

2015  
DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL 2016



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

**DENİZ TİCARET ODASI**

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



**2015**  
**DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU**  
**İSTANBUL -2016**



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

*M. Atatürk*

A group of 12 people, 11 men and 1 woman, are standing in a line outdoors. They are dressed in formal business attire, including suits and blazers. Behind them is a large, circular mural or sculpture of a man's face, which is the central focus of the background. The setting appears to be a well-maintained area with some greenery and a building in the distance. The lighting suggests it might be late afternoon or early morning.

**İMEAK DTO YÖNETİM KURULU**  
**2013-2017**



### **MİSYONUMUZ**

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

### **VİZYONUMUZ**

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

### **KALİTE POLİTİKAMIZ**

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

## ÖNSÖZ

*Türkiye’de ve Dünya’da denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ve 2015 yılı itibariyle ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan Deniz Sektörü Raporu 2016 uzun bir çalışma sonunda hazırlanmıştır.*

*Raporun hazırlanmasında, belirsizliğini koruyan Dünya denizcilik sektöründe 2015 yılında gerçekleşen durumun yanısıra, ülkemiz açısından da ulaşılan durumun tarafsız olarak incelenmesi ve bilimsel verilere dayanarak ortaya konması gayemiz olmuştur.*

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

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



**Metin KALKAVAN**  
**Yönetim Kurulu Başkanı**



## Giriş

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

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

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

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

**Bu gelişmelerin ışığında "2015 Deniz Sektörü Raporu" 5174 Sayılı Kanun'un 12. ve 19. maddelerinin ilgili fıkralarındaki hükümlerin verdiği yetki ve sorumluluklar çerçevesinde, Oda'mız Meclisi ile ilgili kurum ve kuruluşlara sunulmak üzere, denizcilik sektörümüzü ilgilendiren ve 31.12.2015 itibariyle alınan sayısal bilgileri ve bunların analizini kapsayan bir şekilde hazırlanmıştır.**

**Rapor; 3 ana bölümden oluşmaktadır.**

**Birinci bölümde; Dünya genelinde denizcilik sektörü ile ilgili olan gelişmelere yer verilmiştir. Bu bölümde öncelikle, istatistikî bilgilerin ışığında, 2015 yılında yaşanan Dünya denizcilik piyasaları ve ticareti ile, uluslararası denizcilik politikaları incelenmiştir.**

**İkinci bölümde; Türk deniz ticaretinin doğrudan ve dolaylı içeriğine giren konular incelenmiştir. Bu kapsamda Türkiye'nin Deniz Ticaretindeki Gelişmeler başlığı altında deniz ticaret filusunun gelişimi incelenmiş ve diğer ülkeler ile karşılaştırması yapılmıştır. Takiben Denizyolu Taşımacılığında Gelişmeler başlığı altında Kabotaj ve uluslararası taşımacılık miktar ve yük cinslerine göre etüt edilmiş, Konteyner ve Ro-Ro taşımacılığı ve İstanbul yolcu taşımacılığı irdelenmiş, aynı bölüm içinde gemi inşa sanayii, limanlardaki gelişmeler, deniz turizmi, su ürünleri ve balıkçılık konularına da yer verilmiştir. Bölüm içinde Türk Boğazları ve deniz trafiği hakkında teknik bilgiler verilmiş, gemi geri dönüşüm endüstrisi, kumculuk, ve acente faaliyetleri hakkında bilgiler verilerek serbest bölgeler ve lojistik konusu irdelenmiş, son olarak da denizcilik eğitimi konusu ele alınmıştır.**

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

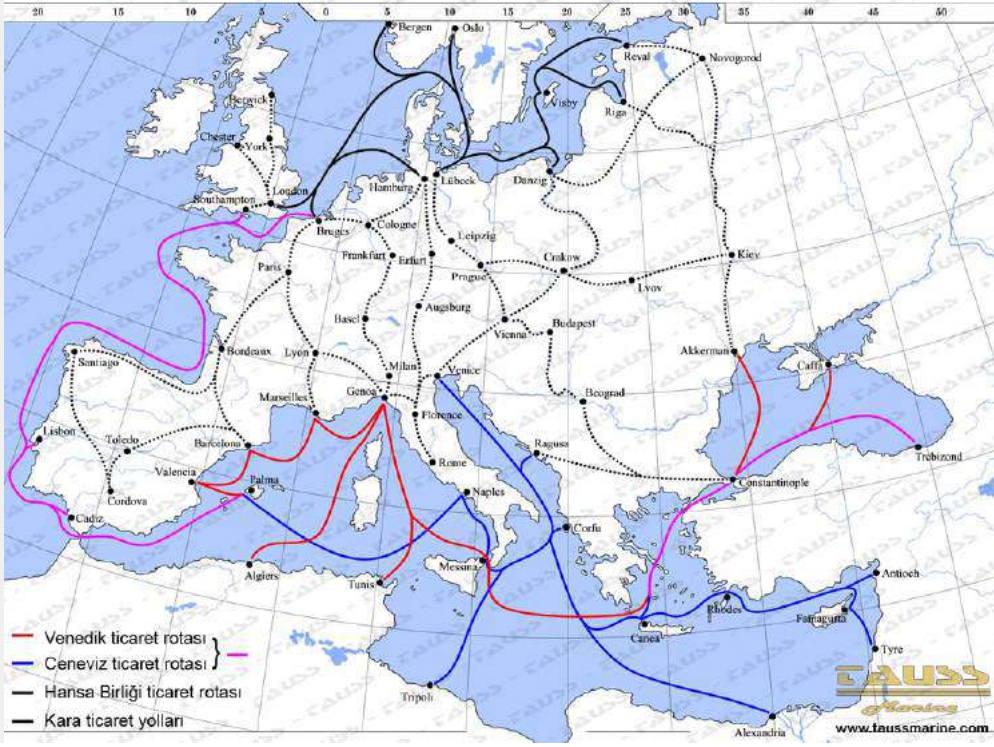
**Rapor; ilgililere mevcut durum hakkında somut ve kapsamlı bilgi verdiği gibi, araştırmacıların ileriye dönük değerlendirmelerine de ışık tutacak şekilde hazırlanmıştır.**

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

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



## AVRUPA KARA VE DENİZ TİCARET YOLLARI - XV. yy







## İÇİNDEKİLER



### 1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

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

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



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

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

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

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



### 3.BÖLÜM

#### DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

## TABLolar



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

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



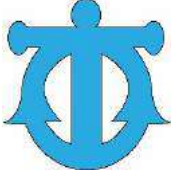
**TABLO 77: Yat Yatırım Belgeli İşletmeler**  
**TABLO 78: Yat İşletmesi Belgeli İşletmeler**  
**TABLO 79: Yat İşletmesi Belgeli Yabancı İşletmeler**  
**TABLO 80: Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekek Yerleri**  
**TABLO 81: Dünya Su Ürünleri Üretimi**  
**TABLO 82: Yıllar İtibariyle Su Ürünleri Üretimi (2000-2014)**  
**TABLO 83: Su Ürünleri Miktarı ve Değerleri**  
**TABLO 84: Su Ürünleri Üretim Miktarı**  
**TABLO 85: Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Türler**  
**TABLO 86: Avcılığı En Çok Yapılan Demersal Türler**  
**TABLO 87: Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Türler**  
**TABLO 88: Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı**  
**TABLO 89: 2000-2014 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları**  
**TABLO 90: İç Su ve denizlerimizde Türlere Göre Yetiştiricilik Üretimi**  
**TABLO 91: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri**  
**TABLO 92: 2002-2014 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İhracatı**  
**TABLO 93: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke**  
**TABLO 94: 2002-2012 Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İthalatı**  
**TABLO 95: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke**  
**TABLO 100: Balık Unu ve Yağı Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri Miktarı (TON)**  
**TABLO 101: Su Ürünleri Üretimi**  
**TABLO 103: İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve Aylara Göre Dağılımı 2014**  
**TABLO 104: Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve Aylara Göre Dağılımı 2014**  
**TABLO 105: Uluslararası Gemi Tipi Kodları**  
**TABLO 106: İstanbul Boğazından 2014 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği 2**  
**TABLO 107: Çanakkale Boğazından 2014 Yılından Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği**  
**TABLO 108: İstanbul Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistik Bilgiler**  
**TABLO 109: Çanakkale Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistik Bilgiler**  
**TABLO 110: Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı**  
**TABLO 111: 1. Bölge**  
**TABLO 112: 2. Bölge**  
**TABLO 113: 3. Bölge**  
**TABLO 114: 4. Bölge**  
**TABLO 115: Yıllar İtibariyle Odamız Merkez Ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimleri İle Gemi Acenteliği Seminerleri Katılımcı Sayıları**  
**TABLO 116: Odamız Merkez Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin İllere Göre Dağılımı**  
**TABLO 117: Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin İllere Göre Dağılımı**



## GRAFİKLER

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

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



## 1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

### DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARI

#### 1.1. Dünya Ekonomisinde 2015 Yılı Gelişmeleri ve 2016 Yılı Öngörülleri

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Güncel Öngörüler

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

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

**TABLO (1) Dünya Ekonomik Gelişimi (%)**

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

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

(1): Nisan 2015 WEO öngörülerini farkı.

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

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

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

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

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

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

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

**Kaynak: IMF WEO Update Ocak 2016**

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

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

### Revizyon Öngörüler

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

### Gelecekte Riskler

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



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

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

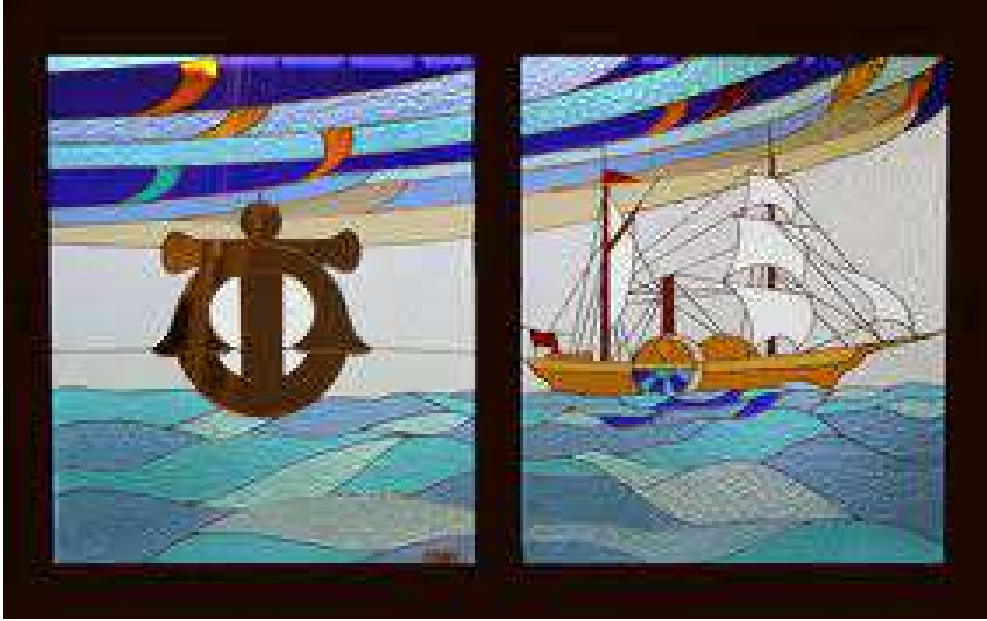
## Politika Öncelikleri

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

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

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

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



## 1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

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

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

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

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

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

**Kaynak: ISL January February 2016**

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

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

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

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

## 2. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU

### 3.1. Dünya Deniz Ticaret Filosu Analizi

#### ✚ Başlıca Denizci Ülkeler

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



#### ✚ Deniz Ticaretinde İlk On Ülke

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

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

**% Değişim**

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

*Kaynak: ISL Institute of Shipping Economics and Logistics 2015*

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

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

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

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

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

*Kaynak: ISL Institute of Shipping Economics and Logistics 2015*

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

#### **Deniz Ticaretinde İlk On Ülkenin Bayrak Sicili**

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

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

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

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



MARSHALL ISLANDS



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

### 🚩 İlk On Açık Sicil Bayrakları

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

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



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

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



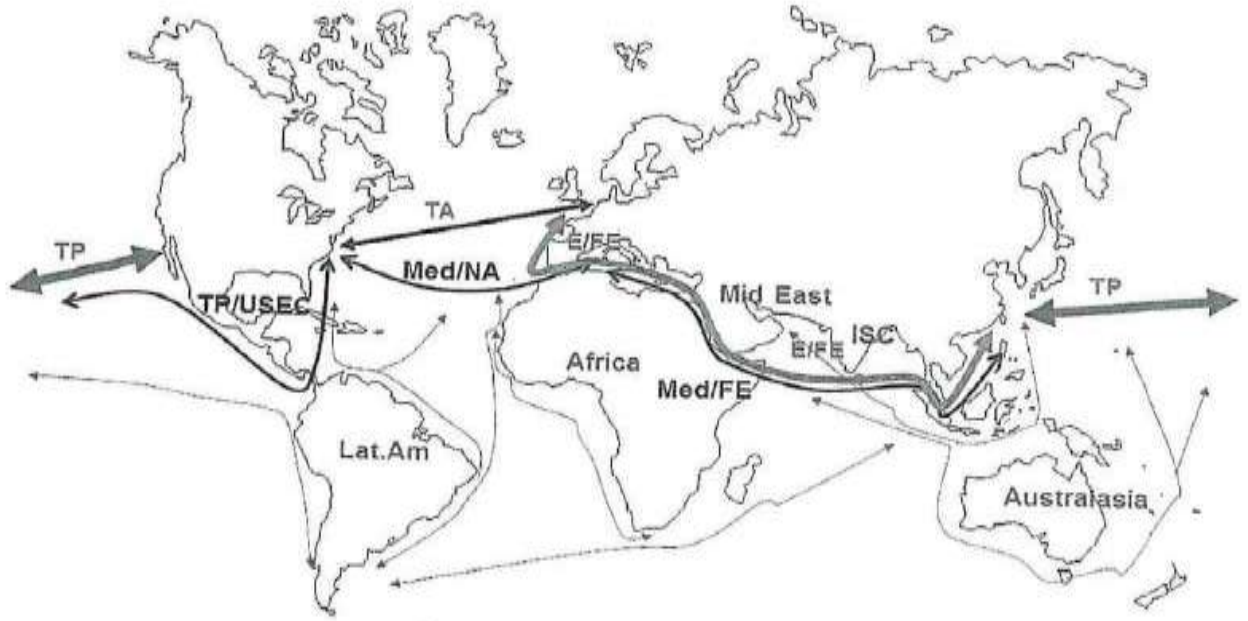
### Vanuatu Port Vila

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

## 3.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu Genel Gelişimi 2015 / 2016

### ✚ Ana Deniz Ticaret Rotaları

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



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

### 🚢 Global Deniz Ticaret Filosu ve Denizcilik Piyasaları Gelişimi

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

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

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

**TABLO (5) : Dünya Denizyolu Taşımacılığı**

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

**Kaynak:Clarkson ResearchWorld seaborne Trade Summary 2016**

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

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

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

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

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

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

**Kaynak:Clarkson ResearchWorld seaborne Trade Summary 2016**

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

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

**Kaynak:Clarkson ResearchWorld seaborne Trade Summary 2016**

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

### 3.3. Segmentlere Göre Dünya Deniz Ticaret Filosu

#### 3.3.1. Tanker Piyasaları



#### ✚ Arz ve Talep

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

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

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

**TABLO ( 8 ) Dünya Ham Petrol Talebi**

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

*Kaynak: clarkson Research spring 2016*

**TABLO ( 9 ) Dünya Ham Petrol Arzı**

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

*Kaynak: clarkson Research spring 2016*

### VLCC Piyasası

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

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

### **Suezmax Piyasası**

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

**TABLO(10): Dünya Tanker Filosu**

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

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

### **Aframax Piyasası**

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

### **Ürün Piyasası**

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

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

### 3.3.2. Dökmeyük Piyasaları



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

#### ✚ Arz ve Talep

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

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



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

**TABLO ( 11) Dünya Kuru Dökmeyük Taşımaları**

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

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

**TABLO (12) Dünya Kuru Dökmeyük filosu**

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

*Kaynak: Clarkson Research Spring 2016*

### Capesize Piyasaları

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

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

#### **✚ Panamax Piyasaları**

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

#### **✚ Handymax Piyasaları**

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

#### **✚ Handysize Piyasaları**

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

### **3.3.3. Konteyner Piyasası**



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

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

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

**TABLO 13 Dünya Konteyner Filosu**

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

### Arz ve Talep

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

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



### 3.3.4. Diğer Sektörler

#### **LNG LPG**

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

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

### **Kimyasal Tanker**

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

### **Multi Pur Pose MPP Piyasası**

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

### **Araba Taşıyıcılar**

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

### **Ro-RO / Yolcu Gemileri**

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

### **Kurvaziyer Sektörü**

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

### 3.3.5. Gemi İnşa Piyasası



#### ✚ Sipariş Trendi

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

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

#### ✚ Gemi İnşa aktiviteleri

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

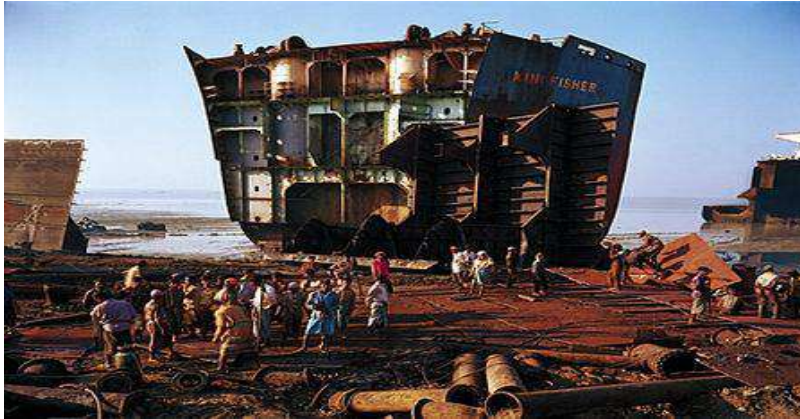
Kore tersaneleri Çin'in piyasa payını arttırmasına rağmen büyük tonajlı tanker ve mega konteyner gemisi siparişlerinde en büyük paya sahip olmaya ve tanker ve büyük tonajlı gaz

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

### **Geleceğe Bakış**

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

### **3.3.6. Geri Dönüşüm Endüstrisi**



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

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

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

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

#### **Kaynaklar :**

**ISL SSMR January/February 2016**  
**Clarkson Research Services Spring 2016**







## DÜNYA DENİZ TİCARETİ

### 2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

#### 2.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları

##### ✚ Yeni Denetleme Rejimi (New Inspection Regime – NIR)

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

##### ✚ Deniz Ticaret Odası "Project BRIDGE"

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

##### ✚ Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM) T.O.B.B. bünyesinde kurulmuş olup, sekretaryası Odamız tarafından sürdürülmektedir. KMDYT Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağı'nın üyesidir. KMDYTM'nin ana amacı, çevre dostu ve ekonomik bir taşıma metodu olan Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı kanalı ile Türk Denizciliğine ve ülke ekonomisine katkı sağlamaktır. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı web sitesi halen <http://www.shortsea.org.tr> adresinden hizmet vermekte olup, Ülkemiz ayrıca ESN

(European Shortsea Network) sistemi üyesidir. Brüksel’de düzenlenen “Kısa Mesafeli Denizyolu ve Deniz Otoyolları Odak Noktaları ve Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezleri” toplantılarına KMDYTM personelince katılım sağlanarak, toplantıda edinilen bilgiler, Sektörümüzle Odamız ve KMDYT web sitesi yoluyla paylaşılmaktadır.

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

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

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

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



## **2.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)**

Birleşmiş Milletler Teşkilatı’nın ihtisas organlarından olan IMO – Uluslararası Denizcilik Örgütü, Hükümetler Arası Denizcilik İstisari Teşkilatı (IMCO) adı ile 1948 yılında kurulmuş olup, Kuruluş Sözleşmesinde 1975 yılında yapılan bir değişikliğin yürürlüğe girmesiyle Teşkilatın adı 22 Mayıs 1982 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO–International Maritime Organization) olarak

değiştirilmiştir; merkezi Londra, İngiltere'dedir. Birleşmiş Milletler Teşkilatı'na Üye olan Türkiye de, IMO'ya üyedir.

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

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

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

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

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

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

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

*25 Kasım- 4 Aralık 2013 tarihlerinde Londra, İngiltere'de yapılan IMO 28. Genel Kurul Toplantısında Türkiye, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) daimi temsilcisi olarak, 2013 - 2015 dönemi için IMO Genel Kurul Başkanlığı'na seçilmiştir. Türkiye, IMO'ya katıldığı 25 Temmuz 1956 tarihinden beri ilk kez bu önemli görevi üstlenmiş olmaktadır. 2015 yılındaki 29. Genel Kurul'a kadar IMO Genel Kurul Başkanlığı'nı Dışişleri Bakanlığı'ndan Sn. Ünal ÇEVİKÖZ yürütmüştür. 23 Kasım – 2 Aralık 2015 tarihlerinde düzenlenen son Genel Kurul Toplantısında Sn. Ünal ÇEVİKÖZ, görevini İspanya Krallığı IMO Daimi*

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

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

#### **✚ VIMSAS (IMO Üye Devlet Denetim Programı)**

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

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

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

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

UDHB internet sitesi:

[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DISGM/tr/Belgelik/Guncel\\_Haber/20131011\\_113806\\_66968\\_1\\_67502.html](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/Belgelik/Guncel_Haber/20131011_113806_66968_1_67502.html)

Bu denetimde, UDHB haricinde, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı (SHOD) ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ziyaret edilmiş olup, Ülkemiz VIMSAS denetiminden başarı ile çıkmıştır.

#### **Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labor Convention –MLC)**

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

Sözleşmenin;

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

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

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

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

### ➤ **Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi**

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

### ➤ **Konteyner Ağırlık Ölçümü**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### ➤ **E-Navigasyon**

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

Diğer taraftan, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), emniyetli seyir için zorunlu olan, kıyıda bulunan veri ve sistemlerin geminin sistemleriyle uyumlu hale getirilmesi ve bütünleştirilmesinin gemide bulunan cihazlar için kontrol edilemeyen hatalar ve yanlışlar getirilmesi riski taşıyabileceğinden endişe etmektedir. E-navigasyon dâhilinde gönderilen/alınan bilgilerin güvenilirliğini temin edecek etkin önlemler olmadıkça, gemiler güvenilir ve güvenli olmayan bilgiler arasında ayırım

yapma yeteneğine sahip olmaksızın, güvenilir, şüpheli ve potansiyel olarak riskli bilgiler ortaya çıkması tehlikesinin mevcut olabileceğine dikkat çekilmektedir.

### ➤ **INMARSAT – B Hizmeti Aralık 2016’ya Kadar Sürdürülecek**

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

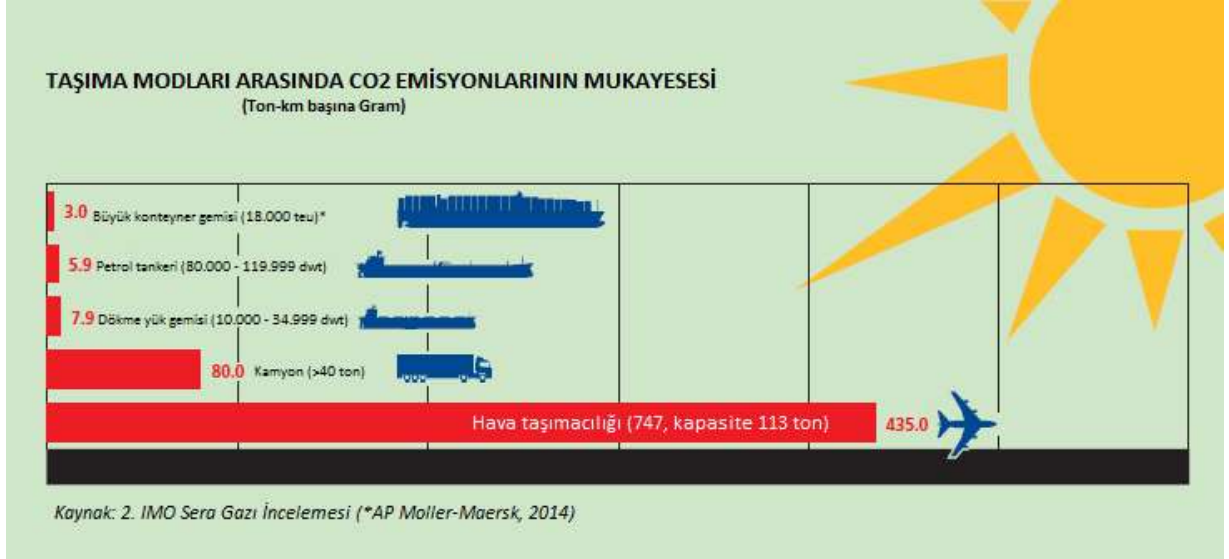
Bu uzatma, önemli sayıda geminin INMARSAT – B’yi kullanmayı sürdürmesi ve alternatif hizmetlere geçmek için zamanın yetersiz oluşu dolayısıyla yapılmıştır. **INMARSAT’ın 30 Aralık 2016’dan itibaren, terminalden GMDSS tehlike bildirim fonksiyonu dahil, tüm INMARSAT – B hizmetlerinden çekileceğinin dikkate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

### **Deniz ve Çevre Korunması Faaliyetleri**

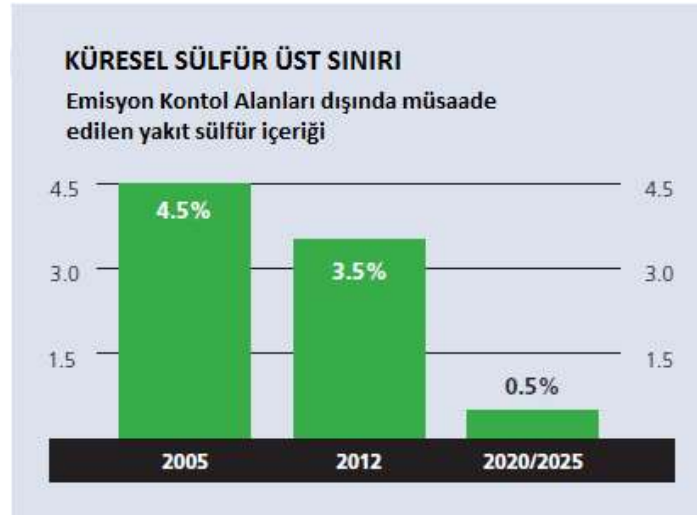
Ülkemiz deniz taşımacılığı sektöründe deniz emniyetini ve çevresini tehdit eden olasılıkları ortadan kaldırmak ya da en aza indirmek için Uluslararası Denizcilik Örgütü(IMO)’nün kural ve tavsiyelerinin uygulanması ile AB Müktesebatına uyum faaliyetleri sürdürülmekte ve ayrıca Ulusal mevzuatımız takip edilmektedir. **MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve Ek’lerine** taraf olunmuş, diğer önemli Sözleşmelere ise taraf olma süreci devam etmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında;

“**MARPOL EK-VI**” (Gemilerdeki Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar) kapsamında, Gemilerin enerji verimliliğine yönelik yeni uygulamaları olan, “*Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi-EEDI* ve 400 GT ve üzeri mevcut tüm gemiler için 01.01.2013 tarihinden itibaren “*Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı-SEEMP* İşletim Planlarının, uluslararası sefer yapan gemilerde de, “*Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası-IEEC*” düzenlenmesi gerektiği konuları hakkında, uygulamada sıkıntı yaşanmaması ve yeni döneme hazırlıklı olunması açısından, “Gemi Kaynaklı Emisyonların Azaltılması” ile ilgili olarak üyelerimize, “Eko Gemi” başlığı altında bilgilendirme yapılmıştır. Enerji verimliliği uygulamaları ile ilgili teknik işbirliği ve teknoloji transferi için hazırlanan çalışmalar takip edilmektedir.





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



Kaynak: ICS 2015 Yıllık Bülteni

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

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

yaklaşımları hakkında haber çevirileri yapılarak konu hakkında Sektörümüz bilgilendirilmektedir.

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

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

**“MARPOL EK-V”** (Gemilerden Çıkan Süprüntüler/Katı Çöpler İle Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar) uyarınca; Akdeniz’e kıyısı bulunan ve Türkiye’nin de dâhil olduğu MARPOL 73/78 Ek-V ve MEPC 172(57) kararıyla, Akdeniz 1 Mayıs 2009’dan itibaren özel alan ilan edilmiş ve çöp boşaltımı yasaklanmış ayrıca, MEPC-62 inci Dönem Toplantısında alınan MEPC.201(62) Kararı ile MARPOL EK-V Değişimleri kabul edilmiş olup değişiklikler 01.01.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. MARPOL Ek-V kapsamında; Türk Bayraklı gemilerde tutulması gereken kayıtlar için gerekli *“Çöp Kayıt Defteri”* ne ait değişiklikler, Odamızca hazırlanmış ve üyelerimize duyurulmuş olup, muhtemel değişiklikler takip edilmektedir.

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

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

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

**“BUNKER 2001”** (2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi)’e taraf ülkelerin; limanlarına gelen 1000 GT üzeri tüm gemilerden sertifika istendiği, Sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin sicillerine kayıtlı gemilerin, sözleşmeye taraf ülkelerin ilgili otoritelerinden sertifika edindikten sonra taraf ülke limanlarında ticari faaliyette bulunabileceklerdir. Bunker Sözleşmesi’ne, 15 Mart 2013 tarihinde taraf olunmuş olup 12 Aralık 2013 tarihinde Türkiye’de yürürlüğe girmiştir. Keza, *Bunker 2001 Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların*

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

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

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

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

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

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

## IMO Kapsamında Ülkemizde Yapılan Çalışmalar ve Sürdürülen Projeler:

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

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

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

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

### **Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri (GTHS)**

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

### **İzmit GTHS**

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

### **İzmir GTHS**

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

## Mersin GTHS

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

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

### ➤ AIS Sistemi

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



### Türk Arama Kurtarma Sınır Haritası

#### ➤ Türk Arama ve Kurtarma Sistemi (Turkish Sar System)

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

#### ➤ COSPAS-SARSAT Sistemi

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

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

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

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

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

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

#### **➤ Arktik (Kuzey Kutbu) Bölgede Yeni Deniz Yolu**

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

Yeni Arktik deniz yollarının açılması, Kanada-Rusya, Asya-Kuzey, Amerika-Avrupa arasındaki mesafeleri önemli ölçüde kısaltacaktır. 2050 yılına kadar Asya ve Avrupa arasındaki toplam konteyner ticaretinin % 10'unun bu rota üzerinden yapılacağı tahmin edilmektedir.

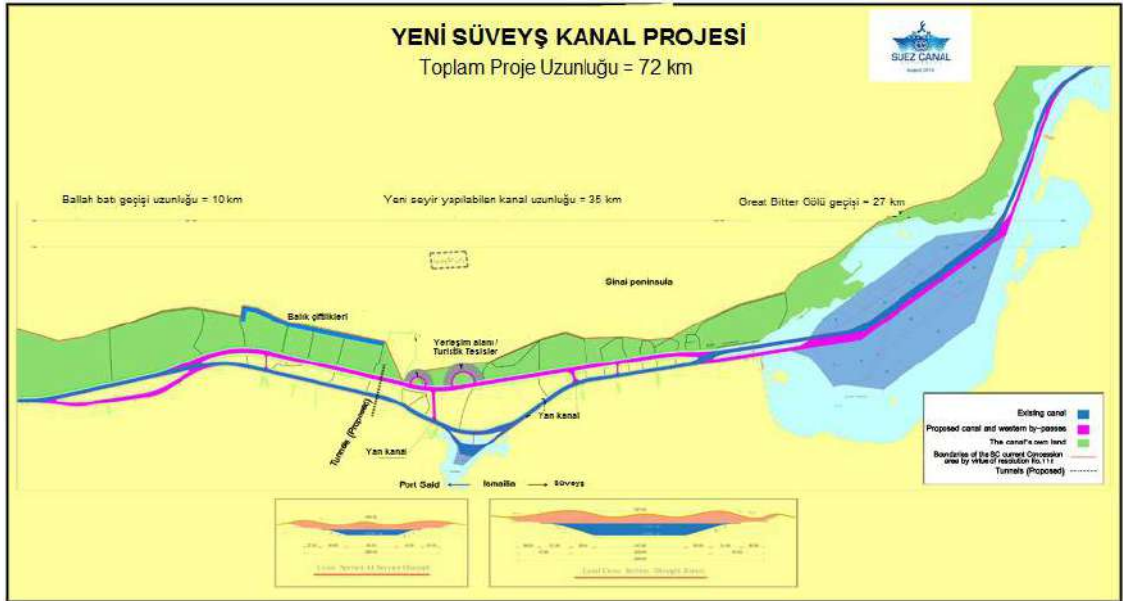
Bölgenin gemi trafiğinde beklenen yüksek artışın bölge için ciddi çevresel zararlara sebep olabileceği nedeniyle, güvenlik ve çevresel konuları kapsamak üzere uluslararası alanda düzenlemeler yapılması ile ilgili çalışmalar sürdürülmektedir. IMO tarafından bu kapsamda POLAR Kod kabul edilmiş ve Üyelerimize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

## ➤ Antarktika (Güney Kutbu)

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

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

## Süveyş Kanalı



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

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

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

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

## Panama Kanalı

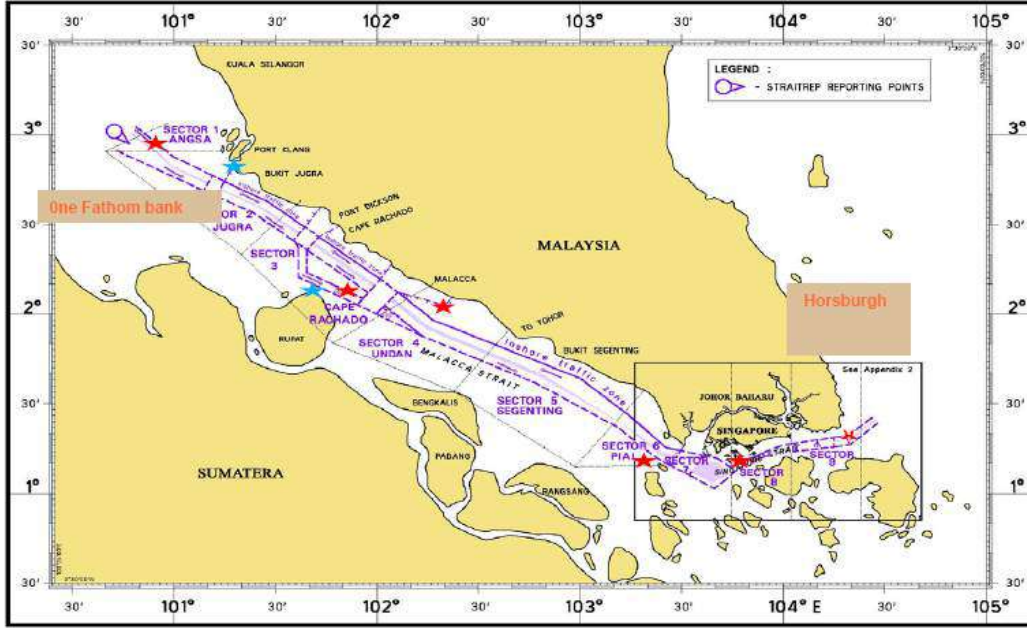


Panama Kanalı'nın Genişletilmesi Projesi, kanalın orijinal inşasından bu yana en büyük projedir. Proje, kanal boyunca, devam eden yeni inşa edilmiş lokların içerisinde geçerek, su yolu kapasitesini ikiye katlayacak yeni bir trafik hattı oluşturacaktır.

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



## Malaka (Malacca) ve Singapur Boğazları



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

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

### ➤ IMDG Kodu

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



### 2.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

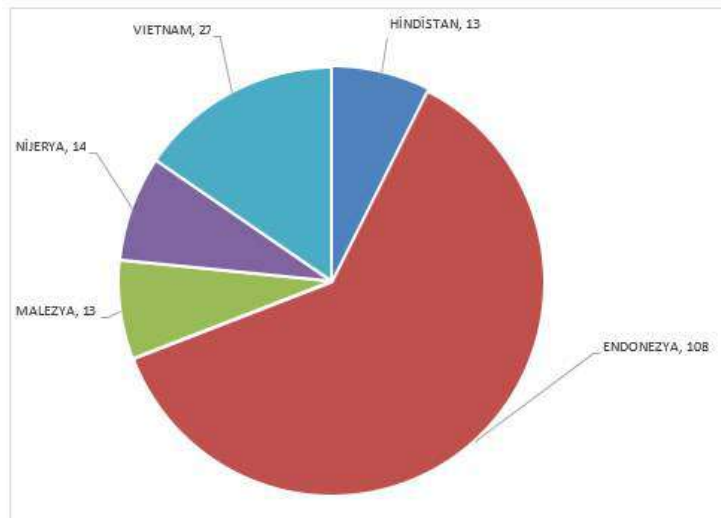
Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), merkezi Londra, İngiltere’de olan ve deniz ticaretinde IMO, ILO, UNCTAD gibi çeşitli uluslararası kuruluşların faaliyetlerini yakından izleyen, bu kuruluşlara zaman zaman danışmanlık yapan ve herhangi bir ülkede deniz ticaretinin uluslararası uygulamasına aykırı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

**ICS Armatörler için başlıca uluslararası ticari birlik olup, denizcilikle alakalı düzenlemeler, işletme ve hukuk kapsamındaki sorunlarla ilgilidir. Uluslararası Denizcilik Federasyonu (ISF) ise armatörlere ait uluslararası işverenler örgütü olup, iş ve işçi meseleleri, eğitim sorunları ile ilgilidir. ICS ve ISF’nin üyeleri 36 ülkeden tüm sektörler ve taşıma sınıflarını temsil eden ulusal armatörler birliklerinden oluşmaktadır. ICS ve ISF’in birleşmesi 1 Haziran 2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, ICS’e üye olan Odamız, 2010 yılı içinde ISF’e de katılmak için başvuruda bulunmuş ve Şubat 2011’de ICS ve ISF’e tam üye olmuştur.**

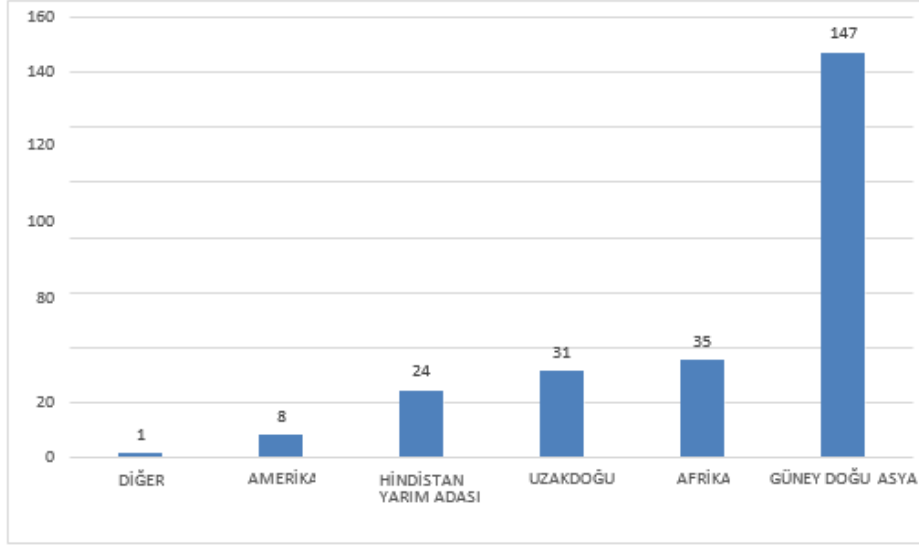
### 2.4. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

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

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



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



### **Güneydoğu Asya ve Hindistan Yarımadası**

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

**Endonezya:** Tanjung Priok – Jakarta, Bintan Adası, Dumai, Muara Berau, Karumun Adası, Nipah ve Belawan demirleme sahası ve çevresinde Deniz Haydutluğu vakalarında, Deniz Haydutlarının ateşli silahlar ve kesici aletler kullandıkları, gemilere çıkış için genellikle gece saatlerini seçtikleri, fark edildikleri ve gemi tarafından alarm verildiği takdirde ise gemi mürettebatı ile karşılaşmadan kaçtıkları rapor edilmiştir. Birçok saldırının rapor edilmeden geçirilmiş olabileceği belirtilmektedir. Endonezya Deniz Polisi ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi arasındaki görüşmeler olumlu sonuç vererek Endonezya Hükümetini harekete geçirmiş ve bir dizi önlem almasını sağlamıştır. Bunlardan biri olarak bölgede demirleme niyetinde olan gemilere, Endonezya Deniz Polisinin devriye gezdiği aşağıda belirtilen mevkiilerin önerildiği belirtilmektedir.

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

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

**Malaka Boğazı:** Temmuz 2005 yılından bu yana bölgedeki kıyı devletleri tarafından icra edilen etkin kontrol devriye faaliyetleri neticesinde Deniz Haydutluğu vakalarında büyük oranda azalma görülmüştür. Gemilerin Malaka Boğazından geçişlerinde etkin bir gözetleme yapmaları tavsiye edilmektedir. Bölgedeki devriye hizmetinin ne kadar daha devam edeceği ile ilgili herhangi bir bilginin şu an itibarıyla mevcut olmadığı bildirilmektedir.

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

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

**Vietnam:** Vung Tau ve Ho Chi Minh: Gemilere, özellikle demirdeyken yapılan saldırılarda artış olduğu görülmektedir.



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

### Afrika ve Kızıldeniz

**Nijerya:** Bölgedeki Deniz Haydutlarının silahlı ve agresif oldukları, kıyı boyunca, nehirlerde, demirleme alanlarında, limanlarda ve çevresinde gemilere soygun düzenledikleri, mürettebatı rehin aldıkları rapor edilmektedir. Saldırıların kıyıda yaklaşık 170 deniz mili mesafe içerisinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Meydana gelen vakaların çoğunda Deniz Haydutları'nın gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıkları ve gemiyi yağmaladıkları; yükün, genellikle de yakıtın bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir. Genel olarak tüm Nijerya kıyıları ve açığı halen riskli olup, gemi mürettebatının yaralanması ile neticelenen olayların yaşandığı hadiseler mevcuttur. Birçok saldırı rapor edilmeden geçirilmiş olabilir. Geçmişte Apapa bölgesinde de saldırılar rapor edilmiştir. Nijerya limanlarına gitmeyecek olan gemilerin mümkün olduğunca bu sulardan uzak geçiş yapmaları önerilmektedir.

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

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

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

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



tavsiye edilmektedir.

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

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

Somali ile ilgili Deniz Haydutluğu vakalarında düşüş yaşandığı ancak Kızıldenizin Güneyi / Bab el Mandeb/ Aden Körfezi / Yemen/ Somali Kıyıları'nın Kuzeyi/ Arap Denizi/ Oman Körfezi'nde saldırı riski tam anlamıyla ortadan kalkmadığı için, gemilere En İyi Yönetim Uygulama Kılavuzu 4'ü (Best Management Practice 4 – BMP 4) uygulamalarını tavsiye edilmektedir. Öncesinde Kenya açıklarında, Tanzanya, Seychelles, Madagaskar, Mozambik, Hint Okyanusu ve Hindistan'ın Güney ve Batı Kıyıları ile Maldivlerin Batısında, Doğu Afrika Kıyı hattında Deniz Haydutluğu vakaları rapor edilmiştir.

Somali Deniz Haydutları' nın ana gemi olarak kullanılmaya başlanan ele geçirdikleri balıkçı tekneleriyle ve bunlar üzerinden Somali açıklarında küçük ağaç sürat teknelerini denize indirmek suretiyle, otomatik silahlarla ve roket atarlarla gemilere saldırılarda buldukları bildirilmektedir. Gemi Kaptanları ve Armatörlerin BMP'nin son prosedür uygulamalarını takip etmeleri, Yüksek Riskli Bölgelere (HRA) girmeden önce gerekli tedbirleri almaları, uyarıları takip etmeleri ve tehditlerin erken tespitini sağlamak için eldeki tüm imkanlar kullanılarak 24 saatlik etkin bir vardiya tutulması gerekliliğine vurgu yapılmıştır. Şüpheli görülen durumların erken bildirimini çevredeki Gemi Kaptanları ve Silahlı Güvenlik Personellerinin mevcut tehlikelerden haberdar olup (küçük tekne ve balıkçılardan uzak geçmek) ona göre hareket tarzı belirlemeleri hususunda hayati önem taşıdığı göz önünde bulundurulmalı, gerektiğinde ilgili yetkililerden yardım istenmelidir.

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

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

### **Güney ve Orta Amerika ve Karayipler**

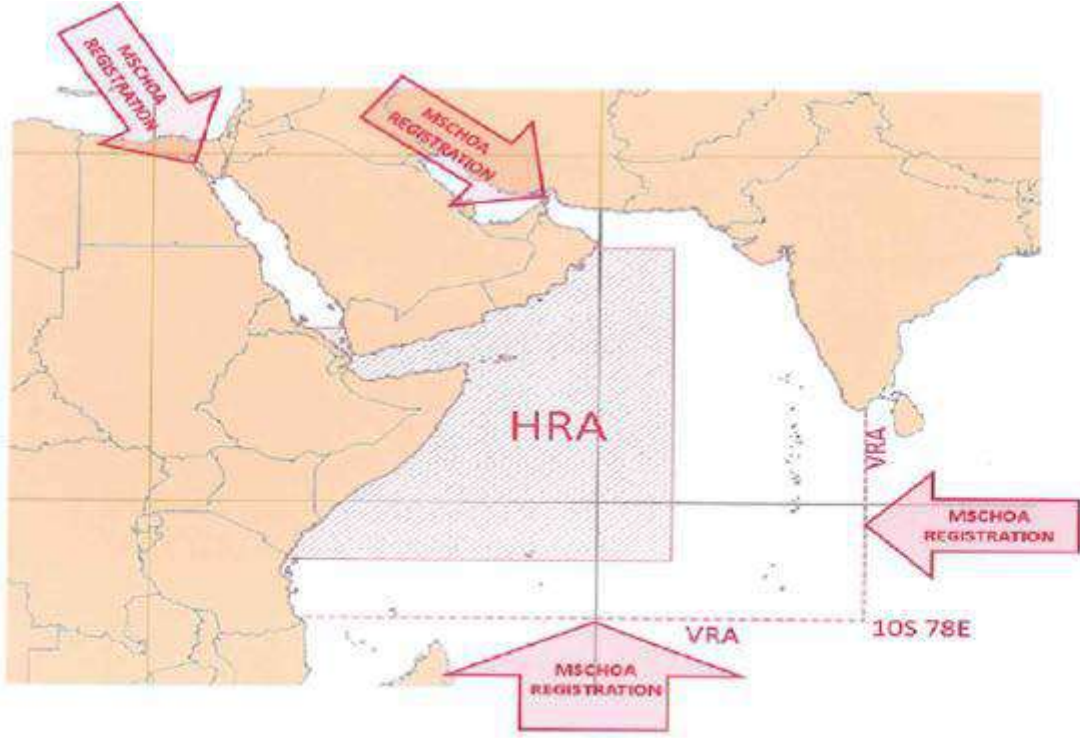
**Ekvador Cumhuriyeti:** Saldırıların durduğu fakat tedbirli olunması gerektiği bildirilmektedir.

### **Yüksek Riskli Bölge Revizyonu**

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

Kızıldeniz'de :	15 <sup>0</sup>	Kuzey Enlemi
Umman Körfezinde:	22 <sup>0</sup>	Kuzey Enlemi
Doğu Sınırı:	065 <sup>0</sup>	Doğu Boylamı

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



**Sınırları belirlenen yeni Yüksek Riskli Bölge (HRA) Haritası**

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

## **Vakaların Bildirilmesi:**

Gemilerin daima dikkatli olmaları gerektiği, meydana gelen deniz haydutluğu saldırı ve girişimlerini Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi (IMB Piracy Reporting Centre)'ne rapor etmeleri istenmektedir.

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

**E-posta: [imbkl@icc-ccs.org](mailto:imbkl@icc-ccs.org)**

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

---

## **Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Güvenlik Yardım Hattı**

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

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

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

**Tel: +60 3 2031 0014 Faks: +60 3 2078 5769 E-posta: [imbsecurity@icc-ccs.org](mailto:imbsecurity@icc-ccs.org)**

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

**E-posta: [imbkl@icc-ccs.org](mailto:imbkl@icc-ccs.org)**

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

Deniz Haydutluğu Konusundaki Önemli İrtibat Noktaları Aşağıda Sunulmaktadır:

**T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**

**Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi:**

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

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

**Teleks: + 607 44 144**

**Inmarsat C Teleks : 0 583 427 12 23 24**

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

**Uydu Tel Faks: +873 76 41 42 269**

---

## **Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Harekat Merkezi**

**Harekat Merkezi:**

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

**Fax: + 90 312 417 30 65**



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

---

**IMEAK Deniz Ticaret Odası**  
**İlgili Personel:** Serkan İNAL  
**Tel:** +90 212 252 01 30 (157)

---

**Deniz Güvenliği Merkezi Afrika Boynuzu (MSCHOA):**  
www.mschoa.eu  
[postmaster@mschoa.org](mailto:postmaster@mschoa.org)

---

**Birleşik Krallık Deniz Ticaret Örgütü (UKMTO):**  
**Cdr. David BANCROFT**  
**Tel:** +971 50 552 3215 +971 50 552 6007  
**Teleks:** (51) 210473  
**E-posta:** ukmtodubai@hotmail.com

---

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

www.ics-ccs.org  
**Tel:** +60 3 2078 5763  
**24 saat acil yardım hattı:** +603 2031 0014  
**Faks:** +603 2078 5769  
imbkl@icc-ccs.org / imbsecurity@icc-ccs.org / piracy@icc-ccs.org  
**Teleks:** MA 34199 IMBPCI  
**ICC IMB Asya Bölge Ofisi:**  
PO Boz 12559, Kuala Lumpur  
507882, Malezya

## **2.5. Yasadışı Mülteci Faaliyetleri**

### **🚦 Göçmen ve Mülteci Faaliyetleri**

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

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

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

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

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

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

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

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

## 🚩 Ege'de Yürütülen Arama Kurtarma Faaliyetleri



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

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

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

### 🚩 **Yasadışı Mültecilik Faaliyetleri Önemli İtribat Noktaları**

#### **SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI**

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

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

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

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

---

## T.C İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü:

### Acil Yardım Hattı: ALO 157

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

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

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

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

### Genel Müdürlük

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

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

**Fax:** 0312 422 09 00

**E-Posta :** [gocidaresi@goc.gov.tr](mailto:gocidaresi@goc.gov.tr)

---

### Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (UNHCR)

[www.unhcr.org](http://www.unhcr.org)

Tel: +41 22 739 8111

Ülkelere göre UNCHR ofisleri iletişim bilgilerine [www.unhcr.org/contact](http://www.unhcr.org/contact) adresinden ulaşılabilir.

---

**Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği Türkiye Temsilciliği:**

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

Telefon: 409 70 75

Faks: 441 21 73

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

Bayan Carol BATCHELOR/ 01 Haziran 2010 /Temsilci

---

**IMEAK Deniz Ticaret Odası**

İlgili Personel: Serkan İnal

Tel: +90 212 252 01 30 (157)

---

**Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO):**

[www.imo.org](http://www.imo.org)

Tel: +44 207 735 7611

E-posta: [info@imo.org](mailto:info@imo.org)

Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine (RCCs)

Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminden (GISIS)

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

---



## 2. TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ

### 2.1. 2015 Yıllı Türkiye Ekonomisindeki Gelişmeler ve 2016 Yılı Öngörülleri

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Kaynak: TCMB Enflasyon Raporu 2016/1**





## 2.2. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER

### 2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

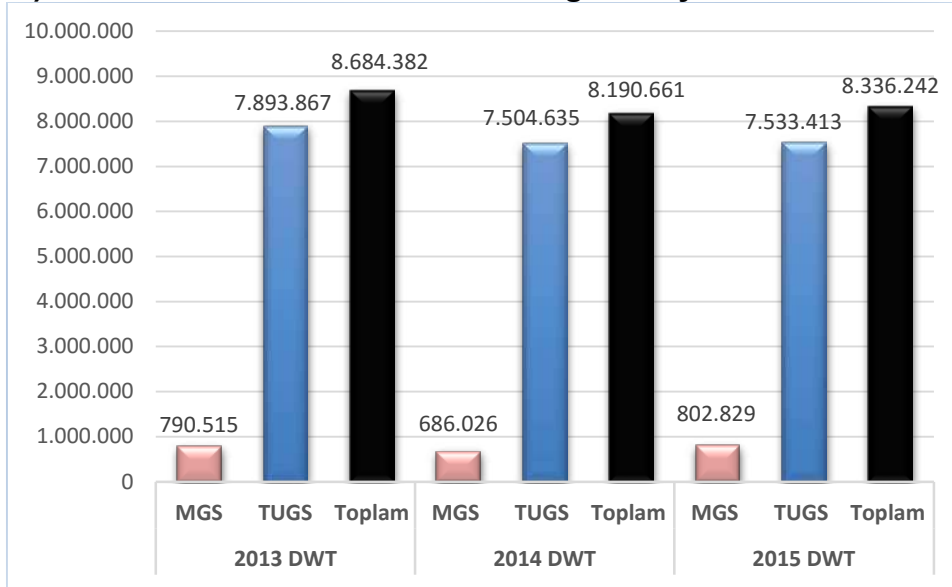
Her Hakkı Saklıdır.İMEAK DTO

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

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

Her Hakkı Saklıdır. İMEAK DTO

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



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

Gemi Tipleri	2013 DWT			2014 DWT			2015 DWT		
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam
KURU YUK GEMİSİ	76.521	1.220.040	1.296.561	44.892	1.153.667	1.198.559	76.368	1.099.945	1.176.313
DOKME YUK GEMİSİ	444.930	3.907.485	4.352.415	456.118	3.724.109	4.180.227	456.118	3.604.146	4.060.264
KONTEYNER	194.525	595.841	790.366	155.194	686.341	841.535	224.283	739.929	964.212
KURUYUK-KONTEYNER	2.356	132.664	135.020	2.356	113.756	116.112	2.356	120.955	123.311
KONTEYNER/RO-RO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PETROL TANKERİ	23.757	1.167.113	1.190.870	7.069	1.009.010	1.016.079	7.069	1.158.532	1.165.601
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	24.701	508.778	533.479	1.638	438.490	440.128	1.638	425.645	427.283
ÜRÜN TANKERİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LPG TANKERİ	0	35.029	35.029	0	30.789	30.789	0	39.389	39.389
ASFALT TANKERİ	2.770	0	2.770	2.770	39.936	42.706	2.770	39.936	42.706
RO-RO GEMİSİ	0	217.509	217.509	0	225.828	225.828	0	232.089	232.089
RO-RO FERRY-YOLCU	0	29.342	29.342	0	19.679	19.679	0	18.471	18.471
FERİBOT	0	7.870	7.870	0	7.971	7.971	2.314	19.442	21.756
TREN FERİSİ	6.668	0	6.668	1.660	0	1.660	1.660	0	1.660
TREN FERRY/RO-RO	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	9.800	5.742	15.542	7.297	3.016	10.313	3.761	9.742	13.503
BALIKCI GEMİLERİ	0	568	568	0	569	569	0	569	569
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	16.897	16.897	0	4.200	4.200	0	5.990	5.990
SEHIR HATLARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEHIR HATLARI ARABALI	3.093	20.893	23.986	2.755	19.206	21.961	441	6.291	6.732
ROMORKOR	1.394	2.056	3.450	0	2.028	2.028	0	2.028	2.028
HİZMET GEMİLERİ	0	19.774	19.774	4.277	19.774	24.051	24.051	4.048	28.099
<b>Toplam :</b>	<b>790.515</b>	<b>7.893.867</b>	<b>8.684.382</b>	<b>686.026</b>	<b>7.504.635</b>	<b>8.190.661</b>	<b>802.829</b>	<b>7.533.413</b>	<b>8.336.242</b>

Tablo (16) 'da Türk Deniz Ticaret filosunun gemi tipleri dikkate alınarak Milli Gemi Sicili ile Türk Uluslararası Gemi Sicili dwt gelişimleri incelenmiştir. Filomuz dwt olarak, 2013-2014 arasında % 5.7 düşmüş, 2014-2015 arasında ise % 1.8 ile artış olmuştur.

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



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

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

1000 GT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 593 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2015 itibariyle 26,38'dir.

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

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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

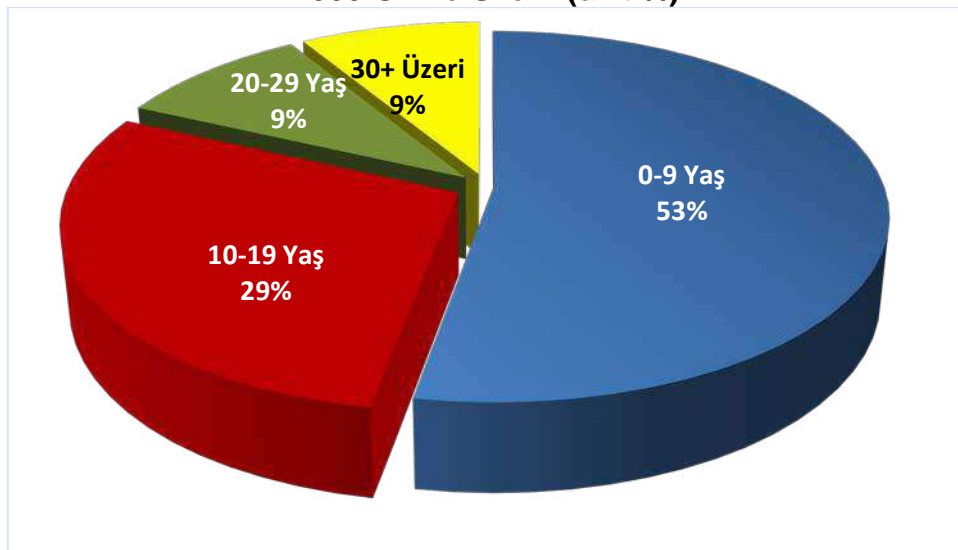
Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tablosu Tablo (18)'de incelendiğinde, toplam 593 adet ve 8.336.242 Dwt'luk filonun,

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

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

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

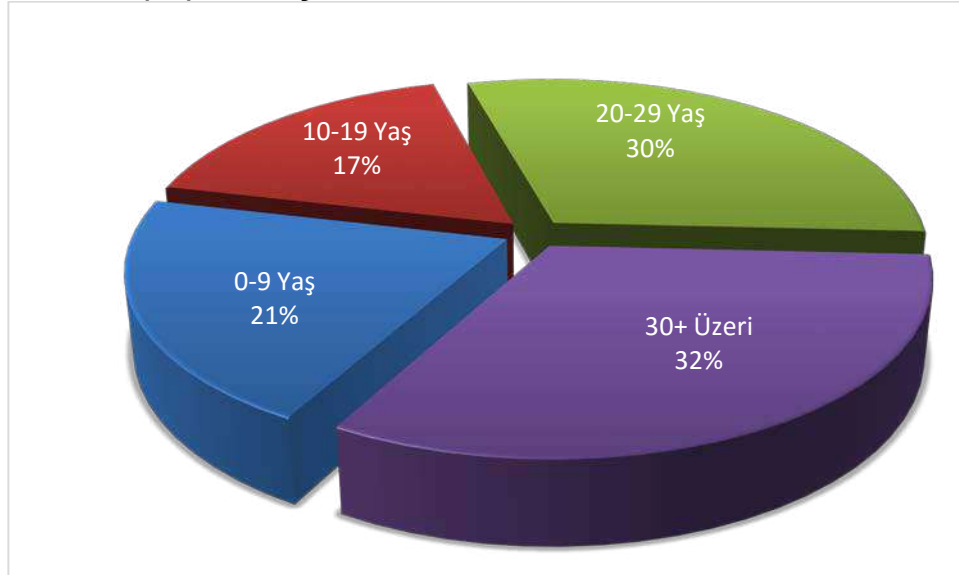
Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 34,91'ini oluşturan 207 adet ve 1.176.313 Dwt'luk Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ; Tablo (19)

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

Tonaj Grupları	Tablo (19) Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ Üzeri			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
1500-5999	28	129.059	53,23	18	65.649	32,57	37	133.820	37,97	65	214.572	56,50	148	543.100
6000-9999	5	33.960	14,01	11	86.039	42,69	12	90.892	25,79	14	102.168	26,90	42	313.059
10000-34999	6	79.455	32,77	0	0	0,00	4	80.942	22,96	5	63.066	16,60	15	223.463
35000-52999	0	0	0,00	1	49.865	24,74	1	46.826	13,28	0	0	0,00	2	96.691
53000-79999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
80000-119999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
120000+	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
<b>Genel Toplam</b>	<b>39</b>	<b>242.474</b>	<b>100</b>	<b>30</b>	<b>201.553</b>	<b>100,00</b>	<b>54</b>	<b>352.480</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>379.806</b>	<b>100,00</b>	<b>207</b>	<b>1.176.313</b>

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

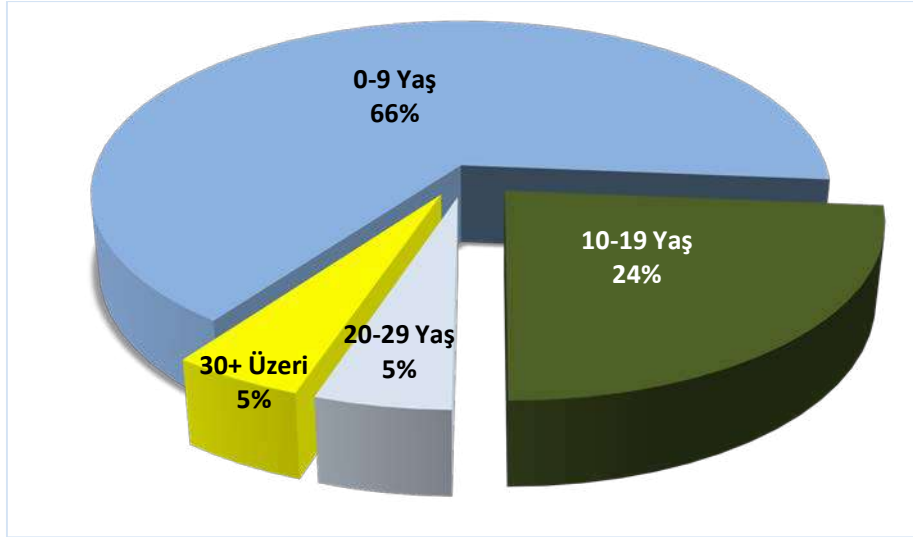
Tablo (20) 'de 85 adet ve 4.060.264 Dwt'luk Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

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

Tonaj Grupları	Tablo (20) Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ve üzeri			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
1500-5999	0	0	0,00	0	0	0,00	1	4.213	2,08	0	0	0,00	1	4.213
6000-9999	2	13.201	0,49	0	0	0,00	0		0,00	0	0	0,00	2	13.201
10000-34999 (HandySize)	10	266.704	9,90	7	158.959	16,44	4	116.725	57,51	9	197.273	100,00	30	739.661
35000-52999 (HandyMax)	2	70.603	2,62	10	487.299	50,39	2	82.040	40,42	0	0	0,00	14	639.942
53000-79000 (Panamax)	25	1.488.889	55,29	5	320.889	33,18	0	0	0,00	0	0	0,00	30	1.809.778
80000-119999 (CapeSize)	6	515.059	19,13	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	6	515.059
120000 + (Large Size)	2	338.400	12,57			0,00			0,00			0,00	2	338.400
<b>Genel Toplam</b>	<b>47</b>	<b>2.692.866</b>	<b>100</b>	<b>22</b>	<b>967.147</b>	<b>100,00</b>	<b>7</b>	<b>202.978</b>	<b>100</b>	<b>9</b>	<b>197.273</b>	<b>100,00</b>	<b>85</b>	<b>4.060.264</b>

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

### GRAFİK (15) : Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması



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



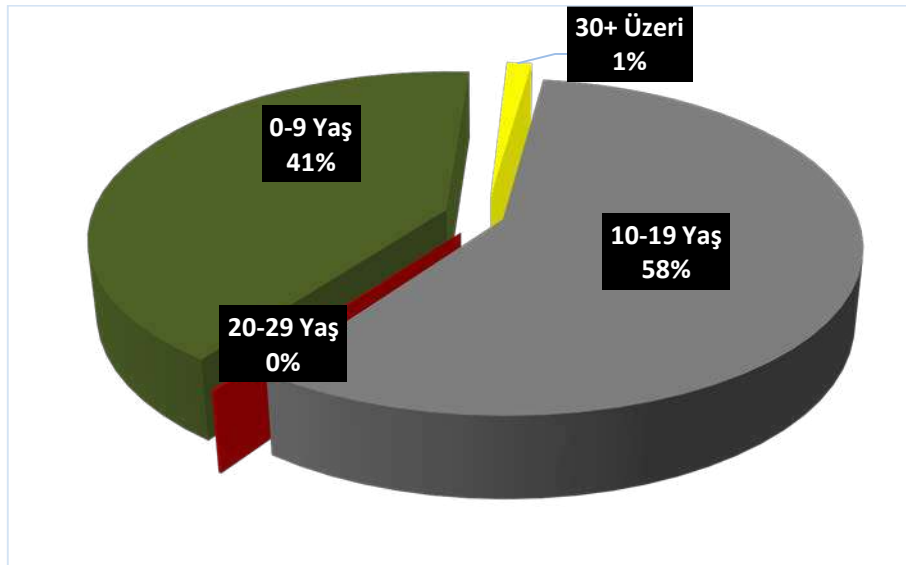
Tablo (21) 'de 24 adet ve 1.165.601 Dwt'luk Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 473.479 Dwt'luk 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 673.776 Dwt'luk 11 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 2.879 Dwt'luk 1 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 15.467 Dwt'luk 5 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (21) Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GT ve Üzeri													
	0 - 9 Yaş			10 - 19 Yaş			20 - 29 Yaş			30 + Yaş			Toplam	
	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%	ADET	DWT	%	ADET	DWT
150 - 1499	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
1500 - 5999	3	9.096	1,91	7	28.795	4,29	1	2.879	181,69	5	15.467	100,00	16	56.236
6000 - 19999	1	13.581	2,85	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	1	13.581
20000 - 49999 (Product Tanker)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
50000 - 79999 (Panamax)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	3	450.802	94,65	4	644.981	96,13	0	0	0,00	0	0	0,00	7	1.095.783
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
300000 + (ULCC)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
<b>Toplam</b>	<b>7</b>	<b>473.479</b>	<b>100</b>	<b>11</b>	<b>673.776</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>2.879</b>	<b>100</b>	<b>5</b>	<b>15.467</b>	<b>100</b>	<b>24</b>	<b>1.165.601</b>

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

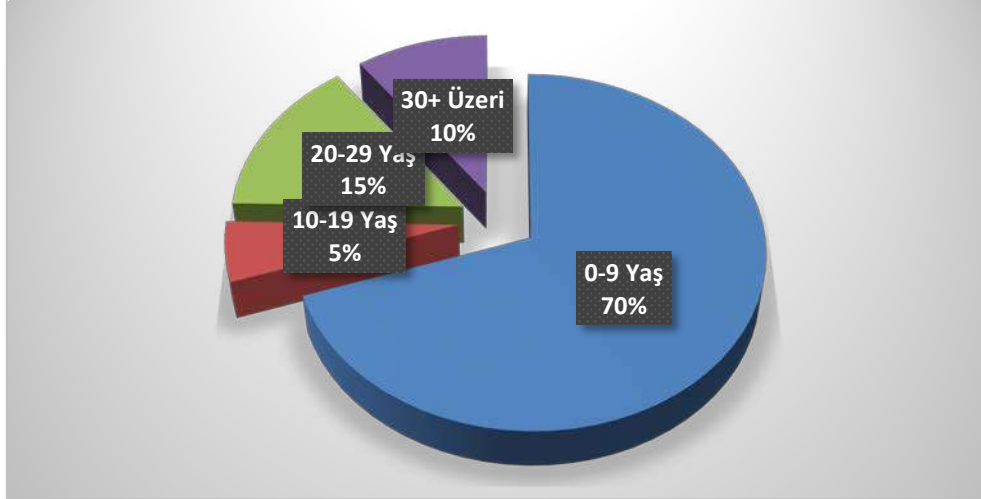
Tablo (22)'de 58 adet ve 427.283 DWT'luk Kimyasal Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 298.373 Dwt'luk 34 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 23.393 Dwt'luk 6 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 62.669 Dwt'luk 10 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 42.848 Dwt'luk 8 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (22) Kimyasal Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)													
	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 + Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150 - 1499	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
1500 - 5999	13	52.909	17,73	6	23.393	100,00	4	18215	29,07	5	16898	39,44	28	111.415
6000 - 19999	20	193.933	65,00	0	0	0,00	6	44454	70,93	3	25950	60,56	29	264.337
20000 - 49999 (Product Tanker)	1	51532	17,27	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	1	51.532
50000 - 79999 (Panamax)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
300000 + (ULCC)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
<b>Toplam</b>	<b>34</b>	<b>298.373</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>23.393</b>	<b>100,00</b>	<b>10</b>	<b>62.669</b>	<b>100,00</b>	<b>8</b>	<b>42.848</b>	<b>100,00</b>	<b>58</b>	<b>427.283</b>

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

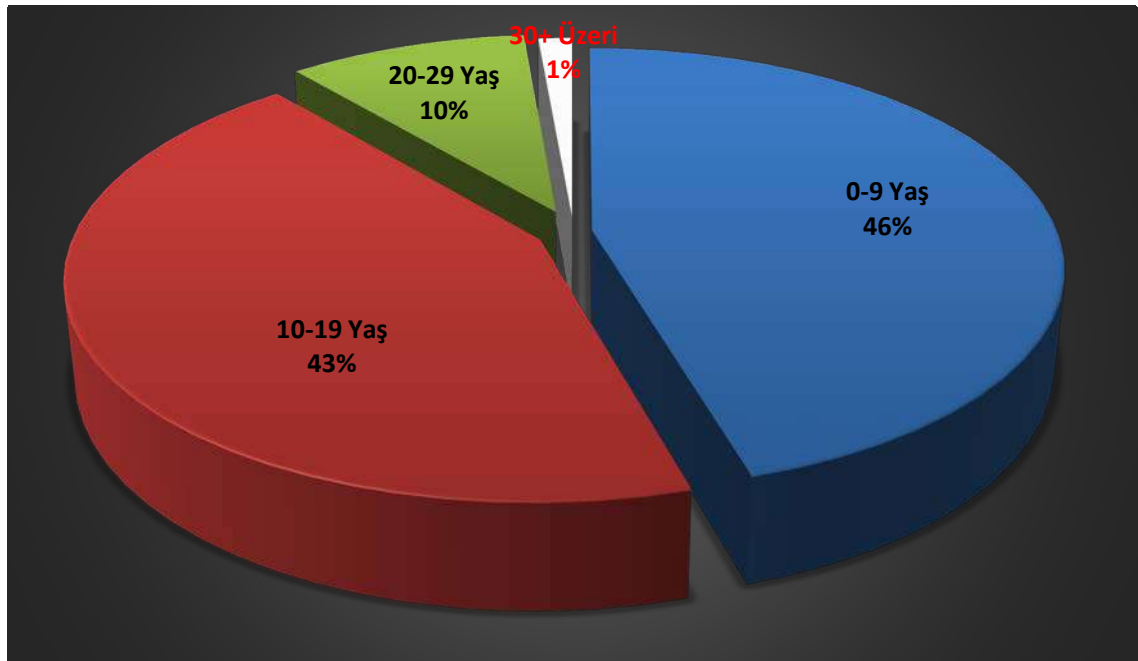
Tablo (23)'te 57 adet ve 964.212 Dwt'luk Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş grupları incelendiğinde ;

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

Tonaj Grupları	Tablo (23) Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı ( 1000 GT ve Üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ve üzeri			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
1500-5999	1	3.301	0,75	1	3.171	0,76	4	17.345	18,41	0	0	0,00	6	23.817
6000-9999	2	12.606	2,88	4	29.883	7,14	3	28.028	29,75	0	0	0,00	9	70.517
10000-34999	17	383.976	87,58	17	313.477	74,95	4	48.831	51,84	1	13.309	100,00	39	759.593
35000-52999	1	38.547	8,79	2	71.737	17,15	0	0	0,00	0	0	0,00	3	110.284
53000-79999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
80000-119999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
120000+	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
<b>Genel Toplam :</b>	<b>21</b>	<b>438.430</b>	<b>100,00</b>	<b>24</b>	<b>418.268</b>	<b>100,00</b>	<b>11</b>	<b>94.204</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>13.309</b>	<b>100,00</b>	<b>57</b>	<b>964.212</b>

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

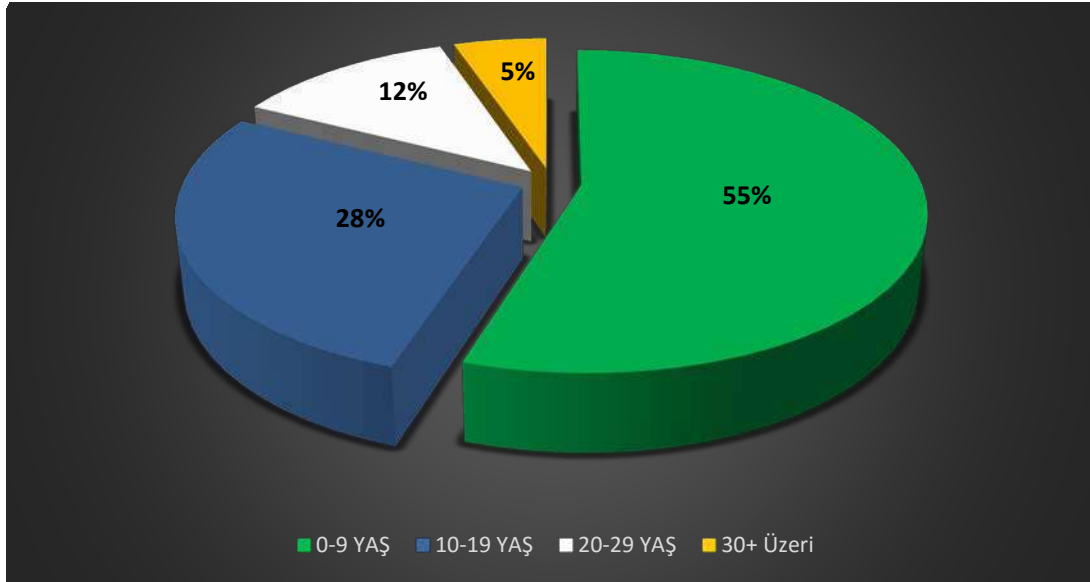
Tablo (24)'te 23 adet ve 232.089 Dwt'luk; Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

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

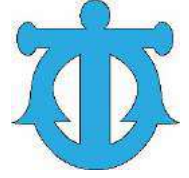
Tonaj Grupları	Tablo (24) Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)													
	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30+ ve üzeri			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,00	0	0	0,00	1	457	1,60	0	0	0,00	1	457
1500-5999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	3	12.113	100,00	3	12.113
6000-9999	2	18.570	14,55	3	29.630	46,39	0	0	0,00	0	0	0,00	5	48.200
10000-34999	9	109.050	85,45	3	34.236	53,61	2	28.032	98,40	0	0	0,00	14	171.318
35000-52999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
53000-79999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
80000-119999	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
120000+	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0
<b>Genel Toplam :</b>	<b>11</b>	<b>127.620</b>	<b>100,00</b>	<b>6</b>	<b>63.866</b>	<b>100,00</b>	<b>3</b>	<b>28.489</b>	<b>100</b>	<b>3</b>	<b>12.113</b>	<b>100,00</b>	<b>23</b>	<b>232.089</b>

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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



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



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

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

Türk Deniz Ticaret filosunda 1000 DWT 'un üzerinde 613 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 73 adedi Milli Sicile, 540 adedi ise TUGS'a kayıtlıdır.

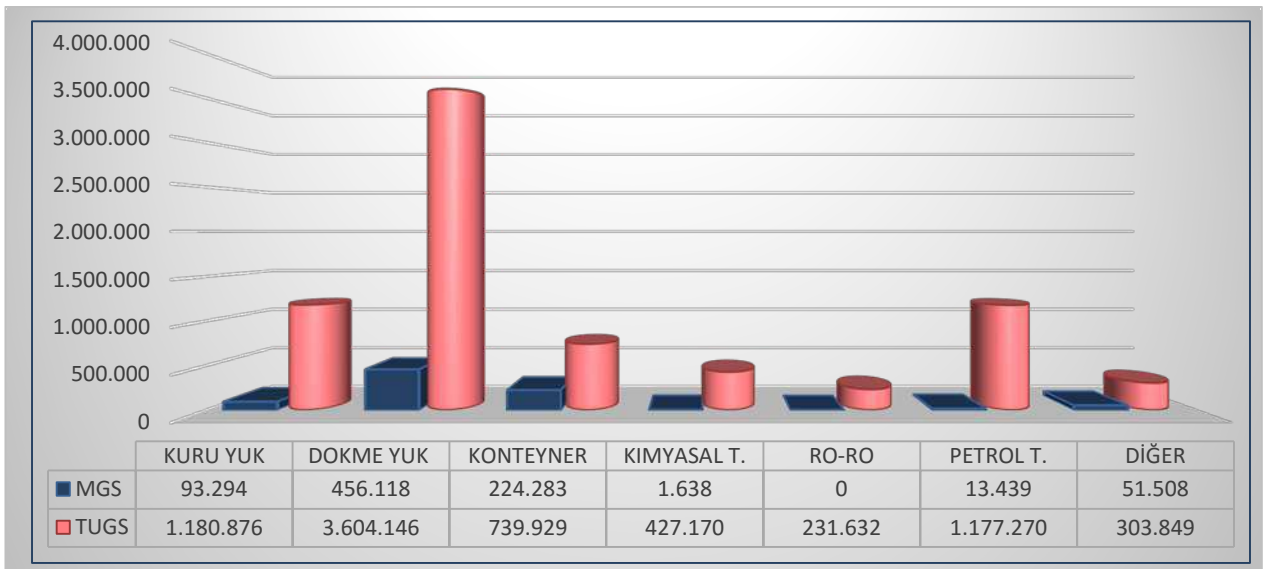
1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'ü 5.679.614, toplam DWT'ü ise 8.505.152 DWT'dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 47.7'sini Dökmeyük gemileri, % 15'ini Kuruyük gemileri, % 14'ünü Petrol tankerleri, % 5'ini Kimyasal Madde Tankerleri ve % 11.3'ünü Konteyner gemileri oluşturmaktadır.

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

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

tescillidir.

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



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

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

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
KURU YUK GEMISI	26	245	271	44,22	93.294	1.180.876	1.274.170	14,98	57.549	766.865	824.414	14,52
DOKME YUK GEMISI	11	74	85	13,87	456.118	3.604.146	4.060.264	47,75	262.689	2.063.046	2.325.735	40,92
KONTEYNER	9	48	57	9,3	224.283	739.929	964.212	11,34	180.883	582.217	763.100	13,44
KURUYUK-KONTEYNER	1	16	17	2,77	2.356	120.955	123.311	1,45	1.720	85.533	87.253	1,54
KIMYEVİ MADDE TANKERİ	1	58	59	9,62	1.638	427.170	428.808	5,04	1.082	277.575	278.657	4,91
LPG TANKERİ	0	7	7	1,14	0	39.389	39.389	0,46	0	37.227	37.227	0,66
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,49	2.770	39.936	42.706	0,5	1.900	31.348	33.248	0,59
SU GEMISI	0	1	1	0,16	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01
RO-RO GEMISI	0	22	22	3,59	0	231.632	231.632	2,72	0	550.379	550.379	9,69
RO-RO FERRY-YOLCU	0	7	7	1,14	0	21.198	21.198	0,25	0	30.649	30.649	0,54
FERİBOT	1	7	8	1,31	2.314	12.540	14.854	0,17	1.596	10.090	11.686	0,21
TREN FERİSİ	1	0	1	0,16	1.300	0	1.300	0,02	1.233	0	1.233	0,02
YOLCU/YOLCU YUK GEMISI	2	2	4	0,65	3.240	8.516	11.756	0,14	15.284	18.374	33.658	0,59
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	2	2	0,33	0	5.990	5.990	0,07	0	13.439	13.439	0,24
DENİZ OTOBUSLERİ	0	1	1	0,16	0	29.642	29.642	0,35	0	431	431	0,01
SEHIR HATLARI ARABALI	0	2	2	0,33	0	3.876	3.876	0,05	0	2.673	2.673	0,05
ROMORKOR	0	1	1	0,16	0	1.049	1.049	0,01	0	1.356	1.356	0,02
HİZMET GEMİLERİ	14	8	22	3,59	39.528	13.465	52.993	0,62	27.860	9.234	37.094	0,65
PETROL TANKERİ	6	36	42	6,85	13.439	1.177.270	1.190.709	14	7.654	624.047	631.701	11,12
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,16	0	6.266	6.266	0,07	0	15.195	15.195	0,27
<b>Toplam</b>	<b>73</b>	<b>540</b>	<b>613</b>	<b>100</b>	<b>840.280</b>	<b>7.664.872</b>	<b>8.505.152</b>	<b>100</b>	<b>559.450</b>	<b>5.120.166</b>	<b>5.679.614</b>	<b>100</b>

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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

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

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

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

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

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri





#### 2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

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

Tablo (29)'da, 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999 – 2016 yılları arasındaki gelişimi yer almaktadır. 1999 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 9.6 milyon dwt olup , bunun % 90,48'i Türk Bayraklı, % 9,52'si ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2016 Yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında, % 35.9'u Türk bayrağında, % 64.1'i ise yabancı bayrakta yer almıştır.

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

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

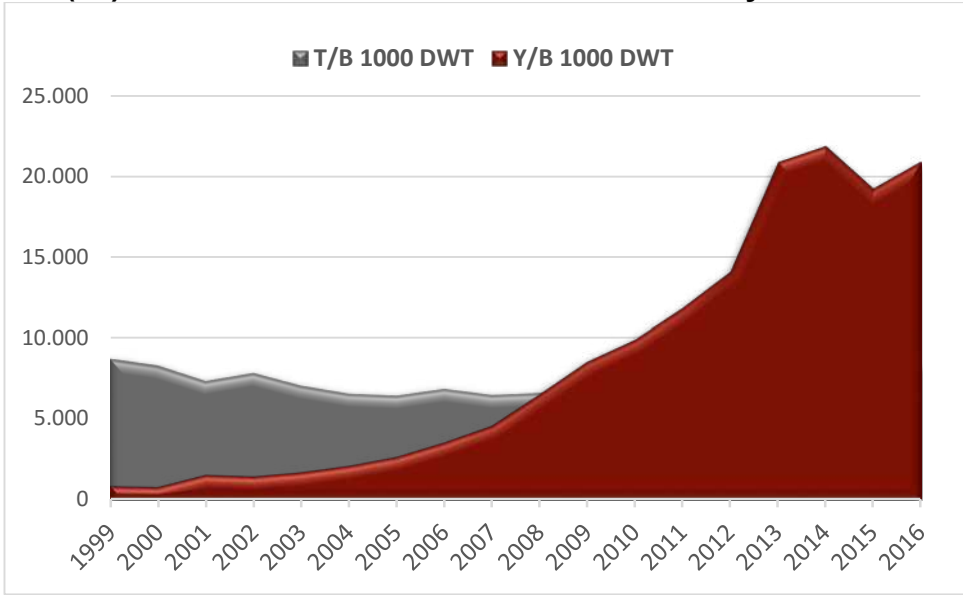
**TABLO (29) Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri**

(1000 GTve üzeri)								
	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo	
Yıl	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT
1999	448	8.697	90,48	69	915	9,52	517	9.612
2000	456	8.269	90,63	96	855	9,37	552	9.124
2001	445	7.321	82	107	1.607	18	552	8.928
2002	451	7.815	83,77	117	1.514	16,23	568	9.329
2003	432	7.045	79,9	147	1.772	20,1	579	8.817
2004	408	6.556	75,23	163	2.159	24,77	571	8.715
2005	420	6.427	70,23	237	2.725	29,77	657	9.152
2006	432	6.844	65,47	353	3.609	34,53	785	10.453
2007	446	6.464	58,16	424	4.650	41,84	870	11.114
2008	490	6.592	50	513	6.591	50	1.003	13.183
2009	520	6.736	43,9	636	8.592	56,2	1.156	15.328
2010	560	7.246	42,1	665	9.954	57,9	1.225	17.201
2011	547	7.797	39,7	672	11.863	60,3	1.219	19.660
2012	523	8.479	37,6	642	14.093	62,4	1.165	22.572
2013	627	9.488	31,3	842	20.838	68,7	1.469	30.326
2014	599	8.580	28,2	890	21.846	71,8	1.489	30.427
2015	564	8.297	30,2	834	19.209	69,8	1.398	27.507
2016	<b>551</b>	<b>8272</b>	<b>35.9</b>	<b>984</b>	<b>20.879</b>	<b>64.1</b>	<b>1535</b>	<b>29.151</b>

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2016

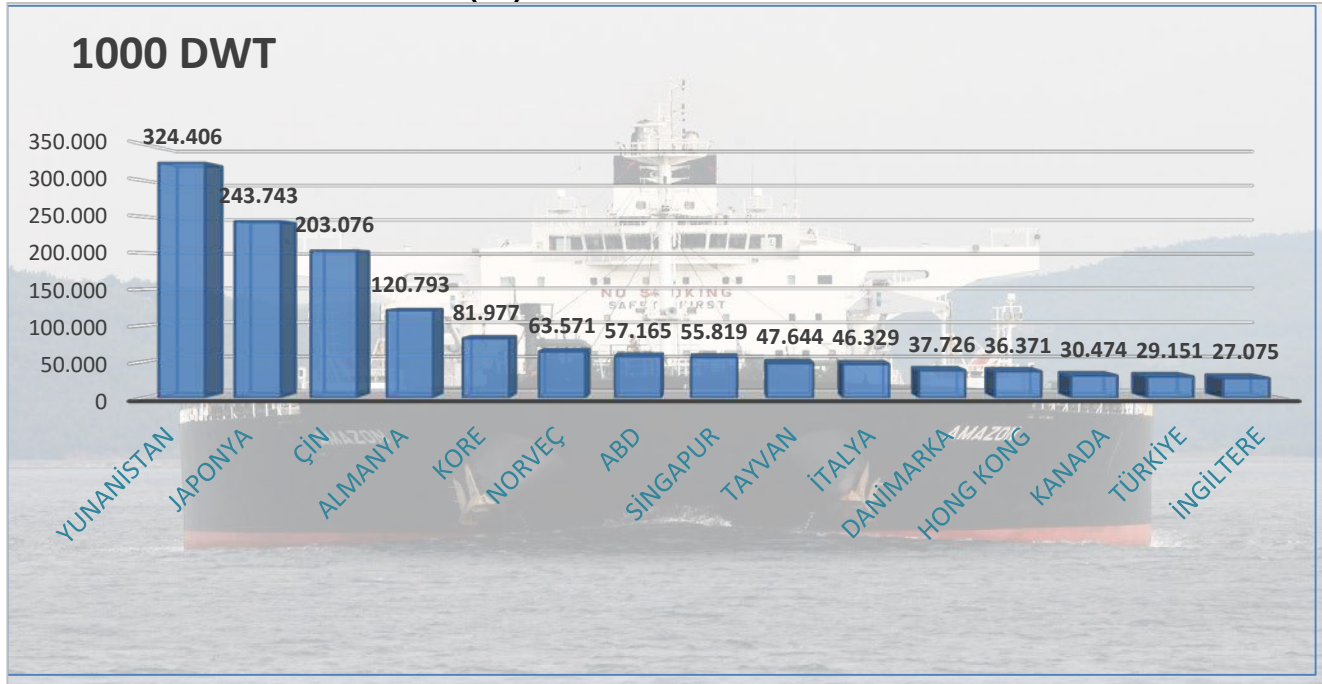
1 Ocak 2016 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 8.2 milyon dwt, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 19.2 milyon dwt'dur.

**GRAFİK (21) :Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi**



Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 324 milyon dwt ile 1. sırada, Japonya 243 milyon dwt ile 2. sırada, Çin 203 milyon dwt ile 3. sırada ve Almanya 120 milyon dwt 4. sırada yer almaktadır.

**GRAFİK (22) :15 Ülkenin Kontrolündeki Filo**



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

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

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

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2016

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

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

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

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2016

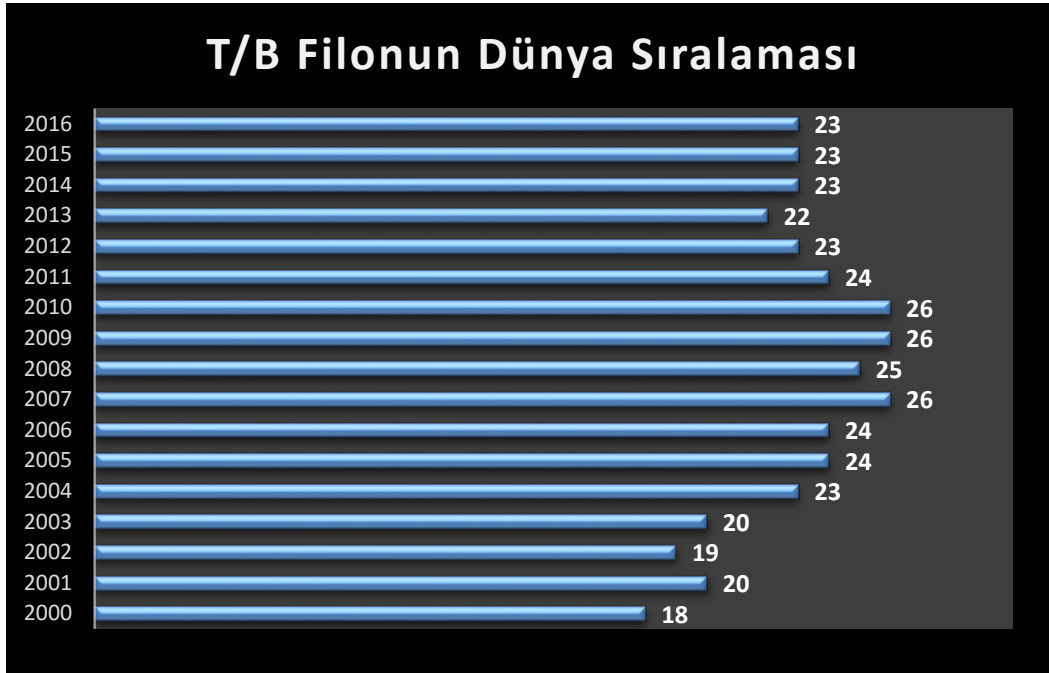
Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri ilk yirmi beş ülke bazında sıralaması Tablo (31)'dedir. Buna göre dünya filosunun % 18.9'unu bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, % 11,7'sini bünyesinde bulunduran Liberya 2. Sırada, Marshall Adaları ise % 11.3 ile 3. sırada yer almaktadır.

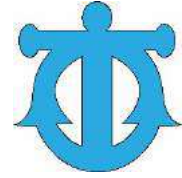
01.01.2016 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 153 ülke bazında 51.405 adet gemi ile 1.716.088.000 dwt /1.145.991. GT'dur. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, % 0,5 ile Türkiye 23. sırada yer almıştır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun 2000-2016 yıllarındaki Dünya sıralamasında;

1 Ocak 2000 yılında 18. sırada,  
1 Ocak 2001 yılında 20. sırada,  
1 Ocak 2002 yılında 19. sırada,  
1 Ocak 2003 yılında 20. sırada,  
1 Ocak 2004 yılında 23. sırada,  
1 Ocak 2005 yılında 24. sırada,  
1 Ocak 2006 yılında 24. sırada,  
1 Ocak 2007 yılında 26. sırada,  
1 Ocak 2008 yılında 25. sırada,  
1 Ocak 2009 yılında 26. sırada,  
1 Ocak 2010 yılında 26. sırada,  
1 Ocak 2011 yılında 24. sırada  
1 Ocak 2012 yılında 23. sırada,  
1 Ocak 2013 yılında 22. sırada  
1 Ocak 2014 yılında 23. sırada  
1 Ocak 2015 yılında 23. sırada,  
1 Ocak 2016 yılında 23. sırada, yer almıştır.

**GRAFİK : (23) Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması**





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

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin Deniz Ticaret filolarının kapasiteleri, Dwt olarak 300 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde Tablo (32) 'de görülmektedir.

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

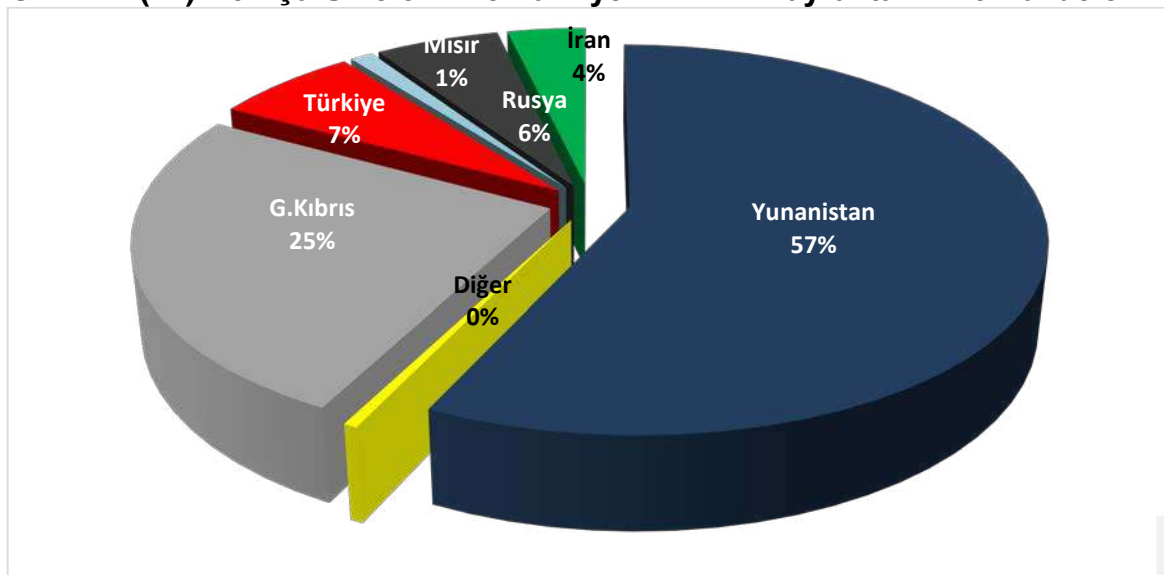
**TABLO (32) Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)**

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

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2015

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

**GRAFİK (24) Komşu Ülkelerin ve Türkiye'nin Milli Bayraktaki Filo Yüzdeleri**





## 2.2.6. Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları

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

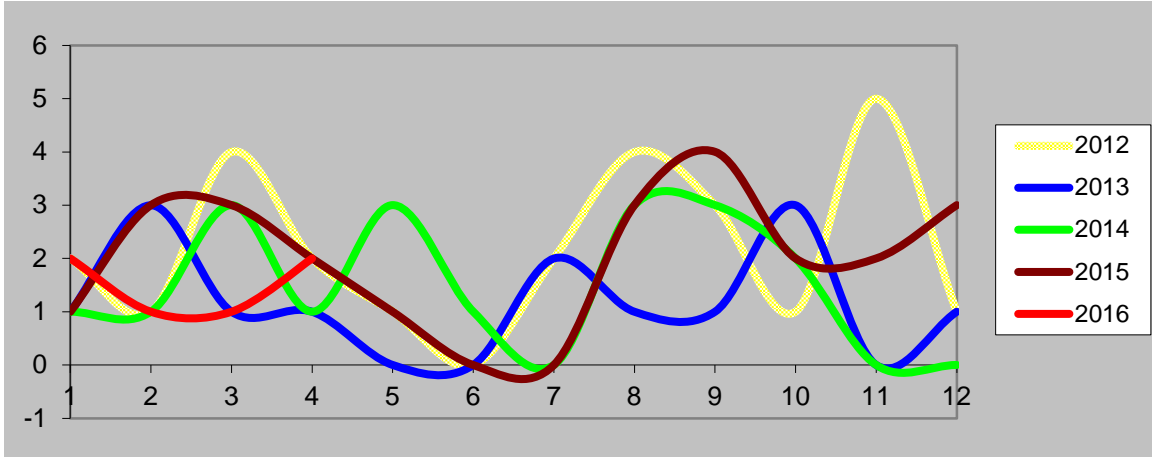
Türk gemilerinin Paris Memorandumu (Paris MoU) kapsamında yabancı limanlarda alıkonma oranları her geçen yıl azalmakta olup, 2008 yılında Ülkemizin Beyaz Liste'ye geçişi sağlanmıştır. Tutulma sayılarına baktığımızda, 2008 yılında 40, 2009 yılında 34, 2010 yılında 34, 2011 yılında 27, 2012 yılında 26,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

Yapılan istatistiki çalışmalar ile belirlendiği üzere tutulmaların başlıca sebepleri;

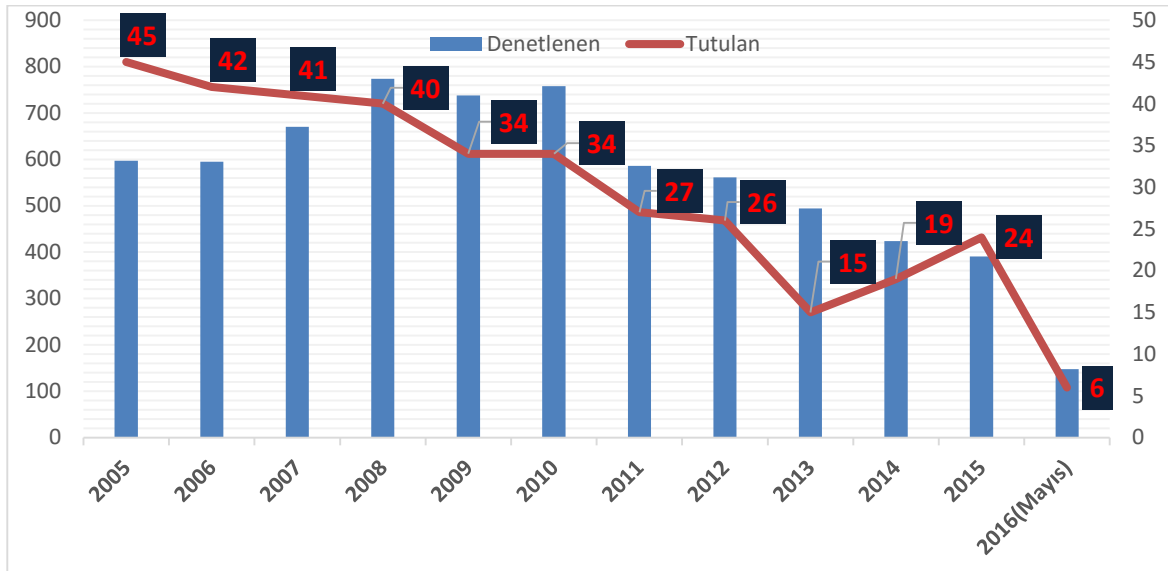
- Yangın Söndürme Araç-Gereçleri,
- ISM,
- Sertifikalar,
- Yardımcı Makineler,
- Seyir Güvenliği,
- Ail Durum Sinyalleri olarak görülmektedir.

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

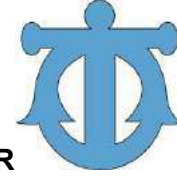
**GRAFİK (25) Paris MoU tarafından 2010 – 2015 Yılları Arasında Aylara Dağıtılmış Karşılaştırmalı Tutulma İstatistiği**



**GRAFİK (26) Yıllara Göre Gemi Tutulmaları**







### 2.3. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŞINMASINDAKİ GELİŞMELER

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

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

**TABLO (33) Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı**

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

(\*)yaklaşık (\*\*) Öngörülen)

Kaynak : Clarksons Research Feb.2016

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

**GRAFİK (27) Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı**



Türkiye konum itibariyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavsak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağındadır. Bu coğrafi avantaj ayrıca 4500 (8333km) deniz millik sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. 2015 Yılında dünya deniz ticaretinin % 83'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin % 87.7'si denizyoluyla taşınmıştır.

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

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru Hattı ve Diğer
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1
2007	87,4	1,1	10	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1
2009	85	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87	0,6	10,7	0,4	1,4
2013	86,4	0,5	11,4	0,4	1,3
2014	86,2	0,4	11,2	0,5	1,7
<b>2015</b>	<b>87,7</b>	<b>0,5</b>	<b>10,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>

Kaynak : TÜİK

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

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

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

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

Kaynak : TÜİK

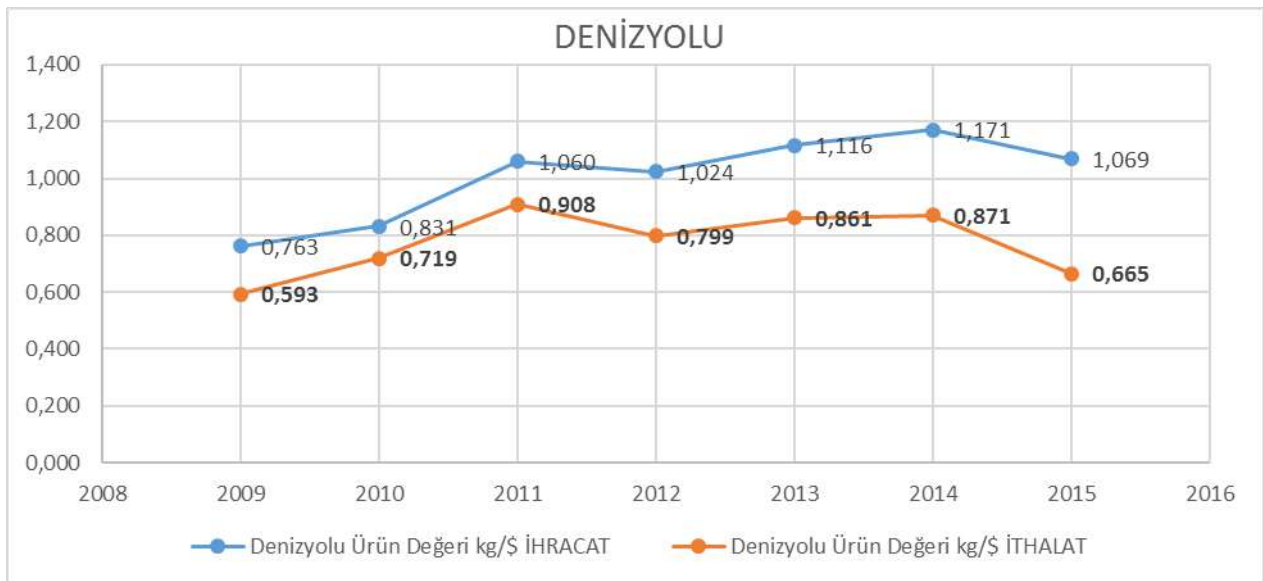
TÜİK'ten alınan bilgilerde, 2015 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 23,4 milyar \$ belirlenemeyen bir değer yer almakta olup bu değer miktar ve hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden toplama ilave edilememiştir.

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

**TABLO (36) Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Taşınan Ürünün Birim Değeri**

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

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





### 2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

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

#### Limnlarımıza Gelen Gemi Sayıları

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

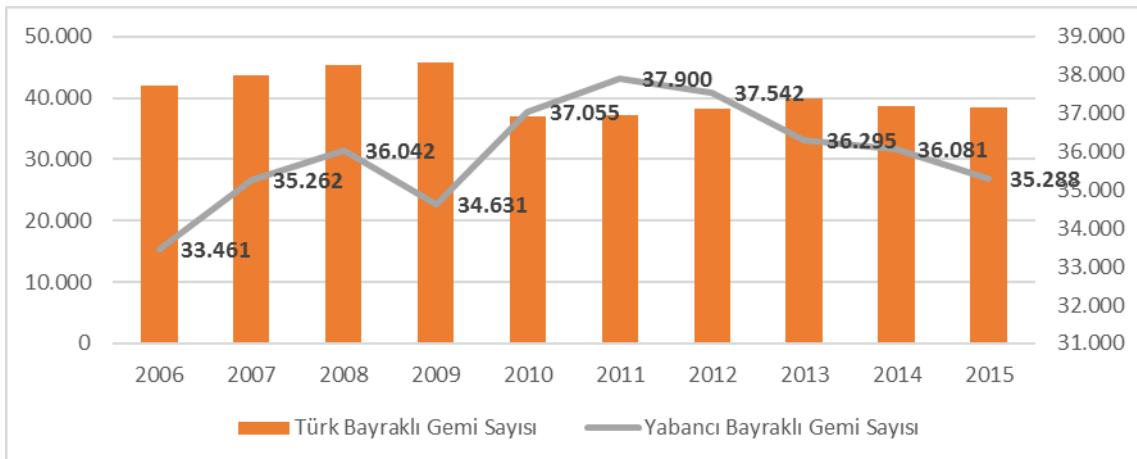
- 2006 yılına nazaran 2007 yılında gemi sayısı % 4,5 artmış,
- 2007 yılına nazaran 2008 yılında gemi sayısı % 3,1 artmış,
- 2008 yılına nazaran 2009 yılından gemi sayısı % 1,2 azalmış,
- 2009 yılına nazaran 2010 yılında gemi sayısı % 7,9 azalmış,
- 2010 yılına nazaran 2011 yılında gemi sayısı %1,4 artmış
- 2011 yılına nazaran 2012 yılında gemi sayısı %1,0 artmış
- 2012 Yılına nazaran 2013 yılında gemi sayısı %0,3 artmış
- 2013 Yılına nazaran 2014 yılında gemi sayısı % 1,8 azalmış
- 2014 Yılına nazaran 2015 yılında ise gemi sayısı % 1,4 azalmıştır.

**TABLO (37) Limnlarımıza Gelen Gemi Sayıları**

Yıllar	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	TB %	YB %
2006	42.058	33.461	75.519	55,69	44,31
2007	43.662	35.262	78.924	55,32	44,68
2008	45.362	36.042	81.404	55,72	44,28
2009	45.813	34.631	80.444	56,95	43,05
2010	37.060	37.055	74.115	50	50
2011	37.234	37.900	75.134	49,6	50,4
2012	38.333	37.542	75.875	50,5	49,5
2013	39.835	36.295	76.130	52,32	47,68
2014	38.685	36.081	74.766	51,74	48,26
2015	38.397	35.288	73.685	52,10	48

Kaynak : T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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



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

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

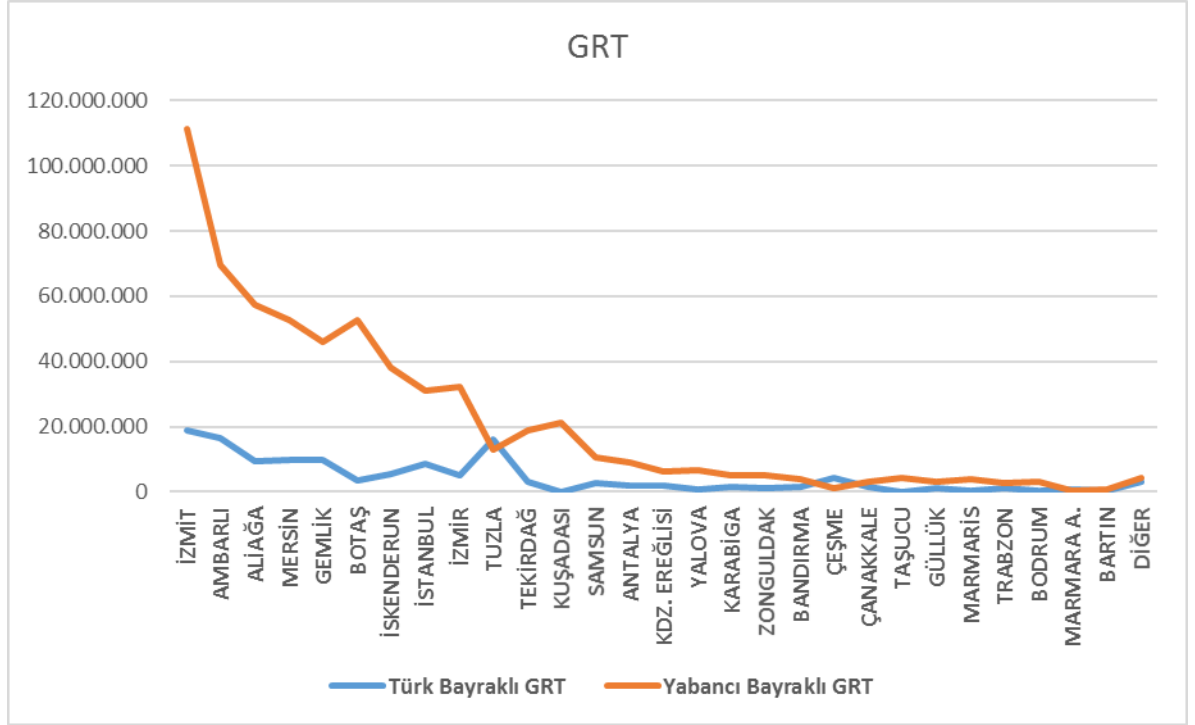
Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

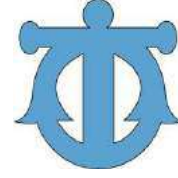
2015 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle limanlarımıza gelen gemi sayıları incelendiğinde, toplam 73.685 adet gemiden,

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

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

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





## Kabotaj Yük Taşımaları

Türk liman ve iskelelerinde 2006-2015 yıllarını kapsayan kabotaj taşıma miktarları feribot içinde araç ile taşınan kabotaj eşyası ve gemiyle taşınan kabotaj taşıması ton bazında Tablo 'de belirtildiği gibidir.

01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtım Denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. Ancak, uluslararası düzeyde 2000'li yılların sonlarında küresel krizinde etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, 2009, 2012 ve 2015 yıllarında eksiye düşmüştür. 2015 yılında araç içinde taşınan kabotaj yükleri % 9,4 azalmış, gemiyle taşınan yüklerde ise % 3,2 artış gerçekleşmiştir.

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

Yıllar	Kabotaj	Kabotaj	Toplam Kabotaj	Değişim
	Araç ile Taşınan(Feribotta) (Ton)	Taşıması (Ton)	(Ton)	%
2006	19.756.679	15.133.337	34.890.016	9,6
2007	18.873.278	18.004.619	36.877.897	5,7
2008	17.856.494	20.136.037	37.992.531	3
2009	13.027.429	19.485.900	32.513.329	-14,4
2010	14.686.657	19.434.485	34.121.142	4,9
2011	15.612.213	22.389.570	38.001.783	11,4
2012	13.913.980	22.869.458	36.783.438	-3,2
2013	13.623.118	27.868.157	41.491.275	12,8
2014	13.745.113	25.753.831	39.498.944	-4,8
2015	<b>12.455.087</b>	<b>26.578.284</b>	<b>39.033.371</b>	<b>-1,18%</b>

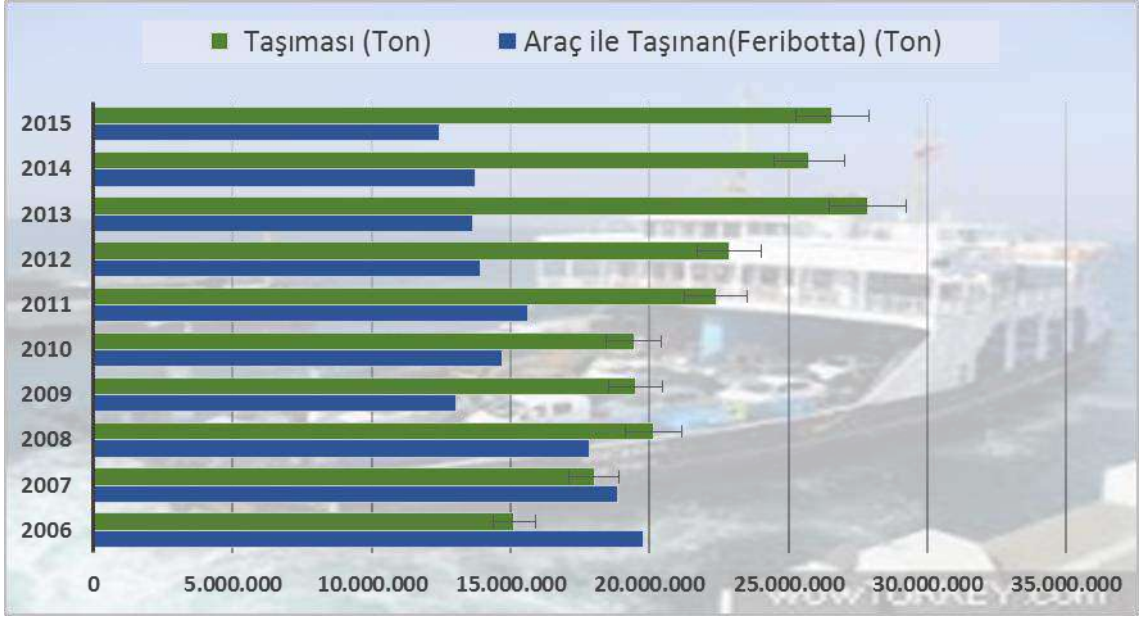
Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

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

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

**Grafik (31) 2006-2015 Kabotajda Yük Taşıması (Ton)**



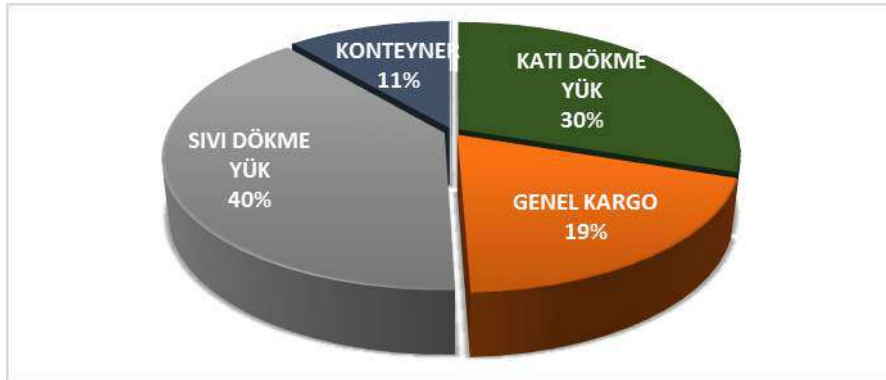
Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo sıralamasında , % 30 ile katı dökme yükler, % 40 sıvı dökme yükler, % 19 ile genel kargo, % 11 ile Konteyner olarak gerçekteşmiştir.

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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

**GRAFİK (32) 2015 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımları (Ton)**





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

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

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

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

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

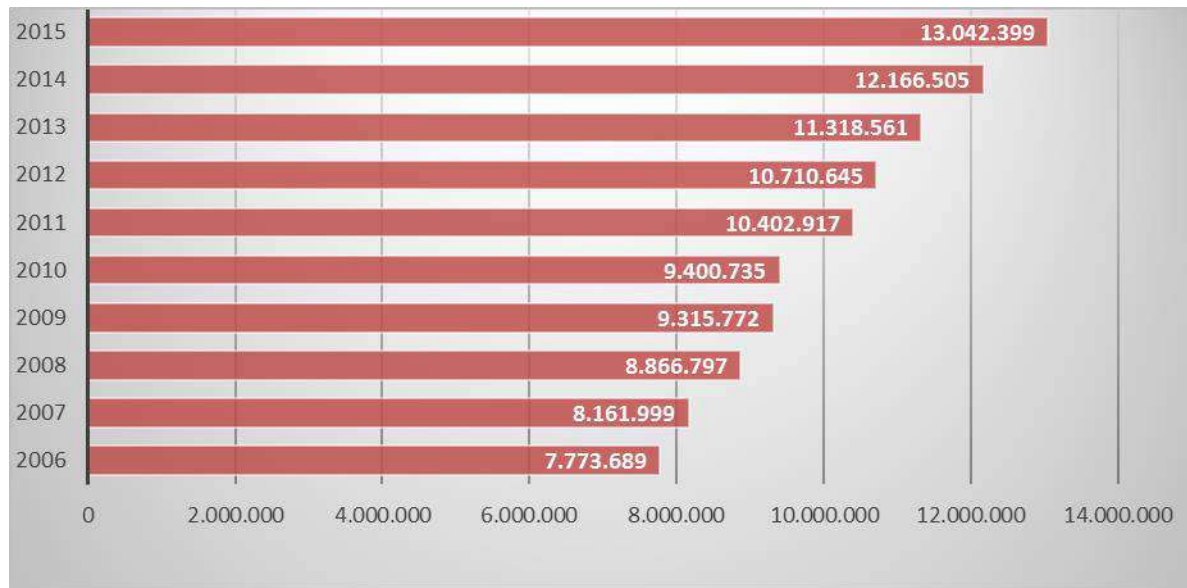
**TABLO (42) 2006-2015 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil /Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)**

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim %	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2006	7.773.689	11,7	51.978.669	22,9
2007	8.161.999	5	59.942.527	15,3
2008	8.866.797	8,6	82.950.808	38,4
2009	9.315.772	5,1	82.580.396	-0,4
2010	9.400.735	0,9	83.607.444	1,2
2011	10.402.917	10,7	83.283.519	-0,4
2012	10.710.645	2,9	77.785.568	-6,6
2013	11.318.561	5,7	85.096.902	9,4
2014	12.166.505	7,5	89.322.962	5
2015	13.042.399	7,2	95.505.115	6,9

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

**GRAFİK (33) 2006-2015 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı**



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

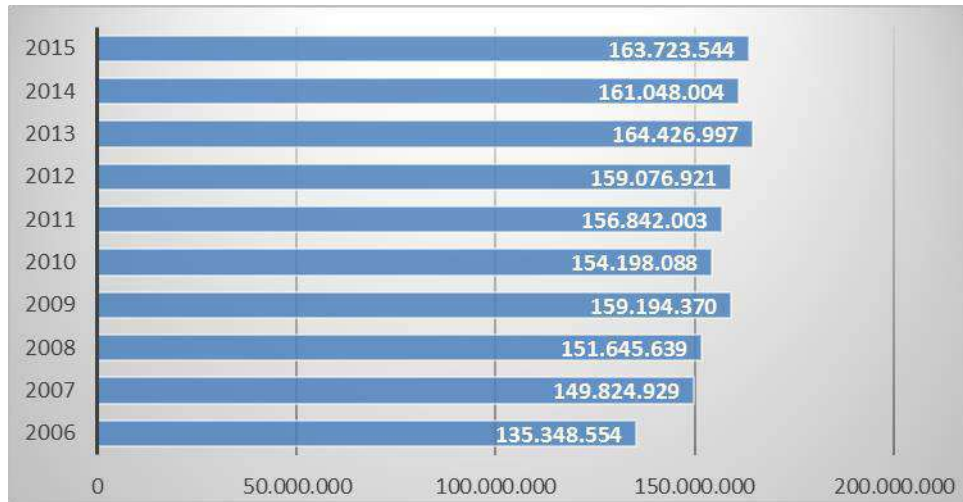
Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim %	Yolcu ( Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2006	135.348.554	10,3	752.889.731	12,2
2007	149.824.929	10,7	842.975.355	12
2008	151.645.639	1,2	847.917.253	0,6
2009	159.194.370	5	886.609.389	4,6
2010	154.198.088	-3,1	847.715.977	-4,4
2011	156.842.003	1,7	854.909.150	0,8
2012	159.076.921	1,4	787.572.051	-7,9
2013	164.426.997	3,4	900.226.869	14,3
2014	161.048.004	-2	974.923.011	8,3
2015	163.723.544	1,7	992.592.392	1,8

*Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı*

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

Kabotajda yolcu taşımacılığı artışı 2006 ve 2007 yılından itibaren azalmış, yıllık değişim 2008 yılında % 1,2'ye ve 2009 yılında % 5'e gerilemiş, 2010 yılında ise % -3,1 olarak ortaya çıkmıştır. 2015 yılında ise yolcu sayısında % 1.7'lik yolcu adetxmil'de ise % 1,8'lük bir artış olmuştur.

**GRAFİK (34) 2006-2015 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı**



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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

SEKTÖR	KAMU				ÖZEL			
	VERİLEN YAKIT (MTON)	%	TEŞVİK MİKTARI (TL)	%	VERİLEN YAKIT (MTON)	%	TEŞVİK MİKTARI (TL)	%
2004	125.216	52	98.800.000	52	115.584	48	91.200.000	48
2005	95.183	36	93.692.039	38	166.940	64	152.961.877	62
2006	92.988	33	91.318.520	35	190.457	67	171.510.235	65
2007	97.448	32	97.789.012	35	204.174	68	183.220.975	65
2008	99.576	33	109.589.903	36	206.706	67	199.050.771	64
2009	96.184	31	114.812.091	34	214.464	69	227.661.882	66
2010	93.518	29	136.704.770	32	227.233	71	289.624.908	68
2011	65.533	19	100.640.937	21	279.868	81	383.668.242	79
2012	35.423	10	57.935.038	10	329.311	90	496.849.562	90
2013	35.732	10	67.391.960	11	317.874	90	545.145.710	89
2014	36.689	11	69.224.262	12	302.172	89	522.832.355	88
2015	54.046	15	101.983.628	16	308.792	85	520.498.998	84
<b>2004-2014</b>	<b>927.536</b>	<b>25</b>	<b>1.139.882.160</b>	<b>23</b>	<b>2.863.575</b>	<b>75</b>	<b>3.784.225.515</b>	<b>77</b>

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

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

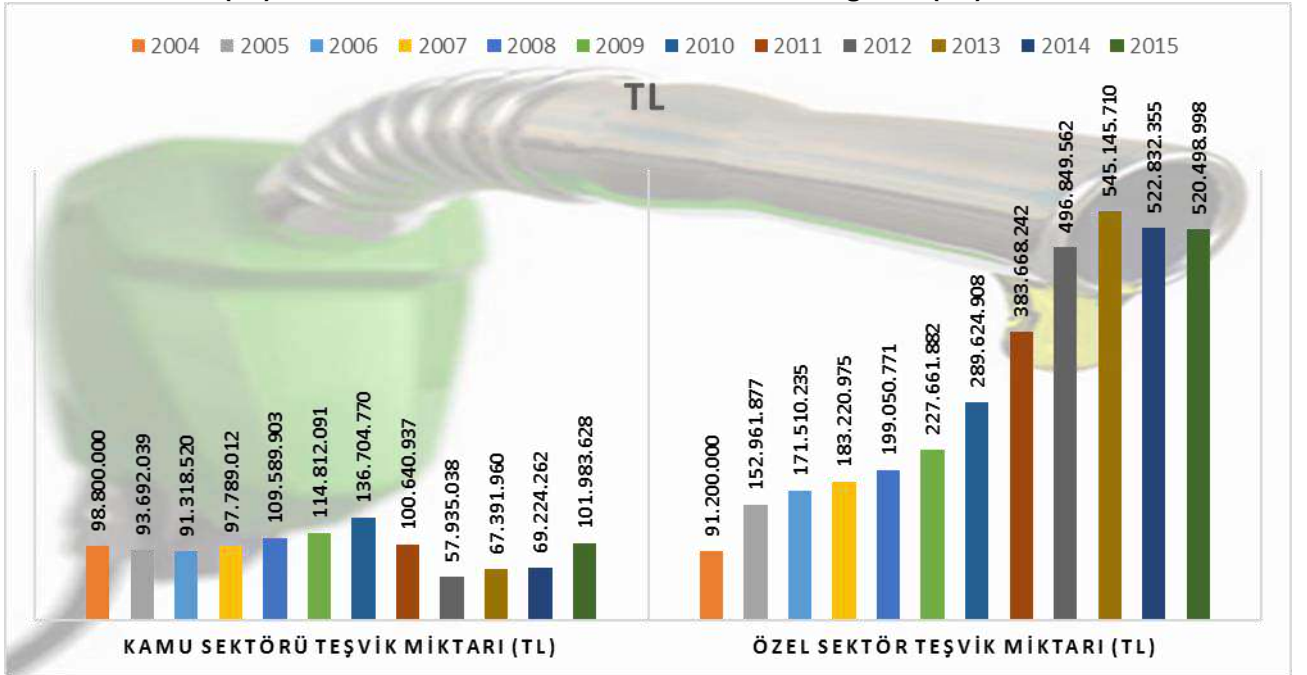
oranında teşvikten yararlanılmıştır.

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

- On iki yılda kamu-özel sektör teşvik oranları dikkate alındığında,
- 2004 yılında % 52'si kamu sektörü, % 48'i özel sektör tarafından,
  - 2005 yılında % 38'i kamu sektörü, % 62'si ise özel sektör tarafından,
  - 2006 ve 2007 yıllarında % 35'i kamu sektörü, % 65'i özel sektör tarafından
  - 2008 yılında % 36'sı kamu sektörü, % 64'ü özel sektör tarafından
  - 2009 yılında % 34'ü kamu sektörü, % 66'sı özel sektör tarafından
  - 2010 yılında % 32'si kamu sektörü, % 68'si özel sektör tarafından
  - 2011 yılında % 21'i kamu sektörü, % 79'u özel sektör tarafından
  - 2012 yılında % 10'u kamu sektörü % 90'ı özel sektör tarafından
  - 2013 yılında % 11'i kamu sektörü % 89'u özel sektör tarafından
  - 2014 yılında % 12'si kamu sektörü % 88'i özel sektör tarafından
  - 2015 yılında % 16'sı kamu sektörü % 84'ü özel sektör tarafından

kullanılmıştır.

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





## Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler

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

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

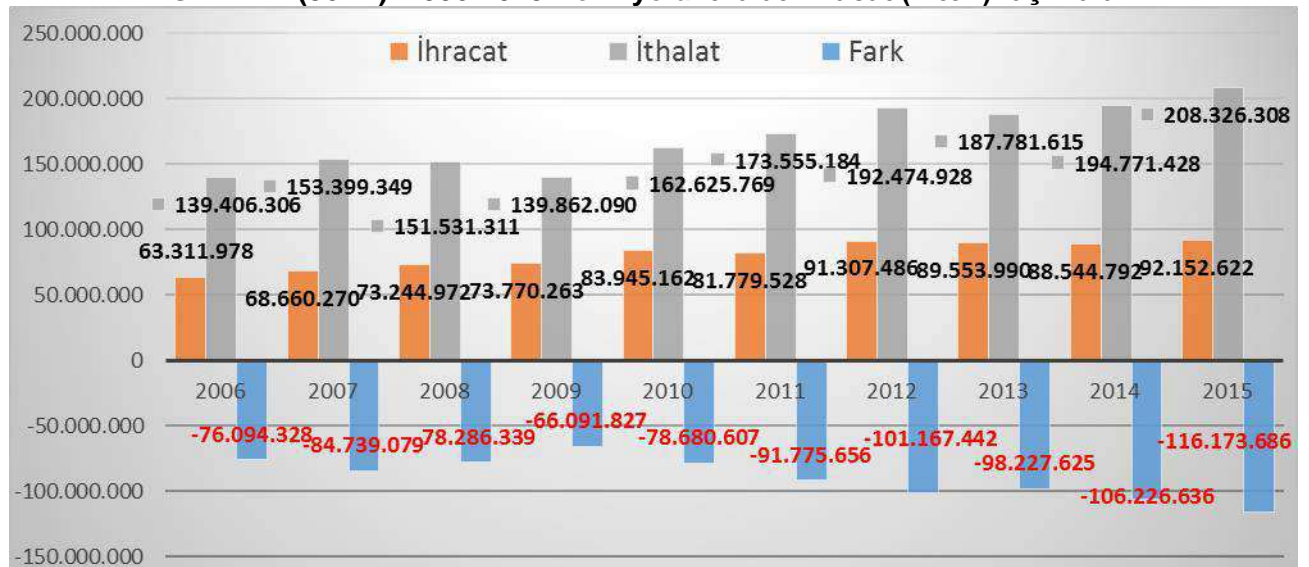
2015 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 208.326.308 ton, ihracatı ise 92.152.622 ton olarak gerçekleşmiştir.

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

Yıllar	Toplam Dış Ticaret	İhracat	İthalat	T/B Gemi Payı	TB %	YB %
2006	202.718.284	63.311.978	139.406.306	42.615.725	21	79
2007	222.059.619	68.660.270	153.399.349	36.992.141	17	83
2008	224.776.283	73.244.972	151.531.311	31.791.383	14	86
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88
<b>2015</b>	<b>300.478.930</b>	<b>92.152.622</b>	<b>208.326.308</b>	<b>36.479.586</b>	<b>12</b>	<b>88</b>

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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



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

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

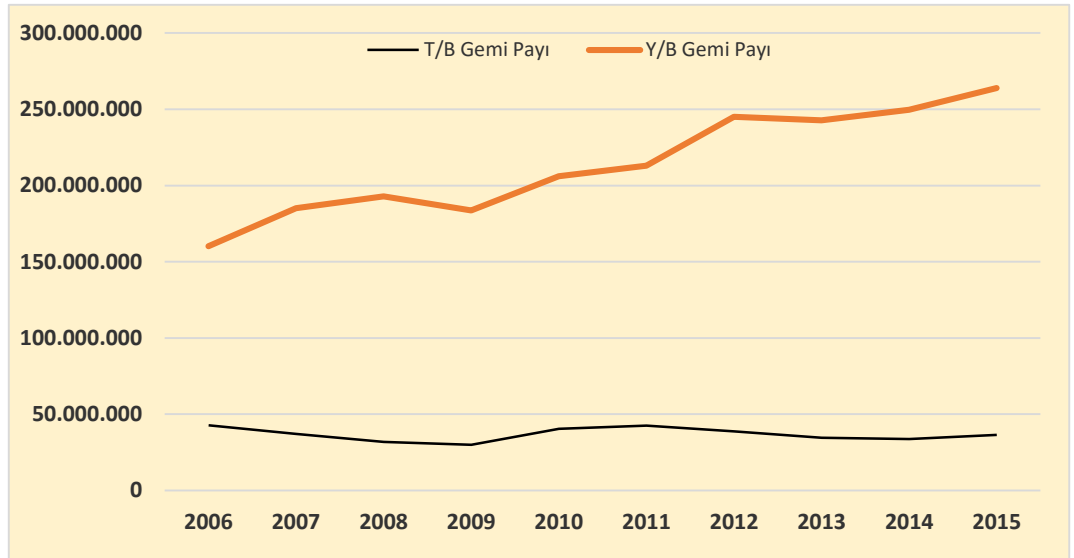
Türk Bayraklı gemiler 2006-2015 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 14,6 oranında pay almışlardır.

**TABLO (47) Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları**

Yıllar	Türk Bayraklı (mton)				Yabancı Bayraklı (mton)				Toplam (mton)	
	TB İthalat	%	TB İhracat	%	YB İthalat	%	YB İhracat	%	TB Dış Ticaret	YB Dış Ticaret
2006	32.794.143	24	9.821.582	16	106.612.163	76	53.490.396	84	42.615.725	160.102.559
2007	27.187.904	18	9.804.237	14	126.211.445	82	58.856.033	86	36.992.141	185.067.478
2008	21.136.641	14	10.654.742	15	130.394.670	86	62.590.230	85	31.791.383	192.984.900
2009	20.387.046	15	9.578.520	13	119.475.045	85	64.191.743	87	29.965.566	183.666.788
2010	28.878.432	18	11.615.686	14	133.747.337	82	72.329.476	86	40.494.118	206.076.813
2011	30.122.065	17	12.273.945	15	143.433.119	83	69.505.583	85	42.396.010	212.938.702
2012	26.476.350	14	12.235.897	13	165.998.578	86	79.071.589	87	38.712.247	245.070.167
2013	22.949.887	12	11.660.647	13	164.831.728	88	77.893.343	87	34.610.534	242.725.071
2014	20.880.367	11	12.743.955	14	173.891.061	89	75.800.837	86	33.624.322	249.691.898
<b>2015</b>	<b>22.724.776</b>	<b>11</b>	<b>13.754.810</b>	<b>15</b>	<b>185.601.532</b>	<b>89</b>	<b>78.397.812</b>	<b>85</b>	<b>36.479.586</b>	<b>263.999.344</b>
14-15	8,50%				5,70%				12,00%	88,00%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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



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

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

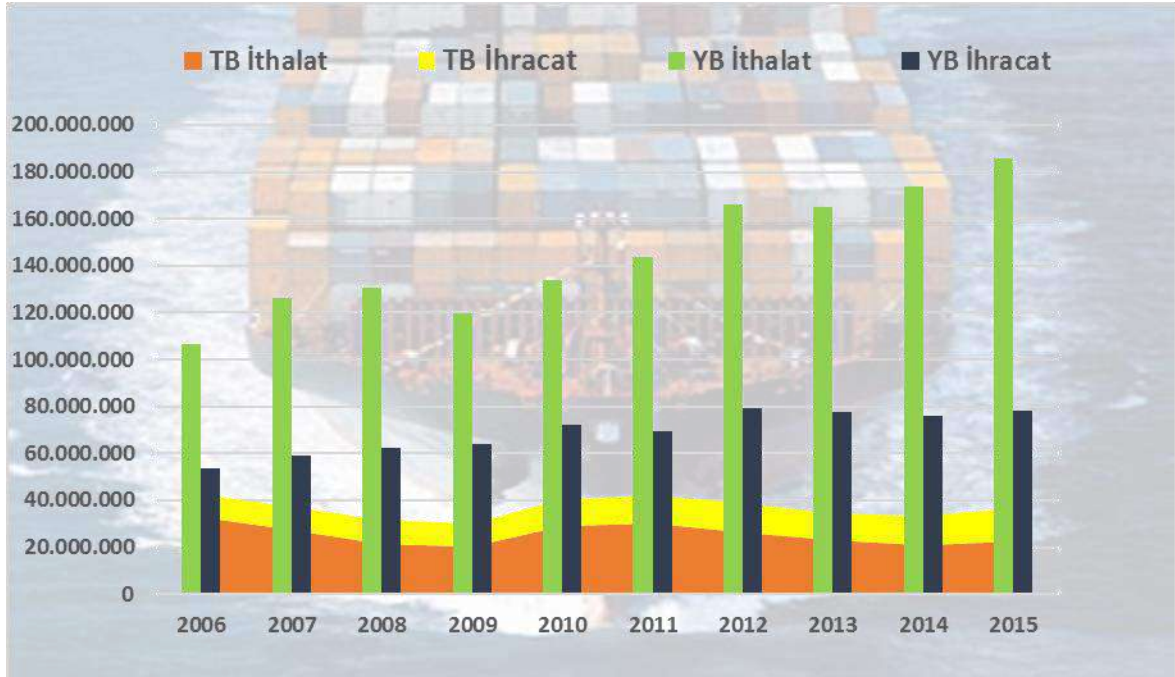
Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2006 yılında 202,7 milyon tonluk taşıma hacminin 2015'te 300,5 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 139,4 milyon tondan 208,3 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 63,3 milyon tondan 92,1 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

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

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

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

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







### 2.3.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2015 yılı ihracat ve ithalat taşımaları miktar olarak en fazla ithalat ve ihracat yapılan kargo cinsleri dikkate alınarak aşağıdaki tablolar düzenlenmiştir.

Dış ticaret taşımacılığı ihracat-transit yüklemesinde en fazla taşınan kargo sıralamasında, % 45 ile sıvı dökme yükler, % 29 ile konteyner, % 12 ile genel kargo, % 11 ile katı dökme yük ve % 3 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

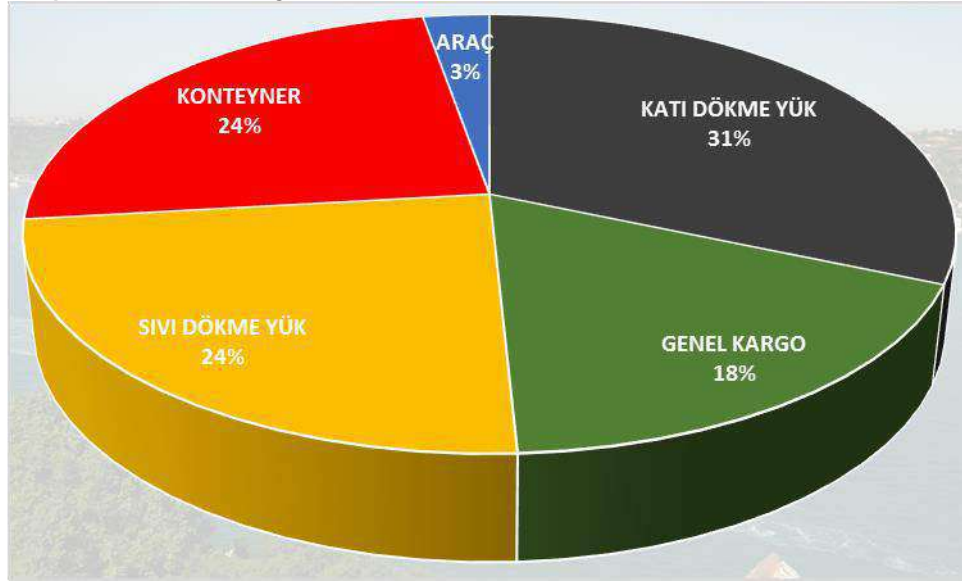
Dış ticaret taşımacılığı ithalat-transit boşaltmasında en fazla taşınan kargo sıralamasında, % 37 ile katı dökme yükler, % 27 ile sıvı dökme yükler, % 18 ile konteyner, % 16 genel kargo ve % 2 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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



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

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

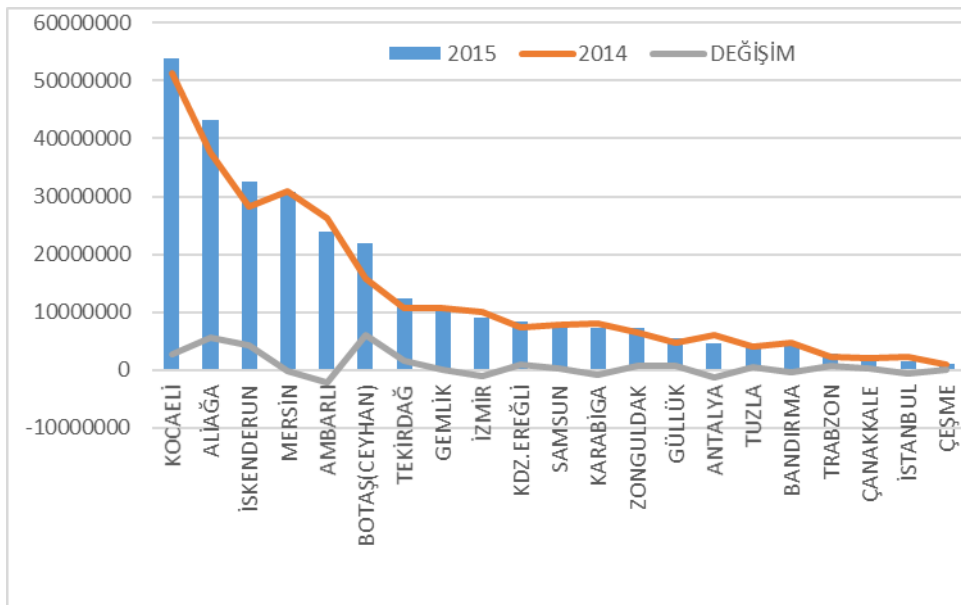
Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

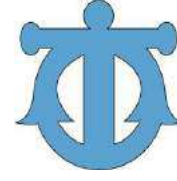
**TABLO (51- A) 2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan İlk 20 Limanı (Miktar/Ton)**

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

**GRAFİK (39) :2014-2015 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat-İhracat Yapılan İlk On Limanı (Miktar/Ton)**





### 2.3.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verileri dikkate alındığında, 2015 yılında denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında 1. sırada 12.6 milyon ton ile İtalya, 2. sırada 8,6 milyon ton ile Mısır ve 3. sırada ise 6,4 milyon ton ile İspanya yer almaktadır.

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

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

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

*Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı*

2015 Yılında denizyoluyla en fazla ithalat yapılan ülkeler sıralamasında ise, 1. sırada 30 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 17.5 milyon ton ile Ukrayna ve 3. sırada ise 14.8 milyon ton ile A.B.D. yer almaktadır.

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

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

En fazla transit boşaltma yapılan ülke sıralamasında ise % 12 ile Romanya 1. sırada, % 10,3 ile Rusya 2. sırada ve % 9,8 ile Bulgaristan 3. Sırada yer almaktadır.

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

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

*Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı*

### 2.3.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

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

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

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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

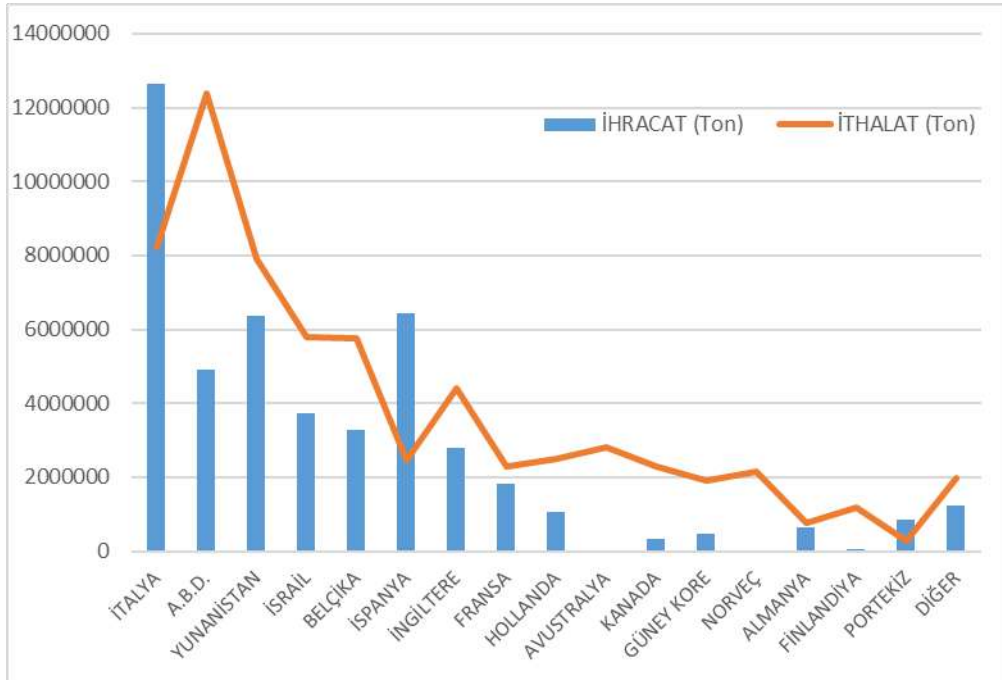
2015 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerinden denizyoluyla 65,1 milyon ton ithalat, 1.5 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 66,6 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında ilk üç sırada % 18,7 ile ABD. , % 12,7 ile İtalya ve % 12.3 ile Yunanistan yer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

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

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

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

**GRAFİK (40) OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları**



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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı



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

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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

2015 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerinden denizyoluyla 50,8 milyon ton ithalat, 2,2 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 53 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 16,1 ile İtalya, % 15,7 ile Yunanistan ve % 11.14 ile Belçika yer almaktadır.

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

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

**TABLO (55) AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma**

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

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

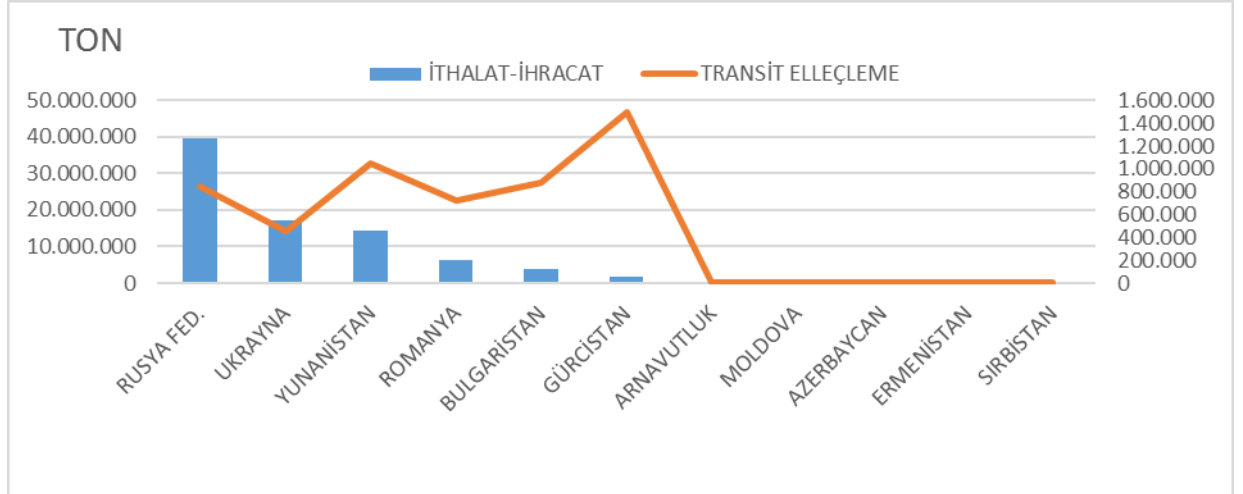
**TABLO (56) KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat +Transit Yükleme (TON)**

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

Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

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

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

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

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

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

Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

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

**GRAFİK (42) KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret**





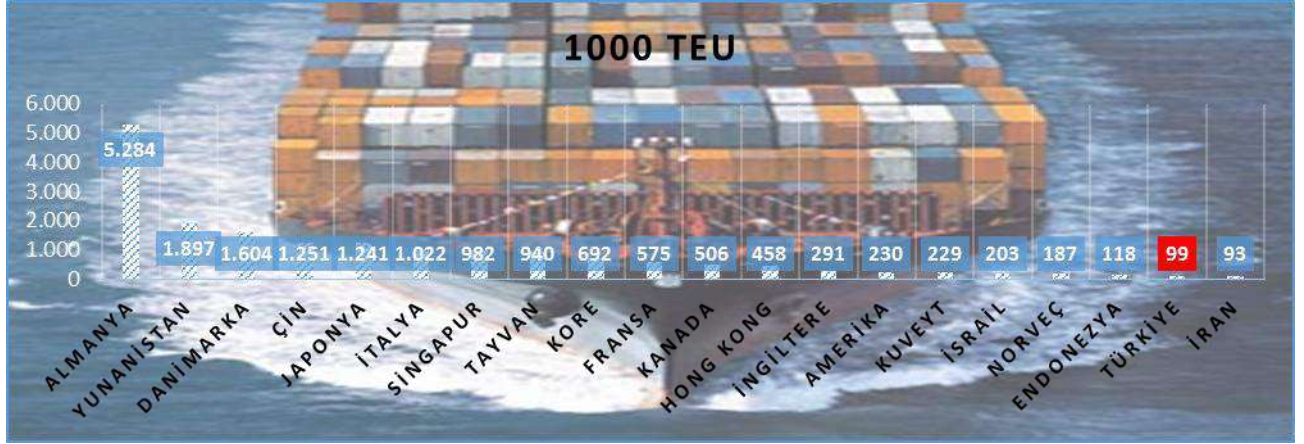
### 2.3.5. Konteyner Taşımacılığı

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

**TABLO (58) Dünya Konteyner Filosu 2015**

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

**GRAFİK (43) Dünya Konteyner Filosunun İlk 20**



2015 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 3.4 milyon TEU, ithalat 3.5 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 606.064 TEU ve transit 691.481 TEU olarak gerçekleşmiştir.

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

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

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

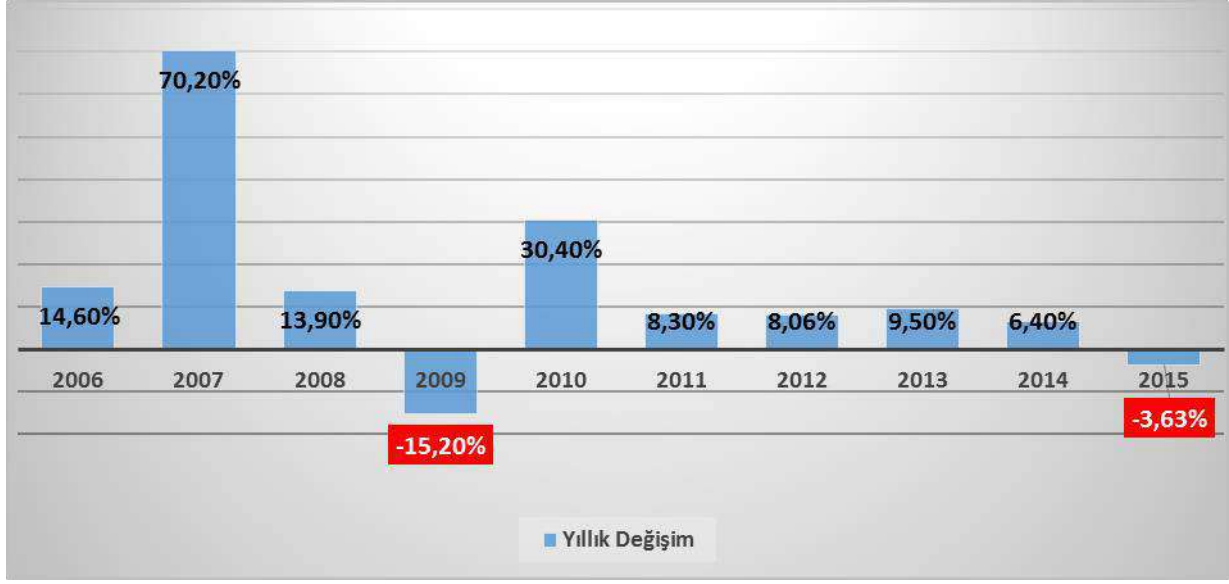
Yıllar	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Dış Ticaret Toplam			Değişim
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	Dış Ticaret	Transit	Toplam	
2006	14.008	1.809.433	1.823.441	6.913	1.840.649	1.847.562	3.671.003	184.921	3.855.924	14,60%
2007	34.005	2.152.014	2.186.019	27.128	2.224.653	2.251.781	4.437.800	120.427	4.558.227	70,20%
2008	86.867	2.429.820	2.516.687	82.934	2.474.773	2.557.707	5.074.394	117.353	5.191.747	13,90%
2009	70.329	2.131.948	2.202.277	71.696	2.117.764	2.189.460	4.391.737	12.542	4.404.279	-15,20%
2010	104.278	2.306.587	2.410.865	104.047	2.354.304	2.458.351	4.869.216	874.239	5.743.455	30,40%
2011	154.338	2.690.889	2.845.227	305.256	2.770.190	3.075.446	5.461.079	757.171	6.218.250	8,30%
2012	236.905	2.879.122	3.116.027	235.440	2.942.562	3.178.001	5.821.683	898.368	6.720.051	8,06%
2013	274.589	3.165.653	3.440.242	269.908	3.199.969	3.469.877	6.365.622	989.815	7.355.437	9,50%
2014	266.997	3.488.008	3.755.005	260.067	3.581.811	3.841.878	7.069.819	754.238	7.824.057	6,40%
2015	305.882	3.394.508	3.700.390	300.182	3.454.345	3.754.527	6.848.854	691.481	7.540.335	-3,63%

2015 Toplam Konteyner Elleçlemesi 8.146.398 TEU

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

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



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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı



### 2.3.6. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler

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

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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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



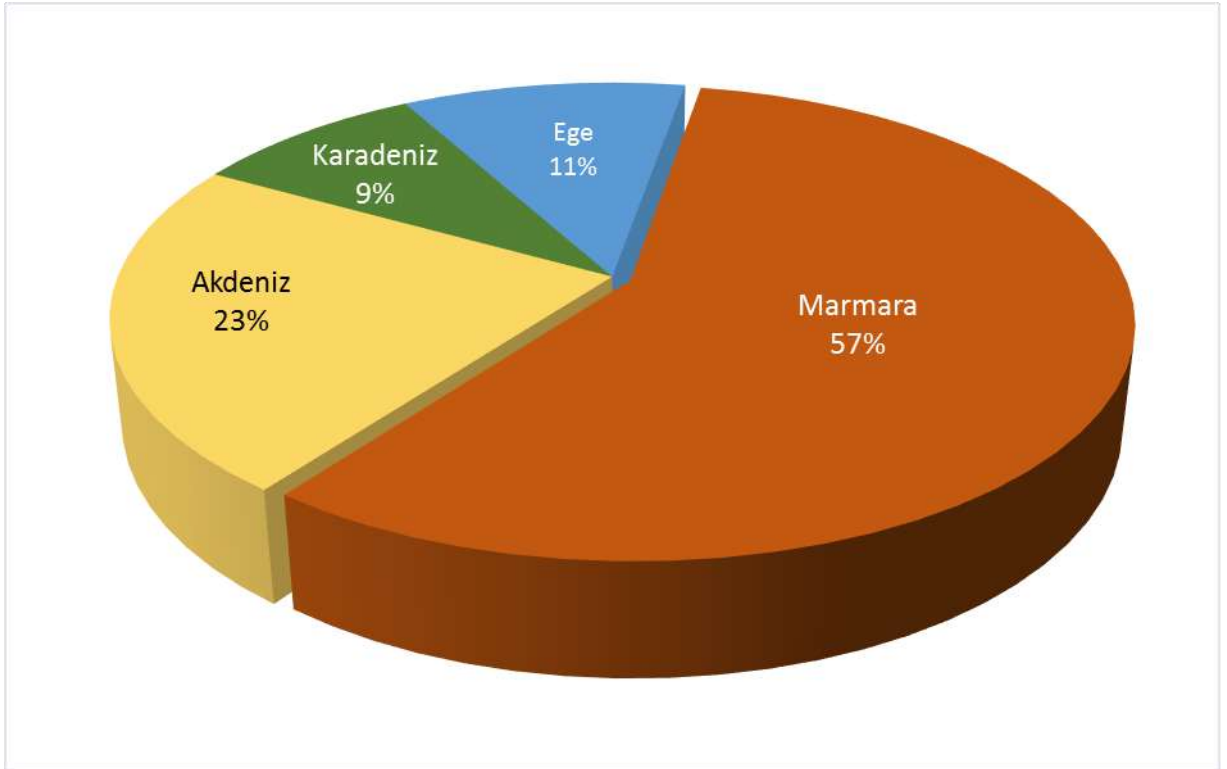
Ro-Ro hatları 2015 yılında bölgeler itibariyle dikkate alındığında ; Marmara Bölgesinde; Pendik/Haydarpaşa–Trieste hattında 188.378 araç, Haydarpaşa- İlyichevsky hattında 24.003 araç, Tuzla-Toulon hattında 56.061 araç ve Derince-Poti hattında 1.482 araç olmak üzere, bölgesel toplam 269.924 araçtır.

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

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

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

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



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

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

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleőtme Bakanlığı

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





### 2.3.7. İstanbul Liman İçi Yolcu Taşımacılığı

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

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

#### **Tarihçesi;**

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

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

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

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

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

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

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

### Hizmet Verilen İskeleler;

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

## Şehir Hatları Filosu

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

### Hatlar;

#### Özel Geziler

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

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

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

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

#### **İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.**

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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





### **Toplu Ulaşım Hatları;**

Üsküdar – Beşiktaş, Üsküdar – Kabataş, Eminönü – Bebek

### **Hizmet Verilen İskeleler;**

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

Tüm Hatlarda toplam 40 adet gemi ile hizmet verilmektedir.

Ayrıca Şehir hatları işletmesinin ihale ettiği hatlarda çalışılmaktadır.

Boğaz turları ve ada turları ve özel geziler düzenlenmektedir.

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

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



### **Tarihçesi;**

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

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

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

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

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

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

#### **İskeleler; (15 adet)**

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

#### **Hatlar ve Taşınan Yolcu Sayısı**

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

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

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



### Tarihçesi:

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

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

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

**İşletmecisi Altındaki Gemiler ve İskeleler:** 33 gemi ve 6 iskele

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

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



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



#### **Tarihçesi;**

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

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



#### **Tarihçesi;**

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

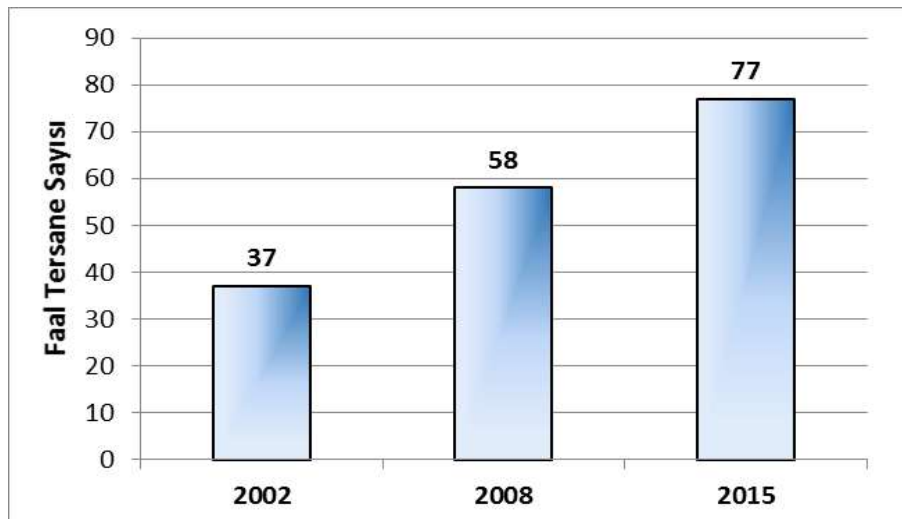
## 2.4 GEMİ İNŞA SANAYİ



### 2.4.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, 2015 yılı sonu itibariyle 77'ye ulaşmıştır. Tersanelerimiz Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup, yaklaşık 49 adet tersane de yatırım aşamasındadır. Ancak 2008 yılı son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı son çeyreğine kadar kuvvetli şekilde hissedilen Global Ekonomik Kriz pek çok sektörde olduğu gibi Gemi İnşa Sektörünü de olumsuz etkilemiş, sipariş defterlerindeki düşüş hem istihdam hem de yeni yatırım ve modernizasyon çalışmalarının iptal ya da ötelenmesine sebep olmuştur.

**GRAFİK (47): 2002 / 2015 Faal Tersane Sayısı**



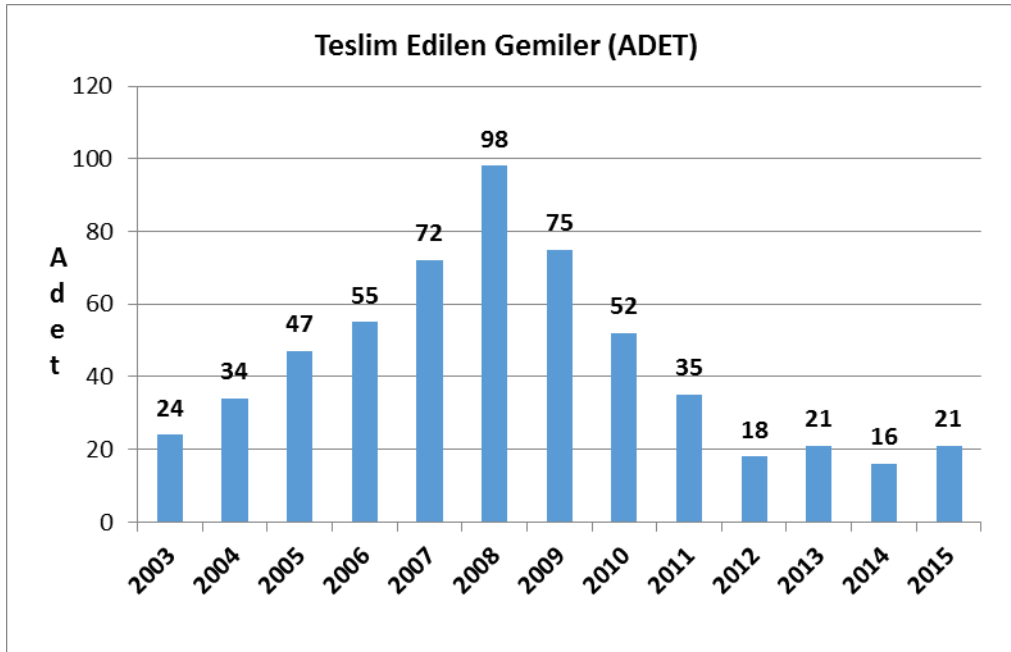
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2016

Gemi İnşa Sanayi desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

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

Türkiye Tersaneleri; 1995 – 2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'luk 166 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir. Global ekonomik krize kadar olan süreç içerisinde başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere siparişlerde dünya 4.lüğüne kadar yükselen tersanelerimiz, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü ile 2014 yılında 16 adet 130.267 DWT'luk gemi teslim etmiş olup, 2015 yılında ise tonaj 120.019 DWT ve teslim edilen gemi sayısı 21'dir.

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

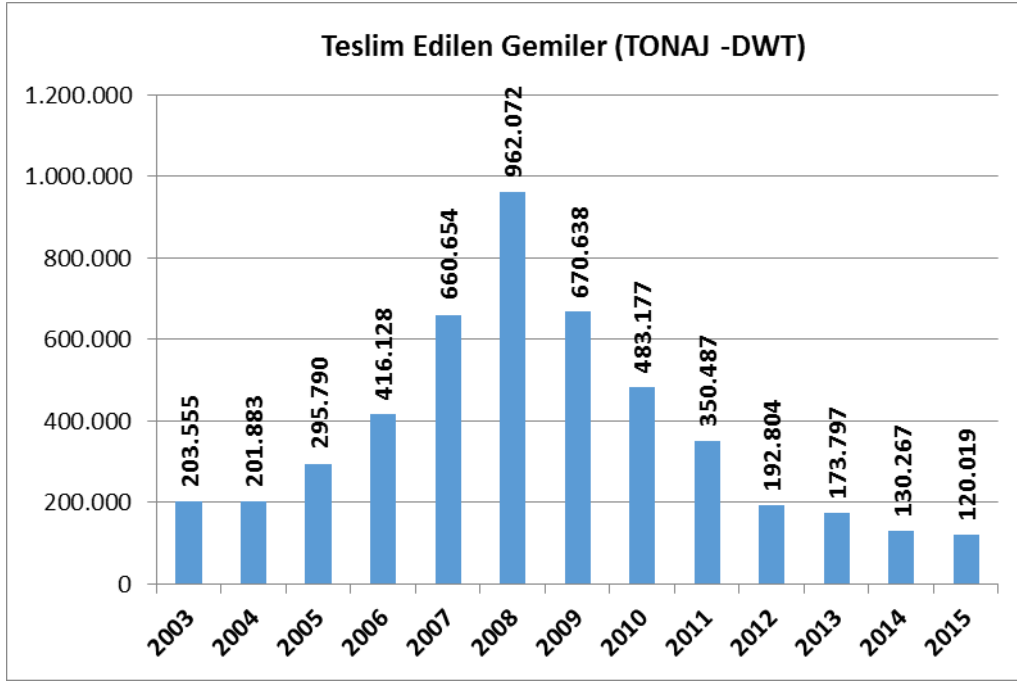


Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2016

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

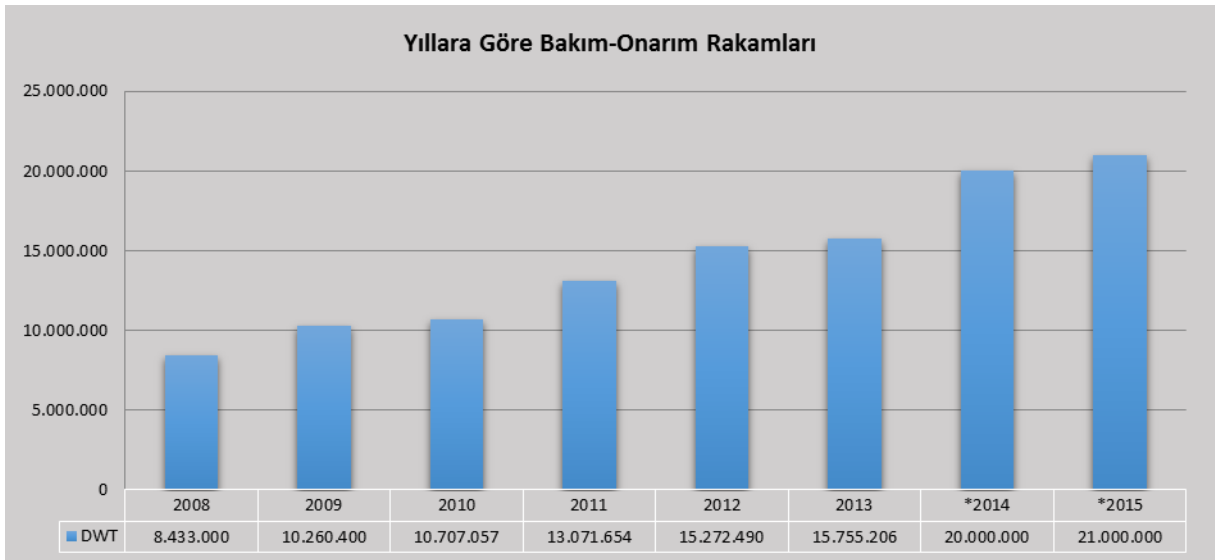
Yeni Gemi İnşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir.2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım tonajı, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e ,2015 yılında da yaklaşık 21.000.000 DWT'e yükselmiştir.

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



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2016

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

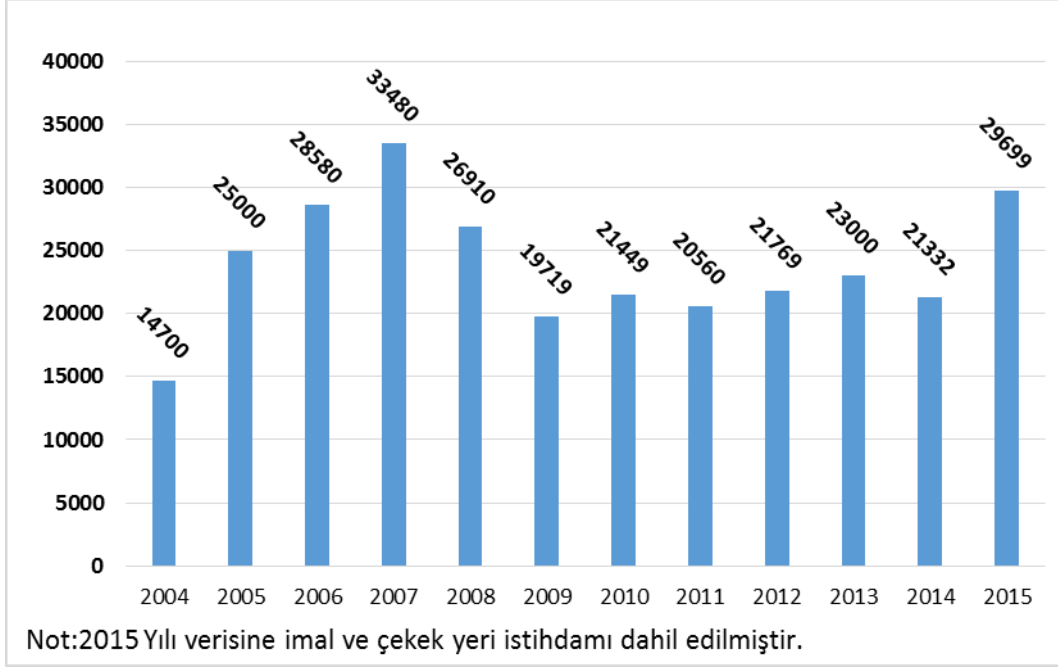


Kaynak: GİSBİR

(\*Yaklaşık Değer)

Kriz çoğu sektörde olduğu gibi Türkiye Gemi İnşa Sanayi'ni de son derece olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu sürecin Ülke menfaatleri doğrultusunda yönetilebilmesi Türkiye Gemi İnşa Sanayi'ne yönelik tedbirlerinin acilen sağlanmasıyla mümkün olabilecektir. İstihdama büyük katkı sağlayan Tersanelerimizde doğrudan istihdam edilen personel 2007 yılında 33.480 iken ekonomik krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ile 2013 yılında 17.000'e gerilemiştir. 2015 yılı itibariyle sektör çalışan sayısı 29.699 kişi olarak tespit edilmiştir.

**GRAFİK (51): Tersanelerdeki İstihdam Durumu (Kişi)**



*Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2016*

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

**TABLO (63): Faal Tersane Listesi 2015**

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



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

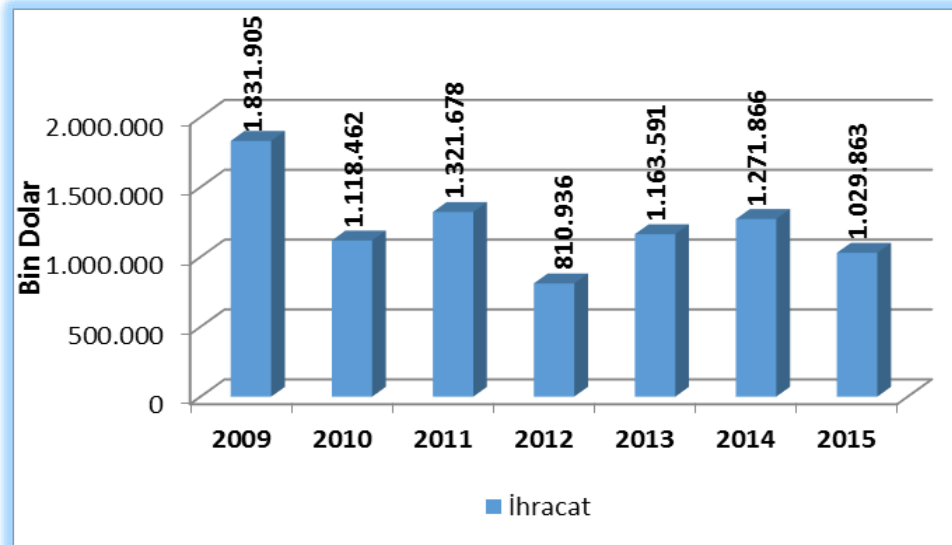
71	ZONGULDAK	UMO GEMİ SAN. TİC. LTD. ŞTİ.
72	ZONGULDAK	MED-YILMAZ GEMİ İNŞA SAN. VE TİC. A.Ş.
73	ZONGULDAK	MADENCİ GEMİ SAN. LTD. ŞTİ.
74	ZONGULDAK	EREĞLİ GEMİ İNŞA SAN. VE TİC. A.Ş.
75	ZONGULDAK	AZİM OTEL TURİZM DENİZ. METAL SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
76	ZONGULDAK	CANSU DENİZ NAKLİYAT VE GEMİ SAN. VE TİC.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

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

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

2008 verilerine göre Gemi ve Yat inşa ihracat büyüklüğü 2,6 Milyar USD'dir. 2009 Yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş olup, 1,83 Milyar USD seviyesinde gerçekleşmiştir. Ayrıca 2008 yılında 10,6 Milyon USD olan gemi yan sanayi ihracatı da 2009 yılında %71 azalarak 3,1 Milyon USD'ye gerilemiştir. 2013 yılında 1,16 Milyar USD'ye ihracat gerçekleştiren sektör, 2014 yılında da az bir artışla 1,28 Milyar USD'lik gemi ve yat ihracatına ulaşmış, 2015 yılı verilerine göre ise 1,02 Milyar USD'lik ihracat ile %19 gerileme göstermiştir.

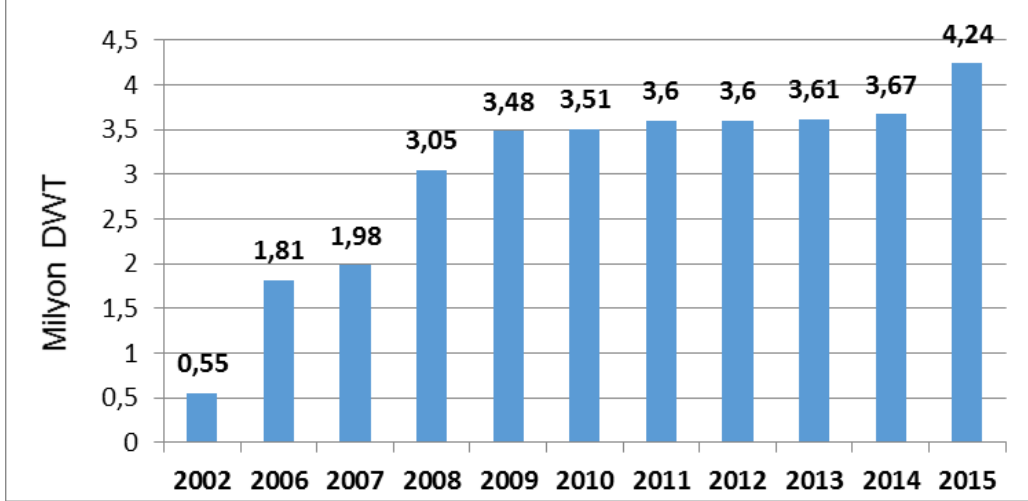
**GRAFİK (52): Gemi İnşa Sanayinin 2009-2015 İhracat Değerleri**



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

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000DWT iken 2012 itibariyle 3,60 Milyon DWT'e çıkarak 6 kat büyüme sağlanmıştır. 2006 yılındaki toplam sipariş 2,07 milyon DWT iken 2008 sonunda bu rakam 4,34 milyon DWT'e ulaşmış; ancak krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ve özellikle Uzakdoğu tersaneleriyle rekabet edebilirliği konusunda büyük sıkıntı yaşayan ülkemiz tersanelerinin sipariş defteri 2016 yılı Mart ayı verilerine göre 0,16 milyon DWT'e inmiştir.

**GRAFİK (53): 2002-2015 Tersane Proje Kapasiteleri**



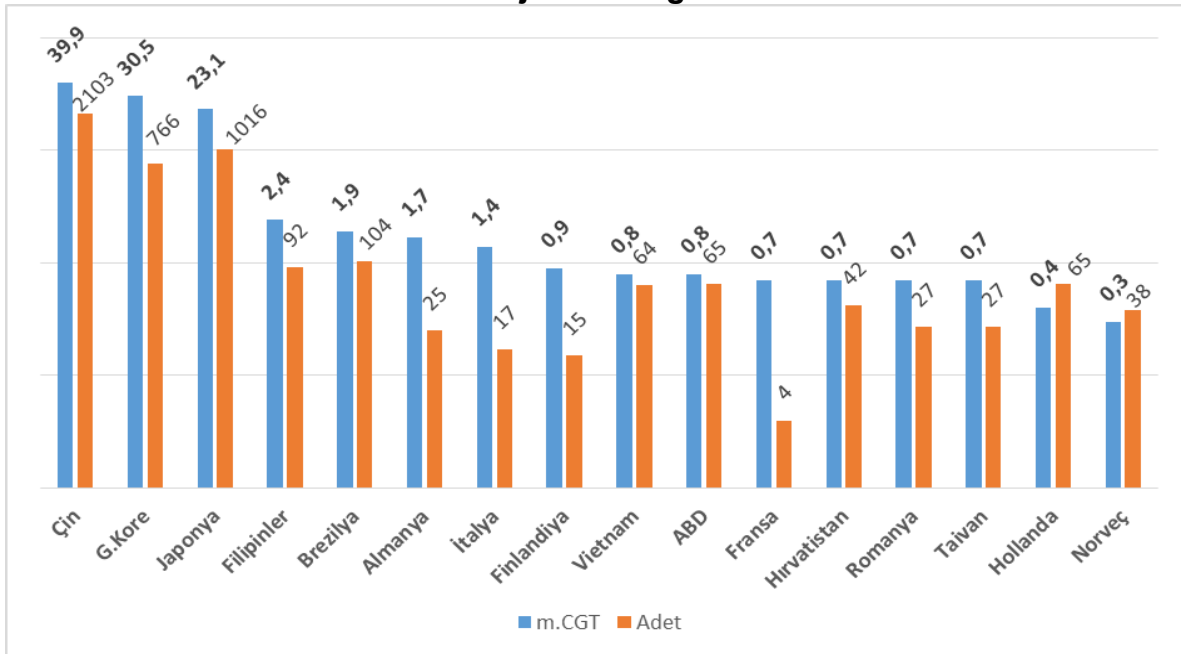
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2016

Türkiye tersaneleri 2014 yılı itibariyle;

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

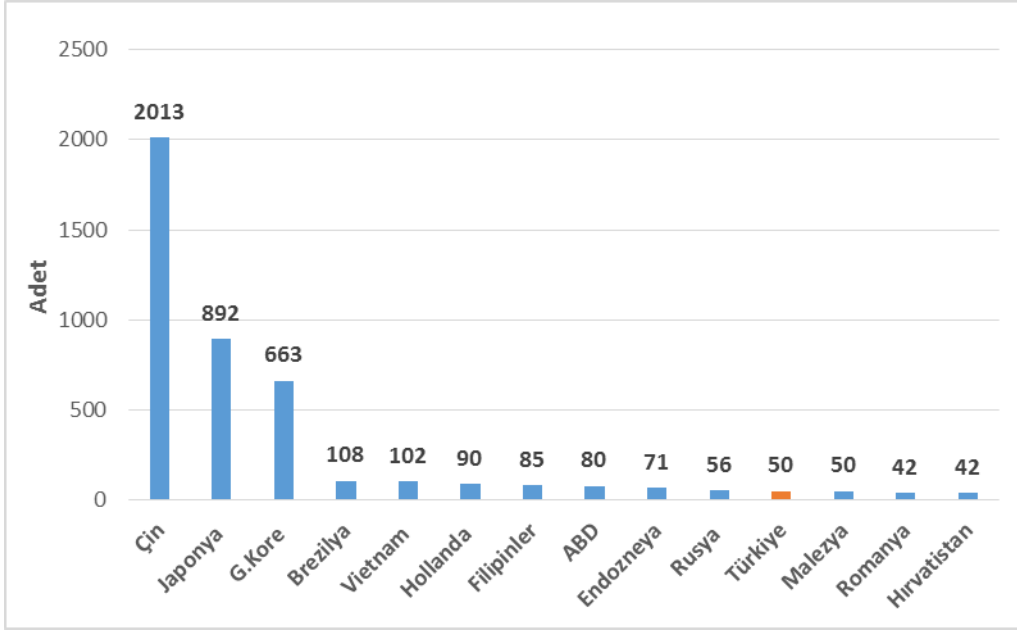
Aralık 2008 'de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244 gerilemiş; Aralık 2008'de 4,34 milyon DWT olan sipariş tonajı da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17 milyon DWT'e inmiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008'den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000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

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



Kaynak : Clarkson Research Serv. 01/2016

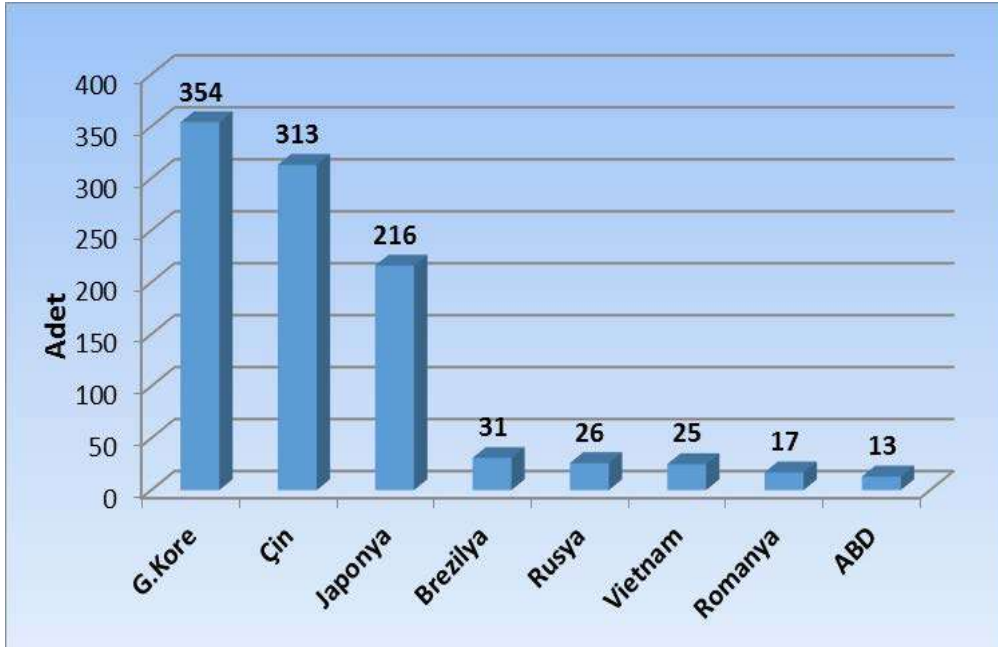
**GRAFİK (55): Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı**



*Kaynak : Clarkson Research Serv. 04/2016*

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

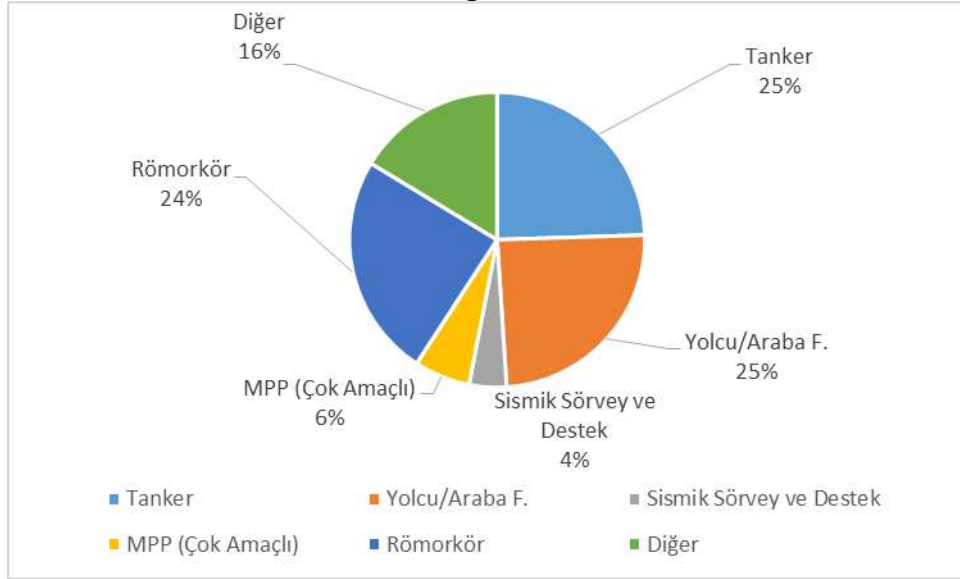
**GRAFİK (56): Tanker Siparişi alan Ükeler Sıralaması**



*Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2016*

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

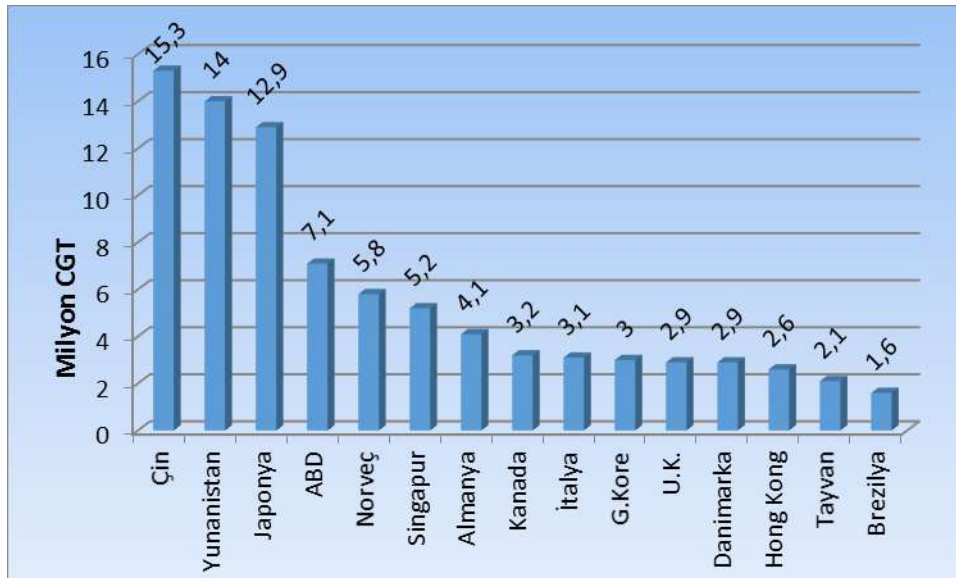
**GRAFİK (57): Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Yüzde Dağılımı**



*Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2016*

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

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



*Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2016*

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

**TABLO (64): Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları**

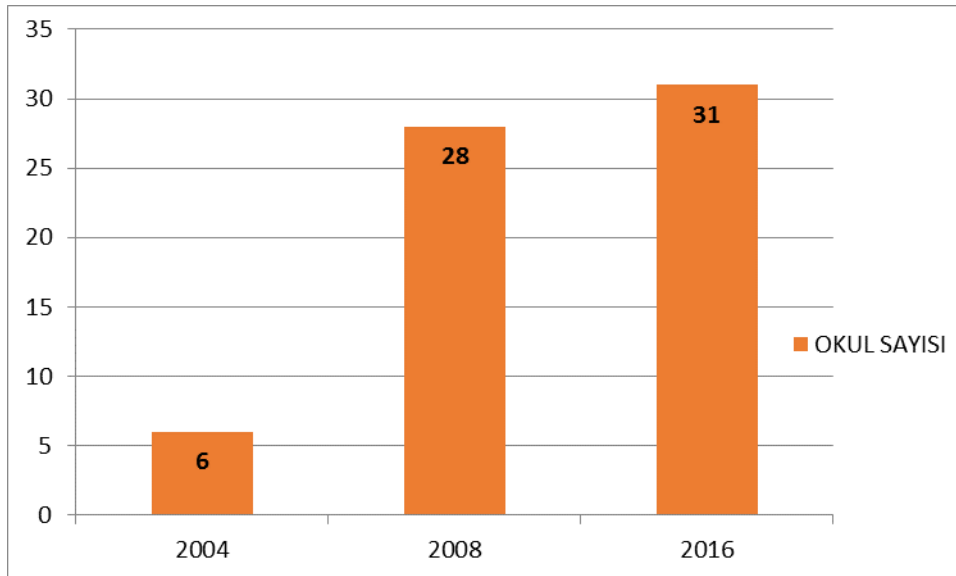
TERSANELERİN KURU VE YÜZER HAVUZ SAYILARI		
NO	TERSANE ADI	HAVUZ BİLGİLERİ
1	ERKAL Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.	350x80 M 100.000 T
2	GEMSAN Gemi ve Gemi İşlet. San. Ve Tic. Ltd. Şti.	230 X 45 M 20.000 T
3	HİDRODİNAMİK Gemi San. ve Tic. A.Ş.	115X22 M 2.750 T
4	GEMAK Gemi İnşaat Sanayi ve TİC.A.Ş.	233 X 37 M
5		170X26 M
6	DESAN Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	230 X 40 M
7		186X27 M
8	İSTANBUL Denizcilik Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.	93 X 28 M 4.200 T
9	DENİZ ENDÜSTRİSİ A.Ş.	210X37 M KURU
10	SEDEF Gemi İnşaatı A.Ş.	315X50 M KURU
11	TUZLA GEMİ Endüstrisi A.Ş.	300 X 53 M KURU
12	DEARSAN Gemi İnşaat Sanayi A.Ş.	67 X 28 M 2500 T
13	TORLAK Denizcilik Sanayi ve Tic. A.Ş.	195X40 M 40.000 DWT
14	YARDIMCI Gemi İnşa A.Ş.	155X36 M 8.500 T
15	ÇEKSAN Gemi İnşa San. Ve Tic. A.Ş.	130X29 M 7.000 T
16	DENTAŞ İnşaat ve Onarım San. A.Ş.	128X30 M 5.000 T
17	ÇİNDEMİR Mak. Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.	118X28 M 5.000 T
18	DALSAN Liman İnş. Tarama, Gemicilik San.	82 X 27 M 3.700 T
19	UZMAR Gemi Yapım Sanayi A.Ş.	67 X 37 M 5000 T
20	BEŞİKTAŞ Gemi İnşa A.Ş.	230 X 40 M 50.000 DWT KURU
21		227X35 M 16.500 T
22		227X35 M 16.500 T
23	SEFİNE Denizcilik Tersanecilik Tur. San. ve Tic. Ltd. Şti.	240 X 42 M KURU
24	TERSAN Tersanecilik San. Ve Tic. A.S.	178X35 M 9000 T

25	HATSAN İnş. M.T. Gemi İnşa ve Deniz San. ve Tic. A.Ş.	180X30 M
26	İSTER İsken. Liman ve Tersane İşlet. Ltd. Şti.	42 X 22 M 1400 T SENKROLİFT
27	TERSAN TERSANECİLİK VE TAŞIMACILIK AŞ.	130X30 M 7.100 T
28	URSA GEMİCİLİK BAKIM ONARIM TERSANECİLİK SAN.VE TİC.A.S	56X14 M KURU
29	PROTEKSAN TURKUAZ YAT SANAYİ A.Ş	54X20 M 1.100 T
30	İNEBOLU Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.Ş.	117 X 20 M 4500DWT
31	YATCHLEY Gemi Yapım San. ve Tic. A.Ş.	150X20 M

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

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

**Grafik (59): Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri**



**Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı**

## 2.4.2. Yat İnşa

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

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

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

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

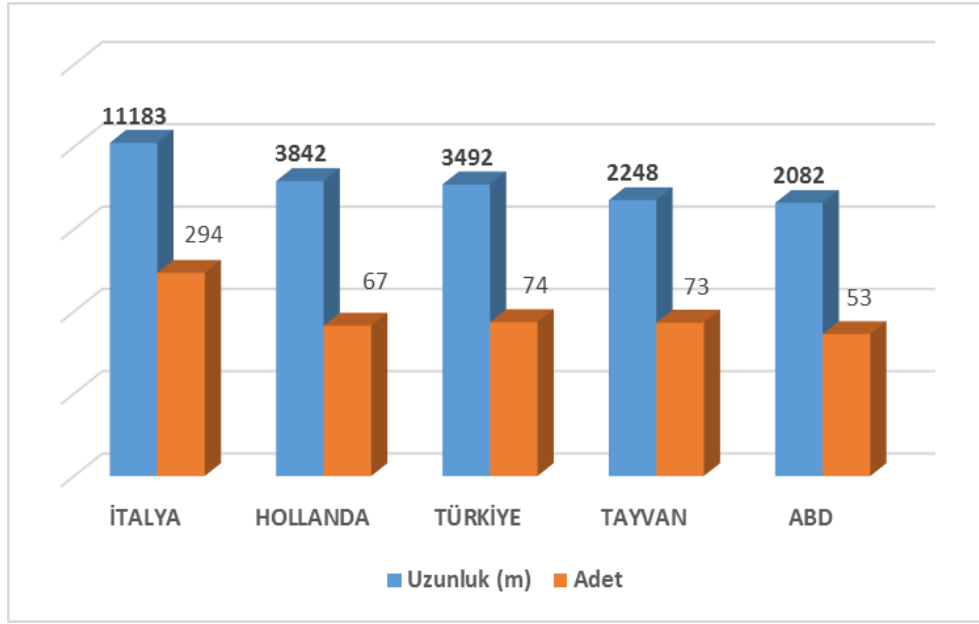
- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitilmiş işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslararası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri
- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- Ülkemizin sahip olduğu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

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

Türkiye özellikle Süperyat (24m ve üstü ) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve 2010 verileriyle teslim edilen süperyat adet ve uzunluğu itibarıyla dünya üçüncülüğü konumuna kadar yükselmiştir. 2014 global sipariş defteri verileri incelendiğinde ülkemiz sipariş sıralamasında 3.005m ve 68 proje ile yine dünya üçüncülüğünde yer alarak, 2016 yılı sipariş veya inşa halindeki süper yatların toplam uzunluğuna göre ülkeler sıralamasında üçüncülüğündeki yerini korumuştur.



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



Kaynak: Boat International ([www.boatinternational.com](http://www.boatinternational.com))

### 2.4.3. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları:

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

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

#### - Eğitim :

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

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

#### - Sağlık Hizmetleri :

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

2. İşe giriş muayeneleri yapılmalıdır.

3. Tüm çalışanların sağlık bilgilerinin arşivlenmesine devam edilmelidir.

**- Denetim :**

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

**- Çevre :**

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

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

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

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

#### **2.4.4. Gemi Yan Sanayi**

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

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

standardizasyonun olmayışı tersane taleplerinin onaylı ithal ürünlere kaymasına yol açmaktadır.

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

Ülkemizdeki başlıca yan sanayi üretimleri şöyle sıralanabilir.

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

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

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

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

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

### **Yan Sanayinin gelişmesi;**

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

**TABLO (65): Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Mart 2016)**

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

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

Kaynak : Clarkson Research Ser.(03/2016)

## 2.5. LİMANLAR



### 2.5.1 Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları

8333 kilometre kıyı şeridine sahip Ülkemizde 179 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 2 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir.

Limanlar İşletilen Kurumlar açısından 3 kısma ayrılmaktadır:

<b>KAMU LİMANLARI</b>	<b>21 LİMAN</b>
<b>BELEDİYE LİMANLARI</b>	<b>23 LİMAN</b>
<b>ÖZEL LİMANLAR</b>	<b>135 LİMAN</b>

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

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

<b>Yük Tipi</b>	<b>Teorik Kapasite</b>
<b>Konteyner</b>	<b>25.543.028 TEU</b>
<b>General Kargo + Kuru Dökme Yük</b>	<b>318.246.892 Ton</b>
<b>Sıvı Dökme Yük</b>	<b>254.896.000 Ton</b>
<b>Araç</b>	<b>31.471.560 Ton</b>

## Doing Business 2015 Raporunda Türkiye

“Doing Business” 2015 raporunda 189 ülke 10 kriter göz önüne alınarak “iş yapma kolaylığı” açısından sıralanmaktadır. Sıralamada kullanılan kriterler; işe başlama, inşaat ruhsatı alabilme, elektrik bağlatılabilme, mülkiyet kaydının yapılabilmesi, kredi alma kolaylığı, yatırımcıların korunması, vergi ödeme, sınır ötesi ticaret imkanları, yapılan iş sözleşmelerinin uygulanabilirliği ve iflastan kaynaklanacak sorunların çözümü gibi iş yapmayı kolaylaştırıcı unsurlardan oluşmaktadır. 2015 yılı listesinde birinci sırada 2014 yılında olduğu gibi Singapur yer almakta olup, Türkiye bir önceki rapora göre 14 sıra yükselerek genel sıralamada 55. sırada yer almıştır.

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

## Lojistik Performans İndeksi 2014 Raporunda Türkiye

Dünya Bankası tarafından 2007 yılından bu yana iki yılda bir yayınlanan “Lojistik Performans İndeksi” 2014 yılı raporunda değerlendirmeye alınan ülke sayısı 5 artarak 160 ülkeye çıkmış olup, Almanya en yüksek değeri alırken Somali en düşük sırada kalmıştır, Türkiye ise 30. sırada yer almıştır.

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

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

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

## Lojistik Performans İndeksinde Türkiye'nin Durumu

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

### Limanların Gelişme ve Büyüme Planları

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

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

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

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



## Devlet Yatırımları

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

İzmir İl Bergama İlçesinde yer alan Çandarlı Kuzey Ege Limanı'nın 1500 metre uzunluğundaki dalgakıran inşaatının tamamlanmış olup, geri kalan altyapı ve üst yapıların kademeli olarak gerçekleştirilerek, ilk etabın 2018'de tamamlanması öngörülmektedir. İki etap halinde planlanan projede ilk etap (1 milyon TEU + 1 milyon TEU+ 2 milyon TEU) şeklinde 3 bölüme ayrılmış olup, 2.etap henüz planlanmamıştır.

Mevcut MIP Mersin Limanı'nın doğusunda yer alan Yeni Mersin konteyner limanı 5 aşamalı olarak planlanmıştır. Birinci aşaması 1.7 – 1.9 milyon TEU kapasiteli olacağı, liman tamamlandığı zaman 10 - 11.4 milyon TEU kapasiteye ulaşacağı belirtilmektedir.

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

Bunların dışında;

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

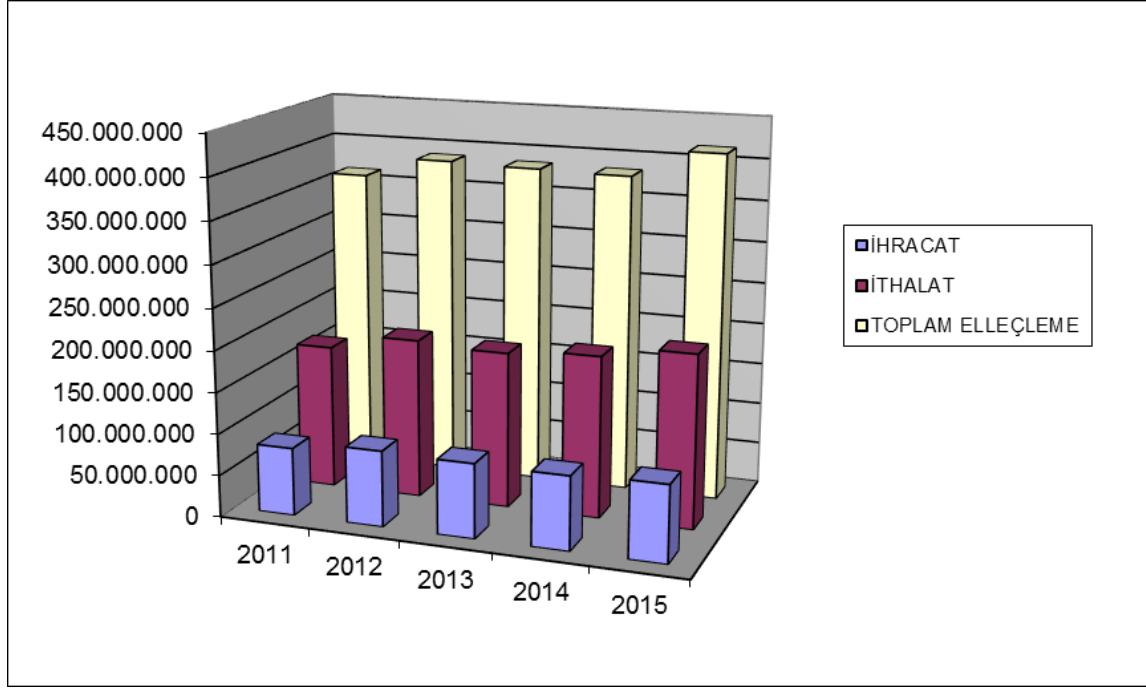
Mevcut Derince Limanı'nın doğusunda dolgu alan üzerine kurulacak olan Derince Konteyner Terminali 1,000,000 TEU kapasite artışı sağlayacaktır. (*Derince Konteyner Limanı özelleştirilen Safi Derince Limanı'nın bir parçasıdır*)

**TABLO (66): Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri**

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

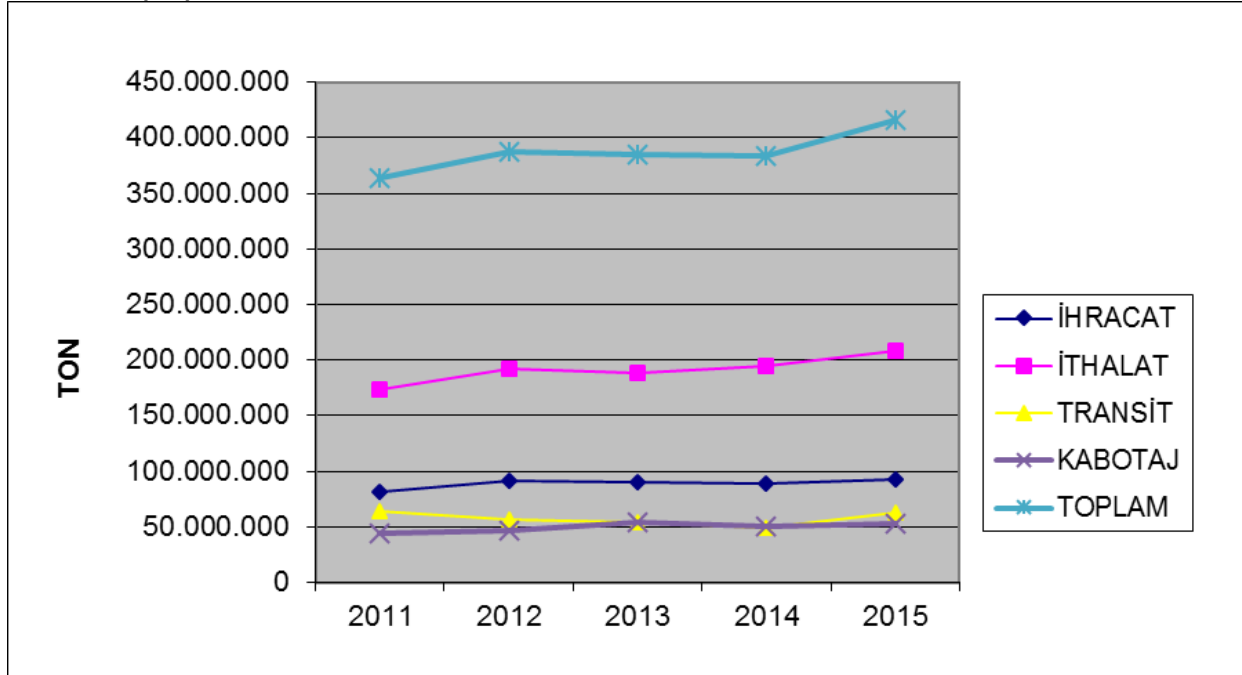
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

**GRAFİK (61): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri**



*Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı*

**GRAFİK (62): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri**

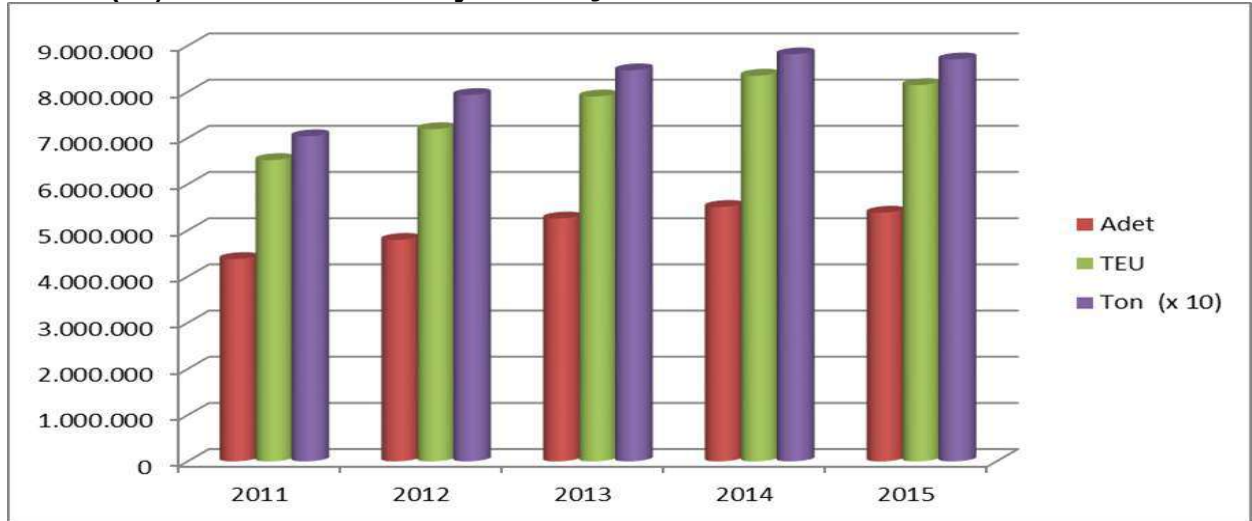
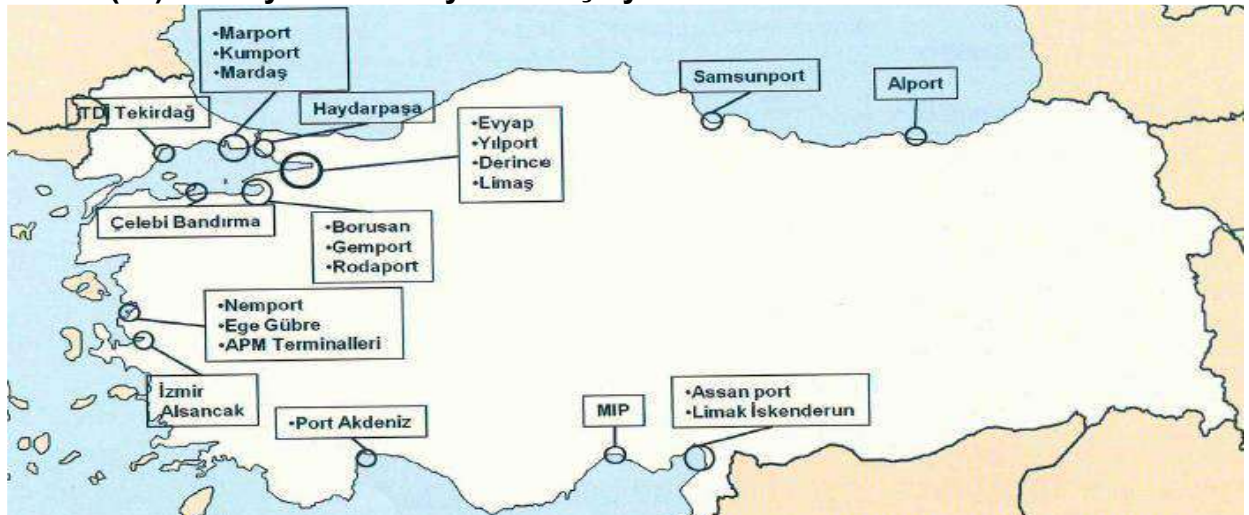


*Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı*

**TABLO (67): Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri**

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

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

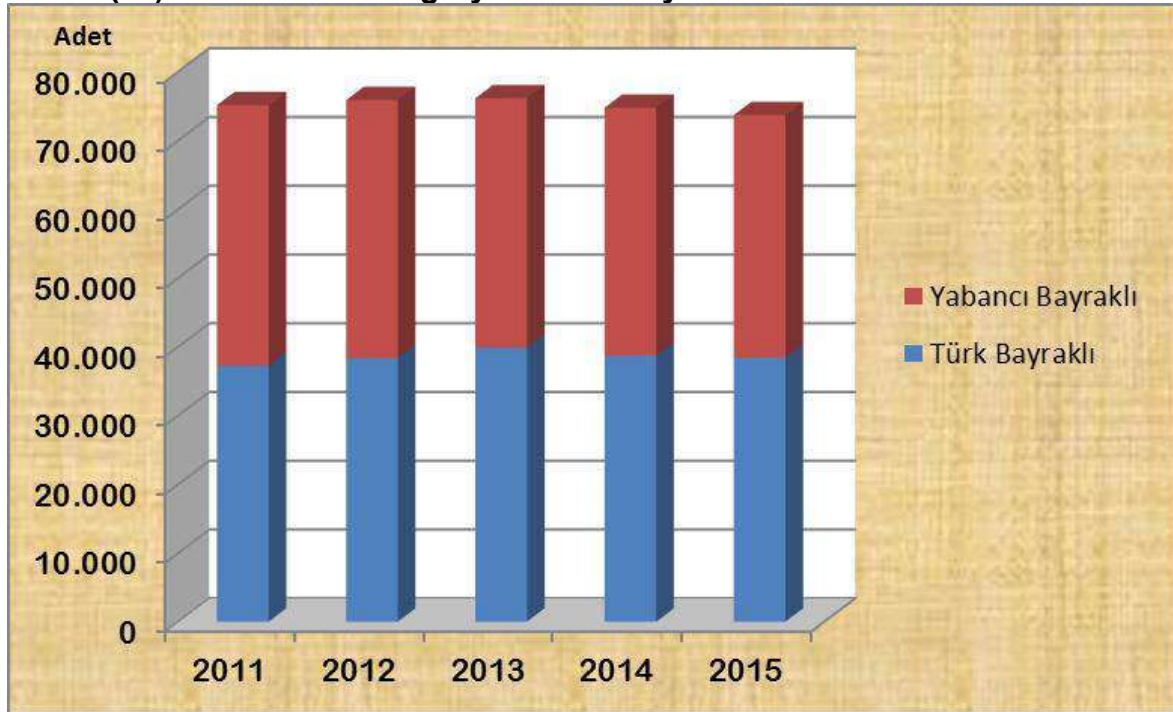
**Grafik (63) Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri****Grafik (64): Türkiye’de Konteyner Elleçleyen Limanlar**

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

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

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

**Grafik (65) Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları**



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

**Grafik (66) Aylara Göre Gemi Sayıları (2015)**



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

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

2015 yılında elleçlenen toplam yükün;

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

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

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

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

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

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

Ancak, limanların denizcilik hatları tarafından tercih edilmesinin tek nedeni coğrafi konum değildir. Liman operasyonlarının verimliliği, hizmet kalitesi, uygun liman altyapı ve üstyapı fonksiyonları, liman tarifeleri ve liman emniyeti de hatların dikkate aldıkları diğer etkenlerdir. Bir liman rekabet edebilmek için uygun altyapıya, kaliteli işgücüne ve yüksek teknolojiye sahip olabilir; ancak hizmet sunduğu art alana ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantıları yetersiz ise bunların hiçbir önemi kalmayacaktır.

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

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

### **2.5.2. TDİ Limanları:**

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

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

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

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

### **Şirketin Faaliyet Konuları:**

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

TDİ AŞ İşletme Faaliyetlerini; Liman Hizmetleri, olarak sürdürmektedir.

### **Liman Hizmetleri:**

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

## TDİ LİMANLARI 2015 YILI FAALİYETLERİ

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

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

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

### 2.5.3. T.C.D.D. Limanları

**TABLO (70): TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri**

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



**Tablo (71): TCDD LİMANLARINDA YAPILAN YÜKLEME VE BOŞALTMALAR**

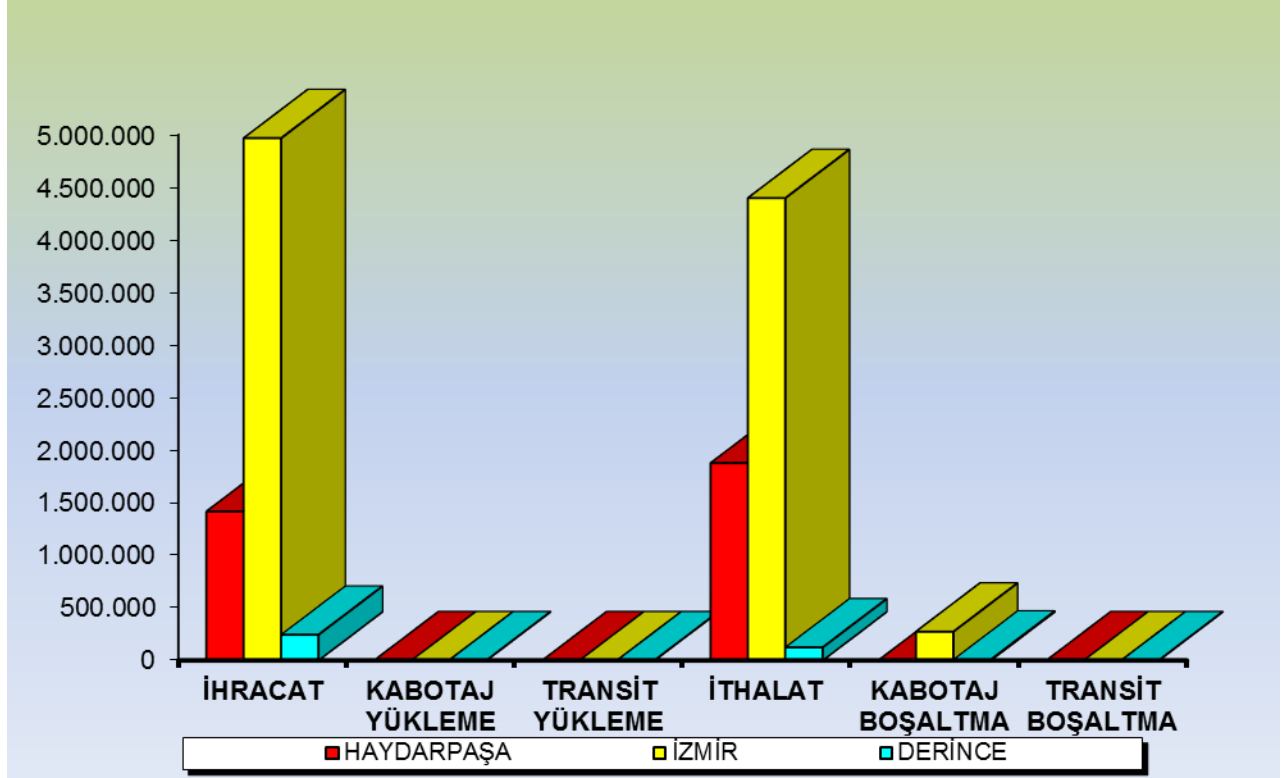
YILLAR	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	
<b>HAYDARPAŞA</b>							
2011	612.846	0	0	1.285.145	0	0	1.897.991
2012	602.875	1.639	0	1.032.993	0	0	1.637.507
2013	1.178.979	733.450	0	1.682.429	0	0	3.594.858
2014	1.559.846	568.900	0	1.961.242	0	0	4.089.988
<b>2015</b>	<b>1.415.146</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.875.954</b>	<b>456</b>	<b>0</b>	<b>3.291.556</b>
<b>İZMİR</b>							
2011	5.488.035	0	0	3.725.904	290.158	0	9.504.097
2012	5.238.767	48.667	0	3.841.169	172.953	0	9.301.556
2013	5.616.969	12.802	0	4.181.129	279.243	0	10.090.143
2014	5.713.213	23.731	0	4.686.457	281.452	0	10.704.853
<b>2015</b>	<b>4.967.082</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.397.228</b>	<b>272.640</b>	<b>0</b>	<b>9.636.950</b>
<b>İSKENDERUN</b>							
2011	465.918	21.025	1.676	304.453	729.548	10.126	1.532.746
2012	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0	0
<b>2015</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DERİNCE</b>							
2011	1.327.729	6.164	96	1.040.057	12.491	0	2.386.537
2012	1.275.142	15.287	0	668.618	36.845	0	1.995.892
2013	1.422.032	12.618	1.265	844.844	109.218	10	2.389.987
2014	1.559.066	2.863	6.636	1.233.367	160.091	1.913	2.963.936
<b>2015</b>	<b>243.045</b>	<b>130</b>	<b>0</b>	<b>123.329</b>	<b>6.545</b>	<b>0</b>	<b>373.049</b>
<b>TOPLAM</b>							
2011	7.894.528	27.189	1.772	6.355.559	1.032.197	10.126	15.321.371
2012	7.116.784	65.593	0	5.542.780	209.798	0	12.934.955
2013	8.217.980	758.870	1.265	6.708.402	388.461	10	16.074.988
2014	8.832.125	595.494	6.636	7.881.066	441.543	1.913	17.758.777
<b>2015</b>	<b>6.625.273</b>	<b>130</b>	<b>0</b>	<b>6.396.511</b>	<b>279.641</b>	<b>0</b>	<b>13.301.555</b>

**Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü**

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

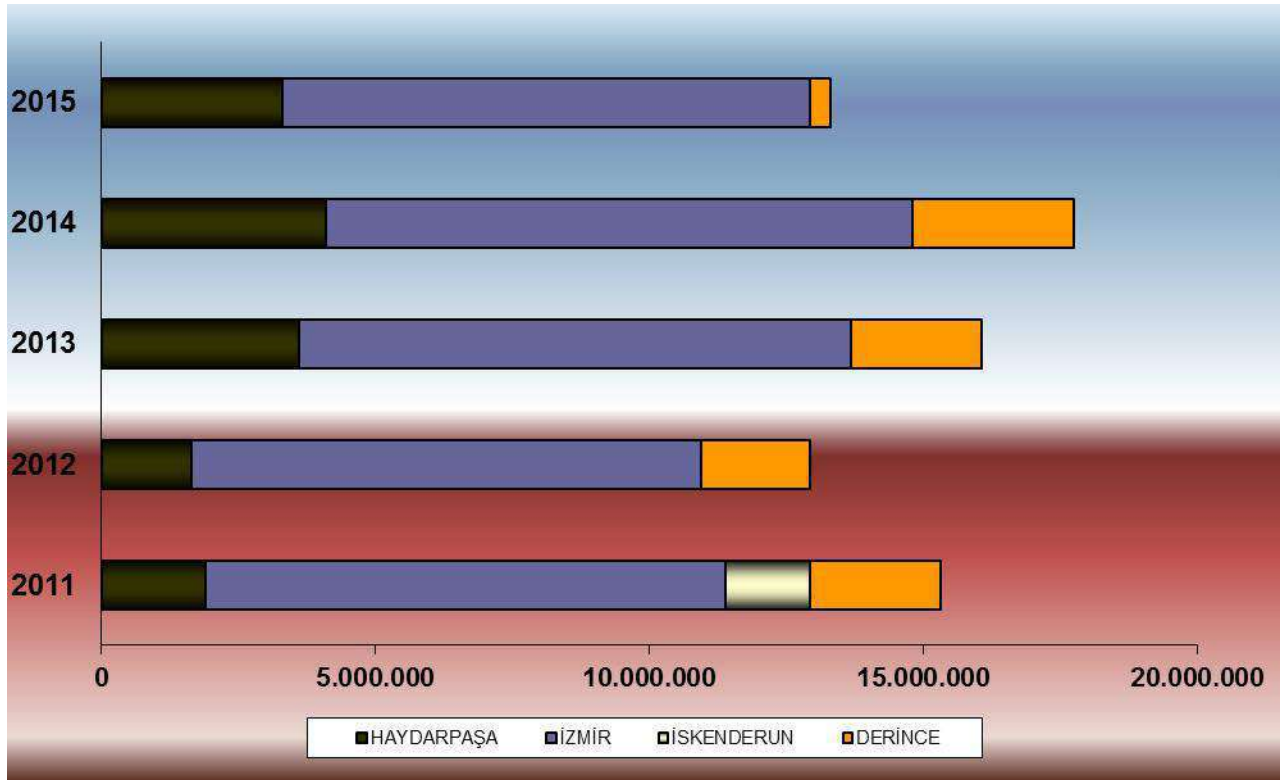
\*\*\* Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibariyledir.

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



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

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



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

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

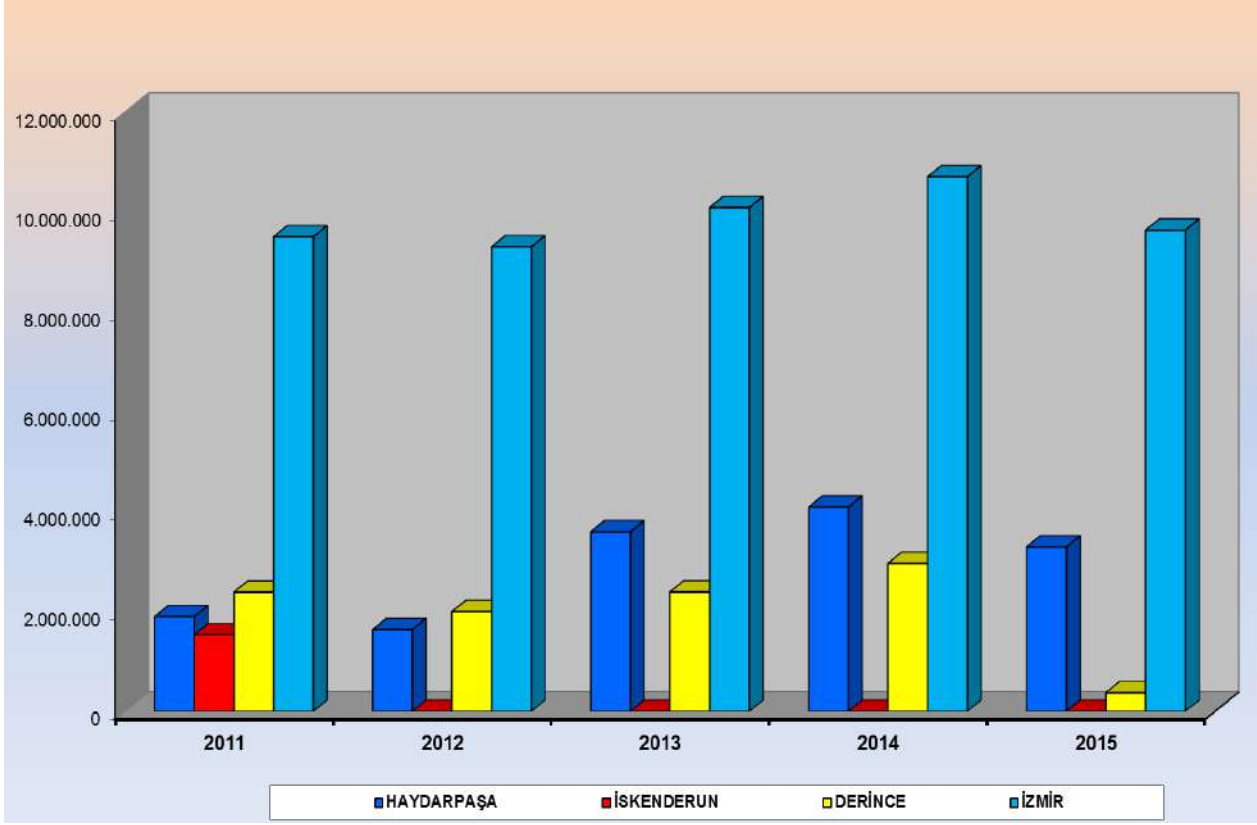
LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	D.KATI	D.SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	2011	297.365	1.600.626	0	0	1.897.991
	2012	417.729	1.219.778	0	0	1.637.507
	2013	1.909.774	951.634	733450	0	3.594.858
	2014	2.759.000	762.088	568900	0	4.089.988
	2015	2.630.004	661.552	0	0	3.291.556
İSKENDERUN	2011	485.202	0	325.688	721.856	1.532.746
	2012	0	0	0	0	0
	2013	0	0	0	0	0
	2014	0	0	0	0	0
	2015	0	0	0	0	0
DERİNCE	2011	1.264.824	10.143	1.005.367	106.203	2.386.537
	2012	1.127.186	9.817	756.782	102.107	1.995.892
	2013	1.372.533	10.655	936.987	69.812	2.389.987
	2014	1.473.008	19.525	1.347.509	123.894	2.963.936
	2015	219.011	1.788	149.273	2.977	373.049
İZMİR	2011	523.849	6.754.509	2.020.321	205.418	9.504.097
	2012	558.627	6.674.362	1.764.131	304.436	9.301.556
	2013	484.394	7.058.202	2.263.054	284.493	10.090.143
	2014	560.179	6.782.740	3.047.204	314.730	10.704.853
	2015	763.370	6.656.669	1.969.201	247.710	9.636.950
TOPLAM	2011	2.571.240	8.365.278	3.351.376	1.033.477	15.321.371
	2012	2.103.542	7.903.957	2.520.913	406.543	12.934.955
	2013	3.766.701	8.020.491	3.933.491	354.305	16.074.988
	2014	4.792.187	7.564.353	4.963.613	438.624	17.758.777
	2015	3.612.385	7.320.009	2.118.474	250.687	13.301.555

**Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü**

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

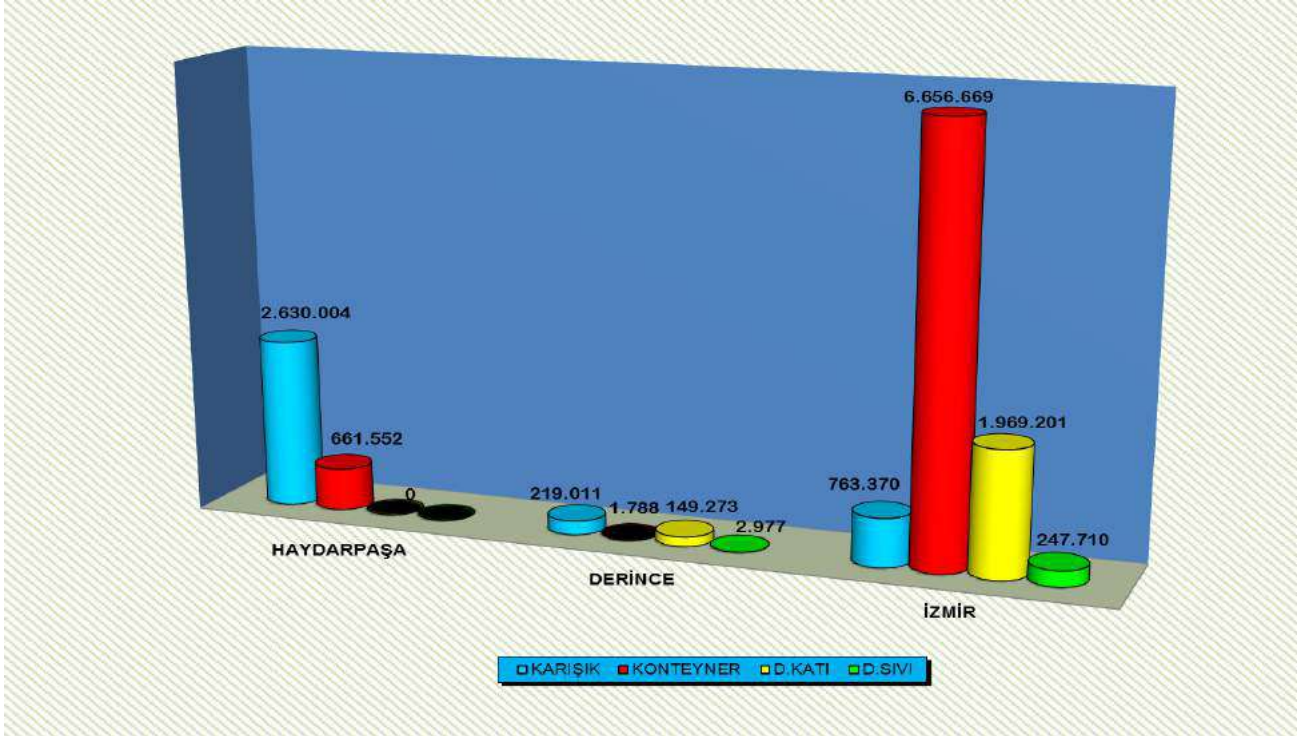
\*\*\* Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibariyledir.

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



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

**Grafik (70): 2015 TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım**



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

## Haydarpaşa Liman İşletmesi



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

**Adres:** TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü Haydarpaşa / İstanbul

**Tel:** 0216 348 80 20

**Faks:** 0216 345 17 05

**E-Posta:** haydarpasaliman@tcdd.gov.tr

### **Konumu**

Enlem: 40° 59' 00" N

Boylam: 28° 57' 00" E

### **Liman Özellikleri**

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

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

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

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

Limanda ayrıca kiralık bir adet 65 tonluk MHC vinci mevcuttur.



### **Limanın Tarihçesi**

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

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

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

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



## İzmir Liman İşletmesi



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

**Adres:** TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü - İzmir

**Tel:** 0232 463 16 00

**Faks:** 0232 463 22 48 - 463 20 17

**E-Posta:** izmirliman@tcdd.gov.tr

### **Konumu**

Enlem: 38° 25' 00" N

Boylam: 27° 04' 30" E

### **Liman Özellikleri**

**Pilotaj:** Limana giren ve çıkan gemiler kılavuz almak zorundadır.

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

Bu hizmetler, 24 saat boyunca TDİ tarafından verilmektedir.

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

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

Limanda ayrıca kiralık 2 adet 100 tonluk MHC vinci mevcuttur.

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

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



### Limanın Tarihçesi

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





**Tablo (73): Özel Limanların Listesi**

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

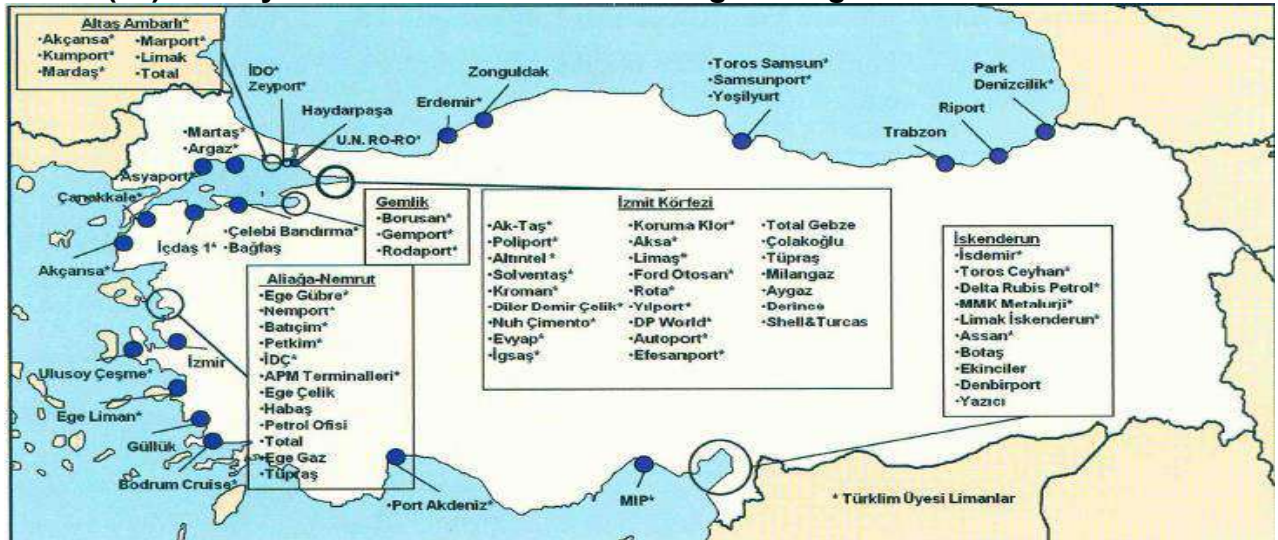
50)KIZILKAYA LİMANI  
51)KORUMA KLOR ALKALİ SAN. VE TİC. A.Ş.  
52)KROMAN ÇELİK LİMAN TESİSLERİ  
53)LAFARGE ASLAN ÇİMENTO İSKELESİ  
54)LİMAŞ İZMİT TERMİNALİ  
55)MARMARA TRANSPORT İSKELESİ  
56)MİLANGAZ ŞAMANDIRA TESİSLERİ  
57)NUH ÇİMENTO SAN. A.Ş. (NUHPORT)  
58)OPAY PLATFORM İSKELESİ  
59)PETLINE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

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

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

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı & TÜRKLİM

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



Kaynak: TÜRKLİM

## 2.5.4 Liman Özelleştirmeleri

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

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

Liman Özelleştirmeleri;

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

aşamalarından sonra gerçekleşmektedir.

### TDİ Liman Özelleştirmeleri

#### Tekirdağ Limanı:

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

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

#### Hopa Limanı:

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

#### Giresun Limanı:

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

#### Ordu Limanı:

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

#### Sinop Limanı:

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

**Rize Limanı:**

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

**Antalya Limanı:**

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

**Alanya Limanı:**

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

**Marmaris Limanı:**

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

**Çeşme Limanı:**

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

**Kuşadası Limanı:**

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

**Trabzon Limanı:**

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

**Dikili Limanı:**

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

**Salıpazarı Limanı:**

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

## TCDD Liman Özelleştirmeleri

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

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

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

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

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

**5. Derince Limanı:** İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 543.000.000 ABD Doları bedelle ve 39 yıl süre ile 02.03.2015 tarihinde "Safi Holding A.Ş."ye devredilmiştir. Liman Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

**6. İzmir Limanı:** 49 yıl süreyle "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi için yapılan ihale, 28 Nisan 2010 tarihinde iptal edilmiştir. Limanın "yolcu limanı" ve "yük limanı" olarak faaliyet gösterecek şekilde yapılandırılmasına ilişkin 25.10.2010 tarih ve 2010/89 sayılı ÖYK Kararı ile Limanın Kruvaziyer Limanı ve Yük Limanı olarak faaliyet gösterecek şekilde yeniden yapılandırılmasına karar verilmiştir.

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

## Özelleşmesi Tamamlanan Limanlar

LİMAN ADI	ÖYK ONAY TARİHİ	SATIŞ DEVİR ONAY TARİHİ	SATIŞ BEDELİ
MERSİN	07.11.2005	11.05.2007	755 MİLYON USD
BANDIRMA	19.09.2008	18.05.2010	175,5 MİLYON USD
SAMSUN	19.09.2008	31.03.2010	125,2 MİLYON USD
İSKENDERUN	07.01.2011	30.12.2011	372 MİLYON USD
DERİNCE	12.08.2014	02.03.2015	543 MİLYON USD

## Özelleştirme İhalesi İptal Edilen Liman

LİMAN ADI	İHALE TARİHİ	İHALE İPTAL TARİHİ
İZMİR	03.05.2007	28.04.2010

Kaynak: TCDD & ÖİB

## 2.5.5. TCDD'den Özelleşen Limanlar

### Mersin Uluslararası Limanı (MIP)



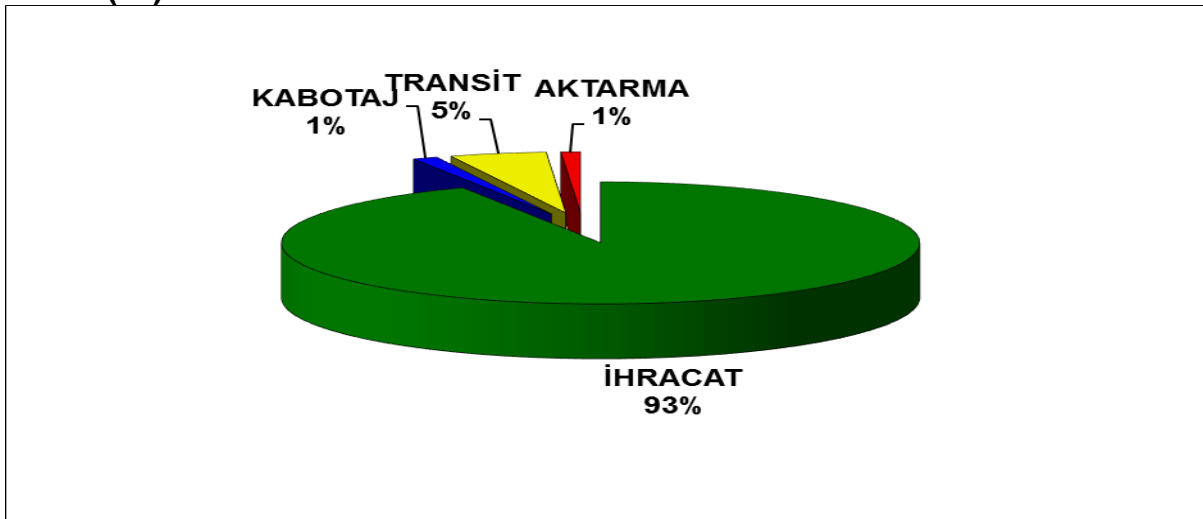
Mersin Uluslararası Limanı (MIP); coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan çok modlu bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla, yalnız Türkiye'nin değil aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'inde en önemli limanı konumundadır. Limanda her türlü yük çeşidine;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

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

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

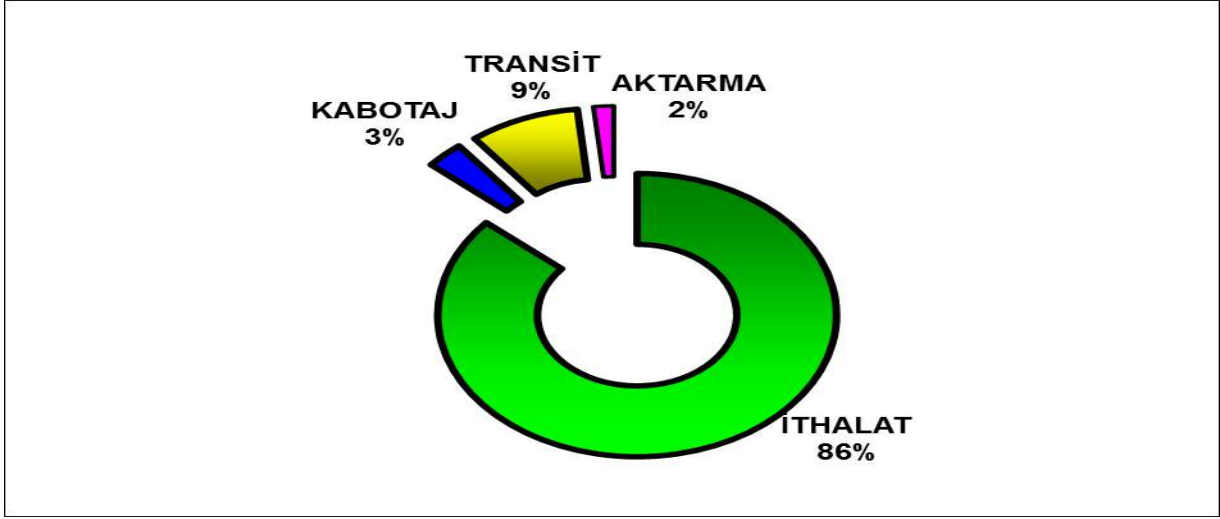
YÜK CİNSİ	YÜKLEME				BOŞALTMA				TOPLAM
	İHRACAT	KABOT.	TRANSİT	AKTR. YÜK	İTHALAT	KABOT.	TRANSİT	AKTR. YÜK	
ÇİMENTO	1.391.677	58.904	33.731		4.576		58		1.488.946
HUBUBAT	155.794	34.423	745	2.477	1.235.297		3.895	3.700	1.436.331
KİMYASALLAR	928.585	25	13.856	18.966	2.105.870	9.130	29.051	20.137	3.125.620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

**Grafik (72): Mersin Limanı 2015 Yükleme**

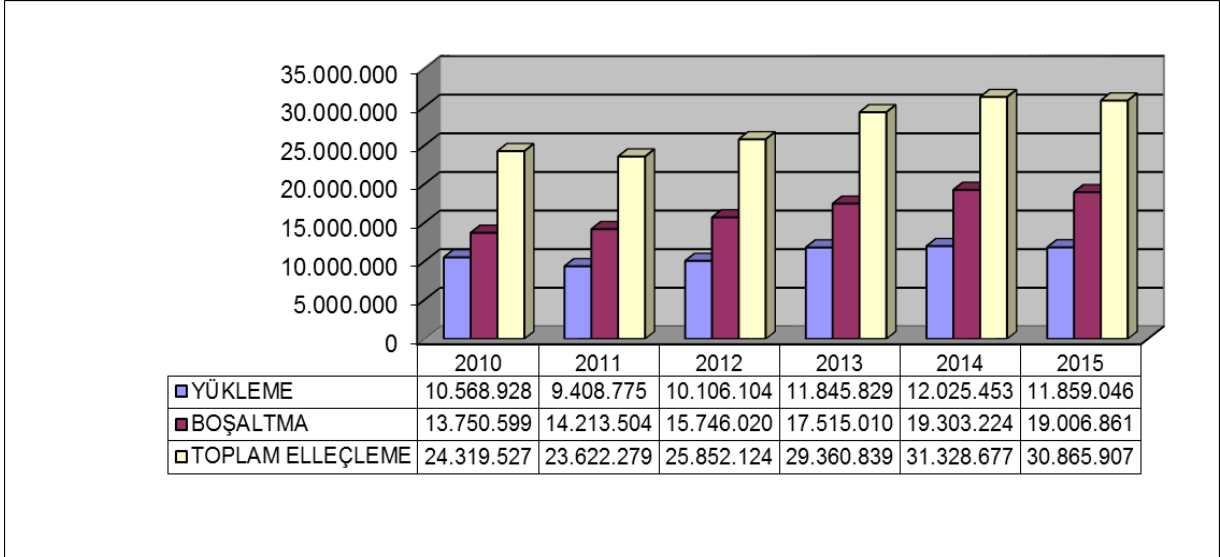




**Grafik (73): Mersin Limanı 2015 Boşaltma**



**Grafik (74): Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları**



*Kaynak: Mersin DTO & MIP*

### Samsunport (Samsun)



Samsun Limanı deniz hinterlandı Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Suchumi, limanları; Rusya'nun Soçi, Tuapse, Novorossiysk, Azak denizinde Azov, Taganrog, Jdanov, Yalta, Berdyansk, Geniçesk; Kırım'da Mis.Kız-Oğul, Feodosiya, Yalta, Todor, Sevastopol,

Yevpatorskiy; Ukrayna'da Nikolayev, Odesa, İliçhevski; Romanya'da Konstanta; Bulgaristan'da Varna limanları ile deniz taşımacılığı yapmaktadır.

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

445.000 metrekare liman alanının 350.000 metrekaresinde depolama ve liman hizmetleri verilmektedir. Depolama alanında çelik tahıl siloları, antrepo ve genel yük depolama sahaları mevcuttur.

#### **Ana Liman,**

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

#### **Sanayi Rıhtımı,**

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

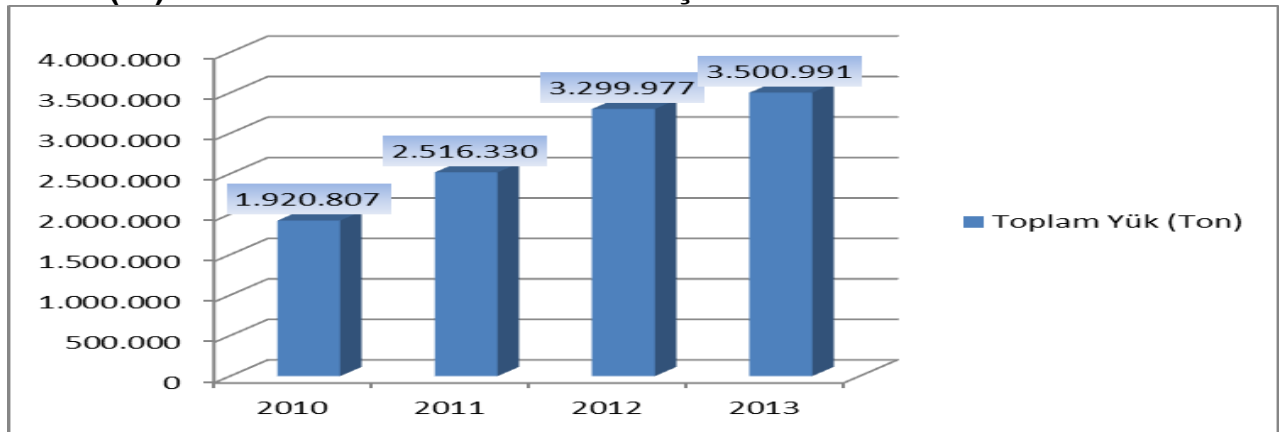
Limn Alanı	445.000 m <sup>2</sup>
Kapalı Alan	35.000 m <sup>2</sup>
Çelik Silo	60.000 ton
Konteyner Stok Alanı	100.000 m <sup>2</sup>
Rıhtım Uzunluğu	1.756 m
Rıhtım Derinlikleri	-6,5 / -12 m
Rıhtım Ekipman Kapasitesi	11.500.000 ton/yıl

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

**Tablo (75): Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**

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

**Grafik (75): Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları**



#### **Çelebi Bandırma Limanı**



Türkiye'nin iş ve sanayi merkezi olan İstanbul'a ve ticari açıdan büyük önem taşıyan Güney Marmara ve Ege Bölgesi'ne olan bağlantıları ile Bandırma Limanı, Marmara Denizi'nin güney kıyısında etkin bir konumdadır.

Marmara Denizi'nin güney kıyısında konuşlanan Bandırma limanı, Marmara Bölgesi'nin dökme yük ithalatı ve ihracatı kapılarında biridir. Modern bir altyapıya sahip olan liman, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve geniş liman içi stoklama sahaları sayesinde Türkiye dış ticaretinin dinamosu olan Güney Marmara, İç Anadolu ve Ege bölgelerine en yüksek faydayı sağlayabilecek liman olarak görülmektedir.

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

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

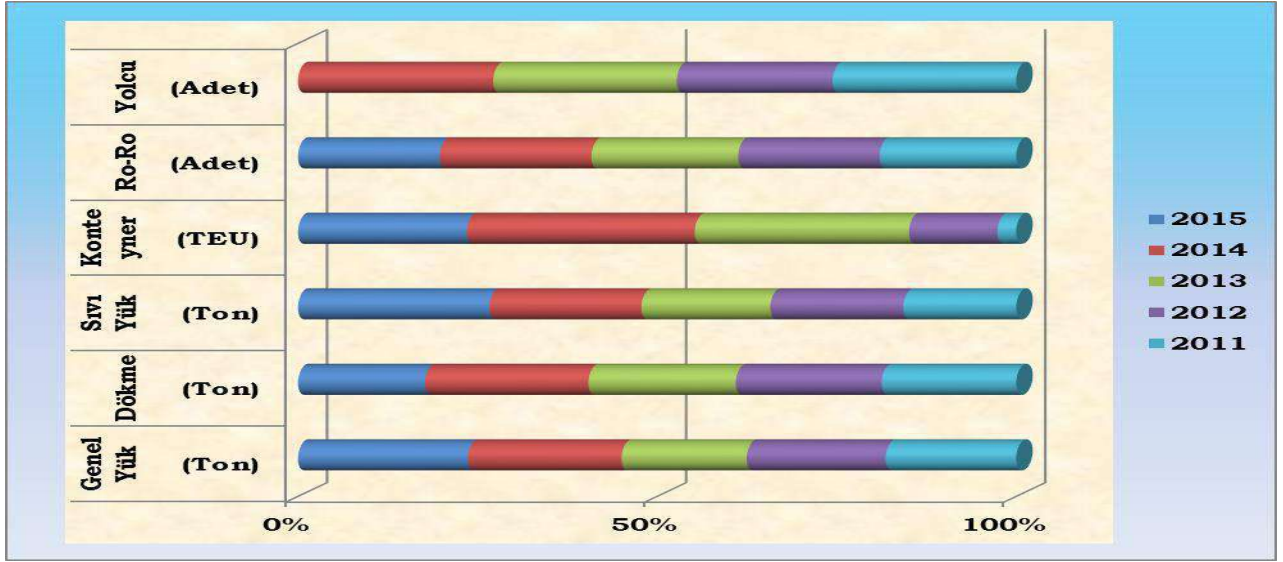
<b>Liman Özellikleri</b>	
Koordinatlar	40 ° 21' 45" N - 027° 57' 50" E
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner
<b>Saha Kapasitesi</b>	
Toplam Liman Sahası	268.348 m <sup>2</sup>
Toplam Depolama Sahası	215.569 m <sup>2</sup>
Gümrüklü Alan	268.348 m <sup>2</sup>
Ekipman Park Alanı	1.500 m 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

Konteyner (Teu/Yıl)	350.000	
Dökme Yük (Ton/Yıl)	10.000.000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	1.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/Yıl)	1.000.000	
<b>Depolama Kapasitesi</b>		
Konteyner (TEU)	4.195	
Dökme Yük / Açık Saha (Ton)	165.000	
Dökme Yük / Kapalı Depo (Ton)	35.000	
Genel Yük (Ton)	110.000	
<b>Gemi Kabul Kapasitesi</b>		
Konteyner (Adet/Yıl)	330	
Dökme Yük (Adet/Yıl)	3.240	
Sıvı Dökme Yük (Adet/Yıl)	216	
Genel Yük (Adet/Yıl)	216	
Ro-Ro (Adet/Yıl)	13.140	
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (Ton)</b>
Reggiane Mobil Liman Vinci 200	2	100
Sennobogen 880 EQ	1	18
Sennobogen 835 R Special	2	7
Sennobogen 835 M Special	3	7
Sennebogen 870	1	18
Sennobogen 305 Teleskobik Vinç	1	5
Dolu Konteyner İstif Makinesi	2	45
Boş Konteyner İstif Makinesi	1	8
Loader	5	7
Forklift	5	4
Elektronik Kantar	4	100 (1 Adet 80 t)
Ekskavatör	2	2

**Tablo (76): Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**

Dönem	Genel Yük (Ton)	Dökme (Ton)	Sıvı Yük (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Adet)	Yolcu (Adet)
2015	449.275	3.035.469	324.024	18.613	205.890	
2014	406.026	3.906.540	257.143	25.163	220.534	1.028.496
2013	330.778	3.521.039	217.981	23.628	213.201	966.739
2012	367.221	3.485.486	225.189	9.748	205.462	821.008
2011	345.082	3.214.328	190.912	2.072	198.366	967.115

**Grafik (76): Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**



### Limakport İskenderun Limanı



Koordinatlar	36° 36' N, 36° 11' E
Liman Sahası Alanı	752.000 (m <sup>2</sup> )
Yanaşma Yeri Uzunlukları	1.630 (m)
Yanaşma Yeri Derinlikleri	Maks. 10-15.5 (m)

#### Liman Hizmetleri

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

**Tablo (77): Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre**

## Elleçleme Miktarları

### Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner

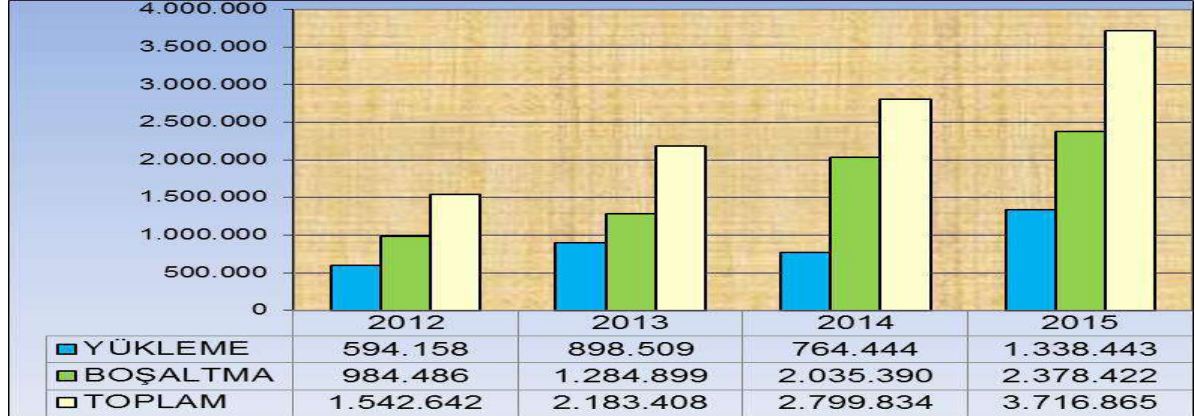
Dönem	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)
2012	594.158	984.486	1.542.642
2013	898.509	1.284.899	2.183.408
2014	764.444	2.035.390	2.799.834
2015	1.338.443	2.378.422	3.716.865

### Ro-Ro / Ro-Pax

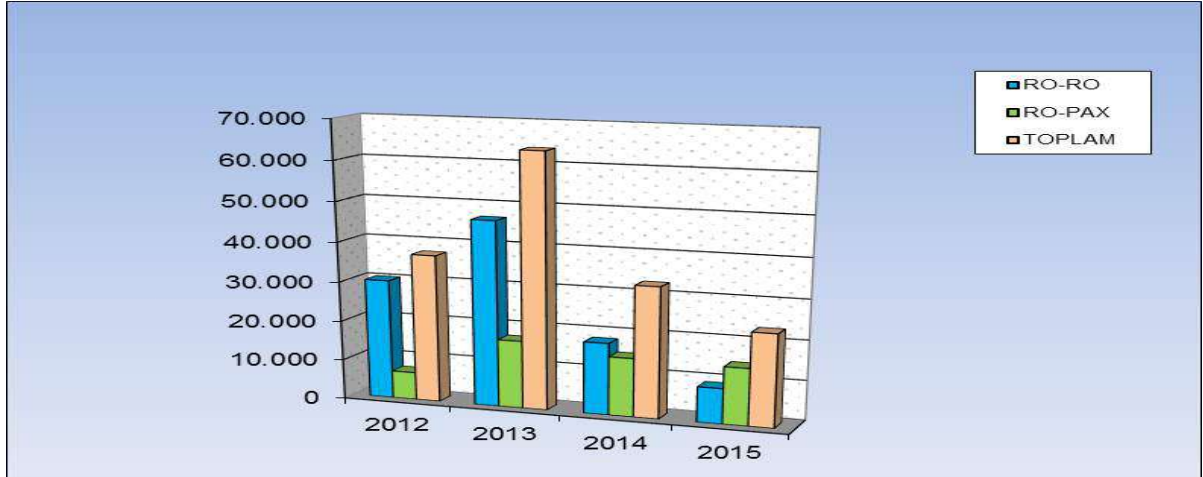
Dönem	Ro-Ro	Ro-Pax	Toplam
2012	30.208	6.982	37.190
2013	46.602	17.087	63.689
2014	18.066	14.736	32.802
2015	8.888	14.355	23.243

**Grafik (77): Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**

### Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner



### Ro-Ro / Ro-Pax



## 2.5.6. Türklim Üyesi Limanlarla İlgili Genel Bilgiler

## Akçansa Ambarlı Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

## Akçansa Çanakkale Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

## Aksa Akrilik Kimya



#### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

#### Ak-Taş Terminali



#### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

#### Altaş Ambarlı Liman Kompleksi





### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Altıntel İskelesi



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

## APM Terminalleri



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

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



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

## Assan Liman İşletmeleri A.Ş.



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 46" 06' N & 29° 32" 438' E
<b>Elleçlenen Yük</b>	Konteyner – Genel Kargo
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>	
Konteyner (TEU/yıl)	250.000
Genel Kargo (Ton/yıl)	500.000
<b>Toplam Liman Sahası</b>	128.280 m <sup>2</sup>
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.240 m <sup>2</sup>
Ekipman Park Alanı	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	
Uzunluk	2 x 340 m
Maksimum Derinlik	16 m – 19 m
<b>Ekipmanlar</b>	2 x HMK 7608 2 x HMK 6407 5 x Full Container Handler (Stacker) 2 x Empty Container Handler (Stacker) 8 + 8 x Terminal Truck

### Asya Port



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

#### Rıhtım-İskele Özellikleri

Uzunluk	2.010m
Maksimum Derinlik	19m

#### Ekipmanlar

	Adet	Kapasite
STS	11	
MHC	2	
RTC	33	
Reachstacker	2	
ECH	8	
Mafi Trac	49	

### Autoport



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 43' 22" N & 029° 52' 39 E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Ro-Ro, Genel Yük, Konteyner		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000		
Araç (Adet/Yıl)	350.000		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	159.545 m <sup>2</sup>		
Geçici Depolama Sahası	127.947 m <sup>2</sup>		
A Tipi Genel Antrepo Açık Ambar	15.850 m <sup>2</sup>		
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Ambar	5.400 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
	İskele Uzunluk	2 x 328 m	
	1 No.lu Rıhtım Derinlik	7.5 – 15 m	
	2 No.lu Rıhtım Derinlik	12 – 19 m	
<b>Ekipmanlar</b>		<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>
	Rıhtım Vinci (MHC)	2	80
	Teleskopik Vinç	4	140/130/100/65
	Paletli Vinç (Sennebogen)	1	7
	RMG	1	10
	Forklift/Reach Truck	5	28/7/7/5/
	Çekici/Traktör	1	100

### Aves - Savka Platform



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Batıçım Liman Tesisleri



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	38° 45'00" N – 26° 53'50" E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Genel Kargo, Kuru Dökme Yük, Proje Kargo, Sıvı Dökme Yük, Tehlikeli Madde		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>	6.000.000 Ton/Yıl (Toplam)		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	193.000 m <sup>2</sup>		
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Depo	26.630 m <sup>2</sup>		
A Tipi Genel Antrepo Açık Saha	31.300 m <sup>2</sup>		
Geçici Depolama Alanı Açık Saha	20.000 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
	<b>1 No.lu İskele</b>	<b>2 No.lu İskele</b>	<b>3 No.lu İskele</b>
Uzunluk	205 m	186 m	193 m
Derinlik (max.)	17 m	32 m	32 m
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>	
Liebherr LHM 250 Mobil Vinç	1	64	
Liebherr LHM 150 Mobil Vinç	1	44	
Sennebogen 850 Mobil Vinç	1	15	
Rıhtım Vinci	2	10	

### Bodrum Cruise Port



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	37° 01 '30 ' N & 27 ° 26 '13 ' E	
<b>Elleçlenen Yük</b>	Yolcu	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	22.000m <sup>2</sup>	
Kapalı Ambar		
Gümrüklü Açık Alan	2.081 m <sup>2</sup>	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.470 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	Berth No 1: 300 m	Berth No 2: 350 m
Minimum Derinlik	8 m	
Maksimum Derinlik	23 m	

### Borusan Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Çanakkale Liman İşletmesi



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Çelebi Bandırma



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Delta Rubis Petrol



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Diler Demir Çelik



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### DP World Yarımcı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	
Elleçlenen Yük	Konteyner
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>	
Konteyner (TEU/yıl)	1.300.000
<b>Toplam Liman Sahası</b>	460.000 m <sup>2</sup>
Rıhtım 1	430 m
Rıhtım 2	465 m
Minimum Derinlik	16 m
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>
STS	8
RTG	34
TT	54

Efes Port





### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 46` N / 29° - 32` E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Dökme Kuru Yük /Genel Yük / Asfalt / Ro-Ro		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000		
Dökme Yük (Ton/yıl)	750.000		
Asfalt (Ton/yıl)	200.000		
Ro-Ro Araba (Adet/yıl)	230.000		
Ro-Ro Tır (Adet/yıl)	50.000		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	23.000 m <sup>2</sup>		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	100.000 m <sup>2</sup>		
Dökme kuru yük depo GDA	20.000 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
İskele Uzunluk	225 m		
Rıhtım Uzunluk	327 m		
Maksimum Derinlik	24 m		
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Marka</b>	<b>Kapasite (mton)</b>
Vinç	3	TerexFuchs 880	22
	1	Liebherr 180	64
	2	Sennebogen 3300	40
	1	Sennebogen 870	22
	1	Demag	45
	1	Gottwald HMK 300E	100

### Ege Gübre Terminali



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	38° 45' 42"N & 026° 55' 46"E
<b>Elleçlenen Yük</b>	Dökme Katı, Sıvı, General Kargo, Konteyner
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>	
Konteyner (Teu/yıl)	1.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	5.000.000
<b>Toplam Liman Sahası</b>	474.000m <sup>2</sup>
Kapalı Ambar	60.000m <sup>2</sup>
Gümrüklü Açık Alan	284.000m <sup>2</sup>
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000m <sup>2</sup>
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	

	Uzunluk	417m x 30m ve 367m x 40m	
	Maksimum Derinlik	28m	
<b>Ekipmanlar</b>		<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>
	STS (Double Boom)	2	100
	MHC	1	100
	MHC	2	40
	RMC	1	10
	Konteyner İstif Mk.	10	

### Erdemir Limanı



#### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	41°16' N & 31°15' E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Dökme Yük – Genel Kargo – Petrol/Ürün Tankeri – Feribot – Kimyasal Tanker - Konteyner – Ro-Ro		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Dökme Yük (Ton/yıl)		13.750.000	
Genel Kargo ve Akışkan Yük (Ton/yıl)		6.250.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>		750.000 m <sup>2</sup>	
Kapalı Sundurma		3.000 m <sup>2</sup>	
Antrepo Sahası (A Tipi)		139.000 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
	Uzunluk	1.670 m (Ro-Ro ve Tren Ferisi Rıhtımları Hariç)	
	Maksimum Derinlik	20m	
<b>Araç Cinsi</b>	<b>Adet</b>	<b>Marka</b>	<b>Kapasite</b>
Dökme Yük Vinci	4	Caillard - Kawaden	30 – 31 Ton
Genel Kargo Vinci	5	Caillard – Siemag – MSM	40 – 25 – 15 Ton
Lastik Tekerlekli Mobil Vinç	1	Liebherr	40 Ton
Forkliftler	9	Konecrane-Doosan	3-10-16-20-32-42 Ton
Loader	5	Doosan-Liu Gong	0,4 – 3 – 4 m <sup>3</sup>
Endüstriyel Ekskavatör	1	Liebherr	1,8 m <sup>3</sup>
Tele Handler	1	Caterpillar	14 m
Paletli Ekskavatör	5	Doosan - Caterpillar	0,8 – 1,3 – 1,5 m <sup>3</sup>
Süpürge Aracı	2	Johnston – Ausa	-
Tanker	1	Ford	7 m <sup>3</sup>
Pilot Botu	1	Erdemir Pilot	400 bg
Palamar	2	Palamarcı 2 / Palamarcı 3	160 bg
Römorkör	3	Erdemir 1, 2 ve 3	30 – 40 ton

### Evyap Port



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40°46 '15' ' N & 029°42 '24' ' E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Konteyner, Sıvı Yük		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Konteyner (Teu/yıl)	700.000		
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	265.000m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Açık Alan	210.000m <sup>2</sup>		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
Uzunluk(İskele)	358 m		
Uzunluk(No:1 Rıhtım)	35 m		
Maksimum Derinlik	16 m		
Uzunluk(No:4 Rıhtım)	80 m		
Maksimum Derinlik	16 m		
Uzunluk(No:5-6 Rıhtım)	455 m		
Maksimum Derinlik	16 m		
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>	
Vinç (SSG)	2	65	
Vinç (MHC)	1	140	
Vinç (MHC)	3	100	
RTG	18	40	

### Ford Otosan Yeniköy İskelesi



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Gempport



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 25' N & 29° 07' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner - Araç (Ro-Ro) – Genel Kargo – Kuru Yük	
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>		
Konteyner (Teu/yıl)	660.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	800.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Araç (Ro-Ro) (Araç/yıl)	400.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	<b>652.264 m<sup>2</sup></b>	
Depolama Sahası	212.264 m <sup>2</sup>	
Kapalı Ambar	11.500 m <sup>2</sup>	
Gümrüklü Açık Alan	300.000 m <sup>2</sup>	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	81.500 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	1.035 m	
Maksimum Derinlik	36 m	
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>
STS	4	70
MHC	7	80 - 104
Reach Stacker	6	8 - 45
Empty Handler	3	8
RTG	14	40

### İçdaş Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 27' N & 27° 08' E				
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>					
Kuru Yük (Ton/yıl)	17.000.000				
Genel Yük (Ton/yıl)	8.000.000				
<b>Toplam Liman Sahası</b>	200.000 m <sup>2</sup>				
Kapalı Ambar	250.000 mt ürün depolanabilir kapasite				
Gümrüklü Alan	75.000 m <sup>2</sup>				
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	Rıhtım 1	2	3	4	5
Uzunluk	270 m	270 m	320 m	320 m	500 m
Maksimum Derinlik	22 m	22 m	28 m	28 m	12 m
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>			
Sahil Vinci	2	30			
Sahil Vinci	2	45			
Sahil Vinci	2	50			
Sahil Vinci	2	100			
Sahil Vinci	3	120			
Yük Taşıyıcılar	21	150			
Forklift	35	28/14			

### İDÇ Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### İDO İstanbul Deniz Otobüsleri



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

\* Söz konusu iskelelerde Deniz Otobüsü İskeleleri de bulunmaktadır.

### İGSAŞ İstanbul Gübre



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 45' N & 29° 45' E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Genel, Dökme Yükler, Amonyak		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>	Dökme Yük (Ton/yıl) 3.000.000		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	20.953 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	Uzunluk	375 m + 243 m	
	Maksimum Derinlik	21 m	
<b>Ekipmanlar</b>		<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>
	Vinç	1	30
	Atlas	9	3
	Sennebogen	2	5

### İskenderun Demir Çelik A.Ş.



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	36°43.30 ' N , 36°11.06' E / 36°43.35 ' N , 33°11.15' E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Genel Kargo, Dökme Katı, Dökme Sıvı, Proje Kargo		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>	Genel Kargo (Ton/yıl) 7.000.000 (mevcut kap.)		
	Dökme Kuru Yük (Ton/yıl) 13.000.000 (mevcut kap.)		
	Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl) 1.000.000 (mevcut kap.)		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	1.072.248 m <sup>2</sup>		
Kapalı Ambar	4.186 m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Açık Alan (A Tipi Genel Antrepo)	69.640 m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Açık Alan (Geçici Depolama)	270.190 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	Uzunluk	1.501 m	
	Maksimum Derinlik	19 m	
<b>Araç Cinsi</b>	<b>Adet</b>	<b>Marka</b>	<b>Kapasite / Ton</b>
Unloader Rıhtım Vinci	2	Kawaden	50
Mobil Vinç	15	Mantsinen-Liebherr-Demak	10-300
Elektrikli Rıhtım Vinci	13	Caillard-Ardelt	3-5-6-7-8-10-30-45
Forkliftler	21	Baoli – Hyundai - Çukurova	10-15-55
		Manituo - Kalmar	
Loader	7	Cat-Çukurova-Daewoo	3 m <sup>3</sup>
Ekskavatör	8	Hyundai-Hitachi-Daewoo-Cat	1.5 - 3 m <sup>3</sup>
Mini Loader	2	Komatsu	1 m <sup>3</sup>
		Daewoo - Gehl	1 m <sup>3</sup>

### Koruma Klor Alkali



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Kroman Liman Tesisleri



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40°46'35"N 29°35'45"E
Elleçlenen Yük	Kuru - Genel Yük
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>	
Kuru Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	29.000 m <sup>2</sup>
Depolama Sahası	16.000 m <sup>2</sup>
Gümrüklü Alan	16.000 m <sup>2</sup>
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1.000 m <sup>2</sup>
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	
Uzunluk	420 m
Maksimum Derinlik	13 m
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b> <b>Kapasite (ton)</b>
Mobil Vinç	4                              40-60
Ekskavator	7                              8-15
Forklift	4                              4-16

## Kumport Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 58' N & 028° 41' E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Konteyner, Genel Yük		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Konteyner (Teu/yıl)	2.100.000		
Araç/Yolcu			
<b>Toplam Liman Sahası</b>	468.909 m <sup>2</sup>		
Kapalı Ambar	11.161 m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Açık Alan	370.484 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
Uzunluk	2.180 m		
Maksimum Derinlik	16,5 m		
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>	
SSG İskele Vinci	7	75	
Mobil İskele Vinci	9	104	
RTG-Lastik Tekerli İstif Vinci	20	45	
Stacker-Konteyner İstif Aracı	18	45	
Empty Stacker – Boş Konteyner İstif Aracı	6	8	

## Kuşadası Yolcu Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	37° 51' 48" N & 27° 15' 18" E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Yolcu		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	20.764 m <sup>2</sup>		
<b>Gümrüklü Kapalı Alan</b>	2164 m <sup>2</sup>		
<b>İskele Alanı</b>	4950 m <sup>2</sup>		
<b>Otomobil-Kamyon Park Alanı</b>	3.380 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	İskele No 1-2	300 m uzunluk	9,5 – 17 m arası derinlik
	İskele No 3-4	253 m uzunluk	10 – 17 m arası derinlik
	İskele No 5 -6	331 m uzunluk	10 – 18 m arası derinlik
	İskele No 7-8	387 m uzunluk	10 – 18 m arası derinlik

## Limakport İskenderun





### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	36°38' N & 36° 10' E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Konteyner, Genel Kargo, Proje Kargo, Ro-Ro, Yolcu	
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>		
Konteyner (TUE/yıl)	1.000.000	
Dökme Yük (Ton/yıl)	2.500.000	
Genel Kargo (Ton/yıl)	600.000	
Ro-Ro (Araç/yıl)	120.000	
Ro-Pax (Tır/yıl)	30.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	1.000.000 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	1.652 m	
Maksimum Derinlik	15.5 m	

### Limaş Liman İşletmeciliği A.Ş.



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Mardaş



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Marport



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 58' N & 28° 40' E		
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Yük		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Konteyner (TEU/yıl)	2.400.000		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	446.950 m <sup>2</sup>		
Kapalı Ambar	5.079 m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Açık Alan	428.806 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
Uzunluk	1.940 m		
Maksimum Derinlik	12 - 16,5 m		
<b>Ekipmanlar</b>			
Raylı Vinç	10		
Mobil Vinç	7		
Lastik Tekerlekli Vinç	41		
Konteyner İstif Mak.	10		
Boş Konteyner İstif Mak.	10		
Çekici	92		
Dorse	109		

### Martış



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Mersin Limanı (MIP)



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	36° 47,15' N, 034° 38,50' E /36° 47,30' N, 034° 38,6' E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Konteyner, Genel Kargo, Dökme Katı, Dökme Sıvı, Ro-Ro, Yolcu		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Konteyner (Teu/yıl)	1.800.000		
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000		
Dökme Yük (Ton/yıl)	8.750.000		
Araç/Yolcu	150.000 Araç / 20.000 Yolcu		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	110 hektar		
Kapalı Ambar	15.170 m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Açık Alan	1.028.427 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
Uzunluk	3255m-(Ataş, Nato ve Serbest .Bölge rıhtımları hariç)		
Maksimum Derinlik	14 m		
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite/Ton</b>	
<b>Araç Cinsi</b>			
SSG – İskele Vinci	11	40-65	
Mobil İskele Vinci	5	70-150	
RTG – Lastik Tekerli İstif Vinci	45	35-41	
Stacker – Konteyner İstif Aracı	18	42-45	
Empty Stacker – Boş Konteyner İstif Aracı			

### MMK Metalurji



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	36° 46' 51.7" N & 36° 11' 12" E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Genel Kargo, Ro-Ro, Hurda Metaller, Demir-Çelik Ara Malları ve Ürünleri, Dökme Ürünler, Yaş Sebze ve Meyve, Konteyner		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Genel Yük (Ton/yıl)	4.000.000		
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	400.000 m <sup>2</sup>		
Kapalı Ambar	100.000 m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Açık Alan	24.274 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	Boy (Metre)	En (Metre)	Max. Su Derinliği (Metre)
1 No.lu İskele	265	42	(-14,00)
2 No.lu İskele	265	42	(-13,50)
3 No.lu İskele	155	30	(-6,20)
4 No.lu İskele	200	17	(-9,00)
5 No.lu İskele	200	17	(-11,50)
6 No.lu İskele	160	17	(-12,00)
7 No.lu İskele	265	42	(-13,50)
8 No.lu İskele	265	42	(-14,00)
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite</b>	<b>Açıklama</b>
<b>Vinçler</b>	4	5.000, 6.000 ton/gün	Sennebogen 6180, 880EQ, Liebherr LHM 280
	6	3.000, 2.000 ton/gün	Sennebogen 870R, 835R, 835 M Special

### Nemport Liman İşletmeleri



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Nuh Çimento (Nuh Port)



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

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



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	41°24'45"N & 41°21'45"E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı Yük, Konteyner, Ro-Ro	
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>		
Konteyner (Teu/yıl)	320.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	900.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	216.000 m <sup>2</sup>	
Depolama Sahası	102.462 m <sup>2</sup>	
Kapalı Ambar	18.220 m <sup>2</sup>	
Genel Antrepo	5 000 m <sup>2</sup> + 9 000 m <sup>3</sup>	
Gümrüklü Alan	90.808 m <sup>2</sup> + 10.000 m <sup>3</sup>	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	24.000 m <sup>2</sup>	
Ekipman Park Alanı	400 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	1.346 m	
Maksimum Derinlik	10 m	
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>
Reggiani Vinç, MHC 60	1	40
Rıhtım Vinci	3 (2 + 1)	10-25
Coles Vinç	5 (4 + 1)	10-25

### Petkim Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	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.							
<b>Elleçlenen Yük</b>	Dökme Kuru Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Proje Yükleri, Konteyner, Sıvı Kimyasal, LPG							
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>	7.000.000 Ton/yıl (Toplam)							
<b>Gümrüklü Açık Alan</b>	9.206 m <sup>2</sup>							
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	Kuru Yük-I	Kuru Yük-II	Kuru Yük-III	Tanker-II	Tanker-III/1	Tanker-III/2 (tuz)	Tanker-IV	Tanker-V
Uzunluk (m)	175	163	163	175	120	70	90	215
Maksimum Derinlik(m)	İnşaat Halinde	İnşaat Halinde	7	10	7	5	İnşaat Halinde	12

### Petlim Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 46' N & 29° 31' E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Kuru/Sıvı-Dökme; Genel Kargo		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Dökme Kuru Yük (Ton/yıl)	4.000.000		
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000		
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	2.000.000		
Depolama Kapasitesi	170.000 m <sup>3</sup>		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	150.000 m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Kapalı Ambar	5.300 m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Açık Alan	18.700 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
Uzunluk	1.200 m		
Maksimum Derinlik	27 m		
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>	
Vinç	7	10-124	

### Port Akdeniz Ortadoğu Antalya Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	36°50'N - 30°36' 5"E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Konteyner-Kuru- Genel Yük - Kruvaziyer		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Konteyner (Teu/yıl)	500.000		
Kuru Yük (Ton/yıl)	5.000.000		
Yolcu	600.000		
<b>Toplam Liman Sahası</b>	203.000 m <sup>2</sup>		
Depolama Sahası	80.000 m <sup>2</sup>		
Gümrüklü Alan	Tümü		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m <sup>2</sup>		
CFS Sahası	50.000 m <sup>2</sup>		
Liman Dışı Terminal	60.000 m <sup>2</sup>		
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
Uzunluk	1.769 m		
Maksimum Derinlik	10 m		
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasiteler (ton)</b>	
Mobil Vinç	7	40 - 150	
Ekskavatör	6	5 - 15	
Stacker	6	45	
Side Lifter	2	8	
Mini Yükleyici	4	1,4 m <sup>3</sup>	
Last. Yükleyici	2	2,5-5,5 m <sup>3</sup>	
Forklift	24	3-5-10-25-33	

### Roda Port



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40°24 " N & 29 °05 " E	
<b>Elleçlenen Yük</b>	Konteyner-Genel Yük	
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>		
Konteyner (Teu/yıl)	150.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	211.000 m <sup>2</sup>	
Kapalı Ambar	10.000 m <sup>2</sup>	
Gümrüklü Açık Alan	110.000 m <sup>2</sup>	
Gümrüksüz Açık Alan	101.000 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	1.200 m	
Maksimum Derinlik	12,5 m	
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>
Mobil Vinç (MHC)	4	100
Mobil Vinç (Ekskav.)	3	10-12
RTG	2	40
Reachstacker(Dolu)	4	45
Reachstacker(Boş)	1	10
Portal Vinç	2	30
Ağır Yük Forklifti	3	22-32
Hafif Yük Forklifti	8	2-7

### Rota Limanı - Yarımca



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 46' 16" N & 29° 43' 23" E	
<b>Elleçlenen Yük</b>	Genel Kargo, Dökme Yük, Sıvı Yük	
<b>Elleçleme Kapasitesi (Ton / Yıl)</b>	4.000.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	66.000 m <sup>2</sup>	
Kapalı Ambar	32.000 m <sup>2</sup>	
Gümrüklü Açık Alan	34.000 m <sup>2</sup>	
Tank Kapasite (Adet/m <sup>3</sup> )	11/11.241	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	880 m	
Maksimum Derinlik	23 m	
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	
Caterpillar 914 Loader	2	
Caterpillar 307 Ekskavatör	3	
Caterpillar D4 Dozer	1	
600 T / Hour Siwertell Unldr	2	
350 T / Hour Siwertell Unldr	1	
Liebherr CBG3019	1	
Linde Forklift (2,3,5,6 ton)	19	
Clark (13,5 ton)	1	
Kalmar (20 ton)	1	
Bobcat	6	
Caterpillar 908	1	
Volvo L110	1	
Volvo L120	1	
Telehandler	1	

Samsunport





### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	41°18 " N & 36 °22 " E		
<b>Elleçlenen Yük</b>	Depo ve Antrepo, Konteyner, Diğer Kargo, Gemi, Dökme Sıvı, Ro-Ro, Yolcu, Demiryolu Taşıma, Demiryolu Feribot, Atık Hizmetleri, Pilotaj, Römorkaj		
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>			
Konteyner (TEU/yıl)		250.000	
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)		11.500.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)		50.000	
Araç Yolcu		50.000 / 10.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>		445.000 m <sup>2</sup>	
Kapalı Ambar		50.000 m <sup>2</sup>	
Dikey Silo (Ton)		60.000	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>			
	Uzunluk	1.756 m	
	Maksimum Derinlik	12 m	
<b>Ekipmanlar</b>		<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>
	Vinç	25	5-104

### Salıpazarı Limanı



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

### Solventaş



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 46" 20' N & 29° 33" 10' E	
<b>Elleçlenen Yük</b>	Dökme Sıvı & Kuru Kimyasal	
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>		
Sıvı Yük (Ton/yıl)	4.000.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	24.000 m <sup>2</sup>	
Kapalı Ambar	1.579 m <sup>2</sup>	
Gümrüklü Açık Alan	24.000 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	505 m	
Maksimum Derinlik	11 m	
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>

### Toros Tarım Ceyhan



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	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
<b>Elleçlenen Yük</b>	Genel Kargo - Kuru Dökme - Sıvı Dökme - Proje Yükleri	
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>		
K.Dökme ve G.Kargo (Ton/yıl)	20.000.000	
Dökme Sıvı (Ton/yıl)	13.500.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	700.000 m <sup>2</sup>	
Depolama Sahası	750.000 m <sup>2</sup> - açık sahalar	
Kapalı Ambar	15.158 m <sup>2</sup> - kimyasal ürün depolama tankları 9.744 m <sup>2</sup> - katı dökme depoları	
Genel Antrepo	256.366 m <sup>3</sup> - tanklar 10.500 m <sup>2</sup> - kapalı tahıl ve yem hammadde depoları 51.007 m <sup>2</sup> - kapalı katı dökme ürün depoları	
Gümrüklü Alan	26.300 m <sup>2</sup>	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	30.000 m <sup>2</sup>	
Ekipman Park Alanı	10.000 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	1.465 m	
Maksimum Derinlik	15 m	

### Toros Tarım Samsun Terminali



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	41°15' 02" N & 36° 27' 24" E	
<b>Elleçlenen Yük</b>	Genel Kargo-Kuru Dökme-Sıvı Dökme Yükler	
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>		
Dökme Katı ve G.Kargo (Ton/yıl)	4.200.000	
Dökme Sıvı (Ton/yıl)	4.500.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	1.312.000 m <sup>2</sup>	
Depolama Sahası	150.000 m <sup>2</sup> - açık depolama sahaları	
Kapalı Ambar	58.181 m <sup>3</sup> - kimyasal depolama tankları 41.920 m <sup>2</sup> - katı dökme ürün depoları	
Genel Antrepo	38.644 m <sup>3</sup> - kimyasal depolama tankları	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.215 m <sup>2</sup>	
Ekipman Park Alanı	1.000 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	408 m	
Maksimum Derinlik	19 m	

### U.N. Ro-Ro Pendik Terminali



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 51' 30" N & 29° 16' 19" E	
<b>Elleçlenen Yük</b>	RO-RO	
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>		
Ro-Ro (Araç/yıl)	200.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	110.000 m <sup>2</sup>	
Depolama Sahası	103.000 m <sup>2</sup>	
Gümrüklü Alan	103.000 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	210 m	
Maksimum Derinlik	7 m	

### Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	38 19' 30'' N & 26 17' 44'' E
Elleçlenen Yük	Araç, Yolcu
<b>Toplam Liman Sahası</b>	26.931 m <sup>2</sup>
<b>İskeleler</b>	
<b>1-Ana İskele</b>	322 x 15 m (1 adet dolfen) üst kotu + 2.20 m, derinlik: 8 – 16 m
<b>2-Ro-Ro İskelesi</b>	231 m x 8.60 m (5 adet dolfen) üst kotu + 2.30 m, derinlik: 9 – 16 m
<b>3-Küçük İskele</b>	50 m x 5 m üst kotu + 1.50 m, derinlik: 4 – 7 m
Rıhtımı	120 m üst kotu: + 2.20 m, derinlik: 8 m
Otopark Alanı	3.750 m <sup>2</sup>

### Yılport



### LİMAN ÖZELLİKLERİ

<b>Koordinatlar</b>	40° 46' 3.76 N - 29° 32' 57.02 E	
Elleçlenen Yük	Konteyner – Sıvı – Genel – Kuru Dökme	
<b>Elleçleme Kapasitesi</b>		
Konteyner (Teu/yıl)	580.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
<b>Toplam Liman Sahası</b>	338.000 m <sup>2</sup>	
Kapalı Ambar	1.000 m <sup>2</sup> tam kapalı / 2.000 m <sup>2</sup> sundurmalı alan	
Genel Antrepo	3.500 m <sup>2</sup> A Tipi Genel Antrepo	
Gümrüklü Açık Alan	199.311 m <sup>2</sup>	
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>		
Uzunluk	1065 m	
Maksimum Derinlik	27 m	
<b>Ekipmanlar</b>	<b>Adet</b>	<b>Kapasite (ton)</b>
STS	8	70
RTG	21	41
MHC	8	100-60
REACH STACKER	5	45
EMPTY HANDLER	1	8

### Zeyport Zeytinburnu Limanı



<b>LİMAN ÖZELLİKLERİ</b>	
<b>Koordinatlar</b>	40° 58.8' N - 28° 53.9' E
Elleçlenen Yük	Feribot / Yolcu, Ro-Ro, Genel Kargo
<b>Toplam Liman Sahası</b>	46.000 m <sup>2</sup>
Depolama Sahası	10.000 m <sup>2</sup>
Kapalı Ambar	220 m <sup>2</sup>
Genel Antrepo	Geçici Depolama Yeri
Gümrüklü Alan	27.000 m <sup>2</sup>
<b>Rıhtım-İskele Özellikleri</b>	Herbiri 110 m uzunluğunda 5 adet parmak iskele (kapasite:10 gemi) 4 adet Ro-Ro rampası
Uzunluk Maksimum Derinlik	Maks. 7,5 m. Safe Berth: 7,00 m.
<b>Ekipmanlar</b>	Mobil Vinç cap. 18 M/T Forklift cap. 5 M/T

### 2.5.7. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri

## **Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler**

- Limancılık Sektörü ticaret hacmi ve ekonomik parametrelerden direk olarak etkilenmekle birlikte, mevcut durumda tüm dünyada etkisi süren global krizin sonuçlarından da pay almaktadır. Türkiye ölçeğinde değerlendirmeye aldığımızda; Türkiye ekonomisinin pozitif yönde gelişme potansiyeli, artan liman yatırımları, ve konteynerize yüklerin hacmindeki artış trendi sektörün ivmelenerek büyüyeceğine olan inancı desteklemektedir. Bu olumlu göstergelerle birlikte, daha önceden master plan dahilinde değerlendirmeye alınmamış liman yatırımlarının atıl kapasite ve verimsizliğe neden olması, sektörün kamu kurumları ile dönem dönem mali ve idari sıkıntılar yaşaması, lojistik sektörünün bir bütün olarak ele alınması gerekliliği, liman yatırımlarıyla birlikte destek verecek arka plan lojistik ağının eksikliği, mevcut durumda Türkiye limancılığına dair geliştirilmesi ve desteklenmesi gereken unsurlardır.

- Limanlar dünyadaki ekonomik gelişmelerden etkilenen yapıya sahip olduğundan finansal yapısı güçlü olan limanlarda kriz durumlarında yatırım yapmak avantajlı olmakta, ancak mevcut bürokrasinin çıkardığı engeller, bunların neden olduğu yatırım süreçlerinde yaşanan zaman ve maddi kayıplar rekabet koşullarını zorlaştırmaktadır. Bu kapsamda yatırım süreçlerindeki maliyetlerin düşürülmesi ve bürokratik engellerin neden olduğu zaman kayıplarının önüne geçilerek aynı maliyetle daha fazla iş üretimi (verimlilik) çalışmaları da ön plana çıkmaktadır.

- Gümrük, belediye ve diğer bağlı kamu kuruluşlarının mevcut limancılığa bakışı ve kısıtlamaları liman kapasitesini düşürmektedir. Transit yük konusunda coğrafi ve stratejik konumu düşünüldüğünde Türk limanları bölge rekabetinde daha etkili olabilir.

- Türk limancılığı şu anda deniz taşımacılığındaki artışa bağlı olarak bir toparlama dönemi yaşamaktadır. Ancak liman sektörünün de bu toparlanma dönemini iyi değerlendirmesi, örneğin; personel eğitimi, modernizasyon, ARGE faaliyetleri, kalifiye eleman yetiştirmek konularında etkin olması önemlidir. Birçok liman sadece gelir gider odaklı planları düşünmektedir ve bu durum normaldir. Liman sahalarının çevresi genellikle ev ve işyerleri ile sarılmış olup gelişme yönünde (özellikle arka plan) sıkıntılar yaşanmaktadır. Kamu ve yerel İdarelerin bu konuda limanları daha destekleyici politika oluşturmalıdır.

- Mevcut durumda Türkiye Limancılığı kayda değer yatırımların yapılmakta olmasına rağmen gelişmeye ve yatırıma açık konumdadır. Devlet limanlarının özelleştirilmesi ve özel liman işletmelerinin sayısındaki artış, Türk limancılığının hizmet kalitesini ve performansını yükseltmiştir. Özellikle ülkemizin önde gelen konteyner limanları, yapılan yatırımlarla birlikte Avrupa standartlarına erişmiş modern limanlar haline gelmişlerdir.

- Yeni yatırımlar ve mevcut yatırımların ilerlemeleri bürokrasi nedeniyle uzun sürmekte, farklı devlet kanalları kendi içlerinde de çelişebilmekte, sıkıntısını da liman yatırımcıları çekmektedir.

- 2001 krizinden sonra gösterilen ekonomik büyümeye paralel olarak limancılık sektörü de gelişme göstermiştir.

## **Türkiye’de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar**

Türk Limancılık Sektörünün gelişimini engelleyen sorunlar değerlendirildiğinde, sektörün önünü açmak için gözden geçirilmesi ve uygulanmasının gerektiği tespit edilen uygulamalar;

## 1. Ulusal Liman Politikamız

- *Tek merkezden idare (UDHB):* Türkiye’de, denizcilik sektörüne gereken önem verilmeli ve liman yatırımları hakkında tek bir birim (UDHB) yetkilendirilmeli ve bu birim tarafından gerekli olan mevzuat değişiklikleri yapılmalıdır.
- *Limanların Önemi:* Liman imkanları kuvvetli olan ülkelerin ekonomik tesisleri çok daha hızlı gelişmektedir. Bunu bilen AB ülkeleri, limanlarını açık teşvikler ve görev zararının kapatılması suretiyle desteklemektedir. Gelecek 20 yılda sanayi ve dış ticaretin lokomotif gücü olan Türkiye limancılığının hem verdiği hizmet ile ülke ekonomisine katkı vermesi hem de uluslararası rekabette güçlü olmasını sağlayacak uzun dönemli stratejiler ve politikalar belirlenmelidir.
- *Türk Limancılık Politikası:* AB üye ülkelerin farklı liman politikası yaklaşımı göstermesi nedeniyle AB Liman politikası oluşmamış olup, bu kapsamda ülkemizin de kendine münhasır bir politikayı oluşturması daha önemli olmaktadır.

## 2. Liman Mevzuatı

- *Liman Yatırım ve İşletme Mevzuatı:* Bir bütün olarak ulusal liman yatırım ve işletme mevzuatlarımızın geliştirilmesi ve basitleştirilmesi gerekmektedir. Limanlar ile ilgili mevzuat karışıktır. Limanların altyapısı ve işletilmesi ile ilgili mevzuat güncellenmelidir. Devlet tarafından yapılan/yapılacak yasal düzenlemelerde; sektör tarafından gelen geribildirimler dikkate alınmalıdır. Yeni liman inşaatı veya mevcut limanların genişletilmesi işlemlerinde mevzuattan kaynaklanan zorluklar ve bürokrasinin tutumundan dolayı güçlükler vardır. Liman Tesislerinin inşaatından işletmeye alınmasına kadar geçen süreç tek resmi kurum tarafından yürütülmelidir.
- *Liman Faaliyetlerine Engel Olan Mevzuat ve Bürokrasi:* Limanlar bir ülkenin dış ticaret yapabilmesi için en önemli kapılar olarak ülke zenginliği için de önemli bir katkıdır. Bu durum göz önüne alınarak limanların faaliyetlerine engel olabilecek türde Yönetmelik ve Tebliğler hazırlanmasının ve kamu kuruluşları arasında koordinasyon sağlanarak aynı konu için farklı Bakanlıklar ile muhatap olunmasının önüne geçilmelidir.

## 3. Limanlar İle İlgili Bürokrasi

- *Bürokrasi:* Limanlarımız 24 ayrı Kanun, ayrıca onlarca Yönetmelik ve Tebliğ ile yapılan düzenlemeler kapsamında faaliyetlerini yürütmeye çalışmakta ve gerek yatırım gerekse işletmecilik aşamasında birçok resmi kurum ile etkileşim halinde bulunmakta olup, bu etkileşim sürecinin kolaylaştırılması ve sadeleştirilmesi gerekmektedir.
- *Yetki Sorunu:* Gerek liman yatırımlarında gerekse limanlarla ilgili çıkan Yönetmeliklerde birden fazla kurumun yetkilendirilmiş olması işlerin yavaşlamasına

ve/veya durmasına neden olmaktadır. Gümrük, çevre, şehircilik, maliye gibi birimlerin limanlar ile ilgili alanları tek bir otorite üzerinden yürütülerek, yetki kullanımlarından kaynaklanan zaman kayıpları azaltılmalıdır.

#### 4. Limancılık Sektörünün Yönetimi ve Denetimi

Limancılık Sektörünün ihtiyaçlarına ve sorunlarına yanıt verebilecek yeni bir yönetim modeli geliştirilmelidir. Yeni yönetim modelinin Kamuyu da içerecek şekilde ancak özel sektöre temsil hakkı tanımak kaydıyla limanda faaliyet gösteren tesis temsilcilerini de içermesiyle oluşturulması faydalı olacaktır.

#### 5. Liman Yönetim Modeli

- *Bölgesel ve Yerel Liman Yönetim Modeli:* Bölgesel ve yerel bazda limanları içine alan ortak bir liman yönetim ve denetim uygulaması olan Liman Yönetimi Modeline geçilerek bu alan içindeki limanların kapasiteleri en optimum düzeyde kullanılmalı, öncelikli yatırım izinleri mevcut yönetim alanlarındaki kapasite doluluğuna bağlı olarak verilmeli, yatırımların bir bölümü ortak yapılarak limancılıkta en verimli, ölçek ekonomisi kurularak ortaya rekabet gücü çıkarılarak, ortaya çıkan kaynaklarla birçok liman işleticisinin bir araya gelerek kuracakları yeni işletmeler aracılığıyla dünya ölçeğinde rekabet edecek yatırımlar ve yeni limanlar hayata geçirilebilecektir.
- *Standardizasyon:* Bir tesisin liman olarak tanımlanmasını sağlayacak bütünü teşkil eden ekipman, geri hizmet sahası, draft yeterliği / kalitesi ve eğitimleri gibi konularda standardizasyon çalışmaları yapılarak dünya standartlarına ulaşması sağlanmalıdır.

#### 6. Limanlar Master Planı

- *Master Plan:* Limanlar Master Planı mevcut limanların durumu ve genişleme esaslarını, gelecek açısından ülkemizin sanayileşme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda hangi tür limanların nerelerde yapılacağını, boyutları ve kuruluş şekilleri ve liman yönetim sistemlerinin ne olacağını ortaya çıkarmalı, yatırımcıların gelecek öngörülerini için tüm önemli veriler ortaya konulmalıdır.
- *PPP Modeli:* Devlet kuruluşları ile özel sektör kuruluşlarının birlikte proje üretmesinin önü (PPP modeli) açılmalıdır. Önemli liman tesislerimizin büyüebilmesi için devletin altyapı inşasında özel sektöre zemin hazırlaması gerekmektedir.

#### 7. İç Taşımacılığın (kabotaj) Arttırılması

Taşıma modlarında dengesizlikler, karayolu taşımacılığında yoğun trafikte oluşan kazalar ve karayollarındaki tahribatın önlenmesi için yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığı



karayolundan denizyoluna kaydırılmalıdır. Bu yük ve yolcu taşımacılığının bir kısmının karayoluna göre 7 kat düşük maliyeti olan deniz yoluna kaydırılması, hem ülke ekonomisi, hem karayolu trafiğinin rahatlaması hem de liman işletmelerinin karlılığı ile sonuçlanacaktır. Devletin, limanların karayolu/demiryolu bağlantısı ve uygun depolama alanları tahsis etmesi gibi önlemlerle kabotaj taşımacılığına destek olması gerekmektedir. “Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Final Raporu” sonuçları göz önüne alınarak kabotaj hattında yük taşımacılığına uygun gemi tipleri ve elverişli hatlar belirlenip gerekli destek verilerek yatırımlar gerçekleştirilmelidir.

## 8. Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı

Transit olarak ülkemize gelen ve limanlarımıza boşaltılan konteynerlerin beyanname işlemleri ve muayeneleri nedeniyle konteyner taşıyan armatörlerin teslim süreleri uzamakta ve malların orjinallığı ve vasıflarının bozulması riski oluşmaktadır. Bu uygulamalar nedeniyle transit taşımacılıkta taşımacılık hatları konteyner üslerini komşu ülkelere kaydırmaktadırlar.

## 9. Özel Limanların Ulaşım Altyapısı, Karayolu / Demiryolu Bağlantı Olanakları

- *Ulaşım Altyapısı:* Ülkemizde multimodal taşımacılığın yapılabilmesi için gerekli altyapı bulunmamaktadır, ulusal ulaşım ağına katılımı zorluklar vardır, demiryolu taşımacılığından faydalanma imkanı artırılmalıdır. Limanlar; hizmet verdiği hinterlanddaki sanayi kuruluşları birlikte değerlendirilmelidir. Liman + demiryolu ara bağlantısı + organize sanayi bölgesi + serbest bölgeler şeklinde yapılacak bir planlama ekonomik güç ve rekabet avantajı sağlayacaktır. Limanlar ve organize sanayi bölgeleri planlanırken mutlaka demiryolu bağlantısı göz önünde bulundurulmalıdır.
- *Kamu Desteği:* Devlet, özel limanlara demiryolu kılçıklarının liman bağlantıları için proje, teknik destek ve kredi desteği vermelidir.

## 10. Limanlarımızın Geri Saha Sorununun Çözülmesi

- *Geri saha sorunu:* Limanlarımızın çoğu kentsel yerleşim alanları içinde kalmıştır. Kentlerin limanlar üzerindeki baskıları bu limanlara pek genişleme olanağı tanımamaktadır. Çoğu limanlarımızın geri alanlarının sınırlı olması nedeni ile kapasiteden tam yararlanılamamaktadır. Limanların yoğun bulunduğu yerlerde geri alanlar diğer lojistik faaliyetler için tahsis edilmeli ve/veya yeni limanların daha geniş geri alanlara sahip uygun noktalarda yapılması sağlanmalıdır. Liman yakınlarındaki bölgelerin imar düzenlemelerinin yapılarak depolama ve sanayi alanlarının kurulması gerekmektedir.
- Limanlarımızın ve deniz yaklaşım kanallarının su derinlikleri,  
Limanlar üzerindeki mali yükler,  
Gümrük işlemleri,  
Liman yatırımları ve işletmelerine yönelik teşvikler,

Liman personeli için çeşitli eğitim faaliyetleri ve ara eleman eksikliği, Römorkaj ve Kılavuzluk Sistemi konularını kapsamaktadır.

## Limanlarımızla İlgili Bölgesel Sorunlar

### Antalya

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

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

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

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

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

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

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

- Limanın fiziki yapısı yetersizdir, kavşak düzenlemesine ihtiyaç vardır.

## Bodrum

### Bodrum Belediye Limanı

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

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

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

19 adet Ponton (15 m – 3,5 m)

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

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

tamamlanmıştır.

Bodrum Belediye Rıhtımı 2015 verileri aşağıdaki gibidir;

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

### Bodrum Yolcu İskelesi

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

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

### Güllük Limanı

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

Limanda depolama ve ekipman park alanı bulunmamaktadır. Toplam gümrüklü alan 14.000 m<sup>2</sup> dir. Yıllık 6.300.000 ton dökme yük ve 700.000 genel kargo kapasitesine sahip olan limanda kapasite kullanım oranı yaklaşık % 65'dir. Limanda % 90 oranında feldspat olmak üzere alüminyum cevheri ve konsantreleri, mermer, kalkerli süsleme taşı ve kuvars elleçlenmektedir.

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

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

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

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

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

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

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

## **Marmaris**

### **Marmaris Limanı (Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.)**

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

### **2.5.8 Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Akdeniz'de En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (TEU)

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

## 2.6. DENİZ TURİZMİ

### 2.6.1. Deniz Turizminin Tanıtımı

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile, onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri DENİZ TURİZMİ olarak tanımlanmaktadır.

**Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de Deniz Turizmi, talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisidir**

Deniz Turizmi özetle aşağıdaki 2 bileşenden oluşmaktadır.



Ülkemizde Deniz Turizmi gelirleri, turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır.

Deniz Turizmi alanında kamuya ve sektöre karşı en ilgili ve yetkili kuruluş, yasayla belirlenen sorumlulukları çerçevesinde Deniz Ticaret Odası'dır.

Yine çok eski yıllarda başlayan dalış turizmi, teknolojik gelişmeye paralel olarak su üstü sporlarının da eklenmesiyle önemli bir turizm sektörü haline gelmiştir. Günübirlük teknelerimiz ise, özellikle turizm merkezlerimizde sayıları binlerle ifade edilen bir filo oluşturmuştur.



Tüm bu sektörlerimizin, özellikle Antalya, Muğla (Fethiye, Marmaris, Bodrum) ve İzmir sahil şeridinde hızla gelişimi sonucunda yürürlükteki Yat Turizmi Yönetmeliği'nin sektörün ihtiyaçlarına cevap veremeyecek hale gelmesi sebebiyle Deniz Turizmi Sektörü, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile işbirliği içinde hazırlamış olduğu 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun Deniz Turizmi ile ilgili maddelerinde yapılması istenen değişiklik taslağı 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete'de Yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Turizm Teşvik Kanunu İle;

1- "Yat Turizmi" olan sektörün adı "Deniz Turizmi" olarak değişmiş ve genişlemiştir.

2- "Kruvaziyer Gemileri" ve "Kruvaziyer Limanları" kanun kapsamına alınmıştır.

3- "Günübirlik Gezi Tekneciliği" Kanun kapsamına girmiştir.

4- Yabancı bayraklı yatların (kruvaziyer gemilerin) karasularımızda kalma süreleri 2 yıldan 5 yıla çıkartılmıştır.

4/8/1983 Tarih ve 18125 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Yat Turizmi Yönetmeliği" günümüzde Deniz Turizmi'nin hızlı gelişimi ve meslek dallarının çeşitlenmesi ve bahsekonu Turizm Teşvik Kanununun değişmesi sonucu yetersiz kalması sebebiyle Kültür ve Turizm Bakanlığı koordinasyonunda diğer kamu ve sektör temsilcileri ve Odamızca "Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı" çalışmaları tamamlanarak "Deniz Turizmi Yönetmeliği 24.07.2009 Tarih ve 27298 (Asıl) Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

## 2.6.2. Örgütlenme

Deniz Turizmi Sektörü, 1982 yılında Türkiye genelinde kurulan İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası bünyesinde örgütlenmiş; 1990 yılında Deniz Ticaret Odası Muğla Şubesi olarak Bodrum'da faaliyete geçmiştir.

Sektörün gelişimine paralel olarak, 1986 yılında Antalya, 1988 yılında İzmir, 1996 yılında Marmaris ve 1998 yılında Fethiye Şubeleri kurulmuştur. Ayrıca DTO bünyesinde Yat İşletmeleri (7145), Marina İşletmeleri (7194), Sualtı ve Suüstü Sporları (7198) Meslek Komiteleri oluşturulmuş, 14 Ocak 2008 tarihinde yayınlanan Odalarda Mesleklerin Gruplandırılması Rehberi (NACE Rev.2) uyarınca İMEAK Deniz Ticaret Odası üyelerinin 6 haneli NACE kodları belirlenerek, Odamız Meslek Grupları yeniden yapılandırılmıştır.

Bu çerçevede İMEAK DTO bünyesinde Deniz Turizmi Sektörü ile ilgili Meslek Komiteleri;

14 No'lu Hernevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gezi İşletmeciliği ,

38 No'lu Yat İşletmeciliği ,

39 No'lu Gezi Tekneleri İşletmeciliği,  
45 No'lu Marina İşletmeciliği ,  
46 No'lu Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri ,  
şeklinde yeniden düzenlenerek, ilgili meslek komitesi sayısı beşe çıkartılmıştır.

### **2.6.3. Deniz Turizmi Çalışma Grubu**

90'lı yıllardan itibaren, öncelikle yat turizminin müteakiben de diğer deniz turizm unsurlarının ülke ekonomisine yaptığı katkılar göz önüne alınarak ve bu konudaki sorun , çözüm ve ihtiyaçlara daha güçlü bir platformda karar verme ilkesiyle Deniz Turizminin ağırlıkta olduğu Şubelerin ve Meslek Komiteleri'nin Başkanları'nın ve iştirakleriyle Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı'nın yönetiminde "Deniz Turizmi Çalışma Grubu" kurulmasına karar verilmiştir.

Deniz Ticaret Odası bünyesinde yapılan Deniz Turizmi Çalışma Grubu, Yönetim Kurulu Başkanlığımızın onayı ile 20 Aralık 2000 tarihinde çalışmalarına başlamıştır. Deniz Turizmi Çalışma Grubu; Merkez, Antalya, Bodrum, Fethiye, İzmir ve Marmaris Şube Başkanları ile Yat İşletmeleri, Marina İşletmeleri, Sualtı ve Suüstü Sporları Meslek Komiteleri Başkanlarından oluşmaktadır. Deniz Turizmi Çalışma Grubu, Deniz Ticaret Odası adına Deniz Turizmini etkin bir şekilde temsil etmektedir.

Deniz Turizmi Çalışma Grubu'nun en belirgin başarısı, Denizcilik Sektörü içinde ve değişik platformlarda yeterince dile getirilemeyen ve özellikle Kamu sektöründe hiç yer bulamamış "**Deniz Turizmi**" kavramını tanımlamak ve yerleştirmek olmuştur.

Özellikle son dönemlerde ilgili Bakanlıklar ve Müsteşarlıklar nezdinde gerçekleştirilen toplantılarda Deniz Turizmi kavramı, Türkiye turizminin en önemli yapıtaşlarından biri olarak kabul edilmiş olup, Deniz Ticaret Odası Deniz Turizmi Sektöründe yetkili kuruluş olmuştur.

### **2.6.4. 2015 Yılında Genel Görünüm**

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

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

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

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

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

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

## DENİZ TURİZMİ ENVANTERİ

### A) DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ

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

### B) DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI

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

### C) ÖZEL DENİZ ARAÇLARI

Özel Tekneler (Türk Bayraklı)	<b>38.838 Adet</b>
Amatör Denizciler (ADB Belgesine Sahip)	<b>120.000 Kişi</b>

2006-2015 yıllarında “Deniz Turizmi”nde sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki payı sürekli yükselen deniz turizminin ekonomiye olan katkısının artırılabilmesi için yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir.

Bu amaçla;

- Yatların giriş-çıkış işlemlerinde yaşanan bürokratik işlemlerin azaltılması,
  - Marina yatırımlarında yaşanan yoğun bürokratik işlemlerin azaltılarak, marina arz kapasitesinin artırılması,
  - Son yıllarda taleplerin yoğunlaştığı kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi, yerin açılması yada mevcut kruvaziyer limanlarımızın alt ve üst yapılarının yolcu değişim terminali haline getirilmesi, liman ve deniz yolu ile turist getiren gemilerin limanlarımıza olan taleplerinin artırılması,
  - Günöbirlük gezi tekneleriyle yapılan gezilerin hizmet kalitelerinin yükseltilmesi,
  - Sportif amaçlarla yapılacak su altı dalışlarında ve diğer sportif faaliyetlerde yaşanan sorunların giderilmesi,
  - Çevre kirliliğinin önlenmesi, Ülkemize gelen yatçılarının temiz bozulmamış bir doğada tatil yapmalarının sağlanması,
  - Mavi yolculuk güzergahlarında yer alan bakir koyların korunarak yapılaşmaya kapatılmasının sağlanması,
  - Kamu ve özel sektörün birlikte ve etkili tanıtım kampanyası yapabilmeleri için gerekli tedbirlerin alınması,
- yönünde Turizm ve Kültür Bakanlığı ile Deniz Ticaret Odası'nca işbirliği içinde yapılan çalışmalar devam etmektedir.

## **2.6.5. Deniz Turizminin Unsurları**

### **2.6.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği**

Akdeniz Çanağı'nda yüzbinlerce yat bulunmakta ve bu rakam her yıl artmaktadır. Türkiye'de günümüzde binlerce yat bulunmasına rağmen, Artvin-Samandağ arasında sadece 21,000 yat bağlama kapasitesi mevcuttur. Bu durum, 8333 km kıyısı olan ülkemiz için yetersizdir.

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

Bunun yanı sıra, yat imalatçılığı özendirilmeli, Avrupa normlarında üretim için eğitim ve altyapı sağlanmalıdır. Türklerin ve yabancıların, Türkiye’de imal edilmiş, Türk bayraklı yat satın almaları özendirilmelidir. İtalya’da yat imalatı endüstrisi bu şekilde gelişmiştir. Ne yazık ki, Türkiye’de yüzde yüz yabancı sermayeli her türlü yatırım yapılabilirken, yabancıların Türk bayraklı yat sahibi olmaları imkânsızdır.

(Barajlar, Göller, Nehirler v.b. İçsularda çalışan yat ve günübirlik tekneler, T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan Belge almadıkları için bu sayıya dahil değildir. Odamızca bu konuda bir tespit çalışması yapılması düşünülmektedir. )

### TC .Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan Belgeli Yat İşletmeleri ve Yatak Sayıları

**TABLO (77):Yat Yatırım Belgeli İşletmeler**

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

**TABLO (78): YAT İŞLETMESİ BELGELİ İŞLETMELER**

2000	101	2.02	617	0.81	6022	0.14
2001	98	-2.97	821	33.06	7404	22.94
2002	96	-2.04	725	-11.69	6774	-8.50
2003	97	1.04	725	-	6905	1.93
2004	83	-14.43	699	-3.58	6377	- 7.64
2005	76	-8.43	723	3.43	6394	-0.26
2006	60	-21.05	666	-7.88	5398	-15.57
2007	58	-3.33	845	26.87	6764	25.3
2008	61	5.17	990	17.15	8051	19.02
2009	54	-11.47	964	-2.62	7841	-2.60

2010	59	9.25	521	-45.95	4851	-38.55
2011	60	-1.7	521	-	4853	0.04

**TABLO (79): YAT İŞLETMESİ BELGELİ YABANCI İŞLETMELER**

2000	9	-	429	6.63	2642	2.68
2001	10	11.11	480	11.88	2977	12.67
2002	10	-	369	-23.12	2457	-17.46
2003	9	-10	333	-9.75	2329	-5.20
2004	8	-11.11	294	-11.71	2110	-9.40
2005	10	25.00	345	17.34	2486	17.81
2006	11	10.00	395	14.49	2764	11.18
2007	11	-	381	-3.54	2748	-0.57
2008	15	36.36	431	13.12	3116	13.39
2009	18	20.00	433	0.46	3191	2.40
2010	17	-5.5	438	1.54	3240	1.53
2011	17	-5.5	438	1.54	3240	1.53

TABLO (79): KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞINDAN İŞLETME BELGELİ YAT İŞLETMELERİ				KAPASİTE	
LİMAN ADI	İŞLETMECİ ŞİRKET	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1-Setur Kuşadası Yat Limanı	SETUR SERVİS TURİSTİK A.Ş.	Ana Yat Limanı	Kuşadası/AYDIN	310	-
2-Ataköy Yat Limanı	ATAKÖY MARİNA VE YAT İŞL.	Tali Yat Limanı	Ataköy/İSTANBUL	700	40
3-Türkiz Kemer Marinası	AYT ULUSLARARASI TUR. İŞL. İNŞ. AKR. VE TİC. A.Ş.	3 Çıpalı Yat Limanı	Kemer /ANTALYA	150	150
4-Marmaris Yat Limanı	NETSEL TURİZM YATIRIMLARI A.Ş.	Ana Yat Limanı	Marmaris/MUĞLA	676	122
5-Club Marina	İL-TUR İLERİ TURİZM VE YAT İŞLETMELERİ A.Ş.	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	121	-
6-Çelebi Marina	ÇELEBİ MARİNA VE YAT İŞLETME.	Tali Yat Limanı	ANTALYA	200	150
7-Kumlubükü Yat Club	ÖZ-AŞ TUR.TİC.LTD.ŞTİ.	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris /MUĞLA	10	-
8-Turgutreis Yat Limanı	DOĞUŞ TURGUT REİS MARİNA İŞL.TUR.VE TİC.A.Ş.	Ana Yat Limanı	Turgutreis /MUĞLA	455	100
9-Ece Marina	ECETAŞ İNŞAAT SAN. VE TİC.A.Ş.	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye / MUĞLA	230	-
10-Milta Bodrum Yat Limanı	MİLTA TURİZM İŞLETMELERİ A.Ş. BODRUM MARİNA ŞUBESİ	Tali Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	348	50
11-My Marina Yat Yanaşma Yeri	TEZ-BİNE TUR.TİC. İTH.İHR.YAT. TAR. HAYV.SU ÜR.İNŞ İMAL.TAŞ.A.Ş.	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	67	15
12-D-Marin Didim Yat Limanı	DOĞUŞ DİDİM MARİNA İŞLETME TURİZM VE TİCARET A.Ş.	5 çıpalı Yat Limanı	Didim / AYDIN	576	600
13-D-Marin Port Göcek Marina	ANADOLU GÖCEK MARİNA TUR. YATIRIMLARI A.Ş.	3 çıpalı Yat limanı	Fethiye /MUĞLA	379	-
14-Alaçatı Yat limanı	ALAÇATI TUR. YATIRIM VE İŞL. A.Ş.	3 çıpalı YatLimanı	Çeşme / İZMİR	260	100
15- Marintürk Göcek Village Port	BETA MARİNA LİMAN YAT VE ÇEKEK İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye/ MUĞLA	116	200
16-Yalova Yat Limanı	SETUR YALOVA MARİNA İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.	3 Çıpalı Yat Limanı	YALOVA	240	80
17-Alanya Yat Limanı	ALANYA MARİNA HİZMETLERİ DENİZC. TUR. TİC. VE SAN. A.Ş.	4 Çıpalı Yat Limanı	Alanya/ANTALYA	287	160
18-Teos Marina	TEOS MARİNA İŞLETME TİC. A.Ş.	5 Çıpalı Yat Limanı	Seferihisar/İZMİR	480	80
19- Port lasos	EGESU MARİNA YAT VE ÇEKEK TURİZM A.Ş.	Rihtim ve İskele	Milas/ MUĞLA	100	-
20- Scope Marina	İLTUR SKOPEA MARİNA İŞLETMECİLİĞİ SAN.TİC.A.Ş.	Rihtim ve İskele	Fethiye/MUĞLA	80	-
21-Çeşme Yat Limanı	İC ÇEŞME MARİNA YATIRIM TURİZM İŞLETMELERİ A.Ş.	4 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	377	100
22-West İstanbul Marina	ENELKA TAAH. İMALAT VE TİC.A.Ş.	4 Çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü/ İSTANBUL	600	370
23-Ayvalık Marina Yat Limanı	AYVALIK MARİNA VE YAT İŞL. TİC. A.Ş. (G4)	3 Çıpalı Yat Limanı	Ayvalık/ BALIKESİR	200	150
<b>TOPLAM</b>				<b>6.962</b>	<b>2. 467</b>
<b>GENEL TOPLAM</b>				<b>9. 429</b>	

**TABLO (80): TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ**

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

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

(x) Veriler 04.02.2011 tarihi itibariyle olup değişkendir.

## **Deniz Turizmi Tesisleri Yatırım Ve İşletmeciliği**

### **2.6.5.2. Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği**

İtalya'nın 6500 km. uzunluğundaki kıyılarında 380, İspanya'nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 96, Hırvatistan'ın 5835 km uzunluğundaki kıyılarında 50 adet marina varken, her yönü ile çok daha güzel, değişik, zengin 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 46 adet marina bulunmaktadır.

Dünya genelinde 19.000 adet marina/yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5000 adet marina/yat limanı mevcuttur.

Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibariyle 25 adet marina varken, 2011 Yılı sonu itibariyle bu rakam 46 adete (6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı) ulaşarak 8 yılda %94'lük bir artış sağlanmıştır.

#### **Kültür ve Turizm Bakanlığından Belgeli Yat Liman İşletmeleri**

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

2008 yılında Marinası olan Belediyeler Birliği'nce (AEMA) Avrupa Birliği dışında ilk ve tek üyesi olarak Fethiye Belediyesi seçilmiştir. Ülkemizin toplam kıyı uzunluğu 8333 kilometre olup, 2016 Yılı başı itibariyle Ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 84 adet (Belgeli ve 6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı ve diğer iskele, rıhtım bağlama yerleri dahil ) Yat Bağlama Yeri ve 29,350 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmakta olup, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2017 hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile artırılması planlanmaktadır.

<b><u>Devam Eden Yat Limanı Projeleri</u></b>	<b><u>İhale Edilecek Yat Limanları</u></b>
Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri	İzmir Karaburun Yat Limanı
Datça Yat Limanı	Silivri Yat Limanı
Muğla-Ören Yat Limanı	Tekirdağ Yat Limanı



Kumkuyu Yat Limanı

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi

İzmir Çeşme Şifne Yat Limanı

İzmir Seferihisar Ürkmez Yat Limanı

İzmir Yeni Foça Yat Limanı

Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı

## TÜRKİYE MARİNALARININ BÖLGESEL DAĞILIMI

### MARMARA BÖLGESİ MARİNALARI

Marina Adı: **Güzelce Marina**  
VHF Kanalı: 72\16  
Koordinatları: 47°00'.00N 28°30'.35E  
Tel: + 90 (212) 868 38 68  
Fax: +90 212 868 38 48  
E mail: [info@guzelcemarina.com](mailto:info@guzelcemarina.com)  
Web sitesi: [www.guzelcemarina.com](http://www.guzelcemarina.com)  
Adres: Güzelce Mah. Kıyı Sok. 34530  
Büyükkemece İstanbul  
Türkiye

Marina Adı: **Marina İstanbul**  
VHF Kanalı: 73  
Koordinatları: 41°00'.56N 28°34'.56E  
Tel: +90 (212) 882 71 90  
Fax: +90 212 882 16 49  
E mail: [info@marinaistanbul.com](mailto:info@marinaistanbul.com)  
Web sitesi: [www.marinaistanbul.com](http://www.marinaistanbul.com)  
Adres:

Marina Adı: **West İstanbul Marina**  
VHF Kanalı: 72  
Koordinatları: 40°57'.46N 28°39'.49E  
Tel: +90 (212)850 22 00  
Fax: +90 212 850 22 01  
E mail: [marina@westistanbulmarina.com](mailto:marina@westistanbulmarina.com)  
Web sitesi: [www.westistanbulmarina.com](http://www.westistanbulmarina.com)  
Adres: Yakuplu Marmara Mh. Ulusum Cad.  
No:28 Beylikdüzü / İstanbul

Marina Adı: **Ataköy Marina**  
VHF Kanalı: 73  
Koordinatları: 40°58'22N 28°52'.55E  
Tel: +90 (212)560 42 70  
Fax: +90 (212) 560 72 70  
E mail: [atakoymarina@atakoymarina.com.tr](mailto:atakoymarina@atakoymarina.com.tr)  
Web sitesi: [www.atakoymarina.com.tr](http://www.atakoymarina.com.tr)  
Adres: Ataköy 1 Mh. Ataköy Marina 34158 Bakırköy\ İstanbul

Marina Adı: **Setur Kalamış & Fenerbahçe**  
VHF Kanalı: 72\16  
Koordinatları: 40°58.7'.42N 29°02.3'.12E  
Tel: +90 (216) 346 23 46  
Fax: 0 216 346 16 56  
E mail: [kalamis@seturmarinas.com](mailto:kalamis@seturmarinas.com)

Marina Adı: **Setur Yalova Marina**  
VHF Kanalı: 73\16  
Koordinatları: 40°39,707'N 029°16,440'E  
Tel: +90 (216) 813 19 19  
Fax: (226) 813 26 00  
E mail: [yalova@seturmarinas.com](mailto:yalova@seturmarinas.com)

Web sitesi: [www.seturmarinas.com](http://www.seturmarinas.com)  
Adres: Mnir Nurettin Seluk Cad.  
Kalamış / İstanbul

Web sitesi: [www.seturmarinas.com](http://www.seturmarinas.com)  
Adres: Sleyman Bey Mah. Yalı Cad. No:45  
Yat Limanı Merkez Yalova

## EGE BLGESİ MARİNALARI

Marina Adı: **Setur Ayvalık Marina**  
VHF Kanalı: 73\16  
39°18.821'N  
Koordinatları: 026°41.278'E  
Tel: +90 (266) 312 26 96  
Fax: (266) 312 23 16  
E mail: [ayvalik@seturmarinas.com](mailto:ayvalik@seturmarinas.com)  
Web sitesi: [www.seturmarinas.com](http://www.seturmarinas.com)  
Adres: Atatrk Bulvarı Yat Limanı  
Ayvalık / Balıkesir

Marina Adı: **Levent Marina**  
VHF Kanalı: 73  
Koordinatları: 38°24'.24N 27°04'.90E  
Tel: +90 (232) 259 70 70  
Fax: +90(232) 259 70 14  
E mail: [info@leventmarina.com.tr](mailto:info@leventmarina.com.tr)  
Web sitesi: [www.leventmarina.com.tr](http://www.leventmarina.com.tr)  
Adres: Haydar Aliyev Bulvarı No:4  
kuyular \ İzmir

Marina Adı: **Setur Altinyunus Marina**  
VHF Kanalı: 73\16  
Koordinatları: 38°19'.30N 26°20'.48E  
Tel: +90 (232) 723 14 34  
Fax: (232) 723 46 20  
E mail: [cesme@seturmarinas.com](mailto:cesme@seturmarinas.com)  
Web sitesi: [www.seturmarinas.com](http://www.seturmarinas.com)  
Adres: Boyalık Mevkii eşme -  
İzmir

Marina Adı: **eşme Marina**  
VHF Kanalı: 72\16  
Koordinatları: 38°19'.24N 26°18'.08E  
Tel: +90 (232) 712 25 00  
Fax: (232) 712 99 14  
E mail: [info@cesmemarina.com.tr](mailto:info@cesmemarina.com.tr)  
Web sitesi: [www.cesmemarina.com.tr](http://www.cesmemarina.com.tr)  
Adres: İC eşme Marina Yatırım Turizm ve İşletmeleri A.ř.  
1016 Sk. No:2\24 35930 eşme\İzmir

Marina Adı: **Port Alaatı Marina**  
VHF Kanalı: 72\16  
Koordinatları: 38°15'27N 26°23'57E  
Tel: +90 (232) 716 97 60  
Fax: (232) 716 63 65  
E mail: [proje@portalacati.com.tr](mailto:proje@portalacati.com.tr)  
Web sitesi: [www.portalacati.com.tr](http://www.portalacati.com.tr)  
Adres: Port Alaatı Liman mevkii  
35950 eşme\İzmir\Trkiye

Marina Adı: **Teos Marina**  
VHF Kanalı: 72  
Koordinatları: 38°11'.79N 26°47'.00E  
Tel: +90 (232)745 80 80  
Fax: (232) 745 72 14  
E mail: [marina@teosmarina.com](mailto:marina@teosmarina.com)  
Web sitesi: [www.teosmarina.com](http://www.teosmarina.com)  
Adres: Akkum Cad. No:4 Sığacıık\35460  
\Seferihisar\İzmir

Marina Adı: **Setur Kuşadası Marina** Marina Adı: **D-Marin Didim**  
VHF Kanalı: 73\16 VHF Kanalı: 72\16  
Koordinatları: 37°52'.00N 27°15.6'.30E Koordinatları: 37°20'21''N 27°15'55''E  
Tel: +90 (256) 618 14 60 Tel: +90 (256) 813 80 81  
Fax: (256) 618 14 64 Fax: (256) 813 14 13  
E mail: kusadasi@seturmarinas.com E mail: **didim@d-marin.com**  
Web sitesi: www.seturmarinas.com Web sitesi: **www.d-marin.com**  
Adres:Aydın/Kuşadası /Türkiye Adres: Çamlık Mevkii 3 koy Didim\Aydın-Türkiye

Marina Adı: **Palmarina Bodrum** Marina Adı: **D-Marin Turgutreis**  
VHF Kanalı: 72\16 VHF Kanalı: 72  
Koordinatları: 37°06'.31N 27°16'98E Koordinatları: 37°00'.00N 27°15'.23E  
Tel: +90 (252) 311 06 00 Tel: +90 (252) 382 92 00  
Fax: (252) 385 32 81 Fax: (252) 382 62 00  
E mail: marina@palmarina.com.tr E mail: turgutreis@d-marin.com  
Web sitesi: www.palmarina.com.tr Web sitesi: www.d-marin.com  
Adres: Bodrum\Muğla Adres: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:26  
48960 Turgutreis-Bodrum\Türkiye

Marina Adı: **Milta Bodrum Marina** Marina Adı: **Aganlar Marina-Yat Çekerek Yeri**  
VHF Kanalı: 73 VHF Kanalı: 72\16  
Koordinatları: 37°02'00''N - 27°25'50''E Koordinatları: 37°00'49.10N 27°27'04.44E  
Tel: +90 (252)316 18 60 Tel: +90 (252) 44 48 08  
Fax: (252) 316 14 06 Fax:  
E mail: info@miltabodrummarina.com E mail: **info@aganlar.com**  
Web sitesi: www.miltabodrummarina.com Web sitesi: **www.aganlar.com**  
Adres: Eskiçeşme\48400\Bodrum Adres: Bodrum\Türkiye

Marina Adı: **Gökova Ören Marina** Marina Adı: **Yat Lift**  
VHF Kanalı: VHF Kanalı: 69  
Koordinatları: 37°1'42.82N 27°59'6.40E Koordinatları:  
Tel: +90 (252) 532 33 61 Tel: +90 (252) 316 78 42  
Fax: Fax: (252) 316 76 20  
E mail: info@gokovaorenmarina.com.tr E mail: **yatlift@yatlift.com**  
Web sitesi: www.gokovaorenmarina.com.tr Web sitesi: **www.yatlift.com**  
Adres: Adres: Yat Lift İçmeler Bodrum\Türkiye

Marina Adı: **Martı Marina** Marina Adı: **Netsel Marmaris Marina**

VHF Kanalı: 73\16  
Koordinatları: 36°45'.30N 28°08'.30E  
Tel: +90 (252) 487 10 63  
Fax: (252) 487 10 66  
E mail: marina@marti.com.tr  
Web sitesi: www.marti.com.tr  
Orhaniye Köyü Keçibükü  
Mevkii 48700 Marmaris /  
Adres: Muğla / Türkiye

VHF Kanalı: 06  
Koordinatları: 36°51'.02N 28°16'.38''E  
Tel: +90 (252) 412 27 08  
Fax: (252) 412 53 51  
E mail: info@netselmarina.com  
Web sitesi: www.netselmarina.com  
Netsel Turizm Yatırımları A.Ş.  
Adres: Posta kutusu 231\232-48700 Marmaris\Muğla

Marina Adı: **Albatros Marina**  
VHF Kanalı: 06  
Koordinatları: 36°50'.38N 28°17'.08E  
Tel: +90 (252) 412 24 56  
Fax: (252) 412 55 47  
E mail: info@albatrosmarina.com  
Web sitesi: www.albatrosmarina.com  
Yat Çekek Yeri, Kırılık  
Mevkii, Adaköy,  
Adres: Marmaris, Muğla, Türkiye

Marina Adı: **Marmaris Yat Marina**  
VHF Kanalı: 72  
Koordinatları: 36°49'.05N 28°18'.32E  
Tel: +90 (252) 422 00 22  
Fax: (252) 422 00 85  
E mail: info@yachtmarin.com  
Web sitesi: www.yachtmarin.com  
Adaköy, Yalancı Boğaz Mevkii,  
Adres: Marmaris, Muğla Türkiye

Marina Adı: **My Marina Yatch Club**  
VHF Kanalı: 16  
Koordinatları: 28°33'.90E 36°49'.42N  
Tel: +90 (252) 266 02 76  
Fax:  
E mail: mymarinayachtclub@gmail.com  
Web sitesi:  
Adres: Ekincik/Muğla

Marina Adı: **Marintürk Göcek Exclusive**  
VHF Kanalı: 69\73  
Koordinatları: 28°55'.E 36°45'.34N  
Tel: +90 (252) 645 22 29  
Fax: (252) 645 15 78  
E mail: exclusive@marinturk.com.tr  
Web sitesi: www.marinturk.com.tr  
Marintürk Göcek Exclusive Büngüş  
Adres: Koyu Göcek 48310 Fethiye- Muğla Türkiye

Marina Adı: **Marin Türk Göcek Village Port**  
VHF Kanalı: 69-73  
Koordinatları: 28°56'.00E 36°45'.15N  
Tel: +90 (252) 645 22 29  
Fax: (216) 491 75 26  
E mail: info@marinturk.com.tr  
Web sitesi: www.marinturk.com.tr  
Marintürk Göcek Village Port  
Büngüş Koyu Göcek 48310  
Adres: Fethiye- Muğla Türkiye

Marina Adı: **D-Marin Göcek**  
VHF Kanalı: 73  
Koordinatları: 36°44'.9N 28°56'.6E  
Tel: +90 (252) 645 15 20  
Fax: (252) 645 18 97  
E mail: gocek@d-marin  
Web sitesi: www.d-marin.com  
Anadolu Göcek Marina Turizm A.Ş.  
Cumhuriyet Mah. Camtaş Cad. No:12 48310  
Adres: Göcek\Fethiye\Muğla

Marina Adı: **Kemer Türkiz Marina**  
VHF Kanalı: 73  
Koordinatları: 36°36' N 30°34' E  
Tel: +90 (242) 814 14 90  
Fax: (242) 814 15 52  
E mail: marina@kemerturkizmarina.com  
Web sitesi:www.kemerturkizmarina.com  
Adres: Kemer\Antalya\Türkiye

**Ece Marina**

VHF Kanalı: 73  
Koordinatları: 36°37'.55N 29°06'.10E  
Tel: +90 (252) 612 88 29  
Fax: (252) 612 50 08  
E mail: marina@ecemarina.com  
Web sitesi: www.ecemarina.com  
Adres: Karagözler Mevkii No:1 Yat  
Limanı Fethiye / Muğla

Marina Adı: **Çelebi Marina**  
VHF Kanalı: 72  
Koordinatları: 36°49'.57N 30°36'.28E  
Tel: +90 (242) 259 32 59  
Fax: (242) 259 10 10  
E mail: info@celebimarina.com  
Web sitesi: www.celebimarina.com  
Adres: Antalya Liman Mah.  
Liman 2.Caddesi No:40 **Antalya-Türkiye**

**AKDENİZ BÖLGESİ MARİNALARI**

Marina Adı: **Setur Kaş Marina**  
VHF Kanalı: 73\16  
Koordinatları: 36°12'.19N 29°37'.27E  
Tel: +90 (242) 836 37 00  
Fax: (242) 836 34 72  
E mail: tuncay@seturmarinas.com  
Web sitesi: www.kasmarina.com.tr  
Adres: Uğur Mumcu Caddesi,  
Bucak Denizi, Acısu  
Mevkii\Kaş\Antalya

Marina Adı: **Setur Finike Marina**  
VHF Kanalı: 73\16  
Koordinatları: 36°17.6'40N 30°9.2'00''E  
Tel: +90 (242) 855 50 30  
Fax: (242) 855 50 31  
E mail: **finike@seturmarinas.com**  
Web sitesi: **www.seturmarinas.com**  
Adres: P.K. 17 07740 Finike - Antalya

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

### **2.6.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği**

Seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmdir. 1980'den beri yıllık gelişme oranı % 8'lerdedir. Hızla büyüyen kruvaziyer gemileri 3000 - 3500 turist taşımakta böylece hem kişi başına maliyetlerini düşürerek şimdiye kadar kruvaziyer almada maddi gücü olmayan turistleri de kazanmakta ve sundukları imkanlarla çok cazip bir duruma gelmektedirler.

Bugünkü kruvaziyer endüstrisi kısa (3 - 4 gün), uzun (15 gün ve fazlası) kruvaziyer imkanlarıyla birçok ülkenin kentlerini gezme olanağını vermektedir.

Dünya genelinde son bir yılda 14 milyon kişi kruvaziyer gemiler ile seyahat yapmıştır. Bunun 10 milyona yakını (9,747) Amerikalı, 4 milyonu da Avrupa ve diğer ülkelerdendir. Kruvaziyerlerin çoğu Karayipler'de seyretmektedir.

Ancak Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde bir artış görülmektedir. En büyük grup ( % 48) Carnival'in sahip olduğu Carnival - Costa - Aida ve onu takip eden Caribbean ( % 24) de Avrupa'dan kruvaziyer seferlerini çoğaltmaktadır. Türkiye limanları da program dahilindedir. İstatistiklere göre limanlarımıza kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların sayısı 1 milyonu aşmıştır.

2009 yılında 22,039 yatak kapasitesine sahip 12 adet yeni geminin hizmete girmesi 2010 yılında 30 adet daha yeni gemi siparişi ile kruvaziyer turizmde genel artış hızla devam etmektedir. Böylelikle artış % 30'lara erişmektedir. 15 yıl sonra 600,000 yatağa erişilebileceği değerlendirilmektedir. Bu durumda limanlarımıza gelecek olan kruvaziyer turist sayısı 3 milyona ulaşacaktır.

Ülkemize gelen turistlerin ancak %15'inin yüksek gelirli olduğu göz önüne alındığında zengin turist anlayışı alternatiflerden biri kruvaziyer turizmdir.

Son yıllarda, ülkemizin kruvaziyer sektöründeki en büyük gelişme kruvaziyer limanlarımızın birçoğunun özelleşmiş olmasıdır. Günümüz itibari ile her liman kendi trafiğini arttırmak amacıyla yenilenme ve yatırım yapma gayreti içerisinde. ISPS Code güvenlik sistemi, bu yatırımların bir bölümünü oluşturmaktadır.

Geçmişte atıl olarak değerlendirilen limanımız, ziyaretçi sayılarına bakıldığında Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek duruma gelmişlerdir. Dünya çapında bu denli hızlı büyüyen bir sektörde limanlarımızın da aynı gelişmeyi yakalamak zorundadır. Akdeniz çanağında tüm ülkeler liman yatırımlarını hızlandırmışlar, rekabet güçlerini arttırmak gayreti içerisinde.

Türkiye için uzun vadeli planlar ve alt yapılar üzerinde çalışılması gerekmektedir. Türkiye'nin 2 adet kruvaziyer anlamında yolcu gemisi (feribotu) vardı. Ancak, bahse konu gemiler yabancı ülke ortaklı bir şirkete devrolması ile birlikte henüz Ülkemiz bayrağını taşıyan bir türk şirkete ait Kruvaziyer Gemimiz bulunmamaktadır. T.C. Başbakanlık Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununun Deniz Turizmi ile İlgili Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanunda ilk defa Kruvaziyer Turizm tanımı yer almış olup, böylelikle ülkemizde kruvaziyer gemi inşaatı ve sektörü yeni bir ivme kazanacak ülkemiz kıyılarının turizm açısından değerlendirilme çeşitliği artarak döviz kazancında ülke ekonomisine önemli girdiler sağlanacaktır.

İzmir Limanı bir özelleştirme dönemine girmektedir. Bodrum Kruvaziyer Terminali Projesi ise uzun yıllardır ülkemizin ve özellikle Bodrum'luların gündeminde yer alan Bodrum Yolcu İskelesi, 2003 yılında Yap İşlet Devret sistemiyle DLH Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilmiş olup, 2008 yılında faaliyete geçmiştir. Böylelikle, 200 metre uzunluğunda bir ana iskele ile feribot ve tekne yanaşma yapılarından oluşmuş olan Bodrum Yolcu İskelesi, ülkemizin ilk tam kapsamlı ve modern kruvaziyer terminali olarak hayata geçmiştir. Bodrum'un turizm potansiyelinde önemli bir sıçrama yaratması beklenen terminalin, günümüz şartlarına uygun boyut ve kapasitede yapılabilmesi için çalışmalar da bir yandan devam etmektedir.

Ayrıca, Marmaris'te hizmet vermekte olan kruvaziyer limanı her geçen yıl artan gemi ve yolcu trafiği yanında büyük ve modern tip yolcu gemilerinin uğrak yeri olmuştur. Limanın kapasitesinin artırılması ve yeni yanaşma yerleri oluşturulması için planlama ve avan projelendirme çalışmaları devam etmektedir.

Özet olarak, kruvaziyer turizm desteklenmeli, armatörlerimiz bu konuda yatırım yapmaya kanalize edilmeli ve mevcut limanlar ISPS Koduna uygun hale getirilmelidir.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın tasarı halindeki 2023 Turizm Stratejisine göre aralarında Galata ve Haydarpaşa limanlarının da bulunduğu 10 civarında kruvaziyer liman yapılması gündemdedir.

Dünya Kruvaziyer Şirketleri İstanbul'u Kalkış-Variş Limanı (Turn-Around Port) Olarak İlan Ederek Gelişme Programına Almışlardır.

- Akdeniz'de
- Ana Limanlar;
- Barcelona
- Venedik
- Napoli
- Pire

- Ek Olarak;
  - ▶ İstanbul
  - ▶ İzmir

.▶ Antalya

İstanbul, İzmir ve Antalya ile birlikte Ek Liman olarak lanse edilen St.Petersburg tüm şartları tamamlayarak 2008 yılında Turn-Around Port olmaya hak kazanmıştır

Ana Liman Olabilmek İçin;

- Dünya Kenti Olması
- Modern ve Kruvaziyer Limanına Yakın Hava Limanına Sahip Olması,
- Limana Yakın Otellerin Olması
- Ulaşım Yollarının Yeterli Olması
- Kruvaziyer Gemi Yolcu Trafiğine Uygun Modern Yolcu Terminali Olması,2500-5500 Yolcu Kapasiteli Gemiler İçin Uygun Rıhtım Olması,

gerekmektedir. İstanbul, İzmir ve Antalya bu şartların tümüne sahiptir.

İlk kez 1831 yılında İtalya'dan yola çıkıp İzmir'i de kapsayan bir Akdeniz turu ile başlayan kruvaziyer turizmi, 2013 yılı sonunda dünya genelinde 20.9 milyon yolcuya ulaşmıştır.

2013 yılında, söz konusu 20.9 milyon kişinin 2.2 milyonu Türkiye limanlarını ziyaret etmiştir. Bir başka deyişle toplam kruvaziyer turistinin yaklaşık yüzde 11'inin yolu Türkiye'den geçmiştir.

Beklentiler bu yıl dünya genelinde kruvaziyer turist sayısının 22 milyona ulaşması. Bu da yaklaşık yüzde 5'lik bir artış beklentisi demek. Dünya limanları yüzde 5'lik büyüme hedefleri ile yola devam ederken, Türkiye dünya ortalaması üzerinde büyüme potansiyeli vaat etmiştir.

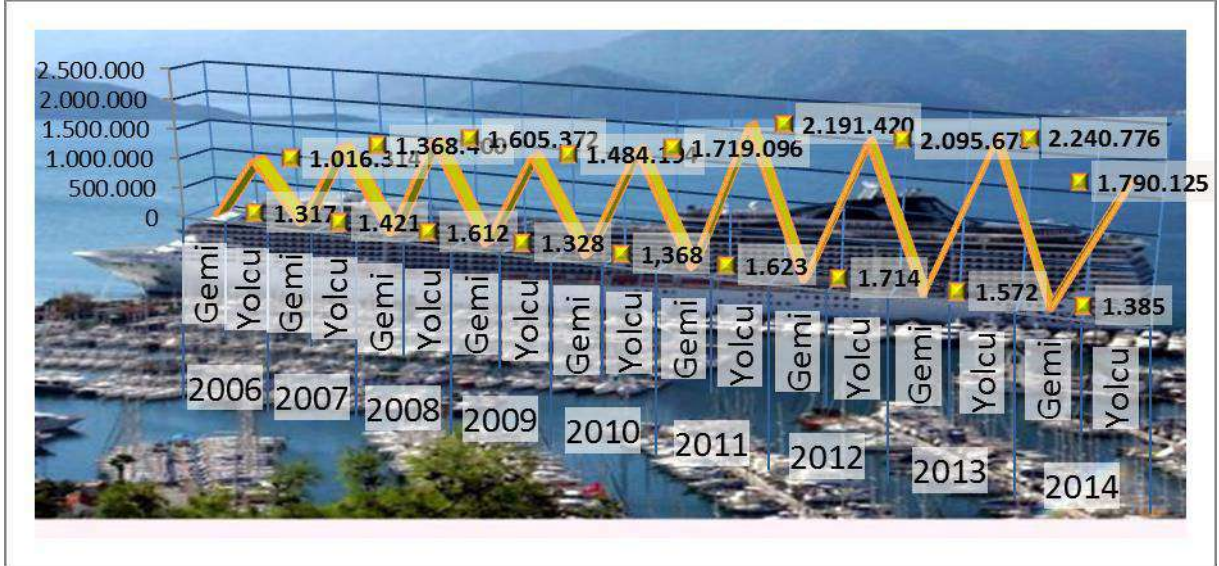
Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemilerinin yüzde 40'a yakını Yunanistan'daki Pire Limanı'ndan hareket ettiği için bu ülkedeki negatif gelişmeler direkt Türkiye'yi de etkiler hale gelmiştir. Pire Limanı'nda yaşanan olumsuzluklar nedeniyle rezervasyonlarını Batı Akdeniz'e kaydırma eğilimi gösteren dev kruvaziyer şirketlerin bu stratejisi Türkiye'nin bu alanda büyüme oranını da yarıya düşürmüştür.

Yunanistan faktörüne rağmen kruvaziyer yolcuların Türk turizminde önemi giderek artmaktadır. 2003 yılında sadece 581 bin kruvaziyer yolcuyu ağırlayan



sektör, 11 yılda yüzde 285 gibi büyük bir artışa imza atarak 2014 yılında ufak bir düşüşle 1.8 milyon yolcuya ulaşmıştır. Oysa aynı dönemde dünya kruvaziyer turisti sayısındaki artış yüzde 150'lerde kaldı. Yani Türkiye dünya genelinin 2 katına yakın bir büyümeye imza atmıştır.

**GRAFİK 78:2006-2014 Yıllarında Türk Limanlarına Kruvaziyer Gemilerle Gelen Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları**



Kaynak: UDHB DTGM Verileri

2015 yılında 1451 adet kruvaziyer gemi ile 1,885,510 yabancı uyruklu yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir.

Kruvaziyer turisti, sağladığı gelir açısından da Deniz Turizminin yükselen yıldızı olmuştur. Kruvaziyer turistinin 7 günlük bir seyahatte gemide harcadığı tutar ortalama bin 719 dolardır. Yani kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 36 milyar dolara ulaşmış durumdadır. Bu rakama, kruvaziyer turistinin gemi dışında yaptığı harcamalar dahil değildir. Kruvaziyer turist, normal bir turistin ortalama 3 katı kadar harcama yapmaktadır.

Örneğin; Türkiye'de normal bir turistin günlük ortalama harcaması 50-55 dolar seviyesindeyken, transit bir limanda kruvaziyer turisti için bu rakam 120 doları, ana limanlarda ise 150 doları geçmektedir. Kruvaziyer tayfası da limanlarda günlük ortalama 70 dolar harcama yapmaktadırlar.. Bu rakamlar baz alınarak yapılan hesaba göre, kruvaziyer turisti ve tayfasından Türkiye'de esnafa yaklaşık 400 milyon dolar para bırakmaktadır.

Özetle;

2013'te 2.2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'ye ziyaret ederken, bu rakam 2014'te dünyada yaşanan ekonomik krizle birlikte Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile kruvaziyer şirketlerinin Batı Akdeniz turlarına yönelmesi sebebiyle 1.8 milyon turiste ulaşmıştır.

- Dünyadaki tüm kruvaziyer turistlerinin yüzde 11'inin yolu Türkiye'den geçmektedir.
- Bir kruvaziyer turistinin 7 günlük gemi harcaması ortalama bin 719 dolardır.
- Türkiye'de günlük turist harcaması (konaklama ve ulaştırma hariç) ortalama 50 dolar, kruvaziyer turistinin limanlarda yaptığı günlük harcama ise ortalama 120-150 dolardır.
- Türkiye'ye gelen turistlerin yüzde 30'unun durağı İstanbul olmakla birlikte, İstanbul'u Kuşadası ve İzmir takip etmektedir..
- Dünya genelindeki 20.9 milyon kruvaziyer turistin yüzde 84'ü ABD'lidir.
- En çok tercih edilen rota yüzde 37.3 ile Karayipler ve Bahamalar. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz Bölgesi yüzde 19.1 ile ikinci sırada yer almaktadır.

Dünya ekonomisinde 2008-2009 krizinin yaralarını sarmasıyla birlikte yeniden büyümeye başlayan kruvaziyer turizmde Türkiye'nin de yükselişi sürmektedir. Son 11 yıla bakıldığında sadece 2009 yılında gerileme yaşayan Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısı 2013 yılında 2.2 milyonu geçerek, dünyadan aldığı pay yüzde 11'e çıkmıştır. Son 10 yılda büyüme oranı yüzde 285 olarak gerçekleşmiştir. Kesinleşen rezervasyonlar ve ön talepler dikkate alındığında Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısının 2015 yılında da tekrar yüzde 2-3 seviyesinde artması ve 2.3 milyona çıkması beklenmektedir.

**Türkiye'ye 2014 yılında 1.8 milyon kruvaziyer yolcusu gelmiştir.**

Yıl	Gemi sayısı	Yolcu sayısı
2003	887	581.840
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372

2009	1.328	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013	1.572	2.240.776
2014	1.385	1.790.125

Kruvaziyer turistinin %30'u istanbul'a gelmektedir. Bunu yüzde 25.7 ile Kuşadası ve yüzde 21.7 ile İzmir takip etmiştir.

### **SALIPAZARI LİMANI'NIN ÖZELLEŞTİRMESİ NEDENİYLE KRUVAZİYER GEMİLERİN YANAŞMA YERİ SIKINTISI**

Bilindiği üzere, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.10.2013 tarih ve 2013/157 sayılı kararı uyarınca **İstanbul Salıpazarı Liman Sahası'nın** işletme hakkı 30 yıl süre ile Doğu Holding A.Ş. ye verilmiş olup, Salıpazarı liman sahası Şubat 2014 itibariyle söz konusu firmaya devredilmiştir.

Galata Port Projesi Kapsamında Salıpazarı Yolcu Limanı imar inşaatının İstanbul'a gelecek kruvaziyer gemilerin yanaşma yeri sıkıntısı yaşamasına neden olması , Dünya Kruvaziyer Acenteleri tarafından İstanbul'un bir Kalkış ve Varış Limanı (Turn-Around Port) olarak seçilmesi sebebiyle, **mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin korunması ve artırılması için;**

-**Zeyport Limanı'na** 150 metre Boyuna Kadar Kruvaziyer Gemilerin yanaştırılmasının sağlanması,

-Turizm-2023 Stratejisi doğrultusunda **Ataköy Marina ve Yenikapı Dolgu ve Miting Alanında** yapılacak İmar Plan Değişikliği ile 150 Metre ve Üstü Kruvaziyer Gemiler İçin Bağlama ve Barınma Terminali'nin yanı sıra bir Home Port Terminalinin yapılmasının,

- **Sarayburnu Rihtiminin** da alternatif liman olarak kullanılmasının, uygun olacağı değerlendirilmektedir.

TABLO (88)İSTANBUL SALIPAZARI KRUVAZİYER LİMANI 2013-2014 YILI 12 AYLIK GEMİ VE YOLCU İSTATİSTİK BİLGİSİ											
2013						2014					
AYLAR	TOPLAM GEMİ	TRANSİT YOLCU	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TOPLAM YOCU	AYLAR	TOPLAM GEMİ	TRANSİT YOLCU	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TOPLAM YOCU
OCAK	2	5.071	16	5	5.092	OCAK					

ŞUBAT	1	2.456	8	1	2.464	ŞUBAT	1	4			4
MART	4	7.676	238	441	8.355	MART	1	2.436	5		2.441
NİSAN	33	47.332	5.573	5.874	58.779	NİSAN	19	32.793	1.810	2.241	36.844
MAYIS	46	59.076	9.487	10.094	78.657	MAYIS	42	52.485	7.792	7.304	67.581
HAZİRAN	41	49.533	6.975	7.998	64.506	HAZİRAN	45	49.445	13.258	14.386	77.089
TEMMUZ	54	73.661	11.122	11.136	95.919	TEMMUZ	45	70.452	11.255	11.553	93.260
AĞUSTOS	62	74.412	14.208	13.962	102.582	AĞUSTOS	40	64.150	8.961	8.867	81.978
EYLÜL	73	77.761	11.850	13.596	103.207	EYLÜL	56	60.776	12.858	13.793	87.427
EKİM	72	89.462	15.079	15.749	120.290	EKİM	59	68.435	15.454	15.525	99.414
KASIM	16	23.068	7.139	7.332	37.539	KASIM	16	27.653	1.266	1.046	29.965
ARALIK						ARALIK	7	12.427	498	425	13.350
GENEL TOPLAM	404	509.508	81.695	86.187	677.390	GENEL TOPLAM	331	441056	73157	75140	589353

2013 YILI GEMİ SAYISI (12 AYLIK) 404	2014 YILI GEMİ SAYISI (12 AYLIK) 331	ARTIŞ-AZALIŞ (12 AYLIK) -18,07%
2013 YILI YOLCU SAYISI (12 AYLIK) 677.390	2014 YOLCU SAYISI (12 AYLIK) 589.353	ARTIŞ-AZALIŞ (12 AYLIK) -13,00%

**İSTANBUL, KUŞADASI VE İZMİR YOLCULARIN % 75'İNİ AĞIRLAMAKTADIR.**

Limn	Yolcu sayısı	Aldığı pay (%)
Alanya	40.843	1,82
Antalya	163.575	7,30
Bartın	2.071	0,09
Bodrum	28.546	1,27
Çanakkale	7.467	0,33
Çeşme	62.741	2,80
Dikili	7.655	0,34
Fethiye	1.067	0,05

Göcek	252	0,01
Güllük	476	0,02
<b>İstanbul</b>	<b>689.417</b>	<b>30,77</b>
<b>İzmir</b>	<b>486.493</b>	<b>21,71</b>
Kaş	1.152	0,05
<b>Kuşadası</b>	<b>577.685</b>	<b>25,70</b>
Marmaris	152.685	6,81
Mersin	1.381	0,06
Mudanya	414	0,02
Samsun	1.281	0,06
Sinop	7.460	0,33
Trabzon	8.115	0,36
Tuzla	0	0,00
<b>TOPLAM</b>	<b>2.240.776</b>	<b>100,00%</b>

Dünyada kruvaziyer turizmi 2013 yılında 20.9 milyon kişiye ulaşırken, bu rakam 2014 yılında ise 1.8 milyon olarak gerçekleşmiş olup, 2018 yılı için beklenti 24.1 milyon kişi. 2015 yılında kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 40 milyar dolara ulaşacak. Sektörün en büyük 3 şirketi Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises ve Norwegian Cruise yolcuların yüzde 79.4'üne, gelirin yüzde 71.8'ine sahiptir. Yolcuların ve tayfaların 2015 yılında limanlarda yapacağı doğrudan harcamanın 19.2 milyar dolar olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

Kruvaziyer turizminin yüzde 84 gibi önemli bir kısmı ABD'li turistlerden oluşmaktadır. 2013 yılında 17.6 milyon ABD'li kruvaziyer yolculuğuna çıkarken, bunların 11.7 milyonunun yolculuğunun başlangıç noktası da ABD. 1990 yılından bu yana toplam 200 milyonu aşkın yolcu kruvaziyer turizmini tercih etmiştir. Bu rakamın yüzde 40'ı son 5 yılda yolculuk yapmıştır. Ortalama bir kruvaziyer yolculuğu 7 gün sürerken, kruvaziyer turistlerinin en çok tercih ettiği rota ise yüzde 37.3 ile Karayipler ve

Bahamalar olarak gerçekleşmiş, bunu yüzde 19.9 ile Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz bölgesi takip etmiştir.

Bölge	Pay (%)
Karayipler/Bahamalar	37,3
Akdeniz	19,9
Avrupa (Akdeniz hariç)	9,8
Asya	3,6
Avustralya/Yeni Zelanda/G. Pasifik	4,1
Alaska	5,4
Güney Amerika	3,4
Diğer	16,5

Kruvaziyer yolcularının yaş ortalaması 50 ve yapılan araştırmalar yolcuların ortalama yıllık gelirinin 100-110 bin dolar seviyesinde olduğunu ortaya koymaktadır.

Kruvaziyer turistinin gemide yaptığı harcama 7 günlük bir ortalama sehayat için bin 719 dolar. Bu miktarın yüzde 75'ini bilet parası oluşturmaktadır. Buna ek olarak, kruvaziyer turisti ve gemi tayfalarının indiği limanlarda yaptığı harcamanın 2015 yılında 19.2 milyar dolar olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

Harcama kalemi	Harcama (\$)
Bilet	1.304
Seyahat sırasında harcama	415

	<i>Casino/Bar</i>	222
	<i>İniş giderleri (Kruvaziyere kalan)</i>	81
	<i>Spa</i>	40
	<i>Diğer</i>	61
<b>TOPLAM HARCAMA</b>		<b>1.719</b>

Kruvaziyer turizminden en çok hangi limanların kazandığına bakıldığında ABD'de Florida'nın açık ara lider olduğu göze çarpmaktadır. Florida'da 3 kruvaziyer limanının toplam geliri yaklaşık 1.5 milyar dolar. Miami Limanı 605 milyon dolarlık gelire dünya lideri konumunda. Dünya sıralamasında 4'üncü olan, Avrupa'da ise ilk sırada yer alan liman ise Barselonadır.

Sıra	Şehir	Liman	Gelir (milyon dolar)
1	Florida	Miami	605
2	Florida	Fort Lauderdale	500
3	Florida	Port Canaveral	493
4	Barselona	Barcelona	382
5	Roma	Civitavechia	373
6	Bahamas	Nassau	349
7	Mexico	Cozumel	278
8	Venedik	Venice	255
9	Southampton	Southampton	243
10	Texas	Galveston	194

**2023 HEDEFİ VE YENİ LİMANLAR:** Gelir düzeyi yüksek bir turizm kitlesi demek olan kruvaziyer turizm, Türkiye için de büyük önem taşımaktadır. Bunun için kuşkusuz ilk etapta gerekli olan şey ise liman sayısını artırmak. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 hedefi"nde de de yeni limanlar yer almaktadır. Buna göre,

- Samandağı Kruvaziyer Limanı,
- Antalya Kruvaziyer Limanı,
- Kuşadası Kruvaziyer Limanı,
- Çeşme Kruvaziyer Limanı,
- Çanakkale Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı,
- Samsun Kruvaziyer Limanı,
- Trabzon Kruvaziyer Limanı, programa alınmış durumdadır.

#### **Buna göre Turizm Sektöründe Başarılması Gerekenler**

- 1. Turizm çevre ve altyapı dengesinin kurulması ve çevre bilincinin oluşturulması
- 2. Yeterli düzeyde tanıtım
- 3. Fiyat dengesi
- 4. Kalifiye eleman
- 5. Ülke geneline yayılma
- 6. İç turizmde tatil bilincinin artırılması
- 7. Turizm sezonunun 12 aya çıkartılması
- 8. Verimlilik örgütlenmesinin sağlanması, sektörel güvencelerin oluşturulması
- **Türkiye Turizm Sektörünün Güçlü Yanları**
- 1. İklim, doğal kaynaklar ile tarihi değerlerin varlığı ve henüz büyük oranda bozulmamış çevre
- 2. Ana pazarlardaki tanınmışlık, pazar payının yüksekliği ve buralarda Türkiye spesiyalisti seyahat organizatörleri ve uçak şirketlerinin varlığı
- 3. Akdeniz çanağındaki rakip ülkelere göre daha yeni ve daha nitelikli tesislerin varlığı
- 4. Halı, deri, konfeksiyon ve mücevher başta olmak üzere alışveriş olanakları, yöresel potansiyele bağlı olarak gelişen el sanatları ve el sanatı ürünlerinin varlığı
- 5. Turizmin çeşitlenmesine olanak veren coğrafi yapı ve ulaşım olanakları



- **Türkiye Turizm Sektörünün Zayıf Yanları**
- 1. Sağlık, teknik altyapı ve enerji konularında yetersizlik
- 2. Turizmde yeterince çeşitlendirmeye ve coğrafi yaygınlaştırmaya gidilmemesi
- 3. İç turizm ile ilgili stratejik planlama eksikliği
- 4. Rekabet üstünlüklerimizin ortaya konulmasındaki güçlükler nedeni ile pazarlamanın düşük fiyatlara yapılması, düşük fiyatların bir çekim unsuru haline gelmesi
- 5. Ulaşım olanaklarının yetersizliği (Havayolu, Demiryolu vb.)

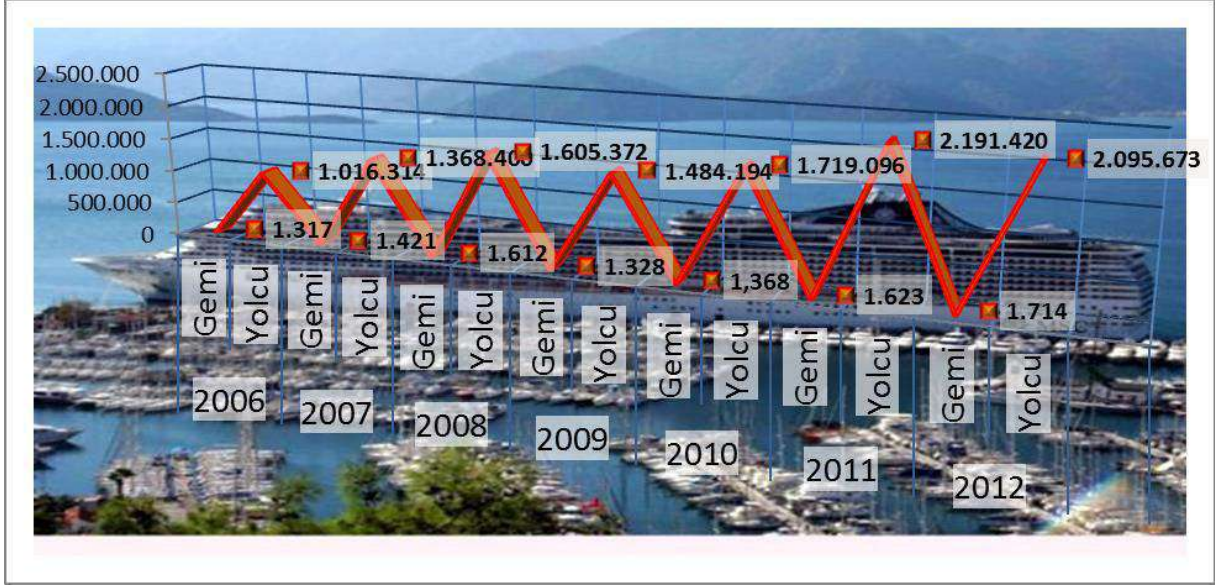
Bu tespitler ışığında, zayıf alanlarının iyileştirilerek, Ülkemizin mevcut Kruvaziyer Turizmini arttırmaya çalışılmak için ülkemizin önemli turizm alanlarının tanıtımının yapılması, yabancı basın, fuar, seminer, konferans v.b. yurtdışı tanıtımlarına daha çok ağırlık verilerek, iyi bir pazarlama strateji geliştirilmesi ve Ülkemiz Kruvaziyer Limanlarını Turn- Around Port (Kalkış-Varış) Limanı Haline getirmeliyiz.

Kaynaklar: CLIA ve Med Cruise Verileri  
TURSAB Kruvaziyer Raporu  
DTGM Verileri

**TABLO (89): Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2006-2013)**  
Kaynak : T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Verileri

LİMAN ADI	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
Alanya	114	80.440	124	93.937	84	57.000	73	50.285	2	1.071	22	25.743	22	25.743	53	40.843
Antalya	32	13.015	34	15.680	41	25.057	23	12.549	41	103.859	64	127.250	55	159.430	64	163.575
Anamur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	351	1	63	0	0
Bartın	-	-	-	-	8	957	10	941	4	555	2	208	9	882	15	2.071
Bodrum	66	10.478	63	9.892	126	52.862	87	38.414	89	31.700	82	46.031	131	52.832	114	28.546
Çanakkale	24	5.008	23	5.207	31	8.776	33	8.712	17	7.670	23	4.371	25	4.184	36	7.467
Çeşme	-	-	-	-	3	1.819	1	817	16	9247	1	89	25	4.787	54	62.741
Datca	-	-	-	-	1	207	3	1.041	3	778	0	0	0	0	0	0
Dikili	23	3.990	13	2.631	29	10.424	13	6.592	26	15.401	34	17.485	24	4.865	21	7.655
Fethiye	67	3.566	4	948	13	4.217	8	2.615	5	879	5	1.975	11	1.969	4	1.067
Göcek	-	-	-	-	6	1.121	10	1.532	16	2.274	7	1.216	6	1.038	2	252
Güllük	-	-	-	-	19	2.747	5	1.172	1	279	3	1.692	7	1.079	7	476
İskenderun	-	-	-	-	3	819	2	1.884	1	106	5	1.308	0	0	0	0
İstanbul	306	273.553	340	422.896	404	489.544	313	476.541	342	508.246	420	627.897	382	596.027	381	689.417
İzmir	105	184.797	122	287.357	133	318.451	129	315.454	159	378.266	262	493.533	288	552.764	190	486.493
Kaş	-	-	-	-	6	600	4	1.341	8	1.317	3	507	7	1.018	3	1.152
Kemer	-	-	-	-	1	37	0	0	6	602	0	0	0	0	0	0
Kuşadası	471	368.696	613	466.677	601	518.872	506	462.746	517	493.911	568	662.456	464	564.317	428	577.685
Marmaris	83	65.265	64	60.039	70	101.874	74	81.472	84	146.531	84	170.021	88	110.279	112	152.685
Mersin	-	-	-	-	4	941	3	1.583	1	106	3	416	2	774	3	1.381
Mudanya	-	-	-	-	1	482	4	1.309	1	24	5	922	0	0	2	414
Samsun	9	2.661	8	186	5	596	9	1.524	4	825	3	208	7	1.190	12	1.281
Sinop	-	-	-	-	6	3.136	14	7.861	7	7.098	9	4.088	10	3.708	16	7.460
Taşucu	-	-	-	-	1	18	3	440	2	201	4	805	4	709	0	
Trabzon	17	4.845	13	2.950	15	4.813	18	7.369	14	7.952	13	6.267	18	8.015	24	8.115
Tuzla	-	-	-	-	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
Yalova	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	0	0
<b>TOPLAM</b>	<b>1.317</b>	<b>1.016.314</b>	<b>1.421</b>	<b>1.368.400</b>	<b>1.612</b>	<b>1.605.372</b>	<b>1.328</b>	<b>1.484.194</b>	<b>1.368</b>	<b>1.719.098</b>	<b>1.623</b>	<b>2.191.420</b>	<b>1.587</b>	<b>2.095.673</b>	<b>1.572</b>	<b>2.240.776</b>

**Grafik (79):2006-2012 Yıllarında Türk Limanlarına Kruvaziyer Gemilerle Gelen Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları**



Kaynak : T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Verileri

**Başlıca  
Kruvaziyer Limanlarımız**

**İstanbul  
İzmir  
Kuşadası  
Fethiye  
Marmaris  
Bodrum  
Antalya  
Alanya  
Mersin  
Sinop  
Samsun  
Trabzon**

**Türkiye Kruvaziyer turizminden uğrak liman statüsünden 0,05'lik bir pay almaktadır.**



#### 2.6.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri

Son yıllarda tüm dünyada yepyeni bir turizm dalı olan "Dalış Turizmi" kavramı oluşmuştur. Türkiye'nin sahip olduğu eşsiz sualtı değerlerinden başka ülkemizin bu konuda avantajlı bir yanı da coğrafi konumudur. 1985 yılında batık gemi kalıntılarının da içinde bulunduğu sualtı kültürel değerlerimiz, Kültür Bakanlığı'nın girişimleri ile bilimsel dalışlar dışında tüm dalışlara kapatılmıştır.

2001 yılı Eylül ayında Kültür Bakanlığı çalışmaları sonucu sportif dalışlara kapalı olan alanlar tekrar değerlendirilmiştir.

Bodrum-Turgutreis yakınlarındaki ve birçok antik batık gemi kalıntısını bünyesinde bulunduran Yassıada, Kaş yakınlarındaki Kekova batık kenti ve Çanakkale bölgesinde bulunan 1. Dünya Savaşının gemi kalıntıları kontrollü olarak dalış turizmine açıldığı durumda Türkiye Kültür Dalış Turizmi açısından dünyanın en önemli ülkeleri arasında olacağı değerlendirilmektedir.

Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt v.s.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren rekreasyonel su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür. Su sporları, adı spor olsa bile sermaye-emek-bilgi yoğun birer ticari işletmelerdir. Kesin kurallarla denetlenen ve belirli özel kulvarlarda çalışan bu meslek dalı, 1990'lardan sonra hızla gelişmiş ve ciddi bir sektör olmuştur. Ülkemizde dalış turizmi ise çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerimizin çokluğu uzun yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu Turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemi ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

Ülke genelinde 700 dolayında su sporu işletmesinin büyük bir bölümü mevcut turistik tesisler bölgesinde, diğerleri İl ve İlçe Turizm Müdürlüklerinin belirlediği sahalarda faaliyet göstermektedir.

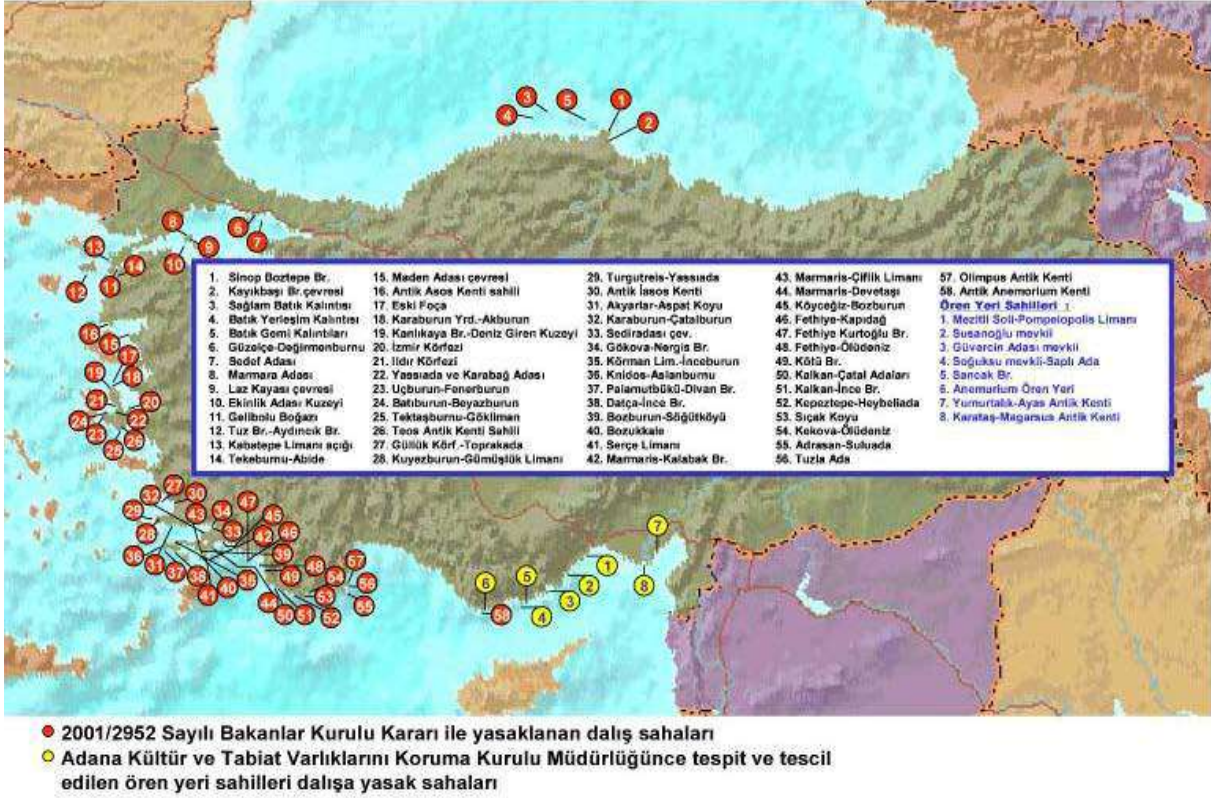
Yıl içinde gerçekleştirilen su sporları aktiviteleri karşılığında 150 Milyon Dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir.

Fethiye'den Marmaris / Aksaz'a kadar olan sahil şeridi geçtiğimiz yıllarda SU SPORLARI MERKEZİ ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart aylarında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

Çeşme Yarımadası, öncelikli yatırımlara dahil edilerek turizm sezonunu 12 aya çıkartacak yap-işlet-devret modeli uygulanmalıdır. Çeşme Yarımadası'nda sportif aktiviteler için kamp turizmi (futbol, basketbol), jeotermal seracılık, Alaçatı'da dünya çapında sörf okulu, marina bölgesi, balıkçılık ve turizme öncelik tanınabilecek niteliktedir.

TABLO (90 ) Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Süstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	İşletme Sayısı	Su Altı Belge Sayısı	Su Üstü Belge Sayısı
TOPLAM	781	263	697

**GRAFİK 80: Dalışa Yasak Mevkiler**



## 2.6.6. Diğer Unsurlar

### 2.6.6.1. Eğitim

Denizcilik eğitimi, toplumun tüm kesimlerine optimal seviyede yansıtılmalıdır. Kalkınmanın, çağdaşlaşmanın ve dışa açılmanın esasını oluşturan eğitimin en önemli işlevlerinden biri de nitelikli insan gücünü yetiştirmektir. Belirlenen nitelikteki insanı yetiştirmek, ancak iş alanlarının gereksinim duyduğu bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazandıracak eğitim öğretim ortamının sağlanmasıyla mümkündür.

Özellikle kamu ve özel sektör kuruluşlarının denizcilik eğitimi alanına gerekli önemi göstermemeleri sonucu bir yandan kamunun eğitim maliyetini arttırmakta, diğer yandan da verilen eğitimin kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Denizcilik eğitimi alanında karşılaşılan sorunların ana başlıkları aşağıda sıralanmıştır.

- a) Günlük deniz gezileri yapan işletmelerin gereksinim duyduğu işgücünün yetiştirilmesinde darboğazlar vardır.
- b) Deniz turizmi alanında çalışan ya da gereksinim duyulan personeli yetiştirmek üzere açılmış olan orta ve yüksek öğretim düzeyindeki eğitim kurumları yetersizdir.
- c) Yaygın eğitim alanında özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitimi nitelikli değildir.
- d) Denizcilik eğitimi konusunda Denizcilik Müsteşarlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında istenilen düzeyde koordine sağlanamamıştır.
- e) Turizm meslek yüksek okulları ile turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmi ile ilgili derslere yeterince yer verilememektedir.

Bu sorunların çözümüne yönelik olarak:

- a) Deniz turizmi alanında çalışan personeli yetiştirmek üzere orta öğretim düzeyinde resmi ve özel Anadolu Meslek Liseleri ile yat limanlarının bulunduğu yörelerdeki Anadolu Meslek Liseleri bünyesinde denizcilik eğitimi bölümleri açılmalıdır. Nitekim Bodrum Anadolu Meslek Lisesi bünyesinde yıllardır yatçılık eğitimi veren okul, sektör ve Milli Eğitim Bakanlığı'nın müştereken hazırladığı müfredatıyla bu konuya iyi bir örnektir.
- b) Denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarında yat işletmeciliği, deniz turizmi vb. alanlarda çalışacak elemanların yetiştirilmesi için gerek duyulan bölümler açılmalıdır.
- c) Yaygın eğitim alanında Özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitim, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu becerikli insan gücünü yetiştirebilecek nitelikte olmalıdır.
- d) Denizcilik eğitimi konusunda ilgili birimler arasında koordinasyon sağlanmalıdır.
- e) Turizm meslek yüksek okullarında ve turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmiyle ilgili derslere daha fazla yer verilmelidir.

### 2.6.6.2. Tanıtım

Ülkemiz deniz turizmi sektörünün yurtdışındaki tanıtımı 1985 yılından öncesine gitmektedir, ancak bu tanıtım genel olarak Düsseldorf Deniz Turizmi Fuarında yapılan çalışmalarla sınırlı kalmıştır. Denizcilik fuarlarında gerçekleştirilen tanıtım çalışmaları, tamamıyla Turizm Bakanlığı bilgisi doğrultusunda ve Bakanlık bütçesinin elverdiği ölçüler içinde, yurt dışındaki Turizm Müşavirlikleri vasıtası ile yapılmıştır.

Deniz Turizmi Sektörü'nün tanımlarda yer alması doğrultusunda geniş bir çalışma başlatılmıştır.

Diğer ülkelerdeki tanıtım faaliyetlerine bakıldığında Yunanistan, İtalya, Fransa ve İspanya sürekli olarak söz konusu fuarlarda yer almaktadır. Tunus, İsrail, Slovenya ve Ukrayna ise deniz turizmi fuarlarında yeni yer almaya başlamışlardır.

### 2.6.6.3. Ekonomi

Deniz turizmi ülkemiz için çok önemli bir gelir kaynağıdır.

2023 yılında AB ülkelerindeki emekli nüfusun 100 milyonu aşacağı değerlendirilmektedir. Bu potansiyelin rasyonel bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Deniz Turizmi önemli bir gelir kaynağımız olmakla birlikte düzenli bir döviz istatistiğine sahip değildir. Deniz turizmi içindeki tüm sektörler Deniz Turizmi Yönetmeliği ile belgelendirilmeli ve döviz girdileri istatistiklerindeki sapmalar düzeltilmelidir.

#### **2.6.6.4. Mavi Bayrak**

Avrupa Topluluğu, kendi ülkelerinde yüzme amacı ile kullanılacak göl ve deniz suları için gerekli su kalitelerini belirleyen mikrobiyolojik parametreleri, yol gösterici ve uyulması zorunlu hükümler olarak ortaya koymuştur.

Bu çalışmalar 1987 yılında Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE) tarafından yürütülen Mavi Bayrak Kampanyası adı altında birleştirilmiş önce 11 AT ülkesi daha sonra 22 ülkede başarı ile uygulanmıştır. 2001 yılında ise Avrupa'nın dışında yer alan ülkelerden gelen talepler doğrultusunda kampanyanın kapsamı genişletilmiş olup Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'nın adı Çevre Eğitim Vakfı olarak değiştirilmiştir.

Mavi Bayrak Kampanyası dört temel konu üzerinde yoğunlaşmıştır.

- Yüzme amacıyla kullanılan suyun niteliği
- Çevresel eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yönlendirilmesi
- Plaj düzeni ve emniyetinin sağlanması
- Çevre Yönetimi

Bu ana konular, Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından tespit edilen 27 kritere dağıtılmıştır. Bu kriterleri sağlayan plajlara 1 yıl süreyle Mavi Bayrak verilerek ödüllendirilmektedir. Mavi Bayraklı plaj ve marinalar Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından internet ortamında yayımlanarak tüm dünyaya duyurulmaktadır. Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'na 1991 yılında ilk kez Avrupa Topluluğu dışında Finlandiya kabul edildikten sonra, Ülkemizde de Mavi Bayrak Kampanyası'na yönelik çalışmalar başlamıştır. Mavi Bayrak Projesi Sağlık Bakanlığı ve Bakanlığımızın öncülüğünde 1993 yılında kurulan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı'nın (TÜRÇEV) eşgüdümünde yürütülmektedir.

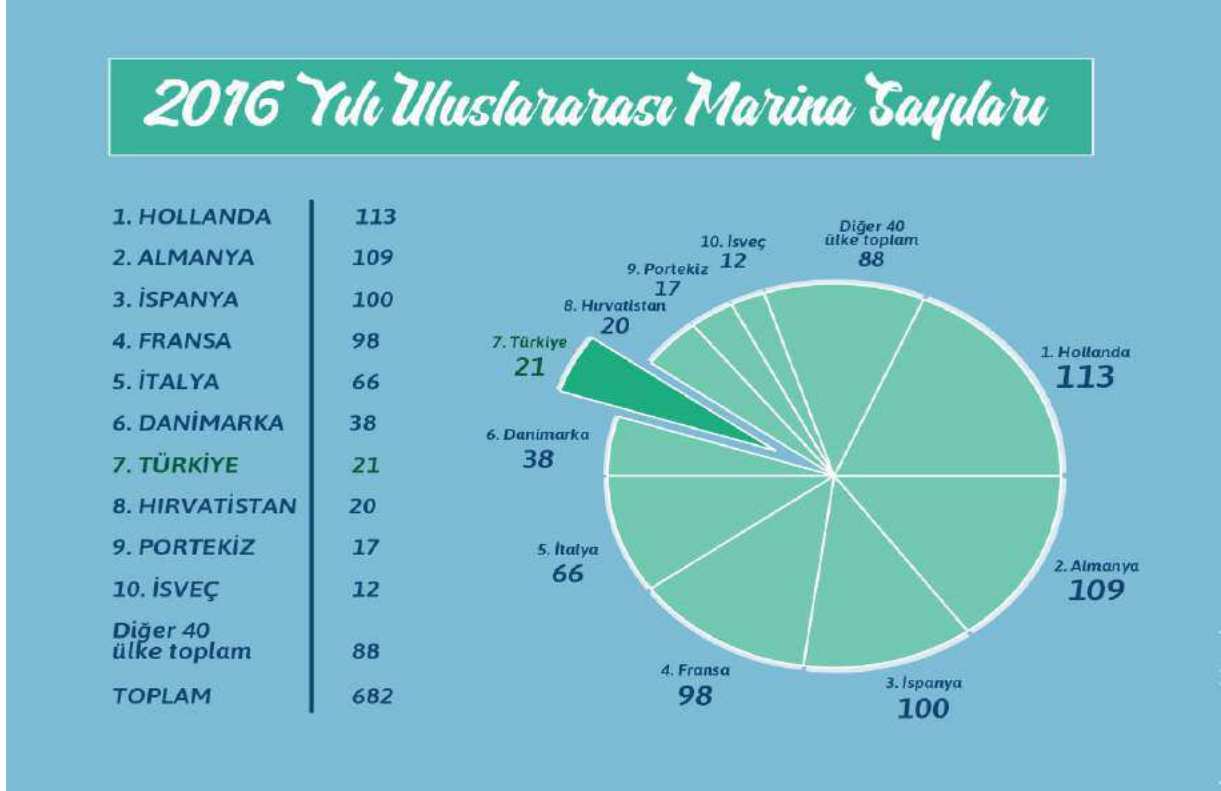
Türkiye'de mavi bayraklı plaj ve marina sayısı her geçen yıl artmaktadır. Türkiye'nin 2012 yılında Mavi Bayraklı plaj sayısı 355, marina 19, yat 13 iken 2013 yılında bu rakam 383 plaj, 21 marina ve 13 yat sayısına ulaşmıştır. 2014 yılı rakamları ise 397 plaj, 22 marina ve 12 yat olarak kayıtlara geçmiştir. Böylelikle Türkiye 2014 yılında 397 Mavi Bayraklı plaj ile 70 ülke arasında dünya 3.sü olmuştur.

70 ülke arasında Mavi Bayraklı plaj sıralamasında ilk sırayı 573 plajla İspanya, ikinciliği 407 plajla Yunanistan, üçüncülüğü ise 397 plajla Türkiye paylaşıyor. Türkiye, mavi bayraklı marina alanında da 22 mavi bayraklı marina ile 70 ülke arasında 7. sırada bulunmaktadır.



Marina alanında ilk sırayı 108 marina ile İspanya, ikinciliği 103 marina ile Almanya, üçünlüğü ise 101 marina ile Hollanda yer almakta, Mavi Bayrak aynı zamanda temiz deniz, güvenli çevre anlamına geldiği için yerli ve yabancı turistler tarafından daha çok tercih edilmektedir. İşletmeciler de bu noktada mavi bayrak kriterlerini yerine getirerek, tesislerini uluslararası standarda kavuşturabildikleri gibi tur operatörleri de mavi bayrak ödüllü tesisleri tercih etmektedirler.

**GRAFİK (81)**



Kaynak: TURÇEV

**GRAFİK 82: Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj , Marina ve Yat Sayıları**



Kaynak: TURÇEV

Mavi Bayrak Ödülü'nün, deniz suyu temiz, çevre yönetimine duyarlı, öngörülen donatıma sahip ve çevreyi bilinçlendirme konusunda aktif plaj ve marinalara verilmiş olup, ödülün uluslararası alanda tanınmış olması dolayısıyla uluslararası turizm pazarında olumlu yönde katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Kıyıların korunması, çevre bilincinin gelişmesinde ve turizm pazarlanmasında Mavi Bayrak Projesinin önemli bir yeri bulunmaktadır. "Mavi Bayrak" bir çevre ödülü olmakla birlikte, uluslararası standart özelliği taşıması ve uygulama alanının kıyıları olması nedeni ile turizm sektörü açısından büyük bir öneme sahiptir.

Türkiye Çevre Eğitim Çevre Eğitim Vakfı tarafından 2011 Yılı itibari ile Yatlarda Mavi Bayrak uygulanmaya başlanmıştır.

Bu uygulama ile; çevre yönetimi, çevre eğitimi ve bilgilendirme, can güvenliği ve hizmetler ile belirlenen kriterler ve davranış kurallarına uyan yatlara, bir yıllığına verilen bir çevre ödülüdür.

### **Yatlarda Mavi Bayrak Kriterleri**

#### **KRİTERLER**

1. Yatın "denize elverişlilik belgesi" (özel yatlar için bağlama kütüğü ruhsatnamesi) nin bulunması ve fotokopisinin başvuru dosyasına eklenmesi
2. Ticari yatlar için "deniz turizmi aracı işletme belgesi" nin bulunması ve fotokopisinin başvuru dosyasına eklenmesi
3. Mavi Bayrak kriterlerini, uyulması gereken yat davranış kurallarını, yerel ve ulusal düzeyde kimlerin sorumlu olduğunu içeren Mavi Bayrak bilgilerinin sergileneceği standart panonun yatta uygun ve görünür bir yere asılı bulunması (ödüle hak kazanıldığı takdirde TÜRÇEV tarafından gönderilecektir)
4. Sintine ve pis su tanklarının düzenli olarak marina veya başka bir toplama merkezinde çektirilmesi ve bunun belgelenmesi ve/veya yatta arıtma sistemi bulundurulması ve faal durumda tutulması ve ilgili belgenin başvuru dosyasına eklenmesi
5. Mavi Bayraklı yatlar için hazırlanan 'Atık Takip Formu'nun düzenli olarak işlenmesi (Mavi Kart sahiplerinin kartın arkalı-önlü fotokopisini başvuru dosyasına eklemeleri yeterlidir.)
6. Marinalarda yapılan çevre eğitim etkinliklerinden en az birine fiilen katılmış olmak ve katıldığına dair belge fotokopisini başvuru dosyasına eklemek

### **Uyulması Gereken Davranış Kuralları**

1. Koylarda hız limitine uyulması (maksimum 3 knot)

2. Koylarda demirli durumdayken ses kirliliğine karşı duyarlı olunması
3. Denize ve kıyı alanlarına çöp atılmaması
4. Denize zehirli atıklar (yağ, boya, kullanılmış pil, temizlik malzemeleri) atılmaması
5. Cam, plastik, metal gibi atık malzemelerin geri dönüşümü için ayrıştırma olanaklarının sağlanması
6. Yemek yapımı sonrası oluşan bitkisel atık yağların düzenli olarak toplanarak lisanslı bir firma ile bertaraf edilmesinin sağlanması
7. Kullanılan boya anti-fouling, boya çıkarıcı gibi ürünleri alırken çevre dostu olanların tercih edilmesi
8. Temizlikte kullanılan deterjan, yüzey temizleyici vb. ürünlerin çevre dostu olanlarının kullanılması
9. Kirlilik veya çevreyle ilgili kuralların herhangi birinin ihlali ile karşılaşıldığında durumun hemen yetkililere bildirilmesi
10. Balık avcılığında avlanma sezonu, avlanma bölgeleri ile ilgili konulan yasalara uyulması ve yasak olan yöntemlerle balık avlanmaması
11. Denizde yaşayan bitki ve hayvanların korunması ve kuşların ürettiği bölgelere dikkat edilmesi
12. Tehlike altındaki ve korunan alanlara dikkat edilmesi
13. Deniz dibine zarar verecek şekilde demirleme yapılmaması
14. Balıkçılık yapılan veya balıkçılıkla ilgili düzeneklerin bulunduğu alanları rahatsız etmekten kaçınılması
15. Tehlike altındaki/korunan türlerden veya sualtından çıkarılan arkeolojik kalıntılardan yapılmış eşyaların satın alınmaması ve kullanılmaması
16. Yatın tuvalet ve mutfak ünitelerinin temiz ve bakımlı olması
17. Diğer yatçıların da çevreye özen göstermeleri konusunda onların teşvik edilmesi

## **2.6.7. Amaç ve Stratejiler**

### **2.6.7.1. Stratejik Amaçlar**

Deniz Turizmi Sektörünün stratejik amaçlarının en başında Türkiye Kıyıları Makro Plan Projesi çerçevesinde kıyılarımızın planlanarak, deniz turizmine elverişli koy, körfez ve kıyılarımızın belirlenmesi ve belirlenen bölgelerinin ekolojik dengesini bozmayacak şekilde yapılacak düzenlemelerle yeniden bölgesel kalkınma planlarını gerçekleştirilmesidir.

### **2.6.7.2. Hedef ve İlkeler**

Türkiye, deniz turizmi bakımından İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan ve Yunanistan'ın gerisindedir. Ancak yat limanları ve yatlarda üretilen turizm hizmetleri ile yat limanları ve çekek yerlerinde verilen onarım hizmetleri bakımından Akdeniz'de önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye kıyılarında sadece 10 Bin yat ağırlanabilmektedir; çünkü marina sayısı ve çeşidi yetersizdir. Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre, Türkiye'de 300 kıyı tesisi bulunmaktadır. Limanlar yedi kuruluşun ilgi alanındadır, kurumlar arası koordinasyon sağlanamamaktadır. Deniz turizmi 10 milyar dolarlık gelir vadeden bir sektördür.

## **2.6.8. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2013-2018)**

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2003-2018) Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından çalışmaları sürdürülen Türkiye Turizm Stratejisi, turizm sektöründe, kamu ve özel sektörün yönetim ilkesi çerçevesinde işbirliğini gündeme taşıyan ve stratejik planlama çalışmalarının yönetim ve uygulanma süreçlerinde sektörün önüne bir yol haritası konularak yönlendirilmesi temel amaç olarak kabul edilmiştir.



### 2.6.9. Sonuç ve Değerlendirme

Tüm bu verilerin ışığında; Türkiye için çok önemli bir gelir kaynağı olan deniz turizminde arzu edilen seviyeye ulaşılamadığı saptanmaktadır. Türkiye’de turizm anlayışı, turizmin tamamlayıcı unsuru olan konaklamayı esas kabul etmekte, ana amaç olan unsurları ise tâli faktör olarak görmektedir. Kongre ve bilimsel turizm dışında tarihi, kültürel, dini ve doğal motifler de turizmin önemli unsurlarıdır. Türkiye’ye gelen turistlerin yüzde 80’inden fazlasının deniz varlıkları için geldiği Turizm Bakanlığı tarafından teyid edilmektedir. Deniz turizminin Türkiye’nin turizm gelirleri içinde tâli unsur olarak algılanmasına karşılık, yüzde 25’lik payı oluşturmaktadır. Deniz Turizminde ülkemizin güçlü yönleri şu şekilde sıralanabilir:

- Coğrafi konum
- Pazar büyüklüğü
- Ülkemizin zengin bir tarihe ve kültür varlıklarına sahip olması
- Deniz turizmi için doğal imkân ve kabiliyetlerin fazlalığı
- Akdeniz Çanağında beş altın çıpalı marinaların yarısından fazlasının ülkemizde olması
- Bakım onarım hizmetlerimiz

Zayıf taraflarımız:

- Marinalarımızın kapasitelerinin tam olarak kullanılmaması
- Bürokratik işlemlerin fazlalığı
- Marina yatırımlarının projelendirilmesi konusunda bürokrasinin azaltılması ve yatırımın hızlandırılması amaçlı Yuvarlak Masa yönteminin ülkemizde uygulanmaması
- Denizcilik ve turizm eğitimi eksikliği
- Uluslararası lobi çalışmalarının yetersizliği

Bunların yanısıra Akdeniz ülkeleriyle rekabet eksikliği, bölgesel istikrarsızlık, makro ekonomik istikrarsızlık, kötü imâj ve tanıtım gibi ülkemiz turizmi için en büyük tehdit ve riskleri oluşturan faktörlere rağmen; iyi bir tanıtım atağıyla ve diğer sorunların da giderilmesiyle, ülkemiz yat turizminde Akdeniz'in en tercih edilen ülkelerinden biri olma özelliğini, artan bir taleple sürdürme şansına sahip olacaktır. Türkiye'nin deniz turizminden optimal anlamda yararlanabilmesi için liman ücretlerinin düşürülmesi, marina yatırımlarının tamamlanması ve yeni marinaların yapılması, ekonomik getirisi çok yüksek bir turizm türü olan kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi ve müteşebbislere finansmanda gerekli kolaylıkların sağlanması, yat turizminin ve su sporlarının desteklenmesi, çok önemli bir potansiyeli bünyesinde barındıran turizme uygun sörf alanları ve dalış alanlarının hizmete sokulması gerekmektedir.

Bu uygulamaların gerçekleştiği durumda Türkiye deniz turizminde dünyanın en iyi birkaç ülkesinden biri olma imkân ve şansına sahip olacaktır.

## 2.7.TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

### 2.7.1.Sektöre Genel Bakış

Canlı deniz kaynakları, tüm denize kıyısı olan ülkelerin ekonomisine belirli bir yatırım ve çaba karşılığı sürekli girdi sağlayan önemli kaynaklardandır. Bunun bilincinde olan ülkeler, balık ticaretini asıl kaynak olarak benimsemişler ve ekonomilerine büyük ölçüde döviz girdisi sağlayarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında yer almaktadırlar.

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili bir yarımada oluşu, yurdun her yanında bulunan doğal göllerimiz, sayıları her geçen gün artan baraj ve göletlerimiz, balık yetiştiriciliğine uygun su kaynaklarımızla, su ürünleri sektörü için önemli bir potansiyele sahip olmasına karşın, su ürünleri sektörü ulusal ekonomide yeterli düzeyde yer alamamıştır.

Denizlerden besin elde etmenin yolu balıkçılıktır. Dengeli beslenmenin bilincinde olan uluslar, hayvansal protein kaynaklarını daha da zenginleştirmek için denizlerden yüksek oranlarda faydalanmanın yollarını sürekli aramakta özellikle geleceğe yönelik girişimlerini şimdiden faaliyete geçirmektedirler.

Balıkçılık; beslenme açığının giderilmesi yanında önemli sayıda insana istihdam sağlayarak sosyal ve ekonomik iki amacı yerine getirmektedir.

Türkiye Dünyadaki konumu nedeniyle zengin bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Ayrıca balıkçılık alanının büyük kısmını oluşturan farklı ekolojik özellikteki denizler 8333 km'lik bir kıyı şeridine , su ürünleri üretim alanı olarak kullanılabilen 178 bin km<sup>2</sup> doğal göllere ve 3442 km<sup>2</sup> baraj göllerine sahip bulunmaktadır.

Deniz ve iç sularımızdaki canlı kaynaklar sonsuz değildir. Nüfus artışı, besin ihtiyacı ve bilinçli beslenme, teknolojiye sağlanan gelişmeler ve çevre sorunları gibi nedenlerle sucul ortamlar üzerinde insan baskısı giderek artmaktadır.

Son yıllarda, diğer ülkelerdeki uygulamalara bağlı olarak ülkemizde de su ortamlarındaki canlı kaynakların işletilmesinde mümkün olduğunca çok avlamak ve pazarlamak yaklaşımından uzaklaşarak, bu ortamlarda önemli bir bozulmaya neden olmayacağı öngörülen “sürdürülebilir gelişme” anlayışına yer verilmeye başlanmıştır. Sürdürülebilir gelişme ve kullanım, hemen hemen bütün alanlarda çok güncel olmasına ve buna inanılmasına rağmen beklenen sonucu ne yazık ki sağlamaktan uzak görünmektedir. Bu nedenle sürdürülebilir gelişme ve yararlanma, artık yerini “sürdürülebilir koruma” anlayış ve yaklaşımına bırakmaktadır.

Öncelikle, dünyadaki balıkçılık ve düzenleyici uygulamalar irdelendiğinde, artık hiçbir bölge ve suda yıpratılmamış- aşırı avlanmamış stoğun bulunmadığı görülür.

Doğal olarak ülkemiz canlı kaynakları da bundan paylarına düşeni almışlardır. Avda zaman zaman görülen iyileşmeler genel eğilimin değiştiği anlamına gelemez. Günümüzde canlı kaynaklarının yönetimine sürdürülebilir koruma anlayışıyla yaklaşmak seçilebilecek en akılcı yoldur.

Bilimsel yaklaşım olmaksızın, ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, zengin iç sular varlığı ve buna sürekli vurgu yapılmasının ne sürdürülebilir gelişmeye ne de sürdürülebilir korumaya katkısı olabilir.

Kuzeyde sıcaklığı ve tuzluluğu düşük (%0.17-0.18) Karadeniz, batı ve güneyde sıcaklık ve tuzluluğu yüksek Ege ve Akdeniz ile bir karışım bölgesi olan Boğazlar ve Marmara Denizi mevcuttur.

Karadeniz'de 247, Ege Denizi'nde 300 ve Akdeniz'de 500 balık türü bulunmaktadır. Ülkemizde ekonomik öneme sahip tür sayısı ise 100 civarındadır. Türkiye'nin Dünya Su Ürünleri üretimi içerisinde % 0.04'lik paya sahiptir.

**TABLO (81 ): Dünya Su Ürünleri Üretimi**

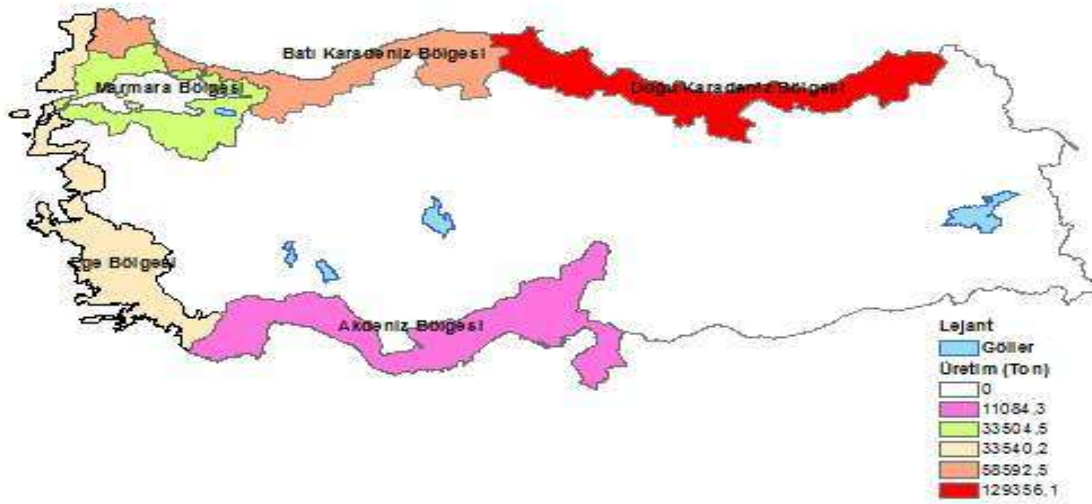
Yıllar	AVCILIK (ton)			YETİŞTİRİCİLİK (ton)			TOPLAM (ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2010	77.828.396	11.271.565	<b>89.099.961</b>	22.310.734	36.790.052	<b>59.100.786</b>	<b>148.200.747</b>
2011	82.623.550	11.124.401	<b>93.747.951</b>	23.366.371	38.698.805	<b>62.065.176</b>	<b>155.813.127</b>
2012	79.719.854	11.630.320	<b>91.350.174</b>	24.707.343	41.948.313	<b>66.655.656</b>	<b>158.005.830</b>
2013	80.899.153	11.687.507	<b>92.586.660</b>	25.536.710	44.686.846	<b>70.223.556</b>	<b>162.810.216</b>

Kaynak: FAO

Not: Üretim rakamlarına su bitkileri ve deniz memelileri dahil değildir.

Dünya su ürünleri üretiminde en büyük pay 16,6 milyon ton ile Çin'e aittir. Çin'i 8,8 milyon ton ile Peru, 4,5 milyon ton ile Endonezya, 4,4 milyon ton ile Japonya ve 4,3 milyon ton ile Şili izlemektedir. Türkiye ise son yıllarda 700 bin ton civarındaki toplam üretim ile ancak 30.sırada yer almaktadır.

**2014 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarlarının Dağılımı**



Kaynak :TÜİK

Özellikle üretim miktarı olarak en büyük paya sahip olanlar Karadeniz'de hamsi, istavrit, kefal; Akdeniz'de sardalya, kefal; Ege Denizi'nde sardalya, Marmara'da hamsi, istavrit ve kefal gibi pelajik türlerdir. Karadeniz'de avlanan

balıkların % 63'ünü hamsi oluşturmaktadır. Sarıkanat ve istavrit balığı ise % 19'lük oranla ikinci sırada yer almaktadır.

Dip balıklarından Karadeniz'de kalkan,mezgit,barbunya, Ege ve Akdeniz'de tekir, berlam, iskarmoz balıkları ön sırada yer almaktadır. Kum midyesi, kara midye, karides ve istiridye, Marmara Denizine özgü önde gelen türlerdir. Ahtapot, istiridye ve mürekkep balığı Ege balıkçısı için önemli gelir kaynaklarıdır.

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı , Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nce yayınlanan "Türkiye Deniz ve İçsularında Ticari Amaçlı ve Amatör Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen 3/1 ve 3/2 No'lu Tebliğlere" göre Türkiye deniz ve içsularında avlanması tamamen yasak olan türler; yunuslar, foklar, deniz alaları, mersin balıkları, beni balığı, yağlı balık, pina (*Pinna nobilis*), denizatı (*Hipocampus ramolusus*), deniz kulağı (*Tonna sp.*), kırmızı deniz yıldızı (*Echinaster seositus*), eşkina (*Sciaena umbra*), kırmızı ve siyah mercanlar, deniz kaplumbağası (*Caretta caretta*), deniz çayırları (*Posidonia oceanica*), Triton (*Charonica tritonis variegala*) ve güneşlenen köpek balıklarının (*Cetorhinus maximus*) bütün karasularımızda avlanması yasaktır.

Deniz üretiminin %50'si Doğu Karadeniz, %25'i Batı Karadeniz , %15'i Marmara, %10'u Ege ve Akdeniz'den elde edilmektedir.

**TABLO (82): Yıllar İtibari ile Su Ürünleri Üretimi**

Yıllar	Üretim (ton)	İhracat (ton)	İthalat (ton)	Tüketim (ton)		Değerlendirilemeyen (ton)	Kişi Başına Tüketim (kg)
				İç Tüketim	İşlenen*		
2000	582.376	14.533	44.230	538.764	71.000	2.309	8,0
2001	594.977	18.978	12.971	517.832	62.755	8.383	7,5
2002	627.847	26.860	22.532	466.289	156.000	1.230	6,7
2003	587.715	29.937	45.606	470.131	120.000	13.253	6,7
2004	644.492	32.804	57.694	555.859	105.000	8.523	7,8
2005	544.773	37.655	47.676	520.985	30.000	3.809	7,2
2006	661.991	41.973	53.563	597.738	60.000	15.843	8,1
2007	772.323	47.214	58.022	604.695	170.000	8.436	8,6
2008	646.310	54.526	63.222	555.275	95.742	3.989	7,8
2009	622.962	54.354	72.686	545.368	90.211	5.715	7,6
2010	653.080	55.109	80.726	505.059	168.073	5.565	6,9
2011	703.545	66.738	65.698	468.040	228.709	5.756	6,3
2012	644.852	74.007	65.384	532.347	94.201	9.682	7,1
2013	607.515	101.063	67.530	479.708	87.896	6.378	6,3
2014	537.345	115.682	77.545	420.361	73.667	5.180	5,5
*Balık unu ve yağı fabrikalarında işlenen miktar							
Kaynak: TÜİK							

**Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı**



**TABLO (83):Su Ürünleri Miktarı ve Değeri (2000-2014) (Ton)**

Yıllar	AVCILIK (ton)			YETİŞTİRİCİLİK (ton)			TOPLAM (ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2000	460.521	42.824	<b>503.345</b>	35.646	43.385	<b>79.031</b>	<b>582.376</b>
2001	484.410	43.323	<b>527.733</b>	29.730	37.514	<b>67.244</b>	<b>594.977</b>
2002	522.744	43.938	<b>566.682</b>	26.868	34.297	<b>61.165</b>	<b>627.847</b>
2003	463.074	44.698	<b>507.772</b>	39.726	40.217	<b>79.943</b>	<b>587.715</b>
2004	504.897	45.585	<b>550.482</b>	49.895	44.115	<b>94.010</b>	<b>644.492</b>
2005	380.381	46.115	<b>426.496</b>	69.673	48.604	<b>118.277</b>	<b>544.773</b>
2006	488.966	44.082	<b>533.048</b>	72.249	56.694	<b>128.943</b>	<b>661.991</b>
2007	589.129	43.321	<b>632.450</b>	80.840	59.033	<b>139.873</b>	<b>772.323</b>
2008	453.113	41.011	<b>494.124</b>	85.629	66.557	<b>152.186</b>	<b>646.310</b>
2009	425.275	39.187	<b>464.462</b>	82.481	76.248	<b>158.729</b>	<b>623.191</b>
2010	445.680	40.259	<b>485.939</b>	88.573	78.568	<b>167.141</b>	<b>653.080</b>
2011	477.568	37.097	<b>514.665</b>	88.344	100.446	<b>188.790</b>	<b>703.455</b>
2012	396.322	36.120	<b>432.442</b>	100.853	111.557	<b>212.410</b>	<b>644.852</b>
2013	339.047	35.074	<b>374.121</b>	110.375	123.019	<b>233.394</b>	<b>607.515</b>
2014	266.078	36.134	<b>302.212</b>	126.894	108.239	<b>235.133</b>	<b>537.345</b>

Kaynak: GTHB&amp;TÜİK

## 2.7.2. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu

Su ürünleri üretimi, özellikle 1970'li yıllarda devlet tarafından sağlanan düşük faizli kredi ve gümrük muafiyetleri ile gerek balıkçı teknesi sayısında, gerek av gücünde meydana gelen artışlar sonucu hızlı bir gelişme göstermiştir. 150 bin ton civarında gerçekleşen üretim, 700 bin tonun üzerine çıkmıştır.

Karadeniz'den elde edilen hamsi toplam üretimin yarısından fazla bir kısmı karşılamaktadır. Hamsi, istavrit, sardalya, uskumru, lüfer, palamut, mezgıt, kalyoz, barbunya, tekir ve kefal türleri toplam üretimin %90'ından fazlasını karşılamaktadır.

İç sulardan avcılık yoluyla elde edilen üretimin son 10 yılda toplam üretimin %7-10'unu karşılamıştır. En büyük av sahası Van Gölü ve üretiminde en büyük pay bu gölde yaşayan en değişik tür olan inci kefaline aittir. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde enerji temini ve sulama amacıyla yapılmakta olan barajlar önemli bir üretim potansiyeli yaratacaktır.

Devlet Planlama Teşkilatından alınan verilerinden derlenen bilgilere göre Türkiye'de 2007 yılında kişi başına ortalama balık tüketimi 8 kg'dır. Dünyada ise yılda kişi başına ortalama 16 kilogram balık tüketilirken, Avrupa Birliğinde (AB) yıllık tüketim kişi başına 22 kilogram düzeyindedir. Kişi başına tüketim AB ülkeleri ile kıyaslandığında üretim yönünden 7. sırada bulunan Türkiye, AB sıralamasında tüketimde son sırada yer almaktadır.. Bu rakamın ortalama 22 kg/yıl olan Avrupa ülkeleri düzeyine çıkarılması için yaklaşık 600.000 ton olan üretimin 2023 yılında iki katına yani en az 1,5-2 milyon ton düzeyine ulaşması gerekmektedir.

Deniz ürünleri üretiminde ilk sırayı %62,43'lük oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi almakta, onu % 15,49 ile Batı Karadeniz, % 8,20 ile Marmara, % 6,95 ile Ege ve % 6,93 ile Akdeniz Bölgeleri izlemektedir.

**TABLO ( 84 ) Su Ürünleri Üretim Miktarı**

<b>SU ÜRÜNLERİ AVCILIK ÜRETİM MİKTARI</b>							
Yıllar	DENİZ (ton)			İÇSU (ton)			TOPLAM (ton)
	Bahklar	Diğer	Toplam	Bahklar	Diğer	Toplam	
2000	441.634	18.831	<b>460.465</b>	39.474	3.350	<b>42.824</b>	<b>503.289</b>
2001	464.987	19.230	<b>484.217</b>	39.215	4.108	<b>43.323</b>	<b>527.540</b>
2002	493.446	29.298	<b>522.744</b>	39.209	4.729	<b>43.938</b>	<b>566.682</b>
2003	416.126	46.948	<b>463.074</b>	39.873	4.825	<b>44.698</b>	<b>507.772</b>
2004	456.752	48.145	<b>504.897</b>	40.586	4.999	<b>45.585</b>	<b>550.482</b>
2005	334.248	46.133	<b>380.381</b>	42.630	3.485	<b>46.115</b>	<b>426.496</b>
2006	409.945	79.021	<b>488.966</b>	40.990	3.092	<b>44.082</b>	<b>533.048</b>
2007	518.201	70.928	<b>589.129</b>	40.213	3.108	<b>43.321</b>	<b>632.450</b>
2008	395.660	57.453	<b>453.113</b>	38.553	2.458	<b>41.011</b>	<b>494.124</b>
2009	380.636	44.410	<b>425.046</b>	35.604	3.583	<b>39.187</b>	<b>464.233</b>
2010	399.656	46.024	<b>445.680</b>	36.458	3.801	<b>40.259</b>	<b>485.939</b>
2011	432.246	45.412	<b>477.658</b>	34.328	2.769	<b>37.097</b>	<b>514.755</b>
2012	315.637	80.686	<b>396.323</b>	33.787	2.333	<b>36.120</b>	<b>432.443</b>
2013	295.168	43.879	<b>339.047</b>	32.281	2.793	<b>35.074</b>	<b>374.121</b>
2014	231.058	35.019	<b>266.077</b>	33.263	2.871	<b>36.134</b>	<b>302.211</b>

Kaynak: TÜİK

**Su ürünleri üretimi 2014 yılında %11,6 azaldı**

Su ürünleri üretimi 2014 yılında bir önceki yıla göre %11,6 azalarak 537 bin 345 ton olarak gerçekleşmiştir. Üretimin %43'ünü deniz balıkları, %6,5'ini diğer deniz ürünleri, %6,7'sini iç su ürünleri ve %43,8'ini yetiştiricilik ürünleri oluşturmuştur.

**TABLO (85) Avcılığı En çok Yapılan Pelajik Türler**

Yıllar	Hamsi	Sardalya	İstavrit*	Palamut	Lüfer	Çaça
2000	280.000	16.500	22.200	12.000	4.250	7.000
2001	320.000	10.000	26.180	13.460	13.060	1.000
2002	373.000	8.684	26.482	6.286	25.000	2.050
2003	295.000	12.000	28.000	6.000	22.000	6.025
2004	340.000	12.883	27.405	5.701	19.901	5.411
2005	138.569	20.656	27.518	70.797	18.357	5.500
2006	270.000	15.586	25.927	29.690	8.399	7.311
2007	385.000	20.941	32.021	5.965	6.858	11.921
2008	251.675	17.531	32.177	6.448	4.048	39.303
2009	204.699	30.091	28.268	7.036	5.999	53.385
2010	229.023	27.639	20.447	9.401	4.744	57.023
2011	228.491	34.709	25.010	10.019	3.122	87.141
2012	163.982	28.248	30.946	35.764	7.390	12.092
2013	179.615	23.919	28.424	13.158	5.225	9.764
2014	96.440	18.077	16.324	19.032	8.386	41.648

Kaynak: TÜİK

\*Kraça ve Karagöz

**TABLO (86 )Avcılığı En Çok Yapılan Demersal Türler**

Yıllar	Mezgit	Bakalorya - Berlam	Tekir	Barbunya & Paşa Barbunu	Kalkan
2000	18.000	18.190	2.300	2.450	2.700
2001	10.000	20.810	1.570	2.455	2.455
2002	8.808	10.500	1.450	2.395	459
2003	8.000	7.500	1.050	1.400	300
2004	8.205	4.380	961	1.848	376
2005	8.309	4.100	1.207	2.825	649
2006	9.112	3.460	1.256	2.617	807
2007	12.940	3.337	1.732	2.390	769
2008	12.231	1.252	1.978	2.035	528
2009	11.146	1.557	2.818	2.778	383
2010	13.558	1.256	4.455	2.797	295
2011	9.455	921	3.877	2.289	166
2012	7.367	893	3.767	2.790	203
2013	9.397	676	2.333	2.144	209
2014	9.555	642	3.617	1.461	198

Kaynak: TÜİK



**TABLO ( 87) Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Türler**

Yıllar	Kum Midyesi (Akivades ve Beyaz Kum M.)	Deniz Salyangozu	Karidesler (Tüm Türler)	Midye (Kara ve Kılıklı Midye)	Mürekkep Balığı
2000	10.000	2.150	2.000	1.200	550
2001	7.500	2.650	3.000	1.500	465
2002	10.000	6.241	4.000	5.000	909
2003	19.700	5.500	6.000	8.100	785
2004	16.899	14.034	5.279	5.734	1.570
2005	10.847	12.600	6.339	12.362	1.221
2006	49.610	11.613	3.856	9.234	1.199
2007	48.549	13.791	3.917	1.493	1.288
2008	38.151	11.442	4.668	342	1.502
2009	24.642	6.085	4.614	6.261	1.258
2010	26.987	8.437	4.705	981	1.597
2011	30.202	6.534	4.770	1.806	1.163
2012	61.240	9.596	5.038	2.093	1.396
2013	28.113	8.655	4.028	887	1.244
2014	21.836	7.004	4.416	204	697

Kaynak: TÜİK

**Su ürünleri avcılığı 2014 yılında %19,2 azalırken, yetiştiricilik %0,7 artmıştır.**

Avcılıkla yapılan üretim 302 bin 212 ton olurken, yetiştiricilik üretimi ise 235 bin 133 ton olarak gerçekleşmiş, deniz ürünleri avcılığı bir önceki yıla göre %21,5 azalırken, iç su ürünleri avcılığı %3 artmıştır. Yetiştiricilik üretiminin %46'sı iç sularda, %54'ü denizlerde gerçekleşmiştir.

Deniz ürünleri avcılığı ile yapılan üretimde ilk sırayı %48,6'lık oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi alırken, bu bölgeyi %22 ile Batı Karadeniz, %12,6 oranları ile Ege ve Marmara, %4,2 ile Akdeniz Bölgeleri izlemiştir.



Ülkemizin, sahip olduğu bugünkü su ürünleri avlanma teknolojisi, mevcut su ürünleri stoklarımızın yıllık üretimlerinin avlayabilme kapasitesi üstünde bir durumda arz etmektedir. Av teknelerinin teknolojisinin gelişmesi; son model balık bulucuların (sonar), seyir ve navigasyon cihazlarıyla, geliştirilmiş gırgır ve trol ağları kullanılan kıyı balıkçılarımız da büyük miktarda standart dışı uzatma ağları da miktar ve özellik açısından çok farklı, sağlıklı bir kayıt ve kontrol altında olmayan av gücü geliştirildiği bilinmektedir.

Ülkemiz karasularında yapılmakta olan balıkçılık iki gruba ayrılır.

- Artisanal Balıkçılık (Uzatma ağları, kıyı sürükleme ağları, pareketa, dalyan)
- Endüstriyel Balıkçılık (Gırgır-trol)

Türkiye'yi çevreleyen denizlerin birer yarı kapalı ve iç deniz görünümünde olmaları, Türkiye balıkçılığının kıyı (artisanal) ve kıyı ötesi (endüstriyel) balıkçılığı uygulamasına neden olmuştur. Açık deniz ve okyanus balıkçılığına dair bir gelişme henüz mevcut değildir. Balık avcılığında gırgır, trol, uzatma ağları, kıyı sürütme ağları, dalyanlar ve pareketalar yaygın olarak kullanılmaktadır.

Balıkçılığın yönetiminde uygulanan diğer bir strateji de stoklara ve özellikle ekosistemin diğer elemanlarına zarar veren av araç ve gereçlerinin yasaklanmasıdır. Örneğin; AB'ye üye ülkelerde kıyı sürütme ağları, yüzer ağlar gibi ekosisteme zarar verdiği bilinen av gereçlerin kullanımı tamamen yasaktır. Trol ve gırgır gibi av araç ve gereçlerinin kullanımına da önemli sınırlamalar getirilmiştir. Genel eğilim, yakın kıyıda av miktarı ve üretkenliğinin sınırlı, fakat elde edilen ürünün pazar değerinin yüksek olduğu alanlarda endüstriyel balıkçılık sınırlandırılırken, geleneksel küçük ölçekli avcılık desteklenmekte ve özel koruma alanlarının oluşturulması ön plana çıkartılmaktadır.

Av filosundaki hızlı gelişmeye karşın denizlerden elde edilen üründe önemli bir artış görülmemektedir. Artan balıkçılık filosuna rağmen, elde edilen ürünün hem oransal ve hem de birçok türde mutlak olarak azalmaya başlaması, avcılığın kar edilen bir uğraş olmaktan çıkmakta olduğunu göstermektedir. Bunun göstergesi harcanan birim çaba başına elde edilen gelirden azalma eğilimi olduğudur. Yapılan bir değerlendirmeye göre, av filomuz 1985 yılından bu yana aynı miktar balığı avlamak için daha fazla güç harcamakta, fakat daha az gelir elde etmektedir.

Av filosundaki hızlı değişim, yakın bir gelecekte önemli ekonomik ve biyolojik kayıp ve sorunlara yol açmaya adaydır. Kesin ve ödünsüz uygulama ve yönlendirmeye duyulan ihtiyaç gün geçtikçe artmaktadır. Kaynak büyüklüğü ve işleyenler arasında bir denge kurabilmek için kaynak büyüklüğünün kesin ve sürekli belirlenmesi gerekmektedir. Stok tahminleri ve etkin bir balıkçılık yöntemi bir ülke politikası halinde ele alınmalı, araştırmalar için gereken maddi kaynak ulusal bütçeden sağlanmalı, bunun yanında kaçınılmaz bir zorunluluk olarak sektörden beslenen bir araştırma fonu oluşturulmalıdır.

Avcılık yolu ile elde edilen üretim incelendiğinde, son 10 yılda iç sulardan elde edilen ürün miktarında önemli bir değişim olmadığı, üretimin 40-50 bin ton arasında gerçekleştiği görülmektedir. Benzer tespiti denizlerden gerçekleştirilen üretim için de söylemek mümkündür. Bu çerçevede artan av gücüne rağmen üründe beklenen artışın olmaması, hatta birim çaba başına ürünün azalması, avcılığın sürdürülebilirliği amacı ile filoya yeni tekne girişine izin verilmemesi uygulaması ile bir yandan örtüşmekte, diğer yandan da balıkçılık politikasında daha dikkatli olmayı gerektirmektedir.

Mevcut fabrikaların kademeli kapasite sistemi, balıkçı gemilerinin pazar kaygısı olmadan çok fazla miktarda hamsi avlamalarına, bu durum ise stoklar üzerindeki av baskısının kontrolsüz ve hızla artmasına yol açmaktadır. Bu durumun sonucunda, kişi başına balık tüketiminin artırılması için çaba harcanırken, insan gıdası olarak kullanılabilir bir ürün, bu amaç dışında tüketilmektedir. Sürecin bu şekilde devam etmesinin, sorunları daha da çözülmez bir noktaya taşıyacağı dikkate alınarak, gecikmeksizin av araçlarının sınırlandırılmasından, üretim planlamasına kadar bir dizi tedbir gündeme alınmalıdır.

1980 yılından sonra, balıkçı teknelerinin sayısı, boy ve motor güçlerinde önemli gelişmeler olmuştur. 1991'de 8.646 olan toplam tekne sayısı, yıllık ortalama %2'lik bir artışla 1998 yılında 10.023 adede ulaşmıştır. Günümüzde ise; 1998 yılına oranla % 87'lik artış sağlanarak, 18.948 adete ulaşmıştır.

Balıkçı teknelerinin % 83'ü kıyı balıkçılığı yapan 5-12 m. boyunda teknelerden oluşur. Bu teknelerin üretimdeki payı % 10 civarındadır. %90'lık üretimi sağlayan teknelerin boyları 18-65 m. arasındaki gırgır ve trol teknelerinden oluşur. Boyu 20 m'nin üzerinde olan balıkçı gemilerinin %50'sinden fazlası Karadeniz'de avlanmaktadır. Çoğu gırgır ve trol teknesi olan bu gemiler, bugün, genellikle yapıldıkları dönemdeki boylarının üzerindedirler.

AB uyum süreci içerisinde, balıkçılık alanında pek çok değişik ve dönüşüm gündeme gelecektir. Bugüne kadar ihmal edilmiş olan kayıtsız avcılık ve balık satışlarının önlenmesi, avcılık ve pazarlama faaliyetlerinin izlenmesi, gıda güvenliği ve kalite unsurlarının ön planda tutulması, bu çalışmalar için mevcut idari yapının değiştirilmesi öngörüldüğünden, yetkili otorite ve balıkçılıkla ilgili tüm paydaşlar hazır olmalıdır. Çalışmaların ve sektörel planların bu gerçek gözetilerek sürdürülmesi, sancısız bir değişim ve dönüşümü mümkün kılacak, tam üyelik süreci çeşitli nedenlerle uzasa veya sürüncemede bırakılsa dahi bu yöndeki ulusal program ve sektör çalışmaları, ülkemizin çıkarlarına uygun bir yaklaşım olacaktır.

Balıkçılığımız, denizlerimizin sahip olduğu özellikleri ve verimliliği boyutlarında yapılabilmektedir. Ülkemizde bugün için yapılan balıkçılık tipi kıyı balıkçılığı (kısa mesafe balıkçılığı) ve sahil balıkçılığı (orta mesafe balıkçılığı)'dır.

Kıyı ve kıyı ötesi balıkçılık karakterini taşıyan balıkçılık filomuzun ülkemiz denizlerinde su ürünleri üretimini en çok etkileyen sorunlardan biri de balıkçı barınakları, çekek yerleri ve limanlarıdır. Üretimde büyük paya sahip Karadeniz'de 1640 km. uzunluğundaki kıyı şeridinde toplam 142 adet balıkçı barınağı ve çekek yeri mevcuttur. Marmara Bölgesi, İstanbul ilinde ise toplam 44 kıyı yapısı mevcut olup, bunların 8 adedi liman, 26 adedi barınak ve 10 adedi de çekek yeridir.

Marmara Denizi Türkiye'nin en küçük denizi olmasına rağmen toplam deniz balıkları üretimindeki payı Akdeniz'den fazladır. Ege balıkçılığı Türkiye'nin en uygun kıyılarına sahip olmasına rağmen kıta sahanlığının ve kademeli olarak derinleşmesi nedeniyle toplam deniz ürünleri üretimindeki payı %9'dur. İklim koşulları ve topoğrafyanın karışımı sonucu balıkçılığa uygun birçok koy ve korunmuş alan mevcuttur.

Marmara, Ege ve Akdeniz'deki en verimli ikinci önemli verimli su ürünleri üretim avlama sahasıdır. Denizlerimizin derinliklerine göre, demarsal balıkların üretim alanları yaklaşık dağılımı;

<b>Karadeniz için ,</b>	0-125 m. derinlikler = 10-12 bin km <sup>2</sup>
<b>Marmara Denizi için,</b>	20-200 m. derinlikler = 6000 km <sup>2</sup> 200-500 m. derinlikler = 1334 km <sup>2</sup>
<b>Ege Denizi için,</b>	20-200 m. derinlikler = 17000 km <sup>2</sup> 200-500 m. derinlikler = 14450 km <sup>2</sup>
<b>Akdeniz için,</b>	20-200 m. derinlikler = 9400 km <sup>2</sup> 200-500 m. derinlikler = 3320 km <sup>2</sup>

Alanlarımız olan 20-200m. derinlikler toplamı 32400 km<sup>2</sup> diğer verimlilik tabakası olan 200-500 m. derinlik alanları 19286 km<sup>2</sup>'dir. Son 25 senedir ülkemiz iç sular ve denizel ortamlarda kültür balıkçılık aktiviteleri artarak devam etmekte ve yaklaşık 20-25 bin ton balık/yıl üretim yapabilmektedir. Denizlerimizin coğrafi özellikleri bakımından genelde pelajik balık türleri avlanır. Pelajik balıklar dipile satıh arasında yaşayan, satıha yakın yerlerde genelde sürüler halinde dolaşan balıklardır. Su ürünleri üretim alanlarından üretim büyük ölçüde avcılık yolu ile yapılmaktadır.

Ülkemiz de av teknolojisinin gelişmesi; balıkçı teknelerinde, teknolojik balık bulucu, seyir ve navigasyon cihazlarıyla, geliştirilmiş gırgır ve trol ağlarından oluşan bir tekne donanımını standart dışı uzatma ağları da miktar ve özellik açısından çok farklı, sağlıklı bir kayıt ve kontrol altında olmayan av gücünü geliştirmiştir. 1380 sayılı Su Ürünleri Kanununa göre su ürünleri avcılığında bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin kendileri ve üretimde kullanacakları gemiler için ruhsat tezkeresi alması zorunludur

Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'nca yapılan ruhsatlandırmalarda, 12 metre ve üzerindeki balıkçı gemilerine trol ve gırgır avcılık izni verilmekte, daha küçük boydaki gemilere ise bu izin verilmemektedir.

Balıkçılık faaliyetlerinde en önemli alt yapı olan 165 adet balıkçı barınağının % 35'i Karadeniz Bölgemizde bulunmaktadır. Toplam olarak balıkçı barınağı, barınma ve çekek yerleri; Karadeniz'de 149, Marmara'da 53, Ege'de 56, Akdeniz'de 21, Göller Bölgesi 2 adet olmak üzere toplam 274 adettir.

Balıkçı filomuzdaki sayısal ve kapasite artışlarına karşılık kıyı yapılarında alt ve üst yapı eksikliği üretimi olumsuz yönde etkilemektedir. Mevcut barınakların eksik olan alt ve üst yapı tesisleri tamamlanmalı, ihtiyaç duyulan yörelerde yeni barınaklar yapılmaktadır.

Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından 1997 yılından bu yana balıkçı tekneleri için ruhsatlandırma işlemleri yapılmamaktaydı. Ancak Bakanlığın 24.07.2001 tarihli olurları ile % 20 boy artışı sınırını aşanlar, vize işlemini süresi dahilinde yaptırmayanlar ve yeni balıkçı teknelerine (hiç ruhsatı olmayanlar) 31.12.2001 tarihine kadar müracaatları halinde ruhsat tezkeresi verilmesi uygun görülmüştür.

Ülkemiz, denizleri ve iç su kaynakları ile önemli bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelden, kaynaklarımızı tahrip etmeden, koruma ve kontrol önlemlerini etkin kılarak, sürdürülebilir bir şekilde faydalanmak ve su ürünleri istihsalini arttırmak belli başlı amacımızdır. Su ürünleri istihsaline katkıda bulunan en önemli altyapıların başında ise, balıkçı barınakları gelmektedir.

Balıkçı barınakları, gerek balıkçılık faaliyetlerimizin ve gerekse Bakanlık faaliyetlerimizin yerine getirilmesi açısından hayati bir konuma ve öneme sahiptir. Bu yerler, balıkçı teknelerinin korunma, barınma ve bakım-onarım amaçlı ihtiyaçlarının karşılandığı yerler olduğu gibi, balıkçı tekneleri tarafından avlanılan avcılık ürünlerinin karaya çıkış noktaları olarak da hizmet vermektedirler. Bu özellikleri dolayısıyla da, Bakanlığımızca yapılan su ürünleri koruma-kontrol hizmetlerine yönelik denetimler, yoğun olarak bu noktalarda yapılmaktadır.

Balıkçı barınaklarının inşaatı ve inşaat sonrası yapılması gereken büyük onarımlar, tarım sektörünün yıllık yatırım programlarından sağlanan ödenekle Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğüne gerçekleştirilmektedir. Kiralama işlemleri İse, Su Ürünleri Kanunu ve Balıkçı Barınakları Yönetmeliğine uygun olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığının olumlu görüşlerine dayanılarak Maliye Bakanlığınca yapılmaktadır.

Balıkçı barınaklarının öncelikli amacı, her türlü balıkçı gemilerine hizmet vermektir. Bu amacın gerçekleştirilmesine yönelik olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığınca, son yıllarda önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Bu kapsamda, barınakların gerçek ihtiyaç sahipleri olan Su Ürünleri Kooperatif ve Birliklerine, 2886 sayılı Devlet İhale Kanununa tabi olmaksızın pazarlıkla kiraya verilme işlemleri gerçekleştirilmiştir. Ancak, sayı olarak iyi bir durumda bulunan balıkçı barınaklarımızın bir kısmında, istenilen alt ve üst yapıların bulunmadığı ise bir gerçektir. Bundan sonra yapılacak planlamalarda, bu hususun göz önünde bulundurulması ve her türlü alt ve üst yapıya sahip balıkçı limanlarının yapılmasına ağırlık verilmesi bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

**TABLO (88):Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2014)**

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (m)									TOPLAM
	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-14,9	15-19,9	20-29,9	30-49,9	50+	
Deniz	767	9.637	3.027	796	457	288	463	238	7	15.680
İçsu	304	2.307	198	33	64	16	0	0	0	2.922
<b>TOPLAM</b>	<b>1.071</b>	<b>11.944</b>	<b>3.225</b>	<b>829</b>	<b>521</b>	<b>304</b>	<b>463</b>	<b>238</b>	<b>7</b>	<b>18.602</b>

Kaynak: BSGM

Not: Ayrıca, denizde faaliyet gösteren 73 adet yardımcı gemi bulunmaktadır.





### 2.7.3. Su Ürünleri Yetiştiriciliği

Ülkemiz gerek içsu, gerekse deniz kaynakları açısından su ürünleri yetiştiriciliğine çok uygun olup, büyük bir potansiyele sahiptir. Toplam su ürünleri kaynaklarımız yüzey alanları itibariyle orman alanlarımızdan fazla, tarım alanlarımıza ise hemen hemen eşittir.

Türkiye’de su ürünleri yetiştiriciliği 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu’nun 13. Maddesine göre Tarım ve Köyişleri Bakanlığı izni ile yapılmaktadır. Bakanlık, su ürünleri yetiştiriciliğinin daha düzenli yapılmasını sağlamak, çevre etkilerini asgari seviyede tutmak, sağlıklı ve kaliteli üretimi gerçekleştirmek amacıyla “Su Ürünleri Yetiştiriciliği Usul ve Esasları” adlı 11.10.1999 tarih ve 8300 sıra no SÜDB/1999-1 Sayılı Genelge uygulaması yerine, Avrupa Birliği Ortak Balıkçılık Politikası Müktesebatı uyum kuralları çerçevesinde “Su Ürünleri Yönetmeliği” 29.06.2004 Tarih ve 25507 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Su ürünleri yetiştiriciliği konusunda, teknolojik ve ekonomik ilerlemeler ile yetiştiriciliğimiz son on yılda hızla bir artış kazanmıştır, yetiştirilen türler piyasa koşulları ve pazar beklentilerine göre değişmekte olup, içsu balıklarında alabalık üretimi, denizlerde ise çipura ve levrek üretiminde önemli artışlar olmuştur.

Ülkemizde içsu ürünleri yetiştiriciliği 1975 yılında sazan ve alabalık türlerinin yetiştiricilik tekniklerinin denetlenmesiyle başlamıştır. Ülkemizin coğrafi yapısı ve buna bağlı iklim koşulları nedeniyle, birçok su ürününün yetiştirilmesine uygun imkanlara sahiptir. Bu sebeple yetiştiriciliğimizin büyük bir kısmını oluşturan alabalık, sazan yetiştiriciliğinin yanı sıra Yılan Balığı, Yayın Balığı gibi alternatif balıkların yetiştiriciliğine ekonomik açıdan önem verilmelidir.

Mevcut potansiyelin üretime sokulması ülke balıkçılığının gelişmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Su ürünleri yetiştiriciliğine ihtiyaç duyulan yavru, doğadan toplanarak kuluçkahanelerde üretilerek veya yurt dışından ithal edilerek sağlanmaktadır. İçsu ürünleri üretim miktarı bir önceki yıla göre % 7,85 oranında azalarak yaklaşık 37,097 ton olarak gerçekleşmiş, önemli içsu ürünlerinden sazan balığı % 17,08 ve inci kefali % 19,45 oranında azalış göstermiştir. Yetiştirilen en önemli türler içsularda %43,32 ile alabalık, denizlerde %32,37 ile levrek, %20,81 ile çipuradır. Yetiştirilen en önemli türler içsularda %41.8 ile alabalık, denizlerde %30 ile levrek, %24 ile çipuradır.

Bugün su ürünleri üretiminin yaklaşık % 73,9’u deniz ürünleri, % 6,7’si içsu ürünleri ve % 19,5’u da yetiştiricilik ürünlerinden oluşmaktadır. Su ürünleri yetiştiriciliği konusunda, teknolojik ve ekonomik ilerlemeler ile yetiştiriciliğimiz son 10 yılda hızlı bir artış kazanmıştır yetiştirilen türler piyasa koşulları ve pazar beklentilerine göre değişmekte olup, iç su balıklarında alabalık üretimi, denizlerde ise çipura ve levrek üretimde önemli artışlar olmuştur. Ülkemizde bunun yanında karides, midye v.b. tür yetiştiricilikleri de yapılmaktadır.

**TABLO (89) : 2000-2014 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları (Ton)**

Yıllar	DENİZ VE İÇSU YETİŞTİRİCİLİK ÜRETİM MİKTARI (ton)				TOPLAM (ton)
	Yetiştiricilik Üretimi				
	Deniz (ton)	Toplamdaki Payı (%)	İçsu (ton)	Toplamdaki Payı (%)	
2000	35.646	45,1	43.385	54,9	79.031
2001	29.730	44,2	37.514	55,8	67.244
2002	26.868	43,9	34.297	56,1	61.165
2003	39.726	49,7	40.217	50,3	79.943
2004	49.895	53,1	44.115	46,9	94.010
2005	69.673	58,9	48.604	41,1	118.277
2006	72.249	56,0	56.694	44,0	128.943
2007	80.840	57,8	59.033	42,2	139.873
2008	85.629	56,3	66.557	43,7	152.186
2009	82.481	52,0	76.248	48,0	158.729
2010	88.573	53,0	78.568	47,0	167.141
2011	88.344	46,8	100.446	53,2	188.790
2012	100.853	47,5	111.557	52,5	212.410
2013	110.375	47,3	123.018	52,7	233.393
2014	126.894	54,0	108.239	46,0	235.133

Kaynak: TÜİK

**TABLO (90) : İç su ve Denizlerimizde Türleere Göre Yetiştiricilik Üretimi**

Yıllar	Alabalık			Çipura	Levrek
	İçsu	Deniz	Toplam		
2000	42.572	1.961	44.533	15.460	17.877
2001	36.827	1.240	38.067	12.939	15.546
2002	33.707	846	34.553	11.681	14.339
2003	39.674	1.194	40.868	16.735	20.982
2004	43.432	1.650	45.082	20.435	26.297
2005	48.033	1.249	49.282	27.634	37.290
2006	56.026	1.633	57.659	28.463	38.408
2007	58.433	2.740	61.173	33.500	41.900
2008	65.928	2.721	68.649	31.670	49.270
2009	75.657	5.229	80.886	28.362	46.554
2010	78.165	7.079	85.244	28.157	50.796
2011	100.239	7.697	107.936	32.187	47.013
2012	111.335	3.234	114.569	30.743	65.512
2013	122.873	5.186	128.059	35.701	67.913
2014	107.983	5.610	113.593	41.873	74.653

Kaynak: TÜİK

Bölgeler itibariyle yetiştiricilikte %60'lık payla ilk sırada Ege Bölgesi gelmekte olup, Karadeniz Marmara, Akdeniz ve İç Anadolu izlemektedir. En düşük üretim %2 ile Doğu Anadolu ve %1 ile Güneydoğu Anadolu Bölgesinde gerçekleşmiştir.

2003 yılında Cumhuriyet tarihinde ilk defa su ürünleri yetiştiriciliği destekleme kapsamına alınmıştır. 2005 yılında da yeni türlerin yetiştiriciliğinin teşvik edilmesi amacıyla destekleme kapsamına alınmıştır. Ayrıca yavru balık temini de desteklenmektedir.

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nün (DSİ) mülkiyeti altında bulunan rezervuarlarda (baraj gölleri) kafeslerde su ürünleri yetiştiriciliği yapılmasının başlatılması amacıyla 1994 yılında DSİ ile Tarımsal Üretim ve Geliştirme Genel Müdürlüğü arasında bir protokol imzalanarak, uygulamaya konulmuştur. Protokol 2004 yılında revize edilerek yarı yoğun ve geniş kapsamlı üretime de izin verecek şekilde genişletilmiştir.

Üretici ve müteşebbislerin proje ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla, T.C. Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı ile T.C. Ziraat Bankası Genel Müdürlüğü'nün işbirliği sonucu iç sularda, kafeslerde su ürünleri yetiştiricilik uygulamalarına yönelik tip projeler hazırlanmaktadır.

Dünya denizlerinde yapılan aşırı avcılık ve kirlenmeden dolayı çoğu türün popülasyonunda büyük ölçüde azalma gözlenmiştir. Ayrıca Dünya nüfusunun hızla artmasından dolayı kişi başına düşen protein miktarı da git gide azalmaktadır. Bu olayların hızlı bir şekilde gelişmesinden dolayı temel besin maddesi olarak bilinen balığın önemi gittikçe artış göstermektedir. Son 10 yıl içerisinde kültür balığı yetiştiriciliğinde özellikle Avrupa ülkelerinde büyük üretim artışları olmuştur.

Balıkçılık kaynaklarının korunarak üretimin devamlılığının yanı sıra, yetiştiricilik yoluyla pazar ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik çalışmalar dünyada olduğu gibi ülkemizde de büyümekte ve önem kazanmaktadır. Dünyada toplam su ürünlerinin üretiminde yetiştiriciliğin payı % 30'dur. Yetiştiricilik alanında Türkiye'de önemli gelişmeler sağlanmasına rağmen henüz Dünya ortalamasına yaklaşamamıştır. Su ürünleri talebinin gelecekte artacağı dikkate alınır, 15-20 yıl sonra avcılık karşılanamayan açığın yetiştiricilik yoluyla karşılanabileceğine inanılmaktadır. Yetiştiricilik faaliyetlerinin sürdürülmesinde bugüne kadar karşılaşılan sorunlar dikkate alınarak sürdürülebilir koruma çerçevesinde geleceğe sağlıklı bir çevre ve üretim anlayışının bırakılması insanlığın ortak asgari müştereki olmalıdır. Ülkemiz de bu gelişmelerden yeteri kadar etkilenmiş ve özel sektörler sayesinde belirli bir üretim kapasitesine ulaşmıştır. Ancak, yapılan bu üretimler yeterli değildir. Bilindiği gibi ülkemizde çoğunlukla çipura ve levrek yetiştiriciliği yapılmaktadır.

Özel sektör kuluçkahanelerinde çipura ve levrek üretimi başarılı bir şekilde sürdürülmekte ve istenilen miktarda yavru yetiştiriciliği için sağlanabilmektedir. Ancak bu yeterli görülmemelidir. Beslenmede çok önemli yer tutan balığın denizlerde gittikçe azalmasından ve insanların beslenme kaynaklarının azalmasından dolayı yeni türlerin (mersin balığı, somon, yılan balığı, yayın balığı v.b.) üretiminin yapılması gerekliliği doğmuştur. İşte bu şartlardan dolayı özel sektör kuluçkahaneleri yola çıkarak yeni türler üzerinde çalışmalara başlamışlar ve sonuç olarak bazı türlerin üretimi gerçekleştirmişlerdir.

Üretimi üzerinde durulan türler Mercan, Lahos, Sinarit ve Karides gibi doğal sularda popülasyonu azalmış ve ekonomik değeri yüksek olan türlerdir. Dünyada ve ülkemizde son yıllarda hızlı bir artış gösteren orkinos balığı pazarı ülkemize önemli ölçüde döviz girdisi sağlamaktadır. Ülkemizde Orkinos balığı çiftliği açma faaliyetleri ilk olarak 2002 yılında başlamıştır.

**TABLO (91): Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri (2015)**

Grup	Kapasite Grubu (ton)	Tesis Sayısı	Toplam Proje Kapasitesi (ton/yıl)
Deniz	0-50	174	4.008
	51-100	10	670
	101-250	23	3.144
	251-500	73	23.298
	501-1000	68	54.374
	1001>	79	151.470
	<b>TOPLAM</b>	<b>427</b>	<b>236.964</b>
İçsu	0-50	1.384	21.159
	51-100	72	4.515
	101-250	219	36.044
	251-500	102	38.909
	501-1000	170	134.289
	1001>	3	7.400
	<b>TOPLAM</b>	<b>1.950</b>	<b>242.316</b>
Deniz	0-50	1.558	25.167
	51-100	82	5.185
	101-250	242	39.188
	251-500	175	62.207
	501-1000	238	188.663
	1001>	82	158.870
	<b>TOPLAM</b>	<b>2.377</b>	<b>479.280</b>

Kaynak: BSGM

Yunanistan, İtalya ve Fransa ise yakında bu faaliyete başlayacak diğer ülkelerdir. Orkinos çiftlikleri, ülkeler arasında yoğun bir ekonomik rekabete neden olduğu için giderek yaygınlaşmaktadır. Maliyeti çok yüksek olan bu çiftliklerin kısa sürede yüksek kar elde etmesi, birçok ihracatçı ve balıkçıları bu yatırıma yönlendirmektedir. Fiyatların nispeten düşük olduğu yaz dönemlerinde orkinoslar denizden avlanılmakta, 3-6 ay süresince yemlenerek yağlandırılmakta ve piyasanın kar ve talep açısından en iyi olduğu dönemde satışa sunulmaktadır.

Dünyada ton ve ton benzeri balıkların stoklarında ciddi boyutta azalma olduğundan, bu türleri koruma amaçlı uluslararası bir komisyon kurulmuştur. Merkezi İspanya'da bulunan bu komisyon "Uluslararası Atlantik Ton Balıklarının Koruma Komisyonu" (ICCAT)dur. 1966 yılında kurulan bu komisyonun, Amerika, Japonya, Kanada, İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz, Yunanistan, Cezayir, Libya v.b. olmak üzere 34 üyesi bulunmaktadır. Türkiye, bu komisyona uzun yıllara dayanan ihmaller nedeniyle 2003 yılında üye olmuştur.

#### 2.7.4. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

Deniz balıkçılığı ülkemizin gelişmiş bir üretim kolu olarak temayüz ettiği son yıllarda, en verimli çağını yaşaması gerekirken, denizlerimizdeki artan kirlilik ve bilinçsiz avlanmalar sonucunda deniz balıkları ve deniz kabuklularındaki üretim her geçen gün azalmaktadır. Çok büyük değerlere ulaşan deniz balıkçılığındaki alt yapının ve gelişmiş insan gücünün kaybını önlemek ve ekonomiye olan katkısını arttırmak için en kısa zamanda okyanuslara açılarak "Açık Deniz Balıkçılığı"na başlanması gerekmektedir.

Açık deniz balıkçılığı, ülkelerin kendi deniz sınırları dışında genellikle okyanuslarda yaptıkları ve seyir süreleri aylarca devam edebilen bir deniz aşırı

balıkçılık faaliyetidir.Okyanuslardaki ekonomik kaynaklar uluslararası sözleşmelerle sahildevletleri arasında paylaşılmıştır. Bu pastadan pay almak için uluslararası denizcilik konferanslarında etkin bir mücadele vermek ve aynı zamanda sahildevletleriyle ikili balıkçılık anlaşmaları yapmak gerekmektedir. Balıkçılık Sektöründe karın paylaşılmasında uygulanan alışılmış sistem nedeniyle , üretim kapasitesi doğru olarak kayıtlara geçmemektedir. Resmi kayıtlarda gözükmemekte ise de , bunun 1.000.000 tonu geçtiğini balıkçılar ifade etmektedirler.Mevcut kapasiteyi ve kullanımını arttırmak için ülkemiz balıkçılığını Açık Deniz Balıkçılığına yönlendirmek gerekmektedir.

Ülkemiz nüfusunun 2023 yılında yaklaşık 86 milyonu bulacağı ve buna paralel olarak bugün 700.000 ton civarında olan su ürünleri miktarımız yaklaşık olarak 800.000 ton artışla 1.500.000 tona ulaşacağı varsayımından hareket edilirse söz konusu üretim artışının karşılanmasında kullanılacak yollardan birinin de Açık Deniz Balıkçılığına geçmek olduğu görülmektedir.

Diğer taraftan, hızla gelişen balıkçılık, balıkçı teknelerinin boyut ve tonajlarını büyütürken, balıkçılarımızın pek çoğu da telsiz, radar ve sonar cihazı gibi teknolojinin yeni ürünlerini temin eder hale gelmiştir. Ancak, bu gelişmiş cihazlar ve teknelerle bunların yüksek maliyetleri balıkçılarımızı her hal ve şartta her, cins boy ve ebatla balığı avlamak ve pazara arz etmek mecburiyetiyle karşı karşıya bırakmıştır. Yatırımın maliyetini karşılamak borç taksitlerini ödeme zorunluluğu rasgele ve bilinçsiz avlanmayı, yasak avcılığı teşvik etmiş, buna Karadeniz'in kirlenmesi de eklenerek önce balık ve balık neslinin yok olması ve yakın gelecekte ise balıkçılık sektörünün büyük bir krizle karşı karşıya kalması tehlikesi baş göstermiştir.

Bilindiği üzere, açık deniz balıkçılığı Cebelitarık ötesi (okyanus) balıkçılığıdır.Ferdi değil, farklı ekiplerin kombine çalışmasıdır. Uzun süre denizde kalış ve av yapma söz konusudur. Dolayısıyla av, anında yarı mamul (dondurma şoklama) veya mamul hale getirilir. Bu ürün taşıyıcı ekiplerce en yakın ve bağlantısı yapılmış ülkelerin limanlarına ulaştırılır. Buradan alınan mamul pazarlama ekiplerince pazarlanır. Türkiye'de av tekneleri buna göre dizayn edilmemiştir. Açık deniz için yapılacak teknelerin buna göre dizayn edilmesi, balıkçı ekiplerinin açık deniz balıkçılığı için eğitilmesi ve ilgili av-pazar ağının kurulması gerekmektedir.

Bu nedenle; Ülkemiz, balıkçılık faaliyetlerinin artırılması ve balıkçılık ekonomisinin canlandırılması maksadıyla uzun menzil balıkçılığı kapsamında liman ülkeleriyle ikili görüşmeler halindedir. Bu kapsamda ilk gelişme Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Balıkçılık anlaşması imzalanmasıdır. Ayrıca Cezayir Devleti ile Balıkçılık anlaşması gündemdedir. Cezayir'in Avrupa Birliği Ülkelerine yakın olması ve canlı kaynakların bolluğu ülkemiz ihracatı açısından önemli bir pazar haline getirmektedir.

### **2.7.5. Su Ürünleri İhracatı**

Geçmiş yıllarda Türkiye su ürünleri ihracatının büyük bir bölümünü taze-soğutulmuş balıklar oluşturmaktaydı. Fakat günümüzde ihracat yapısının büyük bir kısmını konserve balıklar oluşturmaktadır. 2004 Yılında 32.804 (Ton) olan ihracatımız 2010 yılında 55.109 (Ton) a ulaşarak, İhracatımız miktara göre son 4 yılda yaklaşık %22'lik bir artış sağlanmıştır. Mevcut Su Ürünleri ihracatı rakamları incelendiğinde, ihracatımız geçtiğimiz yıllardaki miktar ve değerlere kıyasla artarak devam etmektedir.

**TABLO(92): 2002-2014 \*Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İhracatı**

Yıllar	Miktar (ton)	\$	TL
2002	26.860	96.728.389	148.444.397
2003	29.937	124.842.223	186.152.895
2004	32.804	180.513.989	258.987.885
2005	37.655	206.039.936	277.963.150
2006	41.973	233.385.315	336.723.477
2007	47.214	273.077.508	356.723.408
2008	54.526	383.297.348	505.545.565
2009	56.406	335.973.642	524.118.881
2010	55.109	312.935.016	471.459.989
2011	66.738	395.306.914	664.333.252
2012	74.006	413.917.190	744.907.572
2013*	101.063	568.216.131	1.083.261.669
2014*	115.682	676.092.136	1.481.760.957

*Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı*

- **2013-2014 Yılı Konserve Üretim Dahil**

Ülkemiz su ürünleri ihracatına yöneldiği pazarlara bakacak olursak; 2005 yılı itibariyle ihracatımızda İtalya miktar ve değer olarak en büyük payı alan ülke olup, bunu miktarca Yunanistan değerce İspanya izlemektedir.

Fransa ve Japonya ise diğer önemli pazarlarımızdır. Avrupa Birliği ülkelerine olan toplam ihracatımız incelendiğinde; bu Pazar içerisinde İtalya%30, İspanya %20, Yunanistan ise %17 oranında paya sahiptirler. Diğer bir ifadeyle Avrupa Birliğine olan ihracatımızın %67'si bu üç pazara yoğunlaşmış durumdadır.

Su ürünleri ihracatımızın yöneldiği pazarlar her ne kadar AB ağırlıklı ise de dünyanın her bölgesinde ihracat gerçekleştirilmektedir. 2006 yılı verileri itibariyle Uzak Doğu pazarlarında; Japonya, Güney Kore, Tayvan, Orta Doğu; Lübnan, Cezayir ve Ürdün, Amerika Kıtasında; ABD ve Kanada ihracatımızda önde gelen pazarlar olmuşlardır.

İleriki yıllarda anılan pazarların daha da iyi değerlendirilebileceği ve diğer dünya pazarlarına olan ihracatımızın da beraberinde artırılabilceği düşünülmektedir.

**TABLO (93): Türkiye 'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2012)**

Ülke adı Name of country	İhracat - Export		
	Miktar (Ton) Quantity (Tons)	Değer - Value (TL)	(\$)
İtalya-Italy	9 231	61 689 856	41 024 615
Hollanda - Netherlands	7 825	91 219 781	60 658 353
Almanya - Germany	6 751	54 821 480	36 371 634
Lübnan-Lebanon	4 751	27 515 822	18 317 668
Yunanistan-Greece	4 559	34 157 572	22 757 966
İspanya-Spain	4 287	28 188 730	18 777 681
Japonya-Japan	2 826	68 055 956	44 685 968
Polonya-Poland	2 654	15 061 016	9 988 285
Rusya Federasyonu-Russia	1 795	11 856 366	7 858 431
Fransa-France	1 348	7 881 232	5 274 104

**Kaynak :TUIK**

### 2.7.6. Su Ürünleri İthalatı

Türkiye'de işlenmiş ürünlerin, ithalat içindeki payı yıllar itibariyle giderek artmaktadır. Balık ithalatı Avrupa Birliği ülkelerinden özellikle Hollanda, İngiltere ve Norveç ile bazı Afrika ülkeleri Gana Fildişi sahilleri ve Uzakdoğu ülkelerinden Singapur, Tayland'la yapılmaktadır. İthalatımızda yumuşakça (kalamar, sübye) ve kabuklular (istakoz, karides vb.) ikinci büyük payı oluşturmakta ve toplam ithalatımızın yaklaşık % 6.5'luk bir oranını teşkil etmektedir. İthalat daha çok Avrupa Birliği ve Uzakdoğu ülkelerinden işlenmiş ürünler olarak yapılmaktadır.

İthalatta dondurulmuş ve yarı işlenmiş ürünler önemli bir paya sahiptir. Konserveciliğe hammadde sağlamak amacı ile giderek artan miktarlarda dondurulmuş ton balığı ithal edilmektedir.

Ancak, son yıllarda Avrupa Birliğinin uygulamış olduğu menşei kuralları nedeniyle, dondurulmuş ton balığı ithalatı Avrupa Birliği'ne doğru yönelmiştir.

2004-2012 dönemi değerlendirildiğinde ithalatta ağırlıklı ürün grubunu dondurulmuş balıkların oluşturduğu, bunu yumuşakçaların ve balık filetolarının izlediği görülmektedir. Ürün grubu olarak, 2010 yılında Türkiye'nin su ürünleri ithalatından en yüksek payı %78 ile dondurulmuş balıklar almış ve bunu yumuşakçalar ve balık filetoları izlemiştir. 2004 Yılında 57.694 (Ton) olan ithalatımız 2010 yılında 80,726 (Ton) a ulaşarak, ithalatımız miktara göre son 6 yılda yaklaşık % 30 luk bir artış sağlanmıştır.Türkiye sahip olduğu coğrafi yapı ve iklim koşulları ile

gerek deniz balıkçılığı gerekse tatlı su balıkçılığı ve kültür balıkçılığı yönünden büyük bir potansiyele sahip ülkemizde kaynakların akıllıca ve planlı kullanılması halinde uluslararası rekabet ortamında konumunu güçlendirmesi mümkün olacaktır.

**TABLO 94: 2002-2012\* Yılları Arasında Yapılan Su Ürünleri İthalatı**

Yıllar	Miktar (ton)	₺	TL
2002	22.532	18.754.783	29.392.818
2003	45.606	32.636.120	48.123.816
2004	57.694	54.240.304	77.423.079
2005	47.676	68.558.341	92.425.248
2006	53.563	83.409.842	120.592.605
2007	58.022	96.632.063	126.432.371
2008	63.222	119.768.842	154.343.337
2009	72.705	105.914.621	165.226.808
2010	80.726	133.829.563	200.395.897
2011	65.698	173.886.517	290.826.203
2012	65.394	176.402.894	317.626.975
2013*	67.530	188.068.388	359.490.196
2014*	77.545	198.255.737	435.650.641

Kaynak:Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

**TABLO (95): Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2010)**

Ülke adı Name of country	İthalat - Import		
	Miktar (Ton) Quantity (Tons)	Değer - Value (TL)	(₺)
Norveç-Norway	35 772	117 910 057	78 936 715
Gürcistan-Georgia	12 846	3 331 392	2 209 697
Fas-Morocco	5 990	7 008 254	4 712 937
Fransa-France	5 549	12 567 620	8 393 015
Çin-China	3 950	7 974 862	5 257 507
Hollanda-Netherlands	3 823	3 844 491	2 552 491
İzlanda-Iceland	1 939	11 577 092	7 714 119
Vietnam-Vietnam	1 743	4 121 339	2 712 049
Hindistan-India	1 671	2 940 147	1 960 914
Mayotte-Mayotte	1 222	2 264 824	1 509 531



### ➤ 2.7.7. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi

Ülkemizde su ürünleri işleme sanayi giderek teknolojik gelişmeyi ve değişmeyi kullanmaya ve ülkemiz kaynaklarından gelen birçok su ürününü işlenmiş olarak pazara sunmaya başlamıştır. Su Ürünlerinin büyük bir kısmı taze tüketim olarak sunulmakta, %4'ü balık unu ve yağı fabrikalarında değerlendirilmekte, % 10'u ise insan tüketimine sunulmak üzere su ürünleri işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılmaktadır.

İşleme sanayinde; dondurulmuş içsu ve deniz ürünü, ön pişirilmiş kerevit, ton, hamsi, sardalya, istavrit konservesi, tuzlanmış, salamura edilmiş hamsi, sudak filetosu, tütsülenmiş alabalık, yılan balığı, somon balığı gibi çeşitli ürünler, çeşitli soslar da kullanılarak üretilmektedir. Ülkemizde su ürünleri işleyen ve değerlendiren tesis sayısı giderek artmakta ve bu tesislerde, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, Su Ürünleri Yönetmeliği ve Avrupa Birliği Direktif şartlarının yerine getirilmesi yönünde uyum çalışmaları yürütülmektedir.

**TABLO (100) :Balık Unu ve Yağı Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri Miktarı (Ton)**

Dönemi	Balık Unu Ve Yağ Fabrikalarında İşlenen Su Ürünleri(Ton) *	Değerlendirilemeyen Su Ürünleri(Ton) *
2010	168 073	5 565
2009	90 211	5 715
2008	95 742	3 989
2007	170 000	8 436
2006	60 000	15 843
2005	30 000	3 809
2004	105 000	8 523
2003	120 000	13 253
2002	156 000	1 230
2001	62 755	8 383
2000	71 000	2 309
1999	150 000	7 172
1998	30 000	4 824

**Kaynak: TÜİK**

Son yıllarda ülkemizde özellikle su ürünleri işleme ve değerlendirme sanayinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmeler Avrupa Birliği direktiflerine ve denetimlerine bağlı olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından uygulanan Su Ürünleri Kalite Kontrolü Eylem Planı ile büyük bir ivme kazanmıştır. Bu ivme; av gemileri, yetiştirme çiftlikleri, işleme ve değerlendirme tesisleri ile yan sanayi kuruluşlarının iyileştirme ve modernleştirilmesini sağlamış, kalite ve hijyen açısından günümüz şartlarına uyumunu büyük ölçüde arttırmıştır.

Teknik ve hijyen şartları açısından Avrupa ve dünya standartlarına uyum sağlayan tesis sayısı ise 78'tir. Bu tesislerin 15 tanesi ülkemizde tüketilmeyen ve dış pazarlara ihraç edilen çift kabuklu yumuşakçalar işlenmektedir.

Ton balığı işlenmesine yönelik konserve sayısı 4'tür. İç sularda işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılan en önemli ürün sudak balığıdır. Kültür balıkçılığına paralel olarak başta somon ve alabalık olmak üzere bu ürünlerin füme ve fileto olarak değerlendirilmesine yönelik tesislerde devreye girmiştir.

**TABLO (101) : Su Ürünleri Tüketimi**

Dönemi	Tüketilen Su Ürünleri(Ton)*	Su Ürünleri Üretimi(Ton)**
2010	505 059	653 080
2009	545 368	622 962
2008	555 275	646 310
2007	604 695	772 323
2006	597 738	661 991
2005	520 985	544 773
2004	555 859	644 492
2003	470 131	587 715
2002	466 289	627 847
2001	517 832	594 977
2000	538 764	582 376
1999	503 249	636 824
1998	528 935	543 900

**Kaynak;TÜİK**

## 2.8. TÜRK BOĞAZLARI VE DENİZ EMNİYETİNİN ARTTIRILMASINA YÖNELİK ULUSAL VE ULUSLARARASI FAALİYETLER

### 2.8.1. Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Yürütülen Faaliyetler

#### ✚ Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İlave Trafik Gözetleme İstasyonları

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması ile bölgedeki deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi ve meydana gelebilecek deniz kazası risklerinin azaltılması amacıyla Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır. Bununla birlikte, her iki Boğazın yanı sıra Marmara Denizi'nde devam eden trafik ayırım şeridindeki gemi trafiğinin izlenebilmesi amacıyla 02 Temmuz 2008 tarihinde Marmara Denizi'nin 3 adet Trafik Gözetleme İstasyonu (TGI) (Armutlu TGI, Bozcaada TGI ve Şarköy TGI) ilavesi sisteme dahil edilmiştir. Marmara Denizi'nin ana sisteme entegre olmasıyla Marmara Denizi'ndeki Trafik Ayırım Düzeni içinde kalan alanın tamamı ve Bozcaada'nın Batı ve Güneybatı istikametinde kalan 20 deniz mili alan kapsamıştır. Böylece Ege Denizi'nden Karadeniz'e kadar kesintisiz izleme imkanı sağlanmıştır.



#### ✚ TBGTH Sistem Yükseltmesi ve İlavesi Çalışması

Söz konusu sistemin kesintisiz ve yüksek kullanılabilirlik oranıyla işletilmesinin sürdürülmesi için bilgi işlem alt sistemi donanımı ve yazılımlarının

yenilenmesi/yükseltilmesi, ihtiyaç duyulan uygulamalar ve ilave teçhizat ile işletimsel ve yönetsel özelliklerin sisteme kazandırılması amacıyla sistemin yükseltilmesine ihtiyaç duyulmuş olup, bu doğrultuda çalışmalara devam edilmektedir.

### ✚ Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi

Bakanlığımızca kurulum çalışmaları devam etmekte olan Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi kapsamında, gemi trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, tehlikeli yüklerin büyük bir kısmının elleçlendiği, yolcu taşımacılığının yapıldığı İzmit, İzmir, İskenderun ve Mersin bölgelerinde seyir emniyetinin artırılması amacıyla Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Sistemleri ile İdare bünyesinde Ankara'da tek bir ülke resminin oluşturulduğu Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GYM) kurulması planlanmıştır.

Bölgesel GTH Sistemleri ile; deniz trafik emniyeti ve verimliliğinin artırılması ve deniz çevresinin korunması amacıyla gemilerle etkileşim içinde, gemi trafik hareketlerinin izlenmesi, düzenlenmesi, organize edilmesi ve yönetilmesi ile bölgesel GTH alanlarının bir bölümü ya da tamamında bilgi, seyir yardımı ve trafik organizasyonu hizmetlerinden bir veya birkaçının sağlanması amaçlanmaktadır.

Bölgesel GTH Sistemleri 24 adet Trafik Gözetleme İstasyonu ve 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinden oluşmaktadır.



İzmir GTH Sistemi

Ankara'da kurulacak olan Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GYM) ile;

- Bölgesel GTH Merkezlerinde (İstanbul GTHM, Çanakkale GTHM, İzmit GTHM, İzmir GTHM, Mersin GTHM) oluşan deniz resimlerinin birleştirilmesi ve diğer sistemlerle (LRIT, OTS, e-denizcilik yazılımları) entegre edilmesi sureti ile tek bir ülke resminin oluşturulması,
- Ülke genelindeki tüm limanların, daha verimli ve emniyetli kullanılabilmesi amacıyla bu limanlardaki gemi ve yük hareketlerinin (varış öncesi ilk bildirimlerinden, liman alanını terk edene kadar yapacakları tüm hareket ve operasyonların) izlenip takip edilebilmesi,



İzmit GTH Sistemi



Mersin-İskenderun GTH Sistemi

- Pilot olarak seçilen İzmit Körfezindeki petrol kirliliğinin takibi,
- Olağanüstü durumlarda kriz yönetimi (SAR),
- Sistemdeki tüm limanların ve sisteme dâhil olan diğer kullanıcıların sistemin bir parçası olarak bilgi almalarının yanı sıra sisteme bilgi girişi de yapabilmeleri,
- Üst düzey yetkililerin, ülke resminin tamamını veya belirli bir kısmını görev mahallerinden izlemesi ve yönetmesi sağlanacak olup,

Liman Başkanlıkları, GTH'ler, Acenteler, Liman Tesisleri, Kılavuzluk Teşkilatları, Römorkör Teşkilatları gibi tüm kuruluşlar GTYM'ye veri gönderip, veri alacak ve birçok işlemlerini GTYM üzerinden gerçekleştireceklerdir.

Bununla birlikte, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı gibi kurumlar ise ihtiyaç duyacakları konularla ilgili GTYM'ye veri gönderip, veri alabilecekler ve GTYM üzerinden işlem yapabileceklerdir.

GTYM veritabanı, iyi tanımlanmış arayüzler (well defined interface) ve açık mimari esasına göre kurulmuş yapısı ile harici sistemlerden gelen bilgileri alacak ve harici sistemlere bilgi aktaracak şekilde tasarlanmıştır. Bu maksatla sistem;

- Harici mesajları alabilecek/mesaj üretebilecek,
- İşleyebilecek,
- Kayıt edebilecek,
- Yeni mesajlar eklenebilecek,
- Diğer veritabanı tabloları ile ilişkilendirebilecektir.



Proje kapsamında yer alan İzmit ve İzmir GTH Sistemleri kurulumları tamamlanarak işletilmek üzere Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından İzmit GTH Sistemi 15 Mayıs 2015 tarihinde işletme denemelerine ve pasif izleme olarak adlandırılan döneme başlamış, İzmir GTH Sisteminin operasyona alınması için çalışmalar devam etmektedir. Mersin GTH Sistemi kurulumun tamamlanması için 08 Haziran 2015'te yüklenici firmaya teslim edilmiş olup, Ankara GTYM yazılım geliştirme ve kurulum çalışmaları ise devam etmektedir.

#### Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)

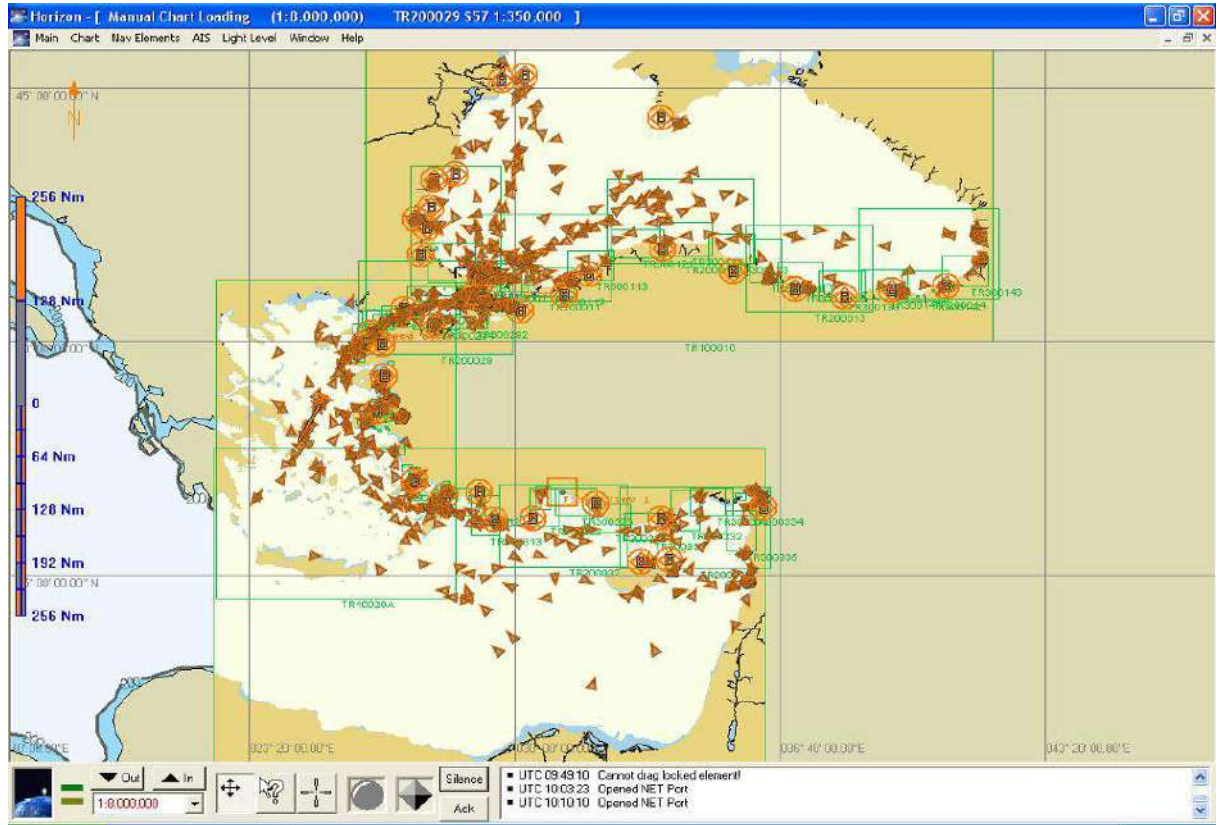
Türkiye kıyılarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak, deniz kazalarının meydana gelme riskini azaltmak ve deniz trafiğini anlık olarak izleyebilmek amacıyla 09 Temmuz 2007 tarihinde Otomatik Tanımlama Sistemi Ana

Merkezi hizmete açılmıştır. Tüm Türkiye kıyılarına tesis edilmiş olan OTS Baz İstasyonları vasıtası ile gemilerin otomatik olarak sorgulanması yapılabildiğinden, çevre denizlerimizde seyreden gemilerin etkin denetimi de mümkün hale gelmiştir.

OTS'nin seyir emniyetine sağladığı olumlu katkının yanında, 8000 km. den fazla kıyı şeridinde sahip olan ülkemiz sahillerinin milli ve uluslararası yükümlülükler çerçevesinde etkin bir şekilde takip edilebilmesi için bu sistem teknolojik olarak günümüz koşullarında en iyi çözüm olarak değerlendirilmektedir. OTS sisteminin teknik özellikleri Resolution 1371'de ITU tarafından tespit edilmiş olup, bu sirkülerde söz konusu sisteme ilişkin tüm teknik detaylar açık şekilde verilmiştir.

OTS sisteminde kullanılacak VHF Kanalları IMO tarafından 87 ve 88. kanallar olarak belirlenmiştir. Daha önce duplex özellikte olan VHF 87. ve 88. kanalların bir ayakları kullanılarak bu kanallar simplex'e dönüştürülmüştür. Bu kanalların frekansları 161,975 MHz ve 162,025 MHz'dir.

### Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) Kapsama Alanı



Sistem genel mimari olarak 4 temel birimden meydana gelmektedir. Bunlar:

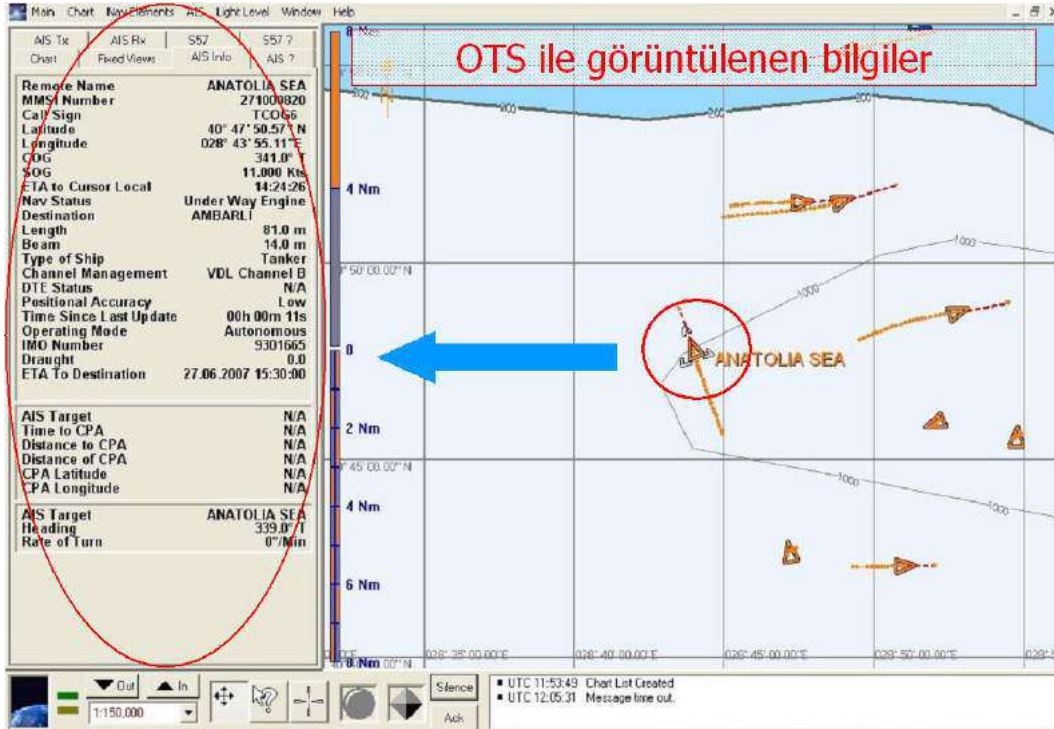
- ✓ OTS Baz İstasyonları (Sahilde konuşlu olan ve gemilerden bilgilerin otomatik olarak alındığı istasyonlar)
- ✓ OTS Ana Merkezi (Tüm OTS Baz İstasyonlarından gelen bilgilerin toplandığı, görüntülediği ve işlendiği merkez)
- ✓ OTS Gemi Terminalleri (Gemilerin belirli bir faaliyet takvimine göre donatılacakları terminaller)

- ✓ OTS Kullanıcı Merkezleri (OTS Ana Merkezine irtibatlandırılarak OTS bilgilerini alan kurum ve kuruluşlar)

OTS Ana Merkezi, tüm sahil baz istasyonlarından gelen verilerin toplandığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü gibi ilgili kurum ve kuruluşlara Networks altyapısı üzerinden aktarılan birimdir. Bahse konu birimde elektronik harita görüntüleme sistemi ve bu sistem üzerinde çalışan OTS yazılımı ve sayısal haritalar aracılığı ile, OTS Baz istasyonlarının kapsama sahasına giren ve bu terminallere sahip tüm gemiler OTS Ana Merkezinden gerçek zamana yakın olarak (2-6 saniye gecikme ile) takip edilebilmektedir.

Gemi-kara arasında kullanılacak olan OTS Baz İstasyonlarının etkin bir kaplama alanına sahip olabilmesi için sistem altyapısının yüksek bir mahalde tesis edilmiş olması son derece önemlidir. Söz konusu sistem VHF bandında çalıştığı için, gemi-kara arasındaki muhaberede antenlerin optik olarak birbirini görmesi esastır. Karada tesis edilmiş OTS Baz İstasyonları yeterli yükseklikte bulunmadığı takdirde, özellikle girintili çıkıntılı sahil şeridindeki muhaberenin aksaksız gerçekleştirilmesi son derece güçtür.

Gemilerdeki OTS terminallerinin sahildeki baz ve kontrol istasyonlarına gönderebileceği ve sahildeki istasyonlar vasıtasıyla ilgili kurum ve kuruluşlara aktarılacak bilgiler aşağıdaki başlıklar ve maddeleri halinde özetlenmiştir



## OTS ile Görüntülenen Bilgiler

### Statik Bilgiler

MMSI numarası

IMO (International Maritime Organization) numarası



Geminin adı ve çağrı adı  
Geminin tipi  
Geminin uzunluğu ve genişliği  
Geminin tonajı  
Gemideki AIS terminalinin anten konumu

### **Dinamik Bilgiler**

Geminin konumu  
Zaman  
Yere göre rotası (hakiki rota)  
Yere göre hızı  
Nispi rotası  
Durumu (seyirde, demir atmış, vb.)  
Dönüş oranı

### **Seyir ile İlgili Bilgiler**

Geminin draftı  
Taşıdığı yük  
Gittiği liman ve ETA'sı (limana tahmini varış zamanı)  
Gemilerin Gerekli Görebilecekleri Diğer Bilgileri;  
Geminin seyre başladığı liman  
Geminin gittiği liman  
Geminin seyre çıktığı zaman  
Gemi demir attıysa demirlendiği konumu  
Demirleme amacı  
Gerekli diğer bilgiler

OTS sayesinde gemi ile sahil istasyonları arasında text mesajlarının iletimi de mümkündür. Bu sayede resmi ve özel içerikli mesajların mevcut sistem altyapısı kullanılarak gönderilip alınabilmesi mümkündür.

OTS ile ilgili en önemli hususlardan biri de, geminin herhangi bir acil duruma düşmesi durumunda (yangın, çatışma, karaya oturma, kaza vb.) bunu ivedilikle sahildeki istasyonlara bildirebilmesi ve sahildeki istasyonlar tarafından da geminin mevkisi bilindiğinden çok kısa sürede olaya müdahale edilebilmesidir.

OTS, sahildeki altyapısı açısından açık bir mimariye sahip olup, Networks teknoloji sayesinde toplanan bilgilerin belirli yetkiler çerçevesinde istenilen kurum ve kuruluşlarla gerektiğinde sivil firmalara aktarılma olanağı bulunmaktadır. Bu özelliği nedeniyle OTS'den ticari olarak da yararlanılması ve gelir elde edilmesi mümkündür.

Sonuç olarak standartları ve gemilere tesis edilmesiyle ilgili faaliyet takvimi Türkiye'nin de üyesi olduğu IMO tarafından karara bağlanan OTS, teknik açıdan denizcilik sektöründe ülkemizde faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar ile sivil firmaların ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde tasarlanmış bir sistemdir.

Denize kıyısı olan ülkemizin çevre denizlerde ve boğaz, iç sular gibi dar sularda seyir halinde bulunan gemileri sorgulamada, bu gemilerin kimlikleri, hızları, pozisyonları vb. bilgilerini otomatik olarak almada kullanabilecekleri OTS'nin, ülke güvenliği açısından ilgili kurum ve kuruluşlarca etkin şekilde kullanılması mümkündür.

Özellikle denizlerdeki arama kurtarma faaliyetleri, kaçakçılıkla mücadele, deniz kirliliğinin önlenmesi gibi görev ve faaliyetlerini etkin ve ekonomik bir şekilde yürütebilmesi açısından denizdeki sivil gemilerin gerçek zamanlı olarak takip edilmesi zaruri bir ihtiyaç olarak değerlendirilmektedir. OTS ile;

- ✓ Ülkemiz kıyılarının daha güvenli ve seyir açısından daha emniyetli olması,
- ✓ Deniz kazalarının önlenmesi ve deniz kazalarına acil müdahaleye katkıda bulunulabilmesi,
- ✓ Arama ve Kurtarma faaliyetlerinde daha etkin olunabilmesi,
- ✓ Kaçakçılık ve yasadışı göçün önlenmesi,
- ✓ Balıkçılık faaliyetlerinin kontrol altına alınabilmesi,

gibi birçok amaca ulaşım sağlanmıştır.

### OTS Klas-B CS

Ülkemiz kıyılarında seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin artırılması amacıyla oluşturulan OTS'nin sağladığı tüm imkanlardan azami ölçüde faydalanılması yine en önemli amaçlarımız arasında yer almaktadır. Bu sistem ile OTS cihazı takılı olan tüm gemileri ve deniz araçlarını izleme imkanı elde edilebilmektedir. SOLAS'a tabi olmayan gemi ve deniz araçlarının da takip edilmesi gerektiği IMO toplantılarında gündeme getirilmekte, ancak IMO tarafından bu gemilere zorunlu kural getirilemediğinden, bu konuda üye devletlerin kendileri düzenlemeler yapmaktadırlar. Yine, AB tarafından balıkçı gemilerinin uydudan takibine yönelik 2244/2003 sayılı direktifle düzenlemeler yapılmış, uydudan takibin çok pahalı olması nedeniyle 15 metre ve üzeri balıkçı gemilerinin de OTS cihazını bulundurmaları yönünde çalışmalar başlatılmıştır. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (Safety Of Life At Sea – SOLAS) kapsamındaki gemiler tarafından kullanılan OTS Klas-A cihazı ile birlikte özellikleri biraz daha daraltılmış olan ve SOLAS kapsamı dışındaki gemiler tarafından kullanılacak olan OTS Klas-B cihazı üretim ve standardizasyon çalışmaları uluslararası anlamda başlatılmıştır. Türkiye'de OTS Klas-B cihazının üretimini teşvik etmek amacıyla 2005 yılında çalışmalara başlanılmış ve ulusal ek fonksiyonları da içeren OTS Klas-B CS cihazının üretim çalışmaları tamamlanmıştır. OTS Klas-B CS cihazının hangi tip ve boydaki gemilere takılacağına ve sağlaması gereken özelliklere ilişkin usul ve esasları düzenleyen tebliğ 11/09/2007 tarih ve 26640 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.





- **OTS Yükseltmesi ve İlavesi Çalışması**

Söz konusu sistemin kesintisiz ve yüksek kullanılabilirlik oranıyla işletilmesinin sürdürülmesi için bilgi işlem alt sistemi donanımı ve yazılımlarının yenilenmesi/yükseltilmesi, ihtiyaç duyulan uygulamalar ve ilave teçhizat ile işletimsel ve yönetsel özelliklerin sisteme kazandırılması amacıyla sistemin yükseltilmesine ihtiyaç duyulmuş olup, bu doğrultuda çalışmalara devam edilmektedir.

- ✚ **Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve Takibi Sistemi ( LRIT) Sistemi**

11 Eylül 2001 tarihinde A.B.D.'de yaşanan terör eylemleri sonrasında deniz güvenliğinin en öncelikli konulardan biri haline gelmesi ve AIS'in kıyıdan itibaren belirli bir bölgede seyreden gemilerin izlenmesine imkan vermesi üzerine IMO'da başlatılan çalışmalarda, gemilerin daha uzak mesafelerde de (AIS kapsamı dışında) izlenmesinin gerekliliğinin kabul edilmesi ve teröristlerin deniz yoluyla yapılan taşımacılığı hedef alması nedenleriyle IMO tarafından "Uzak Mesafelerde Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (Long Range Identification and Tracking - LRIT)" oluşturulmaya başlanmıştır.

Gemilerin uydular aracılığıyla uzak mesafelerde izlenebilmesi için planlanan bu sisteme yönelik IMO'nun Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) tarafından yürütülen yoğun çalışmalar en nihayetinde Mayıs ayında düzenlenen 81 nci Dönem Toplantısında COMSAR Alt Komitesi tarafından geliştirilen LRIT performans standartları ve işlevsel gereklilikleri üzerinde çalışılıp tamamlanarak LRIT Sistemi kabul edilmiştir. Böylece uluslararası sefer yapan aşağıdaki gemiler izlenebilmektedir.

- ✓ Yüksek-hızlı yolcu tekneleri dahil yolcu gemileri
- ✓ Yüksek-hızlı tekneler dahil 300 GT ve üstü yük gemileri
- ✓ Mobil Açık deniz sondaj birimleri

IMO üyesi ülkeler güvenlik ve IMO tarafından üzerinde mutabık kalınan diğer konulara yönelik olarak gemilere ilişkin uzak mesafelerde tanımlama ve izleme

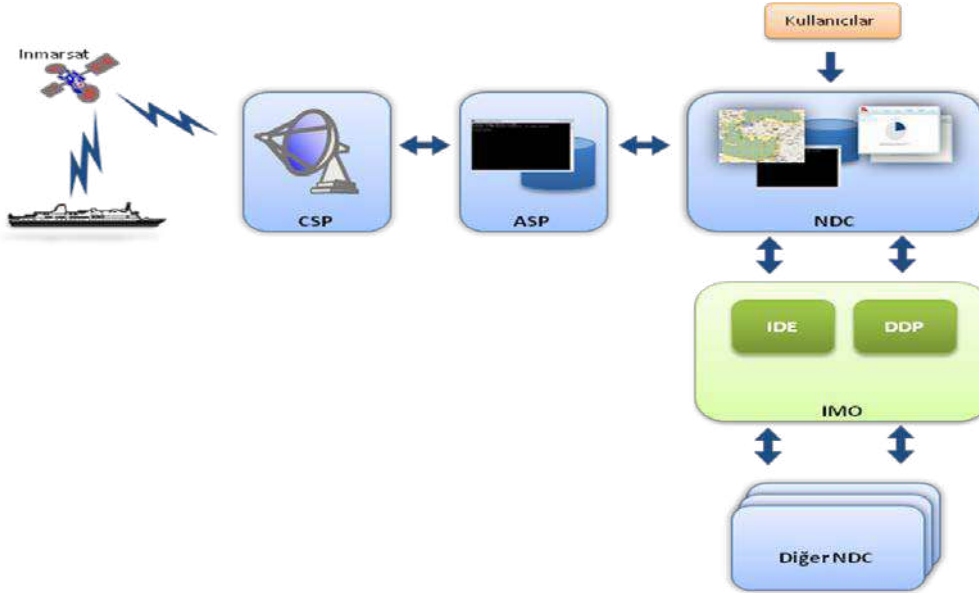
bilgisini alabilecek olup, ülkelerin bayrak, liman ve kıyı devleti olarak sorumlulukları tanımlanmıştır.

LRIT sayesinde Ülkeler, IMO tarafından belirlenmiş kurallar çevresinde;

- ✓ Bayrağını taşıyan gemileri
- ✓ Limanına giren ve çıkan gemileri
- ✓ Kıyısından 1000 mile kadar mesafeden geçen gemileri
- ✓ Arama kurtarma maksadıyla gemi veya gemileri

sorgulayabilmektedir.

LRIT Sistemi INMARSAT Uyduları kullanılarak faaliyet göstermekte olup, talep edilen LRIT bilgilerinin maliyeti tamamen bilgiyi talep eden Taraf Devletlerce karşılanmakta ve gemilere herhangi bir maliyet getirilmemektedir. Taraf Devletlerin Arama ve Kurtarma Hizmetlerini sunan birimleri, LRIT bilgisini Arama ve Kurtarma amaçlı olarak ücret ödemededen alabilmektedir..



### LRIT Çalışma Prensipli

Her İdare kendi bayrağı altında bulunan gemilerin LRIT bilgisini verecekleri LRIT Veri Merkezinin(NDC-National Data Centre) seçimine karar verecektir. Her idare kendi bayrağı altında bulunan ve LRIT bilgisi vermek üzere belirlenmiş gemilere ilişkin aşağıdaki bilgileri seçtiği LRIT Veri Merkezine bildirmekte ve bu bilgileri güncel olarak tutmaktadır.

- ✓ Gemi adı
- ✓ IMO numarası
- ✓ Çağrı işareti ve
- ✓ MMSI numarası

Gemiler sadece İdareleri tarafından belirlenen LRIT Veri Merkezine LRIT bilgisini göndermektedir.

SOLAS Bölüm V, Kural 19/1 gereği; uluslararası sefer yapan 300 GT ve üzerindeki tüm yük gemileri, yolcu gemileri, yüksek hızlı tekneler ile açık deniz sondaj birimleri LRIT ile donatılmakla yükümlüdür. Bu kapsamda, 31 Aralık 2008 tarihinden sonra inşa edilen gemiler bu sisteme doğrudan, 31 Aralık 2008 tarihinden önce inşa edilen gemiler ise 01 Temmuz 2009 tarihinden sonraki ilk radyo sörveyine kadar aşamalı olarak bu sisteme uyum sağlamakla yükümlü kılınmışlardır.

### **LRIT Mevcut Durum**

LRIT Sistemi projesinde, küresel olarak 30.09.2009 tarihi itibarıyla veri paylaşımına başlanmıştır. Ülkemizin Ulusal LRIT Veri Merkezi TÜRKSAT A.Ş. tarafından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı Telsiz İşletme Müdürlüğü'nün fiziksel ortamında kurulmuştur. Bu kapsamda, bahse konu sistem üzerinden takip edilecek olan Türk bayraklı gemilere LRIT uyum testi yapacak firmalar yetkilendirilmiş olup, Türk bayraklı gemilerin tamamının testleri tamamlanmış ve bu gemiler belgelendirilmiştir.

Ülkemizin Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT küresel sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 08/03/2010 tarihi itibarıyla başarıyla geçmiştir.

LRIT sistemi ile, Türk Bayraklı gemilerin dünyanın her yerinde takibi, yabancı bayraklı gemilerin ise kıyılarımızdan 1000 deniz miline kadar takibi mümkün hale gelmiştir.

### **✚ Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM)**

### **✚ COSPAS-SARSAT Sistemi**

COSPAS-SARSAT sistemi, bir kaza yapan ve bu durumu 406 MHz frekansı üzerinden gönderdikleri sinyallerle bildiren gemi, uçak veya şahısların kazaya uğradıkları noktanın COSPAS ve SARSAT uyduları aracılığıyla tespit edilmesini ve gerekli arama kurtarma işleminin bir an önce başlatılmasını sağlayan uluslararası bir sistemdir .

COSPAS-SARSAT sistemi, uzay kesimi ve yer kesimi olmak üzere ikiye ayrılır;

Uzay kesimi COSPAS, SARSAT ve Geosenkron uydularından oluşur.

Yer kesimi, tehlike sinyalini gönderen vericiler/beaconlar (EPIRB, ELT, PLB), LUT'lar (Local User Terminal – Kullanıcı Yer İstasyonu), MCC (Mission Control Centre – Görev Kontrol Merkezi) ve RCC'lerden (Rescue Coordination Centre – Kurtarma Koordinasyon Merkezi) oluşur.

Sistemin işleyişi kısaca şöyledir; kaza anında beacon tarafından her yöne tehlike sinyali gönderilir, bu sinyal uydular tarafından alınır ve yeryüzüne gönderilir.

Uydulardan gönderilen bu sinyaller LUT'lar tarafından alınır; kimlik, yer tespit bilgisi ve diğer bilgilerle birlikte MCC'ye yansıtılır. MCC, LUT'lardan gelen bu sinyalleri toplar, değerlendirir, gerekli bilgileri (konum, kimlik) ayıklar ve ilgili RCC'ye bu bilgileri aktarır. RCC aldığı bilgiler doğrultusunda gerekli arama kurtarma işlemini gerçekleştirir.



Her ülkenin, istediği kadar LUT'ı olabilir, ama birden fazla MCC'si olamaz.

### **Sistemin Tarihçesi:**

- 1979: Kurucu devletler ABD, Kanada, Fransa, SSCB (Rusya) tarafından ilk çalışmalar başladı
- 1982: İlk kurtarma (Kanada'da)
- 1985: Sistemin faaliyete geçmesi
- 1988: Cospas-Sarsat Programı Anlaşması
- 1993: 300 tonun üzerindeki gemilerin Cospas-Sarsat vericisi taşıması zorunluluğu
- 1997: Geosenkron uyduların sisteme katılması
- 2009: 121,5 ve 243 MHz frekanslarının sistem içerisinde işlenmesinin sonlandırılması

### **Türkiye'de Cospas-Sarsat Sistemi**

Türkiye 11 Haziran 2005 itibari ile Cospas-Sarsat Sistemine Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke statüsüyle resmen üye olmuştur. Türk Görev Kontrol Merkezi (TRMCC) 17 Ocak 2006 tarihinde Tam Operasyonel Kabiliyeti (FOC) yeterliliği kazanmış ve bu tarihten itibaren resmen hizmet vermeye başlamıştır. 01 Haziran 2006 tarihinde İran, Irak ve Afganistan SPOC ülke statüsüyle TRMCC sorumluluğu

altına geçmiştir. 01 Eylül 2014 tarihinden itibaren Gürcistan da TRMCC sorumluluğuna geçmiştir.

Sistem ülkemizde 3 LUT, 1 MCC ve 4 RCC olarak hizmet vermektedir.

2 Adet LEOLUT ve 1 Adet GEOLUT Ünitesi  
Esenboğa Havalimanı bölgesine kurulmuştur.

### LEOLUT



Yeryüzü alıcı istasyonudur. Uyduları takip ederek uydulardan gelen kaza sinyallerini alır (406 MHz) ve sinyalleri enterferanstan ayırarak Doppler eğrilerini belirler. Doppler eğrileri vasıtasıyla uydu konumlarını hesaplayarak kazaların yerlerini belirler (A&B çözümleri). Kaza uyarı cihazı parametrelerini belirler ve kaza konum bilgilerini ve cihaz parametrelerini MCC' ye gönderir.

### GEOLUT



Yeryüzü alıcı istasyonudur. Sabit bir Geosenkron uydusunu takip ederek uydudan gelen kaza sinyallerini (406 MHz) ve şayet girilmişse konum verisini alır, kaza uyarı cihazının gerçek frekansını belirler ve cihaz parametrelerini MCC' ye gönderir.

### Türk Görev Kontrol Merkezi (TRMCC)

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezine kurulmuştur.

LUT operasyonlarını takip ve kontrol eder. LUT'lardan ve diğer MCC'lerden gelen verileri analiz eder ve filtreler. İşlenmiş bu verileri ilgili RCC'lere ve gerekiyorsa diğer MCC'lere gönderir. Diğer MCC'lerle haberleşmenin 24 saat kesintisiz olmasını sağlar.



#### **4 Adet RCC Ünitesi:**

- 1 Adet UDHB Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezine
- 1 Adet Sahil Güvenlik Komutanlığına
- 1 Adet Atatürk Havalimanına
- 1 Adet Esenboğa Havalimanına kurulmuştur.



#### **MEOSAR SİSTEMİ**

COSPAS-SARSAT Sisteminin bir sonraki nesli olarak da bilinen MEOSAR sistemi (*Medium-Altitude Earth Orbiting Satellite System for Search and Rescue/Orta İrtifa Kutupsal Yörüngeli Uydu Arama Kurtarma Sistemi*); COSPAS-SARSAT Sistemi kapsamında kullanılması planlanan orta irtifada (20.000 km) yer alacak olan MEO uyduları ile hayata geçirilecektir.



MEO uyduları mevcut LEO uydulara nazaran daha büyük footprint (ayak izi) oluşturacak şekilde hareket ederek, küresel bir kapsama alanı sağlamakta ve bir LUT'ın birden fazla MEO uydusunu aynı anda izleyebilmesini sağlayarak beacon konumunu mevcut sisteme oranla çok daha hızlı ve hassas bir şekilde tespit edebilmesine olanak sağlamaktadır.



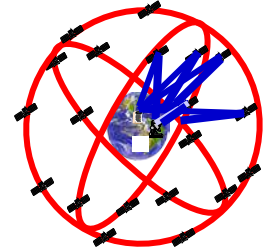
MEOSAR sisteminin ülkemize kazandırılması amacıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile yapılan ortak çalışmalar neticesinde alım aşamasına geçilmiş olup, Ağustos 2010 içerisinde kurulum tamamlanmıştır. Ülkemiz bu sistemi kuran 6. ülke konumundadır.

**MEOSAR sisteminin kurulumundan itibaren tüm uluslararası sistem testlerine ülkemiz katılmış olup, bu testlerden 2 tanesi uluslararası düzeyde ülkemizin koordinasyonunda yapılmıştır.**

MEOSAR sistemiyle birlikte, halihazırdaki COSPAS-SARSAT sistemi genişletilmiş ve önümüzdeki onyıllar için sistem modernize edilmiş olacaktır. MEOSAR Sisteminin tam devreye girmesiyle birlikte;

Tüm dünya 24 saat boyunca kapsama altında olacak,

- Dünya üzerindeki herhangi bir nokta aynı anda birden fazla uydu tarafından görülebilecek,
- Tek bir sinyalde bile konum tespiti yapılabilecek,
- Mevcut sistemdeki doppler kayması hesaplaması nedeniyle üretilen A ve B tespitleri yerine sadece çözülmüş tek bir tespit olacaktır.
- Hareket halindeki bir beaconın tespiti ve takibi mümkün olacaktır.



MEOSAR Sistemi kapsamında ABD (GPS/DASS), Avrupa Birliği (GALILEO) ve Rusya (GLONASS) tarafından uydular fırlatılmakta olup (*Sistem tam olarak faaliyete geçtiğinde yaklaşık 80 adet uydunun kullanılması planlanmaktadır*) bu uydular yardımıyla analiz amaçlı veriler MEOLUT'larını kuran ülkeler tarafından toplanmaya başlanmıştır.

MEOSAR Sisteminin 2010'ların sonuna doğru tamamen COSPAS-SARSAT sisteminin yerine geçmesi öngörülmektedir.

#### ➤ **Elektronik Seyir Haritası (ENC)**

ENC'ler (Electronic Navigational Charts), uluslararası hidrografi örgütü (IHO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından, seyirde kullanılan klasik yöntemlere alternatif olarak geliştirilmiştir. ENC'ler, gemilerin köprü üstünde planlamayı kolaylaştıracak, zaman ve personel tasarrufu sağlayacak, doğru, hassas ve güvenilir olacak ve maliyetleri düşüreceklerdir. Bu çerçevede, kağıt harita yerine bilgisayar ekranında görüntülenebilen elektronik haritaların kullanılması için standartlar ve kriterleri belirlenmiştir. Hedef denizcilerin kağıt ortamda alışık olduğu standart ve güvenilirlikten vazgeçilmeksizin, seyir emniyetini artırmaktır.

➤ **Raster Seyir Haritası(Raster Navigationa IChart– RNC)**

RNC'ER, IHO RNC üretim talimatına uygun olarak üretilen kâğıt haritaların taranmış sayısal kopyalarıdır. Sadece yetkili kurum veya ulusal hidrografi daireleri tarafından üretilip, yayınlanabilirler.

➤ **Elektronik Harita Gösterim Ve Bilgi Sistemi (Electronic Chart Display and Information System - ECDIS)**

ECDIS, denizcinin planlama ve emniyetli seyir ihtiyaçlarına cevap vermek üzere elektronik haritayı, seyir uydu sistemlerinden aldığı konum bilgisiyle gösterebilen, kendisine bağlanan seyir yardımcılarında elde ettiği veriyi ekran üzerinde sergileyebilen bir seyir bilgi sistemidir. SOLAS Sözleşmesi gereği 01.01.2012'den sonra yeni inşa edilecek, 3000 grt üstü tankerler ile 500 grt üstü yolcu gemilerinde mecbur tutulacaktır.

## 2.8.2. Türk Boğazları İstatistikleri



## 2.8.2. Türk Boğazları İstatistikleri

**TABLO: (103 ): İstanbul Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve aylara Göre Dağılımı (2015)**

TİPİ	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	TOPLAM
Barç (Barge / Barge Carrier)	0	0	1	1	0	0	2	2	6	0	0	1	17
Dökme Yük Gemisi (Bulk Carrier)	581	567	561	571	565	555	616	724	699	709	646	691	7.485
Çimento Gemisi (Cement Carrier)	0	0	0	0	0	2	0	2	4	0	0	0	8
Konteyner Gemisi (Container Ship)	244	207	264	226	240	223	198	210	204	215	196	237	2.664
Feribot (Ferry)	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Genel Kargo Gemisi (General Cargo Ship)	1.768	1.686	1.880	1.826	1.978	1.932	1.933	1.777	1.750	1.906	2.022	1.954	22.412
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi (Livestock Carrier)	25	23	18	42	41	41	42	44	46	32	38	42	434
Savaş Gemisi (Naval)	14	17	23	15	27	25	29	31	32	46	26	33	318
Yolcu Gemisi (Passenger Ship)	25	24	26	39	38	38	40	47	46	51	38	32	444
Frigorifik Gemi (Refrigerated Cargo Carrier)	1	3	2				2	2	2	5	4	3	24
Ro-ro Gemi (Roll on Roll of Vessel)	23	27	35	32	43	40	38	22	25	41	29	22	377
Türü Belirtilmemiş Tanker (Other Tanker, TTA)	527	460	558	491	509	493	505	435	426	451	463	507	5.825
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker (Chemical Tanker, TCH)	130	144	157	146	115	135	125	118	103	132	123	148	1.576
Gaz Tankeri (Liquefied Petroleum Gas/Natural Gas Tanker, LPG/LNG)	113	123	150	92	108	102	89	79	97	98	84	97	1.232
Römorkör (Tug)	10	11	29	25	44	33	31	34	16	15	15	19	282
Araç Taşıyan Gemi (Vehicle Carrier)	6	4		1	1			3	2				17
Diğer (Other)	32	24	42	33	52	47	61	34	23	44	19	16	427
<b>Toplam / Total</b>	<b>3.499</b>	<b>3.320</b>	<b>3.748</b>	<b>3.540</b>	<b>3.761</b>	<b>3.666</b>	<b>3.711</b>	<b>3.564</b>	<b>3.481</b>	<b>3.749</b>	<b>3.703</b>	<b>3.802</b>	<b>43.544</b>

**TABLO (104) : Çanakkale Boğazından Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine ve aylara Göre Dağılımı (2015)**

TİPİ	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	TOPLAM
Barç (Barge / Barge Carrier)	1	0	4	1	6	5	0	2	7	4	3	1	34
Dökme Yük Gemisi (Bulk Carrier)	591	575	587	580	575	578	636	748	735	732	662	715	7.714
Çimento Gemisi (Cement Carrier)	1	2		1									4
Konteyner Gemisi (Container Ship)	329	334	388	378	392	364	337	341	343	372	359	409	4.346
Feribot (Ferry)		3	2	3	1	0	0	1	3	1	0		14
Genel Kargo Gemisi (General Cargo Ship)	1.195	1.152	1.355	1.309	1.375	1.400	1.304	1.428	1.357	1.459	1.422	1.526	16.282
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi (Livestock Carrier)	28	26	20	38	46	48	46	47	56	37	39	47	478
Savaş Gemisi (Naval)	14	17	23	19	32	25	34	30	34	49	26	38	341
Yolcu Gemisi (Passenger Ship)	11	7	13	90	102	103	104	92	124	108	26	3	783
Frigorifik Gemi (Refrigerated Cargo Carrier)	7	7	5	2	10	4	8	11	9	8	13	7	91
Ro-ro Gemi (Roll on Roll of Vessel)	163	163	213	208	213	209	200	183	205	209	200	207	2.373
Türü Belirtilmemiş Tanker (Other Tanker, TTA)	513	486	563	505	510	526	484	469	487	478	462	526	6.009
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker (Chemical Tanker, TCH)	177	178	216	214	191	196	214	206	195	244	202	246	2.479
Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker (Liquefied Natural Gas Tanker, LNG)	11	11	11	12	11	7	8	6	9	7	12	16	121
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker (Liquefied Petroleum Gas Tanker, LPG)	63	103	110	72	75	77	64	59	71	67	73	81	915
Römorkör (Tug)	24	13	24	32	42	22	31	39	26	22	28	25	328
Araç Taşıyan Gemi (Vehicle Carrier)	26	40	30	33	33	33	35	26	35	45	36	43	415
Diğer (Other)	18	15	37	32	47	58	71	50	45	63	31	36	503
<b>Toplam / Total</b>	<b>3.172</b>	<b>3.132</b>	<b>3.601</b>	<b>3.529</b>	<b>3.661</b>	<b>3.655</b>	<b>3.576</b>	<b>3.738</b>	<b>3.741</b>	<b>3.905</b>	<b>3.594</b>	<b>3.926</b>	<b>43.230</b>

**TABLO (105) : Uluslararası Gemi Tipi Kodları**

Gemi Tipleri		
BBU(B/C) -	Bulk	Dökme Yük
BOR	Ore Carrier	Maden Cevheri Taşıyıcı
CHS		
DDR	Dredger	Tarak Gemisi
FFS	Fishing	Balıkçı Gemisi

GGC(K/Y)	General Cargo	Genel Kargo
GRF(REEEF.)	Ref	
LPG	Liquefied Gas Tanker	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
MLV(L-S)	Livestock Carrier	Canlı Hayvan Taşıyıcı
MPR(YOLCU)	Passenger	Yolcu Gemileri
MVC		
NAV	Navy	Askeri Gemiler
OFY	Ferry	Araba Taşıyıcı Gemiler
OSY	Supply Ship	Tedarik Gemisi
OTH		
RRE	Research Ship	Araştırma Gemisi
TCH	Chemical Tank	Kimyasal Madde Tankerleri
TTA	Tank	Tank
UCC	Container Carrier	Konteyner Taşıyıcı Gemiler
URC	Ro/Ro/C.C.	Ro - Ro Gemileri
XTG	TUG	Römorkör

**TABLO(106 ):İstanbul Boğazından 2015 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği** x: Kılavuz #:Toplam

AYLAR	300 M.DEN BÜYÜK		250-300 M.ARASI		200-250 M. ARASI		150-200 M.ARASI		100-150 M.ARASI		100 M.DEN KÜÇÜK	
	#	X	#	x	#	x	#	x	#	x	#	x
	GEMİ	ALAN.	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN
OCAK	0	0	107	107	213	213	845	700	1.293	597	1.041	322
ŞUBAT	0	0	95	95	189	188	834	711	1.260	633	942	313
MART	0	0	119	119	222	222	868	722	1.395	639	1.144	339
NİSAN	0	0	105	105	209	208	829	679	1.318	608	1.079	286
MAYIS	0	0	99	99	211	209	827	662	1.393	668	1.231	335
HAZ.	0	0	105	105	200	198	805	662	1.386	638	1.170	347
TEM.	0	0	104	104	251	250	831	657	1.318	666	1.207	316
AĞU.	0	0	112	112	242	241	922	742	1.244	525	1.044	297
EYLÜL	0	0	109	109	220	218	877	701	1.254	508	1.021	277
EKİM	0	0	112	112	240	236	874	730	1.456	606	1.067	313
KASIM	0	0	113	113	210	206	807	660	1.366	557	1.207	303
ARA.	0	0	103	103	240	240	916	759	1.495	661	1.048	298
TPLM.	0	0	1283	1283	2647	2629	10235	8385	16178	7306	13201	3746

**TABLO(107 ): Çanakkale Boğazından 2015 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına Ve Aylara Göre Kılavuz Alma İstatistiği x: Kılavuz #:Toplam**

AYLAR	300 M.DEN BÜYÜK		250-300 M.ARASI		200-250 M. ARASI		150-200 M.ARASI		100-150 M.ARASI		100 M.DEN KÜÇÜK	
	#	X	#	X	#	X	#	X	#	X	#	X
	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN	GEMİ	ALAN
OCAK	10	10	159	151	239	192	1042	608	1033	291	691	163
ŞUBAT	12	12	162	156	247	207	1030	591	1014	298	672	136
MART	10	10	178	167	271	235	1107	620	1212	383	825	179
NİSAN	8	8	187	183	269	218	1087	646	1164	378	817	204
MAYIS	17	17	194	184	281	231	1156	652	1145	355	868	199
HAZ.	13	13	208	200	265	209	1102	595	1162	353	905	210
TEM.	17	17	202	198	319	242	1098	573	1062	314	878	196
AĞU.	15	15	201	197	326	252	1173	607	1147	346	878	204
EYLÜL	10	10	201	200	314	235	1176	610	1148	333	897	158
EKİM	10	10	211	209	314	248	1206	695	1257	364	907	199
KASIM	11	11	177	174	287	217	1095	609	1161	317	863	157
ARA.	10	10	175	173	312	246	1215	672	1293	365	922	196
<b>TOPLAM</b>	<b>143</b>	<b>143</b>	<b>2255</b>	<b>2192</b>	<b>3444</b>	<b>2732</b>	<b>13487</b>	<b>7478</b>	<b>13798</b>	<b>4097</b>	<b>10123</b>	<b>2201</b>

**TABLO (108 ): İstanbul Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistik Bilgiler**

YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ SAYISI	TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TANKERLER	% ORANI	TEHLİKELİ YÜK (Ton)
2000	48.079	6.093	13	91.045.040
2001	42.637	6.516	15	101.000.000
2002	47.283	7.427	16	122.953.338
2003	46.939	8.097	17	134.603.741
2004	54.564	9.399	17	143.448.164
2005	54.794	10.027	18	143.567.196
2006	54.880	10.153	19	143.452.401
2007	56.606	10.054	18	143.939.432
2008	54.239	9.303	17	140.357.231
2009	51.422	9.299	18	144.656.744
2010	50.871	9.273	18	146.748.375
2011	49.798	9.113	18	138.496.245
2012	48.328	9.027	19	140.411.265
2013	46.532	9.006	19	141.411.390
2014	45.529	8.745	19	133.961.223
2015	43.544	8.633	20	141.525.506

**TABLO (109 ): Çanakkale Boğazından Geçen Gemilere Ait İstatistikî Bilgiler**

YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ SAYISI	TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TANKERLER	% ORANI	TEHLİKELİ YÜK MİKTARI (TON)
2000	41.561	7.529	18	102.570.322
2001	39.249	7.064	18	109.000.000
2002	42.669	7.627	18	130.866.598
2003	42.648	8.114	19	145.154.920
2004	48.421	9.016	19	139.203.656
2005	49.077	8.813	18	148.951.376
2006	48.915	9.567	20	152.725.701
2007	49.913	9.271	18	149.320.062
2008	48.978	8.758	18	149.052.174
2009	49.453	9.567	19	152.105.494
2010	46.686	9.250	20	156.928.857
2011	45.379	8.828	19	156.327.711
2012	44.613	8.998	20	161.612.965
2013	43.889	9.299	21	159.827.684
2014	43.582	9.250	21	152.285.618
2015	43.230	9.524	22	162.224.530

## 2.9. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojiye çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan gemilerin getirilmesi işlemlerinde, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır.

Gemi geri dönüşümü, işletme ömrünün sonuna erişen gemilerin bertarafının şüphesiz ki en '*çevreye duyarlı*' yoludur. Gemi bünyesinde bulunan hemen her malzeme geri dönüştürülebilir veya olduğu gibi ya da elden geçirilerek yeniden kullanılabilir. Hurda gemilerin %98'i çelik bununda %95'i yeniden kullanılabilir maddelerdir. Bu nedenle ekonomik ve çevresel açıdan yapılmaya değer bir sektördür.

Dünya ticaretinde denizlerde halen 300 Grt üzerinde 45000 gemi dolaşmaktadır. ( yaklaşık 1,7 milyar DWT) Bu gemilerin yaş ortalaması 20 yaşın üzerindeki gemilerdir. İstatistikî olarak 15 yaşını geçmiş gemilerin çevre felaketleri ile sonuçlanan kazalara sebebiyet verme riskleri oldukça yüksektir.

2010 yılından itibaren tek cidarlı tankerlerin seferlerden kademeli olarak çekilmeye başlaması ve deniz ticaret filosunun yaşı da dikkate alındığın da ortaya sökümü gerçekleştirilecek müthiş bir çelik atığın çıkması, kaçınılmaz hale gelmektedir. Bu müthiş çelik atığın çevre ve insan sağlığına duyarlı şekilde geri kazanılmaması halinde çevre ve insan sağlığı için trajik sonuçlar doğurması kaçınılmaz olacaktır. Halen dünyada her yıl 15 milyon ton gemini geri dönüştürülmesi gerekmektedir. Ancak çevre ve iş sağlığına uyumlu gemi geri dönüşüm tesislerinin azlığı da ayrıca üzerinde durulması gereken bir husustur.

Başlı başına bir endüstri dalı olan gemi geri dönüşümü, başta arasında ülkemizin de yer aldığı, dünya tonajının %97'sini işleyen beş ülke olmak üzere, bazı ülkelerdeki yerel ve ulusal ekonomilerin temel bileşenini oluşturmaktadır. Kolayca tahmin edilebileceği gibi, bu endüstrinin bağlı olduğu pazar ve bu pazarın kuralları / işleyişi, özünde deniz ulaştırması ve çelik endüstrilerinin sosyo-ekonomik unsurlarından etkilenmektedir.

Tartışılmaz yararlarına karşın gemi geri dönüşüm endüstrisi, çevre ve güvenlik konularında, günden güne artan kamusal duyarlılığın da etkisiyle çözüm üretmesi gereken birçok sorunsalla karşı karşıyadır. Farkındalıkların küresel boyutta gelişmesiyle Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), Basel Sözleşmesi (BC) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gibi uluslararası kurumlar birbiri ardına gemi geri dönüşüm rehberleri yayımlamışlar ve konuya özgü ortak bir çalışma grubu oluşturmuşlardır.

IMO'nun Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi'nin kabulüyle bu endüstri dalında önemli bir aşamayı işaret etmektedir. Kısa süre içinde, endüstriyi küresel ölçekte düzenlemenin yaygın kabul görmüş bir aracı olarak benimsenen Hong Kong Sözleşmesi gemi geri dönüşüm tesislerini, gemi sahipleri, gemi inşaatçıları olduğu kadar en üst düzeyde devletlerin düzenlemelerini

de şimdiden etkilemeye başlamıştır ki yakın bir gelecekte, gemi geri dönüşüm sürecindeki tüm anahtar unsurlar bu küresel düzenlemeye uyum sağlamak zorunda olacaklardır. Sözleşme, henüz yürürlüğe girmemiş olmasına karşın temel beş geri dönüşümcü ülkelerin ulusal mevzuatında olduğu gibi pazarın tümünde etkisini göstermeye başlamıştır. Buna paralel olarak, deniz ulaştırma endüstrisi de Sözleşme'nin beklenen etkilerini içselleştirmeye hazır görünmektedir.

Özünde, konvansiyonel atık hiyerarşisindeki atığın kaynağında azaltılması, yeniden kullanım, geri dönüşüm, enerji geri kazanımı ve bertaraf süreçlerinin tümünü gemi özelinde içeren '**gemi geri dönüşümü**' için, Hong Kong Sözleşmesi'ndeki "bir geminin, tehlikeli ve diğer maddelere dikkat edilmesi kaydıyla, bileşenlerin ve malzemelerin yeniden işleyip kullanılabilir duruma getirmek amacıyla geri kazanımı için, bir gemi geri dönüşüm tesisinde, tam veya kısmi olarak sökülmesi faaliyeti ile depolama, bileşenlerin ve malzemelerin sahada işlem görmesi gibi birleşik işlemleri içeren, ancak farklı tesislerde daha ileri işlem görmesini ve imha edilmesi faaliyetini içermeyen işlemler bütünü" tanımı, gemi geri dönüşüm tesisi dışındaki enerji geri kazanımı ve bertaraf aşamalarını içermemekle birlikte oldukça kapsayıcıdır.

Dünya'daki hemen her ülke, belli ölçülerde gemi geri dönüşüm etkinliği içindedir. Bu etkinlik çoğunlukla limanlarda terk edilmiş ve hatta batmış halde bulunan görece olarak küçük gemilerin bertarafı şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte, birkaç ülkede ise ticari olarak sürdürülebilir temelde ve endüstriyel bir ölçekte gemi geri dönüşümü operasyonları yapılmaktadır. Bu ülkelerde, gemi geri dönüşüm şirketleri, gemileri küresel pazardan temin etmekte ve onların çeliğini, demir dışı metallerini, makinelerini, donanımlarını, donatılarını ve mobilyalarını satarak kazanç sağlamaktadırlar.

Günümüzde geri dönüşüm faaliyetleri grafikleri halen keskin bir şekilde yükselmekte ve geri dönüşüm tesisleri maksimum kapasiteye yakın faaliyet göstermektedir. Küresel krizin en kötü günlerinin geride kaldığı iyimserliği halen mevcut olsa da, bazı ileriye dönük ekonomik analizler denizcilik sektörünün gemilerin aşırı arzı nedeniyle karşılaşılabilecekleri zorlukları işaret etmektedir.

Son yıllardaki rekor geri dönüşüm seviyelerine rağmen, hala pazara katılan yeni inşalar ile geri dönüştürülen tonaj ve emniyetli ve çevreye duyarlı geri dönüşüm tesisleri arasında önemli bir uyumsuzluk vardır.

Genellikle bir geminin ömrü ortalama 20 ila 35 yıl arasında değişmektedir. Geminin bakım ve işletme maliyetleri olası gelirlerini aşmaya başladığında, ya da ikinci el piyasası söz konusu gemi için bir seçenek olmadığında bir gemiyi hurdaya gönderme kararı alınır. Gemi sahibinin gemisini geri dönüşüme gönderme kararı birçok faktör tarafından etkilenir. Fakat bu faktörlerden en önemlisi navlun fiyatlarıdır. Genellikle, navlun oranları geri dönüşüme gönderilen gemi miktarlarıyla ters orantılıdır.

Basel Sözleşmesi, tehlikeli atıklara ilişkin hükümler içerdiğinden ve hurda gemilere ilişkin uygulanabilir hükümleri geliştirilmediğinden uluslararası deniz ulaştırmasının paydaşları tarafından göz ardı edilmiş olup Sözleşmenin gemi geri dönüşüm endüstrisi için sıkıntılar yarattığı ortaya çıkmıştır. Bunun yanı sıra Sözleşme'de, Avrupa Birliği tarafından tehlikeli atıkların OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesini yasaklayan yeni bir Karar (*the Ban Amendment, Yasak Kararı*) alınmıştır.



Ayrıca Basel Sözleşmesi ve Yasak Kararının eşdeğeri olan Avrupa Birliği mevzuatındaki Atık Taşınımı Tüzüğü'nün (*Waste Shipment Regulation*) yine hurda gemiler için uygulanabilir bir mekanizma içermemesi nedeni ile ömrünü tamamlamış Avrupalı gemilerin %91'inin, yukarıda bahsedilen mevzuattan kaçınarak, farklı çözümlere yöneldiğini AB Komisyonu tarafından belirlenmiştir.

Basel Sözleşmesinin gemilerin geri dönüşümünü düzenleyemeyeceğinin anlaşılması, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe giriş tarihinin gecikeceği endişesiyle 'ara dönem'de uygulanabilir yaptırımların düzenlenmesine ilişkin, olarak 2013 yılında Çevre ve İş sağlığına uyumlu AB gemi geri dönüşüm yönetmeliği yayımlanmıştır. Yönetmeliğin 2016 yılında uygulanmaya başlaması ile AB bayraklı gemilerin yönetmelik kriterlerini yerine getirmeyen ülkelere gönderilmesinin engellenmesi planlanmaktadır. Ancak bu hükmün uygulanabilirliği konusunda çekinceler bulunmaktadır. Başlıca çekince AB bayraklı gemilerin bayrak değişikliği yolu ile Asya ülkelerine gönderilmesi önünde bir engel bulunmamaktadır. AB bayraklı gemi sahipleri için uygulanacak yaptırımların sonuçları önümüzdeki dönemde görülecektir.

AB Yönetmeliği her ne kadar bazı ek kurallar içerse de Hong Kong Sözleşmesi temeline dayanmaktadır. Gelecekte Hong Kong Sözleşmesi yürürlüğe girdiğinde, Avrupa Birliği kendi kurallarıyla uluslararası bu sözleşmeyi aynı düzeye rahatlıkla getirebilecektir.

Her ne kadar taslak üzerinde Avrupa Konseyi'nin haklı eleştirileri olsa da önerilen düzenleme, Avrupa Komisyonu'nun Hong Kong Sözleşmesi'ni Avrupalı gemilerin geri dönüşümü için pratik ve uygulanabilir bir standart olarak görmesi anlamında olumlu bir gelişmedir.

Ülkemiz; gemi geri dönüşüm sanayinde kolay bulunabilir kalifiye sayılabilecek iş gücünün Avrupa'ya göre ucuz olması, pazara (Avrupa) olan yakınlık, Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olunması, tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması, OECD Üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olması, Geri dönüşüm malzemelerinin ülke içinde ihtiyacının olması ve bunların gemi söküm ile elde edilebilir olması, Türk insanının girişimci yapısı, OECD üyesi olarak gemi söküm açısından Basel anlaşmasına göre avantajlar, tek cidarlı tankerlerin sökülmesi, OECD içindeki devlet gemilerinin sökümü, global büyümenin yavaşlaması, ABD donanma ve destek gemilerinin sökümü gibi hususlar son senelerde geri dönüştürdüğümüz hacmin artışında etkili olmakla birlikte geleceğe dönük plan yaparken de göz önünde bulundurulması gereken hususlardır.

## Genel Olarak Gemi Sökümü

**Gemi Geri Dönüşümü, Gemi İnşası İşleminin tersidir** Hurda geminin sökümü esnasında direkt olarak metal malzemeler değerlendirilir ya da haddehanelere gönderilir. Gemi Geri Dönüşümü bu işlevi ile hurdayı değerli mala çeviren ve kullanılan doğal kaynakları geri dönüştüren bir üretimdir. Diğer taraftan Gemi Geri Dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri çeşitlerindedir. Doğal kaynakların etkin ve verimli kullanımı amacıyla hurda gemiler sökülür ve işlemlere tabi tutularak çeşitli ürünler elde edilir. Ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen Gemi Geri Dönüşümü IMO dünya denizcilik örgütünün de kabul ettiği gibi **“yeşil endüstri”** diye de anılmaktadır. Demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümünün, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağladığı ve daha az çevre kirliliği yarattığı görülmektedir.

Çeliğin hurda gemilerden üretilmesine alternatif üretim yöntemi, bunun demir cevherinden üretilmesidir. Önce yüksek fırınlarda pik demir elde edilmekte, daha sonra bu pik demir konverterlerde indirgenerek çeliğe dönüştürülmektedir. Yüksek fırınlarda pik demir elde edilmesinde üç hammadde kullanılmaktadır. Bunlar; Demir Cevheri, Kok Kömürü ve Kireç Taşdır.

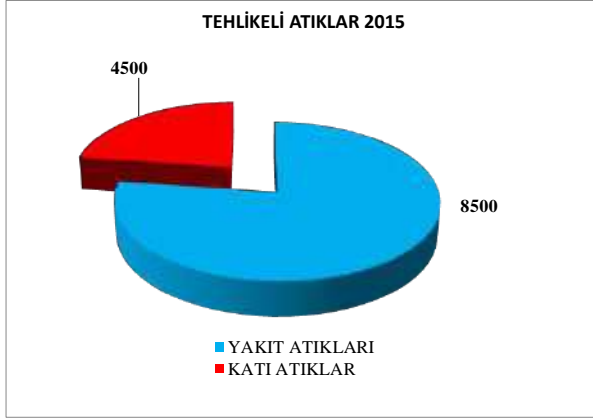
Her üç hammadde de yeryüzünde açılan ocaklardan elde edilmekte, bu da geniş yeryüzü alanlarının tahrip olmasına neden olmaktadır. Kok kömürü ise uygun özellikteki taşkömürünün dönüştürülmesi ile elde edilmektedir. Kok kömürü işlem sonunda kısmen karbondioksit, kısmen de demir karbürüne dönüşmektedir. Ancak bu demir karbür de çelik elde etme işlemi süresince yine karbondioksit olarak atmosfere salınmaktadır.

Hurda demirden çelik elde edilmesi, gerek doğanın tahribine, gerek sera gazı salınımına yol açan bu işlemleri ortadan kaldırdığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca enerji tüketimi açısından bakıldığında, 1 ton hematit cevherinin pik demire dönüştürülmesi için 7400 MJ. 1 ton çelik hurdasının eritilmesi için ise 1350 MJ enerji tüketilmekte, bu işlemler sonucunda yüksek fırında 2200 kg. CO<sub>2</sub> atmosfere salınmakta, bir ton hurda çeliğin eritilmesi işleminde CO<sub>2</sub> salınım miktarı ise 280 kg olmaktadır. Elektrik enerjisinin elde edilmesinde doğal enerji kaynaklarının kullanımı arttıkça bu miktar da düşecektir.

Hurda çelik geri kazanıldığında;  
Enerjinin %74 Hammadde kaynaklarının %90 oranında korunduğu,  
Su tüketiminin %40 azaltıldığı,  
Atık su kirlenmesinde %76,  
Hava kirlenmesinde %86  
Maden atıklarında %97 azalma olduğu gözlenmiştir.

Sektör de maden, hurda, donanım geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur.2015 yılı tehlikeli atıkların geri kazanım veri tablosu aşağıdadır.

**Grafik (83): Atık Geri Kazanım Oranları (Ton)**



2015 yılında faaliyetlerimizden kaynaklanan atıklar yakma ve beraber yakma tesislerinde üretim enerjisi amaçlı kullanılması sağlanmıştır.

**Bu yolla;** Fosil yakıtlardan tasarruf sağlanırken atıkların değerlendirilmesi yolu ile ve çevrenin korunmasına katkıda bulunulmuştur.

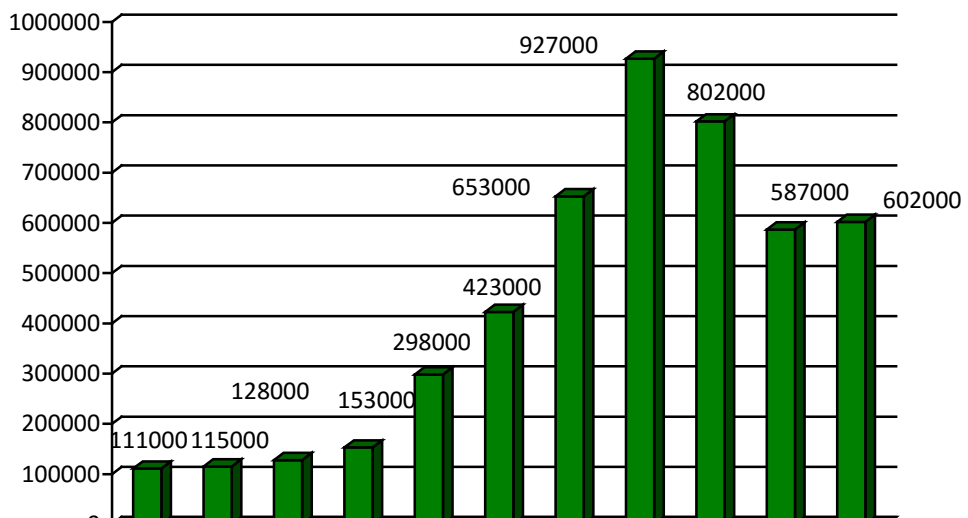
#### **Türkiye'nin Söküm Kapasitesi – Vizyonu-ekonomiye katkısı**

Gemi Geri Dönüşüm sektörü öncelerde önemsenmeyen ve gözden ırak genellikle geri kalmış ülkelerin yaptığı bir sektör iken, küresel ısınma ve işsizliğin arttığı, doğal kaynakların azaldığı günümüzde, bütün ülkelerin dikkatle izlediği bir faaliyet alanı olmuştur. Halen dünyada 5'i Avrupa birliği ülkesi 16 ülkede gemi geri dönüşüm faaliyetleri yapılmaktadır.

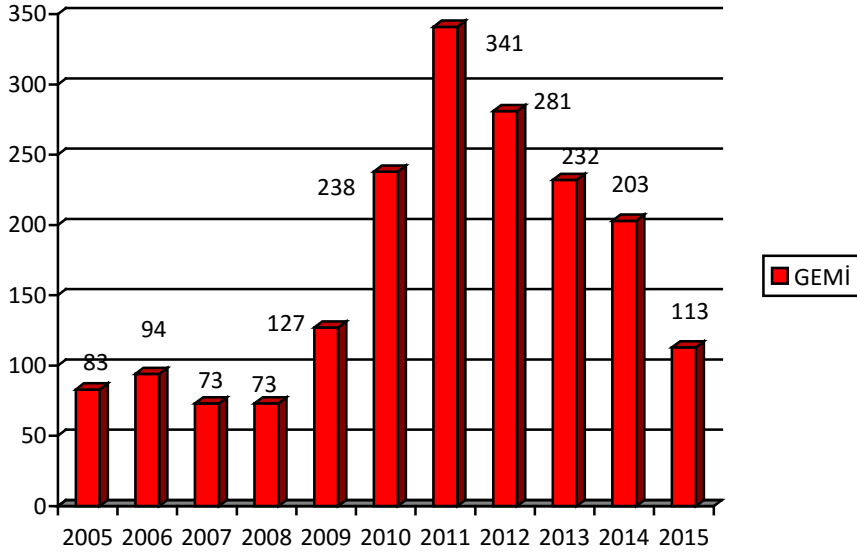
Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliğa'da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemi söküm izni, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, 22 Gemi geri dönüşüm Firması mevcuttur.

Yıllara göre gemi geri dönüşüm verileri

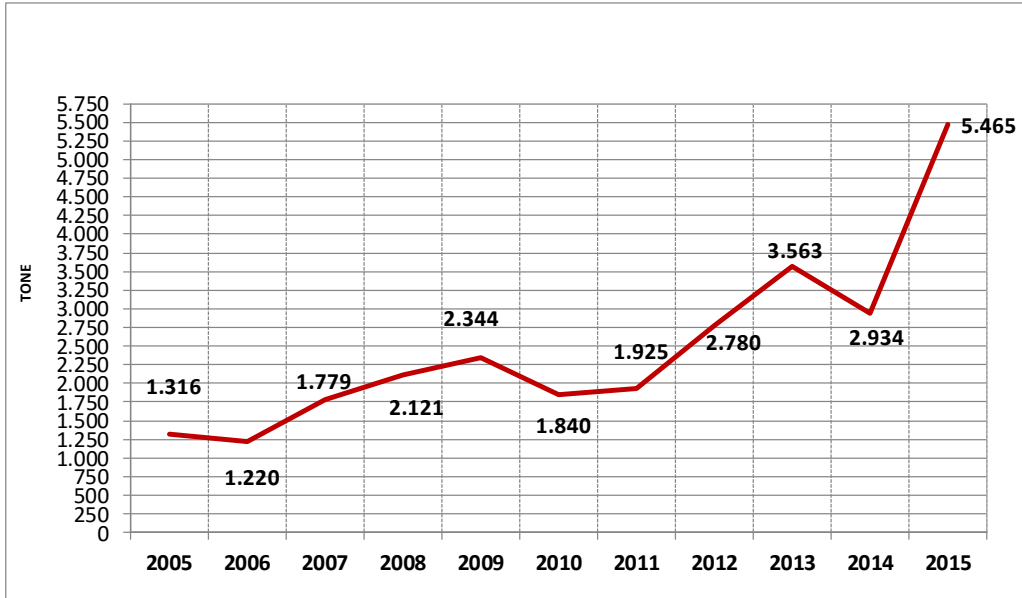
**Grafik (84): 2005-2015 geri dönüşümü yapılan gemi tonajları (LDT)**



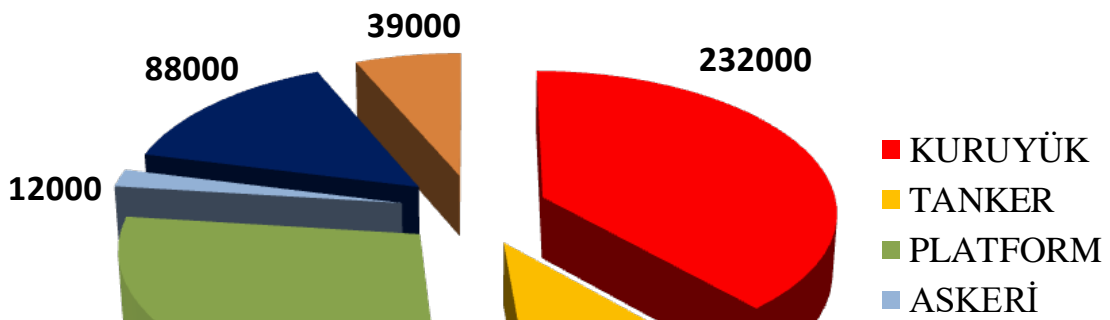
**Grafik (85): 2005-2015 geri dönüşümü yapılan gemi adetleri**



**Yıllara göre gelen ortalama gemi tonajları (LDT)**



**Grafik (86): 2015 Gemi tiplerine göre geri dönüşümü yapılan gemiler (LDT)**



**Gemi Geri Dönüşüm sanayinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları hammadde, katma değer ve istihdam olarak 3 ana başlık altında toplamamız mümkündür.**

Gemi söküm sanayinin ülke ekonomisine katkısı, özetle, gemi sökümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile, demir hurda için yurt dışına ödenen dövizden tasarruf ve kabaca ton başına 60 USD söküm maliyet bedelinin ülke sınırları içinde kalması demektir. Ayrıca söküm yapan firmalarımızın işlerini yaptırdıkları yüklenici, taşeron, nakliyeciler ve diğer hizmetleri yapanlar da nazara alındığında, en az 10000 kişilik direkt bir istihdam yaratıldığı görülmektedir.

**Katma Değer Katkısı**

Gemi sökümü ilk bakışta ithalata dayalı bir sanayi olarak düşünülmesine rağmen yurt içinde üretim yapan demir-çelik fabrikaları kendileri için gerekli hammaddeyi doğrudan ithal yoluyla temin etmeyip, gemi sökümçülerinden temin etmeleri demir-çelik fabrikalarının maliyetlerine yansiyarak rekabet açısından önemli bir avantaj sağlayacaktır. Şöyle ki: demir çelik fabrikalarının yurt dışından ithal yoluyla sağlayacakları hurdayı 2 birim fiyat olarak kabul edersek, gemi sökümçüler aynı hurdayı 1 birim fiyatla ithal edip, kendi katkılarının eklenmesiyle demir-çelik fabrikalarında 1,5 birim fiyatına satabileceklerdir. Aradaki 0.5 birim katma değer, ülke ekonomisine 1 birim kazanç sağlayacaktır.

**İstihdam Katkısı**

Gemi söküm sanayinde tam kapasite ile çalıştığında (900.000 LDT ) 26 parselde yaklaşık 1700 personel çalışmaktadır. Firmaların işlerini yaptırdıkları yüklenici, taşeron, nakliyeciler ve diğer yardımcı hizmetler ve yan sanayide çalışan personelle istihdam yaklaşık 10000 kişiyi bulmaktadır.

Gemi söküm sanayi, yarattığı bu faydaların yanı sıra Aliğa ve çevresinde nakliyeciliğin gelişmesine de katkıda bulunmuştur.

Hurda gemilerden çıkarılan sarı ve kızıl alüminyum, dökümhanelerde Türk otomotiv sanayinin kullandığı çeşitli malzemeleri üreterek, yakın bir zamana kadar yurt dışından ithal edilen malzemelerin yurt içinde imal edilmesini sağlamaktadır.

Balıkesir’de gemi söküm sektörüne bağlı olarak kurulan haddehanelerde kare, lama ve silme üretiminde gemi sacı kullanılmakta ve haddehanelerde 300 civarında işçi istihdamı sağlanmaktadır. Denizli’de ise yurt dışına ihraç yapan, hurda gemi sacı kullanan haddehaneler mevcut olup, 400 civarında işçi çalıştırılmaktadır. Günlük kapasite de 50 ila 1000 ton arasındadır.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, doğrudan veya dolaylı olarak zincirleme alanlarında hizmet veren gemi söküm tesisleri işsizliğe çözüm oluşturdıkları gibi haddehaneler, dökümhaneler ve nakliyecilere de iş imkânı yaratmaktadır. İş kapasitesinin artması pek tabii ki Devlet’e büyük ölçüde vergi ve SSK primleri ödenmesine neden olmaktadır.

## Sorunlar ve diğer konular

TOKİ Mülkiyetinde bulunan Gemi söküm bölgesine ait kıyı kenar çizgisini de kapsayan taslak hâlihazır haritalar ilgili kurumlarca onaylanmıştır. Faaliyetlerin çevre ve işçi sağlığına uyumlu olarak yapılması için gerekli olan alt /üst yapı yatırımları için bölgenin imar sorununun öncelikle çözümü gerekmektedir. Bayındırlık Bakanlığı nezdinde TOKİ tarafından yapılan imar planı revize çalışmaları devam etmektedir.

Revize imar planı çalışmalarına uyumlu olarak firmaların yerleşim planları yapılmış, planlar Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından yerinde görülerek onaylanmıştır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından Hong Kong sözleşmesi ve AB Yönetmeliği dikkate alınarak 2004 yılında yayımlanan "Gemi Söküm Yönetmeliği" revize çalışmaları devam etmekte olup, Yıl içerisinde yayımlanması beklenmektedir.

Ekonomi bakanlığınca başlatılan GITES (Girdi Tedarik Stratejileri Eylem planı) ülkeye hurda gemi girişinin artırılması çalışmalarına iştirak edilmiş, sektör sorunları ve çözüm önerileri ile ilgili raporlar sunulmuştur. Çalışmalara 2016 yılında da diğer ilgili Bakanlıkların katılımı ile devam edilecektir.

UDHB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü Başkanlığınca başlatılan, Gemi Geri Dönüşüm çalışanları mesleki standart ve yeterlilik çalışmaları tamamlanmıştır. "**Gemi geri dönüşüm operasyon sorumlusu**" ve "**gemi geri dönüşüm işçisi**" başlıkları altında iki meslek gurubu belirlenmiştir. '**gemi geri dönüşüm işçisi**' meslek standardı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi Avrupa ve Asya ülkeleri arasında çevre ve iş sağlığı açısından umut vaat eden sektörler arasındaki yerini almıştır. **2016 yılında da AB yönetmeliğinin uygulanmaya başlaması ile gemi geri dönüşüm kapasitesinin artarak devam etmesi beklenmektedir.**

## 2015 ve 2016 yılı değerlendirme

2015 yılı Dünya demir çelik piyasasındaki olumsuzluklar, Kapasite fazlası sorunu ile yüzleşen ve iç talepte yaşanan daralma ile birlikte, uluslararası piyasalara maliyetlerin altından satışlar yaparak küresel dengeleri değiştiren Çin çelik sektörü, Türkiye piyasasında da dengeleri altüst etmiş, Türk çelik üreticilerinin yerel piyasada Çinli ihracatçılarla rekabet etmek zorunda kalmaları neticesinde, Türkiye'nin Çin'den yaptığı çelik ithalatı rekor bir artışa sebep olmuştur.. 2014 yılında 20000 ton kütük ithalatı yapılırken 2015 te bu rakam 1 milyon ton olarak gerçekleşmiş, bu durum Demir çelik fabrikalarının gemi hurda alım fiyatlarına etki ederek, 180 dolar seviyelerine kadar gerilemesine sebep olmuştur.

Hurda alım fiyatlarındaki düşüş 2015 yılbaşından günümüze %45'lik bir düşüşe neden olmuş, ancak 2015 yılında ham petrol fiyatlarında 100 usd lerden 35 dolara yaşanan düşüşler neticesinde tesislerde 12 adet 170000 ton çelik ağırlığında Petrol platformu geri dönüşüme alınmıştır. Sektörün 2016 yılı için hedefi 2015 te ulaşılan tonajın üzerine çıkmaktır.

2016 yılı ilk aylarında demir çelik piyasasındaki olumsuzlukların süreceği ancak yıl içerisinde hurda satış fiyatlarında istikrarın sağlanacağı değerlendirilmektedir.

Türkiye Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin sektör olarak yapıldığı tek ülkedir. Bu nedenle, büyük önem arz etmektedir. Türkiye AB bayraklı gemilerin %85'inin geri dönüşümü yapıldığı önemli bir merkezdir. Türkiye gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uygun yapma kararlığı ile Gemi geri dönüşüm Hong Kong sözleşmesini hiçbir çekince koymadan 2009 yılında diplomatik bir konferansta imzalayan tek ülkedir. Bu durum Gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uyumlu yapma kararlılığını göstermektedir. Gemi geri dönüşümü yapılan diğer Asya ülkelerine rol model olan ülkemiz, özellikle askeri gemiler ve AB bayraklı gemilerin geri dönüşümü için önemli bir gemi geri dönüşüm merkezi haline gelecektir.

### **Sonuç**

Söküm sektöründe adı geçen ülkeler arasında Avrupa ülkelerine yakınlığıyla Dikkat çeken Türkiye bu avantajından faydalanma yolunda gerekli adımları atmakta ve uluslararası sözleşmelere taraf olmanın bir adım ötesine geçerek bu sözleşmelerin hazırlanmasında yardımcı hatta lider olma çabasıdadır. Bugüne kadar uygulayıcı tarafta yer almış olan Türkiye artık kural koyucu haline gelmiştir.

2016 yılının hedefi çerçevesinde, daha az iş gücü, daha fazla otomasyonla söküm yapma olanakları araştırılmaktadır. Asya ülkelerindeki ucuz iş gücü olanağı bu ülkelerin emek yoğun bir sektör olan gemi sökümünde ön plana çıkmalarına sebep olmaktadır. Tabii ki bu ülkelerde kullanılan işçilerin sağlıklı koşullar altında çalışmalarına yönelik çalışmalar olması gereken seviyenin çok altındadır. Ancak mevcut bağlayıcı bir uluslararası sözleşmenin olmaması bu konudaki açığın Uzakdoğu ülkeleri tarafından kullanılması sonucunu doğurmaktadır. Türkiye'de ise işçi çalıştırmanın işverene yüklediği ağır sorumluluklar işletme maliyetlerini artırmaktadır. Bu durumda işçilik açısından Asya ülkelerinin avantajlı hale gelmesi kaçınılmazdır. Türkiye'nin önündeki engellerden bir tanesi olan bu dezavantajın etkilerinin asgariye indirilmesi için yapılması gereken insan etkisini en aza indirecek otomatik sistemlerin kurulması ve çevre yatırımlarının yapılmasıdır.

Türkiye'de Gemi geri dönüşüm sektörüne 3.dünya ülkelerinin yaptığı bir iş olarak kabul edip karşı çıkan bazı çevreler bugün, TÜRKİYE 'de bu işin sadece Aliağa ile sınırlı kalmamasını sektörün kapasite artışının sağlanmasını diğer Asya ülkeleri ile rekabet etmenin yollarının aranmasının gerektiğini dile getirmektedirler.

## 2.10. Deniz Kumculuğu

### GELENEKTEN GELECEĞE DENİZ KUMCULUĞU



1950 li Yıllarda Kum Tahliyesi (Resim 1)

### TÜRKİYE’NİN KALBİ İSTANBUL’DA KUMCULUK FAALİYETLERİ

Dünyanın en önde gelen metropollerinden biri olan İstanbul’daki yapılaşma sorunu şehir için çok önemli bir yer tutmaktadır. Doğru ve sağlam yapılaşma için ise, kaliteli yapı malzemeleri gerekmekte ve “doğal kum” da bu malzeme grubunun önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

15 milyonu geçen nüfusu, Asya ve Avrupa yakasına yayılmış 5.315 kilometrekare yüzölçümü ile yalnız Türkiye’nin değil, tüm dünyanın önem verdiği İstanbul’un en önemli sorunlarından biri olan doğru yapılaşma sorunu, gelmiş geçmiş tüm idareleri düşündürmüş ve her idare kendi imkanları doğrultusunda ve kendi gerçeğinde bu sorunu çözmeye çalışmıştır. 19 Ağustos 1999 depremini yaşayan ve muhtemel bir depreme hazırlanan İstanbul’da doğru ve sağlıklı yapılaşmanın en önemli unsuru; kaliteli yapı malzemeleri grubunun önemli bir sınıfı olan “doğal kum”dur.

İstanbul’un Haliç Bölgesi’nde 1900’lü yılların başında Ermeni asıllı vatandaşların deniz taşımacılığını, İran asıllı vatandaşların da nakliyesini at arabaları ile yaptığı kumculuk mesleği mensupları 1930’lu yıllardan beri İstanbul’un her iki yakasındaki çeşitli noktalarda deniz kenarında faaliyet göstermişlerdir. Bu faaliyet İstanbul’un batı



yakasında Sarıyer, Büyükdere, Kireçburnu, Kuruçeşme, Beşiktaş, Haliç'in her iki yakası, Yenikapı ve Zeytinburnu bölgelerinde, Anadolu Yakası'nda ise Beykoz, Paşabahçe, Kandilli, Beylerbeyi, Kuzguncuk, Paşa Limanı, Üsküdar, Harem, Kadıköy, Kurbağalıdere, Küçükyalı, Maltepe, Kartal ve Tuzla bölgelerinde denize bağlantılı olarak sürmüştür. Özellikle 1950 ve 1960'lı yıllarda İstanbul'a göç hareketinin artması ile her türlü yapı malzemesi ihtiyacı fazlaşmış, o günün şartlarında şehirlerarası ve şehir içi yolların yetersiz olması nedeniyle yukarıda belirtilen lokasyonlardan kısa mesafede taşıma yapan deniz kumcuları, İstanbul'un doğal kum ihtiyacını karşılamış ve çok büyük bir hizmet vermişlerdir. Bu talebe ve gelişmeye bağlı olarak kum gemilerinin tonajı büyümüş, tahliye ekipmanları insan gücünden makineye dönmüş ve 1960'lı yılların sonundan itibaren saç gemiler (kosterler) hizmete girmiştir. İstanbul deniz kumcularının ayrı noktalarda verdikleri hizmeti sağlayan kum depoları, 12 Eylül 1980 sonrası kontrol, güvenlik, trafik düzeni ve kentin gelişimine bağlı olarak Zeytinburnu, Maltepe ve Kartal'da birleştirilmiştir yerleştirilmişlerdir. Söz konusu depolar, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Belediye Meclisi tarafından 18.06.1981 tarihinde tasdik edilen '1/1000'lik uygulama İmar Planı'na göre; Avrupa Yakası'nda Zeytinburnu'na, Anadolu Yakasında Maltepe ve Kartal'a yerleştirilmiştir.

### **KOOPERATİFİN ÇATISI ALTINDA 46 FİRMA, 92 ÜYE BULUNMAKTADIR**

01.10.1983 tarihinde Anadolu Yakası Kumcuları, S.S. İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi adı altında birleşmişlerdir. O tarihten bu zamana Anadolu Yakası kumcu firmaları çalışmalarını S.S. İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi çatısı altında sürdürmektedirler. 1989 yılında Anadolu yakası sahil yolu yapımı sonucu ilgili resmi kuruluşların kararı ve planlaması ile Maltepe'de çalışan kumcu firmalar da Kartal'a gelmişlerdir. Ancak, Kartal Depomuzdaki tahliye ve depolama faaliyetleri 30.12.2015 tarihi ile durdurulmuş olup, sadece kum tahliye hizmetleri Pendik Kumcular Limanımızda (Anadoluport) sürmektedir. Kooperatifin çatısı altında halen 46 firma, 92 üye çalışmalarına devam etmektedir. Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi üyelerine ait şirketlerin isimleri şu şekildedir:

- Kumcular İnşaat Malzemeleri Pazarlama ve Ticaret A.Ş.
- Kumcular Beton Santralleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.
- Kumdaş Denizcilik İnşaat Malzemeleri Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.
- Aykumport Taşımacılık Liman İşletmesi ve Lojistik Hizmetler Sanayi Ticaret A.Ş.

Kooperatif, ürettiği malın büyük bir yüzdesini kamu yatırımları olmak üzere hazır beton tesislerine pazarlamakta; fiyat politikası, kaliteli hizmet ve güvenli malzeme ilkeleri ile kurulduğu günden bu yana kamu görevi ifa etmektedir.



Günümüzde Kullanılan Kum Kosteri (M/V KUMDAŞ 2 GEMİSİ)

## DOĞAL DENİZ KUMUNUN KULLANIM ALANLARI

### İNŞAAT MALZEMESİ AMAÇLI

- Beton Agregası olarak inşaatlarda
- Beton yollarda
- Cam sanayinde
- Seramik sanayinde
- Sanat yapılarında
- Tüm altyapı inşaatlarında

### DOLGU AMAÇLI

- Özellikle Batı Avrupa ve Amerika'da Deniz kumu büyük oranda kıyı dolguları ve kıyı yapılarında dolgu malzemesi olarak kullanılmaktadır.
- Bu ülkelerde denizin karasal kökenli, farklı kimyasal ve jeolojik malzeme ile dolgu yapılması yasaktır. Kıyıları korumak için sert malzeme yerine deniz kumu kullanmak suretiyle koruyucu yapılar oluşturulmakta ve kıyıları korunmaktadır.
- Bu uygulamalar özellikle deniz faunası ve florası için olumlu bir ortam yaratmaktadır.

### Dünyada ve Türkiye'de Deniz Kumculuğunun Karşılaştırması

Uluslararası Deniz Araştırmaları Konseyi raporunda (ICES, 2014), Avrupa ve ABD'de deniz dibinden taranan yaklaşık 20 milyon ton/yıl malzemenin faydalı kullanım alanlarına göre dağılımı verilmiştir Buna göre inşaat/endüstriyel agregadan (%54) sonra en büyük payı %42 ile kıyı ve deniz uygulamaları almaktadır. Tarama malzemesinin kıyı ve deniz ortamı içerisinde kaldığı bu uygulamalar, kumsal besleme

(%35) ile kıyı dolgusu ve kıyı alanı kazanımı (%7) şeklinde ikiye ayrılır. Ülkemizde taranan yıllık 1 milyon m<sup>3</sup> malzemedan yalnızca inşaat/endüstriyel agrega olarak faydalanılmaktadır. Bu miktar hem agrega ihtiyacımızın küçük bir kısmını karşılarken hem de diğer faydalı kullanım olanaklarının ne kadar az değerlendirildiğini göstermektedir. Bu eksikliklerin başında kıyı ve deniz uygulamaları gelmektedir. Özellikle Türkiye gibi kıyı şeridi uzun olan ülkelere bakıldığında (Danimarka, Hollanda, ABD vb.) çıkartılan deniz kumunun yarısından fazlası mevcut kumsallarının geliştirilmesi amaçlı kullanılmaktadır.



Emme Tarak Gemisi

Ülkemizde deniz kumculuğunda göze çarpan bir diğer önemli nokta ise, büyüklüğüne ve kıyıların uzunluğuna kıyasla yıllık tarama miktarının kendinden küçük ülkelere bile çok daha düşük olmasıdır. Örneğin ülkemizin 7200 km uzunluğundaki kıyı şeridine oranla Belçika'nın sadece 67 km kıyısı olmasına rağmen denizden çıkarttıkları kum ve çakıl miktarı bizimkinin 4 katıdır. Kıyı uzunluğu açısından Türkiye'ye daha yakın olan Hollanda ve Birleşik Krallık gibi ülkelerin yıllık tarama miktarları ülkemizin 15-27 katına ulaşmaktadır.

Ülkemizde deniz kumculuğunun önünde duran en büyük engeller deniz dibi kaynaklarının haritalanmamış olması, ve bu kaynakların kullanımıyla ilgili mevzuatların doğru kullanımın önünü açacak şekilde hazırlanmamış olmasıdır. Örneğin, Avrupa ülkeleri haritaladıkları mevcut deniz dibi kaynaklarının arasında her sene belirledikleri bir plan çerçevesinde 700 km<sup>2</sup> 'ye varan yeni tarama alanları lisanslamaktadır. Ülkemizde son 10 yılda lisanslanmış alan toplamı 2 km<sup>2</sup>'dir.

### **Türkiye'de Deniz Kumculuğu**

Ülkemizdeki deniz kumu üretimin büyük kısmı (1-2 milyon m<sup>3</sup>) 1983'te kurulan Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifimiz tarafından inşaat/endüstriyel agrega olarak kullanma amaçlı yapılmaktadır. Kooperatif ayrıca limanların bakımı ve derinleştirilmesi amacıyla tarama hizmeti de vermektedir.

### **Deniz agregaları: artan bir talep**

“Deniz agregaları ekonomilerin gelişimi için artan öneme sahip bir rol oynamaktadır. Büyük miktarlar inşaat endüstrisinde kullanılmaktadır. Talep ekonomik dönemler ile birlikte dalgalanabilmektedir, fakat beton ve çimento gibi inşaat malzemesi, kıyı şeridi muhafazası, yapay adaların inşası ve kıyı genişlemeleri yönünden hala büyümektedir. Aynı zamanda karada bulunan rezervler de azalmaktadır. Mevcut deniz kaynaklarının ve ekosistemlerinin iyi yönetilmesi gerekmektedir.

Avrupa Deniz Kum ve Çakıl Birliği (EMSAGG) Avrupa genelinde deniz kumu ve çakılı çıkarılması ve kullanımı ile ilgili araştırma, lisans, uygulama ve izlemeye ilişkin bilgileri ve deneyimleri paylaşmaktadır.”(\*)

(\*): Dr. Cees LABAN Avrupa Deniz Mineralleri Birliği (EMSAGG) Başkanı

## 2015 YILI FAALİYETLERİ

Kooperatifin uzun bir süredir sürdürdüğü AB Müktesebatının içinde Deniz Kumculuğunun incelemesi, araştırmaları ve girişimleri çalışması sonucu Kooperatif EMSAGG (European Marine Sand and Gravel Group) adlı kuruluşa 07 Mayıs 2010 tarihindeki toplantıda üye kabul edilmiştir. Bu kurumda Kuzey Avrupa Ülkelerinin tamamına yakını şirket bazında ve resmi kurumlarca temsil edilmekte olup adı geçen kuruluşun 9 kişilik icra heyetinde Kooperatifine **“İstanbul Dredgers Cooperative”** adı altında üye olarak bulunmaktadır. EMSAGG in yıllık bütün toplantılarına katılım sağlanmakta ve Avrupa Kum Birliği müktesebatı ile uyumlu Deniz Kumu Sektörünün oluşması ve gelişmesi için çalışma yapılmaktadır. Bu bağlamda E.M.S.A.G.G. (The European Marine Sand and Gravel Group ) in yıllık toplantısı ve Bilgi Paylaşımı Semineri 4-5 Haziran 2015 tarihinde Hollanda'nın Delf şehrinde yapılmıştır. Toplantıda iki günlük konferans boyunca dip tarama sektöründeki mevcut imkan ve zorlukları görüşmek için sektör uzmanları ve ilgili kişiler ile buluşulmuş ve saha gezisine gidilmiştir.

### Konferans Teması

Konferansın temel amacı gerek doğanın korunması gerek potansiyel sıkıntılar yaşayabilecek ilgili birimleri uzlaştırmak üzere “Orta yolu bulmak” olmuştur.

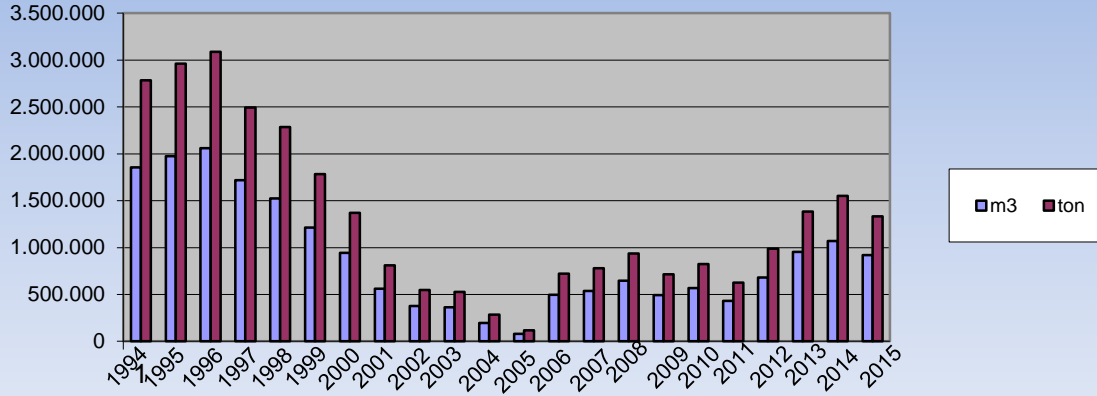
Konferansın diğer konuları ;

- Deniz agregasının malzeme olarak ve uygun doğal kaynak olarak önemi,
- Karasal bazlı agregadan deniz bazlı agregaya geçiş
- Savunma ve yapı amaçlı olarak doğal kaynak rekabeti
- Anlaşmazlıkları ve politik sorunları bağdaştırmak
- Diğer ülkelerden bilgi alışverişini sağlamakta EMSAGG'in rolü

Başlıkları altında görüşmeler yapılmıştır ve fikir alışverişleri yapılmıştır.

### Grafik(87):Kum Satışı

## ANADOLU YAKASI KUMCULAR KOOPERATİFİ



### 2016 YILI HEDEFLERİ

Kooperatifin 2016 yılı hedefleri iki başlık halinde toplanmaktadır.

- Kentsel Dönüşümün ihtiyacı kaliteli Doğal Kumü piyasaya arz etmek.
  - Faaliyete geçecek Limanın 2. Kısmının tamamlanmasıyla 2023 yılı Beşyüzmilyar USD ihracat hedefine katkı sağlamak .
- Bilindiği üzere İstanbul'da başlatılan Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında özellikle faaliyet gösterilen bölgede başlayan büyük inşaat projelerine kaliteli doğal kumu en kısa, en hızlı ve en ekonomik bir şekilde sağlamak, bu bağlamda Liman Tesisine 14 km mesafede yeni bir eleme alanı kiralanmış olup halen alt yapı düzenlemesi ve yasal prosedürler sürdürülmektedir.
  - Kumcular Kooperatifi Pendik Güzelyalı da bulunan Kumcular Limanınının I. Rıhtım İnşaatını Eylül 2015 tarihi itibarıyla bitirmiş ve 11.09.2015 tarihi itibarıyla işletme izni almıştır. Halen devam eden proje kapsamında II. Bölüm olan iskele inşaatı da en kısa sürede kullanıma açılması planlanmaktadır. Bu hali ile yıllık 4.000.000 ton elleçleme kapasitesine sahip olan liman, tamamen bittiği zaman 8.000.000 ton elleçleme kapasitesine ulaşacaktır.



Pendik Liman Tesislerinin Hava Fotoğrafi

## 2.11. GEMİ ACENTELİĞİ

### 2.11.1. Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı

Gemi acenteliği yapısı itibariyle bir hizmet sektörü ve denizcilik sektörünün önemli bir meslek kolu olup, gemi acenteleri ; yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleten veya gemi kiralayanı nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bu kişilerin tayin edilen bölge içinde haklarını koruyan, temsil eden, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren ve karşılığında ücret alan kişi veya kuruluşlardır.

Gemi acentelik hizmetleri ; Türk Limanları'na gelen her türlü deniz taşıt ve araçlarının yolcu, yük, bakım/onarım, sörvey, ikmal, personel değişikliği, yükleme/boşaltma, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin ilgili kuruluş ve birimler nezdinde ifası ve Türkiye Cumhuriyeti yasalarının öngördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu işlerle ilgili her türlü bilginin zamanında ve noksansız olarak gemi sahibi, kiracısı, işleticisi ve gemi kaptanına bildirilmesi işlemlerinden oluşmaktadır.

Bir gemi acente firmasının görevleri ;

- Gemi gelmeden evvel Boğaz Trafik kontrollerine, Liman Başkanlıklarına, Sahil Sağlık Teşkilatına, Emniyet Teşkilatı ve Gümrük Teşkilatına geminin eni, boyu, geldiği limanı, yükü, yanaşacağı limanı vb gibi bilgileri vermek,
- Geminin gelişinde sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yapmak ve yaptırmak,
- Yükleme ve boşaltmalar için liman işletmelerine müracaatta bulunmak, rıhtım ve barınma ücretlerini yatırmak, yanaşmasıyla ilgili kılavuz ve römorkör talebinde bulunmak,
- Gemide bulunan yükün alıcısı veya yükleyicisine "geminin tahliyeye veya yüklemeye hazır olduğunu" zamanında bildirmek,
- Gemi yanaşmasını, tahliye veya yükleme ile ilgili programı, yükleyici-alıcı ve liman işletmeleri arasında iş koordinasyonunu sağlamak,
- Yükleme ve boşaltmalarla ilgili "Olaylar Çizelgesini" tutmak ve ilgililere imzalatmak,
- Yakıt alma, onarımlar, gemi yönetimi, tayfa değişiklikleri, yolcular, gemi gereçleri, yedek parçalar, teknik ve denizcilik yardımı ve tıbbi yardımı düzenlemek.
- Terminal Operatörlerinin, stevedorların, puantör ve diğer tüm yüklenicilerin faaliyetlerini, olabilecek en iyi çalışmayı elde etmek ve geminin bir an evvel gönderilmesini sağlamak amacı ile düzenlemek ve koordine etmek.
- Armatörü, Liman hakkında ve geminin sevkiyatını muhtemelen etkileyecek çalışma koşullarından düzenli olarak ve zamanında haberdar etmek.
- Gemi limandaki yükleme veya boşaltma işini bitirdikten sonra liman idaresinden, gümrükten gidiş izinlerini almak,
- Yükle ilgili istatistik bilgilerini temin etmek, yük rezervasyonları ve yer tahsislerini rapor etmek. Sefer ve varışlarını, navlun oranlarını aktarmak ve navlun tarifeleri ve değişikliklerini bildirmek.
- Geminin liman ve sağlık rüsumunu, fener ve tahliye ücretlerini zamanında yatırmak,

- Geminin gidişi için liman, sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yapmak ve yaptırmak,
  - Yükleme yapan Gemilerin yükle ilgili “Özet Beyanı” nı Gümrük İdaresine tescil ettirmek,
  - Gemiye yüklenen yükün konişmentolarını tanzim ederek yük sahiplerine vermek,
  - Geminin Türk Boğazlarından geçmesi için Boğaz Trafik Kontrol İstasyonlarına geçecek geminin bilgilerini vermek,
- şeklinde sıralanmaktadır.

### **2.11.2. Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi**

Gemi acente firmaları İMEAK DTO bünyesinde; 40 No’lu Konteyner Gemi Acenteleri, 41 No’lu Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri, 42 No’lu Düzensiz Sefer Yapan Gemi Acenteleri ve 43 No’lu Kıyı Gemi Acenteleri Nolu MK olmak üzere toplam 4 ayrı meslek komitesinde temsil edilmektedirler.

Ülkemiz genelinde ise Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDAD), Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği (KOGAD) , İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği, Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve İskenderun Deniz Nakliyecileri Derneği gemi acentelerinin üye oldukları sivil toplum kuruluşlarıdır.

### **2.11.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı**

Günümüzde gemi acente firmaları ; 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile 10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gemi Acentelik Hizmetler Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmektedirler.

#### **2.11.3.1. Gemi Acenteleri Yönetmeliği**

Bilindiği üzere, gemi acenteliği, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun “acentelik” bölümünde (102-123.maddeleri) yer alan hükümlere tabi olup, bu bölümde yer alan hükümlerin gemi acentelik mesleğinin etkin bir biçimde yürütülmesine yeterli gelmemesi, gemi acenteliği mesleğinin icra edilmesinde deniz ticareti ile ilgili hususların uluslararası özellik arz etmesi nedenleriyle gemi acentelerinin kuruluş ve çalışma esaslarını düzenleyen bir yönetmeliğe ihtiyaç duyulmuştur.

Bu çerçevede, gerek İdare’nin ve gerekse gemi acentelik mesleğinin saygın bir seviyeye gelmesine büyük emek vermiş gemi acente firmalarının ortak mutabakatı ile Gemi Acentelik Yönetmeliği çalışmalarına başlanmış, AB’ye uyum müktesebatı çerçevesinde ve 10.8.1993 tarih ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin değişik (g) bendi gereğince T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik, 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Geçen zaman zarfında gemi acente firmalarının ihtiyaçları ve söz konusu yönetmeliğin uygulamadaki etkileri göz önüne alınarak Denizcilik Müsteşarlığı’nca

bahse konu yönetmelikte değişiklik yapılmış ve Gemi Acenteleri Yönetmeliği 02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu defa, Yönetmelikteki bazı hükümlerin sektör temsilcileri tarafından düzeltilmesi talebinden hareketle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nca hazırlanan ve bugün de halen geçerli olan Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

### **2.11.3.2. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ**

Türkiye karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazları’ndan geçen deniz taşıt ve araçlarının acentelik hizmetlerini ifa eden gemi acentelerinin hizmet ücret tarifesinin belirlenmesi amacıyla, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nca, Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (İTG: 2008/1) 10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Gemi acente firmalarının acentelik hizmet ücretlerinin asgari düzeyini belirleyen Tebliğ hükümlerine uymak mecburiyeti bulunmaktadır.

2011 yılında Hükümet tarafından Bakanlıkların yeniden düzenlenmesi çalışmaları çerçevesinde, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’ndaki “*Ticaret Bölümü*” Gümrük Müsteşarlığı’na aktarıldığından ve ardından Gümrük Müsteşarlığı Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’na dönüştüğünden Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliği düzenleme yetkisi Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’na geçmiştir.

### **2.11.2.3. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi**

Gemi acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde profesyonel eğitim ve denetimi geliştirmek üzere Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu’nun kuruluşu, çalışma usul ve esasları ile alınacak eğitimleri ve sınavlarda uyulacak esasları belirlemek amacıyla Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi hazırlanmış, 05 Mart 2007 tarih ve 6542 sayılı Müsteşarlık Onayı ile uygulanmaya başlanmıştır.

05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliği gereğince Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi’nin revize edilmesi gerekliliği ortaya çıkmış olup, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Deniz Ticaret Odaları yetkililerince yapılan ortaklaşa çalışmalar çerçevesinde yeni Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi 16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 sayılı Bakanlık Olur’u ile yürürlüğe girmiştir.

### **2.11.3. Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu**

31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik’in ilgili hükümleri gereğince gemi acente firmaları şirketlerine “*gemi acenteliği yetki belgesi*” olarak faaliyetlerini sürdürmeye başlamışlardır.



Halen yürürlükte olan 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği hükümleri gereğince, gemi acente firmalarının aldıkları gemi acenteliği yetki belgesi “*bölgesel*” nitelikte olup, gemi acenteliği yetki belgesi açısından Türkiye dört bölgeye ayrılmıştır. Bir gemi acente firması şirket merkezinin bulunduğu bölge dışında başka bir bölgede faaliyet göstermek istediğinde ancak şube açarak (*şube gemi acenteliği yetki belgesi olarak*) faaliyet gösterebilmektedir.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre, 14.06.2016 tarihi itibari ile **Türkiye genelinde 24 ilde** şubeler hariç **toplam 937 adet gemi acente firması** gemi acenteliği yetki belgesi ile **faaliyet göstermektedir**. Şube yetki belgesi almış toplam 196 adet gemi acente firması mevcut olup, **şubelerle beraber Ülkemizde UDHB Sicili’ne kayıtlı toplam 1133 gemi acente firması bulunmaktadır**.

Yetki belgesi sahibi gemi acente firmalarının Türkiye genelindeki dağılımına bakıldığında ; gemi acente firmalarının **6 büyük şehirde** sırasıyla İstanbul, İzmir, Muğla, Mersin, Kocaeli ve Hatay illerinde faaliyet gösterdiği görülmektedir. Yetkilendirilmiş toplam 1133 gemi acentesi firmasının 917 adedi yaklaşık **%81’i bu 6 ilde** yer almakta olup, diğer illerin payı ise **%19’**dur.

Bugün gelinen noktada, gemi acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim geliştirmek, mali yapıları itibariyle sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin çalışmasını teşvik etmek, yeterlik şartlarını ve hizmet esaslarını belirleyerek, izin belgelerini düzenlemek amacıyla hazırlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği’nin hedeflenen amaca uygun olarak gemi acentelik sektörüne bir düzen ve disiplin getirdiği değerlendirilmektedir.

#### TABLO (110) :

##### Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı (14.06.2016)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	391	24	415	%36,5
2	İzmir	91	41	132	%11,6
3	Muğla	113	11	124	%10,9
4	Mersin	77	33	110	%9,6
5	Kocaeli	47	25	72	%6,3
6	Hatay	46	18	64	%5,8
7	Antalya	22	7	29	%2,5
8	Bursa	13	14	27	%2,3
9	Aydın	21	4	25	%2,2
10	Samsun	17	6	23	%2,0
11	Trabzon	15	4	19	%1,6
12	Zonguldak	16	2	18	%1,5

13	Balıkesir	17	1	18	%1,5
14	Çanakkale	11	2	13	%1,1
15	Tekirdağ	12	1	13	%1,1
16	Bartın	6	2	8	
17	Ordu	6	0	6	
18	Yalova	3	1	4	
19	Rize	4	0	4	
20	Sinop	3	0	3	
21	Giresun	2	0	2	
22	Kastamonu	2	0	2	
23	Artvin	1	0	1	
24	Ankara	1	1	1	
<b>Toplam</b>		<b>937</b>	<b>196</b>	<b>1133</b>	<b>100</b>

**Kaynak:** Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

**Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı :**

**TABLO ( 111 ) :**

**I.Bölge :**

(Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(14.06.2016)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Samsun	17	6	23	%33,3
2	Trabzon	15	4	19	%27,5
3	Bartın	6	2	8	%11,5
4	Ordu	6	0	6	%8,6
5	Rize	4	0	4	%5,7
6	Sinop	3	0	3	%4,3
7	Giresun	2	0	2	%2,8
8	Kastamonu	2	0	2	%2,8
9	Artvin	1	1	2	%2,8
<b>Toplam</b>		<b>56</b>	<b>13</b>	<b>69</b>	

**Kaynak:** UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

**TABLO (112 ) :**

**II.Bölge :**

(Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(14.06.2016)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	391	24	415	%71,5

2	<b>Kocaeli</b>	<b>47</b>	<b>25</b>	<b>72</b>	<b>%12,4</b>
3	<b>Bursa</b>	13	14	27	<b>%4,6</b>
4	Zonguldak	16	2	18	<b>%3,1</b>
5	Balıkesir	17	1	18	<b>%3,1</b>
6	Çanakkale	11	2	13	<b>%2,2</b>
7	Tekirdağ	12	1	13	<b>%2,2</b>
8	Yalova	3	1	4	<b>%06</b>
<b>Toplam</b>		<b>510</b>	<b>70</b>	<b>580</b>	

**Kaynak:** UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

**TABLO ( 113 ) :**

**III.Bölge :**

(Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)  
(14.06.2016)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	<b>İzmir</b>	<b>91</b>	<b>41</b>	<b>132</b>	<b>%46,9</b>
2	<b>Muğla</b>	<b>113</b>	<b>11</b>	<b>124</b>	<b>%44,1</b>
3	Aydın	21	4	25	<b>%8,8</b>
<b>Toplam</b>		<b>225</b>	<b>56</b>	<b>281</b>	

**Kaynak:** UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

**TABLO ( 114 ) :**

**IV.Bölge :**

(Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)  
(14.06.2016)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	<b>Mersin</b>	<b>77</b>	<b>33</b>	<b>110</b>	<b>%54,1</b>
2	<b>Hatay</b>	<b>46</b>	<b>18</b>	<b>64</b>	<b>%31,5</b>
3	Antalya	22	7	29	<b>%14,2</b>
<b>Toplam</b>		<b>145</b>	<b>58</b>	<b>203</b>	

**Kaynak:** UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

**2.11.4. Odamızda 2007 Yılından Bu Yana Yapılan Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerleri**

Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin 17.maddesinin 2.fıkrası ile Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi gereğince, Deniz Ticaret Odaları'nca gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği yenileme eğitim seminerleri düzenlenmektedir.

Bu çerçevede, Odamız merkez ve şubelerinde 2007 yılından beri gemi acenteliği yetkili personel eğitimleri ile 2008 yılından itibaren de gemi acenteliği yenileme seminerleri düzenlenmektedir.

Odamız Merkez ve şubelerinde 2007-2015 yılları arasında **toplam 73 adet gemi acenteliği eğitimi düzenlenmiş**, bu eğitimlerde toplam 3154 kişiye eğitim verilmiş, eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olan **toplam 2903 kişi gemi acentesi personeli kartı almaya hak kazanmıştır**.

Odamız Merkez, şube ve temsilciliklerinde 2008-2015 yılları arasında **toplam 61 adet gemi acenteliği yenileme semineri düzenlenmiş**, **toplam 3890 kişiye gemi acenteliği semineri verilmiştir**.

Aşağıda yıllar itibari ile Odamız merkez, şube ve temsilciliklerinde verilen gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği seminerlerine ilişkin istatistikler yer almaktadır.

**TABLO ( 115 ):**

**YILLAR İTİBARIYLA  
ODAMIZ MERKEZ VE ŞUBELERİNDE DÜZENLENEN  
GEMİ ACENTEİĞİ EĞİTİMLERİ İLE GEMİ ACENTEİĞİ SEMİNERLERİ  
KATILIMCI SAYILARI**

<b>YILLAR</b>	<b>GEMİ ACENTEİĞİ EĞİTİMLERİ</b>	<b>GEMİ ACENTEİĞİ YENİLEME EĞİTİM SEMİNERLERİ</b>
<b>2007</b>	102	---
<b>2008</b>	215	146
<b>2009</b>	458	438
<b>2010</b>	338	1045
<b>2011</b>	381	314
<b>2012</b>	430	308
<b>2013</b>	315	397
<b>2014</b>	326	926
<b>2015</b>	338	316
<b>Toplam</b>	<b>2903</b>	<b>3890</b>

İMEAK DTO İstatistikleri

**TABLO ( 116 ):**  
**2007-2015 YILLARI ARASINDA  
ODAMIZ MERKEZ VE ŞUBELERİNDE DÜZENLENEN  
GEMİ ACENTEİĞİ EĞİTİMLERİNİN İLLERE GÖRE DAĞILIMI**

<b>ŞEHİR ADI</b>	<b>AÇILAN EĞİTİM SAYISI</b>	<b>YÜZDE ORANI (%)</b>
<b>İstanbul</b>	<b>19</b>	<b>%26</b>
<b>İzmir</b>	<b>16</b>	<b>%22</b>
<b>İskenderun</b>	<b>11</b>	<b>%15</b>

<b>Bodrum</b>	<b>10</b>	<b>%14</b>
Antalya	6	%8
Kdz.Ereğli	4	%5
Fethiye	4	%5
Marmaris	3	%5
<b>Toplam</b>	<b>73</b>	

İMEAK DTO İstatistikleri

**TABLO ( 117 ):**

**2007-2015 YILLARI ARASINDA  
ODAMIZ MERKEZ, ŞUBE VE TEMSİLCİLİKLERİNDE DÜZENLENEN  
GEMİ ACENTELİĞİ YENİLEME SEMİNERLERİNİN  
İLLERE GÖRE DAĞILIMI**

<b>ŞEHİR ADI</b>	<b>AÇILAN SEMİNER SAYISI</b>	<b>YÜZDE ORANI (%)</b>
<b>İstanbul</b>	<b>21</b>	<b>%35</b>
<b>İzmir</b>	<b>13</b>	<b>%22</b>
<b>İskenderun</b>	<b>5</b>	<b>%8</b>
<b>Bodrum</b>	<b>5</b>	<b>%8</b>
<b>Antalya</b>	<b>4</b>	<b>%7</b>
Kdz.Ereğli	3	%5
Marmaris	2	%3
Fethiye	2	%3
Trabzon Temsilciliği	2	%3
Samsun Temsilciliği	1	%2
Çanakkale Temsilciliği	2	%2
Hopa Temsilciliği	1	%2
<b>Toplam</b>	<b>61</b>	

İMEAK DTO İstatistikleri

**2.11.5. Gemi Acentelerinin Sorunları ve Çözüm Önerileri**

**2.11.5.1. Özet Beyandaki Eksiklik/Fazlalık Durumlarında Gemi Acentelerinin İlafeten Sorumlu Olmaları**

Gemi acente firmaları, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 102 ile 123.maddeleri çerçevesinde faaliyette bulunan temsilcilik ve vekalet görevi yapan kuruluşlar olup, bu hükümler çerçevesinde uzmanlık sahalarına göre değişik ticari sahalardaki acenteler için yan ve alt mevzuat düzenlemeleri mevcuttur. Deniz ticareti faaliyeti gösteren gemi acenteleri çoğu zaman gemi sahip ve işletenleri olan deniz taşıyıcıları ile karıştırılmakta, gemi acenteleri sanki taşıyanmış gibi değerlendirilerek işleme tabi tutulmaktadır. Oysa gerçekte hukuki bakımdan gemi acenteleri taşıyan olmayıp taşıyan sıfatı ile üstlenmiş olan gemi sahip ve işleticilerinin liman ve yük

konularındaki işlemlerini görmek üzere atanan birer temsilci ve vekildirler. Bu nedenle gemi acentelerinin doğrudan kendi işlemleri olmayana ancak temsilcisi oldukları taşıyan sıfatını üstlenmiş gemi sahip ve işleticilerinin fiil ve işlemlerinden taşıyanmış gibi sorumlu tutulabilmeleri hukuken mümkün değildir.

2013 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 105 maddesinin 3.fıkrasında "acentelerin ad ve hesabına hareket ettikleri kişilere karşı Türkiye'de açılacak olan davalar sonucunda alınan kararlar acentelere uygulanmaz." Hükmü yer almakta olmasına rağmen Gümrük Mevzuatımızda halen gemi acenteleri temsilcisi oldukları gemi sahip ve işletenlerin eylem ve işlemlerinden doğrudan sorumlu tutulan hükümleri ihtiva etmektedir. Bir örnek vermek gerekirse Gümrük Kanunu'nun 237.maddesinde yer alan özet beyan fazlası veya eksikliği nedeniyle acentelerin doğrudan sorumlu tutularak haklarında kendi eylem ve işlemlerinden kaynaklanmayan nedenlerle cezai yaptırım uygulanmaktadır. Keza, kaçakçılık olaylarında gemi acenteleri Gümrük İdaresi'ne görevleri gereği sadece özet beyan vermekte olup, kaçakçılığa konu yükün taşıyanı, alıcısı veya satıcısı konumunda olmayan gemi acenteleri sorumlu tutularak sanık olarak yargılanmaktadırlar.

### **Cözüm Önerisi :**

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1236.maddesi gereğinde eşyanın konşimentonun taşıyana iadesi karşılığında alıcıya taşıyan tarafından tesliminin öngörülmüş olmasına ve 1201.maddesi gereğince taşıyanın hak ve alacakları nedeniyle eşya üzerinde açık bir hapis hakkı bulunmasına rağmen Gümrük Yönetmeliği'nin 130.maddesinde eşya tesliminin taşıyanı ve taşıyan haklarını göz ardı ettiği görülmekte olduğundan gemi acentelerinin birer temsilci ve vekil oldukları da göz önüne alınarak Gümrük Mevzuatı'nda düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### **2.11.5.2. Denizyoluyla İthal Edilen Malların Taşıyıcı Onayı Olmadan Teslimi**

Bilindiği üzere; Gümrük Yönetmeliği Madde 130'da eşyanın teslimi konusu tarif edilmiş olmasına rağmen bu maddede "**Taşıyıcının onayı**"nın aranmaması nedeni ile kötü niyetli kişiler tarafından taşıyıcının hakları ihlal edilmektedir. Konu hakkında Odamızca 13.09.2010 tarih ve 4013 sayılı yazı 23.03.2011 tarih ve 1237 sayılı yazılarımız ile sorun dile getirmiş ancak bugüne kadar herhangi bir netice alınamamıştır.

### **Cözüm Önerisi :**

Gümrük Yönetmeliği Madde 130'a aşağıda altı çizili ve koyu renkle yer alan ifadelerin ilave edilmesi ile yaşanan sorunun çözümleneceği değerlendirilmektedir.

**Eşyanın Teslimi başlıklı "Madde 130: (1) Eşya, boşaltma yerinde konşimentoda teslim edileceği gösterilen ve bir nüshasını taşıyan kimseye ve eğer konşimento emre muharrer ise ciro ile devralmış şahsa antrepo veya geçici depo işleticisi tarafından teslim olunur. Bu kişiler eşyayı almak için lazım gelen vasıfları haiz sayılır. Ancak, konşimento ibrazı esas olmakla birlikte, konşimentosu ibraz edilemeyen petrol ve türevleri, eşyanın taşıyıcısı veya temsilcisi tarafından eşyanın alıcısı olarak gösterilen (Değişik ibare:RG-2/11/2011-28103) onaylanmış kişi statü belgesi veya yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası (Değişik RG 10.01.2013/28524) sahiplerinin,**

*konşimentodaki eşya bilgilerini içeren ve konşimentonun en geç doksan gün içinde ibraz edileceğine dair verecekleri taahhünameye istinaden konşimento ibrazından önce alıcıya teslim edilebilir.”*

**“130- (4) Eşyanın, taşıma sözleşmesi kapsamında alıcısına fiilen teslimine ilişkin Türk Ticaret Kanunu hükümleri saklıdır.”**

Aynı konunun devamı olarak ve AB uygulamalarına paralel olmak üzere ;Gümrük İdareleri / Liman İşletmeleri ve Taşıyıcıların elektronik ortamda birbirlerini görerek ve gümrük idaresinin onayını; taşıyıcının onayını gören Liman İşletmelerinin eşyayı teslim etmesi şeklinde bir sistemin kurulmasını uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### **2.11.5.3. Gümrüklü Sahalarda Gümrük Ve Liman İdareleri İle Gemilere Giriş/Çıkış İşlemlerinde Tek Kart Uygulaması**

Gemi acenteleri işlerinin niteliği gereği Liman Başkanlıkları, Sahil Sağlık Teşkilatı, Emniyet Müdürlüğü Deniz Liman Şube Müdürlükleri, Gümrük İdareleri ve Liman İşletmeleri gibi birçok farklı resmi kurum ve kuruluşlarla işlem yapmak durumundadırlar.

Gemi acenteleri faaliyetlerini yerine getirirken her ne kadar UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen gemi acentesi personel tanıtım kartını ibraz etseler de her bir kurum bir diğer kurumun düzenlediği kartı kabul etmemekte, kendi kurumunun çıkardığı kartı görmek istemekte, aynı zamanda her bir kurum kendi Bölge Müdürlüğü'nce düzenlenen kartı kabul etmekte ve ayrıca her kurum kendi kurumunun farklı Bölge Müdürlükleri'nce düzenlenen kartı bile kabul etmemektedir.

Örneğin ;

- UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen 5 yıl süreli gemi acentesi personel tanıtım kartı ile Gümrük İdaresi'nde işlem yapılamamakta, geçerlilik süresi sadece 1 yıl olan ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nce ve Odamızca müştereken imza altına alınan her bölge için **gümrük işlem takip kartı** istenmektedir.

- Liman işletmelerine giriş yapmak için de bir yıl süreli düzenlenen liman daimi giriş kartının alınması gerekmekte olup, söz konusu kart liman işletmesinin bağlı olduğu Mülki İdare Amirliklerince düzenlenmekte, İstanbul İli sınırları içinde yer alan **Ambarlı Limanı'na giriş için Ambarlı Limanı Giriş Kartının** (Beylikdüzü), **Salıpaazarı Limanı'na** (İstanbulport) **giriş yapmak için de İstanbulport Liman Giriş Kartının** (Karaköy) **Mülki İdare Amirlikleri'nden alınması gerekmektedir.**

- Bir gemi acente personeli ya da gemiye tamir bakım amacıyla çıkması yapabilmek için **limanın bağlı bulunduğu Mülki İdare Amirliği ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlükleri'nce** müştereken geçerlilik süresi 1 yıl olan dış hatlara sefer yapan gemilere giriş/ çıkış kartını alması gerekmektedir.

Gemi acentelerinin yukarıda sayılan her bir kartı çıkarmak durumunda kalması ileri teknolojinin yaşandığı günümüzde, acentelerin maddi/manevi büyük sıkıntılar, zaman kayıpları yaşamasına sebebiyet vermekte olup, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca 2023 hedefleri çerçevesinde ticaretin kolaylaştırılması çalışmalarının

yürütüldüğü de göz önüne alındığında **gemi acentesi personeline İdarece verilecek tek bir kartla tüm birimlerde işlem yapabilmesini sağlayacak gereken altyapı çalışmasının başlatılmasının uygun olacağı** Odamızca değerlendirilmektedir.

**Yurt dışındaki birçok ülkede** acente personeli yukarıda belirtilen resmi kurum ve kuruluşlarla tek bir kartla işlem yapmakta olup, örneğin; **Amerika Birleşik Devletleri'nde tüm limanlara TWIC** (Transportation Worker Identification Credential) **isimli bir kart ile giriş yapılabildiği**, hatta bu kartın ABD içinde kimlik kartı olarak da kullanabildiği, TWIC karta başvuran kişinin çok derin bir güvenlik uygulaması/araştırmasından geçtiği, kart başvurusunda bulunan kişinin ilk olarak karşılıklı olarak mülakata alındığı, parmak izlerinin alınarak kimlik kontrolünden geçirildiği, yapılan güvenlik araştırmasından sonra eğer Otorite (U.S. Transportation Security Administration) tarafından uygun görülürse kartın direk olarak kişinin adresine gönderildiği, **bu kart olmadan ABD'de herhangi bir limana ve terminale girilmesinin imkansız olduğu, bu kartın sadece gemi acente çalışanlarının değil ayrıca terminale/limana giriş yapan gemi ile ilgili işi olan herkesin** (surveyor, teknisyen, shipchandler çalışanı, crew transfer firmasının sürücüsü vb.) **alması gerektiği, kartın beş senelik verildiği, 5 sene sonunda güvenlik soruşturmasının tekrarlandığı**, kartın üzerinde bir çip olduğu, liman/terminallerin güvenlik kapılarında banka pos makinesi gibi bir cihaz olduğu, kartın bu cihaza takılarak parmak izi kontrolünün yapıldığı ve bu uygulamanın 2009 yılından beri devam ettiği, 2014 Mayıs ayı itibari ile yaklaşık 3 milyon kişinin bu sistemden yararlandığı bilinmektedir.

Türkiye'de ise gemi acente personeli geminin geldiği limanlardaki resmi kurum ve kuruluşların her liman için belirlediği ayrı kartlarla limanlarda işlem yapabilmekte, acente personeli bir liman için verilen bir kartla diğer bir limana (aynı bölgede olsa dahi) girememektedir. Bu durumda, bir acente personeli işini kusursuz takip edebilmek için Türkiye'de yaklaşık 60 adet gümrüklü liman sayısı gümrüklü limanlara giriş kartı çıkarması gerekmektedir.

### **Cözüm Önerisi :**

Tüm bu gerekçelerle ; farklı eyaletlerden oluşan ve her bir eyalette farklı kuralların geçerli olduğu bilinen ABD'de bile tüm eyaletlerde geçerli olan ve tüm liman/terminaller ve gemilere TWIC adlı tek bir kart ile giriş yapıldığı göz önüne alındığında TWIC kartında olduğu gibi bir sistemin ülkemizde de kurulabilmesi için UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü koordinesinde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı ile beraber bir çalışma başlatılması için 18.09.2015 tarih ve 3502 sayılı yazımız ile üç kurumun Bakanları'ndan, 01.12.2015 tarih ve 4687 sayılı yazımız ile de üç kurumun Genel Müdürlüklerinden Odamızca talepte bulunulmuştur.

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nden gelen 10.12.2015 tarih ve 167.02 sayılı cevabi yazıda *"bir ilin mülki idare amirinin vereceği liman giriş kartlarının ülke genelindeki tüm limanlara giriş izni vermesinin **mevzuat değişikliği yapılmadan mümkün olmadığı**, bu tür bir uygulamanın **güvenlik zafiyeti yaratacağından talebimizin uygun olarak değerlendirilmediği**"* şeklindedir.



#### **2.11.5.4. İstanbul Ve Çanakkale Limanlarında Gümrüksüz Eşya Talepleri Karşılanamayan Gemiler**

İstanbul ve Çanakkale liman sınırları içerisinde bulunan **yurtdışına sefer yapacak gemilere, gümrüksüz satış mağazalarından halen 2013/8 sayılı Genelge kapsamında eşya verilememekte** ve bu durum ülkemizin önemli ölçüde döviz kaybına neden olmaktadır.

Döviz kaybının önlenmesini teminen 13/10/2006 tarih ve 26318 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gümrüksüz Satış Mağazaları Yönetmeliği’nin 6.Maddesinin (9) bendinde yer alan ”İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı’ndan transit geçen gemilere kumanya olarak satış yapmak üzere” ibaresinde **“İstanbul ve Çanakkale Boğazından transit geçen gemiler ile İstanbul ve Çanakkale il sınırları içerisinde bulunan limanlarda bulunan yurt dışına sefer yapacak gemilere satış yapmak üzere”** şeklinde değişiklik yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

#### **Çözüm Önerisi :**

Döviz kaybının önlenmesini teminen, 13/10/2006 tarih ve 26318 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gümrüksüz Satış Mağazaları Yönetmeliği’nin 6.Maddesinin (9) bendinde yer alan ”İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı’ndan transit geçen gemilere kumanya olarak satış yapmak üzere” ibaresinde **“İstanbul ve Çanakkale Boğazından transit geçen gemiler ile İstanbul ve Çanakkale il sınırları içerisinde bulunan limanlarda bulunan yurt dışına sefer yapacak gemilere satış yapmak üzere”** şeklinde değişiklik yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

#### **2.11.5.5. Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı’nın 2014/29 Sayılı Liman Hizmet Tarifesi Konulu Genelgesi’ne Uyulmaması**

Liman işletici kuruluşların gümrük kontrolü sırasında verilen yükleme/boşaltma, transfer vb.hizmetler nedeniyle mükelleflerden yüksek hizmet bedeli tahsil etmeleri, ayrıca bu hizmet bedelleri ile ilgili olarak farklı limanlarda farklı ücretlerin tahsil edilmesi denizcilik sektörümüzde şikayetlerin yaşanmasına sebebiyet vermiş olup, bu konuda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü 2014/29 sayılı Genelge ile hizmet tanımı yaparak konteyner büyüklüğüne göre bir liman hizmet tarifesi yayınlamış, ayrıca Genelge hükümlerine uyulmaması halinde Gümrük Kanunu’nun 241.maddesinin 1.fıkrası hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir.

#### **Çözüm Önerisi :**

GTB’nca söz konusu Genelge yayınlanmasına rağmen özellikle özel liman işletmeleri, yayınlanan liman hizmet tarifesini uygulamamakta, kendi tarifelerini uygulamaya devam ederek yüksek hizmet bedelleri tahsil etmekte, taşıma/lojistik maliyetlerin artmasına sebebiyet vermektedirler. Odamızca, Türkiye genelinde faaliyet gösteren liman işletici kuruluşların 2014/29 sayılı Genelgeye uygun faaliyet göstermesi için gerekli işlemlerin yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### 2.11.5.6. Zeyport Limanında Verilen İhrakiye Ve İkmal İşlemleri

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nce yayımlanan "**Limani Hizmet Tarifesinin Belirlenmesi**" konulu 05.12.2014 tarih ve **2014/29 Sayılı Genelge** ile denizcilik sektörümüzde son derece olumlu gelişmelere neden olmuş, mükelleflerden farklı tahsil edilen farklı hizmet bedellerinin azami hizmet bedellerine ilişkin usul ve esaslar belirlenerek sektörden gelen yoğun şikayetlere çözüm bulunmuştur.

İstanbul ilindeki limanlardan dış hatlara sefer yapan gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilere; gümrüklü hareket noktalan dışından hareket eden izinsiz ve kayıtsız acente teknelerinin temasta bulduklarının tespit edilmesi üzerine, **şu anda 2014/29 Sayılı Genelge kapsamında bulunan Zeyport Limanı** İstanbul Valiliği'nin 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı "**Acente Tekneleri ile İlgili Valilik Tedbirleri**" Kararı gereği acente teknelerinin gemilerle temaslarını disiplin ve kontrol altına almak amacıyla **İstanbul Limanları'ndan dış hatlara sefer yapmak üzere İstanbul Limanı demir sahasında bekleyen gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilerle temasta bulunacak acente tekneleri için gümrüklü hareket noktalarından biri olarak belirlenmiş** ve bu çerçevede, 2005 yılından bugüne kadar yasal hareket noktası olan Zeyport Limanı'ndan İstanbul Limanları'ndan dış hatlara sefer yapmak üzere İstanbul Limanı demir sahasında bekleyen gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilere acentelik hizmeti verilmeye devam edilmektedir.

**İstanbul Limanı'nda gemilere yağ, yakıt ve kumanya verme işleminin kontrolünü sağlayan Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü, bu işlerin tek bir elden yürütülmesi amacıyla Zeytinburnu Liman İşletmeleri San.ve Tic.A.Ş.'nin 10.12.2010 tarih ve 409 sayılı talebine istinaden Gümrük ve Ticaret Bakanlığı İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nün 05.07.2012 tarih ve 41717 sayılı yazısı ile 09.07.2012 tarihi itibari ile Zeyport Limanı'nda görevlendirilmiş** ve gemilere ihrakiye verilmesi işlemi Zeyport Limanı'nda da yapılmaya başlanmış ve halen gemilere kolcu nezaretinde yağ, yakıt (ihrakiye), ikmal ve kumanya işlemleri Zeyport Limanı'ndan sorunsuz ve eksiksiz olarak yürütülmektedir. Zeyport Limanı'nda verilen hizmetlerin eksiksiz, zamanında ve belli bir kalitede yürütülmesi için acente motorlarının bekleyeceği bir iskele inşa edilmiş, aynı zamanda 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 218. maddesi gereği Zeyport Limanı'nda görevlendirilen gümrük ve gümrük muhafaza personeli için büro, aydınlatma, ısınma, yemek, temizlik, demirbaş eşya ve tüm teknik donanım ihtiyaçları Zeyport Limanı tarafından karşılanmaktadır.

### **Çözüm Önerisi :**

**Gümrük Yönetmeliği'nin 72/(Ş) maddesi hükmü gereğince yayınlanan "Limani Hizmet Tarifesinin Belirlenmesi" konulu 2014/29 Genelge'de belirlenen işlemlere ilave olarak muayene ve kontrol edilecek eşya kapsamında yer aldığından, Zeyport Limanı'nda "Transit beyannamesi ekinde gelen yakıt için verilen ikinci iskele hizmeti kapsamında gözetim memuru nezaretinde ilgili gemiye teslimatı" işleminin sorunsuz yürütülmesini teminen "Limani Tesislerinden Yararlanma Bedeli" olarak beher ikinci iskele hizmeti işlemi (beyanname) başına 30 ABD Dolan ücret belirlenmesinin uygun ve gerekli olduğu Odamızca değerlendirilmektedir.**

### 2.11.5.7. Risk Analizleri

Bilindiği üzere, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca gümrük işlemlerinde risk analizi yapılmakta olup, özet beyan ve denizyolu transitle yapılan risk analizi lojistik süreçte yer alan tüm tarafların maliyetlerini artırmakta, oluşan yüksek maliyetler nedeni ile armatörler Ülkemiz limanlarını kullanmayı tercih etmemekte, bu durum yük kayıplarının

yaşanmasına neden olmakta, döviz kazandırıcı faaliyetlerin gerçekleşmemesi nedeni ile Ülkemiz ekonomisi ciddi anlamda maddi kayba uğramaktadır.

### **Cözüm Önerisi :**

Navlun fiyatlarının dip yaptığı, yoğun rekabetin yaşandığı bu dönemde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca yürütülen risk analizi uygulamalarının ticareti aksatmayacak aksine ülkemiz ticaretini arttıracak yönde yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### **2.11.5.8. 2011/17 Sayılı Genelge**

2011 yılında Japonya'da meydana gelen nükleer santral patlaması nedeni ile insan ve çevre sağlığının korunmasına yönelik olarak 21 Mart 2011 tarih ve 2011/17 sayılı Radyoaktif Kirliliğe Karşı Alınacak Önlemler konulu Genelge ile radyoaktif kirlenme riskinin devamı süresince, Japonya'dan ithal edilecek eşyanın radyasyon kirlenmesine maruz kalıp kalmadığının tespit edilebilmesi amacıyla Japonya'dan ülkemize gelen eşyaya ilişkin ilave tedbirler alınmış olup, alınan bu tedbirler neticesinde 5 yıldır Japonya'dan ülkemize gelen eşyalar için düzenli olarak manifesto verilmeye devam etmektedir.

### **Cözüm Önerisi :**

Ülkemizce “*Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi*”ne taraf olmamız, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca yürütülen ticaretin kolaylaştırılması çalışmaları ile 2011/17 sayılı Genelge'nin üzerinden 5 sene geçtiği ve radyoaktif kirlenme riskinin ortadan kalktığı göz önüne alınarak Japonya'dan Ülkemize gelen eşyalara uygulanan ilave tedbirlerin kaldırılmasının Odamızca uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### **2.11.5.9. Liman ve Konteyner Takip Sistemi**

Bilindiği üzere, Ülkemiz limanlarına giriş ve çıkış yapan konteynerlerin liman içi hareketleri de dahil olmak üzere elektronik ortamda kayıt altına alınması, limanlarda gerçekleştirilen gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, hızlandırılması ve liman işlemlerine bağlı maliyetlerin azaltılması amacıyla “*Liman ve Konteyner Takip Sistemi*” kurulmuştur.

**23 Şubat 2016** tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile “**Konteyner Kayıt ve Takip Formu**” **elektronik ortama aktarılmış olup, sisteme entegrasyon 1/12/2016 tarihine kadar tamamlanacaktır.**

Her ne kadar konteyner kayıt ve takip formları Liman ve Konteyner takip sisteminin yürürlüğe girmesi ile elektronik ortama taşınmış olsa da Elektronik ortamda beyan edilen her bir konteyner için herhangi bir belge üretilmese de bir konteyner bedeli tahsil edilmektedir.

Ayrıca, mevcut yeni sistemle konteynerin kime, nasıl, hangi yetki ve belge ile teslim edileceği belli değildir. E-ortamda yapılan beyan geçici kabul rejimi olup,

konteynerin temsilci ve sahibi gözükken gemi acentelerine bitmiş işlemlerden dolayı herhangi bir belge verilmemektedir. Mahkemeler, kaçakçılık kovuşturmaları vs. gibi durumlarda ve geçici depolama sahasından konteyneri kimin teslim alacağı, aldı ise kimin ciroladığı, almaya yetkili olup olmadığı (temsil yetkisi) olmadan ve Türk Ticaret Kanunu 1201.ve 1236. Maddesine göre hareket edilmesi gerektiği göze alınarak bitmiş işlemde Gümrük İdaresi'nce ücreti tahsil edilmiş hak sahibine gümrük rejimi sona ermiş işlemde belgesinin tesliminde yapılması gerekmektedir.

### **Çözüm Önerisi :**

Sisteme entegrasyon sürecine kadar sistemin işleyişi ile ilgili belirsizliklerin ortadan kaldırılması yönünde çalışmalar yapılması, sektör temsilcileri ile yapılacak yakın işbirliği ile çalışmaların yürütülmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

## **2.12. TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ**

### **Türkiye'nin Merkez Lojistik Üs Olması**

Dünya'daki önemli ticaret yolları üzerinde bulunan Türkiye, denizyolu taşımacılığı açısından da merkezi bir konumda olmasının yanı sıra, her üç kıtaya yakın olması nedeniyle merkez bir lojistik üs kurulması açısından coğrafi olarak stratejik bir avantaja sahiptir.

Ülkemiz ; Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavşak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağında olması, Karadeniz'deki önemli yük limanlarını dünya denizlerine ve ulaşım yollarına bağlayan İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın yanı sıra 175 adet liman ve iskelesi, 8333 kilometre kıyı şeridi ile aynı zamanda bir transit merkezi konumundadır.

Bu özelliklerinin yanında İstanbul, İzmir ve Mersin limanlarının ana liman olabilme potansiyeli de mevcut durumunu hem stratejik hem de ekonomik yönden Dünya deniz taşımacılığı açısından da önemli bir noktaya taşımaktadır.

### **Dünya'da Lojistik Merkezlerin Geçmişi ve Yapısı**

Ticaret akışını rasyonelleştiren, bütünleşmiş hizmet sağlayan, ulaştırma türlerini birleştiren, katma değerli hizmetler veren lojistik köy kavramı ilk olarak ABD'de endüstrinin gelişmesiyle doğmuştur.

Lojistik köyler ABD'de genellikle "inland port" tabir edilen liman ve uluslararası havaalanlarını içeren bütün taşımacılık türlerinin kombinasyonunda, bünyesinde endüstri parklarını da içeren makro bir yapıdadır.

Avrupa kıtasında ise daha çok estetik açıdan zengin, TIR taşımacılığı yoğun oluşan ve intermodel taşımaya olanak sağlayan, çevreye duyarlı eski sanayi alanlarının kullanılması temeline dayanılarak oluşturulan bölgelerdir. Özellikle Batı Avrupa'da mevcut lojistik köyler ticaret üretim ve tüketim bölgelerine yakın, liman havaalanı gibi lojistik terminaller ile kara, iç su ve demiryolu gibi ulaşım ağlarının kesim noktasında

yer almaktadır. Avrupa çapında, 33'ü Almanya'da olmak üzere 10 ülkede 62 lojistik köy bulunmaktadır.

Avrupa'da Lojistik merkezleri, lojistik merkez/köy yönetiminde en yaygın uygulanan model olan özel sektör-kamu ortaklık modelidir. Avrupa'da lojistik merkezler/köyler Belediye veya yerel yönetimler, sanayi odaları, taşımacılık kuruluşları ve 3. şahıslar tarafından belirli bir pay karşılığı sermaye desteği ile çok ortaklı kamu-özel sektör işbirlikli lojistik merkezler/köyler kurulmakta ve genellikle kamu ve/veya özel sektöre ait tek bir kurum tarafından işletilmektedir.

Büyükükleri bakımından Avrupa'daki lojistik merkezlere bakıldığında, Rungis (Fransa) 50, Toulouse (Fransa) 296, Barselona (İspanya) 200 ve Bremen Lojistik Köyü (Almanya) 360 hektar alanı bulunmakta ve söz konusu bu lojistik merkezlerde 50-80 adet işletmeye hizmet sunulmaktadır.

Lojistik merkezlerin tedarik zinciri açısından tüm ulaşım sistemlerine, bulunduğu bölgeye ve uluslararası ulaşım koridorlarına büyük faydaları vardır. Bulunduğu bölgeye olan ekonomik faydalarının dışında kent trafiğini olumlu olarak etkilemekte, diğer taşıma modlarına entegre olarak kombine taşımacılığı geliştirmekte ve uluslararası ulaşım koridorlarında daha etkin olma yönünde katkılar sağlamaktadır.

### **Türkiye'de Lojistik Merkezler**

Lojistik merkezler; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası, yük taşımacılığı, dağıtımı, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alanlar olarak tanımlanmaktadır.

Farklı taşımacılık türlerinin entegre olduğu bir düğüm noktası olarak değerlendirilen Lojistik merkezler ülkemizde elleçlenen konteyner sayısındaki artışa bağlı olarak, katma değerli hizmetlerin verilmesi açısından oldukça büyük öneme sahiptir.

Ülkemizde demiryolu taşımacılığı mevzuatında yapılacak yasal düzenlemeler ile mevcut lojistik merkezlerinin genişletilmesi ve daha rekabetçi hizmet sunabilmesi için gereken çalışma ve yatırımların yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

TCDD tarafından, kent merkezi içinde kalmış yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, modern, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun şekilde, öncelikle Organize Sanayi Bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik (Bozüyük) olmak üzere 12 adet lojistik merkez kurulmaya başlanmıştır.

2011 yılı yatırım programına alınan Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas ve Habur Lojistik Merkezleri ile birlikte Lojistik Merkez adedi 18'e ulaşmaktadır. Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy) ve Halkalı olmak üzere 5 adet Lojistik Merkez işletmeye açılmıştır. Balıkesir (Gökköy), Erzurum (Palandöken), Eskişehir (Hasanbey), Mardin, Erzurum (Palandöken) ve Mersin (Yenice) lojistik

merkezlerinin inşaat çalışmaları devam etmektedir. Diğer Lojistik merkezlerine ilişkin proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürmektedir.

Lojistik Merkezler işletime açıldığında, Türk Lojistik Sektörüne yıllık yaklaşık 40 milyar \$ katkı sağlaması, ilave 26 milyon ton taşıma üretmesi, 8 milyon m<sup>2</sup> konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırması beklenmektedir.

Ülkemizde de 2013 yılı itibariyle TCDD marifetiyle 18 adet Lojistik merkez kurulmasına başlatılmış ve yürütülmekte ise de; hizmet çeşitliliğinin artırılması, diğer ulaşım türleri ile bağlantı ve aktarımların veya entegrasyonun sağlanması, lojistik merkez etkinliğinin artırılması ve yaygınlaştırılması gibi önem arz eden akılcı yatırım ve işletim gerektiren hususlar özel sektör işbirliği, katılım, paylaşım ve esnekliğini de gerekli veya zaruri kılmaktadır. Kurulacak olan bu lojistik merkezlerde lojistik ekipmanlar ve depolama, stoklama ve elleçleme alanları kamu ve/veya özel sektör yatırımlarıyla yapılmalıdır. Buralarda verilecek hizmetlerden tüm tren işletme şirketleri eşit şekilde yararlanabilmelidir

Ülkemizde yük taşımacılığında demiryolu ve denizyoluna ağırlık verilmesi; iç bölge bağlantıları geliştirilerek limanlar kombine taşımacılık yapılabilen lojistik merkezler haline getirilmesi ile uygun liman sahalarının tespit edilmesi, ana limanlar oluşturulması ve limanların etkin yönetiminin sağlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Orta ve büyük ölçekte 174 liman ve iskele içinde sadece TCDD'ye ait 3 limana, özel sektöre ait 7 limana ve 4 iskeleye demiryolu bağlantısı mevcuttur. Yıllık en az 200.000 ton yük taşınması yapılan tüm limanlara demiryolu bağlantısı sağlanmalı, liman ve hinterlandına hizmet verecek şekilde liman içerisinde veya liman arkasında 300/500 dönüm büyüklüğünde yük terminalleri planlanmalıdır.

### **Türkiye’de Lojistik Köyler**

Türkiye’de TCDD tarafından, tamamlandığında 30 milyon ton yük kapasitesi yaratacak 17 lojistik köy yapılması planlanmış olup, 7’sinde birinci etap tamamlanmış, 3’ünde yapım çalışmaları sürmekte ve 7 köy için de kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. Planlanan merkezlerle beraber 2023 hedefleri içinde İstanbul, Mersin, İzmir ve Samsun’da özel sektör işbirliği ile 2-4 milyon m<sup>2</sup> büyüklüğünde “Küresel Lojistik Merkezler” kurulması planlanmaktadır.

Planlanan ve yapısı devam eden merkezler içinde limanlarla doğrudan entegreli olan İstanbul, İzmit, Mersin ve Samsun- Kavkaz dışında, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi bağlantılı Balıkesir, Derince –Tekirdağ yapım çalışması sürmektedir.

Nemrut körfezindeki konteyner terminalleri, Çandarlı Kuzey Ege limanının başlaması, Aliğa OSB’nin kurulması, bölgedeki gemi söküm potansiyeli ile stratejik konumu ve ekonomik yapısı göz önüne alınarak tüm ulaşım ağlarının odağında bulunan, Aliğa Bölgesine de İzmir’de yapılması planlanan lojistik köye ilaveten bir lojistik köy planlanması değerlendirilmelidir.

Lojistik köyler devreye girdiğinde; Türkiye üzerinde çok modlu taşımacılık arttırılarak karayolu-demiryolu-denizyolu entegrasyonunun geliştirilmesi ihracat hedeflerine

ulaşılması yönünde ticaret imkanı sağlayacak, trafik sıkışıklığının azaltılması ve çevre düzenlemesi ve korunmasının yanı sıra, iş imkanları, istihdam ve işe erişim sağlanması da kolaylaşacaktır.

### **Lojistik Köylerin Özellikleri**

- En az 100 dekar alana sahip olmalıdır.
- Bir şehrin yakınında fakat yerleşim bölgelerinden uzakta olmalıdır.
- Çok türlü taşıma tesislerine, limanlara, iç suyollarına ve hava alanlarına yakınlık ya da doğrudan erişim olanağı olmalıdır.
- Kara yolu ile ulaşım olanağına, sıklıkla demiryolu bağlantılarına sahip olmalı ve girişler kontrollü olarak yapılmalıdır.
- Tasarım açısından planlı olmalı modern ofisler antrepo ve her çeşit depoları barındırmalıdır.
- 24 Saat hizmet veren bir yapıda olması gerekmektedir.
- Malların lojistik merkezlerde katma değer yaratacak şekilde basit işlemlerinin ve satışlarının yapılabilmesi için üniteler içermelidir.

### **Rekabet Yönünden Lojistik Köyler**

İthalat ve ihracat sürecinde giden ve gelen malların bir gümrük rejimi altında stoklama (örneğin antrepolar), bu rejim altında elleçlenmesi, millileştirildikten sonra serbest dolaşıma sokulması ve iç dağıtım lojistik aktivitelerden bazılarını oluşturmaktadır.

Bütün bu aktivitelerin merkezi tek bir bölgeden yürütülmesi ölçek ekonomisi (economies of scale) prensipleri doğrultusunda hem yatırım maliyetlerini hem de operasyonel maliyetleri aşağıya çekecektir. bu da doğal olarak ülkemizi bu alanda daha rekabetçi bir konuma getirecektir.

### **Lojistik Köylerle İlgili Sorunlar ve Çözümler Altyapı Sorunları**

Türkiye gibi jeopolitik öneme haiz ve 3 tarafı denizle çevrili bir ülkede yeterli bir lojistik altyapısı oluşturulduğundan bahsetmek mümkün değildir. Intermodal taşımacılık, yani bir eşyanın elleçlenmeden bir taşıma modundan diğer bir taşıma moduna aktarılması olgusu, henüz ülkemizde olması gereken düzeye erişememiştir.

Türkiye lojistik anlamda fiziksel ve kurumsal alt yapı gelişimini planlı bir şekilde gerçekleştirmek durumundadır. En temel sorunlar; ülkemizin taşıma modları arasındaki dengesizlikler, lojistik konusunda yeterli bilgi ve deneyimin oluşmaması, etkin bir standardizasyon, sertifikasyon ve akreditasyon sistemlerinin olmaması, kurumlar arası güven, işbirliği ve koordinasyon eksikliğidir.

Ulusal deniz taşımacılığında Kısa Yol Deniz taşımacılığı ve bilhassa Ro-Ro gemileri ile Intermodal taşımacılık, Marmara Denizimiz hariç ( ki bu denizimizde de çok kısıtlı

olarak uygulanmaktadır) hemen hemen hiç uygulanmamaktadır. Bu yönde özellikle, eşya taşımacılığında Deniz yollarımızın kullanılamaması en büyük eksiklik olarak gözlemlenmektedir.

## Yapısal Sorunlar

1996 yılında AB ile tesis edilen Gümrük Birliği anlaşması her ne kadar eşyanın serbest dolaşımını sağlayabilmiş ise de, araçlarımızın Avrupa'da serbest dolaşımı sağlanamamış, birçok AB ülkesinde kotalara bağlanmıştır. Bugün özellikle, dış ticaretimizin yoğun olarak gerçekleştirildiği İtalya, Avusturya ve hatta Almanya gibi ülkelerde kota "Geçiş Belgesi" sorunu her geçen gün giderek daha bir önem kazanmaktadır. Bu husus, sadece AB ülkeleri ile kısıtlı olmayıp, aynı zamanda Rusya ve Orta Asya ülkeleri için de geçerlidir.

Taşımacılarımızın diğer ülkelerde serbest dolaşımını engelleyen diğer bir kısıtlama da sürücülerimize uygulanan vizelerde yaşanan sorunlardır. Bu sorun bilhassa Schengen vize sistemine üye AB ülkelerinde ön plana çıkmaktadır.

Taşımacılık sektörümüzü yakından ilgilendiren bir başka yasal düzenleme de 4458 sayılı Gümrük Kanunu'dur. AB Gümrük Kanunu'na uyum sağlayan düzenlemeler kapsamında uygulamada farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Lojistik sektörünün önünün açılması için, bu Kanunda da gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

İhracat ve ithalat işlemlerinde araç başına tek ve yeknesak bir fazla mesai ücreti uygulamasının yürürlüğe girmesi gerekmektedir.

4458 sayılı Gümrük Kanunumuzun uluslararası taşımacılık faaliyetini etkileyen en önemli düzenlemesi transit rejimi konusudur. Bu doğrultuda ülkemizde de, AB'de geçerli olan Transit rejimini adapte eden yasal düzenlemelerin ivedilikle ele alınması gerekmektedir.

## Lojistik İle İlgili Genel Sorunlar

- ❖ Lojistik ile ilgili idari yapıdaki dağınıklık,
  - ❖ Gümrük işlemlerinde yaşanan sorunlar,
  - ❖ Lojistik alt yapıdaki yetersizlik , limanla, demiryolları, karayolları ile kombine taşımaya uygun olmaması,
  - ❖ Lojistiğin yasal mevzuat çerçevesindeki yaşanan sorunları (forwarder yönetmeliği bulunmaması) ve denetim eksikliği yaşanan eksikliği,
  - ❖ Bilgi/iletişim teknolojilerindeki yetersizlik,
  - ❖ veri eksiklikleri ve dünyadaki gelişmelerin aynı anda takip edilmemesi,
  - ❖ İntermodal ulaştırma bağlantılarındaki yetersizlik ve bir teşvik sisteminin bulunmaması,
  - ❖ Yurtiçi lojistiğinde taşıma modlarının dengesiz kullanımı,
  - ❖ Küresel krizin olumsuz etkileri,
  - ❖ Avrupa uyum yasalarına göre hazırlanan bazı mevzuatların ülkeye uyumsuzluğu ,
  - ❖ Lojistik köy ve merkezlerin oluşturulmamış olması,
- şeklinde özetlenebilir.



## **Hedef Ülkelerde Türk Lojistik Köyleri Kurulması**

Bir ürünün satış fiyatının yüzde 5 ile 20 'sini lojistik giderler (taşımacılık, stoklama-depolama, lojistik yönetim) oluşturmaktadır. İhracat ürünlerinde ise bu oran daha fazladır. Bu durum global rekabet açısından lojistiğin önemini açıkça ortaya koymaktadır. Bu çerçevede Türk Lojistik Şirketlerinin uluslararası düzeye sadece nakliye açısından değil lojistik açısından da çıkması, hedef ülkelerde Türk Lojistik Köylerinin kurulması ve uluslararası arenada sektör içi işbirliği gerekmektedir.

### **Sonuç**

Türkiye'nin 2023 yılındaki hedeflenen 500 milyar dolarlık ihracat değerlerine ulaşması doğrultusunda, günümüzden en az dört- beş kat artması kaçınılmaz olan ihracat, ithalat ve transit taşımaların düşük maliyetli hızlı ve güvenli lojistik anlayışında gerçekleştirilmesi gereklidir.

Bu durum, yurtiçi ve yurtdışında önemli açılımlar sağlayan Türk lojistik sektörü açısından limanların ve lojistik köylerin mevcut potansiyellerinin fiziksel ve kurumsal alt yapı gelişimini planlı bir şekilde gerçekleştirmek, geliştirilmesini ve yenilerinin tesisini ve mevzuat yönünden de revize edilmesini gerekli kılmaktadır.

## **2.13. TÜRKİYE’İN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI**

### **2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları**

Türkiye 01.01.2012 tarihi itibarıyla 74 ülke ile Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması imzalamıştır. Çifte Vergilendirme tek bir vergi konusu üzerinden birden fazla vergi alınmasına denilmektedir. Vergilemede kural, vergi konusu olan mal veya hizmetin bir kez vergilendirilmesidir. Bununla birlikte bazen aynı vergi konusunun birkaç kez vergilendirme olayı ile de karşılaşılmaktadır. Çifte vergilendirme aynı vergi otoritesince olduğu kadar farklı otoriteler tarafından da yapılabilmektedir. Birincisine örnek, aynı vergi konusunun ülke içinde birden fazla vergi yükümlülüğü alanına girmesi veya merkezi idare ve yerel yönetimlerin aynı faaliyet üzerinden farklı vergiler tahsil etmeleridir.

İkincisi ise birden fazla devletin aynı vergi konusunu vergileme kapsamı içine almasından kaynaklanmaktadır. Bu sonuç çoğunlukla bir kimsenin bir ülkede yaşaması, başka bir ülkede kazanç sağlaması veya orada bir mülke sahip olması durumlarında ortaya çıkmaktadır. Burada, ülkelerden birisi kazancı sağladığı veya mülkün bulunduğu yer, diğeri de gelir sahibinin ikamet ettiği yer olmaları nedeniyle kendisini vergi tahsiline yetkili saymaktadır. Bununla ilgili yaygın bir örnek çok uluslu şirket kazançlarının vergilendirilmesinde görülmektedir. Çifte vergilendirmenin önlenmesi için bir ülkede ödenen vergilerin, örneğin gelirlerin ana ülkede toplanması halinde ödenecek vergiden düşülmesi gerekmektedir. Bu amaçla ülkeler arasında çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmaları imzalanmakta ve bu uygulamalar giderek yaygınlaşmaktadır.

### **Türkiye’nin Uygulamaları**

Türkiye üçüncü ülkelerle gelir üzerinden alınan vergilerde çifte vergilendirmeyi önleme ve vergi kaçakçılığına engel olma anlaşmalarını, gelirin hem elde edildiği devlette, hem de geliri elde edenin mukim olduğu devlette ayrı ayrı vergilendirilmesinin önlenmenin yanısıra, diğer devlette yatırım yapan, teknoloji götüren veya hizmet sunan kişilerin bu diğer devletin tüm yükümlülerine kıyasla daha ağır vergilendirilmesinin önüne geçmek, başka bir ifadeyle ayırım yapmamak ve yabancı yatırımcılar veya girişimciler bakımından vergilemeyi belli ilkelere bağlamak suretiyle iç mevzuattaki değişkenliğin uzun vadeli planlama açısından yaratacağı sakıncaları ortadan kaldırmak amacıyla aktetmektedir. Anılan Anlaşmalar ile Türkiye ile üçüncü ülkeler arasında mevcut ekonomik ve teknik işbirliği çerçevesinde anlaşmaya taraf devletlerden birine transfer edilen sermaye, teknoloji ve hizmetlerden elde edilen gelir üzerinden alınan vergilerde çifte vergilendirmenin önlenmesi ve böylece ekonomik ve ticari ilişkilerden ve işgücü hareketlerinden doğabilecek faydanın artırılması öngörülmektedir.

## 2.13.1 YÜRÜRLÜKTE BULUNAN ÇİFTE VERGİLENDİRMEYİ ÖNLEME ANLAŞMALARINI

		Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete		Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih	
				Tarih	No			
1)		Avusturya	03.11.1970	01.08.1973 - 14612		24.09.1973	01.01.1974	
		Avusturya(Revize)	28.03.2008	26.06.2009 - 27270		01.10.2009	01.01.2010	
2)		Norveç	16.12.1971	21.12.1975 - 15445		30.01.1976	01.01.1977	
		Norveç (Revize)	15.01.2010	28.05.2011 - 27947 (m.)		15.06.2011	01.01.2012	
3)		Güney Kore	24.12.1983	02.10.1985 - 18886		25.03.1986	01.01.1987	
4)		Ürdün	06.06.1985	15.07.1986 - 19165		03.12.1986	01.01.1987	
5)		Tunus	02.10.1986	30.09.1987 - 19590		28.12.1987	01.01.1988	
6)		Romanya	01.07.1986	21.08.1988 - 19906		15.09.1988	01.01.1989	
7)		Hollanda	27.03.1986	22.08.1988 - 19907		30.09.1988	01.01.1989	
8)		Pakistan	14.11.1985	26.08.1988 - 19911		08.08.1988	01.01.1989	
9)		İngiltere	19.02.1986	19.10.1988 - 19964		26.10.1988	01.01.1989	
10)		Finlandiya	09.05.1986	30.11.1988 - 20005		30.12.1988	01.01.1989	
11)		K.K.T.C.	22.12.1987	26.12.1988 - 20031		30.12.1988	01.01.1989	(1)
12)		Fransa	18.02.1987	10.04.1989 - 20135		01.07.1989	01.01.1990	
13)		Almanya	16.04.1985	09.07.1986 - 19159		30.12.1989	01.01.1990	(2)
14)		İsveç	21.01.1988	30.09.1990 - 20651		18.11.1990	01.01.1991	
15)		Belçika	02.06.1987	15.09.1991 - 20992		08.10.1991	01.01.1992	(3)
16)		Danimarka	30.05.1991	23.05.1993 - 21589		20.06.1993	01.01.1991	
17)		İtalya	27.07.1990	09.09.1993 - 21693		01.12.1993	01.01.1994	
18)		Japonya	08.03.1993	13.11.1994 - 22110		28.12.1994	01.01.1995	
19)		B.A.E.	29.01.1993	27.12.1994 - 22154		26.12.1994	01.01.1995	(4)
20)		Macaristan	10.03.1993	25.12.1994 - 22152		09.11.1995	01.01.1993	
21)		Kazakistan	15.08.1995	08.11.1996 - 22811		18.11.1996	01.01.1997	
22)		Makedonya	16.06.1995	07.10.1996 - 22780		28.11.1996	01.01.1997	
23)		Arnavutluk	04.04.1994	05.10.1996 - 22778		26.12.1996	01.01.1997	
24)		Cezayir	02.08.1994	30.12.1996 - 22863		30.12.1996	01.01.1997	
25)		Moğolistan	12.09.1995	30.12.1996 - 22863		30.12.1996	01.01.1997	
26)		Hindistan	31.01.1995	30.12.1996 - 22863		30.12.1996	01.01.1994	
27)		Malezya	27.09.1994	30.12.1996 - 22863		31.12.1996	01.01.1997	(5)
28)		Mısır	25.12.1993	30.12.1996 - 22863		31.12.1996	01.01.1997	
29)		Çin Halk Cum.	23.05.1995	30.12.1996 - 22863		20.01.1997	01.01.1998	
30)		Polonya	03.11.1993	30.12.1996 - 22863		01.04.1997	01.01.1998	
31)		Türkmenistan	17.08.1995	13.06.1997 - 23018		24.06.1997	01.01.1998	(6)
32)		Azerbaycan	09.02.1994	27.06.1997 - 23032		01.09.1997	01.01.1998	
33)		Bulgaristan	07.07.1994	15.09.1997 - 23111		17.09.1997	01.01.1998	
34)		Özbekistan	08.05.1996	07.09.1997 - 23103		30.09.1997	01.01.1997	
35)		A.B.D.	28.03.1996	31.12.1997 - 23217		19.12.1997	01.01.1998	
36)		Beyaz Rusya	24.07.1996	22.04.1998 - 23321		29.04.1998	01.01.1999	
37)		Ukrayna	27.11.1996	22.04.1998 - 23321		29.04.1998	01.01.1999	
38)		İsrail	14.03.1996	24.05.1998 - 23351		27.05.1998	01.01.1999	

39)	Slovakya	02.04.1997	03.10.1999 - 23835	02.12.1999	01.01.2000	
40)	Kuveyt	06.10.1997	28.11.1999 - 23890	13.12.1999	01.01.1997	
41)	Rusya	15.12.1997	17.12.1999 - 23909	31.12.1999	01.01.2000	
42)	Endonezya	25.02.1997	15.02.2000 - 23965	06.03.2000	01.01.2001	
43)	Litvanya	24.11.1998	10.05.2000 - 24045	17.05.2000	01.01.2001	
44)	Hırvatistan	22.09.1997	10.05.2000 - 24045	18.05.2000	01.01.2001	
45)	Moldova	25.06.1998	25.07.2000 - 24120	28.07.2000	01.01.2001	
46)	Singapur	09.07.1999	18.07.2001 - 24466	27.08.2001	01.01.2002	(7)
47)	Kırgızistan	01.07.1999	12.12.2001 - 24611	20.12.2001	01.01.2002	
48)	Tacikistan	06.05.1996	24.12.2001 - 24620	26.12.2001	01.01.2002	
49)	Çek Cumhuriyeti	12.11.1999	15.12.2003 - 25317	16.12.2003	01.01.2004	
50)	İspanya	05.07.2002	18.12.2003 - 25320	18.12.2003	01.01.2004	
51)	Bangladeş	31.10.1999	15.12.2003 - 25317	23.12.2003	01.01.2004	
52)	Letonya	03.06.1999	22.12.2003 - 25324	23.12.2003	01.01.2004	
53)	Slovenya	19.04.2001	23.12.2003 - 25325	23.12.2003	01.01.2004	
54)	Yunanistan	02.12.2003	02.03.2004 - 25390	05.03.2004	01.01.2005	
55)	Suriye	06.01.2004	28.06.2004 - 25506	21.08.2004	01.01.2005	
56)	Tayland	11.04.2002	08.01.2005 - 25694	13.01.2005	01.01.2006	
57)	Sudan	26.08.2001	17.09.2003 - 25232	31.01.2005	01.01.2006	
58)	Lüksemburg	09.06.2003	08.01.2005 - 25694	18.01.2005	01.01.2006	(8)
59)	Estonya	25.08.2003	04.07.2004 - 25512	21.02.2005	01.01.2006	
60)	İran	17.06.2002	09.10.2003 - 25254	27.02.2005	01.01.2006	
61)	Fas	07.04.2004	22.06.2005 - 25853	18.07.2006	01.01.2007	
62)	Lübnan	12.05.2004	17.08.2006 - 26262	21.08.2006	01.01.2007	
63)	Güney Afrika Cum.	03.03.2005	20.11.2006 - 26352	06.12.2006	01.01.2007	
64)	Portekiz	11.05.2005	15.12.2006 - 26377	18.12.2006	01.01.2007	
65)	Sırbistan-Karadağ	12.10.2005	08.08.2007 - 26607	10.08.2007	01.01.2008	(9)
66)	Etiyopya	02.03.2005	09.08.2007 - 26608	14.08.2007	01.01.2008	
67)	Bahreyn	14.11.2005	21.08.2007 - 26620	02.09.2007	01.01.2008	
68)	Katar	25.12.2001	05.02.2008 - 26778	11.02.2008	01.01.2009	
69)	Bosna-Hersek	16.02.2005	08.04.2007 - 26487	18.09.2008	01.01.2009	
70)	Suudi Arabistan *	09.11.2007	03.02.2009 - 27130 (m.)	01.04.2009	01.01.2010	
71)	Gürcistan	21.11.2007	10.02.2010 - 27489	15.02.2010	01.01.2011	
72)	Umman	31.05.2006	13.03.2010 - 27520	15.03.2010	01.01.2011	(10)
73)	Yemen	26.10.2005	13.03.2010 - 27520	16.03.2010	01.01.2011	
74)	İrlanda	24.10.2008	10.08.2010 - 27668	18.08.2010	01.01.2011	
75)	Yeni Zelanda	22.04.2010	04.07.2011 - 27984 (m.)	28.07.2011	01.01.2012	
76)	Kanada	14.07.2009	29.04.2011 - 27919 (m.)	04.05.2011	01.01.2012	
77)	İsviçre	18.06.2010	12.01.2012 - 28171	08.02.2012	01.01.2013	
78)	Brezilya	14.03.2005	12.01.2012 - 28171	09.10.2012	01.01.2013	
79)	Avustralya	28.04.2010	21.05.2013 - 28653 (m.)	05.06.2013	01.01.2014	
80)	Malta	14.07.2011	27.04.2013 - 28630		01.01.2014	
81)	Meksika	17.12.2013	06.06.2015-29378	23.07.2015	01.01.2016	
82)	Kosova	10.09.2012	28.08.2015-29459 (2m.)	15.10.2015	01.01.2016	

(1)

Anlaşmanın 5 inci maddesinin 2 nci fıkrasının (h) bendinin 2 nci fıkrası, 11 inci maddesinin 3 üncü fıkrasının uluslararası bendi ve 14 üncü maddesinin 2 nci fıkrası gereğince bir Akit Devlette vergilendirilmeyecek olan kazanç

	ve iratlar hakkında 1.1.1987 tarihinden itibaren başlayan vergilendirilme dönemleri için yürürlüğe girmiştir.
(2)	Anlaşmanın deniz ve hava taşımacılığına ilişkin hükümleri 1.1.1983 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Ancak söz konusu Anlaşma feshedilmiş olup, hükümleri 1.1.1990-31.12.2010 tarihleri arasındaki vergilendirme dönemleri için uygulanmaktadır.
(3)	Anlaşma, uçakların uluslararası trafikte işletilmesinden sağlanan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren elde edilen gelirler üzerinden alınan vergilere uygulanacaktır.
(4)	Anlaşma, hava taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen gelirler ile bu kazançlar için açtırılan mevduat hesabı dolayısıyla elde edilen faiz gelirleri için 1.1.1988 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
(5)	Anlaşmanın "Bilgi değişimi" başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Malezya Hükümeti Arasında 27 Eylül 1994 Tarihinde Ankara'da İmzalanan Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 17.02.2010 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 25.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri bu tarihten itibaren uygulanmaktadır.
(6)	Anlaşma hükümleri müteahhitlik yönünden 17.08.1995; diğer hükümler yönünden ise 1.1.1998 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
(7)	Anlaşmanın "Bilgi değişimi" başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren "9 Temmuz 1999 Tarihinde Singapur'da İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Singapur Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 05.03.2012 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 07.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 07.08.2013 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
(8)	Anlaşmanın "Bilgi değişimi" başlıklı 26. Maddesini değiştiren "Türkiye cumhuriyeti ile Lüksemburg Dukalığı Arasında Gelir ve Servet Üzerinden alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 30.09.2012 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 14.07.2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.2012 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
(9)	Sırbistan ve Karadağ döneminde, 12 Ekim 2005 tarihinde imzalanmış olan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sırbistan ve Karadağ Bakanlar Kurulu Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması" hem Sırbistan hem de Karadağ açısından geçerli olup, Anlaşma hükümleri 01.01.2008 tarihinden bu yana uygulanmaktadır.
(10)	Anlaşma, Gulf Air tarafından uluslararası trafikte hava taşımacılığı işletmesinden elde edilen kazançlar ile işletilen vasıtaların veya bunların işletilmesiyle ilgili menkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
*	"Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında İki Akit Devletin Hava Taşımacılık Teşebbüslerinin Faaliyetleri Dolayısıyla Alınan Vergilerde Karşılıklı Muafiyet Anlaşması" 11.01.1989 tarihinde imzalanmıştır. Anlaşma, 09.08.1990 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.1987 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. Söz konusu Anlaşma, yalnızca Akit Devletler tarafından hava taşımacılık faaliyetleri dolayısıyla alınan vergileri kapsamaktadır.

**Kaynak : Gelir İdaresi Başkanlığı ( www.gib.gov.tr ) 07.03.2016**

## İkili Ticaret ve Deniz Taşımacılık Anlaşmaları

### Deniz Taşımacılık Anlaşmaları

SN	ADI/KONUSU	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı	Kabul Tarihi
1	Deniz Taşımacılığına İlişkin Türkiye Tunus Anlaşması	12.11.1989	20340	
2	İtalya ile Derince Trieste Limanları Arasında RoRo gemilerinde 12den fazla yolcu taşınmasına imkân veren Anlaşma	24.05.1987	19469	
3	İtalya (Nota Teatisi) yoluyla Geçici Denizcilik Anlaşması	29.06.1996	22678	
4	Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	10.06.1989	20191	
5	SAMSUN VE KÖSTENCE ARASINDA DİREK FERİBOT HATTININ OLUŞTURULMASI İLE İLGİLİ MUTABAKAT ZAPTI	25.06.1998	23383	
6	TÜRKİYE CUMHURİYETİ DENİZCİLİKTEN SORUMLU DEVLET BAKANLIĞI İLE KUZAY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ BAYINDIRLIK VE ULAŞTIRMA BAKANLIĞI ARASINDA DENİZCİLİĞİN GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK İŞBİRLİĞİ PROTOKOLÜ	08.09.2000	24164	
7	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.02.2005	27756	
8	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Sosyalist Halk Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine Dair Anlaşma	08.09.1987	19568	
9	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.12.2000	24262	
10	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	04.07.2011	27984	
11	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	01.03.1987	19387	
12	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	03.07.2004	25511	
13	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticareti Anlaşması	07.10.2006	26312	
14	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cezayir Demokratik ve Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma	28.10.1998	23507	
15	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	03.01.1993	21454	

16	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	06.11.1996	22809	
17	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	30.05.1995	22298	
18	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Hırvatistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		
19	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	18.03.1989	20122	
20	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması	15.06.1997	23020	
21	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	03.04.2003	25068	
22	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Letonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	21.04.2004	25440	
23	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Cumhuriyeti Arasında Denizcilik ve Deniz Nakliyatı Alanlarında İşbirliğine Dair Anlaşma	16.11.1975	15414	
24	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Deniz Nakliyatı Ortak Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707	
25	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Türkiye-Libya Ortak Gemi İnşa ve Onarım Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707	
26	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Litvanya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında 11 Temmuz 1994 tarihinde Vilnius'da imzalanan Denizcilik Anlaşması	21.03.2004	25409	
27	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	25.04.2004	25443	
28	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mısır Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	27.12.1988	20032	
29	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.12.2011	28142	
30	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karadeniz'de Türk ve Romen Limanları Arasında Doğrudan Bağlantıların Kurulmasına İlişkin Anlaşma	18.10.1982	17842	
31	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Köstence İstanbul ve Trabzon Arasında Ro-Ro gemilerinde Yolcu ve Motorlu Araçların Taşınmasına Dair Anlaşma	01.05.1986	19094	
32	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Açık	13.05.2004	25461	

	Denizlere Giden Gemilerin Mürettebat Üyelerinin Sertifikalarının Karşılıklı Tanınması			
33	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında imzalanan Karadeniz de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	24.06.2004	25459	
34	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.04.2009	27200	
35	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Alanında Arama-Kurtarma Anlaşması	03.11.2010	27848	
36	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	05.07.2011	27985	
37	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	10.10.1969	13323	
38	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkmenistan Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	23.12.1997	23209	
39	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Türkiye Cumhuriyeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşması'na Değişiklik Getiren Protokol	11.04.2004	25430	
40	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşması	29.04.1997	22974	
41	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Hindistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	26.03.1989	20120	
42	Türkiye Cumhuriyeti ile Ürdün Haşimi Krallığı arasında Denizcilik Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		
43	Türkiye Cumhuriyeti ile Endonezya Cumhuriyeti arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		
44	Türkiye Cumhuriyeti ile Fas Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasına Dair Anlaşma	22.06.1987	19495	
45	Türkiye Cumhuriyeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında Denizde Arama ve Kurtarma Konusunda Anlaşma	02.08.1997	23068	
46	Türkiye Cumhuriyeti ile Malezya Hükümeti Arasındaki Deniz Ulaşımına İlişkin Anlaşma	05.06.1984	18422	
47	Türkiye Cumhuriyeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Arasında Ticari Gemicilik Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		



48	Türkiye Cumhuriyeti ile Rusya Federasyonu arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir		
49	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Koordine Edilmesi ve Düzenlenmesi için Anlaşma	30.05.1986	19122	
50	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı arasında Deniz Ulaştırmasında İşbirliği Anlaşması	25.02.2011	27857	
51	Türkiye Cumhuriyeti ile Yemen Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	29.04.2011	27919	
52	Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	18.07.2001	24466	
53	TÜRKİYE CUMHURİYETİ SAĞLIK BAKANLIĞI İLE KUZNEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ SAĞLIK BAKANLIĞI ARASINDA GEMİADAMLARI SAĞLIK RAPORLARININ DÜZENLENMESİNE İLİŞKİN PROTOKOL	15.08.2007	26614	

**Kaynak: UDHB Mevzuat Veritabanı ( [www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr) ) 21.05.2015**

## 2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

Türkiye Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı IMO tarafından muhatap kabul edilmektedir. 1990'lı yıllarda limanlarda bağlanan Türk Bayraklı gemilerin sayısının artması sonrasında, 2002 yılında gemi adamları Yönetmeliğini çıkartarak denizcilik öğretimi IMO standartlarına uyarılmıştır.

IMO tarafından 01 Haziran 2010 tarihinde yayınlanan MSC. Circ.1164/Rev 7 No.lu sirküler ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti denizcilik eğitiminde "Beyaz Liste" deki yerini korumuştur. Bunun yanı sıra, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı ( EMSA ) tarafından ülkemizde yapılan denetim faaliyetleri sonucunda ülkemizdeki denizcilik okullarından mezun olan öğrencilerin AB üyesi ülke bayrağını taşıyan gemilerde çalışabilmesi yolu açılmıştır.

Türkiye'de Deniz Harp Okulu dışında denizcilik öğretiminin dört (4) yıllık lisans programlarında gerçekleştirildiği 19 Fakülte vardır. Ayrıca, KKTC'de faaliyette bulunan Yakın Doğu Üniversitesi de 4 yıllık lisans programı uygulamaktadır. (17) Meslek Yüksekokulu ve (49) Meslek Lisesi faaliyetlerini sürdürmektedir.

### **TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE/FAKÜLTELER (15.07.2016)**

No	Üniversite	Fakülte
1	ADANA BİLİM VE TEKNOLOJİ ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
2	BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ	BANDIRMA DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
3	BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
4	ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ FAKÜLTESİ
5	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
6	İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
7	İZMİR KÂTİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
8	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
9	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
10	MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	BARBAROS HAYRETTİN DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
11	MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ FAKÜLTESİ
12	ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
13	ORDU ÜNİVERSİTESİ	FATSA DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
14	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
15	YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
16	YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
17	BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
18	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ
19	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE/YÜKSEK OKULLAR (15.07.2016)**

No	İl	Kurum Adı
1	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	SEFERİHİSAR FEVZİYE HEPKON SOSYAL BİLİMLER MESLEK YÜKSEKOKULU – MARİNA İŞLETME
2	YAŞAR ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEKOKULU – DENİZ VE LİMAN İŞLETMECİLİĞİ / MARİNA İŞLETMECİLİĞİ
3	ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ	DENİZ TEKNOLOJİLERİ MESLEK YÜKSEKOKULU
4	EGE ÜNİVERSİTESİ	URLA DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
5	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZ VE TİCARET MESLEK YÜKSEKOKULU
6	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
7	MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ	BODRUM DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
8	MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
9	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
10	BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEKOKULU
11	BARTIN ÜNİVERSİTESİ	BARTIN MESLEK YÜKSEKOKULU
12	GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEKOKULU
13	GİRESUN ÜNİVERSİTESİ	TEKNİK BİLİMLER MESLEK YÜKSEKOKULU
14	GİRNE ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEK OKULU
15	KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ	KARAMÜRSEL MESLEK YÜKSEKOKULU
16	ORDU ÜNİVERSİTESİ	FATSA MESLEK YÜKSEKOKULU
17	RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ TURGUT KIRAN DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU	DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU

**TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK MESLEK LİSELERİ (15.07.2016)**

No	İl	İlçe	Kurum Adı
1	ANTALYA	KONYAALTI	FETTAH TAMİNCE MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
2	ANTALYA	MANAVGAT	MANAVGAT TİCARET VE SANAYİ ODASI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
3	ARTVİN	HOPA	KEMALPAŞA ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
4	AYDIN	DİDİM	DİDİM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
5	AYDIN	KUŞADASI	ADVİYE-ERTUĞRUL ACUN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
6	BALIKESİR	AYVALIK	PAKMAYA KENAN KAPTAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
7	BALIKESİR	ERDEK	KARŞIYAKA ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
8	ÇANAKKALE	GELİBOLU	ARMATÖR YAKUP AKSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
9	ÇANAKKALE	MERKEZ	ÇANAKKALE MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
10	GİRESUN	BULANCAK	BULANCAK KAPTAN AHMET FATOĞLU MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
11	GİRESUN	ESPIYE	ESPIYE Ş. CENGİZ SARIBAŞ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
12	GİRESUN	TİREBOLU	TİREBOLU PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
13	HATAY	İSKENDERUN	SEFA ATAKAŞ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

14	ISPARTA	EĞİRDİR	EĞİRDİR MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
15	İSTANBUL	ADALAR	HÜSEYİN RAHMİ GÜRPINAR ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
16	İSTANBUL	BEŞİKTAŞ	ZİYA KALKAVAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
17	İSTANBUL	BEYKOZ	BEYKOZ BARBAROS HAYRETTİN PAŞA MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
18	İSTANBUL	PENDİK	PENDİK BARBAROS HAYRETTİN PAŞA MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
19	İSTANBUL	TUZLA	PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
20	İSTANBUL	ÜSKÜDAR	HACI RAHİME ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
21	İZMİR	ÇEŞME	ÇEŞME ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
22	İZMİR	GÜZELBAHÇE	GÜZELBAHÇE İMKB MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
23	İZMİR	KARABURUN	KARABURUN MORDOĞAN FATMA EMİN KARAAĞAÇ ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
24	İZMİR	KONAK	KONAK NEVVAR SALİH İŞGÖREN EĞİTİM KAMPÜSÜ - 4 MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
25	İZMİR	KONAK	KONAK ÇINARLI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
26	İZMİR	KONAK	ŞEHİT İDARİ ATAŞE ÇAĞLAR YÜCEL MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
27	KASTAMONU	İNEBOLU	PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
28	KOCAELİ	GÖLCÜK	GÖLCÜK MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
29	KOCAELİ	KÖRFEZ	HEREKE NUH ÇİMENTO MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
30	MERSİN	AKDENİZ	DENİZ TİCARET ODASI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
31	MUĞLA	BODRUM	BODRUM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
32	MUĞLA	BODRUM	BODRUM TURGUT REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
33	MUĞLA	KÖYCEĞİZ	KÖYCEĞİZ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
34	MUĞLA	MARMARİS	BOZBURUN DENİZ TİCARET ODASI ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
35	MUĞLA	MARMARİS	75. YIL MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
36	ORDU	FATSA	ATATÜRK MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
37	RİZE	ARDEŞEN	İŞIKLI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
38	RİZE	ÇAYELİ	ÇAYELİ AHMET HAMDİ İSAKOĞLU MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
39	RİZE	MERKEZ	HASAN KEMAL YARDIMCI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
40	SAMSUN	TEKKEKÖY	NEDİME SERAP ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
41	SİNOP	MERKEZ	SİNOP MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
42	TEKİRDAĞ	SÜLEYMANPAŞA	KUMBAĞ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
43	TRABZON	ÇARŞIBAŞI	ÇARŞIBAŞI MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİM MERKEZİ
44	TRABZON	OF	OF HACI MEHMET BAHATTİN ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
45	TRABZON	ORTAHİSAR	TRABZON MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
46	TRABZON	SÜRMENE	SÜRMENE TÜRK TELEKOM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
47	VAN	TUŞBA	VAN PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

48	YALOVA	ALTINOVA	YALOVA ALTINOVA TERSANE GİRİŞİMCİLERİ A.Ş. MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
49	ZONGULDAK	EREĞLİ	HATİCE ERDEM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ



## TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK EĞİTİMİNİN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Türkiye'de denizcilik eğitiminin sorunlarını ve çözüm önerilerini 5 ana başlık altında sıralayabiliriz;

- 1) Denizcilik Eğitimi, Yeterlik Yükseltme ve Öğrenci Kaynaklı Sorunlar
- 2) Staj Kaynaklı Sorunlar
- 3) Ders Programları Kaynaklı Sorunlar
- 4) Eğitimci Kaynaklı Sorunlar
- 5) Hizmet Sorunu

*Türkiye'de denizcilik eğitimi veren kurumların yasal seviyeleri ve mezunlarına tanınan yeterlik seviyeleri şu şekildedir:*

Seviye	Eğitim Kurumları	Eğitim Süresi		Mezunların Yeterliklerine göre Sınırlamaları		Mezunlarına Tanınan Yeterlik Seviyeleri	
		Teorik	Uygulama (Staj)	Güverte	Makine	Güverte	Makine
Lise (M.E.B.)	Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (Anadolu)	4 Yıl	12 Ay	500-3000 GT	750-3000 kW	Vardiya Zabiti	Vardiya Makinisti

	Denizcilik Meslek Lisesi)						
Kurs (M.E.B.)	Özel Denizcilik Kursu (Lise eğitimi tamamlandıktan sonra)	60 Hafta Teorik 2 Yıl	12 Ay	500-3000 GT	750-3000 kW	Vardiya Zabiti	Vardiya Makinisti
Ön Lisans (Y.Ö.K.)	Denizcilik Meslek Yüksek Okulu	2 Yıl (Hazırlık ile birlikte 3 Yıl)	12 Ay	500-3000 GT	750-3000 kW	Vardiya Zabiti	Vardiya Makinisti
Lisans (Y.Ö.K.)	Denizcilik Yüksekokulu	4 Yıl (Hazırlık ile birlikte 5 Yıl)	12 Ay	Sınırlama Yok	Sınırlama Yok	Uzakyol Vardiya Zabiti	Uzakyol Vardiya Mühendisi
Lisans (Y.Ö.K.)	Denizcilik Fakültesi	4 Yıl (Hazırlık ile birlikte 5 Yıl)	12 Ay	Sınırlama Yok	Sınırlama Yok	Uzakyol Vardiya Zabiti	Uzakyol Vardiya Mühendisi

Tablo-1: Türkiye’de denizcilik eğitimi veren kurumların yasal seviyeleri ve mezunlarına tanınan yeterlikler

### **1. Denizcilik Eğitimi, Yeterlik Yükseltme ve Öğrenci Kaynaklı Sorunlar:**

- Türkiye’de Uzakyol yeterliklerinin verilmesini sağlayan eğitim kurumları sadece Lisans seviyesinde eğitim veren kurumlar; Denizcilik Yüksek Okulları ve Denizcilik Fakülteleridir.
- Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinde (Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi) eğitim alan öğrencilerin büyük bir kısmı, Fen derslerindeki zayıflıkları nedeni ile ÖSYM sınavları neticesinde Yüksekokul veya Fakültele girememektedirler.
- Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinden (Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi) mezun olan öğrencilerin bir kısmı Denizcilik Meslek Yüksek Okullarına sınavsız kayıt hakkı ile Ön Lisans eğitime kayıt yaptırabilmektedir. Ancak, 2 veya 3 sene süren Ön Lisans eğitimlerini tamamlamalarına müteakip hak kazanacakları yeterlik seviyesi mezun oldukları Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinden (Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi) aldıkları yeterlikler ile aynı seviyededir. (Vardiya Zabiti/Vardiya Makinisti)
- Denizcilik Meslek Yüksek okullarında geçen 2-3 senenin mezunlara kazanç getirip getirmediğinin değerlendirilmesi gerektiğini düşünüyoruz.
- Denizcilik Meslek Yüksek Okullarında okuyan öğrencilerin bir kısmı (DGS) Dikey Geçiş Sınavı’nda başarılı olarak Denizcilik Fakültelerine veya Denizcilik Yüksek Okullarına geçmektedirler. Ancak, bu konuda da Lisans eğitimi veren bu Üniversitelerin (DGS) Dikey Geçiş Sınavı ile yerleştirme kontenjanlarının az olması önemli bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır.

- f) Diğer taraftan ise Lisans eğitimi alan mezunların profesyonel olarak denizde çalışma sürelerinin azlığı sorunu yer almaktadır. Bu sebeple, Türk Ticaret Filosunda devamlı olarak her yıl Uzakyol Vardiya Zabiti/ Uzakyol Vardiya Mühendisi sıkıntısı devam etmektedir.
- g) Elektrik ve elektronik zabitlerinin elektro-teknik zabitliğine geçişleri STCW Manila Değişikliklerine paralel olarak Gemiadamları Yönetmeliği'nde yapılan değişiklik ile 31.12.2016 tarihinden sonra Elektrik Zabiti, Elektronik Zabiti, Elektrikçi ve Elektronikçi yeterlilikleri iptal edilerek Elektro-Teknik Zabiti ve Elektro-Teknik Tayfası yeterlilikleri ihdas edilmiştir.

#### **Yönetmelikte yapılan düzenleme ile;**

- 1.) 01.01.2012 tarihinden önce 12 ay Elektrik Zabiti ve Elektronik Zabiti hizmeti olanlara doğrudan Elektro-Teknik Zabitliğine geçiş, yine bu tarihten önce 12 ay Elektrikçi ve Elektronikçi hizmeti olanlara doğrudan Elektro-Teknik Tayfalığına geçiş imkanı sağlanmış,
- 2) Yukarıda belirtilen hizmete sahip olmayan Elektrikçi ve Elektronikçi yeterliliğindeki gemiadamlarından 3 ay hizmet yapmaları ve Elektro-Teknik Tayfası Kursunu almaları koşuluyla Elektro-Teknik Tayfalığına geçiş imkanı sağlanmış, benzer geçiş Elektrik ve Elektronik Zabitleri için yapılmamıştır.

Bu geçişe müsaade edilmemesi nedeniyle 01.01.2012 tarihinden önce 12 ay Elektrik Zabiti ve Elektronik Zabiti hizmeti olmayan ve son 5 yılda idare tarafından verilen tüm elektrik ve elektronik zabitlerinin yeterlilikleri iptal edileceğinden mağdur olacaklardır.

#### **Çözüm Önerileri:**

- a) Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinin (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) müfredatında değişiklik yapılarak fen derslerine ağırlık verilmesi,
- b) Lisans seviyesinde denizcilik eğitimi veren Denizcilik Fakültelerine veya Denizcilik Yüksek Okullarına girmek isteyen Mesleki ve Teknik Anadolu Liseleri (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) mezunlarına Üniversite sınavlarında pozitif anlamda kat sayı desteği verilmesi veya elde ettikleri Üniversite sınav puanlarına ek puan ilave edilerek desteklenmeleri ve teşvik edilmeleri,
- c) Ön Lisans seviyesinde eğitim veren Denizcilik Meslek Yüksek Okullarında okuyan ve Dikey Geçiş Sınavı ile Lisans eğitimi veren Denizcilik Fakültelerine ve Denizcilik Yüksek Okullarına geçiş yapmak isteyen öğrenciler için Dikey Geçiş Sınavı kontenjanlarının arttırılması,
- d) Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinden (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) veya Ön Lisans seviyesinde eğitim veren Denizcilik Meslek Yüksek Okullarından mezun olarak ve denizcilik sektöründe Yakınyol diye tabir edilen (500-3000 GT, 750-3000 Kw) limitli yeterliklere sahip olan vardiya zabiti/vardiya makinisti gemiadamının, Uzakyol

yeterlikleri almaları konusunda mevzuatın değiştirilmesi ve Türkiye'nin bu konu hakkındaki kural ve yönetmeliklerini, IMO (International Maritime Organization) tarafından çıkarılan ve dünyada bu konuda standart ve referans sağlayan STCW Konvansiyonuna göre yeniden düzenlenmesinin sağlanması,

*(Bu konuda son derece gelişmiş durumda olan İngiltere'nin denizcilik eğitim sistemi ve zabitan yeterlik yükseltme sistemi örnek alınabilir.)*

- e) *Önemli miktardaki Elektrik ve Elektronik Zabıtlarının yaşayacağı bu mağduriyetin önlenmesi amacıyla; Yardımcı Sınıf Gemiadamlarının Yeterliliklerinin Şartlarının düzenlendiği Madde 10'da aşağıdaki ilavenin yapılması uygun mütalaa edilmektedir.*

***“- Aşağıdaki şartlardan birini yerine getirmiş olmak;***

*- 750 kW'den büyük ana makine ile yürütülen gemilerde, Elektrik Zabiti veya Elektronik Zabiti olarak en az altı aylık deniz hizmeti ve onaylanmış staj defterine uygun olarak İdarece onaylı atölye tesislerinde altı ay süreli atölye becerilerini geliştirme eğitimi tamamlamak ve İdare tarafından uygunluğu onaylanan eğitim kurumlarında “elektro-teknik zabitliği” eğitimi görmek,”*

## **2. Staj Kaynaklı Sorunlar:**

- a) Denizcilik Fakültelerinin; Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, Denizcilik Meslek Yüksek Okulunun; Deniz Ulaştırma İşletme, Gemi Makineleri İşletme, Yat İşletme Yönetimi programlarında okuyan öğrencilerin mezun olmaları ve yeterlik sınavlarına girebilmeleri için mecburi olan açık deniz stajının icra edilmesinde staj yeri bulamama sorununun mevcut olması,
- b) Gemiadamları Yönetmeliği gereği; yat kaptanı yeterliliği, 499 GT Yat Kaptanı, 500-2999 GT Yat Kaptanı ve 3000 GT ve üzeri yat kaptanı olmak üzere 3 yeterliliğe ayrılmıştır. Halen eğitim kurumlarınca verilmekte olan Yat Kaptanı Eğitimi 499 GT yat kaptanı için gerekli olan eğitimdir. Daha önce bu kursu tamamlayan kursiyerler doğrudan GASM tarafından yapılan sınava girebilirken, yapılan değişiklik ile 6 ay staj zorunluluğu getirilmiştir. Kursu tamamlayan kursiyerler kurs başarı belgeleri ile liman başkanlıklarına müracaat ederek gemici veya yat kaptanı stajyeri liman cüzdanı çıkarttıktan sonra sadece 15 metreden daha uzun ticari yatlarda onaylı staj defterlerine istinaden 6 ay staj yapmaktadırlar.

Diğer taraftan; Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliği olanlar Gemilerin Gemiadamları ile Donatılması Yönergesi gereğince Çizelge-8'de belirtilen 499 GT ve daha küçük yatlara ilaveten Çizelge-6 gereğince günü birlik ve hareket limanından 25 milden fazla açılmamak kaydıyla sefer yapıp tekrar hareket limanına dönen 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezinti tenezzüh gemilerinde de kaptanlık yapabilmektedir. Benzer şekilde Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliği olanlar, Özel Teknelerin Donatımı ve Kullanacak Kişilerin Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik gereğince Özel Tekneleri de kullanabilmektedir.



Görüldüğü üzere Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliği ile ticari yatlarla ilave olarak özel yatlar, 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezi tenezzüh gemileri kullanılabilir. Özellikle özel tekne veya 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezi tenezzüh gemileri kullanılabilir için Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliğini alan vatandaşlar bulunmaktadır.

Özetle, Yat Kaptanı (499 GT) yeterliliğinin, özel tekne veya 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezi tenezzüh gemileri kullanma yetkileri olmasına rağmen, stajlarını sadece 15 metreden daha uzun ticari yatlarda yapabilmektedir. Bu durum vatandaşların staj yapacağı tekneleri kısıtlarken, çalışmayı hedefledikleri özel tekne, motor ve gemilerde staj yapmalarını da engellemektedir.

### **Cözüm Önerileri:**

- a) Bu konuda, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından, staj eğitim gemisi işleten ve stajyer öğrencilere staj yapma imkanı sağlayan eğitim kurumlarına, eğitim gemilerinde istihdam ettikleri Türk stajyer öğrenci başına masrafların karşılanması amacıyla belli bir miktarda maddi yardım yapılması, bu staj eğitim gemilerinin Türk Limanlarına uğradıkları veya Boğaz geçişi yaptıkları sırada oluşacak liman masrafları, boğaz geçiş masrafları, harçlar ve rüsumlar, pilotaj ücretleri ve benzeri diğer harcama ve masrafları konusunda indirim sağlanması.
- b) Gemiadamları Yönetmeliği'nde geçen "15 metreden daha uzun ticari yatlarda" ibaresinin "15 metreden daha uzun ticari yatlar, Yat Kaptanı (499 GT) tarafından sevk ve idare edilen 15 metreden uzun özel tekneler, 42 metre ve daha küçük yolcu motorları, yolcu gemileri ve gezi tenezzüh gemilerinde" şeklinde değiştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.
- c) Türk Armatör ve Gemi İşletmecisi firmalarına gemilerinde en az 1 stajyer bulundurma zorunluluğu getirilmesi veya bulundurduğu her stajyer başına belli bir oranda maddi teşvik sağlanması,
- d) (Örneğin: Türk bayraklı gemilerde Stajyerin sigorta priminin devlet tarafından karşılanması v.s.)
- e) Yat kaptanlığı stajı uygulaması için eğitim amaçlı kullanılmak üzere İdare tarafından yatların tahsis edilmesi ve yat sahibi firmalara kolaylıklar sağlanması,
- f) Denizcilik eğitim sektöründe bu gün yaşanan sorunların en önemlisi öğrencilerin staj yapacak gemi/atölye bulmada yaşadığı güçlüklerdir. Zira, bu sorun staj yeri arayan öğrenciler ve onlara yardımcı olmaya çalışan eğitim kurumlarının yanında istihdam etmek için stajyer arayan armatörlerimiz veya tersanelerimiz için de sorundur. Sorunun aktörlerinin ortak özelliği Deniz Ticaret Odası şemsiyesi altında yer almalarıdır. Bu nedenle, denizcilik sektörünün en önemli aktörlerinden olan Deniz Ticaret Odası'nın şemsiyesi altında yaşanan staj sorununa duyarsız kalması veya çözüme katkı sağlamaması düşünülemez. Konuya ilişkin denizcilik eğitim temsilcileri

koordinesinde armatör, tersane ve yat işletmecileri temsilcilerinden oluşan bir çalışma grubu oluşturulması. Bu grup tarafından ihtiyaç duyulan staj yerleştirme biriminin görev tanımlarının tespit edilmesi, bu birimin DTO bünyesinde yeni bir birim olarak oluşturulması veya mevcut birimlerden birine gerekli personel desteği de sağlanarak ilave görev olarak verilmesi konularında çalışma yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### **3. Ders Programları Kaynaklı Sorunlar:**

- a) Denizcilik Eğitim müfredatında pratik/uygulama eğitimine yeteri kadar ağırlık verilmemesi, ezaberci eğitim yapısının varlığı,
- b) Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinin (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) müfredatında fen derslerinin zayıflığı,
- c) Denizcilik eğitimi alan öğrencilerin (Tayfa veya Zabit seviyesi) İngilizce Lisan konusundaki sıkıntıları,

### **Çözüm Önerileri:**

- a) Denizci eğitimci belgesine sahip Üniversite ve M.E.B.' na bağlı Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi ve Özel denizcilik kurslarında görev yapan öğretmenler, Denizcilik şirketlerinin DPA, Personel ve Teknik Müdürleri, M.E.B.İğİ,Y.Ö.K., U.D.H.B.İğİ temsilcilerinden oluşacak bir çalışma grubu tarafından Denizcilik Eğitimi müfredatının gözden geçirilerek revize edilmesi, uygulamaya ve ihtiyaca yönelik eğitimlerin planlanarak müfredata konulması, okul gemilerinde uygulanacak mesleki eğitimlerin programlanması,
- b) Uygulamaya ve ihtiyaca yönelik eğitimlerin planlanarak, müfredata konulması,
- c) Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerinin (Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri) müfredatında değişiklik yapılarak fen derslerine ağırlık verilmesi,
- d) Denizcilik Okullarında mesleki derslerin İngilizce dilinde öğretilmesi, sınavların İngilizce dilinde yapılması. Tayfa sınıfı için öngörülen eğitim müfredatına İngilizce dil eğitiminin de dahil edilmesi,

### **4. Eğitimci Kaynaklı Sorunlar:**

- a) Denizci Eğitimci sayısının az olması,
- b) Denizci Eğitimci olabilme koşullarının zorluğu,
- c) Denizci Eğitimcilerinin maaş ve ücretlerinin yetersizliği,  
(Denizci Eğitimci maaşlarının yetersizliği sebebiyle denizci kökenliler ya gemiye çıkarak yüksek maaşlarda çalışmayı tercih ediyorlar ya da karada denizcilik firmalarında akademisyenlere oranla daha iyi maddi koşullarda çalışıyorlar.)

d) Özel denizcilik eğitim kurumlarında eğitimci olarak istihdam edilecek denizci eğitimcisi olma koşulları Milli Eğitim Bakanlığı'nın ilgili mevzuatı ve Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi ile düzenlenmiştir. Milli Eğitim bakanlığının ilgili mevzuatına göre özel denizcilik kurslarından gelen talebe istinaden yeterlilikleri ve mezun oldukları okullar esas alınarak lisans düzeyi ve üzeri diplomaya sahip olanlar uzman eğitimci, lise mezunu olanlar usta eğitimci olarak görev yapmalarına onay verilmektedir.

Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi ile yapılan düzenlemeye göre ise denizci eğitimcisi olabilmek için lisans diploması ve en az uzakyol birinci zabıt (2 yıl deniz hizmeti olmak) veya en az uzakyol ikinci mühendisi/makinisti (2 yıl deniz hizmeti olmak) gerekmektedir. Ayrıca, aynı Yönerge ile alanlarında yükseköğretim mezunu olmayan en az vardiya veya makina zabiti yeterlik belgesine sahip Usta Öğreticilere, sınıflarına uygun olan sınırlı zabitan yeterliklerine ve tayfa sınıfı gemiadamı kurslarına yönelik Denizci Eğitimci belgesi düzenlenir hükmü yer almaktadır.

Diğer taraftan bu gün lisans diploması olmadığı halde TÜDEV veya EKOL gibi kurslardan mezun olup uzakyol kaptan veya uzakyol başmakinist yeterliliği ile gemilerde hizmet yapan ve yapmaya devam eden, emsalleri arasında temayüz etmiş, bilgi ve tecrübeleri ile denizcilik eğitimine katkı sağlayabilecek önemli miktarda denizci eğitimci adayları mevcuttur. Ancak, bu kaptan ve başmakinistler Milli Eğitim Bakanlığı mevzuatına göre vardiya zabiti ve makine zabiti eğitimlerinde usta eğitimci olarak görev yapmaları mümkün iken Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi'ne göre lisans diplomasına sahip olmadıklarından bu yeterliliklere ait eğitimlerde görev alamamaktadır.

### **Cözüm Önerileri:**

- a) Denizci Eğitimci olabilme koşullarının ağır şartlarının gözden geçirilerek yeniden düzenlenmesi,
- b) Denizci Eğitimcilerinin maaş ve ücret koşullarının cazip hale getirilmesi,
- c) Özellikle MEB bağlı Meslek Liselerinde meslek derslerinde denizci eğitimcisi açığı seyir derslerine coğrafya öğretmenlerinin tefrik edilmesi gibi branş öğretmenleriyle karşılanmaktadır. Denizcilik mesleğinin kendisine has özellikleri dikkate alındığında yaşanan bu sorunun ivedilikle çözülmesi gerekmektedir. Sorunun çözümü için yapılması gerekenlerden biri Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi'nde gerekli değişiklik yapılarak lisans mezunu olma şartının kaldırılması uygun mütalaa edilmektedir.

### **5. Hizmet Sorunu:**

- a) Bakanlık Çalışanları ile Denizci Eğitimcilerinin Sertifika Yenileme İşlemleri,

Gemiadamları Yönetmeliği ile sertifika yenileme işlemleri denizde emniyet sertifikalarında, sınav ve tanker sertifikalarında olduğu gibi hizmet olmak üzere iki şekilde yapılabilmektedir. Yönetmeliğin Bakanlıkta çalışanlarla ilgili hükümler başlıklı EK Madde 8 “Bakanlığın merkez ve taşra teşkilatında en az 3 yıldır çalışmakta olanlar; İdare tarafından yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında en az 3 yıl görev yapan denizci eğitimciler, bu Yönetmelik hükümlerine göre sertifikaların yenilenmesinde öngörülen değerlendirme sınavlarından muaf tutulurlar.” İbaresini ile sadece sınavla yapılan yenilemelere ilişkin düzenleme getirilmiştir. Düzenlemenin tanker sertifikalarında olduğu gibi hizmetle yapılan sertifika yenilemelerine de kapsayacak şekilde genişletilmesi amacıyla Gemiadamları Yönetmeliği EK Madde 8’in b) alt bendinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

*“b) Bakanlığın merkez ve taşra teşkilatında en az 3 yıldır çalışmakta olanlar; İdare tarafından yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında en az 3 yıl görev yapan denizci eğitimciler, bu Yönetmelik hükümlerine göre sertifikaların yenilenmesinde öngörülen değerlendirme sınavları ve ön görülen deniz hizmet sürelerinden muaf tutulurlar.”*

### **b) Süresiz Sertifika Durumu,**

STCW 2010 Manila Değişikliklerinde hiçbir sertifika süresi yeterlilik süresinden uzun olamaz hükmü yer almaktadır. Buna karşın İdaremiz tarafından Gemiadamları Yönetmeliği Seyir Güvenlik Eğitimleri ve Belgeleri başlıklı Madde 20’de yer alan Elektronik Harita Bilgi Sistemleri (ECDIS), Köprüsütü Kaynakları Yönetimi (BRM) ve Makine Dairesi Kaynakları Yönetimi (ERM) belgeleri süresiz olarak verilmektedir. Diğer taraftan, aynı maddenin altında yer alan Radar Gözlem ve Plotlama ve Otomatik Radar Plotlama Aygıtlarını (ARPA) Kullanma belgeleri ile İlk Yardım ve Tıbbi Bakım Eğitimi ve Belgeleri başlıklı Madde 21’de yer alan İlk Yardım ve Tıbbi Bakım belgeleri beş yıl süreli olmasına rağmen ilgili maddelerde bu belgelerin ne şekilde yenileneceğine dair bir hüküm yoktur.

Arz edilen boşluğu gidermek üzere Seyir Güvenlik Eğitimleri ve Belgeleri başlıklı Madde 20’ye aşağıdaki ilavenin yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

“Yukarıdaki belgeleri almaya hak kazanan zabıtlar, geçerli belgelerinin süresinin bitmesinden önceki son altmış ayda en az oniki ay deniz hizmeti yapmak veya yukarıda belirtilen eğitimleri tekrarlayarak belgelerini yenilemek zorundadır.”

Benzer şekilde, STCW 2010 Manila Değişiklikleri Kısım B-VI/6 incelendiğinde, bu sertifikaya sahip gemiadamlarının gemide ISPS Kodu kapsamındaki talim ve tatbikatlara katılmış ise (ISPS Kodu gereğince gemilerde tatbikatlar 6 ayda bir, talimler ise 3 ayda bir yapılmak zorundadır) bu eğitimin yenilenmesine ihtiyaç yoktur ibaresi yer almaktadır. Ters düşünlüğünde ise bu sertifikaya sahip gemiadamı geçen 5 yıl içinde gemide ISPS Kodu kapsamındaki talim ve tatbikatlara katılmamışsa bu eğitimin yenilenmesine ihtiyaç vardır.

Gemiadamları Yönetmeliği, Gemi Güvenlik Eğitimleri ve Belgeleri Başlıklı EK Madde 6 gereğince Gemi Güvenlik Zabiti eğitimi için Sözleşmeye uygun olarak 5 yıl süre koyulmuş, her beş yılda bir İdarenin öngördüğü değerlendirme sınavından geçerek belgelerini yenilerler. Bu değerlendirmede başarısız olan gemiadamları tekrar eğitime tabi tutulur hükmü koyulmuştur. Aynı madde altında yer alan Güvenlik Farkındalık Belgesi, Güvenlikle İlgili

Tanıtım Belgesi, Belirlenmiş Güvenlik Görevleri Eğitim Belgeleri için ise Sözleşmenin aksine süresiz olarak verilmektedir.

**Bu durumda güvenlik sertifikalarına 5 yıllık süre koyulmasının ve geçen 5 yıl içinde 1 yıl deniz hizmeti yapanların Gemiadamları Yönetmeliği EK Madde 6 kapsamında verilen Gemi Güvenlik Belgelerinin sürelerinin 5 yıl uzatılmasının, bahse konu hizmeti olmayanların İdarenin öngördüğü değerlendirme sınavında başarılı olmaları halinde belgelerinin yenilenmesinin, başarısız olan gemiadamları tekrar eğitime tabi tutulmalarının uygun olacağı değerlendirilmektedir.**



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
1	<p><b>DENİZ TAŞIMACILIĞI VE GEMİ İNŞA SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ ROLÜ</b></p> <p>Diğer ülkelerle rekabet eşitliği için denizcilik sektörümüz, devlet teşvik politikasında öncelikli sektör olmalıdır. Bu bağlamda; denizcilik ile ilgili mevzuatın sektörel faaliyetleri daha etkin, rasyonel, hızlı ve kaliteli sağlama yönünde yenilenmesi zorunludur.</p> <p><b>Deniz taşımacılığı ve gemi inşa sanayimiz yüksek yerli katma değere dayalı olması ile Türkiye'nin cari açığını azaltmada etkili bir sektör olmaya adaydır.</b> Ayrıca, gemi inşa sanayi nitelikli istihdam gerektirmesi itibarıyla işsizlik oranının azaltılmasında çok önemli rol oynar. 2007-2008 döneminde tersanelerimizde bilfiil çalışan sayısı yaklaşık 50 bin kişiye ulaşmıştı. Türkiye'nin dış ticaretinin mevcut koşullarda ağırlıklı yabancı gemiler ile taşınması yerine daha fazla Türk gemisine geçişin sağlanması halinde navlun ve gemi kiralamadan dolayı açık vermemizi önleyecektir. Dünyada birçok ülke, denizciliğe ve gemi sanayine stratejik sektör olarak bakmakta ve doğrudan desteklemektedir. Çok çeşitli kalemler altında seksenin üzerinde destek çeşidi uygulanmaktadır. Bu çerçevede; <b>OECD Gemi İnşa Çalışma Grubu çalışmalarına aykırılık olmadan</b> Türkiye'de devletimizin uygulayabileceği çok net destek imkanları mevcuttur.</p>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Ayrı ayrı armatörlük şirketlerinin, gemi inşa şirketlerinin ve gemi işletme şirketlerinin birleşerek büyümeleri koşuluna bağlı olarak desteklenmeleri sağlanmalıdır. Bu şekilde global ölçekte rekabet etme şansları yükselecektir ve Türkiye ekonomisine daha çok katkı sağlayabileceklerdir.</li><li>2. Geçmişte uygulanmış olan KDV destekleme primi teşviği %18 olarak yeniden uygulamaya konulmalıdır.</li><li>3. 04 Haziran 2015 tarihli RG'de yayımlanan gemi ve yat sektörünü de tasarım desteği kapsamına alan ve devlet desteği sağlayan Tebliğ'e (2015/1) ek olarak, yeni nesil (ekonomik/ekolojik) gemi üretimine yönelik yatırımlara ve bu konudaki Ar-Ge çalışmalarına destekte bulunulmalıdır.</li><li>4. Ton başına çelik alımına yönelik olarak, bazı Asya ülkelerinde olduğu gibi destek getirilmelidir. (Örneğin Çin'de ton başına 500 dolara kadar destekler söz konusu olmuştur)</li><li>5. Tersanelerdeki ücretli çalışanlara yönelik olarak, vergi ve SGK primi istisnası gibi teşvikler getirilmelidir.</li><li>6. 15.04.2015 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 6639 sayılı "<b>Bazı Kanun ve KHK'lerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun</b>" (Torba Yasa) ile "<b>UDHB Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK</b>"nin 21. Maddesine yeni bir fıkra eklenmek suretiyle UDHB'na verilen "<i>Millî Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı ticari yük taşımalarında kullanılan gemilerden cins ve nitelikleri Bakanlıkça belirlenenlerin hurdaya ayrılmasını desteklemek amacıyla yerlerine asgari yüzde otuz beş yerli katkı oranıyla Türkiye'de inşa edilmek, asgari beş yıl Türk Bayraklı işletilmek ve inşasının üç yıl içinde tamamlanmaması veya inşasını müteakip beş yıldan önce satılması hâlinde genel hükümler</i></li></ol>	<p>- Ekonomi Bakanlığı -Hazine Müs. -Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
		<p><i>uyarınca tahsil edilmesi şartlarıyla yeni gemilerin finansmanında kullanılmak ve hurda bedelini aşmamak üzere nakdi ödeme yaptırma” yetkisinin kullanımına ilişkin esaslar, sektörün görüş ve talepleri doğrultusunda bir an önce belirlenerek; yaş ortalaması 30’a yaklaşmış olan koster filomuzun rekabetçi yeni nesil (ekonomik/ekolojik) gemilerle yenilenmesine bir an önce başlanmalıdır.</i></p>	
2	<p><b>EXİMBANK’IN TAŞIMACILIKTA VE GEMİ İNŞAATINDAKİ ETKİNLİĞİ ARTTIRILMALIDIR</b></p> <p><b>A.TAŞIMACILIKTA (EXİMBANK)</b></p> <p>Ülkemizin çeşitli yatırım kredileri kullanımında, Hazine kanalıyla anlaşmaların imzalanması öncesinde bir takım mekanizmalar oluşturularak Türk Bayraklı Gemilere yeni iş imkânları sağlayacak ve taşımacılığı rekabete sokarak döviz kazandırıcı bir uygulama getirilebilmesi için çözüm önerilerinde belirtilen çeşitli kredi tiplerine göre harekete geçilmelidir.</p>	<p><b>1. U.S. Eximbank</b></p> <p>Türkiye tarafından herhangi bir müdahale yapılmadığı takdirde Amerikan Eximbank kanalıyla finansmanı sağlanan projelerde Amerika tarafından düzenlenen ve Amerikan Bayraklı Gemilerin korunmasını sağlayan anlaşma şartı nedeniyle yükün tamamı Amerikan Bayraklı gemi kullanan şirketlere verilmektedir.</p> <p>Ancak, Amerikan Eximbank anlaşmasında kredi kullanıcı ülke özel sektörün ve kamu sektörünün istekte bulunması halinde yükün %50’sinin o ülke bayraklı gemilere verilmesi mümkündür. Bu konuda Hazine’nin ilgili dairesinin koordinasyonunda bu istemin gerçekleştirilmesini sağlayacak mekanizma oluşturulmalı ve bu hususta yapılacak bir kısıtlama veya düzenlemenin çetin rekabet koşullarında pazar payını arttırmaya çalışan Türk ihracatçısına etkilerinin ilgili kurumlar, sektör temsilcileri ve birliklerin görüş ve önerileri alınarak bir karara varılmalıdır.</p> <p><b>2.</b> Buldukları ülkelerin yatırım mallarının ihracatlarını teşvik teminen çalışma yapılması gerektiği yönündedir.</p> <p><b>4.</b> Yukarıdaki ithalatımızla ilgili üç maddeye ilave olarak Türk Eximbank’ın kredilendirdiği ihracata ilişkin taşımalarda aynı A.B.D.’nin, Fransa’nın ve diğer ülkelerin yaptığı gibi Türk Bayraklı Gemi Şartı’nın getirilmesi filomuza yeni iş olanakları sağlayacaktır.</p>	<p>- Ekonomi Bakanlığı -Hazine Müs. -Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Eximbank</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p><b>B.GEMİ İNŞAATINDA (EXIMBANK)</b> 2008 Global Ekonomik Krizi, denizcilik sektöründe günümüze kadar uzayan kriz sonrası gemi yatırıma girmek isteyen armatörlerin geçmişte kredi sağlamakta oldukları kanallardan kredi sağlama imkanlarını oldukça zorlaştırmıştır. Armatör yatırımının tamamını ya da büyük bir kısmını öz kaynakla yapmak zorunda kaldığında dış finansmanın kaldıraç etkisi azalmakta ve sermaye yoğun olan 20-25 yıl ömürlü gemi yatırımı yapılabilir olmaktan çıkmaktadır. Bu ortamda, benzeri bütün gemi inşa ülkeleri Eximbank'ları tarafından uygulanmakta olan kendi ülkelerinde sipariş verilen gemilerin armatörlerine <b>Gemi İşletme Dönemi Finansmanı (post-delivery finance)</b> sağlıyor olması</p>	<p>amacıyla Amerikan Eximbank gibi başta Japonya olmak üzere diğer ülkelerde de ihracat kredi kuruluşları (Fransa'da Coface, Almanya'da Hermes, İtalyan Sace vs) yine taşımacılığı kendi ülke bayraklı gemilerinin tekelinde bulundurucu şartlar belirlemişlerdir. Bu konuda da Hazine'deki ilgili birim kredi kullanan Özel Sektör ve Kamu sektörü ile beraber bu tür projelerin taşınmasında en az %50'lik bir Türk Bayraklı taşıma payı talep etmesi faydalı görülmektedir.</p> <p><b>3. Dünya Bankası Kredilerinde de CIF-FOB Farkı'nın %10 fazlasında bile kredi kullanan ülke filosunun taşıma yapması imkanı bulunmaktadır. Bununla ilgili olarak görüşümüz, Hazine'nin ilgili biriminin koordinasyonunda Türk Bayraklı gemilerin pay almasını teminen çalışma yapılması gerektiği yönündedir.</b></p> <p><b>4.</b> Yukarıdaki ithalatımızla ilgili üç maddeye ilave olarak Türk Eximbank'ın kredilendirdiği ihracata ilişkin taşımalarda aynı A.B.D.'nin, Fransa'nın ve diğer ülkelerin yaptığı gibi Türk Bayraklı Gemi Şartı'nın getirilmesi filomuza yeni iş olanakları sağlayacaktır.</p> <p>Türkiye'de gemi siparişi vermeyi düşünen yabancı armatörlere, benzerleri Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda ülkelerinde uygulanmakta olan <b>10-15 yıl vadeli Gemi İşletme Dönemi Finansmanı sağlanmalı</b>, gerekirse, buradaki kredilerin teminatlandırılması ve Eximbank tarafındaki risk yükünün azaltılması için Norveç'deki GIEK (GuaranteeInstitute for Export Credits) veya İsveç'deki EKN (Exportkreditnamnden) benzeri, aracı garantör kuruluşları kurulmalı, inşa edilen geminin teminat olarak kabul edilmesi sağlanmalıdır. EXİMBANK'ın gemi inşa sanayine desteği artırılarak, düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkanı</p>	





## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>siparişlerin büyük bir oranda Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda tersanelerine kaymasına neden olmakta olup, bu tarz imkanlar armatörün tersane seçiminde %50'den fazla etken olmaktadır. Şöyle ki, bir Türk tersanesi armatöre finansman paketi sunmadığı takdirde fiyatı düşük diğer koşulları uygun da olsa işi bir İspanyol ya da bir Hollanda tersanesine kaptrabilmektedir.</p>	<p>sağlanmalıdır. Türk Eximbank'ın dünyada örnekleri görüldüğü üzere, Türkiye'de yan sanayinin kullanılmasını destekleyen finansman imkanlarını sağlaması sektörün gelişimine katkıda bulunacaktır. Bu çerçevede, sektöre uygulanan kredi paketi içerikleri ve teminat oranları da gözden geçirilmelidir.</p> <p>Benzer uygulama sadece gemi inşa siparişlerinde değil belirli bir miktarı/oranı aşan gemi inşa yan sanayi ve ulusal bazda imalat sanayi ürünleri satışına yönelik olarak da geliştirilmelidir. Ayrıca, gemi inşa ve ihracatına yönelik mevcut paket programları dışında proje bazında belirlenecek koşullarla finansman sağlanmalıdır.</p>	
3	<p><b>DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI</b></p> <p>- <b>Türk dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilerin 2014 ve 2015 yılı payı toplamda %12, ihracatta % 15 ve ithalatta ise % 11 olarak gerçekleşmiştir.</b> Söz konusu sorun aslında aynı zamanda navlun ve gemi kiralama kaynaklı cari açık sebebi olmaktadır. Türkiye'nin <u>2023 hedefleri kapsamında toplam dış ticaretinin bir trilyon doları aşması</u> beklenmektedir. Mevcut yerli taşımacılık payı devam ederse sadece navlunlardan kaynaklanan yıllık cari açık katkısı 20 milyar doları aşacaktır.</p> <p>- <u>Türk armatörünün 2016 yılı Ocak ayı itibarıyla yabancı bayrakta 20,8 milyon DWT (1000 GT ve üzeri) gemisi çalışmakta olup,</u> (Türk Bayrağı'nda ise 8,3 milyon DWT'dur.) (1000 GT ve üzeri) Türk Armatörlerinin kontrolünde filomuz, toplam 1535 adet gemi ve yaklaşık <b>29,1 milyon dwt ile dünya filo sıralamasında</b> bir önceki yıla oranla % 6'lık artış olmasına rağmen 13. Sıradan 14. Sıraya gerilemiştir.</p> <p>(Türk Bayraklı Gemilerimizin genel yaş ortalaması incelendiğinde (DWT); filomuzun % 53'ü 0-9 yaş aralığında, % 29'u 10-19 yaş aralığında, % 9'u 20-29 yaş aralığında ve % 9'da 30 yaş ve üzerindedir.)</p> <p>- Bir zamanlar koster tipi gemilerle Akdeniz'de hakimiyet kurmuş olan Türk Deniz Ticaret Filosu'nda <u>1500-7500 dwt aralığında 206 adet koster tipi gemi</u></p>	<p>Fener ücretlerinde komşu ülkeler ile rekabet edilebilir seviyede indirim sağlanmalıdır.</p> <p><b>3. Akdeniz/Karadeniz çanağı ile Atlas Okyanusu'nun Cebelitarık Boğazı'ndan kuzey yönde Almanya'ya kadar (Continent Hattı) ve güney yönde Fas'ı içine alan sahil şeridi bölgelerinde çalışacak 5000 DWT'luk yeni gemiler inşa edilerek Türk Koster Filosu yenilenmeli,</b> gemi yapımı sırasında gerekli destekler verilerek Filonun yenilenmesi sağlanmalıdır.</p> <p><b>4. Denizcilik Müsteşarlığı'nca karayolu taşımacılığının denizyolu taşımacılığına kaydırılmasını amaçlayan 2006 yılında yapılan Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Projesi yürürlüğe konulmalı, Final Raporu'nda belirtilen yatırımlar gerçekleştirilmelidir.</b></p> <p><b>5. Yabancı bayrağa kaçışı önlemek için T/B gemilerdeki personel ve işletme giderlerini yabancı bayraklı gemilere göre pahalı hale getirerek rekabetçi navlunla piyasada çalışmalarını engelleyen yüksek SGK giderleri azaltılmalı</b> ve havuz dahil her türlü bakım ve tutumun yapılması halinde geri alınmayan KDV iade sorunları</p>	



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>bulunmakta olup, bunların 32 adedi 0-9 yaş aralığında, 25 adedi 10-19 yaş aralığında, 149 adedi de 20 yaşın üzerindedir. Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde bu gemilerin diğer ülke gemileri ile rekabet gücü kalmayacaktır.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Yabancı bayrağa kaçışın önlenmesi için gerekli tedbirler alınmalıdır.</li><li>- Düzenli hat yolcu ve şehir içi yolcu taşımacılığı artırılmalıdır.</li></ul>	<p><b>giderilmelidir.</b></p> <p>6. Düzenli hat yolcu ve şehir içi yolcu taşımacılığı özelleştirilmelidir.</p>	
4	<p><b>KAMU KURULUŞLARI TARAFINDAN YAPTIRILAN İTHAL TAŞIMALAR</b></p> <p>Ülkemizin ithalat taşımaları büyük ölçüde yabancı bayraklı gemiler tarafından yapılmakta olup, Savunma Sanayi Müsteşarlığı dahil, DSİ, Karayolları, M.K.E.K , T.P.A.O., T.C.D.D., T.M.O.vb. bir çok kamu kurum ve kuruluşu ile bunlara bağlı Genel Müdürlükleri (TCDD'nin yan kuruluşları Tüdemsaş, Tüvasaş) <b>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.</b></p> <p>İlk bakışta ithal alımların CIF - CFR - DDU şeklinde yapılması, hiçbir ithalat ve nakliye süreciyle uğraş vermemeleri kamu kurum ve kuruluşları için bir avantaj gibi görünse de Ülkemiz denizcilik, nakliye ve forwarding firmaları işsiz kalmakta, yabancı ülkelerin firmaları ve insan kaynakları bizim vergilerimizle desteklenmekte, yüksek oranda döviz yurtdışına gitmektedir. <b>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.</b></p>	<p>Kamu kurumlarının bünyesinde nakliye ile ilgili yapılacak ihalelerde satıcı firmanın nakliyecisinin de bu ihalelere katılması, teklifini F.O.B + navlun şeklinde ayrıştırması istenmesi halinde kamu kurum ve kuruluşlarının pazarlık yapma şansını arttıracak, akreditif veya taşıma sözleşmelerine nakliyenin Türk Bayraklı gemilerle veya Türkiye'de yerleşik denizcilik firmaları vasıtasıyla yapılması hususunda bağlayıcı bir maddenin konmasının kamu yararına faydalı olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>Ekonomi Bakanlığı İthalat Genel Müdürlüğü'nün AB kriterlerinin öncelikle uygulanmasının gerektiği vurgulandığı bilinmekle beraber <b>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.</b> Ayrıca, Ülkemiz halen AB üyesi bir ülke olmayıp, ne zaman üye olacağı da belli değildir.</p> <p>Dünyadaki kriz ortamı, ekonomiye ve istihdama yapacağı katkıları da dikkate alınarak Devlet kuruluşları tarafından yaptırılan ithal taşımalarda AB kriterlerinin katı bir şekilde uygulanmaması, <b>Devlet kuruluşlarının ithalat taşımalarını FOB olarak yapmaları ve taşımaları Türk bayraklı gemilerle, yabancı bayrak altında gemi çalıştıran Türk şirketlerine vermeleri suretiyle desteklenmesi ile ilgili bir karar veya tebliğ çıkartılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</li><li>- Ekonomi Bakanlığı</li><li>- Maliye Bakanlığı</li><li>- Bütçe ve Mali Kontrol Genel Md.</li><li>- Kamu İhale Kurumu</li></ul>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
5	<p><b>KILAVUZ VE RÖMORKÖRCÜLÜK HİZMETLERİ TEŞKİLATLARINA VERİLECEK İZİNLER HAKKINDA YÖNETMELİK TASLAĞI</b></p> <p>Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan “<b>Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilatlarına Verilecek İzinler Hakkında Yönetmelik</b>” Taslağı, 2011 yılı Temmuz ayı başlarında hazırlanmış ve sektör temsilcilerinin görüşlerinin alınması amacıyla ilgili yerlere Müsteşarlık tarafından gönderilmiş bulunmaktadır. Tüm sektör temsilcilerinin görüşü alınmış olmasına ve Odamızdan da 05.08.2011 tarih ve 3062 sayılı yazımız ile de görüş verilmesine karşın söz konusu Yönetmelik bugüne kadar yürürlüğe konulmamıştır.</p> <p>Denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından önem arz eden kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri oniki yılı aşkın bir süredir, Anayasa Mahkemesi, Danıştay, Yargıtay nezdinde pek çok yargısal uyuşmazlığa konu olmuştur.</p> <p>Sektörün temsilcisi olarak müteaddit başvurularımıza rağmen <b>30.01.2004 tarihinde iptal edilen Yönetmelik yerine oniki yıla yakın süredir yenisinin yürürlüğe konulmamasından kaynaklanan sorunlarla karşı karşıya kalınmıştır.</b></p> <p><b>Gerek hizmetin layıkıyla yürütülmemesi, gerek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin çok yüksek fiyatlarda sunulması, gerekse hizmetlerin çok uzun süre ile ihale edilmesi, bu hizmetlerden yararlanan armatör ve gemi işletici firmaların maddi yükünü artırmaktadır. Özellikle 2008 yılından bu yana devam eden ekonomik kriz düşük navlun ücretlerine sebep olmuş ve halen bu zor şartlar devam etmektedir.</b></p>	<p>Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri ile ilgili olarak verdiği 9 Nisan 2009 tarih ve E. 2006/ 1695, K. 2009/ 1051 sayılı kararında, “<i>491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin (c) bendi Anayasa Mahkemesi'nce iptal edildiğinden Denizcilik Müsteşarlığı'nın “denizlerde can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirleri almak” konusu ile ilgili olarak düzenleme yapma yetkisi, iptal kararı ile bu konuda oluşan yasal boşluğun, 5310 sayılı Kanun'un 1. maddesiyle 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin (c) bendinin yeniden düzenlenerek doldurulduğu 15.3.2005 tarihine kadar bulunmadığından, Kılavuzluk ve Römorkaj Teşkilatı İzin Belgesi verilmesi yolundaki işlem hukuki dayanaktan yoksundur</i>” demiştir. Bu kararın tebliğinin üzerinden yıllar geçmiş olmasına karşın, sektörümüzün büyük umutlarla yayınlanmasını beklediği Yönetmelik henüz yayınlanmamıştır.</p> <p>Ülkemizin bir çok sektörde olduğu gibi Dünya devleri ile yarışır hale gelmesini teminen sektörümüzde de modern, çevreci, teknik ve teknolojilerden de yararlanılarak üstün hizmet kalitesinin gerektirdiği, müşteri odaklılık prensibi ile yatırımın makul bir süre içinde geri dönüşümünü öngören politikalara uygun bir Yönetmeliğin ivedilikle çıkarılması gerekli görülmektedir.</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
6	<p><b>KIYI YAPILARINDA ACİL ÇÖZÜM GEREKTİREN HUSUSLAR</b></p> <p>Kıyı Yapıları İşletme izinleri ile ilgili sorunlarımız aşağıdaki gibidir.</p> <p><b>Sorun-1:</b> Eskiden yapılan, çoğu kamu kurumlarınca işletilen, sonraları özelleştirilen, yeni mevzuatlardan önce çalışmakta olan kıyı yapılarına devamlı işletme izni alınamamaktadır.</p> <p>Bu işletmelerin, yeni mevzuat uyarınca izin almaları, birçok yeni hukuki, cezai v.b. sorunlar yaşatmaktadır. Eski işletmeleri yeni mevzuatla değerlendirmek, adeta eski model basit bir otomobili, son model lüks otomobile çevirmek gibi bir şey olmaktadır. Oysa, o günün şartlarında yapılmış ve halen çalışmakta olan işletmeler yeni işletmelerle ayrı değerlendirilmelidir.</p> <p><b>Sorun-2:</b> Yapılmakta olan yeni yapılarla, yapılacak kıyı yapıları esasen Kıyı Yapıları Master Planı ile Turizm Kıyı Yapıları Master Planı uyarınca, daha az sorunlu başlamaktadır. (Bu aşama da, YÖİKK çalışmalarının sonucudur.) Buna rağmen, yapım ve işletmeye açma aşamasında süreler-ülkemizin gelişme hızıyla kıyaslandığında çok uzundur.</p>	<p>Kıyı Yapıları İşletme izinleri ile ilgili çözüm önerilerimiz aşağıdaki gibidir.</p> <p><b>Çözüm Önerisi-1:</b> YOİKK mevzuatı kamuya , yasa teklifi de dahil geniş yetki vermektedir. Torba Yasaya eklenecek aşağıdaki birkaç madde ile konuya çözüm getirilebileceği değerlendirilmektedir.</p> <p>-U.D.H.B. koordinatörlüğünde, temel paydaş kuruluşlardan birer Genel Müdürün (karar verici) katılımıyla Kıyı Yapıları Değerlendirme Komitesi oluşturulmalıdır. (Milli Emlak, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı v.b.)</p> <p>-Kurul, eski kıyı yapılarını tek tek dosya bazında inceleyerek, özel durumlarını dikkate alarak imkanlar elverdiğince günün koşullarına uyarlayarak işletme izni verilebilir. (Örnek; karadaki bir uygulama, imar yasası 1956 yılında çıktığından eski binalardan iskan raporu aranmamaktadır.)</p> <p><b>Çözüm Önerisi-2:</b> Yukarıda söz edilen Kıyı Yapıları Değerlendirme Kurulu (KYDK) sürekli bir yapı olarak organize edilebilir. Böylece, yeni başvurular burada değerlendirmeye alınarak, her kuruluş kendi bünyesindeki değerlendirilmesini hızlıca yaparak, makul bir süre içinde yatırımın başlaması sağlanır. Kıyı Yapıları Değerlendirme Kurulu (KYDK) hem planlama, hem de işletme aşamalarında kamu kuruluşları arasındaki işbirliğini sağlayarak, ancak, hiçbir kurumun yetki alanına girmeyerek işlemleri hızlandıracak bir sistem oluşturmuş olur. (Birçok gelişmiş ülkelerde benzer kurulların çalıştığı bilinmektedir.)</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Demiz ve İçsular Düzenleme Genel Md. - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı - Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Md.</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p><b>Sorun-3:</b> Kültür ve Turizm Bölge/Merkez/Alanlarında yapılan kıyı yapılanmalarından ek olarak, işletme belgesi istenmektedir. Bu kıyı yapıları (Kruvaziyer liman, Yat Limanı v.b.) tüm kurullardan onay ve izin aldıktan sonra Kültür ve Turizm Bakanlığında Turizm İşletme Belgesi olarak çalışmaktadırlar. Oysa U.D.H.B. tarafından ayrıca işletme izni istenmektedir.</p>	<p><b>Çözüm Önerisi-3:</b> Turizm İşletme Belgesi aranırken zaten U.D.H.B. nin çeşitli birimlerinden birçok izin alınmakta ve son izin kamu kurumu olan Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından verilmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı Deniz Turizmi Tesisi işletme Belgesi tüm kamu kurum ve kuruluşlar için geçerli izin belgesi sayılmalıdır.</p>	
7	<p><b>ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI'NCA 30.10.2013 TARİH ve 28806 SAYILI RESMİ GAZETE'DE YAYIMLANAN DEĞİŞİKLİK YÖNETMELİKLERİ İLE "GEMİLERİN GENEL DENETİMİ VE BELGELENDİRİLMESİ HAKKINDA YÖNETMELİK" VE "ULUSLARARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODUNUN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE VE İŞLETMELERİNE UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK" TE GETİRİLEN İDARİ YAPTIRIMLAR</b></p> <p><b>1. GEMİLERİN GENEL DENETİMİ VE BELGELENDİRİLMESİ HAKKINDA YÖNETMELİK</b></p> <p>- <b>Madde 57 (2)</b> Uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemiler ile Türk hükümlerlik sahasındaki yabancı bayraklı gemilerde, bulundurulması zorunlu olan belgelerin eksik, vizesiz veya geçersiz olması veya geçerli olsa dahi geminin gerçek durumunun belgede belirtilen duruma uygun olmadığı tespit edilmesi halinde, eksik veya gerçek durumu yansıtmayan belge başına <b>5000 TL para cezası verilir.</b> Durum düzeltilene kadar faaliyete, sefer veya operasyona izin verilmez.</p> <p>- <b>Madde 57 (3)</b> Uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerde veya Türk hükümlerlik sahasındaki yabancı bayraklı gemilerde, bulundurulması zorunlu olan dokümanları, jurnal, kayıt defteri, hesap, rehber, plan, denge, yükleme ve emniyet bilgileri ve projeleri, yük evrakları, liman evrakları, seyir neşriyatı ve haritalarının eksik, geçersiz, yanıltıcı veya hatalı olduğunun tespit</p>	<p>PSC Denetimlerine bağlı olarak verilen yüksek para cezaları başta olmak üzere sektörümüzü olumsuz yönde etkileyecek, gemi sahibi/işleticilerinin rekabet gücünü sektöre uğrattıkları <u>bu cezalar kaldırılmalıdır.</u></p> <p>- Bilindiği üzere, söz konusu bu denetimler İdaremizin ve Armatörlerimizin ortak çabaları ve çalışmaları doğrultusunda yapılmış ve İdaremiz ve Sektörümüzün ortak çalışmalarına iyi bir örnek vermiş olup, Sn. Bakanlarımız ve İdaremizce her yerde bu konudan övgü ile bahsedilmesine neden olmuştur.</p> <p>- Ayrıca anılan kontrollerin/denetimlerin Ülkemizde yapıldığı da göz önüne alındığında, Gemilerimizde eksiklikler var ise bunlar tamamlanmakta bazen de bu sebeple zaman kaybedilebilmektedir. Yani Armatörümüz zaten bir ceza çekmektedir.</p> <p>- Tüm denizcilik sektörü paydaşları iyi niyetle ülke filomuzun</p>	<p>Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>edilmesi halinde İdare tarafından gerekli tedbirler aldırılır. <b>Tespit edilen hususun denizde can emniyetine veya deniz çevresine risk oluşturması halinde kayıt, belge veya evrak başına 500 TL idarî para cezası verilir.</b></p> <p>- <b>Madde 57 (4)</b> Uluslararası sefer yapmak üzere denetimden geçirilen ve belgelendirilen Türk Bayraklı gemiler, mütemmim cüzleri ve tüm aksam ve teçhizatlarına ilişkin belgelerin geçerlik süresi içerisinde belgesinde belirtilen durumuna uygun halde bulundurulur. <b>Uygunluğun devam ettirilmediğinin tespiti halinde söz konusu belge iptal edilir, ilgisine 1000 TL idarî para cezası verilir.</b></p> <p>- <b>Madde 57 (5)</b> Uluslararası sefer yapmak üzere denetimden geçirilen ve belgelendirilen Türk bayraklı gemilerin bu denetimler kapsamındaki aksamında, İdarenin yazılı izni alınmaksızın kurallara veya verilen belgesine aykırılık oluşturacak değişiklik yapılamaz. <b>Gemi mütemmim cüzünün belgelerinde yazılı kullanım amacı değiştirilemez. Böyle izinsiz değişikliklerin tespiti durumunda geminin ilgisine 5.000 TL'dan 50.000 TL'ye kadar idarî para cezası verilir.</b> Değişiklik düzeltilene veya İdarenin istediği hale getirilene kadar geminin operasyonuna ve seferine müsaade edilmez. Aynı durumun yabancı bayraklı gemide tespiti durumunda denizde can emniyetine veya deniz çevresine risk oluşturması halinde aynı idarî para cezası verilir ve aynı tedbirler alınır.</p> <p>- <b>Madde 57 (6)</b> Yurtdışında bulunduğu sürede, başka devletlerce yapılan denetimlerde, sefer yapmasına engel durumu belirlenmiş Türk Bayraklı gemilere İdarece uygun görülen ek denetleme yapılır. Böyle gemiler kurallara uygun hale getirilmeden sefer yapmalarına müsaade edilmez. Bu geminin aynı veya benzer sebepten <b>6 ay içerisinde bir kereden fazla veya 1 yıl içerisinde iki kereden fazla yurtdışında alıkonması durumunda geminin alıkonma ile ilgili konuda uygunluğunu gösteren belgesi askıya alınır ve gemi ilgisine 10.000 TL idarî para cezası verilir.</b> 6 ay içerisinde iki kereden fazla veya <b>1 yıl içerisinde üç kereden fazla yurt dışında alıkonduğu</b> tespit edilen gemilerin alıkonmasına esas belgeleri iptal edilir ve <b>50.000 TL idarî para cezası verilir.</b></p>	<p>kalitesini bu zor şartlarda yükseltmeye çalışırken, özellikle gemiadamları ihmallerinden kaynaklanan ve çok önemli olmayan konular için ceza ödemek hem maddi hem de manevi olarak Gemisahibi/İşleticisi firmalarımız için yıkım olmaktadır. Dolayısı ile idari para cezalarının tamamen kaldırılması gerekmektedir.</p> <p>- Yine Yabancı bayraklı gemilere İdari para cezası uygulaması hemen Türk bayraklı gemiler aleyhine Avrupa ve Rusya limanlarında tepkisel karşı idari yaptırımlarla karşılık bulmaktadır. Bu olaylar geçmiş yıllarda çeşitli defalar tecrübe edilmiştir. Dolayısıyla İdari para cezaları sadece Türk bayraklı gemilere uygulanamayacağına göre, para cezalarının tamamı kaldırılmalıdır.</p> <p>Ayrıca konu <b>Yönetmelik ile getirilen para cezalarının kaldırılması yönünde</b> Odamızca yazılan 17.12.2014 tarih ve 5129 sayılı ve 27.01.2014 tarih ve 431 sayılı yazılarımızın dikkate alınmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p><b>2) ULUSLARASI EMNİYET YÖNETİMİ KODUNUN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERE VE İŞLETMELERİNE UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK</b></p> <p><u>Madde 27 (2)</u> Gemilerin denetimlerinde, mevzuatı gereği yapılması gereken eğitimlerin, tatbikatların ve acil durum koordinasyon veya hazırlıklarının uygun şekilde yapılmadığının; cetvel, plan, kayıt ve jurnallerinin mevcut olmadığına, bilgi veya kayıtları doldurulmadığının veya gerçeğe aykırı şekilde doldurulduğunun belirlenmesi halinde, Türk bayraklı geminin kaptanına 1.000 TL; belirtilen aykırılıklarda ihmal veya sorumluluğu bulunan şirket ilgisine 5000 TL idarî para cezası verilir. Geminin belirtilen eksiklikleri giderilinceye kadar seferine izin verilmez.</p> <p><u>Madde 27 (3)</u> Uluslararası sefer yapan gemileri işleten ve mevzuatı gereği İdare tarafından veya İdare adına denetimden geçirilen ve belgelendirilen şirketler, belgelerin geçerlik süresi içerisinde belgede belirtilen durumlarına uygun bulundurulur. Şirkette, belgenin geçerliğini etkileyen bir hususun tespit edilmesi durumunda şirket ilgilisi durumu İdareye ve varsa belgeyi düzenleyen kuruluşa derhal rapor eder. Rapor edilmemesi veya şirkette rapor edilmeyen uygunsuzluk tespit edilmesi durumunda şirkete, 5.000 TL'den 50.000 TL'ye kadar idarî para cezası verilir ve şirketin ilgili belgeleri askıya alınır. Durum düzeltilene kadar şirketin gemi işletmesine müsaade edilmez.</p> <p><b>* Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik</b></p> <p><b>* Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik</b></p>	<p>Değişiklik Yönetmeliği ile getirilen para cezalarının kaldırılması yönünde Odamızca yazılan 17.12.2013 tarih ve 5129 sayılı ve <b>27.01.2014 tarih ve 431 sayılı</b> yazılarımızın dikkate alınarak gemi sahibi/işletici firmalarımızın mağduriyetine sebep olan ve rekabetine olumsuz etki eden söz konusu cezalar kaldırılmalıdır.</p>	<p>Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçişleri Düzenleme Genel Müdürlüğü</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
8	<p><b>FREIGHT FORWARDER (TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSU) YÖNETMELİĞİ'NİN ÇIKARILMASI</b></p> <p>Her ne kadar, freight forwarder (taşıma işleri komisyoncusu) firmaları ile ilgili düzenlemeler 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma İşleri başlıklı Altıncı Kısım 917 ile 930.maddelerinde yer almasına ve piyasada, düzgün ve ciddi uluslararası üne sahip forwarder firmaları olmasına rağmen, uygulamada basit bir internet düzeni ile hizmet veren, zaman zaman ticari ahlak kurallarından uzak olmaları dolayısı ile sorunlara neden olan bazı forwarder firmalar mevcuttur.</p> <p>Türkiye'ye gelen ithal parsiyel konteyner yükler için ithalatçıların CIF ödeme şeklini kullanmaları, yükün Türkiye'ye geldiğinde ithalatçıların öngöremedikleri oranda (fahiş düzeyde) yüksek liman masrafları ile karşı karşıya kalmalarına neden olmakta bu durum bazı forwarderlar firmaları ile ithalatçılar arasında yoğun şikayetlere sebebiyet vermekte ve mağduriyetler yaşanmaktadır.</p> <p>Odamıza bu konuda gelen yoğun şikayetler karşısında yasaların Odamıza verdiği görevler çerçevesinde işlem yapılmakta, hatta zaman zaman konunun tarafları bir araya getirilerek sorunun çözümüne ilişkin toplantılar yapılmakta, ancak yapılan tüm bu girişimlere rağmen yaşanan mağduriyetlerin önlenmesi açısından yetersiz kalmaktadır.</p> <p>Bunun yanı sıra Sn.Ekrem PAKDEMİRLİ'nin Mayıs 2012 tarihli bir makalesi durumun vahametini gözler önüne sermekte ve aynı zamanda gemi acenteleri ile freight forwarder (taşıma işleri komisyoncusu) firmalarının farklı görev ve sorumlulukları olmasına rağmen uygulamada her iki meslek grubunun <b>acente</b> olarak tanımlanarak aynı kefeye konulması ayrıca sıkıntılara sebebiyet vermektedir.</p>	<p>Tüm bu sebeplerle, Odamızca freight forwarder firmalarına özgü bir Freight Forwarder (Taşıma İşleri Komisyoncusu) Yönetmeliği'nin çıkarılmasının gerekli olduğu değerlendirilmekte olup, Freight Forwarder firmalarının üye olduğu bir sivil toplum kuruluşu olan UTİKAD'ın (Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) da görüşlerinin alınarak <b>Freight Forwarder (Taşıma İşleri Komisyoncusu) Yönetmeliği'nin hazırlanarak yayımlanmalıdır.</b></p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>





## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
9	<b>TUGS'DA GEMİ İNŞA SİCİLİ OLUŞTURULMASI</b> Yeni inşa edilen gemiler, yapılan gemi inşa anlaşmaları gereği ve üzerine ipotek konulabilmesi için yeni gemi inşa siciline kayıt olmak zorundadırlar. TUGS'da Yeni Gemi İnşa Kayıt Sicili olmaması nedeniyle bu gemiler Milli Sicil'deki yeni inşa siciline kayıt edilmektedirler. Ancak bu gemiler, Milli Sicil'de harç ve damga vergisi yükümlülüklerine tabi olmaktadır.	- TUGS'da Gemi İnşa Sicili oluşturulmalıdır.	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Maliye Bakanlığı
10	<b>ÖZET BEYANDAKİ EKSİKLİK/FAZLALIK DURUMLARINDA GEMİ ACENTELERİNİN İZAFETEN SORUMLU OLMALARI</b>  Gemi acente firmaları, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 102 ile 123.maddeleri çerçevesinde faaliyette bulunan temsilcilik ve vekalet görevi yapan kuruluşlar olup, bu hükümler çerçevesinde uzmanlık sahalarına göre değişik ticari sahalardaki acenteler için yan ve alt mevzuat düzenlemeleri mevcuttur. Deniz ticareti faaliyeti gösteren gemi acenteleri çoğu zaman gemi sahip ve işletenleri olan deniz taşıyıcıları ile karıştırılmakta, gemi acenteleri sanki taşıyanmış gibi değerlendirilerek işleme tabi tutulmaktadır. Oysa gerçekte hukuki bakımdan gemi acenteleri taşıyan olmayıp taşıyan sıfatı ile üstlenmiş olan gemi sahip ve işleticilerinin liman ve yük konularındaki işlemlerini görmek üzere atanan birer temsilci ve vekildirler. Bu nedenle gemi acentelerinin doğrudan kendi işlemleri olmayana ancak temsilcisi oldukları taşıyan sıfatını üstlenmiş gemi sahip ve işleticilerinin fiil ve işlemlerinden taşıyanmış gibi sorumlu tutulabilmeleri hukuken mümkün değildir. 2013 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 105 maddesinin 3.fikrasında " <i>acentelerin ad ve hesabına hareket ettikleri kişilere karşı Türkiye'de açılacak olan davalar sonucunda alınan kararlar acentelere uygulanmaz.</i> " Hükmü yer almakta olmasına rağmen Gümrük Mevzuatımızda halen gemi acenteleri temsilcisi oldukları gemi sahip ve işletenlerin eylem ve işlemlerinden doğrudan sorumlu tutulan hükümleri ihtiva etmektedir. Bir örnek	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1236.maddesi gereğinde eşyanın konşimentonun taşıyana iadesi karşılığında alıcıya taşıyan tarafından tesliminin öngörülmüş olmasına ve 1201.maddesi gereğince taşıyanın hak ve alacakları nedeniyle eşya üzerinde açık bir hapis hakkı bulunmasına rağmen Gümrük Yönetmeliği'nin 130.maddesinde eşya tesliminin taşıyanı ve taşıyan haklarını göz ardı ettiği görülmekte olduğundan gemi acentelerinin birer temsilci ve vekil oldukları da göz önüne alınarak Gümrük Mevzuatı'nda düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.	- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>vermek gerekirse Gümrük Kanunu'nun 237.maddesinde yer alan özet beyan fazlası veya eksikliği nedeniyle acentelerin doğrudan sorumlu tutularak haklarında kendi eylem ve işlemlerinden kaynaklanmayan nedenlerle cezai yaptırım uygulanmaktadır. Keza, kaçakçılık olaylarında gemi acenteleri Gümrük İdaresi'ne görevleri gereği sadece özet beyan vermekte olup, kaçakçılığa konu yükün taşıyanı, alıcısı veya satıcısı konumunda olmayan gemi acenteleri sorumlu tutularak sanık olarak yargılanmaktadırlar.</p>		
11	<p><b>DENİZYOLUYLA İTHAL EDİLEN MALLARIN TAŞIYICI ONAYI OLMADAN TESLİMİ</b> Bilindiği üzere; Gümrük Yönetmeliği Madde 130'da Eşyanın Teslimi konusu tarif edilmiş olmasına rağmen bu maddede <b>“Taşıyıcının onayı”nın aranmaması nedeni ile kötü niyetli kişiler tarafından taşıyıcının hakları ihlal edilmektedir.</b></p> <p>Konu hakkında Odamızca 13.09.2010 tarih ve 4013 sayılı yazı 23.03.2011 tarih ve 1237 sayılı yazılarımız ile sorun dile getirmiş ancak bugüne kadar herhangi bir netice alınamamıştır.</p>	<p>Gümrük Yönetmeliği Madde 130'a aşağıda altı çizili ve koyu renkle yer alan ifadelerin ilave edilmesi ile yaşanan sorunun çözümleneceği değerlendirilmektedir.</p> <p><b><u>Eşyanın Teslimi</u></b> Madde 130: (1) Eşya, boşaltma yerinde konşimentoda teslim edileceği gösterilen ve bir nüshasını taşıyan kimseye ve eğer konşimento emre muharrer ise ciro ile devralmış şahsa <b><u>antrepo veya geçici depo işleticisi tarafından</u></b> teslim olunur. Bu kimseler eşyayı almak için lazım gelen vasıfları haiz sayılır. Ancak, konşimento ibrazı esas olmakla birlikte, konşimentosu ibraz edilemeyen petrol ve türevleri, eşyanın taşıyıcısı veya temsilcisi tarafından eşyanın alıcısı olarak gösterilen (Değişik ibare:RG-2/11/2011-28103) onaylanmış kişi statü belgesi veya yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası (Değişik RG 10.01.2013/28524) sahiplerinin, konşimentodaki eşya bilgilerini içeren ve konşimentonun en geç doksan gün içinde ibraz edileceğine dair verecekleri taahhünameye istinaden konşimento ibrazından önce alıcıya teslim edilebilir.</p> <p><b><u>130- (4) Eşyanın, taşıma sözleşmesi kapsamında alıcısına fiilen teslimine ilişkin Türk Ticaret Kanunu hükümleri saklıdır.</u></b></p> <p>Aynı konunun devamı olarak ve AB uygulamalarına paralel olmak üzere; Gümrük İdareleri / Liman İşletmeleri ve Taşıyıcıların elektronik ortamda birbirlerini görerek ve gümrük idaresinin onayını; taşıyıcının onayını gören Liman İşletmelerinin eşyayı teslim etmesi şeklinde bir sistemin kurulmasını uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
12	<p><b>GÜMRÜKLÜ SAHALARDA GÜMRÜK VE LİMAN İDARELERİ İLE GEMİLERE GİRİŞ/ÇIKIŞ İŞLEMLERİNDE TEK KART UYGULAMASI</b></p> <p>Gemi acenteleri işlerinin niteliği gereği Liman Başkanlıkları, Sahil Sağlık Teşkilatı, Emniyet Müdürlüğü Deniz Liman Şube Müdürlükleri, Gümrük İdareleri ve Liman İşletmeleri gibi birçok farklı resmi kurum ve kuruluşlarla işlem yapmak durumundadırlar.</p> <p>Gemi acenteleri faaliyetlerini yerine getirirken her ne kadar UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen gemi acentesi personel tanıtım kartını ibraz etseler de her bir kurum bir diğer kurumun düzenlediği kartı kabul etmemekte, kendi kurumunun çıkardığı kartı görmek istemekte, aynı zamanda her bir kurum kendi Bölge Müdürlüğünce düzenlenen kartı kabul etmekte ve ayrıca her kurum kendi kurumunun farklı Bölge Müdürlükleri'nce düzenlenen kartı bile kabul etmemektedir.</p> <p>Örneğin ;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen 5 yıl süreli gemi acentesi personel tanıtım kartı ile Gümrük İdaresi'nde işlem yapılamamakta, geçerlilik süresi sadece 1 yıl olan ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nce ve Odamızca müştereken imza altına alınan her bölge için <b>gümrük işlem takip kartı</b> istenmektedir.</li><li>- Liman işletmelerine giriş yapmak için de bir yıl süreli düzenlenen liman daimi giriş kartının alınması gerekmekte olup, söz konusu kart liman işletmesinin bağlı olduğu Mülki İdare Amirliklerince düzenlenmekte, İstanbul İli sınırları içinde yer alan <b>Ambarlı Limanı'na giriş için Ambarlı Limanı Giriş Kartının</b> (Beylikdüzü), <b>Salıpazarı Limanı'na</b> (İstanbulport) <b>giriş yapmak için de İstanbulport Liman Giriş Kartının</b> (Karaköy) <b>Mülki İdare Amirlikleri'nden alınması gerekmektedir.</b></li><li>- Bir gemi acente personeli ya da gemiye tamir bakım amacıyla çıkması gereken teknisyen, enspektör vb. dış hatlara sefer yapan gemilere giriş/çıkış</li></ul>	<p>Tüm bu gerekçelerle ;</p> <p>Farklı eyaletlerden oluşan ve her bir eyalette farklı kuralların geçerli olduğu bilinen ABD'de bile tüm eyaletlerde geçerli olan ve tüm liman/terminaller ve gemilere TWIC adlı tek bir kart ile giriş yapıldığı göz önüne alındığında TWIC kartında olduğu gibi bir sistemin ülkemizde de kurulabilmesi için UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü koordinesinde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı ile beraber bir çalışma başlatılması için 18.09.2015 tarih ve 3502 sayılı yazımız ile üç kurumun Bakanları'ndan, 01.12.2015 tarih ve 4687 sayılı yazımız ile de üç kurumun Genel Müdürlüklerinden Odamızca talepte bulunulmuştur.</p> <p>Gümrükler Genel Müdürlüğü'nden gelen 10.12.2015 tarih ve 167.02 sayılı cevabi yazıda "<i>bir ilin mülki idare amirinin vereceği liman giriş kartlarının ülke genelindeki tüm limanlara giriş izni vermesinin <u>mevzuat değişikliği yapılmadan mümkün olmadığı</u>, bu tür bir uygulamanın <u>güvenlik zafiyeti yaratacağından talebimizin uygun olarak değerlendirilmediği</u>" şeklinde.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</li><li>- İçişleri Bakanlığı</li><li>- Emniyet Genel Müdürlüğü</li><li>- Koruma Dairesi Başkanlığı</li><li>-Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</li><li>-Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Md.</li></ul>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>yapabilmek için <b>limanın bağlı bulunduğu Mülki İdare Amirliği ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlükleri'nce</b> müştereken geçerlilik süresi 1 yıl olan dış hatlara sefer yapan gemilere giriş/ çıkış kartını alması gerekmektedir.</p> <p>Gemi acentelerinin yukarıda sayılan her bir kartı çıkarmak durumunda kalması ileri teknolojinin yaşandığı günümüzde, acentelerin maddi/manevi büyük sıkıntılar, zaman kayıpları yaşamasına sebebiyet vermekte olup, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca 2023 hedefleri çerçevesinde ticaretin kolaylaştırılması çalışmalarının yürütüldüğü de göz önüne alındığında <b>gemi acentesi personeline İdarece verilecek tek bir kartla tüm birimlerde işlem yapabilmesini sağlayacak gereken altyapı çalışmasının başlatılmasının uygun olacağı</b> Odamızca değerlendirilmektedir.</p> <p><b>Yurt dışındaki birçok ülkede</b> acente personeli yukarıda belirtilen resmi kurum ve kuruluşlarla tek bir kartla işlem yapmakta olup, <b>örneğin; Amerika Birleşik Devletleri'nde tüm limanlara TWIC</b> (Transportation Worker Identification Credential) <b>isimli bir kart ile giriş yapılabildiği</b>, hatta bu kartın ABD içinde kimlik kartı olarak da kullanabildiği, TWIC karta başvuran kişinin çok derin bir güvenlik uygulaması/araştırmasından geçtiği, kart başvurusunda bulunan kişinin ilk olarak karşılıklı olarak mülakata alındığı, parmak izlerinin alınarak kimlik kontrolünden geçirildiği, yapılan güvenlik araştırmasından sonra eğer Otorite (U.S. Transportation Security Administration) tarafından uygun görülürse kartın direk olarak kişinin adresine gönderildiği, <b>bu kart olmadan ABD'de herhangi bir limana ve terminale girilmesinin imkansız olduğu, bu kartın sadece gemi acente çalışanlarının değil ayrıca terminale/limana giriş yapan gemi ile ilgili işi olan herkesin</b> (surveyor, teknisyen, shiphandler çalışanı, crew transfer firmasının sürücüsü vb.) <b>alması gerektiği, kartın beş senelik verildiği, 5 sene sonunda güvenlik soruşturmasının tekrarlandığı</b>, kartın üzerinde bir çip olduğu, liman/terminallerin güvenlik kapılarında banka pos makinesi gibi bir cihaz olduğu, kartın bu cihaza takılarak parmak izi kontrolünün yapıldığı ve bu uygulamanın 2009 yılından beri devam ettiği, 2014 Mayıs ayı itibari ile yaklaşık 3 milyon kişinin bu sistemden yararlandığı bilinmektedir.</p>		



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>Türkiye’de ise gemi acente personeli geminin geldiği limanlardaki resmi kurum ve kuruluşların her liman için belirlediği ayrı kartlarla limanlarda işlem yapabilmekte, acente personeli bir liman için verilen bir kartla diğer bir limana (aynı bölgede olsa dahi) girememektedir. Bu durumda, bir acente personeli işini kusursuz takip edebilmek için Türkiye’de yaklaşık 60 adet gümrüklü liman sayısı gümrüklü limanlara giriş kartı çıkarması gerekmektedir.</p>		
13	<p><b>İSTANBUL VE ÇANAKKALE LİMANLARINDA GÜMRÜKSÜZ EŞYA TALEPLERİ KARŞILANAMAYAN GEMİLER</b></p> <p>İstanbul ve Çanakkale liman sınırları içerisinde bulunan <b>yurtdışına sefer yapacak gemilere, gümrüksüz satış mağazalarından halen 2013/8 sayılı Genelge kapsamında eşya verilememekte</b> ve bu durum ülkemizin önemli ölçüde döviz kaybına neden olmaktadır.</p>	<p>Döviz kaybının önlenmesini teminen 13/10/2006 tarih ve 26318 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gümrüksüz Satış Mağazaları Yönetmeliği’nin 6.Maddesinin (9) bendinde yer alan ”İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı’ndan transit geçen gemilere kumanya olarak satış yapmak üzere” ibaresinde “<b>İstanbul ve Çanakkale Boğazından transit geçen gemiler ile İstanbul ve Çanakkale il sınırları içerisinde bulunan limanlarda bulunan yurt dışına sefer yapacak gemilere satış yapmak üzere</b>” şeklinde değişiklik yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p>
14	<p><b>GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI’NIN 2014/29 SAYILI LİMAN HİZMET TARİFESİ KONULU GENELGESİ’NE UYULMAMASI</b></p> <p>Liman işletici kuruluşların gümrük kontrolü sırasında verilen yükleme/boşaltma, transfer vb.hizmetler nedeniyle mükelleflerden yüksek hizmet bedeli tahsil etmeleri, ayrıca bu hizmet bedelleri ile ilgili olarak farklı limanlarda farklı ücretlerin tahsil edilmesi denizcilik sektörümüzde şikayetlerin yaşanmasına sebebiyet vermiş olup, bu konuda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü 2014/29 sayılı Genelge ile hizmet tanımı yaparak konteyner büyüklüğüne göre bir liman hizmet tarifesi yayınlamış, ayrıca Genelge hükümlerine uyulmaması halinde Gümrük Kanunu’nun 241.maddesinin 1.fıkrası hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir.</p>	<p>GTB’nca söz konusu Genelge yayınlanmasına rağmen özellikle özel liman işletmeleri, yayınlanan liman hizmet tarifesini uygulamamakta, kendi tarifelerini uygulamaya devam ederek yüksek hizmet bedelleri tahsil etmekte, taşıma/lojistik maliyetlerin artmasına sebebiyet vermektedirler. Odamızca, Türkiye genelinde faaliyet gösteren liman işletici kuruluşların 2014/29 sayılı Genelgeye uygun faaliyet göstermesi için gerekli işlemlerin yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
15	<p><b>ZEYPORT LİMANINDA VERİLEN İHRAKİYE VE İKMAL İŞLEMLERİ</b></p> <p>Gümrükler Genel Müdürlüğü'nce yayımlanan "<b>Limn Hizmet Tarifesinin Belirlenmesi</b>" konulu 05.12.2014 tarih ve <b>2014/29 Sayılı Genelge</b> ile denizcilik sektörümüzde son derece olumlu gelişmelere neden olmuş, mükelleflerden farklı tahsil edilen farklı hizmet bedellerinin azami hizmet bedellerine ilişkin usul ve esaslar belirlenerek sektörden gelen yoğun şikayetlere çözüm bulunmuştur.</p> <p>İstanbul İlindeki limanlardan dış hatlara sefer yapan gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilere; gümrüklü hareket noktalan dışından hareket eden izinsiz ve kayıtsız acente teknelerinin temasta bulduklarının tespit edilmesi üzerine, <b>şu anda 2014/29 Sayılı Genelge kapsamında bulunan Zeyport Limanı</b> İstanbul Valiliği'nin 17.08.2005 tarih ve 2005/56 sayılı "<b>Acente Tekneleri İle İlgili Valilik Tedbirleri</b>" Karan gereği acente teknelerinin gemilerle temaslarını disiplin ve kontrol altına almak amacıyla <b>İstanbul Limanları'ndan dış hatlara sefer yapmak üzere İstanbul Limanı demir sahasında bekleyen gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilerle temasta bulunacak acente tekneleri için gümrüklü hareket noktalarından biri olarak belirlenmiş</b> ve bu çerçevede, 2005 yılından bugüne kadar yasal hareket noktası olan Zeyport Limanı'ndan İstanbul Limanları'ndan dış hatlara sefer yapmak üzere İstanbul Limanı demir sahasında bekleyen gemiler ile İstanbul Boğazı'ndan transit geçen gemilere acentelik hizmeti verilmeye devam edilmektedir.</p> <p><b>İstanbul Limanı'nda gemilere yağ, yakıt ve kumanya verme işleminin kontrolünü sağlayan Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü, bu işlerin tek bir elden yürütülmesi amacıyla Zeytinburnu Liman İşletmeleri San.ve Tic.A.Ş.'nin 10.12.2010 tarih ve 409 sayılı talebine istinaden Gümrük ve Ticaret Bakanlığı İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nün 05.07.2012 tarih ve 41717 sayılı yazısı ile 09.07.2012 tarihi itibari ile Zeyport Limanı'nda görevlendirilmiş</b> ve gemilere ihrakiye verilmesi işlemi Zeyport Limanı'nda da yapılmaya başlanmış ve halen gemilere kolcu nezaretinde yağ, yakıt (ihrakiye), ikmal ve kumanya işlemleri Zeyport Limanı'ndan sorunsuz ve eksiksiz olarak yürütülmektedir.</p>	<p><b>Gümrük Yönetmeliği'nin 72/(\$)</b> maddesi hükmü gereğince yayınlanan "<b>Limn Hizmet Tarifesinin Belirlenmesi</b>" konulu 2014/29 Genelge'de belirlenen işlemlere ilave olarak muayene ve kontrol edilecek eşya kapsamında yer aldığından, Zeyport Limanı'nda "<b>Transit beyannamesi ekinde gelen yakıt için verilen ikinci iskele hizmeti kapsamında gözetim memuru nezaretinde ilgili gemiye teslimatı</b>" işleminin sorunsuz yürütülmesini teminen "Limn Tesislerinden Yararlanma Bedeli" olarak beher ikinci iskele hizmeti işlemi (beyanname) başına 30 ABD Dolan ücret belirlenmesinin <b>uygun ve gerekli olduğu Odamızca değerlendirilmektedir.</b></p>	<p>- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>Zeyport Limanı'nda verilen hizmetlerin eksiksiz, zamanında ve belli bir kalitede yürütülmesi için acente motorlarının bekleyeceği bir iskele inşa edilmiş, aynı zamanda 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 218. maddesi gereği Zeyport Limanı'nda görevlendirilen gümrük ve gümrük muhafaza personeli için büro, aydınlatma, ısınma, yemek, temizlik, demirbaş eşya ve tüm teknik donanım ihtiyaçları Zeyport Limanı tarafından karşılanmaktadır.</p>		
16	<p><b>İRTİFAK HAKKI VE KULLANMA İZİNİ BEDELLERİ</b></p> <p>Hazinenin özel mülkiyetindeki veya devletin hüküm ve tasarrufundaki alanlar üzerinde kıyı yatırımlarına yönelik olarak liman (iskele, dolgu), tersane, yat limanı ve boru hattı yapılmak üzere sektörel olarak dört ana başlık altında bedeli karşılığı kullanma izni verilmekte ve irtifak hakkı tesis edilmektedir. Tersane, tekne imal ve çekek yeri (yat çekek yeri hariç) dışındaki kıyı yatırımlarına ilişkin kullanma izni ve irtifak hakkı bedellerinde mekansal ve sektörel olarak bir standart bulunmaması nedeniyle uygulamada sorunlarla karşılaşmaktadır.</p>	<p>Aşağıdaki hususlar ilgili mevzuata yansıtılmalıdır.</p> <p>a. Tespit edilen bedel aynı ilde bu yöntemle tespit edilmiş en yüksek bedelin % 10 fazlasından daha yüksek olamaz. Bu uygulamada ihale usulü ile ortaya çıkan bedeller en yüksek bedel olarak dikkate alınmaz.</p> <p>b. İlk yıl irtifak hakkı veya kullanma izni bedeli Defterdarlıklar tarafından oluşturulacak komisyon veya 2499 sayılı Sermaye Piyasası Kanununa tabi ekspertiz şirketleri tarafından yapılır.</p> <p>c.Revize projeler ve kapasite artırmada mevcut kıyı tesisinin aynı statüdeki bölümünün bedeli irtifak hakkı ve kullanma izni bedeli olarak kabul edilir.</p> <p>d.Devir veya başka nedenle sözleşmelerin yenilenmesinde yatırımcının talebi dışında yeniden bedel tespiti yapılmaz, mevcut bedel yeni sözleşmede irtifak hakkı veya kullanma izni bedeli olarak kabul edilir.</p> <p>e.Toplu yan sanayi alanlarında münferit sisteme geçilmesi durumunda yeniden hesaplanacak bedel mevcut bedelin 1,25 katından fazla olamaz.</p> <p>f.Yatırım döneminde % 70 indirim uygulaması yatırımın işletmeye açılmasına kadar sürdürülür.</p> <p>g.İrtifak hakkı ve kullanma izni işlemlerinde borcun ödenmiş olması ve varsa davalardan vazgeçilmiş olması şartı kaldırılmalıdır.</p> <p>h.Rayıç bedelin tespitinde pratik itiraz ve itirazların değerlendirilmesi sistemi oluşturulmalıdır.</p> <p>ı.Yatırımcının başvurusu halinde her zaman yeniden bedel tespiti yapılabilir.</p> <p>i.Sektörlerin içinde bulunduğu genel ekonomik duruma göre irtifak hakkı ve kullanma izni bedellerini % 1'e kadar düşürme yetkisi Bakanlar Kuruluna verilmelidir.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
17	<p><b>LİMAN DOLGU ALANLARINDAN EMLAK VERGİSİ TALEP EDİLMESİ</b></p> <p>Liman ve iskelelerin yapıldığı dolgu alanları 3621 sayılı Kıyı Kanununun 5. maddesinde belirtildiği üzere Devletin hüküm ve tasarrufu altında olmalarına mülkiyet söz konusu olmamasına ve bu alanlar <b>kullanma izin sözleşmesine göre Devlettten kiralanmasına rağmen, son bir yıldır bazı Belediyeler Devletin hüküm ve tasarrufunda bulunan ve 49 veya 29 yıllığına ilgili proje sahibine kullandırılmakta olan alanlar için Emlak Vergisi talep etmekte, ayrıca emlak vergisi talebini limanın kuruluş tarihine kadar götürerek geçmiş yıllar için birikmiş cezalı ödeme talep etmektedirler.</b> Emlak vergisi talep edilen deniz dolgu alanında mülkiyet söz konusu olmayıp, Devletin hüküm ve tasarrufunda olup, bu alan Defterdarlık ile yapılan Kullanım İzin Sözleşmesi'ne istinaden Maliye Bakanı izni ile özel şirketlerce kullanılmaktadır.</p> <p>1319 Sayılı Emlak Vergisi Kanunu'nun 3. maddesinde Emlak Vergisi'nin mükellefinin tanımı yapılmış olup, "Bina Vergisini, binanın maliki, varsa intifa hakkı sahibi her ikisi de yoksa binaya malik gibi tasarruf edenler öder." denilmektedir. Özel şirketlerin kullandıkları dolgu alanları üzerindeki tasarruf, kullanma izni bedeli karşılığında kiracı sıfatı kazanmalarını sağlamaktadır. Bu nedenle özel şirketlerin Emlak Vergisi bildiriminde bulunma yükümlülükleri yoktur. <b>Bazı belediyeler halen yaşanan anlaşmazlığı koz olarak kullanıp Emlak Vergi beyannamesi verilmeden limanla ilgili diğer konularda işlem yapmamaktadırlar.</b> Ayrıca, Devletin diğer kurumları tarafından istenen ve ilgili belediye tarafından verilmesi gereken belge ve izinler verilmemektedir.</p> <p>Örneğin izin, planlama, ruhsat ve yapım işleri biten projeler için İşletme İzni almak üzere Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na başvurulmaktadır. Bakanlık, 18.02.2007 tarihli "Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" gereğince Yapı Kullanma İzin Belgesi istemekte, Belediyeler bu belgeyi vermedikleri için</p>	<p>İlgili mevzuata liman dolgu alanlarında emlak vergisi alınmayacağı yazılarak özellikle Belediyelerin bu keyfi uygulamaları önlenmelidir.</p> <p><b>Liman İşletmelerinin, hukuki sonuçları belli olmayan ve zaman isteyen bu süreçte işletme iznini almak için gerekli olan yapı kullanma izinlerini Emlak Vergisi engeli nedeniyle almaları mümkün görülmemektedir. Bu konu hukuken sonuçlanana kadar uygun bir düzenleme ile çözümlenmelidir.</b></p>	<p>- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü - İçişleri Bakanlığı - Kıyıları Bulunan Tüm Belediyeler</p>





## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>birçok liman ve iskele kapanma riski ile karşı karşıya kalmaktadır. Ayrıca; liman dolgu alanlarına ilişkin kural ve uygulamaları yansıtan başlıca ulusal mevzuat olan ve ilgili kuruluşların mutabakatı ile hazırlanan “Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ”in 11, 12 ve 13’ncü maddelerinde dolgu alanları yapı olarak sayılmamış ve yapı ruhsatı ile yapı kullanma izni öngörülmemiştir. Sadece bu dolgu alanları üzerinde yapılacak yapılar bu ruhsatlara tabidir. Kaldı ki ilgili Milli Emlak Mevzuatına göre bu tür dolgu alanlarının yer aldığı kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında mülkiyet edinilmesinin söz konusu olmadığı açıktır. Bu durumda liman dolgu alanlarından emlak vergisi talep edilmesi hukuka ve mevzuata aykırıdır.</p>		
18	<p><b>LİMAN DOLGU ALANLARI DENETİM, RUHSAT VE HARÇ UYGULAMALARI</b></p> <p><b>Uygulamada liman dolgu ve iskele alanları “bina veya sanayi ve ticaret tesisleri” kapsamında değerlendirilerek bu tarife üzerinden harç alınmakta</b> bu harç miktarının, liman dolgu alanlarının binalara oranla çok yüksek olması (binalar için 25 m<sup>2</sup> den 200 m<sup>2</sup> ye kadar kategori belirlenmesine karşın dolgu alanları 50.000 m<sup>2</sup> ile 400.000 m<sup>2</sup> arasında değişiyor) nedeniyle <b>harç miktarları 300.000 TL ile 2.400.000 TL arasında çok yüksek miktarlara ulaşmakta</b> yatırımcılara büyük maddi yük getirmekte, dolayısıyla yatırımlardan vazgeçmelerine neden olmaktadır.</p> <p>Bazı belediyeler bu uygulamayı kendilerinin çıkardıkları özel üçüncül mevzuat dayandırmaktadırlar. Dolgu alanları ayrıca Belediyeler ve İl Özel İdareleri tarafından yapı ruhsatı, yapı kullanma izni, yapı denetimi ve bunlara bağlı harçlara tabi tutulmaktadır.</p> <p>Ayrıca; dolgu alanları yapı denetimi mevzuatı kapsamında yapı denetim kuruluşları denetimine tabi tutulmaktadır. 6 Temmuz 2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ’in “İnşaat ve uygulama” başlıklı 12’nci maddesinde “Kıyı yapılarındaki altyapı tesislerine ait onaylı projelerin</p>	<p>6 Temmuz 2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ’in “Yapı ruhsatı” başlıklı 11’nci maddesinde; kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapılara yapı ruhsatı alınacağı belirtilmektedir. Yani dolgu alanları için belediyelerden yapı ruhsatı alınması söz konusu değildir.</p> <p>Buna paralel olarak dolgu alanları için yapı ruhsat harcı ödenmesi de söz konusu değildir. Ayrıca; Belediye Gelirleri Kanununda bu tür bir ruhsat ve harç zikredilmemektedir.</p> <p>Tebliğin “İnşaat ve uygulama” başlıklı 12’nci maddesinde “Kıyı yapılarındaki altyapı tesislerine ait onaylı projelerin uygulanması safhasında denetim; sorumluluk yatırımcıya ait olmak üzere, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’nce yürütülür.” denmektedir. Bu durumda dolgu alanları için yapı denetim kuruluşu denetimi söz konusu değildir. Tek denetim, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü denetimidir. Aynı Tebliğin “Yapı kullanma izni” başlıklı 13’ncü maddesinde dolgu</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	uygulanması safhasında denetim; sorumluluk yatırımcıya ait olmak üzere, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nce yürütülür.” denmektedir.	alanları için değil dolgu alanları üzerinde yapılacak yapılar için yapı kullanma izni alınacağı belirtilmektedir. İlgili diğer mevzuatta da dolgu alanlarının ruhsat, denetim ve harca tabi olduğu konusunda açık bir hüküm bulunmayıp dolgu faaliyeti inşaat statüsüne sokularak hukuka aykırı şekilde hukuki mesnet yaratılmaya çalışılmaktadır. Yukarıda açıklanan nedenlerle dolgu alanları yapı ruhsatı, yapı kullanma izni, denetim ve harçlara tabi tutulmamalıdır. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü denetimi ve projeye uygun yapıldığına dair verdiği belge yeterli olmalıdır.	
19	<b>KDV UYGULAMA GENEL TEBLİĞİ</b> <b>26.04.2014 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan KDV Genel Uygulama Tebliği</b> ile bu tarihe kadar geçmişte yayınlanmış olan birçok KDV Tebliği’nde düzenlemeye gidilmiştir. Yeni Tebliğ ile geçmiş tebliğlerde yapılan düzenlemeler genel olarak korunmuş olmakla birlikte başta KDV iade sistemi ve KDV istisna olarak yapılacak teslim ve hizmetler olmak üzere bazı özellikli konularda değişiklikler yapılmıştır.  Halen 1 Seri Nolu Katma Değer Katma Vergisi Genel Uygulama Tebliği’nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ Taslağı çalışmaları devam etmekte olup, söz konusu Taslakta Odamızca sektörümüz için yararlı ve gerekli olduğu değerlendirilen değişikliklerin yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.	<b><u>Söz konusu Tebliğ’in Odamızca tetkiki neticesinde :</u></b> <b>1- KDV Kanunu’nun 13/b Maddesi;</b> Odamızca limanlarda ve demir yerlerinde gemilere ve gemilerin seyrüseferine ilişkin ifa edilen hizmetlerden olan <u>fener ve tahlisiye ücreti, gemi sağlık resmi ödemeleri, motor (bot) kontrol servis hizmeti, gemi liman harcı vb. gibi detaylara yer verilmediği</u> , bu konuda halen en son 60 numaralı sirkülerde yayımlanan detayların geçerli olduğu cihetle KDV Kanunu’nun Resmi Gazete’ de yayımlandığı tarih olan 02.11.1984’ten beri <u>KDV Kanunu istisnaları kapsamında değerlendirilen söz konusu hizmetler</u> , KDV Kanunu 13/b ve 14. maddeleri kapsamında değerlendirildiği göz önünde bulundurulduğunda ve Danıştay’ın 2003/873 numaralı Kararı da dikkate alınarak <u>bu ödemelerin de kapsama alınmasının uygun olacağı</u> , <b>2- KDV İade Raporlarının DAB Olmadan Düzenlenmemesi ;</b> <u>Yabancı bayraklı gemilere yapılan tamir bakım hizmetleri hizmet ihracatı</u> KDV Kanunu 12. madde kapsamında istisnaya ve istisna şartlarına tabidir. İstisnanın beyanı için, hizmete ait ödeme belgesinin (dövizin Türkiye’ye getirildiğini tevsik eden bir belge, banka dekontu vb.) temin edilmiş olması zorunlu olmadığı 113 seri no’lu KDV Genel	- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
		<p>Tebliğinde açıklanmıştır. Ancak yine aynı tebliğde <u>iade için ödeme belgesi</u> (dövizin Türkiye'ye getirildiğini tevsik eden bir belge, banka dekontu vb.) <u>ibrazı zorunlu kılındığı belirtilmiş olup, bu zorunluluğun kaldırılmasının uygun olacağı.</u></p> <p><b>3- Kumanya ve Yakıt Teslimleri;</b></p> <p>Gemilere kumanya ve yakıt teslimlerinde kumanya ve yakıt teslim belgesinin ispatlayıcı belge olarak kabul edilmemesi, gümrük çıkış beyannamesinin (GÇB) istenmesi teslim prosedürlerinin uzamasına ve zamanında kumanya ve yakıt tesliminin yapılmamasına sebebiyet vereceğinden <u>gemilere kumanya ve yakıt teslimlerinde gümrük çıkış beyannamesinin (GÇB) istenmemesi, kumanya ve yakıt teslim belgesinin ispatlayıcı belge olarak kabul edilmesi yönünde bir düzenleme yapılmasının uygun olacağı.</u></p> <p>Ayrıca; 3065 Sayılı Katma Değer Vergisi (KDV) Kanunu Genel Uygulama Tebliği'nin <b>2.2. İstisna Uygulaması</b> (sayfa 86) başlığı altında yer alan; <u>"Bu kapsamda KDV'den istisna olarak temin edilen hizmetlerin Türk acenteler tarafından araç ve yük sahiplerinin bağlı olduğu yabancı acentelere yansıtılması da KDV'den istisnadır."</u> ifadesinde <u>uygulamada yabancı acente kavramı olmadığı dikkate alınarak</u> kavram kargaşasının önlenmesini teminen <u>Türk Acenteler</u> ifadesinin <u>"Tali Acenteler", "Yabancı Acenteler"</u> ifadesinin ise <u>"Ana Acenteler"</u> olarak <u>değiştirilmesinin uygun olacağı.</u></p> <p>değerlendirilmektedir.</p>	
20	<p><b>DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI'NDA KDV İNDİRİMİ</b></p> <p>"Denizyolu yolcu taşımacılığı", özellikle toplumun dar ve orta gelirlieleri olmak üzere tüm kesimlerden halkın kullandığı bir ulaşım yöntemidir. Özellikle İstanbul, İzmir gibi büyük şehirlerde trafik probleminin giderek artış gösterdiği dikkate alındığında denizyolu ile toplu yolcu taşımacılığının gelişmesine olan ihtiyaç aşikardır. Deniz yolu ile yolcu taşımacılığı ücretlerindeki brüt gelirlerden alınan <b>KDV'nin %18'den %8'e indirilmesi halinde, toplu yolcu</b></p>	<p>KDV oranları, KDV Kanunu'nun 28 inci maddesinin Bakanlar Kurulu'na verdiği yetkiye dayanılarak yayımlanan 2007/13303 sayılı Kararname ile Kararname eki I Sayılı listede yer alan mal ve hizmetler için %1, II Sayılı Listede yer alan mal ve hizmetler için %8 bu listeler dışındaki vergiye tabi işlemler için ise %18 olarak tespit edilmiştir.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma,</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>taşımacılığının gelişmesine önemli ivme kazandıracığı ve deniz taşımacılığının diğer taşıma modlarından daha fazla paya sahip olmasının, çevre kirliliği ve trafik sıkışıklığının giderilmesi açısından da fayda sağlayacağı göz önüne alınarak, konunun kamu yararına olumlu sonuçlar yaratacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>Denizyolu yolcu taşımacılığının gelişiminin sağlanması için deniz yolu ile yolcu taşımacılığında alınan katma değer vergisi (KDV) %18'den %8'e indirilmelidir.</p>	<p>Söz konusu Kararname eki listelerde yer almayan deniz yolu ile yolcu taşımacılığı hizmetine %18 oranında KDV uygulanmaktadır. <b>Bu oranın %8'e indirilmesi için 2007/12033 Sayılı Kararnamede değişiklik yapılmalıdır.</b></p>	<p>Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü</p>
21	<p><b>GEMİ İNŞA FAALİYETLERİNİN GELİR VERGİSİ KANUNU'NUN 42.MADDESİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMEMESİ</b></p> <p>Tersanelerimizde Savunma Sanayi Müsteşarlığı adına inşa edilen deniz taşıtlarının inşası, Gelir Vergisi Kanunu'nun 42.maddesi kapsamında yıllara sari işler kapsamında değerlendirilmekte olup, Savunma Sanayi Müsteşarlığı'na yapılan avans ödemelerinden % 3 oranında stopaj kesilmektedir.</p> <p>Oysa ki, gemi inşa faaliyetinin mahiyeti gereği Gelir Vergisi Kanunu'nun 42.maddesi kapsamında yıllara sari işler kapsamında değerlendirilmesi mümkün olmayıp, Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü'nün 03.07.1987 tarih ve 47211 sayılı Özelgesi'nde ; gemi yapım işinin inşaat işi olmadığı ve yıllara sari olsa dahi Gelir Vergisi Kanununun 42. madde kapsamına girmediği, dolayısıyla da yapılacak ödemelerden stopaj kesintisinin yapılmayacağı hususu açıkça ifade edilmektedir. Ayrıca, Türk Medeni Kanunu'nun 704. maddesinde gayrimenkuller (taşınmazlar); arazi, tapu siciline ayrı sayfada kaydedilen bağımsız ve sürekli haklar, kat mülkiyeti kütüğüne kayıtlı bağımsız bölümler olarak sayılmış, bunlar arasında gemi veya deniz taşıtları belirtilmemiştir.</p>	<p>Gemi inşa faaliyetinin, Türk Medeni Kanunu'nun 704. maddesi ile Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü'nün 03.07.1987 tarih ve 47211 sayılı Özelgesi de göz önüne alınarak yıllara sari işler kapsamında değerlendirilmemesi ve Savunma Sanayi Müsteşarlığı'na yapılan avans ödemelerinden % 3 oranında stopaj kesintisi uygulanmaması yönünde bir düzenleme yapılmalıdır.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
22	<p><b>ÖTV'Sİ İNDİRİLMİŞ YAKIT ALIM DEFTERİ TAHHÜTNAMELERİNE UYGULANAN DAMGA VERGİSİ CEZALARI</b></p> <p>Bilindiği üzere, 4760 numaralı Özel Tüketim Vergisi Kanunu, 12.06.2002 tarih ve 24783 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmış ve 01.07.2002 tarihinde yürürlüğe</p>	<p>Bu nedenlerle, Takdir Komisyonu Kararı ile 2005 yılına ait ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Alım Defter Taahhütnameleri için Damga Vergisi Ceza İhbarnameleri gönderilmeye başlanılmış olması, yargısal olarak tereddüt</p>	<p>-Maliye Bakanlığı Gelir</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>girmiştir. Bu Kanun birçok kanunun bir arada toplama özelliği nedeniyle öncesinde Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu ile kavranan vergiyi doğuran olaylar bu kanunun 1 sayılı listesine A ve B cetveli olarak eklenmek suretiyle vergiye tabi tutulmuştur. Akaryakıt ürünleri, petrol ve türevleri 4760 sayılı Kanunun kapsamında 01.07.2002 tarihinden bu yana Özel Tüketim Vergisi'ne tabi bulunmaktadır. İmalat sanayinin ve hizmet sektörünün girdisini oluşturan bu ürünlerin düşük oranlı ÖTV ödenmesi veya verginin tecil edilerek temin edilmesi bu kanun ile mümkün kılınmıştır. Bu nev'i malları temin eden mükellefler vergi dairelerine veya gümrük idarelerine özel tüketim vergisi talep ve taahhünamesi adı altında belge vermektedirler.</p> <p>Şirketler, Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne ve Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı, kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatılara, hizmet ve balıkçı gemilerine miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla 01.07.2003 tarih ve 2003/ 5868 sayılı Bakanlar Kurulu kararına istinaden ÖTV tutarı sıfıra indirilmiş deniz yakıtı uygulamasından yararlanmak amacıyla kuruma kayıtlı deniz araçları için donatanları (6 Seri No'lu Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği) ekinde yer alan "Yakıt Talep Formu ve Taahhünamesi"ni dört örnek, şayet Kararname kapsamında deniz yakıtı kullanım hakkına sahip deniz aracının, yakıt masrafının kiracıya ait olmak şartıyla kiralanması halinde kiracı, bu tebliğin ekinde yer alan "Yakıt Talep Formu ve Taahhünamesi"ni dört örnek olarak düzenleyerek yakıt talep formu ve taahhünamesinin bir örneği ile KDV yönünden mükellefiyet kaydının bulunduğu Ulaştırma Vergi Dairesi Müdürlüğü'ne müracaat etmişler, buna karşılık aradan beş yıla yakın bir zaman geçtikten sonra "Vergi/ Ceza İhbarnamesi" ile şirketlere damga vergisi ve vergi ziya cezası tahakkuk ettirilmiştir. Özel Tüketim Vergisi Talep ve Taahhünamesi adı altındaki belge herhangi bir "taahhüdü tazammum" etmeyip, sadece mevzuatın tayin ettiği usullerin hatırlatılmasını ifade etmektedir.</p>	<p>bulunmayan ve tümü idare aleyhine sonuçlanan davalara yenilerinin eklenmesinden, idarenin yargılama gideri ve avukatlık ücreti ödeme yükümü ile yükümlendirilmesinden başka bir netice doğurmayarak kamunun zarara uğramasına neden olacağından, Anayasa Mahkemesi kararında da belirtildiği gibi, hukukun üstünlüğünün egemen olduğu bir devlette hukuk güvenliğinin sağlanması hukuk devleti ilkesinin yerine getirilmesi zorunlu koşullardan olduğundan statü hukukuna ilişkin düzenlemelerde istikrar, belirlilik ve öngörülebilirlik göz önünde bulundurularak hukuki güvenlik sağlanacaktır.</p> <p><b>Bu itibarla, 17 Nolu Sirküler değiştirilmelidir.</b></p>	<p>İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>Bu talep ve taahhütname adı altındaki formlar damga vergisine tabi taahhütname hüviyeti göstermemektedir. İdare tarafından, farklı tarihlerde yürürlüğe konulan 15 no.lu sirküler ile 17 no.lu sirkülerde farklı değerlendirmeler bulunduğundan 213 sayılı MLC Kanununun 369/ 2 maddesi uyarınca ilgiliye ceza kesilmesi mümkün değildir.</p>		
23	<p><b>SİGORTA POLİÇELERİNDEN BANKA SİGORTA VE MUAMELE VERGİSİ (BSMV)'NİN KALDIRILMASI</b></p> <p>Sigortacılık Kanunu'nun "Yurt Dışında Yapıtırılabilir Sigortalar" başlıklı 15.maddesi gereğince gemilerin sigortasının yurt dışında yapılmasına izin verilmektedir.</p> <p>Türk sigorta şirketlerince düzenlenen sigorta poliçelerinden Vergi Usul Kanunu gereğince %5 oranındaki banka ve sigorta muamele vergisi (BSMV) tahsil edilmesi sigortalılara ek maliyet getirmekte ve rekabet gücünü azaltmakta olduğundan Türk armatörü yurt dışında sigorta yaptırmayı tercih etmektedir.</p> <p>Odamızca Gelir İdaresi Başkanlığı'na 11.11.2014 tarih ve 4723 sayılı yazı ile "banka ve sigorta muamele vergisi (BSMV) muafiyetinin halen ihracata konu kargo nakliyat sigorta poliçelerinde uygulandığı gibi tekne ve makine sigortası, Türkiye'de inşa edilen gemiler için yaptırılan gemi inşa sigortası (Building Risk Insurance) poliçeleri ile 2014 yılında kurulan Türk P&amp;I Klübü'nü de desteklemek amacıyla tekne / gemi donatan ve sahiplerinin 3. şahıslara, çevreye karşı, kendi personeline ve hatta taşıdığı yük var ise yüke karşı sorumluluklarını karşılayan bir sigorta türü olan P&amp;I branşında da uygulanması" talebinde bulunulmuş, ancak yazımıza Gelir İdaresi Başkanlığı'ndan 10.12.2014 tarih ve 121160 sayılı yazı ile olumsuz yanıt alınmıştır.</p>	<p>Aslında sigorta poliçelerindeki %5 BSMV'nin kaldırılması sonucu kaybedileceği zannedilen verginin, primlerin Türkiye'de kalması ve ekonomiye kazandırılmasıyla kazanca dönüşeceği değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı - Hazine Müsteşarlığı 1 Sigortacılık Genel Müdürlüğü</p>
24	<p><b>TUGS'A KAYITLI GEMİLERDE BSMV MUAFİYETİ</b></p> <p>Odamız üyelerince ; 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu kapsamında oluşturulan Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kaydettirecek veya kayıtlı olan deniz araçları için kullandıkları kredilerden doğan faizler üzerinden</p>	<p>4490 sayılı TUGS Kanunu'nun 12/2. maddesi ile Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 26/a-2. maddesinde yer alan istisnasının uygulamasında, banka ve sigorta muameleleri vergisinin hizmet vergisi</p>	<p>- Maliye Bakanlığı Gelir</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>bankalarca banka ve sigorta muamele vergisi kesildiği bildirilmektedir.</p> <p>Bilindiği üzere, 4490 sayılı TUGS Kanununun 12. maddesinin 2 numaralı fıkrasında ;</p> <p>-Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilecek gemilere ve yatlarla ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun mukaveleleri; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muameleleri vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar.</p> <p>hükmü ile,</p> <p>- Bu Kanunun uygulamasına yönelik yayımlanan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinin 26/a-2. maddesinde de;</p> <p>- TUGS'ye kaydedilecek gemilere ve yatlarla ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi, navlun mukaveleleri; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muamele vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar.</p> <p>hükmü mevcuttur.</p> <p>Diğer taraftan 6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu'na göre <b>banka ve sigorta muamele vergisi hizmet vergisi</b> olup, aynı Kanunun 28. maddesinde ise;</p> <p>“Banka ve sigorta şirketlerinin 10.06.1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'na göre yaptıkları işlemler hariç olmak üzere, her ne şekilde olursa olsun yapmış oldukları muameleler dolayısıyla kendi lehlerine her ne nam ile olursa olsun nakden veya hesaben aldıkları paralar banka ve sigorta muameleleri vergisine tabidir.” hükmü mevcuttur. Bu madde hükmünden de anlaşılacağı gibi; banka ve sigorta muameleleri vergisinin doğması için banka veya sigorta şirketlerince bir hizmetin verilmesi, bu hizmet için bir muamelenin yapılması ve bunun sonucunda da banka veya sigorta şirketinin lehine bir nakden veya hesaben paranın doğması lazımdır.</p>	<p>özelliğinin dikkate alınması gerekmektedir.</p> <p>Dolayısıyla, 4490 sayılı TUGS Kanununun 12/2. maddesi ile 21.07.2008 tarihli özelge ile 17.06.2010 tarih ve 55341 sayılı özelge de dikkate alınarak Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 26/a-2. maddesinde yer alan istisnanın,</p> <p>- Tanzim edilip imzalanan kredi sözleşmesine değil,</p> <p>- Bu sözleşmeye istinaden; sözleşmenin bir tarafı olan kredi verecek kuruluşun, kredi verme muamelesine ve bu muamele sonucunda kendi adına alacağı para üzerinden hesaplanacak olan banka ve sigorta muameleleri vergisine, uygulanmasının gerekmekte olduğu değerlendirilmektedir.</p>	<p>İdaresi Başkanlığı - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
25	<p><b>TÜRK BAYRAĞINDAN YABANCI BAYRAĞA KAÇIŞ ÖNLENMELİDİR</b></p> <p>1) 6331 Sayılı Kanun'un 2 (e) maddesinin iptal edilmesi sonucu uluslararası sefer yapan gemilerin denetime tabi tutulması zorunluluğu doğmuş, denetim görmeyen gemiler ceza almak durumunda kalmıştır.</p>	<p>1) Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yetkilendirilmiş/belgelendirilmiş zabıtların A ve B İş Güvenliği Uzmanı Sertifikası aranmaksızın, gemilerde İş Sağlığı ve Güvenliği eğitimi</p>	<p>- Çalışma ve Sosyal Güvenlik</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>2) SGK Prim Ödemeleri Fazlalığı</p> <p>3) Yabancı Uyruklu Gemiadamı Çalıştırma İzni Prosedürleri</p> <p>4) T/B Gemilere Kumanya İkmallerinde ve Malzeme Alımlarında Beyanname Düzenlenmesi</p> <p>5) Gemilerin Emniyet Belgeleri (Sertifika) Sorunları</p> <p>6) Bayrak Şahadetnamesi Alan Gemilere Gemi Tasdiknamesi Düzenlenmesi</p> <p>7) Navlun Primi Verilmesi</p> <p>8) Kırmızıya Düşen Gemilerin Denetlenme Talebi</p>	<p><b>verebilmelerine imkan sağlanmalıdır.</b> Dünya Sağlık Örgütü tarafından 2005 yılında yayımlanmış olan Uluslararası Sağlık Tüzüğü uyarınca, <b>“Gemi Sağlık Sertifikası”na sahip</b> (altı ayda bir yenilenen) <b>gemiler 6331 Sayılı Yasanın öngördüğü İş Sağlığı denetiminden muaf tutulmalıdır.</b></p> <p>2) SGK primlerinin belli bölümü alınmamalıdır. (ÇSGB, UDHB)</p> <p>3) Yabancı uyruklu personel için Çalışma izni prosedürlerinin kolaylaştırılması gereklidir. (ÇSGB, UDHB)</p> <p>4) Türk bayraklı gemilere beyanname düzenlenmeksizin kumanya ikmallerini ve malzeme alımlarını yapabilme imkanı tanınması gerekir. (Gümrük ve Tic. Bak.)</p> <p>5) T/B’lı gemilerin bağlı oldukları mevzuat hükümleri gereğince sörvey ve sertifika işlemlerinin diğer bayraklara kıyasla daha hızlı sürelerde yapılır halde getirilmelidir. (UDHB)</p> <p>6) Bayrak Şahadetnamesi alan Türk Bayraklı gemilere gerekli evraklarını sundukları takdirde direkt olarak gemi siciline kaydedilerek Gemi Tasdiknamesi verilmesi şeklinde bir düzenleme yapılmalıdır. (UDHB)</p> <p>7) Türkiye’den yapılan ihracat taşımalarında Türk bayraklı gemilere yaptırılan taşımaların navlun bedelinin %15’ine tekabül eden miktarın ihracatçıya geri iadesi sağlanmalıdır. (Maliye Bak. UDHB)</p> <p>8) Denetimler sonucu kırmızıya düşen T/B lı gemilere, denetlenmek üzere sörvey çağırımları durumunda bu talep şirketlerin planlaması doğrultusunda karşılanması sağlanmalıdır. (UDHB)</p>	<p>Bakanlığı -UDHB - Maliye Bakanlığı - Gümrük ve Ticaret Bakanlığı -Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü - Dışişleri Bakanlığı - İçişleri Bakanlığı</p>





## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>9) Yurtdışı Gelişli Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Transit Geçişte Bekleme Süresinin Artırılması</p> <p>10) Türk Tersanelerine Tamire Gelen T/B Gemiler</p> <p>11) Muafiyet Belgeleri Ücret Yüksekliği</p>	<p>9) 48 saat limiti, operasyonel esnekliği ve gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmali ve ufak bakım onarım vb. işlemlerin yapılabilmesini sağlayacak şekilde 1 hafta olarak belirlenmelidir. (UDHB, HSSGM, Dışişleri Bak, İçişleri Bak, Gümrük ve Tic. Bak.)</p> <p>10) Yabancı Limandan gelen ve tersaneye boş olarak girecek T/B gemilere yerli yakıt yerine transit yakıt yakma imkanı tanınmalıdır. (UDHB, Gümrük ve Tic. Bak.)</p> <p>11) TB gemilere verilen muafiyet belgelerinden alınan yüksek ücretler düşürülmelidir. (UDHB)</p>	
26	<p><b>SERBEST PRATİKADAKİ FENER VE SAĞLIK RESMİ ÜCRETLERİNİN YÜKSEKLİĞİ</b></p> <p><b>a. Fener Ücretlerinin Yüksekliği</b></p> <p>1. Türk limanlarında hizmet ücretlerinin pahalı olmasında, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce tahsil edilen fener ücretlerinin yüksekliğinin de payı büyüktür.</p>	<p>- <b>Uzun vadede</b>, fener ücretlerinin tespitinde, komşu ve denizci devletlerde uygulanan kıstaslar esas alınarak fener ücretleri farklı bölgelerde her limanda tekrar alınmamalı, gemi kaç limana girerse girsün sadece bir kez ücret alınacak şekilde tarifelerin hazırlanması sağlanmalı, büyük tonajlı gemilerin çok fazla ücret ödemelerine neden olan tarifelendirme değiştirilmeli, bir sonraki senenin tarifeleri içinde bulunan senenin en geç Eylül ayında, sene içinde yükseltilmeyecek şekilde tespit edilmelidir.</p> <p>- <b>Kısa vadede</b>; Akdeniz çanağındaki ülkelerle rekabet edebilmek için bu ülkelerin fener ücretleri seviyesine çekilerek indirim yapılması sağlanmalıdır.</p> <p>Boğazlar'dan uğraksız geçen gemilerden <b>Montrö gereği alınması gereken ve ülkemizin hakkı olan Altın Frank karşılığı olan ücretler alınmalıdır.</b></p> <p>Ülkemiz limanlarının Akdeniz ve Karadeniz çanağındaki ülkelerle rekabet</p>	<p>- Kıyı Emniyeti Genel Md.</p> <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p><b>b. Sağlık Resmi Ücretlerinin Yüksekliği</b></p> <p>- Diğer taşıma modlarından alınmayan, sadece deniz taşımacılığında alınan ve yıllar içinde genellikle her sene zam yapılarak belirlenen ve çoğu ülke limanlarında olmayan, olanların çoğunda da sembolik rakamlarda alınan <b>serbest sağlık resmi ücretleri Montrö gereği alınan transit geçiş ücretine göre epey artış göstermiş</b>, limanlarımıza ve tersanelerimize uğrak yapan yük ve yolcu gemileri için liman masrafları içinde önemli ve etkili bir masraf kalemi olmuş olup, diğer Avrupa ülkeleri ile Karadeniz ve Akdeniz çanağında yer alan ülkelere göre de epeyce yüksektir.</p>	<p>edebilmesi, limanlarımızın cazip hale getirilip yük ve yolcu taşımacılığında payının artırılabilmesi için;</p> <p><b>Montrö Sözleşmesi gereği uğraksız geçiş yapan gemilerden alınması gereken uğraksız geçiş ücreti olarak ülkemizin hakkı olan Altın Frank ücretlerinin karşılığının alınmasının çalışması yapılmalı ve bunun yanında her yıl zam yapılarak önemli ölçüde artmış bulunan Serbest Sağlık Resmi Ücretleri önemli ölçüde düşürülmelidir.</b></p>	<p>- Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağ.Gen.M d. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>
27	<p><b>FENER VE TAHLİSİYE ÜCRETLERİ TARİFESİ CEZAI MÜEYYİDELERİ</b></p> <p>Ülkemiz enflasyon oranının %70-80'ler düzeyinde olduğu dönemlerde o günün ekonomik koşulları çerçevesinde hazırlanan ve cezai hükümleri de o dönemdeki yüksek enflasyon oranı dikkate alınarak belirlenen Fener ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi halen ülkemizde yıllık enflasyon oranının %7-%9 düzeyinde olduğu dikkate alındığında son derece yüksek düzeydedir.</p> <p>Söz konusu Tarife'nin Cezai Şart Uygulama başlıklı 13.maddesinin 2.bendinde yer alan hükme göre bir geminin borcu sadece ve sadece 30 günden fazla geciktiğinde ana ücrete %50 oranında gecikme cezası uygulanmakta, ardından yıllık %16,80 faiz işletilmektedir. Bu uygulama günümüzde artık %7-%9 düzeylerine gerilemiş olan yıllık enflasyon oranı dikkate alındığında son derece ağır ve hakkaniyetten uzak bir uygulama olmaktadır.</p> <p>Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi'nde yer alan cezai müeyyidelerinde 30 günü geçen gemilere uygulanan %50 ceza uygulamasının azami olarak %10-%15 seviyesine indirilmesi yönünde bir düzenleme yapılması hususu talep edilmişti.</p> <p>- Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi'nde yer alan cezai müeyyidelerinde 30</p>	<p>Halen ülkemizde yıllık enflasyon oranının %7-%9 düzeyinde olduğu dikkate alındığında, Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi'nde yer alan cezai müeyyidelerinde 30 günü geçen gemilere uygulanan %50 ceza uygulamasının azami olarak %10-%15 seviyesine indirilmesi yönünde düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - KEGM</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	günü geçen gemilere uygulanan %50 ceza uygulamasının azami olarak %10-%15 seviyesine indirilmesi yönünde düzenleme yapılmasının uygun olacağı Odamızca değerlendirilmektedir.		
28	<b>DÜZENLİ SEFER YAPAN GEMİLERE SERBEST SAĞLIK RESMİ ÜCRETLERİNDE YILLIK ABONMAN ŞEKLİNDE RESEN ÖDEME İMKANI TANINMASI</b> Türk ve Yabancı bayraklı gemilere uygulanan serbest Sağlık resmi ücretleri (transit geçiş hariç) 2008-2009 dönemi arasında %15, 2012 itibariyle % 16,66, 2013 itibariyle % 7,14 ve 2014 itibariyle % 6,66 artış göstererek her yıl yükselmekte olup, bu durum limanlarımızda maliyetleri daha da yükseltmiştir. Türk armatörlerince ve Avrupa Topluluğu Gemi Sahipleri Birliği (ECSA) ve onun bünyesinde faaliyet gösteren Avrupa RO-RO Taşıyıcıları Eylem Grubu (EUROCAG) tarafından da takip edilmekte, maliyetlerde ciddi artışlar olması nedeniyle konuyla ilgili sık sık şikayetlerini dile getirmektedirler.	Gerek Türk limanlarının cazibesini arttırmak ve gerekse düzenli sefer yapan gemi sahibi Türk ve yabancı armatörlerin şikayetlerini gidermek açısından, Liman Hizmet Tarifelerinde uygulanan indirimli tarifelere ve tüm dünyada çeşitli taşımacılık sektöründe uygulanan yıllık abonman kartlara benzer bir şekilde, <b>Bayrak ayrımı yapılmaksızın Türk ve Yabancı bayraklı uluslararası hatta Türkiye'ye düzenli sefer</b> (belirli sıklıkla giriş/çıkış) yapan gemiler için <b>“talep halinde 12 tam sağlık resmi tutarına denk gelecek şekilde yılda bir defa yıllık sağlık resmi ücreti peşin alınır”</b> ( Örneğin; isteğe bağlı olarak 10.000 Net tonluk bir gemi için yılda bir kez, 8.000 x 12= 96.000 TL ödeyerek o yıl boyunca Türk limanlarına düzenli olarak uğrak yaptığında veya <u>O yıl içinde Türk limanına 2-3 defa uğrak yapması ve sonrasında hiç uğrak yapmaması durumunda bile peşin olarak 96.000 TL ödeme alınmış olacaktır.</u> ) şeklinde bir uygulamaya gidilerek (transit geçişler hariç) Sağlık Resmi Tarifesi'nde 3 No.lu <b>“İndirimli Yıllık Sağlık Resmi” bölümüne eklenmesinin</b> , limanlarımızın cazibesini arttıracığı ve uluslararası şikayetleri azaltacağı değerlendirilmektedir.	- Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
29	<b>GEMİ SAĞLIK RESMİ KANUNU GEREĞİNCE TAHAKKUK ETTİRİLEN PARA CEZALARI</b> Odamız üyesi donatanlar ve gemi acenteleri Odamıza müracaatla, son zamanlarda Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü yetkililerinin yapmış oldukları pratika işlemleri sırasında <u>gemi kaptanı ile anlaşamamaktan veya hava muhalefeti nedeni ile bir gemi zabitanın sağlık botuna gecikmeli olarak inmesi veya gemiye yanaşık olarak kısa süre bekleyen sağlık botuna gemide olduğu</u>	Bu konuda yaşanan sıkıntıların giderilebilmesini teminen; <u>08.02.2008 tarih ve 26781 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren “Temel Ceza Kanunlarına Uyum Amacıyla Çeşitli Kanunlarda ve Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair 5728 sayılı Kanun” ile 2548 sayılı “Gemi Sağlık Resmi Kanunu'nun 6.maddesi (b)</u>	- Sağlık Bak. Hudut ve Sah Sağ.Gn.Md .



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p><u>halde aceleden indirilmesi unutulmuş bir belge/evrak sonucu eksik evrak gerekçesiyle sağlık pratikası yapılamaması sonucu, yapılan eylemin madde fıkralarına uymamasına rağmen, 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu'nun 6. Maddesi (b) veya (c) fıkrası gereğince gemiye ceza uygulaması yapıldığı ve uygulanan cezaların indirimsiz sağlık resminin dört katı olması dolayısı ile (indirimsiz serbest sağlık resminin 4 katı tutarında idari para cezası uygulaması getirilmiş olup, bu artış eski uygulamaya göre 16 katına tekabül etmektedir) büyük rakamlara ulaştığı, -- Örneğin 10.000 NT'lık bir gemide; tam sağlık resmi olan 8000 TL'nin dört katı olan 32.000 TL (14.100 USD) ceza tutarını olmaktadır -- gemi tonajının büyümesi ile birlikte ceza miktarlarının da büyüdüğü; bu tür basit olaylar nedeni ile yüksek cezalar kesilmesinin sektörü sıkıntıya soktuğu belirtilmektedir.</u></p>	<p><u>ve (e) bentlerinde değişiklik yapılarak ceza oranı geminin ödemesi gereken sağlık resminin % 25'i iken, geminin ödemesi gereken sağlık resminin 4 katına çıkarılarak 16 kat arttırılan gemi sağlık resmi cezalarının, herhangi bir esas ücretin tam dört misli ceza uygulamasının Anayasa'nın cezalandırma ilkeleri ile bağdaşmadığı cihetle; yine 08.02.2008 tarih ve 26781 sayılı Temel Ceza Kanunlarında 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun idari cezaları düzenleyen 20.maddesinin "Ayrıca, gemiyi sevk ve idare eden kaptan ile gemi donatanına beş bin Türk Lirasından yirmi beş bin Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir" şeklindeki ilgili bölümünün Odamız girişimleri ve <b>Denizcilik Müsteşarlığı'nın teklifi ile 16.07.2008 tarih ve 5790 sayılı Kanunla düşürüldüğü hususu gözönüne alınarak, (Kanunla GT Baremi konulmuştur EK-1) gemi sağlık resmi cezalarının önceden olduğu gibi geminin ödemesi gereken serbest sağlık resminin % 25'i şeklinde olacak şekilde düzenlemeye gidilmesi hususunda 25.12.2013 tarih ve 5224 sayılı yazımız ile Odamızca Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'ne girişim yapılmıştır.</b></u></p>	<p>-Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı -Adalet Bakanlığı</p>
30	<p><b>YURTDIŞI GELİŞLİ TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI GEMİLERİN TRANSİT GEÇİŞTE BEKLEME SÜRESİNİN ARTIRILMASI</b> - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne gönderilen <u>11.01.2012 tarih ve 118 sayılı yazımız ile; Yurtdışı gelişli Türk ve yabancı bayraklı transit gemilerin; başka bir ülkenin limanına yük bağlantısı yapmak üzere veya yaptıkları bir nakliyenin tahliye limanı olası değişikliği için Ahırkapı demir yerinde beklerken gemilerinin 48 saatten fazla kalması durumunda yola elverişlilik belgesi almak zorunda bırakılarak, denetim işlemleri yapılmakta ve serbest pratika almak zorunda kaldığı, bu durum ise hiçbir ticari işlem yapmayan (yükleme-boşaltma) söz konusu gemi sahiplerini maddi olarak sıkıntıya soktuğu (1 hafta için "sağlık resmi, fener ücreti farkları, gümrük farkları, liman YEB, DTO Aidatı, motor</u></p>	<p><b>1. UDHB'ndan alınan 04.02.2014 tarih ve 915 sayılı yazıda ; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 10. maddesine dayanak teşkil eden Umumi Hıfzısıhha Kanunu'nun ilgili hükmünde gerekli düzenlemenin yapılması halinde söz konusu talebin UDHB'nca değerlendirilebileceği,</b> <b>2. Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nden alınan 24.02.2014 tarih ve 82274029/479.99 sayılı yazıda ; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde yer alan Türk Boğazları'nda gemilerin transitte bekleme sürelerine ilişkin hükmün Dışişleri, İçişleri, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığı'nca ortaklaşa yapılacak bir çalışma ile değerlendirilmesinin uygun olacağı,</b></p>	<p>- Dışişleri Bakanlığı - İçişleri Bakanlığı - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - Deniz ve İçsular</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p><i>servis, acentelik, mecburi pilotaj” ücreti olmak üzere yaklaşık 7.000 USD + T/B’lı gemiler için 7500 USD yakıt ücret farkı</i>), yine bu arada yük çıkması durumunda ise, yeniden sefere çıkmak üzere yola elverişlilik belgesi düzenlenmesi için yapılan işlemler sırasında zaman kaybına uğramakta ve yük bağlantılarını kaçırmaya riskiyle de karşı karşıya kaldıkları, ayrıca gemilerin gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmali ve ufak bakım onarım işleri gibi diğer işkolları ve dolayısıyla ülkemize döviz getirecek faaliyetleri de zamanın yetersiz gelmesi nedeniyle gerçekleştiremediklerinden bahisle;</p> <p>Yurtdışı gelişli Türk Bayraklı transit gemiler ile yabancı bayraklı transit gemiler buldukları bir işin teyidi için veya yaptıkları bir nakliyenin tahliye limanı operasyonu için Ahırkapı demir yerlerinde beklerken, transit niteliklerinin bozulmaması için; “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Md.10” ile “Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği Md.10” ve “Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri Yönetmeliği Md.33” de gerekli yasal düzenlemelerin yapılarak, 48 saat limitinin, operasyonel esnekliği ve gemiadamı değişimi, yakıt, kumanya, yedek parça ikmali ve ufak bakım onarım vb. işlemlerin yapılabilmesini sağlayacak şekilde 1 hafta olarak belirlenmesi hususu, 08.01.2014 tarih ve 114 sayılı yazımız ile tekrar talep edilmiştir.</p>	<p>Umumi Hıfzısıhha Kanunu’nun 36.maddesinde yer alan; “Madde 36 - Sıhhat patentaları üzerinde yapılan her türlü tahrifler veya salahiyettar makamatça tasdik edilmemiş tashihler patentayı hükümden düşürür. Bir geminin hareketinden evvel 48 saat zarfında verilmiş patentalar muteber olup daha evvel verilenlerin hükmü yoktur.” İbaresi ile getirilen düzenlemenin konuyla ilgisi bulunmadığı, belirtilmektedir.</p>	<p>Düzenleme Genel Müdürlüğü - Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü</p>
31	<p><b>ÇANAKKALE KEPEZ LİMANI’NA GELEN YABANCI BAYRAKLI GEMİLERE VERİLEN KILAVUZLUK HİZMETLERİ</b> Odamız üyesi Düzensiz Sefer Yapan gemi acenteleri ile Kruvaziyer Gemilere hizmet veren acenteler Odamıza müracaatla;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 34 deniz mili uzunluğundaki Çanakkale Boğazı’nın güney girişinden yaklaşık 11 deniz mili mesafede bulunan Çanakkale Kepez Limanına uğrak yapan gemiler için tam boğaz geçiş ücreti ve liman yanaşma, yine limandan çıkışta da liman kalkış ve tam boğaz geçiş ücreti ödedikleri,</li><li>- Kepez Limanı için römorkaj ve kılavuzluk hizmetlerinin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından çoğunlukla uğraksız geçen gemilere</li></ul>	<p><b>Konuyla ilgili Odamızca yapılan tetkik neticesinde;</b> <u>1. Çanakkale (Kepez) Limanına Uğrak Yapan Yabancı Gemilere Uygulanan Boğaz Kılavuzluk Ücretleri;</u> Sahip olduğu ISPS Kod ve işletme izni kapsamında pek çok gemi türüne hizmet veren ve Türkiye’nin en önemli kruvaziyer limanları olan İstanbul ve İzmir Limanlarının ortasında yer alan Çanakkale (Kepez) Limanı, her yıl hizmet kalitesini arttırmak amacıyla uluslararası birçok fuarda da Çanakkale’nin kültürel ve doğal güzelliklerini başarıyla temsil etmekte, bu kapsamda her yıl kruvaziyer şirketlerinin de artan ilgisi ile limana uğrak yapan yolcu gemileri ile yolcu sayısında da artış</p>	<p>- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü - Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p><i>sağlanan kılavuz kaptanların atanmasıyla yürütüldüğü, özellikle hava şartlarının olumsuz olduğu hallerde, gemilerin yanaşma manevraları sırasında kılavuz kaptan ve römorkör kaptanı arasındaki koordinasyonun büyük önem arz ettiği, uyumsuzluk yaşanması durumunda manevraların bozulabildiği kruvaziyer gemiler için liman uğrak iptallerine yol açabildiği, bunun da deniz turizmi açısından maddi ve itibar kayıplarına yol açacağı,</i></p> <p>hususlarından bahisle Odamız yardımları talep edilmektedir.</p>	<p>sağlanmakta, yük gemilerinin elleçlenmesine yönelik çalışmalar da sürdürülmektedir.</p> <p>Buna karşılık artan rekabetçi koşullar nedeniyle uğrak limanlarının seçimlerinde ortaya çıkan toplam maliyetleri göz önünde bulunduran gemi armatörleri için ufak maliyet farkları da önemli olmaktadır. Bu kapsamda yaklaşık olarak 34 deniz mili uzunluğundaki Çanakkale Boğazı'nın güney girişinden yaklaşık 11 deniz mili mesafedeki Çanakkale (Kepez) Limanı'na uğrak yapan ve Boğaz kılavuzluk hizmetine tabi olan yabancı gemiler (<i>özellikle Kruvaziyer gemiler göz önüne alındığında</i>) limana yanaşmadan önce tam boğaz geçiş ücreti ödemekte ve limandan kalktıktan sonra da aynı ücreti tekrar ödeyerek, boğazdan tam bir geçişin "bir etap" olarak kabul edilmesine karşın <b>Çanakkale (Kepez) Limanına yanaşan yabancı bayraklı gemilerin, yanaşma ve kalkışın her biri için birer etap olmak üzere toplam 2 etap ücreti ödedikleri,</b></p> <p>Bahse konu çift etap uygulamasının, gemilerin Çanakkale (Kepez) limanı uğraklarına yönelik maliyetleri önemli ölçüde arttırdığından bu durumun limanın ticari faaliyetlerini de olumsuz yönde etkilediği, dolayısı ile limana uğrak yapan yük ve yolcu gemilerine yönelik faaliyetler sebebiyle bölgesel ekonomiye ve kruvaziyer turizmine de aynı ölçüde etki ettiği,</p> <p>Bu kapsamda örneğin benzer bir uygulama olarak 31.10.2012 tarih ve 28453 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Limanlar Yönetmeliği"nde yapılan 27.02.2013 tarih ve 28572 sayılı değişikliklerle Yenikale – İzmir Limanı arası mesafenin tek etap haline getirildiği gibi, <b>Çanakkale Boğazı içinde tek ISPS Kod'a sahip olan ve yabancı bayraklı gemilere hizmet veren Çanakkale (Kepez) Limanına uğrak yapan yabancı gemilere de boğaz kılavuzluk ücretlerinin yanaşma ve kalkışa yönelik olarak toplamda 1 etap şeklinde uygulanması,</b></p> <p><b>2. Çanakkale (Kepez) Limanına Uğrak Yapan Gemilere Hizmet Veren Kılavuz Kaptanlar;</b></p>	<p>Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Gn. Md</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
		<p>Çanakkale Boğazı'nın doğal koşulları olan akıntı ve rüzgar etkileri de göz önüne alındığında, gemilerin hava şartlarının olumsuz olduğu durumlardaki yanaşma manevralarında kılavuz kaptan ve ve römorkör kaptanı arasındaki koordinasyon büyük önem arz etmekte olup, kılavuz kaptanın talimatları doğrultusunda hareket eden römorkörler ile uyumsuzluk yaşanması halinde manevraların bozulduğu ve kruvaziyer gemiler için bu durumun liman uğrak iptallerine dahi yol açabildiği, ülkemiz için deniz turizminin ne denli önemli olduğu göz önüne alındığında bu tür iptallerin yaşanmasının başta itibar kaybı olmak üzere ticari kayıpları da beraberinde getirmektedir.</p> <p><b>Bu nedenlerle özellikle kruvaziyer gemilerin yanaşmaları için liman kılavuzluğu tecrübesi daha fazla olan kılavuz kaptanların görevlendirilmesinin bölgenin turizmi açısından gerekli olduğu, değerlendirilmektedir.</b></p>	
32	<p><b>KRUVAZİYER TURİZMİ</b></p> <p>Limanlarımızı ziyaret eden ve <b>Ülkemize önemli mali getirileri olan kruvaziyer gemilerin</b> tonajlarının büyüdüğü (boy +300 m-3000 kişi) göz önüne alındığında, mevcut potansiyeli değerlendirebilecek ve karşılayabilecek kruvaziyer limanlarımız bulunmamaktadır.</p> <p><b>Yeni kruvaziyer limanların faaliyete geçirilmesi yanında mevcut limanların da kruvaziyer gemilerin ihtiyaçlarına uygun olarak iyileştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.</b></p>	<p>Ülkemiz kıyılarında yapılacak olan yeni kruvaziyer limanların yerinin belirlenmesinde;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ulaşım-karayolu bağlantıları,</li><li>- Gümrük sahaları ile iskelelere yanaşacak gemilerin yaratacakları hava ve gürültü kirlilikleri bakımından ilçe merkezinden uygun mesafedeki bir mevkie planlanması,</li><li>- Kruvaziyer limanlarına yakın hava limanına sahip olması,</li><li>- Limana yakın otellerin olması, ulaşım yollarının yeterli olması,</li><li>- Kruvaziyer gemi yolcu trafiğine uygun modern yolcu terminali olması,</li><li>- 2500-5500 yolcu kapasiteli gemiler için uygun rıhtım olması</li></ul> <p>gibi kriterlere dikkat edilmelidir.</p> <p>Halen, İstanbul ve İzmir, kruvaziyer gemilere ana liman olabilmek için gerekli şartların tümüne sahiptir. <b>Kruvaziyer turizmin önemli mali getirileri dikkate alınmalı ve acilen İstanbul, İzmir ve Antalya'ya yakışır bir kruvaziyer ana liman terminali yapılarak hizmete açılmalı</b></p>	<p>- Kültür ve Turizm Bakanlığı</p> <p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p> <p>Altyapı Yatırımları Genel Müd.</p> <p>-Çevre ve Şehircilik Bakanlığı</p> <p>Mekansal</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
		<p><b>ve kruvaziyer turizmde İstanbul, İzmir ve Antalya önemli bir ana liman haline bir an önce getirilmelidir.</b></p> <p>İstanbul Limanı, Kruvaziyer Turizm açısından Uluslararası Firmalar tarafından Turn-Around Port (Kalkış-Varış) İlan edilmesi sebebiyle, Ülkemizin diğer Kruvaziyer Limanları arasında son 3 yıldır Kuşadası Limanını geçerek 1.Sırada yer almaktadır.</p> <p>Ancak, İstanbul'un tek kruvaziyer Limanı olan TDİ Karaköy Salıpzarı Rıhtımının Galataport kapsamında özelleştirilmesi sebebiyle, <b>mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin düşürülmemesi açısından aciliyetli olarak alternatif bir Limanın tamamlanarak hizmete açılması gerekmektedir.</b></p> <p>Galata Port Projesi Kapsamında Salıpzarı Yolcu Limanı imar inşaatının İstanbul'a gelecek kruvaziyer gemilerin yanaşma yeri sıkıntısı yaşamasına neden olması , Dünya Kruvaziyer Acenteleri tarafından İstanbul'un bir Kalkış ve Varış Limanı (Turn-Around Port) olarak seçilmesi sebebiyle, <b><u>mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin korunması ve artırılması için;</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Zeyport Limanı'na 150 metre Boyuna Kadar Kruvaziyer Gemilerin yanaştırılmasının sağlanması,</li><li>- Turizm 2023 Stratejisi doğrultusunda <b>Ataköy Marina ile Yenikapı Dolgu ve Miting Alanında</b> yapılacak İmar Plan Değişikliği ile 150 Metre ve Üstü Kruvaziyer Gemiler İçin Bağlama ve Barınma Terminali'nin yanı sıra bir Home Port Terminali'nin yapılmasının,</li><li>- <b>Sarayburnu Rıhtımı'nın</b> da alternatif liman olarak kullanılmasının, uygun olacağı değerlendirilmektedir.</li></ul>	Planlama Gen.Müd.





## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
33	<p><b>TÜRKİYEDE FAALİYET GÖSTEREN YABANCI SİGORTA ŞİRKETLERİNİN DENETİME TABİ OLMAMASI</b></p> <p>Türk sigorta şirketlerinin sermaye ve hasar yeterliliği konusunda devamlı denetime tabi olmasına rağmen Türkiye’de faaliyet gösteren yabancı sigorta şirketlerinin Türk sigorta şirketleri gibi denetime tabi olmaması haksız rekabete sebep olmaktadır.</p>	<p>Türkiye’de faaliyet gösteren yabancı sigorta şirketlerinin de Türk sigorta şirketleri gibi denetime tabi tutulması için gerekli mevzuat düzenlemesi yapılmalıdır.</p>	<p>- Hazine Müsteşarlığı 1 Sigortacılık Genel Müdürlüğü</p>
34	<p><b>DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI UYGULAMASINDA YAŞANAN SORUNUN GİDERİLMESİ AMACIYLA BAĞLISI MEVZUATLARIN İLGİLİ MADDELERİNİN AÇIKLIĞA KAVUŞTURULMASI</b></p> <p><i>“Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ” Hazine Müsteşarlığı tarafından 22.04.2015 Tarih ve 29334 (Asıl) Sayılı Resmi Gazete’de tekrar yayımlanmıştır.</i></p> <p>Ancak, bahse konu Tebliğ ile Sigorta sorunu geçici olarak çözümlenmiş; ‘Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğ’ nin yorumlanmasında ve uygulanmasında Türk Ticaret Kanunu’nun Taşıyıcının Sorumluluğu düzenleyen 1259. Maddesinin açık olmamasından kaynaklanan açıklık hala devam etmektedir.</p>	<p>Bahse konu sorunun giderilmesi amacıyla, Türk Ticaret Kanununun 1259 .Maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmekte olup, söz konusu değişiklik, üst kuruluşumuz olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği aracılığında ve ilgili Bakanlıklarca T.C.Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’na bildirilmiştir.</p> <p><b><u>Madde 1259 (1) Mevcut Metin:</u></b> IV- Zorunlu Sigorta <b>MADDE 1259-</b> (1) Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz.</p> <p><b><u>Mevcut Metin aşağıdaki şekilde yeniden düzenlenmelidir:</u></b> (1) Uluslararası sefer yapmak amacıyla, <i>oniki’den fazla yolcu taşımak</i> için ruhsat almış <b>300 gros ton üstü</b> bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün</p>	<p>-Hazine Müsteşarlığı 1 Sigortacılık Genel Müdürlüğü</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
		taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz. <i>12 üstü ve 300 groston altı gemiler için denizyolu yolcu taşımacılığı sigortasının teminat ve diğer şartları düzenleme yetkisi Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir.</i>	
35	<b>DALIŞ TURİZMİ İŞLETME BELGESİ</b> <p>Sualtı Dalış Turizmi yapan ticari işletmeler, 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu uyarınca çıkarılan Deniz Turizmi Yönetmeliği ile 1990 tarihli Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmelik gereği çalışmaktadırlar.</p> <p>Bahse konu Ticari Dalış Merkezlerinin en önemli sorunu; Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 03.03.1990 tarihinde çıkarılan Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmelik gereği dalışla ilgili tüm yetkileri hiçbir kısıtlama yapılmaksızın Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu'na (TSSF) bırakmış olması ve amatör bir kuruluş olan TSSF'nin ise zaman içinde bu verilen yetkiye dayanarak, Ticari Dalış Merkezlerine idari ceza kesme, bröve verme, teknik donanımlarını kontrol etme v.b. yaptırımları ile sektörel kontrolü ele alması olmuştur.</p> <p>Bir amatör spor kulüpleri topluluğu olan federasyon, sayıları 500'e yakın ticaret işletmesine hakim olmaktadır. Yasa gereği, spor kulübü olmayan işletmeler, oy ve söz hakkına da sahip değildir. Öyle ki, Türk Ticaret Kanunu'nda bir ticari işletmenin faaliyetlerinin men edilmesi uzun bir prosedüre tabii iken, TSSF'nin amatör bir denetçisi bir ticari işletmeyi bir yazıyla ticaretten men edebilmektedir. Ayrıca, TSSF'nin Ticari Dalış Merkezlerine her yıl yenilenmek suretiyle verdiği Yetki Belgesi işlemlerinden yıllık 5 Milyon- TL. civarında bir gelir elde ettiği bilinmektedir. 5174 Sayılı TOBB Kanunu gereği İMEAK DTO'ya üye olma zorunluğu bulunan 500'e yakın sayıdaki dalış turizmi ticari işletmelerinin bu</p>	<p><b>1-Kısa Vadede Çözüm Önerisi;</b> 03.03.1990 Tarihli “<b>Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmeliğin</b>” Belge Başlıklı 8.Maddesinin 2.Bendinde yer alan; “Türk Vatandaşlarının sportif dalışları, dalış disiplinleri yetkileri, teknik şartları ve yetki belgeleri Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, Sualtı Sporları, Can Kurtarma ve Su Kayağı Federasyonunca (TSSF'nin eski adı) tespit ve kabul edilen esaslara uygun olarak düzenlenir.” Hükmü; “Türk Vatandaşlarının sportif dalışları, dalış disiplinleri yetkileri, teknik şartları ve yetki belgeleri <b>Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce</b>, tespit ve kabul edilen esaslara uygun olarak düzenlenir.” <b>şeklinde değiştirilmelidir.</b></p> <p><b>Gereççesi;</b> Sanayi dalgıçlığı konusunda yetkiler, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın uhdesindedir. Bakanlığın ilgili birimlerinin teknik ve idari donanımları mevcuttur. Turizm dalışlarının da aynı sisteme dahil edilmesi mümkündür. Yönetmeliğin vereceği yetkiyle, iki Bakanlığın birlikte çıkaracağı bir Yönergeyle sorunun çözülmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p><b>2-Uzun Vadede Çözüm Önerisi ise;</b> Sürmekte olan Turizm Mevzuatı Çalışmalarında bu ve benzeri konuların yasadan başlamak üzere uzun</p>	-T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı - T.C.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	usulsüz ve hukuksuz durumdan kurtarılması Dalış Turizminin geleceği ve gelişmesi açısından zaruridir.	vadeli sistemle iyileştirileceği değerlendirilmektedir.	
36	<p><b>DENİZ TURİZMİ İÇİN ÖNEMLİ KOYLARIN KORUNMASI</b></p> <p>Deniz turizminde ticari ve özel yatlar tarafından kullanılabilen koyların sayısı hızla azalmaktadır. Yatların konaklaması için demirleme koşulları, hakim rüzgarlara kapalılığı, kıyının uygunluğu gibi zorunlu koşullar vardır. Denizin temizliği, koyun doğal güzelliği, yapılaşmanın olmaması da ülkemize ve bölgemize uluslararası rekabette imkan sağlayan avantajlardır.</p> <p>Ancak, <b>Koy Envanteri’nde İzmir-Antalya arasında mevcut 264 koydan sadece 90 tanesinin kullanılabilir halde kaldığı saptanmıştır.</b> “Sürdürülebilirlik” artık tüm dünyanın ve Avrupa Birliği’nin her alan ve sektörde aradığı temel ilkedir.</p> <p>Deniz Turizmi Yatçılık ve Mavi Yolculuk ile bu ilkeye çok uygun düşen bir sektördür. Mavi Yolculuk; kıyılarımızdaki yatçılık koylarının ikliminin ve denizinin sahip oldukları özellikler ile burada doğmuş, büyümüş ve uluslararası bir marka olmuştur. Dünyada bu koşullara sahip az sayıda yer olduğu için ciddi bir rekabet avantajına sahiptir. Bu koşulların ve değerlerin korunması koylarımızın korunması ile mümkündür.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mavi Yolculuk Rotalarında yer alan önemli koyların koruma altına alınarak yapılaşmaya karşı kapatılması sağlanmalıdır.</li><li>- Bu koyların koruma koşulları saptanmalıdır.</li><li>- Koyların yapılaşmadan da korunması için “Kıyı Master Planlarının” oluşturulmalıdır.</li><li>- Yapılaşmaya ve kara turizmine açılacak yerlerin tahsisleri, Master Planlara ve önceliklere göre belirlenmelidir.</li><li>- Kıyı Yapıları/ Deniz Alanları Yönetim Sistemi oluşturulmalıdır.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>-T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı</li><li>-T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</li><li>-T.C Muğla Valiliği</li><li>-Türkiye Otelciler Federasyonu</li></ul>
37	<p><b>ADALI YALI’NIN (KISSEBÜKÜ) KORUNMASI</b></p> <p>Kissebükü çok önemli özelliklere sahip bir yerdir.</p> <p>1-Birinci derece tarihi SİT’tir.(Bölgede ilk uygarlıklar olan Lelegler ve Bizans dönemine ait buluntular vardır.)</p> <p>2-Birinci derece doğal SİT’tir.</p> <p>3-Yatçılar için Bodrum’dan Gökova’ya girerken ilk doğal ve bakir konaklama alanıdır.</p> <p>4-Risk altında Dünya Mirasları listesinde yer almaktadır.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından SİT irdelemesi yapılarak tüm bölgenin istisnasız, 1. Derece Tarihi SİT ilan edilmelidir.</li><li>- Başka Bakanlıkların (Madencilik gibi) öncelikleri kaldırılmalı, ilgili, yetkisi yeterli organ tarafından korunmaya alınmalı, gerekli yönetmelik çıkartılmalıdır.</li><li>- Bölgede saptanmış henüz tescil edilmemiş tüm eserlerin Bölge SİT</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>-T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı</li><li>-T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı</li><li>Maden</li></ul>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>Bu özelliklere rağmen çeşitli dönemlerde koyun belirli bölgelerinde turizm tahsisleri verilmiş, koyun içinde tapulu arazilerin bulunduğu yerlerin SİT dereceleri ile oynanarak turistik tesis yapılmaya çalışılmıştır. Bu girişimlerin hepsi de bugüne kadar gerek Kissebükünün önemini kavrayan duyarlı bürokratların gerek Bodrumluların ve denizcilerin çabalarıyla durdurulmuştur. Ancak bir yandan yapılan değişiklikten faydalanarak geçmişte verilen tahsislerin sahiplerinin tekrar başvurusu söz konusudur. Bir yandan da T.C Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Maden İşleri Genel Müdürlüğü'nden alınan izinle Jeotermal Su aranmaktadır.</p> <p>Yeni yönetmelik değişiklikleri ile Kissebükünün orman arazisi niteliği kağıt üstünde ortadan kalkmış olabilir ama Kissebükü arkeolojik ve tarihi kalıntıları ve doğal güzellikleri ile durmaktadır. Kıyılarımızın pek çok yerinde turistik tesis yapılabilir, başka yerlerde sıcak su bulunabilir, Ancak Kissebükü yukarıda belirtilen özellikleri ile biriciktir. Burada yapılaşma doğrultusunda verilecek herhangi bir izin ile en ufak bir riskin alınmaması gerekir.</p>	<p>Kurulu tarafından tescilleri yapılmalıdır.</p>	<p>İşleri Genel Müdürlüğü -T.C Muğla Valiliği (İl Özel İdaresi) -T.C Muğla Üniversitesi Arkeoloji Fakültesi</p>
38	<p><b>İSTANBUL'A HİZMET VEREN ÇEŞİTLİ DENİZ ARAÇLARININ BARINMA VE BAĞLAMA YERLERİ İHTİYACI</b></p> <p><b>İstanbul Limanı'nda hizmet veren çeşitli deniz araçlarının</b> (yağ/yakıt ve su tankerleri, turistik amaçlı yolcu gemileri, acente botları, gezinti tekneleri, yolcu motorları vb.) <b>barınma ve bağlama yerleri ihtiyacı</b> had safhada olup, konu sorunun giderilmesi için gerekli yerlerin tespit edilerek, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca 5216 sayılı Kanun kapsamında onaylanmış olması gerekmektedir.</p> <p>Planın uygulanmasına ilişkin iş ve işlemlerin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca yürütülmekte olması nedeniyle, bağlama ve barınma yerlerinin <b>güncel çevre düzeni planına işlenmesi için konunun İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca değerlendirilmesi gerekmektedir.</b></p>	<p>İstanbul İli sınırları içinde kamu otoriteleri ve sektör temsilcileri ile bugüne kadar çeşitli deniz araçlarının bağlama ve barınma yerlerine ilişkin yapılan toplantılarda mutabık kalınan ve Odamızca da yapılan değerlendirme neticesinde hazırlanan çalışma, İstanbul Büyükşehir Belediyesine 24.09.2014 tarihinde sunulmuş olup, 16.10.2014 tarihinden itibaren her ay düzenli olarak, Odamız koordinasyonunda belirlenen 7 sektör temsilcisi ve Yönetim Kurulu Temsilcisi ile İBB Ulaşım Daire Başkanı Sn.Adil KARAİSMAİLOĞLU Başkanlığında çözüm odaklı toplantılar yapılmaktadır. Bu kapsamda;</p> <p>-Yakıt ikmal tankerleri (bunkerler) ile sualtı inşaat vasıtaları için Tuzla'da DLH Limanı olarak bilinen bölgede yeni proje çalışması sürdürülmekte.</p> <p>-Diğer deniz araçları için ise Odamızca sunulan teklifler İBB Ulaşım Daire Başkanlığımızca değerlendirilmekte olup, bu çerçevede sektörün</p>	<p>- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Md. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
		taleplerinin 1/100.000 lik Çevre Düzeni Planına işlenerek, sektörün hizmetine açılmasının hızlandırılmasının uygun olacağı mütalaa edilmektedir.	Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd. -İstanbul Büyükşehir Belediyesi
39	<b>EGE BÖLGESİ'NDE GEMİ BAKIM ONARIM TERSANESİ YAPILMASI</b> Ege Bölgesi'nde sivil tersane için bir tersane yerinin tespiti, yasal işlemlerin hazırlanması ve özel sektör tarafından tesisi için ihale edilmesi günümüze kadar mümkün olmamıştır. Özellikle Ege Bölgesi'nde faaliyet gösteren Türk bayraklı gemi ve büyük yatların bakım/onarım ve havuzlamalarını yapacak bir tersane mevcut değildir. İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından ihale aşamasında olan 15 yolcu gemisinin de aynı şekilde bakım/onarımını yapacak bir tersaneye acil ihtiyaç bulunmaktadır.	Bu nedenle, İzmir Bölgesi'nde her geçen gün artan bakım/onarım tersanesi ihtiyacı çözüme kavuşturulmalıdır.	- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Md. - Maliye Bak Milli Emlak Genel Md.
40	<b>BODRUM-İÇMELER BÖLGESİNDE YAT İMALATHANELERİNE RUHSAT ALINAMAMASI</b> 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. <b>Ancak Yalı Belediye'sinin İmar Planı onaylanmamıştır. Danıştay'da mahkeme sürecindedir.</b> Bu bölgede kalan yat yapımcılarının tersane ruhsatı almak için gereken iskan belgesini alması kısa vadede bu nedenle imkansızdır.	Bölgede yer alan ruhsatsız çalışan tüm yat yapımcılarının Bakanlığın gerekli gördüğü diğer tüm koşulları yerine getirerek başvurularını yapması gerekir.  Yalnızca iskan izni ve buna bağlı koşullar için Belediye'nin ilgili İmar Planlarını çıkartması beklenir ve buna göre iskan iznin belirli bir süre içinde daha sonra tamamlama koşulu getirilir.	-T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Gemi İnşa



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>İskan Belgesi sorunu yat yapım yerlerinde aranan diğer koşulların oluşturulması da askıya almakta bölgede gerekli düzenlemeler ve revizyonlar yapılamamaktadır. <b>(Firmalardan 13.02.2012 tarihinden itibaren Kısmi İşletme Belgesi aranmaya başlanmıştır.)</b></p>	<p>İş bu doğrultuda, Bodrum Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlık çalışmaları devam edem Bodrum İmar Planının bir an önce tamamlanarak, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın onayına sunulması için iş ve işlemlerin hızlandırılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p>	<p>ve Tersaneler Genel Müdürlüğü -Bodrum Belediyesi -Yalı Belediyesi</p>
41	<p><b>BALIKÇILIĞIN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ</b> Balık stoklarımız hızla tükenmektedir. Bazı balık türleri yok olma sınırındadır. Özellikle küçük balıkçı ekonomik olarak kötü durumdadır. Bilimsel araştırmalar için gerekli olan doğal çeşitliliği koruyamamaktayız.</p> <p><b>Türkiye Geneli'nde Tesbit Edilen Sebepler ;</b> 1-Türkiye genelinde balıkçı filomuz (TROL) olması gerekenin üç katı olması. 2-Gırgır ağlarında uzunluk sınırı olmaması. (AB Ülkelerinde sınır 800 m) 3-Gırgır takımlarında derinlik sınırlarının lamba ile 30 m ışsız 18 m olması. (AB ülkelerinde 50 m) 4-Balıkçılıkta kota uygulanmaması. 5-Küçük balıkçılıkta ağ miktarı ve çeşitliliği ile ilgili bir düzenlemenin olmaması. 6-Karasal kaynaklı deniz kirliliği.</p> <p><b>Bölgesel Tesbit Edilen Sebepler ;</b> 1-Özellikle yaz aylarında bölgesel nüfus artışı ve arıtma sistemlerindeki yetersizliğin yarattığı deniz kirliliği. 2-Akdeniz'de trol yasağı başladığı tarihte bölgemizde yasak olmaması buradaki takımları bölgeye çekmektedir. (Bu takımların tel uzunluğu ve motor gücü bölgemiz için dezavantaj.) 3-Diğer bölgelerdeki bölgesel yasaklar ve bazı türlerdeki avcılığın sona ermesi</p>	<p>- Konuyla ilgili bir çalışma gurubun acilen kurulmalıdır. - 2014 Ticari ve Amatör Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyene Tebliğ çalışmalarında kullanılmak üzere bölgesel avlanma raporu hazırlanmalıdır. - Mutlak koruma alanları, tampon bölgelerde bazı avlanma çeşitlerine açık alanlar ve bölgeye ait büyük takımların avlanacağı alanlar bir proje kapsamında belirlenmelidir. - Projeler hazırlanana kadar sadece bölgesel balıkçılığa izin verilmelidir. - Üniversiteler tarafından bölgelerindeki su ürünleri stok ve tür tespit çalışmalarına başlamalıdır. - Bölgede ÖÇK alanları ve bu alanlara komşu henüz tahrip edilmemiş, kıyı alanları korunmalıdır.</p>	<p>- T.C Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>ile özellikle Torba-Kazıklı bölgesinde diğer illerden gelen gırgır sayısındaki aşırı artış meralarımızı yormaktadır.</p> <p>4-Diğer illerden gelen gırgır takımlarının ağ yüksekliği (Yaklaşık 162m) Torba-Kazıklı arasındaki bölgedeki sığ sularda trol etkisi yaratmaktadır.</p> <p>5-Sirkülerdeki balık üremesi ile ilgili yasaklar, bölgemizdeki türlerin yumurtlama zamanlarına uymadığından, bu zamanlarda avlanma devam etmektedir.</p> <p>6-Özellikle çipura üreme bölgesi olan Topan Ada ve Kardak Adaları civarında yumurta dönemi ve avlanma tarzı konusunda hiçbir düzenleme olmaması, türü tehdit eder hale getirmiştir.</p>		
42	<p><b>ATIL DURUMDA BULUNAN BALIKÇI BARINAKLARINDAN DİĞER TEKNELERİN DE FAYDALANMASI</b></p> <p><b>8.333 km’ye sahip Ülkemiz kıyılarında yaklaşık 34 adet marina/yat limanı bulunmaktadır. Bu durum diğer rakip AB Ülkeleri (İtalya 380, İspanya 96, Hırvatistan 58 adet marinaya sahiptir.) ile kıyaslandığında ortalamanın altında olduğu görülmektedir.</b> Aynı zamanda geçmiş yıllarda yapılan fakat mevcut kullanım fazlası olan pek çok atıl kapasitede balıkçı barınakları bulunmaktadır.</p>	<p>- İlgili Bakanlıkça tespiti yapılan ve atıl durumda bulunan <b>29 balıkçı barınaklarından diğer teknelerin de faydalanması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.</b></p>	<p>- Kültür ve Turizm Bak. - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yat. Genel Müd. -Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Gen.Müd</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
			- Tarım ve Hay.Bak.S u ÜrünGen. Md.
43	<p><b>2872 SAYILI ÇEVRE KANUNU</b> 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun "İdari Nitelikteki Cezalar" başlıklı Md.20(1)'nin yeniden düzenlenmesi;</p> <p>Çevre Kanunu'nun ilk hazırlandığı günden bugüne kadar İMEAK DTO olarak, GT'ye göre ceza uygulamasının adaletsiz bulunduğu nedeniyle karşı olunduğu, verilecek cezanın meydana gelen kirliliğin miktarı ile doğru orantılı olması ve Avrupa Birliği'nde de uygulama örnekleri bulunması sebebiyle, GT uygulaması yerine, kirlilik miktarı uygulaması, Sektörümüz tarafından uygun bulunmuştur. Bu konu hakkında Kanun ve Yönetmeliğe ait değişiklikleri içeren çalışmalar, Odamız tarafından, 19.04.2010 tarihli ve 1757 sayılı, 17.10.2011 tarihli ve 3960 sayılı yazılarımız ekinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na, ayrıca 08.06.2015 tarih ve 2434 sayılı yazımız ekinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na iletilmiştir.</p>	<p><b>Denizcilikte gelişmiş ülkelerde; İdari Para Cezaları, geminin grostonu ile çarpılmak suretiyle belirlenmemekte</b> olup kirliliğin miktarına ve cinsine bakılmaktadır. Bazı vakalarda ise cezaların verilmesinde, meydana gelen kirliliğin miktarı, cinsi, olayda kasıt olup olmadığı, kirletenin temizlemek için ihbarı ve tedbir alması gibi hususlar dikkate alınmaktadır.</p> <p>AB Çevre Mevzuatında, gemilerden kirletici maddelerin boşatılması ile oluşan deniz kirliliğine ilişkin cezalarda genel olarak; geminin gros tonajından ziyade atığın cinsi ve miktarı rol oynamaktadır. Bu suçu işleyenlere getirilecek müeyyidelerde; "kasten ya da ihmal sonucu yasadışı kirliliğe yol açan veya katkısı bulunan gemi personeli/kaptan, donatan, işletmeci ya da kiralayan firma ve klas kuruluşu dahil her kişiye tatbik edilebilir olduğu" hükümleri ifade edilmektedir. Ancak, kirleticinin tespit edilemediği durumlarda da karşı taraf zor durumda bırakılmamakta, olayın bir daha vuku bulmaması için, eğitimsel destekleme ve bölgesel güvenlik tedbirleri alınması da uygun bulunmaktadır. Bu sebeplerle; Odamız olarak gemi adamı eğitimine büyük önem verilmektedir.</p> <p><b>2872 sayılı Çevre Kanunu'nun da değişiklik yapılarak gemilere GT üzerinden kesilen "İdari Nitelikteki Cezalar"ın m<sup>2</sup> veya m<sup>3</sup> gibi kriterler esas alınarak düzenlenmesi uygun mütalaa edilmektedir.</b></p>	- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü





## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
44	<b>GEMİLERDEN ATIK ALINMASI ve ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ</b> <p>Çevre Kanunu ve MARPOL Sözleşmesi'ne hukuki dayanak kabul edilerek çıkarılan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" konu hakkında temel ikincil ulusal mevzuatımızı oluşturmaktadır. Bununla birlikte, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7'nci Maddesi ile; deniz araçlarının atıklarını toplamak, toplatmak, arıtmak ve bununla ilgili gerekli düzenlemeleri yapmak görevi Büyükşehir Belediyeleri'ne verilmiştir. Bu hüküm, Büyükşehir Belediyeleri sınırları içerisinde kalan limanlarda gemilerden atık alınması konusunda görev ve sorumlulukları belirtmektedir.</p> <p>Yukarıda bahsedilen hizmetler; İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) dışında Kocaeli, Bursa, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediyelerince de yapılmaktadır. Ancak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi uygulamalarıyla örnek teşkil etmektedir. Bu kapsamda, deniz araçlarından kaynaklanan atıkların toplanması, taşınması, geri dönüşümü ve imhası için atık kabul ve bertaraf tesislerinin, ihtiyaç gerektiren sanayi/endüstrinin yoğun olduğu bölgelerde acilen tesisi, mevcutlarının revize edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.</p>	<p>Mevcut düzenlemelere rağmen, Atık Kabul Tesisleri, Bertaraf Tesisleri yetersizdir. 2013 yılı itibariyle MARPOL 73/78 (Gemilerden Kaynaklanan Kirletmenin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme) in tüm altı(6) Ekine de taraf olmamız nedeniyle <b><u>tüm kıyılarımızda atık alım alt yapısının süratle iyileştirilmesi gerekmektedir.</u></b></p> <p>Bu nedenle, çevrenin korunması, giderek artan çevre kirliliğinin önlenmesi ve bundan etkilenen sektörümüz ve sanayinin önünün açılması için; Ülkemizin ihtiyacı olan ve olumsuzlukların ivedi çözümlenmesi amacıyla, <b><u>öncelikle İstanbul; Kocaeli dahil Marmara Bölgesi'nde olmak üzere“ Tehlikeli/Endüstriyel Atık Bertaraf Tesislerinin” kurulmasının uygun bulunduğu düşünülmektedir.</u></b></p>	<p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü</p>
45	<b>KİMYASAL TANKERLERİN SLOPLARININ TESİS YETERSİZLİĞİNDEN DOLAYI ALINAMAMASI</b> <p>İstanbul İli sınırları içinde, deniz araçlarına ait MARPOL 73/78 EK' lerinde yer alan atıkların (petrol türevli atıklar için) İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından oluşturulan İSTAÇ A.Ş. tarafından alındığı, depolandığı, arıtıldığı ve bertaraf edildiği, Kimyasal Tankerlerin sloplarının ise, tesis yetersizliğinden dolayı alınmadığı, [Geminin kimyasal yükü var ise, Avrupa Limanları'nda doldurulmuş ve onaylı MARPOL EK-II Transfer Formuna ve kayıtlarına bakıldığı ancak, İSTAÇ'ın, MARPOL EK- II'ye ait slopu (tank yıkama suları)</p>	<p>Kimyasal ve ürün tankerlerinde oluşan <b>Sloplar (Tank yıkama suları)</b> bahse konu gemiler tarafından tesis yetersizliği nedeniyle verilememekte olup <b> kabul tesislere ihtiyaç duyulmaktadır.</b></p> <p>Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler içinde önemli bir imkan yaratacağı böylece döviz girdisi sağlanabileceği değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü - Ulaştırma,</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
	<p>alabilecek yeterli kapasitede alma ve bertaraf edebilme tesisine sahip olmadığı için gerekli Transfer Formunu gemiye veremediği], Bu sebeple, gemilerin, Avrupa limanlarında Liman Devleti Kontrol (PSC) Denetiminde tutuklama ile karşı karşıya kalma riskinin bulunduğu, gemilerde iş ve zaman kaybına yol açtığı, ayrıca sloopların yabancı ülkelerde verilmesi ile döviz kaybına sebep olduğu,</p>		Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü
46	<p><b>GEMİLERDEN ATIK ALINMASI VE ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ ÇERÇEVESİNDE UYGULANACAK ÜCRETLER VE ESASLAR HAKKINDA TEBLİĞ (TEBLİĞ NO: 2009/3)</b> “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ”Md.26, gereği hazırlanan ve halen yürürlükte bulunan, 05.06.2009 tarih ve 27249 sayılı Resmî Gazete’ de yayımlanan ve 1 Ocak 2010 tarihinde yürürlüğe giren Atık Alım Ücret Tarifesi ile ilgili Tebliğ;</p> <p>- Yönetmelik revize çalışmaları sırasında, Atık Alım Hizmetlerinin Ücretlendirilmesi Md.24; “Gemilerden alınacak ücret tarifesi; adil, şeffaf şekilde olmasına dikkat edilerek Bakanlık tarafından belirlenir. Belirlenen ücret tarifesi Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girer.” şeklindedir. Ücret Tarifesine ilişkin olarak, Sektörün görüşlerinin alınmadığı ve konuya itiraz edildiği, son Tebliğ den itibaren bir artışın söz konusu olmadığı bilinmektedir. Ancak, 2009 yılından bu yana Euro da gerçekleşen artış sebebiyle şu anki verilen atık alım ücretleri çok yükselmiştir.</p> <p>- Hizmet verilsin veya verilmesin tüm gemilere sabit ücret ödeme zorunluluğu getirildiği, bunun verilmeyen hizmetten ücret alınması anlamını taşıdığı, Bu sebeple, Sabit ücret adı altında, verilmeyen hizmetten ücret alınmaması, Sabit Ücretin sadece atık vermeyi talep eden gemilere uygulanması gerektiği Odamızca Yönetmelik çalışmaları sırasında belirtilmiştir.</p>	<p>Bu kapsamda; <b>-Verilmeyen hizmetin bedelini almanın adil olmadığı sebebiyle,</b> <b>-Atık verilmemesi durumunda sabit ücret alınması uygulamasında genelde gemiler/acenteler arasında sorunlar yaşanabilmektedir.</b> <b>- Mevcut durumda uğraksız geçen gemilerin atıklarını istekleri halinde verdikleri, ancak Boğazlarımızdan geçen yılda yaklaşık 50.000 gemiden yaklaşık 20.000 geminin uğraksız olarak geçtiği ve uğrağını bozmadan 48 saat kalabildiği, bu nedenle sabit ücretin kaldırılması veya ücretin düşürülmesi halinde atık verilmesinin daha cazip hale getirilebileceği,</b></p>	<p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü</p>



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ KURUM
47	<p><b>MAVİ KART UYGULAMALARI</b></p> <p>Koy ve körfezlerde atık alımı için oluşturulan Mavi Kart Sistemi'ne geçilmiş olup, tüm kıyılarımızda uygulanmaktadır.</p> <p>Bu çerçevede, TURMEPA ile birlikte projeye destek olunması için, Fethiye ve Göcek bölgelerinde <b>Odamız projesi olan Atık Su Otomasyon Sistemi'nin (ASOS) çalışmaları tamamlanmış</b> ve 37 noktada atık su boşaltım ünitesi devreye girmiştir. Söz konusu noktaların Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mavi Kart Sistemi'ne entegrasyonu sağlanarak tam otomasyona geçilmiş ve ASOS Sistemi'nin resmi açılışı yapılmıştır.</p> <p>Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi (2013/12) ile Mavi Kart Sistemi'nin uygulanması aşağıda belirtilmiştir.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Özel veya ticari amaçlı kullanılan yatların yanaştığı ve Genelgede tanımlanan kıyı tesislerinde, 31 Aralık 2014 tarihinde yürürlüğe girmiş olup Sisteme geçmeyen Yat Limanı/Marina kalmaması istenilmiştir.</li><li>- Sadece yük ve balıkçı gemisi niteliğinde olan gemilerin yanaştığı ve Genelgede tanımlanan kıyı tesislerinde 31 Aralık 2015 tarihinde yürürlüğe girdiği bilinmekte ve Genelgeye ait uygulamada yaşanan sıkıntılar devam etmektedir.</li></ul>	<p>Bu kapsamda;</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Mavi Kart uygulamasına geçen İl sınırları içinde, halen yeterli alt yapının oluşturulamaması nedeniyle, <b>Atık Alım ve Arıtma Tesislerinin ihtiyaç gerektiren yerlerde bulunmadığından, uygulamada zorluklar ve olumsuzlukların devam ettiği,</b></li><li>2. Kapalı koy ve körfezlerde kıyı tesislerine yaşamayan teknelerden <b>atık alınması konusundaki usul ve esasların yeniden bölgeler bazında değerlendirilmesi,</b></li><li>3. <b>Çok küçük ve atık üretmeyen tekneler için, atık tankı bulundurma muafiyetinin sağlanması,</b></li></ol> <p>gerektiği değerlendirilmektedir.</p>	<p>- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü - Sahil Güvenlik Komutanlığı 1</p>