERİNDEN YARARLANDIRILMAMASI Kumanyacılık sektörü destek fiyat istikrar fonu ödemelerinden yararlanılmamaktadır.	Net ihracatçı olma durumu dikkate alınarak Gümrük Beyannameleri üzerine ihracat iadesinden yararlanması gereken ürünler beyanname eki faturada isim olarak belirtilmiştir gibi bir cümlelin yazılabilmesinin sağlanması ve ihracat iadesinden yararlanma yolunun bir genelge ile açılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, konu ile ilgili olarak Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 3/3/2011 tarih ve 5700 sayılı yazısı ile Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü 'nden görüş sorulmuş olup bahse konu talebin 24/12/2010 tarihli ve 27795 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan 2010/10 sayılı "Tarımsal Ürünlerde İhracat İadesi Yardımlarına İlişkin Tebliğ" ile Bakanlıklarınca tasarruf olunan "Tarımsal Ürünlerde İhracat İadesi Yardımlarına İlişkin Uygulama Usul ve Esasları" çerçevesinde evvelenimde Bakanlıklarınca değerlendirilmesinin uygun olacağının düşünüldüğü belirtilmiştir. Söz konusu yazıya binaen anılan Bakanlıktan alınan 3/6/2011 tarihli ve 22650 sayılı yazıda özetle, kumanyacılık sektörünün ihracat iadesi yardımlarından yararlanmasına ilişkin talebin önümüzdeki dönemde değerlendirilmek üzere not edildiği ifade edilmektedir.	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü
8	TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİLERDEN BAKIM, TEST VE ONARIM İÇİN ALINACAK VE TEKRAR GEMİYE VERİLECEK MALZEME VE TEÇHİZATIN GEMİLERDEN ÇIKIŞ VE TEKRAR GEMİLERE VERİLMESİ PROSEDÜRLERİ		

	Türk ve yabancı bayraklı gemilerden servis veya onarım yapılmak üzere alınacak malzemelerin gemilere giriş çıkış prosedürlerinde kolaylıklar sağlanmalıdır.	-Yabancı bayraklı gemilerden bakım onarım yapılmak üzere çıkartılacak ve tekrar getirilecek malzemeleri gemi kaptanı bir tutanakla işlemi yapacak firma kanalı ile Gümrük Muhafaza Müdürlüğü'ne bildirmelidir. Bakım onarımı yapılan malzemeler işlemi yapan firma kanalı ile tekrar Gümrük Muhafaza Müdürlüğü'ne bildirilerek gemiye verilmelidir.	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
9	İRTİFAK HAKKI VE KULLANMA İZNI 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. Kıyı yatırımlarına ilişkin kullanma izni ve irtifak hakkı bedellerinde mekansal ve sektörel olarak bir standart bulunmaması nedeniyle uygulamada sorunlarla karşılaşilmektedir.	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.Münhasır liman statüsünde olmayan liman, iskele ve dolgu alanlarında tespit edilen bedelden % 30 indirim yapılır. f.Toplu tersane veya tekne inşa ve yan sanayi alanlarında münferit sisteme geçilmesi durumunda yeniden hesaplanacak bedel mevcut bedelin 1,25 katından fazla olamaz. g.Yatırım döneminde % 70 indirim uygulaması yatırımın işletmeye açılmasına kadar sürdürülür. h.İrtifak hakkı ve kullanma izni işlemlerinde borcun ödenmiş olması ve varsa davalardan vazgeçilmiş olması şartı kaldırılmalıdır. ı.Rayıç bedelin tespitinde pratik itiraz ve itirazların değerlendirilmesi sistemi oluşturulmalıdır. i.Yatırımcının başvurusu halinde her zaman yeniden bedel tespiti yapılabilmelidir. j.Sektörlerin içinde bulunduğu genel ekonomik duruma göre irtifak hakkı ve kullanma izni bedellerini % 1'e kadar düşürme yetkisi Bakanlar Kuruluna verilmelidir.	- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü

10	LİMAN DOLGU ALANLARINDAN EMLAK VERGİSİ TALEP EDİLMESİ Liman ve iskelelerin yapıldığı dolgu alanları 3621 sayılı Kıyı Kanunun 5. maddesinde belirtildiği üzere Devletin hüküm ve tasarrufu altında olmalarına ve buralarda kullanımı izin sözleşmesine göre Devletten kiralanmasına rağmen, son bir yıldır bazı Belediyeler Devletin hüküm ve tasarrufunda bulunan ve 49 veya 29 yıllığına ilgili proje sahibine kullandırılmakta olan alanlar için Emlak Vergisi talep etmekte, ayrıca emlak vergisi talebini limanın kuruluş tarihine kadar götürerek geçmiş yıllar için birikmiş cezalı ödeme talep etmektedirler. Emlak vergisi talep edilen deniz dolgu alanın mülkiyeti Devlete (Hazineye) ait olup, bu alan Hazine ile yapılan Kullanım İzin Sözleşmesi'ne istinaden hazinenin izni ile özel şirketlerce kullanılmaktadır.	İlgili mevzuata liman dolgu alanlarında emlak vergisi alınmayacağı yazılarak özellikle Belediyelerin bu keyfi uygulamaları önlenmelidir. 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 hukuki sonuçlanana kadar uygun bir düzenleme ile çözümlenmelidir.	- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü - İşçileri Bakanlığı - Kıyısı Bulunan Tüm Belediyeler
	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 nedeniyledir. 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.		

	öngörülmemiştir. Sadece bu dolgu alanları üzerinde yapılacak yapılar bu ruhsatlara tabidir. Kaldı ki ilgili 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.		
11	LİMAN DOLGU ALANLARI DENETİM, RUHSAT VE HARÇ UYGULAMALARI 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. 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 harçlar tabi tutulmaktadır.	6 Temmuz 2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ’in “Yapı ruhsatı” başlıklı 11’nci maddesinde; kıyı ve sahil şartları 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. 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. Tebliğ’in “İnşaat ve uygulama” başlıklı 12’nci maddesinde “Kıyı yapılarındaki altyapı tesislerine ait onaylı projelerin uygulanması safhasında denetim; sorumluluk yatırımcıya ait olmak üzere, DLHİGM’nce yürütülür.” denmektedir. Bu durumda dolgu alanları için yapı denetim kuruluşu denetimi söz konusu değildir. Tek denetim DLHİGM (Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel 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 faaliyeti inşaat statüsüne sokularak hukuka aykırı şekilde hukuki mesnet yaratılmaya çalışılmaktadır. Yukarıda açıklanan nedenlerle dolgu alanları yapı ruhsatı, yapı kullanma izni, denetim ve harçlara tabi tutulmamalıdır.	- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü

12	İZMİR PASAPORT TERMINALİ 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.	Dalgakıranın ihalesine bağlı olarak gerekirse Pasaport Limanı'nı yat bağlama yeri ve sosyal aktivitelere kullanmak üzere ikinci bir ihale yapılmalıdır.	- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Md. - T.D.İ. - İzmir 13.İcra Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü - Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Md.
13	EGE BÖLGESİ'NDE GEMİ BAKIM ONARIM TERSANESİ YAPILMASI Ege Bölgesi'nde sivil tersane için bir tersane yerinin tespiti, yasal işlemlerin hazırlanması ve özel sektör tarafından tesisi için ihale edilmesi günümüze kadar mümkün olmamıştır. Özellikle Ege Bölgesi'nde faaliyet gösteren Türk bayraklı gemi ve büyük yatların bakım/onarım ve havuzlamalarını yapacak bir tersane mevcut değildir. İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından ihale aşamasında olan 15 yolcu gemisinin de aynı şekilde bakım/onarımını yapacak bir tersaneye acil ihtiyaç bulunmaktadır.	Bu nedenle, İzmir Bölgesi'nde her geçen gün artan bakım/onarım tersanesi ihtiyacı çözüme kavuşturulmalıdır.	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü - Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Md.
14	TUGS'A KAYITLI GEMİLERDE BSMV MUAFİYETİ 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. Bilindiği üzere, 4490 sayılı TUGS Kanununun 12. maddesinin 2 numaralı fıkrasında ; -Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilecek gemilere ve yatlara ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun mukaveleleri; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muameleleri vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar. hükümü ile, - Bu Kanunun uygulamasına yönelik yayımlanan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinin 26/a-2. maddesinde de;	4490 sayılı TUGS Kanunu'nun 12/2. maddesi ile Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 26/a-2. maddesinde yer alan istisnaların uygulanmasında, banka ve sigorta muameleleri vergisinin hizmet vergisi özelliğinin dikkate alınması gerekmektedir. 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 istisnaların, - Tanzim edilip imzalanan kredi sözleşmesine değil, - Bu sözleşmeye istinaden; sözleşmenin bir tarafı olan kredi verecek kuruluşun, kredi verme muamelesine ve bu muamele sonucunda kendi adına alacağı para üzerinden hesaplanacak olan banka ve sigorta	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

	- TUGS'ye kaydedilecek gemilere ve yatlarla ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi, navlun mukaveleleri; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muamele vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar. hükümü mevcuttur. Diğer taraftan 6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu'na göre banka ve sigorta muamele vergisi hizmet vergisi olup, aynı Kanunun 28. maddesinde ise; “Banka ve sigorta şirketlerinin 10.06.1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanununa göre yaptıkları işlemler haric olmak üzere, her ne şekilde olursa olsun yapmış oldukları muameleler dolayısıyla kendi lehlerine her ne nam ile olursa olsun nakden veya hesaben aldıkları paralar banka ve sigorta muameleleri vergisine tabidir.” hükmü mevcuttur. Bu madde hükmünden de anlaşılacağı gibi; banka ve sigorta muameleleri vergisinin doğması için banka veya sigorta şirketlerince bir hizmetin verilmesi, bu hizmet için bir muamelenin yapılması ve bunun sonucunda da banka veya sigorta şirketinin lehine bir nakden veya hesaben paranın doğması lazımdır.	muameleleri vergisine, uygulanmasının gerekmede olduğu değerlendirilmektedir.	
15	TUGS'DA GEMİ İNŞA SİCİLİ OLUŞTURULMASI Yeni inşa edilen gemiler, yapılan gemi inşa anlaşmaları gereği ve üzerine ipotek konulabilmesi için yeni gemi inşa siciline kayıt olmak zorundadırlar. TUGS'da Yeni Gemi İnşa Kayıt Sicili olmaması nedeniyle bu gemiler Milli Sicil'deki yeni inşa siciline kayıt edilmektedirler. Ancak bu gemiler, Milli Sicil'de harç ve damga vergisi yükümlülüklerine tabi olmaktadır.	- TUGS'da Gemi İnşa Sicili oluşturulmalıdır.	- Maliye Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
16	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'na 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	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 uygulanması yönünde bir düzenleme yapılmalıdır.	- Maliye Bakanlığı - Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

	da yapılacak ödemelerden stopaj kesintisinin yapılacağı 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.		
17	ULUSLARARASI DENİZ TAŞIMACILIĞINDAN KAYNAKLANAN KDV İADELERİNDE MANİFESTO İSTENMESİ Maliye Bakanlığı'na 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 ; - 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 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.	Yaşanan sıkıntının çözümlenmesini teminen ; - 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 bilgilerini içeren listelerin YMM veya noter tasdikli suretlerinin ibrazı suretiyle bu satışlarda KDV hesaplanmaması ve bu işlemler nedeni ile yüklenen vergilerin indirimi veya iadesinin talep edilmesi mümkün bulunmamaktadır.” ifadesinin “Deniz manifestosu yerine manifesto bilgilerini 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. 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 bilgilerini içeren listelerin (konşimentoların) verilmesi yönünde bir mevzuat düzenlemesi yapılmalıdır.	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Maliye Bakanlığı Hazine Müst. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
18	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 Resmi 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	Bu nedenlerle, Takdir Komisyonu Kararı ile 2005 yılına ait ÖTV'si indirilmiş Yakıt Alım Defter Taahhütnameleri için Damga Vergisi Ceza İhbarnameleri gönderilmeye başlanılmış olması, yargısal olarak tereddüt bulunmayan ve tümü idare aleyhine sonuçlanan davalara	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme

olaylar bu kanunun 1 sayılı listesine A ve B cetveli olarak eklenmek suretiyle vergiye tabi tutulmuştur. Akaryakıt ürünleri, petrol ve türevleri 4760 sayılı Kanunun kapsamında 01.07.2002 tarihinden bu yana Özel Tüketim Vergisi'ne tabi bulunmaktadır. İmalat sanayinin ve hizmet sektörünün girdisini oluşturan bu ürünlerin düşük oranlı ÖTV ödenmesi veya verginin tecil edilerek temin edilmesi bu kanun ile mümkün kılınmıştır. Bu nevi malları temin eden mükellefler vergi dairelerine veya gümrük idarelerine özel tüketim vergisi talep ve taahhütname adı altında belge vermektedirler. Şirketler, Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne ve Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı, kabetaj hatında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatılara, hizmet ve balıkçı gemilerine miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla 01.07.2003 tarih ve 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu kararına istinaden ÖTV tutarı sıfıra indirilmiş deniz yakıtı uygulamasından yararlanmak amacıyla kuruma kayıtlı deniz araçları için donatanları (6 Seri No'lu Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği) ekinde yer alan "Yakıt Talep Formu ve Taahhütname"ni dört örnek, şayet Kararname kapsamında deniz yakıtı kullanımı hakkına sahip deniz aracının, yakıt masrafinin 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 taahhütnameinin bir örneği ile KDV yönünden mükellefiyet kaydının bulunduğu Ulaştırma Vergi Dairesi Müdürlüğü'ne müracaat etmişler, buna karşılık aradan beş yıla yakın bir zaman geçtikten sonra "Vergi/ Ceza 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. Bu talep ve taahhütname adı altındaki formlar damga vergisine tabi taahhütname hüviyeti göstermemektedir. İdare tarafından, farklı tarihlerde yürürlüğe konulan 15 no.lu sirküler ile 17 no.lu sirkülerde farklı değerlendirmeler bulunduğundan 213 sayılı Kanunun 369/ 2 maddesi uyarınca ilgiliye ceza kesilmesi mümkün değildir.	yenilerinin eklenmesinden, idarenin yargılama gideri ve avukatlık ücreti ödeme yükümü ile yükümlendirilmesinden başka bir netice doğurmayarak kamunun zarara uğramasına neden olacağından, Anayasa Mahkemesi kararında da belirtildiği gibi, hukukun üstünlüğünün egemen olduğu bir devlette hukuk güvenliğinin sağlanması hukuk devleti ilkesinin yerine getirilmesi zorunlu koşullardan olduğundan statü hukukuna ilişkin düzenlemelerde istikrar, belirlilik ve öngörülebilirlik göz önünde bulundurularak hukuki güvenlik sağlanacaktır. Bu itibarla, Damga Vergisi Ceza İhbarname"si tebliği uygulamasına son verilmelidir.	Bakanlığı
--	--	------------------

19	YABANCI GEMİLERE VERİLEN TAMİR, BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİNDE KULLANILAN MALZEMELERİN DE KDV İSTİSNASINDAN YARARLANMASI Yabancı gemilere tersanelerde verilen tamir, bakım ve onarım hizmetlerinde sadece verilen hizmet KDV'den istisna olup, bu hizmetin ifasında kullanılan malzemelerin tesliminin KDV'ye tabi olması özellikle yabancı bayraklı gemilere verilen tamir, bakım ve onarım işlemlerinde sorun yaratmaktadır. Yabancı bayraklı gemilere verilen tamir, bakım ve onarım işlemlerinde kullanılan zorunlu malzemelerin yurt içi teslimlerinde veya yabancılara yönelik bu hizmetlerin ihracat sayılıp sayılmayacağı hususunda uygulama aksaklıkları ve belirsizlikler oluşturmakta, idare ile mükellef arasında ihtilaflara neden olmaktadır. Malzeme olmadan tamir, bakım ve onarım hizmetlerinin yerine getirilmesi mümkün olmayacağından, tamir, bakım ve onarım hizmetlerinde kullanılacak malzemenin KDV istisnası dışında tutulması mümkün değildir.	Küresel krizin etkileri tüm dünyada çeşitli çeşitli şekillerde hissedilmekte ve dünya ticaretinde önemli daralmalar yaşanmakta olup, yaşanan uygulama aksaklıklarının önlenilmesi, belirsizliklerin giderilebilmesi ve Türk tersanelerinin tadil, bakım ve onarım hizmetlerinde yabancı tersanelerle rekabet şansını kaybetmemesi için yabancı bayraklı gemiler için hizmet ihracı kapsamında değerlendirilen tamir, bakım ve onarım hizmetlerinde kullanılacak malzemelerin yabancı gemiye fatura edilerek Liman başkanlığı ile Odamız gözetimi şartı ile KDV'den istisna olarak teslim edilmesi konusunda düzenleme yapılmalıdır.	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ekonomi Bakanlığı Hazine Müst. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
20	GEÇMİŞE DÖNÜK KDV, KURUMLAR VE GELİR VERGİSİ UYGULAMASI Geçmişte kullanılan ve teşvik veren makamlarca tamamlandığı görülerek teşvik kapaması yapılan işlemlere ilişkin teşvik belgeleri yatırım olarak kabul edilmeyerek, Maliye Bakanlığı'nca geçersiz sayılmakta, tersanelerin ve gemi yatırımları yapan armatörlerin gemi imal ve gemi ihraç etmeleri nedeniyle Maliye Bakanlığı'nca geçmişe yönelik vergi incelemesi yapılmaktadır. KDV, GV ve KV tarhiyatları cezalı olarak yapılmaktadır.	Teşvik veren makamlarca tamamlandığı görülerek teşvik kapaması yapılan işlemlere ilişkin teşvik belgeleri yatırım olarak kabul edilerek uygulanan cezalı KDV, GV ve KV tarhiyat işlemleri uygulamasına son verilmelidir.	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
21	DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI'NDA KDV İNDİRİMİ “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 artış gösterdiği dikkate alındığında denizyolu ile toplu yolcu taşımacılığının gelişmesine olan ihtiyaç aşikardır. Deniz yolu ile yolcu taşımacılığı ücretlerindeki brüt gelirlerden alınan KDV'nin %18'den %8'e indirilmesi halinde, toplu yolcu taşımacılığının gelişmesine önemli ivme kazandıracağı ve deniz taşımacılığının diğer taşıma modlarından daha fazla paya sahip olmasının, çevre kirliliği ve trafik	KDV oranları, KDV Kanunu'nun 28 inci maddesinin Bakanlar Kurulu'na verdiği yetkiye dayanılarak yayımlanan 2007/13303 sayılı Kararname ile Kararname eki I Sayılı listede yer alan mal ve hizmetler için %1, II Sayılı Listede yer alan mal ve hizmetler için %8, bu listeler dışındaki vergiye tabi işlemler için ise %18 olarak tespit edilmiştir. 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.	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Deniz ve İç Sular Genel

	sıkışıklığının giderilmesi açısından da fayda sağlayacağı göz önüne alınarak, konunun kamu yararına olumlu sonuçlar yaratacağı değerlendirilmektedir. Denizyolu yolcu taşımacılığının gelişiminin sağlanması için deniz yolu ile yolcu taşımacılığında alınan katma değer vergisi (KDV) %18'den %8'e indirilmektedir.		Müdürlüğü
22	ISPS HİZMETLERİNİN KDV'YE TABİ OLMAMASI 60 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu Sirkülerin “3.2.2.2. İstisna Kapsamına Girmeyip Vergiye Tabi Olan Hizmetler” başlıklı bölümünde, katma değer vergisine tabi olduğu belirtilen “ISPS Hizmeti: Uluslararası gemi ve liman tesisi güvenlik hizmeti” nin de 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununun 13/b. maddesi uyarınca Deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler kapsamında KDV katma değer vergisinden istisna edilmektedir. 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 13/b. maddesinde yer alan istisnanın uygulaması ile ilgili olarak da 93 Seri Nolu Katma değer vergisi genel Tebliğinin “1.1. Liman ve Hava meydanlarında Yapılan Hizmetlere İlişkin İstisna” bölümünde açıklamalar yapılmıştır. Söz konusu Genel Tebliğde yapılan açıklamalara göre bu istisna kapsamına; Deniz ve hava taşıma araçlarına liman ve hava meydanlarında yük ve yolcuyla verilen tahmil, tahliye ve benzeri hizmetler ile araçlar için yapılan seyrüsefere ilişkin her türlü hizmet girmektedir. Bu kapsamda KDV'den istisna olacak ve olmayacak hizmetler Maliye Bakanlığı tarafından 60 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu Sirkülerinde açıklanmıştır. 60 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu Sirkülerin “3.2.2.2. İstisna Kapsamına Girmeyip Vergiye Tabi Olan Hizmetler” başlıklı bölümünde, “ISPS Hizmeti: Uluslararası gemi ve liman tesisi güvenlik hizmeti” nin istisna kapsamına girmeyip, KDV'ne tabi olduğu hususu açıklanmıştır. Bilindiği üzere; ISPS (International Ship and Port Security Code: Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu) 11 Eylül 2011 saldırılarından sonra dünyadaki tüm deniz ve hava araçlarının ve limanların güvenliğinin kontrol edilmesi için çıkarılmış ve 2002 yılında uygulanmaya başlanmıştır. Bu uygulama ile bir geminin, geminin yükleme yaptığı limanın, limana ve gemiye giren tüm yüklerin güvenliğinin kayıt altına alınıp denetlenmesine başlanmıştır. İşte bu güvenlik ve kayıt işleminin tümüne kısaca ISPS denilen ISPS hizmeti iki şekillerde uygulanmakta ve fatura edilmektedir.	Bunun çözümü için de; her türlü IPSP hizmetinin 60 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu Sirkülerinin - “3.2.2.2. İstisna Kapsamına Girmeyip Vergiye Tabi Olan Hizmetler” başlıklı bölümünden çıkartılıp, - “3.2.2.1. İstisna Kapsamına Giren Hizmetler” başlıklı bölümüne dahil edilmesidir. yapılacak bu değişiklik ile her türlü IPSP hizmetinin 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununun 13/b. maddesi uyarınca KDV istisnasından yararlandırılması mümkün olacaktır.	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

	1. Liman işletmeleri tarafından, limanlara giren ve çıkan milyonlarca ton yükün güvenliğinin sağlanması ve kayıt altına alınması hizmetidir. Liman İşletmeleri, bu hizmetin kendisine getirdiği külfet karşılığında da, limanlarına giren yüklere ISPS hizmeti adı altında fatura düzenlemektedir. 2. Diğer taraftan, 2002 yılından beri gemilere uluslararası geçerliliği olan ISPS sertifikası bulundurmamak zorunluluğu getirilmiştir.ISPS sertifikası olmayan gemiler ise seyrü-sefer yapamamaktadırlar. Deniz taşıma araçlarına ISPS sertifikasını ise, bayrak devleti adına, bayrak devletin atadığı klas kuruluşları vermekte olup, bu kuruluşlar da bu hizmetlerini ISPS hizmeti adı altında fatura etmektedirler.ISPS sertifikası gemilerin bulundurması zorunlu diğer onlarca sertifikalardan bir tanesidir. Görüldüğü gibi; - Gerek liman işletmeleri tarafından verilen limana giren ve çıkan yüklerin güvenliği şeklindeki ISPS hizmeti, - Gerekse bayrak devleti adına, bayrak devletin atadığı klas kuruluşları tarafından verilen ISPS sertifika hizmeti, deniz taşıma araçlarına ve yüke verilen seyrüsefere ile ilgili hizmetlerdir. Dolayısıyla, her iki şekilde verilen ISPS hizmetinin de katma değer vergisinden istisna olması, 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununun 13/b. madde hükmüne ve ruhuna uygundur.		
23	İHRAÇ YÜKÜ ALMAK ÜZERE BİR TÜRK LİMANINDAN DİĞER BİR TÜRK LİMANINA GİDEN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN TRANSİT YAKIT KULLANABİLMESİ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nce 05.06.2009 tarih ve 2009/46 sayılı Genelge yayınlanmadan önce, küçük kabotajda sefer yapan ve uğradığı son Türk limanından bir sonraki Türk limanına ihraç yükü almak için giden boş T/B'lı gemiler, gideceği limandaki yükün ihraç beyannamesinin açılıp son kalkış limanına beyan ederek büyük kabotaja yani transit yakıt olarak kalkabilmekte idi. Ancak, söz konusu genelgenin yayınlanması ile T/B'lı gemiler bu avantajdan mahrum kalmış, aynı şekilde ticaret yapma hakkına sahip yabancı bayraklı gemiler transit yakıt alarak maliyet avantajı sağlamış durumdadır. (Örnek ; küçük kabotajda son limanı İzmit olan bir gemi, ihraç yükü almak üzere İzmit'ten boş olarak İzmir'e kalkış yaparken ÖTV'si indirilmiş yakıt kullanarak gitmek zorunda kalmakta, yabancı bayraklı gemi ise transit yakıt kullanarak gitmektedir.)	Yabancı bayraklı gemilere maliyet avantajı sağlayarak Türk bayrağını yabancı bayraklara karşı ticari olarak zor durumda bırakan ve haksız rekabete sebebiyet veren 2009/46 sayılı Genelge değiştirilmelidir.	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

24	KILAVUZ VE RÖMORKÖRCÜLÜK HİZMETLERİ TEŞKİLATLARINA VERİLECEK İZİNLER HAKKINDA YÖNETMELİK TASLAĞI 06.07.2011 tarih ve 20006 sayılı yazı ile görüşe açılan Taslak Yönetmelik, henüz yürürlüğe girmemiştir. Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinin gecikmesi, maalesef yargı kararlarıyla tespit edilen hukuka aykırılıkların devamına neden olmakta, sektördeki sıkıntıların sona ermesini geciktirmekte ve hizmetlerin belirsiz bir biçimde yürütülmesine neden olmaktadır.	05.08.2011 tarih ve 3062 sayılı yazımızdaki çekincelerimiz dikkate alınarak Kılavuz ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilatlarına Verilecek İzinler Hakkında Yönetmelik Taslağı bir an önce yürürlüğe konulmalıdır.	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
25	HİZMET GEMİLERİNİN TUGS'A KAYDI KONUSUNDA YAŞANAN SORUNLAR Römorkörlerin ve hizmet gemilerinin/botların TUGS'ne kayıtlarında ve devirlerinde bazı sıkıntılar yaşanmaktadır. Bilindiği üzere; Türk denizcilik sektörünün gelişmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını artırmak amacıyla bazı teşvikler içeren 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu 21.12.1999 tarih ve 23913 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olup, bu Kanun ile getirilen teşvik ve sağlanan imkânlardan yararlanmak için de mutlaka bu Kanunla kurulmuş olan Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydolmak gerekmektedir. 4490 Sayılı TUGS Kanununun 4. maddesi ile Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 2. maddesi hükmü uyarınca TUGS'a; 4490 sayılı Kanunun yürürlüğe girdiği 21.12.1999 tarihinde Milli Gemi Siciline kayıtlı bulunan bütün gemiler ve yatlar; Tonaj sınırı aranmaksızın yurt içinde inşa edilen gemiler, yatlar ve özel maksatlı, özel yapılı bütün gemiler; Yurt dışından ithal edilecek 3.000 DWT'nin üzerindeki ticari amaçla kullanılan her türlü yük ve açık deniz balıkçı gemileri ile 300 Gristonun üzerindeki yolcu ve özel maksatlı, özel yapılı gemiler kayıt olabilmektedirler. Kanunun yürürlüğe girdiği 1999 yılından itibaren, ilgili Yönetmeliğine göre Milli sicilde yer alan hizmet gemileri (Römorkörler, Hizmet botları) TUGS'a kaydedilmiş, ancak çeşitli yorumlar bu kaydın istisnalarla yararlanmak için geçersiz olduğunu iddia etmişlerdir.	TUGS Kanunu ve ilgili Yönetmeliğin, özellikle Römorkörler ile diğer Hizmet Gemilerinin/ Botlarının inşası, işletmesi ve devrinden elde edilen kazançların gelir ve kurumlar vergisi ile fonlardan istisna edilmesi nedeni ile bu sektör büyük atılım göstermiş ve bu gemilerin ihracı önemli ölçüde artmış, Türkiye bu sektörde aranan isim olmuştur. Keza Limanlarımız güçlü Römorkörlerle ve Hizmet Gemileri/Botları ile takviye edilerek büyük atılım göstermişlerdir. Sektörümüzdeki Römorkörlerin, Hizmet Gemilerinin/Botlarının gerek denizciliğimizin gelişimine, ihracatına ve gerekse limanlarımıza olan önemli katkıları nedeniyle TUGS'a kaydedilerek, bu Kanunda yer alan istisnalardan yararlanırlıdır.	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

26	DEVLET KURULUŞLARI TARAFINDAN YAPTIRILAN İTHAL TAŞIMALAR Ülkemizin ithalat taşımaları büyük ölçüde yabancı bayraklı gemiler tarafından yapılmakta olup, Savunma Sanayi Müsteşarlığı dahil, DSİ, Karayolları, M.K.E.K, T.P.A.O., T.C.D.D., T.M.O.vb. bir çok kamu kurum ve kuruluşu ile bunlara bağlı Genel Müdürlükleri (TCDD'nin yan kuruluşları Tüdemsaş, Tüvasaş) Ekonomi Bakanlığı İthalat Genel Müdürlüğü'nün AB kriterlerini öne sürerek alımları serbest bırakması nedeni ile ithal taşımalarında F.O.B satın alım yapmayıp, alımlarını CIF - CFR - DDU şeklinde yapmaktadırlar. İlk bakışta ithal alımların CIF - CFR - DDU şeklinde yapılması, hiçbir ithalat ve nakliye süreciyle uğraş vermemeleri kamu kurum ve kuruluşları için bir avantaj gibi görünse de Ülkemiz denizcilik, nakliye ve forwarding firmaları işsiz kalmakta, yabancı ülkelerin firmaları ve insan kaynakları bizim vergilerimizle desteklenmekte, yüksek oranda döviz yurtdışına gitmektedir. Kamu kurum ve kuruluşlarında CIF – CFR – DDU şeklinde yapılan alım ihalelerinde, satıcıdan ayrıca F.O.B alım için teklif istenmemekte, nakliye-sigorta ile ilgili birim fiyatları sorgulanmamakta, büyük tutarlı alımlar için satıcı firmaların kredilerini de beraberlerinde getirmesi talepleri nedenleriyle alım şekillerini CIF - CFR - DDU şeklinde yapmaya zorlanmaktadır. Konunun çözümüne binaen, 16.08.2011 tarih ve 3174 sayılı yazı ile Denizcilik Müsteşarlığı'na yazı yazılmış olup, Müsteşarlık 07.09.2011 tarih ve 26045 sayılı yazısı ile Savunma Sanayi Müsteşarlığı TMO, DSİ , MKEK , TPAO , TCDD, TÜDEMŞAŞ TÜVASAŞ ve TULOMSAŞ'tan görüş sorulmuştur.	Kamu kurumlarının bünyesinde nakliye ile ilgili yapılacak ihalelerde satıcı firmanın nakliyecisinin de bu ihalelere katılması, teklifini F.O.B + navlun şeklinde ayırtması istenmesi halinde kamu kurum ve kuruluşlarının pazarlık yapma şansını arttıracacağı, akreditif veya taşıma sözleşmelerine nakliyenin Türk Bayraklı gemilerle veya Türkiye'de yerleşik denizcilik firmaları vasıtasıyla yapılması hususunda bağlayıcı bir maddenin konmasının kamu yararına faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Ekonomi Bakanlığı İthalat Genel Müdürlüğü'nün AB kriterlerinin öncelikle uygulanmasının gerektiği vurgulandığı bilinmekle beraber AB ülkelerinin ve A.B.D'nin (MARAD) kendi bayraklarını ve yerel firmalarını korumak için uyguladıkları hükümler, kurallar ve yaptırımlar değişmeden halen günümüzde de devam etmektedir. Ayrıca, Ülkemiz halen AB üyesi bir ülke olmayıp, ne zaman üye olacağı da belli değildir. 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 çalıştırarak Türk şirketlerine vermeleri suretiyle desteklenmesi ile ilgili bir karar veya tebliğ çıkartılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Ekonomi Bakanlığı - Kamu İhale Kurumu
27	YURT DIŞINDA BULUNAN GEMİLERİN BAYRAK ŞAHADETNAMESİ ALMASININ KOLAYLAŞTIRILMASI 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 uygulaması bulunmayan Bayrak Şahadetnamesinin Türk Bayraklı gemilere düzenlenmesi uygulamasının kolaylaştırılması gereklidir.	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 uygun olacağı değerlendirilmektedir.	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

28	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.) a. Fener Ücretlerinin Yüksekliği 1. Türk limanlarında hizmet ücretlerinin pahalı olmasında, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce tahsil edilen fener ücretlerinin yükseklığının de payı büyüktür. - Gemiler Türk Boğazları'ndan uğraksız geçişlerde gidiş – dönüş için bir fener ve tahliye ücreti ödemektedirler. Örneğin 6.384 NT'luk yabancı bayraklı bir gemi, 1.731 USD uğraksız geçiş ücreti ödemektedir. - 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; - Akdeniz'den gelip İstanbul'da bir limana uğrarsa Çanakkale Boğaz Geçışı (776 USD) ve liman giriş çıkışı (1.380 USD) dahil toplam 2.156 USD, - Akdeniz'den gelip Karadeniz'de bir Türk limanına uğrarsa, Çanakkale Boğaz geçışı (776 USD), İstanbul Boğaz Geçışı (1465 USD) ve liman giriş çıkışı (1.378 USD) dahil toplam 3.619 USD ücret ödemekte, ayrıca geminin tekrar Akdeniz'de bir Türk limanına dönmesi durumunda aynı ücretler bir daha ödenmektedir. Aynı gemi Yunanistan'da 7238 USD, Bulgaristan'da 130 USD ödemekte, Fransa ve Tunus'da ise fener ücreti ödememektedir. 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 tahliye 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. b. Sağlık Resmi Ücretlerinin Yüksekliği - Diğer taşıma modlarından alınmayan, sadece deniz taşımacılığından alınan ve	- Kıyı Emniyeti Genel Md. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
------------------	--	---

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. - Serbest sağlık resmi ücretleri transit geçiş göre, uğrak durumuna göre (1 veya 2 uğrak) 6,2 kat ile 12,4 kat arası fazla pahalı olmaktadır. Ülkemizden transit geçen gemilerden sadece Montrö Sözleşmesi gereği ücret alınmakta iken, örn: 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 7000 TL (3743 USD), bir limanımıza uğradıktan sonra Karadeniz'e çıkıp örneğin Rusya'da bir limana gidip dönüşte tekrar bir limanımıza uğraması, yani 2 uğrak yapması halinde 14.000 TL (7486 USD) serbest sağlık resmi ödetilerek limanlarımıza gelmesi adeta cezalandırılmaktadır. - Yeni Tarife özellikle düzenli sefer yapan Kruvaziyer Gemilerine, yüksek net tonlu Araba Taşıyıcılarına (Car Carrier), Ro-Ro'lara ve Konteyner Gemilerine ciddi maliyetler getirmiştir. Örneğin; Limanlarımıza gelen 63686 NT'luk "Norwegian Jade" isimli Kruvaziyer gemi 2011 yılında bir liman uğrağı için 20.111 USD öderken, 1 Ocak 2012 tarihinden itibaren 23.840 USD ödeyecektir. - 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.	Ülkemiz limanlarının Akdeniz ve Karadeniz çanağındaki ülkelerle rekabet edebilmesi, limanlarımızın cazip hale getirilip yük ve yolcu taşımacılığındaki (özellikle Kruvaziyer gemilerle gelen zengin turistler) payının artırılabilmesi için; 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.	- Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağ.Gen.Md. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
--	---	---

29	DÜZENLİ SEFER YAPAN GEMİLERE SERBEST SAĞLIK RESMİ ÜCRETLERİNDE YILLIK ABONMAN ŞEKLİNDE RESEN ÖDEME İMKANI TANINMASI Diğer taşıma modlarından alınmayan sadece denizyolu taşımacılığından alınan serbest sağlık resmi ücretleri, limanlarımızda 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 çanağında yer alan ülkelere göre de epeyce yüksektir. Serbest sağlık resmi ücretleri transit geçiş göre, uğrak durumuna göre 6,2 kat ile 12,4 kat arası fazla pahalı olmaktadır. 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 dönüştü yeniden bir Türk limanına yük almak için uğrak yapan 10.000 Net tonluk (NT) bir yük gemisi; Karadeniz'e çıkışta ve dönüştü 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 Boğazlarımızdan 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. Görüleceği üzere, Serbest Sağlık resmi, transit geçiş göre 12,4 kat fazla pahalı olmaktadır. 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 Taşıyıcıları Eylem Grubu (EUROCAG) tarafından da takip edilmekte, maliyetlerde ciddi artışlar olması nedeniyle konuyla ilgili sık sık şikayetlerini dile getirmektedirler.	Gerek Türk limanlarının cazibesini arttırmak ve gerekse düzenli sefer yapan gemi sahibi Türk ve yabancı armatörlerin şikayetlerini gidermek açısından, Liman Hizmet Tarifelerinde uygulanan indirimli tarifelere ve tüm dünyada çeşitli taşımacılık sektöründe uygulanan yıllık abonman kartlara benzer bir şekilde, <i>2009 yılı Sağlık Resmi 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 alınır"</i> (Örneğin; isteğe bağlı olarak 10.000 Net tonluk bir gemi için yılda bir kez, $7.000 \times 12 = 84.000$ 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.) 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. 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.
-----------	---	---

30	GEMİ SAĞLIK RESMİ KANUNU'NUN 6 NCI MADDESİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN	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 (c) bentlerinde değişiklik yapılmış ve bu değişiklik ile ; 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. 2. Halen, Boğazlar’dan transit olarak geçen 10.000 net tonluk bir geminin ödeyeceği sağlık resmi ile eski ve yeni ceza miktarları ; Transit Geminin Ödeyeceği Sağlık Resmi : $0,0604 \times 10.000 = 604 \\$ Eski Ceza Miktarı: 151 ABD Doları/Yeni Ceza Miktarı : 2.416 ABD Doları şeklinde olup, ayrıca söz konusu değişiklik kanunu ile rakamsal ceza arttırmanın yanında (b) maddesine yapılan cezai fiil ilavelerinden “Gemide sağlık 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. 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu’nun Altıncı Maddesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Taslağı Odamızca hazırlanmış ve 13.02.2009 tarih ve 721 sayılı yazımız ile Adalet Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı HDSS Genel Müdürlüğü ile Denizcilik Müsteşarlığı’na gönderilmiştir.	Hiçbir haklı gerekçeyle 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 sevk 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 değiştirilmiştir. Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği kapsamında belirlenen idari cezalarda da benzer bir düzenleme yapılmalıdır. Odamızca, ceza miktarının daha adil seviyeye getirilmesi ve ceza miktarındaki aşırı artışın engellenmesi amacıyla hazırlanan 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu’nun 6.maddesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Taslağı kabul edilmiştir. Hazırlanan Taslak; “ yasaklara aykırı hareket eden gemi kaptanlarına ; - geminin ödemesi gereken sağlık resmi x 0.25 TL idari para cezası - ceza miktarı 1000 NT’luk bir geminin serbest sağlık resminden az olamaz.” şeklinde dir.	- Sağlık Bak. Hıdud ve Sah.Sağ. Gn.Md. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı -Adalet Bakanlığı
31	YURTDIŞI GELİŞLİ TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN TRANSİT GEÇİŞTE BEKLEME SÜRESİNİN ARTIRILMASI	- 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. Bu durum ise hiçbir ticari işlem yapmayan (yükleme-boşaltma) söz konusu gemi	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	- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme

	sahiplerini maddi olarak sıkıntıya sokmaktadır. (örn: 6655 NT/11393 GT'lık 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) 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. 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 açtığına ön sürvey denetimine tabi tutulduğunda bu masraf daha da artmaktadır. Yine ayrıca, bu masraflara geminin kabış süresine göre yaptığı yakıtın millileştirilmesinden doğan yakıt ücret farkları da eklenmektedir. (1 hafta için yaklaşık 7500 USD) Yabancı denizci ülkeler gemilere limanlarında yük bekleme vb. sebeplerle sınırlama olmaksızın demirde bekleme hakkı verirken (bazı ülkelerde sadece demir parası dlmakta) yurtdışı gelişli Türk ve yabancı bayraklı transit gemilere ülkemizdeki 48 saat bekleme süresi uygulaması, gemilerin gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmali ve ufak bakım onarım işlemleri gibi denizcilik sektörümüzün diğer işkollarına ve dolayısıyla da ülkemize döviz getirecek faaliyetleri de zamanın yetersiz gelmesi nedeniyle gerçekleştirilememektedirler.	gerekli yasal düzenlemelerin yapılarak, 48 saat limitinin, operasyonel esnekliği ve gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmali ve ufak bakım onarım vb. işlemlerin yapılabilmesini sağlayacak şekilde 1 hafta olarak belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.	Genel Müdürlüğü -Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü
32	166 NOLU ILO SÖZLEŞMESİNİN DENİZ İŞ KANUNU'NA UYARLANMASI Son yıllarda yaşanan ekonomik kriz ortamında Türk Bayraklı veya sahipli gemiler çeşitli nedenlerle dünyanın değişik bölgelerinde limanlarda alıkondüğunda, söz konusu gemilerde sorunlu gemiadamlarının yurda geri gönderilmesinde büyük sıkıntılar yaşanmaktadır.	Türkiye'nin de taraf olduğu, 166 sayılı ILO Sözleşmesi'nin 5.maddesinde ; “ <i>geminin kayıtlı olduğu üye ülkenin yetkili mercii ilgili gemiadamının geri gönderme masraflarını karşılar, gerekli hazırlıkları yapar. Geminin kayıtlı olduğu üye bunu yerine getirmeye ise gemiadamının geri gönderilirken ayrılacağı Devlet ya da uyruğu olduğu Devlet gönderilme masraflarını karşılar ve gerekli hazırlıkları yapar. Masrafları karşılayan ve hazırlıkları yapan Devlet geminin kayıtlı olduğu üyeden masraflı tahsil eder.</i>” hükmü yer almakta olup, gemiadamlarının yurda dönüş masrafları eğer gemi sahibi yurda dönüş masrafını karşılamıyorsa, bunu kayıtlı olduğu üye ülke yetkili mercisi, o da karşılamaz ise ayrıldığı devletin, o da olmazsa uyruğunun olduğu devletin bu	- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bak. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

masrafları karşılayacağı, bu durumda gemiadamlarının yurda dönüş masraflarının karşılanmadığı durumlarda uyuğunun ait olduğu devletin bu masrafları karşılamak zorunda olacağı anlaşılmaktadır. Ancak, ILO Sözleşmeleri'nin iç mevzuatımıza uyarlanmaması nedeniyle kamu kurumları tarafından herhangi bir işlem yapılamamaktadır. Türkiye'nin taraf olduğu ILO Sözleşmesi'nin iç mevzuata uyarlanması için Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda ILO Sözleşmelerinin öngördüğü şekilde değişiklikler yapılmıştır. Ayrıca, Devlet bu durumlar için bir fon oluşturmali, gemiadamlarının yurda dönüşü gerçekleştirildikten sonra gemi sahibine veya diğer sorumlu kişilere rücu etmelidir.	masrafları karşılayacağı, bu durumda gemiadamlarının yurda dönüş masraflarının karşılanmadığı durumlarda uyuğunun ait olduğu devletin bu masrafları karşılamak zorunda olacağı anlaşılmaktadır. Ancak, ILO Sözleşmeleri'nin iç mevzuatımıza uyarlanmaması nedeniyle kamu kurumları tarafından herhangi bir işlem yapılamamaktadır. Türkiye'nin taraf olduğu ILO Sözleşmesi'nin iç mevzuata uyarlanması için Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda ILO Sözleşmelerinin öngördüğü şekilde değişiklikler yapılmıştır. Ayrıca, Devlet bu durumlar için bir fon oluşturmali, gemiadamlarının yurda dönüşü gerçekleştirildikten sonra gemi sahibine veya diğer sorumlu kişilere rücu etmelidir. İstanbul İli sınırları içinde kamu otoriteleri ile yapılan tekne bağlama yeri sorunları ile ilgili yapılan toplantılarda mutabık kalınan ve Odamızca da yapılan değerlendirmede; 1.Yağ/Yakıt ve Su tankeri, Acute Botları, römorkör v.b diğer deniz araçlarının barınma ve bağlama ihtiyacının karşılanabilmesi için İstanbul Valiliği'nce oluşturulmuş olan Alt Komisyon Raporu çerçevesinde belirlenmiş olan Yenikapı Barınma'nın batısına ivedilikle mendirek ve barınak yapılması ve işletilmesi gerekmektedir. Ayrıca; 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) denizcilliğimize önemli bir katkı yapmaktadır. Yakıt ikmal hizmeti veren tankerlerin verdikleri hizmetlerin
33	İSTANBUL'DA HİZMET VEREN ÇEŞİTLİ TEKNELERİN BARINMA VE BAĞLAMA YERLERİ İHTİYACI İstanbul Limanı'nda hizmet veren çeşitli teknelerin (yağ/yakıt ve su tankerleri, 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 İlinin 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. Alt Komisyon Raporu'nda; İstanbul Limanı içerisinde faaliyet gösteren su ve akaryakıt tankerleri, 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 engellenebilmesi, mevzuata uyumluluğunun sağlanması için gerekli çalışmalar yapılmasının gerektiği belirtilmektedir.

problemsiz ve emniyetli bir şekilde devamı ile can ve mal emniyeti açısından ikmal yaptıkları 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 “İstanbul’da Hizmet Veren Yakıt İkmal Tankerlerinin Barınma ve Bağlama Yerleri” tesis edilmektedir. 2.Balıkçı Gemileri’nin bağlama yeri ile ilgili olarak; Sarıyer Kaymakamlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile yapılan ortaklaşa çalışmalarda alınan karar doğrultusunda, Büyükdere-Sarıyer Sahil Yolu üzerinde uygun bulunan alana bağlama yeri yapılmalıdır. 3.Turistik Amaçlı Yüzer Lokantaların İstanbul Boğazi’nda dağınık 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 Kuruçeşme Parkı’nın önündeki sahil şeridine, Ek’te sunulan Turistik Amaçlı Yüzer Lokantalar Bağlama İskelesi Avan Projesi hazırlanmıştır. Turistik Amaçlı Yüzer Lokantalar Bağlama İskelesi Avan Projesi; 26 adet 50 metre , 8 adet 40 metre ve birçok 30 metre uzunluğundaki teknelerin yanaşabileceği iskele düzeni sağlanarak ve bu iskelelerin sahilden uzaklaştırılarak 3 ana girişle kontrol altına alınmıştır. Bahse konu çalışmanın nihai sonucunun sonucunun değerlendirilebilmesi için İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma Müdürlüğü tarafından bahse konu projenin batimetrik ve akıntı seyri haritaları istendiğinden, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı ile çalışmalar devam etmektedir. Sektörde yaşanan bağlama yeri sorunu sebebiyle bahse konu alan bir an önce sektörün faaliyetine açılmalıdır.	Ayrıca, sualtı ve deniz inşaat işleri ile iştigal eden şirketlerin yurt içinde bulunan duba, yüzer vine, römorkör, tarak gemisi ve diğer yardımcı ekipmanların sayısı Mart 2011 itibari ile 212 adet olup, bu yüzer ekipmanların büyük bir kısmı halen Pendik’te bulunmakta, ancak barınabilecekleri, bakımlarının yapılabileceği bir barınma limanı bulunmamaktadır.
--	--

4. İstanbul'un modern silüetine vakıf bir Kruvaziyer Limana acil ihtiyaç duyulması nedeniyle, İstanbul Valiliği koordinasyonunda ilgili kamu kurum ve kuruluşların katılımıyla yaklaşık 2 yıldır devam eden İstanbul Alternatif Kruvaziyer Liman Arayışı Toplantıları neticesinde uygun bulunan proje hazırlanmış olup, Ataköy Kruvaziyer Limanı'nın bir an önce gerekli izinleri tamamlanarak hizmete sokulması amacıyla bürokratik işlemler hızlandırılmalıdır. 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 iskelesi),İstinye,Yeniköy,Tarabya (Otel önü),Kireçburnu (benzin istasyonu yanı), Büyükdere, Sarıyer, Rumeli Kavağı, Kumkapı, Yenikapı,Bakırköy,Yeşilköy, Haliç'te; Eyüp,Sütlüce. Anadolu Yakası'nda ; Anadolu Kavağı,Beykoz (NATO iskelesi),Kanlıca, Anadolu Hisarı, Çengelköy, Beylerbeyi (NATO iskelesi)Adalar'da ; Kınalıada,Burgazada,Heybeliada,Büyükdada 6.Denizaltı Su Hizmetleri ve Liman İnşa Firmalarına ait yüzer araçların (duba,yüzer vinç,römorkör,tarak gemisi ve diğer yardımcı ekipmanlar vb.) sayısı Mart 2011 itibarı ile 212 adet olup, bu yüzer ekipmanların büyük bir kısmı halen dağınık halde bulunmakta, ancak barınabilecekleri, bakımlarının yapılabileceği bir barınma limanı bulunmamaktadır. Sorunun çözümüne yönelik olarak, Tuzla-Marmados Koyu'na yapılacak bir iskele, denizaltı su hizmetleri ve liman inşa firmalarına ait yüzer araçların bağlama yeri olarak kullanılmalıdır.	
--	--

34	DENİZALTI LİMAN HİZMETLERİ TEKNELERİNİN BOĞAZ GEÇİŞLERİ - Denizaltı Su Hizmetleri ve Liman İnşa Firmalarına ait teknelerin boylarının 40-50 metre olması ve Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı gereği en az 25 metre yedek halatı kullanılması gerektiği, bu durumda 75 metre uygulamasının, şirketlerin daha büyük ve güçlü römorkörleri olmasına rağmen ancak küçük römorkörler kullanabilmesine neden olduğu, boğazlardan geçişlerde zorluklar yaşandığı, yedek boyuna sadık kalarak Boğazlardan daha güvenli geçiş için daha büyük, güçlü ve güvenli römorkörlerin kullanılabilmesini teminen toplam yedek boyu artırılmalıdır.	Denizaltı Su Hizmetleri ve Liman İnşa Firmalarına ait yüzer araçların ilave geçiş kurallarına tabi olmadan boğazlardan geçişlerinde daha büyük ve güçlü römorkörleri kullanabilmelerini teminen; yedeklenen teknelerin boyları 40-50 metreyi aşmayacak şekilde olması şartı ile Boğaz geçişleri için izin verilecek toplam yedek boyunun 100 metre olarak belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.	-Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Denizcilik Müşterileri Deniz ve İçişler Düzenleme Genel Müd.
35	KRUVAZİYER TURİZMİ Limanlarımızı ziyaret eden ve Ülkemize önemli mali getirileri olan kruvaziyer gemilerin tonajlarının büyüdüğü (boy +300 m-3000 kişi) göz önüne alındığında, mevcut potansiyeli değerlendirebilecek ve karşılayabilecek kruvaziyer limanlarımız bulunmamaktadır. Yeni kruvaziyer limanların faaliyete geçirilmesi yanında mevcut limanların da kruvaziyer gemilerin ihtiyaçlarına uygun olarak iyileştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.	Ülkemiz kıyılarında yapılacak olan yeni kruvaziyer limanların yerinin belirlenmesinde; - Ulaşım-karayolu bağlantıları, - Gümrük sahaları ile iskelelere yanaşacak gemilerin yaratacakları hava ve gürültü kirlilikleri bakımından ilçe merkezinden uygun mesafedeki bir mevkide planlanması, - Kruvaziyer limanlarına yakın hava limanına sahip olması, - Limana yakın otellerin olması, ulaşım yollarının yeterli olması, - Kruvaziyer gemi yolcu trafiğine uygun modern yolcu terminali olması, - 2500-5500 yolcu kapasiteli gemiler için uygun rıhtım olması gibi kriterlere dikkat edilmelidir. 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 açılması ve kruvaziyer turizmde İstanbul, İzmir ve Antalya önemli bir ana liman haline bir an önce getirilmelidir.	- Kültür ve Turizm Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müd. -Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Gen.Müd.
36	TURİZM SEKTÖRÜNDE KDV İNDİRİMİ Mal ve Hizmetlere Uygulanacak Katma Değer Vergisi Oranlarının Tespitine İlişkin 2007/12143 No'lu Karar Bakanlar Kurulu tarafından 30.05.2007 tarih ve	%8'lik Katma Değer Vergisi uygulamasının otel, motel, pansiyon, tatil köyü ve benzeri konaklama tesislerinde sunulan geceleme	- Maliye Bakanlığı

26537 (Asıl) sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Bahse konu Kararnamede; 17.07 2002 tarihli ve 2002/4480 Sayılı Kararnamenin Eki II Sayılı Listenin B) Diğer Mal ve Hizmetler” bölümünün sonuna; “24- Otel, motel, pansiyon, tatil köyü ve benzeri konaklama tesislerinde sunulan geceleme hizmeti (Konaklama tesislerinde geceleme hizmetinden yararlanmayanlara verilen tüm hizmetler ile geceleme hizmetiyle beraber verilen ancak ayrıca belgelendirilen ya da geceleme hizmetine ait belgede ayrıca fiyatlandırılan hizmetler bu sıra kapsamında yer almamaktadır. Ancak geceleme hizmeti kapsamında verilmesi ve geceleme bedeline dahil edilmesi mutad olan diğer hizmetler bu sıra kapsamına yer almakla birlikte bu şekilde belirlenen geceleme bedeli içinde sunulan alkollü içeceklerle ilişkin yüklenilen Katma Değer Vergisi tutarları, hizmeti sunanlar tarafından indirim konusu yapılamaz)hükümü eklenerek, Katma Değer Vergisi (KDV) % 8 olarak belirlenmiştir. Bahse konu uygulama sadece otel, motel, pansiyon, tatil köyü ve benzeri konaklama tesislerinde sunulan geceleme hizmetlerini kapsamakta olup, aynı özelliğe sahip ticari yat işletmelerindeki yatak kapasiteli yatların geceleme hizmetlerini kapsamamaktadır.	hizmetlerinin yanı sıra aynı özelliğe sahip ticari yat işletmelerindeki yatak kapasiteli yatların geceleme hizmetlerinin de aynı kapsama alınarak, 17.07.2002 tarihli ve 2002/4480 Sayılı Kararnamenin Eki II Sayılı Listenin B) Diğer Mallar ve Hizmetler Bölümü’nün 24. Maddesine eklenmesi ile sektörde uygulamada birlikteliğin sağlanması ve Türkiye turizminin ve yat turizminin gelişmesine büyük katkı sağlanacaktır.	Gelir İdaresi Başkanlığı - Kùltür ve Turizm Bakanlığı
37 BODRUM-İÇMELER BÖLGESİNDE YAT İMALATHANELERİNE RUHSAT ALINAMAMASI İçmeler Bölgesi’nde 27 adet yat bakım yeri bulunmaktadır. Bölge iki ayrı belediyenin sınırları içinde yer almaktadır. Bodrum Belediyesi İmar Planı ve plan koşulları oluşturulmuş ve koşulları yerine getiren yat yapımcılarının ruhsat alma imkanı doğmuştur. Ancak Yalı Belediye’sinin İmar Planı onaylanmamıştır. Danıştay’da mahkeme sürecindedir. Bu bölgede kalan yat yapımcılarının tersane ruhsatı almak için gereken iskan belgesini alması kısa vadede bu nedenle imkansızdır. 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.)	Bölgede yer alan ruhsatsız çalışan tüm yat yapımcılarının Bakanlığın gerekli gördüğü diğer tüm koşulları yerine getirerek başvuru larını yapması gerekir. Yalnızca iskan izni ve buna bağlı koşullar için Belediye’nin ilgili İmar Planlarını çıkartması beklenir ve buna göre iskan iznin belirli bir süre içinde daha sonra tamamlama koşulu getirilir.	-T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü -Bodrum Belediyesi -Yalı Belediyesi

38 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, kıyının uygunluğu gibi zorunlu koşullar vardır. Denizin temizliği, koyun doğal güzelliği, yapılaşmanın olmaması da ülkemize ve bölgemize uluslararası rekabette imkan sağlayan avantajlardır. 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. 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.	- Gökova ve Hisarözü'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 turizmüne açılacak yerlerin tahsisleri, Master Planlara ve önceliklere göre belirlenmelidir.	-T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı -T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı -T.C Muğla Valiliği -Türkiye Otelciler Federasyonu
39 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. 4-Risk altında Dünya Mirasları listesinde yer almaktadır. Bu özelliklere rağmen çeşitli dönemlerde koyun belirli bölgelerinde turizm tahsisleri verilmiş, koyun içinde tapulu arazilerin bulunduğu yerlerin SİT dereceleri ile oynanarak turistik tesis yapılıp yapılmamıştır. 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 karar başvurusu söz konusudur. Bir yandan da T.C Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı Maden İşleri Genel Müdürlüğü'nden alınan izinle Jeotermal Su aranmaktadır.	- T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından SİT irdelemesi yapılarak tüm bölgenin istisnasız, 1. Derece Tarihi SİT ilan edilmelidir. - Başka Bakanlıkların (Madenliklik gibi) öncelikleri kaldırılmalı, ilgili, yetkisi yeterli organ tarafından korunmaya alınmalı, gerekli yönetmelik çıkartılmalıdır. - Bölgede saptanmış henüz tescil edilmemiş tüm eserlerin Bölge SİT Kurulu tarafından tescilli yapılmalıdır.	-T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı -T.C Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı Maden İşleri Genel Müdürlüğü -T.C Muğla Valiliği (II Özel İdaresi) -T.C Muğla Üniversitesi Arkeoloji Fakültesi

	Yeni yönetmelik değişiklikleri ile Kisebükünün orman arazi niteliği kağıt üstünde ortadan kalkmış olabilir ama Kisebükü arkeolojik ve tarihi kalıntıları ve doğal güzellikleri ile durmaktadır. Kıyıların pek çok yerinde turistik tesis yapılabilir, başka yerlerde sıcak su bulunabilir, Ancak Kisebükü yukarıda belirtilen özellikleri ile biriciktir. Burada yapılaşma doğrultusunda verilecek herhangi bir izin ile en ufak bir riskin alınması gerekir.	
40	BALIKÇILIĞIN DÜNÜ BUGÜNÜ GELECEĞİ 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. Türkiye Geneli'nde Tesbit Edilen Sebepler : 1-Türkiye genelinde balıkçı filomuz (TROL) olması gerekenin üç katı olması. 2-Girgır ağlarında uzunluk sınırı olmaması. (AB Ülkelerinde sınır 800 m) 3-Girgır takımlarında derinlik sınırlarının lamba ile 30 m ışıksız 18 m olması. (AB ülkelerinde 50 m) 4-Balıkçılıkta kota uygulanmaması. 5-Küçük balıkçılıkta ağ miktarı ve çeşitliliği ile ilgili bir düzenlemenin olmaması. 6-Karasal kaynaklı deniz kirliliği. Bölgesel Tesbit Edilen Sebepler ; 1-Özellikle yaz aylarında bölgesel nüfus artışı ve artma sistemlerindeki yetersizliğin yarattığı deniz kirliliği. 2-Akdeniz'de trol yasağı başladığı tarihte bölgemizde yasak olmaması buradaki takımları bölgeye çekmektedir. (Bu takımların tel uzunluğu ve motor gücü bölgemiz için dezavantaj.) 3-Diğer bölgelerdeki bölgesel yasaklar ve bazı türlerdeki avcılığın sona ermesi ile özellikle Torba-Kazıklı bölgesinde diğer illerden gelen girgır sayısındaki aşırı artış meralarımızı yormaktadır. 4-Diğer illerden gelen girgır takımlarının ağ yüksekliği (Yaklaşık 162m) Torba-	- T.C Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı - Konuyla ilgili bir çalışma gurubun acilen kurulmalıdır. - 2012 tebliğ çalışmalarında kullanılmak üzere bölgesel rapor hazırlanmalıdır. - Mutlak koruma alanları, tampon bölgelerde bazı avlanma çeşitlerine açık alanlar ve bölgeye ait büyük takımların avlanacağı alanlar bir proje kapsamında belirlenmelidir. - Projeler hazırlanana kadar sadece bölgesel balıkçılığa izin verilmelidir. - Üniversiteler bölgesinde stok ve tür tespit çalışmalarına başlanmalıdır. - Bölgede ÖÇK alanları ve bu alanlara komşu henüz tahrip edilmemiş, kıyı alanları korunmalıdır.

	Kazıklı arasındaki bölgedeki siğ sularda trol etkisi yaratmaktadır. 5-Sirkülerdeki balık üretmesi ile ilgili yasaklar, bölgemizdeki türlerin yumurtlama zamanlarına uymadığından, bu zamanlarda avlanma devam etmektedir. 6-Özellikle çipura üreme bölgesi olan Topan Ada ve Kardak Adaları civarında yumurta dönemi ve avlanma tarzı konusunda hiçbir düzenleme olmaması, türü tehdit eder hale getirmiştir.		
41	ATIL DURUMDA BULUNAN BALIKÇI BARINAKLARININ YAT LIMANINA DÖNÜŞTÜRÜLMESİ 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.	- İlgili Bakanlıkça tespiti yapılan 29 balıkçı barınağı bir an önce yat limanına dönüştürülmelidir.	- Kültür ve Turizm Bak. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yat. Genel Müd. - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Gen.Müd - Tarım ve Hay. Bakanlığı Su Ürünleri Gen.Müd..
42	GEMİLERDEN ATIK ALINMASI VE ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ ÇERÇEVESİNDE UYGULANACAK ÜCRETLER VE ESASLAR HAKKINDA TEBLİĞ (TEBLİĞ NO: 2009/3) 05.06.2009 tarih ve 27249 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan ve 01 Ocak 2010 tarihinde yürürlüğe giren Atık Alım Ücret Tarifesi ile - Hizmet verilisin veya verilmesin tüm gemilere sabit ücret ödeme zorunluluğu	05.06.2009 tarih ve 27249 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan ve 01 Ocak 2010 tarihinde yürürlüğe giren Atık Alım Ücret Tarifesi'nde değişiklik yapılarak; • Sabit ücret adı altında verilmeyen hizmetten ücret	- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yön. Gen.Müd.

	getirildiği, bunun verilmeyen hizmetten ücret alınması anlamını taşıdığı, - 1000 GRT ve üstü gemiler esas alındığında, sabit ücret artışının, % 5 - % 260 arasında artmış olduğu, - Ekonomik krizde göz önüne alındığında, Atık Alım Ücretlerine yapılacak zammın illegal deşarjlara neden olabileceği, cihizle gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği yeniden düzenlenmelidir.	alınmamalı, mevcut ücretler devam etmelidir. Sabit ücret, sadece atık vermeyi talep eden gemilere uygulanmalıdır.	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Gen.Müd.
43	ATIK ALIM ALTYAPISININ EKSİKLİĞİ Çevre Bakanlığı tarafından çıkartılan yasa ve yönetmelikler gereği özel ve ticari yatların atıklarını denize bırakması ve tescilli olmayan atık alım tesislerine vermesi yasaklanmıştır. Ancak uygun ve yeterli tesisleri kimin nasıl kuracağı özel teşebbüsün bu boşluğu dolduracağı varsayılarak açık bırakılmıştır. Ege Bölgesinde özel teşebbüs tarafından rantabl bulunmadığı için tesis kurulmamıştır. Belediye ve özel marinalara atık alma şartı koşulmuştur. Marinalar kendi kapasiteleri çerçevesinde gerekli sistemleri kurmuşlardır, ancak kendi teknelerine bu hizmeti vermektedirler. Özellikle Bodrum Yarımadası ve Gökova civarında öngörülen atık alım tesislerinin kapasiteleri çok sınırlı ve / veya asıl Deniz Turizminin yapıldığı güzergahın dışındadır. Denize atık bırakılmaması kararı doğrudur ve uygulanması gerekir. Ancak bu kararın uygulanabilir olması için gerekli alt yapı Bodrum Limanında ve Gökova'da yetersizdir ve yoktur.	- Bodrum Belediyesi kendine bağlı limanda gerekli yeterli tesisi oluşturmak için çalışmaktadır. Ancak hala ihale aşamasına gelinmemiştir. Sezona yetişmesi için hızlandırılması gerekmektedir. - Gökovada en az iki ayrı yerde atık alım istasyonu kurulması ve bir atık alım gemisi bulundurulması gerekir. - Bu tesislerin ve atık alım gemisinin : 1- Yerlerinin ve kapasitelerinin sistem analizi yaparak saptanması. 2- Finansmanların sağlanması. 3- İşletme yetki ve sorumlularının belirlenmesi gerekir.	-T.C Çevre ve Orman Bakanlığı -Bodrum Belediyesi -T.C Muğla Valiliği
44	DÖVİZ TAAHHÜTLÜ KREDİLER 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 kapatılamamaktadır.	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	- Ekonomi Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme

	Ayrıca, kredi maliyetleri ve ihracata bağlı kredi fon kullanılamıyor 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 ülkelerden tedarik etmek zorunda kalacağı, bu durum sonucu ülke ekonomimizin gereksiz bir israf ve döviz kaybına maruz kalacağı değerlendirilmektedir.	değiştirilmesinin,	Bakanlığı
45	GEMİ İNŞA SANAYİNDE ALT İŞVERENLİK UYGULAMALARI 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. Keza askeri tersanelerdeki mevcut işçi sayısının yıllar içerisinde giderek azalması ve ayrılanların yerine yeni işçi alınamaması 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 sureliyle Alt İşverenlere ihale edilmektedir. İşçi sayısındaki yetersizlik, Deniz Kuvvetlerinin hareket kabiliyetini muhafaza edecek şekilde planlanan projelerin hayata geçirilmesinde ve mevcut projelerin yürütülmesinde güçlüklerle sebep olmaktadır. 4857 sayılı İş Kanunu'nun 2'nci maddesinde değişiklik yapılmak suretiyle asıl işin bölünerek alt işverenlere verilebilmesine imkân sağlanmasının sorunun çözümüne katkısı olacağı değerlendirilmektedir.	4857 sayılı İş Kanunu Md.2 – 6 ve 7 inci fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmelidir. 6.Fıkra:Bir İşverenden, İşyerinde yürüttüğü mal veya hizmet üretimine ilişkin yardımcı işlerinde veya asıl işin bir bölümünde işletmenin ve işin gereği ile veya teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektiren işlerde iş alan ve bu iş için görevlendirdiği 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 İşverenin 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. 7. Fıkra: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 İşveren ilişkisinin muvazaalı işleme dayandığı kabul edilerek alt işverenin işçileri başlangıçtan itibaren asıl işverenin işçisi sayılarak işlem görürler. İşletmenin ve işin gereği ile veya teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektiren işler dışında asıl iş bölünerek alt işverenlere verilemez. Bu mümkün olmadığında gemi inşa sanayine yönelik bir istisna getirilmeli ve bu kapsamda Md.2 7.Fıkra aşağıdaki şekilde düzenlenmelidir.	- Çalışma ve Sos. G.üv.Bak. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

7. Fıkra: 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. Gemi / yat inşa bakım ve onarım işleri haricinde, Bunun da mümkün olmaması halinde Gemi İnşa Sanayi için Asıl İş tanınının bir “İç Genelge” ile aşağıdaki şekilde düzenlenmesi sağlanmalıdır. Her cins ve boyutlarda gemi ve su araçlarının inşası, bakım-onarım ve tadilatlarından biri veya bir kaçının yapılmasına imkan sağlayan teknik ve sosyal altyapıya sahip kıyı tesisinde, alım kontratı aşamasından ürünün teslimine kadar geçen sürecin yönetimi veya üretime yönelik koordinasyonun sağlanması, tesisin imkanı dahilinde gerekli teçhizatların temini, bu teçhizatların kullanılması ve gereken kadronun oluşturulması, üretim aşamalarında işçi sağlığı ve iş güvenliği kanun ve yönetmelik hükümleri doğrultusunda gereken tedbirlerin alınmasıdır.	-Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Avrupa Birliği Komisyonu’na dağınık şekilde yer alan pek çok meslek tanımının karışıklığı önleyecek şekilde gruplaştırılması için kurulan NACE Kodu sistemi içinde de H50 “Su Yolu Taşımacılığı” – Water Transport genel başlığı altında deniz taşımacılığı ile ilgili meslek grupları “H50.1(Deniz ve Kıyı Yolu Taşımacılığı, H50.2(Deniz ve Kıyı Yük Taşımacılığı) vb.” da yer aldığı dikkate alınarak ve yan bölümde izah edilen nedenlerle, deniz işveren ve gemiadamlarının müstakil olarak teşkilatlanmasını sağlayacak şekilde Sendikalar Kanunu Taslağı’nda işkollarını belirleyen 4.maddenin ekli 1 sayılı cetveline “GEMİ YAPIMI” “DENİZ TAŞIMACILIĞI” ismiyle iki ayrı bir iş kolunun ilave edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.
46 GEMİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI İŞ KOLU Halen yürürlükte olan 2881 Sayılı Sendikalar Kanunu’nun işçi ve işveren sendikalarının kurulabilecekleri işkollarını belirleyen 60. maddesinde, denizcilik sektörüne yönelik olarak; 14 No.lu “GEMİ İŞKOLU” ile 20 No.lu “DENİZ TAŞIMACILIĞI” bu sektörün kendine has ayrı çalışma koşullarının gerektirdiği şekilde ayrı işkolları olarak bulunmaktadır. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı’na hazırlanan Sendikalar Kanunu Taslağı’nda yer alan değişiklikler içinde, 2881 Sayılı Sendikalar Kanunu’na göre denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren en önemli değişiklik işkollarını belirleyen 4. maddede yapılması öngörülen değişiklikler. Söz konusu Tasarı’nın 4. Maddesinde, mevcut Yasanın 60. Maddesinde yer alan 14 No.lu “Gemi İşkolu” tamamen kaldırılmakta, 20 No.lu “Deniz Taşımacılığı” işkolu ise, Kara Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı, Hava	

Taşımacılığı, Ardiye – Antrepoculuk İşkolları içinde eritilerek, içinde “Deniz” sözcüğü dahi geçmeyen, “Taşımacılık, Ardiyecilik ve Antrepoculuk” adı altında tek bir işkolu haline getirilmektedir.

Birleştirme ve ortadan kaldırma şeklinde yapılması düşünülen bu değişiklikler;

- Çağımızda, denizciliğin yalnızca bir taşıtırma-nakliye konusu olmaması, başlı başına bir uluslararası endüstri ve ticaret alanı olması,
- Deniz İşkolunun özelliği nedeniyle, ayrı bir İş Yasasına (854 Sayılı Deniz İş Kanunu) ve işverenlerinin de özel bir Ticaret Hukukuna (Deniz Ticaret Kanunu) tabi olması ve denizde çalışma saatlerini de içeren çalışma standartlarının, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nun bu konuyla ilgili çıkardığı uluslararası Sözleşmeler (örn: Gemiadamların Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartlarının Düzenlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme -STCW Konvansiyonu- vb) kapsamında belirlenmiş olması,
- Denizcilik alanında kurumlaşmaların özellik arz etmesi (DTO ve Denizcilik Müsteşarlığı’nın, hatta kimi AB Ülkelerinde Denizcilik Bakanlığı’nın varlığı)
- Deniz işverenlerinin ve gemiadamlarının çalışma gerekleri ve sorunlarının uluslararası uygulamalar kapsamında farklı olması ve işyerlerinin diğer sektörlerle benzerlik taşıması,
- Dünyadaki deniz işverenleri ve gemiadamlarının müstakilen teşkilatlanmış olması,
- Türk-İş’e bağlı ve gemiadamlarının sendikası olan Türkiye Denizciler Sendikasının da görüşlerinin bizimle hemfikir olması,

gerçekleri göz önüne alındığında, çalışma hayatındaki sosyal, ekonomik ve akla gelebilecek tüm ilişki sorunları değişik olan deniz işveren ve gemiadamlarının teşkilatlanmasının hiçbir benzer özellik göstermeyen diğer iş kolları içerisinde eritilmesi ve yeni yasa tasarısında belirtilen global yüzde 0,5 (yarım) örgütlenme rakamına ulaşabilecek Denizcilikle ilgili olmayan diğer taşımacılık sendikalarının da Denizcilik şirketlerini kendileri ile Toplu İş Sözleşmesi yapmaya zorlayabileceği cihetle dünyadaki teşkilatlanma yapısı önünde, olumsuz sonuçlar doğuracağı gibi, **Türk Denizciliğinin gelişmesi açısından da sakıncalar taşıyacak ve Türk Denizciliğinin Uluslararası piyasalardaki rekabet gücünü zayıflatacaktır.**

47	GEMİ İNŞA SANAYİNDE ASGARI İŞÇİLİK ORANININ BELİRLENMESİ 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 Resmi Gazete’de yayımlanan ve Asgari İşçilik Tespit Komisyonu’nca 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 karşılaşılabilmektedir. 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.	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.	- Çalışma ve Sos. G.üv.Bak. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
----	---	--	--

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

The Platou Report 2010

ISL Shipping Statistics and Market Review 2010,2011

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 2011” 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 : 978-605-137-088-0

YAYIN NO : 86

Koordinatör: Kpt. Ahmet TAĞMAÇ

İlgili bölümler(*)

Fatmanur NOMER

Hayriye DEMİROĞLU

İpek SAPMAZ

Kpt. Mustafa YAVUZYILMAZ

Nilgün TOK

Kpt. Sertaç YILDIZ

Utku BİRKAN

Zehra Engin KÖKNEL

(*): Alfabe sırası ile

