



İSTANBUL 2017



İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI

2016

DENİZ SEKTÖRÜ

RAPORU

2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Türkiye’de, denizcilik eğitimleri konusunda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nı (İdare) muhatap kabul etmektedir. İdareimiz, 1990 yıllardan bu güne kadar konuya ilişkin uluslararası sözleşmelerin getirmiş olduğu zorunlulukları iç hukukumuzda aktarmış, bu kapsamda 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.

İdare tarafından yetkilendirilmiş, 9 Fakülte, 10 Meslek Yüksekokulu 17 Meslek Lisesi ve 30 Özel Denizcilik Eğitim Kursu denizcilik eğitim faaliyetlerini sürdürmektedir.

TÜRKİYE’DEKİ DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE/FAKÜLTELER

No	Üniversite	Fakülte
1	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
2	GİRNE ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
3	İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	KKTC EĞİTİM ARAŞTIRMA YERLEŞKELERİ
4	İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
5	KTÜ SÜRMENE	DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
6	ORDU ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
7	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
8	YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
9	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ	MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ

TÜRKİYE’DEKİ DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE/YÜKSEK OKULLAR

No	Üniversite	Kurum Adı
1	EGE ÜNİVERSİTESİ	URLA DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
2	GİRNE AMERİKAN ÜNİVERSİTESİ	DENİZ VE ULAŞTIRMA YÜKSEKOKULU
3	GİRNE ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU
4	GİRNE ÜNİVERSİTESİ (YAKINDOĞU ÜNİVERSİTESİ)	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
5	MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ	BODRUM DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
6	NİŞANTAŞI ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEKOKULU
7	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEKOKULU
9	RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ	TURGUT KIRAN DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU
10	ORDU ÜNİVERSİTESİ	FATSA MESLEK YÜKSEKOKULU

TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK MESLEK LİSELERİ

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	İZMİR	ÇEŞME	ULUSOY DENİZCİLİK TEKNOLOJİSİ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
4	GİRESUN	TİREBOLU	TİREBOLU PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
5	İSTANBUL	BEŞİKTAŞ	ZİYA KALKAVAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
6	İSTANBUL	BEYKOZ	BEYKOZ BARBAROS HAYRETTİN PAŞA MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
7	İSTANBUL	PENDİK	PENDİK BARBAROS HAYRETTİN PAŞA MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
8	İSTANBUL	TUZLA	PIRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
9	İSTANBUL	PENDİK	ERYETİŞ REİS DENİZCİLİK MESLEK LİSESİ
10	İSTANBUL	ÜSKÜDAR	HACI RAHİME ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
11	İZMİR		ÖZEL ALBATROS MESLEKİ TEKNİK DENİZCİLİK ANADOLU LİSESİ
12	KOCAELİ	GÖLCÜK	GÖLCÜK MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
13	MERSİN	TAŞUCU	PROFESÖR DOKTOR DURMUŞ TEZCAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
14	MUĞLA	BODRUM	BODRUM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
15	MUĞLA	KÖYCEĞİZ	KÖYCEĞİZ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
16	MUĞLA	MARMARİS	75. YIL MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
17	SAMSUN	TEKKEKÖY	NEDİME SERAP ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ÖZEL DENİZCİLİK EĞİTİM KURLARI

No	İl	Kurum Adı
1	İSTANBUL	ÖZEL AKTEN DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
2	FETHİYE	ÖZEL ALBATROS DENİZCİLİK VE YAT KAPTANLIĞI EĞİTİM MERKEZİ
3	İSTANBUL	ÖZEL ATILIM DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
4	İSTANBUL	ÖZEL AVRUPA DENİZCİLİK GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
5	İSTANBUL	ÖZEL BEYAZ ERGUVAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
6	İSTANBUL	ÖZEL BİLİMSSEL DENİZCİLİK GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU KADIKÖY ŞUBESİ
7	İSTANBUL	ÖZEL BOĞAZIÇI DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
8	MERSİN	ÖZEL BONCUK DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
9	SAMSUN	ÖZEL ÇAPA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU

10	ANTALYA	ÖZEL DEM DENİZCİLİK KURSU
11	MERSİN	ÖZEL DOĞA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
12	İZMİR	ÖZEL DÖNENCE DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
13	İSTANBUL	ÖZEL EKOL DENİZCİLİK EĞİTİM EĞİTİM MERKEZİ
14	TUZLA	ÖZEL ERYETİŞ REİS DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
15	FETHİYE	ÖZEL FETHİYE DENİZCİLİK KURSU
16	ÇANAKKALE	ÖZEL GÜLAY DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
17	GÜLLÜK	ÖZEL GÜLLÜK GEMİADAMLARI EĞİTİM KURSU
18	KOCAELİ	ÖZEL İNCİ DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
19	İZMİR	ÖZEL İZMİR PUSULA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
19	SAMSUN	ÖZEL KAPTAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
20	BODRUM	ÖZEL MARİNA DRAGOS BODRUM DENİZCİLİK EĞİTİM KURSU
21	MARMARİS	ÖZEL MARMARİS DENİZCİLİK EĞİTİM KURSU
22	FİNİKE	ÖZEL MARTI DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
23	İSTANBUL	ÖZEL MERCAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMI KURSU
24	MERSİN	ÖZEL MODERN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
25	ANKARA	ÖZEL OYAK SAVUNMA VE GÜVENLİK ANONİM ŞİRKETİ
26	RİZE	ÖZEL RİZE SAHİL DENİZCİLİK GEMİADAMLARI KURSU
27	SAMSUN	ÖZEL SAMSUN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
28	TRABZON	ÖZEL SANCAK DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
29	TUZLA	ÖZEL TURGUT REİS GEMİADAMLARI KURSU
30	GÖÇEK	ÖZEL YENİ VİRA DENİZCİLİK YELKEN VE GEMİADAMLARI KURSU

İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ

BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI



2016

DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL -2017



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

M. Atatürk





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 2016 yılı itibariyle ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan Deniz Sektörü Raporu 2017 uzun bir çalışma sonunda hazırlanmıştır.

Raporun hazırlanmasında, belirsizliğini koruyan Dünya denizcilik sektöründe 2016 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

Küresel iktisadi görünümün belirleyicileri, 2016 yılının ilk yarısında zayıf seyreden küresel büyüme performansının yılın ikinci yarısında da benzer şekilde sürdüğü; sonrasında ise kademeli bir iyileşme gerçekleştiğine işaret etmektedir. Haziran ayında, İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden (AB) ayrılma (Brexit) kararı ile birlikte gelişmiş ülkelerin büyüme performansına ilişkin önemli bir aşağı yönlü risk gerçekleşmiş olup, Brexit'in İngiltere ve AB ülkeleri üzerindeki olası makroekonomik etkileri halen belirsizliğini korumaktadır. Finansal piyasaların, Brexit kararına tepkisi beklenildiği kadar olumsuz olmamakla birlikte İngiltere'de ekonomik ve politik belirsizliğin artmış olması ve İngiltere ile diğer AB ülkeleri arası finansal akımlarda ve ticaretle gerçekleşmesi beklenen düşüş, her iki tarafın orta vadeli makroekonomik görünümü üzerinde önemli ölçüde olumsuz etki yaratmaktadır. Bunun yanında, ABD'nin büyüme performansının beklentilerin altında seyrediyor olması da gelişmiş ülkeler iktisadi faaliyetinin zayıf görünümüne katkı vermektedir. Gelişmekte olan ülkelerde 2016 yılı için hafif bir toparlanma gerçekleştiği görülmekle birlikte, büyüme üzerinde aşağı yönlü risklerin günümüz itibariyle canlı olduğunu söylemek mümkündür. Söz konusu gelişmekte olan ülke grubu için iyileşen dış finansman koşullarına karşın Çin ekonomisinde hali hazırda devam eden yatırım odaklı büyüme modelinden tüketim odaklı modele geçişin olası olumsuz etkileri, emtia ihracatçısı ülkelerin düşük gelir ortamının olumsuz yansımaları ve gelişmiş ülkelerde zayıf seyreden talep, gelişmekte olan ülkeler iktisadi faaliyeti üzerindeki en belirgin aşağı yönlü risk unsurları olarak değerlendirilmektedir.

Gelişmiş ülkeler grubunda, anılan dönemde yıllık büyüme hızı ABD, Euro Bölgesi ve Kanada'da düşerken; İngiltere ve Japonya'da artmıştır. Gelişmekte olan ülkeler tarafında ise küresel büyümenin en önemli belirleyicilerinden olan Çin'in büyüme hızı yatay seyrederek yüzde 6,7 olarak gerçekleşmiştir. Öte yandan, yılın ikinci çeyreğinde, Rusya ve Brezilya'da yaşanan resesyon hız kaybetmeye devam ederek gelişmekte olan ülkelerin büyümesini destekleyen önemli bir unsur olmuştur. Bölgesel olarak değerlendirildiğinde, Latin Amerika ve Doğu Avrupa bölge ülkelerine ilişkin büyüme hızları bir önceki çeyreğe göre daha olumlu bir seyir izlerken, Asya ülkelerinde büyüme yatay kalmıştır

Ekonomideki büyümenin ılımlı bir oranda gerçekleşmesi beklenmektedir. Önümüzdeki dönemde belirsizliklerin azalmasıyla üretici ve tüketici güveninin yeniden tesis edilmesi, talep artırıcı politikaların tüketim harcamalarını desteklemesi ve net ihracatın olumsuz katkısının azalmasının ekonomideki toparlanmanın başlıca unsurları olacağı değerlendirilmektedir. Normalleşme sürecinde gerek turizm gelirlerinde gerekse Rusya'ya yapılan ihracatta öngörülen kısmi iyileşmeye ek olarak son dönemde açıklanan teşvik paketlerinin önümüzdeki yıl büyümeye olumlu katkı yapacağı öngörülmektedir.

Buna karşılık, küresel ekonominin büyüme hızı ve gelişmiş ülke para politikalarına ilişkin belirsizlikler, sermaye akımlarının seyri ve jeopolitik gelişmeler büyüme üzerinde aşağı yönlü risk oluşturmaktadır. Ayrıca, turizm sektöründeki daralmanın sürmesi ve emtia fiyatlarının olumlu etkisinin kademeli olarak azalmaya başlamasıyla cari işlemler açığında kısa dönemde bir miktar artış görüleceği tahmin edilmektedir. Enflasyonu düşürmeye odaklı ve temkinli bir politika duruşu altında, enflasyonun yüzde 5'lik hedefe kademeli olarak yakınsayacağı; 2016 yılında yüzde 7,5 olarak gerçekleşeceği; 2017 yılında ise yüzde 6,5'e geriledikten sonra 2018 yılında yüzde 5 düzeyinde istikrar kazanacağı öngörülmektedir

Son yıllarda mali disiplinin sürdürülmesi Türkiye ekonomisinin olumsuz dış şoklara karşı duyarlılığını azaltan temel unsurlardan biri olmuştur. Küresel belirsizliklerin yüksek olduğu mevcut konjunktürde bu kazanımların korunarak daha da ileriye götürülmesi önem taşımaktadır. Mali disiplini kalıcı hale getirecek ve tasarruf açığını azaltacak her türlü tedbir makroekonomik istikrarı destekleyecek ve uzun vadeli kamu borçlanma faizlerinin düşük düzeylerde seyretmesini sağlayarak toplumsal refaha olumlu katkıda bulunacaktır

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 "2016 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 ışığı altında, 2016 yılında yaşanan Dünya denizcilik piyasaları ve ticareti ile, uluslararası denizcilik politikaları incelenmiştir.

İkinci bölümde; Türk deniz ticaretinin doğrudan ve dolaylı içeriğine giren konular incelenmiştir. Bu kapsamda Türkiye'nin Deniz Ticaretindeki Gelişmeler başlığı altında deniz ticaret filosunun gelişimi incelenmiş ve diğer ülkeler ile karşılaştırması yapılmıştır. Takiben Denizyolu Taşımacılığında Gelişmeler başlığı

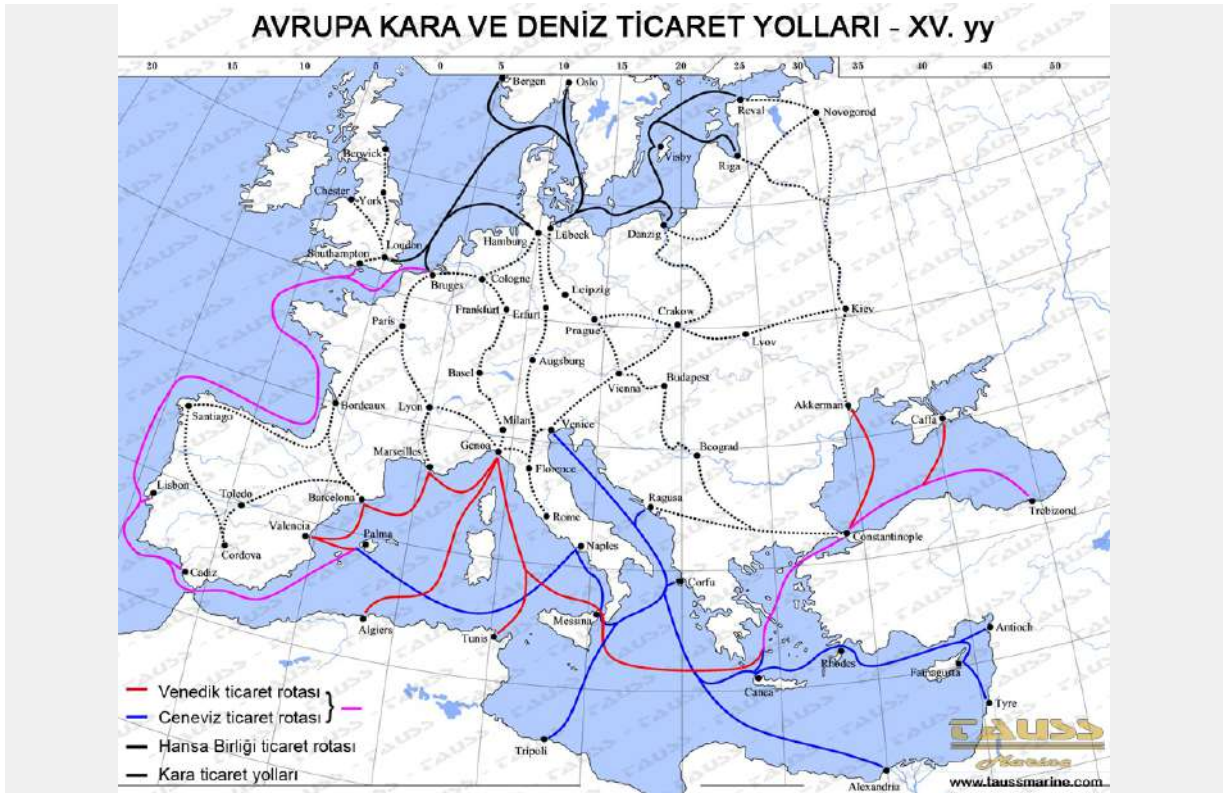
altında Kabotaj ve uluslararası taşımalar miktar ve yük cinslerine göre etüt edilmiş, Konteyner ve Ro-Ro taşımacılığı ve İstanbul yolcu taşımacılığı irdelenmiş, aynı bölüm içinde gemi inşa sanayii, limanlardaki gelişmeler, deniz turizmi, su ürünleri ve balıkçılık konularına da yer verilmiştir. Bölüm içinde Türk Boğazları ve deniz trafiği hakkında teknik bilgiler verilmiş, gemi geri dönüşüm endüstrisi, kumculuk, ve acente faaliyetleri hakkında bilgiler verilerek serbest bölgeler ve lojistik konusu irdelenmiş, son olarak da denizcilik eğitimi konusu ele alınmıştır.

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

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

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






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



İÇİNDEKİLER



1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1. DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARI	1
<i>Dünya ekonomisinde 2016 Yılı Gelişmeleri ve 2017 Yılı Öngörülleri</i>	1
<i>Değişen Küresel Ekonomik Görünüm</i>	5
2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ	6
<i>Dünya deniz Ticaretinde 2016 ve 2017 Yılı vurguları</i>	6
3. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU	12
<i>Dünya Deniz Ticaret Filosu Analizi</i>	13
<i>Tanker Piyasası Gelişmeleri</i>	14
<i>Dökme yük piyasası Gelişmeleri</i>	17
<i>Konteyner Piyasası Gelişmeleri</i>	20
<i>LPG Piyasası Gelişmeleri</i>	25
<i>LNG Piyasası Gelişmeleri</i>	25
<i>Offshore Sektörü</i>	26
<i>Gemi İnşa Sektörü</i>	27
<i>Söküm Piyasaları</i>	29
<i>Ro-Ro Yolcu Piyasaları</i>	30
<i>Kruvaziyer Piyasaları</i>	31
<i>Araba Taşıyıcı Piyasaları</i>	32
<i>Bayrak Devletleri</i>	32
<i>Klas Kuruluşları</i>	33
2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI	36
2.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları	36
 <i>Bayrak Devleti Performans Tablosu</i>	36
 <i>Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı</i>	37
2.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	38
 <i>VIMSAS (IMO Üye Devlet Denetim Programı)</i>	39
 <i>Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC)</i>	40
 <i>Deniz Emniyeti İle İlgili Son gelişmeler</i>	40
- <i>Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi</i>	40

- Uzun Mesafe Tanıma ve Takip Sistemi	40
- Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi (ECDIS)	41
- E- Navigasyon	41
- INMARSAT – B	42
✚ Deniz ve Çevresinin Korunması Faaliyetleri	42
✚ IMO Kapsamında Ülkemizde Yapılan Çalışmalar ve Sürdürülen Projeler	47
2.3. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)	49
2.4. Yasadışı Mülteci Faaliyetleri	49
2.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri	

2. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARETİ **59**

2.1. Türk Denizcilik Sektörü Analizi	
2.2. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER	59
2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi	59
2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi	63
2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun 1000 DWT Üzeri Adet ve Tonaj Dağılımı	71
2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri	75
2.2.5. Türk Deniz Ticaret Filosunun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri	79
2.2.6. Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları	80
2.3. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŞINMASINDAKİ GELİŞMELER	82
2.3.1. Türkiye’nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler	86
Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları	86
Kabotaj Yük Taşımaları	89
Uluslararası Taşımalarındaki Gelişmeler	96
2.3.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	99
2.3.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler	102
2.3.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	104
2.3.5. Konteyner Taşımacılığı	111
2.3.6. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımacılığında Gelişmeler	114
2.4. GEMİ İNŞA SANAYİ	117
2.4.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu	117
2.4.2. Yat İnşa	126
2.4.3. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları	127
2.4.4. Gemi Yan Sanayi	129

2.5. LİMANLAR	
2.5.1. Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları	133
2.5.2. T.D.İ. Limanları	141
2.5.3. T.C.D.D. Tarafından İşletilen Limanlar	143
2.5.4. Liman Özelleştirmeleri	153
2.5.5. TCDD'den Özelleşen Limanlar	156
2.5.6. Türklim Üyesi Limanlarla İlgili Genel Bilgiler	164
2.5.7. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri	194
✚ Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler	194
✚ Türkiye'de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar	195
✚ Limanlarımızla İlgili Bölgesel Sorunlar	198
2.6. DENİZ TURİZM	201
2.6.1. Deniz Turizminin Tanıtımı	201
2.6.2. Örgütlenme	204
2.6.3. Deniz Turizmi Çalışma Grubu	205
2.6.4. 2016 Yılında Genel Görünüm	205
Deniz Turizmi Envanteri	206
2.6.5. Deniz Turizmi Unsurları	207
2.6.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği	207
Deniz Turizmi Tesisleri Yatırım ve İşletmeciliği	228
2.6.5.2. Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği	211
2.6.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	212
2.6.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri	225
2.6.6. Diğer Unsurlar	226
2.6.6.1. Eğitim	226
2.6.6.2. Tanıtım	227
2.6.6.3. Ekonomi	228
2.6.6.4. Mavi Bayrak	229
✚ Yatlarda Mavi Bayrak Kriterleri	230
✚ Uyulması Gereken Davranış Kuralları	231
2.6.7. Amaç ve Stratejiler	231
2.6.7.1. Stratejik Amaçlar	232
2.6.7.2. Hedef ve İlkeler	232
2.6.8. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2023)	233
2.6.9. Sonuç ve Değerlendirme	233

26.10 İstanbul Limanı Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı	
2.6.10.1.İstanbul Şehir Hatları Turizm San. ve TİC. A.Ş.	234
2.6.10.2.İstanbul deniz Otobüsleri A.Ş.	238
2.6.10.3Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş. (DENTUR AVRASYA)	
2.6.10.4S.S.Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcıları Kooperatifi (TURYOL)	239
2.6.10.5S.S.Mavi Marmara Deniz, Yolcu, Eşya, ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	241
2.6.10.6 S.S. İstanbul Kartal deniz Yolcu Yük ve Turizm Taşımacılığı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	243
2.6.10.7Boğaziçi Yolcu ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (BOĞAZIÇI YOL TUR)	244
2.7. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ	245
2.7.1. Sektöre Genel Bakış	245
2.7.2. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu	246
2.7.3. Su Ürünleri Yetiştiriciliği	248
2.7.4. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı	251
2.7.5. Su Ürünleri İhracatı	252
2.7.6. Su Ürünleri İthalatı	253
2.7.7. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi	255
2.8. TÜRK BOĞAZLARI	256
2.8.1 Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Yürütülen Faaliyetler	256
2.9. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ	259
2.9.1.Genel Olarak Gemi Geri Dönüşümü	259
2.9.2.Uluslararası Mevzuatın Değerlendirilmesi	261
2.9.3.Türkiye'nin avantajları	264
2.9.4.Yıllara Göre Gemi Geri Dönüşüm Verileri	264
2.9.5.Diğer Hususlar	266
2.9.6.2016 yılı Değerlendirme ve 2017 yılı Beklentileri	267
2.10. GEMİ ACENTELİĞİ	270
2.10.1.Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı	270
2.10.2.Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi	271
2.10.3.Gemi Acenteliği Mevzuatı	271
2.10.3.1.Gemi Acenteleri Yönetmeliği	272
2.10.3.2.Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	272
2.10.2.3.Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi	273
2.10.3.Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu	273
2.10.1.4.Odamızda Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminer Faaliyetleri	277
2.10.5.Gemi Acentelerinin Sorunları ve Çözüm Önerileri	280

2.10.5.1. Özet Beyandaki Eksiklik/Fazlalık Durumlarında Gemi Acentelerinin İzafeten Sorumlu Olmaları	280
2.10.5.2. Denizyoluyla İthal Edilen Malların Taşıyıcı Onayı Olmadan Teslimi	280
2.10.5.3. Gümrüklü Sahalarda Gümrük ve Liman idareleri İle Gemilere Giriş/Çıkış İşlemlerinde Tek Kart Uygulaması	281
2.10.5.4. İstanbul ve Çanakkale Limanlarında Gümrüksüz Eşya Talepleri Karşılanamayan Gemiler	283
2.10.5.5. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın 2014/29 sayılı Liman Hizmet Tarifesi Konulu Genelgesi'ne Uyulmaması	283
2.10.5.6. Zeyport Limanında Verilen İhrakiye ve İkmal İşlemleri	284
2.10.5.7. Risk Analizleri	285
2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ	286
2.11.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı	286
2.11.2. Dünyada ve Türkiyede Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum	286
2.11.3. Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi	287
2.11.4. Dünyada Lojistik Merkezlerin/Köylerin Geçmişi ve Mevcut Durum	291
2.11.5. Türkiye'de Lojistik Merkezler	292
2.11.6. Lojistik Merkezlerle/Köylerle İlgili Sorunlar ve Çözümler Altyapı Sorunları	295
2.10. DENİZ KUMCULUĞU	297
2016 Yılı Faaliyetleri	301
2017 Yılı Hedefleri	303
2.13. TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLAR ARASI ANLAŞMALARI	304
2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	304
2.3.2. Denizcilik Anlaşmaları	308
2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ	311



3.BÖLÜM

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

TABLolar



- TABLO 1: Dünya Ekonomik Görünümü / Ocak 2017**
TABLO 2: Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı
TABLO 3: Yük cinsleri İtibariyle Dünya Deniz Taşımacılığı 2008 - 2017
TABLO 4: Dünya Liman Hareketleri
TABLO 5: Dünya Konteyner Trafiği
TABLO 6: Dünya Deniz Ticaret filosunun Yük cinsleri İtibariyle Gelişimi
TABLO 7: Dünya Tanker Filosu
TABLO 8: Dünya Kuru dökmeyük Filosu
TABLO 9: Dünya Ülkelerinin Kontrolündeki Konteyner Filosu
TABLO 10: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 11: Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 12: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 13: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 14: Türk Deniz Ticaret Filosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
TABLO 15: Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 16: Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 17: Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 18: Kimyasal Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 19: Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 20: Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
TABLO 21: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)
TABLO 22: Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)
TABLO 23: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 24: Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 25: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve üzeri)
TABLO 26: 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2017) (1000 GT ve Üzeri)
TABLO 27: En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu (İlk 25 Ülke-300 GT ve üzeri) (Milli Bayrak)
TABLO 28: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)
TABLO 29: Dünya Taşımacılığı Ve Denizyolunun Payı
TABLO 30: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)
TABLO 31: 2016 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Miktar ve Değer Yüzdeleri
TABLO 32: Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Taşınan Ürünün Birim Değeri
TABLO 33: Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları
TABLO 34: 2016 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'leri

- TABLO 35: 2006-2016 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)**
- TABLO 36: 2016 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (mton)**
- TABLO 37: 2016 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)**
- TABLO 38: 2006-2016 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı / Araç-Mil / Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)**
- TABLO 39: 2006-2016 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve (Adet x Mil)**
- TABLO 40: 2014-2016 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları**
- TABLO 41: A) ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (mton)
B) ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (TL)**
- TABLO 42: 2006-2016 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları (Ton)**
- TABLO 43: Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları**
- TABLO 44: 2016 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (mton)**
- TABLO 45: 2016 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (mton)**
- TABLO 46: 2016 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan ilk 20 Limanı (mton)**
- TABLO 47: 2016 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan İlk 20 Limanı (mton)**
- TABLO 48: 2016 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat + Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Ülkesi (mton)**
- TABLO 49: 2016 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi (mton)**
- TABLO 50: 2016 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme**
- TABLO 51: 2016 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma**
- TABLO 52: 2016 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (mton)**
- TABLO 53: AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (mton)**
- TABLO 54: KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat + Transit Yükleme (mton)**
- TABLO 55: KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat + Transit Boşaltma (mton)**
- TABLO 56: Dünya Konteyner Filosu 2017**
- TABLO 57: 2006-2016 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)**
- TABLO 58: En Fazla Konteyner Taşınması Yapılan İlk 20 Ülke (TEU)**
- TABLO 59: 2010-2016 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)**
- TABLO 60: 2010-2016 Yılı Yurt Dışı Düzenli Hatlarda Ro-Ro Gemileri İle Taşınan Araç Sayıları (Adet)**
- TABLO 61: Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları**
- TABLO 62: Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Nisan 2017)**
- TABLO 63: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri**
- TABLO 64: Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri**
- TABLO 65: Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları**
- TABLO 66: TDİ Limanları 2016 Liman Hizmetleri Üretim Tablosu**
- TABLO 67: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları**
- TABLO 68: TCDD Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları**
- TABLO 69: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar**
- TABLO 70: TCDD Limanlarında 2012-2016 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı**
- TABLO 71: Özel Limanların Listesi**
- TABLO 72: Mersin Uluslararası Limanı 2016 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları**
- TABLO 73: Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**
- TABLO 74: Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**
- TABLO 75: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**
- TABLO 76: Safiport Derince Uluslararası Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**

- TABLO 77: Deniz Turizmi Araçları**
- TABLO 78: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Yatlar**
- TABLO 79: Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına , Cinslerine ve Yıllarına Göre Dağılımı**
- TABLO 80: Ülkeler Bazında Avrupa Kruvaziyer Pazarı Büyüme Oranı**
- TABLO 81: Varış Yerleri Bazında Dünya Kruvaziyer Pazarı**
- TABLO 82: İstanbul Salıpaazarı Kruvaziyer Limanı Gemi ve Yolcu İstatistik Bilgisi**
- TABLO 83: Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı**
- TABLO 84: Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Suüstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri**
- TABLO 86 Şehir Hatları Filosu**
- TABLO 87: Çalışılan Hatlara Göre Toplam Yolcu Sayısı**
- TABLO 88: Dünya Su Ürünleri Üretimi**
- TABLO 89: Türkiye Su Ürünleri Üretimi**
- TABLO 90: Türkiye Avcılık Yoluyla Üretim**
- TABLO 91: Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Türler**
- TABLO 92: Balıkçılık Gemilerinin Boy Dağılımı**
- TABLO 93: 2000-2015 Yılları Arası Yetiştiriciliği Sağlanan Üretim Miktarı**
- TABLO 94: İçsu ve Denizlerimizde Türlerle Göre Yetiştiricilik Üretimi**
- TABLO 95: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri**
- TABLO 96: Türkiye'nin En çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke**
- TABLO 97: Yıllar İtibari ile Japonya ya İhracatımız**
- TABLO 98: Türkiye'nin En çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke**
- TABLO 99: Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı**
- TABLO 100: 2016 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş İstatistik Özeti**
- TABLO 101: 2016 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş İstatistik Özeti**
- TABLO 102: Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı**
- TABLO 103: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı I.Bölge**
- TABLO 104: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı II.Bölge**
- TABLO 105: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı III.Bölge**
- TABLO 106: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı IV.Bölge**
- TABLO 107: Yıllara Göre Yetkilendirilen Gemi Acente Firmaları ile Acente Personelinin Mevcut Durumu**
- TABLO 108: Yıllara Göre Odamız Merkez ve Şubelerinde Gemi Acenteliği Eğitimi Alan Kişi Sayısı**
- TABLO 109: Yıllara Göre Odamız Merkez ve Şubelerinde Gemi Acenteliği Eğitimlerinin Dağılımı**
- TABLO 110: Yıllara Göre Odamız Merkez Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin Dağılımı**
- TABLO 111: Türkiye'nin Küresel Lojistik Performans Endeksi**
- TABLO 112: Yürürlükte bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları**



GRAFİKLER

- GRAFİK 1: 2016 Dünya Deniz Taşımacılığı
GRAFİK 2: Global Denizyolu Ticareti
GRAFİK 3: 2006-2016 Dış Ticaret Konteyner Gelişimi
-

- GRAFİK 4: 2014-2015-2016 Milli Sicile ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi
GRAFİK 5: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GT ve Üzeri (DWT %)
GRAFİK 6: Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri (DWT)
GRAFİK 7: Dökme Yük Gemileri Yaş Ortalaması
GRAFİK 8: Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)
GRAFİK 9: Kimyasal Madde Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri
GRAFİK 10: Konteyner Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri
GRAFİK 11: Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GT ve Üzeri
GRAFİK 12: 1.000 DWT Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı
GRAFİK 13: Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi
GRAFİK 14: 20 Ülkenin Kontrolündeki Filo
GRAFİK 15: Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması
GRAFİK 16: Yıllara Göre Gemi Tutulmaları
GRAFİK 17: Türk Bayraklı Gemilerin tutulma oranları
GRAFİK 18: 2016 Dünya Deniz Taşıma Taşımacılığı (mton %)
GRAFİK 19: 2009-2016 Yıllarında Denizyoluyla Taşınan Ürün Değeri Kg/\$
GRAFİK 20: 2006-2016 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları Değişimleri
GRAFİK 21: 2007-2016 Kabotaj Taşımacılığı Değişim Yüzdeleri (%)
GRAFİK 22: 2016 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton)
GRAFİK 23: 2006-2016 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı (mton)
GRAFİK 24: 2006-2016 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı
GRAFİK 25: 2004-2016 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Dağılımı
GRAFİK 26: 2006-2016 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları (mton)
GRAFİK 27: Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları
GRAFİK 28: Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri
GRAFİK 29: 2016 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzdelik Dağılımı
GRAFİK 30: OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (mton)
GRAFİK 31: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret
GRAFİK 32: Dünya Konteyner Filosunun ilk 20 Ülkesi
GRAFİK 33: 2006-2016 Dış Ticaret Yıllık Değişim (TEU)
GRAFİK 34: 2016 Yılı Bölgeler İtibariyle Ro-Ro ile Taşınan Araç Yüzdeleri
GRAFİK 35: 2010-2016 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)
GRAFİK 36: 2002 / 2016 Faal Tersane Sayısı
GRAFİK 37: 2003-2016 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri
GRAFİK 38: 2003-2016 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)
GRAFİK 39: Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)
GRAFİK 40: Tersanelerdeki İstihdam Durumu
GRAFİK 41: Gemi İnşa Sanayinin 2009-2016 İhracat Değerleri
GRAFİK 42: 2002-2016 Tersane Proje Kapasiteleri
GRAFİK 43: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Adet Dağılımı
GRAFİK 44: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı
GRAFİK 45: Tanker Siparişi Alan Ülkeler Sıralaması
GRAFİK 46: Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Yüzde Dağılımı
GRAFİK 47: Amatörlerin verdiği Siparişlere göre Dünya Sıralamasındaki Yeri
GRAFİK 48: Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri
GRAFİK 49: Dünya 24 metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması
GRAFİK 50: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri

- GRAFİK 51: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri**
- GRAFİK 52: Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri**
- GRAFİK 53: Türkiye’de Konteyner Elleçleyen Limanlar**
- GRAFİK 54: Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları**
- GRAFİK 55: Aylara Göre Gemi Sayıları (2016)**
- GRAFİK 56: TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2016)**
- GRAFİK 57: TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme**
- GRAFİK 58: TCDD Limanları 2012 – 2016 Elleçleme İstatistikleri**
- GRAFİK 59: TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım (2016)**
- GRAFİK 60: Türkiye’deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları**
- GRAFİK 61: Mersin Limanı 2016 Yükleme & Boşaltma**
- GRAFİK 62: Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları**
- GRAFİK 63: Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları**
- GRAFİK 64: Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**
- GRAFİK 65: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları**
- GRAFİK 67: 2012-2016 Türk Limanlarında Kruvaziyer Gemiler Yabancı Yolcu ve Gemi Sayıları**
- GRAFİK 68: Dalışa Yasak Mevkiler**
- GRAFİK 69: Uluslararası Marina Sayıları 2016**
- GRAFİK 70: Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj, Marina ve Yat Sayıları**
- GRAFİK 71: 2016 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarı Dağılımı**
- GRAFİK 72: 2012-2016 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Tonajları**
- GRAFİK 73: 20012-2016 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Adetleri**
- GRAFİK 74: Yıllara göre Gelen Ortalama Gemi Tonajları**
- GRAFİK 75: Çalışan Sayıları**
- GRAFİK 76: Hurda Fiyatları USD/Ton**
- GRAFİK 77: Türkiye’nin Son 3 Dönemde Küresel Lojistik Performansı**
- GRAFİK 78: Türkiye’deki Lojistik Merkezlerin Mevcut Durumu**
- GRAFİK 79: Kum Satışı**

1. DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARI

Dünya Ekonomisinde 2016 Yılı Gelişmeleri ve 2017 Yılı Öngörülleri

Dünya ekonomik gelişimi karmaşık bir hal almış ve 2016 yılında genel genişlemenin yavaşlaması ve tahmincilerin kısa vadeli büyüme beklentilerini aşağı yönlü revize etmeleri bazı ekonomilerin büyümesinde hafif bir iyileşme olmasına rağmen kısmen düşük mal fiyatlarının da etkisiyle gelişmekte olan ekonomilerin 2016 yılında baskılara maruz kalmasına neden olmuştur. Buna karşılık Avrupa ekonomileri ekonomik kriz sonrasında kademeli olarak iyileşmeye devam ederken, İngiltere'nin Haziran ayında Avrupa Birliği'nden ayrılma kararına tepki olarak son aylarda bölgenin görünümü belirsiz ve biraz daha olumsuz bir ortamı yansıtmıştır.

Bazı ekonomilerde ılımlı bir gelişme gözlenmesine rağmen birçok gelişmekte olan ülkedeki ekonomik koşullar, 2016'da daha da baskı altına girmiştir. (2015 yılında Dünya enerji fiyatları %45 düşmüştür.) WTI (West Texas Intermediate) Ocak 2016'da son 13 yılın en düşük değeri olarak 26.50 \$ / varil seviyesinde seyretmiş bununla beraber 2016 sonbaharından itibaren özellikle **2017 yılı başlarında gerek WTI, gerekse Brent 50.00 dolar /varil üstünde seyretmeye başlamıştır.** 2016 son çeyreğinde diğer emtia fiyatlarında da az oranda bir artış gözlenmiştir.

Zayıf emtia fiyat ortamı, jeopolitik meselelerin ve daha fazla çatışmanın da zayıf büyümeye katkıda bulunduğu Ortadoğu'daki ekonomik koşulları etkilemeye devam etmektedir. Sahra altı Afrika, Nijerya, Güney Afrika ve Angola da zorluklarla belirgin biçimde mücadeleye devam etmektedir. Buna karşılık Brezilya ve Rusya'da resesyon devam etmekte, ancak Rus ekonomisindeki koşullar giderek daha olumlu bir düzeye yükselmektedir. Diğer gelişmekte olan ülkelerdeki koşullar daha olumlu bir görünümde. Çin ekonomisi, 2016 yılında 2015'de yaşanan dalgalanma sonrasında devlet desteğinin de bir sonucu olarak nispeten iyi performans göstermiş, büyüme 2016'da yaklaşık % 6.6 olarak gerçekleşmiştir.

Gelişmekte olan bir dizi diğer Asya ekonomisinde büyümenin sürmesi beklenmektedir. Hindistan ekonomisi, imalat, madencilik ve inşaat dahil olmak üzere geniş bir sektör yelpazesinde belirginleşen olumlu performanslarla bu yıl güçlü bir şekilde büyümeye devam etmiştir. Ekonomik büyümesinin bu yıl ve gelecek yılda % 7.4'e ulaşması, genel olarak, gelişmekte olan ekonomilerin 2016 yılında, % 4.0 oranından büyümesi beklenmektedir.

Gelişmiş ekonomilerdeki büyüme 2016'da nispeten bastırılmıştır. **Gelişmiş ekonomilerin genel büyüme oranının 2017'de % 1,9'a, 2018'de % 2.0'a ulaşması beklenmektedir.** Bazı ülkelerde baskının devam etmesine rağmen Avrupa'nın ekonomik performansında dikkate değer bir değişim gözlenmemektedir. İngiltere'nin Haziran ayında Avrupa Birliği'nden ayrılma önerisi de bölgenin görünümü konusunda kaygıların artmasına neden olmaktadır. Bununla birlikte, siyasi ve ekonomik gelişmelerin nasıl bir trend izleyeceği konusunda belirsizlik sürmekte, İngiltere ve Avrupa'da orta ve uzun vadeli görünümün pek çok otorite tarafından gerileme eğilimine meyilli olduğu değerlendirilmektedir. ABD'de ekonomik büyüme bu yılın başlarında beklentilerin altında gerçekleşmiş, 2016 büyüme tahminleri % 2.2'den % 1.6'ya gerilemiştir. Bunların dışında ABD Federal Rezerv, diğer ülkelerdeki ekonomik gelişmelere ilişkin endişeler nedeniyle artan faiz oranlarını onaylamaktadır.

Genel olarak, küresel ekonomik büyümenin 2016'da 2015'e göre sınırlı bir şekilde yavaşladığı ve % 3.1'lik büyümenin 2017'de % 3.4'e 2018'de % 3.6'ya ulaşacağı öngörülmektedir. Uzun bir süredir devam eden düşük mal fiyatlarının küresel büyümeye olumsuz etkileri kısa dönemde büyümeyi olumsuz yönde etkilemekte, Avrupa hedeflerinde belirsizlik daha da yerleşik bir hal almaktadır. **Buna karşılık Dünya ekonomisinde birçok ülkede olumlu gelişmeler gözlenmekle beraber, genel olarak küresel ekonomik büyümede aşağı yönlü risklerin varlığı nispi olarak deniz ticaretini de olumsuz yönde baskı altında tutmaktadır.**

Kaynak: IMF WEO Update January 2017

TABLO (1): Dünya Ekonomik Görünümü / Ocak 2017

	Tahminler	Tahminler	Öngörüler	Öngörüler	2016 Ekim WEO Öngörüsü Farkı / 1	Çeyrek Yıl Tahminleri /2
	2015	2016	2017	2018	2017	2018
Dünya Üretimi/	3.2	3.1	3.4	3.6	0.0	0.0.
Gelişmiş Ekonomiler	2.1	1.6	1.9	2.0	0,1	0.2
ABD	2.6	1.6	2.3	1.5	0.1	0.4
Euro Bölgesi	2.0	1.7	1.6	1.6	0.1	0.0
Almanya	1.5	1.7	1.5	1.5	0.1	0.1
Fransa	1.3	1.3	1.3	1.6	0.0	0.0

İtalya	0.7	0.9	0.7	0.8	-0.2	-0.3
İspanya	3.2	3.2	2.3	2.1	0.1	0.2
Japonya/3	1.2	0.9	0.8	0.5	0.2	0.0
Birleşik Krallık	2.2	2.0	1.5	1.4	0.4	-0.3
Kanada	1.9	1.3	1.9	2.0	0.0	0.1
Diğer Gelişmiş Ekonomiler/4	2.0	1.9	2.2	2.4	-0.1	0.0
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler/5	4.1	4.1	4.5	4.8	-0.1	0.0
Bağımsız Devletler Topluluğu	-2.8	-0.1	1.5	1.8	0.1	0.1
Rusya	-3.7	-0.6	1.1	1.2	0.0	0.0
Rusya Dışı	-0.5	1.1.	2.5	3.3	0.2	0.4
Yükselen ve gelişmekte olan Asya	6.7	6.3	6.4	6.3	0.1	0.0
Çin	6.9	6.7	6.5	6.0	0.3	0.0
Hindistan/5	7.6.	6.6	7.2	7.7	-0.4	0.0
ASEAN/5-6	4.8	4.8	4.9	5.2	-0.2	0.0
Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa	3.7.	2.9	3.1.	3.2.	0.0	0.0
Latin Amerika ve Karayipler	0.1	-0.7	1.2	2.1	-0.4	-0.1
Brazilya	-3.8	-3.5	0.2	1.5	-0.3	0.0
Meksika	2.6	2.2	1.7	2.0	-0.6	-0.6
Ortadoğu, Kuzey Afrika, Afganistan ve Pakistan	2.5	3.8	3.1	3.5	-0.3	-0.1
Suudi Arabistan/7	4.1	1.4	0.4	2.3	-1.6	-0.3
Sahra altı-Afrika	3.4	1.6	2.8	3.7	-0.1	0.1
Nijerya	2.7	-1.5	0.8	2.3	0.2	0.7
Güney Afrika	1.3	0.3	0.8	1.6	0.0	0.0
Memorandum						
Düşük Gelirli Gelişmekte Olan Ülkeler	4.6	3.7	4.7	5.4	-0.2	0.2

Piyasa Döviz Kurlarına Bağlı Dünya Ekonomik Gelişimi	2.6	2.4	2.8	3.0	0.0	0.1
Dünya Ticaret Hacmi (mal ve hizmetler) /8	2.7	1.9	3.8	4.1	0.0	-0.1
Gelişmiş Ekonomiler	4.0	2.0	3.6	3.8	-0.1	-0.3
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	0.3	1.9	4.0	4.7		0.4
Emtia Fiyatları (U.S. Dolar)						
Petrol Fiyatları /9	-47.2	-15.9	19.9	3.6	2.0	-1.2
Petrol Dışı Ortalama Dünya Emtia İhracatı	-17.4	-2.7	2.1	-0.9	1.2	-0.2
Tüketici Fiyatları						
Gelişmiş Ekonomiler	0.3	0.7	1.7	1.9	0.0	0.0
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	4.7	4.5	4.5	4.4	0.1	0.2
London Interbank Offered Rate (%)						
U.S Dollar Mevduatı (6 aylık)	0.5	1.0	1.7	2.8	0.4	0.7
EURO Mevduatı (3 aylık)	-0.0	-0.3	-0.3	-0.2	0.1	0.2
Japon Yen Mevduatı (6 aylık)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1

Kaynak: IMF WEO Update January 2017

(1): Ekim 2016 WEO öngörülerini farkı.

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

(3): Japonya'nın tarihsel ulusal hesaplamaları ulusal otoritelerin kapsamlı bir revizyonunu yansıtmaktadır

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

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

(6): Endonezya, Malezya, Filipinler, Tayland ve Vietnam.

(7): Suudi Arabistan için çeyrek yıl data henüz revize edilmemiş, yıllık GDP henüz yayınlanmamıştır.

(8):İhracat ve İthalat verilerinin gelişim ortalamaları. (Mal ve hizmetler)

(9) UK.Brent,Dubai Fateh ve Batı Teksas ham petrolü ortalama fiyatları.

2016 yılında bazında ortalama fiyat 47,2 Varil/dolar.

Değişen Küresel Ekonomik Görünüm

✚ 2016'da gözlenen zayıf bir görünümün ardından, **ekonomik faaliyetin 2017 ve 2018'de, özellikle gelişmekte olan piyasa ekonomileri ve gelişmekte olan ülkelerde hız kazanacağı öngörülmektedir.** Bununla birlikte, yeni ABD yönetiminin politikasını çevreleyen belirsizlik ve bunun küresel etkileri göz önüne alındığında, projeksiyonlar bazında muhtemel sonuçların geniş bir dağılımı içerdiği değerlendirilmekte, WEO 2017 Nisan ayı tahminlerinde vurgulanan varsayımlar doğrultusunda ABD politikaları ve bunların küresel ekonomi üzerindeki etkileri daha belirgin olarak ortaya çıkmaktadır.

✚ Bu uyarılar paralelinde, 2016-18 yılları için toplam büyüme tahminleri ve projeksiyonları, Ekim 2016 WTO tahminlerine göre değişmeyeceği, Gelişmiş ekonomilerin ise ABD'de devlet yardımları sonucu gözlenen olumlu gelişmeler paralelinde 2016 yılının ikinci yarısında gözlenen güçlü aktiviteleri yansıtarak 2017-2018 yıllarında gelişme kaydedeceği, finansal koşulların genel olarak zorlaştığı gelişen piyasa ekonomileri ve gelişmekte olan ekonomiler için marjinal olarak daha da olumsuz bir ortam olacağı öngörülmektedir. Çin'in kısa vadeli büyüme umutları, planlanan politik yardımlar ile revize edilmiş, buna karşılık özellikle Hindistan, Brezilya ve Meksika gibi diğer büyük ekonomilerde revize edilmemiştir.

✚ Öngörüler, ABD'de yeni bir yönetim ve küresel yayılımlar altında değişen bir yeni bir politika varsayımına dayanmaktadır. Otarteler bazı kısa vadeli mali teşvik ve para politikasının daha yavaş ve kademeli olarak normalleştirilmesi projesine odaklanmaktadır. Bu projeksiyon, 8 Kasım seçimlerinden bu yana, ABD'nin getiri eğrisinin yükselmesi, hisse senedi fiyatlarındaki yükseliş ve ABD Doları'nın değer kazanmasıyla da tutarlıdır. Bu WEO tahmini ayrıca, arzı sınırlandırmak için OPEC üyeleri ve diğer birkaç büyük petrol üreticisi arasındaki anlaşmayı takiben petrol fiyatlarının güçlenmesini de içermektedir.

✚ Aşağı risk dengesinin dezavantaj olmasına karşılık kısa vadeli büyümede de yukarı yönlü risklerin olabileceği, spesifik olarak, uygulanan politikaların şu anda Amerika Birleşik Devletleri'nde veya Çin'de öngörülenden daha güçlü gerçekleşmesi durumunda küresel faaliyetlerin daha güçlü ivme kazanacağı öngörülmektedir.

- Uygulamalarda kayda değer olumsuz riskler arasında, ie dönük politika platformlarına ve korumacılığa doğru muhtemel bir değişimin yaratacağı etkiler arasında, Euro bölgesinin bir bölümünde ve bazı yükselen piyasa ekonomilerinde, küresel mali koşullarda beklenenden daha keskin etkileşim görülebileceği, olumsuz gelişmelerin jeopolitik gerilimi arttırabileceği ve Çin ekonomisinde daha güçlü bir yavaşlamayı tetikleyeceği hususları da yer almaktadır.

Kaynak: IMF WEO Update Ocak 2017



2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

Dünya Deniz Ticaretinde 2016 ve 2017 Yılı Vurguları

2016 Yılında Dünya ticaretinin % 84' deniz yolu ile taşınmıştır.

2016 yılında Dünya deniz ticareti % 2,6 oranında artışla 11,1 milyar tona çıktığı tahmin edilmektedir. Ticarete yaşanan gelişme 2016 yılında 2015'e kıyasla biraz ilerlemesine karşın 2011-14 döneminde kaydedilen ortalama yıllık % 3,8'lik büyüme ile kıyaslandığında yetersiz olduğu görülmektedir.

Deniz yolu ile yapılan kuru dökme yük ticareti Çin'in kuru yük ithalat talebi paralelinde 2016 yılında % 1,3 oranında artmıştır. Bununla birlikte, bu ortalama 2011-14 dönemindeki yıllık % 5,7'lik artışa kıyasla Dünya kömür taşımacılığı hacminde yaşanan düşüşün de yansımaları ile oldukça yavaş bir orandır.

Buna karşılık, Çin, Hindistan ve ABD'nin ham petrol ithalatındaki güçlü artışın yanı sıra, Avrupa'ya yapılan ürün ithalatında da yaşanan ciddi bir artış, petrol ticaretinde (ham petrol ve ürünleri) 2016'da % 4.1 oranında büyümeyi desteklemiştir. Bu, durum petrol fiyatlarındaki düşüşün etkisiyle ham petrol talebinin arttığı 2015 yılındaki % 4.2 oranındaki büyüme ile mukayese edilebilir.

Diğer taraftan 2016 yılında küresel konteyner ticareti Asya içi taşımacılık ve Asya Avrupa taşımalarındaki gelişme ile ılımlı bir hız kazanmıştır.

2017 yılında, dünya deniz ticaretinin % 2.1 oranında hafif bir artış eğilimi göstereceği ve toplam hacimlerin 11.3 milyar tona ulaşması beklenmektedir.

OPEC üyesi olmayan ülkelerle OPEC üyelerinin petrol üretimini kısıtlamaları yönündeki açıklamalarının ham petrol ticaretinin büyümesini engellemesi beklenmekte, sonuç olarak taşımaların on yıllık tarihi ortalamaya yakın bir seviyede % 0.8 oranında azalacağı öngörülmektedir. Cari gözlemler ve mevcut tahminler, kuru dökme yük, konteyner, gaz ve kimyasal taşımalarda 2017 yılı başlarında hafif bir toparlanma olduğunu göstermektedir.

Dünya GDP büyümesinin bu yıl deniz taşımacılığındaki büyümeyi aşması, tasarlanan deniz taşımacılığı / GDP çarpanının 0.62'ye ulaşması beklenmektedir. Çarpan değeri dikkate değer bir şekilde 10 yıllık tarihi ortalamasının altındadır.

Kaynak: Clarkson Research January 2017

TABLO (2): Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

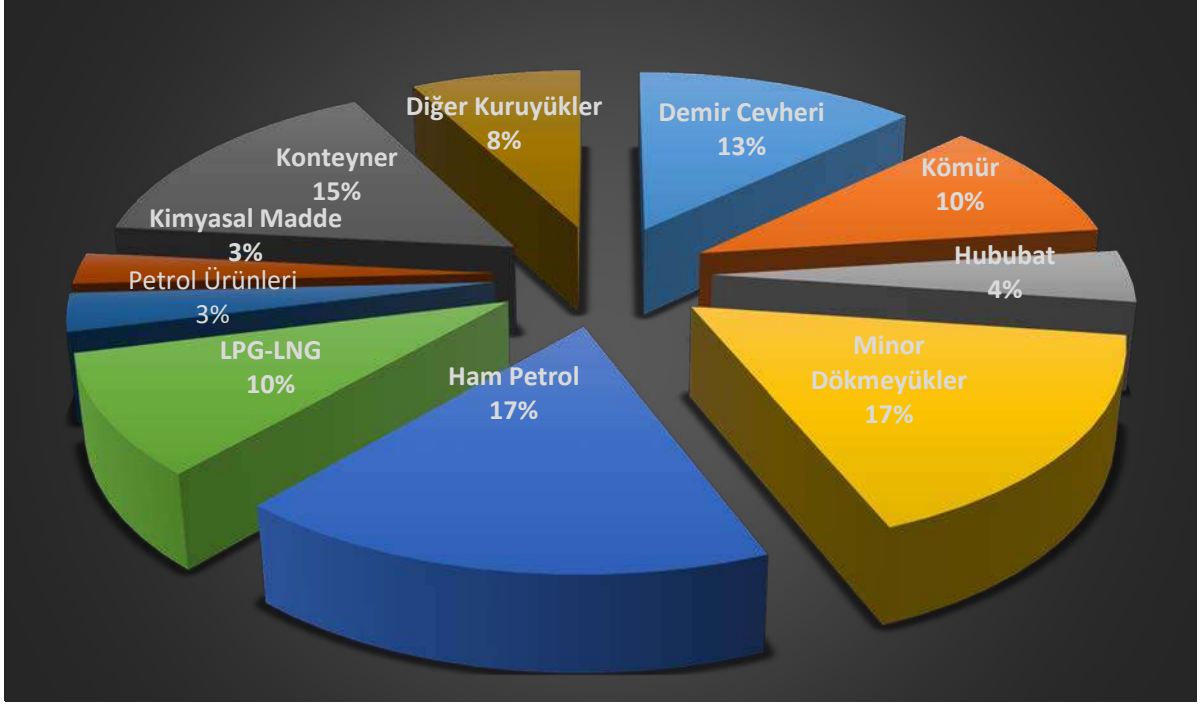
Yıllar	Dünya Taşımacılığı (Tüm Yollar) Milyar Ton	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2008	10,86	-	8,61	79,00%
2009	9,56	-12%	8,29	87,00%
2010	10,82	13%	9,07	85,00%
2011	11,54	7%	9,47	83,00%
2012	11,83	3%	9,88	84,00%
2013	12,19	3%	10,21	84,00%
2014	12,58	3%	10,54	84,00%
2015	12,88	3%	10,77	84,00%
2016	13,18	4%	11,10	84,00%
2017(*)	13,55	3%	11,34	84,00%

(*) Öngörülen

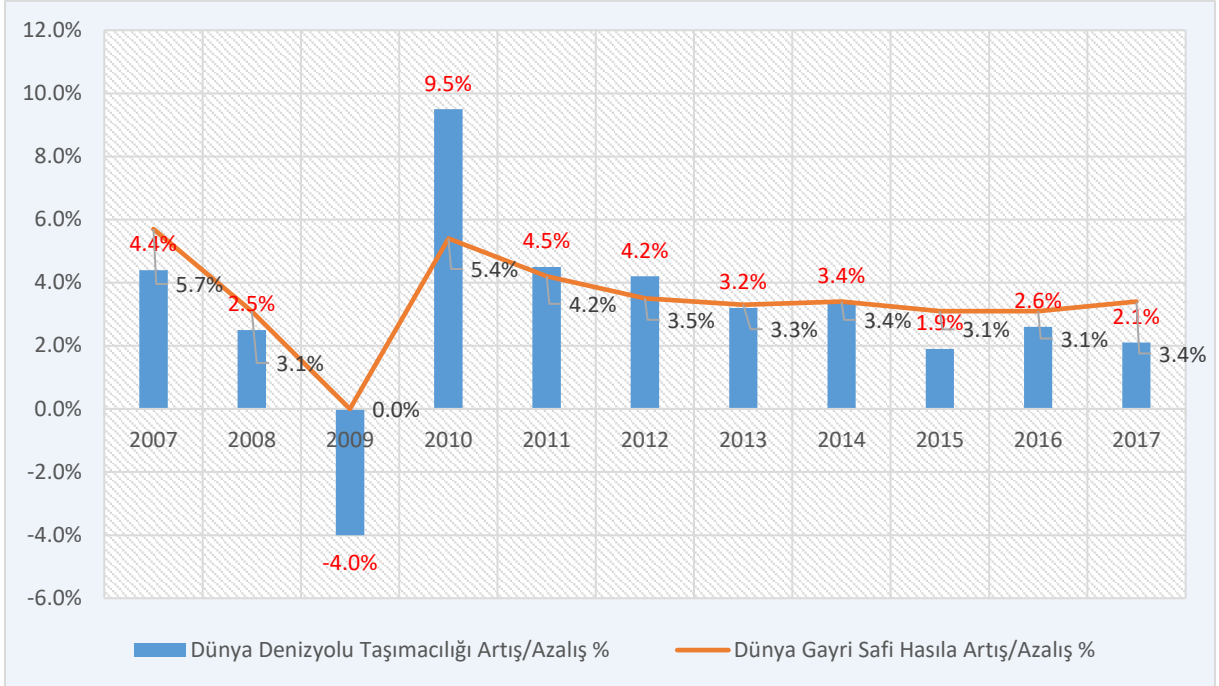
Kaynak : Clarksons Research Jan.2017

2009 yılı Global krizde tüm ulaşım modları ile yapılan küresel mal taşımaları %12 azalmış ,fakat toplam uluslararası mal taşımaları içindeki deniz taşımacılığının payı 2008 yılındaki %79 dan 2009 da %87'e yükselmiştir.

GRAFİK (1): 2016 Dünya Deniz Taşımacılığı (Mt %)



Grafik (2): Global Denizyolu Ticareti (%)



2007 Yılında patlak veren küresel krizin etkisiyle 2009 yılında global deniz ticaretinde ilk defa % 4 oranında negatif büyüme kaydedilmiştir.

2008 Yılı 8,706.000.000 Ton	1.079.335.000 Dwt
Deniz Yüğü ↓ %4 düşerken, filo	↑ % 6,7büyümüştür.
2009 Yılı 8.356.000.000 Ton	1.152.545.000 Dwt

2015 Yılı 10.823.000.000 Ton	1.661.008.000 Dwt
Deniz Yüğü ↑ %2,5 artmış filo	İse ↑ % 3,3 büyüümüştür.
2016Yılı 11.103.000.000 Ton	1.716.088.000 Dwt

2008 Yılından itibaren tonaj arzına nazaran filonun fazla büyüme performansı göstermesi navlunlar üzerinde olumsuz yönde baskı oluşturmaktadır.

TABLO (3) :Yük Cinsleri İtibariyle Dünya Deniz Taşımacılığı 2008-2017

(Milyon Ton)

YILLAR	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017(*)	2016/ 15 Değişim %	2017/16 Değişim %	10 Yıllık CAGR (Yıllık Bileşik Büyüm e)
Demir Cevheri	841	898	991	1.053	1.110	1.189	1.337	1.363	1.426	1.478	4,6%	3,7%	6,6%
Kömür	793	807	930	1.000	1.123	1.179	1.214	1.134	1.123	1.128	1,0%	0,5%	3,9%
Hububat	319	321	343	345	375	390	432	459	471	486	2,7%	3,3%	4,8%
Minor D.yükler(*)	1.602	1.402	1.589	1.704	1.736	1.824	1.836	1.863	1.865	1.886	0,1%	1,1%	1,4%
Ham Petrol	1.903	1.820	1.872	1.852	1.906	1.837	1.806	1.861	1.934	1.937	3,9%	0,2%	0,1%
Petrol Ürünleri	825	833	882	910	915	957	964	1.024	1.069	1.090	4,4%	2,0%	3,2%

LPG-LNG	228	236	276	306	300	305	317	328	344	362	4,8%	5,3%	4,8%
Kimyasal Madde	210	215	231	244	252	263	266	277	284	293	2,6%	3,4%	3,7%
Konteyner	1.272	1.134	1.291	1.414	1.478	1.539	1.629	1.668	1.726	1.798	4,4%	4,2%	4,0%
Diğer Kuru Yükler	710	689	742	729	768	795	824	845	861	879	1,9%	2,2%	3,0%
Toplam	8.703	8.355	9.147	9.557	9.963	10.278	10.625	10.822	11.103	11.337	2,5%	2,1%	2,9%

Kaynak : Clarksons Research Jan.2017 (2017 Yılı öngörülen)

TABLO (4): Dünya Liman Hareketleri

Toplam Kargo Trafiği x1000 ton

Alman Limanları	2016				2015 %
	1.çeyrek	2.Çeyrek	3.Çeyrek	4.Çeyrek	Değişim
Hamburg	34751	32074	38080	33295	0.4
Bremen/Bremerhaven	18329	19117	188177	1894	0.9
Wilhelmshaven	6370	6269	7079	6463	-5.9
Diğer Avrupa Limanları					
Rotterdam	116939	112181	115542	116515	1.4
Antwrep	53266	55052	53354	52386	0.9
Marseilles	20170	18959	21011	20760	-2.3
Dünya Limanları					
Singapore	142132	152695	145166	152489	9.8
Shangai	119606	129003	131616	134031	6.2
Hong Kong	55642	62755	67345	64661	15.5
South Lusiana	63137	61631	69569	73204	12.3
Busan	85576	87833	88870	87986	-1.5
Long Beach	36220	40689	42372	38564	-4.5
Port hedland	111237	120140	124980	128153	13.1

Kaynak:ISL Market Rewiew March 2017

TABLO (5): Dünya Konteyner Trafiği x 1000 TEU

Alman Limanları	2016				2015 %
	1.çeyrek	2.Çeyrek	3.Çeyrek	4.Çeyrek	Değişim
Hamburg	2231	2224	2270	2183	9.0
Bremen/Bremerhaven	1405	1439	1365	1291	-3.2
Diğer Kuzey Avrupa Limanları					
Rotterdam	3005	3172	3172	3276	6.2
Antwrep	2460	2509	2509	2481	3.9
Le Havre	678	641	641	52	-12.2
Dünya Limanları					
Singapore	7390	7851	7851	7872	6.1
Hong Kong	4383	4918	4918	5229	8.7
Shangai	8538	9720	9720	9521	4.1
Shenzen	5560	6356	6356	6112	-0.7
Busan	4808	4836	4836	4419	-8.2
Los Angeles	2031	2235	2235	2486	21.9
Long beach	1562	1825	1825	1665	-9.3
New York / New Jersey	1496	1688	1688	1603	3.8
Santos	825	968	968	910	-2.4
Valencia	1099	1163	1163	1186	6.7

Kaynak: ISL Market Review March 2017

Dünya konteyner taşımacılığında farklı bölgeler aşağıdaki ana limanlarla temsil edilmektedir. Bu limanlarda 2016 yılında gerçekleştirilen 423,7 milyon TEU, Dünya konteyner trafiğinin yüzde 70'ini oluşturmaktadır.

Japonya Güney Kore : Busan, Gwangyang, Incheon, Kaohsiung, Keelung, Kobe, Nagoya, Osaka, Taichung, Tokyo, Yokohama

Çin: Guangzhou, Hong Kong, Ningbo, Şangay, Shenzhen, Tianjin, Xiamen

Diğer Asya: Bandar Abbas, Bangkok, Kolombo, Dammam, Cidde, Laem Chabang , Nhava Sheva, Singapur, Salalah

Kuzey Amerika Pasifik: Long Beach, Los Angeles, Oakland, Seattle, Tacoma, Vancouver

Kuzey Amerika Atlantik: Charleston, Houston, Montreal, New York / New Jersey, Port of Virginia, Savannah

Kuzey Avrupa: Antwerp, Bremen / Bremerhaven, Dublin , Gdansk, Hamburg, Helsinki, Klaipeda, Kotka, Le Havre, Lissabon, Rotterdam, St Petersburg, Tallinn, Zeebrugge

Ak Deniz : Alexandria, **Ambarli**, Ashdod, Algeciras-La Linea, Barselona, Beyrut, Cenova, Hayfa, Marsilya, **Mersin**, Port Said, Valensiya

Diğer Bölgeler: Balboa Panama, Brisbane, Buenaventura SA, Buenos Aires, Callao, Cape Town, Durban, Guayaquil, Itajai, Kingston, Lizardo Cardena, Manzanillo Mx, MIT Panama, Melbourne, Montevideo, Ngqura (Güney Afrika), Paranagua, San Antonio, Santos, Sydney, Valparaiso, Veracruz Mx
(Kaynak: ISL Veri Tabanı 2016)

3. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU

TABLO (6): Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle DWT Gelişimi (300 GRT VE ÜZERİ)

YILLAR	TANKER (1000 DWT)	DÖKMEYÜK (1000 DWT)	KONTEYNER (1000 DWT)	KURUYÜK (1000 DWT)	YOLCU (1000 DWT)	TOPLAM (1000 DWT)
1987	257.233	223.186	21.105	108.174	3.445	613.143
1988	256.925	222.258	22.212	105.545	3.478	610.418
1989	261.168	223.212	23.735	103.355	3.589	615.059
1990	264.875	228.601	25.026	100.622	3.620	622.744
1991	273.342	236.574	26.992	101.966	3.774	642.648
1992	282.211	240.590	29.595	100.840	3.875	657.111
1993	287.141	237.423	31.578	102.430	3.980	662.552
1994	294.425	238.432	33.964	103.721	4.193	674.735
1995	292.801	245.787	38.851	100.020	4.342	681.801
1996	296.695	257.355	43.234	100.414	4.646	702.344
1997	303.417	265.993	48.250	100.028	4.877	722.565
1998	309.314	275.949	55.068	98.338	4.940	743.609
1999	313.950	271.568	60.709	99.484	5.079	750.790
2000	321.626	271.682	63.296	100.061	5.245	761.910
2001	327.455	278.084	68.715	99.174	5.330	778.758
2002	330.718	291.175	76.131	96.128	5.611	799.763
2003	333.176	296.855	83.744	96.754	5.856	816.385
2004	347.453	301.617	90.214	95.187	5.884	840.355
2005	368.399	319.167	99.190	95.346	5.933	888.035
2006	387.707	341.720	111.663	97.417	5.991	944.498
2007	411.319	363.646	128.174	100.322	6.062	1.009.523
2008	439.291	386.650	144.552	102.784	6.062	1.079.339
2009	463.287	414.431	161.945	106.820	6.062	1.152.545
2010	501.573	451.223	169.514	105.781	6.062	1.234.153

2011	523.608	528.126	183.722	107.049	6.062	1.348.567
2012	547.390	605.757	196.885	105.284	6.442	1.461.759
2013	555.181	666.861	206.409	104.531	6.282	1.539.263
2014	567.933	705.826	216.275	107.983	6.358	1.604.375
2015	579.205	738.612	227.674	109.139	6.378	1.661.008
2016	600.130	752.936	244.186	112.306	6.530	1.716.088

Kaynak :İlgili yıllara ait ISL Ocak-Şubat Sayıları

2017 Şubat Ayı İtibariyle Dünya Ticaret Filosunun Genel Görünümü

Dünya Deniz Ticaret Filosu Analizi

2017 yılı başında, Dünya denizcilik sektörü 2009 yılındaki durgunluğun olumsuz etkilerini tam olarak silememiş olup, halen fazla kapasite arzının, düşük navlun piyasaları ve charter oranlarının ve zayıf dökmeyük piyasasının depresiv etkisi altındadır.

2016'da, deniz ticaret filosuna teslimatlar 98 milyon dwt'ye ulaşmıştır. 2014 yılından bu yana, küresel filo teslimatları yavaşlamış olduğu gözlenmektedir. Ancak bazı segmentlerde minimum büyümenin dahi olumsuz etkileri olabileceği değerlendirilmektedir. Teslimatlardaki yavaşlama, kriz sonrası yıllarda finans ve nakit akışının sıkılaştırılmasıyla (2015 tanker piyasaları için geçerli olmamasına rağmen) daha az gemi sipariş edildiğini bir dereceye kadar yansıtmaktadır.

2017 yılı başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve daha yukarı) toplam tonajı 1,7 milyar dwt'a ulaşmıştır.

Dünya ticaret filosu, 2009-2017 yılları döneminde Dwt bazında yüzde 50'den fazla büyümüştür. Yıllık ortalama filo artışı ise 2010 yılında yüzde 9,3 oranındaki pik seviyeden 2016 yılında yüzde 3,3'e gerilemiştir. Günümüzde Dünya ticaret filosunun Dwt bazında yüzde 65'i 10 yaşından daha genç, filonun sadece yüzde üçü 25 yaşından daha yaşlıdır. **Dünya ticaret filosunun yaş ortalaması ise 16,7'dir.**

Dünya söküm aktiviteleri faaliyeti 2016 yılında 43 milyon Dwt tonajında gerçekleşmiş, yıllık bazda yüzde 14,8 oranında bir artış gözlenmiştir Söz konusu tonaj konteyner ve dökme yük segmentinde yaşanan yüksek orandaki söküm aktivitelerinden kaynaklanmakta, 2009 ve 2010 yılından sonra gözlenen üçüncü en büyük söküm aktivitesi olmaktadır.

Yunanistan, Japonya ve Çin, kapasiteyle dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip üç ülkesidir ve dünya tonajının yaklaşık yüzde 45'ini kontrol etmektedir.

Panama bayraklı filo, 333 milyon Dwt'lik tonaj ve toplam 6.480 gemi ile dünyanın en büyüğü olmayı sürdürürken, Liberya 214 milyon Dwt tonaj ve Marshall Adaları 208 milyon Dwt tonaj ile ikinci ve üçüncü en büyük konumdadır.

Küresel gemi inşa piyasalarında sipariş defterlerinin azalma trendi sürmekte **en düşük seviyede olan yeni inşaat fiyatlarına rağmen gemi sahipleri tarafından sadece birkaç yeni siparişin ötesinde aktivite ve yeni inşa talebi bulunmamaktadır**. Piyasalar çok fazla desteklenmemiş ve nakit akışı sınırlıdır.

2017 yılı başında küresel sipariş defteri, 217 milyon Dwt'lik bir toplam 2.944 ticari gemiden oluşmaktadır. Bir önceki yılın aynı dönemine göre Dwt bazında yüzde 26,5, adet bazında ise yüzde 24,1 oranında azalmıştır. Güçlü azalma, yaklaşık bütün ana segmentlerde yaşanan düşük sipariş seviyelerinden kaynaklanmaktadır.

Konteyner gemisi siparişlerinde yüzde 91'lik bir düşüş gerçekleşmiş tanker siparişleri yüzde 82 ve dökme yük gemisi siparişleri ise yüzde 44 azalmıştır. **Yalnızca kruvaziyer ve yolcu feribotu segmentinde 2016'daki yeni sipariş hacmi bir önceki yıla göre yaklaşık iki katına çıkmış,** 9 gemi ile 3.2 milyon GT tonaj sipariş edilmiştir.

2016 yılında toplam 27 milyon Dwt sözleşme yapılmıştır. Bu değer 30 yıldan daha uzun zamandır sayısal ve tonaj bazda olarak en düşük kontrat seviyesidir. 2013 yılında alınan 251 siparişe kıyasla 2016 yılında Dünya genelinde sadece 118 tersane sipariş almıştır.

Global sipariş defteri, Bir yıl öncesine kıyasla yüzde 5,5 oranında az olmak üzere.

2017 yılının başında toplam ticaret filosunun yüzde 12.2'sine, eşdeğerdır.

Tanker Piyasası Gelişmeleri



Tanker piyasasında 2016 yılı petrol ve petrol ürünleri charter oranları, her tip ve size bazında şaşırtıcı derecede güçlü talep artışına rağmen yüksek filo arzı nedeniyle gerilemiştir. CRSL 2017 yılı başında petrol ve ürün tonajına olan talebin, uzun vadeli ortalamanın çok üzerinde, 2016 yılında % 4,2 ve% 4,1 arttığını tahmin etmektedir. 2015 yılında kazançlar, birkaç yıldır elde edilemeyen çok tatmin edici seviyelere

ulaşmış, gerek petrol gerekse ürün tankerlerine olan talep, 2015'deki düşük ham petrol fiyatlarının etkisiyle şaşkırtıcı derecede güçlü bir artış göstermiştir.

Sonuçta önemli ölçüde sipariş verilmesi sonucu 2016 yılındaki teslimatların hızlandırılmasının akısmen katkıda bulunmuş, ham petrol ve ürün tanker filosu % 5.5, kimyasal tankerler % 6.6 ve LNG segmenti % 9,2 oranında büyüyerek toplam 39 milyon dwt tonajında yeni inşa yıllık bazda yüzde 60 artışla 2016 yılında operasyona başlamıştır.

Ham petrol / ürün tankeri segmentinde, de teslimatlar 2016'da iki katına çıkmış ve filoya 26 milyon Dwt tonajında 193 tanker eklenmiştir. Bu durum büyük tonajlı ham petrol tankerlerinin teslimatında artışa neden olmuş, buna karşılık gemi söküm aktivitelerinde 3,0 milyon Dwt tonajında sadece 69 gemi söküme gönderilmiştir. 2017 yılı başında, toplam tanker filosu 636 milyon Dwt'lik 14.500 gemiden oluşmaktadır.

2016 yılında muhtemelen daha düşük kazançlar ve daha yüksek ekolojik standartları karşılamaya ihtiyaç duyacak gemilerin sipariş edilmesine yönelik teşviklerin azalması nedeniyle, 2016 yılında tanker siparişleri % 82 oranında düşerek 10 milyon Dwt tonajında 147 adet tankere gerilemiş, petrol / ürün tankeri siparişleri 60, kimyasal tankerler 54, LPG segmenti ise 22 adet olmak üzere gerçekleşmiştir. 2017 yılı başında, küresel tanker sipariş defteri, bir önceki yıla göre yüzde 24,9 daha az olmak üzere 91 milyon Dwt tonajında toplam 1.094 tankerden oluşmaktadır. 2017 yılında ham petrol ve ürün tonajının zayıf seyri (CRSL: sırasıyla % 0,8 ve% 1,8) göz önüne alındığında, gemi sahiplerinin düşük yeni inşa fiyatlarına rağmen 2016 yılında çok miktarda sipariş alınmadığı gözlenmektedir.

TABLO (7): Dünya Tanker Filosu

Milyon Dwt	2013	2014	2015	2016(f)	2017(f)
VLCC	190.2	194.2	200.3	213.5	223.9
Suezmax	76.2	75.9	77.4	80.9	86.6
Uncoated Aframax	70.1	68.0	67.9	69.7	71.5
LR2 Ürün Tankeri	26.8	28.0	28.0	34.1	36.6
Panamax(*)	29.9	29.8	29.4	30.5	31.5
Handy	77.6	81.2	86.1	90.6	92.7
Toplam	470.7	477.2	489.0	519.3	542.8
	%1.7	%1.4	%2.5	%6.2	%4.5

Kaynak: Clarkson Research Autumn 2016

(*): Coated ve Uncoated

2016 boyunca, tanker piyasa koşulları, çok olumlu seviyelerden yüksek filo arzının etkisi ile önemli ölçüde zayıflamış, Ocak 2016'daki 28.483 \$ / gün seviyesinden Ağustos ayında 9.922 \$ / gün seviyesine kadar kadar ortalama tanker getirisi % 68 oranında azalmıştır. Talep tarafında, deniz aşırı ham petrol ve ürün ticareti gelişimi 2016 yılında ılımlı bir azalışa sahne olmuş, ancak eski gelişimi göz önüne alındığında ulaşılan seviyenin sağlıklı olduğu değerlendirilmiş, bununla birlikte, Nijerya ham petrol üretimindeki aksamalar ve kesintilerin hampetrol taşımacılığına olumsuz etkileri sürmüştür, bu durum bir ölçüde gemi talebini de sınırlamıştır.

VLCC Piyasası

VLCC piyasası ortalama spot getirilerin Ocak ayında 100.000 \$ / günün üstünde iken Ağustos ayı sonunda 17.000 \$ / güne gerilemesi ile 2016 yılı sonunda oldukça yavaşlamış, buna paralel olarak VLCC teslimatlarının hız kazanması ve Nijerya'dan ham petrol ihracatının da azalması ile piyasa önemli ölçüde zayıflamıştır. Bununla birlikte, talep büyümesi, Çin, Hindistan ve ABD ham petrol ithalatının güçlü bir artışı ile desteklenerek devam etmiştir. Ocak-Ağustos aylarında VLCC teslimatı 8.2 milyon dwt, tonaj ile 2015 yılının tamamının% 31 üzerinde gerçekleşmiş, buna karşılık siparişler sınırlı sayıda kalmıştır.

Suezmax Piyasası

Suezmax piyasasında Ocak-Ağustos döneminde kazanç ortalama 27.668 \$ / gün olarak gerçekleşmiş, yıllık bazda % 40 oranında bir gerileme gözlenmiştir. Buna karşılık filo %2.4 oranında büyümüş, diğer taraftan tonaj talebi kısmen Nijerya'daki ham petrol ihracatının kesilmesi nedeniyle ılımlı kalmıştır.

Aframax Piyasası

2016 yılının ilk sekiz ayında, ham Aframax spot kazançları, yüksek orandaki arz artışının etkisini kısmen yansıtan, bir önceki yılın aynı dönemine göre% 39 düşüşle 23.756 \$ / gün değerinde gerçekleşmiştir. 3 yıllık üst üste düşüşten sonra, Aframax filo kapasitesi 2016 yılının ilk sekiz ayında% 2.0 artmış, teslimatlarda artış yaşanmış buna karşılık söküm çok sınırlı kalmıştır. Yine de, hampetrol taşıyıcı Aframax talebi artışı, Rusya'dan Çin'e yönelik taşımaların etkisiyle 2016 yılında güçlü bir düzeyde kalmıştır.

Petrol Ürünleri Piyasası

Filo arzı 2016 yılında özellikle LR2 ve MR sektörlerinde hızlı bir tempoda devam etmiş ve toplam kapasite 2016 yılı sonunda % 4 oranında artmıştır. Bu, sağlıklı gelişen petrol ürünleri taşımacılığına rağmen piyasalarda baskı oluşturmuştur. Ocak-Ağustos döneminde ortalama temiz MR spot kazancı, bir önceki yılın aynı dönemine göre % 40 düşüşle 13.701 \$ / gün değerinde gerçekleşmiş, bununla birlikte LR2 pazar koşulları da zayıflarken, Körfez-Japonya hattındaki ortalama spot kazanç % 42 düşüşle 19.765 \$ / gün değerine gerilemiştir.

Kaynaklar: IMF WEO UPDATE January 2017

Klarcsons Research Outumun 2016

ISL January/February 2017

Dökmeyük Piyasası Gelişmeleri



2017 yılı başlarında dökmeyük piyasaları **Dünya ticaret filosunun en büyük segmenti olma durumunu yüzde 43,5'lik bir payla korumaktadır.** Bu durum, 2010 ile 2013 yılları arasındaki yüksek oranda gerçekleşen teslimatının sonucudur. Gecikmeler veya iptaller sonucu 2016 yılında filoya sadece 47 milyon Dwt, teslimat yapılmış, planlanan tonajdan % 30 daha az tonaja ulaşılmıştır.

Buna karşılık, hurda hacmi, segmentteki kötü piyasa koşullarını yansıtan, 2015 yılında 30 milyon Dwt'nin ardından 2016 yılında en az 28 milyon Dwt tonaja ulaşmıştır. Söküm aktivitesi yaşı 2010 yılındaki 31,1 yaşından 2016 yılında 23,5 yaşına gerilemiştir. Kuru dökmeyük filosu, geçtiğimiz yıllara kıyasla en düşük oranda büyüme hızı ile 2016 yılında yalnızca yüzde 2.4 oranında artış kaydetmiş, 2017 yılı başında toplam toplu filo,771 milyon Dwt tonajında 11.139 gemiye ulaşmıştır. Kuru dökme sektöründeki yeni inşa faaliyetleri zayıf piyasa koşullarını yansıtmaktadır: 2016 yılında sipariş defteri hacmi, 2001 yılından bu yana en düşük seviye ulaşmış, % 44 oranında azalma ve 52 adet gemi ile sadece 13 milyon Dwt'e gerilemiştir. 2017 yılı başında dökme yük gemisi Sipariş defteri yüzde 10,9'luk yeni bir düşüşle, geçen yılın yüzde 16.4 oranındaki azalmadan daha düşük bir değere ulaşmıştır.

Kuru dökmeyük piyasasındaki zorlu koşulların devam etmesinin, tedarikçileri arz yönlü önlemleri almaya teşvik etmesi beklenmektedir. Bu nedenle, söküm aktivitelerinin güçlü olacağı ve yeni inşaat faizinin baskı altında olması, sonuç olarak, filo büyümesinin sırasıyla 2016 ve 2017 yıllarında % 2.0 ve% 0.8'e yavaşlaması öngörülmektedir.

Bununla birlikte, denizyolu kuru dökmeyük taşımalarınıjn 2017 yılında ılımlı olarak % 0,8 oranında bir gelişme sağlayacağı öngörülmektedir. İthal demir cevheri kaynaklı

Çin menşeli cevher üretimi, çelik üretiminin düşmesine rağmen bu yıl Çin menşeli cevher ithalatının büyümesini desteklemeye yardımcı olmuştur. Buna karşılık, taşkömürü taşımalarının ikinci yıl da düşmeye devam etmesi beklenmektedir.

Genel olarak, önümüzdeki yıllarda beklenen arzın sınırlı olması filo ve talep artışı arasında daha iyi bir denge sağlanmasında olumlu katkısı olacağı, bununla birlikte, talep büyümesinin yetersiz olan hızının devam etmesi mevcut arz fazlasının hızla ortadan kaldırılmasını zorlaştıracığı ve kısa ve orta vadede piyasa koşullarında gözlenen zorluğunun devam edeceği değerlendirilmektedir.

TABLO (8): Dünya Kuru Dökmeyük Filosu

Milyon Dwt	2012	2013	2014	2015	2016(f)	2017(f)
Capesize	279.9	293.8	308.1	309.3	313.0	310.8
Panamax	169.4	184.4	192.5	195.3	197.2	198.6
Handymax	147.6	158.5	166.8	179.5	188.5	195.2
Handysize	90.6	90.0	91.1	92.5	93.3	93.3
Toplam Filo	687.5	726.8	758.5	776.6	792.0	798.0
	10.6%	5.7%	4.4%	2.4%	2.0%	0.8%

Kaynak: Clarkson Research Autumn 2016

Capesize Piyasası

Capesize pazarı, 2017 yılı başında ve 2016 yılının önemli bir bölümünde, son yıllarda gerçekleşen arz fazlası ve demir cevheri taşımacılığında yaşanan göreceli yavaş bir artışın etkisini yansıtmış, sonuç olarak 2016 yılının ilk sekiz ayında, spot kazançlar bir önceki yıla göre % 35 düşüşle 5.454 \$ / güne gerilemiştir.

Genel olarak, Capesize filo büyümesi, güçlü güçlü söküm faaliyetinin bir sonucu olarak kayda değer ölçüde yavaşlamıştır. 2016 yılının tamamında Capesize filosu Dwt bazında sadece% 1.2 oranında artmıştır.

Bunun paralelinde bu segmentte kontratlar 2016 yılının başlarında uzun dönem charter seferleri için 30 Valemax ile sınırlandırılmıştır. Capesize siparişleri azalmış, Eylül ayı başında 2003 yılından sonra en düşük değerde olmak üzere 47.1milyon Dwt tonajında filo kapasitesinin% 15,1'ine eşdeğer198 adet olarak gerçekleşmiştir.



Panamax Piyasası

Panamax spot kazançları, bu yıl daha da düşerek, 2016 yılının ilk sekiz ayında, geçen seneye göre % 21 düşüşle sadece 5,833 \$ / güne gerilemiştir. Panamax filosundaki büyümenin yavaşlamasıyla birlikte mevcut arz fazlası piyasaları olumsuz etkilemeye devam etmiş, bunlara ek olarak, küresel kömür taşımacılığı Avrupa'ya yapılan ithalatın yanı sıra Çin dışındaki Asya ülkelerinde gözlenen düşüşe bağlı olarak azalma eğilimini sürdürerek piyasa koşullarını daha da etkilemiştir.

Handymax Piyasası

Handymax piyasasındaki koşullar da 2017 yılı başlarına kadar çok zorlu bir durumda olmuş, Dünya kömür taşımacılığı 2016 yılında daha da gerilemiş, kısa menzilli taşımalar Hint ithalatındaki düşüş nedeniyle özellikle baskı altına girmiştir. Geçen seneden süregelen küçük hacimli taşımalar filo arzının piyasaları baskı altında tutması sonucu sınırlı kalmıştır. Supramax navlunları geçen yıla kıyasla % 26 oranında düşerek Ocak-Ağustos 2016'da 5.096 Dolar / Gün'e kadar gerilemiştir.

Handysize Piyasası

Handysize segmentinde denizyolu taşımalarda gerilemenin yanısıra yüksek filo arzı piyasaları olumsuz yönde etkilemiş, 2016 yılının ilk sekiz ayında, ortalama Handysize navlunları bir öncekiyle göre % 18 oranında azalarak 4.548 dolar / Gün'e gerilemiştir.

Konteyner Piyasası Gelişmeleri



Dünya Konteyner Piyasası Görünümü

Konteyner taşımacılığı piyasası koşulları 2016 yılında charter kazançlarının döngü seviyelerinin altında seyretmesiyle çok zor bir dönemi geride bırakmış, 2,750 TEU'luk gemiler için bir yıllık charter oranı, 2015 yılı ortasında 13.500 \$ / gün seviyesindeyken Ağustos 2016 sonunda bu değer 5,500 \$ / gün seviyesine kadar gerilemiştir.

'Eski Panamax segmenti için charter oranları, Haziran 2016'da genişletilmiş Panama Kanalı'nın devreye girmesi ile 4.400 TEU'luk (narrow beam) geminin Ağustos 2016'ya kadar 4.700 \$ / güne düşen navlun fiyatları nedeni ile belirli strese maruz kalmış, Ağustos ayı sonuna kadar Konteyner taşımacılığı pazarlarına devam eden baskının ana nedenini söz konusu segmente olan talebin azalmasına bağlı olmuştur.

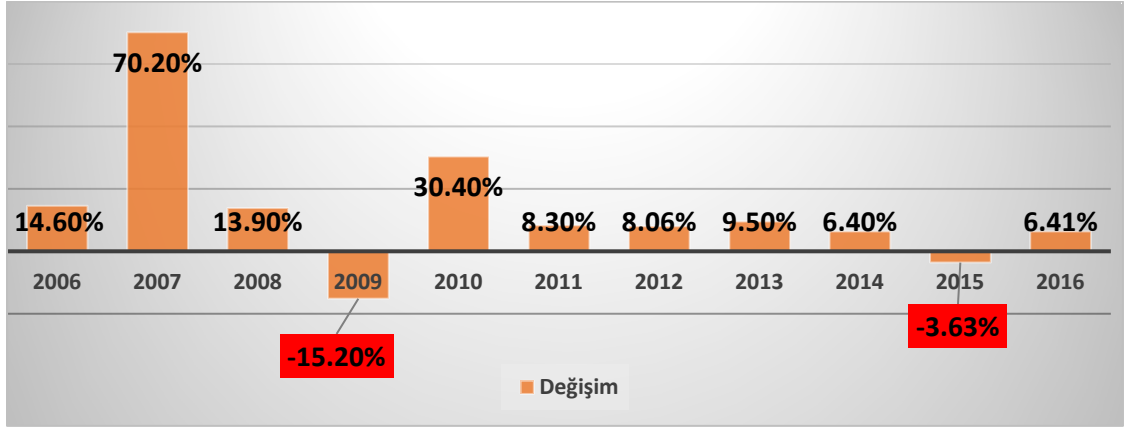
Devre dışı kapasite (idle) seviyesi 2016 yılının son çeyreğinde Mart ayı başındaki filonun % 8'i seviyesinden Eylül ayına kadar kadar yaklaşık % 5'e düşmesi de charter pazarındaki baskıyı azaltmak için yeterli olmamıştır. Bu arada, konteyner navlun piyasası önemli bir baskı altında kalmaya devam etmiş, gelişmelerin sağlandığı yerlerde de kazançlar genellikle sınırlı kalmıştır. Zayıf navlun fiyatları paralelinde, konteyner filo arzının 2016 yılında belirgin şekilde yavaşlaması, buna karşılık çok büyük tonajlı gemilerin tesliminin sürmesi, kapasite yönetimi ile ilgili olarak liner firmalarının performansını 2017 yılı başlarına kadar olumsuz yönde etkilemeye devam etmiştir.

Konteyner Taşımacılığında Öne Çıkan Hususlar

- ✚ Dünya Konteyner taşımacılığında charter kazançları 2016 yıllarında günümüze kadar devam eden ağır bir baskı altında kalmıştır.

- 2016 yılının ilk sekiz ayı içinde konteyner piyasası, kapasite arzının fazlalığı, ticaretin yavaşlaması ve hızlı filo büyümesinin kümülatif etkileri ile uzun vadeli tarihsel trendin ortalama % 53 oranında altında gerçekleşmiştir.
- 10 yıllık teçhizatsız (gearless) 2,750 TEU'luk konteyner gemisi fiyatı fiyatı Ağustos 2016'da 6.5 milyon dolara ulaşarak ve uzun vadeli ortalamanın % 71 altında gerçekleşmiştir.

GRAFİK (3): 2006-2016 Dış Ticaret Konteyner Değişimi (TEU)



Konteyner Talebi

Konteyner ticaretinin 2016 yılında gelişme sağlayacağı beklentisine rağmen konteyner ticaret hacmi bir önceki yıl gözlenen % 2.2 oranında artıştan sonra ortalama %3.8 oranında artmıştır. 2016 yılında Konteyner taşımacılığında gözlenen yetersiz gelişmenin 2017 yılında iyileşmesi öngörülmekte, ana rotalarda taşıma hacminde 2015 yılındaki gerilemeden sonra pik rota olan Asya-Avrupa rotasında ticaretin hızlanması beklenmektedir. 2016 yılında bölge içi ticarete de (intra regional) geçen yıl gözlenen % 3 oranında artıştan sonra belirgin bir iyileşme beklenmektedir. Bununla birlikte, konteyner taşımacılığında Kuzey-Güney yönlü ticaretin, gelişmekte olan ülkelerdeki zayıf büyüme nedeniyle hala zorlanarak Afrika ve Latin Amerika yönlü ithalatın çok sınırlı olacağı öngörülmektedir.

Konteyner Arzı

Son yıllarda gerçekleşen güçlü filo arzının ardından, konteyner filo kapasitesi, 2016 yılının ortalarında 20 milyon TEU birimini aşarak, toplam 5.227 gemiye ulaşmıştır. 2015'te filo kapasitesinde gözlenen % 8.1 oranındaki hızlı bir büyümenin ardından, teslimatlarda yaşanan azalmalar yanında önemli ölçüde sökümle birlikte filo arzı 2016 yılının ilk sekiz ayında sadece % 1.3 düzeyinde gerçekleşmiştir. Teslimatlar 2016 yılında 2015 yılında gerçekleşen 1.7 milyon TEU'dan sonra 1.0 milyon TEU biriminde gerçekleşmiş, buna karşılık sökümler önemli ölçüde artmıştır. 2015 yılındaki 0.20m TEU'luk sökümün ardından 2016 yılında söküm aktivitelerinin rekor seviyede 0.53m

TEU'ya ulaşması beklenmektedir. 2016 yılında sözleşmelerde belirgin bir azalma gözlenmiş, çoğunluğu 3.500 TEU ve daha az birimde olmak üzere sadece 0.17m TEU'luk 58 gemi sipariş edilmiştir. Eylül başında, konteyner gemisi sipariş defteri, filo kapasitesinin% 17'sine eşit 3.4milyon TEU biriminde 432 gemi ile tamamlanmıştır. Yavaş seyir (slow steaming) kapasiteyi absorbe etmeye devam etmekte bunker fiyatlarının düşük olmasına rağmen servis hızlarında belirgin bir artış olduğuna dair herhangi bir gelişme yaşanmamaktadır.

12.000 + TEU Piyasası

Navlun piyasası koşulları segmentin performansını etkileyen önemli bir baskı olmayı sürdürmektedir. Büyük tonajlı gemi inşaaı yatırımları, 2015 yılından sonra azalmıştır. Liner operatörleri arasındaki ittifak yapılarının yeniden düzenlenmesi ve konsolidasyon önemli bir tema olmaya devam etmektedir.

8-12,000 TEU Piyasası

Kapasite fazlasının charter pazarına olumsuz etkileri devam etmektedir. 9,000 TEU gemi için, yıllık charter oranı 2015 yılında 38,000 \$ / gün seviyesinden Ağustos 2016'nın sonunda, 25.000 \$ / gün seviyesine gerilemiş, olarak gerçekleşmiştir. Bu değer . Genişletilmiş Panama Kanalinin devreye girmesi bu segmente yeni fırsatlar yaratmıştır.

3-8,000 TEU Piyasası

Orta tonajlarda ' mid-size ' özellikle 'Old Panamax' segmenti için charter navlunlarını zayıflatan yönde bir baskı devam etmiş, . 2015 yılının ortasında 26.500 \$ / gün'den 2016 yılı Ağustos ayında 6,800 TEU'luk geminin 13,000 dolar / güne düşmüştür.

3.000 TEU Piyasası

Küçük konteyner gemileri için piyasa koşulları zayıf kalırken, charter oranları tarihsel olarak düşük seviyelerde bulunmaktadır. 2.750 TEU segmenti için bir yıllık oran 5.900 \$ / gün seviyesindedir.

Sonuç

Konteyner taşımacılığında gözlenen artış 2016 yılında filo arzının üzerinde gibi görünmesine rağmen Dünya konteyner piyasasında belirgin bir kapasite fazlası vardır. Arz yönlü temeller, yüksek orandaki söküm aktivitesi, küçük tonajlı gemiler için sınırlı bir sipariş defteri, ve aşırı kapasitenin azalmasına da bağlı olarak, 2017 yılı itibariyle charter piyasasının iyileşmeye yönelik bir trend içinde olacağı değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte, konteyner ticaretinin desteklenmesi için daha kalıcı ve belirgin gelişmeler iyileşen bir piyasa dengesini desteklemek için gerekli görülmektedir. Konteyner operatörleri arasındaki konsolidasyon ve işbirliği muhtemelen uzun vadede arz yönlü yönetimi üzerinde potansiyel bir etki yaratacak yönde eğilimler gösterebilecektir. Genel olarak, arz-talep dengesine ilişkin olumlu gelişmelerin hedeflenmesinin mevcut şartlarda piyasa koşullarının iyileştirilmesi yönündeki çabalardan daha gerekli olacağı değerlendirilmektedir.

Kaynak Clarkson Research Autumn 2016

Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda DWT olarak ilk üç sırada % 23,03 ile Almanya , % 10,15 ile Çin ve % 9,42 ile Yunanistan paylaşmakta olup, Türkiye % 1,16 oranı ile 18. Sıradadır.

TABLO (9): Dünya Ülkelerinin Kontrolündeki Konteyner Filosu (1000 Gt ve üzeri)						
Sıra (1000 TEU)	Dünya Sıralaması	ÜLKE	GEMİ SAYISI	1000 DWT	1000 TEU	DÜNYA TEU (%)
1	4	Almanya	1.351	58.635	5.140	23,03%
2	3	Çin	446	23.177	2.265	10,15%
3	1	Yunanistan	460	25.083	2.102	9,42%
4	12	Danimarka	272	20.836	1.726	7,73%
5	10	İtalya	204	15.232	1.328	5,95%
6	2	Japonya	258	14.169	1.303	5,84%
7	21	Fransa	141	12.234	1.032	4,62%
8	9	Tayvan	246	12.048	976	4,37%
9	13	Kanada	101	8.993	807	3,62%
10	5	Kore	211	8.361	692	3,10%
11	8	Singapur	213	7.757	642	2,88%
12	14	İngiltere	114	6.524	583	2,61%

13	11	Hong Kong	94	5.637	499	2,24%
14	26	Kuveyt	42	5.032	459	2,06%
15	6	Norveç	48	2.200	348	1,56%
16	7	Amerika	93	3.517	311	1,39%
17	25	Hollanda	91	1.189	288	1,29%
18	15	Türkiye	88	1.946	259	1,16%
19	20	Endonezya	195	2.139	197	0,88%
20	17	Rusya	24	316	120	0,54%
21	19	İran	28	1.210	112	0,50%
22	23	Birleşik Arap Emirlikleri	56	1.277	108	0,48%
23	18	Belçika	25	1.089	91	0,41%
24	30	Vietnam	41	412	39	0,17%
25	16	Hindistan	13	313	37	0,17%
26	24	Malezya	24	263	23	0,10%
27	28	İsviçre	5	69	20	0,09%
28	22	Suudi Arabistan	1	5	9	0,04%
29	27	Katar	6	68	7	0,03%
30	29	Bermuda	0	0	0	0,00%
Toplam			4.891	239.731	21.523	96,44%
Diğer Ülkeler			242	5.799	794	3,56%
Dünya Toplamı			5.133	245.530	22.317	100,00%

Kaynak : ISL Ocak 2017

LPG Piyasası Gelişmeleri

LPG taşıyıcı sektöründeki piyasa koşulları, 2015 yılındaki tarihi en yüksek seviyelerden itibaren, son aylarda, döngü seviyelerinin altına gerilemiştir. Bu gerileme, özellikle VLGC sektöründe yaşanan yeni inşa teslimlerinden kaynaklanmıştır. Karşılaştırmalı Körfez-Japonya rotasında, spot VLGC kazançları, Temmuz 2015'te 130.000 Dolar / gün değerinden Ağustos ayında ortalama 11.178 \$ / gün değerine gerilemiştir.

Denizyolu LPG ticareti gelişimi ABD ihracatındaki güçlü genişleme ve özellikle Çin ve Hindistan'da yükselen talebin etkisiyle çok sağlam bir görünüm kazanmış, bununla birlikte talep artışı bu yıl teslim edilen fazla kapasiteyi absorbe etmeye yeterli olmamıştır. Filo artışı, VLGC sektörüne kıyasla daha küçük segmentlerde daha az olmasına rağmen, bu gemilerin de piyasa koşulları belirgin bir şekilde zayıflamış olup, 20.500 cbm'lik yarı soğutmalı gemi için t/c oranları 2016 yılının ilk sekiz ayında, ortalama 25.405 \$ / gün değerinde gerçekleşmiş, 2015 yılının tamamına kıyasla % 20 oranında azalmıştır.

LNG Piyasası Gelişmeleri

LNG taşıyıcı sektöründeki koşullar 2016 yılı sonuna kadar zor şartlar altında kalmış, yüksek orandaki filo arzı karşısında, Asya ve Güney Amerika'daki önemli ithalatçı ülkelerde yaşanan talep yetersizliği piyasa koşullarını baskı altına tutmuş, neticede LNG fiyatlarının tarihsel olarak zayıf bir durumda kalması bazı proje gelişmelerini de olumsuz yönde etkilemiştir.

Kısa vadeli LNG taşımacılık pazarı, Yemen ve Angola'da dahil olmak üzere, bir dizi sıvılaştırma terminalinde plan dışı ortaya çıkan kesintiler sonucu spot kargo gemileri arasındaki rekabetin artmasıyla, önemli stres altında olmuş, 160.000 cbm'lik (TFDE) gemi spot fiyatı, 2016'nın ilk sekiz ayında 30.857 \$ / gün seviyesinde 2015 yılı ortalamasından ve tarihsel olarak düşük seviyelerde seyretmiş, Ağustos ayında marjinal olarak 40.000 \$ / güne kadar artmıştır. LNG ticaretinin 2017 yılında marjinal olarak hızlanması ve Avustralya ve ABD'deki son ihracat terminallerinin devreye girmesi ile desteklenmesi beklenmekle beraber filo arzının da hızlı bir şekilde süreceği öngörülmektedir.

Offshore Sektörü



Offshore sektörü, 2014 yılının sonundaki zorlu piyasa koşullarından sonra 2015 yılı boyunca da devam ederek 2016 yılına kadar süren, 1980'lerden bu yana yaşanan en zorlu dönem olarak ifade edilebilecek **önemli bir baskı altında kalmıştır**.

Offshore sektöründeki birçok yatırımcı için pazar ortamı 2016 yılında daha da zayıflamış ve bir çok petrol şirketleri enerji fiyatlarının zayıf kalması sonucu keşif ve üretim bütçelerini daha da düşürürken bir takım projelerin kapsamını da azaltması ile borçların yeniden yapılandırılması konusunda zor durumda kalmış, iflaslar gerçekleşmiş, maliyet yönetimine ve düşük maliyetlere odaklanmanın bir sonucu olarak, çok platform geniş çaplı talep baskısı altında kalmış, teçhizat ve destek gemileri piyasalarında da önemli miktarda arz fazlası oluşmuştur.

Açık deniz sondaj kulesi sektöründe, sondaj aktiviteleri 2014 yılında yaklaşık % 90 kapasiteden Ağustos 2016'da yaklaşık % 70 kapasite oranına gerilemiştir. Sonuç olarak, derin su sondaj kulesi kiralari 2015 tüm yıl ortalamasının %14 oranında altında ortalama olarak yılın ilk sekiz ayında OPEX seviyelerine yakın 227.857 \$ / gün seviyesinde olmuştur. Açık deniz destek gemisi sektörü de aktivitelerin azalması nedeniyle önemli derecede zorlanmaktadır. Bu durum OSV'lerin (Off Shore Vessel) lay up olmasına yol açmış, Eylül ayının başında küresel filonun yaklaşık % 20'si lay up pozisyonunda olmuştur. Sonuç olarak, 240 ton BP AHTS (Anchor Handling Tug Supply) segmenti için yıllık T/C oranı, 2015 yılı ortalamasından % 30 daha düşük olmak üzere 2016 yılında 24,719 \$ / gün olarak gerçekleşmiştir. Benzer şekilde, bir yıllık T/C oranı 4000 Dwt PSV segmenti için 2015 yılına kıyasla % 30 daha düşük bir seviyede, 14.069 \$ / gün olarak gerçekleşmiştir. Genel olarak, petrol fiyatları baskı altında olması nedeniyle **2017 yılında Off Shore E & P (Exploration & Pruduction) harcamalarının daha da düşmesi sonucu piyasa görünümünün önemli ölçüde baskı altında olacağı öngörülmektedir**.

Gemi İnşa Sektörü



Sipariş Trendi

2016'nın ilk sekiz ayında sipariş faaliyetleri 30 yılın en düşük seviyesine düşmüş ve Dünya genelinde 300'den az sözleşme yapılmıştır. 2015 yılında NOx III. Düzenlemeleri ve tanker ve konteyner gemisi segmentlerinde sıkı faiz oranları kuru yük ve off shore siparişindeki düşüşü dengelemeye yardımcı olmuş, 2016 yılında sözleşmeler uzmanlaşmış 'niche' gemi tiplerine odaklanmıştır. Son derece zayıf sipariş ve sıkı teslimatlar, küresel sipariş defterini Eylül başında 4.155 gemiye, sayısal olarak 2004'ten bu yana en düşük seviyesine geriletmiştir.

Gemi inşa sanayicileri için için çok zorlu şartlar altında mevcut aktif tersane sayısı 2009 yılından sonra yarı yarıya olmak üzere 402 adete gerilemiş, (1000+GT en az bir gemi sipariş alan tersaneler) yeni inşaa fiyatları düşmeye devam etmiş, Clarksons Newbuild Price Index, Ağustos ayı sonunda 125 puana kadar gerileyerek 2016 yılı başından sonra % 4 oranında gerilemiş, bunun paralelinde ikinci el değerlerdeki daha büyük düşüşler, yeni siparişlerin daha sınırlı olmasına ve satış faaliyetinin artmasına neden olmuştur.

Ana kargo sektörlerinde yeni inşaat 2016 yılında çok zayıf olmuş, yalnızca 35 dökmeyük kontratı gerçekleşmiş, sözleşme bildirildi ve tanker siparişleri kimyasal ve ürün tankeri segmentinde yoğunlaşırken, konteyner siparişlerinin çoğunluğunu feeder segmenti oluşturmuştur. Buna karşılık kruvaziyer ve yolcu ferisi sezonu olumlu bir trend içinde olmuş, toplam tahmini sözleşmelerin yarısı değerinde 23.3 milyar dolarlık 23 kruvaziyer sözleşmesi kaydedilmiştir.

Gemi İnşa Faaliyetleri

Global Tersane yeni inşa teslimleri 2016 yılının ilk sekiz ayında istikrarlı bir seyir izlemiş, 67.6 milyon Dwt tonaj teslim edilmiştir. Kore tersaneleri 2009 yılından sonra ilk defa Çin tersanelerinden daha yüksek oranda yoğun tanker teslimleri gerçekleştirmiş, Dwt bazında % 37 fazla paya sahip olduğu gözlenmiştir. Bunun yanında Japon tersaneleri toplam üretimin % 23'ü oranında paya sahip olmuştur. Sipariş defterinde piyasa riski nedeniyle geç teslimler 2015 yılında % 34 oranından Dwt bazında 2016 yılında % 44 oranına yükselmiştir. Çin ve Japonya'da 2016 yılında verilen sipariş sayısının yarısından fazlasını yerli siparişler oluşturmuş, Çin menşeli sözleşmelerin payı % 44 oranına ulaşmıştır. Japonya'da bu oran % 13, Kore'de sayısal olarak % 13 oranında bir sipariş defteri gerçekleşmiştir. . Avrupa'da, kruvaziyer siparişi % 21'lik pay ile rekor seviyede olmuş, Asya tersaneleri yolcu feribotu ve Ro-Ro segmentinde önemli ölçüde pazar payına sahip olmuşlardır.

Küresel Tersanesi Kapasitesi

Küresel gemi inşa kapasitesi, 2010 yılında gözlenen 63.7m CGT tonajında en yüksek seviyesinden, 2015 yılı sonunda 49.9m CGT tonaja gerileyerek %22 oranında düşmüş, 402 aktif tersanenin yaklaşık% 60'ı, sipariş defterlerindeki teslimatları 2017 yılı sonuna kadar tamamlamak üzere planlamıştır. Sonrasında tersane kapasitelerinin rekor zayıf talepler karşısında daha da düşmesi beklenmektedir. Çin'de kapasitenin en önemli ölçüde azalması öngörülmektedir. Birçok Kore tersanesi, mali zorluklar içermekte mevcut tesislerin ve işgücünün karşısında taleplerin yetersizliği nedeniyle kapasite kayıpları beklenmektedir. Buna karşılık Japonya'daki kapasite, kısmen güçlü bir iç talebe bağlı olarak istikrarlı bir şekilde artmaktadır. Üretimin akıcı hale getirilmesi için büyük çaptaki tersanelerin işbirliği yapmaları konusunda baskılar gözlenmektedir.

Geleceğe Bakış

Cari yeni gemi inşa piyasası son derece zor bir dönemden geçmektedir. Yeni inşaların üzerindeki fiyat baskısının devam edeceği ve global gemi inşa sektöründe 2017 yılında sipariş birikiminin azalarak teslimlerin uzamasının beklendiği öngörülmekte, **kısa vadede zayıf sipariş ve daha düşük teslimat seviyeleri, mevcut artıları yeniden oluşturmak için tersanede kapasitenin daha da azaltılması gerektiğini** önerilmektedir. **Uzun vadede, deniz ticaretinin devam eden genişlemesi ve daha yaşlı, daha verimsiz ve kirliliğe neden olan gemilerin değiştirilmesi nedeniyle yeni taleplerin artması** yönündedir. Sonuçta, gemi inşa sektörününün kısa vadede önemli ölçüde zor bir periyottan geçeceği öngörülmektedir.

Söküm Piyasaları



Gemi geri dönüşüm aktiviteleri, 2016 yılında önemli ölçüde yüksek bir hacme ulaşmış, 32.8 milyon Dwt tonajında 644 geminin geri dönüşüm için satıldığı rapor edilmiştir. Bu rakam, 2005 ve 2015 yılları arasında yıllık bazda geri dönüşüm için satılan 28,6m Dwt'lik bir ortalama ile karşılaştırıldığında 4.2 milyon Dwt yüksek olduğu görülmektedir. Bu tonaj 2016 yılı başlangıcında mevcut filonun % 1,8'ine eşdeğerdir.

Kuru dökme segmentleri, Capesize segmenti dökme geri dönüşümünün yarısına karşılık gelecek şekilde, 2016 yılında gerçekleştirilen yıllık geri dönüşüm hacimlerinin % 73'ünü oluşturmaktadır. Buna karşılık, 2016 yılının ilk sekiz ayında tanker geri dönüşümü çok sınırlı olmuş, konteyner segmenti geri dönüşümü ise yıllık bazda yaklaşık dört kat artmıştır.

Hurda fiyatları tarihsel olarak düşük seviyelerde seyretmiş, Handymax segmenti hurda fiyatı, Ağustos 2016 sonunda, Eylül 2014'teki 490 \$ / ldt'lik seviyeye kıyasla yaklaşık yarı fiyatına 260 \$ / ldt seviyesinde kalmıştır. Bunun nedeni büyük ölçüde geri dönüşümlü çelik karşısındaki Çin'in ucuz çelik kütük ihracatından kaynaklanmaktadır. Zorlu piyasa koşulları, geri dönüşüme giren gemilerin ortalama yaşında 2015 yılındaki 27.0 seviyesinden 2016 yılında 25.3 yıla kadar bir düşüşe neden olmuştur.

Yıl içinde söküm aktiviteleri kuru dökme segmentine odaklanmış ve 24.0m Dwt'lik dökme tonajın hurdaya çıkarıldığı rapor edilmiş, yıl başındaki filonun % 3.8'i oranında 69 Capesize segmenti 2016 yılı Ocak ve Ağustos arasında geri dönüşüm için satılmıştır. Petrol tankerleri segmentinde daha olumlu piyasa koşulları hakim olmuş, aktiviteler 2016 yılı sonuna kadar 1.4 milyon Dwt tonajında sadece 30 tankerle sınırlı olmuştur. Bu değer yaklaşık 30 yıl içindeki en düşük söküm aktivitesidir. Buna paralel olarak 2016 yılı sonuna kadar geri dönüşüm için satılan konteyner segmenti

tonajı 2015 yılı toplamından fazla olarak 4.7milyon Dwt 106 gemi söküm için satılmıştır. Panama Kanalı'nın genişletilmesi, 'eski Panamax' segmentinde söküm aktivitelerini artırmıştır.

Bangladeş, 2016 yılında global sökümlerin % 32'sini kapsayan aktivitesi ile Hindistan'ı geride bırakarak tonaj bazında en büyük gemi geri dönüşümü gerçekleştiren ülke konumuna gelmiştir. Hintli sökümcüler 2016 yılının ilk sekiz ayında, toplam tonajın % 26'sını gerçekleştirmişlerdir.

Hindistan yarımadası ve Uzak Doğu arasındaki gemi söküm fiyatlarında mevcut büyük fark Çinli geri dönüşümcülerin gemiler için yerli armatörlere bağımlı olmaya devam edecekleri anlamına gelmiştir. Devlet Gemi söküm sübvansiyonunun 2017 yılı sonuna kadar uzatılmasına rağmen Çin gemi söküm tersanelerindeki gemi söküm hacmi yıldan yıla %43 düşüş göstermiş ve 2016'da şimdiye kadar 3.4 milyon Dwt olmuştur.

AB'nin Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği yakın tarihte yürürlüğe girecek olup, AB limanlarında tüm gemilere tehlikeli madde envanteri çıkartılması, ve AB bayraklı gemilerin onaylanmış söküm tersanelerinde geri dönüştürülmesi gerekecektir. Panama, 2016 Eylül ayında güvenli ve çevre dostu gemi geri dönüşümü (HKC) için Hong Kong Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Yaklaşık 20 geri dönüşüm tersanesi HKC ile Uyumluluk Bildirileri yayımlamış bir kısım tersaneler AB onayını beklemektedir.

söküm aktivitelerinin kısa vadede güçlü kalacağı öngörülmekte ve bir kısım gemi segmenti fazla kapasite ile mücadele etmektedir. Dökme yük gemisi segmentinde yoğun aktivite öngörülmekte ve eski Panamax konteyner segmentinde de geri dönüşüm hacimlerini artırması öngörülmektedir. Uzun vadedeki görünüm, Dünya filosunun yaş profili ve artan çevresel düzenlemelerle desteklenen yüksek oranda söküm aktivitelerine işaret etmektedir. 2016 yılında onaylanan Balast Suyu Sözleşmesi ile teknolojik yenilenmenin artan maliyetleri sonucunda da yaşlı segmentlerde söküm aktivitelerinin artmasını hızlandıracağı beklenmektedir.

RO_RO / Yolcu Piyasaları



Ro-Ro pazar koşulları 2015'te ve 2016'nın başlarında önemli ölçüde iyileşmiş, 2016 Ocak-Ağustos döneminde 3,500-4,000 l/m Ro-Ro için t/c oranları yıl bazında % 30 oranında artarak ortalama 19,406 €/gün seviyesine ulaşmıştır. Piyasa koşullarındaki bu iyileşme, kademeli olarak talep artışı ile birlikte, yıllar içinde filo arzında yaşanan bir daralmadan kaynaklanmaktadır.

İkinci el Ro-Ro fiyatları da artmış, bunun paralelinde yolcu / feribot piyasası da son yıllarda kaydedilen kademeli talep gelişimi ve yeni inşaatların sınırlı olması nedeniyle tatminkar bir seviyeye ulaşmıştır. Ro-Pax gemileri için de charter oranları 2015 yılının başından günümüze kadar önemli ölçüde artmış, gerek Ro-Ro gerekse de feribot segmentlerinde büyük operatörlerin çevre ve gittikçe artan düzenleyici gereklilikler. Yanısıra yeni inşa fiyatlarındaki düşüşün de desteklediği filo yenileme programlarını gerçekleştirmeleri beklenmektedir.

Kruvaziyer Piyasaları



Kruvaziyer sektörü, güçlü genişleme ve rekor düzeydeki yatırımların devam etmesi ile 2016 yılında denizcilik sektörünün parlak segmentlerinden biri olmayı sürdürmüştür, yolu talep artışı da son yıllarda sağlıklı seyretmiştir. Özellikle Çin'de olmak üzere Asya'da yaşanan kruvaziyer talebindeki hızlı artış ile yolcu talebinin artarak süreceği değerlendirilmektedir.

2016 yılı sonuna kadar rekor seviyede yıl içinde gerçekleştirilen yeni inşa yatırımlarının küresel değerinin yaklaşık yarısını oluşturan 23 yolcu gemisi sipariş edilmiştir. Eylül ayı başlangıcında siparişler 60 adede ulaşmış, çok sayıda ilave siparişler devam etmektedir. Kısa mesafeler için küçük gemilere olan ilgi de artarken, büyük mega gemiler siparişlerin çoğunluğunu oluşturmaktadır Genel olarak, kruvaziyer sektöründeki gelişmeler, Asya'daki taleplerin artmaya devam etmesi ile çok olumlu bir durumdadır.

Araba Taşıyıcı Piyasaları



Otomobil taşıyıcı sektöründeki pazar koşulları, 2014 yılı başından beri olumsuz bir durumda olmuş, 2016 yılı sonuna kadar aşağı doğru baskı sürmüştür. Başta piyasaların az miktarda düzelmesi sonucu artan fiyatlar fazla kapasite oluşmasına neden olmuş, Ocak 2015'te günde 22.500 \$ seviyesine ulaşan 6,500 CEU gemi için bir yıllık t/c oranı, 2016 Ağustos ayında 19.500 \$' a kademeli olarak düşüş göstermiştir. Aynı dönemde, ikinci el fiyatları da gerilemiş, filo büyümesi önemli ölçüde yavaşlarken söküm aktiviteleri de kısmen artış göstermiştir. 2017 yılında piyasalarda önemli bir gelişme yaşanmayacağı öngörülmektedir.

Bayrak Devletleri

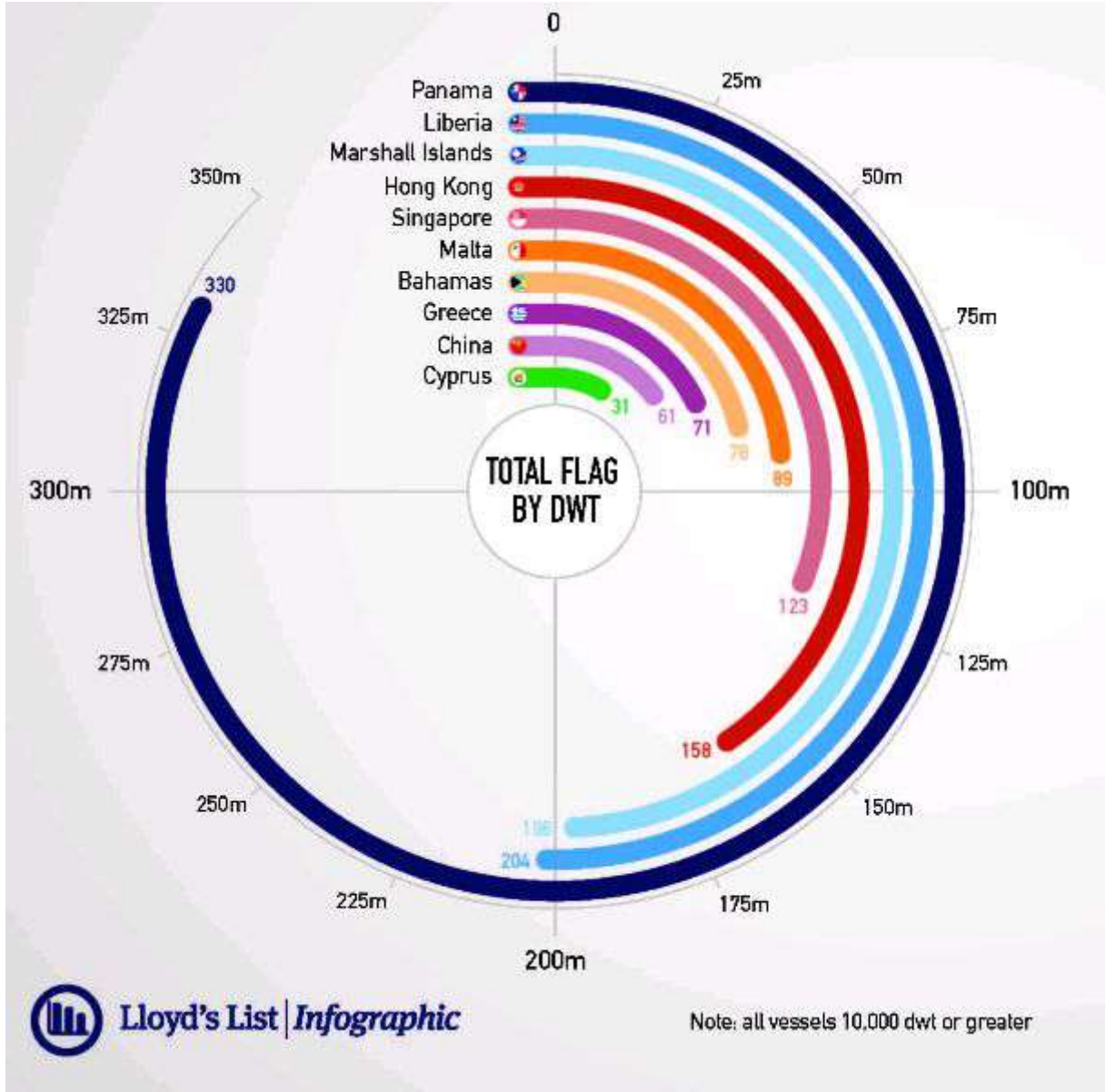


MARSHALL ISLANDS



2016 yılı Eylül itibariyle Küresel filonun % 74'ü ilk on bayrak devleti (Flag States) siciline kayıtlıdır. Panama siciline kayıtlı filo 228 milyon GT tonaj ile (330 milyon Dwt) ilk on sicilin sahip olduğu filonun % 18'ini kapsamaktadır. Liberya siciline kayıtlı filo 137m GT tonaj ile (204 milyon Dwt) ikinci sırada, Hızla büyüyen Marshall Adaları siciline kayıtlı filo, 132m GT (196 milyon Dwt) ile üçüncü sıradadır.

En Büyük on gemi sicili



Klas Kuruluşları

2016 yılı Eylül ayı itibariyle Uluslararası Klas kuruluşları Birliği (IACS) üyeleri tarafından klaslanan filo, 517.504 adet ve 1.17 milyar GT tonajında olmak üzere küresel filonun % 94'ünü oluşturmaktadır. DNV GL, gerek gemi adedi gerekse tonaj bakımından en büyük klas kuruluşu olup, 264.7milyon GT tonajında 9.355 adet gemiyi kapsamaktadır. Tonaja göre en büyük ikinci 243 milyon GT tonajla Nippon Kaiji Kyokai, en büyük üçüncü ise 211 milyon GT tonajla American Bureau of Shipping'dir.

FINANSAL PİYASALAR

Gemi finans çevreleri 2008 yılından sonra önemli ölçüde değişmiştir. Avrupa bankaları, ve ikili veya sendikasyona dayalı borç temelli finansman hala gemi finans sektörünün temel bileşeni olmaya devam etmekle birlikte, piyasalar son yıllarda büyük ölçüde finansal ortamdan kaynaklanan bir takım dış baskılarla karşı karşıya kalmış, artan düzenleyici gereklilikler ve zayıf denizcilik piyasaları kredi verme yaklaşımlarını ılımlı bir ortama çekmiştir. Buna paralel olarak alternatif finans kaynakları daha belirgin olarak ön plana çıkmış, Asya bankaları, ihracat kredi kuruluşları ve leasing şirketleri de dahil olmak üzere alternatif finansörlerin önemi daha da artmıştır.

Bankacılık finans sektöründe, bazı bankalar 2016 yılının sonuna kadar deniz sektörüne yönelik portföylerini azaltmaya devam etmişler, buna paralel olarak yakın tarihteki kredilerin ve finansal krizden önce gerçekleştirilen kredilerin yeniden yapılandırılmasına odaklanılmıştır. 2016 yılının ilk yarısında, 2015 yılının tümünde verilmiş olan 107 milyar Dolar finansmana kıyasla, toplam sendikasyona dayalı deniz finansmanı kredilerinde yaklaşık 25 milyar Dolar önemli ölçüde bir düşüş gerçekleşmiştir. 2016 yılının çok sınırlı kredi hacmi, Yeni inşaa faizlerinin düşmesi paralelinde birçok sektör ve borçlu için daha zorlu bir görünümü yansıtmaktadır ,

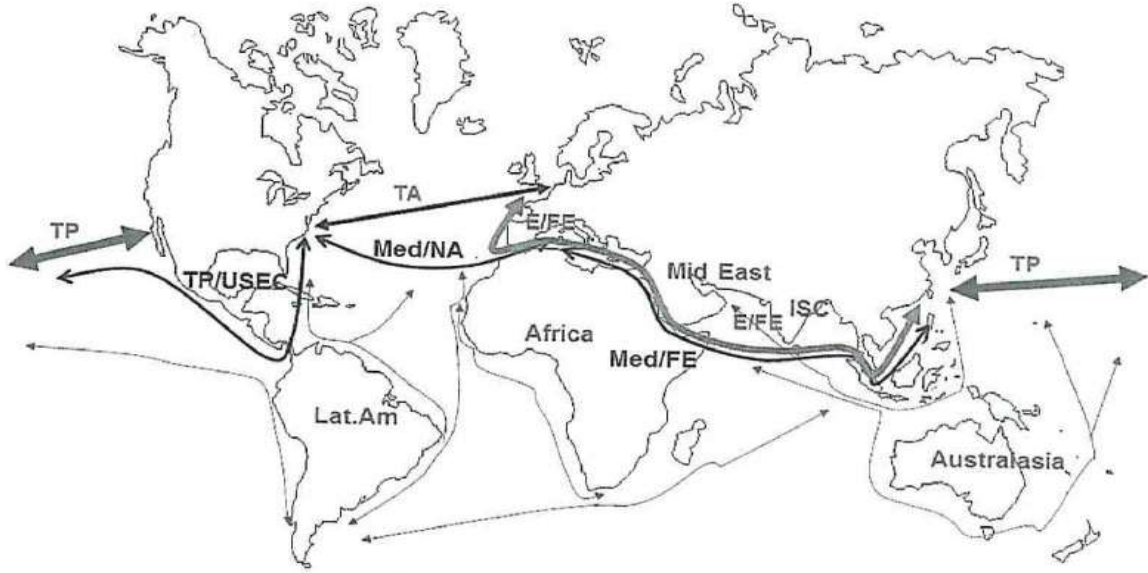
Çoğu geleneksel banka, "üst düzey" şirketlere borç vermeye odaklanmış durumdadır. Bu grup dışındaki yatırımcılar için krediye erişmek gittikçe zorlaşmaktadır. IPO 'Windows 2015 yılının ortalarından sonra gayri faal olması ile sermaye piyasası faaliyetleri 2016 yılı sonlarında güçlü bir şekilde bastırılmış durumdadır. Bazı firmalar planları ertelemiş veya iptal etme durumunda kalmışlardır.

Buna karşılık, Çin bankaları ve bankaların leasing departmanları "üst düzey" global müşterilerle anlaşma sağlama ve bazı Avrupa kredi verenlerin piyasadan geri çekilmesiyle boşalan alana adım atarak fon sağlama yönünde önemli bir rol oynamaktadır.

Daha geniş bir seviyeden bakıldığında, sektörel acıdan karşılaşılan zorluklar karşısında, makroekonomik gelişmelere bağlı olarak yeniden yapılandırma faaliyetlerine odaklanma olasılığı devam etmektedir.



ANA DENİZ TİCARET ROTALARI



- 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)



DÜNYA DENİZ TİCARETİ

2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

2.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları

🚩 Bayrak Devleti Performans Tablosu

ICS tarafından yıllık olarak hazırlanan Bayrak Devletleri Performans Tablosu' nun amaçları içerisinde, gemi sahibi ve işleticisi firmaların gemilerinde kayıtlı olacakları bayrak ile ilgili olarak, bayrak devleti hakkında yeterli fikre sahip olmaları konusunda yardımcı olmak ve kayıtlı oldukları bayrak devletine denizde can güvenliği, deniz çevresinin korunması, gemi adamlarının adil çalışma saatleri ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi gibi konularda gerekli baskıyı yapması hususunda cesaretlendirmektir.

Bu bahisle düzenlenen tabloda; bayrak devletinin o yıl için pozitif ya da negatif bir performans göstergesi izlediği bilgileri görülebilmektedir. Bayrak Devleti Performansı Tablosu' nda 6 ana konu altında toplam 18 kolonda değerlendirme yapılmış olup, Türkiye için aşağıda belirtilen göstergeler sunulmuştur.

Limani Devleti Kontrolleri kapsamında

Bayrak Devletlerinin tabloda değerlendirmeye alınması için Paris Memorandumu (MoU) ve Tokyo Memorandumu (MoU) içeriğindeki ülkelerde son 3 yıl içerisinde her yıl için en az 10 kez, böylelikle son üç yıl içerisinde en az 30 denetlemeye tabii tutulması kriteri getirilmiştir.

- Paris Memorandumu Beyaz Listesinde pozitif,
- Paris Memorandumu Kara Listesinde yer almama adına pozitif,
- Tokyo Memorandumu Beyaz Listesinde negatif,
- Tokyo Memorandumu Kara Listesinde yer almama adına pozitif gösterilmiştir.
- Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG) derecelendirmesinde geçen 3 yıl içerisinde Paris MoU ve Tokyo MoU denetleme sayısı yerine ABD'ye varış yapan gemilerin sayısı dikkate alınmaktadır.
- ABD'ye giden Türk Bayraklı Gemi sayısı her yıl için 10, ve geçen 3 yıl içerisinde toplam 30 sayısına ulaşmadığı ve böylelikle minimum değerlendirme koşullarını sağlamadığı cihetiyle değerlendirmeye alınmamış,
- USCG'ın Hedef Listesinde negatif ile gösterilmiştir.

Sözleşmelerin Onaylanması

Ülkelerin tabloda adı geçen sözleşmelere taraf olmamak için kendi makul sebepleri olabileceğine vurgu yapılarak;

Marpol I,II,III ve IV'ü içeren sözleşmeler ile, LL66, STCW 78 ve CLC/FUND 92 Sözleşmelerine taraf olunduğunu, SOLAS 74 (ve 88 Protokolü) ve ILO MLC Sözleşmelerin tamamının Türkiye tarafından onaylanmadığı için kırmızı ile gösterilmiştir.

Tanınmış Organizasyonlar

IMO'nun A.739 Kararı uyarınca; Bayrak Devletleri'nin kendileri adına Onaylı Organizasyonlar atayarak bunlar üzerinden kontrollerin sağlanabilmesine olanak tanımıştır. Bayrak Devleti Performansları Rejiminin uygulanmasında kontroller gerçekleştiren Onaylı Organizasyonlar, ilgili Bayrak Devleti adına Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'ne bilgi sağlamaktadır. Atandıkları söz konusu görevleri gerektiği şekliyle yerine getirmeleri konusunda değerlendirmeye tabi tutularak "Bayrak Devleti Performans Tablosunda yer almaktadırlar. Tablo' da Türkiye'nin bu kapsamda pozitif gelişme gösterdiği görülmektedir.

Filo Yaşı

Bayrak Devletleri gemilerinin yaşları tam olarak geminin performansına etki etmediği, düzenli bir şekilde bakım ve tutuma haiz gemilerin de başarılı bir performans gösterebilecekleri değerlendirilmesinin yanı sıra olumlu yönde gösterilmiştir. Bayrak Devletlerinin % 90'ının en genç gemi filosuna sahip olan devletler olduğu görülmektedir. Tabloda değerlendirmeye alınan gemiler 100 GRT üzeri ticari gemilerdir. Açık sicile kayıtlı gemilerde ana devlet bayrağına eklenerek hesaba katılmıştır.

Raporlar

IMO ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından istenen çeşitli raporların Bayrak Devletleri tarafından uygun bir şekilde karşılanmasının değerlendirilmesi sonuçlarını göstermektedir. Türkiye pozitif gelişme ile gösterilmiştir.

IMO

Bayrak Devletinin, Uluslararası Denizcilik Örgütünün düzenlediği toplantılarda katılım sağlaması ve aktif olarak rol almasının değerlendirildiği kolonda Türkiye pozitif gelişme ile gösterilmiştir.

✚ Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

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.

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

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

2.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO - International Maritime Organisation)

Birleşmiş Milletler Teşkilatı’nın ihtisas organlarından olan IMO, Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı (IMCO - Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) adı ile 1948 yılında kurulmuştur. Kuruluş Sözleşmesi’nde 1975 yılında yapılan bir değişikliğin yürürlüğe girmesiyle Teşkilatın adı 22 Mayıs 1982 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir; merkezi Londra, İngiltere’dedir. Birleşmiş Milletler Teşkilatı’na Üye olan Türkiye , IMO’ ya üyedir.

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

IMO’ nun temel felsefesi “Daha Emniyetli Seyir ve Daha Temiz Denizler” olup başlıca faaliyet alanları aşağıdaki gibidir:

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

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. İki yılda bir düzenli oturumlarla toplanır, ancak gerekirse olağanüstü oturum da yapabilir. Meclis, çalışma programı ile bütçeyi oylamak ve Örgüt’ün mali düzenlemelerini saptamakla yükümlüdür. Meclis aynı zamanda Konseyi de seçer.

Konsey, Meclisin her olağan oturumundan sonra başlayan iki yıllık süreler için seçilir. Konsey, IMO’ nun Yürütme Organıdır ve Meclisin altında, Örgüt’ ün çalışmasını denetlemekle yükümlüdür. Meclis oturumları arasındaki sürede

Konsey Meclisin tüm fonksiyonlarını yerine getirir fakat deniz emniyeti ve deniz kirlenmesinin önlenmesi hususlarında Hükümetlere tavsiyelerde bulunulması fonksiyonu hariçtir ve bu fonksiyon, IMO Konvansiyonu'nun 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 'ye devretmiş bulunmaktadır. 29. Dönem IMO Genel Kurul Başkanlığı görevini, yeni başkanın seçileceği Kasım-2017 tarihine kadar yürütmesi beklenmektedir.

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 yükümlüklerinin devamlı surette gözden geçirilerek bu yükümlülüklerin yerine getirilmesi,
- İdari performans ve uygulama kapasitesinin artırılması, ilgili kurumlar arasında etkin bir işbirliği ve koordinasyonun sağlanması esas alınmaktadır.

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

UDHB internet sitesi:

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

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

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labor Convention –MLC)

MLC 2006 Sözleşmesine Ülkemizin 26 Mart 2017 tarihinde taraf olmuş ve bu kapsamdaki Mevzuat uyumlaştırma çalışmalarının sürdürülmektedir. Konvansiyon toplam gemi tonajının %33'üne sahip 30 ülkenin onayından 12 ay sonra bu şartı sağlayan Üye Devletler için yürürlüğe girmiştir. (Article VIII, 3) Gemi adamlarına yönelik kapsamlı ilke ve haklar içeren Sözleşme, üç ayrı fakat birbiri ile ilgili bölümlerden oluşmaktadır. 16 madde ile Kurallar ve Kod bölümlerini içeren Sözleşme; gemi adamlarının gemideki yaşam koşullarını ve yaşam mahallerine ilişkin hükümlerin yanında gemi adamlarının kişisel haklar ve yasal çözüm yolları hususunda daha iyi bilgilendirilmeleri ve her düzeyde gelişmiş bir sosyal diyalog tesis edilmesini sağlamaktadır.

Sözleşme, üye ülke hükümetleri bakımından, 500 GT üzerindeki gemilere belgelendirme sistemini zorunlu hale getirmekte ve sözleşmeyi onaylamayan ülke bayraklı gemilerin lehine olabilecek haksız rekabeti engellemektedir.

🚢 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 Ülkemizin katılımı 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.

➤ 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 emniyetli seyir tartışmasız 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, güvenilirmez, 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 iletmiş olup, buna göre, daha önce **Aralık 2014’de sona ermesi planlanan INMARSAT – B hizmetinin şimdiki halde Aralık 2016’ya kadar sunulmasına devam edilecektir.**

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

Deniz ve Çevresinin 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.

IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi’nin 18-22 Nisan 2016 tarihlerinde gerçekleştirilen (Marine Environment Protection Committee – MEPC) 69. Oturumunda, 5000 GT üzerindeki gemilerin karbondioksit (CO2) emisyonlarını bayrak devletlerine raporlaması hakkında karar verilmiştir. Uluslararası geçerliliği olacak bu sistemde gemi isimleri kamuoyuna açıklanmayacak ve gemi sahipleri de taşınan yük ile ilgili bilgileri açıklamak zorunda bırakılmayacaktır. Bu kapsamda, İzleme, Raporlama ve Doğrulama (Monitoring, Reporting and Verification-MRV) üzerinde yapılan çalışmalar izlenmektedir.

EU MRV (EU MRV, AB'nin genel anlamda sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisinin bir parçasıdır)

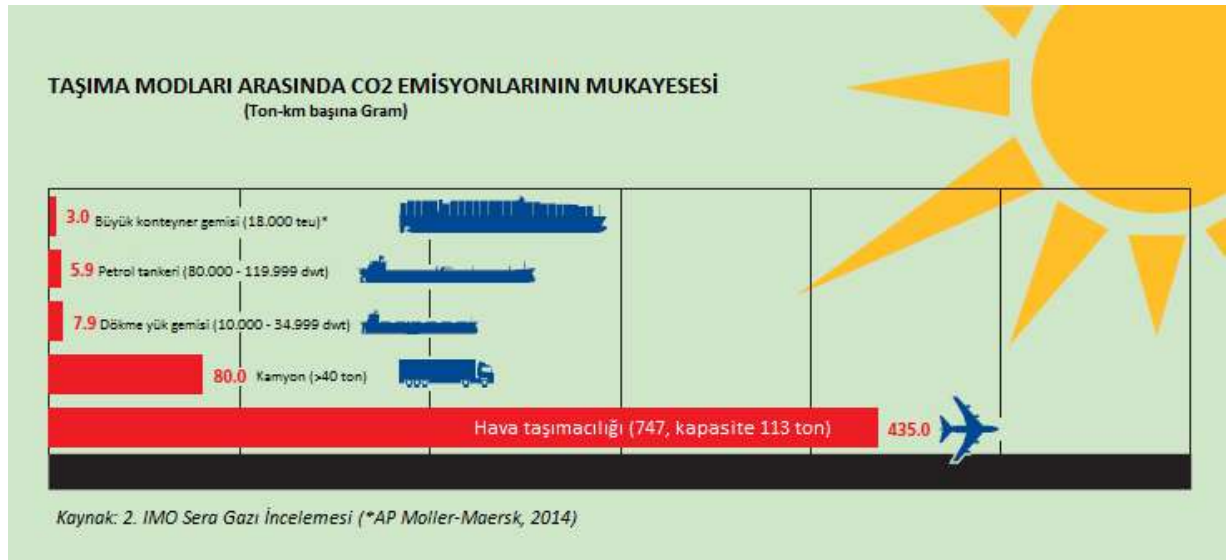
1. Deniz taşımacılığı kaynaklı karbon dioksit (CO2) emisyonlarının izlenmesi, raporlanması ve doğrulanmasına ilişkin Yönetmelik (EU) 2015/757 ile,
2. 31 Ağustos 2017'den itibaren İzleme Planı Doğrulayana sunulacaktır.
3. 01 Ocak 2018'den itibaren sefer sırasında tüketilen yakıtın ve diğer ilgili verilerin izleme başlangıcı (1. nci raporlama dönemi)
4. 01 Ocak 2019 izleme (2. nci raporlama dönemi)
5. Komisyon her yılın 30 Haziran tarihine kadar, kendisine raporlanan CO2 emisyonları hakkındaki bilgileri kamuya açıklayacaktır.

IMO MRV (IMO Veri Toplama Sistemi)

1. MARPOL Ek VI' nın 4. Bölümünde yapılan değişiklikler MEPC 70'te kabul edilmiştir ve 1 Mart 2018'de yürürlüğe girecektir
2. Ocak 2019'dan itibaren tüketilen yakıtın ve enerji verimliliğiyle ilgili diğer verilerin izlenmesidir.

MEPC, üç aşamalı bir süreç sonunda kendisine ulaşacak verileri nesnel, şeffaf ve kapsamlı bir politika belirlemeye yönelik tartışmalarda değerlendirmeye alacaktır. Ayrıca, uluslararası deniz ticaretinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak ve enerji verimliliğini arttırmak için yeni tedbirlere ihtiyaç olup olmadığının analizi de yine bu verilerin yardımıyla gerçekleştirileceği,

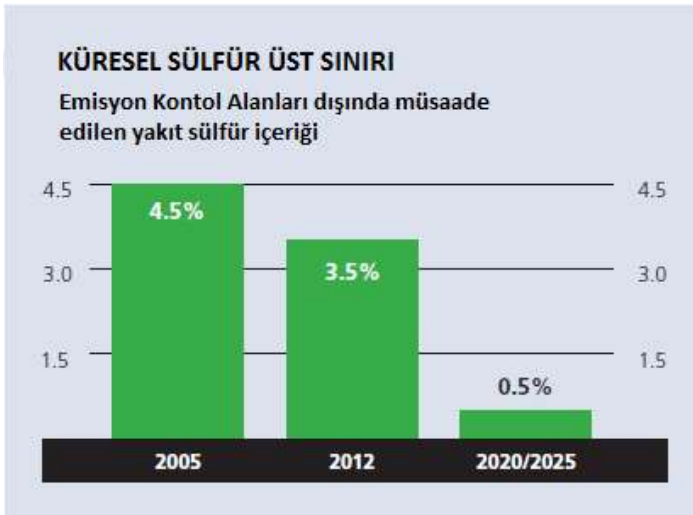
Ayrıca, 24-28 Ekim 2016 tarihlerinde gerçekleştirilen MEPC 70. Oturumu, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik görevlere ve zaman çizelgesine ilişkin alınan bir karar ile sona ermiş olup kararlaştırılan yol haritası, 2019 yılına kadar küresel sera gazı emisyonu zorunlu veri toplama sisteminin oluşturulması hakkındaki kararı tamamladığı hakkındaki hususlar izlenmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.



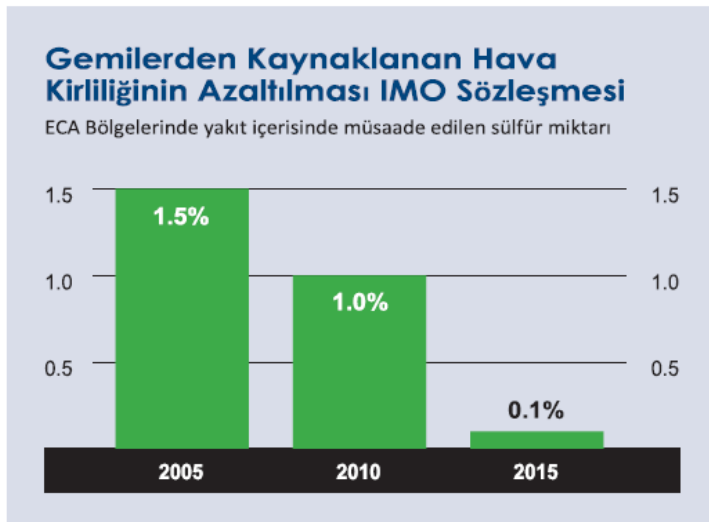
“Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SOx) Emisyonu”nun (Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt-S oranı), küresel uygulamalarda ve AB limanlarında olduğu gibi karasularımız dahilinde düşük Kükürtlü yakıt uygulamasına ait *“Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik”* hakkında yaşanan sıkıntılara ilişkin bilgilendirmeler Sektöre yapılmaktadır.

24-28 Ekim 2016 tarihlerinde gerçekleştirilen MEPC 70. Oturumunda, gemilerde kullanılan yakıtların mevcut durumda %3,5 olan kükürt içeriğinin 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren % 0,5 küresel kükürt limiti olarak uygulanması kararı alınmıştır. Yeni küresel üst sınır, IMO tarafından SOx Emisyon Kontrol Alanları(SECA) için, 1 Ocak 2015'ten itibaren % 0,1 olarak belirlenen sınırı değiştirmeyecektir. AB Limanları ve ilan edilen Emisyon Kontrol Alanları için, bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör firmalarının, düşük kükürtlü yakıt bulundurmaları önem taşımaktadır.

Çin'de Pearl Nehri Deltası, Yangtze Nehri Deltası ve Bohai Rim bölgeleri Emisyon Kontrol Alanı (ECA) olarak kabul edilmiş olup, Çin Deniz Güvenliği Yönetimi (Maritime Safety Administration) tarafından 4 Aralık 2015 tarihinde, söz konusu ECA'lara yönelik uygulama planlarının duyurulduğu bilinmektedir. Uygulama planına göre öncelikli olarak, Yangtze River Delta ECA alanlarında bulunan ana limanlara (Shanghai, Ningbo-Zhoushan, Suzhou ve Nantong limanları) yanaşmış gemiler, 1 Nisan 2016'dan itibaren %0.5 veya daha az sülfür içeriğine sahip yakıt kullanmalıdır. 1 Ocak 2018'den itibaren, düşük sülfür uygulaması söz konusu 3 ECA bölgesinin tüm limanlarını kapsayacak şekilde genişletilecektir.



Kaynak: ICS 2016 Yıllık Bülteni



Kaynak: ICS 2016 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. 24-28 Ekim 2016 tarihlerinde gerçekleştirilen MEPC 70. Oturumunda Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulmasına ve bu bölgelerin, NOx Tier III kuralına uygun olarak 1 Ocak 2021'den itibaren yürürlüğe girmesine karar verilmiştir. Tüm bu hususlar takip edilmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

"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 kıydan elektrik verecek sistemlerin limanlarımızda tesisi"* konusunda üyelerimize seminer verilmiş olup konu yakından takip edilmektedir. Ayrıca, Limanların Çevre Yönetim Sistemini sağlamaları önem arz etmektedir.

"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 yasaklanmıştır. Ayrıca, MEPC 62 Oturumunda 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, diğer MARPOL Sözleşmesi Ek'lerine ait defterlerde de olduğu gibi Odamızca hazırlanmakta ve üyelerimize duyurulmakta olup, muhtemel değişiklikler düzenli takip edilmektedir.

"MARPOL Ek-IV" (Gemilerden Kaynaklanan Pis Su Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar), ülkemizde 14.01.2015 tarihinde yürürlüğe girmiş olması sebebiyle kurala uyum çalışmaları takip edilmektedir.

"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 istediği, 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 bilgilendirmeler yapılmaktadır.

"Balast Suyu Yönetimi" (Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004)" Sözleşmesi, Türkiye'nin de içinde bulunduğu birçok ülke tarafından imzalanmış ve 8 Eylül 2016 tarihinde dünyada kabul edilmiş olup 8 Eylül 2017'de yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Çevre denizlerimiz ve Türk Boğazları'nda deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu, Ülkemiz

canlı kaynaklarının korunması ve zararlı sucul organizmalar ile istilacı türlerin bertaraf edilmesi için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yapılan çalışmalar izlenmektedir. Sözleşme gereği, gemilerin balast arıtım teknolojileri ile donatılacağı, gemilerin balast kapasitesi ve inşa yıllarının belirleyici olacağı, sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarihten sonra her geminin arıtma yapacağı bilinmekte ve Balast suyu arıtma sistemleri ile ilgili Uluslararası ve Ulusal mevzuat çalışmaları takip edilmektedir. Anılan Bakanlıkların koordinasyonunda yapılan "Balast Suyu Sözleşmesi" ile ilgili tüm toplantı ve ilgili faaliyetlere Odamızca katılım ve katkı sağlanmış olup Ülkemiz açısından önemi gereği "Gemi Balast Suyu Yönetimi" hakkındaki güncel bilgiler ve çalışmalar 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 Bakanlığı'nca 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 sokulması için mevzuat çalışmalarına katılım sağlanmış ve konu takip edilmektedir.

"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 ülkesinden biri olan Türkiye, gemilerin işletim 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.

"Kutup Kodu"; Kutup Bölgeleri'nin deniz taşımacılığı için nasıl bir potansiyel taşıdığı, taşımacılık pratiği üzerinde ne yönde bir değişim yaratacağı ve bunun çevreye etkileri denizcilik dünyasını en fazla meşgul eden güncel konuların başında gelmektedir. Bu çerçevede 1 Ocak 2017 tarihinde Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere Yönelik Kod diğer bir deyişle Kutup Kodu yürürlüğe girecektir. IMO bu kodla olası sorunları en aza indirmeyi ve en başarılı uygulamaları yaygınlaştırmayı amaçlamaktadır. Kutup Kodu; tasarım ve donanım, denizcilerin eğitimi ve kıyafetleri, yön tayin etme, arama ve kurtarma çalışmaları gibi konuların yanı sıra Kutup

Bölgesi'nin kendine özgü iklim ve çevre özellikleri ve çevreyi olumsuz etkilerden koruma adına yapılabilecekler yer vermektedir. Odamız konu hakkındaki gelişmeleri üyelerimizle 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 ve hizmete başlamıştır.

İzmir GTHS

İzmir GTHS 12 TGİ ve 1 GTHM' den oluşmaktadır.

Mersin GTHS

Mersin GTHS 8TGİ ve 1 GTHM' den oluşmaktadır.

➤ 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.

➤ IMDG Kodu

Uluslararası Denizyolu ile Taşınan Tehlikeli Yükler (IMDG) Kodu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine dayanılarak hazırlanmış bir tüzük niteliğindedir. Söz konusu Kod, deniz yoluyla paketli olarak taşınan tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, ambalajlanması, paketlemelerin tip onay ve testlerinin yapılması, işaretleme, 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 kamuoyu 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. 2017 yıllık Genel Kurul Toplantısı'na ülkemiz ev sahipliği yapmış olup, toplantı 9-11 Mayıs 2017 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

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

YASADIŞI MÜLTECİ FAALİYETLERİ

✚ Ege'de Yürütülen Arama Kurtarma Faaliyetleri

Sahil Güvenlik Komutanlığı'nca yürütülen çalışmalarda 2016 yılı içerisinde 833 operasyonda, toplam 37130 kadar göçmen kurtarılmış ve 118 göçmen kaçakçısı yakalanarak ilgili birimlere teslim edilmiştir. Detaylı bilgilere www.sgk.tsk.tr adresinden ulaşılabilmektedir.

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 Sahil Güvenlik Komutanlığı, FRONTEX ile işbirliği içerisinde faaliyetler icra etmektedir.

Yasadışı Mültecilik Faaliyetleri Önemli İrtibat Noktaları

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI

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

Sahil Güvenlik İhbar ve Talep Hattı ALO 158

Açık denizden veya yurt dışından ulaşmak için

Tel: +90 312 158 00 00

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI ANKARA

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

0312 417 50 50/52 (SANTRAL)

0312 416 48 90 (SANTRAL)

0312 417 28 45 (GENEL)

E-posta: sgk@sgk.tsk.tr

T.C İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü:

Acil Yardım Hattı: ALO 157

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

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

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

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

Genel Müdürlük

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

Tel: 0312 422 05 00

: 0312 422 05 01

: 0312 422 05 02

Fax: 0312 422 09 00

E-Posta : gocidaresi@goc.gov.tr

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (UNHCR)

www.unhcr.org

Tel: +41 22 739 8111

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

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği Türkiye Temsilciliği:

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

Telefon: 409 70 75

Faks: 441 21 73

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

Bayan Carol BATCHELOR/ 01 Haziran 2010 /Temsilci

IMEAK Deniz Ticaret Odası

İlgili Personel: Serkan İnal

Tel: +90 212 252 01 30 (157)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO):

www.imo.org

Tel: +44 207 735 7611

E-posta: info@imo.org

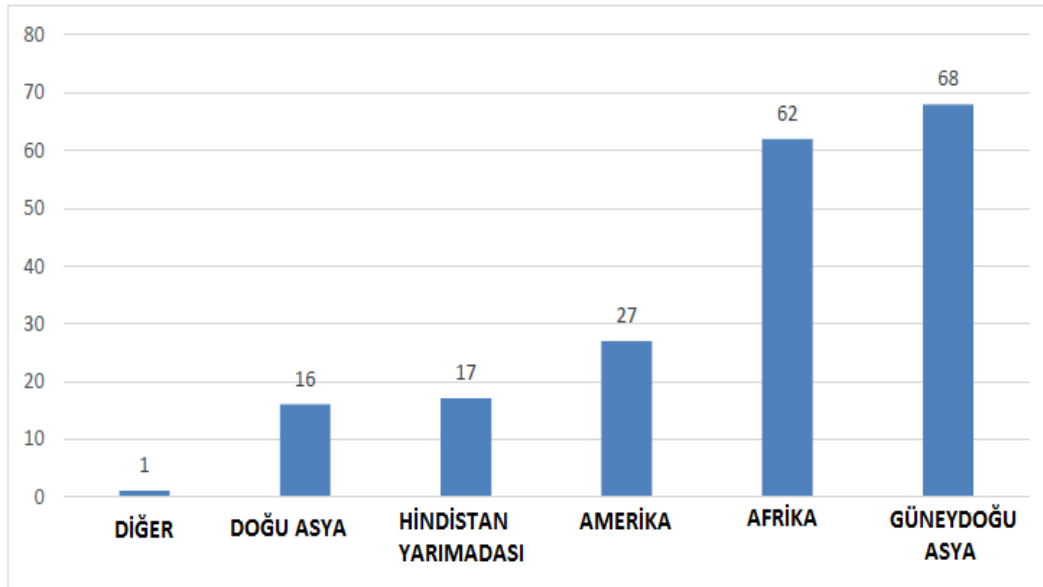
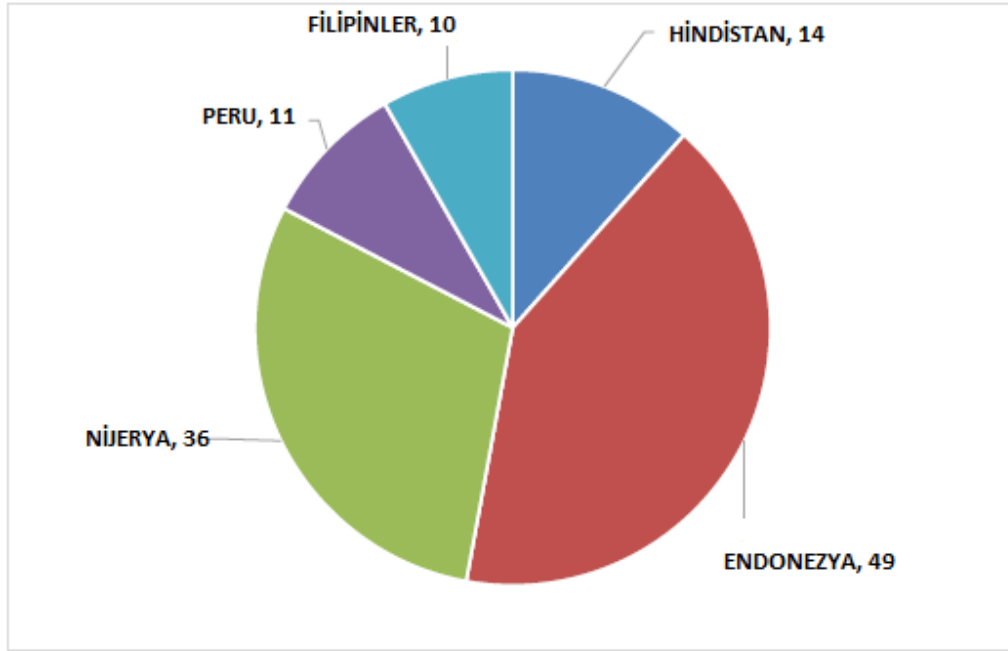
Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine (RCCs)

Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminden (GISIS)

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

Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2016 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre;

1 Ocak – 31 Aralık 2016 ayları arasında rapor edilen toplam 191 Deniz Haydutluğu Vakasının yaklaşık %63'lük bölümü aşağıdaki grafikte belirtilen 5 bölgede meydana gelmiştir.



1 Ocak – 31 Aralık 2016 ayları arasında bölgelere göre rapor edilen Deniz Haydutluğu Vakaları Grafiği.

📍 = Saldırı teşebbüsü 📍 = Gemiye çıkma 📍 = Gemiye ateş açma 📍 = Kaçırılma 📍 = Şüpheli gemi



1 Ocak –31 Aralık 2016 ayları arasında gerçekleşen 191 deniz haydutluğu vakası.

GÜNEYDOĞU ASYA VE HİNDİSTAN YARIMADASI

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.

Çin: Tientsin/ Caofeidan bölgesinde özellikle demir mevkilerindeki gemilere yönelik deniz haydutluğu faaliyetleri rapor edilmeye başlanmıştır.

Hindistan: Sikka ve Kandla – Liman ve demir mevkiinde meydana gelen vakalar rapor edilmiştir.

Endonezya: Tanjung Priok – Jakarta, Bintan Adası, Dumai, Muara Berau, Karumun Adası, Nipah ve Belawan demirleme sahası ve çevresinde Deniz Haydutluğu vakalarında, Deniz Haydutlarının ateşli silahlar ve kesici aletler kullandıkları, gemilere çıkış için genellikle gece saatlerini seçtikleri, fark edildikleri ve gemi tarafından alarm verildiği takdirde ise gemi mürettebatı ile karşılaşmadan kaçtıkları rapor edilmiştir. 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 demir mevkilerinde demirlemeleri önerilmektedir.

ÖNERİLEN DEMİR MEVKİLERİ

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.

Malezya : Sabah açıkları –römorkör/barç/ balıkçı teknelerine yapılan saldırılar sonucunda mürettebat kaçırılma vakaları yaşanmaktadır.

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. Raporlarda; Güney Çin Denizi'nde, Malezya, Endonezya ve Singapur'da küçük tonajlı tankerlere yönelik saldırıların 2014'ün Nisan ayından itibaren bir eğilim haline geldiği ve halen devam etmekte olduğu bildirilmektedir.

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

AFRİKA VE KIZILDENİZ

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(yakıt) bir kısmının çalındığı, mürettebatın ise yaralanması ile sonuçlanan hadiselerin meydana geldiği belirtilmektedir.

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

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

Nijerya: Lagos / 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 açıkları halen riskli olup, gemi mürettebatının yaralanması ile neticelenen olayların yaşandığı hadiseler mevcuttur. Birçok saldırı rapor edilmeden geçirilmiş olabilir

(Bayelssa Açıkları/Brass/Bonny Adası): Bu bölgelerde mürettebatın kaçırılması ve rehin alınmasıyla sonuçlanan vakalarda büyük oranda artış yaşanmaktadır. Bu yüksek riski deniz bölgelerinden geçiş yapacak olan gemilerin ekstra önlemler alması gerektiği bildirilmektedir.

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.

Aden Körfezi / Kızıl Deniz: Somalili deniz haydutlarının saldırılarının azaldığı bildirilmektedir. Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi, durumla ilgili gelişmeleri gözlemlemeye ve gemilerin güncel BMP Rehberi'ndeki tavsiyeleri dikkate alarak, gerekli önlemleri almaya devam etmeleri konusunda uyarılmaktadır. Tehlikenin halen devam etmekte olduğu, Somali deniz haydutlarının genellikle Aden Körfezi kıyılarının Kuzeyi'ndeki Somali bölgesinde ve Kızıldeniz'in güneyindeki Babül Mendep Deniz Trafik Seperasyon bölgesinde gerçekleşmektedir.

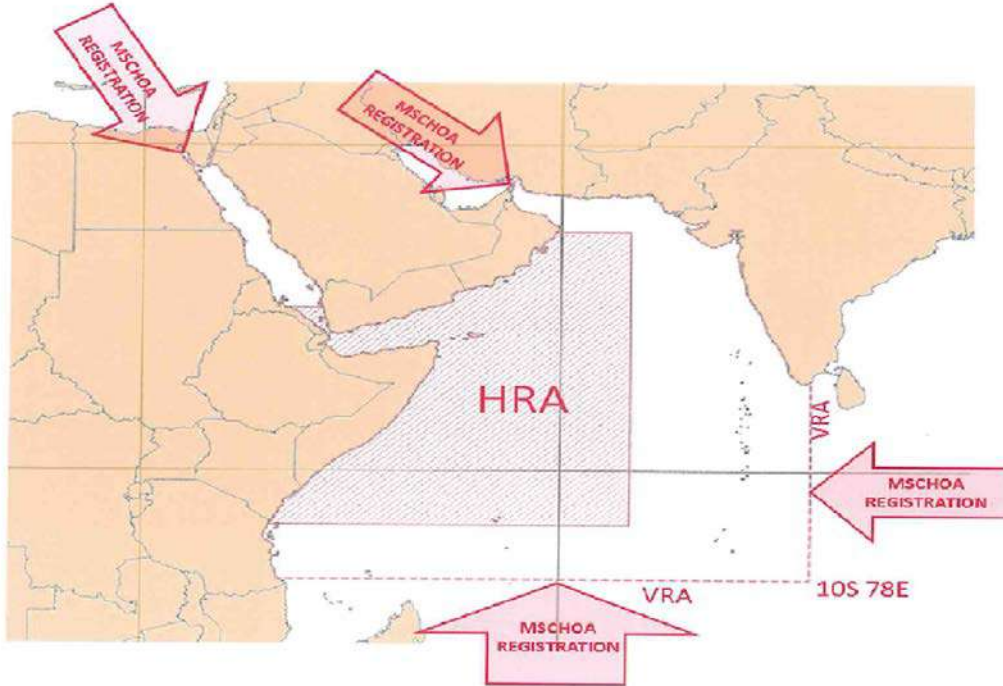
Somali: Herhangi bir saldırı rapor edilmemiştir. Bu olumlu tablonun oluşmasında; şüpheli görülen teknelere karşı düzenlenen aktif askeri operasyonlar deniz haydutluğu ile mücadele askeri kara üssü operasyonları, En İyi Yönetim Uygulamaları Rehberi (BMP 4-Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy)' ndeki önlemlere uyulması ile gemilerde silahlı güvenlik personeli bulundurma sayısındaki artışın etkili olduğu görülmektedir. Genellikle Somalili deniz haydutları Somali'nin Kuzey, Güney ve Doğu kıyıları ile; Kenya, Tanzanya, Seyşeller, Madagaskar, Mozambik açıkları ve Hint Okyanusu, Batı Maldivler açıkları, Umman Körfezi, Arap Denizi'nde saldırılar gerçekleştiriyorlardı.

YÜKSEK RİSKLİ BÖLGE SINIRLARININ YENİDEN DÜZENLENMİŞ HALİ

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;

Kızıl Deniz'de : 15⁰ Kuzey Enlemi
Umman Körfezinde: 22⁰ Kuzey Enlemi
Doğu Sınırı: 065⁰ Doğu Boylamı
Güney Sınırı: 05⁰ Güney Enlemi içerisinde kalacak şekilde revize edildiği bildirilmektedir.

BMP 4 rehberinin 2,6 ve 7.nci bölümlerini etkileyecek bir değişikliğe gidilmiş ve revizyon **1 Aralık 2015** tarihinden itibaren uygulamaya konulmuştur. Gönüllü Rapor Verme Bölgesi (VRA- Voluntary Reporting Area) ve HRA içerisinde geçecek gemilerin hangi tip risk değerlendirmesine tabi olacağı ile gemi güvenliğinin yanı sıra charter party anlaşmaları ve sigorta sözleşmelerinin de söz konusu değişiklikten etkilenebileceğinin dikkate alınması gerektiği bildirilmektedir. Revizyona ilişkin dokümanlara www.ics-shipping.org, NATO Shipping Centre <http://www.shipping.nato.int> ve Afrika Boynuzu/Deniz Güvenliği Merkezi (MSCHOA-Maritime Safety Centre – Horn of Africa) - www.mschoa.org adreslerinden ulaşılabilmektedir.



Sınırları belirlenen yeni Yüksek Riskli Bölge (HRA) Haritası

GÜNEY VE ORTA AMERİKA ve KARAYİPLER

Ekvador Cumhuriyeti: Saldırıların durduğu fakat tedbirli olunması gerektiği bildirilmektedir.

Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi(Piracy Reporting Center – PRC):

IMB, her türlü deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının IMB Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi'ne bildirilmesini önemle talep etmektedir.

24 saat ulaşabileceğiniz Deniz Haydutluğuyla Mücadele hattının telefon numarası: + 60 3 2031 0014

Ayrıca, Raporlama Merkezi'nin internet ana sayfasına <https://icc-ccs.org/icc/imb> bağlantı adresinden erişilebilmektedir.

Raporlama Merkezi'ne rapor etmek için ilgili bağlantı adresinden erişim sağlanabilir:

<https://icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/report-an-incident>

<http://www.iccwbo.org/News/Articles/2016/Violent-attacks-worsen-in-seas-off-West-Africa-despite-global-piracy-downturn,-IMB-reports/>

Vakaların Bildirilmesi:

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

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

E-posta: imbkl@icc-ccs.org

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

Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Güvenlik Yardım Hattı

IMB'de denizciler, liman çalışanları, denizcilik acenteleri, tersane çalışanları, brokerler ve yükleme/boşaltma işçileri ve tüm ilgili birimlerin denizcilik suçları, güvenlik, terörizm, deniz haydutluğu ve yasa dışı aktiviteler ile ilgili gördükleri/duydıkları/ 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 tüm denizcileri ilgilendirmektedir ve yardımlarınızla oluşabilecek riskleri en aza indirerek can ve mal güvenliğinin korunması sağlanabilecektir.

Deniz Güvenliği Yardım/İhbar Hattınının 7/24 hizmet vermektedir.

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

**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:

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)

Web: <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Deniz-Haydutluqu.aspx>

Deniz Güvenliği Merkezi Afrika Boynuzu (MSCHOA):

www.mschoa.eu

postmaster@mschoa.org

Gine Körfezi – Deniz Ticareti Bilgi Paylaşım Merkezi (MTISC-GoG)

Email: info@mtisc-gog.org

Tel:

+ 233 (0) 302 718227

+ 233 (0) 248 060789

+ 233 (0) 260 561633

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

2.2. 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 2016 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 567 adet geminin 293 adedi ithal, 274 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin dwt’u 6.7 milyon dwt, inşa gemilerin dwt’u ise 1.4 milyon dwt’dur.

1000 GT ve üzeri Deniz Ticaret filosunu oluşturan 567 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 33.66’sını Kuruyük gemileri, % 14.29’unu Dökmeyük gemileri, % 10.05’ini Kimyasal Madde Tankeri, % 8.99’unu Konteyner gemileri ve % 6.53’ünü Hizmet gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 26.48’idir.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret filosu 8.1 milyon dwt ve 5.9 milyon GT’dur. 8.1 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 48.52 ’sini Dökmeyük gemileri , % 14.07’sini petrol tankerleri, % 12.78’ini Kuruyük Gemileri, % 12.11’ini Konteyner gemileri ve % 5.76’sını Kimyasal Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise, % 6.76’dır.

TABLO (11)’teki veriler dikkate alındığında, 567 adet gemiden % 14.81’inin (84 gemi) Milli sicile, % 85.19’unun (483 gemi) TUGS’a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun dwt olarak % 10.14’ü Milli sicile, % 89.86’sı ise TUGS’a, GT olarak ise % 15.5’i Milli sicile, % 84.5’i ise TUGS’a kayıtlıdır.

Milli sicile kayıtlı toplam 818.012 dwt’luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla, % 55.76’sını Dökmeyük gemileri, % 32.22’sini Konteyner gemileri, % 6.45’ini Kuruyük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, Milli sicilin % 5.57’sidir.

TUGS’a kayıtlı toplam 7.2 milyon dwt filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 47.7’sini Dökmeyük gemileri, % 15,6’sını Petrol tankerleri, % 13.5’ini Kuruyük gemileri, % 9,83’ünü Konteyner gemileri ve % 6.4’ünü Kimyasal Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS’un % 6.97’sidir.

TABLO (10) Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal - İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve üzeri)

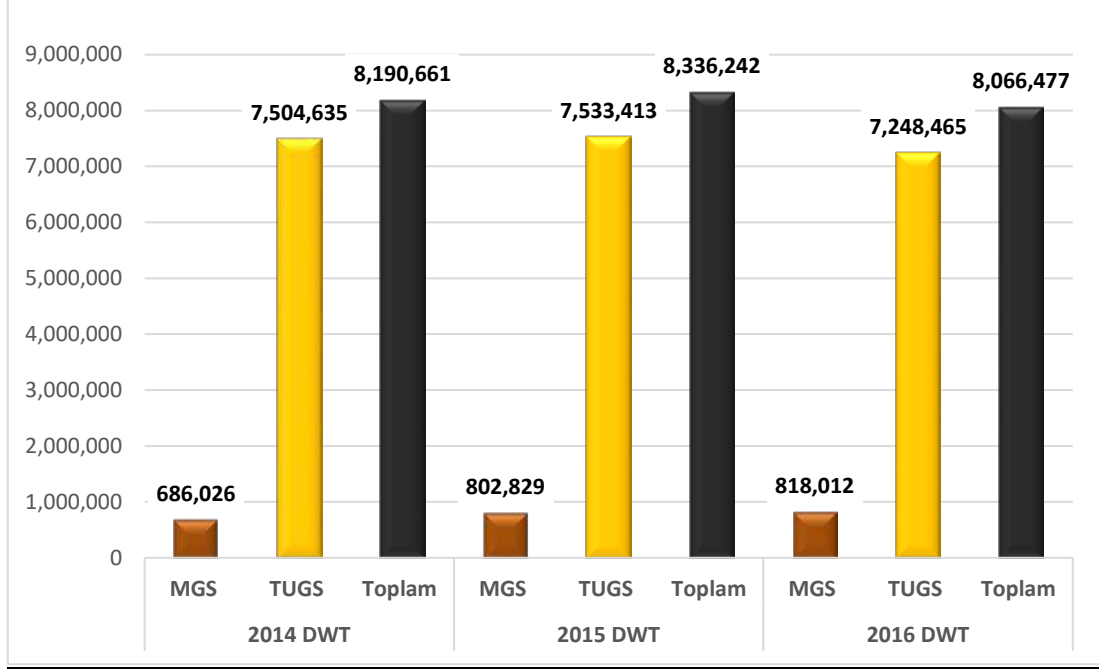
Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
KURU YUK GEMİSİ	52	139	191	33,66	384.537	646.610	1.031.147	12,78	272.811	405.425	678.236	11,49
DOKME YUK GEMİSİ	76	5	81	14,29	3.762.205	150.971	3.913.176	48,52	2.143.250	94.380	2.237.630	37,88
KONTEYNER	37	14	51	8,99	792.926	183.568	976.494	12,11	635.600	138.124	773.724	13,10
KURUYUK-KONTEYNER	6	11	17	3	23.486	99.837	123.323	1,53	16.170	69.499	85.669	1,45
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	26	31	57	10,05	266.643	198.284	464.927	5,76	170.662	131.749	302.411	5,12
LPG TANKERİ	7	0	7	1,23	39.389	0	39.389	0,49	37.227	0	37.227	0,63
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,53	2.770	39.896	42.666	0,53	1.900	31.348	33.248	0,56
RO-RO GEMİSİ	23	0	23	4,06	232.089	0	232.089	2,88	554.159	0	554.159	9,38
RO-RO FERRY-YOLCU	8	4	12	2,12	25.197	0	25.197	0,31	40.762	13.661	54.423	0,92
FERİBOT	10	24	34	6	4.328	22.413	26.741	0,33	48.267	30.890	79.157	1,34
TREN FERİSİ	0	6	6	1,06	0	1.660	1.660	0,02	0	9.835	9.835	0,17
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	1	7	8	1,41	1.540	3.447	4.987	0,06	4.701	23.353	28.054	0,48
BALIKCI GEMİLERİ	1	0	1	0,18	569	0	569	0,01	1.407	0	1.407	0,02
BİLİMSEL ARASTIRMA G	3	1	4	0,71	1.790	4.200	5.990	0,07	17.604	2.569	20.173	0,34
SEHIR HATLARI	1	0	1	0,18	0	0	0	0	1.043	0	1.043	0,02
SEHIR HATLARI ARABALI	0	7	7	1,23	0	3.536	3.536	0,04	0	8.624	8.624	0,15
ROMORKOR	2	0	2	0,35	979	0	979	0,01	2.786	0	2.786	0,05
HİZMET GEMİLERİ	26	11	37	6,53	32.021	0	32.021	0,4	267.557	31.019	298.576	5,06
DİGER	1	0	1	0,18	0	0	0	0	1.333	0	1.333	0,02
PETROL TANKERİ	8	11	19	3,35	1.099.354	35.964	1.135.318	14,07	575.819	22.132	597.951	10,13
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,18	6.266	0	6.266	0,08	15.195	0	15.195	0,26
DENİZ ARAÇLARI	3	1	4	0,71	0	0	0	0	83.418	1.076	84.494	1,43
Toplam :	293	274	567	100,00	6.676.089	1.390.386	8.066.475	100,00	4.891.671	1.013.684	5.905.355	100,00

Her Hakkı Saklıdır. İMEAK DTO

TABLO (11) 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	11	180	191	33,66	52.735	978.412	1.031.147	12,78	34.106	644.130	678.236	11,49
DOKME YUK GEMİSİ	11	70	81	14,29	456.118	3.457.058	3.913.176	48,52	262.689	1.974.941	2.237.630	37,88
KONTEYNER	10	41	51	8,99	263.540	712.954	976.494	12,11	209.810	563.914	773.724	13,1
KURUYUK-KONTEYNER	1	16	17	3	2.356	120.967	123.323	1,53	1.720	83.949	85.669	1,45
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1	56	57	10,05	1.638	463.289	464.927	5,76	1.082	301.329	302.411	5,12
LPG TANKERİ	0	7	7	1,23	0	39.389	39.389	0,49	0	37.227	37.227	0,63
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,53	2.770	39.896	42.666	0,53	1.900	31.348	33.248	0,56
RO-RO GEMİSİ	0	23	23	4,06	0	232.089	232.089	2,88	0	554.159	554.159	9,38
RO-RO FERRY-YOLCU	2	10	12	2,12	0	25.197	25.197	0,31	10.681	43.742	54.423	0,92
FERİBOT	1	33	34	6	2.314	24.428	26.742	0,33	1.596	77.561	79.157	1,34
TREN FERİSİ	6	0	6	1,06	1.660	0	1.660	0,02	9.835	0	9.835	0,17
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	3	5	8	1,41	3.761	1.226	4.987	0,06	17.189	10.865	28.054	0,48
BALIKCI GEMİLERİ	0	1	1	0,18	0	569	569	0,01	0	1.407	1.407	0,02
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	4	4	0,71	0	5.990	5.990	0,07	0	20.173	20.173	0,34
SEHIR HATLARI	0	1	1	0,18	0	0	0	0	0	1.043	1.043	0,02
SEHIR HATLARI ARABALI	0	7	7	1,23	0	3.536	3.536	0,04	0	8.624	8.624	0,15
ROMORKOR	1	1	2	0,35	0	979	979	0,01	1.565	1.221	2.786	0,05
HİZMET GEMİLERİ	31	6	37	6,53	24.051	7.970	32.021	0,4	279.328	19.248	298.576	5,06
DİĞER	1	0	1	0,18	0	0	0	0	1.333	0	1.333	0,02
PETROL TANKERİ	2	17	19	3,35	7.069	1.128.250	1.135.319	14,07	3.797	594.154	597.951	10,13
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,18	0	6.266	6.266	0,08	0	15.195	15.195	0,26
DENİZ ARAÇLARI	2	2	4	0,71	0	0	0	0	78.832	5.662	84.494	1,43
Toplam :	84	483	567	100	818.012	7.248.465	8.066.477	100	915.463	4.989.892	5.905.355	100

Her Hakkı Saklıdır. İMEAK DTO

GRAFİK (4) : 2014-2015-2016 Milli Sicile ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi**TABLO (12) Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)**

Gemi Tipleri	2014 DWT			2015 DWT			2016 DWT		
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam
KURU YUK GEMİSİ	44.892	1.153.667	1.198.559	76.368	1.099.945	1.176.313	52.735	978.412	1.031.147
DOKME YUK GEMİSİ	456.118	3.724.109	4.180.227	456.118	3.604.146	4.060.264	456.118	3.457.058	3.913.176
KONTEYNER	155.194	686.341	841.535	224.283	739.929	964.212	263.540	712.954	976.494
KURUYUK-KONTEYNER	2.356	113.756	116.112	2.356	120.955	123.311	2.356	120.967	123.323
KONTEYNER/RO-RO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PETROL TANKERİ	7.069	1.009.010	1.016.079	7.069	1.158.532	1.165.601	7.069	1.128.250	1.135.319
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1.638	438.490	440.128	1.638	425.645	427.283	1.638	463.289	464.927
ÜRÜN TANKERİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LPG TANKERİ	0	30.789	30.789	0	39.389	39.389	0	39.389	39.389
ASFALT TANKERİ	2.770	39.936	42.706	2.770	39.936	42.706	2.770	39.896	42.666
RO-RO GEMİSİ	0	225.828	225.828	0	232.089	232.089	0	232.089	232.089
RO-RO FERRY-YOLCU	0	19.679	19.679	0	18.471	18.471	0	25.197	25.197
FERİBOT	0	7.971	7.971	2.314	19.442	21.756	2.314	24.428	26.742
TREN FERİSİ	1.660	0	1.660	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	7.297	3.016	10.313	3.761	9.742	13.503	3.761	1.226	4.987
BALIKCI GEMİLERİ	0	569	569	0	569	569	0	569	569
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	4.200	4.200	0	5.990	5.990	0	5.990	5.990
SEHIR HATLARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEHIR HATLARI ARABALI	2.755	19.206	21.961	441	6.291	6.732	0	3.536	3.536
ROMORKOR	0	2.028	2.028	0	2.028	2.028	0	979	979
HİZMET GEMİLERİ	4.277	19.774	24.051	24.051	4.048	28.099	24.051	7.970	32.021
DİĞER	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DENİZ ARAÇLARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam :	686.026	7.504.635	8.190.661	802.829	7.533.413	8.336.242	818.012	7.248.465	8.066.477

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (12) 'da Türk Deniz Ticaret filosunun gemi tipleri dikkate alınarak Milli Gemi Sicili ile Türk Uluslararası Gemi Sicili dwt gelişimleri incelenmiştir. Filomuz dwt olarak, 2014-2015 arasında % 1.8 artmış, 2015-2016 arasında ise % 3.2 düşüş yaşamıştır.

DWT bazında en fazla artış olan gemi tipleri % 8.8 ile Kimyevi Madde Tankerleri ve % 1.3 ile Kuruyük gemileridir.

2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi

TABLO (13)'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 567 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2016 itibariyle 23,85'dir.

TABLO (13) Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve üzeri)				
Gemi Tipleri	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GT)	Yaş Ort.
KURU YÜK GEMİSİ	191	1.031.147	678.236	25
DÖKME YÜK GEMİSİ	81	3.913.176	2.237.630	14
KONTEYNER	51	976.494	773.724	14
KURU YÜK KONTEYNER	17	123.323	85.669	19
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	57	464.927	302.411	16
LPG TANKERİ	7	39.389	37.227	22
ASFALT TANKERİ	3	42.666	33.248	13
RO-RO GEMİSİ	23	232.089	554.159	15
RO-RO FERRY-YOLCU	12	25.197	54.423	24
FERİBOT	34	26.742	79.157	20
TREN FERİSİ	6	1.660	9.835	43
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	8	4.987	28.054	25
BALIKÇI GEMİLERİ	1	569	1.407	43
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	4	5.990	20.173	21
ŞEHİR HATLARI	1	0	1.043	65
ŞEHİR HATLARI ARABALI	7	3.536	8.624	27
ROMORKÖR	2	979	2.786	37
HİZMET GEMİLERİ	37	32.021	298.576	36
DİĞER	1	0	1.333	36
PETROL TANKERİ	19	1.135.319	597.951	17
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	38
DENİZ ARAÇLARI	4	0	84.494	15
Toplam :	567	8.066.477	5.905.355	23.85

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 12.8'ini oluşturan kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 25 'tir. Dwt olarak filomuzun % 48.5'ini oluşturan dökme yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 14'tür.

Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tablosu TABLO(14)'de incelendiğinde, toplam 567 adet ve 8.066.477 Dwt'luk filonun,

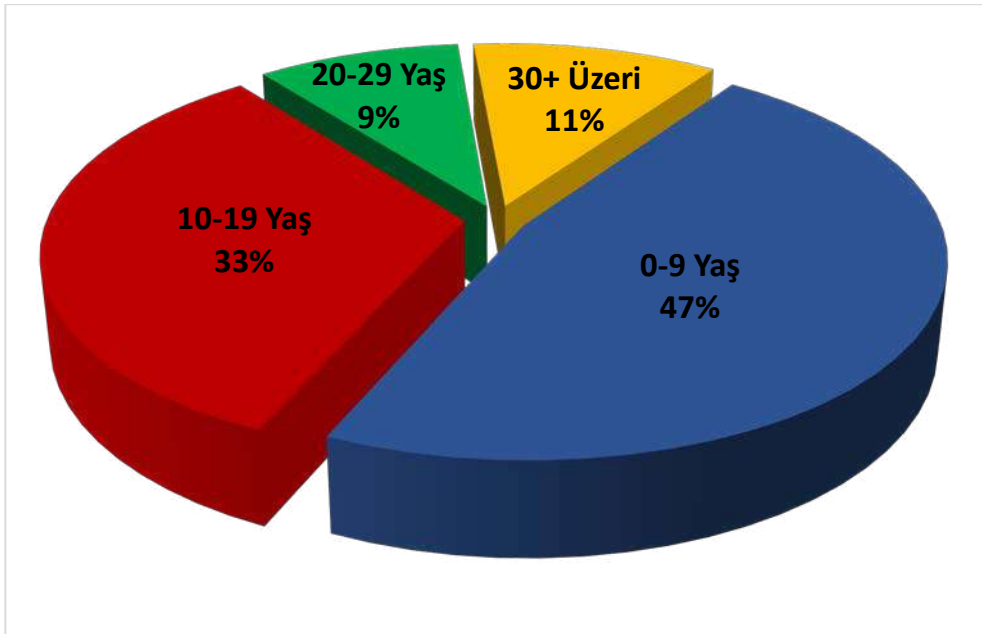
- 3.787.353 Dwt'luk 143 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.644.024 Dwt'luk 143 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 739.867 Dwt'luk 96 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 895.233 Dwt'luk 185 adet gemi 30 yaş ve üzeri yaş grubunda yer amaktadır.

TABLO (14) 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	3.188	0,08%	13	5.047	0,19%	16	3.983	0,54%	41	7.294	0,81%	96	19.511
1500-5999	21	85.989	2,27%	38	206.179	7,80%	54	169.421	22,90%	92	343.163	38,33%	234	804.752
6000-9999	17	123.364	3,26%	21	158.146	5,98%	23	135.286	18,29%	19	152.066	16,99%	90	568.863
10000-34999	42	768.802	20,30%	28	666.108	25,19%	14	180.275	24,37%	16	392.710	43,87%	114	2.007.895
35000-52999	3	122.135	3,22%	13	677.754	25,63%	3	178.731	24,16%	0	0	0,00%	20	978.620
53000-79999	23	1.379.613	36,43%	5	285.809	10,81%	0	72171	9,75%	0	0	0,00%	30	1.737.593
80000-119999	6	515.059	13,60%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	6	515.059
120000+	5	789.203	20,84%	4	644.981	24,39%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	9	1.434.184
Genel Toplam:	143	3.787.353	100,00%	143	2.644.024	100,00%	96	739.867	100,00%	185	895.233	100,00%	567	8.066.477

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

**GRAFİK (5) Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
1000 GT ve Üzeri (DWT %)**



GRAFİK (5)'de görüldüğü üzere 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun % 47'si 0-9 yaş grubunda, % 33'ü 10-19 yaş grubunda, % 9'u 20-29 yaş grubunda ve % 11'i 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

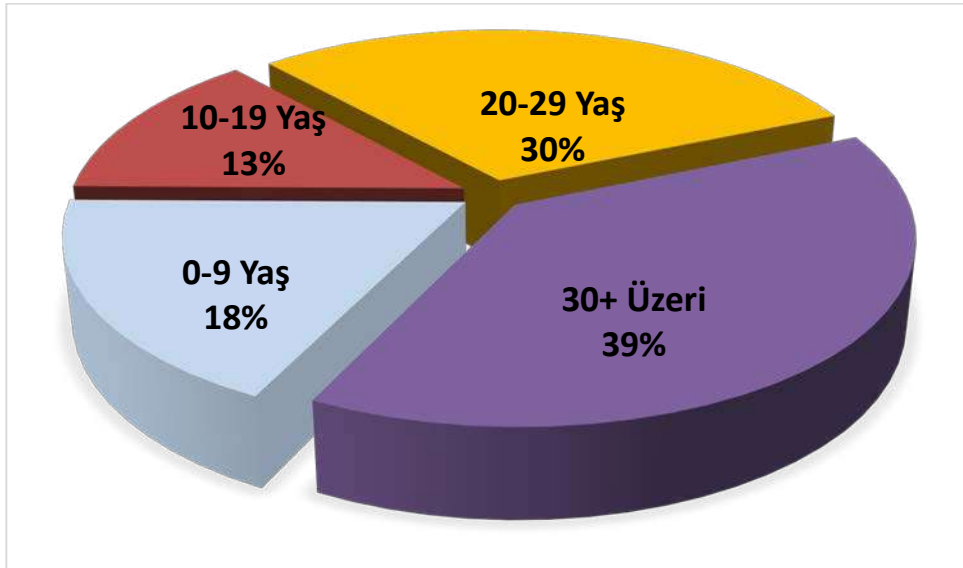
Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 12.8'ini oluşturan 191 adet ve 1.031.147 Dwt'luk Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ; TABLO (15)

- 185.405 Dwt'luk 30 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 136.299 Dwt'luk 28 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 311.059 Dwt'luk 50 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 398.384 Dwt'luk 83 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (15) 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	21	97.871	52,79%	20	76.350	56,02%	37	124.378	39,99%	65	223.262	56,04%	143	521.861
6000-9999	5	32.810	17,70%	8	59.949	43,98%	9	67.707	21,77%	13	95.975	24,09%	35	256.441
10000-34999	4	54.724	29,52%	0	0	0,00%	2	22.283	7,16%	5	79147	19,87%	11	156.154
35000-52999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	2	96.691	31,08%	0	0	0,00%	2	96.691
53000-79999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
80000-119999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
120000+	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
Genel Toplam	30	185.405	100,00%	28	136.299	100,00%	50	311.059	100,00%	83	398.384	100,00%	191	1.031.147

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (6) : Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri (DWT)



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuruyük gemilerinin, % 18'i 0-9 yaş grubunda, % 13'ü 10-19 yaş grubunda, % 30'u 20-29 yaş grubunda ve % 39'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

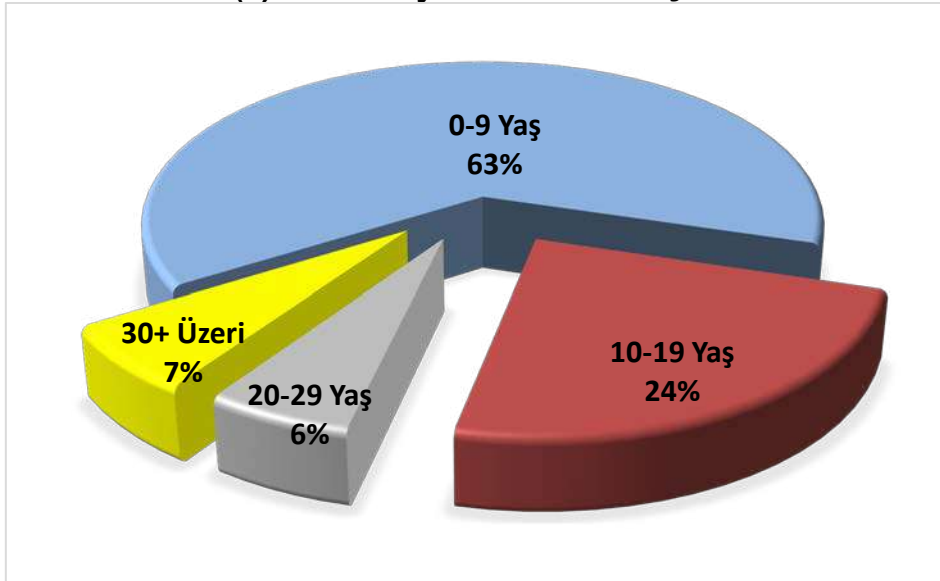
TABLO (16) 'de 81 adet ve 3.913.176 Dwt'luk Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 2.486.527 Dwt'luk 41 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 935.657 Dwt'luk 22 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 233.819 Dwt'luk 7 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 257.173 Dwt'luk 11 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı
- görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (16) 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	4.468	1,91%	0	0	0,00%	1	4.468
6000-9999	1	6.635	0,27%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	1	6.635
10000-34999 (HandySize)	7	176.217	7,09%	7	161.634	17,27%	3	75.140	32,14%	11	257.173	100,00%	28	670.164
35000-52999 (HandyMax)	2	70.603	2,84%	10	488.214	52,18%	2	82.040	35,09%	0	0	0,00%	14	640.857
53000-79000 (Panamax)	23	1.379.613	55,48%	5	285.809	30,55%	1	72.171	30,87%	0	0	0,00%	29	1.737.593
80000-119999 (CapeSize)	6	515.059	20,71%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	6	515.059
120000 + (Large Size)	2	338.400	13,61%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	2	338.400
Genel Toplam	41	2.486.527	100,00%	22	935.657	100,00%	7	233.819	100,00%	11	257.173	100,00%	81	3.913.176

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (7) : Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökmeyük gemilerinin , % 63'ü 0-9 yaş grubunda, % 24'ü 10-19 yaş grubunda, % 6'sı 20-29 yaş grubunda ve % 7'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

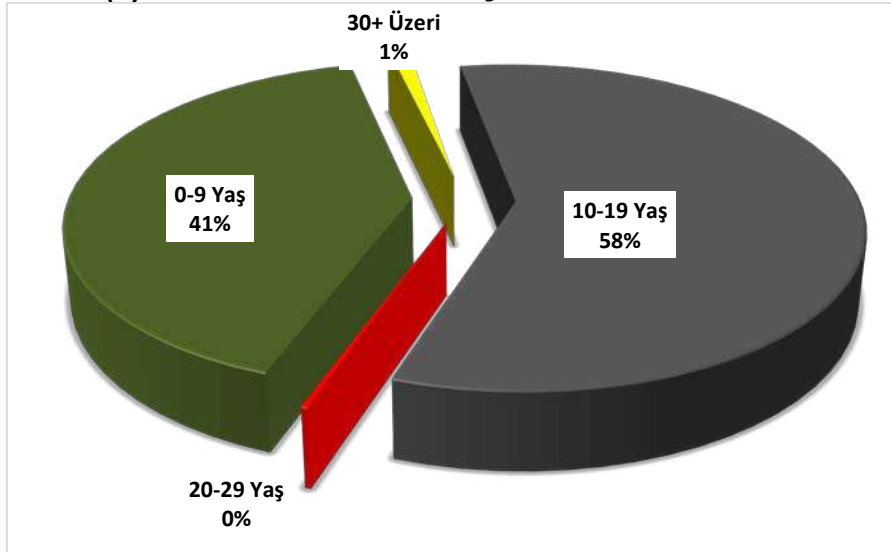
TABLO (17) 'de 19 adet ve 1.135.319 Dwt'luk Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 467.981 Dwt'luk 5 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 665,437 Dwt'luk 9 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 2.878 Dwt'luk 1 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 12.605 Dwt'luk 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (17) 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	2	3.597	0,77%	5	20.456	3,07%	1	2.878	100,00%	4	12.605	100,00%	12	39.535
6000 - 19999	0	13.581	2,90%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
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	450.803	96,33%	4	644.981	96,93%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	7	1.095.784
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
300000 + (ULCC)	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
Toplam	5	467.981	100,00%	9	665.437	100,00%	1	2.878	100,00%	4	12.605	100,00%	19	1.135.319

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (8) : 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.

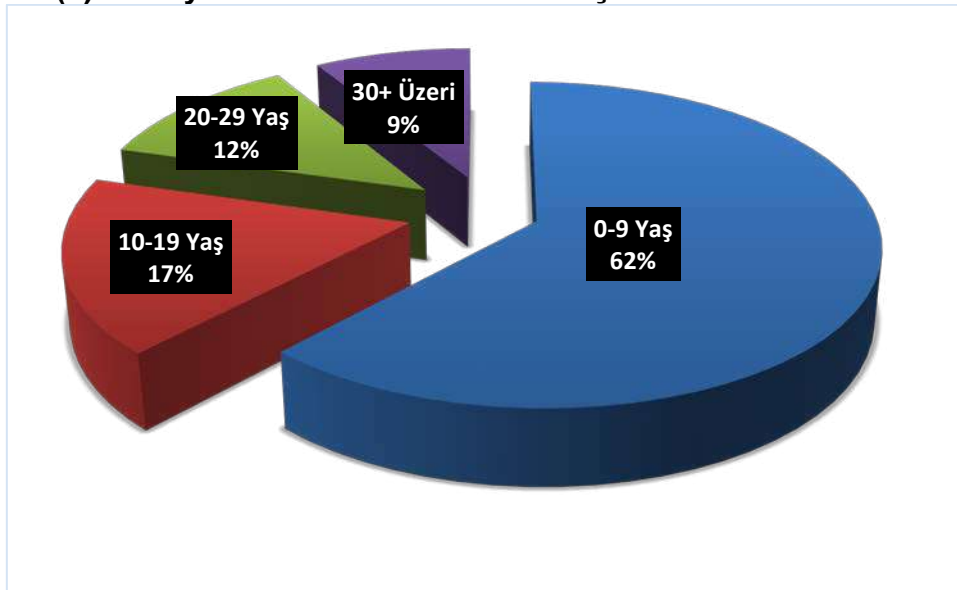
TABLO (18)'de 57 adet ve 464.927 DWT'luk Kimyasal Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 288.072 Dwt'luk 29 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 81.549 Dwt'luk 11 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 54.810 Dwt'luk 9 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 40.496 Dwt'luk 8 adet geminin 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (18) 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	8	30.807	10,69%	10	41.550	50,95%	4	18.215	33,23%	5	16.898	41,73%	27	107.470
6000 - 19999	20	205.733	71,42%	0	0	0,00%	5	36.595	66,77%	3	23.598	58,27%	28	265.926
20000 - 49999 (Product Tanker)	0	0	0,00%	1	39.999	49,05%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	1	39.999
50000 - 79999 (Panamax)	1	51.532	17,89%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	1	51.532
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
110000 - 164999 (Suezmax)	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
165000 - 299999 (VLCC)	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
300000 + (ULCC)	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
Toplam	29	288.072	100,00%	11	81.549	100,00%	9	54.810	100,00%	8	40.496	100,00%	57	464.927

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (9) : Kimyasal Madde Tankerleri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki kimyasal madde tankerlerin, % 62'si 0-9 yaş grubunda, % 17'si 10-19 yaş grubunda, % 12'si 20-29 yaş grubunda ve % 9'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

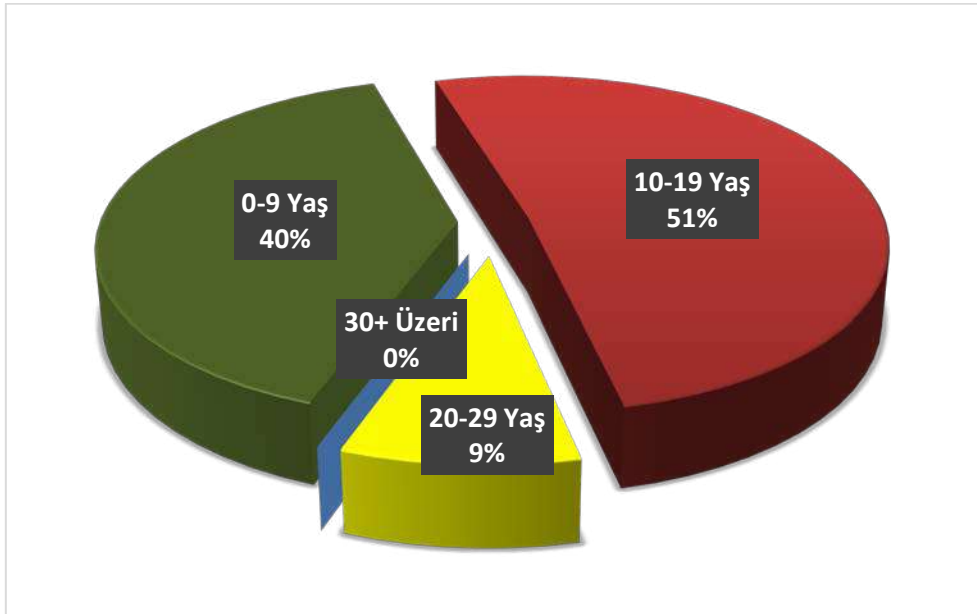
TABLO (19)'da 51 adet ve 976.494 Dwt'luk Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş grupları incelendiğinde ;

- 389.210 Dwt'luk 16 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 499.323 Dwt'luk 26 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 87.971 Dwt'luk 9 adet gemi 20-29 yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (19) Konteyner Gemileri 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	0,85%			0,00%	2	9.343	10,62%	0	0	0,00%	3	12.644
6000-9999	0	0	0,00%	4	26.929	5,39%	3	28.405	32,29%	0	0	0,00%	7	55.334
10000-34999	14	347.362	89,25%	19	361.390	72,38%	4	50.223	57,09%	0	0	0,00%	37	758.975
35000-52999	1	38.547	9,90%	3	110.994	22,23%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	4	149.541
53000-79999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
80000-119999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
120000+	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
Genel Toplam :	16	389.210	100,00%	26	499.313	100,00%	9	87.971	100,00%	0	0	0,00%	51	976.494

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (10) : Konteyner Gemileri Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin , % 51'i 0-9 yaş grubunda, % 41'i 10-19 yaş grubunda, % 9'u 20-29 yaş grubunda yer almaktadır.

TABLO (20)'de 23 adet ve 232.089 Dwt'luk; Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

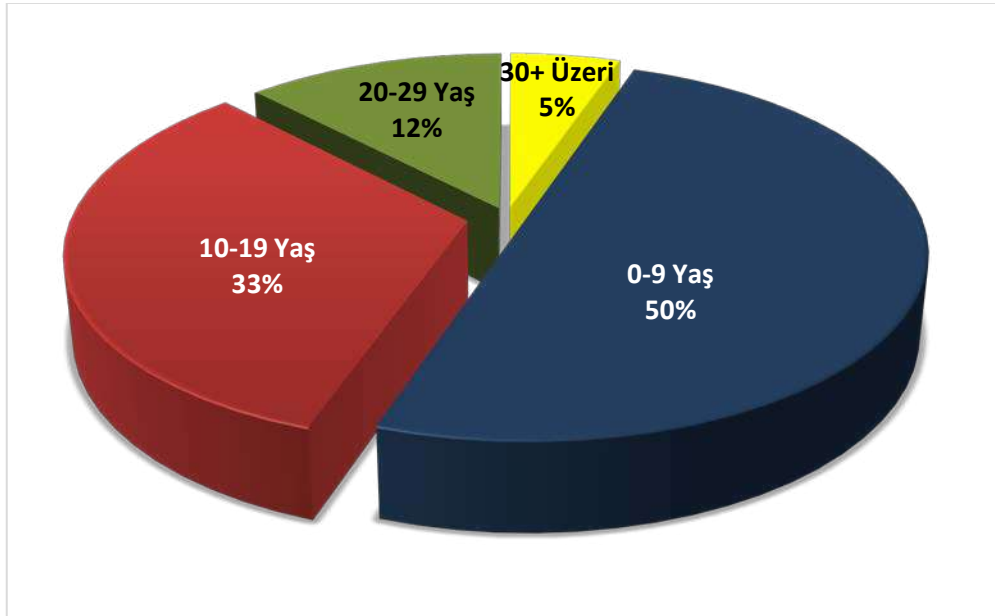
- 115.985 Dwt'luk 10 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 75.502 Dwt'luk 7 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 28.489 Dwt'luk 3 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 12.113 Dwt'luk 3 adet gemi 30 yaş ve üzeri,

yaş grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	TABLO (20) Ro-Ro Gemilerini 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	16,01%	3	29.630	39,24%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	5	48.200
10000-34999	8	97.415	83,99%	4	45.872	60,76%	2	28.032	98,40%	0	0	0,00%	14	171.319
35000-52999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
53000-79999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
80000-119999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
120000+	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
Genel Toplam :	10	115.985	100,00%	7	75.502	100,00%	3	28.489	100,00%	3	12.113	100,00%	23	232.089

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

GRAFİK (11) : Ro-Ro Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 GT ve Üzeri



Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Ro-Ro gemilerinin, % 50'si 0-9 yaş grubunda, % 33'ü 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 Filosunun 1000 DWT Üzeri Adet ve Tonaj Dağılımı

TABLO (21-22)'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 585 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 70 adedi Milli Sicile, 508 adedi ise TUGS'a kayıtlıdır.

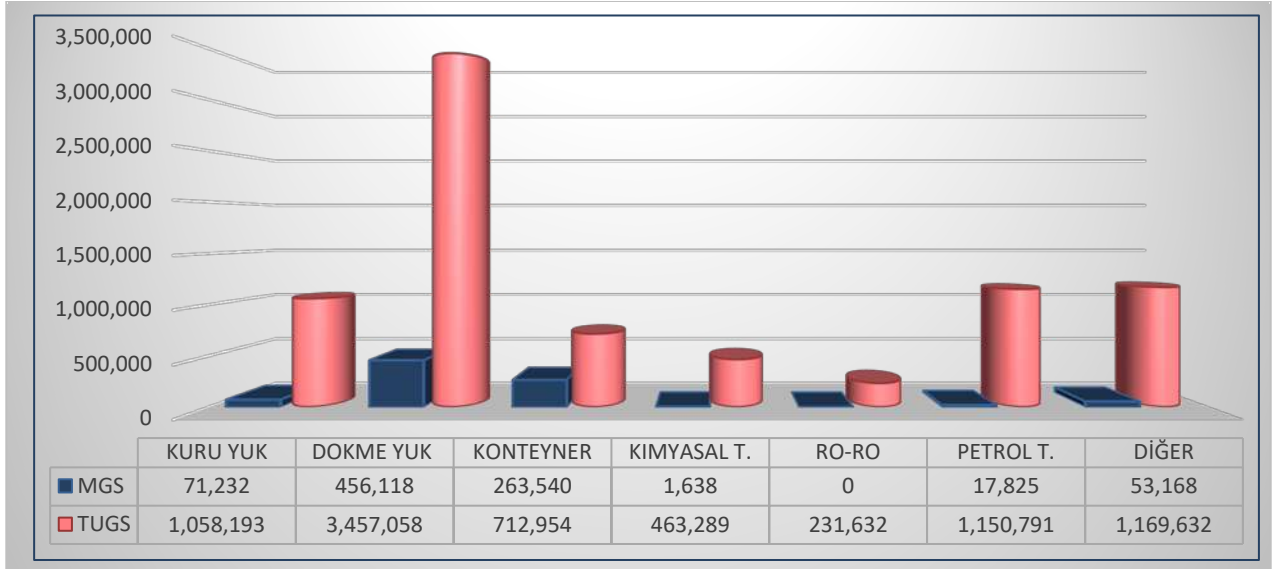
1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'ü 5.516.608, toplam DWT'u ise 8.243.549 DWT'dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 47.5'ini Dökmeyük gemileri, % 13.7'sini Kuruyük gemileri, % 14.2'sini Petrol tankerleri, % 5.6'sını Kimyasal Madde Tankerleri ve % 11.8'ini Konteyner gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.129.425 dwt Kuruyük gemileri tonajının % 6.3'ü Milli sicilde , % 93.7'si TUGS'a,
- 3.913.176 dwt Dökmeyük gemileri tonajının % 11.7'si Milli sicile, % 88.3'ü TUGS'a,
- 1.168.616 dwt Petrol tankerleri tonajının % 1.5'i Milli sicile, % 98.5'i TUGS'a,
- 976.494 dwt Konteyner gemilerinin tonajının % 27'si Milli sicile, % 73'ü TUGS'a
- 464.927 dwt Kimyasal Madde Tankerinin % 0.3'ü Milli sicile, % 99.7'si TUGS'a,
- 231.632 dwt Ro-Ro gemilerinin tonajının, % 100'ü TUGS'a

tescillidir.

GRAFİK (12) : 1.000 DWT Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı



TABLO (21) 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	60	194	254	43,42	397.695	731.730	1.129.425	13,7	277.428	452.110	729.538	13,22
DOKME YUK GEMİSİ	76	5	81	13,85	3.762.205	150.971	3.913.176	47,44	2.143.250	94.380	2.237.630	40,56
KONTEYNER	37	14	51	8,72	792.926	183.568	976.494	11,85	635.600	138.124	773.724	14,03
KURUYUK-KONTEYNER	6	11	17	2,91	23.486	99.837	123.323	1,5	16.170	69.499	85.669	1,55
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	26	31	57	9,74	266.643	198.284	464.927	5,64	170.662	131.749	302.411	5,48
LPG TANKERİ	7	0	7	1,2	39.389	0	39.389	0,48	37.227	0	37.227	0,67
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,51	2.770	39.896	42.666	0,52	1.900	31.348	33.248	0,6
SU GEMİSİ	0	1	1	0,17	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01
RO-RO GEMİSİ	22	0	22	3,76	231.632	0	231.632	2,81	550.379	0	550.379	9,98
RO-RO FERRY-YOLCU	6	2	8	1,37	25.197	2.727	27.924	0,34	36.177	1.974	38.151	0,69
FERİBOT	1	9	10	1,71	1.790	17.168	18.958	0,23	10.870	13.281	24.151	0,44
TREN FERİSİ	0	1	1	0,17	0	1.300	1.300	0,02	0	1.233	1.233	0,02
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	1	1	2	0,34	1.540	1.700	3.240	0,04	4.701	10.583	15.284	0,28
BİLİMSEL ARASTIRMA G	1	1	2	0,34	1.790	4.200	5.990	0,07	10.870	2.569	13.439	0,24
DENİZ OTOBUSLERİ	1	0	1	0,17	29.642	0	29.642	0,36	431	0	431	0,01
SEHIR HATLARI ARABALI	0	1	1	0,17	0	1.562	1.562	0,02	0	1.077	1.077	0,02
HİZMET GEMİLERİ	12	11	23	3,93	41.660	14.268	55.928	0,68	33.102	5.253	38.355	0,7
PETROL TANKERİ	14	28	42	7,18	1.108.347	60.269	1.168.616	14,18	581.389	36.615	618.004	11,2
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,17	6.266	0	6.266	0,08	15.195	0	15.195	0,28
DENİZ ARAÇLARI	0	1	1	0,17	0	2.064	2.064	0,03	0	974	974	0,02
Toplam	272	313	585	100%	6.732.978	1.510.571	8.243.549	100%	4.525.351	991.257	5.516.608	100%

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (22) 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	25	229	254	43,42	71.232	1.058.193	1.129.425	13,70	44.598	684.940	729.538	13,22
DOKME YUK GEMISI	11	70	81	13,85	456.118	3.457.058	3.913.176	47,44	262.689	1.974.941	2.237.630	40,56
KONTEYNER	10	41	51	8,72	263.540	712.954	976.494	11,85	209.810	563.914	773.724	14,03
KURUYUK-KONTEYNER	1	16	17	2,91	2.356	120.967	123.323	1,50	1.720	83.949	85.669	1,55
KIMYEVİ MADDE TANKERİ	1	56	57	9,74	1.638	463.289	464.927	5,64	1.082	301.329	302.411	5,48
LPG TANKERİ	0	7	7	1,20	0	39.389	39.389	0,48	0	37.227	37.227	0,67
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,51	2.770	39.896	42.666	0,52	1.900	31.348	33.248	0,60
SU GEMISI	0	1	1	0,17	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01
RO-RO GEMISI	0	22	22	3,76	0	231.632	231.632	2,81	0	550.379	550.379	9,98
RO-RO FERRY-YOLCU	0	8	8	1,37	0	27.924	27.924	0,34	0	38.151	38.151	0,69
FERIBOT	1	9	10	1,71	2.314	16.644	18.958	0,23	1.596	22.555	24.151	0,44
TREN FERİSİ	1	0	1	0,17	1.300	0	1.300	0,02	1.233	0	1.233	0,02
YOLCU/YOLCU YUK GEMISI	2	0	2	0,34	3.240	0	3.240	0,04	15.284	0	15.284	0,28
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	2	2	0,34	0	5.990	5.990	0,07	0	13.439	13.439	0,24
DENİZ OTOBUSLERİ	0	1	1	0,17	0	29.642	29.642	0,36	0	431	431	0,01
SEHIR HATLARI ARABALI	0	1	1	0,17	0	1.562	1.562	0,02	0	1.077	1.077	0,02
HİZMET GEMİLERİ	14	9	23	3,93	39.124	16.804	55.928	0,68	27.333	11.022	38.355	0,70
PETROL TANKERİ	9	33	42	7,18	17.825	1.150.791	1.168.616	14,18	10.356	607.648	618.004	11,20
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,17	0	6.266	6.266	0,08	0	15.195	15.195	0,28
DENİZ ARAÇLARI	1	0	1	0,17	2.064	0	2.064	0,03	974	0	974	0,02
Toplam	77	508	585	100	863.521	7.380.028	8.243.549	100	578.575	4.938.033	5.516.608	100

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (23) Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)

Gemi Tipi	Adet	(DWT)	GT	Yaş
KURU YÜK GEMİSİ	254	1.129.426	729.538	30
DÖKME YÜK GEMİSİ	81	3.913.176	2.237.630	14
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	57	464.927	302.411	16
KONTEYNER	51	976.494	773.724	14
PETROL TANKERİ	42	1.168.616	618.004	18
HİZMET GEMİLERİ	23	55.928	38.355	33
RO-RO GEMİSİ	22	231.632	550.379	15
KURU YÜK KONTEYNER	17	123.323	85.669	19
FERİBOT	10	18.958	24.151	27
RO-RO FERRY-YOLCU	8	27.924	38.151	33
LPG TANKERİ	7	39.389	37.227	22
ASFALT TANKERİ	3	42.666	33.248	13
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	2	3.240	15.284	56
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	2	5.990	13.439	18
DENİZ OTOBÜSLERİ	1	29.642	431	28
ŞEHİR HATLARI ARABALI	1	1.562	1.077	46
TREN FERİSİ	1	1.300	1.233	51
SU GEMİSİ	1	1.027	488	48
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	38
DENİZ ARAÇLARI	1	2.064	974	1
Toplam:	585	8.243.549	5.516.607	27

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (24) Türk Deniz Ticaret Filosu Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-19 Yaş			30+ Üzeri			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	2	2.251	0,06%	6	8.184	0,31%	13	16.741	2,12%	44	55.599	5,56%	65	82.775
1500-5999	31	103.379	2,72%	52	207.680	7,84%	51	177.887	22,50%	136	399.972	39,98%	270	888.919
6000-9999	17	123.364	3,24%	20	158.146	5,97%	17	135.286	17,11%	21	152.066	15,20%	75	568.863
10000-34999	42	768.802	20,21%	35	666.108	25,15%	13	209.917	26,55%	19	392.710	39,26%	109	2.037.537
35000-52999	3	122.135	3,21%	15	677.754	25,59%	4	178.731	22,60%	0	0	0,00%	22	978.620
53000-79999	23	1.379.613	36,27%	5	285.809	10,79%	1	72.171	9,13%	0	0	0,00%	29	1.737.593
80000-119999	6	515.059	13,54%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	6	515.059
120000+	5	789.203	20,75%	4	644.981	24,35%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	9	1.434.184
Genel Toplam :	129	3.803.807	100,00%	137	2.648.663	100,00%	99	790.733	100,00%	220	1.000.347	100,00%	585	8.243.549

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 (25)'de, 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999 – 2017 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, 2017 Yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında, % 26,60'ı Türk bayrağında, % 73,40'u ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1999 Yılında 9.6 Milyon dwt olan Türk ve Yabancı bayraktaki gemilerimizin tonajı 2016 yılı başı itibariyle 29.3 milyon dwt'a yükselmiştir.

1 Ocak 2017 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2016 yılına göre artışı % 1,5'tir.

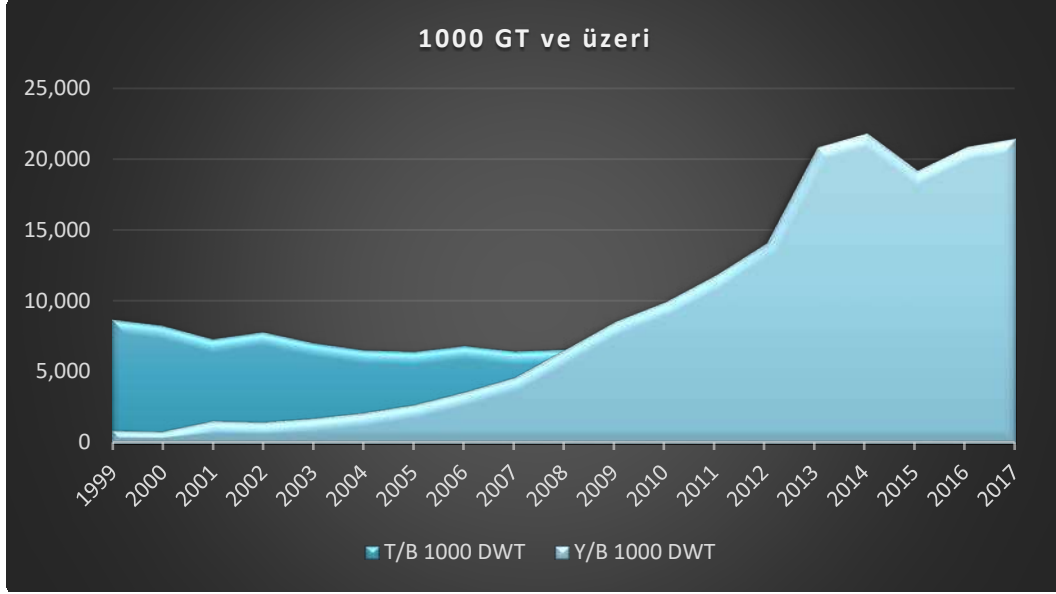
TABLO (25) Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

Yıllar	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo	
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT
1999	448	8.697	90,48	69	915	9,52	517	9.612
2000	456	8.269	90,63	96	855	9,37	552	9.124
2001	445	7.321	82	107	1.607	18	552	8.928
2002	451	7.815	83,77	117	1.514	16,23	568	9.329
2003	432	7.045	79,9	147	1.772	20,1	579	8.817
2004	408	6.556	75,23	163	2.159	24,77	571	8.715
2005	420	6.427	70,23	237	2.725	29,77	657	9.152
2006	432	6.844	65,47	353	3.609	34,53	785	10.453
2007	446	6.464	58,16	424	4.650	41,84	870	11.114
2008	490	6.592	50	513	6.591	50	1.003	13.183
2009	520	6.736	43,9	636	8.592	56,2	1.156	15.328
2010	560	7.246	42,1	665	9.954	57,9	1.225	17.201
2011	547	7.797	39,7	672	11.863	60,3	1.219	19.660
2012	523	8.479	37,6	642	14.093	62,4	1.165	22.572
2013	627	9.488	31,3	842	20.838	68,7	1.469	30.326
2014	599	8.580	28,2	890	21.846	71,8	1.489	30.427
2015	564	8.297	30,2	834	19.209	69,8	1.398	27.507
2016	551	8.272	28,40	984	20.879	71.60	1535	29.151
2017	525	7.800	26,60	1.022	21.465	73,40	1547	29.265

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2017

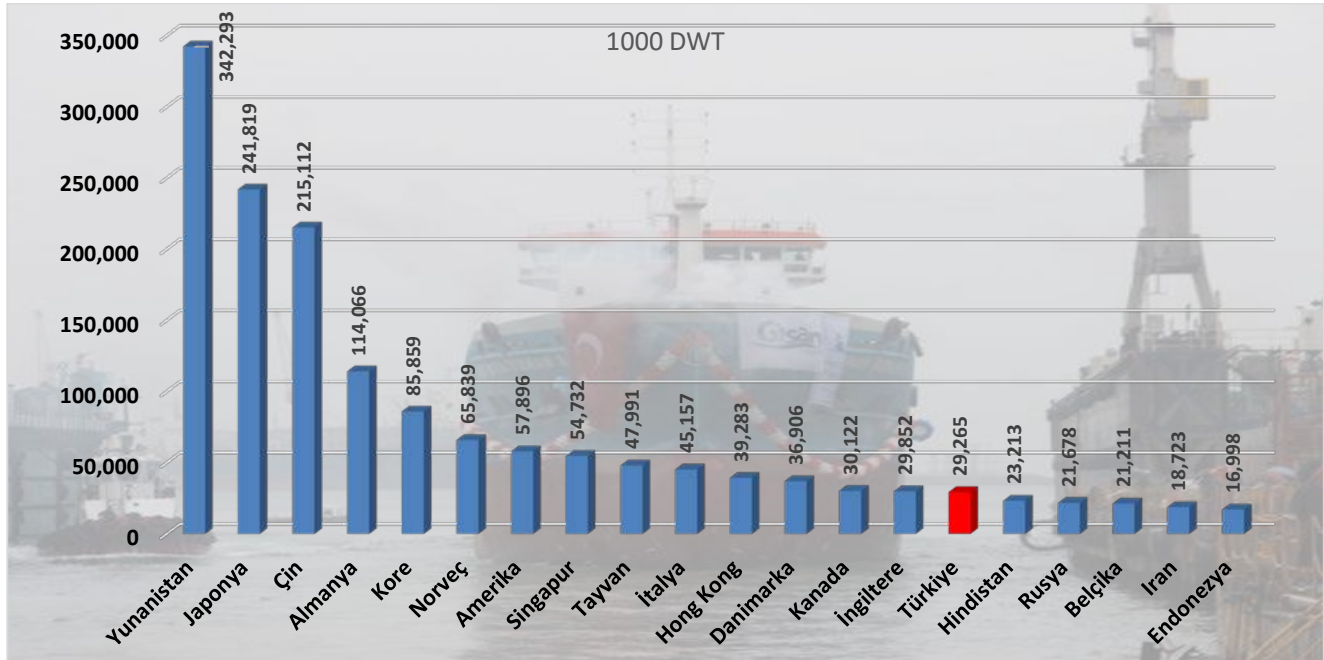
1 Ocak 2017 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 7,8 milyon dwt, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 21.5 milyon dwt'dur.

GRAFİK (13) :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 342 milyon dwt ile 1. sırada, Japonya 241 milyon dwt ile 2. sırada, Çin 215 milyon dwt ile 3. sırada ve Almanya 114 milyon dwt 4. sırada yer almaktadır.

GRAFİK (14) :20 Ülkenin Kontrolündeki Filo



Dünyanın açık sicil bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2017 itibariyle (1000 GT ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Japonya'nın 2'inci, Çin'in 3. 'üncü olduğu sıralamada Türkiye 15. sırada yer almıştır. 2016 yılına nazaran Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı % 71,60'dan 2017 yılı başı itibariyle % 73,40'a yükselmiştir.

**TABLO (26) 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2017)
1000 GT ve Üzeri**

2017 Sıra	Ülkeler	Milli Bayrak		Yabancı Bayrak		Toplam Filo	
		No	1000	No	1000	No	1000
		DWT		DWT		DWT	
1	Yunanistan	733	70.329	3.791	271.964	4.524	342.293
2	Japonya	792	31.085	3.380	210.734	4.172	241.819
3	Çin	2.621	73.470	2.352	141.642	4.973	215.112
4	Almanya	207	10.277	2.966	103.789	3.173	114.066
5	Kore	720	13.483	952	72.376	1.672	85.859
6	Norveç	515	16.755	1.099	49.084	1.614	65.839
7	Amerika	203	4.936	931	52.960	1.134	57.896
8	Singapur	700	26.906	676	27.826	1.376	54.732
9	Tayvan	107	4.312	801	43.679	908	47.991
10	İtalya	473	13.900	597	31.257	1.070	45.157
11	Hong Kong	481	26.864	425	12.419	906	39.283
12	Danimarka	321	15.604	518	21.302	839	36.906
13	Kanada	113	925	387	29.197	500	30.122
14	İngiltere	209	7.055	498	22.797	707	29.852
15	Türkiye	525	7.800	1.022	21.465	1.547	29.265
16	Hindistan	605	15.467	139	7.746	744	23.213
17	Rusya	1.069	6.280	383	15.398	1.452	21.678
18	Belçika	61	7.103	147	14.108	208	21.211
19	Iran	151	5.811	58	12.912	209	18.723
21	Endonezya	1.585	14.965	105	2.033	1.690	16.998
20	Fransa	110	3.120	207	12.468	317	15.588
22	Suudi Arabistan	84	3.417	67	12.050	151	15.467
23	B.A.E.	48	319	489	14.869	537	15.188
24	Malezya	211	6.482	105	6.802	316	13.284
25	Hollanda	608	5.210	320	6.557	928	11.767
26	Kuveyt	34	5.117	67	6.221	101	11.338
27	Katar	18	701	84	9.367	102	10.068
28	İsviçre	50	1.758	148	7.412	198	9.170
27	Bermuda	0	0	47	9.045	47	9.045
30	Vietnam	775	6.549	94	1.264	869	7.813
30 Ülke Toplamı		14129	406.000	22.855	1.250.743	36.984	1.656.743
Dünya Toplamı						42.486	1.763.694

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2017

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

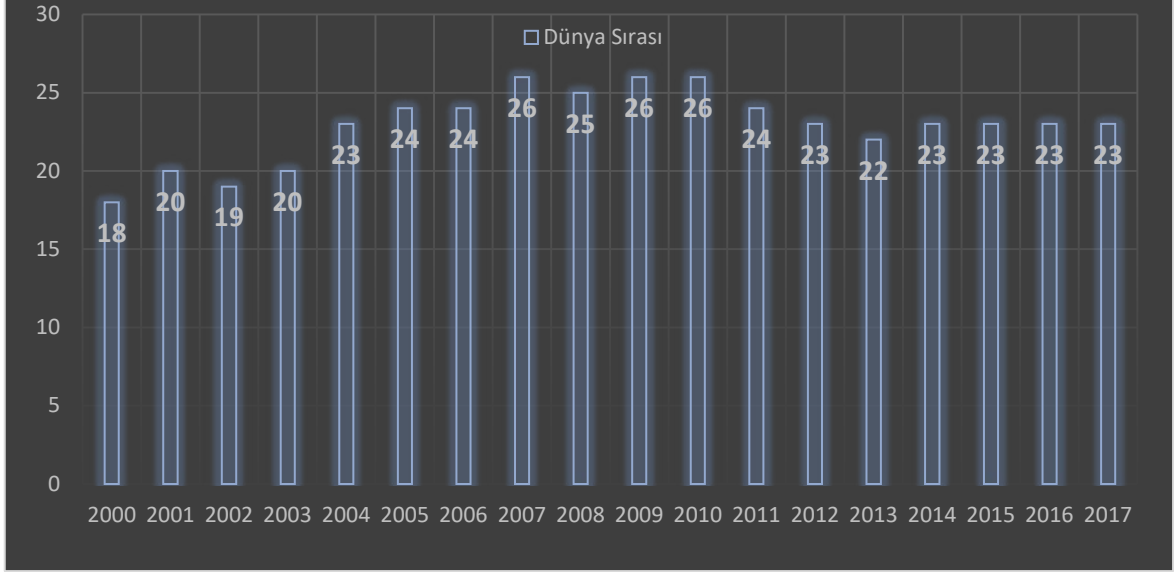
Sıra	Bayrak	GemiSayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU
1	Panama	6.480	216.522	333.363	3.214
2	Liberya	3.126	136.331	213.934	3.896
3	Marshall Island	2.892	127.950	208.563	1.179
4	Hong Kong	2.420	106.744	172.420	2.702
5	Singapur	2.328	80.698	121.177	2.166
6	Malta	2.016	65.654	98.669	1.419
7	Çin	3008	47.904	74.918	686
8	Yunanistan	963	42.262	74.493	52
9	Bahama	1.160	53.644	68.057	199
10	İngiltere	757	29.002	38.896	843
11	Japonya	419	13.914	14.485	703
12	G.Kıbrıs	338	15.087	24.412	141
13	Norveç	2620	23.262	33.782	63
14	Endonezya	797	20.864	33.000	438
15	Danimarka	788	15.088	19.069	57
16	Hindistan	420	1.562	1.422	6
17	İtalya	368	13.526	17.647	52
18	Kore	2.915	12.189	17.131	184
19	Portekiz	460	15.002	16.940	984
20	Almanya	132	608	627	7
21	Antigua & Barbuda	328	14.393	16.313	978
22	Bermuda	850	9.596	16.451	44
23	Türkiye	710	15.498	15.347	128
24	Amerika	1045	9.859	14.654	101
25	Belçika	352	10.417	13.712	644
Dünya Toplamı	157 Ülke	52.183	1.182.691	1.772.435	22.327

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2016

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri ilk yirmi beş ülke bazında sıralaması TABLO (27)'dedir. Buna göre dünya filosunun % 18,8'ini bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, % 12,1'ini bünyesinde bulunduran Liberya 2. Sırada, Marshall Adaları ise % 11,8 ile 3. sırada yer almaktadır.

01.01.2017 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 157 ülke bazında 52.183 adet gemi ile 1.772.435.000 dwt /1.182.691.000 GT'dur. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, % 0,5 ile Türkiye 23. sırada yer almıştır.

GRAFİK (15) : 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 (28) '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 (28) Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)

Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya %	Değişim %
8	Yunanistan	963	74.493	4,20%	1,90%
12	G.Kıbrıs	797	33.000	1,90%	1,40%
23	Türkiye	834	8.102	0,50%	-0,50%
26	Rusya	1.441	7.580	0,40%	3,40%
31	İran	378	6.463	0,40%	39,50%
53	Mısır	90	1.399	0,10%	3,30%
87	Ukrayna	106	287	0	-17,70%
103	Bulgaristan	28	111	0	-3,90%
116	Gürcistan	17	60	0	78,00%
118	Suriye	8	58	0	-5,20%
128	Romanya	15	37	0	0,00%

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2015

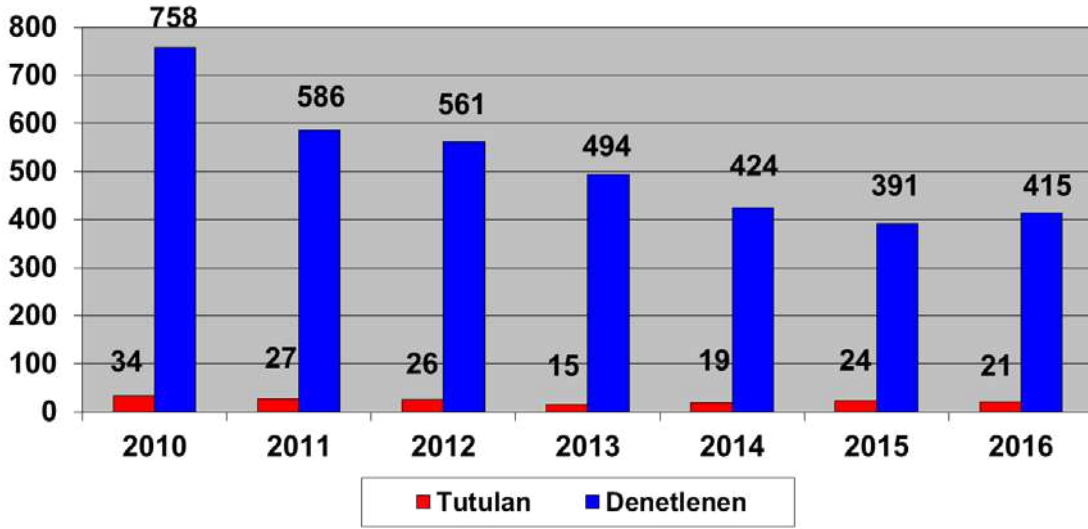
Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 308 milyon dwt, Rusya 22 milyon dwt ve İran 18 milyon dwt'dur.

2.2.6. Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları

Halen dünyanın sekiz farklı coğrafi deniz alanında yapılmakta olan ve gemilerimizin de tabii 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, COLREG, ISPS, MLC 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 ve halen Beyaz Liste'deki yerini korumaktadır. Tutulma sayılarına baktığımızda, 2010 yılında 34, 2011 yılında 27, 2012 yılında 26, 2013 yılında 15, 2014 yılında 19, 2015 yılında 24 olan gemi tutulma sayıları 2016 yılı itibarıyla 21 dir.

GRAFİK (16) :Yıllara Göre Gemi Tutulmaları (Paris MoU)

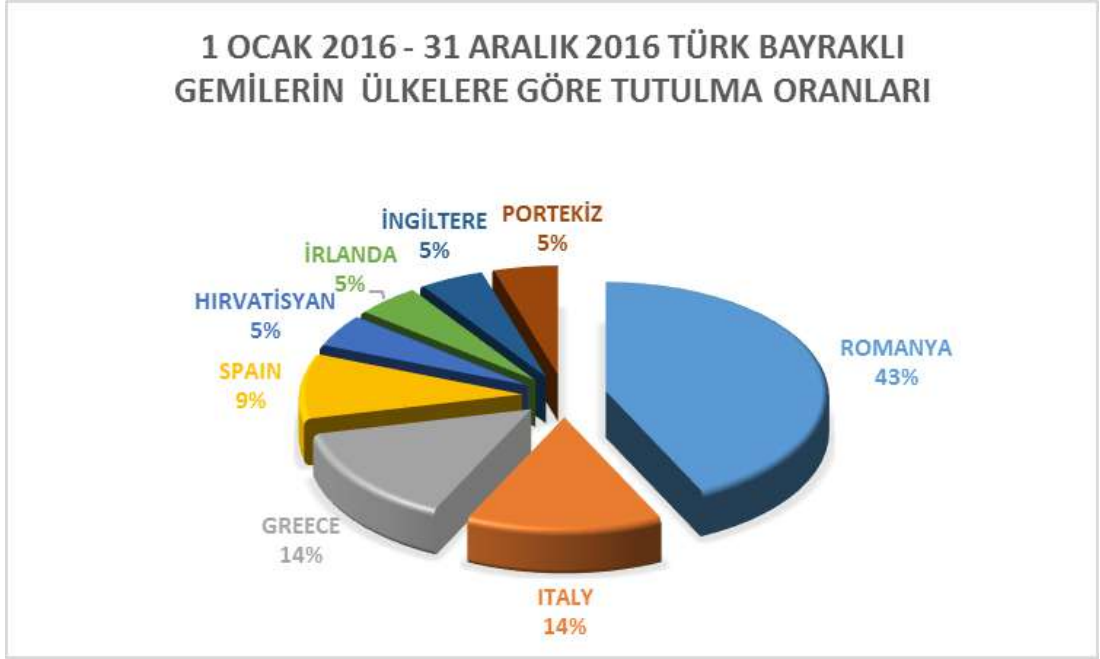


Kaynak : Paris MoU

Yapılan istatistiki çalışmalar ile belirlendiği üzere tutulmaların başlıca sebepleri;

- ISM,
- Yangın söndürme araç-gereçleri,
- Acil durum sistemleri,
- Can kurtarma araç-gereçleri,
- Seyir güvenliği,
- Gemi ve Personel ile ilgili sertifika ve dokümanlara yönelik eksiklikler olarak kaydedilmiştir.

GRAFİK (17): Türk Bayraklı Gemilerin Tutulma Oranları



2016 Yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik Paris MoU kapsamındaki denetimlerde 21 tutulma gerçekleşmiş olup, ülkelere göre dağılımı grafikte görülmektedir.

2.3. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŞINMASINDAKİ GELİŞMELER

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

Dünya taşımacılığının 2008-2017 yıllarındaki yüzdeler dağılımı tablosunda 2016 yılında denizyolunun payı % 84 olarak gerçekleşmiş olup, 2017 yılı için de öngörülen değer % 84'tür.(Clarksons Research Jan.2017)

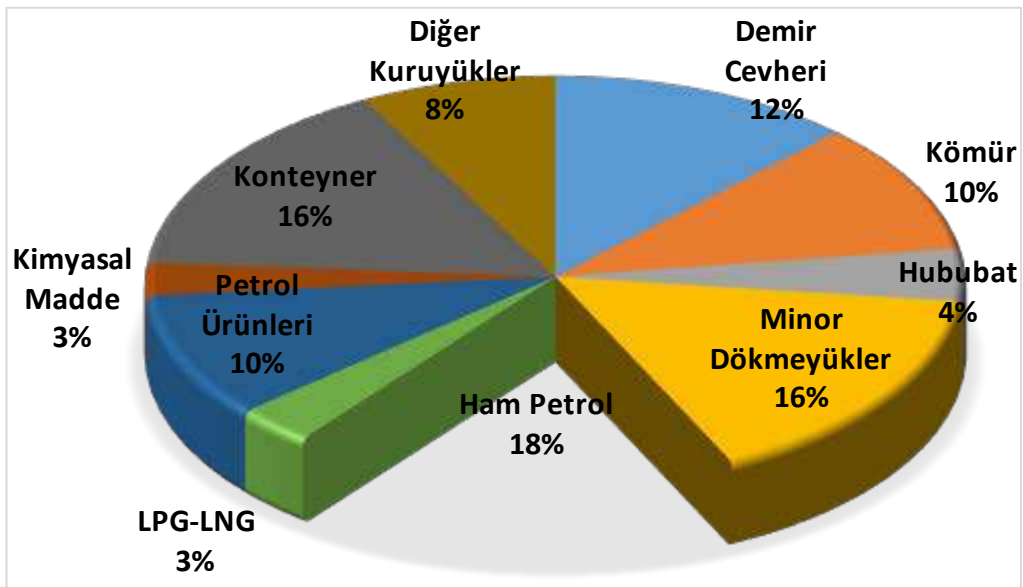
TABLO (29): Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

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	85,00%
2011	11,54	7%	9,47	83,00%
2012	11,83	3%	9,88	84,00%
2013	12,19	3%	10,21	84,00%
2014	12,58	3%	10,54	84,00%
2015	12,88	3%	10,77	84,00%
2016	13,18	4%	11,10	84,00%
2017(*)	13.55	3%	11.34	84.00%

(*) Öngörülen)

Kaynak : Clarksons Research Jan.2017

GRAFİK (18) : 2016 Dünya Deniz Taşımacılığı (mton %)



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.

2016 Yılında dünya deniz ticaretinin % 84'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin % 88'i denizyoluyla taşınmıştır.

**TABLO (30) Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları
Miktar Yüzdesi (%)**

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru Hattı ve Diğer
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1
2007	87,4	1,1	10	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1
2009	85	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87	0,6	10,7	0,4	1,4
2013	86,4	0,5	11,4	0,4	1,3
2014	86,2	0,4	11,2	0,5	1,7
2015	87,7	0,5	10,7	0,4	0,7
2016	88,06	0,46	10,76	0,32	0,4

Kaynak : TÜİK

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2016 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) % 88,06'sı Denizyolu ile, % 10,76'sı Karayolu ile, % 0,46'sı Demiryolu ile % 0,4'ü, diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,32'si ise Havayoluyla taşınmıştır.

2016 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak % 55,01'i Denizyolu ile, % 31'40'ı Karayolu ile, % 0,45'i Demiryolu ile % 12,45'i Havayoluyla ile ve % 0,69'u diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) taşınmıştır.

TABLO (31) 2016 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Miktar ve Değer Yüzdeleri

YOLLARA GÖRE DIŞ TİCARET			
Yıl	YOL ADI	Miktar Ton %	Değer % ABD \$
İHRACAT			
2016	Demiryolu	0,52%	0,45%
2016	Denizyolu	73,99%	55,01%
2016	Diğer	0,23%	0,69%
2016	Havayolu	0,81%	12,45%
2016	Karayolu	24,45%	31,40%
		100,00%	100,00%
İTHALAT			
2016	Demiryolu	0,43%	0,78%
2016	Denizyolu	95,32%	65,66%
2016	Diğer	0,49%	2,32%
2016	Gizli veri	0,00%	0,00%
2016	Havayolu	0,06%	12,53%
2016	Karayolu	3,71%	18,71%
		100,00%	100,00%
TOPLAM			
2016	Demiryolu	0,46%	0,64%
2016	Denizyolu	88,06%	61,00%
2016	Diğer	0,40%	1,61%
2016	Havayolu	0,32%	12,49%
2016	Karayolu	10,76%	24,26%
		100,00%	100,00%

Kaynak : TÜİK

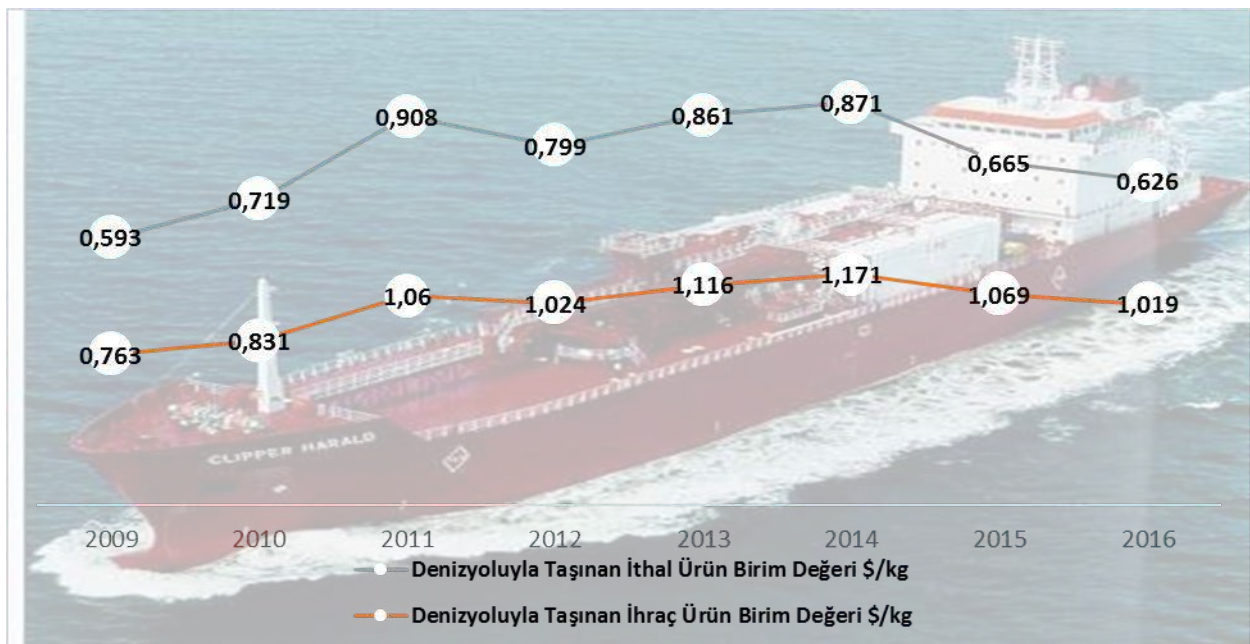
TÜİK'ten alınan bilgilerde, 2016 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 15,2 milyar \$ belirlenemeyen bir değer yer almakta olup bu değer miktar ve hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden toplama ilave edilememiştir.

Ulaştırma alt sektörlerindeki taşınan ürünün birim değeri tablosunda, taşıma türlerine göre birim fiyatı en yüksek ürünler havayolu ile ardından diğer yollar (kendinden hareketli araçlar, boru hattı, postayla gönderme v.s.) ve karayolu ile düşük fiyat ürünleri ise demiryolu ve denizyolu ile taşınmaktadır.

TABLO (32) 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	1,06	1,36	2,208	9,429	4,935
	2012	1,024	1,641	2,267	22,181	7,171
	2013	1,116	2,74	2,215	12,58	6,925
	2014	1,171	2,221	2,32	12,668	4,194
	2015	1,069	1,676	1,909	15,162	5,879
	2016	1,019	1,196	1,761	21,100	4,119
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
	2016	0,626	1,656	4,592	184,625	4,333

GRAFİK (19) 2009-2016 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. 2006-2016 yıllarında Limnlarımıza gelen gemi sayıları artış ve azalışları TABLO: 33'de görölmektedir.

TABLO (33) Limnlarımıza Gelen Gemi Sayıları

Yıllar	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	Yıllık Değişim %	TB %	YB %
2006	42.058	33.461	75.519	-	55,69%	44,31%
2007	43.662	35.262	78.924	4,51%	55,32%	44,68%
2008	45.362	36.042	81.404	3,14%	55,72%	44,28%
2009	45.813	34.631	80.444	-1,18%	56,95%	43,05%
2010	37.060	37.055	74.115	-7,87%	50,00%	50,00%
2011	37.234	37.900	75.134	1,37%	49,56%	50,44%
2012	38.333	37.542	75.875	0,99%	50,52%	49,48%
2013	39.835	36.295	76.130	0,34%	52,32%	47,68%
2014	38.685	36.081	74.766	-1,79%	51,74%	48,26%
2015	38.397	35.288	73.685	-1,45%	52,11%	47,89%
2016	37.644	33.576	71.220	-3,35%	52,86%	47,14%

Kaynak : T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (20) 2006-2016 Limnlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları Değişimleri



TABLO (34) 2016 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'ları

LİMANLAR	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
İZMİT	4.519	20.882.699	5.672	113.661.997	10.191	134.544.696
AMBARLI	2.197	18.701.957	2.326	69.086.135	4.523	87.788.092
ALİAĞA	1.730	11.092.874	3.229	60.399.635	4.959	71.492.509
MERSİN	967	11.560.145	3.194	53.882.314	4.161	65.442.460
GEMLİK	1.805	10.692.675	2.187	50.151.128	3.992	60.843.803
BOTAŞ	200	2.314.175	1.217	52.711.814	1.417	55.025.990
İSKENDERUN	1.559	5.998.443	2.387	48.640.815	3.946	54.639.258
TEKİRDAĞ	1.007	4.388.182	1.246	31.601.405	2.253	35.989.587
İZMİR	634	5.800.810	1.548	26.910.901	2.182	32.711.711
TUZLA	2.295	15.561.230	1.040	10.938.243	3.335	26.499.473
İSTANBUL	2.182	9.179.448	803	11.257.823	2.985	20.437.271
KUŞADASI	422	64.002	527	13.693.619	949	13.757.621
SAMSUN	853	3.022.999	1.496	8.824.244	2.349	11.847.243
KDZ. EREĞLİ	545	2.183.082	331	6.063.063	876	8.246.145
KARABİGA	868	1.687.902	401	6.475.040	1.269	8.162.942
ANTALYA	465	1.875.865	398	6.234.663	863	8.110.528
ÇEŞME	1.378	4.737.075	534	1.508.987	1.912	6.246.061
ZONGULDAK	269	1.070.037	266	4.856.953	535	5.926.990
YALOVA	989	978.378	394	4.792.762	1.383	5.771.140
BANDIRMA	882	1.464.401	688	4.138.543	1.570	5.602.944
TAŞUCU	112	222.613	860	5.086.212	972	5.308.825
GÜLLÜK	439	1.918.719	337	2.439.595	776	4.358.314
TRABZON	374	1.272.230	438	2.856.016	812	4.128.246
ÇANAKKALE	1.400	1.573.887	149	2.213.615	1.549	3.787.502
BODRUM	1.206	236.430	411	2.555.439	1.617	2.791.869
MARMARA A.	791	705.868	83	393.017	874	1.098.885
ÜNYE	405	583.516	118	484.777	523	1.068.293
MARMARİS	416	165.602	185	895.025	601	1.060.627
BARTIN	159	348.795	162	625.008	321	973.803
HOPA	481	293.075	125	566.064	606	859.139
RİZE	219	440.852	49	269.698	268	710.550
DİKİLİ	96	49.877	106	510.446	202	560.323
BOZCAADA	147	57.151	20	399.379	167	456.530
TİREBOLU	90	341.093	7	29.438	97	370.531
İNEBOLU	183	190.307	49	145.705	232	336.012
ALANYA	26	754	13	329.515	39	330.269
FETHİYE	264	24.028	350	289.370	614	313.398
AYVALIK	800	252.278	0	0	800	252.278
FATSA	61	29.961	63	160.354	124	190.315
GİRESUN	72	34.320	33	114.215	105	148.535
KAŞ	522	75.727	5	72.601	527	148.328
ERDEK	185	82.851	0	0	185	82.851
MUDANYA	131	65.830	1	1.592	132	67.422
GÖCEK	108	59.926	9	5.575	117	65.501
SİNOP	92	15.808	7	27.420	99	43.228
GÖKÇEADA	157	41.728	0	0	157	41.728
AMASRA	105	38.843	0	0	105	38.843

LİMANLAR	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
TURGUT REİS LİMAN BAŞKANLIĞI	232	23.999	98	2.822	330	26.820
SÜRMENE	126	25.439	3	615	129	26.054
GERZE	218	22.922	0	0	218	22.922
SİLİVRİ	96	22.663	0	0	96	22.663
KARATAŞ	677	17.567	0	0	677	17.567
EDREMİT	321	15.397	0	0	321	15.397
ENEZ	218	15.383	0	0	218	15.383
VAKFIKEBİR	52	13.658	0	0	52	13.658
ŞİLE	114	9.419	1	2.506	115	11.925
FOÇA	128	10.139	0	0	128	10.139
KARASU	70	5.484	1	2.597	71	8.081
PAZAR	43	7.849	0	0	43	7.849
KEFKEN	124	6.964	0	0	124	6.964
ORDU	40	5.846	0	0	40	5.846
İÇNEADA	45	4.206	0	0	45	4.206
CİDE	34	3.678	0	0	34	3.678
GÖRELE	14	3.671	0	0	14	3.671
AYANCIK	56	3.570	0	0	56	3.570
DATÇA	21	2.245	9	1.255	30	3.500
MANAVGAT	31	1.949	0	0	31	1.949
KEMER	115	1.243	0	0	115	1.243
ANAMUR	27	902	0	0	27	902
FİNİKE	35	425	0	0	35	425
TOPLAM	37.644	142.603.067	33.576	606.309.954	71.220	748.913.021

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle limanlarımıza gelen gemi sayıları incelendiğinde, toplam 71.220 adet gemiden,

- % 14,31'inin (10.191) İzmit limanına, (2015 yılında gemi sayısı 9.991)
- % 6,96'sının (4.959) Aliağa limanına, (2015 yılında gemi sayısı 4.861)
- % 6,35'inin (4.523) Ambarlı limanına,(2015 yılında gemi sayısı 4703)
- % 5,84'ünün (4.161) ise Mersin limanına,(2015 yılında gemi sayısı 4242) geldiği görülmektedir.

2016 Yılında Ülkemiz limanlarına gelen gemilerin toplam GT'a oranı ise, yabancı bayraklı gemilerin 606.309.954 GT ile % 81'i, Türk Bayraklı gemilerin 142.603.067 GT ile % 19'dur.

Kabotaj Yük Taşımaları

Türk liman ve iskelelerinde 2006-2016 yıllarını kapsayan kabotaj taşıma miktarları feribot içinde araç ile taşınan kabotaj eşyası ve gemiyle taşınan kabotaj taşıması ton bazında Tablo 'de belirtildiği gibidir.

01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı Denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. Ancak, uluslararası düzeyde 2000'li yılların sonlarında küresel krizinde etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, 2009, 2010 ve 2014 yıllarında eksiye düşmüştür. Tablodaki dönemde en fazla artış % 21,86 ile 2013 yılında gerçekleşmiştir.

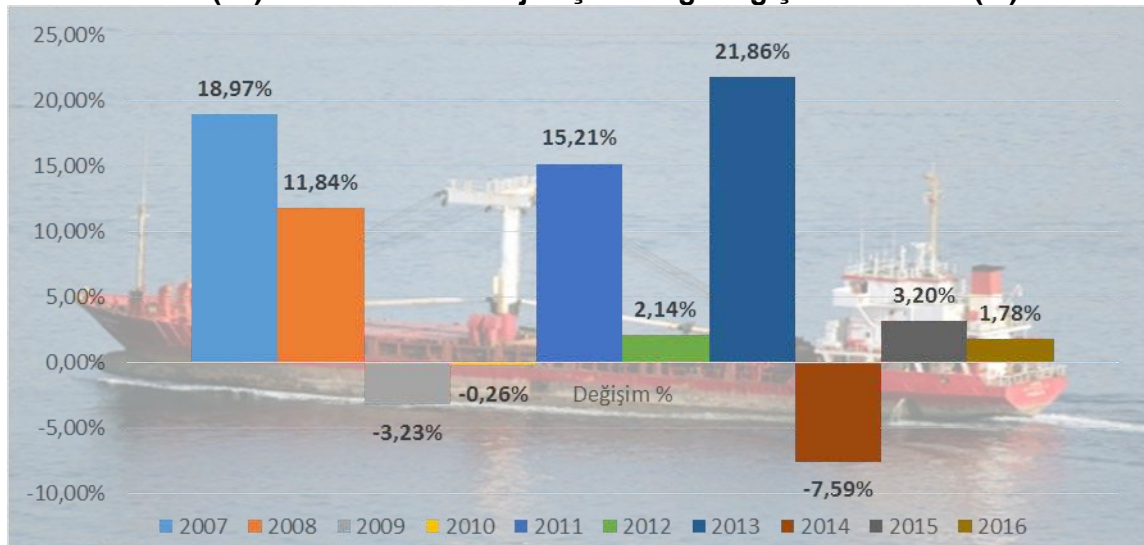
TABLO (35): 2006-2016 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)

Yıllar	Kabotaj	Değişim %
	Taşıması (Ton)	
2006	15.133.337	-
2007	18.004.619	18,97%
2008	20.136.037	11,84%
2009	19.485.900	-3,23%
2010	19.434.485	-0,26%
2011	22.389.570	15,21%
2012	22.869.458	2,14%
2013	27.868.157	21,86%
2014	25.753.831	-7,59%
2015	26.578.284	3,20%
2016	27.050.225	1,78%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla % 1,78 artış ile 27.050.225 ton yük taşınmıştır. 2006-2016 yılları arasında kabotaj taşımacılığı % 78,75 artmıştır.

GRAFİK (21) 2007-2016 Kabotaj Taşımacılığı Değişim Yüzdeleri (%)



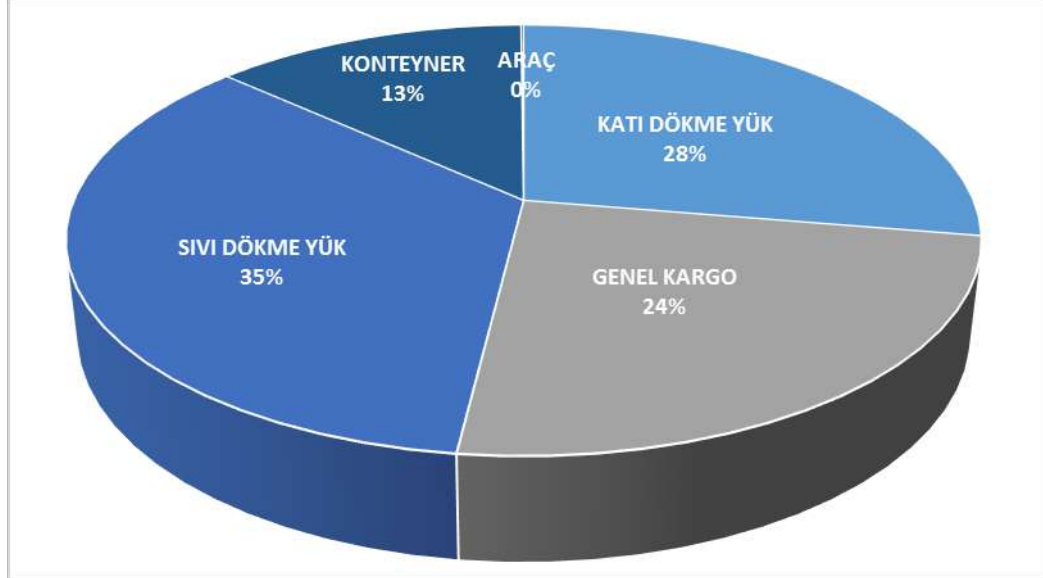
Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo sıralamasında , % 35 ile Sıvı Dökme Yük, % 28 ile Katı Dökme Yük, % 24 ile genel kargo, % 13 ile Konteyner olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (36) 2016 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (mton)

KARGO TİPİ	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTIMA	TOPLAM KABOTAJ	KARGO TİPİ %
KATI DÖKME YÜK	6.789.932	7.938.892	14.728.824	27,63%
GENEL KARGO	6.416.335	6.539.938	12.956.273	24,31%
SIVI DÖKME YÜK	9.470.710	9.052.284	18.522.994	34,75%
KONTEYNER	3.542.863	3.490.132	7.032.995	13,20%
ARAÇ	30.151	28.979	59.130	0,11%
TOPLAM	26.249.991	27.050.225	53.300.216	100,00%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (22) 2016 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)



TABLO (37) 2016 Yılında Kabotaj Elleçemesi Yapılan Limanlar (mton %)

LİMANLAR	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TOPLAM KABOTAJ	Toplam %
KOCAELİ	4.837.543	6.582.869	11.420.412	21,43%
ALİAĞA	4.612.705	1.056.137	5.668.842	10,64%
İSKENDERUN	3.330.433	834.898	4.165.331	7,81%
AMBARLI	1.138.735	2.646.733	3.785.468	7,10%
ÇANAKKALE	2.380.483	114.362	2.494.845	4,68%
İSTANBUL	76.558	2.365.106	2.441.664	4,58%
TEKİRDAĞ	625.673	1.738.718	2.364.391	4,44%
GEMLİK	1.050.925	1.284.628	2.335.553	4,38%
KARADENİZ EREĞLİ	617.660	1.708.381	2.326.041	4,36%
KARABİGA	1.211.063	794.560	2.005.623	3,76%
SAMSUN	996.499	799.977	1.796.476	3,37%
MERSİN	454.234	1.163.157	1.617.391	3,03%
ANTALYA	507.565	954.707	1.462.272	2,74%
TUZLA	233.220	1.045.326	1.278.546	2,40%
MARMARA A.	1.062.602	3.126	1.065.728	2,00%
BOTAŞ(CEYHAN)	869.420	175.340	1.044.760	1,96%
ÜNYE	677.060	258.903	935.963	1,76%
BANDIRMA	377.452	290.836	668.288	1,25%
TRABZON	145.754	499.754	645.508	1,21%
RİZE	0	589.033	589.033	1,11%
İZMİR	70.754	499.430	570.184	1,07%
YALOVA	0	540.350	540.350	1,01%
TİREBOLU	0	383.200	383.200	0,72%
ZONGULDAK	105.290	253.372	358.662	0,67%
HOPA	144.253	97.920	242.173	0,45%
İNEBOLU	225.782	6.600	232.382	0,44%
BARTIN	92.064	118.901	210.965	0,40%
TAŞUCU	190.100	0	190.100	0,36%
GÜLLÜK	165.442	4.850	170.292	0,32%
GÖCEK	0	73.625	73.625	0,14%
MUDANYA	23.370	26.475	49.845	0,09%
ÇEŞME	1	32.070	32.071	0,06%
AMASRA	25.600	0	25.600	0,05%
MARMARİS	0	25.060	25.060	0,05%
ERDEK	1.751	22.463	24.214	0,05%
SİLİVRİ	0	20.000	20.000	0,04%
FATSA	0	13.430	13.430	0,03%
GİRESUN	0	11.600	11.600	0,02%
DİKİLİ	0	10.278	10.278	0,02%
VAKFIKEBİR	0	2.650	2.650	0,00%
BOZCAADA	0	700	700	0,00%
KUŞADASI	0	700	700	0,00%
TOPLAM	26.249.991	27.050.225	53.300.216	100,00%

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016 Yılı limanlar itibarıyla kabotaj elleçemesinde % 21 ile Kocaeli, % 10 ile Aliağa limanı ve % 7,8 ile İskenderun limanı ilk üç sırada yer almıştır.

Kabotaj yüklemesinde Kocaeli limanı % 18,43 ile 1. sırada, Aliağa limanları % 17,57 ile 2. sırada ve İskenderun limanı % 12,69 ile 3. sırada yer almaktadır.

Kabotaj boşaltmasında, Kocaeli limanı % 24,34 ile 1. sırada, Ambarlı limanları % 9,78 ile 2. sırada ve İstanbul limanı % 8,74 ile 3. sırada yer almaktadır.

TABLO (38) 2006-2016 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	11,70%	51.978.669	22,90%
2007	8.161.999	5,00%	59.942.527	13,29%
2008	8.866.797	8,64%	82.950.808	27,74%
2009	9.315.772	5,06%	82.580.396	-0,45%
2010	9.400.735	0,91%	83.607.444	1,23%
2011	10.402.917	10,66%	83.283.519	-0,39%
2012	10.710.645	2,96%	77.785.568	-7,07%
2013	11.318.561	5,68%	85.096.902	8,59%
2014	12.166.505	7,49%	89.322.962	4,73%
2015	13.042.399	7,20%	95.505.115	6,47%
2016	13.050.241	0,06%	92.267.227	-3,39%

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosu incelendiğinde 2006 yılından 2016 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. 2006-2016 yıllarında kabotajda taşınan araç sayılarındaki en büyük artış % 11,7 olarak gerçekleşmiştir. 2016 yılında araç sayısında % 0,06 artış, adetxmil'de ise % -3,39 azalış gerçekleşmiştir. 2006-2016 yıllarında taşınan araç sayısında % 67,9'luk bir artış olmuştur.

GRAFİK (23) 2006-2016 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı



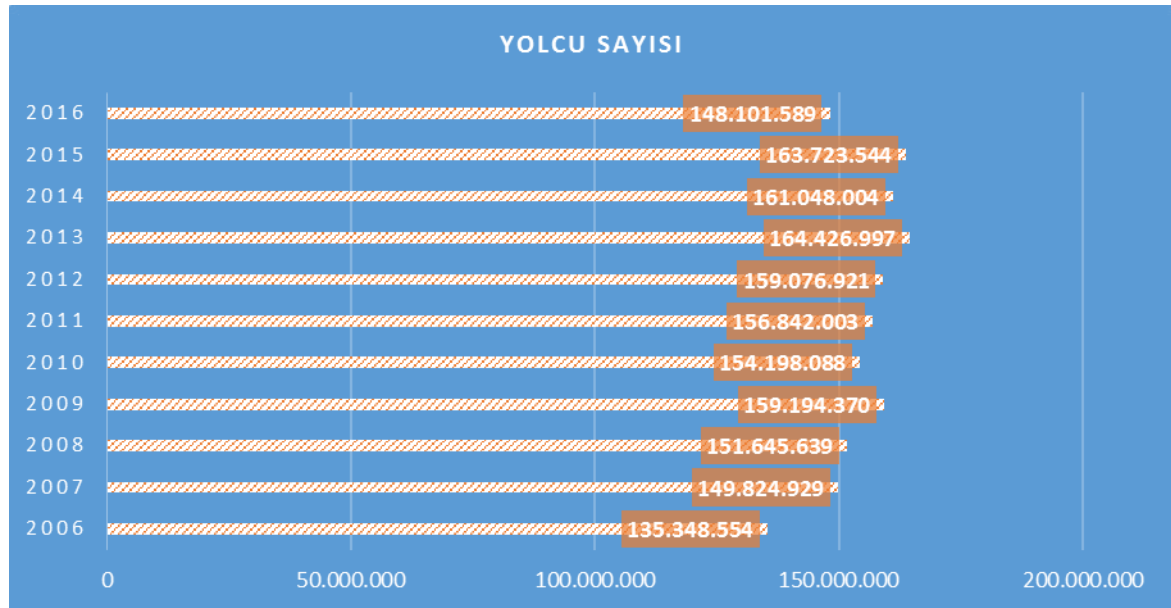
TABLO (39) 2006-2016 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil)

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim %	Yolcu (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2006	135.348.554	10,30%	752.889.731	12,20%
2007	149.824.929	10,70%	842.975.355	10,69%
2008	151.645.639	1,22%	847.917.253	0,58%
2009	159.194.370	4,98%	886.609.389	4,36%
2010	154.198.088	-3,14%	847.715.977	-4,59%
2011	156.842.003	1,71%	854.909.150	0,84%
2012	159.076.921	1,42%	787.572.051	-8,55%
2013	164.426.997	3,36%	900.226.869	12,51%
2014	161.048.004	-2,06%	974.923.011	7,66%
2015	163.723.544	1,66%	992.592.392	1,78%
2016	148.101.589	-9,54%	1.112.255.126	10,76%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda taşınan yolcu sayıları tablosunda, en fazla artış % 10.7 ile 2007 , % 10,3 ile 2006 yıllarında gerçekleşmiştir. 2006-2016 yıllarında kabotajda taşınan yolcu sayısında % 9,4'lük, Yolcu AdetxMil 'de ise % 47,73'lük bir artış olmuştur.

Kabotajda yolcu taşımacılığı artışı 2006 ve 2007 yılından itibaren azalmış, yıllık değişim 2008 yılında % 1,2'ye ve 2011 yılında % 1,71'e gerilemiş, 2014 yılında ise % -2,06 olarak ortaya çıkmıştır. 2016 yılında ise yolcu sayısında % -9,54'lük gerileme, yolcu adetxmil'de ise % 10,76'lık bir artış olmuştur.

GRAFİK (24): 2006-2016 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı

TABLO (40) 2014-2016 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları

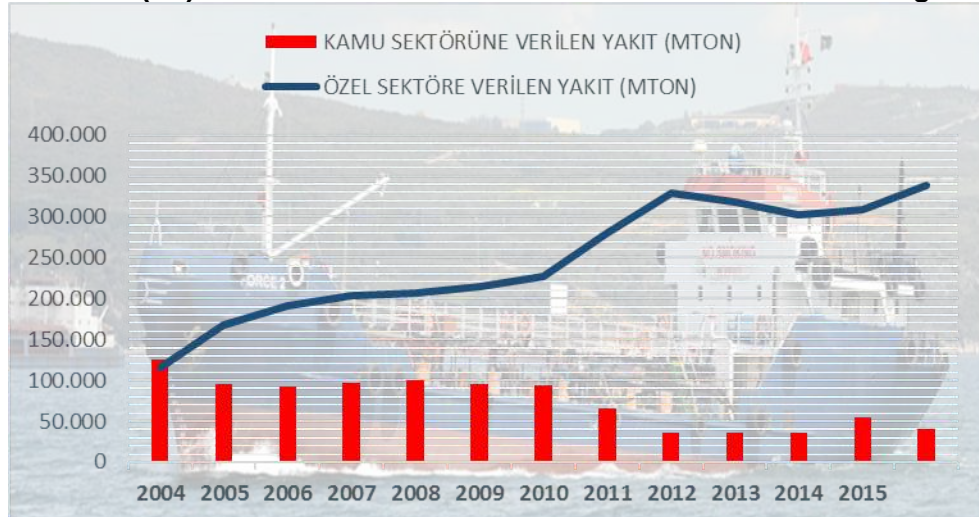
GEMİ CİNSLERİ	2014			2015			2016		
	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TOPLAM İÇİNDEKİ %'Sİ	2013-2014 Değişim %	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TOPLAM İÇİNDEKİ %'Sİ	2014-2015 Değişim %	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TOPLAM İÇİNDEKİ %'Sİ	2015-2016 Değişim %
Balıkçı Gemileri	142.700.286	24,10	-3,78	150.181.696	24,13	5,24	182.649.492	26,73	21,62
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	63.827.790	10,78	-6,20	69.095.973	11,10	8,25	75.294.500	11,02	8,97
Ticari Yatlar	23.598.002	3,99	-2,73	24.512.911	3,94	3,88	19.608.342	2,87	-20,01
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	265.942.471	44,92	-0,44	275.105.537	44,19	3,45	292.115.517	42,75	6,18
Tankerler	40.370.079	6,82	-12,97	48.619.760	7,81	20,44	49.572.014	7,25	1,96
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	55.617.990	9,39	-4,81	54.966.750	8,83	-1,17	64.079.956	9,38	16,58
TOPLAM	592.056.617	100,00	-3,34	622.482.626	100,00	5,14	683.319.821	100,00	9,77

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2010-2015 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2016 yılında

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar % 42,75
- Balıkçı Gemileri % 26,73
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri % 11,02
- Dökme ve Kuruyük Gemileri % 9,38
- Tankerler % 7,25
- Ticari Yatlar % 2,87

oranında teşvikten yararlanılmıştır.

GRAFİK (25): 2004-2016 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Dağılımı

TABLO (41) A: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (mton)

YILLAR	KAMU SEKTÖRÜNE VERİLEN YAKIT (MTON)	ÖZEL SEKTÖRE VERİLEN YAKIT (MTON)
2004	125.216	115.584
2005	95.183	166.940
2006	92.988	190.457
2007	97.448	204.174
2008	99.576	206.706
2009	96.184	214.464
2010	93.518	227.233
2011	65.533	279.868
2012	35.423	329.311
2013	35.732	317.874
2014	36.689	302.172
2015	54.046	308.792
2016	40.975	338.928

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2004-2016 yıllarında 13 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne 1.220.142.419 TL, özel sektöre ise 4.387.285.077 TL teşvik verilmiştir.

TABLO (41) B: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (TL)

SEKTÖR	KAMU		ÖZEL		TOPLAM
	YILLAR	KAMU SEKTÖRÜ TEŞVİK MİKTARI (TL)	%	ÖZEL SEKTÖR TEŞVİK MİKTARI (TL)	
2004	98.800.000	52%	91.200.000	48%	190.000.000
2005	93.692.039	38%	152.961.877	62%	246.653.916
2006	91.318.520	35%	171.510.235	65%	262.828.755
2007	97.789.012	35%	183.220.975	65%	281.009.987
2008	109.589.903	36%	199.050.771	64%	308.640.674
2009	114.812.091	34%	227.661.882	66%	342.473.973
2010	136.704.770	32%	289.624.908	68%	426.329.678
2011	100.640.937	21%	383.668.242	79%	484.309.179
2012	57.935.038	10%	496.849.562	90%	554.784.600
2013	67.391.960	11%	545.145.710	89%	612.537.670
2014	69.224.262	12%	522.832.355	88%	592.056.617
2015	101.983.628	16%	520.498.998	84%	622.482.626
2016	80.260.259	12%	603.059.562	88%	683.319.821
2004-2016	1.220.142.419	22%	4.387.285.077	78%	5.607.427.496

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.

2016 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 215.132.519 ton, ihracatı ise 94.805.120 ton olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (42) 2006-2016 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları (mton)

Yıllar	Toplam Dış Ticaret	İhracat	İthalat	T/B Gemi Payı	TB %	YB %
2006	202.718.284	63.311.978	139.406.306	42.615.725	21	79
2007	222.059.619	68.660.270	153.399.349	36.992.141	17	83
2008	224.776.283	73.244.972	151.531.311	31.791.383	14	86
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12	88
2016	309.937.639	94.805.120	215.132.519	38.623.279	12	88

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (26) 2006-2016 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları (mton)



Tablo () verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2015 yılına nazaran 2016 yılında ihracat taşımaları 92 milyon tondan 94 milyon tona, ithalat taşımaları ise 208 milyon tondan 215 milyon tona yükselmiştir.

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

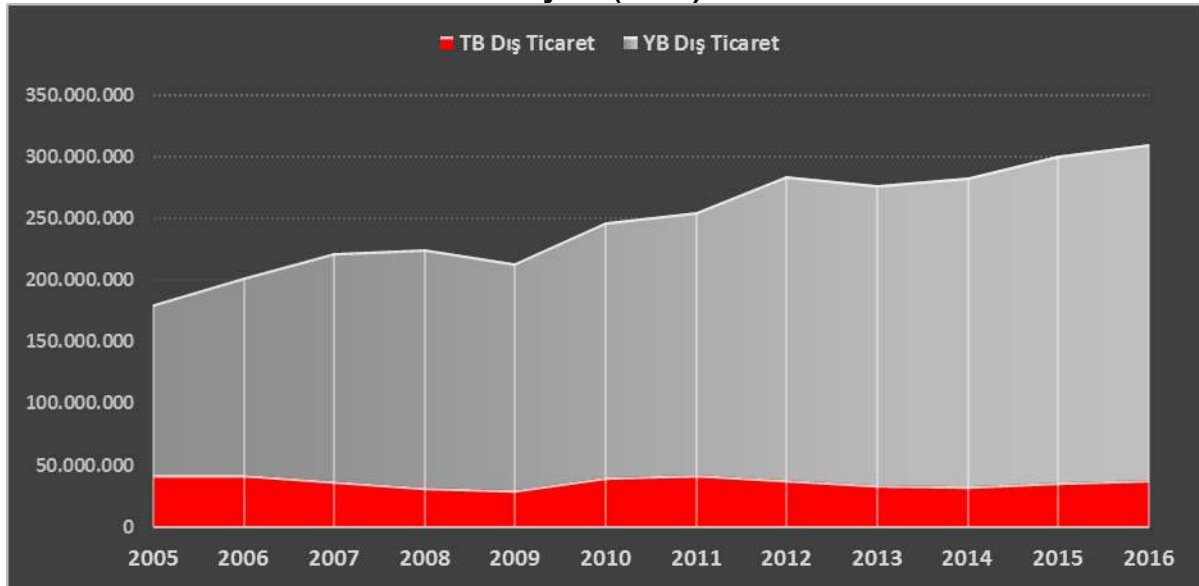
2015 Yılına nazaran 2016 yılında Türk Bayraklı gemilerimizin bayrak payı % 5,88, yabancı bayraklı gemilerin ise % 2,77 artış göstermiştir.

TABLO (43) Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları

Yıl	Türk Bayraklı (mton)				Yabancı Bayraklı (mton)				Toplam (mton)	
	TB İthalat	%	TB İhracat	%	YB İthalat	%	YB İhracat	%	TB Dış Ticaret	YB Dış Ticaret
2006	32.794.143	24	9.821.582	16	106.612.163	76	53.490.396	84	42.615.725	160.102.559
2007	27.187.904	18	9.804.237	14	126.211.445	82	58.856.033	86	36.992.141	185.067.478
2008	21.136.641	14	10.654.742	15	130.394.670	86	62.590.230	85	31.791.383	192.984.900
2009	20.387.046	15	9.578.520	13	119.475.045	85	64.191.743	87	29.965.566	183.666.788
2010	28.878.432	18	11.615.686	14	133.747.337	82	72.329.476	86	40.494.118	206.076.813
2011	30.122.065	17	12.273.945	15	143.433.119	83	69.505.583	85	42.396.010	212.938.702
2012	26.476.350	14	12.235.897	13	165.998.578	86	79.071.589	87	38.712.247	245.070.167
2013	22.949.887	12	11.660.647	13	164.831.728	88	77.893.343	87	34.610.534	242.725.071
2014	20.880.367	11	12.743.955	14	173.891.061	89	75.800.837	86	33.624.322	249.691.898
2015	22.724.776	11	13.754.810	15	185.601.532	89	78.397.812	85	36.479.586	263.999.344
2016	23.350.424	11	15.272.855	16	191.782.095	89	79.532.265	84	38.623.279	271.314.360
15-16 Yıllık Değişim									5,88 %	2,77 %

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (27) Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)



2016 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayırmalı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 94,8 milyon tonun 15,3 milyon tonu, % 16'sı Türk Bayraklı gemilerle; 79,5 milyon tonu, % 84'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 215,1 milyon tonun, 23,4 milyon tonu % 11'i Türk Bayraklı gemilerle, 191,7 milyon tonu % 89'u yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

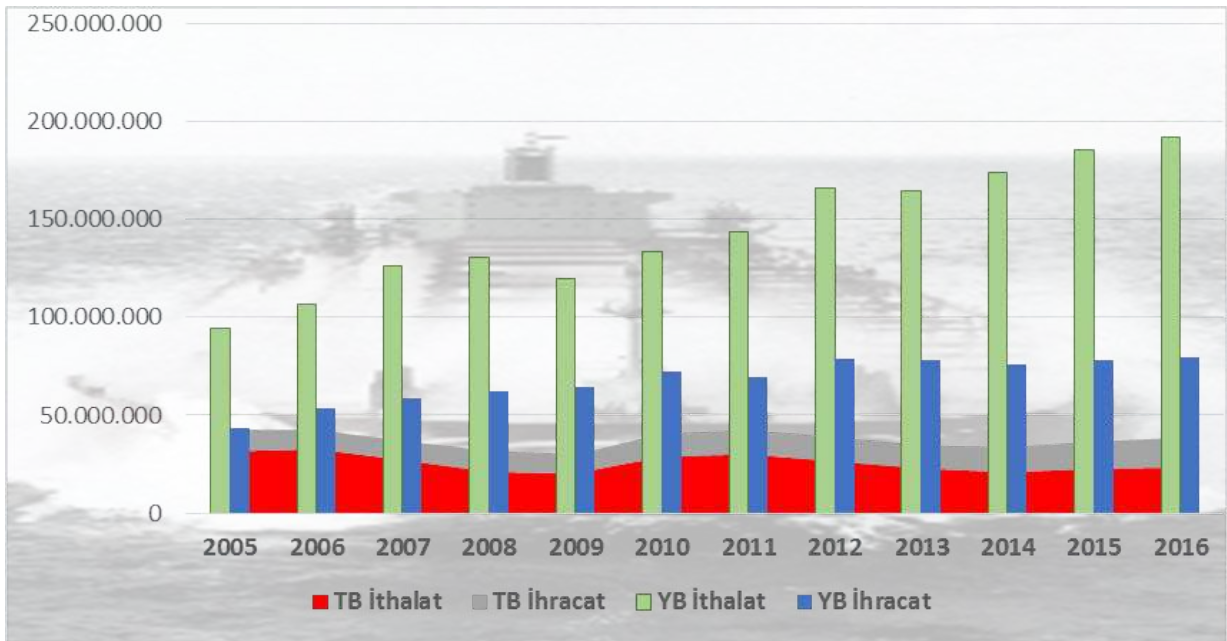
Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2006 yılında 202,7 milyon tonluk taşıma hacminin 2016'da 309,9 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 139,4 milyon tondan 215,1 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 63,3 milyon tondan 94,8 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2006 yılında ihracatta 9,8 milyon tondan 2016 yılında 15,3 milyon tona çıktığı, ithalatta ise 2006 yılında 32,7 milyon tondan 2016 yılında 23,3 milyon tona gerilediği Tablo 'de görülmektedir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2006 yılında ihracatta 53.4 milyon tondan 2016 yılında 79,5 milyon tona, ithalatta ise 2006 yılında 106,6 milyon tondan 2016 yılında 191,7 milyon tona yükselmiştir.

2016 verilerine göre ithalat yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasında 2015 yılına nazaran değişiklik olmamış, ihracat yükleri taşınmasında ise % 1'lik bir yükselme gerçekleşmiştir.

GRAFİK (28) 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, % 43 ile sıvı dökme yükler, % 30 ile konteyner, % 12 ile genel kargo, % 12 ile katı dökme yük ve % 3 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (44) 2016 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (mton)

KARGO TİPİ	YÜKLEME (mton)					
	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME	Toplamdaki %
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM			
KATI DÖKME YÜK	3.695.011	14.487.609	18.182.620	80.642	18.263.262	11,69%
GENEL KARGO	1.770.396	17.565.671	19.336.067	27.182	19.363.249	12,39%
SIVI DÖKME YÜK	460.321	11.094.837	11.555.158	55.724.446	67.279.604	43,06%
KONTEYNER	5.959.124	35.485.130	41.444.254	5.603.842	47.048.096	30,11%
ARAÇ	3.388.003	899.018	4.287.021	67	4.287.088	2,74%
TOPLAM	15.272.855	79.532.265	94.805.120	61.436.179	156.241.299	100,00%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

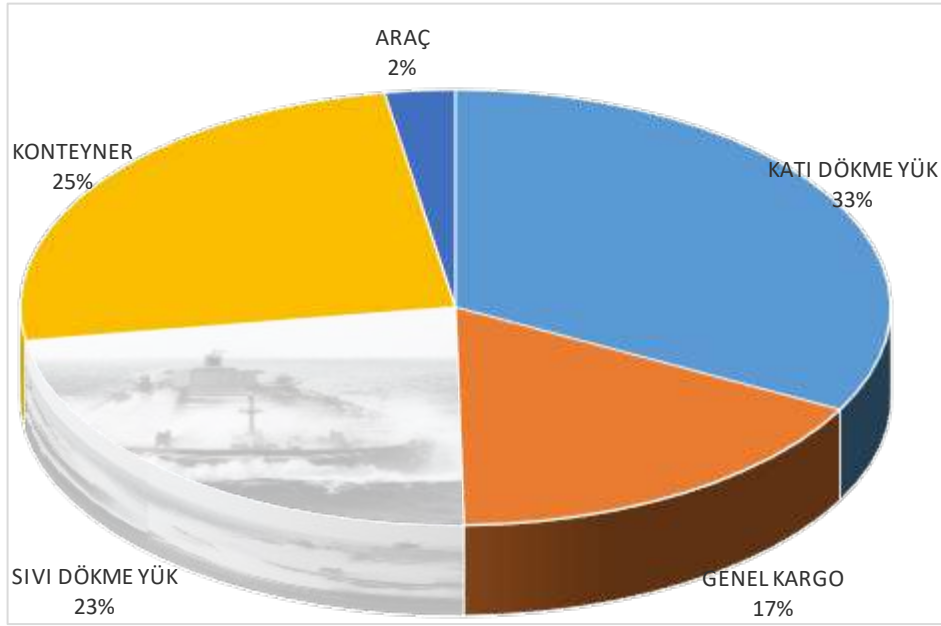
Dış ticaret taşımacılığı ithalat-transit boşaltmasında en fazla taşınan kargo sıralamasında, % 38 ile katı dökme yükler, % 27 ile sıvı dökme yükler, % 18 ile konteyner, % 15 genel kargo ve % 2 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (45) 2016 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (mton)

KARGO TİPİ	BOŞALTMA (mton)					
	İTHALAT			TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA	Toplamdaki %
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM			
KATI DÖKME YÜK	5.679.565	77.744.216	83.423.781	100.471	83.524.252	37,85%
GENEL KARGO	3.611.788	29.453.553	33.065.341	179.756	33.245.097	15,07%
SIVI DÖKME YÜK	6.512.034	52.701.743	59.213.777	7.992	59.221.769	26,84%
KONTEYNER	4.269.620	31.338.977	35.608.597	5.238.909	40.847.506	18,51%
ARAÇ	3.277.417	543.606	3.821.023	0	3.821.023	1,73%
TOPLAM	23.350.424	191.782.095	215.132.519	5.527.128	220.659.647	100,00%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (29) 2016 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzelik Dağılımı



TABLO (46) 2016 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Limanı

LİMAN BAŞKANLIĞI	YÜKLEME (mton)			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAK	TOPLAM		
KOCAELİ	1.636.718	11.841.433	13.478.151	8.373	13.486.524
ALİAĞA	1.060.542	11.207.256	12.267.798	545	12.268.343
MERSİN	1.768.521	10.328.074	12.096.595	1.552	12.098.147
AMBARLI	1.598.822	8.893.378	10.492.200	2.599.084	13.091.284
İSKENDERUN	372.957	6.992.277	7.365.234	6.991	7.372.225
BOTAŞ(CEYHAN)	200.916	7.063.539	7.264.455	55.691.848	62.956.303
GÜLLÜK	2.746.778	2.940.601	5.687.379	0	5.687.379
İZMİR	1.037.140	3.807.061	4.844.201	27.214	4.871.415
GEMLİK	801.478	3.731.605	4.533.083	12.785	4.545.868
ANTALYA	43.733	2.194.801	2.238.534	26	2.238.560
TAŞUCU	49.250	1.994.191	2.043.441	0	2.043.441
TUZLA	1.997.227	34.309	2.031.536	0	2.031.536
KARABİGA	398.928	1.160.174	1.559.102	0	1.559.102
ÇANAKKALE	46.810	1.442.488	1.489.298	0	1.489.298
TEKİRDAĞ	40.560	1.369.100	1.409.660	2.996.954	4.406.614
BANDIRMA	85.856	764.431	850.287	1.105	851.392
SAMSUN	9.398	739.370	748.768	0	748.768
ÇEŞME	664.948	1.957	666.905	0	666.905
KARADENİZ EREĞLİ	107.637	457.422	565.059	2.420	567.479
MARMARA A.	32.419	511.429	543.848	0	543.848
DİĞER	572.217	2.057.369	2.629.586	87.282	2.716.868
TOPLAM	15.272.855	79.532.265	94.805.120	61.436.179	156.241.299

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TABLO (47) 2016Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan İlk 20 Limanı

BOŞALTMA (mton)					
LİMAN BAŞKANLIĞI	İTHALAT			TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM		
KOCAELİ	4.889.409	36.599.415	41.488.824	10.889	41.499.713
ALİAĞA	4.254.881	28.348.330	32.603.211	53	32.603.264
İSKENDERUN	1.398.592	27.179.629	28.578.221	72.349	28.650.570
MERSİN	1.773.638	16.191.944	17.965.582	2.688	17.968.270
BOTAŞ(CEYHAN)	985.336	13.462.513	14.447.849	4.992	14.452.841
AMBARLI	1.483.586	12.205.379	13.688.965	2.438.480	16.127.445
TEKİRDAĞ	507.590	10.632.627	11.140.217	2.876.965	14.017.182
KARABİGA	296.025	7.216.196	7.512.221	0	7.512.221
SAMSUN	918.339	6.540.249	7.458.588	0	7.458.588
KARADENİZ EREĞLİ	397.656	6.876.670	7.274.326	0	7.274.326
ZONGULDAK	331.568	6.909.341	7.240.909	0	7.240.909
GEMLİK	1.122.579	5.250.955	6.373.534	17.853	6.391.387
İZMİR	480.485	3.731.764	4.212.249	38.538	4.250.787
BANDIRMA	485.467	3.042.349	3.527.816	0	3.527.816
TRABZON	240.839	2.201.365	2.442.204	0	2.442.204
TUZLA	2.135.299	223.568	2.358.867	3.000	2.361.867
ANTALYA	256.981	1.551.486	1.808.467	26	1.808.493
İSTANBUL	320.787	535.382	856.169	3.079	859.248
YALOVA	33.874	605.334	639.208	0	639.208
ÇANAKKALE	91.176	504.183	595.359	0	595.359
DİĞER	946.317	1.973.416	2.919.733	58.216	2.977.949
TOPLAM	23.350.424	191.782.095	215.132.519	5.527.128	220.659.647

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2.3.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verileri dikkate alındığında, 2016 yılında denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında 1. sırada 11,7 milyon ton ile İtalya, 2. sırada 8 milyon ton ile Mısır ve 3. sırada ise 5,5 milyon ton ile İspanya yer almaktadır.

En fazla transit yükleme yapılan ülke sıralamasında ise % 66,36 ile İtalya 1 sırada, % 3,97 ile Fransa 2. sırada ve % 2,46 ile Portekiz 3.sırada yer almaktadır.

TABLO (48) 2016 Yılı Türkiye'nin En Fazla İhracat +Transit Yükleme Yapılan İlk 20 Ülkesi (mton)

ÜLKE	YÜKLEME				
	İHRACAT			TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM İHRACAT		
İTALYA	5.655.442	6.108.973	11.764.415	40.772.113	52.536.528
MISIR	952.002	8.085.039	9.037.041	688.018	9.725.059
İSPANYA	1.195.679	5.553.611	6.749.290	1.351.065	8.100.355
A.B.D.	271.169	5.860.530	6.131.699	28.915	6.160.614
YUNANİSTAN	1.487.126	4.112.718	5.599.844	545.447	6.145.291
İSRAİL	1.581.498	3.347.015	4.928.513	205.947	5.134.460
BELÇİKA	11.275	3.123.303	3.134.578	45.951	3.180.529
B.ARAP EMRLİKLERİ	0	3.011.422	3.011.422	432.537	3.443.959
İNGİLTERE	49.766	2.924.643	2.974.409	518.960	3.493.369
ÇİN	112	2.662.817	2.662.929	1.349.953	4.012.882
MALTA	9.500	2.528.345	2.537.845	109.350	2.647.195
ROMANYA	527.178	1.586.591	2.113.769	442.215	2.555.984
FRANSA	727.312	1.353.941	2.081.253	2.437.270	4.518.523
RUSYA FED.	181.657	1.751.932	1.933.589	313.536	2.247.125
SUUDİ ARABİSTAN	64.726	1.592.177	1.656.903	20.297	1.677.200
LÜBNAN	199.431	1.306.490	1.505.921	95.056	1.600.977
LİBYA	231.405	1.235.102	1.466.507	112.513	1.579.020
HOLLANDA	19.875	1.431.878	1.451.753	209.798	1.661.551
SİNGAPUR	0	1.423.433	1.423.433	51.738	1.475.171
(KKTC)	214.300	1.121.956	1.336.256	1.161	1.337.417
DİĞER ÜLKELER	1.893.402	19.410.349	21.303.751	11.704.339	33.008.090
TOPLAM	15.272.855	79.532.265	94.805.120	61.436.179	156.241.299

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016 Yılında denizyoluyla en fazla ithalat yapılan ülkeler sıralamasında ise, 1. sırada 39 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 17.0 milyon ton ile Mısır ve 3. sırada ise 15,8 milyon ton ile Kolombiya. yer almaktadır.

Miktar olarak ithalatımızda Rusya Federasyonunun ilk sıralarda yer almasının sebebi ithal edilen ham petrol ve doğalgaz alımlarıdır.

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

En fazla transit boşaltma yapılan ülke sıralamasında ise % 19,2 ile Romanya 1. sırada, % 12,2 ile Ukrayna 2. sırada ve % 10,87 ile Çin 3. Sırada yer almaktadır.

TABLO (49) 2016 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi (mton)

ÜLKE	BOŞALTMA				
	İTHALAT			TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM		
RUSYA FED.	3.228.808	36.554.596	39.783.404	463.992	40.247.396
MISIR	4.789.854	12.277.335	17.067.189	289.220	17.356.409
KOLOMBİYA	27.500	15.870.057	15.897.557	0	15.897.557
A.B.D.	806.258	11.743.506	12.549.764	23.699	12.573.463
UKRAYNA	2.706.969	8.540.251	11.247.220	675.457	11.922.677
YUNANİSTAN	2.258.256	5.906.433	8.164.689	575.579	8.740.268
İRAN	10.039	7.684.089	7.694.128	32	7.694.160
İTALYA	3.405.959	3.874.304	7.280.263	223.830	7.504.093
BREZİLYA	75.354	6.610.332	6.685.686	495	6.686.181
IRAK	0	6.277.257	6.277.257	0	6.277.257
BELÇİKA	179.427	5.535.162	5.714.589	82.621	5.797.210
İSRAİL	358.083	4.942.481	5.300.564	29.328	5.329.892
ÇİN	32.133	4.950.174	4.982.307	600.621	5.582.928
CEZAYİR	84.166	4.324.922	4.409.088	20.992	4.430.080
HOLLANDA	231.273	3.452.085	3.683.358	32.015	3.715.373
İNGİLTERE	239.539	3.439.790	3.679.329	15.893	3.695.222
ROMANYA	1.076.180	2.321.779	3.397.959	1.056.511	4.454.470
KANADA	52.500	3.020.202	3.072.702	2.465	3.075.167
BULGARİSTAN	778.956	2.128.454	2.907.410	428.417	3.335.827
HİNDİSTAN	19.702	2.832.399	2.852.101	7.365	2.859.466
DİĞER ÜLKELER	2.989.468	39.496.487	42.485.955	998.596	43.484.551
TOPLAM	23.350.424	191.782.095	215.132.519	5.527.128	220.659.647

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2.3.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2016 Yılında denizyoluyla OECD Ülkelerine yapılan ithalat ve ihracatın miktar olarak bilgileri Tablo 'te görülmektedir.

2016 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerine denizyoluyla 42,4 milyon ton ihracat, 47,8 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 90,3 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 27,73 ile İtalya, % 15,91 ile İspanya ve % 13,20 ile Yunanistan yer almaktadır.

TABLO (50) 2016 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme

ÜLKE	İHRACAT (mton)				TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
	TÜRK BAYRAKLI	OECD (Kendi Ülke Bayraklı)	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM DIŞ TİCARET		
İTALYA	5.655.442	286.639	5.822.334	11.764.415	40.772.113	52.536.528
İSPANYA	1.195.679	7.810	5.545.801	6.749.290	1.351.065	8.100.355
YUNANİSTAN	1.487.126	185.131	3.927.587	5.599.844	545.447	6.145.291
İSRAİL	1.581.498	0	3.347.015	4.928.513	205.947	5.134.460
BELÇİKA	11.275	1.850	3.121.453	3.134.578	45.951	3.180.529
B.A.E.	0	0	3.011.422	3.011.422	432.537	3.443.959
FRANSA	727.312	0	1.353.941	2.081.253	2.437.270	4.518.523
HOLLANDA	19.875	317.846	1.114.032	1.451.753	209.798	1.661.551
PORTEKİZ	66.605	9.609	805.754	881.968	1.509.937	2.391.905
ALMANYA	0	657	585.539	586.196	5.879	592.075
GÜNEY KORE	0	0	529.193	529.193	1.868	531.061
İSVEÇ	0	0	368.128	368.128	0	368.128
KANADA	0	0	335.237	335.237	288.024	623.261
POLONYA	0	0	233.563	233.563	0	233.563
SLOVENYA	52.654	0	113.212	165.866	1.566	167.432
JAPONYA	0	0	111.745	111.745	0	111.745
ŞİLİ	0	0	107.590	107.590	0	107.590
MEKSİKA	0	0	94.569	94.569	0	94.569
DANİMARKA	0	0	80.671	80.671	0	80.671
İRLANDA	5.149	0	52.148	57.297	84.062	141.359
FİNLANDIYA	0	0	45.993	45.993	0	45.993
İZLANDA	0	0	42.852	42.852	0	42.852
AVUSTRALYA	0	0	33.680	33.680	0	33.680
LETONYA	0	0	10.712	10.712	0	10.712
NORVEÇ	0	0	8.034	8.034	0	8.034
ESTONYA	0	0	6.980	6.980	0	6.980
YENİ ZELANDA	0	0	375	375	0	375
TOPLAM	10.802.615	809.542	30.809.560	42.421.717	47.891.464	90.313.181

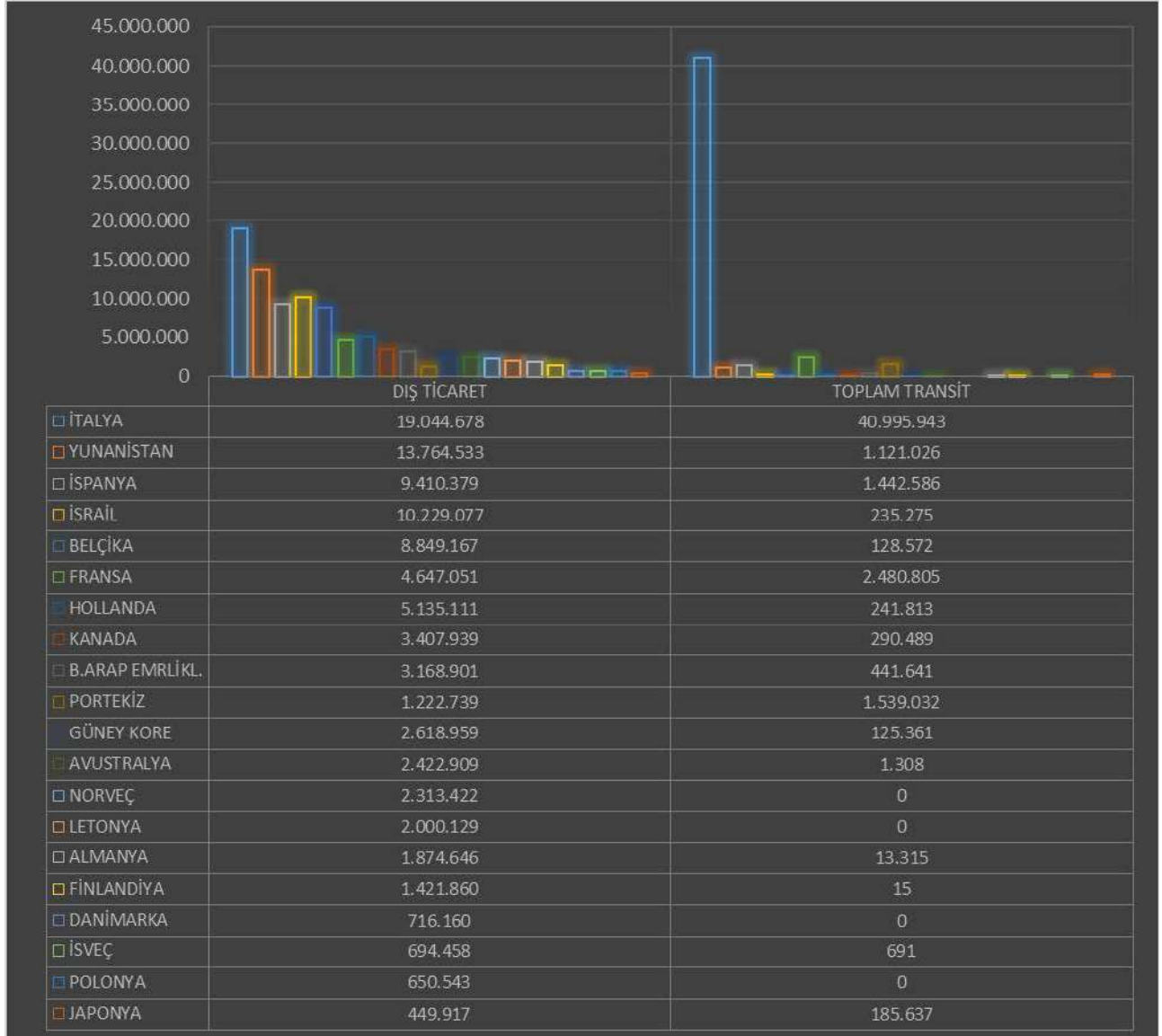
Kaynak;: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerinden denizyoluyla 52,9 milyon ton ithalat, 1.4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 54,4 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 16,1 ile Yunanistan 1. Sırada, % 13,8 ile İtalya 2. Sırada ve % 10,6 ile Belçika 3. Sırada yer almaktadır.

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 144,7 milyon mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 95,4 milyon mtonu ithalat-ihracat ve 49,3 milyon mtonu ise transit yüklerdir.

GRAFİK (30) OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (mton)



TABLO (51) 2016 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma

ÜLKE	İTHALAT				TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAKLI	OECD (Kendi Ülke Bayraklı)	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM		
YUNANİSTAN	2.258.256	190.387	5.716.046	8.164.689	575.579	8.740.268
BELÇİKA	179.427	0	5.535.162	5.714.589	82.621	5.797.210
İSRAİL	358.083	0	4.942.481	5.300.564	29.328	5.329.892
İTALYA	3.405.959	410.216	3.464.088	7.280.263	223.830	7.504.093
HOLLANDA	231.273	77.317	3.374.768	3.683.358	32.015	3.715.373
KANADA	52.500	0	3.020.202	3.072.702	2.465	3.075.167
İSPANYA	185.394	19.906	2.455.789	2.661.089	91.521	2.752.610
AVUSTRALYA	137.500	0	2.251.729	2.389.229	1.308	2.390.537
NORVEÇ	0	194.509	2.110.879	2.305.388	0	2.305.388
GÜNEY KORE	37.943	0	2.051.823	2.089.766	123.493	2.213.259
LETONYA	78.663	0	1.910.754	1.989.417	0	1.989.417
FRANSA	918.552	0	1.647.246	2.565.798	43.535	2.609.333
FİNLANDİYA	0	0	1.375.867	1.375.867	15	1.375.882
ALMANYA	40.287	3.896	1.244.267	1.288.450	7.436	1.295.886
DANİMARKA	1.052	0	634.437	635.489	0	635.489
POLONYA	5.499	0	411.481	416.980	0	416.980
ESTONYA	8.030	0	399.075	407.105	1.665	408.770
MEKSİKA	0	0	395.853	395.853	0	395.853
İSVEÇ	0	0	326.330	326.330	691	327.021
PORTEKİZ	60.304	348	280.119	340.771	29.095	369.866
JAPONYA	90.097	0	248.075	338.172	185.637	523.809
B.ARAP EMRLİKL.	0	0	157.479	157.479	9.104	166.583
SLOVENYA	11.602	0	57.252	68.854	583	69.437
ŞİLİ	0	0	8.286	8.286	60	8.346
İRLANDA	0	0	7.681	7.681	50	7.731
YENİ ZELANDA	0	0	44	44	0	44
İZLANDA	0	0	0	0	0	0
Toplam	8.060.421	896.579	44.027.213	52.984.213	1.440.031	54.424.244

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerine denizyoluyla 41,8 milyon ton ihracat, 48,6 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 90,4 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme yapılan (ihracat ve transit) ülke sıralamasında ilk üç sırada, % 58,08 ile İtalya, % 8,96 ile İspanya ve % 6,79 ile Yunanistan yer almaktadır.

TABLO (52) 2016 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (mton)

ÜLKE	İHRACAT				TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
	TÜRK BAYRAKLI	AB (Kendi Ülke Bayraklı)	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM		
İTALYA	5.655.442	286.639	5.822.334	11.764.415	40.772.113	52.536.528
İSPANYA	1.195.679	7.810	5.545.801	6.749.290	1.351.065	8.100.355
YUNANİSTAN	1.487.126	185.131	3.927.587	5.599.844	545.447	6.145.291
BELÇİKA	11.275	1.850	3.121.453	3.134.578	45.951	3.180.529
İNGİLTERE	49.766	79.650	2.844.993	2.974.409	518.960	3.493.369
MALTA	9.500	664.525	1.863.820	2.537.845	109.350	2.647.195
ROMANYA	527.178	0	1.586.591	2.113.769	442.215	2.555.984
FRANSA	727.312	0	1.353.941	2.081.253	2.437.270	4.518.523
HOLLANDA	19.875	317.846	1.114.032	1.451.753	209.798	1.661.551
BULGARİSTAN	313.177	10.717	568.179	892.073	421.186	1.313.259
PORTEKİZ	66.605	9.609	805.754	881.968	1.509.937	2.391.905
ALMANYA	0	657	585.539	586.196	5.879	592.075
İSVEÇ	0	0	368.128	368.128	0	368.128
POLONYA	0	0	233.563	233.563	0	233.563
SLOVENYA	52.654	0	113.212	165.866	1.566	167.432
DANİMARKA	0	0	80.671	80.671	0	80.671
HIRVATİSTAN	8.800	0	70.026	78.826	182.000	260.826
İRLANDA	5.149	0	52.148	57.297	84.062	141.359
FINLANDİYA	0	0	45.993	45.993	0	45.993
LETONYA	0	0	10.712	10.712	0	10.712
ESTONYA	0	0	6.980	6.980	0	6.980
LİTVANYA	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	10.129.538	1.564.434	30.121.457	41.815.429	48.636.799	90.452.228

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

AB ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 24,22, AB Bayraklı gemilerin payı % 3,75 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 72,03 olarak gerçekleşmiştir.

2016 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerinden denizyoluyla 50,8 milyon ton ithalat, 2,6 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 53,4 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 16,3 ile Yunanistan 1. sırada, % 14,03 ile İtalya 2. Sırada ve % 10,86 ile Belçika 3. Sırada yer almaktadır.

2016 Yılında Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 143.835.050 mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 92.586.004 mtonu ithalat-ihracat ve 51.249.026 mtonu ise transit yüklerdir.

AB ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 21,4, yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 78,6 olarak gerçekleşmiştir.

TABLO (53) AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (mton)

ÜLKE	İTHALAT				TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM İTHALAT		
YUNANİSTAN	2.258.256	190.387	5.716.046	8.164.689	575.579	8.740.268
İTALYA	3.405.959	410.216	3.464.088	7.280.263	223.830	7.504.093
BELÇİKA	179.427	0	5.535.162	5.714.589	82.621	5.797.210
HOLLANDA	231.273	77.317	3.374.768	3.683.358	32.015	3.715.373
İNGİLTERE	239.539	39.150	3.400.640	3.679.329	15.893	3.695.222
ROMANYA	1.076.180	0	2.321.779	3.397.959	1.056.511	4.454.470
BULGARİSTAN	778.956	76.638	2.051.816	2.907.410	428.417	3.335.827
İSPANYA	185.394	19.906	2.455.789	2.661.089	91.521	2.752.610
FRANSA	918.552	0	1.647.246	2.565.798	43.535	2.609.333
MALTA	3.835	137.028	2.132.245	2.273.108	21.624	2.294.732
LETONYA	78.663	0	1.910.754	1.989.417	0	1.989.417
FİNLANDİYA	0	0	1.375.867	1.375.867	15	1.375.882
ALMANYA	40.287	3.896	1.244.267	1.288.450	7.436	1.295.886
LİTVANYA	64.029	0	932.186	996.215	0	996.215
DANİMARKA	1.052	0	634.437	635.489	0	635.489
HIRVATİSTAN	150.444	0	439.380	589.824	1.166	590.990
POLONYA	5.499	0	411.481	416.980	0	416.980
ESTONYA	8.030	0	399.075	407.105	1.665	408.770
PORTEKİZ	60.304	348	280.119	340.771	29.095	369.866
İSVEÇ	0	0	326.330	326.330	691	327.021
SLOVENYA	11.602	0	57.252	68.854	583	69.437
İRLANDA	0	0	7.681	7.681	50	7.731
TOPLAM	9.697.281	954.886	40.118.408	50.770.575	2.612.247	53.382.822

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 12,8 milyon ton ihracat, 3 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 15,8 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında % 38,82 ile Yunanistan, % 16,15 ile Romanya ve % 14,20 ile Rusya Federasyonu yer almaktadır

TABLO (54): KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat +Transit Yükleme (mton)

ÜLKE	İHRACAT			TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KEİ (Kendi Ülke Bayraklı)	YABANCI BAYRAKLI			
YUNANİSTAN	1.487.126	185.131	3.927.587	5.599.844	545.447	6.145.291
ROMANYA	527.178	0	1.586.591	2.113.769	442.215	2.555.984
RUSYA FED.	181.657	222.708	1.529.224	1.933.589	313.536	2.247.125
UKRAYNA	144.361	62.619	1.072.108	1.279.088	364.040	1.643.128
BULGARİSTAN	313.177	10.717	568.179	892.073	421.186	1.313.259
GÜRCİSTAN	536.124	0	192.537	728.661	920.434	1.649.095
ARNAVUTLUK	15.891	5.202	244.182	265.275	0	265.275
MOLDOVA	1.500	3.000	3.250	7.750	15	7.765
AZERBAYCAN	0	0	1.630	1.630	295	1.925
TOPLAM	3.207.014	489.377	9.125.288	12.821.679	3.007.168	15.828.847

Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerinden denizyoluyla 66,3 milyon ton ithalat, 3,4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 69,7 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 57,71 ile Rusya Federasyonu, % 17,09 ile Ukrayna ve % 12,53 ile Yunanistan yer almaktadır.

TABLO (55) KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat +Transit Boşaltma (mton)

ÜLKE	İTHALAT			TOPLAM İTHALAT	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
	TÜRK BAYRAKLI	KEİ (Kendi Ülke Bayraklı)	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI			
RUSYA FED.	3.228.808	3.870.262	32.684.334	39.783.404	463.992	40.247.396
UKRAYNA	2.706.969	577.875	7.962.376	11.247.220	675.457	11.922.677
YUNANİSTAN	2.258.256	190.387	5.716.046	8.164.689	575.579	8.740.268
ROMANYA	1.076.180	0	2.321.779	3.397.959	1.056.511	4.454.470
BULGARİSTAN	778.956	76.638	2.051.816	2.907.410	428.417	3.335.827
GÜRCİSTAN	443.105	0	244.148	687.253	232.316	919.569
MOLDOVA	4.503	6.667	57.381	68.551	4	68.555
ARNAVUTLUK	9.383	0	28.542	37.925	0	37.925
AZERBAYCAN	0	0	17.199	17.199	0	17.199
TOPLAM	10.506.160	4.721.829	51.083.621	66.311.610	3.432.276	69.743.886

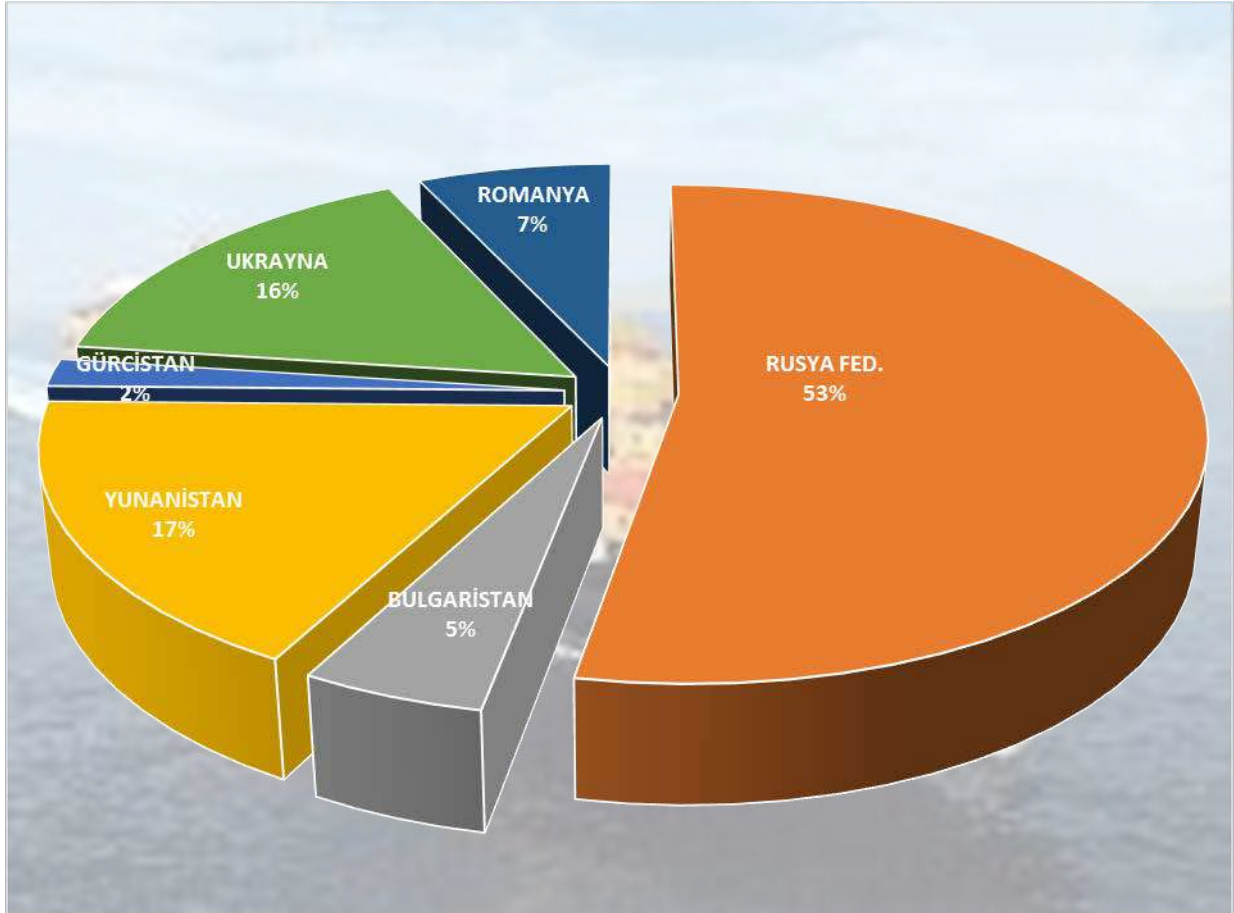
Kaynak :Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016 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.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 15,84, KEİ ülke bayraklı gemilerin payı % 7,12 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 77,04 olarak gerçekleşmiştir.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 25,01, KEİ ülke bayraklı gemilerin payı % 3,82 yabancı bayraklı gemilerin payı ise % 71,17 olarak gerçekleşmiştir.

GRAFİK (31) KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret



2.3.5. Konteyner Taşımacılığı

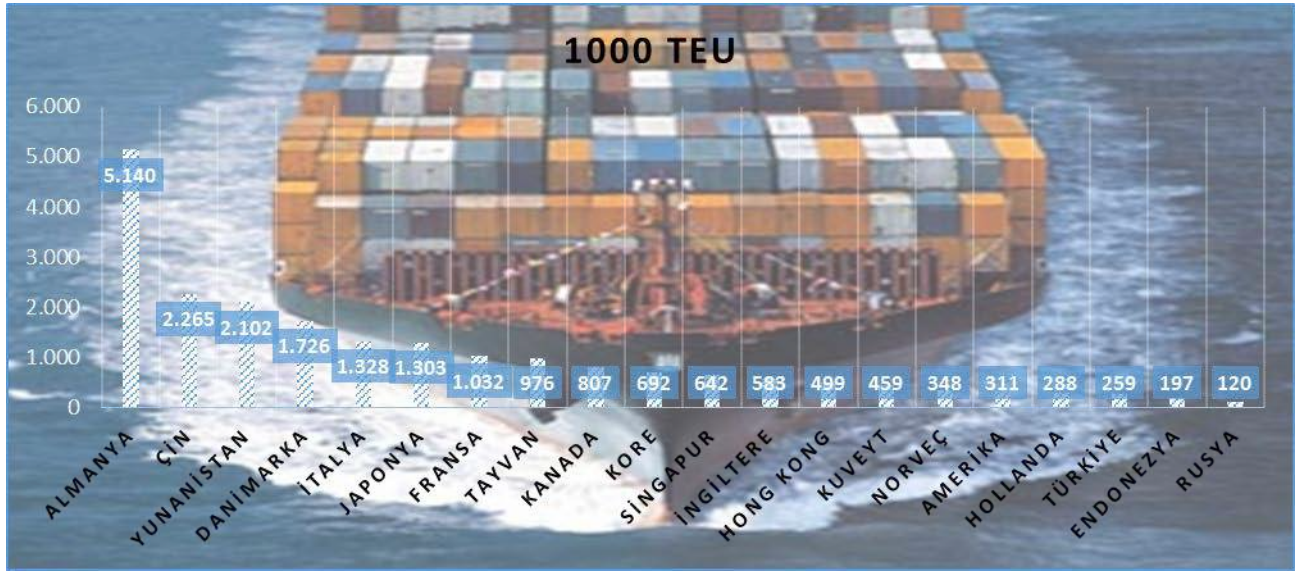
Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda DWT olarak ilk üç sırada % 23,03 ile Almanya , % 10,15 ile Çin ve % 9,42 ile Yunanistan paylaşmakta olup, Türkiye % 1,16 oranı ile 18. Sıradadır.

TABLO (56): Dünya Konteyner Filosu 2017

Dünya Ülkelerinin Kontrolündeki Konteyner Filosu						
(1000 Gt ve üzeri)						
Sıra (1000 TEU)	Toplam Filo DWT İtibariyle Dünya Sıralaması	ÜLKE	GEMİ SAYISI	1000 DWT	1000 TEU	DÜNYA TEU (%)
1	4	Almanya	1.351	58.635	5.140	23,03%
2	3	Çin	446	23.177	2.265	10,15%
3	1	Yunanistan	460	25.083	2.102	9,42%
4	12	Danimarka	272	20.836	1.726	7,73%
5	10	İtalya	204	15.232	1.328	5,95%
6	2	Japonya	258	14.169	1.303	5,84%
7	21	Fransa	141	12.234	1.032	4,62%
8	9	Tayvan	246	12.048	976	4,37%
9	13	Kanada	101	8.993	807	3,62%
10	5	Kore	211	8.361	692	3,10%
11	8	Singapur	213	7.757	642	2,88%
12	14	İngiltere	114	6.524	583	2,61%
13	11	Hong Kong	94	5.637	499	2,24%
14	26	Kuveyt	42	5.032	459	2,06%
15	6	Norveç	48	2.200	348	1,56%
16	7	Amerika	93	3.517	311	1,39%
17	25	Hollanda	91	1.189	288	1,29%
18	15	Türkiye	88	1.946	259	1,16%
19	20	Endonezya	195	2.139	197	0,88%
20	17	Rusya	24	316	120	0,54%
21	19	İran	28	1.210	112	0,50%
22	23	Birleşik Arap Emirlikleri	56	1.277	108	0,48%
23	18	Belçika	25	1.089	91	0,41%
24	30	Vietnam	41	412	39	0,17%
25	16	Hindistan	13	313	37	0,17%
26	24	Malezya	24	263	23	0,10%
27	28	İsviçre	5	69	20	0,09%
28	22	Suudi Arabistan	1	5	9	0,04%
29	27	Katar	6	68	7	0,03%
30	29	Bermuda	0	0	0	0,00%
Toplam			4.891	239.731	21.523	96,44%
Diğer Ülkeler			242	5.799	794	3,56%
Dünya Toplamı			5.133	245.530	22.317	100,00%

Kaynak : ISL Ocak 2017

GRAFİK (32) Dünya Konteyner Filosunun İlk 20 Ülkesi



2016 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 3.5 milyon TEU, ithalat 3.6 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 738.312 TEU ve transit 872.772 TEU olarak gerçekleşmiştir.

2015 Yılına oranla 2016 yılında TEU bazında dış ticaret % 6,4 oranında azalmıştır.

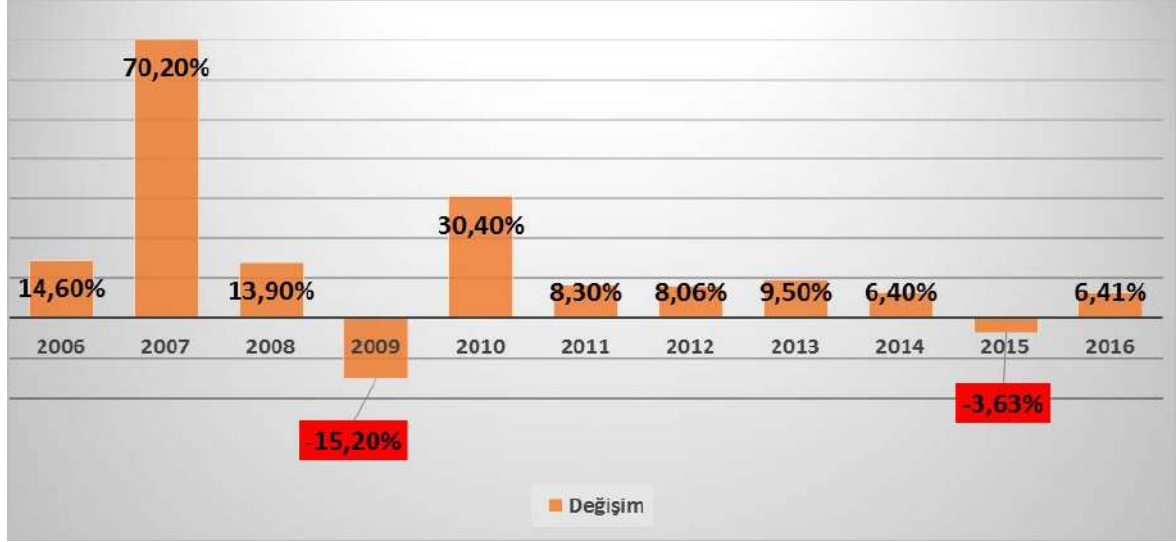
2016 yılı Konteyner (TEU bazında) kabotaj taşımacılığı % 21,8, ihracat ve ithalat taşımacılığı ise % 4,4 oranında artmıştır.

TABLO (57) 2006-2016 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Yıl	YÜKLEME (TEU)			BOŞALTMA (TEU)			DIŞ TİCARET (TEU)			Değişim %
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	İhracat+ İthalat	Transit Yük.-Boş.	Dış Ticaret	
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%
2016	365.517	3.543.804	3.909.321	372.795	3.607.086	3.979.881	7.150.890	872.772	8.023.662	6,41%
2016 Konteyner Elleçlemesi 8.761.974 TEU										

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (33) 2006-2016 Dış Ticaret Yıllık Değişim (TEU)



En fazla konteyner elleçlemesi yapılan ülke sıralamasında % 15,6 ile Mısır, % 12,89 ile Yunanistan ve % 7,76 ile İtalya yer almaktadır.

Tablo (58) En Fazla Konteyner Taşımaları Yapılan İlk 20 Ülke (TEU)

ÜLKELER	İHRACAT TEU	İTHALAT TEU	TOPLAM DIŞ TİCARET TEU	TOPLAM TRANSİT	TOPLAM ELLEÇLEME TEU
MISIR	465.831	741.438	1.207.269	51.134	1.258.403
YUNANİSTAN	416.534	529.035	945.568	88.776	1.034.345
İTALYA	340.796	240.705	581.501	41.584	623.085
ÇİN	227.049	212.115	439.163	76.531	515.694
BELÇİKA	192.284	201.520	393.804	10.332	404.136
İSRAİL	172.633	204.083	376.716	10.604	387.320
İSPANYA	289.231	64.088	353.319	11.244	364.563
MALTA	116.395	202.123	318.518	3.253	321.771
LÜBNAN	58.885	231.727	290.612	13.918	304.529
İNGİLTERE	195.894	52.752	248.646	5.993	254.639
SİNGAPUR	68.836	160.947	229.782	11.618	241.400
ROMANYA	122.373	89.022	211.395	131.912	343.307
RUSYA FED.	87.259	109.061	196.320	44.414	240.734
GÜNEY KORE	52.489	73.177	125.666	10.474	136.140
GÜRCİSTAN	48.658	71.779	120.437	95.470	215.907
SUUDİ ARABİSTAN	58.120	54.093	112.213	1.413	113.626
B.ARAP EMRLİKLERİ	99.291	938	100.229	34.626	134.855
LİBYA	41.173	57.226	98.399	8.680	107.079
FRANSA	63.874	19.878	83.751	3.540	87.291
CEZAYİR	28.226	50.231	78.458	6.692	85.149
DİĞER	397.974	241.150	639.124	210.567	849.690
TOPLAM	3.543.804	3.607.086	7.150.890	872.772	8.023.662

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 (59) 2010-2016 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)

Bölge	Ro-Ro Hatları	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
MARMARA	Pendik/Haydarpaşa-Trieste	116,815	139.270	121.742	167.201	175.117	188.378	182.958
	Haydarpaşa-İlyichevsky	0	0	0	18.343	34.945	24.003	19.376
	Derince-Poti	0	0	0	646	1.571	1.482	98
	Ambarlı-Trieste	37,627	18.017	15.618	7.595	0	0	6298
	Ambarlı-Toulon		0	37.505	14.893	0	0	0
	Pendik/Haydarpaşa-Marseille	7480	2.130	0	0	0	0	0
	Tekirdağ-Toulon	9269	0	0	0	0	0	0
	Tekirdağ-Trieste	0	0	0	1.466	1.067	0	0
	Tuzla-Toulon	0	0	0	0	43.305	56.061	61.740
	BÖLGE TOPLAMI		171,191	159.417	174.865	210.144	256.005	269.924
AKDENİZ	Taşucu-Girne	36,071	36.316	34.168	34.153	34.497	29.640	29.944
	Taşucu-Tripoli	0	0	0	8.292	8.613	14.758	18.361
	Taşucu-Tartous	0	0	0	5.437	3.026	1.180	127
	Mersin-Magosa	19,107	18.275	14.669	18.901	22.138	20.760	22.811
	Mersin-Trieste	28,571	37.093	39.748	34.848	35.849	37.538	36.234
	İskenderun-Port Said	0	0	5.673	6.146	5.463	2.822	0
	İskenderun - Haifa	0	0	0	3.194	2.287	109	0
	Mersin-Damietta	0	0	0	7.071	0	0	0
	Mersin-İskenderiye	0	253	790	638	1.607	113	6
	BÖLGE TOPLAMI		84,638	91.937	95.048	118.680	113.480	106.920
EGE	Çeşme-Trieste	27,179	43.058	44.106	45.764	47.797	50.825	54.954
	İzmir-Dedeoğlu	0	0	0	0	0	0	0
	BÖLGE TOPLAMI	27,179	43.058	44.106	45.764	47.797	50.825	54.954
KARADENİZ	Zonguldak-Yevpatoria	19,573	23.540	25.126	27.007	5.378	159	0
	Zonguldak Sevastopol	0	0	0	4.477	2.246	250	5
	Zonguldak-Skodovsk	0	0	0	8.001	438	0	174
	Zonguldak-Ilyichevsky	0	0	0	2	11.110	12.237	8.965
	Samsun-Novorossisky	15,145	10.742	7.670	14.682	16.491	10.297	3.447
	Samsun-Kavkaz	0	1.383	1.236	895	662	441	150
	Samsun - Tuapse	0	0	0	2.964	4.687	4.382	116
	Samsun-Gelincik	0	0	0	3.634	6.821	13.853	5.908
	Trabzon-Sochi	5,078	637	518	228	440	2	0
	BÖLGE TOPLAMI	39,796	36.302	34.550	61.890	48.273	41.621	18.765
GENEL	TOPLAM	322.804	330.714	348.569	436.478	465.555	469.290	451.672

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo'de 2010-2016 yıllarında Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayıları yer almaktadır.

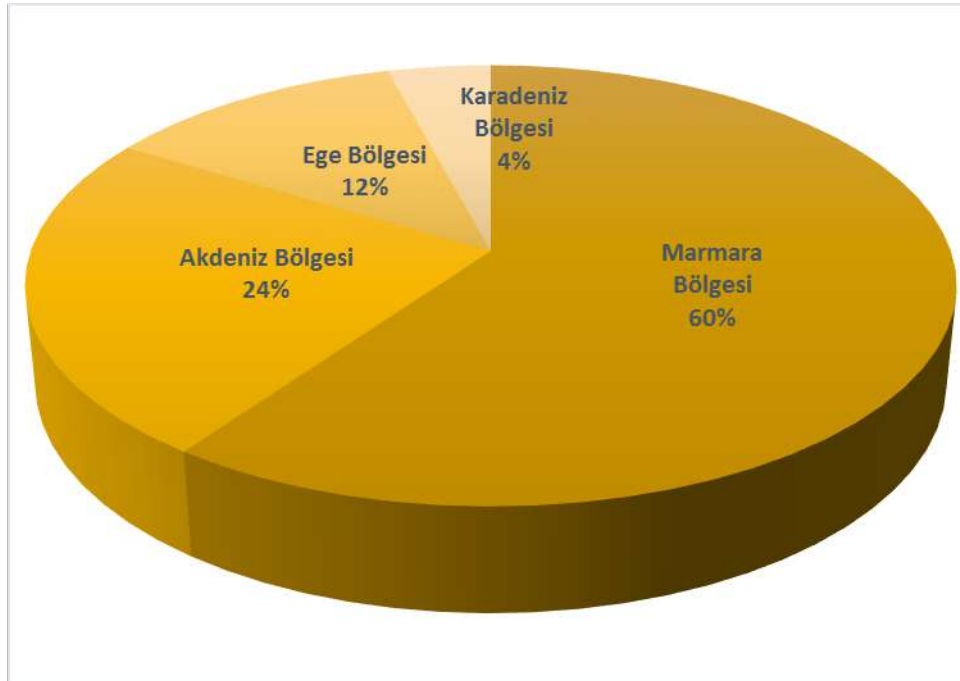
Ro-Ro hatları 2016 yılında bölgeler itibariyle dikkate alındığında ; Marmara Bölgesinde; Pendik/Haydarpaşa–Trieste hattında 182.958 araç, Haydarpaşa- İlyichevsky hattında 19.376 araç, Tuzla-Toulon hattında 61.740 araç, Ambarlı-Trieste hattında 6.298 araç ve Derince-Poti hattında 98 araç olmak üzere, bölgesel toplam 270.470 araçtır.

Akdeniz Bölgesinde; Mersin-Trieste hattında 36.234 araç, Taşucu-Girne hattında 29.944 araç, Mersin-Magosa hattında 22.811 araç, Taşucu-Tripoli hattında 18.361 araç, Taşucu-Tartous hattında 127 araç ve Mersin-İskenderiye hattında 6 araç olmak üzere, bölgesel toplam 107.483 araçtır.

Ege Bölgesinde; Çeşme –Trieste hattında 54.954 araç taşınmış olup, bölgesel toplam 50.954 araçtır.

Karadeniz Bölgesinde; Samsun-Novorossisky hattında 3.447 araç, Zonguldak—Sevastopol hattında 5 araç, Samsun-Gelincik hattında 5.908 araç, Samsun-Tuapse hattında 116 araç, Samsun-Kavkaz hattında 150 araç, Zonguldak-Skodovsk hattında 174 araç ve Zonguldak-İlyichevsky hattında ise 8.965 araç olmak üzere, bölgesel toplam 18.765 araçtır.

GRAFİK (34) 2016 Yılı Bölgeler İtibariyle Ro-Ro İle Taşınan Araç Yüzdeleri

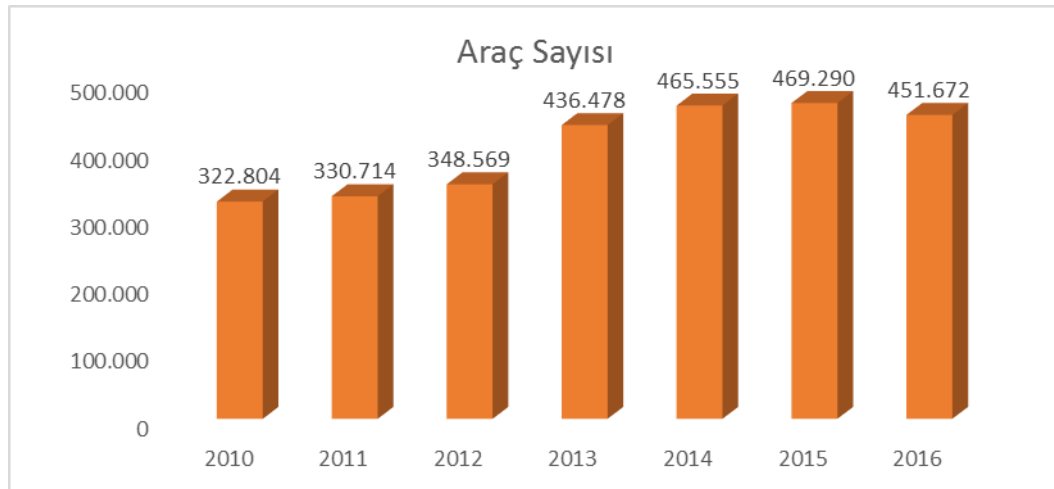


TABLO (60): 2016 Yılı Yurt Dışı Düzenli Hatlarda Ro-Ro Gemileri İle Taşınan Araç Sayıları (Adet)

HATLAR	RORO GELEN GEMİ	TOPLAM YOLCU	GELEN ARAÇ	GİDEN ARAÇ	TOPLAM ARAÇ
PENDİK/HAYDARPAŞA - TRIESTE	501	5.232	94.579	88.379	182.958
AMBARLI-TRIESTE	117	1.078	881	5.417	6.298
ÇEŞME - TRIESTE	157	0	24.894	30.060	54.954
SAMSUN - NOVOROSSİYSK	48	95	1.574	1.873	3.447
ZONGULDAK - SKODOVSK	9	0	57	117	174
TAŞUCU - GİRNE	336	87.414	14.721	15.223	29.944
MERSİN - MAGUSA	406	23.186	11.419	11.392	22.811
MERSİN - TRIESTE	104	876	17.591	18.643	36.234
SAMSUN-KAVKAZ	4	0	60	90	150
SAMSUN-GELİNCİK	75	0	3.045	2.863	5.908
SAMSUN-TUAPSE	14	1	78	38	116
TAŞUCU-TRİPOLİ	256	20.080	8.904	9.457	18.361
HAYDARPAŞA-ILYICHEVSKY	132	0	9.684	9.692	19.376
ZONGULDAK-SEVASTOPOL	3	5	2	3	5
TAŞUCU-TARTOUS	9	62	49	78	127
ZONGULDAK-ILYICHEVSKY	76	9.016	4.958	4.007	8.965
DERİNCE-POTİ	5	0	0	98	98
TUZLA-TOULEN	156	3.043	31.044	30.696	61.740
TOPLAM	2.412	150.112	223.546	228.126	451.672

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (35) 2010-2016 Yılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)



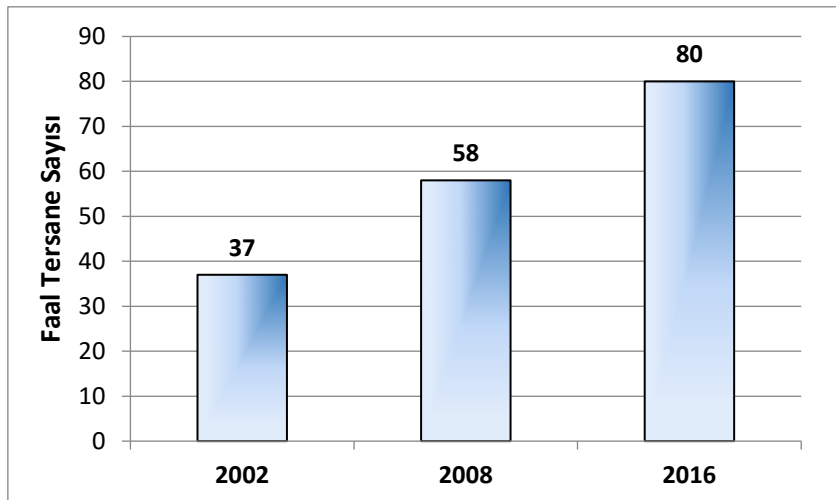
2.4 GEMİ İNŞA SANAYİ



2.4.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, 2016 yılı sonu itibariyle 80'e ulaşmıştır. Tersanelerimiz Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup, 23 adet tersane yatırım aşamasında olmakla birlikte 15 alan da tersane alanı olarak belirlenmiştir. 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 (36): 2002 / 2016 Faal Tersane Sayısı



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2017

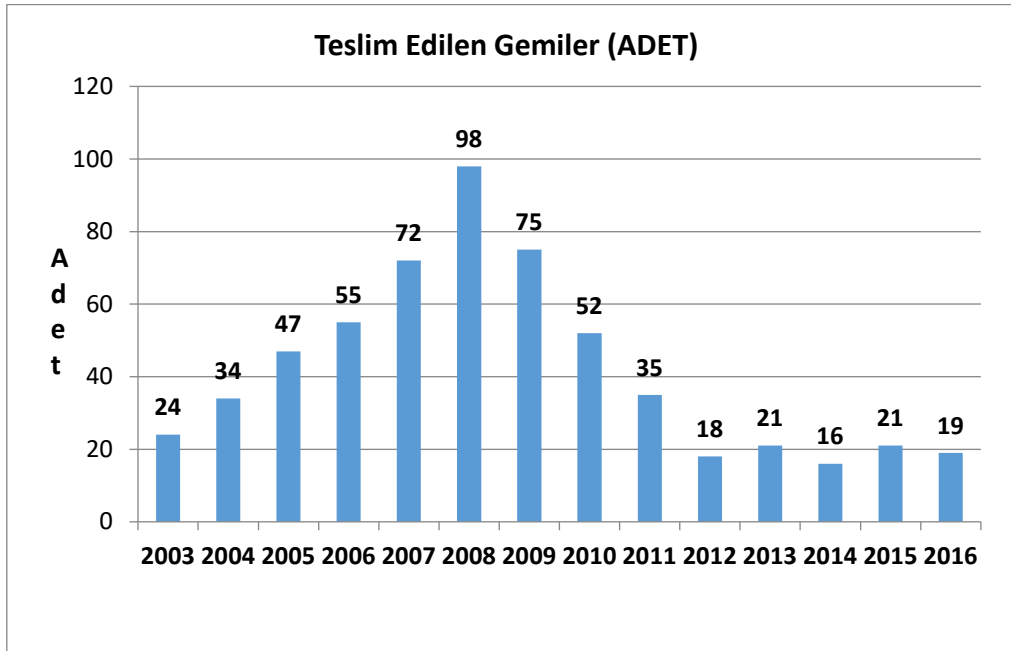
Gemi İnşa Sanayi desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

- 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.

1995–2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'luk 166 adet geminin teslimini gerçekleştiren Türkiye tersaneleri, 2002-2007 arasında 3.051.000 DWT büyüklükte 443 gemi teslim etmiştir. Global ekonomik krize kadar olan süreç içerisinde başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere siparişlerde dünya 4. lüğüne kadar yükselen tersanelerimizin, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü ile 2016 yılında teslim ettikleri tonaj 73.384 DWT gemi sayısı ise 19'dur.

GRAFİK (37): 2003 – 2016 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri

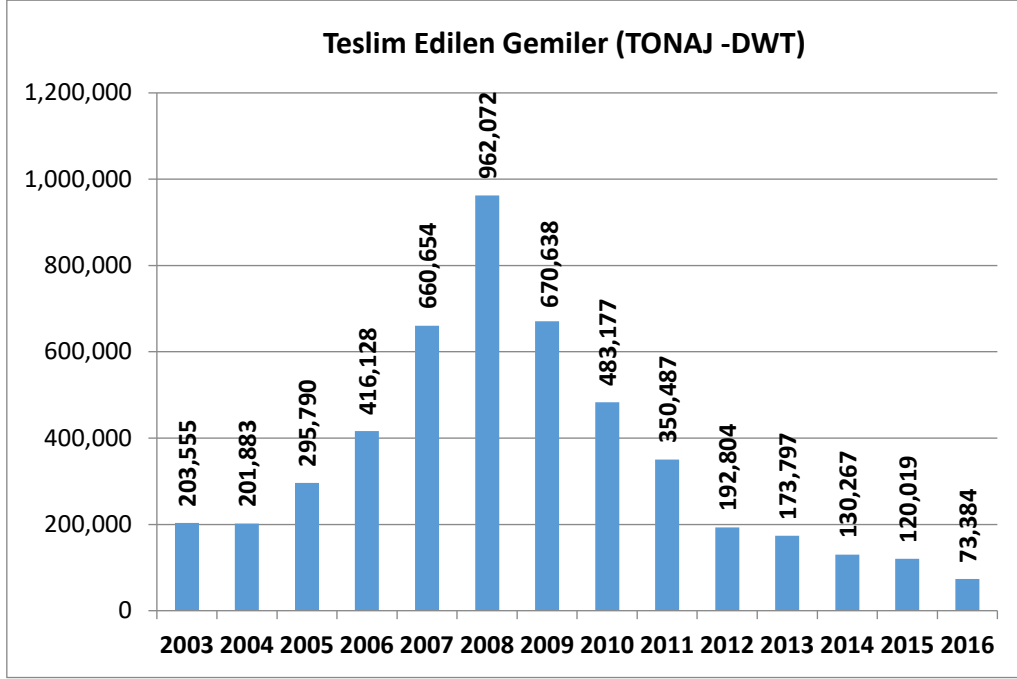


Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2017

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 yatırımların ise ertelenmesine ya da ötelenmesine neden olmuştur.

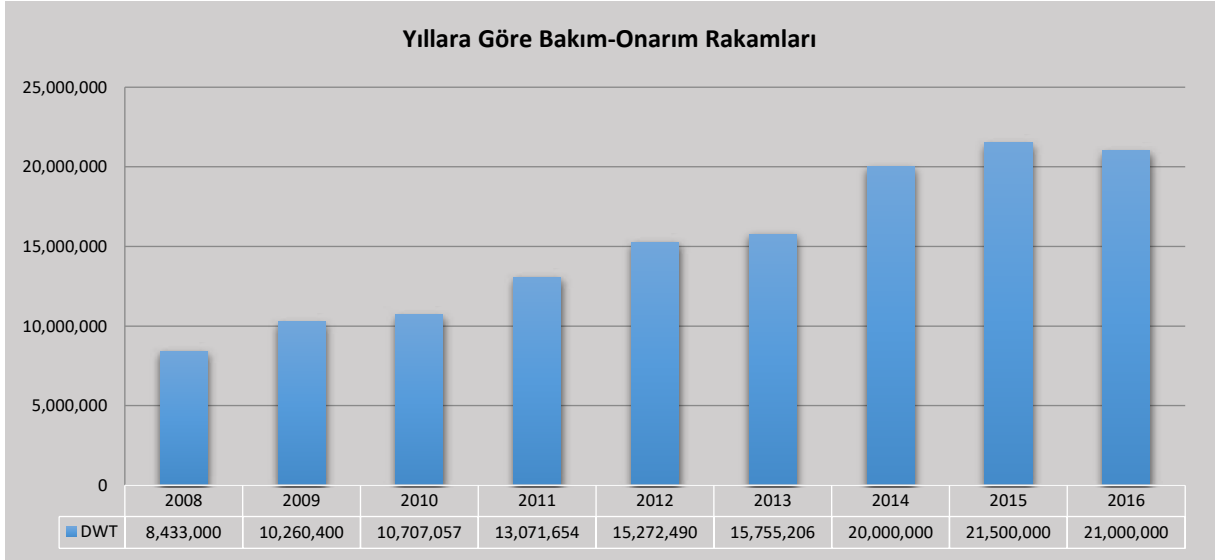
Yeni gemi inşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir. 2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e, 2015 yılında da yaklaşık 21.500.000 DWT'e yükselmiştir. 2016 yılı sonu itibariyle sektör 21.000.000 DWT bakım onarım değerine ulaşmış olup, yıllık kapasite 22.000.000 DWT'e yükselmiştir.

GRAFİK (38) : 2003-2016 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2017

GRAFİK (39): Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)

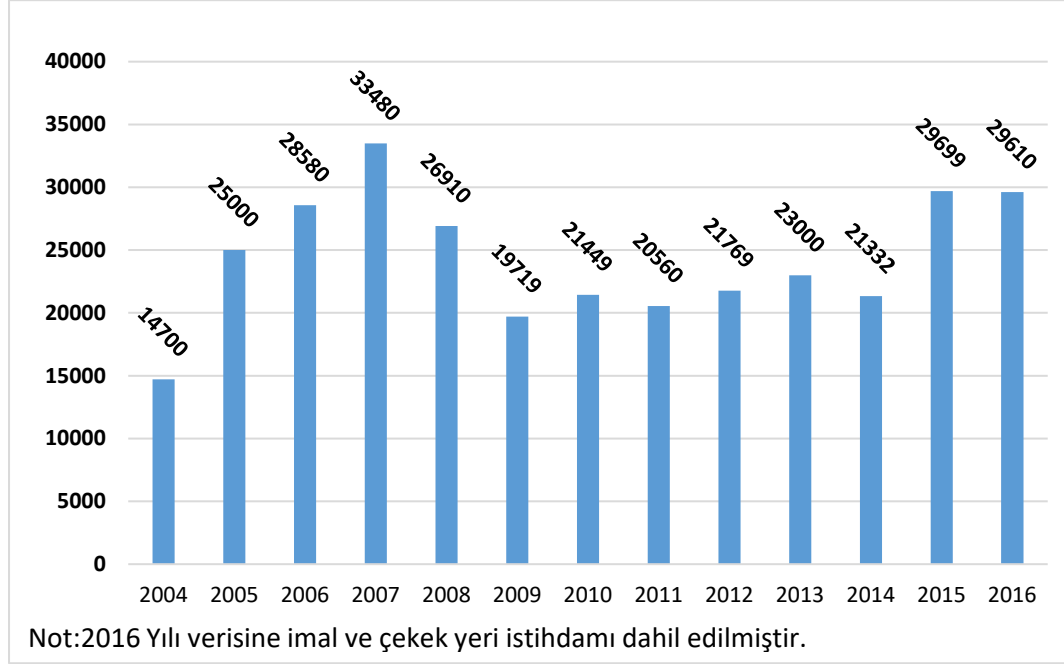


Kaynak: GİSBİR

Kriz çoğu sektörde olduğu gibi Türkiye gemi inşa sanayiini de son derece olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu sürecin ülke menfaatleri doğrultusunda yönetilebilmesi Türkiye gemi inşa sanayiine yönelik tedbirlerinin acilen sağlanmasıyla mümkün olabilecektir. İstihdama büyük katkı sağlayan tersanelerimizde doğrudan istihdam edilen personel 2007 yılında 33.480 kişi iken ekonomik krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ile 2013

yılında bu rakam 17.000'e gerilemiştir. 2016 yılı itibariyle sektör çalışan sayısı ise 29.610 kişi olarak tespit edilmiştir.

GRAFİK (40): Tersanelerdeki İstihdam Durumu



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2017

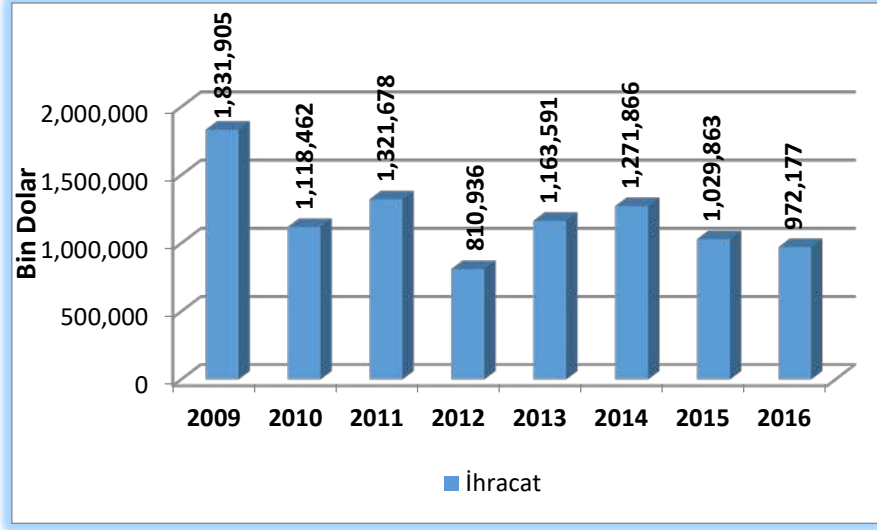
Türkiye tersanelerinde 2008 yılından bu yana alınan siparişler yok denecek kadar azdır. Türk Tersanelerinin sipariş defterleri incelendiğinde, Nisan 2017 itibariyle 179.804 DWT'lik 48 adet gemiden ibaret olduğu görülmektedir.

2003 yılından önce tersanelerimiz tek parçada en fazla 16.000 DWT'lik gemi inşa edebime durumunda iken, 2007 sonunda 180.000 DWT'lik gemi siparişi alabilecek noktaya ulaşmıştır. 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.

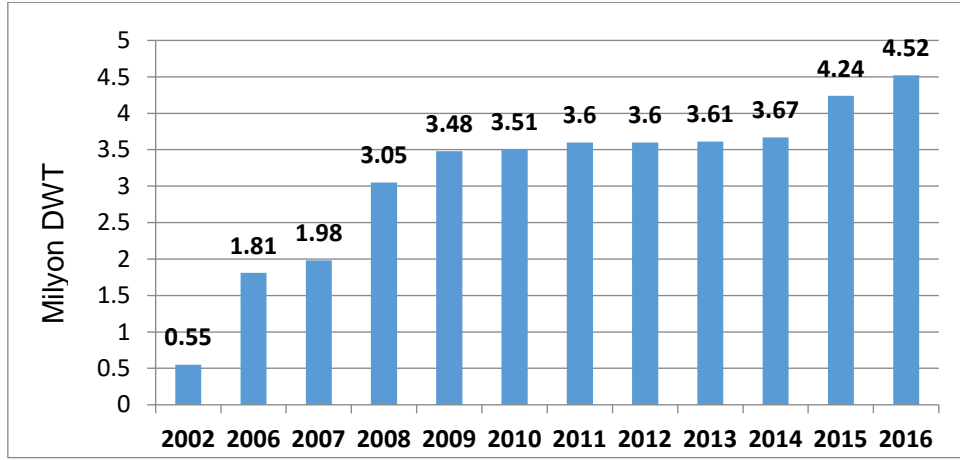
2008 yılında gemi ve yat inşa ihracatının büyüklüğü 2,6 milyar USD'dir. 2009 yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş ve ihracat 1.83 milyar USD seviyesinde gerçekleşmiştir. 2008 yılında 10,6 milyon USD olan gemi yan sanayi ihracatı da 2009 yılında %71 azalarak 3,1 milyon USD'ye gerilemiştir. 2013 yılında 1.16 milyar USD büyüklüğünde ihracat gerçekleştiren sektör, 2014 yılında 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. 2016 yılında ihracat değeri 972.177 USD'dir.

GRAFİK(41): Gemi İnşa Sanayinin 2009-2016 İhracat Değerleri



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

GRAFİK (42): 2002-2016 Tersane Proje Kapasiteleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2017

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000 DWT 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 krizle birlikte yaşanan sipariş iptalleri ve özellikle Uzakdoğu tersaneleriyle rekabet edebilirliği konusunda büyük sıkıntı yaşayan ülkemiz tersanelerinin sipariş miktarı, 2015 yılı Mart ayı verilerine göre 0,26 milyon DWT'e inmiştir.

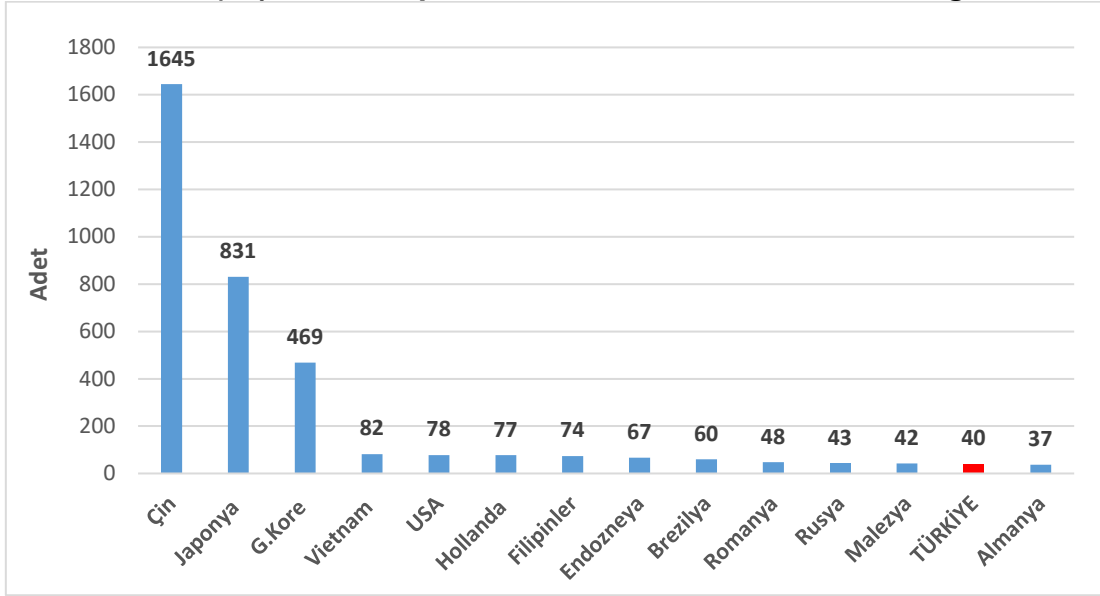
Türkiye tersaneleri 2016 yılı itibariyle;

- ✚ **700.000 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,
- ✚ **22 milyon DWT/YIL** bakım onarım kapasitesine sahiptir.

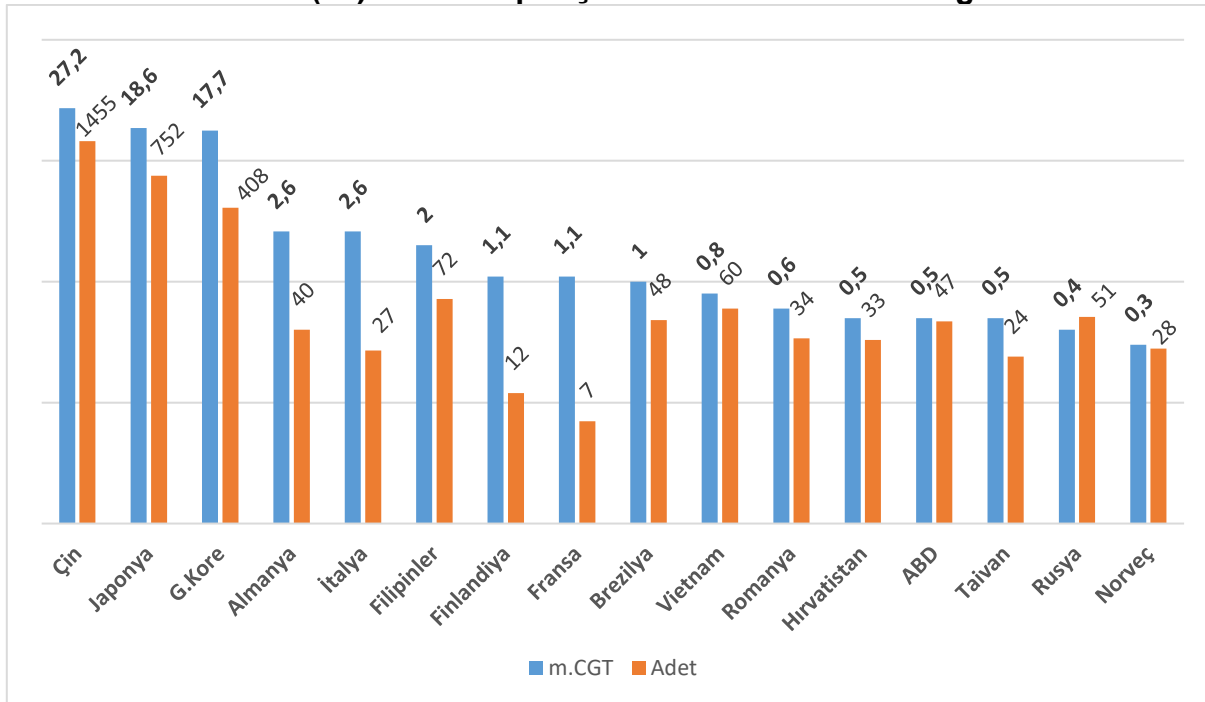
Aralık 2008’de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244’e gerilemiş; Aralık 2008’de 4,34 milyon DWT olan sipariş tonajı da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17 milyon DWT’e inmiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008’den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT’lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların büyük kısmının inşa başlama tarihleri ileri tarihlere ötelenmiştir. 2017 yılı Ocak ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri 40 adet gemiden oluşmaktadır.

GRAFİK (43) : Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı



Kaynak : Clarkson Research Serv. 01/2017

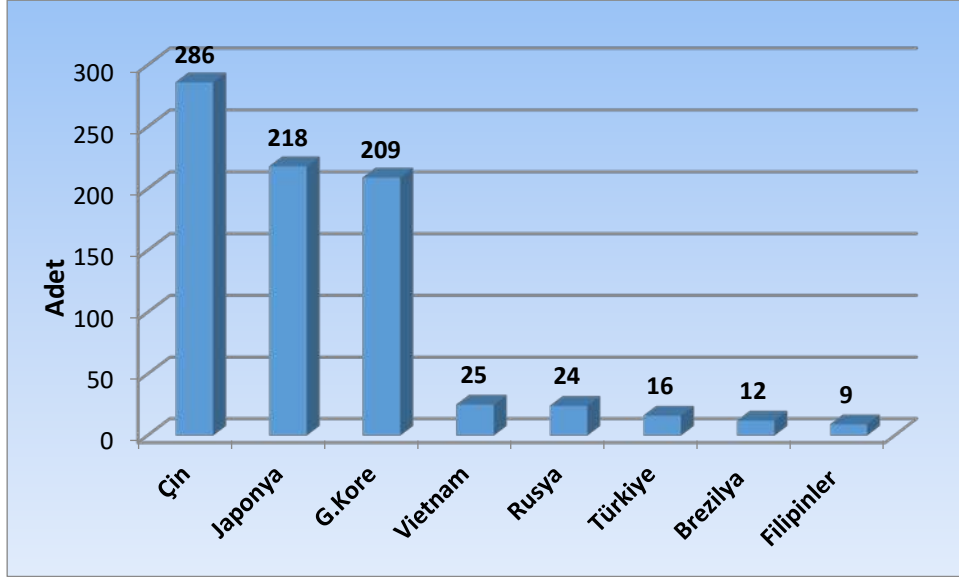
GRAFİK (44) : Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Dağılımı



Kaynak : Clarkson Research Serv. 04/2017

Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Uzun yıllar tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında yer alan Türkiye, 3. sıraya kadar yükselmiş olup azalan siparişler nedeniyle tonaj bazında 8. ancak adet bazında 6. sırada yer almaktadır.

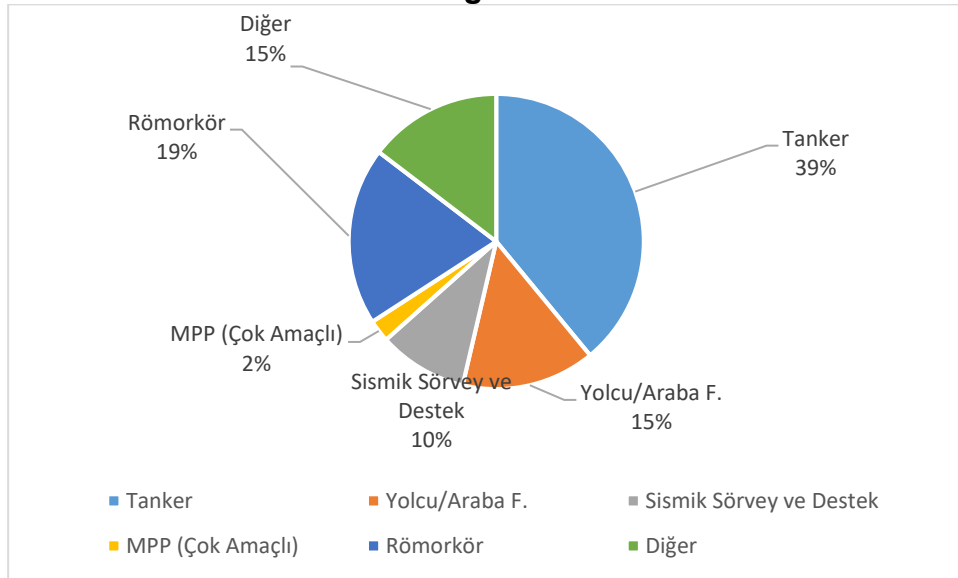
GRAFİK(45) :Tanker Siparişi Alan Ülkeler Sıralaması



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2017

Tersanelerimizin Ocak 2017 itibariyle aldıkları gemi siparişlerinde gemi tiplerine göre adet bazında “tankerler” birinci, “römorkörler” ikinci ve “yolcu/araba feribotları” üçüncü sırada yer almaktadırlar.

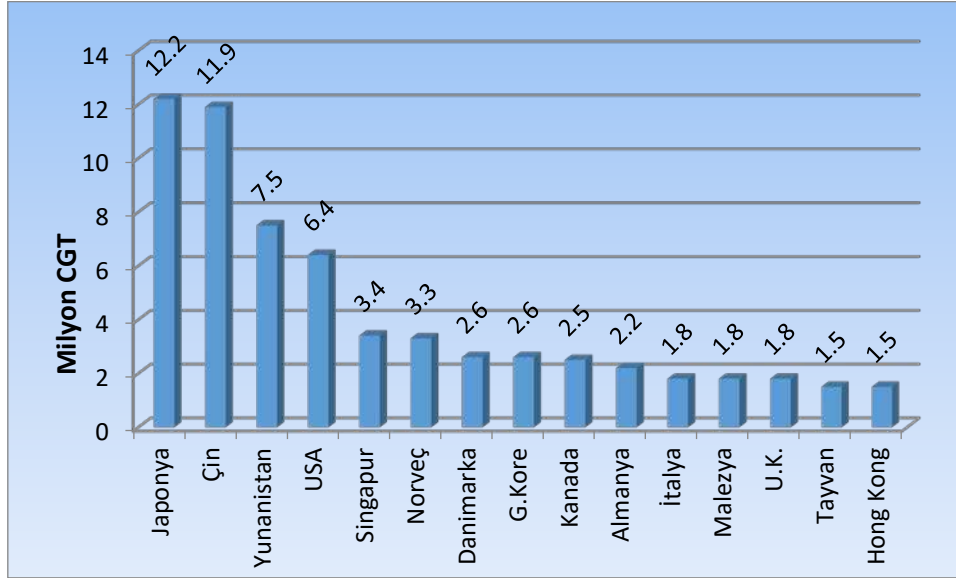
GRAFİK (46) : Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Yüzde Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2017

Türk Armatörlerinin Nisan 2017 itibariyle dünya genelinde 1,6 Milyon DWT'lik 37 adet gemi siparişleri mevcuttur.

GRAFİK (47) : Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2017

2002 yılında 11 adet olan Yüzer Havuz sayısı 2008 yılında 17'ye, 2012 yılında 21'e yükselmiştir. Halen ülkemiz tersanelerinde 25 adet yüzer ve 9 adet kuru havuz bulunmaktadır.

TABLO (61): Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları

YUZER HAVUZ						
	İLİ	TESİS ADI/İŞLETMECİSİ	TESİS DURUMU	KURU/YUZER HAVUZ	BOYUTLARI	TONAJ
1	İSTANBUL	DENTAŞ İNŞAAT VE ONARIM SAN. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	128x30 m	5.000
2	İSTANBUL	GİŞAN GEMİ İNŞA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	167x34 m	9.000
3	İSTANBUL	ÇEKSAN GEMİ İNŞA ÇELİK KONS. SAN. VE TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	130x29 m	7.000
4	İSTANBUL	YARDIMCI GEMİ İNŞA A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	155x36 m	8.500
5	İSTANBUL	KUZEYSTAR SHIPYARD	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	230x37 m	22000
6	İSTANBUL	KUZEYSTAR SHIPYARD	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	190x38 m	40.000
7	İSTANBUL	DEARSAN GEMİ İNŞAAT SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	82x27 m	3.000
8	İSTANBUL	İSTANBUL DENİZCİLİK GEMİ İNŞA SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	93x28 m	4.200
9	İSTANBUL	SNR GEMİ İNŞA SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	129x40 m	6500
10	İSTANBUL	DESAN DENİZ İNŞAAT SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	172x36 m	19000

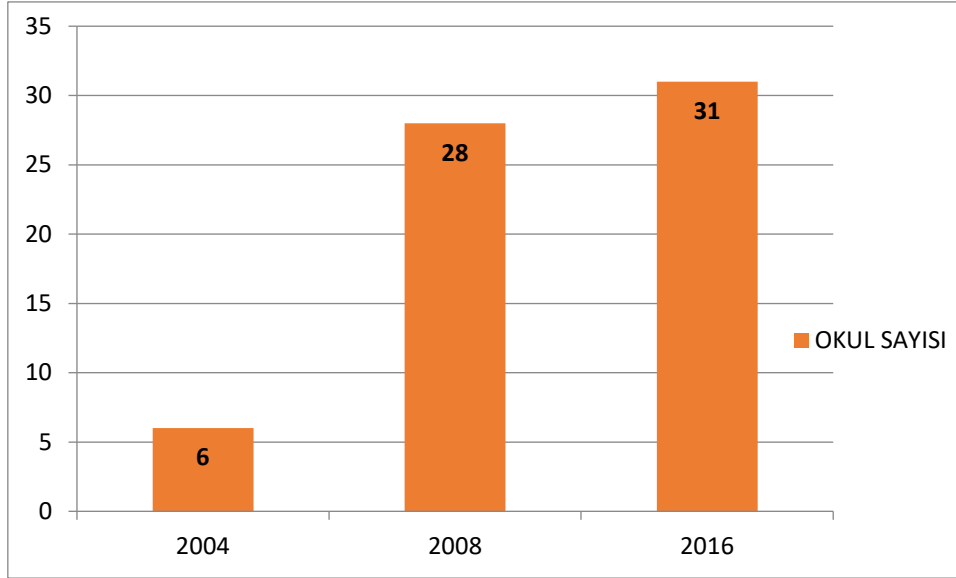
11	İSTANBUL	DESAN 5442 NOLU PARSEL	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	232x52 m	49500
12	İSTANBUL	GEMAK GEMİ İNŞAAT SANAYİ VE TİC.A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	233x45 m	28000
13	İSTANBUL	GEMAK GEMİ İNŞAAT SANAYİ VE TİC.A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	170x33 m	9000
14	İSTANBUL	HİDRODİNAMİK GEMİ SAN. VE TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	115x22 m	2.750
15	İSTANBUL	GEMSAN GEMİ VE GEMİ İŞLETMECİLİĞİ SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	220x45 m	20000
16	İSTANBUL	ÇİNDEMİR MAKİNE GEMİ ONARIM VE TERSANECİLİK A.S.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	123x28 m	5000
17	İSTANBUL	ERKAL ULUSLARARASI NAKLİYAT VE TURİZM A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	350x80 m	100000
18	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ (A-10)	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	230x37 m	22000
19	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ (A-10)	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	382x66 m	70000
20	YALOVA	TERSAN TERSANECİLİK SAN VE TİC AŞ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	109x22,5 m	9000
21	YALOVA	TERSAN TERSANECİLİK SAN VE TİC AŞ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	81,5x17 m	5000
22	YALOVA	HATSAN TERSANESİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	180x30 m	10000
23	YALOVA	SANMAR TERSANESİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	84x34 m	3500
24	KASTAMONU	INEBOLU DENİZCİLİK SAN. VE TİC. A.S.	TERSANE (YATIRIMDA)	YÜZER HAVUZ	118x29 m	4500
25	İSTANBUL	TURQUOISE YAT SANAYİ A.Ş.	TEKNE İMAL	YÜZER HAVUZ	53x20 m	1300
26	İSTANBUL	TERSAN TERSANECİLİK ve TAŞIMACILIK	TEKNE İMAL	YÜZER HAVUZ	130x30 m	7100
				TOPLAM 26 ADET YÜZER HAVUZ		470.850

KURU HAVUZ						
1	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI(HALİÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	109x22,5	
2	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI(HALİÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	81,5x17	
3	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI(HALİÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	151x16	
4	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ (A-10)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	235x40x6,5 m	
5	İSTANBUL	TUZLA GEMİ ENDÜSTRİSİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	300x53 m	
6	İSTANBUL	SEDEF GEMİ İNŞAATI A.Ş.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	315x50 m	
7	İSTANBUL	DENİZ ENDÜSTRİSİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	210x37 m	
8	YALOVA	SEFİNE DENİZCİLİK TERSANECİLİK TURİZM SAN. Ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	240x40 m	
9	İSTANBUL	URSA GEMİCİLİK BAKIM ONARIM TERSANECİLİK SAN. TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	56x14 m	

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2017

Gemi inşaatı ve onarımı Sektöründe 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, 2016 yılı itibariyle bu sayı 31 adete yükselmiştir.

Grafik (48) : 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. birçok 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.

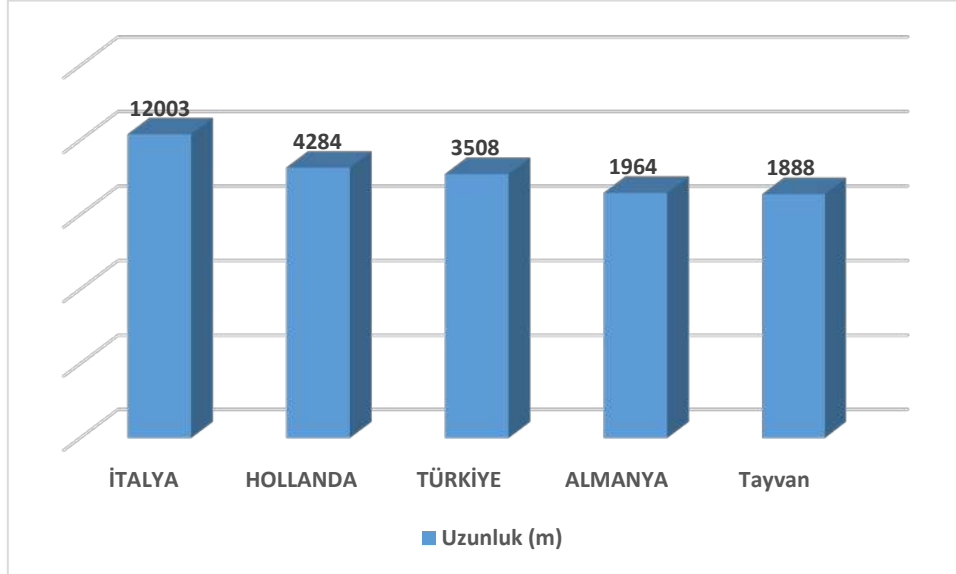
Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile, özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkanı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar 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 İkili beşeri ilişkiler

Türkiye özellikle Süperyat (24 m. 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 3.005 m. ve 68 proje ile yine dünya üçüncülüğünde yer almış, 2016 yılı sipariş veya inşa halindeki süper yatların toplam uzunluğa göre ülkeler sıralamasında üçüncülükteki yerini korumuştur. 2017 Ocak ayı verilerine göre de 3.508 metre toplam uzunluk ile 3. sırada yer almıştır

GRAFİK(49) : Dünya 24 metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2017



Kaynak: Boat International (www.boatinternational.com)

2.4.3. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları:

- **Global Ekonomik Kriz** : 2009 yılında yaşanan Global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de son derece olumsuz etkilemiştir. Krizin etkilerinin kısa sürede atlatılması maksadıyla firmaların özellikle bankalarla yaşadığı finans problemlerin öncelikli olarak çözülmesi gerekmektedir. İnşa edilmekte olan/ yarım kalmış gemilerin ekonomimize kazandırılması ve istihdam sağlanması amacıyla kredilerinin yeniden yapılandırılması; tersanelere yönelik orta vadeli yatırım ve işletme

kredisi için ilave fon yaratılması ve devlet destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması, sorunların çözümü için büyük önem taşımaktadır.

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

- **Eğitim :**

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

2. Yeni işe alınacak personele temel iş 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 üretmelerini 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 %20¹) olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü ya da 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 teçhizatı, zincir, çapa gibi üretimlerin 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 kompresörler
- Valfler ve boru devreleri
- Havalandırma sistemleri
- Elektrik teçhizatı ve kablolar
- Ambar kapakları
- Kapı, lumbuz ve marangozluk ürünleri

Başlıca yan sanayi ithalatlarımız ise; çelik sac ve profiller, elektronik seyir yardımcıları, haberleşme sistemleri, pervaneler, baş ve kış itirlerdir.

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 çalışanı 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.

¹ EMEC-European Marine Equipment Council bu oranı "gemideki ürünlerin, hizmetlerin ve sistemlerin değeri, gemi değerinin %70'inin (yolcu gemileri için %85) üzerinde" şeklinde vermektedir.

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

“Balıkçı İrgat ve Dümen Sistemleri, Elektronik Cihaz İthalatçıları ve İmalatçıları, Gemi Makina Yedek Parça Satıcıları, Jeneratör İmalatçıları ve İthalatçıları, 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. Pendik’te Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesindeki İstanbul Tersanesi’nde ve daha sonra diğer özel sektör tersanelerimizde MİLGEM Projesi kapsamında inşa edilen gemilerde yerli katkı oranı, işçilik haricinde % 70’lere yaklaşmıştır. Bütün bu gelişmeler, üretilen gemi yan sanayi malzemelerinin Türkiye tersanelerinde inşa edilen gemi ve yatlar sayesinde doğrudan ihracatına imkan yarattığı gibi istihdamın artışında da etkin rol oynamaktadır.



TABLO (62): Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Nisan 2017)

	KütükNo	Gemi Tipi	Dwt	GT	Boyut	Birim	CGT	Teslim	Tersane	Sözleşme Tarihi	Donatan
1	N/A	Accom. Unit		5.000	90	Accommodation	9.038	2018-10	Cemre Shipyard	07.02.2017	Louis-Dreyfus Armat
2	N/A	Chem & Oil	6.850	5.100	6.850	DWT	9.192	2018-05	RMK Marine Shipyard	08.12.2016	Pritchard-Gordon Co.
3	N/A	Crew/Fast Supply	366	427	366	DWT	1.966	2017-09	Damen Antalya	01.11.2016	Al Khaleej
4	N/A	Pass/Car F.		13.000	1.500	Passengers	16.669	2018-	Sefine Shipyard	01.10.2016	Caronte & Tourist
5	N/A	Pass/Car F.		2.700	349	Passengers	5.461	2018-01	Tersan Shipyard	13.06.2016	Fjord1 AS
6	N/A	Pass/Car F.		2.700	349	Passengers	5.461	2018-03	Tersan Shipyard	13.06.2016	Fjord1 AS
7	NB53	MSV		5.000	81	LOA	9.038	2018-05	Cemre Shipyard	06.06.2016	ESVAGT
8	N/A	Pass/Car F.		5.500	1.000	Passengers	9.050	2018-	Cemre Shipyard	06.05.2016	Wightlink Ltd.
9	N/A	Chem & Oil	7.500		7.500	DWT	8.628	2017-09	Icdas Shipyard	01.01.2016	Icdas Celik Enerji
10	20	Products	725	499	725	DWT	1.656	2017-01	Akdeniz Gemi	01.01.2016	Unknown
11	NB48	Maintenance		2.400	58	LOA	5.734	2018-06	Cemre Shipyard	08.12.2015	ESVAGT
12	77	Chem & Oil	5.659	4.028	5.659	DWT	8.073	2017-04	Selah Shipyard	01.12.2015	Armona Denizcilik
13	76	Chem & Oil	13.500		13.500	DWT	11.921	2018-	Selah Shipyard	01.12.2015	Atlantik Denizcilik
14	149	Chem & Oil	5.659	4.028	5.659	DWT	8.073	2017-04	Selah Shipyard	01.12.2015	Armona Denizcilik
15	107	Chem & Oil	6.850	5.100	6.850	DWT	9.192	2017-06	RMK Marine Shipyard	30.10.2015	Pritchard-Gordon Co.
16	105	Asp.& Bit.	7.760	7.398	7.760	DWT	11.279	2017-05	RMK Marine Shipyard	05.08.2015	Tarbit Shpg. AB
17	106	Asp.& Bit.	7.760	7.398	7.760	DWT	11.279	2017-11	RMK Marine Shipyard	05.08.2015	Tarbit Shpg. AB
18	147	Chem & Oil	3.100	1.830	3.100	DWT	5.231	2017-	Selay Shipyard	01.06.2015	Ozpulathane Deniz
19	N/A	Tug		312		HP	1.618	2017-08	Sanmar Ltd	03.03.2015	Fujairah Port Auth.
20	N/A	Tug		312		HP	1.618	2017-04	Sanmar Ltd	03.03.2015	Fujairah Port Auth.
21	59	Tug		270		HP	1.479	2017-09	Eregli Shipyard	01.01.2015	Med Marine
22	60	Tug		270		HP	1.479	2017-09	Eregli Shipyard	01.01.2015	Med Marine
23	55	Tug		270		HP	1.479	2017-07	Eregli Shipyard	01.01.2015	Med Marine
24	56	Tug		270		HP	1.479	2017-07	Eregli Shipyard	01.01.2015	Med Marine
25	57	Tug		270		HP	1.479	2017-08	Eregli Shipyard	01.01.2015	Med Marine
26	58	Tug		270		HP	1.479	2017-08	Eregli Shipyard	01.01.2015	Med Marine

27	21	Products		998		DWT	2.458	2017-01	Nur Istanbul	01.01.2015	Unknown
28	22	Products		998		DWT	2.458	2017-01	Nur Istanbul	01.01.2015	Unknown
29	62	Asp.& Bit.	15.100	11.750	15.100	DWT	14.547	2017-03	Besiktas Shipyard	01.01.2015	Groupe Desgagnes
30	63	Asp.& Bit.	15.100	11.750	15.100	DWT	14.547	2017-06	Besiktas Shipyard	01.01.2015	Groupe Desgagnes
31	60	Asp.& Bit.	15.100	11.750	15.100	DWT	14.547	2017-01	Besiktas Shipyard	06.11.2014	Groupe Desgagnes
32	61	Asp.& Bit.	15.100	11.750	15.100	DWT	14.547	2017-01	Besiktas Shipyard	06.11.2014	Groupe Desgagnes
33	1068	PSV	4.500		4.500	DWT	7.226	2017-06	Tersan Shipyard	07.08.2014	Sevnor Management
34	75	MSV		4.000	98	LOA	7.871	2017-04	Besiktas Shipyard	01.06.2014	Myklebusthaug Manag.
35	H70	PSV	4.000		4.000	DWT	6.716	2017-06	Selah Shipyard	01.01.2014	Marnavi
36	ER53	Tug		484		HP	2.125	2017-02	Eregli Shipyard	01.01.2014	Med Marine
37	ER54	Tug		484		HP	2.125	2017-03	Eregli Shipyard	01.01.2014	Med Marine
38	45	Tug		248		HP	1.403	2017-01	Sanmar Ltd	01.01.2014	Unknown
39	46	Tug		248		HP	1.403	2017-01	Sanmar Ltd	01.01.2014	Unknown
40	N/A	Tug		460		HP	2.059	2017-01	Geta Shipyard	01.01.2014	Unknown
41	N/A	Chem & Oil	7.114	4.684	7.114	DWT	8.772	2017-	Armada Shipyard	23.12.2013	Palmali Shipping
42		Chem & Oil	7.114	4.684	7.114	DWT	8.772	2017-	Armada Shipyard	18.09.2013	Palmali Shipping
43	N/A	Chem & Oil	7.114	4.684	7.114	DWT	8.772	2017-	Armada Shipyard	18.09.2013	Palmali Shipping
44	S1152	AHTS	3.400	5.000	21.760	HP	9.038	2017-04	Tersan Shipyard	01.08.2013	Sevnor Management
45	6	Work/Repair Vsl.	276	180			1.150	2017-01	Almar Ship Building	01.01.2013	Unknown
46	31	Seis. Survey		5.000	86	LOA	9.038	2017-04	Istanbul S.Y.	24.04.2012	Govt of Turkey
47	N/A	Ore/Oil	8.050	5.795	8.050	DWT	7.105	2017-	Gelibolu Shipyd	01.09.2011	Albros Shipping
48	48	MPP	12.107	9.000	12.107	DWT	9.163	2017-	Gelibolu Shipyd	01.01.2011	Albros Shipping

Kaynak : Clarkson Research Ser.(04/2017)

2.5. LİMANLAR



2.5.1 Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları

8333 kilometre kıyı şeridine sahip Ülkemizde 180 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 7 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 2 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir.

Limanlar İşletilen Kurumlar açısından 3 kısma ayrılmaktadır:

KAMU LİMANLARI	21 LİMAN
BELEDİYE LİMANLARI	23 LİMAN
ÖZEL LİMANLAR	136 LİMAN

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

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

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

Doing Business 2015 Raporunda Türkiye

“Doing Business” 2015 raporunda 189 ülke 10 kriter göz önüne alınarak “iş yapma kolaylığı” açısından sıralanmaktadır. Sıralamada kullanılan kriterler; işe başlama, inşaat ruhsatı alabilme, elektrik bağlatılabilme, mülkiyet kaydının yapılabilmesi, kredi alma kolaylığı, yatırımcıların korunması, vergi ödeme, sınır ötesi ticaret imkanları, yapılan iş sözleşmelerinin uygulanabilirliği ve iflastan kaynaklanacak sorunların çözümü gibi iş yapmayı kolaylaştırıcı unsurlardan oluşmaktadır. 2015 yılı listesinde birinci sırada 2014 yılında olduğu gibi Singapur yer almakta olup, Türkiye bir önceki rapora göre 14 sıra yükselerek genel sıralamada 55. sırada yer almıştır.

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

Lojistik Performans İndeksi 2014 Raporunda Türkiye

Dünya Bankası tarafından 2007 yılından bu yana iki yılda bir yayınlanan “Lojistik Performans İndeksi” 2014 yılı raporunda değerlendirmeye alınan ülke sayısı 5 artarak 160 ülkeye çıkmış olup, Almanya en yüksek değeri alırken Somali en düşük sırada kalmıştır, Türkiye ise 30. sırada yer almıştır.

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

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

Türkiye, 2007, 2010, 2012 ve 2014 yıllarında yayınlanan raporlarda 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
Petkim Konteyner Limanı (Petlim)	Konteyner	800.000 TEU	1,500,000 TEU (bölgedeki yük talebine bağlı olarak ileride 4.000.000 TEU'ya çıkarılabilecektir.)

IC İçtaş Sakarya Karasu Limanı



Marmara Bölgesi ve İstanbul'un Karadeniz'den dünyaya açılan kapısı olan IC İçtaş Sakarya Karasu Limanı 76 Milyon USD yatırım ile 16 Ocak 2017 tarihinde hizmete açılmıştır.

250.000 m² alan üzerine kurulu limanın yıllık ; 5 milyon ton Genel ve Dökme Yük, 150.000 TEU Konteyner ve 110.000 araçlık Ro-Ro kapasitesi bulunmaktadır.

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;

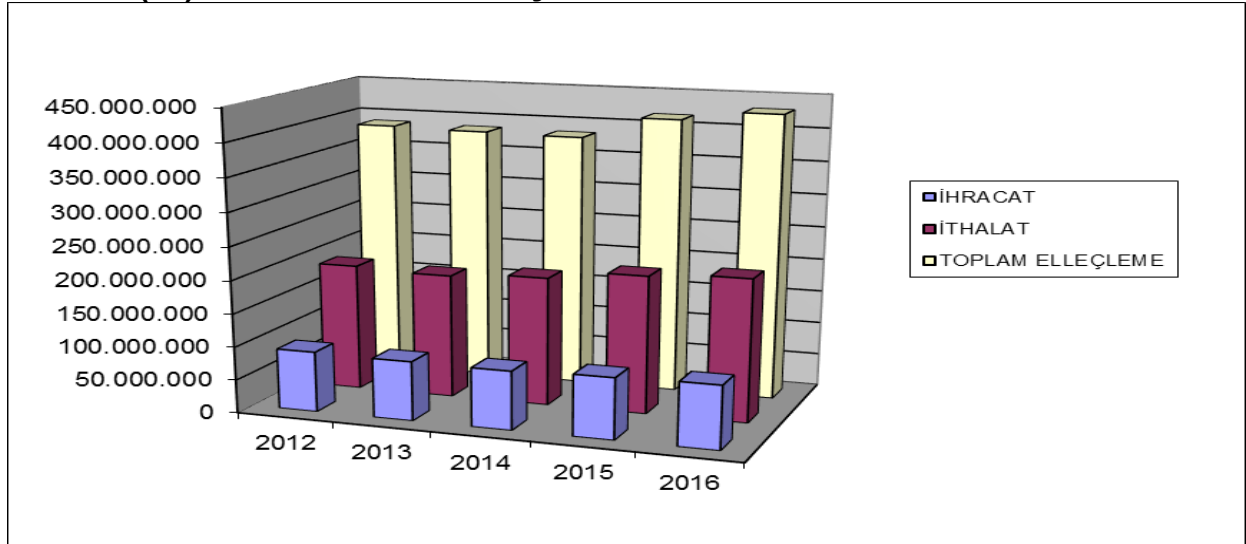
İlave yatırımlar ile özelleştirildikten sonra İzmir Limanı'nın kapasitesinin 2,500,000 TEU'ya ulaşması planlanmaktadır.

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)*

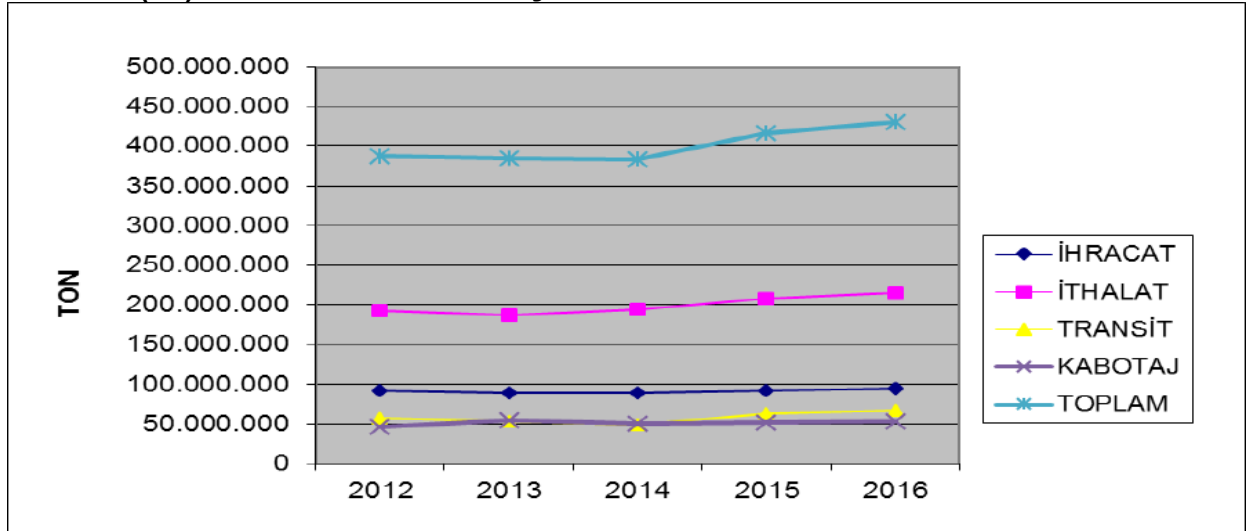
TABLO (63): Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2012	2013	2014	2015	2016
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	12.235.897	11.660.647	12.739.297	13.754.810	15.272.855
	YAB. GEMİ	79.071.589	77.893.343	75.797.517	78.397.812	79.532.265
	TOPLAM	91.307.486	89.553.990	88.536.814	92.152.622	94.805.120
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	26.476.350	22.949.887	20.876.309	22.724.776	23.350.424
	YAB. GEMİ	165.998.578	164.831.728	173.837.477	185.601.532	191.782.095
	TOPLAM	192.474.928	187.781.615	194.713.786	208.326.308	215.132.519
KABOTAJ	YÜKLEME	22.869.458	26.076.342	24.982.892	25.894.384	26.249.991
	BOŞALTMA	24.049.929	27.861.596	25.746.316	26.578.284	27.050.225
	TOPLAM	46.919.387	53.937.938	50.729.208	52.472.668	53.300.216
TRANSİT	YÜKLEME	50.767.011	46.930.435	44.278.082	58.597.204	61.436.179
	BOŞALTMA	5.957.420	6.726.780	4.833.478	4.487.893	5.527.128
	TOPLAM	56.724.431	53.657.215	49.111.560	63.085.097	66.963.307
TOPLAM	YÜKLEME	164.943.955	162.560.767	157.797.788	176.644.210	182.491.290
	BOŞALTMA	222.482.277	222.369.991	225.293.580	239.392.485	247.709.872
TOPLAM	TOPLAM	387.426.232	384.930.758	383.091.368	416.036.695	430.201.162

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (50): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

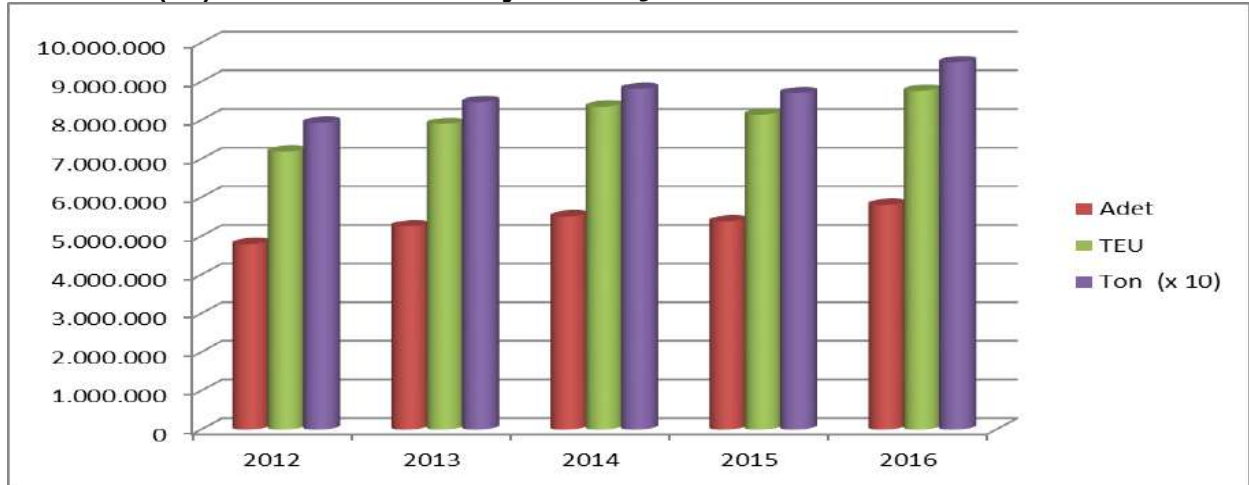
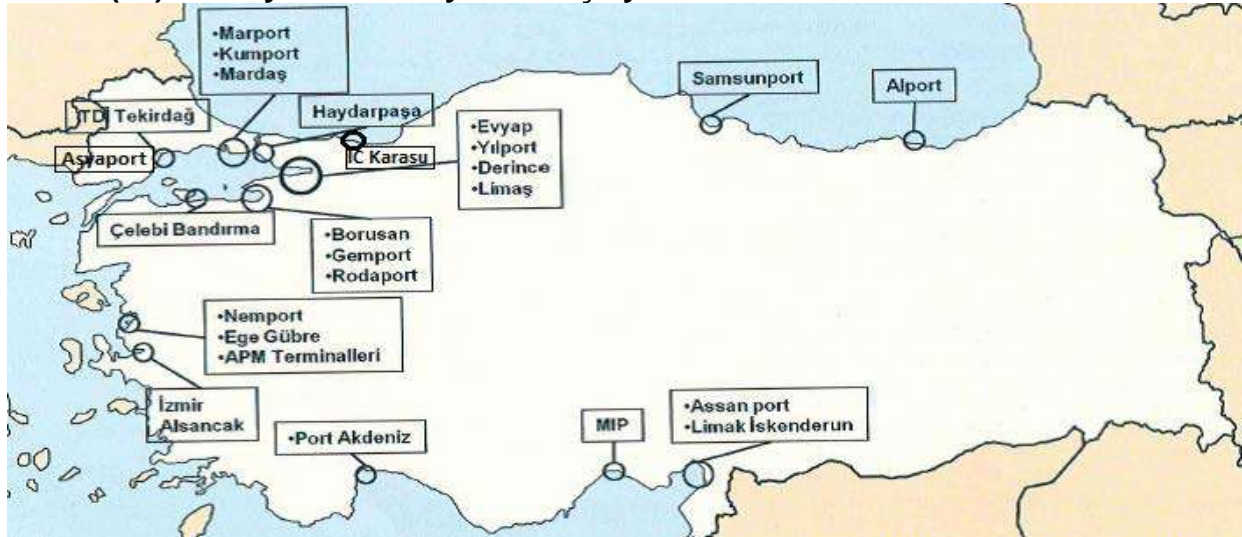
GRAFİK (51): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

TABLO (64): Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri

TAŞIMA CİNSİ		2012	2013	2014	2015	2016
İHRACAT	ADET	1.910.075	2.088.031	2.269.118	2.198.508	2.309.172
	TEU	2.879.122	3.165.653	3.487.949	3.394.508	3.543.804
	TON	33.199.345	35.456.728	39.106.361	38.419.925	41.444.254
İTHALAT	ADET	1.953.229	2.121.533	2.335.795	2.248.636	2.352.515
	TEU	2.942.562	3.199.969	3.581.809	3.454.345	3.607.086
	TON	29.871.028	30.715.331	34.790.524	34.007.962	35.608.597
KABOTAJ	ADET	342.604	397.602	390.510	454.012	543.526
	TEU	472.345	544.496	526.798	606.064	738.312
	TON	4.758.088	5.732.348	4.934.786	5.869.320	7.032.995
TRANSİT	ADET	589.019	651.027	513.195	481.454	601.662
	TEU	898.368	989.815	754.216	691.481	872.772
	TON	11.482.912	12.751.785	9.305.368	8.728.650	10.842.751
TOPLAM	ADET	4.794.927	5.258.193	5.508.618	5.382.610	5.806.875
	TEU	7.192.396	7.899.933	8.350.772	8.146.398	8.761.974
	TON	79.311.373	84.656.192	88.137.039	87.025.857	94.928.597

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

G4RAFİK (52) Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri**Grafik (53): Türkiye'de Konteyner Elleçleyen Limanlar**

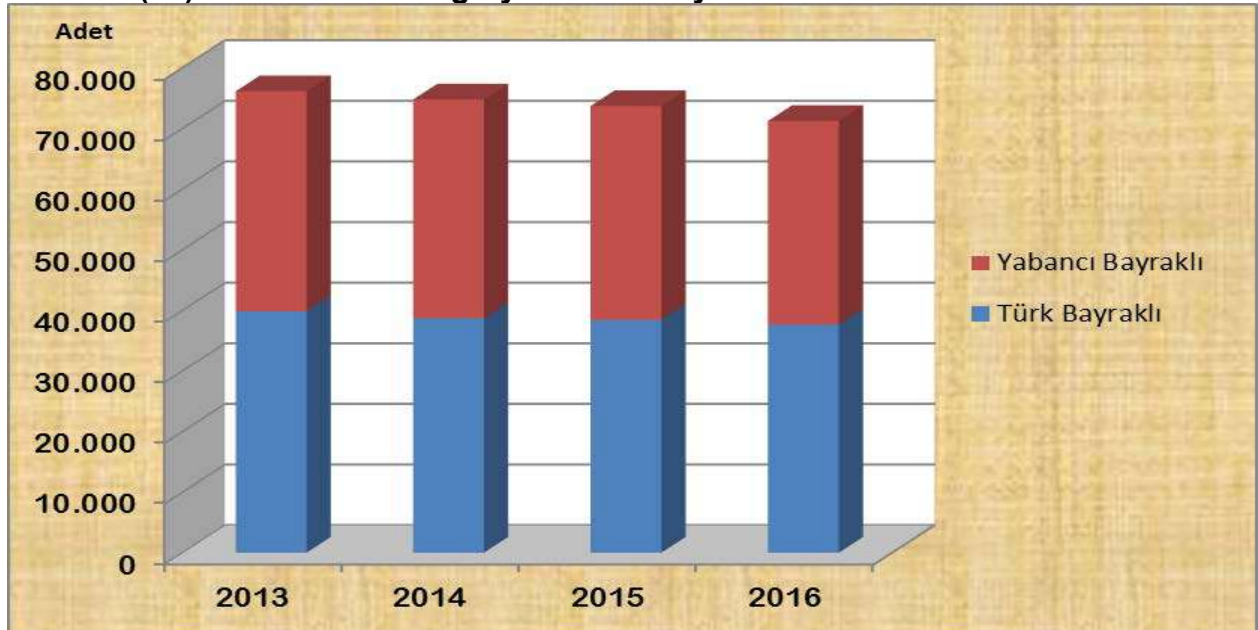
Kaynak: TÜRKLİM

TABLO (65): Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları

Ay	2013			2014			2015			2016		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	3.077	2.645	5.722	3.199	2.645	5.844	3.046	2.552	5.598	2.891	2.450	5.341
Şubat	2.646	2.527	5.173	2.528	2.327	4.855	2.307	2.391	4.698	2.678	2.563	5.241
Mart	3.400	2.941	6.341	3.087	2.697	5.784	3.168	2.753	5.921	3.136	2.842	5.978
Nisan	3.126	3.044	6.170	2.962	3.026	5.988	2.948	2.845	5.793	3.113	2.842	5.955
Mayıs	3.432	3.253	6.685	3.210	3.351	6.561	3.318	3.082	6.400	3.030	3.098	6.128
Haziran	3.378	3.199	6.577	3.249	3.256	6.505	3.262	3.244	6.506	3.105	3.137	6.242
Temmuz	3.718	3.242	6.960	3.569	3.429	6.998	3.601	3.228	6.829	3.048	2.811	5.859
Ağustos	3.778	3.274	7.052	3.918	3.411	7.329	3.842	3.055	6.897	3.904	2.928	6.832
Eylül	3.816	3.241	7.057	3.736	3.172	6.908	3.642	3.067	6.709	3.309	2.781	6.090
Ekim	3.305	3.184	6.489	3.311	3.145	6.456	3.163	3.189	6.352	3.519	2.799	6.318
Kasım	3.243	2.908	6.151	3.080	2.806	5.886	3.184	2.804	5.988	3.017	2.624	5.641
Aralık	2.916	2.837	5.753	2.836	2.816	5.652	2.916	3.078	5.994	2.894	2.701	5.595
TOPLAM	39.835	36.295	76.130	38.685	36.081	74.766	38.397	35.288	73.685	37.644	33.576	71.220

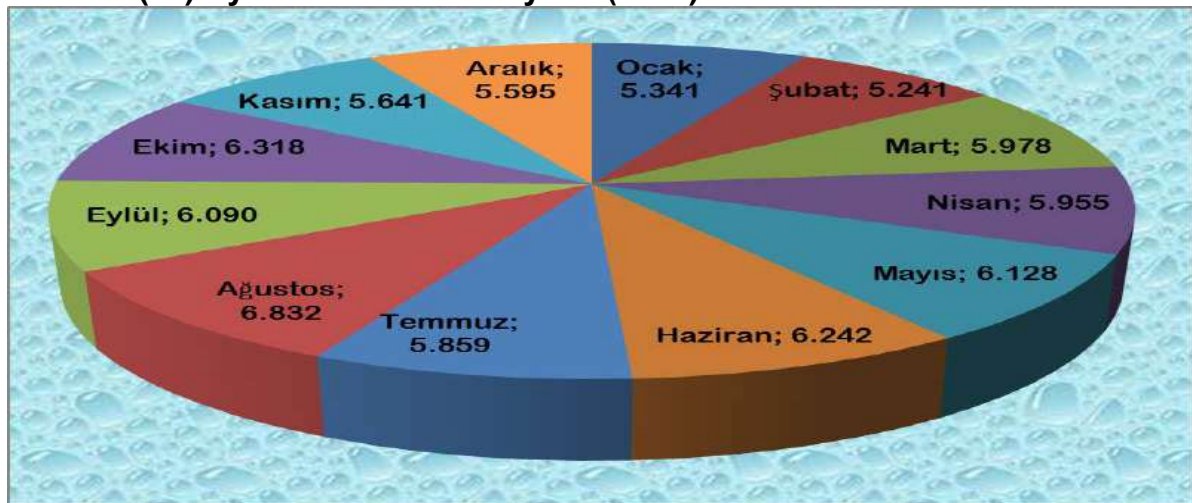
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (54) Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

GRAFİK (55) Aylara Göre Gemi Sayıları (2016)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2016'da Dış Ticaretimizin (İthalat-İhracat) % 87'si denizyoluyla yapılmış olup, Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2016 yılında 430.201.162 ton yük elleçlenmiştir.

2016 yılında elleçlenen toplam yükün;

- % 22 si olan 94.805.120 tonu ihracat,
- % 50 si olan 215.132.519 tonu ithalat,
- % 12,4 ü olan 53.300.216 tonu kabotaj,
- % 15,6 sı olan 66.963.307 tonu transit, olarak gerçekleşmiştir.

2016 yılında elleçlenen 430.201.162 ton yükün, yük cinslerine göre dağılımları ise aşağıdaki gibidir;

Yük Tipi	Toplam Elleçleme (Ton)
Katı Dökme Yük	116.516.338
Genel Kargo	65.564.619
Sıvı Dökme Yük	145.024.367
Konteyner	94.928.597
Araç	8.167.241

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

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

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

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

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

Doğu ülkelerine iletilmesi sağlanabilecektir. Denize kıyısı olmayan Merkezi Asya ülkelerinin Avrupa ile ticaretinde en önemli ulaşım alanı olan Karadeniz'deki ticaret ve taşımacılık hacminin büyümesi sonucu bölgedeki limanlarımızın önemi daha da artmıştır. Limanlarımız yoluyla Avrupa merkezli yükler Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru doğrultusunda İran ve Hindistan'a ulaştırılabilmektedir.

Ancak, limanların denizcilik hatları tarafından tercih edilmesinin tek nedeni coğrafi konum değildir. Liman operasyonlarının verimliliği, hizmet kalitesi, uygun liman altyapı ve üstyapı fonksiyonları, liman tarifeleri ve liman emniyeti de hatların dikkate aldıkları diğer etkenlerdir. Bir liman rekabet edebilmek için uygun altyapıya, kaliteli işgücüne ve yüksek teknolojiye sahip olabilir; ancak hizmet sunduğu art alana ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantıları yetersiz ise bunların hiçbir önemi kalmayacaktır.

Bu açıdan bakıldığında özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışı en önemli altyapı eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle konteyner trafiğinde % 90 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması, kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol açmaktadır. Halbuki demiryolu ulaşımı konteynerin deniz dışındaki ulaşımı için en ideal taşıma modlarından birisidir.

Türkiye'de elleçlenen yükün yaklaşık % 35'i, konteynerin % 62'si Marmara Bölgesinde gerçekleşmektedir. Bölgede demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda Haydarpaşa, Derince, Bandırma, TDİ Tekirdağ limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliağa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır.

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 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.

Tablo (66): TDİ LİMANLARI 2016 LİMAN HİZMETLERİ ÜRETİM TABLOSU

PİLOTAJ HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	TEKİRDAĞ	387
	GT	TEKİRDAĞ	745.749
RÖMORKAJ HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	TEKİRDAĞ	377
	GT	TEKİRDAĞ	726.479
PALAMAR HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	RO-RO	91
		TEKİRDAĞ	400
		KABATEPE	47
	GT	RO-RO	1.176.571
		TEKİRDAĞ	766.946
		KABATEPE	15.387
YÜKLEME - BOŞALTMAMA	GEMİ ADEDİ	TEKİRDAĞ	387
	TON	TEKİRDAĞ	1.568.198
	KONTEYNER	TEKİRDAĞ	1.375
BARINMA HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	KURUÇEŞME	37
		GÜLLÜK KABATEPE	173
		TEKİRDAĞ	387
		SARAYBURNU	25
		TOPLAM	622
	GT	KURUÇEŞME	90
		GÜLLÜK KABATEPE	197.587
		TEKİRDAĞ	746.755
		SARAYBURNU	275.087
		TOPLAM	1.219.519
TATLI SU HİZMETİ	TON	KİRACILAR	4.533
		TEKİRDAĞ	1.487
		SARAYBURNU	1.793
		TOPLAM	7.813
ARDİYE – TERMİNAL HİZMETİ	KONTEYNER	TEKİRDAĞ	825
	ARAÇ GİRİŞİ	SARAYBURNU	1.571
YOLCU HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	SARAYBURNU	19
	YOLCU ADEDİ	SARAYBURNU	6.419

TABLO (67): 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	-
TAŞUCU	610,00	(-6, -9.6)	1.000	200 (Ro-Ro Hariç)	-	-	-
TOPLAM	4.313,00		4.700	3.995	200	300.000	400.000

Kaynak: TDİ A.Ş.

2.5.3. T.C.D.D. Tarafından İşletilen Limanlar

TABLO (68): TCDD Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları

LİMANLAR	İZMİR			HAYDARPAŞA		
	Teorik Kap.	Güncel Kap.	Geliştirilebilir	Teorik Kap.	Güncel Kap.	Geliştirilebilir
Toplam Rihtim Uzunluğu(m)	3.386	--	--	3.413	--	--
Rihtim Derinlikleri (m)	6-10	--	--	5-12	--	--
Liman Sahası (m ²)	525.000	--	--	343.420	--	--
Gemi Kabul Kapasitesi (gemi/yıl)	1.305	3.588	2.503	1.169	1.944	5.435
RIHTIM ELLEÇLEME KAPASİTESİ						
Konteyner (Teu/Yıl)	810.208	1.025.624	1.984.018	654.637	481.008	1.217.047
G.Kargo ve K.Dökme Yük (Ton/Yıl)	1.317.104	4.597.883	5.814.420	1.913.111	231.912	16.374.641
Ro-Ro (Araç-Tır / Yıl)	350.000 A	884.500 A	--	149.100 T	143.988 T	--
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	--	--	--	--	--	--
DEPOLAMA KAPASİTESİ						
Konteyner (Teu/Yıl)	611.000	--	--	426.181	--	--
G.Kargo ve K.Dökme Yük (Kapalı Alan)(Ton/Yıl)	--	--	--	225.115	--	--
G.Kargo ve K.Dökme Yük (Açık Alan) (Ton/Yıl)	1.299.375	--	--	1.620.000	--	--
Ro-Ro (Araç-Tır / Yıl)	104.354 A	--	--	45.600 T	--	--
Sıvı Dökme Yük (m ³ /Yıl)	--	--	--	--	--	--

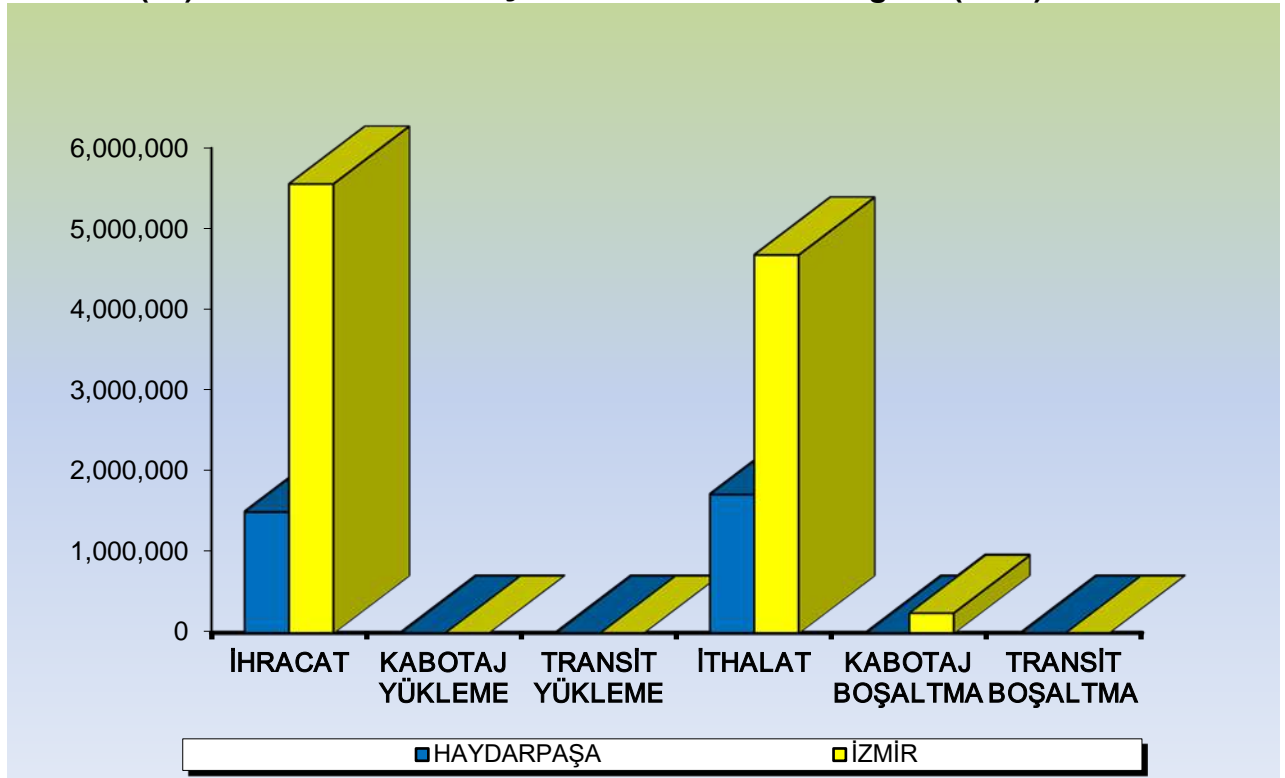
TABLO (69): TCDD LİMANLARINDA YAPILAN YÜKLEME VE BOŞALTMALAR

YILLAR	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	
HAYDARPAŞA							
2012	602.875	1.639	0	1.032.993	0	0	1.637.507
2013	1.178.979	733.450	0	1.682.429	0	0	3.594.858
2014	1.559.846	568.900	0	1.961.242	0	0	4.089.988
2015	1.415.146	0	0	1.875.954	456	0	3.291.556
2016	1.507.124	0	0	1.724.016	0	0	3.231.140
İZMİR							
2012	5.238.767	48.667	0	3.841.169	172.953	0	9.301.556
2013	5.616.969	12.802	0	4.181.129	279.243	0	10.090.143
2014	5.713.213	23.731	0	4.686.457	281.452	0	10.704.853
2015	4.967.082	0	0	4.397.228	272.640	0	9.636.950
2016	5.555.580	0	0	4.677.439	257.866	0	10.490.885
DERİNCE							
2012	1.275.142	15.287	0	668.618	36.845	0	1.995.892
2013	1.422.032	12.618	1.265	844.844	109.218	10	2.389.987
2014	1.559.066	2.863	6.636	1.233.367	160.091	1.913	2.963.936
2015	243.045	130	0	123.329	6.545	0	373.049
2016	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM							
2012	7.116.784	65.593	0	5.542.780	209.798	0	12.934.955
2013	8.217.980	758.870	1.265	6.708.402	388.461	10	16.074.988
2014	8.832.125	595.494	6.636	7.881.066	441.543	1.913	17.758.777
2015	6.625.273	130	0	6.396.511	279.641	0	13.301.555
2016	7.062.704	0	0	6.401.455	257.866	0	13.722.025

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

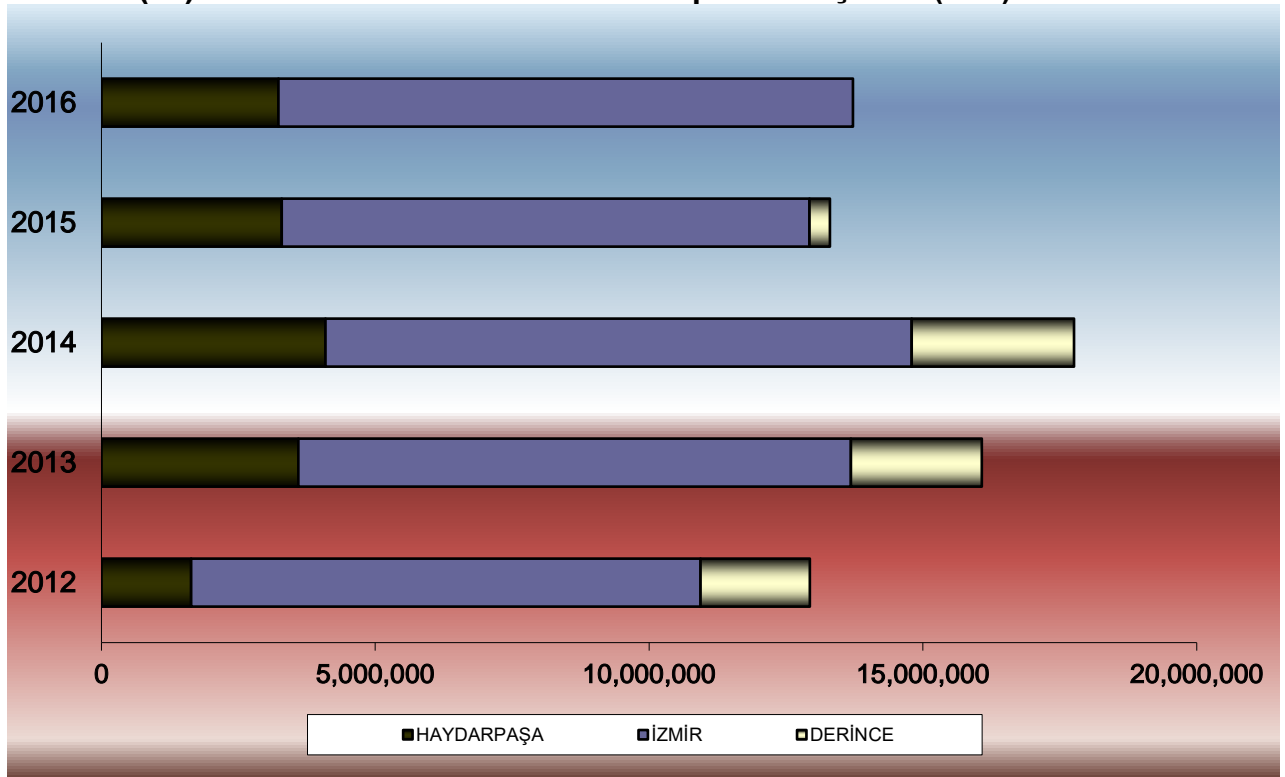
*** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibarıyla.

GRAFİK (56): TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2016)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

GRAFİK (57): TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

TABLO (70): TCDD LİMANLARINDA 2012-2016 YILLARINDA ELLEÇLENEN EŞYANIN GRUPLARA GÖRE DAĞILIMI (TON)

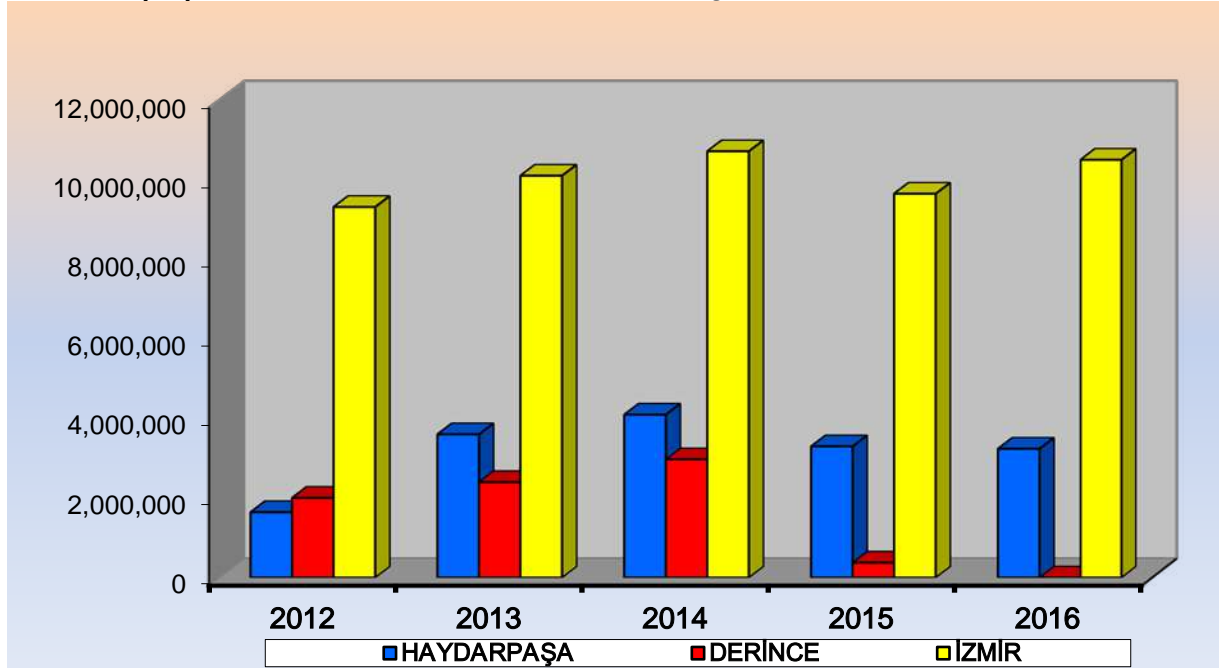
LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	D.KATI	D.SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	2012	417.729	1.219.778	0	0	1.637.507
	2013	1.909.774	951.634	733450	0	3.594.858
	2014	2.759.000	762.088	568900	0	4.089.988
	2015	2.630.004	661.552	0	0	3.291.556
	2016	2.678.024	553.116	0	0	3.231.140
DERİNCE	2012	1.127.186	9.817	756.782	102.107	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
	2016	0	0	0	0	0
İZMİR	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
	2016	912.554	7.602.048	1.714.695	261.588	10.490.885
TOPLAM	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
	2016	3.590.578	8.155.164	1.714.695	261.588	13.722.025

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

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

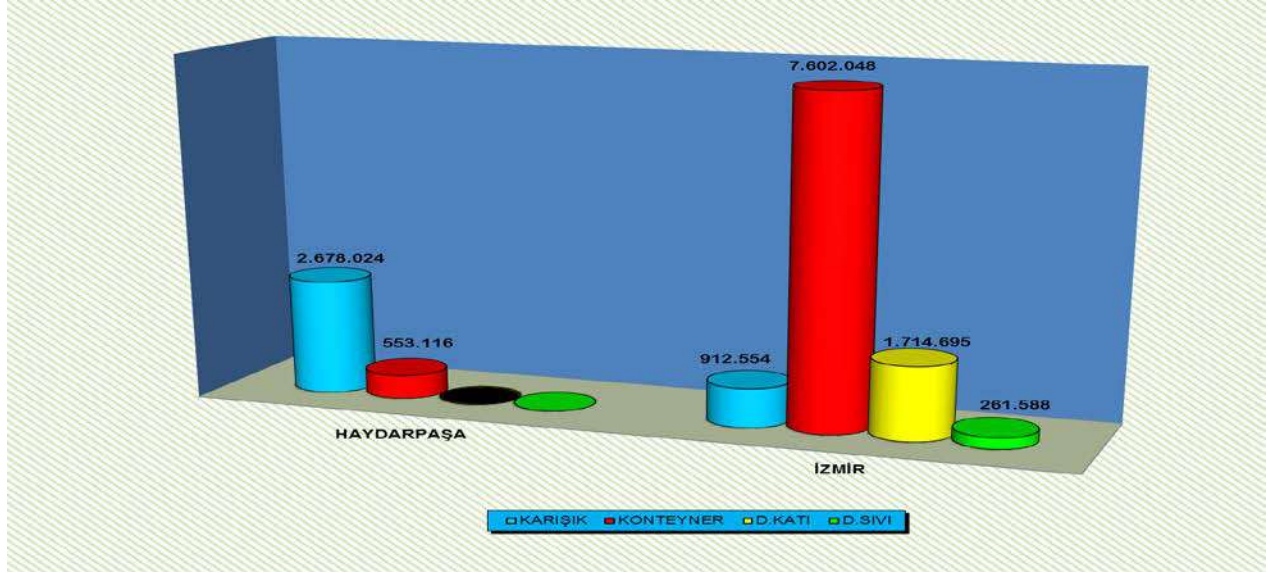
*** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibariyledir.

GRAFİK (58): TCDD Limanları 2012 – 2016 Elleçleme İstatistikleri



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

GRAFİK (59): TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım (2016)



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 (71): 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) SALIPAZARI 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

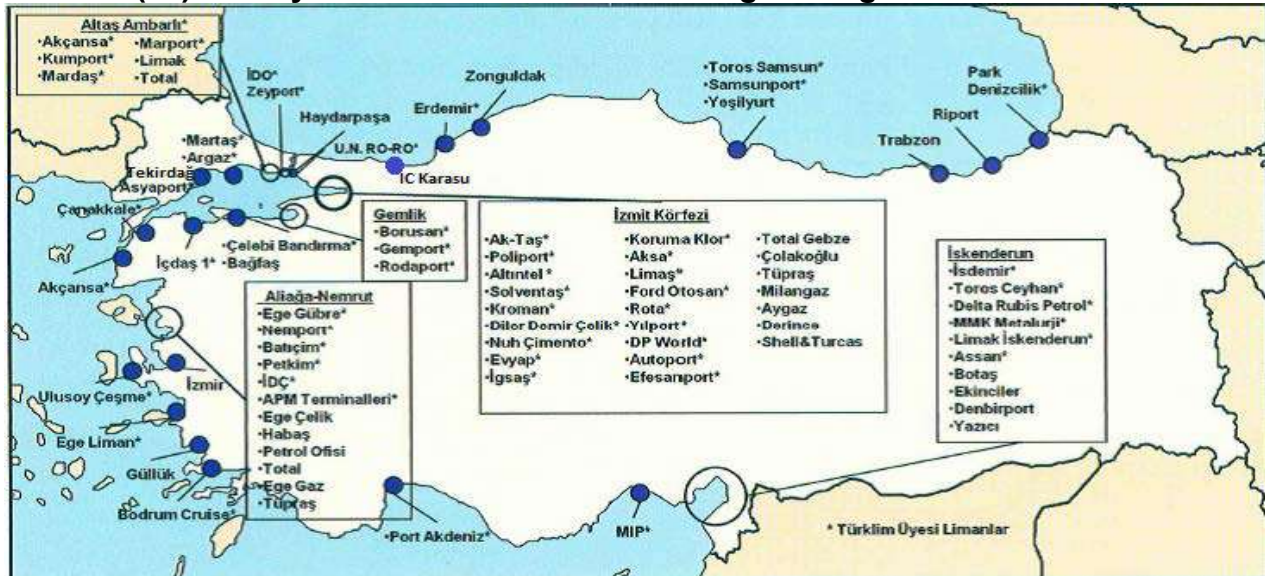
- 106) ADVANSA SASA POLYESTER TESİSLERİ
- 107) ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI
- 108) GÜBRETAŞ SARISEKİ İSKELESİ
- 109) İSDEMİR LİMANI
- 110) DELTA PETROL LİMANI
- 111) ORHAN EKİNCİ İSKELESİ
- 112) YAZICI İSKELESİ
- 113) ATAŞ TERMİNALİ
- 114) MERSİN LİMANI
- 115) MMK ATAKAŞ DÖRTYOL LİMAN İŞLETMESİ
- 116) MESBAŞ RIHTIMI
- 117) SAVKA PLATFORMU
- 118) SANKO LİMAN TESİSİ
- 119) ENERJİ MERSİN TERMİNALİ

- 120) İC KARASU LİMANI
- 121) SAMSUNPORT
- 122) TOROS TARIM SANAYİİ SAMSUN LİMAN İŞLETMESİ
- 123) SÜRSAN ŞAMANDIRASI
- 124) ORDU LİMANI
- 125) AYGAZ ŞAMANDIRALARI
- 126) PETROL OFİSİ ŞAMANDIRALARI
- 127) TOTAL OIL ŞAMANDIRASI
- 128) YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SAN. ŞAMANDIRASI
- 129) SİNOP LİMANI
- 130) YEŞİLYURT LİMANI

- 131) GİRESUN LİMANI
- 132) PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
- 133) RİPORT
- 134) ÜNYE ÇİMENTO TESİSİ LİMANI
- 135) POAŞ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
- 136) TRABZON LİMANI

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı & TÜRKLİM

GRAFİK (60): 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 teçizat 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.

Bugüne kadar İşletici tarafından yaklaşık olarak 257.000.000 ABD Doları yatırım yapılmıştır. Ayrıca limanın konteyner kapasitesinin artırılması için 160.000.000 ABD Doları ilave yatırım başlatılmıştır.

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.

Bugüne kadar işletici tarafından yaklaşık olarak 270.000.000 ABD Doları yatırım yapılmıştır.

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.

Bugüne kadar işletici tarafından yaklaşık olarak 25.000.000 ABD Doları yatırım yapılmıştır.

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.

Bugüne kadar işletici tarafından yaklaşık olarak 55.000.000 ABD Doları yatırım yapılmıştır.

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 / TDİ A.Ş. / 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'in de lider limanlarından birisidir.

İç Anadolu, Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin ithalat ve ihracat kapısıdır. Orta Doğu ülkelerinin transit merkezi de olan MIP, yurt içine ve Orta Doğu ülkelerine kara, hava ve demiryolları ile bağlanmıştır.

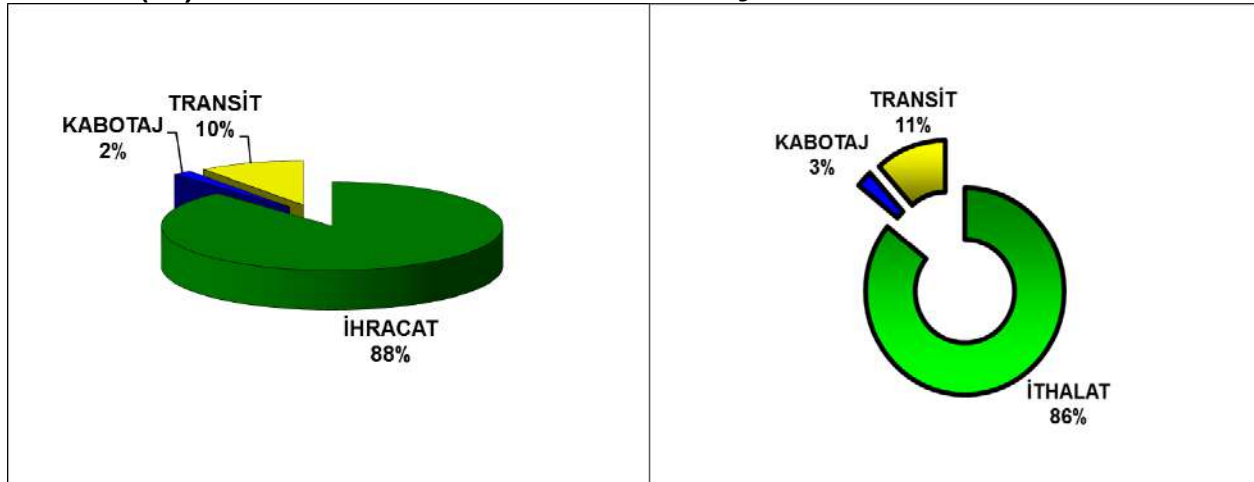
Limanda her türlü yük çeşidine; konteyner, genel kargo, proje kargo, ro-ro, kuru dökme yük ve sıvı dökme yük hizmeti verilmektedir. 21 tane rıhtımı bulunan limanda, büyüklüğüne göre aynı anda 30'a yakın gemiye yükleme boşaltma hizmeti verebilmektedir.

Toplam Liman Sahası	112 Hektar
Toplam Rıhtım	21
Max. Derinlik	15 m
Dizayn Kapasitesi	2.600.000 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
Toplam Rıhtım Uzunluğu	3370 m
Gantry Vinç	11
Mobil Vinç (MHC)	7

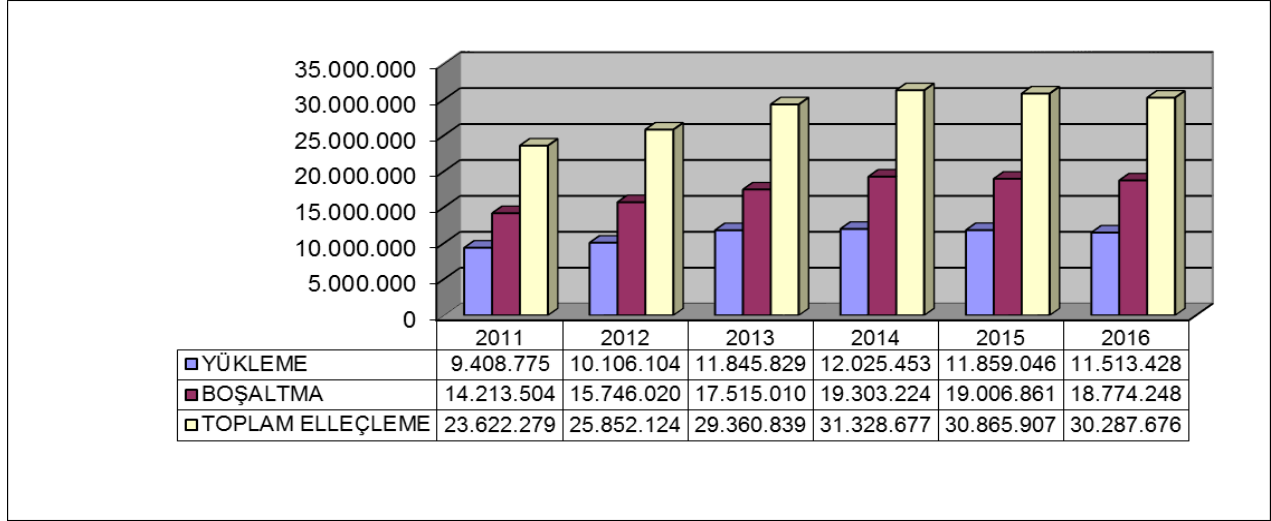
**TABLO (72): Mersin Limanı
2016 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)**

YÜK CİNSİ	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOT.	TRANSİT	İTHALAT	KABOT.	TRANSİT	
ÇİMENTO	1.167.491	57.497	58.948	3.219	36	401	1.287.592
HUBUBAT	203.068	60.010	3.060	644.034		8.956	919.128
KİMYASALLAR	736.030	7.530	30.309	1.990.371	3.070	61.441	2.828.751
NARENCİYE	141.417		1.577	50.139		2.714	195.847
KONTEYNER			225.675			356.736	582.411
İNŞAAT MAKİNELERİ	15.442		646	14.858		2.732	33.678
PAMUK	100.721		619	220.641		3.482	325.463
GÜBRE	56.753	26.386	2.486	350.170	41.930	12.055	489.780
GIDA MADDELERİ	1.562.795	1.829	36.297	760.676	428	79.850	2.441.875
DONDURULMUŞ ET	2.798		298	14.020		50.415	67.531
MEYVE	148.593		2.841	205.930		540.222	897.586
GENEL YÜK	2.635.182	3.951	259.387	3.098.875	25.101	384.222	6.406.718
CAM	163.044	21	440	33.100		2.774	199.379
BAKLİYAT	380.708	100	2.157	972.707	100	7.277	1.363.049
CANLI HAYVAN	48		234	83.391		6.576	90.249
MAKİNE	106.488	13	2.899	115.163	91	7.079	231.733
MİNERALLER	1.530.383	42.146	480.582	412.631	6.157	501.764	2.973.663
PETROL ÜRÜNLERİ	68.750	7.997	1.519	4.867.232	417.292	31.689	5.394.479
PİRİNÇ	131.895		450	463.499		16.569	612.413
SODYUM KARB.	478.614			12.899		491.513	491.513
ŞEKER	22.113		7.186	28.650		670	58.619
TEKSTİL ÜRÜNLERİ	412.479	252	12.905	613.826	89	62.128	1.101.679
KERESTE	7.382		3.757	50.516		5.746	67.401
BİTKİSEL YAĞ	60.085		4.230	942.471		13.546	1.020.332
ARAÇ	27.392		7.523	150.284		21.608	206.807
TOPLAM	10.159.671	207.732	1.146.025	16.099.302	494.294	2.180.652	30.287.676

GRAFİK (61): Mersin Limanı 2016 Yükleme & Boşaltma



GRAFİK (62): Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Kaynak: Mersin DTO & MIP

Samsunport (Samsun)



Samsun Limanı deniz hinterlandı Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Suchumi limanları; Rusya'nın 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, İlichevski; Romanya'da Konstanta; Bulgaristan'da Varna limanları ile deniz taşımacılığı yapmaktadır.

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

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

Ana Liman,

1-2-3-4-5 no.lu rıhtımların tamamı 776 m uzunluğunda olup – 10,5 m derinliğe sahiptir.

6 nolu rıhtım 180 m olup – 6,5 / 7 m derinliğe sahiptir.

7-8-9 no.lu rıhtımlar 400 m uzunluğunda olup, - 6,5 / 7 m derinliğe sahiptir.

Sanayi Rıhtımı,

10-11-12 no.lu rıhtımlar 400 m uzunluğa sahip olup – 12 m derinliğe sahiptir.

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

2016 yılında 986 adet geminin uğrak yaptığı Samsun Limanında, yük gruplarına göre elleçleme değerleri aşağıdaki gibidir;

TABLO (73): Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Gemi Sayısı	Dökme Katı (Ton)	Dökme Sıvı (Ton)	Karışık Eşya (Ton)	Konteyner (Ton)	Ro-Ro (Ton)	Vagon Feri (Ton)	Toplam (Ton)
2016	986	1.459.473	38.936	569.239	627.007	266.376	6.206	2.967.235
2015	1484	1.543.466	56.470	802.569	658.451	629.874	16.287	3.707.116
2014	1423	1.665.403	48.559	794.776	589.552	617.128	38.190	3.753.608
2013	1250	1.657.680	61.558	761.662	486.623	491.547	41.921	3.500.991
2012	1391	1.543.651	55.742	716.700	393.184	528.682	62.018	3.299.977
2011	1183	1.064.298	14.848	805.635	82.212	527.013	22.324	2.516.330
2010	1013	844.993	32.008	637.415	4.015	402.376	0	1.920.807

GRAFİK (63): Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Kaynak: Samsunport

Çelebi Bandırma Limanı



Türkiye'nin iş ve sanayi merkezi olan İstanbul'a ve ticari açıdan büyük önem taşıyan Güney Marmara ve Ege Bölgesi'ne olan bağlantıları ile Bandırma Limanı, Marmara Denizi'nin güney kıyısında etkin bir konumdadır.

Marmara Denizi'nin güney kıyısında konuşlanan Bandırma limanı, Marmara Bölgesi'nin dökme yük ithalatı ve ihracatı kapılarında biridir. Modern bir altyapıya sahip olan liman, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve geniş liman içi stoklama sahaları sayesinde Türkiye dış ticaretinin dinamosu olan Güney Marmara, İç Anadolu ve Ege bölgelerine en yüksek faydayı sağlayabilecek liman olarak görülmektedir.

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

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

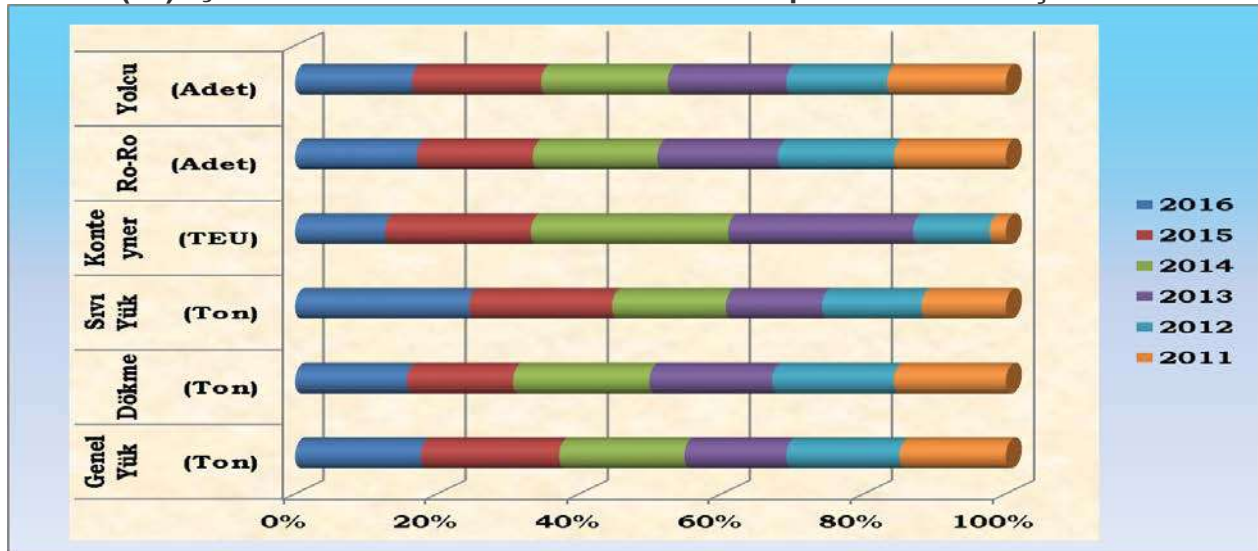
Liman Özellikleri	
Koordinatlar	40 ° 21' 45" N - 027° 57' 50" E
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner
Saha Kapasitesi	
Toplam Liman Sahası	268.348 m ²
Toplam Depolama Sahası	215.569 m ²
Gümrüklü Alan	268.348 m ²
Ekipman Park Alanı	1.500 m ²
CFS	8.000 m ²
Toplam Rıhtım Uzunluğu	2.973 m
Yük Kapasitesi	
Konteyner (Teu/Yıl)	350.000
Dökme Yük (Ton/Yıl)	10.000.000
Genel Yük (Ton/Yıl)	1.000.000
Dökme Sıvı Yük (Ton/Yıl)	1.000.000
Depolama Kapasitesi	
Konteyner (TEU)	4.195
Dökme Yük / Açık Saha (Ton)	165.000
Dökme Yük / Kapalı Depo (Ton)	35.000
Genel Yük (Ton)	110.000
Gemi Kabul Kapasitesi	
Konteyner (Adet/Yıl)	330
Dökme Yük (Adet/Yıl)	3.240
Sıvı Dökme Yük (Adet/Yıl)	216
Genel Yük (Adet/Yıl)	216

Ro-Ro (Adet/Yıl)	13.140	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (Ton)
Reggiane Mobil Liman Vinci 200	2	100
Gottwald Mobil Liman Vinci	1	63
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 (74): 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)
2016	407.894	3.210.578	394.026	11.471	215.090	951.788
2015	449.275	3.035.469	324.024	18.613	205.890	1.052.971
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

GRAFİK (64): Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları



Kaynak: Çelebi Bandırma Limanı

Limakport İskenderun Limanı



Koordinatlar	36° 36' N, 36° 11' E
Liman Sahası Alanı	1.000.000 (m ²)
Rıhtım Sayısı	8 Adet
Yanaşma Yeri Uzunlukları	1.652 (m)
Konteyner Rıhtım Uzunluğu	920 (m)
Genel Kargo Rıhtım Uzunluğu	732 (m)
Yanaşma Yeri Derinlikleri	Maks. 10-15.5 (m)
Reefer Plug	600 Adet
Konteyner Kapasitesi	1.000.000 TEU/Yıl
Dökme Yük Kapasitesi	2.500.000 Ton / Yıl
Genel Kargo Kapasitesi	600.000 Ton / Yıl
Ro-Ro Kapasitesi	120.000 Araç / Yıl
Ro-Pax Kapasitesi	30.000 Tır / Yıl

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
- 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
- 7/24 kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri

Tablo (75): Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

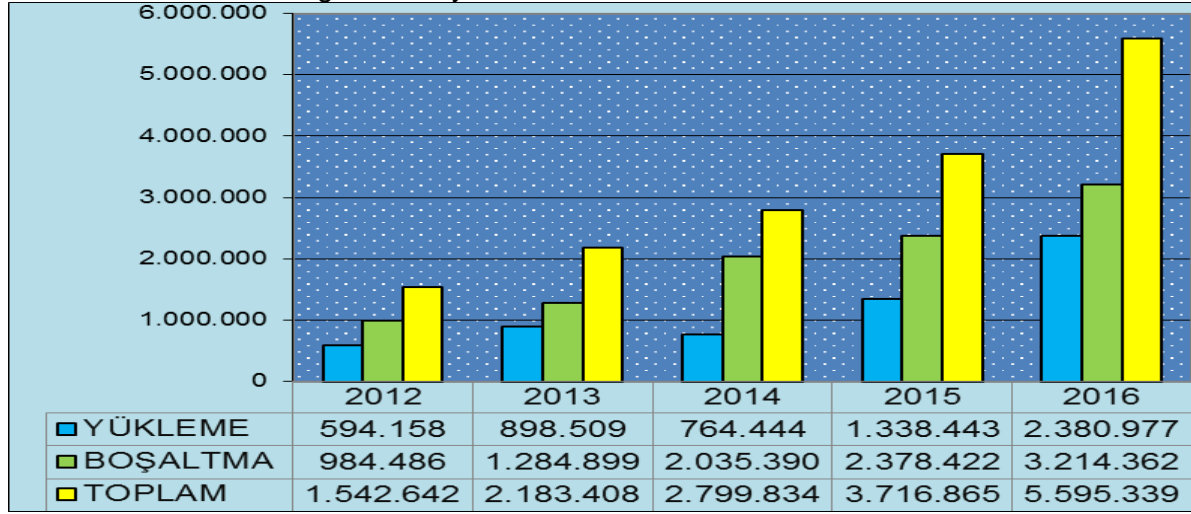
Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner			
Dönem	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)
2012	594.158	984.486	1.542.642
2013	898.509	1.284.899	2.183.408
2014	764.444	2.035.390	2.799.834
2015	1.338.443	2.378.422	3.716.865
2016	2.380.977	3.214.362	5.595.339

Ro-Ro / Ro-Pax

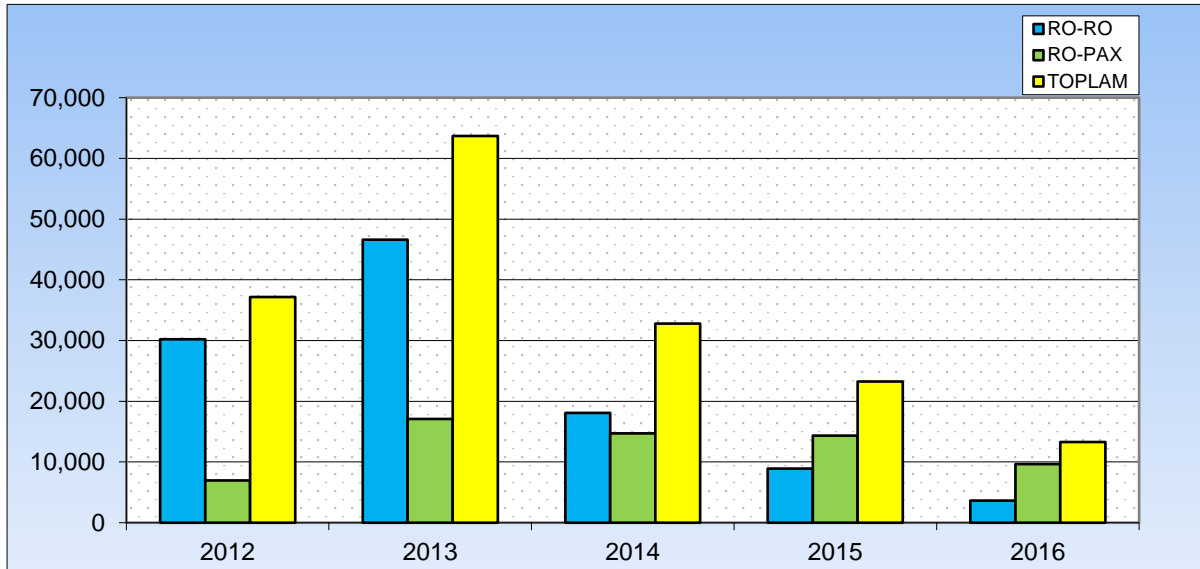
Dönem	Ro-Ro	Ro-Pax	Toplam
2012	30.208	6.982	37.190
2013	46.602	17.087	63.689
2014	18.066	14.736	32.802
2015	8.888	14.355	23.243
2016	3.648	9.635	13.283

GRAFİK (65): Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner



Ro-Ro / Ro-Pax



Kaynak: Limakport

Safiport Derince Uluslararası Limanı



Marmara Bölgesinde İzmit Körfezi'nin kuzeyinde bulunan Safiport Derince Limanı; Ro-Ro, proje kargo, dökme yük, genel yük, sıvı dökme yük, konteyner ve vagon gibi her türlü yük çeşitlerine hizmet vermektedir.

Limana Sahası Alanı	1.200.000 m ²
Tank Kapasitesi	1.500.000 m ³
Konteyner Kapasitesi	2.500.000 TEU
Dökme Yük Kapasitesi	10.000.000 Ton
Araç Kapasitesi	1.500.000 Adet

Rıhtım	Boy(m)	Draft(m)
1-2	90	14
3-4	440	15
5-6	550	12
7	160	10
8	120	5,5

Açık ve Kapalı Depolama Alanları

Mevcut 450.000 m² alan açık depolama sahası olarak kullanılmaktadır. 1800 m² ve 2500 m² kapasiteli 2 adet kapalı depo alanı bulunmakta olup, 5000 m² lik 3. depo alanı da inşa halindedir.

Ekipmanlar

- Mobil Vinç (35ton/200ton)
- Forklift (3ton/35ton)
- Kepçe
- Dolu ve Boş Konteyner Taşıma Forklifti
- Ekskavatör
- Gümrüklü saha (açık ve kapalı alanlar/35 ton tavan vinci)
- Gottwald (2x125 ton)
- Sennebogen 870 model ekskavatör
- Terminal Traktörü
- Konteyner ve çok amaçlı çekici dorse
- Çekici (90ton/150ton)
- STS/RTG/RMG

TABLO (76): Safiport Derince Uluslararası Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Dökme Kuru Yük (Ton)	Dökme Sıvı Yük (Ton)	Genel Kargo (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Adet)
2015	1.675.290	18.533	510.241	1.983	450.860
2016	1.876.300	16.865	626.400	6.750	422.350

2.5.6. Türklim Üyesi Limanlarla İlgili Genel Bilgiler Akçansa Ambarlı Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Akçansa Çanakkale Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Aksa Akrilik Kimya



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Ak-Taş Terminali



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Altaş Ambarlı Liman Kompleksi



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Altıntel İskelesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

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



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Assan Liman İşletmeleri A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 06" N & 29° 32' 43" E	
Elleçlenen Yük	Konteyner – Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TEU/yıl)	250.000	
Genel Kargo (Ton/yıl)	500.000	
Toplam Liman Sahası	128.280 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.240 m ²	
Ekipman Park Alanı		
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	2 x 340 m	
Maksimum Derinlik	16 m – 19 m	
Ekipmanlar	2 x HMK 7608 2 x HMK 6407 5 x Full Container Handler (Stacker) 2 x Empty Container Handler (Stacker) 8 + 8 x Terminal Truck	

Asya Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Rıhtım-İskele Özellikleri

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

Autoport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 43' 22" N & 029° 52' 39 E	
Elleçlenen Yük	Ro-Ro, Genel Yük, Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Araç (Adet/Yıl)	350.000	
Toplam Liman Sahası	159.545 m ²	
Geçici Depolama Sahası	127.947 m ²	
A Tipi Genel Antrepo Açık Ambar	15.850 m ²	
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Ambar	5.400 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
	İskele Uzunluk	2 x 328 m

	1 No.lu Rıhtım Derinlik	7.5 – 15 m
	2 No.lu Rıhtım Derinlik	12 – 19 m
Ekipmanlar		Adet Kapasite (ton)
	Rıhtım Vinci (MHC)	2 80
	Teleskopik Vinç	4 140/130/100/65
	Paletli Vinç (Sennebogen)	1 7
	RMG	1 10
	Forklift/Reach Truck	5 28/7/7/5/
	Çekici/Traktör	1 100

Aves - Savka Platform



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Batıçım Liman Tesisleri

ELLEÇLEME KAPASİTESİ	Genel Kargo: 6.000.000 TON/YIL, Dökme Ekip: 6.000.000 TON/YIL
TOPLAM LİMAN SAHAĞI	149.000 m ²
DEPOLAMA SAHAĞI	100.000 m ² / Açık Alan

GENELKİLE ALAN	68.000 m ² / Açık Alan
ÇOKAMBAK VE KAPATILMIŞ SAHA ALANI	20.000 m ² / Açık Alan
TEKİLEKİ EKİPMANLAR	Yüklemeye ve boşaltmaya için gerektiren tüm ekipmanlar ve ekipmanlar mevcuttur.

- Sistemli Akademi Yönetim Sistemi
- Tüm Liman İşletmecileriyle ortak platform
- İklimlendirme ve soğutma sistemleri
- Güvenlik ve İlaç Sistemleri
- ISO 9001 Uygunluk Sistemi
- Çeşitli diğer hizmetler 24 saatlik olarak sunulmaktadır.

LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 45'00" N – 26° 53'50" E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Kuru Dökme Yük, Proje Kargo, Sıvı Dökme Yük, Tehlikeli Madde
Elleçleme Kapasitesi	6.000.000 Ton/Yıl (Toplam)
Toplam Liman Sahası	193.000 m ²
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Depo	26.630 m ²
A Tipi Genel Antrepo Açık Saha	31.300 m ²
Geçici Depolama Alanı Açık Saha	20.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	

	<u>1 No.lu İskele</u>	<u>2 No.lu İskele</u>	<u>3 No.lu İskele</u>
Uzunluk	205 m	186 m	193 m
Derinlik (max.)	17 m	32 m	32 m
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Liebherr LHM 250 Mobil Vinç	1	64	
Liebherr LHM 150 Mobil Vinç	1	44	
Sennebogen 850 Mobil Vinç	1	15	
Rıhtım Vinci	2	10	

Bodrum Cruise Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	37° 01 '30 'N & 27 ° 26 '13 'E	
Elleçlenen Yük	Yolcu	
Toplam Liman Sahası	22.000m ²	
Kapalı Ambar		
Gümrüklü Açık Alan	2.081 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.470 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	Berth No 1: 300 m	Berth No 2: 350 m
Minimum Derinlik	8 m	
Maksimum Derinlik	23 m	

Borusan Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Vinç (Liebherr)	2	40
RTG	8	41
STACKER	7	45
	2	10
SSG	3	60 (Under Spreader)
FORKLİFT	16	
ÇEKİCİ	19	
REEFER PLUG	224	

Çanakkale Liman İşletmesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Çelebi Bandırma



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 25' 45" N – 27° 57' 50" E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	350.000	
Dökme Katı ve Genel Yük (Ton/yıl)	11.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Araç (Araç/yıl)	700.000	
Toplam Liman Sahası	268.348 m ²	
Kapalı Ambar	9.100 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	99.908 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	14.600 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	2.973 m	

Maksimum Derinlik	12 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
<u>Vinç</u>		
Reggiane MHC 200	2	100
Gottwald HMK 170	1	63
Sennebogen 880 EQ	1	18
Sennebogen 870 R	1	18
Sennebogen 835 R	2	7
Sennebogen 835 M	3	7

Delta Rubis Petrol



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Diler Demir Çelik



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 42" N & 29° 36' 00" E	
Elleçlenen Yük	Dökme-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	6.000.000	
Toplam Liman Sahası	57.077 m ²	
Kapalı Antrepo	4.080 m ²	
Kapalı Geçici Depo	3.108 m ²	
Açık Geçici Depo	10.465 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.500 m ²	

Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	965m
Maksimum Derinlik	13 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite
LHM Mobil Vinç	1x180 lastikli - 1x150 paletli
Elleçleme Makinesi	2 lastikli vinç, 7 paletli vinç
Forklift	1 adet 5 ton, 1 adet 3 ton, 4 adet 7 ton, 3 adet 10 ton, 2 adet 16 ton

DP World Yarımcı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	
Elleçlenen Yük	Konteyner
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (TEU/yıl)	1.300.000
Toplam Liman Sahası	460.000 m ²
Rıhtım 1	430 m
Rıhtım 2	465 m
Minimum Derinlik	16 m
Ekipmanlar	Adet
STS	8
RTG	34
TT	54

Efesan Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46` N / 29° - 32` E
Elleçlenen Yük	Dökme Kuru Yük /Genel Yük / Asfalt / Ro-Ro
Elleçleme Kapasitesi	
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	750.000
Asfalt (Ton/yıl)	200.000
Ro-Ro Araba (Adet/yıl)	230.000
Ro-Ro Tır (Adet/yıl)	50.000
Toplam Liman Sahası	23.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	100.000 m ²
Dökme kuru yük depo GDA	20.000 m ²

Rıhtım-İskele Özellikleri				
	İskele Uzunluk	225 m		
	Rıhtım Uzunluk	327 m		
	Maksimum Derinlik	24 m		
Ekipmanlar		Adet	Marka	Kapasite (mton)
	Vinç	3	TerexFuchs 880	22
		1	Liebherr 180	64
		2	Sennebogen 3300	40
		1	Sennebogen 870	22
		1	Demag	45
		1	Gottwald HMK 300E	100

Ege Gübre Terminali



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Erdemir Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°16' N & 31°15' E		
Elleçlenen Yük	Dökme Yük – Genel Kargo – Petrol/Ürün Tankeri – Feribot – Kimyasal Tanker - Konteyner – Ro-Ro		
Elleçleme Kapasitesi			
Dökme Yük (Ton/yıl)		13.750.000	
Genel Kargo ve Akışkan Yük (Ton/yıl)		6.250.000	
Toplam Liman Sahası		750.000 m ²	
Kapalı Sundurma		3.000 m ²	
Antrepo Sahası (A Tipi)		139.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.670 m (Ro-Ro ve Tren Ferisi Rıhtımları Hariç)		
Maksimum Derinlik	20m		
Araç Cinsi	Adet	Marka	Kapasite
Dökme Yük Vinci	4	Caillard - Kawaden	30 – 31 Ton
Genel Kargo Vinci	5	Caillard – Siemag – MSM	40 – 25 – 15 Ton
Lastik Tekerlekli Mobil Vinç	1	Liebherr	40 Ton
Forkliftler	9	Konecrane-Doosan	3-10-16-20-32-42 Ton
Loader	5	Doosan-Liu Gong	0.4 – 3 – 4 m ³
Endüstriyel Ekskavator	1	Liebherr	1.8 m ³
Tele Handler	1	Caterpillar	14 m
Paletli Ekskavator	5	Doosan - Caterpillar	0,8 – 1,3 – 1,5 m ³
Süpürge Aracı	2	Johnston – Ausa	-
Tanker	1	Ford	7 m ³
Pilot Botu	1	Erdemir Pilot	400 bg
Palamar	2	Palamarcı 2 / Palamarcı 3	160 bg
Römorkör	3	Erdemir 1, 2 ve 3	30 – 40 ton

Evyap Port**LİMAN ÖZELLİKLERİ**

Koordinatlar	40°46'15" N & 029°42'24" E		
Elleçlenen Yük	Konteyner, Sıvı Yük		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)		700.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)		1.000.000	
Toplam Liman Sahası		265.000m ²	
Gümrüklü Açık Alan		210.000m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı		20.000m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk(İskele)	358 m		
Uzunluk(No:1 Rıhtım)	35 m		
Maksimum Derinlik	16 m		
Uzunluk(No:4 Rıhtım)	80 m		
Maksimum Derinlik	16 m		
Uzunluk(No:5-6 Rıhtım)	455 m		
Maksimum Derinlik	16 m		
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
Vinç (SSG)		2	65
Vinç (MHC)		1	140
Vinç (MHC)		3	100
RTG		18	40

Ford Otosan Yeniköy İskelesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Gempport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 25' N & 29° 07' E
Elleçlenen Yük	Konteyner - Araç (Ro-Ro) – Genel Kargo – Kuru Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/yıl)	600.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	800.000
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Araç (Ro-Ro) (Araç/yıl)	450.000
Toplam Liman Sahası	700.000 m²
Depolama Sahası	212.264 m ²
Kapalı Ambar	11.500 m ²
Gümrüklü Açık Alan	300.000 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	81.500 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	1.051 m
Maksimum Derinlik	36 m
Ekipmanlar	Adet Kapasite (ton)
STS	4 70
MHC	7 80 - 104
Reach Stacker	12 8 - 45
Empty Handler	3 8
RTG	14 40

İçdaş Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 27' N & 27° 08' E				
Elleçleme Kapasitesi					
Kuru Yük (Ton/yıl)	17.000.000				
Genel Yük (Ton/yıl)	8.000.000				
Toplam Liman Sahası	200.000 m ²				
Kapalı Ambar	250.000 mt ürün depolanabilir kapasite				
Gümrüklü Alan	75.000 m ²				
Rıhtım-İskele Özellikleri	Rıhtım 1	2	3	4	5
Uzunluk	270 m	270 m	320 m	320 m	500 m
Maksimum Derinlik	22 m	22 m	28 m	28 m	12 m
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)			
Sahil Vinci	2	30			
Sahil Vinci	2	45			
Sahil Vinci	2	50			
Sahil Vinci	2	100			
Sahil Vinci	3	120			
Yük Taşıyıcılar	21	150			
Forklift	35	28/14			

İDÇ Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

İDO İstanbul Deniz Otobüsleri



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

* Söz konusu iskelelerde Deniz Otobüsü İskeleleri de bulunmaktadır.

İGSAŞ İstanbul Gübre



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 45' N & 29° 45' E		
Elleçlenen Yük	Genel, Dökme Yükler, Amonyak		
Elleçleme Kapasitesi	Dökme Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Toplam Liman Sahası	20.953 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri	Uzunluk	375 m + 243 m	
	Maksimum Derinlik	21 m	
Ekipmanlar		Adet	Kapasite (ton)
	Vinç	1	30
	Atlas	9	3
	Sennebogen	2	5

İskenderun Demir Çelik A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36°43.30 ' N , 36°11.06' E / 36°43.35 ' N , 33°11.15' E		
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Katı, Dökme Sıvı, Proje Kargo		
Elleçleme Kapasitesi			
Genel Kargo (Ton/yıl)	7.000.000 (mevcut kap.)		
Dökme Kuru Yük (Ton/yıl)	13.000.000 (mevcut kap.)		
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000 (mevcut kap.)		
Toplam Liman Sahası	1.072.248 m ²		
Kapalı Ambar	4.186 m ²		
Gümrüklü Açık Alan (A Tipi Genel Antrepo)	69.640 m ²		
Gümrüklü Açık Alan (Geçici Depolama)	270.190 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.501 m		
Maksimum Derinlik	19 m		
Araç Cinsi	Ad et	Marka	Kapasite / Ton
Unloader Rıhtım Vinci	2	Kawaden	50
Mobil Vinç	15	Mantsinen-Liebherr-Demak	10-300
Elektrikli Rıhtım Vinci	13	Caillard-Ardelt	3-5-6-7-8-10-30-45
Forkliftler	21	Baoli – Hyundai - Çukurova Manituo - Kalmar Cat-Çukurova-Daewoo	10-15-55
Loader	7	Hyundai-Hitachi-Daewoo-Cat	3 m ³
Ekskavatör	8	Komatsu	1.5 - 3 m ³
Mini Loader	2	Daewoo - Gehl	1 m ³

Koruma Klor Alkali



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Kroman Liman Tesisleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°46'35"N 29°35'45"E	
Elleçlenen Yük	Kuru - Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Kuru Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)		
Toplam Liman Sahası	29.000 m ²	
Depolama Sahası	16.000 m ²	
Gümrüklü Alan	16.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	420 m	
Maksimum Derinlik	13 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	4	40-60
Ekskavator	7	8-15
Forklift	4	4-16

Kumport Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 028° 41' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	2.100.000	
Araç/Yolcu		
Toplam Liman Sahası	468.909 m ²	
Kapalı Ambar	11.161 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	370.484 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	2.174 m	
Maksimum Derinlik	16,5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
SSG İskele Vinci	7	55

Mobil İskele Vinci	7	104
RTG-Lastik Tekerli İstif Vinci	20	40-45
Stacker-Konteyner İstif Aracı	17	45
Empty Stacker – Boş Konteyner İstif Aracı	4	8-9

Kuşadası Yolcu Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	37° 51' 48" N & 27° 15' 18" E		
Elleçlenen Yük	Yolcu		
Toplam Liman Sahası	20.764 m ²		
Gümrüklü Kapalı Alan	2164 m ²		
İskele Alanı	4950 m ²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.380 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri	İskele No 1-2	300 m uzunluk	9.5 – 17 m arası derinlik
	İskele No 3-4	253 m uzunluk	10 – 17 m arası derinlik
	İskele No 5 -6	331 m uzunluk	10 – 18 m arası derinlik
	İskele No 7-8	387 m uzunluk	10 – 18 m arası derinlik

Limakport İskenderun



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36° 38' N & 36° 10' E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Konteyner, Genel Kargo, Proje Kargo, Ro-Ro, Yolcu	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TUE/yıl)	1.000.000	
Dökme Yük (Ton/yıl)	2.500.000	
Genel Kargo (Ton/yıl)	600.000	
Ro-Ro (Araç/yıl)	120.000	
Ro-Pax (Tır/yıl)	30.000	
Toplam Liman Sahası	1.000.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.652 m	
Maksimum Derinlik	15.5 m	

Limaş Liman İşletmeciliği A.Ş.



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Mardaş



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°57' 08"N & 28°40' 07"E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TEU/yıl)	1.300.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Toplam Liman Sahası	330.000 m ²	
Gümrüksüz Depolama Sahası	130.000 m ²	
Gümrüklü Ambar (1)	720 m ²	
Gümrüklü Ambar (2)	3.441 m ²	
Gümrüklü Alan	200.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	6.892 m ²	
CFS Sahası	12.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	915 m	
Maksimum Derinlik	16,5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)

Mobil Vinç	11	80-100-140
RTG	8	50
Stacker	14	10-45
Ekskavator	5	9,5-20-25

Marport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 28° 40' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TEU/yıl)	2.400.000	
Toplam Liman Sahası	530.000 m ²	
Kapalı Ambar	6.103 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	428.806 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.605 m	
Maksimum Derinlik	12 - 16,5 m	
Ekipmanlar		
Raylı Vinç	10	
Mobil Vinç	5	
Lastik Tekerlekli Vinç	41	
Konteyner İstif Mak.	8	
Boş Konteyner İstif Mak.	10	
Çekici	92	
Dorse	109	

Martaş



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58' N & 27° 56' E	
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı-Genel Yük-Ro/Ro-Yolcu Konteyner-Canlı Hayvan	
Dökme / Karışık Yük (Ton/yıl)	6.000.000	
Konteyner (TEU/yıl)	200.000	
Toplam Liman Sahası	100.000 m ²	
Depolama Sahası	25.000 m ²	
Kapalı Ambar	5.000 m ²	
Genel Antrepo	25.000 m ²	
Gümrüklü Alan	25.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000 m ²	
Ekipman Park Alanı	5.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.500 m	
Maksimum Derinlik	20 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç	9	15-40-120-180
Forklift	5	5 - 7 - 14
Ekskavator	9	

Mersin Limanı (MIP)



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36° 47,15' N, 034° 38,50' E / 36° 47,30' N, 034° 38,6' E		
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Kargo, Proje Kargo, Dökme Katı, Dökme Sıvı, Ro-Ro		
Elleçleme Kapasitesi			
Konteyner (Teu/yıl)		2.600.000	
Genel Yük (Ton/yıl)		1.000.000	
Dökme Katı Yük (Ton/yıl)		8.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)		750.000	
Ro-Ro Kapasitesi		150.000 Adet – Araç / Yıl	
Toplam Liman Sahası		112 hektar	
Kapalı Ambar		15.170 m ²	
Gümrüklü Açık Alan		1.028.427 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	Uzunluk	3370 m	
	Maksimum Derinlik	15 m	
Ekipmanlar			
Araç Cinsi	Adet	Kapasite/Ton	
SSG – İskele Vinci	11	40-65	
Mobil İskele Vinci	5	70-150	
RTG – Lastik Tekerli İstif Vinci	45	35-41	
Stacker – Konteyner İstif Aracı	18	42-45	
Empty Stacker – Boş Konteyner İstif Aracı			

MMK Metalurji



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

	8 No.lu İskele	265	42	(-14,00)
Ekipmanlar	Adet	Kapasite		Açıklama
Vinçler	4	5.000, 6.000 ton/gün		Sennebogen 6180, 880EQ, Liebherr LHM 280
	6	3.000, 2.000 ton/gün		Sennebogen 870R, 835R, 835 M Special

Nemport Liman İşletmeleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 46' 07"N & 26° 55' 51"E	
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük, Proje Yükleri	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	450.000 TEU	
Genel Yük (Ton/yıl)	500.000 TON	
Toplam Liman Sahası	90.000 m ²	
Kapalı Ambar	3.300 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	85.000 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	820 m	
Genişlik	40 m	
Maksimum Derinlik	21.5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç (MHC)	5	4 x 100T – 1 x 140T
E-RTG	5	50
Dolu Stacker	5	4 x 45T – 1 x 10T
Boş Side Lifter	2	10 Ton
Aktarma Aracı	22	60 Ton

Nuh Çimento (Nuh Port)



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

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



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°24'45"N & 41°21'45"E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı Yük, Konteyner, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	320.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	900.000	
Toplam Liman Sahası	216.000 m ²	
Depolama Sahası	102.462 m ²	
Kapalı Ambar	18.220 m ²	
Genel Antrepo	5 000 m ² + 9 000 m ³	
Gümrüklü Alan	90.808 m ² + 10.000 m ³	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	24.000 m ²	
Ekipman Park Alanı	400 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.346 m	
Maksimum Derinlik	10 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Reggiani Vinç, MHC 60	1	40
Rıhtım Vinci	3 (2 + 1)	10-25
Coles Vinç	5 (4 + 1)	10-25

Petkim Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	38° 46' 36"N & 026°55' 33"E pozisyonundaki liman feneri ve denizdeki 38° 46' 30"N & 026°55' 30"E noktasını karadaki 38° 46' 30"N & 026°55' 49"E noktasına bağlayan alan içerisinde kurulmuştur.							
Elleçlenen Yük	Dökme Kuru Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Proje Yükleri, Konteyner, Sıvı Kimyasal, LPG							
Elleçleme Kapasitesi	7.000.000 Ton/yıl (Toplam)							
Gümrüklü Açık Alan	9.206 m ²							
Rıhtım-İskele Özellikleri	Kuru Yük-I	Kuru Yük-II	Kuru Yük-III	Tanker-II	Tanker-III/1	Tanker-III/2 (tuz)	Tanker-IV	Tanker-V
Uzunluk (m)	175	163	163	175	120	70	90	215
Maksimum Derinlik(m)	İnşaat Halinde	İnşaat Halinde	7	10	7	5	İnşaat Halinde	12

Petlim Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Poliport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' N & 29° 31' E
Elleçlenen Yük	Kuru/Sıvı-Dökme; Genel Kargo
Elleçleme Kapasitesi	
Dökme Kuru Yük (Ton/yıl)	4.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	2.000.000
Depolama Kapasitesi	170.000 m ³
Toplam Liman Sahası	150.000 m ²
Gümrüklü Kapalı Ambar	5.300 m ²
Gümrüklü Açık Alan	18.700 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	1.200 m
Maksimum Derinlik	27 m
Ekipmanlar	
Vinç	Adet 7 Kapasite (ton) 10-124

Port Akdeniz Ortadoğu Antalya Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	36°50'N - 30°36' 5"E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Kuru- Genel Yük - Kruvaziyer	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	500.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Yolcu	600.000	
Toplam Liman Sahası	203.000 m ²	
Depolama Sahası	80.000 m ²	
Gümrüklü Alan	Tümü	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m ²	
CFS Sahası	50.000 m ²	
Liman Dışı Terminal	60.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.769 m	
Maksimum Derinlik	10 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasiteler (ton)
Mobil Vinç	7	40 - 150
Ekskavatör	6	5 - 15
Stacker	6	45
Side Lifter	2	8
Mini Yükleyici	4	1,4 m ³
Last. Yükleyici	2	2,5-5,5 m ³
Forklift	24	3-5-10-25-33

Roda Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40°24 " N & 29 °05 " E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	150.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Toplam Liman Sahası	211.000 m ²	
Kapalı Ambar	10.000 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	110.000 m ²	
Gümrüksüz Açık Alan	101.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.200 m	
Maksimum Derinlik	12,5 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Mobil Vinç (MHC)	4	100
Mobil Vinç (Ekskav.)	3	10-12
RTG	2	40
Reachstacker(Dolu)	4	45
Reachstacker(Boş)	1	10
Portal Vinç	2	30
Ağır Yük Forklifti	3	22-32
Hafif Yük Forklifti	8	2-7

Rota Limanı - Yarımca



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 16" N & 29° 43' 23" E	
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Yük, Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi (Ton / Yıl)	4.000.000	
Toplam Liman Sahası	66.000 m ²	
Kapalı Ambar	32.000 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	34.000 m ²	
Tank Kapasite (Adet/m ³)	11/11.241	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	880 m	
Maksimum Derinlik	23 m	
Ekipmanlar	Adet	
Caterpillar 914 Loader	2	
Caterpillar 307 Ekskavatör	3	
Caterpillar D4 Dozer	1	
600 T / Hour Siwertell Unldr	2	
350 T / Hour Siwertell Unldr	1	
Liebherr CBG3019	1	
Linde Forklift (2,3,5,6 ton)	19	
Clark (13,5 ton)	1	
Kalmar (20 ton)	1	
Bobcat	6	
Caterpillar 908	1	
Volvo L110	1	
Volvo L120	1	
Telehandler	1	

Samsunport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°18 " N & 36 °22 " E	
Elleçlenen Yük	Depo ve Antrepo, Konteyner, Diğer Kargo, Gemi, Dökme Sıvı, Ro-Ro, Yolcu, Demiryolu Taşıma, Demiryolu Feribot, Atık Hizmetleri, Pilotaj, Römorkaj	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TEU/yıl)	250.000	
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	11.500.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	50.000	
Araç Yolcu	50.000 / 10.000	
Toplam Liman Sahası	445.000 m ²	
Kapalı Ambar	50.000 m ²	
Dikey Silo (Ton)	60.000	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.756 m	
Maksimum Derinlik	12 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
Vinç	25	5-104

Salıpazarı Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Solventaş



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 20' N & 29° 33' 10' E	
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı & Kuru Kimyasal	
Elleçleme Kapasitesi		
Sıvı Yük (Ton/yıl)	4.000.000	
Toplam Liman Sahası	24.000 m ²	
Kapalı Ambar	1.579 m ²	
Gümrüklü Açık Alan	24.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	505 m	
Maksimum Derinlik	11 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)

Toros Tarım Ceyhan



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	Batı İskele (Kara/İskele Ucu) 36 55 00 N-35 58 54 E 36 54 24 N-35 59 06 E	Doğu İskele (Kara/İskele Ucu) 36 55 12 N-35 59 18 E 36 54 30 N-35 59 34 E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo - Kuru Dökme - Sıvı Dökme - Proje Yükleri	
Elleçleme Kapasitesi		
K.Dökme ve G.Kargo (Ton/yıl)	20.000.000	
Dökme Sıvı (Ton/yıl)	13.500.000	
Toplam Liman Sahası	700.000 m ²	
Depolama Sahası	750.000 m ² - açık sahalar	
Kapalı Ambar	15.158 m ² - kimyasal ürün depolama tankları 9.744 m ² - katı dökme depoları	
Genel Antrepo	256.366 m ³ - tanklar 10.500 m ² - kapalı tahıl ve yem hammadde depoları 51.007 m ² - kapalı katı dökme ürün depoları	
Gümrüklü Alan	26.300 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	30.000 m ²	
Ekipman Park Alanı	10.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.465 m	
Maksimum Derinlik	15 m	

Toros Tarım Samsun Terminali**LİMAN ÖZELLİKLERİ**

Koordinatlar	41°15' 02" N & 36° 27' 24" E	
Elleçlenen Yük	Genel Kargo-Kuru Dökme-Sıvı Dökme Yükler	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Katı ve G.Kargo (Ton/yıl)	4.200.000	
Dökme Sıvı (Ton/yıl)	4.500.000	
Toplam Liman Sahası	1.312.000 m ²	
Depolama Sahası	150.000 m ² - açık depolama sahaları	
Kapalı Ambar	58.181 m ³ - kimyasal depolama tankları 41.920 m ² - katı dökme ürün depoları	
Genel Antrepo	38.644 m ³ - kimyasal depolama tankları	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.215 m ²	
Ekipman Park Alanı	1.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	408 m	
Maksimum Derinlik	19 m	

U.N. Ro-Ro Pendik Terminali



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40° 51' 30" N & 29° 16' 19" E
Elleçlenen Yük	RO-RO
Elleçleme Kapasitesi Ro-Ro (Araç/yıl)	200.000
Toplam Liman Sahası	110.000 m ²
Depolama Sahası	103.000 m ²
Gümrüklü Alan	103.000 m ²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	210 m
Maksimum Derinlik	7 m

Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	38 19' 30" N & 26 17' 44" E
Elleçlenen Yük	Araç, Yolcu
Toplam Liman Sahası	26.931 m ²
İskeleler	
1-Ana İskele	322 x 15 m (1 adet dolfen) üst kotu + 2.20 m, derinlik: 8 – 16 m
2-Ro-Ro İskelesi	231 m x 8.60 m (5 adet dolfen) üst kotu + 2.30 m, derinlik: 9 – 16 m
3-Küçük İskele	50 m x 5 m üst kotu + 1.50 m, derinlik: 4 – 7 m
Rıhtımı	120 m üst kotu: + 2.20 m, derinlik: 8 m
Otopark Alanı	3.750 m ²

Yılport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46' 3.76 N - 29° 31' 57.02 E	
Elleçlenen Yük	Konteyner – Sıvı – Genel – Kuru Dökme	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	1.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Sıvı Yük (m³/yıl)	1.000.000	
Toplam Liman Sahası	338.000 m²	
Kapalı Ambar	1.000 m² tam kapalı / 2.000 m² sundurmalı alan	
Genel Antrepo	3.500 m² A Tipi Genel Antrepo	
Gümrüklü Açık Alan	199.311 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1455 m	
Maksimum Derinlik	30 m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
QC	8	61-70
MHC	5	50-250
RTG	21	41
REACH STACKER	5	45
EMPTY HANDLER	2	8

Zeyport Zeytinburnu Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 58.8' N - 28° 53.9' E	
Elleçlenen Yük	Feribot / Yolcu, Ro-Ro, Genel Kargo	
Toplam Liman Sahası	46.000 m²	
Depolama Sahası	10.000 m²	
Kapalı Ambar	220 m²	
Genel Antrepo	Geçici Depolama Yeri	
Gümrüklü Alan	27.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri	Herbiri 110 m uzunluğunda 5 adet parmak iskele (kapasite:10 gemi) 4 adet Ro-Ro rampası	
Uzunluk	Maks. 7,5 m. Safe Berth: 7,00 m.	
Ekipmanlar	Mobil Vinç cap. 18 M/T Forklift cap. 5 M/T	

2.5.7. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler

- Limancılık Sektörü ticaret hacmi ve ekonomik parametrelerden direk olarak etkilenmekle birlikte, mevcut durumda tüm dünyada etkisi süren global krizin sonuçlarından da pay almaktadır. Türkiye ölçeğinde değerlendirmeye aldığımızda; Türkiye ekonomisinin pozitif yönde gelişme potansiyeli, artan liman yatırımları, ve konteynerize yüklerin hacmindeki artış trendi sektörün ivmelenerek büyüyeceğine olan inancı desteklemektedir. Bu olumlu göstergelerle birlikte, daha önceden master plan dahilinde değerlendirmeye alınmamış liman yatırımlarının atıl kapasite ve verimsizliğe neden olması, sektörün kamu kurumları ile dönem dönem mali ve idari sıkıntılar yaşaması, lojistik sektörünün bir bütün olarak ele alınması gerekliliği, liman yatırımlarıyla birlikte destek verecek arka plan lojistik ağının eksikliği, mevcut durumda Türkiye limancılığına dair geliştirilmesi ve desteklenmesi gereken unsurlardır.

- Limanlar dünyadaki ekonomik gelişmelerden etkilenen yapıya sahip olduğundan finansal yapısı güçlü olan limanlarda kriz durumlarında yatırım yapmak avantajlı olmakta, ancak mevcut bürokrasinin çıkardığı engeller, bunların neden olduğu yatırım süreçlerinde yaşanan zaman ve maddi kayıplar rekabet koşullarını zorlaştırmaktadır. Bu kapsamda yatırım süreçlerindeki maliyetlerin düşürülmesi ve bürokratik engellerin neden olduğu zaman kayıplarının önüne geçilerek aynı maliyetle daha fazla iş üretimi (verimlilik) çalışmaları da ön plana çıkmaktadır.

- Gümrük, belediye ve diğer bağlı kamu kuruluşlarının mevcut limancılığa bakışı ve kısıtlamaları liman kapasitesini düşürmektedir. Transit yük konusunda coğrafi ve stratejik konumu düşünüldüğünde Türk limanları bölge rekabetinde daha etkili olabilir.

- Türk limancılığı şu anda deniz taşımacılığındaki artışa bağlı olarak bir toparlama dönemi yaşamaktadır. Ancak liman sektörünün de bu toparlanma dönemini iyi değerlendirmesi, örneğin; personel eğitimi, modernizasyon, ARGE faaliyetleri, kalifiye eleman yetiştirmek konularında etkin olması önemlidir. Birçok liman sadece gelir gider odaklı planları düşünmektedir ve bu durum normaldir. Liman sahalarının çevresi genellikle ev ve işyerleri ile sarılmış olup gelişme yönünde (özellikle arka plan) sıkıntılar yaşanmaktadır. Kamu ve yerel İdarelerin bu konuda limanları daha destekleyici politika oluşturmalıdır.

- Mevcut durumda Türkiye Limancılığı kayda değer yatırımların yapılmakta olmasına rağmen gelişmeye ve yatırıma açık konumdadır. Devlet limanlarının özelleştirilmesi ve özel liman işletmelerinin sayısındaki artış, Türk limancılığının hizmet kalitesini ve performansını yükseltmiştir. Özellikle ülkemizin önde gelen konteyner limanları, yapılan yatırımlarla birlikte Avrupa standartlarına erişmiş modern limanlar haline gelmişlerdir.

- Yeni yatırımlar ve mevcut yatırımların ilerlemeleri bürokrasi nedeniyle uzun sürmekte, farklı devlet kanalları kendi içlerinde de çelişebilmekte, sıkıntısını da liman yatırımcıları çekmektedir.

- 2001 krizinden sonra gösterilen ekonomik büyümeye paralel olarak limancılık sektörü de gelişme göstermiştir.

Türkiye’de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar

Türk Limancılık Sektörünün gelişimini engelleyen sorunlar değerlendirildiğinde, sektörün önünü açmak için gözden geçirilmesi ve uygulanmasının gerektiği tespit edilen uygulamalar;

1. Ulusal Liman Politikamız

- *Tek merkezden idare (UDHB):* Türkiye’de, denizcilik sektörüne gereken önem verilmeli ve liman yatırımları hakkında tek bir birim (UDHB) yetkilendirilmeli ve bu birim tarafından gerekli olan mevzuat değişiklikleri yapılmalıdır.
- *Limnların Önemi:* Liman imkanları kuvvetli olan ülkelerin ekonomik tesisleri çok daha hızlı gelişmektedir. Bunu bilen AB ülkeleri, limanlarını açık teşvikler ve görev zararının kapatılması suretiyle desteklemektedir. Gelecek 20 yılda sanayi ve dış ticaretin lokomotif gücü olan Türkiye limancılığının hem verdiği hizmet ile ülke ekonomisine katkı vermesi hem de uluslararası rekabette güçlü olmasını sağlayacak uzun dönemli stratejiler ve politikalar belirlenmelidir.
- *Türk Limancılık Politikası:* AB üye ülkelerin farklı liman politikası yaklaşımı göstermesi nedeniyle AB Liman politikası oluşmamış olup, bu kapsamda ülkemizin de kendine münhasır bir politikayı oluşturması daha önemli olmaktadır.

2. Liman Mevzuatı

- *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 (kobotaj) Arttırılması

Taşıma modlarında dengesizlikler, karayolu taşımacılığında yoğun trafikte oluşan kazalar ve karayollarındaki tahribatın önlenmesi için yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığı karayolundan deniz yoluna kaydırılmalıdır. Bu yük ve yolcu taşımacılığının bir kısmının karayoluna göre 7 kat düşük maliyeti olan deniz yoluna kaydırılması, hem ülke ekonomisi, hem karayolu trafiğinin rahatlaması hem de liman işletmelerinin karlılığı ile sonuçlanacaktır. Devletin, limanların karayolu/demiryolu bağlantısı ve uygun depolama alanları tahsis

etmesi gibi önlemlerle kabotaj taşımacılığına destek olması gerekmektedir. “Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Final Raporu” sonuçları göz önüne alınarak kabotaj hattında yük taşımacılığına uygun gemi tipleri ve elverişli hatlar belirlenip gerekli destek verilerek yatırımlar gerçekleştirilmelidir.

8. Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı

Transit olarak ülkemize gelen ve limanlarımıza boşaltılan konteynerlerin beyanname işlemleri ve muayeneleri nedeniyle konteyner taşıyan armatörlerin teslim süreleri uzamakta ve malların orijinalliği 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

Bodrum

Güllük Limanı

Yatırımı 2006 yılında tamamlanan Güllük Limanı'nda 650 m uzunluğunda ve -8/-14,50 m derinliğinde rıhtım bulunmaktadır. Yılda 500 gemi kabul eden limana en fazla 54 000 DWT'luk gemiler yanaşmaktadır.

Limanda depolama ve ekipman park alanı bulunmamaktadır. Toplam gümrüklü alan 14 000 m²'dir.

Yılda 6.300.000 ton dökme yük ve 700.000 ton 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 gelmektedir. 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 yer almaktadır. Tesisin girişinde her biri 6 m olan 2 şeritli yol yer almaktadır.

- Tesisin dökme yük için kapasitesi yeterli olup artan konteyner taleplerini karşılamak amacı ile 400 m konteyner rıhtımının yapılması gerekli görülmektedir.

- Liman geri sahasında 60 000 m² alana ihtiyaç duyulmaktadır.

- Limanın karayolu bağlantısı dar olup genişletilmesine gerek duyulmaktadır.

- TR32 Bölge Planı ve Aydın 2023 Stratejik Planı çalışmalarında da 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 Limanı'nda olmaktadır. Aydın-Çine-Yatağan-Güllük demiryolu bağlantısı tamamlandığında bu ürünler daha ekonomik biçimde Güllük Limanı'na 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.

2016 yılında Güllük Limanında 5.906.271 ton yük elleçlenmiş olup, yük cinslerine göre dağılımı aşağıdaki gibidir.

Yük Cinsi	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)
Feldspat Dökme	5.446.751	6.614	5.453.365
Boksit ve Konsantreleri	242.220		242.220
Mermer	73.153		73.153
Kuvars (Kuvarsit)	81.957		81.957
Kum		3.350	3.350
Diğer Kumlar		1.500	1.500
Zımpara	8.300		8.300
Balık Unu Tozları ve Toprakları		40.525	40.525
Canlı Balıklar (<i>süs balıkları dahil</i>)	68		68
Pomza Taşı		1.650	1.650
Türbinler ve Parçaları		183	183
Genel Toplam	5.852.449	53.822	5.906.271

Güllük Limanı'nda 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, 2016 yılı tahminlerin üzerinde geçmiştir. Yük artışına bağlı olarak gelen büyük tonajlı gemi sayısı arttığı için demirleme mevkiinde bazı beklentiler yaşanmıştır.

İskelenin güneyinde bulunan ve dolgu alanını denizden koruyan tahkimat kayalıkları zaman içinde dalga hareketleri sebebi ile 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 alınması tamamlanmış ve rıhtım 2016 yılında hizmete girmiştir.

Trabzon

- Liman içlerinin taranma ihtiyacı,
- Limana yanaşan gemilerin boy ve tonajlarının artması ve liman dışında bulunan şamandıra tesislerine hizmet vermek üzere 2 adet yüksek manevra kabiliyeti olan yangın söndürücü sistem ile donatılmış römorkör, liman dışına biriken gemilere, Petrol Ofisi, Gaz Terminallerine zor hava şartlarında da gidebilecek nitelikte kumanya taşıyabilecek 3 adet Servis Hizmet Botu, palamar hizmetleri için 2 adet güçlü Palamar Motoru, sahil sağlık teşkilatı için donanımlı 2 adet Sağlık Botu temini,
- Erzurum Erzincan Demir yoluna 400km, Rize Batum Demir yoluna 200km, Samsun demir yoluna 385 km mesafe bulunmakta olup, Trabzon ve çevre illerine demiryolu yapılması,
- Tehlikeli yükler için şehir dışında terminal gümrük sahalarının kurulması,
- Mevcut durumda yük cinsine göre bir kısmı Trabzon'da bir kısmı farklı şehirlere gönderilerek yapılan İthalat, İhracat, Transit yüklerinin (*hububat, IMO, akaryakıt, kimyasal, likit gaz, canlı hayvan, dondurulmuş gıda, balık yağı, sebze, çay, fındık, tütün, inşaat, baraj malzemeleri, vs*) analiz işlemlerinin yapılabilmesi için Trabzon'da Karadeniz Teknik Üniversitesi, Samsun'da 19 Mayıs Üniversitesi ve Rize'de Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi'ne, laboratuvar kurulması,
- Trabzon ve Vakıfkebir limanları için Kıyı Emniyeti Gemi Kurtarma teşkilatının kurulması şeklindedir.

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 hazırlanmış 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” çalışmalarını tamamlanarak “Deniz Turizmi Yönetmeliği 24.07.2009 Tarih ve 27298 (Asıl) Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

TÜRKİYE DENİZ TURİZMİ SEKTÖRÜNÜN GÜÇLÜ YANLARI

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de Deniz Turizmi, talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisidir

Ülkemizin, Deniz Turizmi Sektöründe diğer komşu ülkeler ile rekabet edilebilir en büyük özellikleri aşağıda sıralanmaktadır.



- 1) Aynı anda 4 mevsimin yaşanması ve kış sezonunda 15 derecenin altına inmeyen deniz sıcaklığı ,
- 2) Akdeniz’in en temiz ve güvenli deniz alanları,
- 3) Dağların Denize dik inmesinden kaynaklanan girintili, çıkıntılı doğal korumalı koy-körfezler,
- 4) Kıyılarımız arkasında saklı antik kentler ve tarihi yaşam kalıntıları,
- 5) Sualtı- Antik Kent, deniz altı liman- yapı kalıntıları ve arkeolojik değerler,
- 6) Dalış Turizmi açısından antik çağlardan günümüze çok değerli bilgiler taşıyan arkeolojik eser kalıntıları ve birçok gemi batığı ,



- 7) Her tür ağır hava şartlarına kapalı, korunaklı, teknelerin güvenle bağlayıp geceledebileceği sakin ve yerleşimlerin olmadığı ıssız koylar,
- 8) Koyların yakınlarında otantik köyler ve konuksever halkımız,
- 9) Havaalanı , hastane ve alışveriş merkezleri gibi yerlere kısa sürede ulaşım,
- 10) Dünyada benzeri olmayan Akdeniz Ahşap Tekne Yapım Teknikleri ile yapılmış 1537 Yattan oluşan Guletlerimiz ile Mavi Yolculuk Filomuz ve Mavi Yolculuk Markamız,



- 11) Koyları kısa süreli günübirlik gezmek isteyenler için her bölgede sayıları yüzlerce olan bölgeye özgü günübirlik gezi teknelerimiz,
- 12) Çeşitli su üstü faaliyetlerinin profesyonel anlamda yapılmasına uygun, bol rüzgarlı bölgelerimiz,



- 13) Dünyada ölçeğinde her gelir grubuna hitap edecek fiyat politikamız,
- 14) Yeni teknolojiler ile donatılmış yat limanlarımız / marinalarımız ve yat çekek yerlerimiz,
- 15) Köpek Balığı, timsah , ağır zehirli balıkların ve benzeri insana zarar verici canlıların olmadığı güvenli sular,
- 16) Tsunami, kasırga gibi sahillerde ağır tahribat yaratan, can ve mal emniyetini tehdit eden doğal olaylarının yaşanmadığı güvenli iklim,,
- 17) Yılın 12 ayı hizmete elverişli turizm bölgelerimiz,
- 18) Teknelerin, katı-sıvı atıklarını denizde ve kıyıda alabilecek atık alım sistemleri,
- 19) Koylarımız, gelişmiş ülkelerin beton/gürültü/telaş üçlüsüne karşı doğal/sessiz/huzur veren yapılarını korumaktadır.

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 Faaliyetleri ,
- 48 No'lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri,

şeklinde yeniden düzenlenerek, ilgili meslek komitesi sayısı altıya 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. 2016 Yılında Genel Görünüm

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

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

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

Küçük teknelerle günübirlik geziler veya kısa yatılı geziler şeklinde başlayan Yatçılık Türkiye'de diğer turizm çeşitlerine oranla uzun bir geçmişe sahip olmasına rağmen son on yılda kitle turizminin bir parçası olarak binlerce yatılı 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.

Bu amaçla:

- Yatların giriş-çıkış işlemlerinde yaşanan bürokratik işlemlerin azaltılması,
 - Mevcut Deniz Turizmi Tesislerimiz tam kapasite kullanımının sağlanması için yeni yatırımları mevcut arz talep ve Akdeniz için tekne trafiği göz önüne alınarak değerlendirilmesi,
 - Son yıllarda taleplerin yoğunlaştığı kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi, yeni kruvaziyer limanların 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,
 - Günübirlik gezi tekneleriyle yapılan gezilerin hizmet kalitelerinin yükseltilmesi,
 - Sportif amaçlarla yapılacak su altı dalışlarında ve diğer sportif faaliyetlerde yaşanan sorunların giderilmesi,
 - Çevre kirliliğinin önlenmesi, Ülkemize gelen yatçıların temiz bozulmamış bir doğada tatil yapmalarının sağlanması,
 - Mavi yolculuk güzergahlarında yer alan bakir koyların korunarak yapılaşmaya kapatılmasının sağlanması,
 - Kamu ve özel sektörün birlikte ve etkili tanıtım kampanyası yapabilmeleri için gerekli tedbirlerin alınması,
- yönünde Kültür ve Turizm Bakanlığı ile İMEAK Deniz Ticaret Odası'nca işbirliği içinde yapılan çalışmalar devam etmektedir.

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.

Ancak, 2016 Yılında dünyada yaşanan siyasi ve ekonomik kriz ile birlikte Ortadoğu savaş tehdidi, Yurtdışı basınında yer alan Ülkemizin güvenlik tehdidi altında oluşuna ilişkin haberler sebebi ile ülkemiz kıyılarının tercih edilebilirliği azalmış Turizm sektörü %35 küçülmüştür.

DENİZ TURİZMİ ENVANTERİ (2016)

A) DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ

Kruvaziyer/Yolcu Limanları	12 Adet
Yat Limanları (Marina) Bakanlıktan Belgeli	42 Adet
Bakanlıktan Belgesiz ve Diğer Yat Limanı,İskele,Rıhtım v.b.	42 Adet

B) DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI

Yatlar (Guletler v.b.)	1537 Adet
Bare-Boat (KTB İzinli Yabancı Bayraklı)	608 Adet
Günübirlik Gezi Tekneleri	1839 Adet
Yüzer Restaurant	52 Adet
İçsular Gezi Teknesi (yaklaşık)	1000 Adet
Dalış İşletmeleri	263 Adet
Su üstü İşletmeleri	697 Adet

C) ÖZEL DENİZ ARAÇLARI

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

2006-2014 yıllarında “Deniz Turizmi”nde sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki payı sürekli yükselen deniz turizminin ekonomiye olan katkısının arttırılabilmesi için yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir.

Ülkemiz Deniz Turizminin Tekrar Dünyanın Yükselen Yıldızı Haline Getirebilmek İçin;

- Mavi Yolculuk Rotalarında Yer alan « Koyların» Yapılaşma Tehdidine karşı Koruma Yönetim Sistemi Getirilmesi,
- Sektörün 2016 Yılında olduğu gibi 2017 yılında da ilave teşviklerle desteklenmeye devam edilmesi, (Kredi erteleme, Ecrimisil Erteleme, Enerji Desteği, KDV indirimi vb.)
- Ülke Tanıtımının İlgili Bakanlıklar ve Sivil Toplum Örgütleri ile birlikte Üst Düzeyde Tanıtım Kampanyalarına Devam edilmesi,
- Ülkemizin , deniz turizmine rakip ülkeler ile rekabet edilebilirliğinin sağlanması amacıyla fiyat politika dengesi oluşturulması gerektiğinden, Yat Limanlarının Zorunlu Genel Giderlerindeki Harcama Kalemlerinde indirim uygulanması, (Örn ; eskiden olduğu gibi elektirk-su) ve Deniz Yüzeyi Kira Bedelinin yeniden hesaplanması,
- Ülkemiz için önemli imaja sahip Seyir İzin Belgesi'nin Elektronik Sisteme Geçişi 2018 yılı içinde sağlanması, gerektiği öncelikli olarak değerlendirilmektedir.

2.6.5. Deniz Turizminin Unsurları

2.6.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği

Akdeniz Çanağı'nda dolaşan toplam yat sayısı günümüzde yaklaşık 1 milyona ulaşmış olup, her yıl önemli artışlar olmaktadır.

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 günübürlük tekneler, T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan Belge almadıkları için bu sayıya dahil değildir. Odamızca bu konuda bir tespit çalışması yapılmaktadır.)

TABLO 77: Deniz Turizmi Araçları

	İŞLETME SAYISI	YAT SAYISI	YATAK SAYISI
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ TÜRK BAYRAKLI YATLAR	1.141	1.537	15.994
TURİZM YATIRIMI BELGELİ TÜRK BAYRAKLI YATLAR	1	1	36
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YABANCI BAYRAKLI YATLAR: 35/37. Md.	26	608	5.100
BELGELİ TÜRK VE YABANCI BAYRAKLI YATLAR TOPLAMI	1.168	2.146	21.130
	İŞLETME SAYISI	TEKNE SAYISI	YOLCU SAYISI
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ GÜNÜBÜRLÜK GEZİ TEKNELERİ	1.654	1.839	112.301

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

2014 Yılında ; Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Deniz Turizmi Yönetmeliği Madde 35-37 gereği Bakanlıktan İşletme Belgeli çalıştırılan Yabancı Bayraklı Ticari Bare-Boat Teklerin sayısı 871 adet iken;

2016 Yılında; 608 adete düşmüştür.

Sektör temsilcilerinden alınan bilgiye göre; turist kaybı nedeniyle yaklaşık 263 Tekne’nin Türk Karasularından çekildiği Hırvatistan, Malta gibi ülkelere Ticaret yapmak üzere dağıldığı belirtilmektedir.

Bu Tekneler önemli Döviz getiren kaynaklarımızdandır.

Yıllar Years	Yatırım Belgeli- İvestment Licenced		TABLO 78: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yatlar					
			Yerli Yatlar – Domestic Yachts		Bakanlık tarafından belgelendirilen Yabancı Yatlar-Foreign Yachts		Toplam İşletme Belgeli –Total	
	Yat-Yachts	Yatak-Beds	Yat-Yachts	Yatak-Beds	Yat-Yachts	Yatak-Beds	Yat-Yachts	Yatak-Beds
1989	510	4.900	544	4.964	623	4.394	1.167	9.358
1990	378	3.986	441	4.365	583	4.102	1.024	8.467
1991	397	4.281	460	4.559	403	2.846	863	7.405
1992	390	4.121	481	4.971	525	3.609	1.006	8.580
1993	400	4.253	474	5.034	553	3.732	1.027	8.766
1994	328	3.565	524	5.401	498	3.243	1.022	8.644
1995	336	3.655	547	5.567	412	2.616	959	8.183
1996	324	3.628	585	5.905	398	2.542	983	8.447
1997	321	3.605	606	6.071	393	2.470	999	8.550
1998	322	3.628	618	6.100	414	2.557	1.032	8.579
1999	323	3.625	612	6.013	410	2.573	1.022	8.586
2000	325	3.642	617	6.022	455	2.856	1.072	8.878
2001	307	3.551	821	7.404	480	2.977	1.301	10.381
2002	234	2.645	725	6.774	369	2.457	1.094	9.231
2003	234	2.645	725	6.905	333	2.329	1.058	9.234
2004	148	1.532	720	6.640	294	2.110	1.014	8.750
2005	97	874	723	6.394	345	2.486	1.068	8.880
2006	19	235	666	5.398	395	2.764	1.061	8.162
2007	19	235	845	6.764	381	2.748	1.133	9.512
2008	10	139	990	8.051	431	3.116	1.421	11.167
2009	10	139	964	7.841	433	3.191	1.397	11.032
2010	3	46	521	4.851	438	3.240	959	8.091
2011	4	48	992	10.292	868	7.199	1.860	17.491
2012	-	-	1.246	13.203	829	6.567	2.075	19.770
2013	-	-	1.529	15.312	871	6.911	2.400	22.223
2014	-	-	1.529	15.312	838	6.674	2.367	21.986
2015	-	-	1.529	15.31	826	6.626	2.355	21.938

TABLO 79 : Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine Ve Yıllara Göre Dağılımı

BANDIRA	2013		2014		2015	
	TİCARİ	ÖZEL	TİCARİ	ÖZEL	TİCARİ	ÖZEL
ALMANYA	93	371	125	296	184	234
AVUSTURYA	25	74	28	50	17	41
BELÇİKA	6	47	6	27	4	39
DANIMARKA	2	21	6	10	-	17
FINLANDIYA	1	30	2	32	4	19
FRANSA	105	250	94	160	182	106
HOLLANDA	40	141	39	118	86	76
İNGİLTERE	143	1 086	207	939	326	866
İRLANDA	-	2	-	10	1	6
İSPANYA	-	12	-	12	-	13
İSVEÇ	6	43	3	46	1	31
İTALYA	3	172	3	141	4	95
LUKSEMBURG	6	5	9	5	5	6
PORTEKİZ	3	2	2	1	5	4
YUNANİSTAN	394	134	325	110	378	70
ÇEK CUM.	-	3	-	1	-	-
İSVİÇRE	-	64	1	55	2	69
İZLANDA	-	1	-	2	-	-
MACARİSTAN	-	1	-	-	1	1
NORVEÇ	-	17	-	23	4	15
A.B.D.	178	3 052	233	2 978	228	3 557
AVUSTRALYA	7	61	1	62	8	44
JAPONYA	-	1	-	-	-	-
KANADA	-	31	-	27	2	18
MEKSIKA	-	-	-	-	-	1
YENİ ZELANDA	2	35	2	16	4	31
SİRBİSTAN	-	1	-	3	-	-
MALTA	115	89	126	98	114	102
İSRAİL	5	47	2	11	-	29
DİĞER	153	700	166	612	157	607
YABANCI TOPLAM	1 287	6 493	1 380	5 845	1 717	6 097
TÜRK	1 966	550	1 883	367	2 371	397
GENEL TOPLAM	3 253	7 043	3 263	6 212	4 088	6 494

Kaynak:Kültür ve Turizm Bakanlığı

2014 yılında; 40.350 adede ulaşan Seyir İzin Belgesi Satışı, 2016 yılında ise ; 31.028 adet Seyir İzin Belgesi satışı yapılmış olup, bu düşüşün sebebi, sözleşmesi biten Yabancı Bayraklı, Yabancı Uyruklu Yatçıların Türk Yat Limanlarından ayrılması ve Türk Sahipli Yabancı Bayraklı Yatların Türk Bayrağına geçiş sürecini beklemesi nedeniyle belge yenilememesidir

SEYİR İZİN BELGESİ YILLARA GÖRE	
YILI	BELGE SATIŞ ADETİ
2012	39.405
2013	40.491
2014	40.350
2015	39.568
2016 (ilk 11 ay)	31.028

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 84 adet yat bağlama yeri 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, 2016 Yılı sonu itibariyle bu rakam 84 adete (42'si Bakanlıktan Belgeli Yat Limanı) ulaşarak 8 yılda %94'lük bir artış sağlanmıştır.

Ataköy Marina, Setur Antalya Marina, D-Marin Turgutreis Marina, D-Marin Didim Marina, D-Marin Göcek Marina, Ece Saray Marina, Kemer Türkiz G-Marina, K.K.T.C. Karpaz Gate Marina, Martı Marina, Marmaris Yat Marin, Milta Bodrum Marina, Palmarina Yalıkavak, Teos Marina ve West İstanbul 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 (42 adet Belgeli ve 6'sı Belediyelere ait Belgesiz Yat Limanı ve diğer iskele, rıhtım bağlama yerleri dahil) Yat Bağlama Yeri ve 28,361 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmakta olup,

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2023 hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile artırılması planlanmaktadır.

<p><u>Yap-İşlet-Devret Modeli ile İhale Edilerek İnşaatı Devam Eden Tesisler</u> Antalya Gazipaşa Yat Limanı Muğla Datça Yat Limanı Muğla Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri Karasu Yat Limanı Tekirdağ Yat Limanı Haliç Yat Limanı ve Kompleksi</p>	<p><u>İhale Edilecek Yat Limanları</u> İzmir Karaburun Yat Limanı Silivri Yat Limanı Tekirdağ Yat Limanı İzmir Çeşme Şifne Yat Limanı İzmir Seferihisar Ürkmez Yat Limanı İzmir Yeni Foça Yat Limanı Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı</p>
---	---

2.6.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

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

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

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

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

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

TABLO 80 : Ülkeler Bazında Avrupa Kruvaziyer Pazarı Büyüme Oranı

YILLIK BÜYÜME	2012	2013	2014	2015	2016	5 YILIN ORTALAMASI 2012-2016
Almanya	11.2	9.2	5	2.4	11.3	7.8
Fransa	9	8.2	13.7	3.1	-6.2	5.7
İsviçre	8.1	15.7	-5.9	-2.2	0	3.1
Avusturya	3.8	17.6	-3.5	-7.1	1.5	2.5
İngiltere ve İrlanda	0.1	1.5	-4.9	8.8	5.6	2.2
Benelüks Devletleri	6.2	10.7	-0.2	-6.8	0.1	2
İtalya	-9.4	4	-3.1	-4.1	-7.1	-3.9
İskandinavya	6	-10.9	5.6	-24.3	-2.2	-5.2
İspanya	-18.1	-17.6	-4.3	2.8	4.2	-6.6
Diğer	20.9	20.2	-0.6	-3	-2.9	6.9
TOPLAM	1.2	3.5	0.4	3	1.9	2

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 düşürmüş durumdadır.

Yunanistan faktörüne rağmen kruvaziyer yolcuların Türk turizminde önemi giderek artmaktadır. 2003 yılında sadece 581 bin kruvaziyer yolcuyu ağırlayan sektör, 11 yılda yüzde 285 gibi büyük bir artışla 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.

2013'te 2.2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'ye ziyaret ederken, bu rakam 2014 yılında başlayan Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile birlikte 2016 yılında dünyada yaşanan global kriz ve terör tehdidi kruvaziyer şirketlerinin, Doğu Akdeniz'den Uzak Doğu Kruvaziyer turlarına yönelmesi sebep olmuştur.

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 turizminde 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 2019 yılında da tekrar yüzde 2-3 seviyesinde artması ve 2.3 milyona çıkması beklenmektedir.

TABLO 81 : Varış Yerleri Bazında Dünya Kruvaziyer Pazarı

YOLCULAR	2012	2013	2014	2015	2016	2015-2016 YILLARI % DEĞİŞİM ORANI
Akdeniz ve Atlantik Adaları	3.456	3.574	3.433	3.443	3.363	-2.3
Kuzey Avrupa	1.333	1.385	1.376	1.362	1.386	1.8
Karayipler ve Gerisi	1.350	1.400	1.578	1.652	1.925	16.5
TOPLAM	6.139	6.359	6.387	6.457	6.674	16

TÜRKİYE'YE 2014 Yılında 1.8 MİLYON KRUVAZİYER YOLCUSU GELDİ

Yıl	Gemi sayısı	Yolcu sayısı
2003	887	581.840
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2009	1.328	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013	1.572	2.240.776
2014	1.385	1.790.125

KRUVAZİYER TURİSTİNİN %30'U İSTANBUL'A GELİYOR: Türkiye'ye gelen kruvaziyer turistlerinin yüzde 30'unun durağı İstanbul oldu. Bunu yüzde 25.7 ile Kuşadası ve yüzde 21.7 ile İzmir takip etmiştir.

SALIPAZARI LİMANI'NIN ÖZELLEŞTİRMESİ NEDENİYLE KRUVAZİYER GEMİLERİN YANAŞMA YERİ SIKINTISI

Bilindiği üzere, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.10.2013 tarih ve 2013/157 sayılı kararı uyarınca **İstanbul Salıpazarı Liman Sahası'nın** işletme hakkı 30 yıl süre ile Doğu Holding A.Ş. ye verilmiş olup, Salıpazarı liman sahası Şubat 2014 itibariyle söz konusu firmaya devredilmiştir.

Galata Port Projesi Kapsamında Salıpazarı Yolcu Limanı imar inşaatının İstanbul'a gelecek kruvaziyer gemilerin yanaşma yeri sıkıntısı yaşamasına neden olması , Dünya Kruvaziyer Acenteleri tarafından İstanbul'un bir Kalkış ve Varış Limanı (Turn-Around Port) olarak seçilmesi sebebiyle, **mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin korunması ve artırılması için;**

-**Zeyport Limanı'na** 150 metre Boyuna Kadar Kruvaziyer Gemilerin yanaştırılmasının sağlanması,

-Turizm-2023 Stratejisi doğrultusunda **Ataköy Marina ve Yenikapı Dolgu ve Miting Alanında** yapılacak İmar Plan Değişikliği ile 150 Metre ve Üstü Kruvaziyer Gemiler İçin Bağlama ve Barınma Terminali'nin yanı sıra bir Home Port Terminalinin yapılmasının,

- **Sarayburnu Rıhtımının** da alternatif liman olarak kullanılmasının, uygun olacağı değerlendirilmektedir.

TABLO (82)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.

Türkiye'ye gelen kruvaziyer turistinin geçtiğimiz yıllara göre 2019 da yüzde 2-3 artması bekleniyor.

Dünyada kruvaziyer turizmi 2013 yılında 20.9 milyon kişiye ulaşırken, bu rakam 2014 yılında ise 1.8 milyon olarak gerçekleşmiş olup, 2018 yılı için beklenti 24.1 milyon kişi. 2015 yılında kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 40 milyar dolara ulaşmıştır. 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 yaklaşık 19.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Kruvaziyer turizminin yüzde 84 gibi önemli bir kısmı ABD'li turistlerden oluşuyor. 2013 yılında 17.6 milyon ABD'li kruvaziyer yolculuğuna çıkarken, bunların 11.7 milyonunun yolculuğunun başlangıç noktası da ABD. 1990 yılından bu yana toplam 200 milyonu aşkın yolcu kruvaziyer turizmini tercih etti. Bu rakamın yüzde 40'ı son 5 yılda yolculuk yaptı. Ortalama bir kruvaziyer yolculuğu 7 gün sürerken, kruvaziyer turistlerinin en çok tercih ettiği rota ise yüzde 37.3 ile Karayipler ve Bahamalar olarak gerçekleşti. Bunu yüzde 19.9 ile Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz bölgesi takip etti.

Bölge	Pay (%)
Karayipler/Bahamalar	37,3
Akdeniz	19,9
Avrupa (Akdeniz hariç)	9,8
Asya	3,6
Avustralya/Yeni Zelanda/G. Pasifik	4,1
Alaska	5,4
Güney Amerika	3,4
Diğer	16,5

Kruvaziyer yolcularının yaş ortalaması 50. Yapılan araştırmalar yolcuların ortalama yıllık gelirinin 100-110 bin dolar seviyesinde olduğunu ortaya koyuyor. Yolcuların kruvaziyer turizmini tercih etmesinin önemli nedeni 'eğlenceli ve hesaplı lüks' olarak öne çıkıyor. Yolcuların yüzde 86 gibi önemli bir kısmı evli ve yüzde 75'i zaten seyahate eşleriyle katılıyor.

Kruvaziyer turistinin gemide yaptığı harcama 7 günlük bir ortalama sehayat için bin 719 dolar. Bu miktarın yüzde 75'i bilet parasına gidiyor. Gemide yapılan diğer harcama kalemleri ise casino, bar, iniş giderleri ve spa olarak öne çıkıyor. Buna ek olarak, kruvaziyer turisti ve gemi tayfalarının indiği limanlarda yaptığı harcamanın bu yıl 19.2 milyar dolar olarak gerçekleşmesi bekleniyor.

Harcama kalemi		Harcama (\$)
Bilet		1.304
Seyahat sırasında harcama		415
	<i>Casino/Bar</i>	222
	<i>İniş giderleri (Kruvaziyere kalan)</i>	81
	<i>Spa</i>	40
	<i>Diğer</i>	61
TOPLAM HARCAMA		1.719

Kruvaziyer turizminden en çok hangi limanların kazandığına bakıldığında ABD'de Florida'nın açık ara lider olduğu göze çarpmaktadır. Florida'da 3 kruvaziyer limanının toplam geliri yaklaşık 1.5 milyar dolar. Miami Limanı 605 milyon dolarlık gelire dünya lideri konumunda. Dünya sıralamasında 4'üncü olan, Avrupa'da ise ilk sırada yer alan liman ise 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 hedefinde'de de yeni limanlar yer alıyor. Buna göre,

- Samandağı Kruvaziyer Limanı,
- Antalya Kruvaziyer Limanı,
- Çeşme Kruvaziyer Limanı,
- Çanakkale Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı,
- Samsun Kruvaziyer Limanı,
- Trabzon Kruvaziyer Limanı, programa alınmış durumda.

Buna göre Turizm Sektöründe Başarmamız Gerekenler

1. Turizm çevre ve altyapı dengesinin kurulması ve çevre bilincinin oluşturulması
2. Yeterli düzeyde tanıtım
3. Fiyat dengesi
4. Kalifiye eleman
5. Ülke geneline yayılma
6. İç turizmde tatil bilincinin artırılması
7. Turizm sezonunun 12 aya çıkartılması
8. Verimlilik örgütlenmesinin sağlanması, sektörel güvencelerin oluşturulması

Türkiye Turizm Sektörünün Güçlü Yanları

1. İklim, doğal kaynaklar ile tarihi değerlerin varlığı ve henüz büyük oranda bozulmamış çevre
2. Ana pazarlardaki tanınmışlık, pazar payının yüksekliği ve buralarda Türkiye uzmanlığı 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

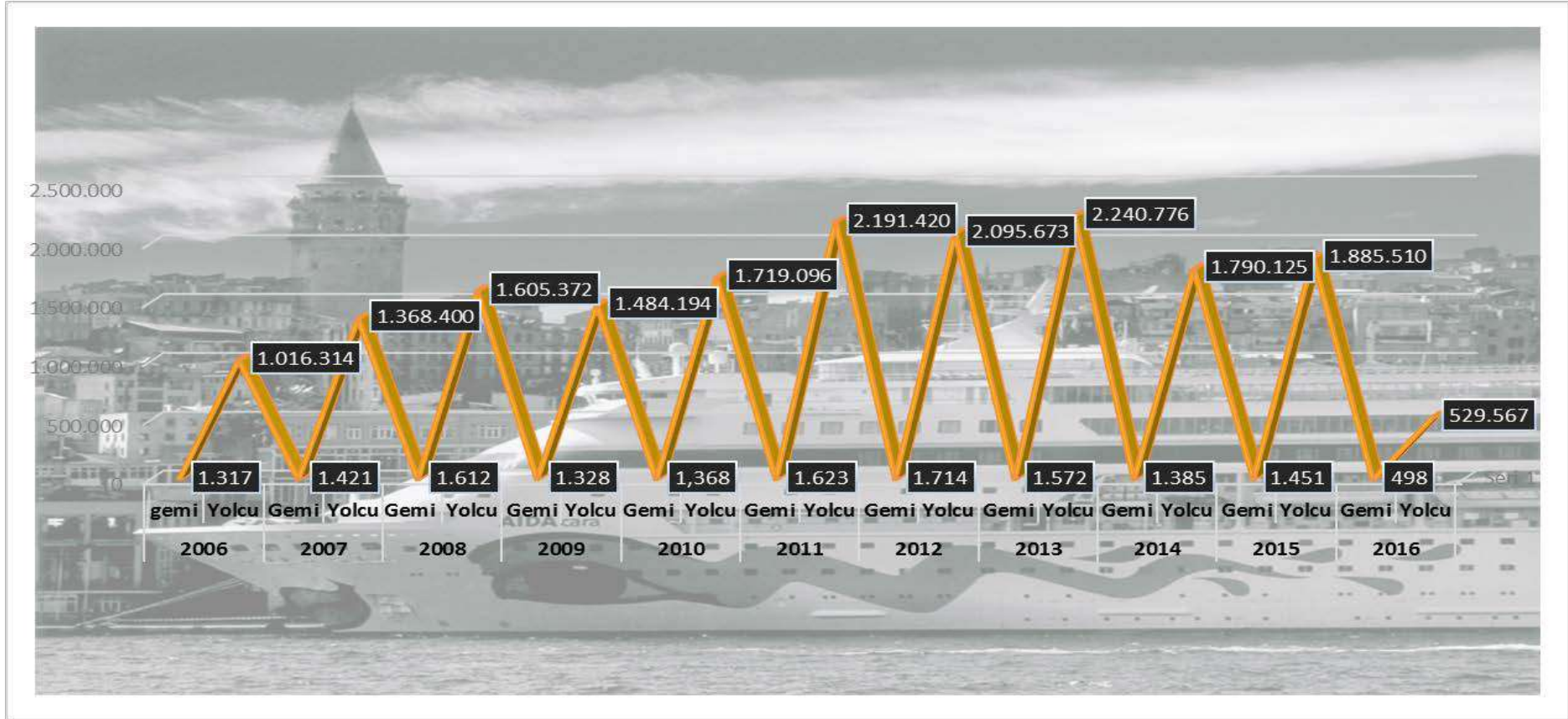
Türkiye Turizm Sektörünün Zayıf Yanları

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

GRAFİK 77 : 2012-2016 Yılları Arasında Ülkemiz Kruvaziyer Limanlarına Gelen Gemi ve Yolcu Sayısı



TABLO (83): Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2010-2016)
Kaynak : T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Verileri

LİMAN ADI	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
Alanya	2	1.071	22	25.743	22	25.743	53	40.843	23	18.556	34	22.332	13	9.271
Antalya	41	103.859	64	127.250	55	159.430	64	163.575	58	175.778	52	168.538	16	45.979
Anamur	0	0	4	351	1	63	0	0	0	0	0	0	0	0
Bartın	4	555	2	208	9	882	15	2.071	20	2.824	8	954	2	171
Bozcada											12	62.050	46	61.315
Bodrum	89	31.700	82	46.031	131	52.832	114	28.546	78	32.879	90	14.970	3	1.336
Çanakkale	17	7.670	23	4.371	25	4.184	36	7.467	42	9.999	73	22.494	28	6.394
Çeşme	16	9247	1	89	25	4.787	54	62.741	57	62.115	41	40.772	68	57.987
Datca	3	778	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	26	15.401	34	17.485	24	4.865	21	7.655	32	7.914	41	8.317	17	3.998
Fethiye	5	879	5	1.975	11	1.969	4	1.067	8	1.938	10	2.824	2	338
Göcek	16	2.274	7	1.216	6	1.038	2	252	3	380	6	883	2	162
Güllük	1	279	3	1.692	7	1.079	7	476	3	329	3	347	3	323
İskenderun	1	106	5	1.308	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İstanbul	342	508.246	420	627.897	382	596.027	381	689.417	317	518.935	345	595.880	56	43.543
İzmir	159	378.266	262	493.533	288	552.764	190	486.493	124	257.233	114	241.716	24	27.619
Kaş	8	1.317	3	507	7	1.018	3	1.152	3	625	11	4.122	4	1.057
Kemer	6	602	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuşadası	517	493.911	568	662.456	464	564.317	428	577.685	448	556.745	506	567.315	271	349.781
Marmaris	84	146.531	84	170.021	88	110.279	112	152.685	82	107.724	83	129.126	22	15.628
Mersin	1	106	3	416	2	774	3	1.381	0	0	2	1.597	3	2.505
Mudanya	1	24	5	922	0	0	2	414	0	0	2	655	1	54
Samsun	4	825	3	208	7	1.190	12	1.281	17	1.558	5	550	2	171
Sinop	7	7.098	9	4.088	10	3.708	16	7.460	30	17.518	5	1.361	2	174
Taşucu	2	201	4	805	4	709	0		3	937	1	286	3	226
Trabzon	14	7.952	13	6.267	18	8.015	24	8.115	37	16.138	10	2.281	2	1
Tuzla	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Yalova	-	-	-	-	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
TOPLAM	1.368	1.719.098	1.623	2.191.420	1.587	2.095.673	1.572	2.240.776	1.385	1.790.125	1.456	1.889.370	590	628.033

Türkiye Kruvaziyer turizminden uğrak liman statüsünden 0,05'lik bir pay almaktadır.

Başlıca
Kruvaziyer Limanlarımız

İstanbul

İzmir

Kuşadası

Fethiye

Marmaris

Bodrum

Antalya

Alanya

Mersin

Sinop

Samsun

Trabzon

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 rekrasyonel su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür. Su sporları, adı spor olsa bile sermaye-emek-bilgi yoğun birer ticari işletmelerdir. Kesin kurallarla denetlenen ve belirli özel kulvarlarda çalışan bu meslek dalı, 1990'lardan sonra hızla gelişmiş ve ciddi bir sektör olmuştur. Ülkemizde dalış turizmi ise çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerimizin çokluğu uzun yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu Turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemi ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

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

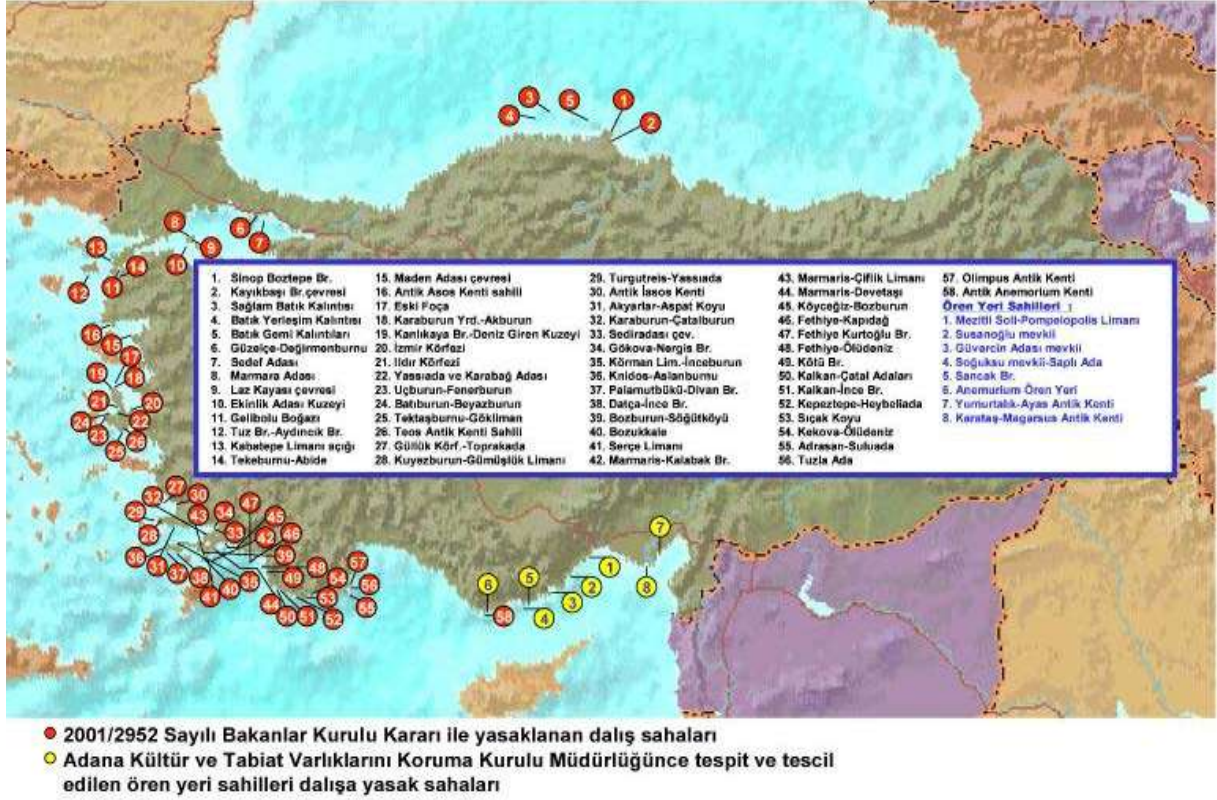
Yıl içinde gerçekleştirilen su sporları aktiviteleri karşılığında 150 Milyon Dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir.

Fethiye'den Marmaris / Aksaz'a kadar olan sahil şeridi geçtiğimiz yıllarda SU SPORLARI MERKEZİ ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart aylarında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

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 (84) 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 78: 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 tanıtımlarda yer alması doğrultusunda geniş bir çalışma başlatılmıştır.

Diğer ülkelerdeki tanıtım faaliyetlerine bakıldığında Yunanistan, İtalya, Fransa ve İspanya sürekli olarak söz konusu fuarlarda yer almaktadır. Tunus, İsrail, Slovenya ve Ukrayna ise deniz turizmi fuarlarında yeni yer almaya başlamışlardır.

2.6.6.3. Ekonomi

Deniz turizmi ülkemiz için çok önemli bir gelir kaynağıdır.

2023 yılında AB ülkelerindeki emekli nüfusun 100 milyonu aşacağı değerlendirilmektedir. Bu potansiyelin rasyonel bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Deniz Turizmi önemli bir gelir kaynağımız olmakla birlikte düzenli bir döviz istatistiğine sahip değildir. Deniz turizmi içindeki tüm sektörler Deniz Turizmi Yönetmeliği ile belgelendirilmeli ve döviz girdileri istatistiklerindeki sapmalar düzeltilmelidir.

2.6.6.4. Mavi Bayrak

Avrupa Topluluğu, kendi ülkelerinde yüzme amacı ile kullanılacak göl ve deniz suları için gerekli su kalitelerini belirleyen mikrobiyolojik parametreleri, yol gösterici ve uyulması zorunlu hükümler olarak ortaya koymuştur.

Bu çalışmalar 1987 yılında Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE) tarafından yürütülen Mavi Bayrak Kampanyası adı altında birleştirilmiş önce 11 AT ülkesi daha sonra 22 ülkede başarı ile uygulanmıştır. 2001 yılında ise Avrupa'nın dışında yer alan ülkelerden gelen talepler doğrultusunda kampanyanın kapsamı genişletilmiş olup Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'nın adı Çevre Eğitim Vakfı olarak değiştirilmiştir.

Mavi Bayrak Kampanyası dört temel konu üzerinde yoğunlaşmıştır.

- Yüzme amacıyla kullanılan suyun niteliği
- Çevresel eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yönlendirilmesi
- Plaj düzeni ve emniyetinin sağlanması
- Çevre Yönetimi

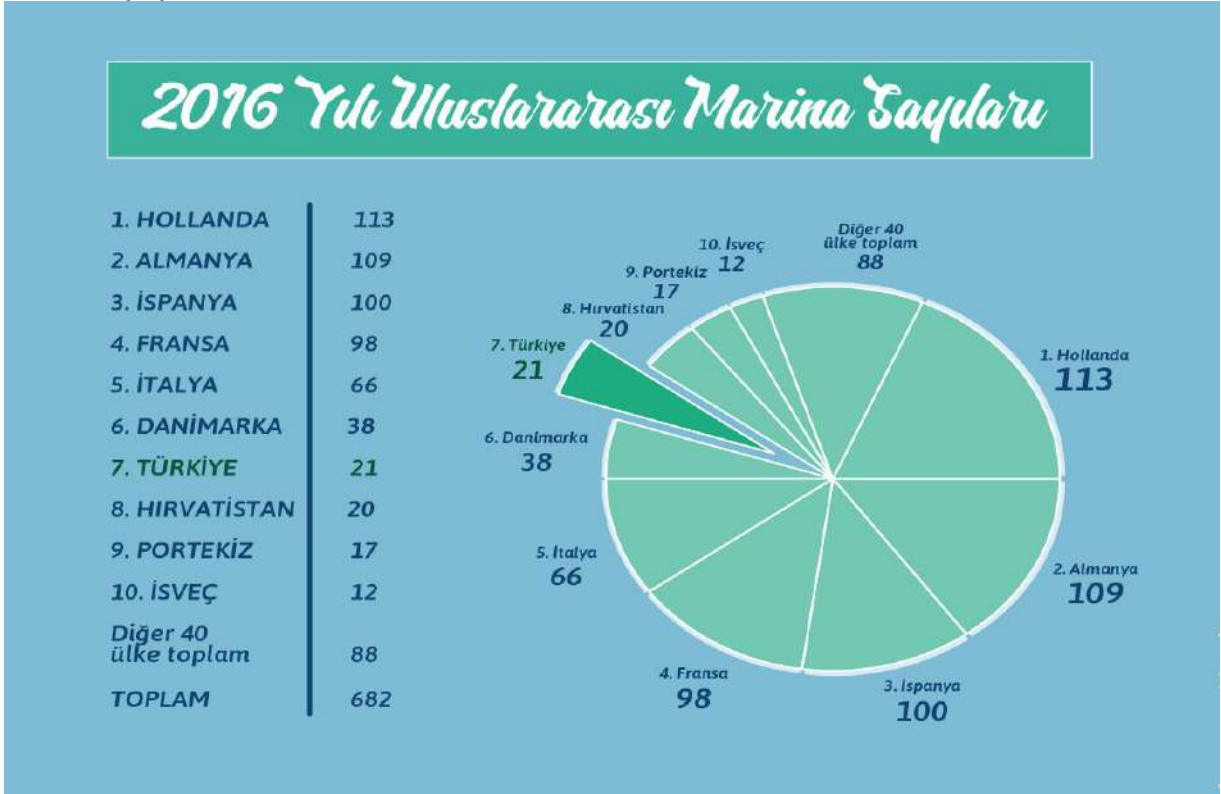
Bu ana konular, Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından tespit edilen 27 kritere dağıtılmıştır. Bu kriterleri sağlayan plajlara 1 yıl süreyle Mavi Bayrak verilerek ödüllendirilmektedir. Mavi Bayraklı plaj ve marinalar Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından internet ortamında yayımlanarak tüm dünyaya duyurulmaktadır. Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'na 1991 yılında ilk kez Avrupa Topluluğu dışında Finlandiya kabul edildikten sonra, Ülkemizde de Mavi Bayrak Kampanyası'na yönelik çalışmalar başlamıştır. Mavi Bayrak Projesi Sağlık Bakanlığı ve Bakanlığımızın öncülüğünde 1993 yılında kurulan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı'nın (TÜRÇEV) eşgüdümünde yürütülmektedir.

Türkiye'de mavi bayraklı plaj ve marina sayısı her geçen yıl artmaktadır. Türkiye'nin 2012 yılında Mavi Bayraklı plaj sayısı 355, marina 19, yat 13 iken 2013 yılında bu rakam 383 plaj, 21 marina ve 13 yat sayısına ulaşmıştır. 2014 yılı rakamları ise 397 plaj, 22 marina ve 12 yat olarak kayıtlara geçmiştir. Böylelikle Türkiye 2014 yılında 397 Mavi Bayraklı plaj ile 70 ülke arasında dünya 3.sü olmuştur.

70 ülke arasında Mavi Bayraklı plaj sıralamasında ilk sırayı 573 plajla İspanya, ikinciliği 407 plajla Yunanistan, üçüncülüğü ise 397 plajla Türkiye paylaşıyor. Türkiye, mavi bayraklı marina alanında da 22 mavi bayraklı marina ile 70 ülke arasında 7. sırada bulunmaktadır.

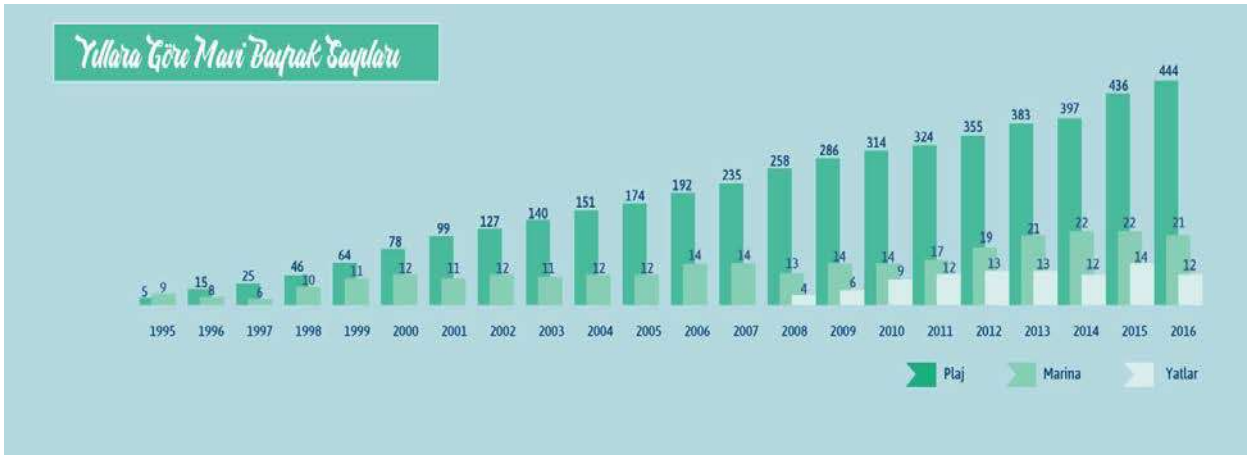
Marina alanında ilk sırayı 108 marina ile İspanya, ikinciliği 103 marina ile Almanya, üçüncülüğü ise 101 marina ile Hollanda yer alıyor. Mavi Bayrak aynı zamanda temiz deniz, güvenli çevre anlamına geldiği için yerli ve yabancı turistler tarafından daha çok tercih ediliyor. İşletmeciler de bu noktada mavi bayrak kriterlerini yerine getirerek, tesislerini uluslararası standarda kavuşturabildikleri gibi tur operatörleri de mavi bayrak ödüllü tesisleri tercih ediyorlar. Bu tür çalışmaların turizme olumlu yönde büyük katkısı olacağı tartışılmazdır.

GRAFİK (79)



Kaynak: TURÇEV

GRAFİK 80: 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 ürediği bölgelere dikkat edilmesi
12. Tehlike altındaki ve korunan alanlara dikkat edilmesi
13. Deniz dibine zarar verecek şekilde demirleme yapılmaması
14. Balıkçılık yapılan veya balıkçılıkla ilgili düzeneklerin bulunduğu alanları rahatsız etmekten kaçınılması
15. Tehlike altındaki/korunan türlerden veya sualtından çıkarılan arkeolojik kalıntılardan yapılmış eşyaların satın alınmaması ve kullanılmaması
16. Yatın tuvalet ve mutfak ünitelerinin temiz ve bakımlı olması
17. Diğer yatçıların da çevreye özen göstermeleri konusunda onların teşvik edilmesi

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, Hırvatistan ve Yunanistan'ın gerisindedir. Ancak yat limanları ve yatlarda üretilen turizm hizmetleri ile yat limanları ve çekek yerlerinde verilen onarım hizmetleri bakımından Akdeniz'de önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye kıyılarında sadece 10 Bin yat ağırlanabilmektedir; çünkü marina sayısı ve çeşidi yetersizdir. Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre, Türkiye'de 300 kıyı tesisi bulunmaktadır. Limanlar yedi kuruluşun ilgi alanındadır, kurumlar arası koordinasyon sağlanamamaktadır. Deniz turizmi 10 milyar dolarlık gelir vadeden bir sektördür.

2.6.8. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2013-2018)

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2003-2018) Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından çalışmaları sürdürülen Türkiye Turizm Stratejisi, turizm sektöründe, kamu ve özel sektörün yönetim ilkesi çerçevesinde işbirliğini gündeme taşıyan ve stratejik planlama çalışmalarının yönetim ve uygulanma süreçlerinde sektörün önüne bir yol haritası konularak yönlendirilmesi temel amaç olarak kabul edilmiştir.

2.6.9. Sonuç ve Değerlendirme

Tüm bu verilerin ışığında; Türkiye için çok önemli bir gelir kaynağı olan deniz turizminde arzu edilen seviyeye ulaşamadığı saptanmaktadır. Türkiye’de turizm anlayışı, turizmin tamamlayıcı unsuru olan konaklamayı esas kabul etmekte, ana amaç olan unsurları ise tâli faktör olarak görmektedir. Kongre ve bilimsel turizm dışında tarihi, kültürel, dini ve doğal motifler de turizmin önemli unsurlarıdır. Türkiye’ye gelen turistlerin yüzde 80’inden fazlasının deniz varlıkları için geldiği Turizm Bakanlığı tarafından teyid edilmektedir. Deniz turizminin Türkiye’nin turizm gelirleri içinde tâli unsur olarak algılanmasına karşılık, yüzde 20’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.



2.6.10 İSTANBUL ŞEHİR HATLARI TURİZM SAN. VE TİC. 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 eder. 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 görülür.

Bu işletme 1862'de Fevaid-i Osmaniye İdaresi, 1871'de İdare-i Aziziye İdaresi, 1878'de İdare-i Mahsusa, 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüştü. 1933'te anılan işletme çatısı altında Adalar, Anadolu Yakası iskeleleri ve Yalova hattında yani Marmara hattında faaliyet gösteren AKAY İdaresi kuruldu. Bu idare ise 1937'de kurulan Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü çatısı altında yer alan Şehir Hatları İşletmesine dönüştü.

1858'den beri vapurların işlediği Haliç hattında kurulu bulunan Haliç Vapurları Şirketi'nin 1841'de ve Boğaz hattında vapur işletmek üzere 1851'de kurulmuş olana Şirket-i Hayriye'nin 1945'te kamulaştırılarak bütün haklarının Şehir Hatları'na devri ile İstanbul sularında vapur taşımacılığı tek çatı altına toplanmış oldu. 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 sürdürdü.

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

2010 yılı Eylül ayında da İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Tic. San. AŞ. kurularak, Şehir Hatları vapurları ve İskeleleri yeni şirkete devredilmiştir.

	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

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.

TABLO 86 : Şehir Hatları Filosu

Hizmet Verilen İskeleler;

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

41. POYRAZ SH
 42. RUMELİ KAVAĞI SH
 43. SARIYER SH
 44. SEDEF ADASI SH
 45. SÜTLÜCE SH
 46. ÜSKÜDAR (EMİNÖNÜ-BEŞİKTAŞ) ŞH
 47. YENİKÖY ŞH

Hatlar;

Özel Geziler

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

Üsküdar - Eyüp

Beşiktaş - Küçüksu

Kadıköy - Kabataş

Üsküdar - Beşiktaş

Boğaz Gidiş/Geliş Hatları

İstanbul - Adalar

Beşiktaş - Kadıköy

Eminönü - Üsküdar

Karaköy - Kadıköy

Eminönü - Kadıköy

Tablo 87; Çalışılan Hatlara Göre Toplam Yolcu Sayısı

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

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 DENİZ OTOBÜSLERİ 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 DENİZ TAŞIMACILIĞI TURİZM HİZMETLERİ İNŞAAT SANAYİ VE TİC. A.Ş. (DENTUR AVRASYA)



Tarihçeleri; Büyüklerimiz 18. yüzyılın başlarında Denizde Yolcu Taşımacılığı hizmetlerini kürekli ve yelkenli sandallarla vermeye başlamışlardır. Cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte örgütlenen büyüklerimiz **1930** yılında yolcu taşıyan deniz nakil vasıtaları esnaf odasını 40 katılımcı ile kurmuşlardır. **1936 yılında ilk resmi hat ruhsatımızı alarak İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı düzenli tüccar haline gelmişlerdir.** 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 karşıdan karşıya geçmesi 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 personelimizle halkımıza en iyi hizmeti vermek için çalışmalarımız 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 gemilerimiz kiralanabilmekte böylece halkımıza başka bir 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.TURİZM VE YOLCU DENİZ TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ



Tarihçesi;

Kuruluşumuzun deniz yolu ile yolcu taşımacılığında 1 asırı aşan geçmişi bulunmaktadır. Karadeniz kökenli gurbetçi büyüklerimizin bir araya gelerek, o zamanki adı Hanönü olan Karaköy’den Haydarpaşa’ya, boyları 5-6 metreye ulaşan iki çift kürekli kayıkları ile yolcu taşımaları son derece önemliydi. Çünkü, o dönemde, İstanbul’dan Anadolu’ya geçecek yolcular için tek toplu kara ulaşım aracı trendi ve Avrupa yakasından Haydarpaşa Garı’na gidişin tek yolu da deniz taşımacılığıydı.

Zaman içinde Kadıköy yakasının nüfus yoğunluğunun artması sonucu büyüklerimiz Haydarpaşa’nın yanı sıra, Kadıköy yakasına da kayıkları ile yolcu taşımaya başlamışlar ve o zamanki adı Şirket-i Hayriye olan Deniz Yolları Şehir Hatları işletmesi ile rekabete girmişlerdir. Mevcut taşıma araçlarını büyüterek, motorlu hale getirmek için üzere arayışa geçip, İzmir’den Yunanlılardan kalma, MARMARA, KARADENİZ ve EGE isimleri verilen 3 adet deniz motoru satın alıp İstanbul’a dönmüşler.

Boyları yaklaşık 12-14 metre olan ve o günkü ölçülerde büyük bile sayılabilecek, bu teknelerin, taşıma kapasiteleri 20-30 kişi imiş. Çalışmalarını bu teknelerle daha geniş bir alana yaymak ve hizmet ağını geliştirmek amacı ile Sirkeci-Salacak, Üsküdar-Eminönü, Karaköy-Haydarpaşa ve Karaköy-Kadıköy olmak üzere sefer güzergâhlarını geliştirmişler.

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 yıllardır. O yıllarda Kooperatifimiz "Motorcular Cemiyeti" adı altında faaliyetini devam ettirmiş ve 60'lı yılların sonuna kadar geçmişle mukayeseli olarak en verimli dönemini yaşamıştır. 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 iskelelerimiz inşaat sınırları içinde kalmış ve bir bakıma yolcu alma ve boşaltma yerleri elimizden alınmıştır. Kooperatifin o günkü yöneticileri, yoğun özveri ve gayretleri ile Eminönü, Üsküdar ve Karaköy de yeni iskele yerleri temini için büyük emekler sarf etmiş ve müteşebbis olmuşlardır. 1995 yılında iskelelerimizin alt yapıları bitirilmiş ve Kooperatifimize teslim edilmiştir. Bu yıldan itibaren başlayan düzenli, tarifeli ve hatlı çalışmalarımız, 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.

Kuruluşumuz; 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 turistin düzenli turlar ile deniz yoluyla gezdirilmesinde %90'lık paya sahip olan şirket, bu yönden de kamu hizmeti görevini en iyi şekilde yapmaya çalışmaktadır. Yerli ve yabancı konukları gece veya gündüz yemekli ya da balo şeklinde geçen toplantılarında, Kooperatifimiz gemileri geniş açık ve kapalı salonları, barları, canlı müzik yayını ile en üst düzeyde hizmet vermeye devam edecektir.

Geçmişten gelen tecrübesini günümüz teknolojisi ile birleştiren Kuruluşumuz, hizmet kalitesini sürekli artırarak yolcu memnuniyetini üst düzeye taşımaya devam ederken, tüm yatırımlarını kendi özkaynakları ile yaparak ve 300 kişiyi aşan çalışanı ile önemli bir istihdam sağlayarak ülke ekonomisine katkı sağlamaya devam etmektedir.

Gemi Filosu; İskeleler;

1. Eminönü
2. Karaköy
3. Üsküdar

4. Haydarpaşa
5. Çayırbaşı (Kadıköy)
6. Kadıköy (Metro)
7. Büyükkada
8. Çınarcık (Yalova)
9. Kocadere (Yalova)
10. Esenköy (Yalova)
11. Foça (İzmir)
12. Karaburun (İzmir)
13. Mordoğan (İzmir)
14. Ayvalık
15. Midilli (Yunanistan)

Hatlar ve Taşınan Yolcu Sayısı

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

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

S.S.MAVİ MARMARA DENİZ, YOLCU, EŞYA VE TURİZM MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ

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

Zaman içinde yaşanan büyümeyle birlikte, 19.09.2002 tarihinde 21 denizcinin katılımıyla kooperatif olarak örgütlenmiş ve 2006 yılında adalardaki 11 gemi sahibinin katılımıyla bugünkü yapısına ulaşmıştır.

Mavi Marmara; Bostancı-Adalar, Kabataş-Adalar, Yeşilköy-Adalar, hatlarında karşılıklı seferler ile yolcu taşımak ve turizme katkıda bulunmak amacıyla 32 yolcu gemisi, 2 hızlı bot, 1 yemekli gemi ve 1 yük gemisi ile faaliyetine devam etmektedir.

2012 yılında İstanbul Şehir Hatları'nın ihalesiyle üstlendiği Büyükkada-Sedefadası ve Kabataş-Kadıköy hatlarında; 2013 yılında ise Sarıyer-Anadolu Kavağı, Büyükkada-Sedefadası, Beykoz-Eminönü ve Küçüksu-İstinye hatlarında hizmet vermiş; 2014 yılında da Üsküdar-Haliç-Eyüp, Küçüksu-İstinye ve Büyükkada-Sedefadası hatlarındaki yolcu taşımacılığı hizmetlerini başarı ile 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 edinmiştir.

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.

İşletmeci 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 DENİZ YOLCU YÜK VE TURİZM TAŞIMACILIĞI MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ

Tarihçesi; Kooperatifleri 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.

İşletmeci Altındaki Gemiler 17 adettir.

Hizmet Verilen İskeleler;

-Kartal Rıhtımı

-Adalar (Büyükada, Heybeliada, Burgazada, Kınalıada) İskelesi/Rıhtımı

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; Esnaflarının 1930 yılından beri Kasımpaşa hattında , 1985 yılından beri de Boğaz turları yapmaktadır.

Kooperatifleri 02.08.2002 yılında kurulmuştur.

İşletmeci Altındaki Gemiler 22 adettir.

Hizmet Verilen İskeleler;

- Eminönü Turizm İskelesi,
- Eminönü Boğaz Turu İskelesi,
- Eminönü Kasımpaşa İskelesi

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.

2.7 TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

Türkiye Dünyadaki konumu nedeniyle zengin bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Ayrıca balıkçılık alanının büyük kısmını oluşturan farklı ekolojik özellikteki denizler 8333 km'lik bir kıyı şeridine , su ürünleri üretim alanı olarak kullanılabilir 178 bin km² doğal göllere ve 3442 km² baraj göllerine sahip bulunmaktadır.

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 88 :Dünya Su Ürünleri Üretimi

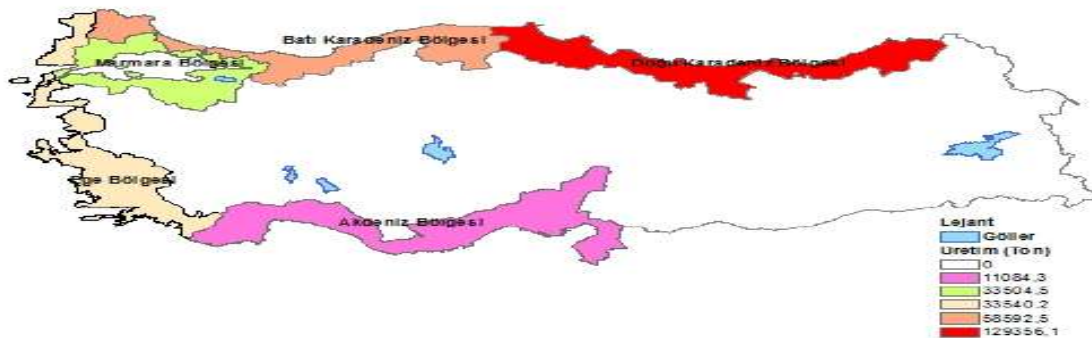
Yıllar	AVCILIK (ton)			YETİŞTİRİCİLİK (ton)			TOPLAM (ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2010	77.828.396	11.271.565	89.099.961	22.310.734	36.790.052	59.100.786	148.200.747
2011	82.623.550	11.124.401	93.747.951	23.366.371	38.698.805	62.065.176	155.813.127
2012	79.719.854	11.630.320	91.350.174	24.707.343	41.948.313	66.655.656	158.005.830
2013	80.899.153	11.687.507	92.586.660	25.536.710	44.686.846	70.223.556	162.810.216
2014	81.564.094	11.895.922	93.460.016	26.727.687	47.104.420	73.832.107	167.292.123

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.

GRAFİK 81 :2016 Yılı Su Ürünleri Üretim Miktarlarının Dağılımı



Kaynak :TÜİK

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

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

Deniz üretiminin %50'si Doğu Karadeniz, %25'i Batı Karadeniz, %15'i Marmara, %10'u Ege ve Akdeniz'den elde edilmektedir.

TABLO 89

Türkiye Su Ürünleri Üretimi

Yıllar	AVCILIK (ton)			YETİŞTİRİCİLİK (ton)			TOPLAM (ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2000	460.521	42.824	503.345	35.646	43.385	79.031	582.376
2001	484.410	43.323	527.733	29.730	37.514	67.244	594.977
2002	522.744	43.938	566.682	26.868	34.297	61.165	627.847
2003	463.074	44.698	507.772	39.726	40.217	79.943	587.715
2004	504.897	45.585	550.482	49.895	44.115	94.010	644.492
2005	380.381	46.115	426.496	69.673	48.604	118.277	544.773
2006	488.966	44.082	533.048	72.249	56.694	128.943	661.991
2007	589.129	43.321	632.450	80.840	59.033	139.873	772.323
2008	453.113	41.011	494.124	85.629	66.557	152.186	646.310
2009	425.275	39.187	464.462	82.481	76.248	158.729	623.191
2010	445.680	40.259	485.939	88.573	78.568	167.141	653.080
2011	477.658	37.097	514.755	88.344	100.446	188.790	703.545
2012	396.322	36.120	432.442	100.853	111.557	212.410	644.852
2013	339.047	35.074	374.121	110.375	123.019	233.394	607.515
2014	266.078	36.134	302.212	126.894	108.239	235.133	537.345
2015	397.731	34.176	431.907	138.879	101.455	240.334	672.241

Kaynak: TÜİK&FAO

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu

Su ürünleri üretimi, özellikle 1970'li yıllarda devlet tarafından sağlanan düşük faizli kredi ve gümrük muafiyetleri ile gerek balıkçı teknesi sayısında, gerek av gücünde meydana gelen artışlar sonucu hızlı bir gelişme göstermiştir. 150 bin ton civarında gerçekleşen üretim, 700 bin tonun üzerine çıkmıştır.

Karadeniz'den elde edilen hamsi toplam üretimin yarısından fazla bir kısmı karşılamaktadır. Hamsi, istavrit, sardalya, uskumru, lüfer, palamut, mezgit, kalyoz, barbunya, tekir ve kefal türleri toplam üretimin %90'ından fazlasını karşılamaktadır.

İç sulardan avcılık yoluyla elde edilen üretimin son 10 yılda toplam üretimin %7-10'unu karşılamıştır. En büyük av sahası Van Gölü ve üretiminde en büyük pay bu gölde yaşayan en değişik tür olan inci kefaline aittir. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde enerji temini ve sulama amacıyla yapılmakta olan barajlar önemli bir üretim potansiyeli yaratacaktır.

TABLO 90: Türkiye Avcılık Yoluyla Üretim

Yıllar	DENİZ (ton)			İÇSU (ton)			TOPLAM (ton)
	Balıklar	Diğer	Toplam	Balıklar	Diğer	Toplam	
2000	441.634	18.831	460.465	39.474	3.350	42.824	503.289
2001	464.987	19.230	484.217	39.215	4.108	43.323	527.540
2002	493.446	29.298	522.744	39.209	4.729	43.938	566.682
2003	416.126	46.948	463.074	39.873	4.825	44.698	507.772
2004	456.752	48.145	504.897	40.586	4.999	45.585	550.482
2005	334.248	46.133	380.381	42.630	3.485	46.115	426.496
2006	409.945	79.021	488.966	40.990	3.092	44.082	533.048
2007	518.201	70.928	589.129	40.213	3.108	43.321	632.450
2008	395.660	57.453	453.113	38.553	2.458	41.011	494.124
2009	380.636	44.410	425.046	35.604	3.583	39.187	464.233
2010	399.656	46.024	445.680	36.458	3.801	40.259	485.939
2011	432.246	45.412	477.658	34.328	2.769	37.097	514.755
2012	315.637	80.686	396.323	33.787	2.333	36.120	432.443
2013	295.168	43.879	339.047	32.281	2.793	35.074	374.121
2014	231.058	35.019	266.077	33.263	2.871	36.134	302.211
2015	345.765	51.966	397.731	32.376	1.800	34.176	431.907

Kaynak: TÜİK

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 91 : Avcılığın 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
2015	193.492	16.693	16.664	4.573	4.136	76.996

Kaynak: TÜİK

*Kraça ve Karagöz

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.

TABLO 92 :Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2016)

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (m)									TOPLAM
	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-14,9	15-19,9	20-29,9	30-49,9	50+	
Deniz	767	9.637	3.027	796	457	288	463	238	7	15.680
İçsu	304	2.307	198	33	64	16	0	0	0	2.922
TOPLAM	1.071	11.944	3.225	829	521	304	463	238	7	18.602
Kaynak: BSGM										
Not: Ayrıca, denizde faaliyet gösteren 73 adet yardımcı gemi bulunmaktadır.										

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.

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 93 : 2000-2015 Yılları Arasında Yetiştiricilikten Sağlanan Üretim Miktarları (Ton)

Yıllar	Yetiştiricilik Üretimi				TOPLAM (ton)	Önceki Yıla Göre Artış (%)
	Deniz (ton)	Toplamdaki Payı (%)	İçsu (ton)	Toplamdaki Payı (%)		
2000	35.646	45,1	43.385	54,9	79.031	25,4
2001	29.730	44,2	37.514	55,8	67.244	-14,9
2002	26.868	43,9	34.297	56,1	61.165	-9
2003	39.726	49,7	40.217	50,3	79.943	30,7
2004	49.895	53,1	44.115	46,9	94.010	17,6
2005	69.673	58,9	48.604	41,1	118.277	25,8
2006	72.249	56	56.694	44	128.943	9
2007	80.840	57,8	59.033	42,2	139.873	8,5
2008	85.629	56,3	66.557	43,7	152.186	8,8
2009	82.481	52	76.248	48	158.729	4,3
2010	88.573	53	78.568	47	167.141	5,3
2011	88.344	46,8	100.446	53,2	188.790	13
2012	100.853	47,5	111.557	52,5	212.410	12,5
2013	110.375	47,3	123.018	52,7	233.393	9,8
2014	126.894	54	108.239	46	235.133	0,7
2015	138.879	57,8	101.455	42,2	240.334	2,2

Kaynak: TÜİK

TABLO 94:İç su ve Denizlerimizde Türlerine 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
2015	101.166	6.872	108.038	51.844	75.164

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.

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.

TABLO 95: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri (2015)

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

Kaynak: BSGM

Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

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

Açık deniz balıkçılığı, ülkelerin kendi deniz sınırları dışında genellikle okyanuslarda yaptıkları ve seyir süreleri aylarca devam edebilen bir deniz aşırı balıkçılık faaliyetidir. Okyanuslardaki ekonomik kaynaklar uluslararası sözleşmelerle sahil devletleri arasında paylaşılmıştır. Bu pastadan pay almak için uluslararası denizcilik konferanslarında etkin bir mücadele vermek ve aynı zamanda sahil devletleriyle ikili balıkçılık anlaşmaları yapmak gerekmektedir. Balıkçılık Sektöründe karın paylaşılmasında uygulanan alışılmış sistem nedeniyle, üretim kapasitesi doğru olarak kayıtlara geçmemektedir. Resmi kayıtlarda gözükmemekte ise de, bunun 1.000.000 tonu geçtiğini balıkçılar ifade etmektedirler. Mevcut kapasiteyi ve kullanımı arttırmak için ülkemiz balıkçılığını Açık Deniz Balıkçılığına yönlendirmek gerekmektedir.

Ülkemiz nüfusunun 2023 yılında yaklaşık 86 milyonu bulacağı ve buna paralel olarak bugün 700.000 ton civarında olan su ürünleri miktarımız yaklaşık olarak 800.000 ton artışla 1.500.000 tona ulaşacağı varsayımından hareket edilirse söz konusu üretim artışının karşılanmasında kullanılacak yollardan birinin de Açık Deniz Balıkçılığına geçmek olduğu görülmektedir.

Diğer taraftan, hızla gelişen balıkçılık, balıkçı teknelerinin boyut ve tonajlarını büyütürken, balıkçılarımızın pek çoğu da telsiz, radar ve sonar cihazı gibi teknolojinin yeni ürünlerini temin eder hale gelmiştir. Ancak, bu gelişmiş cihazlar ve teknelerle bunların yüksek maliyetleri balıkçılarımızı her hal ve şartta her, cins boy ve ebatla balığı avlamak ve pazara arz etmek mecburiyetiyle karşı karşıya bırakmıştır. Yatırımın maliyetini karşılamak borç taksitlerini ödeme zorunluluğu rasgele ve bilinçsiz avlanmayı, yasak avcılığı teşvik etmiş, buna Karadeniz'in kirlenmesi de eklenerek önce balık ve balık neslinin yok olması ve yakın gelecekte ise balıkçılık sektörünün büyük bir krizle karşı karşıya kalması tehlikesi baş göstermiştir.

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

Bu nedenle; Ülkemiz, balıkçılık faaliyetlerinin artırılması ve balıkçılık ekonomisinin canlandırılması maksadıyla uzun menzil balıkçılığı kapsamında liman ülkeleriyle ikili görüşmeler halindedir.

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.

Mevcut Su Ürünleri ihracatı rakamları incelendiğinde, ihracatımız geçtiğimiz yıllardaki miktar ve değerlere kıyasla artarak devam etmektedir.

Ülkemiz su ürünleri ihracatına yöneldiği pazarlara bakacak olursak; 2005 yılı itibariyle ihracatımızda İtalya miktar ve değer olarak en büyük payı alan ülke olup, bunu miktarca Yunanistan değerce İspanya izlemektedir. Fransa ve Japonya ise diğer önemli pazarlarımızdır. Avrupa Birliği ülkelerine olan toplam ihracatımız incelendiğinde; bu Pazar içerisinde İtalya %30, İspanya %20, Yunanistan ise %17 oranında paya sahiptirler. Diğer bir ifadeyle Avrupa Birliğine olan ihracatımızın %67'si bu üç pazara yoğunlaşmış durumdadır.

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

TABLO 96: 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

Ülkemiz 2010 yılı itibariyle Japonya'nın su ürünleri ithalatında 34. sırada yer almakta olup, Japonya Ülkemizin en çok su ürünleri ihracat ettiği ülkeler arasında 7.sırada yer almaktadır.

İhracatımızdaki ağırlıklı ürün taze soğutulmuş mavi yüzgeçli orkinos balıkları yer almaktadır.. Ayrıca orkinos balıklarına yönelik olarak ülkemizin ve Japonya'nın da taraf olduğu ICCAT Konvansiyonu çerçevesinde, aşırı avlanmanın önlenmesi amacıyla üretici ülkelere orkinos balık avlanma kotası tahsis edilmekte olup, söz konusu önümüzdeki dönemde kotalarda azalma olması öngörülmektedir.

Son yıllarda Japonya'ya işlenmiş ve işlenmemiş kabuklu (özellikle Salyangoz) ve yumuşakça ihracatında da artış gözlemlenmektedir.

TABLO 97:Yıllar İtibari ile Japonya'ya İhracatımız (Ton)

G.T.İ.P. No. Ürün Adı	5.105.157	107.110.800	3.691.789	64.794.008	2.293.885	40.791.906
030235900000 Mavi Yüzgeçli Orkinos; Diğer (Taze/Soğutulmuş)						
030799180000 Suda Yaşayan Diğer Omurgasız Hayvanlar (Dondurulmuş)	106.400	650.945	171.320	639.130	424.900	1.938.183
030429450000	183.187	4.029.421			65.932	1.773.773
Ton Balıkları Filetoları (Dondurulmuş)			0	0		
160590900000 Diğer Su Omurgasızları (Hazırlanmış/Konserve Edilmiş)	0	0	31.000	111.230	118.000	526.194
030791002100 Suda Yaşayan Diğer Omurgasız Hayvanlar (Taze/Soğutulmuş)	10.800	65.924	22.000	112.000	31.920	136.307
160413190000 Sardalyalar; Hazırlanmış Veya Konserve Edilmiş, Kıyılmamış, Diğer	0	0	0	0	2.419	40.643
030499990000	2.200	11.093	0	0	8.738	28.785
Diğer Deniz Balıkları Etləri (Dondurulmuş)						
030799909000 Su Omurgasızlarının (Kabuklular Hariç) Un, Ezme Ve Pelletleri (Diğer Hallerde)	0	0	17.500	308.602	270	17.014
030233900000 Yazılı Orkinos; Diğer (Taze/Soğutulmuş)	892	21.808	0	0	0	0
Toplam	5.408.636	111.889.991	3.933.609	65.964.970	2.946.064	45.252.805

Kaynak: TÜİK

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 Birliği'nin 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. 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 98 :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

Kaynak;TÜİK

TABLO 99

TÜRKİYE'NİN SU ÜRÜNLERİ İTHALAT VE İHRACATI						
Yıllar	İHRACAT			İTHALAT		
	Miktar (ton)	Değer \$	Değer TL	Miktar (ton)	Değer \$	Değer TL
2000	14.533	46.374.937	28.752.958	44.230	36.647.254	22.601.314
2001	18.978	54.487.312	68.838.077	12.971	11.295.373	11.917.561
2002	26.860	96.728.389	148.444.397	22.532	18.754.783	29.392.818
2003	29.937	124.842.223	186.152.895	45.606	32.636.120	48.123.816
2004	32.804	180.513.989	258.987.885	57.694	54.240.304	77.423.079
2005	37.655	206.039.936	277.963.150	47.676	68.558.341	92.425.248
2006	41.973	233.385.315	336.723.477	53.563	83.409.842	120.592.605
2007	47.214	273.077.508	356.293.408	58.022	96.632.063	126.432.371
2008	54.526	383.297.348	505.545.565	63.222	119.768.842	154.343.337
2009	54.354	318.063.028	494.899.926	72.686	105.822.852	163.633.104
2010	55.109	312.935.016	471.459.989	80.726	133.829.563	200.395.897
2011	66.738	395.306.914	664.333.252	65.698	173.886.517	290.826.203
2012	74.006	413.917.190	744.907.572	65.384	176.402.894	317.626.975
2013	101.063	568.207.316	1.083.243.678	67.530	188.068.388	359.490.196
2014	115.381	675.844.523	1.481.211.383	77.551	198.273.838	435.691.472
2015	121.053	692.220.595	1.879.701.163	110.761	250.969.660	685.467.749

Kaynak: TÜİK

➤ 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.

Son yıllarda ülkemizde özellikle su ürünleri işleme ve değerlendirme sanayinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmeler Avrupa Birliği direktiflerine ve denetimlerine bağlı olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından uygulanan Su Ürünleri Kalite Kontrolü Eylem Planı ile büyük bir ivme kazanmıştır. Bu ivme; av gemileri, yetiştirme çiftlikleri, işleme ve değerlendirme tesisleri ile yan sanayi

kuruluşlarının iyileştirme ve modernleştirilmesini sağlamış, kalite ve hijyen açısından günümüz şartlarına uyumunu büyük ölçüde arttırmıştır.

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

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

EKONOMİYE SEKTÖRÜN KATKISI ;

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de su ürünleri sektörü ekonomik değeri olan, istihdam sağlayan önemli bir sektördür. Su ürünleri sektörünün ekonomik olarak önem arz etmesinin sebepleri şu şekilde ifade edilebilir

- İnsan beslenmesinde önemli bir protein kaynağı olarak bitkisel ve hayvansal besinler ve beslenme açısından taşıdığı önem,
- Bazı sanayilere hammadde sağlanması,
- Sektörde geniş istihdam olanakları bulunması,
- Yüksek ihracat potansiyeline sahip olması,
- Avlama ve işleme ve gibi araç ve gereçlerinin getirdiği teknolojik gelişme.

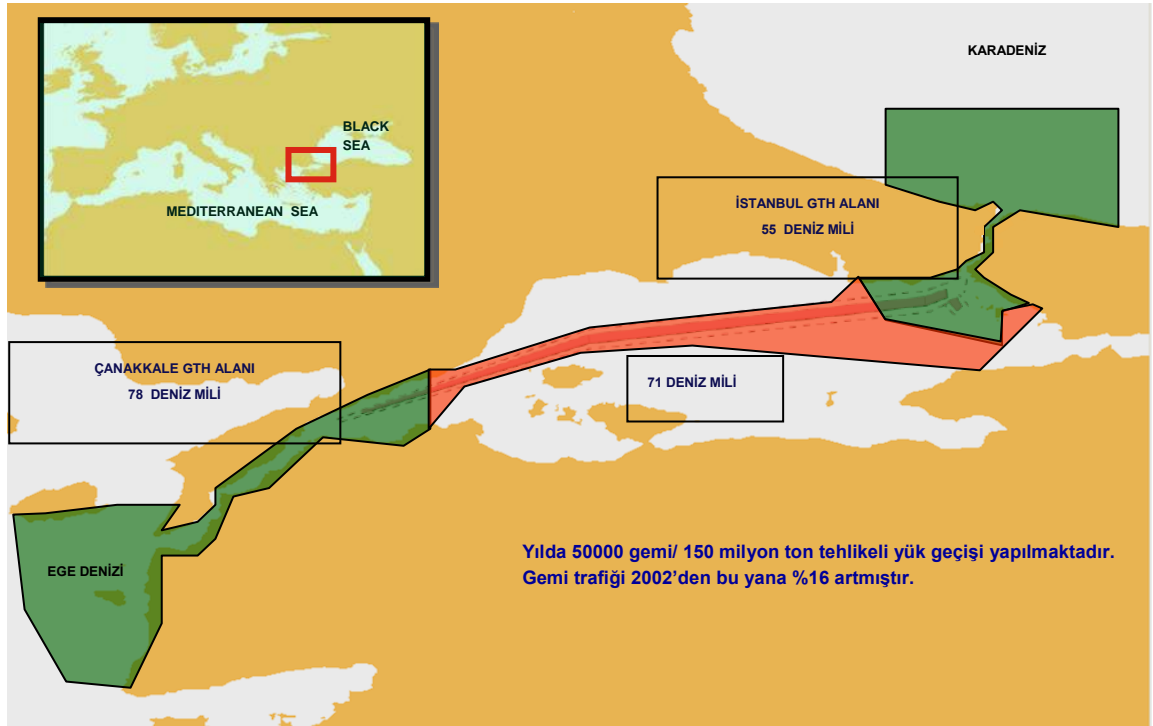
Türkiye'nin üretimi dünya su ürünleri üretiminin % 0.43'ünü oluşturmaktadır. Küresel su ürünleri üretiminde ilk sırada yer alan Çin'in üretiminin 45 milyon ton, Avrupa Birliği'nin aynı yıla ait toplam su ürünleri üretimi ise 6,428 milyon ton civarındadır. Türkiye su ürünleri üretim miktarı bakımından dünyada 35.sırada, AB ülkeleri arasında ise 7'nci sırada yer almaktadır.

2.8. TÜRK BOĞAZLARI

Seyir Emniyetinin Arttırılmasına Yönelik Faaliyetler

2.8.1. Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Yürütülen Faaliyetler

Yılda 10.000'i tehlikeli yük taşıyan gemi olmak üzere toplam 50.000 geminin geçiş yaptığı Türk Boğazları Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini arttırmak ve deniz trafiğini daha etkin düzenlemek amacıyla gelişen teknoloji imkânlarından faydalanarak Bakanlık tarafından Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi kurulmuş ve işletimi amacıyla Bakanlık ilgili Kuruluşu olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne devredilerek 30 Aralık 2003 tarihi itibari ile faaliyete geçirilmiştir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce sistemin güncelleme çalışmalarına devam edilmektedir.



Seyir, can, mal ve çevre emniyetinin tesisi amacıyla, Boğazlar Bölgesi de dâhil ülkemizin bütün karasularındaki gemi hareketlerini izleyen Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) 2007 yılında kurulmuştur. Ayrıca, Gemi Trafik Yönetim Sistemi Projesi ile İzmit Körfezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege ile Mersin ve İskenderun Körfez Bölgelerini kapsayan Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin kurulumları tamamlanarak, işletilmesi amacıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devirleri yapılmış, tek bir deniz resminin oluşturulduğu Gemi Trafik Yönetim Merkezinin çalışmalarına ise devam edilmektedir. Bölgesel GTH Sistemleri 24 adet Trafik Gözetleme İstasyonu ve İzmit, Mersin ve İzmir olmak üzere 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinden oluşmaktadır.

TABLO (100): 2016 YILI İSTANBUL BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİK ÖZETİ
The Statistics Summary Of Vessels Passed Istanbul Strait

AYLAR / Months	Gemi Adedi / Number Of Vessels	Toplam Gros Ton / Total Gross Tonnage	Kılavuz Alan / With Pilot	Sp1 Veren / Sp1 Given	Uğraksız Gemi / Non Call In Vessels	Boyu 200 M'den Büyük / LOA Longer Than 200 M	500 GT'den Küçük / Lower Than 500 GT	Toplam Tankerler / Total Tankers			Yedekli Geçiş / Towaged
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak / January	3.103	41.342.718	1.681	3.077	1.807	284	41	492	89	143	4
Şubat / February	3.146	41.688.172	1.703	3.111	1.880	283	43	460	104	115	4
Mart / March	3.786	51.423.593	2.031	3.744	2.289	352	44	551	102	149	6
Nisan / April	3.612	45.378.529	1.808	3.580	2.182	300	46	468	90	142	7
Mayıs / May	3.754	45.786.750	1.960	3.718	2.192	283	57	498	92	143	6
Haziran / June	3.463	44.379.390	1.783	3.425	2.024	300	52	506	99	141	5
Temmuz / July	3.504	47.929.178	1.816	3.458	2.242	338	48	497	74	125	5
Ağustos / August	3.714	50.140.136	1.995	3.684	2.330	339	36	454	80	124	10
Eylül / September	3.619	48.219.584	1.838	3.595	2.283	330	37	500	68	129	12
Ekim / October	3.738	51.755.564	1.913	3.702	2.388	377	39	527	75	156	3
Kasım / November	3.610	48.218.615	1.872	3.567	2.251	339	50	524	56	150	6
Aralık / December	3.504	49.020.058	1.956	3.471	2.182	348	29	556	60	164	5
Toplam / Total	42.553	565.282.287	22.356	42.132	26.050	3.873	522	6.033	989	1.681	73

TABLO (102): 2016 YILI ÇANAKKALE BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİK ÖZETİ
The Statistics Summary Of Vessels Passed Canakkale Strait

AYLAR / Months	Gemi Adedi / Number Of Vessels	Toplam Gros Ton / Total Gross Tonnage	Kılavuz Alan / With Pilot	Sp1 Veren / Sp1 Given	Uğraksız Gemi / Non Call In Vessels	Boyu 200 M'den Büyük / LOA Longer Than 200 M	500 GT'den Küçük / Lower Than 500 GT	Toplam Tankerler / Total Tankers			Yedekli Geçiş / Towaged
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak / January	3.162	57.030.096	1.418	3.133	1.763	414	33	456	89	205	6
Şubat / February	3.356	58.927.424	1.474	3.323	1.979	432	38	503	101	164	10
Mart/ March	3.701	67.075.167	1.651	3.667	2.202	485	23	523	89	210	7
Nisan / April	3.749	63.427.204	1.589	3.715	2.198	440	51	507	76	195	17
Mayıs / May	3.779	63.497.429	1.596	3.743	2.182	436	48	495	75	217	12
Haziran / June	3.679	61.801.905	1.618	3.616	2.047	446	97	502	69	230	12
Temmuz / July	3.720	66.838.550	1.619	3.670	2.248	500	65	504	73	215	10
Ağustos / August	3.831	67.353.403	1.641	3.782	2.326	495	63	465	74	193	14
Eylül / September	3.720	64.558.861	1.548	3.684	2.295	487	69	484	59	199	13
Ekim / October	3.920	69.597.756	1.666	3.870	2.364	528	69	523	62	251	11
Kasım / November	3.734	65.062.504	1.554	3.689	2.263	485	54	518	57	236	14
Aralık / December	3.684	67.752.383	1.633	3.651	2.204	517	51	561	57	244	13
Toplam / Total	44.035	772.922.682	19.007	43.543	26.071	5.665	661	6.041	881	2.559	139

2.9. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

2.9.1.Genel Olarak Gemi Geri Dönüşümü

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, 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 konvektörlerde indirgenerek çeliğe dönüştürülmektedir. Yüksek fırınlarda pik demir elde edilmesinde uç hammadde kullanılmaktadır. Bunlar; Demir Cevheri, Kok Kömürü ve Kireç Taşıdır.

Her uç hammadde de yeryüzünde açılan ocaklardan elde edilmekte, bu da geniş yeryüzü alanlarının tahrip olmasına neden olmaktadır. Kok kömürü ise uygun özellikteki taşkömürünün dönüştürülmesi ile elde edilmektedir. Kok kömürü işlem sonunda kısmen karbondioksit kısmen de demir karbürüne dönüşmektedir. Ancak bu demir karbür de çelik elde etme işlemi süresince yine karbondioksit olarak atmosfere salınmaktadır.

Hurda demirden çelik elde edilmesi, gerek doğanın tahribine, gerek sera gazı salınımına yol açan bu işlemleri ortadan kaldırdığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca enerji tüketimi açısından bakıldığında, **1 ton hematit cevherinin pik demire dönüştürülmesi için 7400 MJ. 1 ton çelik hurdasının eritilmesi için ise 1350 MJ enerji tüketilmekte**, bu işlemler sonucunda yüksek fırında **2200 kg. CO2 atmosfere salınmakta, bir ton hurda çeliğin eritilmesi işleminde CO2 salınım miktarı ise 280 kg olmaktadır**. Elektrik enerjisinin elde edilmesinde doğal enerji kaynaklarının kullanımı arttıkça bu miktar da düşecektir.

Hurda çelik geri kazanıldığında;

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

Sektör de maden, hurda, donanım geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur.

2016 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.

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 Avrupa birliği ülkeleri de dahil olmak üzere 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.**

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 48000 gemi dolaşmaktadır. (yaklaşık 1,8 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.

Önümüzdeki yıllarda 20 milyon DWT geminin geri dönüştürülmesi gerekmektedir. Ancak çevre ve iş sağlığına uyumlu gemi geri dönüşüm tesislerinin azlığı da ayrıca üzerinde durulması gereken bir husustur.

Gemi geri dönüşüm sektörü, denizcilik sektörünün iç dinamiklerine olumlu etkiler yapmaktadır.

Filo tonaj sayısını dengeleyerek navlun fiyatlarına etki eder. Gemi inşa sanayinin yeni siparişler almasını sağlar.

Bu saptama; Navlun bedellerinin yalnızca ekonomik aktiviteye bağlı olmadığını, aynı zamanda sektördeki gemi tonaj eksikliği ya da fazlalığı ile ilgili olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

2.9.2.Uluslararası Mevzuatların Değerlendirilmesi

Başlı başına bir endüstri dalı olan gemi geri dönüşümü, başta, arasında ülkemizin de yer aldığı, dünya hurda gemi tonajının %97'sini işleyen beş ülke olmak üzere, bazı ülkelerdeki yerel ve ulusal ekonomilerin temel bir bileşenini oluşturmaktadır. Kolayca tahmin edilebileceği gibi, bu endüstrinin bağlı olduğu pazar ve bu pazarın kuralları / işleyişi, özünde deniz ulaştırması ve çelik endüstrilerinin sosyo-ekonomik unsurlarından etkilenmektedir.

Tartışılmaz yararlarına karşın gemi geri dönüşüm endüstrisi, çevre ve güvenlik konularında, günden güne artan kamusal duyarlılığın da etkisiyle çözüm üretmesi gereken birçok sorunsalla karşı karşıyadır. Farkındalıkların küresel boyutta gelişmesiyle Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), Basel Sözleşmesi (BC) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gibi uluslararası kurumlar birbiri ardına gemi geri dönüşüm rehberleri yayımlamışlar ve konuya özgü ortak bir çalışma grubu oluşturmuşlardır.

IMO'nun Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi'nin kabulüyle bu endüstri dalında önemli bir aşamayı işaret etmektedir. Kısa süre içinde, endüstriyi küresel ölçekte düzenlemenin yaygın kabul görmüş bir aracı olarak benimsenen Hong Kong Sözleşmesi gemi geri dönüşüm tesislerini, gemi sahipleri, gemi inşaatçıları olduğu kadar en üst düzeyde devletlerin düzenlemelerini de şimdiden etkilemeye başlamıştır ki yakın bir gelecekte, gemi geri dönüşüm sürecindeki tüm anahtar unsurlar bu küresel düzenlemeye uyum sağlamak zorunda olacaklardır.

Sözleşme, henüz yürürlüğe girmemiş olmasına karşın temel beş geri dönüşümcü ülkelerin ulusal mevzuatında olduğu gibi pazarın tümünde etkisini göstermeye başlamıştır. Buna paralel olarak, deniz ulaştırma endüstrisi de Sözleşme'nin beklenen etkilerini içselleştirmeye hazır görünmektedir.

Özünde, konvansiyonel atık hiyerarşisindeki atığın kaynağında azaltılması, yeniden kullanım, geri dönüşüm, enerji geri kazanımı ve bertaraf süreçlerinin tümünü gemi özelinde içeren '**Gemi Geri Dönüşümü**' için, **Hong Kong Sözleşmesi**'ndeki "bir geminin, tehlikeli ve diğer maddelere dikkat edilmesi kaydıyla, bileşenlerin ve malzemelerin yeniden işleyip kullanılabilir duruma getirmek amacıyla geri kazanımı için, bir gemi geri dönüşüm tesisinde, tam veya kısmi olarak sökülmesi faaliyeti ile depolama, bileşenlerin ve malzemelerin sahada işlem görmesi gibi birleşik işlemleri içeren, ancak farklı tesislerde daha ileri işlem görmesini ve imha edilmesi faaliyetini içermeyen işlemler bütünü" tanımı, gemi geri dönüşüm tesisi dışındaki enerji geri kazanımı ve bertaraf aşamalarını içermemekle birlikte oldukça kapsayıcıdır.

Dünya'daki hemen her ülke, belli ölçülerde gemi geri dönüşüm etkinliği içindedir. Bu etkinlik çoğunlukla limanlarda terk edilmiş ve hatta batmış halde bulunan görece olarak küçük gemilerin bertarafı şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte, birkaç ülkede ise ticari olarak sürdürülebilir temelde ve endüstriyel bir ölçekte gemi geri dönüşümü operasyonları yapılmaktadır. Bu ülkelerde, gemi geri dönüşüm şirketleri, gemileri küresel pazardan temin etmekte ve onların çeliğini, demir dışı metallerini, makinelerini, donanımlarını, donatılarını ve mobilyalarını satarak kazanç sağlamaktadırlar.

Günümüzde geri dönüşüm faaliyetleri grafikleri halen keskin bir şekilde yükselmekte ve geri dönüşüm tesisleri maksimum kapasiteye yakın faaliyet göstermektedir. Küresel krizin en kötü günlerinin geride kaldığı iyimserliği halen mevcut olsa da, bazı ileriye dönük ekonomik analizler denizcilik sektörünün gemilerin aşırı arzı nedeniyle karşılaşılabilecekleri zorlukları işaret etmektedir.

Son yıllardaki rekor geri dönüşüm seviyelerine rağmen, hala pazara katılan yeni inşalar ile geri dönüştürülen tonaj ve emniyetli ve çevreye duyarlı geri dönüşüm tesisleri arasında önemli bir uyumsuzluk vardır.

Genellikle bir geminin ömrü ortalama 20 ila 35 yıl arasında değişmektedir.

Geminin bakım ve işletme maliyetleri olası gelirlerini aşmaya başladığında, ya da ikinci el piyasası söz konusu gemi için bir seçenek olmadığında bir gemiyi hurdaya gönderme kararı alınır. Gemi sahibinin gemisini geri dönüşüme gönderme kararı birçok faktör tarafından etkilenir. Fakat bu faktörlerden en önemlisi navlun fiyatlarıdır. Genellikle, navlun oranları geri dönüşüme gönderilen gemi miktarlarıyla ters orantılıdır.

Basel Sözleşmesi, tehlikeli atıklara ilişkin hükümler içerdiğinden ve hurda gemilere ilişkin uygulanabilir hükümleri geliştirilmediğinden uluslararası deniz ulaştırmasının paydaşları tarafından göz ardı edilmiş olup Sözleşmenin gemi geri dönüşüm endüstrisi için sıkıntılar yarattığı ortaya çıkmıştır.

Bunun yanı sıra Sözleşme’de, Avrupa Birliği tarafından tehlikeli atıkların OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesini yasaklayan yeni bir Karar (*the Ban Amendment, Yasak Kararı*) alınmıştır. Ayrıca Basel Sözleşmesi ve Yasak Kararının eşdeğeri olan Avrupa Birliği mevzuatındaki Atık Taşınımı Tüzüğü’nün (*Waste Shipment Regulation*) yine hurda gemiler için uygulanabilir bir mekanizma içermemesi nedeni ile ömrünü tamamlamış Avrupalı gemilerin %91’inin, yukarıda bahsedilen mevzuattan kaçınarak, farklı çözümlere yöneldiğini AB Komisyonu tarafından belirlenmiştir.

Basel Sözleşmesin 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.

AB Yönetmeliği ile AB bayraklı gemilerin yönetmelik kriterlerini yerine getirmeyen ülkelere gönderilmesinin engellenmesi planlanmıştır. Ancak bu hükmün uygulanabilirliği konusunda çekinceler bulunmaktadır.

Başlıca çekince ; AB bayraklı gemilerin bayrak değişikliği yolu ile, Asya ülkelerine gönderilmesi önünde bir engel bulunmamaktadır.

2016 yılı sonunda AB tarafından, AB Bayraklı gemilerin geri dönüştürüleceği tesisler listesi yayımlanmış listede Kuzey Avrupa ülkelerine ait (İngiltere-Hollanda-Finlandiya vb) 20 tesis yer almıştır.

Türk Gemi geri Dönüşüm sektöründen 7 firmanın yönetmeliğe uyum denetimleri tamamlanmış ancak listede yer bulamamışlardır.

AB bayraklı yıllık 2.5 milyon ton hurda geminin bu tesislerin yıllık geri dönüşüm kapasiteleri dikkate alındığında mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle yönetmelik yürürlükte olmasına rağmen uygulamanın başlatılması zaman alacaktır.

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.

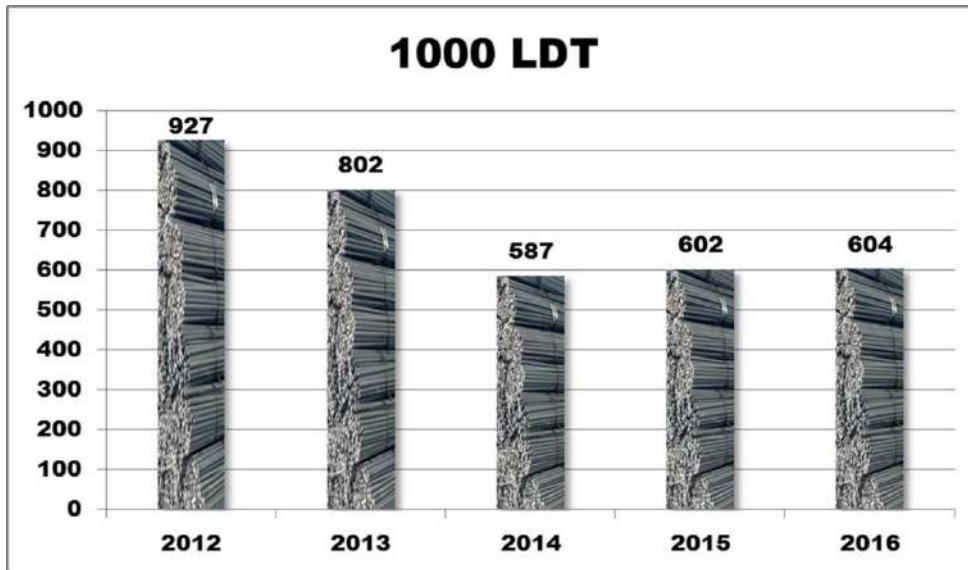
2.9.3. Türkiye'nin Avantajları

Ülkemiz; gemi geri dönüşüm sanayinde kolay bulunabilir kalifiye sayılabilecek iş gücünün Avrupa'ya göre ucuz olması, pazara (Avrupa) olan yakınlık,

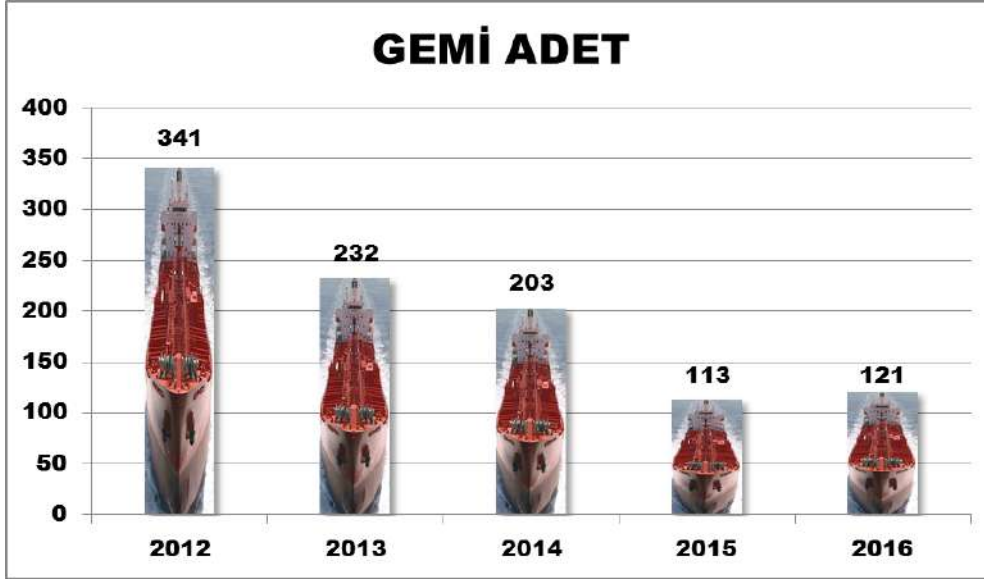
- ✓ **Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olunması,**
- ✓ Tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması,
- ✓ **OECD Üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olması,**
- ✓ Gemi geri dönüşüm malzemelerinin ülke içinde ihtiyacının olması ve bunların gemi sökümü ile elde edilebilir olması,
- ✓ **Türk insanının girişimci yapısı, tecrübeli iş gücü**
- ✓ OECD üyesi olarak gemi sökümü açısından Basel anlaşmasına göre avantajlar,
- ✓ **Merkezi Atık Yönetim sağlık ve iş güvenliği hizmetleri en iyi uygulamalar**
- ✓ OECD içindeki devlet gemilerinin sökümü, global büyümenin yavaşlaması,

2.9.4. Yıllara Göre Gemi Geri Dönüşüm Verileri

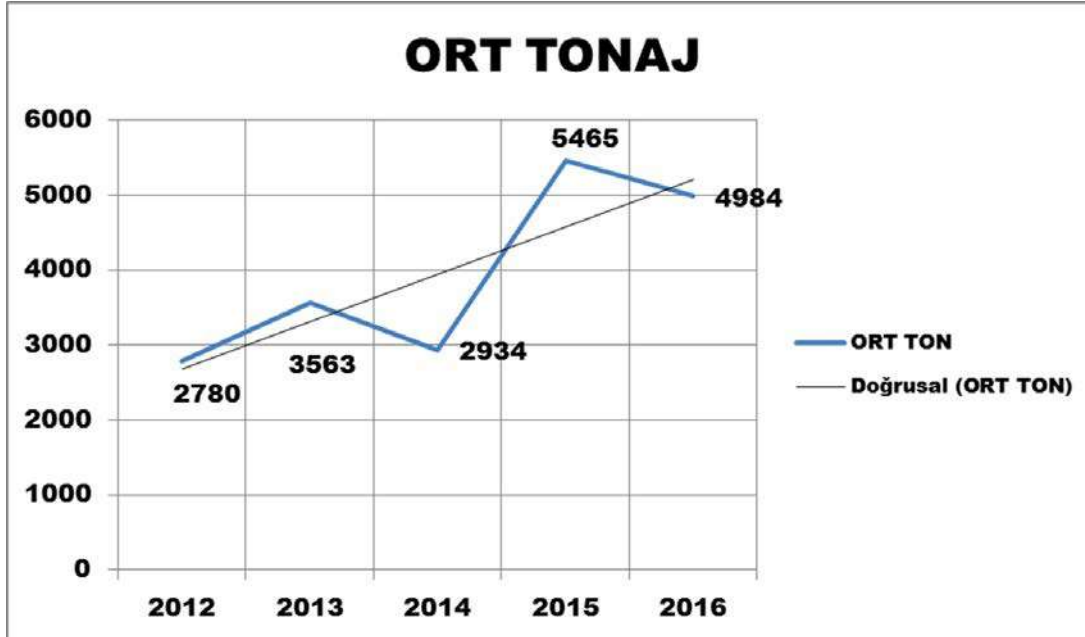
GRAFİK (72): 2012-2016 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Tonajları (LDT)



GRAFİK (73): 2012-2016 Geri Dönüşümü Yapılan Gemi Adetleri



GRAFİK (75): Yıllara Göre Gelen Ortalama Gemi Tonajları (LDT)



GRAFİK (75): Çalışan Sayıları



HAMMADDE

- ✓ Demir çelik fabrikaları ve haddehanelerin hurda hammadde ihtiyaçlarının sağlanması.
- ✓ Hurda hammadde ithalatının düşürülmesi
- ✓ Yassı demir çelik mamullerinin üretim kalite standartlarının artırılmasına katkı

KATMA DEĞER

- ✓ Fabrikaların ithal hurda hammadde tedarik maliyetlerin düşürülmesi sonucu **ton başına 60 USD döviz tasarrufu**
- ✓ Makine ve ekipmanların yeniden kullanımı sonucu döviz tasarrufu

İSTİHDAM

- ✓ Gemi geri dönüşüme bağlı olarak gelişen, Gemi yan sanayi ,tekne bakım/tamir sanayi Haddehaneler Müteahhitler , Taşeronlar, Nakliyeciler Yardımcı hizmetler ile birlikte **10.000 kişiye dolaylı istihdam**

2.9.5. Diğer Hususlar

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.** TOKİ Başkanlığı tarafından yapılan imar planı revize çalışmaları onay aşamasına gelmiştir.

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

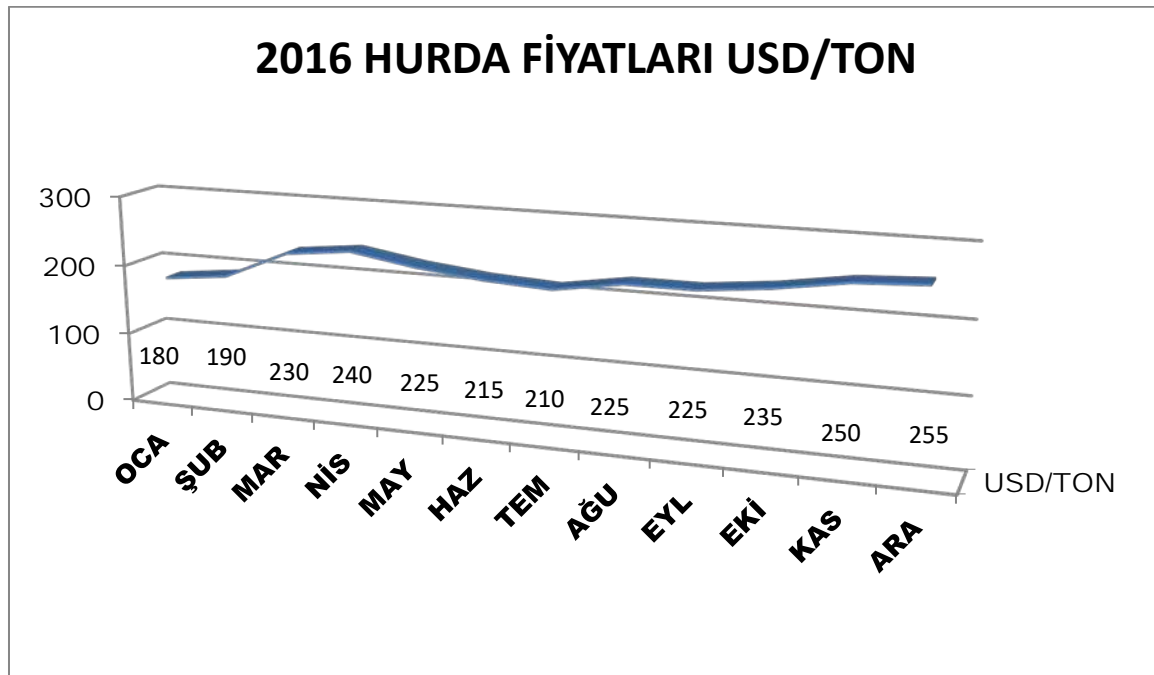
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından Hong Kong sözleşmesi ve AB Yönetmeliği dikkate alınarak 2004 yılında yayımlanan "Gemi Söküm Yönetmeliği" revize çalışmaları devam etmektedir.

2016 Mayıs ve Temmuz ayları arasında firmalarımız Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığınca denetlenmiş, denetimlerde tespit edilen eksik hususlar kısa sürede giderilmiş, firmaların İş sağlığı ve Güvenliği mevzuatına uyumlu olduğu tespit edilmiştir. 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.

2.9.6. 2016 Yılı Değerlendirme ve 2017 Yılı Beklentileri

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 gerçekleşmiştir.** Bu durum Demir çelik fabrikalarının gemi hurda alım fiyatlarına etki ederek, 180 dolar seviyelerine kadar gerilemesine sebep olmuş,2015 yılında hurda satış fiyatlarında yaşanan aşağıya doğru olan gerileme **2016 yılının mart ayına kadar devam etmiştir.**

GRAFİK (76): 2016 Yılı Hurda Fiyatları



2016 yılı mart ayından sonra hurda fiyatlarında dalgalanmalar yaşanmamıştır.

2015 yılında ham petrol fiyatlarının 30 dolara gerilemesi ile yaşanan düşüşler neticesinde tesislerde **170000 ton çelik ağırlığında Petrol platformu** geri dönüşüme alınmış, 2016 yılında da ham petrol fiyatlarının düşüşüne bağlı olarak, **186000 ton petrol platformu** geri dönüşüme alınmıştır.

2017 yılı için hedef ; 2016 yılında ulaşılan 604.000 tonu geçmektir.

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 merkezidir.

Gemi geri dönüşüm 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. Diğer Asya ülkelerindeki bazı tesislerde 2016 yılında **ülkemiz benzeri görüntülerin ortaya çıkması** ülkemizin bu ülkeler nezdinde rol model olduğunu göstermektedir.

Mayıs 2016 ayında AB Çevre komisyonu saha çalışmaları tesislerde yapılmıştır.

Diğer Asya ülkelerindeki ucuz iş gücü, asgari seviyede makineleşme, atık bertaraf maliyetlerinin olmaması olanağı bu ülkelerin kapasite olarak ön plana çıkmalarına sebep olmaktadır.

Hali hazırda bu tesislerin geneline baktığınızda, Bu ülkelerde kullanılan yöntemler işçilerin sağlıklı koşullar altında çalışmalarında olması gereken seviyenin çok altında olduğu görülmektedir.

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.

Türkiye’de Gemi geri dönüşüm sektörüne 3.dünya ülkelerinin yaptığı bir iş olarak kabul edip karşı çıkan bazı çevreler bugün, TÜRKİYE ‘de bu işin sadece Aliğa ile sınırlı kalmamasını sektörün kapasite artışının sağlanmasını diğer Asya ülkeleri ile rekabet etmenin yollarının aranmasının gerektiğini dile getirmeleri sevindiricidir.

Diğer gemi geri dönüşüm ülkelerine nazaran şeffaflık politikamız kapsamında Sektörümüzü temsil eden, Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği olarak, tüm STK'lara yabancı kuruluşlarda dâhil olmak üzere kapımızı her zaman açık tutmak İstişare etmek tavsiyeleri dikkate almak temel politika olmaktadır..

Uluslararası çevre kuruluşları başta olmak üzere, gerek kamu gerek özel sektör temsilcilerinin ve yabancı heyetlerin takdirini de kazanan tesisler, gelecek için de umut vaat etmektedir.

Sektörün her geçen yıl artarak devam eden yatırımlar ve tedbirlerle gemi geri dönüşümde tercih edilen bir ülke olması temel hedeftir. Faaliyetler bu kapsamda devam etmektedir.

Sonuç;

2006 yılında, TOKİ tarafından yapılan 20 yıllık kiralama süreci ile birlikte bölgede ve firmalarımızda kalıcı yatırım faaliyetleri başlamış, bölgeye yapılan (söküm sahalarının betonlanması, sosyal tesislerin yenilenmesi/yapılması/yangın söndürme donanımlarının yenilenmesi, dernek binası ve bölgeye hizmet edecek caminin yapılması vb) yaklaşık toplam yatırım bedeli **50 milyon TL’dir.**

Gerçekleştirilen yatırımlar, firmaların öz kaynaklarından sağlanmış, hiçbir maddi destek alınmamıştır.

Yüksek kira/ecrimisil bedelleri, diğer kurumlardan kaynaklanan başta imar izni sorunu, imar izni nedeniyle alınamayan GSM ruhsat ve belediye alt yapı hizmetleri sektörünün başlıca sorunlarıdır.

2006 yılından günümüze yapılan yatırımlar ve son 5 yılda gemi geri dönüşüm sektöründe yaşanan ekonomik sıkıntılar dikkate alınarak, Firmaların kira sözleşmelerinin Gemi İnşa Sektöründe olduğu gibi, sözleşme bitim tarihi olan **2026 tarihi beklenilmeden uzatılması** kalıcı yatırımların devamı için büyük önem arz etmektedir.

2.10. GEMİ ACENTELİĞİ

2.10.1. Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı

Gemi acenteliği yapısı itibariyle bir hizmet sektörü ve denizcilik sektörünün önemli bir meslek grubu olup, gemi acenteleri ; yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleten veya gemi kiralayana 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,
- Yükleme ile ilgili istatistik bilgilerini temin etmek, yük rezervasyonları ve yer tahsislerini rapor etmek. Sefer ve varışlarını, navlun oranlarını aktarmak ve navlun tarifeleri ve değişikliklerini bildirmek.
- Geminin liman ve sağlık rüsumunu, fener ve 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.

2.10.2. 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 komitesi ile temsil edilmektedirler.

Ulusal düzeyde Ülkemizde ; Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDAD), Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği (KOGAD) , İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği (DND), Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve İskenderun Deniz Nakliyecileri Derneği gemi acentelerinin üye oldukları sivil toplum kuruluşlarıdır.

1902 yılında kurulan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 119 üyesi, 1913 yılında kurulan İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği’nin tamamı konteyner gemi acente firmasından oluşan 35 üyesi, 2001 tarihinde kurulan Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği’nin 33 üyesi, 1972 yılında kurulan Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği’nin 74 üyesi, 1967 yılında kurulan İskenderun Deniz Nakliyecileri Derneği ise 63 üyesi ile faaliyet göstermektedir.

Uluslararası düzeyde ise gemi acentelerini temsil eden uluslararası örgütler ise; 1969 yılında kurulan FONASBA (Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu), FONASBA’nın alt komitesi olarak 1990 yılında kurulan ECASBA (Avrupa Topluluğu Brokerlar ve Acenteler Birliği), 1934 yılında Amerika ve Kanada’daki gemi brokerleri ve gemi acentelerinin bir araya gelmesi ile kurulan ASBA (Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği)’dir.

Ülkemizde İMEAK Deniz Ticaret Odası başta olmak üzere Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ile Gemi Brokerleri Derneği FONASBA üyesidir.

2.10.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 102-123.maddelerine tabi olan 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.

2.10.3.1. Gemi Acenteleri Yönetmeliği

Gemi acenteliği faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişiler, 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 yönetmelik hazırlanması gündeme gelmiştir.

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 mülga 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.

2.10.3.2. 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.

2.10.2.3. 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.

2.10.3. 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 "*gemi acenteliği yetki belgesi*" olarak faaliyette bulunmaya 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, 16.05.2017 tarihi itibari ile **Türkiye genelinde 25 ilde** şubeler hariç **toplam 985 adet gemi acente firması** gemi acenteliği yetki belgesi ile **faaliyet göstermektedir**. Şube yetki belgesi alan toplam 212 adet gemi acente firması mevcut olup, **şubelerle beraber Ülkemizde UDHB Sicili'ne kayıtlı toplam 1197 gemi acente firması bulunmaktadır**.

Yetki belgesi sahibi gemi acente firmalarının Türkiye genelindeki dağılımına bakıldığında ; gemi acente firmalarının **6 büyük şehirde** sırasıyla Istanbul, İzmir, Muğla, Mersin, Kocaeli ve Hatay illerinde faaliyet gösterdiği görülmektedir. Yetkilendirilmiş toplam 1197 gemi acentesi firmasının **973 adedi** yaklaşık **%81'i** bu 6 ilde faaliyet göstermektedir.

Bugün geline nokta, 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 (102) :**Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı
(16.05.2017)**

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	409	24	433	%36,1
2	İzmir	95	44	139	%11,6
3	Muğla	129	12	141	%11,7
4	Mersin	77	38	115	%9,6
5	Kocaeli	51	23	74	%6,1
6	Hatay	52	19	71	%5,9
7	Antalya	24	8	32	%2,6
8	Bursa	12	12	24	%2,0
9	Aydın	21	5	26	%2,1
10	Samsun	22	7	29	%2,4
11	Trabzon	13	4	17	%1,4
12	Zonguldak	16	2	18	%1,5
13	Balıkesir	18	1	19	%1,5
14	Çanakkale	11	2	13	%1,0
15	Tekirdağ	12	1	13	%1,0
16	Bartın	5	2	7	
17	Ordu	6	0	6	
18	Yalova	4	1	5	
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	0	1	
25	Adana	0	1	1	
Toplam		985	212	1197	100

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (103) :

Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı I.Bölge :
(Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(16.05.2017)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Samsun	22	7	29	%40.8
2	Trabzon	13	4	17	%23.9
3	Bartın	5	2	7	%9.8
4	Ordu	6	0	6	%8.4
5	Rize	4	0	4	%5.2
6	Sinop	3	0	3	%4.2
7	Giresun	2	0	2	%2,8
8	Kastamonu	2	0	2	%2,8
9	Artvin	1	0	1	%2,8
Toplam		58	13	71	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (104) :

Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı II.Bölge :
(Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(16.05.2017)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	409	24	433	%72,8
2	Kocaeli	51	23	74	%12,3
3	Bursa	12	12	24	%4,0
4	Zonguldak	16	2	18	%3,0
5	Balıkesir	18	1	19	%3,1
6	Çanakkale	11	2	13	%2,1
7	Tekirdağ	12	1	13	%2,1
8	Yalova	4	1	5	%08
Toplam		533	66	599	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (105) :
Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı III.Bölge :
(Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)

(16.05.2017)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İzmir	95	41	139	%45,4
2	Muğla	129	11	141	%46,0
3	Aydın	21	4	26	%8,4
Toplam		245	61	306	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (106) :

Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı IV.Bölge :
(Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(16.05.2017)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Mersin	77	38	115	%52,5
2	Hatay	52	19	71	%31,5
3	Antalya	24	8	32	%14,6
4	Adana	0	1	1	
Toplam		153	66	219	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TABLO (107) :

**Yıllara Göre Yetkilendirilen Gemi Acente Firmaları İle
Acente Personelinin Mevcut Durumu**

Yıllar	Yeni Yetki Belgesi Alan Firmalar	Yetki Belgesini Yenileyen Firmalar	Yeni Acente Kartı Alan Personel	Acente Belgesini Yenileyen Personel	Nakil Olan Personel
2011	36	6	98	193	111
2012	40	12	232	268	158
2013	48	76	205	255	138
2014	56	20	239	1034	313
2015	83	26	303	463	161
2016	55	20	194	196	92

GEMİ ACENTE İSTATİSTİKLERİ	
Yetki Belgesi Aktif Acente Sayısı	949
Yetki Belgesi Aktif Acente Şubesi Sayısı	202
Aktif Acente Personeli Sayısı	3479
- Lise Mezunu Personel Sayısı	1230
- Üniversite Mezunu Personel Sayısı	665
- Diğer	1584

Kaynak: Ulaşan Erişen Türkiye 2016

2.101.4. Odamızda Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerler Faaliyetleri

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 2007-2016 yılları arasında **toplam 83 adet gemi acenteliği eğitimi düzenlenmiş**, bu eğitimlerde **toplam 3507 kişiye eğitim verilmiş**, eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olan **toplam 3206 kişi gemi acentesi personeli kartı almaya hak kazanmıştır**.

Odamız Merkez, şube ve temsilciliklerinde 2008-2016 yılları arasında **toplam 68 adet gemi acenteliği yenileme semineri düzenlenmiş**, **toplam 4239 kişiye gemi acenteliği yenileme semineri verilmiştir**.

Aşağıda yıllar itibari ile Odamız merkez, şube ve temsilciliklerinde verilen gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği seminerlerine ilişkin istatistikler yer almaktadır.

TABLO (108):

YILLARA GÖRE ODAMIZ MERKEZ VE ŞUBELERİNDE GEMİ ACENTE LİĞİ EĞİTİMİ ALAN KİŞİ SAYISI

YILLAR	GEMİ ACENTE LİĞİ EĞİTİMLERİ	GEMİ ACENTE LİĞİ YENİLEME EĞİTİM SEMİNERLERİ
2007	102	---
2008	215	146
2009	458	438
2010	338	1.045
2011	381	314

2012	430	308
2013	315	397
2014	326	926
2015	338	316
2016	3.206	349
TOPLAM	3.206	4.239

İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (109):

**YILLARA GÖRE
ODAMIZ MERKEZ VE ŞUBELERİNDE DÜZENLENEN
GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMLERİNİN DAĞILIMI**

EĞİTİM YERİ	EĞİTİM SAYISI	YÜZDE ORANI (%)
İstanbul	22	%27
İzmir Şube	18	%22
İskenderun Şube	12	%14
Bodrum Şube	12	%14
Antalya Şube	6	%7
Kdz.Ereğli Şube	5	%6
Fethiye Şube	5	%6
Marmaris Şube	3	%4
TOPLAM	83	

İMEAK DTO İstatistikleri

TABLO (110):

**YILLARA GÖRE
ODAMIZ MERKEZ, ŞUBE VE TEMSİLCİLİKLERİNDE DÜZENLENEN
GEMİ ACENTELİĞİ YENİLEME SEMİNERLERİNİN DAĞILIMI**

SEMİNER YERİ	SEMİNER SAYISI	YÜZDE ORANI (%)
İstanbul Merkez	21	%35
İzmir Şube	13	%22
İskenderun Şube	5	%8
Bodrum Şube	5	%8
Antalya Şube	4	%7
Kdz.Ereğli Şube	3	%5
Marmaris Şube	2	%3
Fethiye Şube	2	%3
Trabzon Temsilciliği	2	%3
Samsun Temsilciliği	1	%2
Çanakkale Temsilciliği	2	%2
Hopa Temsilciliği	1	%2
TOPLAM	61	

İMEAK DTO İstatistikleri

2.10.5. Gemi Acentelerinin Sorunları ve Çözüm Önerileri

2.10.5.1. 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.”* Hükümü 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 yargılanmaktadır.

Çözüm Önerisi :

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1236.maddesi gereğinde eşyanın konşimentonun taşıyana iadesi karşılığında alıcıya taşıyan tarafından tesliminin öngörölmüş 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 görölmekte olduğundan gemi acentelerinin birer temsilci ve vekil oldukları da göz önüne alınarak Gümrük Mevzuatı'nda düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.10.5.2. 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.

2.10.5.3. Gümrüklü Sahalarda Gümrük Ve Liman İdareleri İle Gemilere Giriş/Çıkış İşlemlerinde Tek Kart Uygulaması

Gemi acenteleri işlerinin niteliği gereği Liman Başkanlıkları, Sahil Sağlık Teşkilatı, Emniyet Müdürlüğü Deniz Liman Şube Müdürlükleri, Gümrük İdareleri ve Liman İşletmeleri gibi birçok farklı resmi kurum ve kuruluşlarla işlem yapmak durumundadırlar.

Gemi acenteleri faaliyetlerini yerine getirirken her ne kadar UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen gemi acentesi personel tanıtım kartını ibraz etseler de her bir kurum bir diğer kurumun düzenlediği kartı kabul etmemekte, kendi kurumunun çıkardığı kartı görmek istemekte, aynı zamanda her bir kurum kendi Bölge Müdürlüğü'nce düzenlenen kartı kabul etmekte ve ayrıca her kurum kendi kurumunun farklı Bölge Müdürlükleri'nce düzenlenen kartı bile kabul etmemektedir.

Örneğin ;

- UDHB Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen 5 yıl süreli gemi acentesi personel tanıtım kartı ile Gümrük İdaresi'nde işlem yapılamamakta, geçerlilik süresi sadece 1 yıl olan ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nce ve Odamızca müştereken imza altına alınan her bölge için **gümrük işlem takip kartı** istenmektedir.

- Liman işletmelerine giriş yapmak için de bir yıl süreli düzenlenen liman daimi giriş kartının alınması gerekmekte olup, söz konusu kart liman işletmesinin bağlı olduğu Mülki İdare Amirliklerince düzenlenmekte, İstanbul İli sınırları içinde yer alan **Ambarlı Limanı'na giriş için Ambarlı Limanı Giriş Kartının** (Beylikdüzü), **Salıpaazarı Limanı'na** (İstanbulport) **giriş yapmak için de İstanbulport Liman Giriş Kartının** (Karaköy) **Mülki İdare Amirlikleri'nden alınması gerekmektedir.**

- Bir gemi acente personeli ya da gemiye tamir bakım amacıyla çıkması yapabilmek için **limanın bağlı bulunduğu Mülki İdare Amirliği ve Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlükleri'nce** müştereken geçerlilik süresi 1 yıl olan dış hatlara sefer yapan gemilere giriş/ çıkış kartını alması gerekmektedir.

Gemi acentelerinin yukarıda sayılan her bir kartı çıkarmak durumunda kalması ileri teknolojinin yaşandığı günümüzde, acentelerin maddi/manevi büyük sıkıntılar, zaman kayıpları yaşamasına sebebiyet vermekte olup, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca 2023 hedefleri çerçevesinde ticaretin kolaylaştırılması çalışmalarının yürütüldüğü de göz önüne alındığında **gemi acentesi personeline İdarece verilecek tek bir kartla tüm birimlerde işlem yapabilmesini sağlayacak gereken altyapı çalışmasının başlatılmasının uygun olacağı** Odamızca değerlendirilmektedir.

Yurt dışındaki birçok ülkede acente personeli yukarıda belirtilen resmi kurum ve kuruluşlarla tek bir kartla işlem yapmakta olup, **örneğin: Amerika Birleşik Devletleri'nde tüm limanlara TWIC** (Transportation Worker Identification Credential) **isimli bir kart ile giriş yapılabildiği**, hatta bu kartın ABD içinde kimlik kartı olarak da kullanabildiği, TWIC karta başvuran kişinin çok derin bir güvenlik uygulaması/arastırmasından geçtiği, kart başvurusunda bulunan kişinin ilk olarak karşılıklı olarak mülakata alındığı, parmak izlerinin alınarak kimlik kontrolünden geçirildiği, yapılan güvenlik araştırmasından sonra eğer Otorite (U.S. Transportation Security Administration) tarafından uygun görülürse kartın direk olarak kişinin adresine gönderildiği, **bu kart olmadan ABD'de herhangi bir limana ve terminale girilmesinin imkansız olduğu, bu kartın sadece gemi acente çalışanlarının değil ayrıca terminale/limana giriş yapan gemi ile ilgili işi olan herkesin** (surveyor, teknisyen, shipchandler çalışanı, crew transfer firmasının sürücüsü vb.) **alması gerektiği, kartın beş senelik verildiği, 5 sene sonunda güvenlik soruşturmasının tekrarlandığı**, kartın üzerinde bir çip olduğu, liman/terminallerin güvenlik kapılarında banka pos makinesi gibi bir cihaz olduğu, kartın bu cihaza takılarak parmak izi kontrolünün yapıldığı ve bu uygulamanın 2009 yılından beri devam ettiği, 2014 Mayıs ayı itibari ile yaklaşık 3 milyon kişinin bu sistemden yararlandığı bilinmektedir.

Türkiye'de ise gemi acente personeli geminin geldiği limanlardaki resmi kurum ve kuruluşların her liman için belirlediği ayrı kartlarla limanlarda işlem yapabilmekte, acente personeli bir liman için verilen bir kartla diğer bir limana (aynı bölgede olsa dahi) girememektedir. Bu durumda, bir acente personeli işini kusursuz takip edebilmek için Türkiye'de yaklaşık 60 adet gümrüklü liman sayısı gümrüklü limanlara giriş kartı çıkarması gerekmektedir.

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.

Talebimizle ilgili halen Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı ortak bir çalışma yürütmektedirler.

2.10.5.4. 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.

Cözüm Önerisi :

Döviz kaybının önlenmesini teminen, 13/10/2006 tarih ve 26318 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gümrüksüz Satış Mağazaları Yönetmeliği'nin 6.Maddesinin (9) bendinde yer alan "İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan transit geçen gemilere kumanya olarak satış yapmak üzere" ibaresinde **“İstanbul ve Çanakkale Boğazından transit geçen gemiler ile İstanbul ve Çanakkale il sınırları içerisinde bulunan limanlarda bulunan yurt dışına sefer yapacak gemilere satış yapmak üzere”** şeklinde değişiklik yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.10.5.5. Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı'nın 2014/29 Sayılı Liman Hizmet Tarifesi Konulu Genelgesi'ne Uyulmaması

Liman işletici kuruluşların gümrük kontrolü sırasında verilen yükleme/boşaltma, transfer vb.hizmetler nedeniyle mükelleflerden yüksek hizmet bedeli tahsil etmeleri, ayrıca bu hizmet bedelleri ile ilgili olarak farklı limanlarda farklı ücretlerin tahsil edilmesi denizcilik sektörümüzde şikayetlerin yaşanmasına sebebiyet vermiş olup, bu konuda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü 2014/29 sayılı Genelge ile hizmet tanımı yaparak konteyner büyüklüğüne göre bir liman hizmet tarifesi yayınlamış, ayrıca Genelge hükümlerine uyulmaması halinde Gümrük Kanunu'nun 241.maddesinin 1.fıkrası hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir.

Cözüm Önerisi :

GTB'nca söz konusu Genelge yayınlanmasına rağmen özellikle özel liman işletmeleri, yayınlanan liman hizmet tarifelerini 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.

2.10.5.6. Zeyport Limanında Verilen İhrakiye Ve İkmal İşlemleri

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nce yayımlanan "**Limn 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.

Cözüm Önerisi :

Gümrük Yönetmeliği'nin 72/(Ş) maddesi hükmü gereğince yayınlanan "Limn 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 "Liman Tesislerinden Yararlanma Bedeli" olarak beher ikinci iskele hizmeti işlemi (beyanname) başına 30 ABD Dolan ücret belirlenmesinin **uygun ve gerekli olduğu Odamızca değerlendirilmektedir.**

2.10.5.7. Risk Analizleri

Bilindiği üzere, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca gümrük işlemlerinde risk analizi yapılmakta olup, özet beyan ve denizyolu transitte yapılan risk analizi lojistik süreçte yer alan tüm tarafların maliyetlerini artırmakta, oluşan yüksek maliyetler nedeni ile armatörler Ülkemiz limanlarını kullanmayı tercih etmemekte, bu durum yük kayıplarının yaşanmasına neden olmakta, döviz kazandırıcı faaliyetlerin gerçekleşmemesi nedeni ile Ülkemiz ekonomisi ciddi anlamda maddi kayba uğramaktadır.

Cözüm Önerisi :

Navlun fiyatlarının dip yaptığı, yoğun rekabetin yaşandığı bu dönemde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca yürütülen risk analizi uygulamalarının ticareti aksatmayacak aksine ülkemiz ticaretini arttıracak yönde yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.11.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı

Lojistik ; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmeti şeklinde tanımlanmaktadır.

Küresel ölçekte bilgi ve teknoloji alanında yaşanan gelişmeler, dünya üzerinde ekonomik ve sosyal ilişkilerde mesafe kavramını ortadan kaldırarak ticaretin serbestleşmesine yol açmış, rekabetin artması, küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Tüm bu nedenlerle küreselleşen dünyada ülkelerin ticaretteki başarılarını etkileyen faktör lojistik sektörü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Küreselleşen dünyada ülkelerin küresel rekabette öne geçmesinin temel koşulu, tedarik zincirlerinin verimli yönetilmesi ve lojistik hizmetlerin etkin, zamanında ve başarılı olarak sunulabilmesinden geçmektedir. Ülkelerin ekonomilerinin gelişmesinde, ticaretlerinin küreselleşmesinde temel ve en önemli unsurlardan biri olan lojistik sektöründe başarıya giden yol lojistik alt yapılarının dört taşıma modu (kara, deniz, hava ve boru hattı taşımacılığı) ile uyumlu bir şekilde doğru planlanması, yatırımların doğru zamanda, doğru ölçekte gerçekleştirilmesi ve verimli kullanımı ile mümkün olmaktadır.

2.11.2. Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum

Dünya lojistik pazarının büyüklüğü yaklaşık 5 trilyon dolar civarında olup, yeryüzünde üretilen her 1 dolarlık değer en az yüzde 25’i lojistik kapsamındaki faaliyetlerden elde edilmektedir. AB lojistik pazarının büyüklüğünün ise yaklaşık 627 milyar avro değerinde olduğu ifade edilmektedir.

Türkiye'nin ise 2016 yılı 720 milyar dolar olarak gerçekleşen Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH) içindeki lojistik sektörünün payının 100 milyar doların üzerinde olduğu, GSYİH'nin %14'ünün lojistik hizmetlerden oluştuğu ve lojistik sektörünün yaklaşık 400 bin kişiye istihdam sağladığı ifade edilmektedir.

Türkiye İstatistik Kurumunca (TÜİK) baz alınan NACE Rev. 2'ye göre Lojistik Sektörü, H grubu altında “Ulaştırma ve Depolama” olarak tanımlanmaktadır. “H” Grubu; 49 (karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, boru hattı taşımacılığı), 50 (Suyolu taşımacılığı), 51 (Havayolu taşımacılığı), 52 (Taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetler) ve 53 (Posta ve Kurye faaliyetleri) alt gruplarını kapsamaktadır. Yolcu taşımacılığı faaliyetleri de bu alt gruplar altında yer almaktadır.

Günümüzde hizmet sektöründe önemli bir paya sahip olan lojistik sektörünün ulusal ekonomi de oluşturduğu etki, ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde

önemli bir ölçüttür. Küreselleşme ile birlikte iç, dış ve transit ticarete lojistik hizmetlerin varlığı, yeterliliği ve çeşitliliği önem kazanmıştır.

Ülkemizde son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektörü, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de ülkemizin birçok ekonomik hedefe ulaşmasında oynadığı kritik rol nedeni ile büyük bir öneme sahiptir.

Ölçek ekonomisi nedeniyle dünya ticaretinin hızla konteynerleşmesi ve dünyadaki globalleşmenin büyük bir oranda konteyner ticareti üzerinde gerçekleşmesi nedeni ile konteyner taşımacılığının ülkemiz lojistik sektörünün gelişimine ve rekabetçi bir düzeye erişimene katkısı kaçınılmazdır.

Lojistik sektörünün büyümesi tümüyle sanayi ve ticaret sektörlerinin büyümesine bağlıdır. Küreselleşen ekonomiyle birlikte iç, dış ve transit ticarete lojistik hizmetlerin varlığı ve çeşitliliğinin önem kazanmaktadır. Lojistik maliyetleri yüksek olan ülkelerin ekonomik büyümeleri daha yavaş olmaktadır. Hizmetler sektörü ; ticarete konu olan alanlarda ekonominin rekabet gücünün korunması ve geliştirilmesi açısından önemli bir rol oynamaktadır. Bu çerçevede, ulaştırma ve lojistik gibi kritik hizmet sektörlerinin yüksek büyüme ortamının getireceği büyük ölçekli ürün ve hizmet arzını zamanında, etkin ve uygun maliyetle karşılayabilmesine yönelik bir dönüşümün gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Türkiye, özellikle son yıllarda, uluslararası alanda birçok atılım gerçekleştirerek dünya pazarlarındaki konumunu güçlendirmiştir. Bu konumu güçlendirmek adına kilit rol oynayacak maliyet etkin bir sektör olan lojistik sektörü öne çıkmaya başlamıştır. Türkiye’de lojistik sektörünün ön plana çıkmasında ülkenin coğrafi konumu etkindir. Türkiye, Balkanlar, Orta Doğu, Kafkaslar ve Akdeniz bölgeleri arasında kalan bir ülke olması itibarıyla lojistik merkezi ya da lojistik bağlantı noktası olabilme fonksiyonunu üstlenebilmektedir.

2.11.3.Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi

Dünya genelinde binden fazla lojistik firmasıyla gerçekleştirilen ve kapsamlı bir ankete dayanan Lojistik Performans Endeksi çalışmasında 160 ülke ; gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği, ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi, rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği, sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi, sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması şeklinde olmak üzere toplam 6 kritere göre değerlendirilmektedir.

Bir ülkenin lojistik tedarik zinciri boyunca performansını ölçmek amacıyla, Dünya Bankası tarafından küresel yük sevkiyatçıları ve taşımacılarının dahil olduğu anket ile her iki yılda bir Küresel Performans Endeksi yayınlanmaktadır.

Söz konusu anket 160 ülkenin kıyaslanmasına imkân vermekte olup, ülkelerin sıkıntılı alanlarını ve fırsatlarını belirlemesine ve lojistik performanslarını arttırmasına olanak sağlamaktadır. Altı ölçüte dayanarak hazırlanan Küresel Lojistik Performans Endeksi; gümrük ve sınır kapısı işlemleri, lojistik altyapı, uluslararası taşıma olanakları, lojistik operasyonların kalitesi, ürünlerin izlenebilirliği ve zamanında teslimat ölçütlerine göre ülkelerin performanslarını değerlendirmektedir.

Dünya Bankası tarafından her iki yılda bir yayımlanan ‘Küresel Lojistik Performans Endeksi 2016 Raporu’na göre Türkiye **2016 yılında 3,42 puanla 160 ülke arasında 34’üncü sırada yer almaktadır.**

Sıralamada ; lojistiği büyümede stratejik sektör olarak benimseyen Almanya 4,23 puanla birinci, Lüksemburg 4,22 puanla ikinci ve İsveç 4,20 puanla üçüncü sırada yer almakta olup, ilk 10’da yer alan diğer ülkeler Hollanda, Singapur, Belçika, Avusturya, İngiltere, Hong Kong ve Amerika Birleşik Devletleri’dir. Suriye’nin 1,60 puanla listenin sonuncu sırasında yer aldığı görülmektedir. Almanya son üç dönemdir puanını artırmakta ve ilk sıradaki yerini korumaktadır. Türkiye ise komşuları ile karşılaştırıldığında daha iyi konumdadır.

Türkiye, 2014 yılında yayınlanan bir önceki raporda, 160 ülke arasında 3,50 genel lojistik puanı ile 30.sırada yer alırken 2010 yılı raporunda 3,22 genel lojistik puanı ile 27.sırada yer almakta idi. Dolayısıyla 2010 yılından bu yana ülkemiz lojistik performans endeksinin gerek puan ve gerekse sıralamadaki yerimiz açısından gerilediği görülmektedir.

Dünya Bankası’nın LPI 2016 Raporu’na göre Türkiye’nin küresel lojistik performans endeksinde yer alan kriterlere göre aldığı puanlar ise aşağıdaki gibidir:

TABLO (111) :

Türkiye’nin Küresel Lojistik Performans Endeksi

Kriter	2014		2016	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan
Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği	34	3,23	36	3,18
Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi	27	3,53	31	3,49
Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı	48	3,18	35	3,41
Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği	22	3,64	36	3,31
Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi	19	3,77	43	3,39
Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması	41	3,68	40	3,75
Genel Lojistik Puanı	30	3,50	34	3,42

Tablo değerlendirildiğinde ;

- Türkiye’nin puan açısından en zayıf alanı 3,18 puan ile “Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği”, sıra açısından ise 43. Sıra ile “Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi”,

- Puan açısından en kuvvetli alanı 3,75 puan ile “Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması”, sıra açısından ise 31. sıra ile “Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi” olduğu görülmektedir.

2014 yılı Lojistik Performans Endeksi'ne göre en olumlu gelişme "Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı" ölçütünde olmuştur. En olumsuz gelişme ise "Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi" ölçütündedir. Yapılan bu değerlendirme, ülkemizin hangi alanları geliştirmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

"Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği" konusunda bugüne kadar birçok çalışma yapılmasına rağmen hala geliştirilmesi gereken en öncelikli konumuz olduğu görülmektedir.

2016 Küresel Lojistik Performans Endeksi Raporu'nun genel bulguları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Altyapı ve sınır gümrüklerindeki iyileştirmeler sayesinde, en iyi ve en kötü performansı gösteren ülkeler arasındaki fark gitgide azalmaktadır.
- Lojistik hizmet piyasası, yüksek performans gösteren ülkeler için ayırt edici bir unsur olmuştur.
- Sınır gümrüğünde daha fazla etki sağlayabilmek adına, gümrük ve diğer kontrol mercilerinde iyileştirmeler yapılmalıdır.
- Önemli reformlar yapan ülkeler, gelişme seviyesinde rakiplerini geride bırakma eğilimi göstermektedirler.

Ülkemizin lojistik performans indeksinin istenen düzeyde gelişmemesinin başlıca nedenleri ;

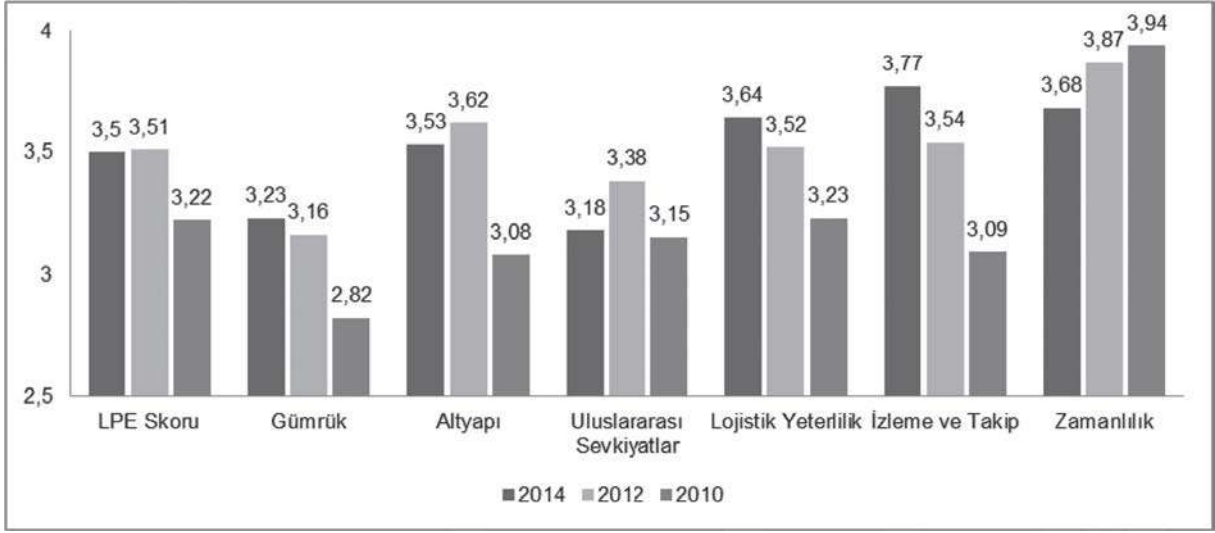
- Karayolu ve kamyon ağırlıklı taşıma yapılması,
 - Birçok lokasyonda serbest piyasa ekonomisi kurallarının tam olarak oluşmaması,
 - Liman ve demiryolu alt yapısındaki yetersizlikler,
 - Karma taşımacılık yapısına dayalı ulaştırma koridorlarının kurulamaması ve buna bağlı lojistik merkezlerin/köylerin oluşturulamaması,
 - Sektörün istenen düzeyde kurumsallaşamaması, eğitim, araştırma, standardizasyon ve sertifikasyon eksikliği,
 - Lojistikte ulusal koordinasyonunun sağlanamaması, profesyonel yönetim yapılarının olmaması, kayıt dışı ekonomiden kaynaklanan haksız rekabet koşulları,
 - Gümrük mevzuatının lojistik maliyetleri artırıcı yönde olması
- şeklinde sayılabilir.

Bir ülkenin lojistik sektörünün gelişmesinde coğrafi avantaj maalesef tek başına yeterli gelmemekte olup, fiziksel ve kurumsal alt yapılar en az coğrafya kadar önem arz etmektedir. Bu çerçevede ülkemizin acilen bir Lojistik Master Planı çıkarmaya gereksinimi vardır.

Lojistik Master Planı ise ülkemizin sanayi ve ticaret envanteri ve projeksiyonlarının yapılmasını gerektirir. Lojistik bölge yer, fonksiyon ve büyüklükleri başka bir şekilde belirlenemez. Lojistiğin taşımacılıktan çok daha geniş bir bakışa açısına sahip olduğu unutulmamalıdır. Lojistik yol haritası olarak değerlendirilen Lojistik Master Planı çıkarılmaz ise Lojistik Performans Endeksi'ndeki sıralamada daha alt sıralara gerilememiz olasıdır.

GRAFİK (77) :

Türkiye'nin Son 3 Dönemde Küresel Lojistik Performansı



Türkiye'nin geçen yıl küresel ticaretin kolaylaştırılması endeksinde 136 ülke arasında 59. sırada yer aldığını, en iyi performansın sınır yönetimi, sınır idaresinin etkinliği ve şeffaflığı alanlarında sergilendiğini İhracat işlemlerinin tamamlanması için gereken süre sıralamasında Türkiye'nin 38. sırada yer aldığı, İşlem sürelerinin azaltılmasının ticaret hacmi üzerinde önemli bir etkisi olacaktır."

Dünya Bankası'nın 155 ülkenin lojistik performansını değerlendirdiği 6 temel kriter, ülkemizde oluşturulan tüm strateji belgelerinin temel girdilerinden biri haline gelmiş, bu 6 temel kriteri iyileştirmeye yönelik çalışmalar devam etmektedir.

Bu 6 kriter;

- Gümrükler dahil sınır denetim kuruluşlarının gerçekleştirdiği gümrükleme işlemlerinin verimliliği (formalitelerin hızı, basitliği ve öngörülebilirliği),
- Ticaret ve taşımacılık ile bağlantılı altyapının kalitesi (limanlar, demiryolları, karayolları, bilgi teknolojileri),
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık,
- Lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite,
- Sevkiyatların izlenebilirliği,
- Sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama,

olup özellikle "Lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite" başlığı, sektör firmalarının kurumsal kapasitelerinin çağdaş ve küresel standartlarda gelişmesi ile ilgili faktörleri kapsamaktadır.

Günümüzde lojistik, rekabet üstünlüğü sağlamada giderek artan bir öneme sahiptir. Küresel Lojistik Performansın iyileştirilmesi, ekonomik büyüme ve rekabetin özünü oluşturmaktadır. Avrupa'da, Hollanda gibi ticarete başı çeken ülkeler Uzakdoğu'da ise Vietnam ya da Endonezya gibi gelişmekte olan ülkeler, kesintisiz ve süreklilik arz eden lojistiği, büyümenin önemli bir parçası olarak görmektedir.

Türkiye'nin Lojistik Performansının Artırılmasına Yönelik Öneriler

- Kara yolu araçlarının filo ölçekleri büyümeli ve şirket birleştirilmeleri teşvik edilmeli,
- TCDD tarafından inşa edilmekte olan demir yolu intermodal yük terminalleri tamamlanmalı ve işletmesi özel sektöre bırakılmalı,
- Kara taşıma yönetmeliği tam anlamıyla uygulanmalı,
- Lojistik eğitimindeki büyük eksiklik giderilmeli,
- Lojistik yazılımlarının kalitesi artmalı, maliyetleri düşürülmeli ve yazılım kullanımı teşvik edilmeli,
- Lojistik şirketleri, hizmet kalitesini artıracak ve süreç iyileştirme çalışması yapacak danışmanlarla çalışmalı,
- En az 25 şehirde lojistik merkezler ve lojistik köyler devreye girmeli,
- Demiryolu ağı tüm lojistik odaklara kadar bağlanmalı,
- Limanlara demir yolu bağlanmalı, demiryolu olan limanlar büyütülmeli ve yeni limanlar yapılmalı,
- Gümrük hizmetleri kolaylaştırılmalı, antrepo yerine milli depoda gümrüklü ürün depolaması devreye alınmalı,
- Gerek demir yolu gerek kara yolu taşıma hızı artırılmalı,
- Küçük şehirlerde aktarma hizmeti verecek depolar inşa edilmeli, şehir içi dağıtımlar *konsolide edilmeli*,
- Limanlar ihtisas limanı haline getirilmeli

2.11.4.Dünya'da Lojistik Merkezlerin/Köylerin Geçmişi ve Mevcut Durum

Dünyada ilk lojistik köy/merkez kavramı sanayileşmenin artması ile birlikte ilk olarak ABD, Texas'ta *inland port* adı ile tabir edilen liman ve uluslararası havaalanlarını içeren bütün taşımacılık türlerinin içeren bünyesinde endüstri parklarının da bulunduğu makro bir yapıda ortaya çıkmıştır.

Lojistik köyler/merkezler Avrupa'da ise ilk olarak Fransa'da kurulmuş, daha sonra tüm Avrupa'ya yayılmıştır. Bu lojistik köylerde dikkat çeken unsur; kara/hava/deniz ve demiryolu terminal noktalarını içinde barındıran merkezler olması, bu merkezlerin şehrin etrafında kümelenmiş olması ve içinde bilim laboratuvarlarını barındırmasıdır.

Avrupa'da 10 ülkede 33'ü Almanya'da olmak üzere (*İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz, Almanya, Danimarka, Yunanistan, Macaristan, Ukrayna ve Lüksemburg*) toplam 62 lojistik köy bünyesinde toplam 2400 işletme ile Avrupa Lojistik Köyleri Birliği (Europlatforms)'ne üye olarak faaliyet göstermektedir.

Almanya'da birçoğu 200 hektardan büyük olan 33 lojistik köy, bunlarda da toplam 1200 işletme ve 40.000 istihdam bulunmaktadır. Almanya'da Bremen Lojistik Köyü'nden başka Leipzig Lojistik Köyü (8330 hektar), Lübeck Lojistik Köyü (264 hektar) en gelişmiş köylerdir.

Fransa'da ise 23 adet lojistik köy bulunmakta olup, en büyüğü Rungis Lojistik Köyü'dür. İtalya'da ise lojistik hub olan lojistik köyler daha çok Milan etrafında kurulmuştur. Özellikle Bologna lojistik köyü (200 hektar) en gelişmiş lojistik köyü olarak yer almaktadır. İspanya ise coğrafi konum olarak Avrupa'nın lojistik anahtar rolündedir ve çok iyi organize edilmiş bir karayolu ağı ile çevrelenmektedir. En gelişmiş lojistik köyü Barselona Lojistik Köyü'dür.

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.

Lojistik köy/merkez kurulumu yapılırken en önemli unsur yer seçimi olup, lojistik merkezlerin/köylerin üretim ve tüketim merkezlerine yakın olması tercih edilmektedir. Bunun yanında taşımacılık modlarının hepsinin bir arada kullanılabileceği yerler olması, yöntem itibariyle verimliliğe elverişli karma taşımacılık yapılabilecek merkezler olması uygundur.

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.

2.11.5. Türkiye'de Lojistik Merkezler

Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetleri daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmek amacıyla lojistik merkezler kurulmaktadır.

Ülkemizde de modern yük taşımacılığının kalbi olarak görülen lojistik merkezlerin kurulmasına yönelik çalışmalar başlamış olup, tüm ulaşım sistemleri ile entegre olması gereken lojistik merkezlerin, organize sanayi bölgelerine yakın yerlere kurulması ve aynı zamanda yük potansiyeli yüksek olan bölgelerin yeniden yapılandırılmaları amaçlanmaktadır.

Bu sebeple öncelikle organize sanayi bölgeleriyle bağlantılı olarak yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu İstanbul (Halkalı), Kocaeli (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Cökköy), Kayseri (Boğazköprü), Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), Mersin (Yenice), Erzurum (Palandöken), Uşak, Konya(Kayacık), İstanbul (Yeşilbayır), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Sivas, Kars, İzmir (Kemalpaşa) (AYGM tarafından), Şırnak (Habur) ve Bitlis (Tatvan) olmak üzere **toplam 21 lojistik merkez inşa edilmesi planlanmıştır.**

GRAFİK (78) :

Türkiye'deki Lojistik Merkezlerin Mevcut Durumu



Planlanan lojistik merkezlerden İstanbul (Halkalı), Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey) ve Halkalı olmak üzere **7 adet Lojistik Merkezin** inşası tamamlanarak hizmete açılmıştır.

Balıkesir (Gökçöy), İzmir (Kemalpaşa), Konya (Kayacık), Bilecik (Bozüyük), Kars, Erzurum (Palandöken) ve Mersin (Yenice) olmak üzere **toplam 7 adet lojistik merkez yapım aşamasında** olup, inşaat çalışmaları halen devam etmektedir.

İstanbul (Yeşilbayır), Karaman, Mardin, Bitlis (Tatvan), Sivas, Kayseri (Boğazköprü) ve Habur olmak üzere **toplam 7 adet lojistik merkezin proje ve kamulaştırma çalışmaları halen devam etmektedir.**

Lojistik merkezlerde; demiryolu çekirdek ağı olarak değerlendirilen tren teşkil, manevra ve yükleme boşaltma alanlarının TCDD, depo, antrepo ve diğer lojistik alanların özel sektör tarafından yapılması/yaptırılması ve işletilmesi planlanmaktadır.

Türkiye genelinde tüm lojistik merkezler faaliyete geçtiğinde; yük taşımacılığı ile ilgili hizmetlerin en iyi şekilde verilmesi, müşterilerin idari, teknik ve sosyal tüm ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, taşımaların ve taşıma kalitesinin artırılarak müşteri memnuniyetinin sağlanmasının yanı sıra buldukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine katkı sağlayacağı değerlendirilmekte olup, bunun yanı sıra lojistik merkezlerin; bulunduğu bölgenin ekonomik, sosyal, kültürel gelişimine önemli katkıda bulunduğu gibi bölge trafiğini de düzenleyeceği öngörülmektedir.

2023 yılında 21 lojistik merkezin toplam 34.2 milyon ton yük kapasite ile ekonomiye hizmet vermesi öngörülmektedir.

Lojistik Merkezlerin Avantajları

- Lojistik giderlerin düşürülmesi,
- Taşıma ve aktarma sürelerinin düşürülmesi,
- Ortak giderlerin azaltılması,
- Lojistik hizmet verenler arasında sinerji yaratılması,
- Hizmet kalitesinin artırılması,
- Hizmet verilen sektörlerin tedarik zincirinin güçlendirilmesi ile katma değer artışı sağlanması,
- Çevreye etkileri ve karbon salımının azaltılması,
- Trafik kazalarının ve yoğunluğunun azaltılması,
- Yollardaki şehir içi ve şehir dışı trafik yükünü düzenlemesi ve pik noktalarının yayılması *sonucu tedarik zincirinin optimize edilmesine* doğrudan katkıda bulunmaktadır.

Lojistik Merkezler işleme açıldığında, Türk Lojistik Sektörüne yıllık yaklaşık 40 milyar \$ katkı sağlaması, ilave 26 milyon ton taşıma üretmesi, 8 milyon m² konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırması beklenmektedir.

Ülkemizde 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.

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 artırılarak 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.

2.11.6.Lojistik Merkezlerle/ 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 kullanılmaması 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 dolaşımını sağlanamamış, birçok AB ülkesinde kotalara bağlanmıştır. Bugün özellikle, dış ticaretimizin yoğun olarak gerçekleştirildiği İtalya, Avusturya ve hatta Almanya gibi ülkelerde kota "Geçiş Belgesi" sorunu her geçen gün giderek daha bir önem kazanmaktadır. Bu husus, sadece AB ülkeleri ile kısıtlı olmayıp, aynı zamanda Rusya ve Orta Asya ülkeleri için de geçerlidir.

Taşımacılarımızın diğer ülkelerde serbest dolaşımını engelleyen diğer bir kısıtlama da sürücülerimize uygulanan vizelerde yaşanan sorunlardır. Bu sorun bilhassa Schengen vize sistemine üye AB ülkelerinde ön plana çıkmaktadır. Taşımacılık sektörümüzü yakından ilgilendiren bir başka yasal düzenleme de 4458 sayılı Gümrük Kanunu'dur. AB Gümrük Kanunu'na uyum sağlayan düzenlemeler kapsamında uygulamada farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Lojistik sektörünün önünün açılması için, bu Kanunda da gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

İhracat ve ithalat işlemlerinde araç başına tek ve yeknesak bir fazla mesai ücreti uygulamasının yürürlüğe girmesi gerekmektedir.

4458 sayılı Gümrük Kanunumuzun uluslararası taşımacılık faaliyetini etkileyen en önemli düzenlemesi transit rejimi konusudur. Bu doğrultuda ülkemizde de, AB'de geçerli olan Transit rejimini adapte eden yasal düzenlemelerin ivedilikle ele alınması gerekmektedir.

Lojistik İle İlgili Genel Sorunlar

- Lojistik ile ilgili idari yapıdaki dağınıklık,
 - Gümrük işlemlerinde yaşanan sorunlar,
 - Lojistik alt yapılarıdaki yetersizlik , limanla, demiryolları, karayolları ile kombine taşımaya uygun olmaması,
 - Lojistiğin yasal mevzuat çerçevesindeki yaşanan sorunları (forwarder yönetmeliği bulunmaması) ve denetim eksikliği yaşanan eksikliği,
 - Bilgi/iletişim teknolojilerindeki yetersizlik,
 - Veri eksiklikleri ve dünyadaki gelişmelerin aynı anda takip edilmemesi,
 - Intermodal 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.

2.11. DENİZ KUMCULUĞU

Gelenekten Geleceğe Deniz Kumculuğu



1950 li Yıllarda Kum Tahliyesi

İstanbul'da Kumculuk Faaliyetleri

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

16 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, Küçükalyalı, 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 talebi artmış, 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 birleştirilmiş ve 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.



Yeni Yerleşim Yeri Tesisleri

Kooperatif'in Çatısı Altında 46 Firma, 92 Üye Bulunmaktadır

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. Sahil yolu düzenlenmesi doğrultusunda Kartal Depomuzdaki tahliye ve depolama faaliyetleri 30.12.2015 tarihi ile durdurulmuş olup, kum tahliye ve eleme hizmetleri Pendik Kumcular Limanımızda (Anadoluport) sürmektedir. Kooperatifin çatısı altında halen 92 üyenin birçok firması çalışmalarına devam etmektedir. Ayrıca, Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi üyelerinin işletmekte olduğu 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 Deniz Kumunun Kullanım Alanları

İnşaat Malzemesi Amaçlı

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

Dolgu Amaçlı

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

- Bu uygulamalar özellikle deniz faunası ve florası için olumlu bir ortam yaratmaktadır.

Dünyada ve Türkiye’de Deniz Kumculuğunun Karşılaştırması

Uluslararası Deniz Araştırmaları Konseyi raporunda (ICES, 2014), Avrupa ve ABD’de deniz dibinden taranan yaklaşık 20 milyon ton/yıl malzemenin faydalı kullanım alanlarına göre dağılımı verilmiştir Buna göre inşaat/endüstriyel agregadan (%54) sonra en büyük payı %42 ile kıyı ve deniz uygulamaları almaktadır. Tarama malzemesinin kıyı ve deniz ortamı içerisinde kaldığı bu uygulamalar, kumsal besleme (%35) ile kıyı dolgusu ve kıyı alanı kazanımı (%7) şeklinde ikiye ayrılır. Ülkemizde taranan yıllık 1 milyon m³ malzemedan yalnızca inşaat/endüstriyel agrega olarak faydalanılmaktadır. Bu miktar hem agrega ihtiyacımızın küçük bir kısmını karşılarken hem de diğer faydalı kullanım olanaklarının ne kadar az değerlendirildiğini göstermektedir. Bu eksikliklerin başında kıyı ve deniz uygulamaları gelmektedir. Özellikle Türkiye gibi kıyı şeridi uzun olan ülkelere bakıldığında (Danimarka, Hollanda, ABD vb.) çıkartılan deniz kumunun yarısından fazlası mevcut kumsallarının geliştirilmesi amaçlı kullanılmaktadır.

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

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

Türkiye’de Deniz Kumculuğu

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

Deniz agregaları

“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

2016 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 **“İstanbul Dredgers Cooperative”** adı altında yetkili üye olarak bulunmaktadır. EMSAGG in bütün toplantılarına katılım sağlanmakta ve Avrupa 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 son toplantısı ve Bilgi Paylaşımı Semineri 22 Nisan 2016 tarihinde Polonya'nın Gdansk şehrinde yapılmıştır. Toplantıda iki günlük konferans boyunca dip tarama sektöründeki mevcut imkan ve zorlukları görüşmek tüm dünya denizlerindeki kum rezervlerinin varlığının tespiti konularında sektör uzmanları ve ilgili kişilerle bilgi alışverişinde bulunulmuştur.

Konferans Teması

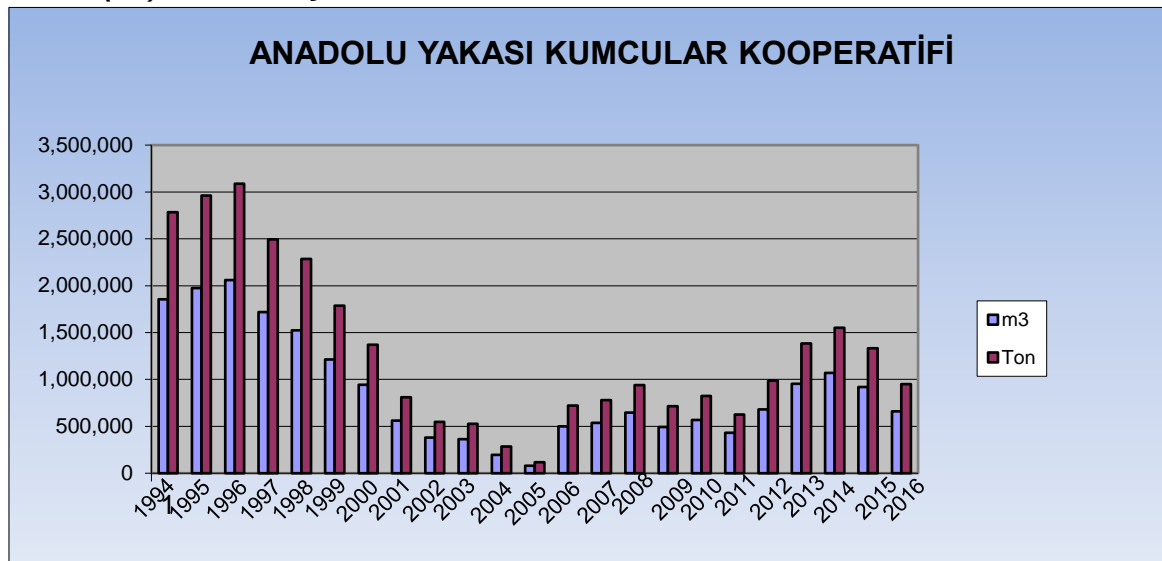
Konferansın temel amacı gerek doğanın korunması gerek potansiyel sıkıntılar yaşayabilecek ilgili birimleri uzlaştırmak, camiaya uyumlu ve sürdürülebilir faaliyetleri devamı ile ilgili görüşler değerlendirilmiştir.

Ayrıca;

- 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 alışması sağlamakta EMSAGG'in rolü
- Boğaziçi Üniversitesi'nin Deniz Dibi Zenginlikleri ile ilgili sunumu

Başlıkları altında görüşmeler yapılmıştır.

Grafik(79):Kum Satışı



2017 Yılı Hedefleri Ve Beklentiler

Kooperatifin 2016 yılı hedefleri iki başlık halinde toplanmaktadır.

- a) Kentsel Dönüşümün ihtiyacı olan kaliteli ve Kalite Standartlarına uygun Doğal Kumu piyasaya arz etmek.
 - b) Faaliyete geçen Limanın 2. Kısımının tamamlanmasıyla 2023 yılı Beşyüzmilyar USD ihracat hedefine katkı sağlamak .
- a) Bilindiği üzere İstanbul'da başlatılan Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında faaliyet gösterdiğimiz bölgede büyük inşaat projelerine kaliteli doğal kumu en kısa, en hızlı ve en ekonomik bir şekilde sağlamak, için Liman Tesisinde bir eleme alanı oluşturulmuş olup çalışmalar ve yasal prosedürler sürdürülmektedir.
 - b) Kumcular Kooperatifi Pendik Güzelyalı da bulunan Kumcular Limanının I. Rıhtım İnşaatını Eylül 2015 tarihi itibariyle bitirmiş ve 11.09.2015 tarihi itibariyle işletme izni almıştır. İşletme İznimiz 18.08.2016 tarihi itibari ile yenilenmiştir. 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 daha gelişmiş ekipmanlarda kullanılarak 10.000.000 ton elleçleme kapasitesine ulaşacaktır.



Pendik Liman Tesislerinin Hava Fotoğrafi

2017 Yılı Hedefleri

13-14 Nisan 2017 tarihlerinde yapılan Beton İstanbul Fuarı, Sektörel gelişmelerin sergilenmesi, yeni beton ekipmanları beton bileşenleri, agrega ve sektöre katkı sağlayan bir çok kuruluşun katılımı ile bilimsel sunular yapılmıştır.

Bu sunumlarda Agrega Beton ilişkileri malzeme ve betonla ilgili bir çok konu ele alınmış ve kaliteli bir betonun hayati önemine atıf yapılmıştır. Bu bağlamda özellikle İstanbul gibi büyük bir metropolde üretilen hazır betonun içindeki tüm malzemeler hayati önem taşımaktadır.

Kooperatifin yıllarca her platformda dile getirdiği beton agregalarını da menşei şahadetnamesi zorunluluğu bir türlü hayata geçirilememiştir. İstanbul'a her noktadan gelen doğal kum, kırma taş, kırma taş kumu ve karasal kumlar hiçbir denetime ve menşei şahadetnamesine bakılmaksızın kullanılmakta ve haksız rekabet yaratılmaktadır. Ancak,

Kooperatifimizce üretilen doğal deniz kumunun üretiminin her aşaması denetlenmekte, liman çıkış belgesi düzenlenmeden hiçbir gemi çalışmamaktadır. Ayrıca, gerek boğaz çıkışı, gerekse üretim yerinde her an gemiler AIS cihazından denetlenmekte, ruhsatlı deniz içi kum ocağına ait kum çakıl taşıma teskeresi olmayan gemilere sefer evrakı düzenlenmemektedir. Ayrıca, üretilen tüm malzemeye ait satış bilgi formları düzenlenmekte ve devlet katkı payları ödenmektedir.

TÜBİTAK desteğinde, Maden İşleri Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Boğaziçi Üniversitesi ve Kumcular Kooperatifi ortak Deniz Dibi Agregası ve zenginliklerinin tespiti projesi için çalışmalar yapılmış olup, proje başlama aşamasına gelmek üzeredir.