

2017 DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL 2018



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI

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

DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU
2017

İSTANBUL – 2018

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



***2017
DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU
İSTANBUL -2018***



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

K. Atatürk

ÖNSÖZ

Türkiye’de ve Dünya’da denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ve 2017 yılı itibariyle ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan Deniz Sektörü Raporu 2018 uzun bir çalışma sonunda hazırlanmıştır.

Raporun hazırlanmasında, belirsizliğini koruyan Dünya denizcilik sektöründe 2017 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 edebilirliğini sağlamak amacıyla oluşturulan politikaların gerçekleştirilmesi yönündeki çalışmalarımız 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.

Tamer KIRAN
Yönetim Kurulu Başkanı



İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU

Sn. Tamer KIRAN
Sn. Şadan KAPTANOĞLU
Sn. Recep DÜZGİT
Sn. Ö. Faruk MİRAS
Sn. T. Taylan KALKAVAN
Sn. Başaran BAYRAK
Sn. İ. Tamer HAŞİMOĞLU
Sn. Adnan NAİBOĞLU
Sn. Uğur Sina ŞEN
Sn. Mustafa CAN
Sn. Burak AKARTAŞ

Sn. Murat TUNCER

Yönetim Kurulu Başkanı
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Yönetim Kurulu Sayman Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi

Genel Sekreter



Giriş

Küresel ekonomik büyüme ve ticaret hacmi 2017 yılında toparlanma sürecine girmiş ve gerek gelişmiş gerekse gelişmekte olan ülkelerde eşanlı bir büyüme performansı gözlenmiştir. Tüketici ve reel kesim güven endekslerindeki iyimser görünümün yanı sıra, elverişli küresel finansman koşullarının da katkısıyla küresel iktisadi faaliyetteki olumlu seyrin önümüzdeki dönemde sürmesi beklenmektedir.

Güçlü küresel büyüme görünümüne ve emtia fiyatlarında özellikle enerji fiyatları kaynaklı oluşan yukarı yönlü seyre karşın küresel enflasyon oranları düşük seviyelerini korumaktadır. Dolayısıyla, gelişmiş ülke para politikalarındaki normalleşme süreci öngörülebilir bir hızda gerçekleşmektedir. Başta Amerikan Merkez Bankası (Fed) ve Avrupa Merkez Bankası (ECB) olmak üzere, gelişmiş ülkelerin, para politikasında normalleşme adımlarını önümüzdeki dönemde de ılımlı bir hızda devam ettirmesi beklenmektedir. Bu bağlamda, küresel para politikalarının finansal piyasalar üzerindeki etkileri sınırlı düzeylerde kalmış; risk iştahı yüksek seviyelerde seyretmiş ve dolayısıyla gelişmekte olan ülkelere yönelen portföy akımları, jeopolitik gelişmelerle bir miktar sekteye uğrasa da 2017 yılı boyunca güçlü ve istikrarlı seyretmiştir. Küresel finansal koşulların, yüksek seyreden risk iştahının ve olumlu küresel büyüme görünümünün **gelişmekte olan ülkelere portföy akımlarını 2018 yılında da desteklemeye devam etmesi beklenmektedir.**

Küresel ekonomi ve finansal koşullardaki mevcut olumlu görünüme rağmen, önümüzdeki döneme ilişkin aşağı yönlü riskler bulunmaktadır. ABD'de vergi reformunun uygulamaya konulacak olması ABD'deki hiss senedi piyasasına dair olumlu beklentileri beslerken, söz konusu politikanın bütçe açıklarında artışa nede olması durumunda para politikasındaki sıkılaştırmanın ve ABD hazine tahvil faiz oranlarındaki artışın öngörülenden daha hızlı gerçekleşebileceği değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra, diğer gelişmiş ülke merkez bankaları tarafından da açıklanmaya başlanan normalleşme süreçlerinin hızı ve miktarının öngörülerin ötesinde olması durumunda, finansal piyasalarda gözlenen olumlu havanın tersine dönmesi mümkündür. Ayrıca, başta Çin olmak üzere, gelişmekte olan ülkelerin bir kısmında özel sektör borçluluğunun yüksek seviyelere ulaşmış olması finansal kırılganlığı artıran bir unsur olarak değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan küresel ekonomi politikalarına dair belirsizlikler, artan korumacılık eğilimleri ve jeopolitik riskler küresel ekonominin büyüme potansiyelini sınırlayarak önümüzdeki dönem **küresel büyüme performansı üzerinde aşağı yönlü risk oluşturmaya devam etmektedir. Bu bağlamda, kırılganlıkları azaltmak için makroekonomik politikaların etkin ve eşgüdümlü olarak kullanılmasının yanı sıra yapısal reformlar ve uygun ticaret politikaları ile desteklenmesi gereği değerlendirilmektedir.**

Küresel iktisadi faaliyette, 2017 yılının ilk yarısında yaşanan olumlu büyüme performansı, yılın üçüncü çeyreğinde de devam etmiş; küresel ekonominin büyüme hızı, hem gelişmiş ülkeler hem de gelişmekte olan ülkeler kaynaklı olarak bir önceki döneme göre artmıştır. Bu dönemde başta Euro Bölgesi ve Japonya olmak üzere, gelişmiş ülkeler

olumlu bir büyüme performansı sergilemiştir. Buna karşı İngiltere'nin büyüme hızındaki yavaşlama anılan dönemde de devam etmiştir. Gelişmekte olan ülkeler tarafında ise, Latin Amerika ve Doğu Avrupa bölgelerinde büyüme hızları artış göstermiştir. Latin Amerika Bölgesinde Brezilya'da yaşanan toparlanma eğilimi çok daha belirgin hale gelirken, **Türkiye ekonomisindeki hızlı büyüme Doğu Avrupa bölgesinde büyüme hızını yukarı çeken en önemli faktör olmuştur.** Anılan dönemde, Çin'in büyüme hızındaki yavaşlamaya rağmen, başta Hindistan olmak üzere diğer Asya ülkelerinin büyüme oranları artmış ve sonuç olarak Asya bölgesi üçüncü çeyrekte bir önceki döneme eşdeğer bir büyüme hızı yakalamıştır

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 ticarete 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 ülkelere 2016 yılı için hafif bir toparlanma gerçekleştiği görülmekle birlikte, büyüme üzerinde aşağı yönlü risklerin günümüz itibarıyla 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 ülkelere zayıf seyreden talep, gelişmekte olan ülkeler iktisadi faaliyeti üzerindeki en belirgin aşağı yönlü risk unsurları olarak değerlendirilmektedir.**

(*) TCMB enflasyon Raporu 2018-1

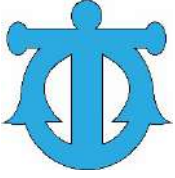
Deniz taşımacılığında Dünya genelinde bir daralma gözlenmekte azalan talep karşısında arz fazlası olan segmentlerin içinde bulunduğu olumsuz ortam sürmektedir. Gemi inşa sanayi yönünde ise koster filosunun yenilenmesi için gerçekleşen gelişmelerin tersanelerimize yeni bir kan getireceği değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan; global gemi inşa sanayine olan talep giderek gelişmektedir. Rekabetçi olma olasılığımızın yüksek olduğu romörkör, balık avlama gemisi, askeri maksatlı karakol botları, büyük tonajlı askeri gemiler, Off Shore ve Platform Destek gemileri ve benzeri alanlara doğru hızla dönüşüm yapan tersanelerimizin **doğru destek politikalarıyla pastadan pay alma olasılıkları yüksektir.**

Bu gelişmelerin ışığında "2017 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 31.12.2017 itibarıyla alınan sayısal bilgileri ve bunların analizini kapsayan bir şekilde hazırlanmıştır.

Rapor; 2 ana bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde; Dünya genelinde denizcilik sektörü ile ilgili olan gelişmelere yer verilmiştir. Bu bölümde öncelikle, istatistikî bilgilerin ışığında, 2017 yılında yaşanan Dünya denizcilik piyasaları ve ticareti ile, uluslararası denizcilik politikaları incelenmiştir.



İÇİNDEKİLER

1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.1. ULUSLARARASI EKONOMİK GELİŞMELER	1
1.1.1. Küresel Büyüme	3
1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ	7
1.2.1. Yeni Ticaret Rüzgârları	7
1.2.2. Dünya Deniz Ticareti Vurguları	7
1.2.3. Dünya Liman Hareketleri	11
1.3. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU	
1.3.1. Bir Bakışta Dünya Filosu	13
1.3.2. Tanker Piyasası Gelişmeleri	15
1.3.3. Dünya Dökmeyük Piyasası Gelişmeleri	18
1.3.4. Konteyner Piyasası Gelişmeleri	24
1.3.5. Offshore Sektörü ve Dünya Enerji Piyasaları	27
1.3.6. Gemi İnşa Sektörü	31
1.3.7. Söküm Piyasaları	34
1.4. DÜNYA KLAS KURULUŞLARI	36
1.5. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI	41
1.5.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları	41
1.5.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	42
1.6. ULUSLARARASI DENİZ TİCARET ODASI (ICS)	49

2. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARETİ

2.1 . Türkiye’nin Deniz Ticaretindeki Gelişmeler	60
2.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri)	60
2.1.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi	64
2.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı(1000 DWT ve Üzeri)	71
2.1.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri	77
2.1.5. Türk Deniz Ticaret Filosunun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri	81

2.2. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŐINMASINDAKİ GELİŞMELER	83
2.2.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler	87
2.2.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılıımı	101
2.2.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler	104
2.2.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	106
2.2.5. Konteyner Taşımacılığı	114
2.2.6. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler	118
2.3. GEMİ İNŞA SANAYİ	122
2.3.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu	122
2.3.2. Savunma Sanayi Projeleri	131
2.3.3. Yat İnşa	132
2.3.4. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları	134
2.3.5. Gemi Yan Sanayi	135
2.4. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ	139
2.4.1. Genel Olarak Gemi Geri Dönüşümü	139
2.4.2. Uluslararası Mevzuatların Değerlendirilmesi	141
2.4.3. Türkiye'nin Avantajları	144
2.4.4. 2017 Yılı Hurda Fiyatları Değerlendirme ve 2018 Yılı Beklentileri	149
2.4.5. Türkiye'nin Gemi Geri Dönüşüm Vizyonu	151
2.4.6. Diğer Hususlar	151
2.5. LİMANLAR	153
2.5.1. Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları	153
2.5.2. TDİ Limanları	160
2.5.3. T.C.D.D. Tarafından İşletilen Limanlar	162
2.5.4. Liman Özelleştirmeleri	173
2.5.5. TCDD'den Özelleşen Limanlar	176
2.5.6. Türklim Üyesi Limanlarla İlgili Genel Bilgiler	187
2.5.7. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri	217
2.6. DENİZ TURİZMİ	226
2.6.1. Deniz Turizminin Tanıtımı	226
2.6.2. Örgütlenme	229
2.6.3. Deniz Turizmi Çalışma Grubu	230
2.6.4. 2017 Yılında Genel Görünüm	230
2.6.5. Deniz Turizminin Unsurları	233

2.6.5.1.	Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği	233
2.6.5.2.	Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği	236
2.6.5.3.	Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	238
2.6.5.4.	Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri	250
2.6.6.	Diğer Unsurlar	251
2.6.6.1.	Eğitim	251
2.6.6.2.	Tanıtım	252
2.6.6.3.	Ekonomi	253
2.6.6.4.	Mavi Bayrak	253
2.6.7.	Amaç ve Stratejiler	256
2.6.7.1.	Stratejik Amaçlar	256
2.6.7.2.	Hedef ve İlkeler	256
2.6.8.	Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2013-2018)	257
2.6.9.	Sonuç ve Değerlendirme	257
2.6.10.	İstanbul Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı	258
2.7.	TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ	272
2.8.	DENİZ KUMCULUĞU	284
2.8.1.	Dünyada ve Türkiye de Deniz Kumculuğu	285
2.8.2.	2018 Yılı Hedefleri	286
2.9.	BOĞAZLAR	287
2.9.1	İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Aylık Gemi Geçişleri	289
2.9.2	İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Yıllık Gemi Geçişleri	294
2.9.3	Seyir Emniyetinin Arttırılmasına Yönelik Faaliyetler	295
2.10.	GEMİ ACENTELİĞİ	298
2.10.1.	Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı	298
2.10.2.	Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi	299
2.10.3.	Gemi Acenteliği Mevzuatı	299
2.10.3.1.	Gemi Acenteleri Yönetmeliği	300
2.10.3.2.	Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	300
2.10.3.3.	Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi	301
2.10.4.	Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu	301
2.10.5.	Gemi Acentelerinin Sorunları ve Çözüm Önerileri	306
2.10.5.1.	Özet Beyandaki Eksiklik/Fazlalık Durumlarında Gemi Acentelerinin İzafeten Sorumlu Olmaları	306
2.10.5.2.	Deniz Yoluyla İthal Edilen Malların Taşıyıcı Onayı Olmadan Teslimi	307

2.10.5.3.	Gemi Acentelik Hizmetlerinin Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetler Arasında Yer Alması	308
2.10.5.4.	Transitte Ceza Uygulaması	309
2.10.5.5.	Limanlarda Tek Pencere Sisteminin Devreye Girmesi	309
2.10.5.6.	Gümrüklü Sahalarda Gümrük ve Liman İdareleri ile Gemilere Giriş/Çıkış İşlemlerinde Tek Kart Uygulaması	309
2.10.5.7.	Denizyolu Transit Taşımalarda Basitleştirme	310
2.11.	LOJİSTİK SEKTÖRÜ	312
2.11.1.	Lojistik Tanımı ve Kapsamı	312
2.11.2.	Dünya da ve Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum	312
2.11.3.	Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi	313
2.11.4.	Dünya’da Lojistik Merkezlerin/Köylerin Geçmişi ve Mevcut Durum	316
2.11.5.	Türkiye’de Lojistik Merkezler/Yük Terminalleri	317
2.11.6.	Lojistik Merkezlerle/Köylerle İlgili Sorunlar ve Çözümler Altyapı Sorunları	319
2.12.	TÜRKİYE’NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI	321
2.12.1.	Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	321
2.12.2.	Denizcilik Anlaşmaları	328
2.13.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ	330
2.14.	DENİZ SİGORTALARI	332



TABLULAR

- Tablo 1: Dünya Ekonomik Görünümü
Tablo 2: Dünya Deniz Yolu Taşımacılığı (milyon ton)
Tablo 3: Dünya Deniz Yolu Taşımacılığı (%)
Tablo 4: Dünya Denizyolu Taşımacılığı (milyar ton/mil)
Tablo 5: Dünya Denizyolu Taşımacılığı
Tablo 6: Ükelere Göre Dünya Filosu 2017-2018
Tablo 7: Dünya Tanker Filosu LNG LPG
Tablo 8: Dünya Tanker Filosu
Tablo 9: Dünya Dökmeyük Ticareti
Tablo 10: Dünya Kuru Dökmeyük Filosu
Tablo 11: Dünya Konteyner Piyasası Görünümü
Tablo 12: 2016-2017 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri
Tablo 13: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 14: Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı(1000 GT ve Üzeri)
Tablo 15: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 16: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 17: Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 18: Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 19: Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 20: Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 21: Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 22: Konteyner Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 23: RO-RO Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 24: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 25: Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)
Tablo 26: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 DWT ve Üzeri)
Tablo 27: Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)
Tablo 28: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)
Tablo 29: Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1 Ocak 2018)
Tablo 30: Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri) (Milli Bayrak)
Tablo 31: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)
Tablo 32: Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı
Tablo 33: 2006-2017 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

- Tablo 34: 2017 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Miktar ve Değer Yüzdeleri
- Tablo 35: Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Taşınan Ürünün Birim Değeri
- Tablo 36: Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları
- Tablo 37: 2017 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'leri
- Tablo 38: 2006-2016 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)
- Tablo 39: 2017 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (mton)
- Tablo 40: 2017 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)
- Tablo 41: 2007-2017 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/Araç-Mil (Ton-Mil)
- Tablo 42: 2007-2017 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (Adet x mil)
- Tablo 43: 2015-2017 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları
- Tablo 44: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (mton)
- Tablo 45: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (TL)
- Tablo 46: 2006-2017 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları (mton)
- Tablo 47: Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları (ton)
- Tablo 48: 2017 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (mton)
- Tablo 49: 2017 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (mton)
- Tablo 50: Bir Milyon mtonun Üzerinde İhracat + Transit Yük Elleçlenen Limanlarımız
- Tablo 51: 2017 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat + Transit Boşaltma Yapılan Limanları
- Tablo 52: 2017 Yılı Türkiye'nin Bir Milyon Ton Üzerinde İhracat Yapılan İlk 20 Ülke (mton)
- Tablo 53: 2017 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan Ülkeleri (mton)
- Tablo 54: 2017 Yılı Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme
- Tablo 55: 2017 Yılı Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma
- Tablo 56: OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (mton)
- Tablo 57: 2017 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (mton)
- Tablo 58: AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (mton)
- Tablo 59: AB Ülkeleriyle 2016-2017 Denizyolu Dış Ticaret Değişimi (mton)
- Tablo 60: KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat + Transit Yükleme (mton)
- Tablo 61: KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat + Transit Boşaltma (mton)
- Tablo 62: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)
- Tablo 63: Dünya Konteyner Filosu 2017
- Tablo 64: 2007-2017 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)
- Tablo 65: 2017 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)
- Tablo 66: Yüz Bin TEU Üzerinde Konteyner Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)
- Tablo 67: 2017 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)
- Tablo 68: 2017 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Otomobil/ Araç Elleçlemesi (Adet)
- Tablo 69: Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları
- Tablo 70: Türk Tersanelerinin Sipariş Defteri Durumu (Nisan 2018)
- Tablo 71: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri
- Tablo 72: Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri
- Tablo 73: Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları
- Tablo 74: TDİ Limanları 2017 Liman Hizmetleri Üretim Tablosu
- Tablo 75: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkânları
- Tablo 76: TCDD Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkânları
- Tablo 77: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar
- Tablo 78: TCDD Limanlarında 2013-2017 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı (Ton)
- Tablo 79: Özel Limanların Listesi
- Tablo 80: Mersin Limanı 2017 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)
- Tablo 81: Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
- Tablo 82: Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
- Tablo 83: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

- Tablo 84: Safiport Derince Uluslararası Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
- Tablo 85: Dünyanın En Fazla Yük Elleçleyen İlk 10 Limanı (milyon ton)
- Tablo 86: Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Limanı (milyon TEU)
- Tablo 87: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yatlar
- Tablo 88: Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı
- Tablo 89: Ülkeler Bazında Avrupa Kruvaziyer Pazarı Büyüme Oranı
- Tablo 90: Varış Yerleri Bazında Dünya Kruvaziyer Pazarı
- Tablo 91: İstanbul Salıpzararı Kruvaziyer Limanı 2013-2014 Yılı 12 Aylık Gemi ve Yolcu İstatistik Bilgisi
- Tablo 92: Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Su altı/Su üstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri
- Tablo 93: Şehir Hatları Filosu
- Tablo 94: Çalışılan Hatlara Göre Toplam Yolcu Sayısı
- Tablo 95: Dünya Su Ürünleri Üretimi
- Tablo 96: Türkiye Su Ürünleri Üretimi
- Tablo 97: Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2017)
- Tablo 98: Avlanan Su Ürünleri Miktarı
- Tablo 99: Avlanan Tatlı Su Ürünleri Miktarı
- Tablo 100: Türkiye Su Ürünleri Yetiştiriciliği
- Tablo 101: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri (2017)
- Tablo 102: Türkiye Su Ürünleri İhracat ve İthalatı (2000-2017)
- Tablo 103: Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları
- Tablo 104: 2017 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş Sayıları ve GT'leri
- Tablo 105: 2017 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş Sayıları ve GT'leri
- Tablo 106: İstanbul Boğazı'ndan 2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına ve Aylara Göre Sayıları
- Tablo 107: Çanakkale Boğazı'ndan 2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına ve Aylara Göre Sayıları
- Tablo 108: İstanbul Boğazı'ndan 2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı
- Tablo 109: Çanakkale Boğazı'ndan 2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı
- Tablo 110: İstanbul Boğazı'ndan 2006-2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Sayıları
- Tablo 111: Çanakkale Boğazı'ndan 2006-2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Sayıları
- Tablo 112: Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu (14.05.2018)
- Tablo 113: Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı (14.05.2018)
- Tablo 114: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı 1. Bölge
- Tablo 115: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı 2. Bölge
- Tablo 116: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı 3. Bölge
- Tablo 117: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı 4. Bölge
- Tablo 118: Yıllara Göre Yetkilendirilen Gemi Acente Firmaları ile Acente Personelinin Mevcut Durumu
- Tablo 119: Yıllara Göre Odamız Merkez ve Şubelerin'de Gemi Acenteliği Eğitimi/Semineri Alan Kişi Sayısı
- Tablo 120: 2007-2017 Tarihleri Arasında Odamız Merkez ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin Dağılımı
- Tablo 121: 2008-2017 Tarihleri Arasında Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerin'de Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin Dağılımı
- Tablo 122: Türkiye'nin Küresel Lojistik Performans Endeksi
- Tablo 123: Yıllar İtibariyle Lojistik Merkez Yük Taşımaları
- Tablo 124: Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Çalışmaları



GRAFİKLER

- Grafik 1: Küresel Büyüme Oranları(*) ve Bölgelere Göre Gelişmekte Olan Ülkelerin Büyüme Oranları(**) (yıllık % değişim)
- Grafik 2: Gelişmekte Olan Ülkeler PMI ve İhracat Ağırlıklı Küresel Üretim Endeksi(*)
- Grafik 3: Yükler İtibariyle Dünya Denizyolu Taşımacılığı (%)
- Grafik 4: Bölgelere Göre Başlıca Dünya Liman Trafik (TEU) (Çeyrek Yıl Bazlı)
- Grafik 5: Global Enerji Kullanımı
- Grafik 6: Offshore Doğalgaz Üretimi
- Grafik 7: Petrol Fiyatları
- Grafik 8: Offshore Ham Petrol Üretimi
- Grafik 9: Dünya Yeni İnşa Sipariş Ülke ve Bölgeleri
- Grafik 10: Avrupa Sipariş Verileri
- Grafik 11: Başlıca Söküm Ülkeleri
- Grafik 12: Dünya DWT, GT, Gemi Adedi Bazında Klaslamalar
- Grafik 13: Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi
- Grafik 14: Küresel Sülfür Üst Sınırı
- Grafik 15: ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı
- Grafik 16: Paris MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler
- Grafik 17: OCAK-ARALIK 2017 Tarihleri Arasında Denetlemeler Sonucu Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı
- Grafik 18: OCAK-HAZİRAN 2017 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları
- Grafik 19: OCAK-MART 2017 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları
- Grafik 20: 2015-2016-2017 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi
- Grafik 21: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
- Grafik 22: Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması
- Grafik 23: Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması
- Grafik 24: Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması
- Grafik 25: Kimyevi Madde Tankerleri Yaş Ortalaması
- Grafik 26: Konteyner Gemileri Yaş Ortalaması
- Grafik 27: Ro-Ro Gemileri Yaş Ortalaması
- Grafik 28: 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı
- Grafik 29: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
- Grafik 30: Türk Armatörlerin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi
- Grafik 31: 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo
- Grafik 32: Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması
- Grafik 33: 2018 Dünya Deniz Taşımacılığı (mton %)
- Grafik 34: 2009-2017 Yıllarında Denizyoluyla Taşınan Ürün Değeri \$/kg
- Grafik 35: 2007-2017 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları Değişimleri
- Grafik 36: 2007-2017 Kabotaj Taşımacılığı Değişim Yüzdeleri (%)
- Grafik 37: 2017 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton)
- Grafik 38: 2007-2017 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı
- Grafik 39: 2006-2017 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı
- Grafik 40: 2004-2017 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tipleri Dağılımı
- Grafik 41: 2004-2017 ÖTV'SİZ Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları %
- Grafik 42: 2006-2017 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları (mton)

- Grafik 43: Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk/Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)
- Grafik 44: Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri
- Grafik 45: 2017 Yılı'nın Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Göre Yüzdeler Dağılımı
- Grafik 46: 2017 Yılı OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (mton)
- Grafik 47: AB Ülkeleriyle 2016-2017 Denizyolu Dış Ticaret Değişimi (mton)
- Grafik 48: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret
- Grafik 49: Dünya Konteyner Filosunun İlk 20 Ülkesi
- Grafik 50: 2006-2017 Dış Ticaret Yıllık Değişimi (TEU)
- Grafik 51: 2017 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)
- Grafik 52: 2017 Yılı Bölgelere Ro-Ro ile Taşınan Araç Yüzdeleri
- Grafik 53: 2017 Yılı RO-RO Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet)
- Grafik 54: RO-RO Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet)
- Grafik 55: 2002/2017 Faal Tersane Sayısı
- Grafik 56: 2013-2017 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri
- Grafik 57: 2003-2017 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)
- Grafik 58: Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)
- Grafik 59: Tersanelerdeki İstihdam Durumu
- Grafik 60: Gemi İnşa Sanayinin 2009-2017 İhracat Değerleri
- Grafik 61: 2002-2017 Tersane Proje Kapasiteleri
- Grafik 62: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Adet Dağılımı
- Grafik 63: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı
- Grafik 64: Tanker Siparişi Alan Ülkeler Sıralaması
- Grafik 65: Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Yüzde Dağılımı
- Grafik 66: Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri
- Grafik 67: Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri
- Grafik 68: Dünya 24 Metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2017
- Grafik 69: BDI (Baltık Kuru Yük Endeksi)
- Grafik 70: 2012-2017 Geri Dönüşüme Alınan Gemi Tonajları (LDT)
- Grafik 71: 2012-2017 Geri Dönüşüme Alınan Gemi Adetleri
- Grafik 72: Yıllara Göre Gelen Ortalama Gemi Tonajları (LDT), Yıllara Göre Gelen Gemi Ortalama Tonajları LDT
- Grafik 73: 2017 Gemi Tiplerine Göre Geri Dönüşüme Alınan Gemiler 1000 LDT/TON
- Grafik 74: Platformlar (LDT-TON /YIL)
- Grafik 75: Yıllara Göre Çalışan Sayıları
- Grafik 76: 2017 Yılı Hurda Fiyatları Aylık Ort. USD/TON
- Grafik 77: Atıklar
- Grafik 78: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri
- Grafik 79: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri
- Grafik 80: Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri
- Grafik 81: Türkiye'de Konteyner Elleçleyen Limanlar
- Grafik 82: Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları
- Grafik 83: Aylara Göre Gemi Sayıları (2017)
- Grafik 84: TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2017)
- Grafik 85: TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)
- Grafik 86: TCDD Limanları 2013-2017 Elleçleme İstatistikleri
- Grafik 87: TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılımı (2017)
- Grafik 88: Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları
- Grafik 89: Mersin Limanı 2017 Yükleme&Boşaltma
- Grafik 90: Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları
- Grafik 91: Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları
- Grafik 92: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları
- Grafik 93: Ülkelere Göre Yat Limanı Sayısı (İskeleler Dâhil)

Grafik 94: Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2010-2017)

Grafik 95: Dalışa Yasak Mevkiler

Grafik 96: 2016 Yılı Uluslararası Marina Sayıları

Grafik 97: Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj, Marina ve Yat Sayıları

Grafik 98: Avlanan Su Ürünleri Miktarı 2017

Grafik 99: Yıllar İtibari ile Su Ürünleri İhracatı (Miktar=ton)

Grafik 100: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2015)

Grafik 101: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2015)

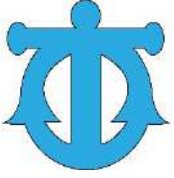
Grafik 102: Yıllar İtibari ile Su Ürünleri İthalatı (Miktar=Ton)

Grafik 103: Kum Satış Grafiği

Grafik 104: 2000-2017 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları

Grafik 105: İstanbul Boğazından Geçen Gemilerin Sayı ve Tonaj Gelişimleri

Grafik 106: Çanakkale Boğazından Geçen Gemilerin Sayı ve Tonaj Gelişimleri



1. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.1 ULUSLARARASI EKONOMİK GELİŞMELER

Küresel iktisadi faaliyette 2017 yılının ilk çeyreğinde yaşanan olumlu büyüme performansının, yılın ikinci çeyreğinde güçlenerek sürdüğü gözlenmiştir. Son dönemde, gelişmiş ekonomilerdeki toparlanmanın belirginleşmesi ile beraber küresel ticaret hacmi artmaya başlamıştır. Finansal piyasalardaki iyimser havanın da etkisiyle, gelişmekte olan ülkelere yönelik sermaye girişleri yüksek seviyelerini korumuştur. Yılın üçüncü çeyreğine ilişkin göstergeler, gelişmiş ülkelerdeki olumlu büyüme görünümünün, özellikle Euro Bölgesi ve ABD ekonomisi için güçlenerek devam ettiğine işaret etmektedir. Buna karşın, söz konusu dönemde, gelişmekte olan ülkelerde daha heterojen bir büyüme görünümü izlenmektedir. Küresel ekonominin yılın üçüncü çeyreğinde de ikinci çeyreğe benzer bir büyüme performansı sergilemesi beklenmektedir. Ekim ayında yayımlanan Consensus Forecasts ve IMF tahminlerinde, küresel büyüme öngörülerinde bir önceki Enflasyon Raporu dönemine göre önemli bir değişiklik yapılmamış olması, bu beklentileri desteklemektedir.

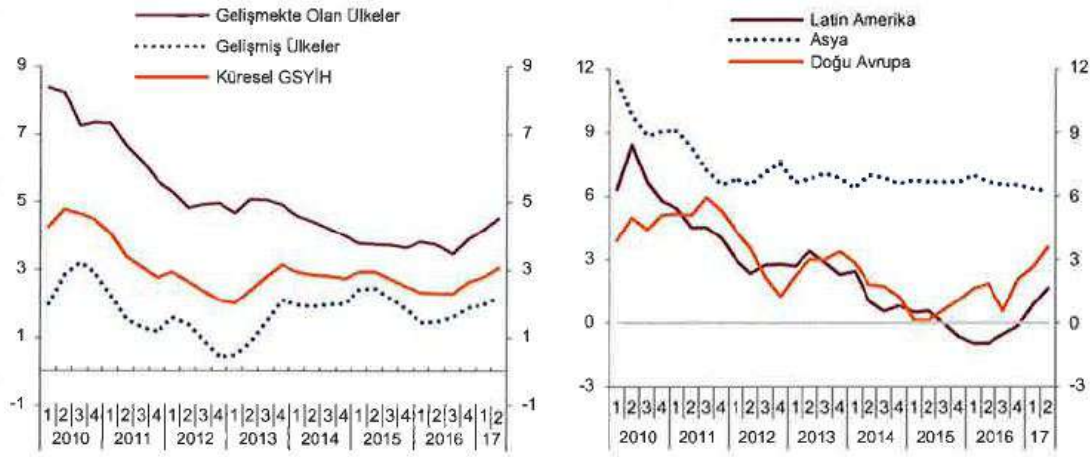
Fed'in faiz artırım ve bilanço küçültme süreçlerine dair beklentiler, 2017 yılının üçüncü çeyreğinde de finansal piyasa gelişmelerinde önemli rol oynamıştır. ABD'de Eylül ayında beklenenden olumlu gelişen büyüme ve enflasyon verileri sonrasında Fed'in normalleşme sürecindeki kararlılığını vurgulaması, gelişmiş ülke tahvil getirilerinde ve piyasa oynaklığında yükselişe neden olmuştur. Bununla birlikte, küresel enflasyon oranlarının halen düşük düzeylerde seyretmesi ve küresel para politikalarındaki normalleşme sürecinin ılımlı olacağı beklentisinin sürmesi, risk iştahının yüksek seviyelerde seyretmesine yol açmış ve dolayısıyla gelişmekte olan ülkelere yönelik portföy akımları, jeopolitik gelişmelerle bir miktar sekteye uğrasa da artış eğilimini devam ettirmiştir.

Küresel ekonomi ve finansal piyasalardaki mevcut olumlu görünüme rağmen, önümüzdeki döneme ilişkin riskler genel itibarıyla aşağı yönlüdür. Gelişmiş ülkelerde, önümüzdeki döneme ilişkin para politikası normalleşme süreçleri önemli bir risk unsuru olarak öne çıkmaktadır. Fed 2017 yılı Ekim ayı itibarıyla bilanço küçültme operasyonuna başlamıştır. Söz konusu gelişme, beklentiler dahilinde olması bakımından, finansal piyasalarda olumsuz bir etki yapmamakla birlikte, süreç halihazırda bir takım belirsizlikler içermeye devam etmekte ve sürecin etkileri tam olarak öngörülememektedir. Fed'in yanında, diğer gelişmiş ülke merkez bankaları tarafından da açıklanmaya başlanan normalleşme süreçlerinin hızı ve miktarının öngörülerin ötesinde olması durumunda, finansal piyasalarda gözlenen yüksek risk iştahı-düşük oynaklık döngüsünün tersine dönmesi mümkündür. Bunun yanında, Çin başta olmak üzere, gelişmekte olan ülkelerin bir kısmında özel sektör borçluluğunun

yüksek seviyelere ulaşmış olması finansal piyasalara yönelik risklerin etkisini büyütebilecek bir unsur olarak not edilmelidir.

Küresel ekonomi politikalarına ilişkin belirsizlikler devam etmektedir, İngiltere'nin AB'den çıkış sürecine ilişkin net bir yol haritasının henüz ortaya konulmaması ve özellikle Avrupa ülkelerinde daha içe dönük politikaların ön plana çıkıyor olması, söz konusu belirsizliklerin yüksek seyretmesine yol açan önemli etkenler olarak kaydedilmektedir. Özellikle Asya ve **Orta Doğu kaynaklı jeopolitik sorunlar da finansal piyasaları ve küresel ekonomik büyümeyi olumsuz etkileyecek bir diğer risk faktörü olarak ortaya çıkmaktadır**. Bu bağlamda, küresel iktisadi faaliyette yakalanan olumlu eğilimin devamını sağlamak ve kırılganlıkları azaltmak için makroekonomik politikaların etkin ve eşgüdümlü olarak kullanılması ve bunun yanı sıra, yapısal reformlar ve uygun ticaret politikaları ile desteklenmesi gereği not edilmelidir.

Grafik (1): Küresel Büyüme Oranları (*) ve Bölgelere Göre Gelişmekte Olan Ülkelerin Büyüme Oranları () (yıllık %değişim)**

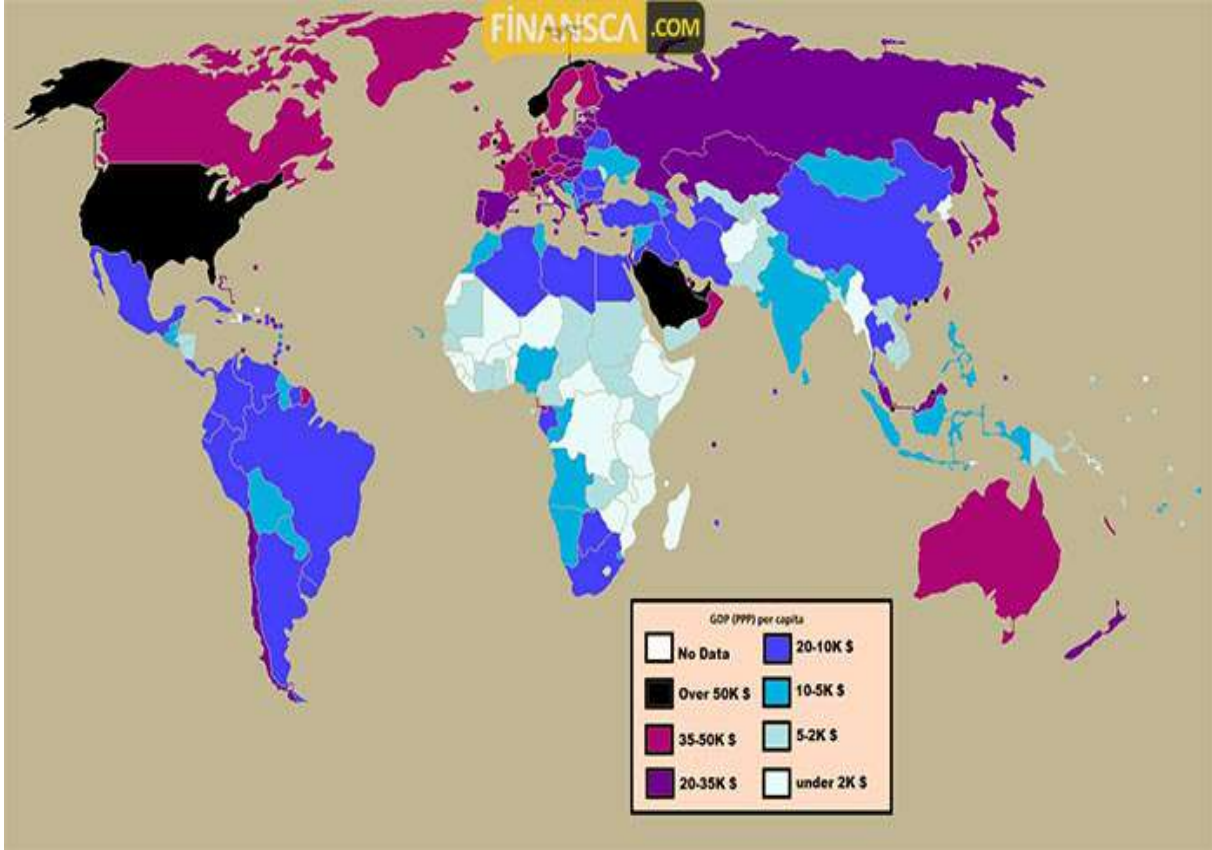


(*):Küresel endeksler oluşturulurken ülkeler GSYİH'larının toplam üretim içindeki paylarına göre ağırlıklandırılmıştır.

(**): Toplulaştırma yapılırken ülkelerin bölgesel GSYİH'larındaki payları kullanılmıştır.

1.1.1. Küresel Büyüme

Dünya Kişi Başı Milli Gelir Dağılımı



Küresel iktisadi faaliyette süregelen olumlu büyüme performansı, 2017 yılının ikinci çeyreğinde de devam etmiştir. Bu dönemde, küresel ekonominin büyüme hızı bir önceki çeyreğe kıyasla hem gelişmiş ülkeler hem de gelişmekte olan ülkelerde yükselmiştir. Bu gelişimde, Euro Bölgesi, ABD, Japonya ve Kanada'daki olumlu büyüme performansı önemli rol oynamıştır. Buna karşın, İngiltere'nin ekonomik büyüme hızı yavaşlamıştır. Gelişmekte olan ülkeler tarafında ise yıllık büyüme oranının, Brezilya'da yeniden pozitif döndüğü, Rusya'da bir önceki çeyreğe göre belirgin bir şekilde hızlandığı görülmüştür. Bu çerçevede, Latin Amerika ve Doğu Avrupa ülkelerindeki olumlu büyüme performansı yılın ikinci çeyreğinde güçlenerek devam etmiştir. Ancak bu dönemde, Çin ve Hindistan ekonomilerinin yıllık büyüme hızındaki yavaşlama nedeniyle, Asya bölgesi yıllık büyüme oranı, önceki çeyreğe göre bir miktar ivme kaybetmiştir.

Küresel iktisadi faaliyete ilişkin PMI verileri, (*) yılın üçüncü çeyreğinde gerek imalat sanayii gerekse hizmetler alt endekslerinde yükselmeye devam etmiştir. Bu gelişimde başta Euro Bölgesi olmak üzere gelişmiş ülkelerde yaşanan ekonomik canlanma eğiliminin belirleyici bir rol oynadığı düşünülmektedir. Nitekim Euro Bölgesine ait imalat sanayii PMI verisi, ekonomideki olumlu büyüme görünümünün 2017 yılının üçüncü çeyreğinde kuvvetlendiğini ve üçüncü çeyrek büyüme hızının bir önceki çeyreğe kıyasla yükseleceğini göstermektedir. Anılan dönemde, Ağustos ayının son haftası ile Eylül ayının ilk haftasında yaşanan iki kasırga felaketi iktisadi faaliyette geçici bir yavaşlamaya neden olmasına rağmen, ABD ekonomisi (yıllıklandırılmış olarak)

yüzde 3 oranında büyüme kaydetmiştir. Öte yandan, anılan dönemde, Japonya ekonomisine ilişkin imalat sanayii PMI verisinin yılın üçüncü çeyreğinde ikinci çeyrek değerinin altında kalmış olması, Japonya'da büyüme hızının önceki çeyreğe kıyasla düşük kalacağına işaret etmektedir.

Gelişmekte olan ülkelere ilişkin PMI verileri, 2017 yılının üçüncü çeyreğinde bir önceki çeyreğe göre imalat sanayi için yükselirken, hizmetler sektörü için gerilemiştir. Gelişmekte olan ülkeler büyümesine en büyük katkıyı veren Çin ekonomisinde, yıllık büyüme hızı yılın üçüncü çeyreğinde önceki çeyreğe göre yavaşlamış ve yüzde 6,8 olarak gerçekleşmiştir. Hindistan ekonomisine ilişkin imalat sanayi PMI verisinin üçüncü çeyrekte bir önceki çeyreğe kıyasla belirgin bir şekilde gerilemesi, büyümedeki yavaşlamanın sürdüğüne işaret etmekle birlikte, ülkeye yönelen sermaye girişlerindeki güçlü seyrin, büyüme hızındaki yavaşlamayı sınırlayacağı değerlendirilmektedir. Yılın üçüncü çeyreğine ilişkin Doğu Avrupa ülkeleri PMI verilerinin aşağı yönde olması, anılan ülkelerin büyüme hızlarının ikinci çeyreğe göre yavaşlayacağı beklentisini güçlendirmektedir. Buna karşın, Latin Amerika ülkelerinin imalat sanayi PMI verilerinde gözlenen olumlu görünüm, bölgenin resesyondan bütünüyle çıktığına ilişkin bir gösterge olarak değerlendirilmektedir.

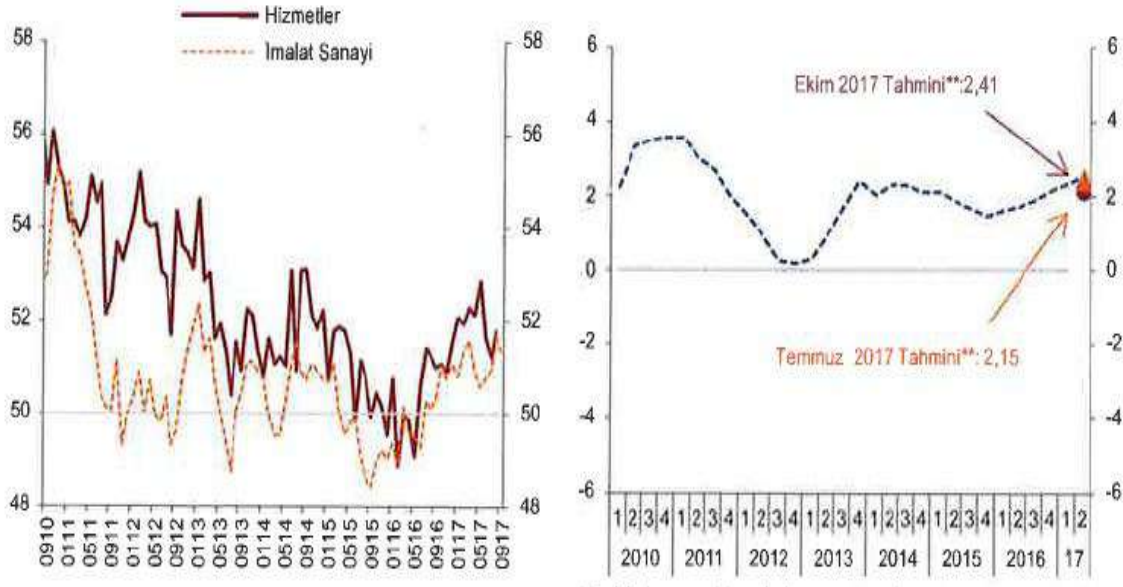
Sonuç olarak, küresel ekonominin yılın üçüncü çeyreğinde de büyümeye devam edeceği ve ikinci çeyreğe benzer bir performans sergileyeceği beklenmektedir. 2017 yılı için Consensus Forecasts küresel büyüme tahmininin, Ekim ayında bir önceki Enflasyon Raporu dönemine göre 0,1 puan gibi sınırlı bir oranda artması, söz konusu yargıyı desteklemektedir.

(*): PMI endeksi (Purchasing Manager Index) Satın Alma Yöneticileri Endeksi

Benzer şekilde, IMF tarafından Ekim ayında yayımlanan Dünya Ekonomik Görünümü Raporu'na ait 2017 yılı küresel büyüme tahmininde de, Nisan rapor dönemine göre, önemli bir değişiklik olmamış, 2017 yıllık küresel büyüme tahmini, Ekim ayında 0,1 puanlık artışla yüzde 3,6 olarak güncellenmiştir.

Ekim ayı Consensus Forecasts bültenlerine bakıldığında, 2017 yıl sonuna ilişkin büyüme tahminlerinin, bir önceki Enflasyon Raporu dönemine göre Euro Bölgesi ve Japonya için yukarı yönlü güncellendiği, ABD ve İngiltere için ise değişmediği görülmektedir. Gelişmekte olan ülkelerin büyüme tahminleri ise Asya Pasifik bölgesi için aynı kalırken, Latin Amerika ve Doğu Avrupa için yukarı yönlü güncellenmiştir. Bu veriler çerçevesinde yenilenen ihracat ağırlıklı küresel üretim endeksi, yıllık küresel büyüme hızının, Ekim ayında, Temmuz Enflasyon Raporu dönemine göre yükseldiğini göstermektedir (Grafik). ***Bir başka deyişle, Türkiye'nin 2017 yılındaki dış talep görünümü, bir önceki yıla kıyasla daha olumlu seyretmektedir.***

Grafik (2): Gelişmekte Olan Ülkeler PMI ve İhracat Ağırlıklı Küresel Üretim Endeksi (*)
Yıllık ortalama yüzde değişim.



(*):Toplulaştırma yapılırken ülkeler Türkiye'nin altın hariç ihracatı ile ağırlıklandırılmıştır.

(**): 2017 yılı ortalama yıllık büyüme tahminini göstermektedir.

Küresel iktisadi faaliyette yaşanan olumlu gelişmelere paralel olarak, küresel ticaret hacmi yılın ilk yarısında hızlı bir büyüme göstermiş. Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 4,2 oranında artmıştır. Söz konusu gelişmede, küresel ticaretin 2016 yılında zayıf seyretmesinin yarattığı baz etkisinin yanında, başta **ABD ve Çin ekonomilerinde olmak üzere, canlı ekonomik büyümenin uyardığı ithalat talebi belirleyici olmuştur**. Ayrıca, gelişmekte olan ülkelere yönelen yüksek portföy akımları, bu ülkelerde dış ticaretin finansmanını kolaylaştırarak, küresel ticaret hacmini olumlu yönde etkilemektedir. **Dünya Ticaret Örgütü tahminleri, küresel ticaret hacminin, yılın geri kalanında ve 2018 yılında da hızlı bir şekilde büyüyeceğine, ancak baz etkisi nedeniyle büyümenin gelecek yıl bir miktar ivme kaybedeceğine işaret etmektedir.**

Kaynak: TCMB Enflasyon Raporu 2017/IV

Tablo (1): Dünya Ekonomik Görünümü / GSYİH (1) (%değişim)

	2016	2017	2018	2019
	Tahmin		Öngörüler	
Dünya	2.4	2.7	2.9	2.9
Gelişmiş Ekonomiler	1.7	1.9	1.8	1.7
ABD	1.6	2.1	2.2	1.9
Euro Bölgesi	1.8	1.7	1.5	1.5
Japan	1.0	1.5	1.0	0.6
Gelişmekte olan ekonomiler (EMDEs) (2)	3.5	4.1	4.5	4.7
İhracat EMDEs	0.4	1.8	2.7	3.0
Diğer EMDEs	5.7	5.7	5.7	5.8
Çin hariç diğer EMDEs	4.5	4.6	4.6	5.1
Doğu Asya ve Pasifik	6.3	6.2	6.1	6.1
Çin	6.7	6.5	6.3	6.3
Endonezya	5.0	5.2	5.3	5.4
Tayland	3.2	3.2	3.3	3.4
Avrupa ve Merkezi Asya	1.5	2.5	2.7	2.8
Rusya	-0.2	1.3	1.4	1.4
Türkiye	2.9	3.5	3.9	4.1
Polonya	2.8	3.3	3.2	3.2
Latin Amerika ve Karayipler	-1.4	0.8	2.1	2.5
Brezilya	-3.6	0.3	1.8	2.1
Meksika	2.3	1.8	2.2	2.5
Arjantin	-2.3	2.7	3.2	3.2
Orta Doğu Ve Kuzey Africa	3.2	2.1	2.9	3.1
Suudi Arabistan	1.4	0.6	2.0	2.1
İran, İslam Cumhuriyeti	6.4	4.0	4.1	4.2
Mısır, Arap Cumhuriyeti (2)	4.3	3.9	4.6	5.3
Güney Asya	6.7	6.8	7.1	7.3
Hindistan (3)	6.8	7.2	7.5	7.7
Pakistan (2)	4.7	5.2	5.5	5.8
Bangladeş (2)	7.1	6.8	6.4	6.7
Sahara altı Africa	1.3	2.6	3.2	3.5
South Africa	0.3	0.6	1.1	2.0
Nigeria	-1.6	1.2	2.4	2.5
Angola	0.0	1.2	0.9	1.5
Momerandum İtems: Real GDP (1)				
Yüksek gelirlı ülkeler	1.7	1.9	1.9	1.7
Gelişmekte olan ülkeler countries	3.6	4.3	4.7	4.9
Düşük gelirlı ülkeler	4.4	5.4	5.8	5.8
BRICS (6)	4.2	5.0	5.2	5.4
Dünya (2010 PPP weights)	3.1	3.4	3.6	3.7
Dünya ticaret hacmi (4)	2.5	4.0	3.8	3.8
Mal fiyatları				
Petrol fiyatları (5)	-15.6	23.8	5.7	5.4
Enerji dışı mal fiyatları endeksi	-2.6	4.0	0.7	1.0

Kaynak: Global Economic Prospects June 2017/ World Bank

(1): Toplam büyüme oranları 2010 yılı sabit ABD doları GDP ağırlıkları baz alınarak hesaplanmıştır.

(2): GDP gelişimleri mali yıl bazındadır.

(3): 2016 yılı sütununda 2016/17 mali yılına atfı yapılmıştır.

(4): Dünya ticaret hacmi hizmetler hariç mal bazındadır.

(5): Dubai, BRENT ve Batı Teksas basit ortalamasını göstermektedir.



1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.2.1. Yeni Ticaret Rüzgârları

Dünya ticaretinin %85'ini tonaj bazında denizyolu ile taşımaktadır. Dünya ticareti kuş bakışı olarak gözlemlendiğinde, önümüzdeki beş yıl içinde gelecekte kat edilecek yolun belirsiz ve bilinmeyen bölgelerden geçtiği, gelişmeleri önemli siyasi risklerin belirleyecekleri ortak bir görüş olarak şekillenmekle beraber, sınırlar ötesinde pragmatik işbirliği imkânları ortaya çıktığı zaman temkinli bir şekilde optimistik bir yaklaşım modeli ortaya çıkmaktadır.

Avrupa'da, popülist siyasi güçlerin hâkim olabileceği korkusuyla birlikte, ekonomik büyüme yavaş yavaş geri dönmektedir. Euro bölgesi geçen yıl ABD kadar yeni iş sahası yaratabilmiştir. Avrupa için kısa vadeli ekonomik görünümün cesaretlendirici olmasına rağmen, özellikle Brexit görüşmelerinin sonucunun piyasalarda önemli bir siyasi riski hakim kıldığı görüşü baskındır. ***Son on yıl içinde Avrupa'da ilk kez ticari engeller belirginleşmektedir.***

Amerika'nın serbest ticarete yönelik ilkesi tarihe dayanmaktadır. Ancak bu durum pratikte günümüzdeki ABD Başkanının ticaret gündeminde olan, ABD'nin ticaret ortakları ülkelere ve yabancı şirketlere karşı tedirginliği ve uygulanan korumacı politikasına uymamaktadır. Kongre ve ABD'nin ticaret ortakları ile yabancı şirketler tarafından bu korumacı politikanın değişmeye zorlaması söz konusudur. Bu durumda ABD'nin küresel liderliğinin değişmesi hususu da belirsizliğini korumaktadır.

Çin'in belirttiği küreselleşme taahhüdüne rağmen, ülkenin "küresel ekonomik lider" rolüne adım atmaya hazır olmadığı görülmektedir. Bunun yerine, Çin'in uluslararası alanda iklim değişikliği ve One Belt, One Road inisiyatifi gibi belirli alanlarda yerini alacağı değerlendirilmektedir.

Günümüzde Dünya ekonomisi, uzun bir zaman periyodu içinde daha da belirsiz güç ilişkileri ile karakterizedir. ***Küreselleşmenin "altın çağ" dönemi bitmiş olabilir.*** Bununla beraber ekonomilerin ve toplumların yön vericileri olan işletmeciler ve politika yapıcıları tarafından ihtiyatlı bir iyimserlik çerçevesinde pragmatizm ve işbirliğine yön vermek doğrultusunda fırsatlar yaratılması için uygulamalar gerçekleştirilebilir.

Kaynak: Maritime Outlook Report 2017 Norges Rederiforbund

1.2.2. Dünya Deniz Ticareti Vurguları

2017 yılında global deniz ticareti gelişimi %4.1 oranında artmış, 11.6 milyar tona ulaşmıştır. Bu hacim 2012 yılının %4.3 artış oranından dökmeyük ve konteyner taşımalarındaki olumlu gelişmeler bu ivmenin itici güçleridir.

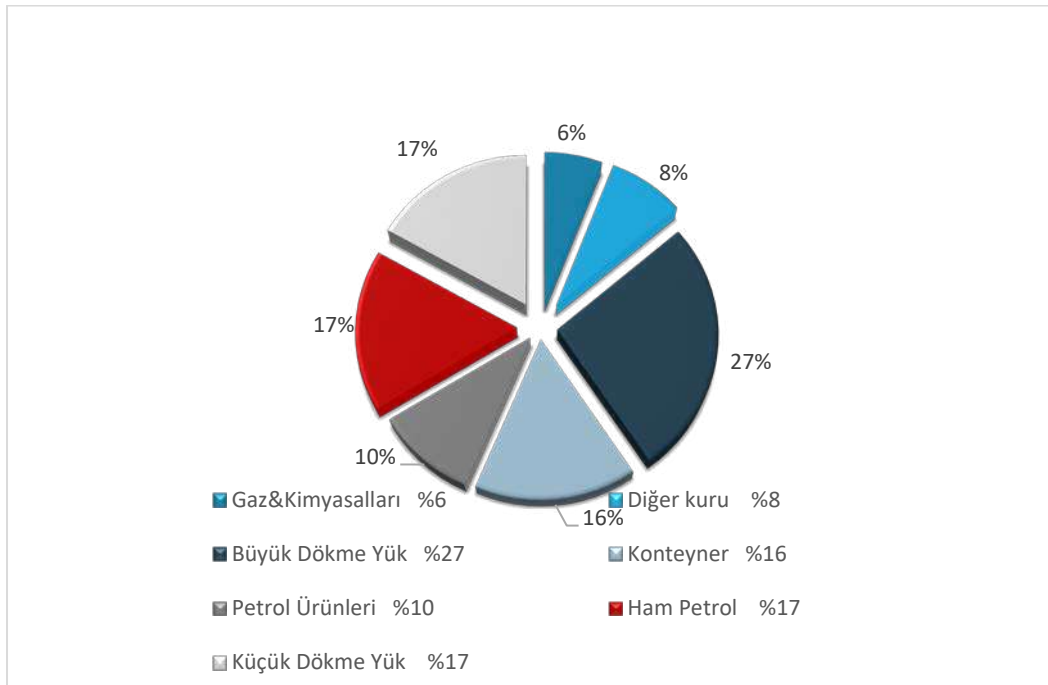
Mevcut projeksiyonlar, global deniz ticareti gelişiminin 2018 yılında %3.6 oranında sabit kalacağını ve deniz ticaretinin toplam 12.0 milyar ton olarak gerçekleşeceğini göstermektedir.

Dünya kuru dökme ticaretinin 2018 yılında %2.8, ton-mil bazında %3.7 oranında büyümesi öngörülmektedir. Çin'in yüksek kaliteli demir cevheri talebi, dünya deniz demir cevheri ticaretinde %3,2'lik bir genişlemeyi destekleyeceği ve minör dökme yük taşımacılığının da sağlıklı bir şekilde büyüyeceği beklenmekte, deniz yolu kömür ticaretinin 2017'de %5.4 oranında büyümesini takiben 2018 yılında %1.5 oranında azalması öngörülmektedir.

Küresel petrol taşımacılığının (ham petrol ve petrol ürünleri), 2018 yılında, geçen yılın aynı döneminde gerçekleşen %2.6 oranındaki artıştan sonra %2.9 oranında artması beklenmektedir. Çin ve Hindistan'ın ithalat taleplerinin 2018 yılında hampetrol ticaretinin artışının kilit destekçileri olmaları, 2018 yılında ABD'nin ihracatında da gerçekleşen güçlü artışın da desteği ile ham petrol taşımacılığının ton mil bazında yaklaşık %4 oranında büyümesi beklenmektedir. Küresel konteyner taşımacılığının ton bazında olumlu küresel ekonomik koşulların desteği ile 2018 yılında %5.1 oranında artması beklenmektedir.

Güncel IMF küresel GSYİH büyüme tahminleri, dünya deniz ticareti / GSYİH büyüme çarpanının, 2018'de 1.0'a ulaşması ve küresel GSYİH büyümesinin deniz ticaretinin büyüme oranından daha ılımlı bir artışa ulaşacağı değerlendirilmektedir.

Grafik (3): Yükler İtibariyle Dünya Denizyolu Taşımacılığı (%)



Kaynak Clarkson Research Jan. Feb. 2018

Tablo (2): Dünya Denizyolu Taşımacılığı (milyon ton)

							f	%	10 yıl
Taşıma Modları	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2017/16	2018/17	Ortalama
Demir Cevheri	1,188	1,34	1,364	1,418	1,477	1,524	4.1 %	3.2 %	6.2 %
Kömür	1,182	1,216	1,138	1,142	1,203	1,221	5.4 %	1.5 %	4.5 %
Tahıl	391	432	459	481	516	527	7.3 %	2.1 %	5.1 %
Küçük dökmeyük	1,823	1,844	1,871	1,868	1,908	1,972	2.1 %	3.3 %	2.1 %
Ham Petrol	1,836	1,803	1,872	1,949	1,999	2,054	2.6 %	2.8 %	0.8 %
Petrol Ürünleri	956	957	1,022	1,067	1,097	1,131	2.8 %	3.1 %	3.2 %
Gaz	305	317	328	356	386	429	8.6 %	11.0 %	6.5 %
Kimyasal	264	267	278	283	297	310	5.0 %	4.4 %	3.9 %
Konteyner	1,532	1,622	1,661	1,734	1,826	1,917	5.3 %	5.0 %	4.2 %
Diğer Kuruyük	779	808	829	852	886	919	4.0 %	3.7 %	2.8 %
Toplam	10,257	10,607	10,822	11,149	11,594	12,002	4.0 %	3.5 %	3.3 %
Yıl Bazında Değişim	3.4 %	3.4 %	2.0 %	3.0 %	4.0 %	3.5 %			

Tablo (3): Dünya Denizyolu Taşımacılığı (%)

	Global Ticaretten % pay						%	Trend	10 yıl
Taşıma Modları	2013	2014	2015	2016	2017(e)	2018(f)	2018	2018	Ortalama
Demir Cevheri	11.6 %	12.6 %	12.6 %	12.7 %	12.7 %	12.7 %	0.0 %	–	11.9 %
Kömür	11.5 %	11.5 %	10.5 %	10.2 %	10.4 %	10.2 %	-0.2 %	–	10.6 %
Tahıl	3.8 %	4.1 %	4.2 %	4.3 %	4.4 %	4.4 %	-0.1 %	–	4.0 %
Minör D.yük	17.8 %	17.4 %	17.3 %	16.8 %	16.5 %	16.4 %	0.0 %	–	17.1 %
Ham Petrol	17.9 %	17.0 %	17.3 %	17.5 %	17.2 %	17.1 %	-0.1 %	–	18.5 %
Petrol Ürünleri	9.3 %	9.0 %	9.4 %	9.6 %	9.5 %	9.4 %	0.0 %	–	9.5 %
Gaz	3.0 %	3.0 %	3.0 %	3.2 %	3.3 %	3.6 %	0.2 %	+	3.1 %
Kimyasal	2.6 %	2.5 %	2.6 %	2.5 %	2.6 %	2.6 %	0.0 %	+	2.6 %
Konteyner	14.9 %	15.3 %	15.4 %	15.6 %	15.7 %	16.0 %	0.2 %	+	15.0 %
Diğer Kuru	7.6 %	7.6 %	7.7 %	7.6 %	7.6 %	7.7 %	0.0 %	+	7.7 %

Tablo (4): Dünya Denizyolu Taşımacılığı (milyar Ton/mil)

Ton-mil	2013	2014	2015	2016	2017 (e)	2018 (f)	% Değişim		10 yıl Ortalama
							2017/16	2018/17	
Demir Cevheri	6,92	7,598	7,648	7,924	8,235	8,593	3.9 %	4.3 %	6.0 %
Kömür	5,05	5,228	4,955	4,989	5,284	5,338	5.9 %	1.0 %	4.3 %
Tahıl	2,793	3,001	3,301	4,4	3,714	3,853	9.2 %	3.8 %	6.0 %
MİNÖR Dökmeyük	10,172	10,618	10,773	10,979	11,448	11,959	4.3 %	4.5 %	3.1 %
Ham Petrol	8,949	8,93	9,088	9,66	10,072	10,433	4.3 %	3.6 %	1.6 %
Petrol Ürünleri	2,721	2,743	2,906	3,043	3,159	3,25	3.8 %	2.9 %	3.2 %
Gaz	1,337	1,381	1,422	1,463	1,608	1,797	9.9 %	11.8 %	6.5 %
Kimyasal	925	922	960	992	1,043	1,092	5.2 %	4.7 %	3.7 %
Konteyner	7,712	8,157	8,297	8,634	9,079	9,497	5.1 %	4.6 %	4.0 %
Diğer Kuru	3,923	4,065	4,139	4,243	4,408	4,552	3.9 %	3.3 %	2.6 %
Toplam	50,509	52,639	53,481	55,323	58,05	60,364	4.9 %	4.0 %	3.6 %

Tablo (5): Dünya Denizyolu Taşımacılığı Analizi

Dünya Ticareti ve Deniz yolu Taşımacılığı	2013	2014	2015	2016	2017	2018	10 yıllık trend	5 yıllık trend
Kişi Başına Denizyolu Ticareti								
Dünya Denizyolu Ticareti (mt)	10,258	10,608	10,825	11,139	11,599	12,015	3.3%	3.25
Dünya Nufusu (milyon)	7,182	7,266	7,349	7,467	7,550	7,633	1.2%	1.2%
Ticaret Tonağı (Kb*)	1.43	1.46	1.47	1.49	1.54	1.57	2.1%	2.0%
Dökmeyük Taş.(Kb)	1.03	1.05	1.05	1.06	1.09	1.11	1.8%	1.5%
Konteyner Taşımacılığı (Kb)	0.21	0.22	0.23	0.23	0.24	0.25	2.9%	3.3%
Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları								
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	3.3%	3.4%	2.0%	2.9%	4.1%	3.6%	3.3%	3.2%
Dünya GSYİH Gelişimi	3.4%	3.5%	3.4%	3.2%	3.6%	3.7%	3.4%	3.5%
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	0.97	0.98	0.61	0.90	1.14	0.97	0.98	0.92
Sanayi Üretimi Gelişimi	0.4%	2.0%	0.7%	0.2%				
Denizyolu Taş./SÜ Çarpanı	9.10	1.72	2.78	12.80				
Ticaret(milyar ton)								
Dünya Denizyolu Taş.	10.26	10.61	10.82	11.14	11.60	12.01	3.3%	3.2%
Dünya Tic.Hacmi (Bütün Modlar)	12.19	12.57	12.86	13.15	13.72	14.28	2.8%	3.2%
Denizyolu Tic.% Oran	84%	84%	84%	85%	85%	84%	84%	84%

Kaynak : Clarksons Research Jan.2018 World Seaborn Trade Analysis (Kb*): Kişi Başına (Per Capita)

1.2.3. Dünya Liman Hareketleri



Son on yıllık dönemin ilk yarısı gerek toplam kargo trafiğinde gerekse konteyner trafiğinde yaşanan artış hızlarından etkilenmektedir. ISL'nin Liman Veri Tabanı'nı oluşturan yaklaşık 450 limanın toplam kargo miktarı, 2015 yılında çok az oranda azalıştan sonra 2016 yılında %1.8 oranında büyüme gerçekleşmişti. Asya ve Güney Amerika'daki liman hareketliliği Kuzey Amerika ve Avrupa limanlarında gözlenen sınırlı gelişiminden etkilenmektedir. Dünya Konteyner limanları hareketliliklerinde de ekonomik gelişimin paralelinde bir gelişme gözlenmektedir. 2017 yılında ISL liman verileri 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik krizin ardından en zayıf büyüme olan %2.8'lik (620.6 milyon TEU) bir büyümeye işaret etmektedir. ISL Liman Veri Tabanı, dünya konteyner limanı trafiğinin yüzde 95'inden fazlasını kapsamaktadır. 2016 yılında ilk 20 konteyner limanında elleçleme talepleri artışında gözlenen ortalama bir gelişmeden sonra, karışık bir tablo gözlenmektedir. Singapur ve Hongkong, ticaret rotalarındaki yavaşlama paralelinde daha düşük performans göstermeye devam etmişlerdir.

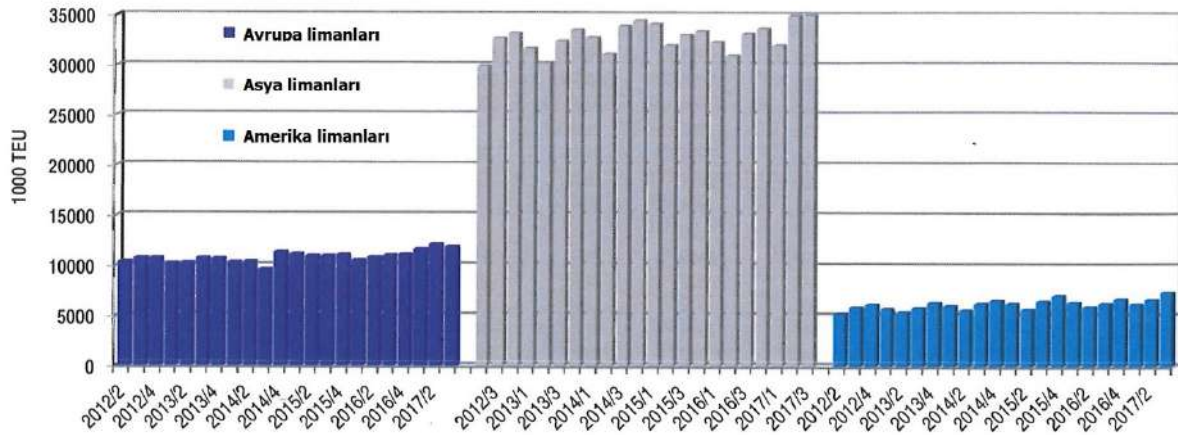
2016 yılında da %3.1'lik bir artışla, Asya pazarı küresel ortalamayı geride bırakmış, ISL Liman Veri Tabanına göre 2016 yılında gözlenen 357 konteyner limanı trafiğinin toplam hacmi 620,6 milyon TEU'ya ulaşmıştır. 2017 yılı itibariyle küresel konteyner taşımacılığının üçte ikisi Asya limanlarında gerçekleşmektedir. Amerika'da ise konteyner taşıma talebinin zayıf performansı daha kesin bir analiz gerektirmektedir. Örneğin, ABD limanlarında elleçlenen konteynerler, Amerika kıta limanlarında elleçlenen 89 milyon TEU'ya karşılık 47 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

Latin Amerika'nın başlıca konteyner trafiğine sahip olan Brezilya, taşıma etkinliği %4.3 oranında azalmış, artan emtia fiyatları karşısında Venezuela'da %40.8 oranında bir kayıp yaşanmıştır. Buna karşılık diğer Latin Amerika limanlarında artan bir performans göstermişlerdir.

Dünya ölçeğinde de aynı paternler izlenmekte, limanların gelişimi büyük ölçüde değişiklik arz etmekte, büyüme oranı %10'dan fazla olan en hızlı gelişen limanlar listesindeki limanlar, Daesan / Güney Kore, (%24) Itaqui / Brezilya, (+%22,7) ve Paradip / Hindistan (+%17.4) gibi dökmeyük bazlı limanlar olmaktadır. %16.8'lik artışla 234.2 milyon tonaja ulaşan artış ile Xiamen / Çin en hızlı büyüyen limanlar listesinde dördüncü sırada yer almıştır. Bandar Abbas / İran, Guangzhou / Çin ve Colombo / Sri Lanka da %10'dan fazla büyüme oranına sahip limanlar listesinde bulunmaktadır.

Kargo trafiğinin en çok azaldığı limanların listesinde yine bir Çin limanı vardır. Qinhuangdao kömür yükleme limanı elleçlemeleri %-27.1 oranında azalmıştır. Bunun dışında Asya limanları giderek dünya liman trafiğini şekillendirmektedir. ISL Liman Veri Tabanı kapsamındaki limanlar arasında payları 1996'da %39 iken 2009'da %45'e, 2016'da ise %50'ye yükselmiştir. Konteyner trafiğinde ise Asya limanlarının baskınlığı 2016'da %62 oranla daha da yüksektir.

Grafik (4): Bölgelere göre Başlıca Dünya Liman Trafiği (TEU) (Çeyrek Yıl Bazlı)



Avrupa Limanları: Hamburg, Bremen/Bremenhaven, Rotterdam, Antwerp, Le Havre, Valencia

Asya Limanları: Singapore, Hong Kong, Shanghai, Shenzhen, Busan

Amerika limanları: Los Angeles, Long Beach, New York, New Jersey, Santos/Brazil



1.3. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU

1.3.1. Bir Bakışta Dünya Filosu

2018 yılının başlarında, Dünya denizcilik sektörü bir bütün olarak 2009 yılı kriz sonrası durgunluğun ardından tam olarak toparlanmamış, özellikle dökme ve konteyner gemisi segmentlerinde gözlenen büyük ölçüde arz fazlası operatörleri zor durumda bırakmaya devam etmiş, sonuç olarak, navlun ve charter oranları liner ve dökme yük piyasalarında bastırılmış ve bunalımlı seviyelerde kalmıştır.

2017 yılında Dünya ticaret filosuna yapılan teslimatlar 95.3 milyon DWT tonaja ulaşmıştır. 2014 yılından sonra yapılan teslimat hacmine bakıldığında bir azalma trendi sürmekle beraber bazı sektörler için bu sınırlı büyümenin dahi aşırı olduğu gözlenmiştir. Yavaşlama bir dereceye kadar, kriz sonrası yıllarda finans ve nakit akışı sıkılaştırmasıyla (2015 tanker pazarları için geçerli olmamasına rağmen) daha az sayıda geminin sipariş edildiğini yansıtmaktadır.

2018'in başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) toplam tonajı 1,83 milyar DWT seviyesinde gerçekleşmiştir. Dünya ticaret filosu, 2010-2018 döneminde DWT bazında yaklaşık %50 oranında büyürken, yıllık filo artışı, 2010 yılındaki %9,3 pik seviyesinden bir azalıştan 2017 yılında %3,4'e düşmüştür.

2018 yılı itibariyle dünya ticaret filosunun %63'ü on yıldan daha genç, sadece %3'ü 25 yaşından büyüktür (DWT bazında). Dünya ticaret filosunun yaş ortalaması 17,1'dir.

Yunanistan, Japonya ve Çin, kapasite bazında Dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip ülke olmaya devam etmektedir. Dünya tonajının yaklaşık %46'sını kontrol etmektedirler.

Panama 326 milyon DWT ve 6,395 gemi ile Dünyanın en büyük sicile sahip ülke olmayı sürdürmektedir. Bunu Marshall Adaları (230 milyon DWT) ve Liberya (219 milyon DWT) takip etmektedir. Dünya ticaret filosunun dörtte üçü ilk on bayraktan birini kullanmakta ve ticaret filosunun yaklaşık %70'i ilk on ülkeye ait olmaktadır.



Tablo (6): Ükelere Göre Dünya Filosu 2017-2018

DWT Sıra		Bayrak	1 OCAK 2017				1 OCAK 2018				Toplan DWT içindeki %	Yıllık Değişim %
2018	2017		Gemi Adedi	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Adedi	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	(1)	Panama	6.480	216.522	333.363	3.214	6.395	212.134	326.118	3.132	17.8	-2.2
2	(3)	Marhal Adaları	2.892	127.950	208.563	1.179	3.117	140.951	229.735	1.282	12.5	10.2
3	(2)	Liberya	3.126	136.331	213.934	3.896	3.160	139.109	218.893	3.798	11.9	2.3
4	(4)	Hong Kong(sar)	2.420	106.744	172.420	2.702	2.462	112.401	180.585	2.932	9.8	4.7
5	(5)	Singapur	2.328	80.698	121.177	2.166	2.333	82.723	124.563	2.226	6.8	2.8
6	(6)	Malta	2.016	65.654	98.669	1.419	2.036	71.445	107.748	1.519	5.9	9.2
7	(7)	Çin	3.008	47.904	74.918	686	3.224	51.855	80.288	856	4.4	7.2
8	(8)	Yunanistan	963	42.262	74.493	52	946	41.129	72.201	44	3.9	-3.1
9	(9)	Bahamalar	1.160	53.644	68.057	199	1.133	52.571	64.788	177	3.5	-4.8
10	(10)	Birleşik Krallık	757	29.002	38.896	843	767	30.671	41.854	816	2.3	7.6
11	(11)	Japonya	2.620	23.262	33.782	63	2.640	25.429	36.792	84	2.0	8.9
12	(12)	G.K.R.Y	797	20.864	33.000	438	811	21.544	34.112	446	1.9	3.4
13	(19)	Portekiz	352	10.417	13.712	644	474	14.793	19.349	945	1.1	41.1
14	(14)	Endonezya	2.915	12.189	17.131	184	3.069	13.658	19.161	213	1.0	11.8
15	(13)	Norveç	788	15.088	19.063	57	799	14.990	18.867	60	1.0	-1.1
16	(15)	Danimarka	460	15.002	16.940	984	480	16.778	18.715	1.180	1.0	10.5
17	(16)	Hindistan	850	9.596	16.451	44	878	10.284	17.608	50	1.0	7.0
18	(17)	İtalya	710	15.498	15.347	128	701	15.313	14.489	127	0.8	-5.6
19	(18)	Kore	1.045	9.859	14.654	101	1.028	9.674	13.920	107	0.8	-5.0
20	(38)	Suudi Arabistan	102	2.451	3.619	8	137	7.592	13.451	8	0.7	271.7
21	(20)	Almanya	266	9.501	10.316	760	265	9.011	9.803	721	0.5	-5.0
22	(22)	Bermuda	140	10.432	8.999	25	140	10.306	8.653	39	0.5	-3.8
23	(21)	Antigua& Barbuda	921	7.781	10.089	555	810	6.505	8.505	450	0.5	-15.7
24	(24)	A.B.D.	342	7.032	7.963	236	363	7.333	8.220	232	0.4	3.2
25	(25)	Belçika	76	4.781	7.755	1	83	5.025	8.200	1	0.4	5.7
26	(26)	Rusya	1.441	5.960	7.580	89	1.486	6.388	7.999	100	0.4	5.5
27	(23)	Türkiye	834	5.637	8.102	111	805	5.441	7.638	123	0.4	-5.7
158	143	Somali	1	2	4	-	-	-	-	-	-	-100.0
Toplam			52.183	118.269	1.772.435	22.327	53.045	1.224.375	1.833.549	23.102	100.0	3.4

1.3.2. Tanker Piyasası Gelişmeleri



Hampetrol fiyatları

Karbonsuzlaştırma konusundaki görüşmelerin yoğunluğuna rağmen küresel petrol talebi, 100 milyon PBD (günlük petrol üretimi) seviyesini işaret etmektedir. Ham petrol fiyatları, 2016 yılında US \$ 40-55 / BBL(varil) aralığında gerçekleşmiş, Ocak 2018 itibariyle Brent petrolü, OPEC ve Rusya'nın üretim kısıntılarının yıl sonuna kadar devam edeceğini açıklamaları ve anlaşmayı bu sürenin ötesine uzatabileceklerini işaret etmelerinin ardından, üç yılı aşkın sürenin en yüksek seviyesinden başlattığı düşüşünü durdurmuştur.

Dünya Bankası, "Emtia Piyasaları Görünüm Raporu"nda ham petrol fiyatına ilişkin 2017 tahminini OPEC'in üretimi düşürmeye hazırlanmasını gerekçe göstererek 53 dolardan 55 dolara yükseltmiş, raporda, emtia fiyatlarının 2017'de talepteki artış ve arzdaki yavaşlama nedeniyle biraz toparlanacağı vurgulanmıştır.

Raporda; Ham petrol, doğalgaz ve kömürü kapsayan enerji emtialarının gelecek 12 ay içerisinde yüzde 25 değerlenmesi beklentisine yer verilmiş, ham petrol fiyatına yönelik 2017 fiyat beklentisi yukarı doğru revize edilmiştir. Revizyonda OPEC'in üretimi kısımaya hazırlanmasının etkili olduğuna işaret edilerek, ham petrol **fiyatlarının 2017 yılında varil başına 53 dolardan 55 dolara yükseleceği de vurgulanmıştır**. Bu paralelde OPEC ve Rusya arz kısıntısının 2018 sonrasına uzayabileceğini işaret etmişlerdir.

Filo Arzı

2017 yılı başında, hampetrol tanker filosu, toplam 370 milyon DWT tonajında 2.063 gemiden, ürün tankeri filosu ise 98 milyon DWT tonajında 5,881 gemiden oluşmaktadır. Bu segmentlerin dışında, 108 milyon DWT tonajında 5,418 gemi ile özelleştirilmiş petrol / kimyasal filo (specialised oil/chemical) ile. Kapasitesi 636.4 milyon DWT olan 14,512 adet OBO (Liquit Bulk Carriers) kombine taşıyıcı segmenti bulunmaktadır.

2015 yılı sipariş defterindeki sıkışıklık karşısında , düşen yeni inşa fiyatlarına rağmen 2016 yılında siparişler sınırlanmış, sonuç olarak son üç yıl bazında bütün segmentlerde bir azalma gözlenmiş, 2016 yılındaki 101 milyon DWT sipariş defteri 2017 yılı başında, 2015 yılı Ocak ayında gerçekleşen 75 milyon DWT'a yakın olan 77 milyon DWT seviyesine gerilemiştir.

2017 yılında petrol ürünleri taşımacılığının, 2016 yılı için öngörülen %4.6'dan daha düşük bir oranda %1.8 oranında artması, aynı şekilde, hampetrol taşımacılığının, 2016 yılında gözlenen %4.4 oranındaki büyümeye karşın + %0.2 oranında hemen hemen değişmeden kalması beklenmektedir.

Navlunlar

Ocak 2017'de T/C navlun oranları, 2016'nın başlangıcına göre piyasa oyuncularının geleceğin spot kazançlarıyla ilgili beklentilerinden belirgin şekilde daha düşüktü. Fearnleys değerlendirmelerine göre modern bir VLCC'nin yıllık T/C oranı 2016 yılının başında 52.500 USD/gün iken bir yıl sonra, bu oran yarı yarıya azalarak Ocak 2017'de, 27.500 USD/gün seviyesine gerilemiştir.

Ham petrol ve petrol ürünleri piyasalarındaki gelişmeler ile LPG ve LNG piyasalarındaki gelişmeler arasında bazı risk faktörleri yer almaktadır. LPG segmentinin taşımacılığı Clarkson Research nin sağladığı değerlendirmelere göre 2012'den beri güçlü bir talep artışı sağlamıştır. Söz konusu artış, gerek kazançları gerekse de siparişleri önemli ölçüde arttırmış, sonuç olarak, her ikisinde de kaçınılmaz bir sonla düşüş trendine girmiştir.

2017 yılı başlarında LPG segmenti taşımacılığının %4.9 oranında artması beklense de, sipariş defteri önemli ölçüde dolu olmasına karşılık T/C oranları her segment için 2017 yılı başında 2016 ortalamasına göre oldukça düşük kalmıştır. Piyasada gemi arzı yüksek seviyededir. 2017 başlarında, LPG filosu 30.3 mcbm (22.4 mDWT) ile 1.382 adet gemiden oluşmaktadır. Bu tonaj kapasite bakımından bir önceki yıla göre %17,2 oranında bir artışı ifade etmektedir. Bu durum 2014 yılında gözlenen yüksek getirilerin bir fonksiyonudur. 2016 yılında gözlenen zayıf navlunların (0,7 milyon DWT 12 gemi) sipariş faaliyetini kısıtlamasına rağmen 2017 başında LPG sipariş defteri hala 3,7 milyon DWT tonajında 115 üniteyi içermektedir.

Son yılların düşük LNG fiyatları, kesinlikle yeni projelerin geliştirilmesini desteklememiş, spekülasyon sipariş yıllarını takiben piyasalardaki spot tonajla ciddi ölçüde bir arz fazlası ortaya çıkmıştır. 2015 ve 2016 yılları arasındaki ortalama spot sözleşmelerin Clarkson Research tarafından sırasıyla 36.038 ABD \$ ve 33.528 ABD \$ olduğu açıklanmaktadır. Denizyolu LNG ticareti 2014 yılındaki 246 milyon ton tonajdan sonra 2016 yılında 266 milyon tona ulaşmış, Clarksons'un son tahmini uyarınca 287 milyon tona yükselmesi beklenmekle birlikte arz fazlası nedeniyle birçok ünite bekleme durumundadır. 2016 yılında, LNG filonunun cbm kapasitesi %6.6 oranında etkili bir artış göstererek 68.8 mcbm'ye (468 adet, 37.1 m DWT) ulaşmıştır.

Tablo (7): Dünya Tanker Filosu LNG / LPG

Gaz Tanker Size Class(m3)	LPG Tanker		LNG Tanker		Toplam Gaz Tankerleri	
	No	Mil. m3	No	Mil. m3	No	Mil. m3
< 3000	329	0.5	8	0.0	337	0.5
3000 < 8000	482	2.2	3	0.0	485	2.2
8000 < 12000	94	0.9	4	0.0	98	0.9
12000 < 22000	83	1.4	8	0.1	91	1.5
22000 < 45000	127	4.0	7	0.2	134	4.2
45000 < 60000	17	1.0	-	-	17	1.0
60000 < 85000	247	20.0	7	0.5	254	20.5
85000 < 150000	3	0.3	220	30.5	223	30.8
150000 < 200000	-	-	166	27.0	166	27.0
>= 200000	-	-	45	10.3	45	10.3
Total 2017	1382	30.3	468	68.8	1850	99.1
2016	1327	25.8	443	64.6	1770	90.4

Tablo (8): Dünya Tanker Filosu

Ocak 2017						
Tanker Size Class (DWT)	Ham Petrol ve Ürün Tankeri		Kimyasal Tanker		Toplam Tanker	
	mill No	DWT	No	mill DWT	No	mill DWT
< 5000	3078	6.7	1420	3.4	4498	10.1
5000 < 7500	661	4.1	600	3.8	1261	7.9
7500 < 10000	148	1.3	399	3.4	547	4.7
Handysize: 10000 < 40000	326	7.2	1818	40.3	2144	47.4
Handymax: 40000 < 60000	455	21.3	1150	55.2	1605	76.5
Panmax : 60000 < 80000	397	28.8	25	1.8	422	30.7
Aframax: 80000 < 120000	959	103.7	6	0.6	965	104.3
Suezmax: 120000 < 200000	524	81.3	-	-	524	81.3
VLCC : 200000 < 325000	694	213.2	-	-	694	213.2
ULCC: >= 325000	2	0.9	-	-	2	0.9
TOTAL 2017	7244	468.4	5418	108.5	12662	576.9
2016	7065	443.9	5204	101.7	12269	545.7

Geri Dönüşüm

Ham petrol ve ürün tankerlerinin iki yıllık nispeten zayıf geri dönüşüm faaliyetlerinden sonra, 2017 yılı bu sektörlerden gelen söküm talebinde ılımlı bir artış gözlemlenmiştir. T/C oranlarının OPEC'in üzerinde kaldığı süreç de söküm aktivitelerinde bir talep artışının yaşanmayacağı öngörülmektedir.

Gemi İnşa

DWT ve cGT bazında küresel sipariş defteri 2017 yılının başında düşük seviyeye gerilemiştir. Toplam olarak 32 mcGT tanker siparişinin (sıvı dökme ve sıvılaştırılmış gaz taşıyıcıları) %58'inin 2017 yılında teslim edilmesi planlanmaktadır. Piyasa temellerine bakıldığında, gerek petrol ve ürün filosu gerekse gaz taşıyıcı filo için yakın bir zamanda bir sipariş talebi artışı söz konusu olmayacağı öngörülmektedir.

1.3.3.Dökmeyük Piyasası Gelişmeleri

+



Kuru Dökmeyük Piyasaları Arz Talep Vurguları

Özellikle Capesize piyasası Şubat 2018'de mevsimsel zayıflık belirtileri göstermeye devam ederken, ağırlıklı ortalama bulk carrier kazançları 2017 Temmuz ayından bu yana en düşük aylık ortalama olarak aylık bazda %5 oranında 10,970 \$ / gün'e gerilemiştir. Bununla birlikte, tüm büyük sektörlerdeki gelirler, önemli ölçüde bir iyileşme göstermiş, ortalama bulker kazançları Şubat 2017'den %40 daha yüksek oranda gerçekleşmiştir. Ortalama Capesize spot kazançları ise yıl bazında iki kattan fazla artarak 11,361 \$ / güne ulaşmış, Panamax spot kazançları ise %42 oranında artarak 11,746 \$ / gün seviyesine yükselmiştir. 5 yıllık dökme yük segmenti ikinci el fiyat endeksi ise olumlu piyasa gelişiminin bir sonucu olarak Şubat ayı sonunda 3 yılın en yüksek seviyesine ulaşmıştır.

2018 yılında küresel deniz kaynaklı kuru yük taşımacılığının %2,7 oranında artarak 5,2 milyar ton arasında gerçekleşmesi beklenmektedir. Bu gelişim ton-mil cinsinden %4 oranında bir artışa tekabül etmektedir. Genişleme, Çin'in demir cevheri ithalatındaki sürekli artan talebinin yanı sıra, 2018 yılında Dünyadaki küçük tonajlı dökme yük (demir, kömür, hububat hariç) taşımacılığında da %3 oranında bir artış beklentisine dayanmaktadır.

Artış trendinin 2013 yılından sonra en hızlı artış oranına ulaşması öngörülmektedir. Son zamanlarda çelik ve alüminyum ithalatına ilişkin tarifeler hakkında ABD Başkanı tarafından açıklanan bazı risk içeren açıklamaların minör dökmeyük taşımacılığını önemli ölçüde etkilemesi beklenmemektedir. Öte yandan, kömür ve tahıl küresel deniz taşımacılığında 2017 yılında gözlenen büyümeden daha ılımlı bir artış beklenmekte, her iki metada da ticarete 2018 yılında %2 oranında bir artış gerçekleşmesi beklenmektedir.

Arz tarafında, son yıllarda gerçekleşen sınırlı kontrat faaliyetlerinin, teslimatları hızlandıracağı ve 2018 filo arzının artacağı öngörülmekte, toplam dökme yük filosunun 2018 yılında yaklaşık %2 oranında artışla 833 m DWT tonaja ulaşacağı beklenmektedir. Filo arzının 2019 yılında da %2 civarında artacağı öngörülmektedir.

Genel olarak filodaki büyümenin ikinci takip eden yılda da kuru dökmeyük taşımacılığı hacminden daha yavaş olması beklenirken, , 2018 yılının 2016 yılının ilk yarısında görülen çok zorlu geçen navlun kazançları yönünden genel olarak bir iyileşme yaşanacağı öngörülmektedir.

Demir Cevheri Taşımacılığı

Çin'in çelik üretimi, hükümetin hava kirliliği üzerindeki baskısının devam etmesi ve üretim kısıtlamalarının kış aylarında yürürlükte kalması nedeniyle, Aralık 2017 yılında gerçekleşen değer ile aynı oranda Ocak 2018 ayında 67 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Mart ayında kısıtlamaların kaldırılması ile stoklar artmış, Çin limanlarındaki demir cevheri stokları Şubat ayında 154 milyon ton rekor seviyesine ulaşmıştır. 2018 yılında ithalatın 1,095 milyon tona ulaşacağı öngörülmektedir.

ABD Başkanı Donald Trump tarafından Mart ayı başında açıklanan çelik ürün ithalatına ilişkin tarifelerin, demir cevheri ticareti üzerinde önemli bir etkisi olması beklenmemekte, Avustralya ve Brezilya'nın, bu yıl deniz yolu demir cevheri arzı yönündeki büyümelerinin devam edeceği değerlendirilmektedir.

Genel olarak, küresel deniz yolu demir cevheri ticaretinin 2018 yılında oldukça sağlıklı bir hızda büyüyeceği, mevcut projeksiyonlara göre 2018 yılında 1.520 milyon ton olarak %3 oranında bir büyümenin gerçekleşeceği öngörülmektedir

Tablo (9): Dünya Dökmeyük Ticareti

Kuru Dökmeyük Taşımacılığı	Milyon Ton					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Demir Cevheri	1107	1188	1340	1364	1418	1474
Toplam Kömür	1111	1182	1216	1138	1142	1197
Kömür	886	924	960	892	896	940
Kok Kömürü	225	259	256	245	246	256
Tahıllar	376	391	432	460	481	515
Buğday	280	287	315	331	347	364
Soya Fasulyesi	96	105	117	129	134	151
Büyük Dökme	2,594	2,761	2,988	2,961	3,041	3,186
%Değişiklik	8%	6%	8%	-1%	3%	5%
Çelik Ürünler	360	355	395	409	406	392
Orman Ürünleri	317	337	347	346	355	364
Agribulks	150	148	162	165	163	174
Şeker	57	56	54	56	62	58
Gübre	139	143	154	155	150	160
Boksit	76	108	72	94	82	97
Alüminyum Oksit	31	32	35	34	33	32
Çimento	101	104	108	103	110	105
Hurda	106	106	104	101	101	112
Petrol Kok	59	61	64	67	71	72
Antrasit	59	63	52	48	50	36
Nikel Cevheri	73	80	56	44	41	44
Manganez Cevheri	21	25	26	26	25	30
Kok	12	15	18	20	18	18
Tuz	40	45	49	49	43	49
Diğerleri	134	144	149	154	159	167
Küçük Dökme	1,736	1,823	1,844	1,871	1,868	1,910
%Değişiklik	3%	5%	1%	1%	0%	2%

Kaynak : Clarkson Research

Dünya Kömür Taşımacılığı

Çin'in kömür ithalatı yılın ilk iki ayında sert bir şekilde yükselmiş, Ocak ayında deniz yolu kömür ithalatı 2014'ten bu yana en yüksek seviye olan 21 milyon tona ulaşırken Şubat ayında toplam kömür ithalatı da %18 oranında bir artış göstermiştir. Bu, kış aylarında yükselen talep paralelinde gaz kısıtlama uygulamaları sonucunu da büyük ölçüde yansıtmaktadır. Çin'in 2018 yılında yerel kömür arzını kontrol etmeye devam etmesi beklenmektedir. Çin'in denizyolu termal kömür ithalatının 2018 yılında yaklaşık 176 milyon ton civarına çıkacağı öngörülmektedir.

Bu paralelde Hint kaynaklı kömür ithalatının 2018 yılı başlarında %5 oranında düşüşle 141 milyon tona azaldığı gözlenmektedir. Avustralya, Endonezya, Güney Afrika ve Kolombiya'dan yapılan ihracatın büyümesi ile 2018 yılında küresel denizyolu kömür arzının desteklenmesi beklenirken, genel olarak, küresel deniz yolu kömür ticaretinin 2018 yılında %1 oranında artarak 958 milyon tona ulaşacağı öngörülmektedir.

Çin ithalatında sınırlı bir büyüme ile Avrupa ve Hindistan ithalatında öngörülen yıl bazında düşüşlerinin dışında gelişmekte olan bazı Asya ekonomilerinde de ithalatın güçlü olması beklenmektedir.

Küresel deniz yolu kok kömürü ticaretinin, başlıca çelik üreten bütün bölgelerde beklenen ithalat artışı paralelinde 2018 yılında %3 oranında 26 artışla 264 milyon tona ulaşacağı tahmin edilmektedir. Hindistan'ın denizyolu ithalatında öngörülen %7 oranında bir artışa bağlı olarak Asya ithalatının sert bir şekilde artması beklenmektedir.

Avrupa Çelik Birliği'ne göre, AB'deki istikrarlı ekonomik büyüme sonucu çelik üretimini yaklaşık %3 oranında artacağı, buna bağlı olarak çelik talebinin 2018 yılında %2 oranında artacağı öngörülmektedir. AB'nin denizyolu taş kömürü ithalatının 2018 yılında 40 milyon tona ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Avustralya kok kömürü ihracatı 2018 yılında %7 oranında artışla 155 milyon ton seviyesine çıkacağı, ABD'nin deniz yoluyla yaptığı ihracatın 2018 yılında %12 oranında düşmesi yaklaşık 41 milyon ton olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

Dünya Tahıl Taşımacılığı

İthalat

Küresel denizyolu buğday ve kaba tahıl ticaretinin 2017/18 ürün yılında %2 oranında artacağı ve rekor bir düzeyde 361 milyon ton olarak gerçekleşeceği tahmin edilmektedir. AB'nin kombine buğday ve kaba tahıl ithalatının 2017/18 sezonunda, özellikle artan talebi önemli ölçüde karşılayan Brezilya ihracatı ile ve hayvan yemlerine yönelik mısır ithalatını destekleyen İberya ihracatı ile 22 milyon milyon tona ulaşması beklenmektedir.

Öte yandan, Çin'in ithalatında et tüketiminin hızla büyümesini ve dolayısıyla hayvan yemi talebini de büyük ölçüde artırmayı sürdürmesi ile soya fasulyesinde küresel denizyolu taşımacılığının 2018 takvim yılında 159 milyon ton rekor seviyeye ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Çin'in deniz kaynaklı soya fasulyesi ithalatı 2018 yılı ocak ayında %11'lik bir artışla 8,5 milyon tona yükselmiştir. 2018 yılı içinde ilk defa 100 milyon tonu aşması beklenmektedir.

İhracat

Rusya, Hindistan, AB ve diğer üretici ülkelerin üretim artışlarının ardından, 2017/18 küresel buğday hasadının rekor seviyede büyük olacağı tahmin edilmektedir. Buna rağmen, bazı büyük ithalatçıların yüksek getirili stoklarının 2016/17 rekorundan marjinal olarak 2017/18 döneminde taşımacılığın azalarak toplam 174 milyon tona gerilemesine neden olması, beklenmektedir.

2016/17 döneminde görülen lojistik sorunların yeni ürün yılında daha az belirgin olması ve ülke buğday fiyatının küresel pazarda rekabet gücünü koruması ile Rusya ihracatının 2017/18 döneminde hızlı şekilde artması, beklenmektedir.

Öte yandan, küresel kaba tahıl hasadının, 2016/17 yıllarında görülen rekor seviyeye ulaşması beklenmemekte, ancak, bazı önemli ithalat pazarlarındaki talep artışı ve düşük stokların küresel denizyolu hububat ticaretinin 187 milyon tonluk yeni bir rekor seviyesine yükseleceği değerlendirilmektedir.

Tablo (10): 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

Minor Dökmeyük Taşımacılığı

2018 Mart ayında ABD Başkanı Donald Trump, çelik ithalatında %25, alüminyum ithalatında ise %10'luk bir tarife konacağını açıklamış, bu durum ABD'nin dünyanın en büyük deniz yolu ile çelik ithal eden ülkesi konumunda olması nedeniyle tarifelerin, küresel denizyolu çelik ürünleri ticareti üzerinde büyük bir etkisi olmayacağı konusu gündeme gelmiştir. Otoritelerce söz konusu tarifelerin taşıma hacminde önemli bir değişiklik yaratmayacağı değerlendirilmektedir.

2017 yılında ABD 67 ülkeden 30 milyon ithalat gerçekleştirmiş olup bu tonaj küresel ithalatın yaklaşık %8'ini oluşturmaktadır. ABD'nin en büyük tedarikçisi, ABD'ye 2017'de 5 milyon ABD doları ihraç eden AB, Brezilya ve Güney Kore'dir. Çin, dünyanın en büyük çelik ihracatçısı konumundadır. İhracat hacmi 2017 yılında 76 milyon tondur. Ancak ABD'ye sadece 1 milyon ton ihraç ederek ABD'nin en büyük 9lh tedarikçisi durumundadır. Genel olarak, küresel denizyolu çelik ürünleri ticaretinin, 2018 yılında yaklaşık 395 milyon tona çıkacağı öngörülmektedir.

Dökmeyük Segmentleri

Capesize Piyasası

Mart 2018 itibariyle Capesize filusunda yılın başındaki filoyla kıyaslandığında, DWT bazında %0,7 oranda bir artış gözlenmiş, 326,1 milyon DWT tonajında 1,702 uniteye ulaşmıştır. 2018 yılına kadar gerçekleştirilen 22 Capesize siparişinden 20 tanesi Çin'in tersanelerine, diğer ikisi ise Tayvan tersanelerine verilmiştir. New Times Shipbuilding, bu siparişlerin yarısından fazlasını almış, yaklaşık 208.000 DWT tonajında altı adet Newcastlemaxe ve 325.000 DWT tonajında altı adet VLOC segmenti için sözleşme imzalamıştır. Şangay Waigaoqiao ve CSBC (Kaohsiung) sırasıyla 4 ve 2 Newcastlemaxes için sipariş alırken, Beihai Shipyard ve Dalian Shipbuilding her biri iki adet VLOC sipariş almıştır.



Panamax Piyasası

2018 yılı Mart ayında Panamax filosu 2018 yılı başından DWT bazında %0,5 oranında bir artışla 202,4 milyon DWT tonajında 2,517 üniteden oluşuyordu. Panamax sektörü içinde sözleşmeler sınırlı kalmış, Ocak ve Şubat 2018'de siparişler 0.49 milyon DWT tonajında sadece altı adet gemiden oluşmaktadır. Söz konusu gemiler 82.000 DWT tonajında Kamsarmax segmenti olarak planlanmış, iki adedi Japonya'daki JMU Maizuru Tersanesi'nde ve diğer dört adedi ise iki adedi, Huangpu Wenchong'da iki adedi Shanhaiguan Shipbuilding'de olmak üzere Çin tersanelerine verilmiştir. 1 Mart 2018 itibariyle bu segmentte 12 teslim 1 adet söküm gerçekleşmiştir.

Handymax Piyasası

2018 yılı Mart ayında Handymax filosu, 197.4 milyon DWT tonajında 3,574 ünitden oluşuyordu, 2018 yılının başından sonra DWT bazında %0.7 oranında bir artış gözlenmiştir. Handymax sektöründe sipariş verilen toplam 284.000 DWT tonajında beş gemiden üçü, 2021'de teslim edilecek olup, Japonya Oshima Shipbuilding'de inşa edilecek olan Supramax segmentinde, diğer iki gemi ise yaklaşık 64.000 DWT tonajında Ultramax segmentindedir.

Handysize segmentinde Mart 2018 yılı itibariyle 96.5 milyon DWT tonajında 3.378 ünit bulunmaktadır. 2018 yılı ilk üç ayında %0.6 oranında bir artış gözlenmiş olup, 1 Mart 2018 tarihi itibariyle, Handymax segmentinde 27 teslim, 5 söküm, 5 sipariş, Handysize segmentinde ise 15 teslim, 1 söküm ve 3 sipariş bulunmaktadır.

1.3.4. Konteyner Piyasası Gelişmeleri



Arz & Talep

Dünya denizyolu konteyner taşımacılığının küresel ekonomik koşulların iyileştirilmesi paralelinde 2017 yılında %5,5'lük büyümenin ardından, 2018 yılında %5.0 artması beklenmektedir. Latin Amerika ve Hindistan Alt Kıtasındaki ekonomik koşullardaki iyileşmeler konteyner taşımacılığını 2018 yılında desteklemiş, ticari büyümenin, Kuzey-Güney, Intra Asya ve ana hatlar dışındaki Doğu-Batı ticaretindeki güçlü genişleme ile desteklenmeye devam etmesi beklenmektedir.

2019 yılında konteyner taşımacılığının dünya ticaretindeki büyümesinin %4,8 seviyesinde ılımlı bir şekilde sürmesi öngörülmektedir. Konteyner filosunda teslimatlar Şubat ayında toplamda beş gemi olmak üzere ılımlı bir azalış göstermiş, sipariş defterinin çoğunluğu en büyük gemi boyutlarında olmak üzere yıl içinde nispeten ılımlı bir oranda sürmesi öngörülmektedir. Söküm aktiviteleri 2018 yılında göreceli olarak azalmış, ancak yılın geri kalanında hız kazanması beklenmektedir. Genel olarak, filo büyümesinin 2019 yılında öngörülen %2.5 oranından önce 2018 yılında %4.4 oranında büyümesi öngörülmektedir.

Asya dışındaki ana rotalarda spot navlun oranları, 2017 yılının sonuna doğru bir miktar azalma sonrasında Şubat ayında kademeli olarak artmaya devam etmiş, bununla birlikte, navlun piyasası hem pozitif hem de negatif baskılarla değişkenlik göstermeyi sürdürmektedir.

2018 Şubat ayında, 2017 yılında görülen belirgin kazançlardan sonra bir çok segment için T/C oranlarında bir gelişme gözlenmiş, Riskler talep tarafında kalırken, konteyner arzının büyümesinin 2018 ve 2019'da kontrol altında kalması öngörülmüştür. Konteyner piyasalarında gelecek yıllardaki gelişmelerinin, temel bulguların dengesi ve gelişimine bağlı olacağı değerlendirilmektedir.

Tablo (11): Dünya Ülkelerinin Kontrolündeki Konteyner Filosu**(1000 GT ve üzeri)**

Sıra (1000 TEU)	ÜLKE	GEMİ SAYISI	1000 DWT	1000 TEU
1	Yunanistan	487	26919	2242
2	Japonya	278	16827	1548
3	Cin	529	28397	2704
4	Almanya	1190	53050	4763
5	Kore	196	6910	565
6	Norveç	62	2952	415
7	A.B.D	77	2993	270
8	Singapur	203	7674	645
9	Tayvan	254	12248	993
10	İtalya	207	15775	1382
11	Danimarka	322	26180	2253
12	Hong Kong	107	6744	619
13	Kanada	106	9780	872
14	Birleşik Krallık	127	7034	620
15	Türkiye	90	2135	277
16	Hindistan	10	226	27
17	Rusya	24	316	124
18	Belçika	26	1067	89
19	Endonezya	203	2497	224
20	İran	26	1130	105
21	Suudi Arabistan	1	5	9
22	Fransa	135	12268	1044
23	Birleşik Arap Emirlikleri	61	1466	126
24	Malezya	22	238	20
25	Hollanda	87	1167	280
26	Bermuda	-	-	0
27	İsviçre	3	34	13
28	Viet Nam	45	472	44
29	Oman	-	-	-
30	Tayland	49	702	58
	<i>Toplam</i>	4927	247208	22332
	<i>Diğer Ülkeler</i>	206	5453	760
	<i>Dünya Toplamı</i>	5133	252660	23091
	<i>% Toplam Pay</i>	11.9	13.8	-

Kaynak: ISL Ocak 2017

Piyasalar

Şubat 2018 ayında konteyner T/C oranlarında Çin'in yeni yılda fark edilir etkisi ve piyasa oyuncularının iyimserliği paralelinde büyük segmentlerde daha fazla iyileşme gözlenmiş, Daha büyük segmentlerde kısa vadeli oranlar kesin iyileşme göstermeye devam ederken, yüksek spesifikasyon arzının sınırlı olması, modern tonajlar eskiye oranla daha verimli bir piyasaya sahip olmuş, daha küçük 4-5,000 ve 6-8,500 TEU aralığında tonajlar ise ayın sonuna doğru daralmış, daha küçük boyutlarda, 1000 TEU bir konteyner için 12 aylık oran, Şubat ayı sonunda %6'lık bir artışla 7,200 \$ / gün seviyesinde gerçekleşirken, 2.750 TEU aylık %3 oranında bir artışla 9,500 \$/ gün olarak gerçekleşmiştir.2018 yılı Şubat ayının sonunda, Clarksons Containership Timecharter Rate Endeksi, 2 puan artarak Ağustos 2015 yılından sonra ay bazında kaydedilen en yüksek seviye olan 56 puan seviyesine ulaşmıştır.

Satışlar

2018 yılı başlarında konteyner satış ve satın alma piyasası için nispeten daha yoğun bir ay olmuş, toplam 26 adet 46.858 TEU geminin ikinci el olarak satımı gerçekleşmiş, faaliyetler, küçük size gemilerde yoğunlaşarak, satışların büyük bir kısmı, 3000 TEU'nun altında olan ' Feeder' segmentinde gerçekleşmiştir. 10 yaşında 2.750 TEU segment için kılavuz fiyat Şubat ayında %7 oranında artarak 12.3 milyon dolara yükselmiştir. 2018 yılının ilk iki ayında, konteyner segmenti satışları 2017 yılının aynı dönemine göre kapasite bazında yaklaşık %50 oranında bir azalışla 92.420 TEU tonajında 46 adet gemiye ulaşmıştır.

Yeni İnşa

Konteyner segmenti kontratları 2018 yılının ilk ayında toplam 0.24 milyon TEU'luk 30 adete ulaşmıştır. Ocak ve Şubat aylarında yapılan sözleşmelerinin üçte ikisi, 11.000 TEU kapasiteli Neo-Panamax size gemilerdir. Şubat ayında yapılan konteyner siparişleri arasında, Samsung Hl'da Evergreen Marine tarafından, her biri 94,4 milyon \$ olan sekiz adet 11.000 TEU gemisinin siparişi bulunmakta, gemilerin 2020 ve 2021 döneminde teslim edilmesi beklenmektedir.

Şubat 2018'in sonunda, konteyner segmentinde yeni inşaat fiyatları, büyük gemi boyutlarında kaydedilen hafif artışlarla birlikte, sabit bir şekilde kalmış, 13.000 TEU'luk bir konteyner için yapılan yeni inşa fiyatı, 2017 yılının sonunda %1'lik bir artışla 107.8 milyon \$ 'a yükselmiştir. Bunun dışında 2.750 TEU'luk bir feeder konteyner gemisinin in fiyatı 29.8 milyon ABD civarında kararlı bir seyir izlemiştir.

2016 yılının sonu ve 2017 yılının ilk yarısından itibaren, küresel ekonominin hız kazanmasıyla konteyner gemileri için güçlü talep artışı görülmüş, bu durum konteyner segmentinin iyileşme yolunda olduğuna dair spekülasyonlara yol açmış, ancak, 2017'nin ikinci yarısı, talep nispeten güçlü kalsa bile, piyasalarda bir durgunluk

gözlenmiştir. Arz fazlası durumun 2019 veya 2020'ye kadar pazarın belirleyici bir özelliği olarak kalacağı ve piyasaları etkilemeye devam edeceği tahmin edilmektedir.

1.3.5. Offshore Sektörü ve Dünya Enerji Piyasaları



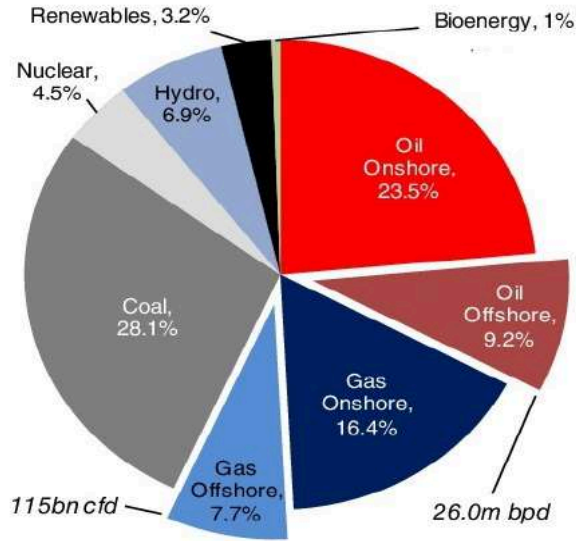
2017 yılı offshore piyasa döngüsünün “dibe vurduğu” ancak, 2018 yılı başında bazı önemli göstergelerdeki ilk işaretlerin olumlu karşılanması ile açık deniz piyasalarının dengeye doğru hareket etmesi durumunda aşılması gereken önemli yapısal zorlukların devam ettiği, Dünya çapında üretilen tüm enerjinin yaklaşık %17'sini oluşturacak şekilde 2018 yılında, offshore üretimin 26.3 milyon BPD'ye (%28'i petrol) ve 121bn cfd'ye (%33'ü gaz) ulaşacağı değerlendirilmektedir.

2018 yılında maliyet indirimlerinden sonra gelecek üretimlerin varili (BBL) 70 ABD üzerinden işlem göreceği, rekabet edebilirliğine bağlı olarak offshore sektörünün (%70 CAPEX olmak üzere) (*) enerji piyasalarında önemli bir rol üstlenebileceği öngörülmektedir.

Ham petrol fiyatları yukarı yönlü seyre devam ederek Eylül 2017 tarihinde 55 \$/varil seviyesinden 2018 Ocak ayında 70 \$ / varil seviyesini aşmış, bu artış Venezuela ve Birleşik Krallık'taki petrol üretim kesintilerinin yanı sıra Kasım ayında OPEC anlaşmasının çerçevesinde üretimin kısılmasının sürmesi kararından sonra gerçekleşmiştir. Ancak, ABD şeyl petrolü üretimine ilişkin küresel bir hisse senedi değer kaybı karşısında, fiyatların birkaç gün içinde 63 \$ / varil seviyesine düşmesine neden olmuştur. Bazı gözlemciler, yatırımcıların sermaye disiplinine daha fazla odaklandıklarını, ABD'deki sıkı petrol üretiminin 2014'teki düşüş sürecine kıyasla daha fazla kısıtlanacağını ileri sürmektedirler. Küresel petrol şirketi E & P harcamalarının 2017 yılında yaklaşık %4 arttığı ve 2018 yılında da %8 oranında bir artış yaşanacağı öngörülmektedir. Offshore kulesi kullanım kapasitesi, 2016 sonu itibarıyla %3'lük artışla 2017 yılında %66 orana ulaşmış, iyileştirme, esas olarak, %6 oranında artan ilave jack-up talebi ile gerçekleşmiştir.

(*): Capital Expenditures, (Yatırım Harcamaları)

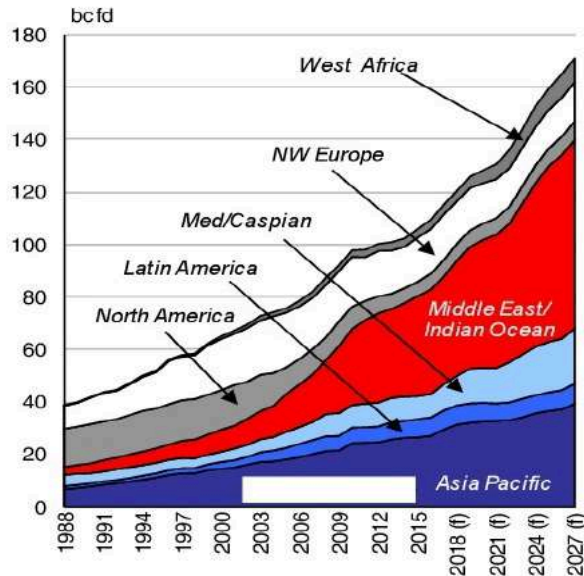
Grafik (5) : Global Enerji Kullanımı



Kaynak: Clarksons Research, 2018 İlkbahar

OSV (offshore supply vessel) sektörü 2018 yılı itibariyle küresel olarak yaklaşık %62'lik bir kullanım oranına ulaşmıştır. Kuzey Denizi'nin günlük rateleri gelişmelerinin artışına bağlı olarak talepte bazı bölgesel gelişmeler olmuştur. Aşırı arz durumunun büyüklüğü yine de göz korkutucu bir tonajdadır. Filonun %26'sının laid up durumda olduğu OSV sipariş defterinin yaklaşık 200'ü inşaatın ileri bir aşamasında olan 341 gemi olduğu değerlendirilmektedir.

Grafik (6): Offshore Doğalgaz Üretimi



Kaynak: Clarksons Research, 2018 İlkbahar

Denizaltı EPC (Engineering Procurement and Contruction) backlog'u 2014 zirvesinin %50 altında olsa da dengelenmiştir. Bu yıl 2017 yılında 178 olan deniz altı ödülleri bir artış öngörürken, denizaltı inşaatı ve desteğindeki arz-talep dengesizliği, küçük iyileşmeler gösteren oranlarla devam etmektedir. 2017 yılında 75 yeni inşaat siparişi ve düşük hacimli ancak yüksek değerde MOPU's (Mobile Offshore Production Unit) (Liza EPS dahil) (Expeditors & Production Services Co.Inc.) 10 adet yeni sipariş gerçekleşmiştir.

Petrol Fiyatları

Brent petrol fiyatı, Eylül 2017'de 55 \$ / varil seviyesinden, 62-65 seviyesine düşmeden önce 2018 Ocak ayında 70 \$ / varil seviyesine yükselmiş, son birkaç yılın çoğunluğunda olduğu gibi, OPEC ve ABD şeyl arzı, politik risk faktörleri, petrol fiyatını etkileyen arz yönündeki ana faktörler olarak kalmış, İngiltere'nin Kuzey Denizi 450.000 BPD Forties boru hattının kapatılması gibi planlanmamış kesintiler de bu gelişmelerde rol almıştır.

Grafik (7) : Petrol Fiyatları



Kaynak: Clarksons Research, 2018 İlkbahar

OPEC

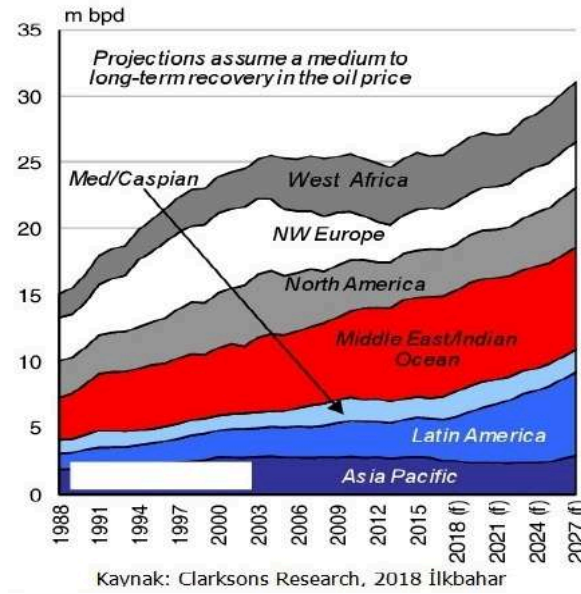
OPEC ve Rusya gibi diğer önemli petrol üreticileri arasında gerçekleşen anlaşma 2017'ye kadar devam etmiş, ti. 1.73 milyon BPD petrol üretim kesintilerine tam uyum %113 seviyesinde gerçekleşmiştir. OPEC ve diğer üreticiler 2018 ilk çeyreğinin sonundan 2018'in sonuna kadar olan kesintileri uzatmaya karar vermişler, bu durum , olumlu petrol fiyatlarına oldukça önemli bir katkı yapmıştır. Ancak, çıkış stratejileri konusunda belirsizlikler devam etmektedir. 22 Haziran

2018'de yapılması planlanan bir sonraki OPEC toplantısında daha fazla netleşmesi beklenmektedir.

ABD Shale Üretimi

ABD arazi rig sayısı son altı ay içinde yaklaşık 900 ünite seviyesinde oldukça istikrarlı bir durumdadır. Bununla birlikte, petrol sektöründeki devam eden verimlilik artışları nedeniyle, ABD'deki sıkı petrol ve petrol gazı üretimi yine yukarı yönlü sürpriz bir trend göstermiş, son verilere göre toplam ABD ham petrol üretiminin 2017 Kasım ayında 10 milyon BPD seviyesinde gerçekleşmiş, bu durum 2018 yılının başlarında petrol fiyatlarındaki düşüşün yumuşatılmasının temel nedenlerinden birini oluşturmuştur.

Grafik (8):Offshore Ham Petrol Üretimi



Açık Deniz Üretimi

Büyüyen offshore petrol üretiminin, yakın vadede petrol fiyatlarına ağırlık vermesi bekleniyor. 2018/19 yılında, kombine tasarlanan 1.80m BPD ve 1.98m BPD offshore üretimleri sırasıyla devreye girecek olup, Kashagan Ph.1 (370,000 BPD) gibi bazı yeni girişimler pik üretimi sürdürmektedir. Bu projelerin çoğu, onaylanmış son derin su alanlarını temsil etmektedir. Global offshore petrol üretiminin 2018 yılında %2,7 artarak 26,26 milyon bp'ye, açık deniz gaz üretiminin ise %4.1 artarak 121 bn cfd seviyesine çıkacağı öngörülmektedir.

Siyasi Risk Faktörleri

2017 yılında Libya ve Nijerya'daki durumların tam olarak istikrarlı olduğu söylenmemesine rağmen değişken petrol üretimi seviyeleri petrol piyasalarına 2016 yılında yaşanan belirsizlikten daha az etkilemiş, Irak'da yaşanan referandum

korkulandan daha az yıkıcı olmuştur. ABD henüz İran'a yaptırım uygulamamasına rağmen, bu seçenek her zaman geçerliliğini korumakta Katar ablukası offshore gazı üretiminde belirgin bir bozulma olmadan sürmektedir. Buna karşılık Venezüella'da kötüleşen durum, 2018 yılının dördüncü çeyreğinde yükselen petrol fiyatlarını desteklemiş, petrol üretimi, Aralık 2017'de bir önceki yılın %25'i seviyesinde kazalarak 1,6 m BPD seviyesinde gerçekleşmiştir.

Görünüm

Yukarıdaki tüm faktörler göz önünde bulundurularak, bir temel durum senaryosunda, küresel toplam petrol arzının 2018 yılında bir önceki yıla göre %2,3 oranında artacağı, gelişmiş küresel ekonomik görünüme rağmen petrol talebi gelişiminin daha zayıf olarak 2018 yılında bir önceki yıla kıyasla %1,4 seviyesinde azalacağı öngörülmektedir. Başka bir deyişle, petrol arzı gelişimi 2018 yılında petrol talebi gelişimini geride bırakacağı, bu durumun petrol piyasalarında yavaşlama ile denge sorununu olumsuz yönde etkileyeceği, açık bir şekilde potansiyel ve aşağı yönlü risk olsa da, petrol fiyatlarındaki artışların petrol ve gaz piyasaları ile birlikte 2018 yılında sınırlı kalacağı öngörülmektedir.

Petrol ve gaz piyasaları ile offshore piyasalarının makro çevreleri baskı altında kalmış olmalarına rağmen, uzun vadede, petrol ve doğal gazın küresel olarak enerji sektörünün hayati bileşenleri olarak kalacağı, offshore piyasalarının önemli bir rol oynamaya devam edeceği tahmin edilmektedir. Offshore petrol üretiminin 2017'den 2027'ye kadar %2'lik bir CAGR'de (*) artması ve 31.1m BPD'ye (küresel petrol üretiminin %30'una) ulaşması beklenirken, açık deniz gaz üretiminin aynı dönemde %4'lük bir CAGR'de artması ile 171 milyar cfd'ye ulaşması (küresel gaz üretiminin %39'u). beklenmektedir.

(*): Compound Annual Growth / Rate Yıllık birleşik Büyüme oranı

1.3.6. Gemi İnşa Sektörü

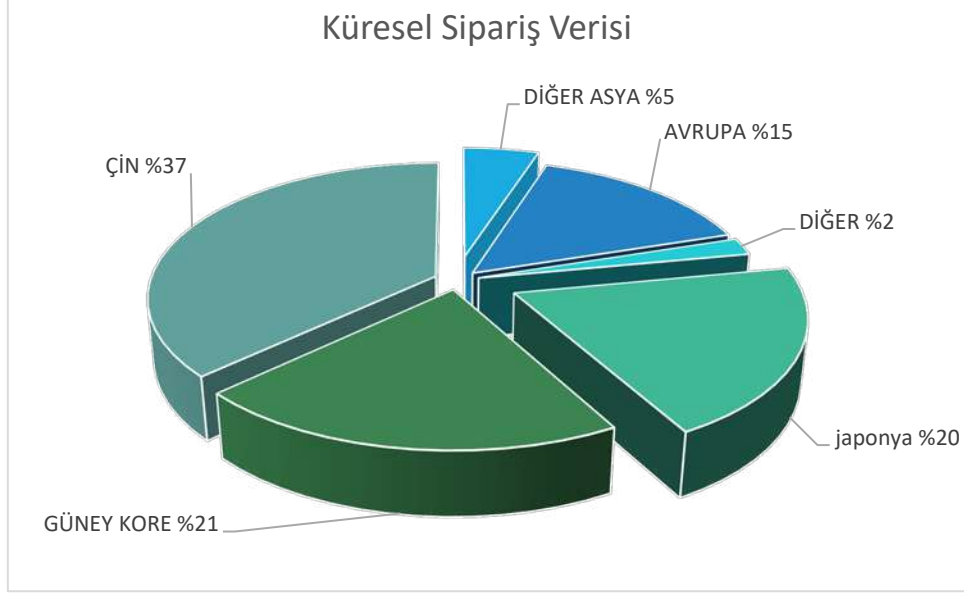


Genel

Küresel gemi inşası kapsamındaki sipariş defteri düşmeye devam etmekte, en düşük seviyelere gerileyen yeni inşa fiyatlarına rağmen (bazı durumlarda birkaç yıl boyunca) sadece birkaç yeni sipariştan daha fazla bir talep artışı gözlenmemektedir. Diğer taraftan 1 Ocak 2017'den önce omurgası kızığa konulan gemilerin teşviki de geçerli değildir. Buna paralel olarak Öte yandan, nakit akışı sınırlı olup sipariş defterinin azalma eğilimi sürmektedir. 2018 yılının başında küresel sipariş defteri, 191,5 milyon DWT tonajında 2.547 gemiyi kapsamakta, DWT bazında yıllık %11,8, cGT bazında ise %10,3 oranında düşüş gözlenmektedir. Ticaret gemileri arasında talep bazında hala süregelen tek sektör yolcu taşımacılığıdır. Bu sektörün sipariş defteri, 2017 yılında bir dizi büyük tonajlı kurvaziyer gemi sözleşmesiyle yıllık bazda yaklaşık %31 oranında bir artış göstermiştir.

Kontrat faaliyetleri kapsamındaki güçlü genel düşüş, özellikle konteyner gemisi sektöründe %15, dökme yük gemilerinde %11,5 ve tanker siparişlerinde %10,7 oranında gerçekleşmiştir. (DWT bazında). Ancak Drewry otoritelerinin 2018 yılına ilişkin ilk tahminleri beklenen talep büyümesinin filo artışını aşması nedeniyle ihtiyatlı bir şekilde olumlu yöndedir. Yine de, kalan kapasite fazlasının piyasaya olumsuz baskı altında tutacağı, bu bağlamda hurdaya çıkarmanın hayati bir rol oynamaya devam edeceği değerlendirilmektedir. 2017 yılında toplamda 11.6 milyon DWT tonajında tanker söküme gönderilmiş olup yeni Balast Su Arıtma Sistemi (BWTS) ve kükürt düzenlemelerinin yürürlüğe girmesiyle 2020 yılına kadar hurda aktivitelerinin artacağı öngörülmektedir.

Grafik (9): Dünya Yeni İnşa Sipariş Ülke ve Bölgeleri



Siparişler

2018 yılının Şubat ayı sonu itibariyle, toplam 199.7 milyon DWT ve 77.0 million CGT'lik toplam 3.065 gemi sipariş edilmiştir. Bu, 2018 başından sonra DWT cinsinden %2 oranında ve bir önceki yıla göre %4 oranında sipariş defterindeki bir azalışı göstermektedir. Tanker sektöründe, toplam sipariş defteri 67,9 milyon DWT tonajında 746 gemi olmak üzere bir önceki yılın aynı dönemine göre Şubat ayı sonunda %6 oranında azalmıştır.

Suezmax sipariş defteri ise DWT bazında bir önceki yılın aynı dönemine göre %18 oranında bir önceki yıla göre %38 oranında düşükle Şubat ayı sonu itibariyle 8,5 m DWT seviyesine gerilemiştir. Buna karşılık, VLCC sipariş defteri, DWT ve yıllık bazda %14 oranında artarak, Şubat sonunda 30,5 milyon DWT seviyesine ulaşmıştır.

Dökmeyük sektöründe, sipariş defterinin büyüklüğü Şubat ayı sonunda 718 ünite olan 81,0m DWT seviyesinde yer alırken, DWT bazında yıllık %9 oranında bir düşüş yaşanmıştır. Büyük çapta, Capesize ve Panamax sipariş defterleri, bir önceki yıla göre sırasıyla %34 ve %25 artarak, Şubat sonunda 47,9 milyon ve 16,4 milyon DWT seviyesine ulaşmış, bu arada, Handymax ve Handysize sipariş defterleri, bir önceki yılın aynı dönemine göre %34 ve %35 düşerek, Şubat sonunda 11,1 milyon ve 5,4 milyon DWT seviyelerinde gerçekleşmiştir.

Kontratlar

2018 Şubat ayında 3.0m DWT tonajında toplam toplam 45 kombine gemi OBO kontratı gerçekleştirilmiştir. Tanker sektöründe, Şubat 2018 ayında, toplam Şubat ayı kontratlarının %38'i oranında 1,2 milyon DWT tonajında yedi kontrat gerçekleştirilmiştir. 2018 yılı kontrat yapılan 19 tankerin %68'i ürün tankeridir. Bunun dışında Daewoo'da sipariş edilen 3 adet VLCC ve GSI Nansha'da sözleşmeli 2 adet

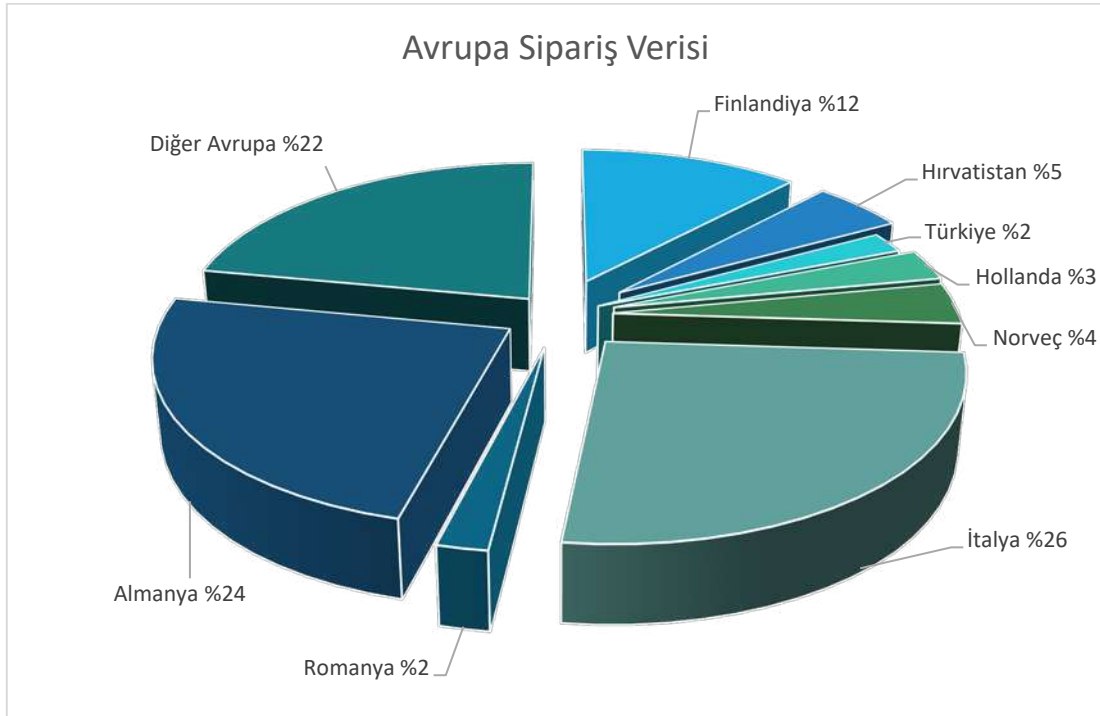
LR1 tankeri bulunmaktadır. Öte yandan, 14'ü Güney Kore ve 12'si de Japon tersanelerinde olmak üzere konteyner segmentinde toplam sözleşmelerin %23'ünü oluşturan 240 000 TEU 30 unit için kontrat yapılmıştır.

Teslimler

Global gemi inşa 2018 Şubat ayında 3.8 milyon DWT tonajında 51 adet seviyesine ulaşmıştır. 2017 yılının ilk iki ayında gerçekleşen 350 birim 25.2 milyon DWT tonajdan sonra 2017 yılında toplam 17.1 milyon DWT ve 6.2m CGT tonaj teslimat gerçekleşmiş, 249 birime ulaşılmıştır. 2018 yılında teslimatların %19 oranında azalarak 78,7 milyon DWT tonajda gerçekleşmesi öngörülmektedir. Kuru dökme yük segmenti toplamda 68 milyon DWT tonajında 68 gemi ile DWT cinsinden toplam yıllık teslimatların %36'sını oluşturmaktadır. Bu değer 2017'nin ilk iki ayında toplam 147 adet 12.7m DWT tonajında gerçekleşmiştir. Sayısal olarak, 2018 yılında dökme yük segmenti teslimlerinin %40'ı Handymax segmenti olup, yılda 27 adet teslim edilmiştir. Dökme yük teslimatlarının 2018 yılında 26.3 milyon DWT seviyesine ulaşacağı öngörülmekte bu değer DWT bazında yıllık %31 oranında bir azalmayı işaret etmektedir.

Tanker segmenti için 2017 yılının ilk iki ayında teslimler 9,6 m DWT ve 91 ünit iken s teslimatlar 2018 yılının ilk iki ayında kadar 6.0 milyon DWT tonajına ve 74 üniteye ulaşmıştır. Bu rakam, Toplamda, bugüne kadar 18 kimyasal tanker teslim edildi. 2018 yılında, 10,000+ DWT tanker segmenti teslimatının yıllık bazda %21 düşüşle 30.2 milyon DWT'ye ulaşması beklenmektedir.

Grafik (10): Avrupa Sipariş Verileri



1.3.7. Söküm Piyasası



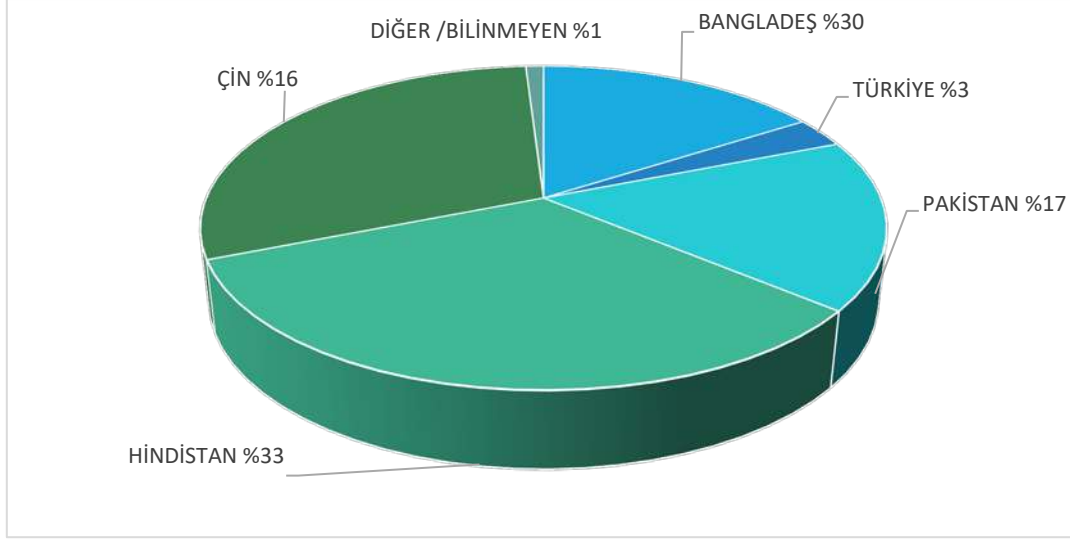
Söküm faaliyetlerinin 2016 yılından 2017'ye yaklaşık %20 oranında azalmış olsa da, hala nispeten yüksek seviyelerde sürmüştür, 2016 yılında 42,5 milyon DWT'den sonra 2017 yılı 33,6 milyon DWT'ye ulaşan 789 gemi ile gemi endüstrisi için yoğun bir yıl olmuştur.

Asya Söküm Bölgeleri

Hurda fiyatları arttıkça, ana söküm bölgeleri arasındaki fiyat farkı artmaktadır. 2017 yılının başında, Almanya'daki hurda fiyatları ltd 250 dolar, Hindistan Yarımadası'nda ise ltd 290 dolar civarındadır. Bir yıl sonra, hurdaya ayrılan bir ünitenin maliyeti sırasıyla 230 \$ ve 450 ABD dolarıdır. Bu durum çoğu armatörün gemilerinin söküm aktivitesi için ağırlıklı olarak Hindistan kıta altı bölgesi tercih sebebi olmakta 2017 yılında üç ülkede bütün tonajın %80'i sökülmemektedir. Çin ve Türkiye'nin payı ise %15 oranındadır. Söküm için gönderilen gemilerin sadece %5'i bu beş ülkenin söküm bölgeleri dışında işlem görmektedir. Türkiye'de geri dönüşüm daha pahalı olsa da, hurda fiyatlarının düşmesi, Türkiye'yi özellikle Akdeniz / Karadeniz Bölgesi'nde ticaret yapan gemiler için küçük ama büyüyen bir yıkım merkezi konumuna getirmiştir. Avrupa'da hurda aktiviteyi Asya'ya kıyasla oldukça nadirdir. Sadece Danimarka'da geçtiğimiz yıllarda kayda değer bir gemi geri dönüşüm aktivitesi gerçekleştirilmiştir.

Gemilerin söküm bölgelerinde hurdaya çıkarıldığı üç önde gelen söküm ülkesinin aksine, Çin'de "yeşil geri dönüşüm" adı altında söküm işlemi limanlarda gerçekleştirilmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki çeşitli yerler bu uygulamayı sunmakta, işlem daha çevre dostu olmakla birlikte daha yüksek teknik çaba ve daha büyük bir işgücü ve maliyetler gerektirmektedir.

Grafik (11): Başlıca söküm Ülkeleri



1.4. DÜNYA KLAS KURULUŞLARI

Dünya Klas Kuruluşları, Denizcilik endüstrisi ve bayrak devletleri için teknik ve araştırma hizmetleri sunmakta, gemileri gemi sahibi (armatör) adına Sörvey işlemleri yaparak gemi için “Klas Sertifikası” vermektedirler. Diğer taraftan bayrak devletleri tarafından Tanınmış Kuruluşlar olarak kendi adlarına yasal inceleme ve sörvey yapmaları için yetkilendirilebilirler.

Dünyadaki ana Klas kuruluşları International Association of Classification Societies'e (IACS) üyedirler. 1976 yılında IACS 12 üyeden oluşmaktadır.

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Croatian Register of Shipping (CRS)
- Det Norske Veritas - Germanischer
- Lloyd (DNV - GL)
- Indian Register of Shipping (IRS)
- Korean Register of Shipping (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Polish Register of Shipping (PRS)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)

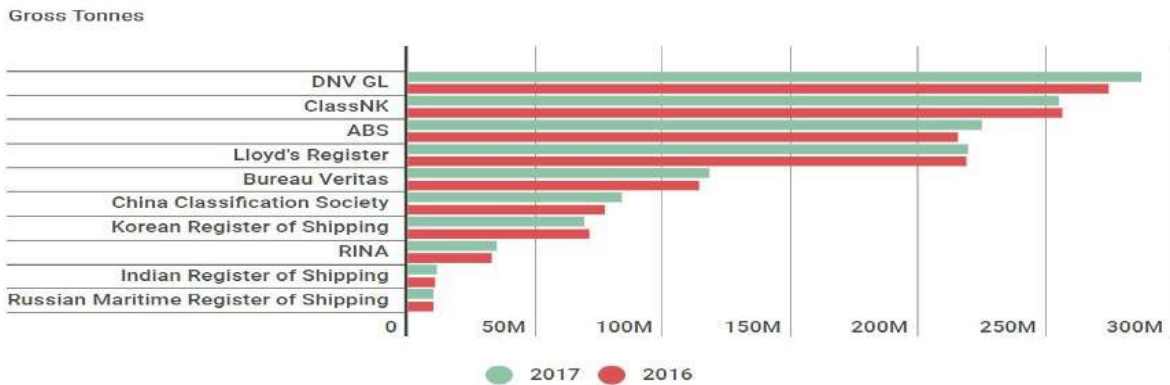
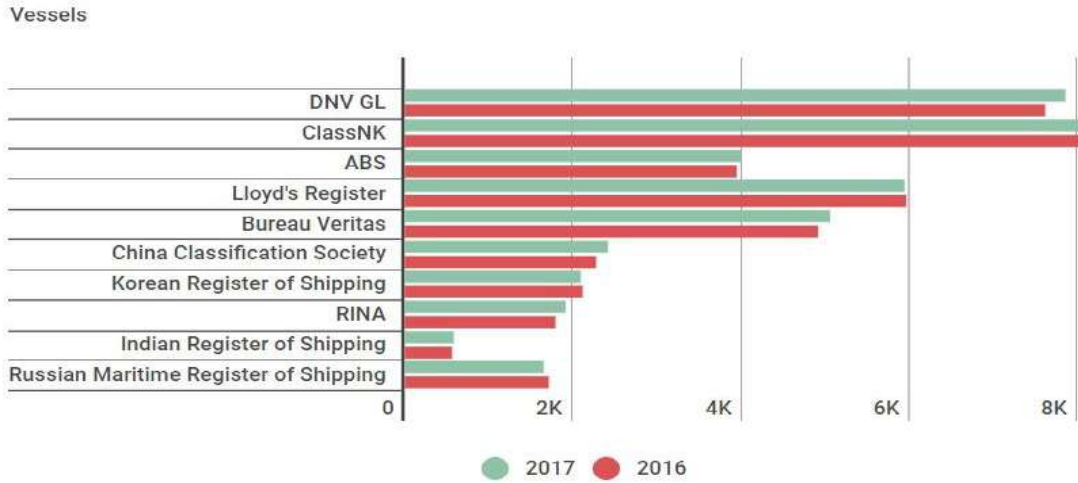
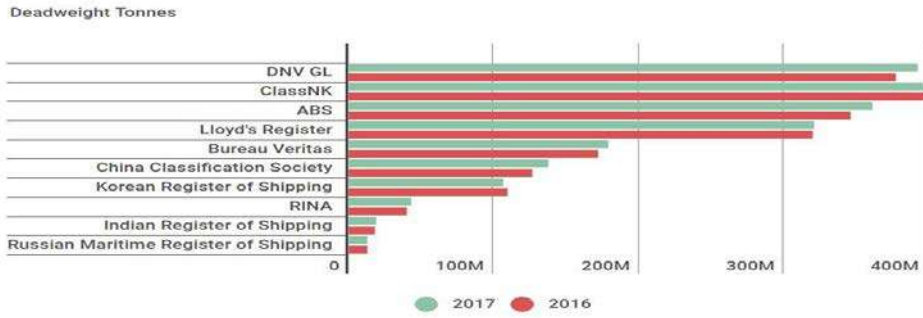
2016 yılı Eylül ayı itibariyle Uluslararası Klas kuruluşları Birliği (IACS) üyeleri tarafından klaslanan filo, 517.504 adet ve 1.17 milyar GT tonajında olmak üzere küresel filonun %94'ünü oluşturmaktadır. DNV GL, gerek gemi adedi gerekse tonaj bakımından en büyük klas kuruluşu olup, 264.7 milyon GT tonajında 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.

İlk 10 Klas Kuruluşu'nun sıralaması Lloyd'ın Liste İstihbaratı tarafından sağlanan verilerden elde edilen Gross Tonaja dayanmaktadır. Söz konusu tekne tipleri, dökme yük yük gemileri, genel kargo, gaz tankerleri, genel kargo gemileri, muhtelif genel kargo gemileri, yolcu gemileri, tanker ve OBO kombine taşıyıcı gemilerdir.

Aşağıdaki grafikler Dünya ilk 10 Klas Kuruluşu'nun DWT, GT ve gemi adedi olarak 2017 Aralık Ayı itibariyle klasladığı gemileri vermektedir.

Grafik (12): Dünya DWT ,GT, Gemi Adedi Bazında Klaslamalar



KLAS KURULUŞLARI ile TANINMIŞ KURULUŞLAR LİSTESİ

Kuruluşun Adı	Kısa Adı	Kuruluş Tarihi	Merkezi	Bayrak Devleti Yetkisi ^(*)
African International Register	AIR			
Albania Register of Shipping	ARS			
American Bureau of Shipping	ABS	1862	Houston	evet
Asia Classification Society	ACS	1980	Tehran	evet
Asia Classification Society - ASIA	ASIA			
Associated Consultants Bureau Ltd.	ACB			
Belgian Marine Inspection Service	BMIS			
Belize Maritime Bureau Inc.	BMB			evet
Belize Register Corporation	BRC			
Black Sea Bureau Of Shipping	BBS			evet
British Telecom plc.	BTP			
Brazilian Register of Shipping	RBNA	1982	Rio de Janeiro	
Bulgarski Koraben Registar	BKR		Varna	evet
Bureau Securitas	BS		Valetta	
Bureau Colombo	BRS			evet
Bureau Veritas	BV	1828	Paris	evet
Kuruluşun Adı	Kısa Adı	Kuruluş Tarihi	Merkezi	Bayrak Devleti Yetkisi^(*)
CTM Inspection & Classification Co.	CTMICC			evet
Central Bureau Shipping Panama	CBSP			
China Classification Society	CCS	1956	Beijing	evet
China Corporation Register of Shipping	CCRS	1951	Taipei	evet
Classification Bureau of Indonesia	CBI	1964	Jakarta	evet
Compania Nacional de Registro e Inspeccion de Naves	CINRIN			evet
Consultancy4 LLP	C4LLP			
Cosmos Marine Bureau	CMB			
CR	CR			
Croatian Register of Shipping	CRS	1949	Split	evet
Cyprus Bureau of Shipping	CBS	1987	Limassol	evet
Det Norske Veritas	DNV	1864	Oslo	evet
Dromon Bureau of Shipping	DBS	2003	Limassol	evet
Ellinikos Niognomon	EN			
Ferriby Marine	FM			
Fidenavis SA	FID			
Germanischer Lloyd	GL	1867	Hamburg	evet
Global Marine Bureau Inc.	GMB		Busan	evet
Global Shipping Bureau, Inc.	GSB			evet
Global Shipping Class, Inc.	GSC			evet
Hellenic Register of Shipping	HR	1919	Piraeus	evet
Honduras Bureau of Shipping	HBS			
Honduras International Surveying & Inspection Bureau	HINSIB			
Honduras Maritime Inspection Inc.	HMI	1984	Tegucigalpa	evet
Horizon International of Naval Surveying & Inspection Bureau	HORINSIB			evet
Icons Marine Services PTE	IMS			evet
IGS	IGS			
Indian Register of Shipping	IRS	1975	Mumbai	evet
Inspeccion y Clasificacion Maritima	INCLAMAR		Limassol	evet
Instituto Nacional de Los Espacios Acuaticos e Insulares	INEAI			evet
Intermaritime Certification Services	INCS	2005	Panama	evet

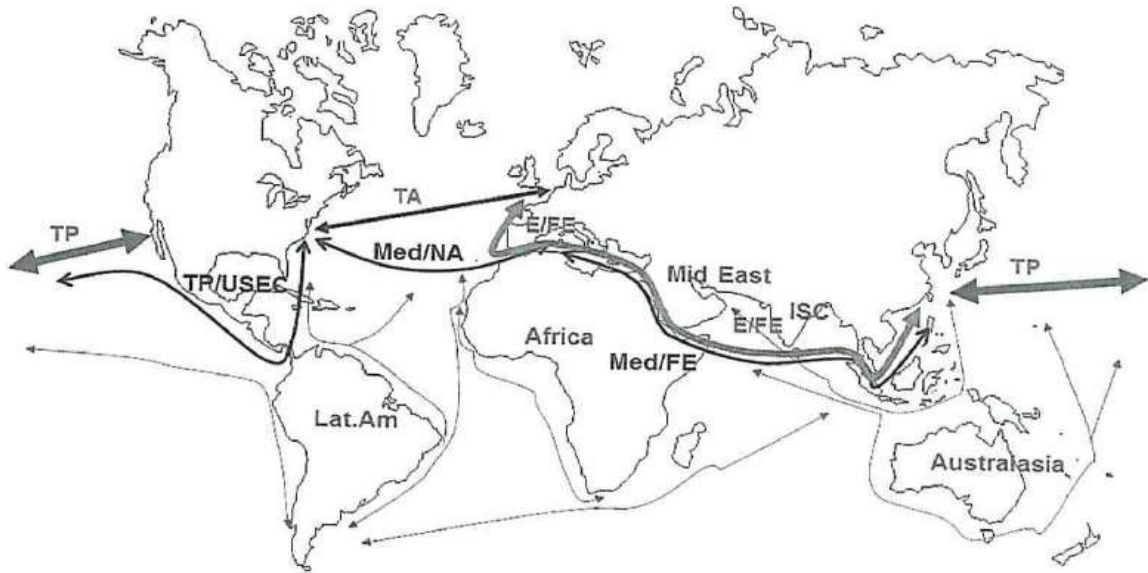
<i>International Naval Surveys Bureau</i>	INSB	1977	Piraeus	evet
<i>International Register of Shipping</i>	IS	1993	Miami	evet
<i>International Ship Classification</i>	ISC			evet
<i>International Yacht Bureau Inc.</i>	IYB			evet
<i>Iranian Classification Society</i>	IRCS	2007	Tehran	evet
<i>Iransafineh Bureau of Shipping</i>	IRBS			
<i>Isthmus Bureau of Shipping</i>	IBS	1995	Panama	evet
<i>Isthmus Maritime Classification Society</i>	IMCS			evet
<i>Joson Classification Society</i>	JCS			
<i>Jugoslavenski Registar Brodova</i>	JRB			
<i>Korea Classification Society</i>	KCS			evet
<i>Korea Maritime Dangerous Goods Inspection Center</i>	KMDGIC			
<i>Korea Ship Safety Technology Authority</i>	KST			evet
<i>Korean Register of Shipping</i>	KR	1960	Daejeon	evet
<i>Libyan Surveyor Mr. Sif Ennasar Abdulhamid Giahmi</i>	LS			evet
<i>Lloyd's Register of Shipping</i>	LR	1760	London	evet
<i>Macosnar Corporation</i>	MC			evet
<i>Marconi International Marine Company Ltd.</i>	MIMC			
<i>Maritime Bureau of Shipping</i>	MBS			evet
<i>Maritime Inspection Corporation</i>	MIC			
<i>Maritime Lloyd Georgia</i>	MLG			evet
<i>Maritime Technical System & Services Limited</i>	MTSS			evet
<i>National Cargo Bureau Inc.</i>	NCB			
Kuruluşun Adı	Kısa Adı	Kuruluş Tarihi	Merkezi	Bayrak Devleti Yetkisi⁽¹⁾
<i>CTM Inspection & Classification Co.</i>	NASHA		Panama	evet
<i>National Shipping Adjusters, Inc.</i>	ClassKK	1899	Tokyo	evet
<i>Nippon Kaiji Kyokai</i>	OMCS			evet
<i>Overseas Marine Certification Service Inc.</i>	PBS		Panama	evet
<i>Panama Bureau of Shipping</i>	PMSCS		Panama	evet
<i>Panama Marine Survey and Certification Services Inc.</i>	PMDS		Panama	evet
<i>Panama Maritime Documentation Services</i>	PMSB		Panama	
<i>Panama Maritime Surveyors Bureau Inc.</i>	PRC		Panama	evet
<i>Panama Register Corporation</i>	PSC		Panama	
<i>Panama Shipping Certificate Inc.</i>	PSR		Panama	evet
<i>Panama Shipping Registrar Inc.</i>	PHRS		Piraeus	
<i>Phoenix Register of Shipping</i>	PRS	1936	Gdansk	evet
<i>Polski Rejestr Statkow - Polish Register of Shipping</i>	SKI			evet
<i>PT Biro Klasifikasi Indonesia</i>	RJDP			evet
<i>RJ Del Pan</i>	RBNA			evet
<i>Registro Brasileiro de Navios e Aeronaves Ltda</i>	RCB		Habana	evet
<i>Registro Cubano de Buques</i>	REGINA			
<i>Registo Internacional Naval SA</i>	RINA	1861	Genoa	evet
<i>Registro Italiano Navale</i>	RFS			evet
<i>Regs4ships Ltd.</i>	RIN	1973	Lisbon	
<i>Rinave Registo Internacional Naval SA</i>	RP			evet
<i>Rinave Portuguesa</i>	RNR			evet
<i>Roman Naval Register</i>	RMRS	1913	St. Petersburg	evet
<i>Russian Maritime Register of Shipping</i>	RRR			evet
<i>Russian River Register</i>	SCM	1994	Shah Alam	evet
<i>Ships Classification Malaysia</i>	SGL			evet
<i>Sing Lloyd</i>	SCI			evet
<i>SingClass International</i>	SL			evet
<i>Slovak Lloyd</i>	SAC			evet
<i>Sociedad Andina de Certificacion Ltda</i>	SCRIN			evet
<i>Sociedade Classificadora Registro Italiano Navale (Brazil)</i>				

Societe Generale de Surveillance
 St. Kids & Nevis International Ship Registry
 State Committee of Fisheries of Ukraine
 State Enterprise Registrul Naval Republic of Moldova
Türk Loydu
 Ukraine Shipping Register
 Union Bureau of Shipping
 Union Marine Classification Society
 Universal Maritime Bureau Ltd.
 Universal Shipping Bureau Inc.
 Vietnam Register
 Yugoslav Register of Shipping

SGS			evet
SKNISR			
SCFU			
SERN			evet
TL	1962	Istanbul	evet
USR			evet
UBS			evet
UMCS			evet
UMB		Hong Kong	evet
USB		Panama	evet
VR	1964	Hanoi	evet
YRS			evet

(7) Bu sütündeki "evet" ibaresi, kuruluşun 20 Ekim 2011 tarihi itibarıyla IMO GISIS-Global Integrated Ship Information System kayıtlarında en az bir bayrak devleti tarafından yetkilendirilmiş olarak yetki kapsamı ile birlikte gösterildiği; dolayısıyla ülkemiz dahil, IMO sözleşmelerine taraf ülkelerin tümü açısından "tanınmış" olduğu anlamına gelmektedir.

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)



1.5. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

1.5.1. Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları

Bayrak Devleti Performans Tablosu

ICS tarafından yıllık olarak hazırlanan Bayrak Devletleri Performans tablosunun amaçlarından biri de, gemi sahibi ve işleticisi firmaların gemilerini kayıt altına alacakları bayrak ile ilgili olarak, bayrak devleti hakkında yeterli fikre sahip olmaları konusunda yardımcı olmaktır.

Bu bahisle düzenlenen tabloda; yeşil kutucuk ile belirtilen sembollerin ilgili bayrak devletinin o yıl için pozitif bir performans izlediğini simgelediği, kırmızı kutucuk sembolünün ise negatif bir performans izlendiğinin göstergesi olduğu belirtilmektedir. Bayrak Devleti Performansı Tablosunda 6 ana konu altında toplam 19 kolonda değerlendirme yapılmış olup, Türkiye için aşağıda belirtilen göstergeler sunulmuştur.

Liman 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 gösterilmiş,
- 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 için değerlendirmeye alınmamıştır.

İlgili tabloya <http://www.ics-shipping.org/free-resources/flag-state-performance-table> linkinden ulaşılabilir.

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 personelince katılım sağlanarak, toplantıda edinilen bilgiler, Sektörümüzle Odamız ve KMDYT web sitesi yoluyla paylaşılmaktadır.

1.5.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO - International Maritime Organization)

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.

IMO Meclisi'nin 30. Oturumu, 27 Kasım - 6 Aralık 2017 tarihlerinde 1,500'den fazla delegenin katılımıyla Londra'da gerçekleştirildi.

IMO Genel Sekreteri Kitack Lim'in açılış konuşmasıyla başlayan oturumda Örgüt'ün 2018 yılında yakından izleyeceği konular arasında şunlar kaydedildi:

- Gemilerden kaynaklı sera gazlarının azaltılmasına yönelik daha somut hedefler belirlemek;
- İklim değişikliğiyle mücadeleye katkı sağlamak;
- Otonom gemiler gibi teknolojik gelişmeleri yakından takip etmek ve desteklemek;
- Siber tehditlere karşı tedbirler geliştirmek ve bunların yaygınlaşmasını sağlamak;
- Okyanusların sürdürülebilirliği için çalışmak.

IMO'nun 2018 yılında "Mirasımız: daha iyi bir gelecek için daha iyi denizcilik" teması kapsamında 70. Yıldönümünü kutlayacağı vurgusu yapıldı. Lim'in sözlerine göre, bu tema kapsamında, IMO'nun yıllar içinde küresel tedarik zincirinde geldiği yeri görme ve gösterme fırsatı doğacaktır.

Toplantı sırasında IMO Konsey üyeliği seçimleri yapılmış olup, seçimler sonunda Türkiye 2018-2019 dönemi için C kategorisi Konsey Üyeliğine yeniden seçilmiştir.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labor Convention –MLC)

MLC 2006 Sözleşmesine Ülkemiz 26 Mart 2017 tarihinde taraf olmuş ve bu kapsamdaki Mevzuat uyumlaştırma çalışmaları sürdürülmektedir. Sözleşme 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 Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi

13.03.2016 tarih ve 29652 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanan 2016/8498 sayılı Karar ile "**Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi (FAL)**" 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. 19 Mart 2018 tarihli ve 29652 sayılı ve 30365 sayılı Resmi Gazete'de (Mükerrer). "**1965 Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi Ekindeki Değişiklikler**"in onaylanması; Dışişleri Bakanlığının 24/11/2017 tarihli ve 13038522 sayılı yazısı üzerine, 8/4/2014 tarihli ve 6530 sayılı Kanunun 2'nci maddesi ile 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3'üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 17/1/2018 tarihinde kararlaştırıldığı bildirilmiş olup, Odamız web sayfası (www.denizticaretodasi.org.tr) "Mevzuat Duyuruları" bölümünde de yayınlanmaktadır.

IMO Kolaylaştırma Komitesi'nin 4-7 Nisan 2017 tarihlerinde düzenlenen oturumunda FAL Sözleşmesi'yle ilgili yeniliklerin kabulü ve uygulanması görüşüldü. Komite, FAL Sözleşmesi'ne getirilmesi planlanan bazı değişikliklerle ilgili olarak

2016'daki oturumunda gözden geçirilen bir EK metni kabul etti. Elektronik bilgi akışını geliştirmeye yönelik bu değişiklikler arasında “ tek pencere (singel window)” uygulaması öne çıkıyor. Tek pencere; gemilerin, yüklerin, yolcuların ve mürettebatın limana varış ve limandan kalkışlarıyla ilgili kamu idarelerinin ihtiyaç duyduğu bilgileri tek bir portal üzerinden sağlamayı hedefliyor. Projede ilerleme kaydetmek için veri formatları arasında uyum ve standartlaştırma sağlanması ve tek pencere uygulamasıyla ilgili bir prototip geliştirilmesi üzerinde çalışılmaktadır.

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. Keza, **MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve tüm Ek' lerine** taraf olunmuş, deniz çevresi ile ilgili 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(Ro-Ro Kargo ve Ro-Ro Yolcu Gemileri için getirilen)** 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 bilgilendirmeler yapılmış, Enerji Verimliliği uygulamaları ile ilgili teknik işbirliği ve teknoloji transferi için hazırlanan çalışmalar takip edilmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Marine Environment Protection Committee–MEPC) 69. Oturumunda, 5000 GT üzerindeki gemilerin karbondioksit (CO2) emisyonlarını bayrak devletlerine raporlaması hakkında karar verilmiş olup Uluslararası geçerliliği olacak bu sistemde, gemi isimlerinin kamuoyuna açıklanmayacağı, gemi sahiplerinin de taşınan yüklerle ilgili bilgileri açıklamak zorunda bırakılmayacağı öğrenilmiştir. 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 Planının Doğrulayana sunulduğu,
3. 01 Ocak 2018'den itibaren sefer sırasında tüketilen yakıtın ve diğer ilgili verilerin izleme başlangıcı(1.nci raporlama dönemi) olduğu,
4. 01 Ocak 2019 izleme(2.nci raporlama dönemi) olacağı,
5. Her yılın 30 Haziran tarihine kadar, kendisine raporlanan CO2 emisyonları hakkındaki bilgilerin kamuya açıklanacağı, öğrenilmiştir.

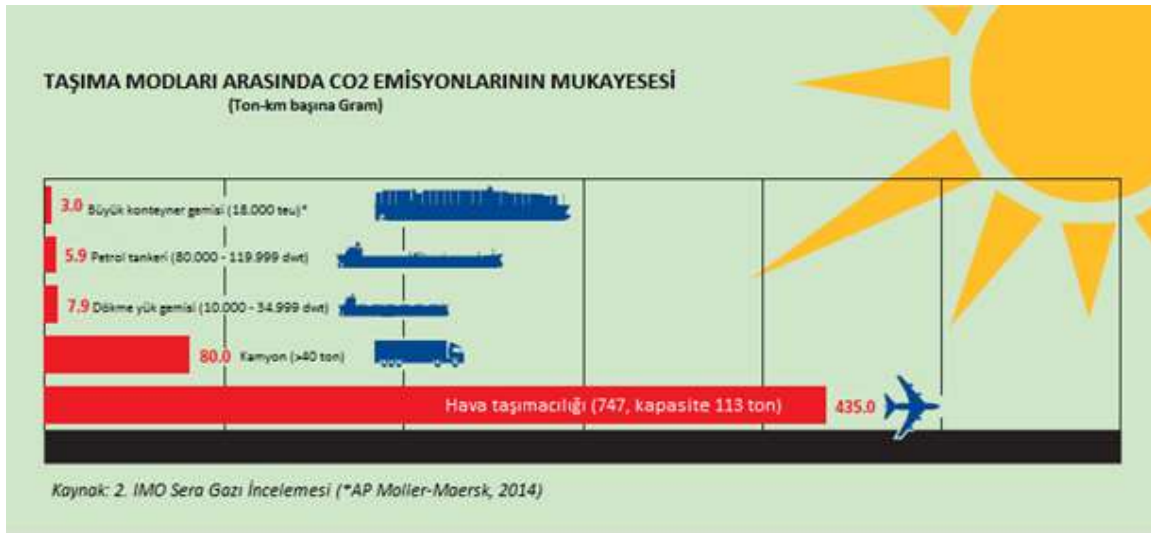
IMO MRV (IMO Veri Toplama Sistemi)

- a. MARPOL Ek VI' nin 4. Bölümünde yapılan değişiklikler MEPC 70'te kabul edilmiş ve 1 Mart 2018'de yürürlüğe girmiştir.
- b. Ocak 2019'dan itibaren tüketilen yakıtın ve enerji verimliliğiyle ilgili diğer verilerin izlenmesidir. (5000 GT üzerindeki Türk bayraklı gemilerin, 2019 yılından itibaren İdareye bilgi vereceği ve bu hususun GISIS üzerinden IMO'ya bildirileceği)

MEPC'nin, üç aşamalı bir süreç sonunda kendisine ulaşacak verileri nesnel, şeffaf ve kapsamlı bir politika belirlemeye yönelik tartışmalarda değerlendirmeye alacağı, 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, MEPC 70. Oturumunda, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik görevlere ve zaman çizelgesine ilişkin yol haritası belirlendiği, 2019 yılına kadar küresel sera gazı emisyonu için, zorunlu veri toplama sisteminin oluşturulması kararı alındığı, hususları izlenmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

Grafik (13): Taşıma Modları Arasında CO² Emisyonlarının Mukayesesi



“**Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SO_x) Emisyonu**”nuna ilişkin (Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt-S oranı), küresel ve AB limanlarında olduğu gibi karasularımız dahilinde de, “*Düşük Kükürlü Yakıt*” uygulamasına ait bilgilendirmeler, Sektöre yapılmaktadır.

Gemilerde kullanılan yakıtların mevcut durumda %3,5 olan kükürt içeriğinin, **1 Mart 2020 tarihinden itibaren %0,5 küresel kükürt limiti olarak uygulanması kararı alındığı**, Yeni küresel üst sınırın, IMO tarafından SO_x Emisyon Kontrol Alanları(SECA) için, 1 Ocak 2015'ten itibaren %0,1 olarak belirlenen sınırı değiştirmeyeceği, AB Limanları ve ilan edilen Emisyon Kontrol Alanları için, bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör firmalarının, düşük kükürlü yakıt bulundurmaları nın önem taşıdığı hususuna ait bilgilendirmeler, sektöre yapılmaktadır.

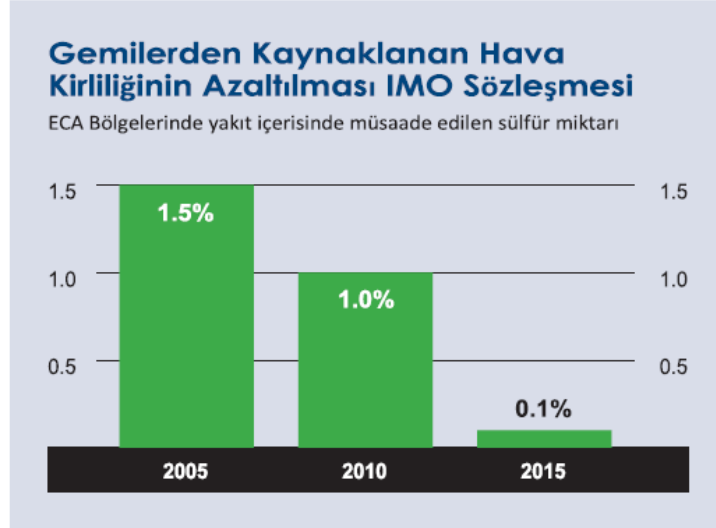
MEPC 72'de; yeni ve güncel Uluslararası Standartların(ISO) geliştirilmesi ve MARPOL Ek-VI Kural 14.1.3'ün uygulama tarihini için gerekli zamanın 3 yıl olacağı, yakıt kalitesi ile ilgili muhtemel sorunlardan korunmak için alternatif geçici çözümler arandığı, 2020 yılı sonunda ISO 8217 standardının son halini alacağı hususları izlenmektedir.

Grafik (14): Küresel sülfür üst sınırı



Kaynak: ICS 2016 Yıllık Bülteni

Grafik (15): ECA Bölgelerinde yakıt içerisinde müsaade edilen sülfür miktarı.



Kaynak: ICS 2016 Yıllık Bülteni

"Azot Oksitler(NOx)" 1 Ocak 2000 tarihinde ve sonrasında inşa edilen bir gemide kurulu olan ve çıkış gücü 130 kW'den daha yüksek olan dizel makineler ile 1 Ocak 2000 tarihinde ve sonrasında büyük tadilata giren ve çıkış gücü 130kW'den daha yüksek olan dizel makineler için MARPOL Ek-VI'da yer alan "Azot Oksitler" başlıklı Kural 13'ün ve NOx Teknik Kod'un uygulanmasına ilişkin olarak; Emisyon Kontrol Alanlarında(ECA) yeni gemiler için, 130 kW üzeri gemi makinelerinde, MARPOL EK-VI Tier III uygulaması ve NOx emisyonlarının %75-80 azaltılmasına yönelik çalışmalar izlenmektedir. Bununla birlikte, MEPC 70. Oturumunda Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulması ve bu bölgelerin, NOx Tier III kuralına uygun olarak 1 Ocak 2021'den itibaren yürürlüğe girmesine karar verildiği, hususları 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

arttırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılması için, Marpol Ek-VI kapsamında “*Gemilere kıyıda elektrik verecek sistemlerin limanlarımızda tesisi*” konuları 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. 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 istendiği, Sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin sicillerine kayıtlı gemilerin, sözleşmeye taraf ülkelerin ilgili otoritelerinden sertifika edindikten sonra taraf ülke limanlarında ticari faaliyette bulunabileceklerdir. Bunker Sözleşmesi 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 2017’de yürürlüğe girmiştir. Çevre denizlerimiz ve Türk Boğazları’nda deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu, Ülkemiz canlı kaynaklarının korunması ve zararlı sucül 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, balast kapasitesi ve inşaa yıllarının belirleyici olacağı, her geminin arıtma yapması gerektiği, tüm gemilerin “*Balast Suyu Yönetim Planı*” ile “*Balast Suyu Kayıt Defteri*” bulunduracağı, Sözleşmedeki son değişikliklerin kabul edileceği ve kuralların etkin bir şekilde uygulanması için, deneme aşamasının belirleneceği ayrıca, Sözleşmenin tüm dünyada aynı uygulanması için Kılavuz hazırlanacağı 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 faaliyetler izlenmekte ve “Gemi Balast Suyu Yönetimi” hakkındaki güncel bilgiler ve çalışmalar üyelerimize seminerlerle 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, 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 37 noktada atık su boşaltım noktalarının, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mavi Kart Sistemine entegrasi sağlanarak tam otomasyona geçilmiştir. Ayrıca, Odamız olarak, İzmir Bölgesinde 8, Marmaris Bölgesinde 25, Bodrum Bölgesinde 25 adet atık su boşaltım noktaları tesis edilmiş ve otomasyonu sağlanmış olup Bakanlık entegrasi ile tam otomasyona geçilecektir.

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. Odamız konu hakkındaki gelişmeleri üyelerimizle paylaşmaktadır. Söküm ile ilgili verilere <http://www.gemisander.com/geri-donusume-alinan-gemiler/> internet adresinden ulaşılabilir.

“Kutup Kodu”; Kutup Bölgeleri'nin deniz taşımacılığı için nasıl bir potansiyel taşıdığı, taşımacılık pratiği üzerinde ne yönde bir değişim yaratacağı ve bunun çevreye etkileri güncel konuların başında gelmektedir. Bu çerçevede 1 Ocak 2017 tarihinde “Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere Yönelik Kod-Kutup Kodu” yürürlüğe girmiş olup başarılı uygulamaların yaygınlaştırması amaçlanmaktadır. 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 ile çevreyi olumsuz etkilerden koruma adına yapılabilecekler yer vermektedir. Arktik'te (Kuzey Kutbu) bölgesel düzenlemelere izin verecek şekilde gemi atık yönetimi yaklaşımı oluşturulması uygulamaları, Antarktik(Güney Kutbu) Bölgesinde ağır fuel oil taşınmasının yasak olduğu (MARPOL Ek-I Bölüm 9 Kural 43) hususları takip edilmektedir.

1.6. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

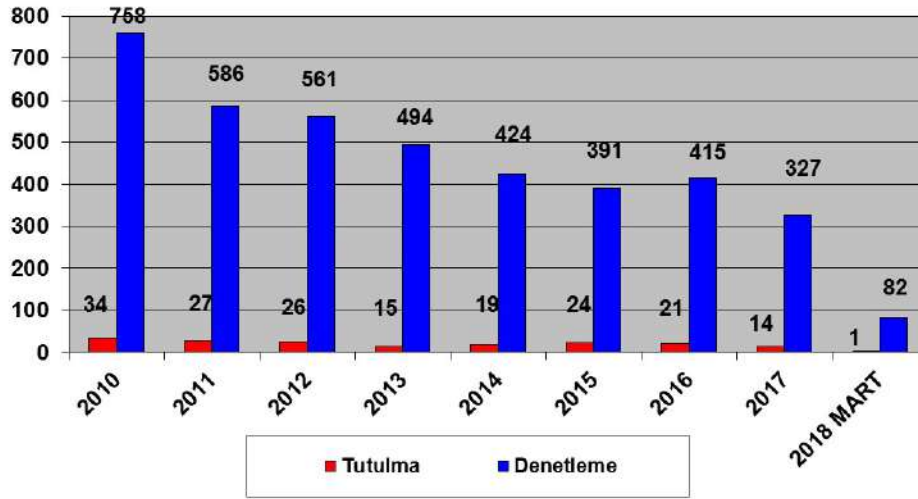
Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), merkezi Londra, İngiltere'de olan ve deniz ticaretinde IMO, ILO, UNCTAD gibi çeşitli uluslararası kuruluşların faaliyetlerini yakından izleyen, bu kuruluşlara zaman zaman danışmanlık yapan ve herhangi bir ülkede deniz ticaretinin uluslararası uygulamasına aykırı 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.

PARIS MOU KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ DENETİMLERİ

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından hazırlanan, 2016/2017 Bayrak Devleti performans tablosunda bayrağımız halen Beyaz Liste'de bulunmaktadır.

Grafik (16): PARIS MoU kapsamında denetlenen ve tutulan gemiler

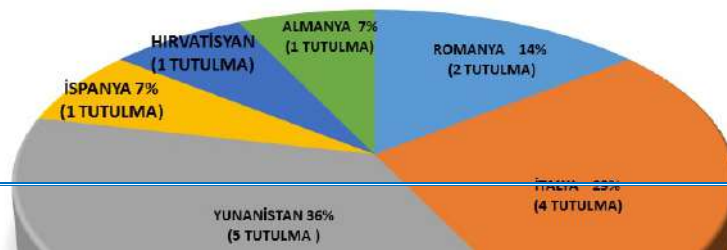


Paris Memorandumu kapsamında 2017 yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik toplam 327 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle 14 gemi tutulmuştur.

Denetimlerde tutulmaya sebep olan kusurlar başlıca;

- Yangın Güvenliği,
- Seyir Güvenliği,
- Sertifika ve Dokümantasyon ile ISM gereklilikleri alanlarında tespit edilmiştir.

Grafik (17): Ocak –Aralık 2017 tarihleri arasında denetlemeler sonucu tutulan Türk bayraklı gemilerin ülkelere göre dağılımı



Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri

Türkiye'nin düzensiz göç ile mücadelesinde İçişleri Bakanlığı bağlısı Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Gümrükler Muhafaza Müdürlüğü birimleri kolluk gücü olarak kullanılmaktadır. Deniz yoluyla gerçekleştirilen yasadışı mülteci hareketlerinin tespiti halinde ise, bu hareketlerin neredeyse tamamına Sahil Güvenlik unsurlarınca müdahale edilmektedir. Türkiye sınırları içerisindeki yasadışı mülteci hareketlerinde denizyolu, daha çok Ege Denizi kullanılmaktadır.

Küresel ölçekte Doğu Akdeniz Göç Rotası üzerinde bulunan Türkiye, Orta Doğu'daki kaynak ülkelere Avrupa'daki hedef ülkelere yönelen göçmenlerin kullandığı transit ülkelere biridir. Türkiye'nin Doğu ve Güneydoğu sınırlarından ülkeye giriş yapan göçmenler; hedefledikleri Avrupa ülkelerine gidebilmek amacıyla özellikle Yunanistan ve İtalya'ya ulaşmak üzere, Türkiye'nin Ege Denizi kıyılarından denize açılmaktadırlar.

Tablo (12): 2016-2017 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri

2016-2017 YILLARI TÜM DENİZLERE AİT KİYASLAMALI DÜZENSİZ GÖÇ İSTATİSTİKLERİ /								
AYLAR /	DÜZENSİZ GÖÇ OLAY SAYISI		DÜZENSİZ GÖÇMEN SAYISI/		HAYATINI KAYBEDEN GÖÇMEN SAYISI		YAKALANAN ORGANİZATÖR SAYISI	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017

Ocak	135	17	5.506	756	103	-	16	7
Şubat	182	19	8.747	719	38	1	25	5
Mart	177	34	8.530	1.501	32	11	12	12
Nisan	36	34	1.717	1.551	-	7	1	11
Mayıs	28	28	1.109	1.236	-	-	2	7
Haziran	15	46	538	1.888	-	-	2	19
Temmuz	28	41	881	1.743	-	8	-	7
Ağustos	44	57	1.603	2.668	1	-	12	11
Eylül	75	75	3.425	3.407	7	24	16	27
Ekim	61	68	2.437	2.931	-	-	13	39
Kasım	34	42	1.856	2.052	6	4	6	19
Aralık	18	34	781	1.485	5	1	13	7
TOPLAM	833	495	37.130	21.937	192	56	118	171

Kaynak: Sahil Güvenlik Komutanlığı

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)

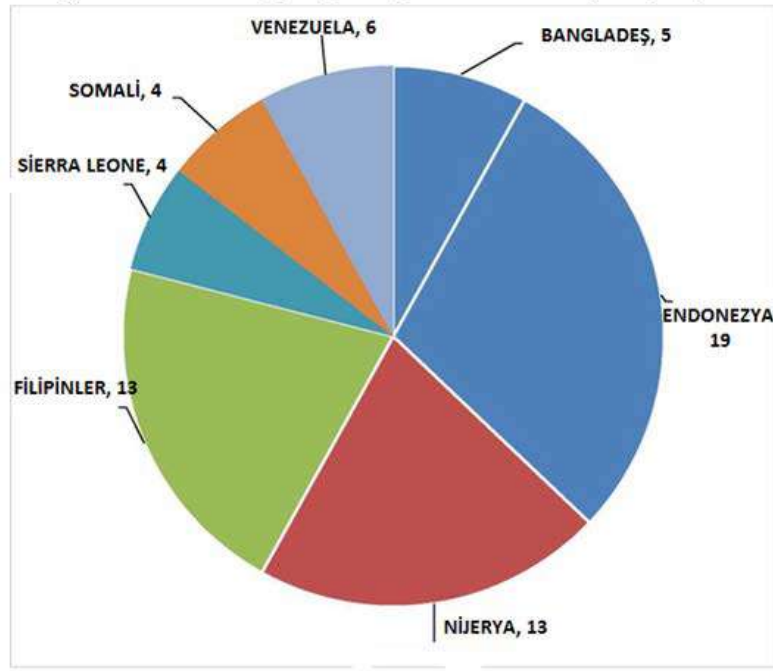
Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminden (GISIS)

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

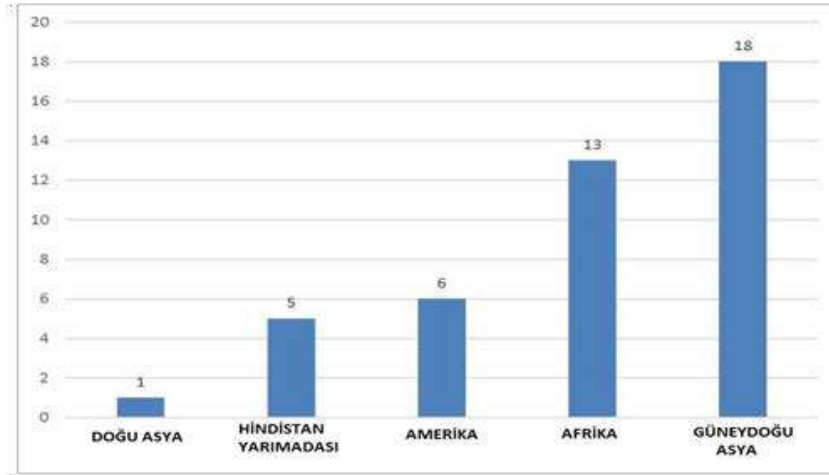
DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİ Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2017 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre;

Ocak – Haziran 2017 tarihleri arasında rapor edilen 87 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının %75'i aşağıda grafikte gösterilen ülkelerde meydana gelmiştir.

Grafik (18): Ocak – Haziran 2017 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları



Grafik (19): Ocak – Mart 2017 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları



Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olayları için Muhtemel Bölgeler ve Uyarılar

Denizcilerin, aşağıda belirtilen bölgelerden geçiş yaparken gerekli önlemleri almaları ve azami dikkat göstermeleri gerekmektedir.



Toplam olay sayısı 87

Güneydoğu Asya Ve Hindistan Yarımadası

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

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

Birçok saldırının rapor edilmeden geçirilmiş olabileceği belirtilmektedir. Endonezya Deniz Polisi ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi arasındaki görüşmeler olumlu sonuç vererek Endonezya Hükümetini harekete geçirmiş ve bir dizi önlem almasını sağlamıştır. Bunlardan biri olarak bölgede demirleme niyetinde olan gemilere, Endonezya Deniz Polisinin devriye gezdiği aşağıda belirtilen demir mevkilerinde demirlemeleri önerilmektedir.



01 Ocak – 30 Haziran 2017 tarih aralığında Hindistan Yarımadası'nda 6, Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya'da 37 deniz haydutluğu vakası gerçekleşmiştir.

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 haydutluğuna 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. 2016 yılında herhangi bir olay rapor edilmemiştir. 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 itibariyle mevcut olmadığı bildirilmektedir.

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

Filipinler: Deniz Haydutları Filipinlerin güneyinde Sibutu geçişi / Sibuti Adası / Tawi Tawi / Sulu Denizi / Celebes Denizi / Sabah'ın doğusundaki gemilere saldırılar düzenlenmekte, öncelikli olarak römorkör / barç ve balıkçı tekneleri hedef alınarak soygunlar gerçekleştirilmekte ve mürettebat fidye için kaçırılmaktadır.

Batangas – Demir mevkiinde gerçekleştirilen saldırı ve soygunlarda ani artış görülmektedir.

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. Raporla; 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.



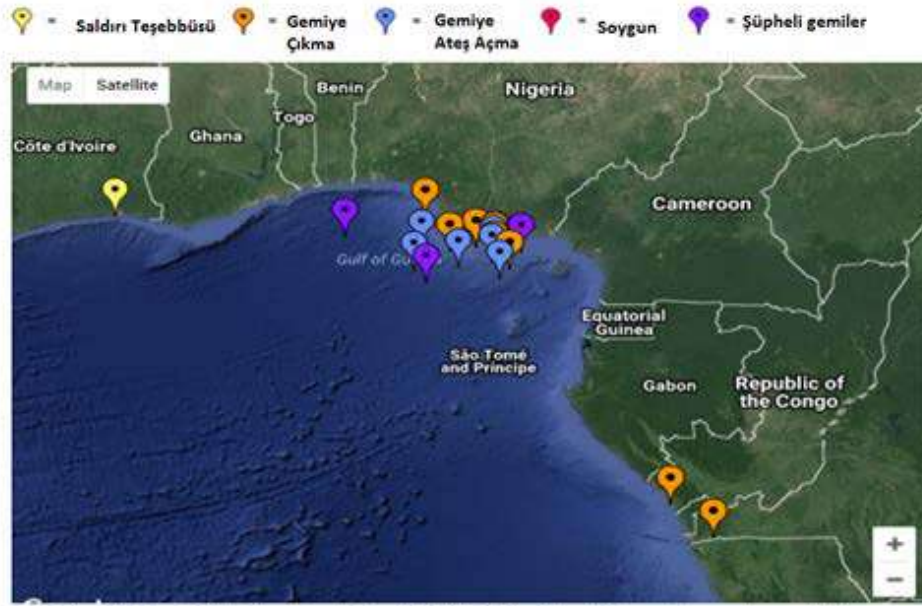
Afrika Ve Kızıldeniz

Benin: Bölgede saldırıların büyük oranda düştüğü, ancak halen riskin devam ettiği, geçmişte meydana gelmiş olan saldırılarda Deniz Haydutları' nın silahlı ve saldırgan 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.



1 Ocak - 30 Haziran 2017 tarih aralığında Gine Körfezinde 16 denizhaydutluğu vakası meydana gelmiştir.

Nijerya: Lagos / Bölgedeki Deniz Haydutlarının silahlı ve saldırgan oldukları, kıyı boyunca, nehirlerde, demirleme alanlarında, limanlarda ve çevresinde gemilere soygun düzenledikleri, mürettebatı rehin aldıkları rapor edilmektedir. Saldırıların kıyından yaklaşık 170 deniz mili mesafe içerisinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Meydana gelen vakaların çoğunda Deniz Haydutları'nın gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıkları ve gemiyi yağmaladıkları; yükün, genellikle de yakıtın bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir. Genel olarak tüm Nijerya kıyıları ve açığı halen riskli olup, gemi mürettebatının yaralanması ile neticelenen olayların yaşandığı hadiseler mevcuttur. Birçok saldırı rapor edilmeden geçirilmiş olabilir

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

Kongo: Pointe Noire

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 kaçırdıkları ve gemiyi yağmaladıkları; yükün bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir.

Aden Körfezi / Kızıl Deniz/ Somali / Arap Denizi / Hint Okyanusu: Somali açıklarında meydana gelen 3 kaçırma olayı ile bu yılki sayı 7'ye çıkmıştır. Somali Deniz Haydutlarının halen saldırı gerçekleştirebilme yetilerini olduğu ve benzer saldırılar için fırsat kolladıkları görülmektedir.

Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi, durumla ilgili gelişmeleri gözlemlemeye ve bölgeden transit geçiş yapan tüm ticari gemilerin güncel BMP Rehberi'ndeki tavsiyeleri dikkate alarak, gerekli önlemleri almaya devam etmeleri konusunda uyarmakta ve bölgede Inmarsat EGC Safety Net üzerinden yayın yapmaktadır. Tehlikenin halen devam etmekte olduğu, Aden Körfezi kıyıları, Yemen ve Somali'nin Kuzey kıyı bölgesinde, Kızıldeniz'in güneyindeki Bab'ül Mendep, Arap Denizi, Umman Körfezi, Somali'nin Güney ve Batı Kıyıları, bölgelerinin halen saldırı tehdidi altında olduğu bildirilmektedir. Geçmişte ise Kenya açıklarında, Tanzania, Seyşeller, Madagaskar, Mozambik, Hint Okyanusu, Hindistan'ın Batı ve Güney Kıyıları ile Batı Maldivlerde saldırılar düzenlenmiştir.

Somali Deniz Haydutları uzun namlulu otomatik silahlar ve RPG'ler ile bazen kaçırılan balıkçı gemilerini ana gemi olarak kullanarak, onlardan indirilen süratli botlar ile Somali Kıyılarından uzak bölgelerde de saldırılar düzenleyebilmektedir. Gemi Kaptanlarının ve Gemi Shiplerinin BMP4 Kitapçığında da belirtildiği üzere Yüksek Riskli Bölgelerden (HRA) geçiş yapmadan önce gerekli prosedürleri takip etmeleri, 24 saat görsel ve radar izlemesi gerçekleştirmesinin yaklaşan tehlikelerin erken farkına varılması ve kaçınılması için gemi kaptanına ve Gemideki Sözleşmeli Özel Silahlı Güvenlik Personeline bildirilmesi açısından önemli olduğu belirtilmektedir.

Bölgede seyir yapan gemi kaptanları, ağlarını korumak için süratle kendilerine doğru yaklaşan balıkçılarla karşılaşabilir, bazı balıkçılar da yakaladıkları balıkları korumak için silah bulunduruyor olabilir. Bu balıkçılar deniz haydutları ile karıştırılmamalıdır.

Somali ve Kızıldeniz çevresinde halen deniz haydutluğu tehdidi devam etmektedir. Bölgeden geçiş yapacak olan gemilerin azami dikkat göstermeleri ve her şüpheli olayı rapor etmeleri; bunun yanı sıra gemiyi ve mürettebatı tehlikeye atmadan, müsait olduğunda olaya ilişkin görselinde alınarak, Afrika Boynuzu/Deniz Güvenliği Merkezi (MSCHOA-Maritime Safety Centre – Horn of Africa)'ne iletilmesinin istendiği bildirilmektedir. Olayla ilgili geminin; nesnelere, gözlemlenen davranışlar hakkındaki detaylı bilgilerin, tehdidin değerlendirilmesi ve analiz edilmesinde hayati önem taşıdığı vurgulanmaktadır. Raporlarda, bilgi eksikliğinden dolayı spekülasyona yol açabilecek bilgilendirmelerden kaçınılmalı, mümkün olduğunca kesin ve gerçek detaylar verilmelidir.

Güney Ve Orta Amerika Ve Karayipler

Ekvador Cumhuriyeti: Saldırıların durduğu fakat tedbirli olunması gerektiği bildirilmektedir.

Peru: Callao – Olay sayısında artış görülmektedir.

Vakaların Bildirilmesi:

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

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

E-posta: imbkl@icc-ccs.org

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

Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Güvenlik Yardım Hattı

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

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

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

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

2. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARETİ

2.1. TÜRKİYE’NİN DENİZ TİCARETİNDEKİ GELİŞMELER

2.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri)

Türk Deniz Ticaret Filosunun mevcut durum analizinde; gemi tipleri esas alınmak suretiyle, her tip geminin adet, tonaj (DWT, GT) ve yaş ortalamaları yanında, Milli Gemi Sicili (MGS) / Türk Uluslararası Gemi Sicili (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 alınarak ta yaş ortalamaları incelenmiştir. Sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2017 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 545 adet geminin 283 adedi ithal, 262 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT’si 6,1, inşa gemilerin ise 1,5 milyondur.

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 545 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; %33,04’ünü Kuruyük gemileri, %11,56’sını Dökmeyük gemileri, %9,91’ini Kimyevi Madde Tankeri, %9,91’ini Konteyner gemileri ve %6,61’ini Hizmet gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak 28,97’sidir.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu 7,6 milyon DWT ve 5,7 GT’dir. 7.6 milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %37,23’ünü Dökmeyük gemileri, %23,01’ini Petrol tankerleri, %14’ünü Konteyner gemileri, %12,73’ünü Kuruyük gemileri ve %5,88’ini Kimyevi Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise, %7,15’tir.

Tablo (14)’teki veriler dikkate alındığında, 545 adet gemiden %15,41’i (84 gemi) MGS’ye, %84,59’u (461 gemi) TUGS’a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun DWT olarak %7,82’si MGS’ye, %92,18’i TUGS’a, GT olarak ise %12,55’i MGS’ye, %87,45’i TUGS’a kayıtlıdır.

MGS’ye kayıtlı toplam 596.867 DWT’lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla; %50,73’ünü Konteyner gemileri, %28,36’sını Dökmeyük gemileri, %8,84’ünü Kuruyük gemileri, %4,03’ünü Hizmet gemileri ve %2,26’sını Ro-Ro Ferry-Yolcu gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise MGS’nin %5,78’idir.

TUGS’a kayıtlı toplam 7 milyon DWT’lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla; %37,99’ünü Dökmeyük gemileri, %24,81’ini Petrol Tankerleri, %13,06’sını Kuruyük gemileri, %10,89’ünü Konteyner gemileri ve %6,24’ünü Kimyevi Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS’un %7,01’idir.

Tablo (13): Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal - İnşa Tonaaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet			%	DWT			GT				
	İthal	İnşa	Toplam		İthal	İnşa	Toplam	İthal	İnşa	Toplam	%	
KURU YÜK GEMİSİ	51	129	180	33,04	379.590	591.222	970.812	12,73	265.311	371.967	637.278	11,12
DOKME YÜK GEMİSİ	58	5	63	11,56	2.689.703	150.971	2.840.674	37,23	1.542.058	94.380	1.636.438	28,56
KONTEYNER	40	14	54	9,91	858.008	210.166	1.068.174	14	689.013	160.502	849.515	14,82
KURUYÜK-KONTEYNER	4	10	14	2,57	12.369	91.903	104.272	1,37	8.066	64.411	72.477	1,26
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	26	28	54	9,91	271.321	177.220	448.541	5,88	174.039	117.867	291.906	5,09
LPG TANKERİ	6	0	6	1,1	33.803	0	33.803	0,44	32.103	0	32.103	0,56
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,55	2.770	39.896	42.666	0,56	1.900	31.348	33.248	0,58
RO-RO GEMİSİ	21	0	21	3,85	230.032	0	230.032	3,02	547.055	0	547.055	9,54
RO-RO FERRY-YOLCU	11	4	15	2,75	38.710	0	38.710	0,51	95.798	13.661	109.459	1,91
FERİBOT	8	24	32	5,87	2.538	22.413	24.951	0,33	34.702	30.890	65.592	1,14
TREN FERİSİ	0	6	6	1,1	0	2.960	2.960	0,04	0	9.835	9.835	0,17
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	1	7	8	1,47	1.540	3.447	4.987	0,07	4.701	23.353	28.054	0,49
BALIKCI GEMİLERİ	1	0	1	0,18	569	0	569	0,01	1.407	0	1.407	0,02
BİLİMSSEL ARASTIRMA G	4	2	6	1,1	3.580	4.200	7.780	0,1	28.474	7.358	35.832	0,63
SEHIR HATLARI	1	0	1	0,18	0	0	0	0	1.043	0	1.043	0,02
SEHIR HATLARI ARABALI	0	6	6	1,1	0	1.974	1.974	0,03	0	7.547	7.547	0,13
ROMORKOR	1	0	1	0,18	0	0	0	0	1.565	0	1.565	0,03
HİZMET GEMİLERİ	25	11	36	6,61	37.416	0	37.416	0,49	216.220	29.803	246.023	4,29
PETROL TANKERİ	13	11	24	4,4	1.564.743	190.539	1.755.282	23,01	829.266	101.860	931.126	16,25
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,18	6.266	0	6.266	0,08	15.195	0	15.195	0,27
DENİZ ARAÇLARI	10	3	13	2,39	8.000	0	8.000	0,1	172.660	6.285	178.945	3,12
Toplam:	283	262	545	100%	6.140.958	1.486.911	7.627.869	100%	4.660.576	1.071.067	5.731.643	100%

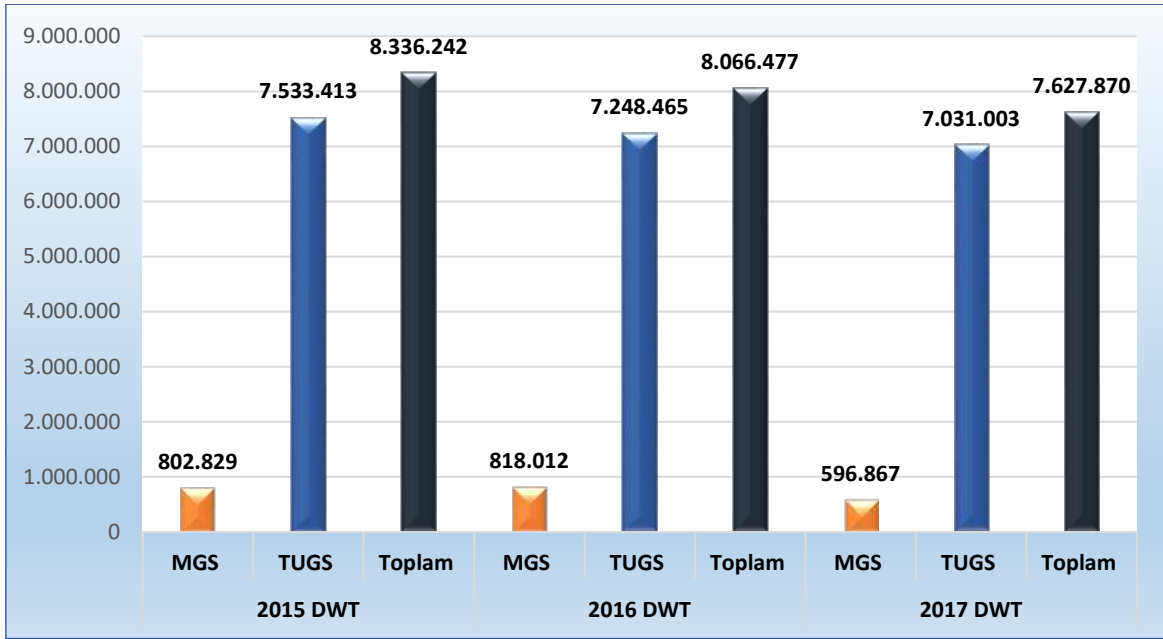
Kaynak: İMBAK DTO İstatistikleri

Tablo (14): 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 YÜK GEMİSİ	12	168	180	33,04	52.735	918.077	970.812	12,73	35.703	601.575	637.278	11,12
DOKME YÜK GEMİSİ	7	56	63	11,56	169.296	2.671.378	2.840.674	37,23	107.000	1.529.438	1.636.438	28,56
KONTEYNER	11	43	54	9,91	302.781	765.393	1.068.174	14	243.031	606.484	849.515	14,82
KURUYÜK-KONTEYNER	1	13	14	2,57	2.356	101.916	104.272	1,37	1.720	70.757	72.477	1,26
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	2	52	54	9,91	9.497	439.043	448.540	5,88	6.441	285.465	291.906	5,09
LPG TANKERİ	0	6	6	1,1	0	33.803	33.803	0,44	0	32.103	32.103	0,56
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,55	2.770	39.896	42.666	0,56	1.900	31.348	33.248	0,58
RO-RO GEMİSİ	0	21	21	3,85	0	230.032	230.032	3,02	0	547.055	547.055	9,54
RO-RO FERRY-YOLCU	4	11	15	2,75	13.478	25.232	38.710	0,51	63.089	46.370	109.459	1,91
FERİBOT	1	31	32	5,87	2.314	22.638	24.952	0,33	1.596	63.996	65.592	1,14
TREN FERİSİ	6	0	6	1,1	2.960	0	2.960	0,04	9.835	0	9.835	0,17
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3	5	8	1,47	3.761	1.226	4.987	0,07	17.189	10.865	28.054	0,49
BALIKCI GEMİLERİ	0	1	1	0,18	0	569	569	0,01	0	1.407	1.407	0,02
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	6	6	1,1	0	7.780	7.780	0,1	0	35.832	35.832	0,63
SEHIR HATLARI	0	1	1	0,18	0	0	0	0	0	1.043	1.043	0,02
SEHIR HATLARI ARABALI	0	6	6	1,1	0	1.974	1.974	0,03	0	7.547	7.547	0,13
ROMORKOR	1	0	1	0,18	0	0	0	0	1.565	0	1.565	0,03
HİZMET GEMİLERİ	27	9	36	6,61	24.051	13.365	37.416	0,49	191.376	54.646	246.022	4,29
PETROL TANKERİ	3	21	24	4,4	10.868	1.744.415	1.755.283	23,01	5.940	925.186	931.126	16,25
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,18	0	6.266	6.266	0,08	0	15.195	15.195	0,27
DENİZ ARAÇLARI	5	8	13	2,39	0	8.000	8.000	0,1	33.199	145.746	178.945	3,12
Toplam:	84	461	545	100%	596.867	7.031.003	7.627.870	100%	719.584	5.012.058	5.731.642	100%

Kaynak: İMFAK DTO İstatistikleri

Grafik (20): 2015-2016-2017 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi



Tablo (15): Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	2015 DWT			2016 DWT			2017 DWT			2016-2017 Yılları Değişim %
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	
KURU YUK GEMİSİ	76.368	1.099.945	1.176.313	52.735	978.412	1.031.147	52.735	918.077	970.812	-5,9%
DOKME YUK GEMİSİ	456.118	3.604.146	4.060.264	456.118	3.457.058	3.913.176	169.296	2.671.378	2.840.674	-27,4%
KONTEYNER	224.283	739.929	964.212	263.540	712.954	976.494	302.781	765.393	1.068.174	9,4%
KURUYUK-KONTEYNER	2.356	120.955	123.311	2.356	120.967	123.323	2.356	101.916	104.272	-15,4%
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1.638	425.645	427.283	1.638	463.289	464.927	9.497	439.043	448.540	-3,5%
LPG TANKERİ	0	39.389	39.389	0	39.389	39.389	0	33.803	33.803	-14,2%
ASFALT TANKERİ	2.770	39.936	42.706	2.770	39.896	42.666	2.770	39.896	42.666	0,0%
RO-RO GEMİSİ	0	232.089	232.089	0	232.089	232.089	0	230.032	230.032	-0,9%
RO-RO FERRY-YOLCU	0	18.471	18.471	0	25.197	25.197	13.478	25.232	38.710	53,6%
FERİBOT	2.314	19.442	21.756	2.314	24.428	26.742	2.314	22.638	24.952	-6,7%
TREN FERİSİ	1.660	0	1.660	1.660	0	1.660	2.960	0	2.960	78,3%
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	3.761	9.742	13.503	3.761	1.226	4.987	3.761	1.226	4.987	0,0%
BALIKCI GEMİLERİ	0	569	569	0	569	569	0	569	569	0,0%
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	5.990	5.990	0	5.990	5.990	0	7.780	7.780	29,9%
SEHIR HATLARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
SEHIR HATLARI ARABALI	441	6.291	6.732	0	3.536	3.536	0	1.974	1.974	-44,2%
ROMORKOR	0	2.028	2.028	0	979	979	0	0	0	-100,0%
HİZMET GEMİLERİ	24.051	4.048	28.099	24.051	7.970	32.021	24.051	13.365	37.416	16,8%
PETROL TANKERİ	7.069	1.158.532	1.165.601	7.069	1.128.250	1.135.319	10.868	1.744.415	1.755.283	54,6%
TREN FERRY/RO-RO	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0,0%
DENİZ ARAÇLARI	0	0	0	0	0	0	0	8.000	8.000	-
Toplam:	802.829	7.533.413	8.336.242	818.012	7.248.465	8.066.477	596.867	7.031.003	7.627.870	-5,4%

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Not: Tablo (15)'de Tren Ferisi gemi tipine, UDHB Sicil Kayıtlarına göre güncellenen DWT bilgileri eklendiğinden bir önceki yıla göre artış olarak görünmektedir.

Tablo (15)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tipleri dikkate alınarak MGS ile TUGS'un DWT gelişimleri incelenmiştir. Filomuzda DWT olarak, 2015-2016 yılları arasında %3,2 ve 2016-2017 yılları arasında ise %5,4 düşüş gerçekleşmiştir.

DWT bazında en fazla artış olan gemi tipi %54,6 ile Petrol Tankerleridir.

2.1.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi

Tablo (16)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi Kuruyük, Dökmeyük, Konteyner, Ro-Ro gemileri, Petrol Tankerleri, Kimyevi Madde Tankeri başlıkları altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine yer verilmektedir.

1000 GT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda, 545 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2017 itibariyle 26,90'dır.

Tablo (16): 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	180	970.812	637.278	26
DÖKME YÜK GEMİSİ	63	2.840.674	1.636.438	16
KONTEYNER	54	1.068.174	849.515	15
KURU YÜK KONTEYNER	14	104.272	72.477	20
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	54	448.540	291.906	17
LPG TANKERİ	6	33.803	32.103	23
ASFALT TANKERİ	3	42.666	33.248	14
RO-RO GEMİSİ	21	230.032	547.055	15
RO-RO FERRY-YOLCU	15	38.710	109.459	24
FERİBOT	32	24.952	65.592	21
TREN FERİSİ	6	2.960	9.835	44
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	8	4.987	28.054	26
BALIKÇI GEMİLERİ	1	569	1.407	44
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	6	7.780	35.832	20
ŞEHİR HATLARI	1	0	1.043	66
ŞEHİR HATLARI ARABALI	6	1.974	7.547	24
ROMORKÖR	1	0	1.565	34
HİZMET GEMİLERİ	36	37.416	246.023	35
PETROL TANKERİ	24	1.755.283	931.126	14
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	39
DENİZ ARAÇLARI	13	8.000	178.945	28
Toplam:	545	7.627.870	5.731.642	26,90

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %33,04'ünü oluşturan Kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 26'dır. DWT olarak filomuzun %37,23'ünü oluşturan Dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 16'dır.

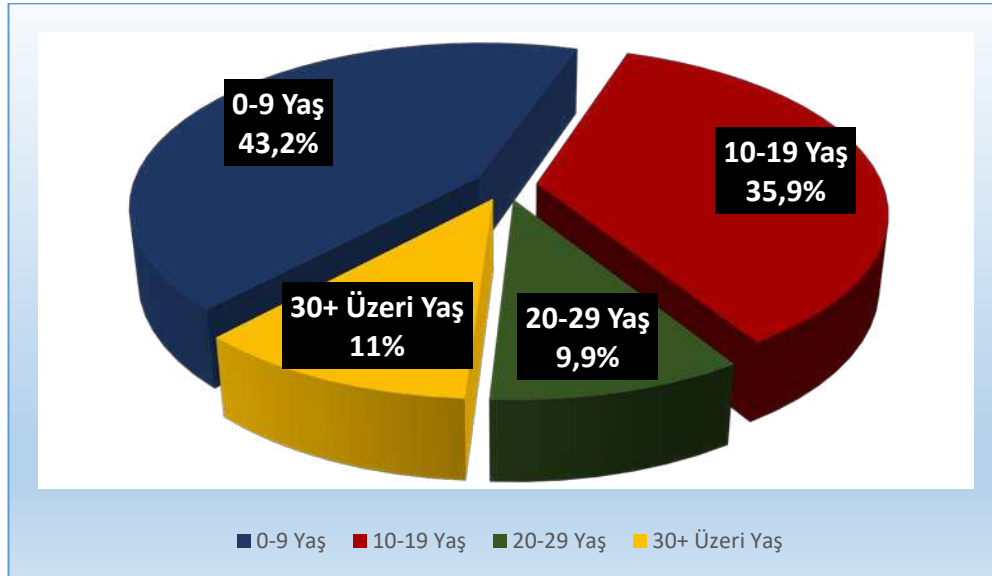
Tablo (17)'de toplam 545 adet ve 7.627.870 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

- 3.298.970 DWT'lik 115 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.738.376 DWT'lik 154 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 752.687 DWT'lik 95 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 837.837 DWT'lik 181 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer almaktadır.

Tablo (17): Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)															
Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri Yaş			Toplam		
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%
150-1499	22	1.223	6,17	17	5.560	28,04	16	4.949	24,95	45	8.100	40,84	100	19.832	100%
1500-5999	19	74.888	9,73	46	189.517	24,63	45	163.454	21,24	101	341.619	44,4	211	769.478	100%
6000-9999	12	90.433	16,78	27	207.225	38,46	15	119.988	22,27	17	121.167	22,49	71	538.813	100%
10000-34999	33	621.218	31,08	43	797.491	39,89	14	213.394	10,67	18	366.952	18,36	108	1.999.055	100%
35000-52999	3	122.135	14,04	13	568.770	65,4	4	178.731	20,55	0	0	0	20	869.636	100%
53000-79999	14	870.037	77,93	3	174.286	15,61	1	72.171	6,46	0	0	0	18	1.116.494	100%
80000-119999	5	434.611	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	434.611	100%
120000+	7	1.084.424	57,68	5	795.526	42,32	0	0	0	0	0	0	12	1.879.950	100%
Genel Toplam:	115	3.298.970	43,25	154	2.738.376	35,9	95	752.687	9,87	181	837.837	10,98	545	7.627.870	100%

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (21): Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



Grafik (21)'de görüldüğü üzere 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %43,2'si 0-9 yaş grubunda, %35,9'u 10-19 yaş grubunda, %9,9'u 20-29 yaş grubunda ve %11'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (18)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %33,04'ünü ve DWT olarak %12,73'ünü oluşturan 180 adet ve 970.812 DWT'lik Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 123.116 DWT'lik 17 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 171.584 DWT'lik 33 adet gemi 10-19 yaş grubunda,

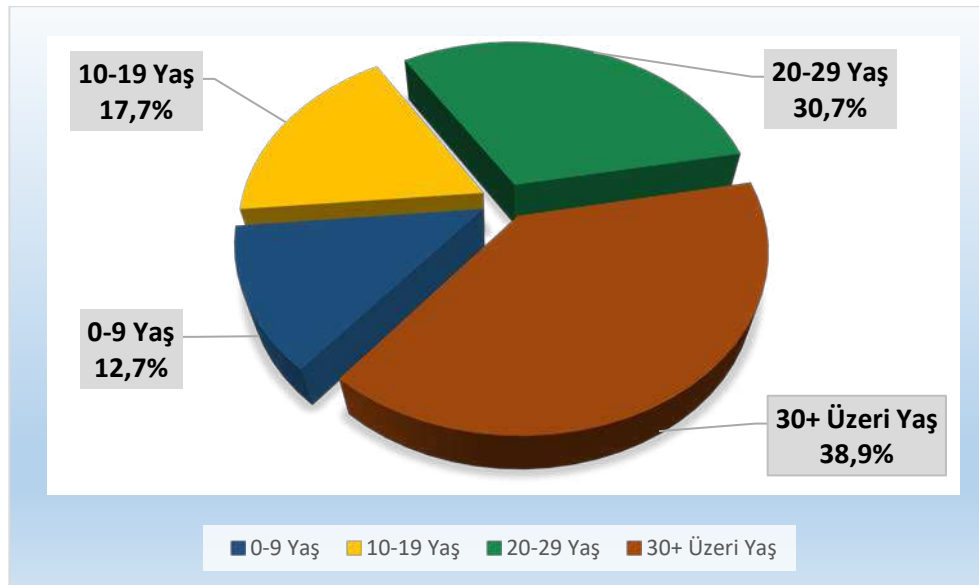
- 298.403 DWT'lik 48 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 377.710 DWT'lik 82 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (18): Kuruyük Gemilerinin Tonaj Ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)													
	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri 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	10	46.947	38,13%	22	92.620	53,98%	38	136.164	45,63%	67	228.095	60,39%	137	503.826
6000-9999	3	21.445	17,42%	11	78.964	46,02%	7	54.988	18,43%	10	70.468	18,66%	31	225.865
10000-34999	4	54.724	44,45%	0	0	0,00%	1	10.560	3,54%	5	79.147	20,95%	10	144.431
35000-52999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	2	96.691	32,40%	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	17	123.116	100,00%	33	171.584	100,00%	48	298.403	100,00%	82	377.710	100,00%	180	970.812

* İMEAK DTO Her Hakkı Saklıdır.

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (22): Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (22)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuruyük gemilerinin, %12,7'si 0-9 yaş grubunda, %17,7'si 10-19 yaş grubunda, %30,7'si 20-29 yaş grubunda ve %38,9'u 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

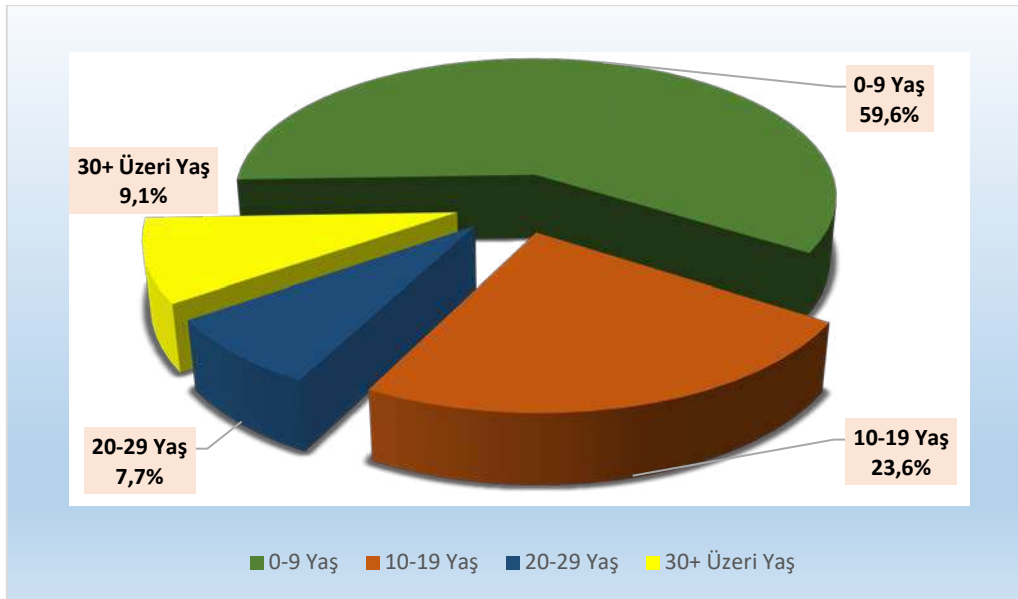
Tablo (19)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %11,56'sını oluşturan ve DWT olarak %37,23'ünü oluşturan 63 adet ve 2.840.674 DWT'lik Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 1.693.210 DWT'lik 28 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 670.482 DWT'lik 17 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 217.209 DWT'lik 7 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 259.773 DWT'lik 11 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (19): Dökmeyük Gemilerinin Tonaj Ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)													
	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri 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	0	0	0,00%	0	0	0,00%	1	4.468	2,06%	0	0	0,00%	1	4.468
6000-9999	1	6.635	0,39%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	1	6.635
10000-34999 (HandySize)	5	142.061	8,39%	7	155.575	23,20%	3	58.530	26,95%	11	259.773	100,00%	26	615.939
35000-52999 (HandyMax)	2	70.603	4,17%	7	340.621	50,80%	2	82.040	37,77%	0	0	0,00%	11	493.264
53000-79999 (Panamax)	14	870.037	51,38%	3	174.286	25,99%	1	72.171	33,23%	0	0	0,00%	18	1.116.494
80000-119999 (Capesize)	5	434.611	25,67%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	5	434.611
120000+ (LargeSize)	1	169.263	10,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	1	169.263
Genel Toplam:	28	1.693.210	100,00%	17	670.482	100,00%	7	217.209	100,00%	11	259.773	100,00%	63	2.840.674

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (23): Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (23)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökmeyük gemilerinin, %59,6'sı 0-9 yaş grubunda, %23,6'sı 10-19 yaş grubunda, %7,7'si 20-29 yaş grubunda ve %9,1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

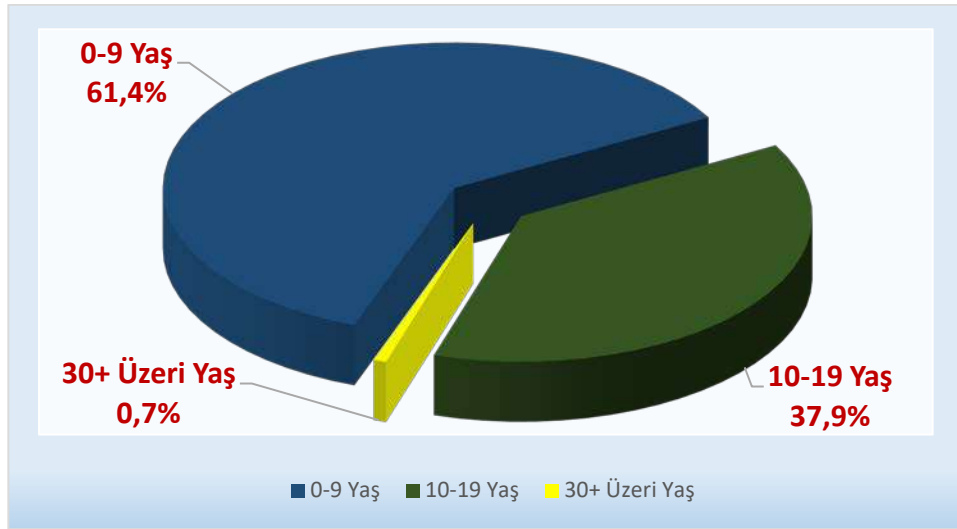
Tablo (20)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4,40'ını ve DWT olarak %23,01'ini oluşturan 24 adet ve 1.755.283 DWT'lik Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 1.077.240 DWT'lik 11 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 665.437 DWT'lik 9 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 12.605 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (20): Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)													
	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri 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	4	11.534	1,07%	5	20.456	3,07%	0	0	0,00%	4	12.605	100,00%	13	44.595
6000-19999	0	0	0,00%	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)	7	1.065.706	98,93%	4	644.981	96,93%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	11	1.710.687
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
Genel Toplam:	11	1.077.240	100,00%	9	665.437	100,00%	0	0	0,00%	4	12.605	100,00%	24	1.755.283

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (24): Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması



Grafik (24)'te Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, %61,4'ü 0-9 yaş grubunda, %37,9'u 10-19 yaş grubunda, %0,7'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

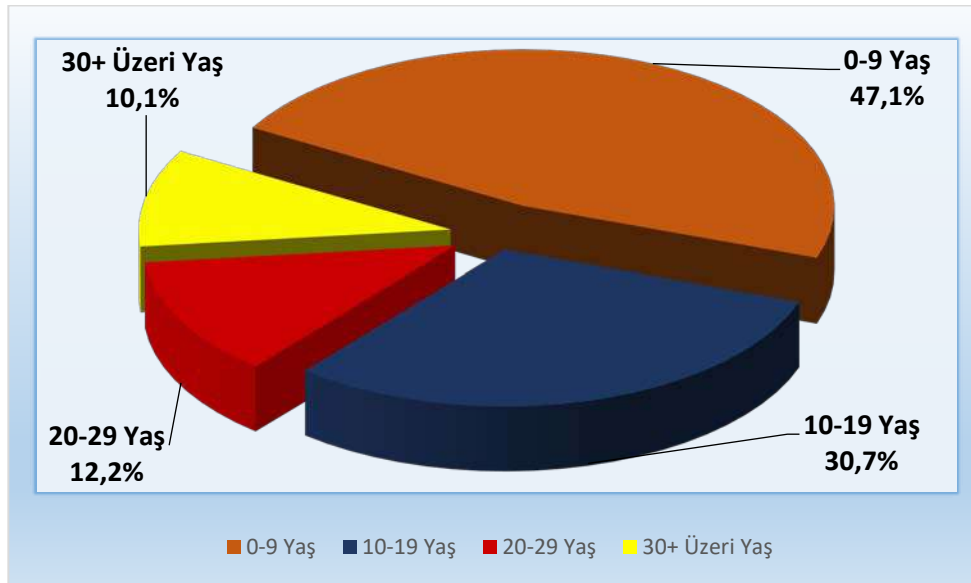
Tablo (21)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %9,91'ini ve DWT olarak %5,88'ini oluşturan 54 adet ve 448.540 DWT'lik Kimyevi Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 211.051 DWT'lik 20 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 137.505 DWT'lik 17 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 54.810 DWT'lik 9 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 45.174 DWT'lik 8 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (21): Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)													
	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri 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	5	16.451	7,79%	11	46.637	33,92%	4	18.215	33,23%	4	13.717	30,36%	24	95.020
6000-19999	14	143.068	67,79%	5	50.869	36,99%	5	36.595	66,77%	4	31.457	69,64%	28	261.989
20000-49999 (Product Tanker)	0	0	0,00%	1	39.999	29,09%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	1	39.999
50000-79999 (Panamax)	1	51.532	24,42%	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
Genel Toplam:	20	211.051	100,00%	17	137.505	100,00%	9	54.810	100,00%	8	45.174	100,00%	54	448.540

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (25): Kimyevi Madde Tankerleri Yaş Ortalaması



Grafik (25)'te Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kimyevi Madde Tankerlerinin, %47,1'i 0-9 yaş grubunda, %30,7'si 10-19 yaş grubunda, %12,2'si 20-29 yaş grubunda ve %10,1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (22)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %9,91'ini ve DWT olarak %14'ünü oluşturan 54 adet ve 1.068.174 DWT'lik Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

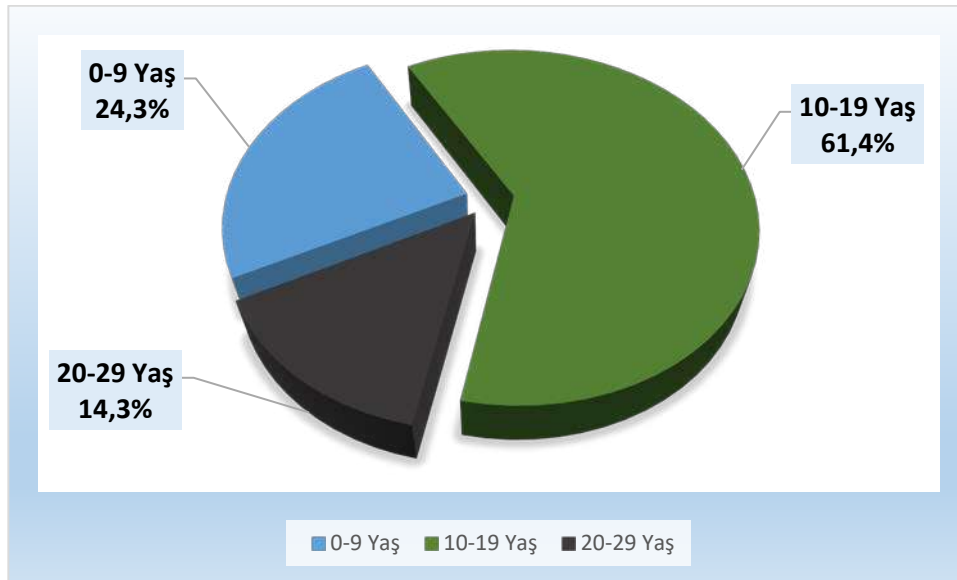
- 259.288 DWT'lik 10 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 656.402 DWT'lik 32 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 152.484 DWT'lik 12 adet gemi 20-29 yaş grubunda,

yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (22): Konteyner Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)													
	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri 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	0	0
1500-5999	0	0	0,00%	1	3.301	0,50%	1	4.856	3,18%	0	0	0	2	8.157
6000-9999	0	0	0,00%	4	27.561	4,20%	3	28.405	18,63%	0	0	0	7	55.966
10000-34999	10	259.288	100,00%	22	437.390	66,63%	8	119.223	78,19%	0	0	0	40	815.901
35000-52999	0	0	0,00%	5	188.150	28,66%	0	0	0,00%	0	0	0	5	188.150
53000-79999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0	0	0
80000-119999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0	0	0
Genel Toplam:	10	259.288	100,00%	32	656.402	100,00%	12	152.484	100,00%	0	0	0	54	1.068.174

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (26): Konteyner Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (26)'da Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin, %24,3'ü 0-9 yaş grubunda, %61,4'ü 10-19 yaş grubunda, %14,3'ü 20-29 yaş grubunda yer almaktadır.

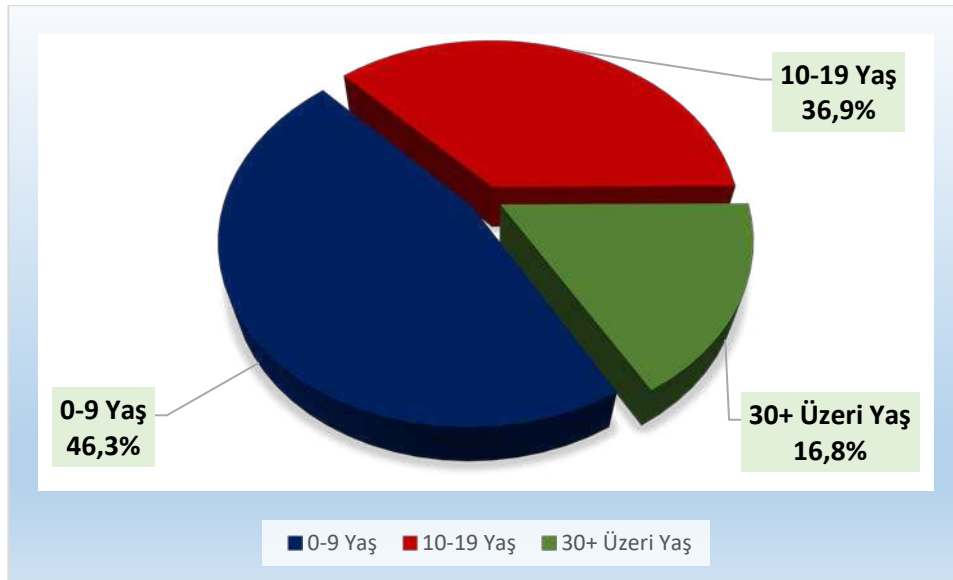
Tablo (23)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %3,85'ini ve DWT olarak %3,02'sini oluşturan 21 adet ve 230.032 DWT'lik Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 106.504 DWT'lik 9 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 84.983 DWT'lik 8 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 38.545 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tonaj Grupları	Tablo (23): RO-RO Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)													
	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri 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	0	0	0,00%	0	0
1500-5999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0	2	10.513	27,27%	2	10.513
6000-9999	1	9.089	8,53%	4	39.111	46,02%	0	0	0	0	0	0,00%	5	48.200
10000-34999	8	97.415	91,47%	4	45.872	53,98%	0	0	0	2	28.032	72,73%	14	171.319
35000-52999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
53000-79999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
80000-119999	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
120000+	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
Genel Toplam:	9	106.504	100,00%	8	84.983	100,00%	0	0	0	4	38.545	100,00%	21	230.032

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (27): RO-RO Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (27)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Ro-Ro gemilerinin, %46,3'ü 0-9 yaş grubunda, %36,9'u 10-19 yaş grubunda, %16,8'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

2.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)

Tablo (24-25)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun 1000 DWT kapasitesi üzerindeki gemilerinin uluslararası taşımalara uygun olabileceği varsayımından hareketle, sadece bu tonaj üzeri kapasitedeki gemilerin dikkate alındığı, sayısal ve tonaj analizi yapılmıştır.

Türk Deniz Ticaret Filosunda, 1000 DWT'nin üzerinde 262 adedi İthal, 292 adedi yurt içinde inşa olmak üzere toplam 554 adet gemi bulunmaktadır.

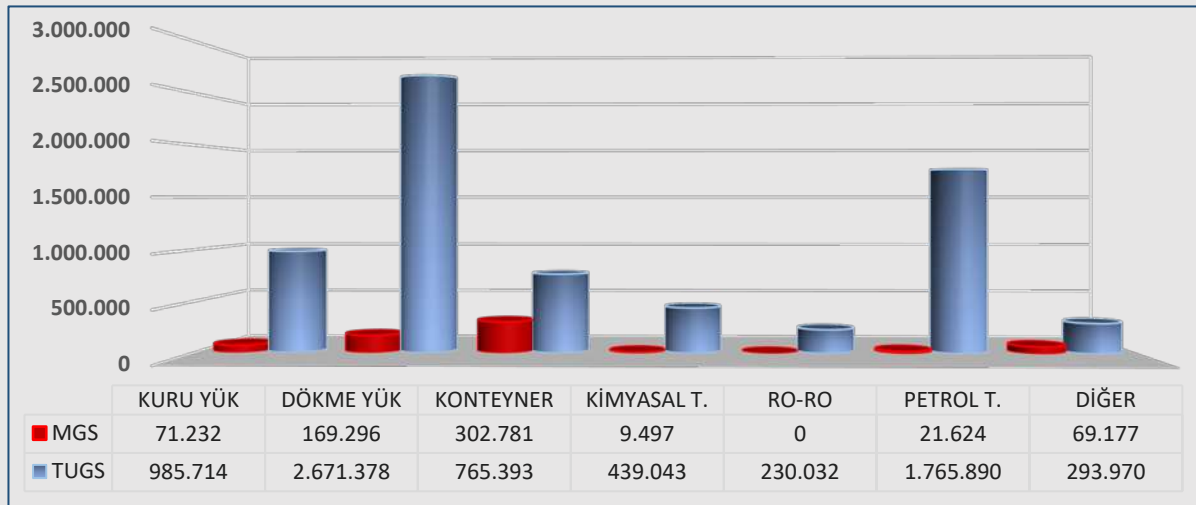
Tablo (25)'teki veriler dikkate alındığında Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 DWT'nin üzerinde bulunan 554 adet geminin; %8,3'ü (80 adet gemi) MGS'ye, %91,7'si (474 adet gemi) TUGS'a kayıtlıdır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'si 5.308.329 ve DWT'si ise 7.795.027'dir. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %36,45'ini Dökmeyük gemileri, %22,93'ünü Petrol Tankerleri, %13,70'ini Konteyner gemileri, %13,56'sını Kuruyük gemileri, %5,75'ini Kimyevi Madde Tankerleri ve %2,95'ini Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin sicil dağılımında, büyük tonajlı gemilerin Türk Uluslararası Gemi Sicilini tercih ettiği gözlemlenmektedir.

- 2.840.674 DWT Dökmeyük gemileri tonajının %94'ü TUGS'a, %6'sı MGS'ye,
- 1.787.514 DWT Petrol Tankerleri tonajının %98,8'i TUGS'a %1,2'si MGS'ye,
- 1.068.174 DWT Konteyner gemileri tonajının %71,7'si TUGS'a, %28,3'ü MGS'ye,
- 1.056.946 DWT Kuruyük gemileri tonajının %93,3'ü TUGS'a, %6,7'si MGS'ye,
- 439.043 DWT Kimyevi Madde Tankeri tonajının %97,9' TUGS'a, %2,1'i MGS'ye,
- 230.032 DWT Ro-Ro gemileri tonajının %100'ü TUGS'a tescillidir.

Grafik (28): 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı



Tablo (24): Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal - İnşa Tonaaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)													
Gemi Tipleri	Adet			%	DWT			%	GT			%	
	İthal	İnşa	Toplam		İthal	İnşa	Toplam		İthal	İnşa	Toplam		
KURU YÜK GEMİSİ	59	177	236	42,61	391.316	665.629	1.056.945	13,56	272.099	411.342	683.441	12,87	
DOKME YÜK GEMİSİ	58	5	63	11,37	2.689.703	150.971	2.840.674	36,45	1.542.058	94.380	1.636.438	30,81	
KONTEYNER	40	14	54	9,75	858.008	210.166	1.068.174	13,7	689.013	160.502	849.515	16	
KURUYÜK-KONTEYNER	4	10	14	2,53	12.369	91.903	104.272	1,34	8.066	64.411	72.477	1,37	
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	26	28	54	9,75	271.321	177.220	448.541	5,75	174.039	117.867	291.906	5,5	
LPG TANKERİ	6	0	6	1,08	33.803	0	33.803	0,43	32.103	0	32.103	0,6	
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,54	2.770	39.896	42.666	0,55	1.900	31.348	33.248	0,63	
SU GEMİSİ	0	1	1	0,18	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01	
RO-RO GEMİSİ	21	0	21	3,79	230.032	0	230.032	2,95	547.055	0	547.055	10,31	
RO-RO FERRY-YOLCU	8	2	10	1,81	38.253	2.727	40.980	0,53	87.433	1.974	89.407	1,68	
FERİBOT	0	9	9	1,62	0	17.168	17.168	0,22	0	13.281	13.281	0,25	
TREN FERİSİ	0	2	2	0,36	0	2.600	2.600	0,03	0	2.466	2.466	0,05	
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	1	1	2	0,36	1.540	1.700	3.240	0,04	4.701	10.583	15.284	0,29	
BİLİMSEL ARASTIRMA G	2	1	3	0,54	3.580	4.200	7.780	0,1	21.740	2.569	24.309	0,46	
DENİZ OTOBUSLERİ	1	0	1	0,18	29.642	0	29.642	0,38	431	0	431	0,01	
HİZMET GEMİLERİ	13	11	24	4,33	47.055	14.268	61.323	0,79	36.578	5.253	41.831	0,79	
PETROL TANKERİ	19	27	46	8,3	1.573.736	213.779	1.787.515	22,93	834.836	115.709	950.545	17,91	
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,18	6.266	0	6.266	0,08	15.195	0	15.195	0,29	
DENİZ ARAÇLARI	2	2	4	0,72	9.085	3.295	12.380	0,16	7.316	1.593	8.909	0,17	
Toplam:	262	292	554	100%	6.198.479	1.596.549	7.795.028	100%	4.274.563	1.033.766	5.308.329	100%	

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (25): Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)													
Gemi Tipleri	Adet			DWT			GT						
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	
KURU YÜK GEMİSİ	25	211	236	42,61	71.232	985.714	1.056.946	13,56	44.598	638.843	683.441	12,87	
DOKME YÜK GEMİSİ	7	56	63	11,37	169.296	2.671.378	2.840.674	36,45	107.000	1.529.438	1.636.438	30,81	
KONTEYNER	11	43	54	9,75	302.781	765.393	1.068.174	13,7	243.031	606.484	849.515	16	
KURUYÜK-KONTEYNER	1	13	14	2,53	2.356	101.916	104.272	1,34	1.720	70.757	72.477	1,37	
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	2	52	54	9,75	9.497	439.043	448.540	5,75	6.441	285.465	291.906	5,5	
LPG TANKERİ	0	6	6	1,08	0	33.803	33.803	0,43	0	32.103	32.103	0,6	
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,54	2.770	39.896	42.666	0,55	1.900	31.348	33.248	0,63	
SU GEMİSİ	0	1	1	0,18	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01	
RO-RO GEMİSİ	0	21	21	3,79	0	230.032	230.032	2,95	0	547.055	547.055	10,31	
RO-RO FERRY-YOLCU	2	8	10	1,81	13.478	27.502	40.980	0,53	52.408	36.999	89.407	1,68	
FERİBOT	1	8	9	1,62	2.314	14.854	17.168	0,22	1.596	11.685	13.281	0,25	
TREN FERİSİ	2	0	2	0,36	2.600	0	2.600	0,03	2.466	0	2.466	0,05	
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	2	0	2	0,36	3.240	0	3.240	0,04	15.284	0	15.284	0,29	
BİLİMSEL ARASTIRMA G	0	3	3	0,54	0	7.780	7.780	0,1	0	24.309	24.309	0,46	
DENİZ OTOBUSLERİ	0	1	1	0,18	0	29.642	29.642	0,38	0	431	431	0,01	
HİZMET GEMİLERİ	14	10	24	4,33	39.124	22.199	61.323	0,79	27.333	14.498	41.831	0,79	
PETROL TANKERİ	10	36	46	8,3	21.624	1.765.890	1.787.514	22,93	12.499	938.046	950.545	17,91	
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,18	0	6.266	6.266	0,08	0	15.195	15.195	0,29	
DENİZ ARAÇLARI	2	2	4	0,72	3.295	9.085	12.380	0,16	1.593	7.316	8.909	0,17	
Toplam:	80	474	554	100%	643.607	7.151.420	7.795.027	100%	517.869	4.790.460	5.308.329	100%	

Kaynak: İMFAK DTO İstatistikleri

Tablo (26)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi Kuruyük, Dökmeyük, Konteyner, Ro-Ro gemileri, Petrol Tankerleri, Kimyevi Madde Tankeri başlıkları altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine yer verilmektedir.

1000 DWT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı Türk Deniz Ticaret Filosunda, 554 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2017 itibariyle 26,74'tür.

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %42,61'ini oluşturan Kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 30'dur. DWT olarak filomuzun %36,45'ini oluşturan Dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 16'dır.

Tablo (26): Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 DWT ve Üzeri)				
Gemi Tipleri	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GT)	Yaş Ort.
KURU YÜK GEMİSİ	236	1.056.946	683.440	30
DÖKME YÜK GEMİSİ	63	2.840.674	1.636.438	16
KONTEYNER	54	1.068.174	849.515	15
KURU YÜK KONTEYNER	14	104.272	72.477	20
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	54	448.540	291.906	17
LPG TANKERİ	6	33.803	32.103	23
ASFALT TANKERİ	3	42.666	33.248	14
SU GEMİSİ	1	1.027	488	49
RO-RO GEMİSİ	21	230.032	547.055	15
RO-RO FERRY-YOLCU	10	40.980	89.407	30
FERİBOT	9	17.168	13.281	27
TREN FERİSİ	2	2.600	2.466	44
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	2	3.240	15.284	57
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	3	7.780	24.309	24
DENİZ OTOBÜSLERİ	1	29.642	431	30
HİZMET GEMİLERİ	24	61.323	41.831	33
PETROL TANKERİ	46	1.787.514	950.545	16
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	39
DENİZ ARAÇLARI	4	12.380	8.909	9
Toplam:	554	7.795.027	5.308.328	26,74

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

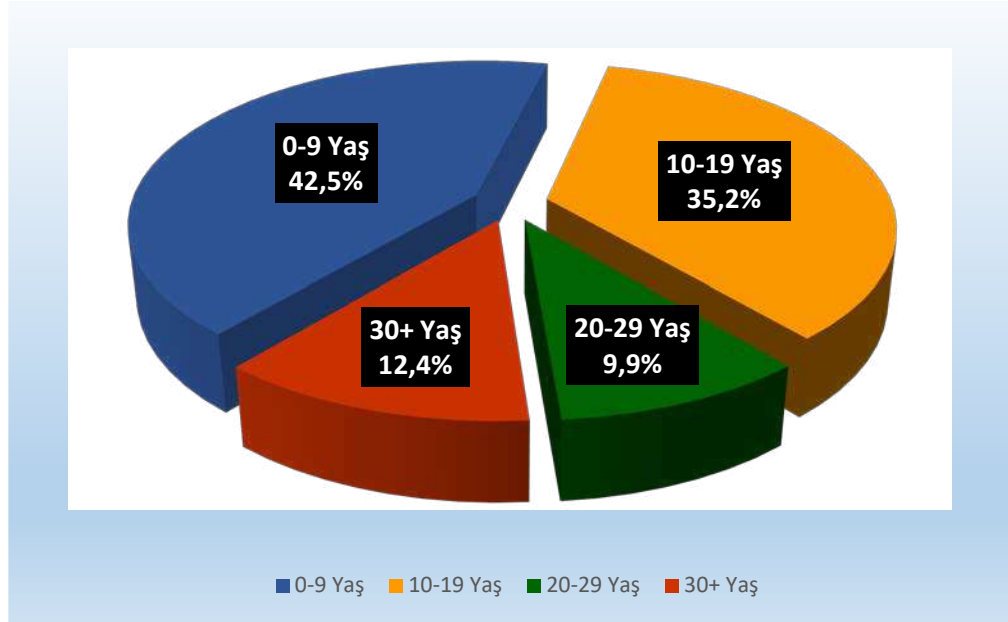
Tablo (27)'de toplam 554 adet ve 7.795.027 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

- 3.316.980 DWT'lik 105 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.742.646 DWT'lik 144 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 770.506 DWT'lik 95 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 964.895 DWT'lik 210 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer almaktadır.

Tonaj Grupları	Tablo (27): Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)													
	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-149	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0
150-1499	3	3.482	0,10%	6	8.184	0,30%	11	14.402	1,87%	45	56.389	5,84%	65	82.457
1500-5999	28	90.640	2,73%	47	191.163	6,97%	50	171.820	22,30%	129	390.746	40,50%	254	844.369
6000-9999	12	90.433	2,73%	27	207.225	7,56%	15	119.988	15,57%	17	121.167	12,56%	71	538.813
10000-34999	33	621.218	18,73%	43	797.491	29,08%	14	213.394	27,70%	19	396.594	41,10%	109	2.028.697
35000-52999	3	122.135	3,68%	13	568.770	20,74%	4	178.731	23,20%	0	0	0,00%	20	869.636
53000-79999	14	870.037	26,23%	3	174.286	6,35%	1	72.171	9,37%	0	0	0,00%	18	1.116.494
80000-119999	5	434.611	13,10%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	5	434.611
120000+	7	1.084.424	32,69%	5	795.526	29,01%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	12	1.879.950
Genel Toplam:	105	3.316.980	100,00%	144	2.742.646	100,00%	95	770.506	100,00%	210	964.895	100,00%	554	7.795.027

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (29): Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



Grafik (29)'da görüldüğü üzere 1000 DWT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %42,5'i 0-9 yaş grubunda, %35,2'si 10-19 yaş grubunda, %9,9'u 20-29 yaş grubunda ve %12,4'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

2.1.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

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

Tablo da, 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999 – 2018 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, 2018 Yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında 28,6 milyon DWT'nin %25'i Türk Bayrağında, %75'i ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1 Ocak 2018 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2016 yılı başı ile 2017 yılı başına göre %2,2'lik bir düşüş gerçekleşmiştir.

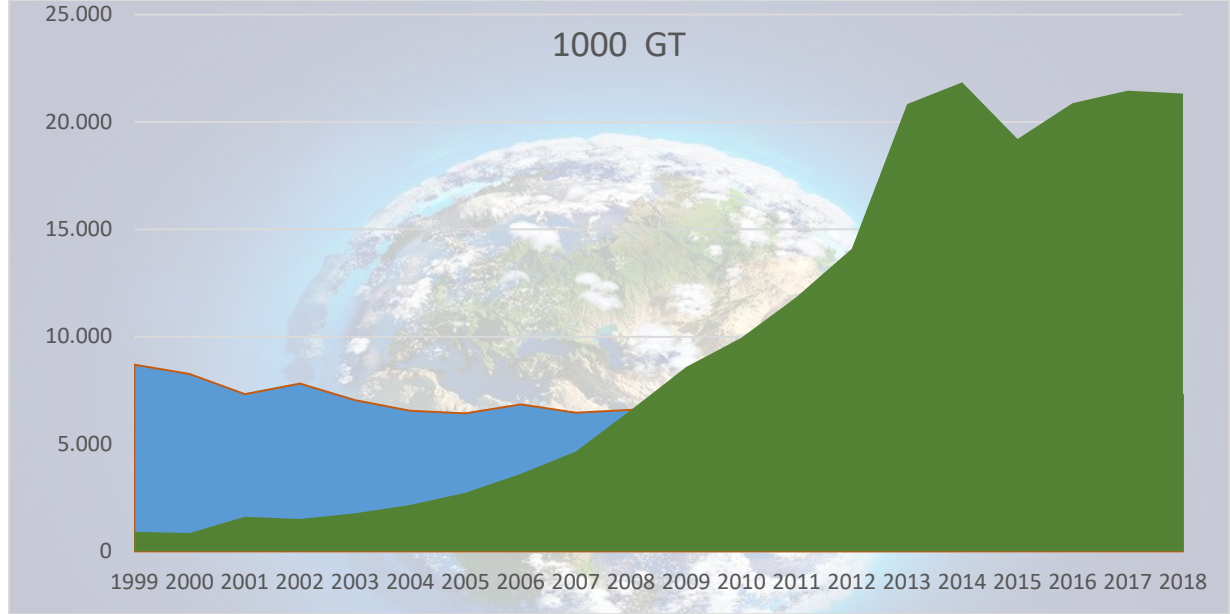
Tablo (28): Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

Yıllar	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		Yıllık Değişim %
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	
1999	448	8.697	90%	69	915	10%	517	9.612	
2000	456	8.269	91%	96	855	9%	552	9.124	-5,1%
2001	445	7.321	82%	107	1.607	18%	552	8.928	-2,1%
2002	451	7.815	84%	117	1.514	16%	568	9.329	4,5%
2003	432	7.045	80%	147	1.772	20%	579	8.817	-5,5%
2004	408	6.556	75%	163	2.159	25%	571	8.715	-1,2%
2005	420	6.427	70%	237	2.725	30%	657	9.152	5,0%
2006	432	6.844	65%	353	3.609	35%	785	10.453	14,2%
2007	446	6.464	58%	424	4.650	42%	870	11.114	6,3%
2008	490	6.592	50%	513	6.591	50%	1.003	13.183	18,6%
2009	520	6.736	44%	636	8.592	56%	1.156	15.328	16,3%
2010	560	7.246	42%	665	9.954	58%	1.225	17.200	12,2%
2011	547	7.797	40%	672	11.863	60%	1.219	19.660	14,3%
2012	523	8.479	38%	642	14.093	62%	1.165	22.572	14,8%
2013	627	9.488	31%	842	20.838	69%	1.469	30.326	34,4%
2014	599	8.580	28%	890	21.846	72%	1.489	30.426	0,3%
2015	564	8.297	30%	834	19.209	70%	1.398	27.506	-9,6%
2016	551	8.272	28%	984	20.879	72%	1.535	29.151	6,0%
2017	525	7.800	27%	1.022	21.465	73%	1.547	29.265	0,4%
2018	483	7.288	25%	1028	21.323	75%	1.511	28.611	-2,2%

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2018

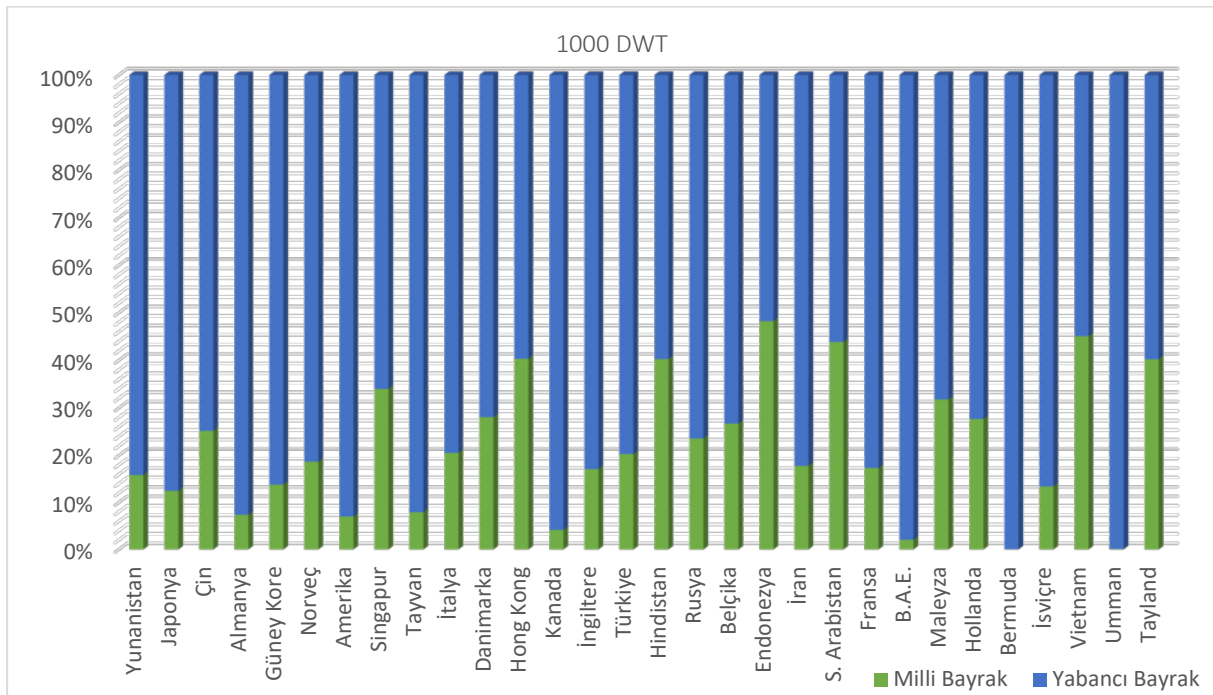
1 Ocak 2018 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 7,3 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 21,3 milyon DWT'dir.

Grafik (30): 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 365 milyon DWT ile 1. sırada, Japonya 241 milyon DWT ile 2. sırada, Çin 236 milyon DWT ile 3. sırada ve Almanya 105 milyon DWT 4. sırada yer almaktadır.

Grafik (31): 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo



Dünyanın kolay bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2018 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. 2017 yılına nazaran Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı %73'ten, 2018 yılı başı itibariyle %75'e yükselmiştir.

Tablo (29): 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2018)

1 Ocak 2018 İtibariyle En Büyük Filoya Sahip 30 Ülke (1000 GT ve Üzeri)									
Kontrol Ülkesi		Milli Bayrak		Yabancı Bayrak		Toplam Filo		Yıllık Değişim	Yabancı Bayrak Payı DWT-%
DWT-Sıra 2018	Sayı	1000 DWT	Sayı	1000 DWT	No	1000 DWT			
1	Yunanistan	712	68.743	4.015	296.617	4.727	365.360	6.7	81.2
2	Japonya	815	34.427	3.316	207.030	4.131	241.456	-0.2	85.7
3	Çin	2.809	79.744	2.447	157.095	5.256	236.839	10.1	66.3
4	Almanya	189	8.414	2.752	97.289	2.941	105.703	-7.3	92.0
5	Güney Kore	706	12.794	908	67.150	1.614	79.944	-6.9	84.0
6	Norveç	525	16.730	1.167	56.080	1.692	72.810	10.6	77.0
7	Amerika	206	5.078	1.016	62.234	1.222	67.312	16.3	92.5
8	Singapur	711	27.185	676	25.605	1.387	52.790	-3.5	48.5
9	Tayvan	109	4.432	857	47.030	966	51.463	7.2	91.4
10	İtalya	460	13.090	667	37.527	1.127	50.617	12.1	74.1
11	Danimarka	330	16.917	576	26.441	906	43.358	17.5	61.0
12	Hong Kong	506	28.668	476	13.746	982	42.414	8.0	32.4
13	Kanada	117	1.322	384	29.224	501	30.546	1.4	95.7
14	İngiltere	194	6.247	533	24.039	727	30.286	1.5	79.4
15	Türkiye	483	7.288	1.028	21.323	1.511	28.611	-2.2	74.5
16	Hindistan	630	16.699	133	8.063	763	24.762	6.7	32.6
17	Rusya	1.092	6.849	363	15.352	1.455	22.201	2.4	69.1
18	Belçika	71	7.854	151	13.703	222	21.557	1.6	63.6
19	Endonezya	1.708	16.814	79	1.223	1.787	18.037	6.1	6.8
20	İran	139	3.849	61	13.925	200	17.773	-5.1	78.3
21	Suudi Arabistan	119	13.235	36	3.707	155	16.942	9.5	21.9
22	Fransa	108	3.117	190	11.725	298	14.842	-4.8	79.0
23	B.A.E.	49	303	502	14.065	551	14.369	-5.4	97.9
24	Malezya	204	6.616	126	7.597	330	14.213	7.0	53.5
25	Hollanda	564	4.787	343	7.724	907	12.511	6.3	61.7
26	Bermuda	-	-	58	10.514	58	10.514	16.2	100.0
27	İsviçre	35	1.466	164	7.994	199	9.460	3.2	84.5
28	Vietnam	804	6.749	107	1.469	911	8.218	5.2	17.9
29	Umman	6	6	42	7.782	48	7.788	4.0	99.9
30	Tayland	304	5.210	74	2.530	378	7.739	8.4	32.7
30 Ülke Toplamı		14.705	424.633	23.247	1.295.803	37.952	1.720.435	4.3	75.3
Diğer		2.211	33.216	2.549	68.058	4.760	101.273	-7.0	67.2
Ara Toplam		16.916	457.849	25.796	1.363.860	42.712	1.821.709	3.6	74.9
Bilinmeyen						409	3025	-36,8	
Dünya Toplamı						43.121	1.824.734	3,5	
SSMR Ocak/Şubat 2018									

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2018

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 (30): Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri) (Milli Bayrak)

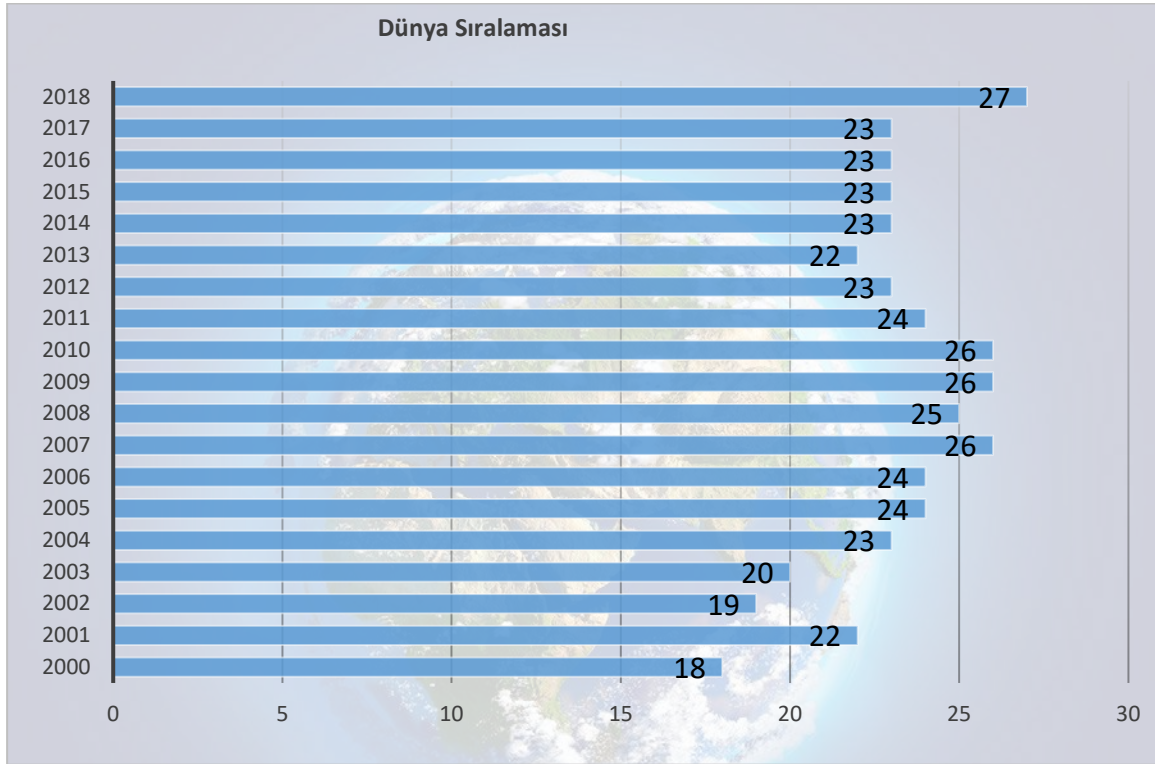
DWT Sıra		Bayrak	01.Oca.17				01.Oca.18				DWT % share of total
2018 (2017)	Gemi Sayısı		1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	(1)	Panama	6.480	216.522	333.363	3.214	6.395	212.134	326.118	3.132	17.8
2	(3)	Marshall Adaları	2.892	127.950	208.563	1.179	3.117	140.951	229.735	1.282	12.5
3	(2)	Liberya	3.126	136.331	213.934	3.896	3.160	139.109	218.893	3.798	11.9
4	(4)	Hong Kong (SAR)	2.420	106.744	172.420	2.702	2.462	112.401	180.585	2.932	9.8
5	(5)	Singapur	2.328	80.698	121.177	2.166	2.333	82.723	124.563	2.226	6.8
6	(6)	Malta	2.016	65.654	98.669	1.419	2.036	71.445	107.748	1.519	5.9
7	(7)	Çin	3.008	47.904	74.918	686	3.224	51.855	80.288	856	4.4
8	(8)	Yunanistan	963	42.262	74.493	52	946	41.129	72.201	44	3.9
9	(9)	Bahama	1.160	53.644	68.057	199	1.133	52.571	64.788	177	3.5
10	(10)	İngiltere	757	29.002	38.896	843	767	30.671	41.854	816	2.3
11	(11)	Japonya	2.620	23.262	33.782	63	2.640	25.429	36.792	84	2.0
12	(12)	G.Kibns	797	20.864	33.000	438	811	21.544	34.112	446	1.9
13	(19)	Portekiz	352	10.417	13.712	644	474	14.793	19.349	945	1.1
14	(14)	Endonezya	2.915	12.189	17.131	184	3.069	13.658	19.161	213	1.0
15	(13)	Norveç	788	15.088	19.069	57	799	14.990	18.867	60	1.0
16	(15)	Danimarka	460	15.002	16.940	984	480	16.778	18.715	1.180	1.0
17	(16)	Hindistan	850	9.596	16.451	44	878	10.284	17.608	50	1.0
18	(17)	İtalya	710	15.498	15.347	128	701	15.313	14.489	127	0.8
19	(18)	Güney Kore	1.045	9.859	14.654	101	1.028	9.674	13.920	107	0.8
20	(38)	Suudi Arabistan	102	2.451	3.619	8	137	7.592	13.451	8	0.7
21	(20)	Almanya	266	9.501	10.316	760	265	9.011	9.803	721	0.5
22	(22)	Bermuda	140	10.432	8.999	25	140	10.306	8.653	39	0.5
23	(21)	Antigua & Barbuda	921	7.781	10.089	555	810	6.505	8.505	450	0.5
24	(24)	Amerika	342	7.032	7.963	236	363	7.333	8.220	232	0.4
25	(25)	Belçika	76	4.781	7.755	1	83	5.025	8.200	1	0.4
26	(26)	Rusya	1.441	5.960	7.580	89	1.486	6.388	7.999	100	0.4
27	(23)	Türkiye	834	5.637	8.102	111	805	5.441	7.638	123	0.4
28	(27)	Vietnam	1.351	4.451	7.306	33	1.378	4.566	7.475	38	0.4
29	(28)	Malezya	414	5.442	7.023	27	418	5.583	7.053	22	0.4
30	(30)	Fransa	193	5.493	6.627	199	195	5.534	6.772	199	0.4
31	(29)	Hollanda	805	6.320	6.713	259	785	6.124	6.391	249	0.3
32	(34)	Tayland	539	3.198	5.293	27	556	3.669	6.130	27	0.3
33	(33)	Cayman Adaları	130	3.894	5.398	1	138	4.189	6.020	1	0.3
34	(32)	Filipinler	906	4.036	6.062	49	948	3.860	5.611	56	0.3
35	(35)	Kuveyt	47	2.897	5.123	15	45	2.682	4.856	1	0.3
36	(36)	Taivan	161	3.071	4.419	137	172	3.188	4.581	142	0.2
37	(31)	İran	378	3.984	6.463	106	361	2.685	4.058	99	0.2
38	(37)	Brezilya	121	2.336	3.726	53	120	2.462	3.972	52	0.2
39	(41)	Belize	414	1.814	2.743	19	426	1.872	2.901	17	0.2
40	(39)	Yeni Zelanda	205	1.960	3.184	20	218	1.776	2.847	17	0.2
153		TOPLAM	52.183	1.182.691	1.772.435	22.327	53.045	1.224.375	1.833.549	23.102	

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2018

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri kırk ülke bazında sıralaması Tablo (30)'dadır. Buna göre dünya filosunun %17,8'ini bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, %12,5'ini bünyesinde bulunduran Marshall Adaları 2. sırada, %11,8'ini bünyesinde bulunduran Liberya ise 3. sırada yer almaktadır.

01.01.2018 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 158 ülke bazında 53045 adet gemi ile 1.833.549.000 DWT /1.224.375.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %0,4 ile Türkiye 27. sıraya gerilemiştir.

Grafik (32): Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması



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

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin Deniz Ticaret Filolarının kapasiteleri, DWT olarak 300 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde Tablo (31)'de görülmektedir.

Türkiye'nin komşuları arasında milli ve yabancı filo sıralamasında dünya birincisi olan Yunanistan (72 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (34 milyon DWT) 2. sırada, Rusya (7,9 milyon DWT) 3. sırada ve Türkiye (7,6 milyon DWT) ise 4. sırada yer almaktadır.

**Tablo (31): Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları
(300 GT ve Üzeri)**

Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya %	Değişim %
8	Yunanistan	946	72.201	3,90%	-3,10%
12	G.Kıbrıs	811	34.112	1,90%	3,40%
26	Rusya	1.486	7.999	0,40%	5,50%
27	Türkiye	805	7.638	0,40%	-5,70%
37	İran	361	4.058	0,20%	-37,20%
55	Mısır	90	1.399	0,10%	0,00%
88	Ukrayna	107	289	0	1,00%
102	Bulgaristan	28	103	0	-7,50%
114	Gürcistan	17	60	0	0,00%
115	Suriye	8	58	0	0,00%
118	Romanya	16	41	0	9,10%

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2018

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 365 milyon DWT, Rusya 22 milyon DWT ve İran 18 milyon DWT'dir.

2.2. DIŞ TİCARET YÜKLERİNİN TAŐINMASINDAKİ GELİŞMELER

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

Dünya taşımacılığının 2008-2018 yıllarındaki yüzdelerle dağılımı tablosunda 2017 yılında denizyolunun payı %85 olarak gerçekteŐmiŐ olup, 2018 yılı için de öngörülen değer %84'tür.

Tablo (32): Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

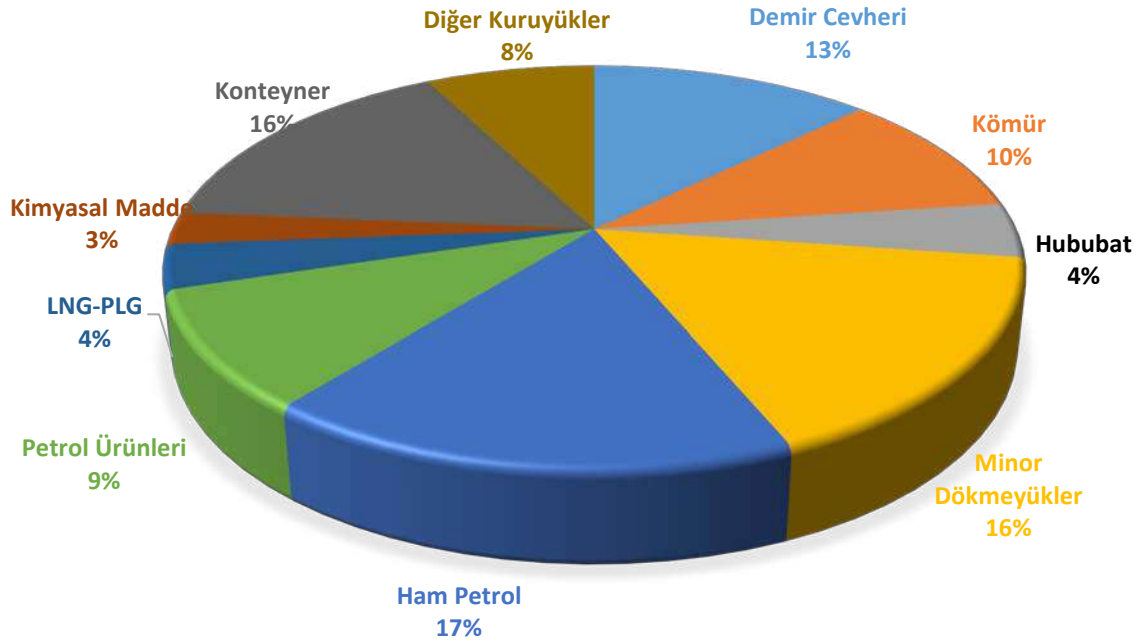
Yıllar	Dünya Taşımacılığı (Tüm Yollar) Milyar Ton	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2008	10,86	-	8,61	79,00%
2009	9,56	-12%	8,29	87,00%
2010	10,82	13%	9,07	85,00%
2011	11,54	7%	9,47	83,00%
2012	11,83	3%	9,88	84,00%
2013	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	85,00%
2017	13,72	4%	11,59	85,00%
2018(*)	14,28	3,5%	12,00	84,00%

(*) Öngörülen

Kaynak: Clarksons Research Feb.2018

Grafik (33): 2018 Dünya Deniz Taşımacılığı (mton %)

2018 ÖNGÖRÜLEN



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.

2017 Yılında dünya deniz ticaretinin %84'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin %88'i denizyoluyla taşınmıştır.

Tablo (33): 2006-2017 Taşıma Yolları 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
2017	88,47	0,44	10,25	0,32	0,52

Kaynak: TÜİK

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2017 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %88,47'si Denizyolu ile %10,25'i Karayolu ile, %0,44'ü Demiryolu ile %0,52'si, diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve %0,32'si ise Havayoluyla taşınmıştır.

2017 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak % 61,60'ı Denizyolu ile % 22,60'ı Karayolu ile % 0,50'si Demiryolu ile % 13,90'ı Havayoluyla ile ve % 1,40'ı diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) taşınmıştır.

Tablo (34): 2017 Yılı Taşıma Yolları İtibariyle Türkiye'nin Miktar ve Değer Yüzdeleri

YOLLARA GÖRE DIŞ TİCARET

Yıl	YOL ADI	Miktar Ton %	Değer % ABD \$
İHRACAT			
2017	Demiryolu	0,58%	0,44%
2017	Denizyolu	76,24%	58,16%
2017	Diğer	0,32%	1,40%
2017	Havayolu	0,81%	10,82%
2017	Karayolu	22,05%	29,18%
	Toplam	100,00%	100,00%
İTHALAT			
2017	Demiryolu	0,37%	0,55%
2017	Denizyolu	94,96%	64,13%
2017	Diğer	0,63%	1,49%
2017	Havayolu	0,06%	16,09%
2017	Karayolu	3,98%	17,74%
	Toplam	100,00%	100,00%
DIŞ TİCARET			
2017	Demiryolu	0,44%	0,50%
2017	Denizyolu	88,47%	61,60%
2017	Diğer	0,52%	1,40%
2017	Havayolu	0,32%	13,90%
2017	Karayolu	10,25%	22,60%
	Toplam	100,00%	100,00%

Kaynak: TÜİK

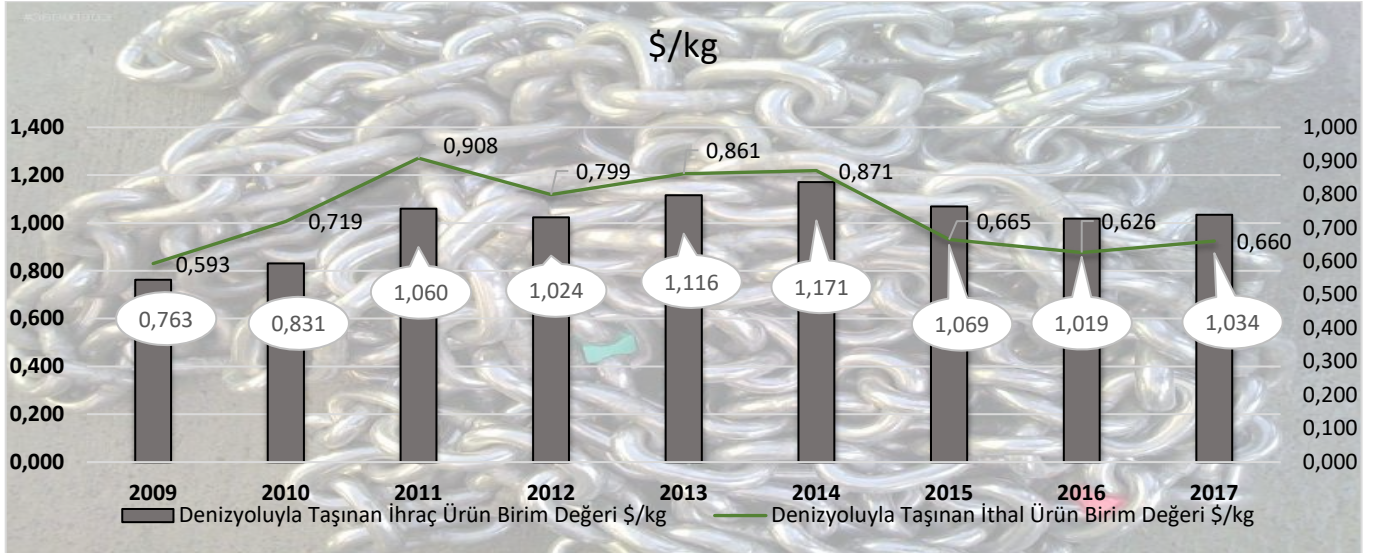
TÜİK'ten alınan bilgilerde, 2017 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 20,6 milyar \$ belirlenemeyen bir değer yer almakta olup bu değer miktar ve hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden toplama ilave edilememiştir.

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 (35) Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Taşınan Ürünün Birim Değeri

Ürün Birim Değeri USD/kg	Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
İHRACAT	2009	0,763	0,915	1,951	6,094	9,268
	2010	0,831	1,137	2,011	11,039	13,056
	2011	1,060	1,360	2,208	9,429	4,935
	2012	1,024	1,641	2,267	22,181	7,171
	2013	1,116	2,740	2,215	12,580	6,925
	2014	1,171	2,221	2,320	12,668	4,194
	2015	1,069	1,676	1,909	15,162	5,879
	2016	1,019	1,196	1,761	21,100	4,119
	2017	1,034	1,017	1,356	18,152	5,857
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
	2017	0,660	1,451	4,360	259,322	2,316

Grafik (34): 2009-2017 Yıllarında Denizyoluyla Taşınan Ürün Değeri \$/kg



2.2.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

Türkiye'nin deniz taşımacılığı hacmindeki gelişmeler; Limanlarımızda işlem gören gemi sayıları, ithalat ve ihracat, kabotaj, transit yük elleçlemeleri, konteyner ve Ro-Ro taşımacılığı, OECD, AB ve KEİ ülkeleriyle dış ticaretimiz dikkate alınarak incelenmiştir.

Limnlarımıza Gelen Gemi Sayıları

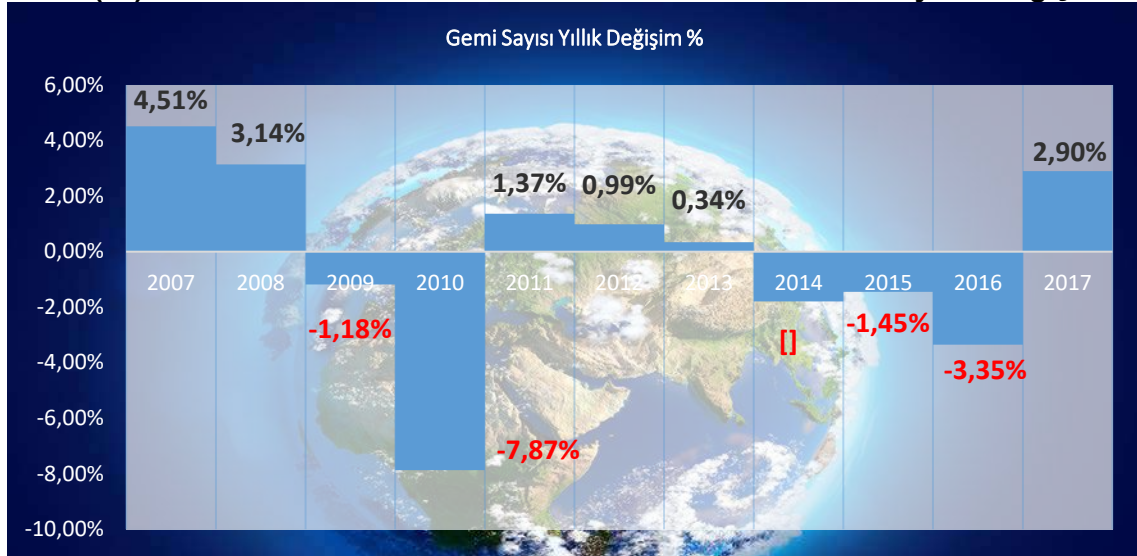
Limnlara gelen gemi sayıları ülkelerin deniz ticaretinin artış ve azalışına bağılı olarak değışiklik göstermektedir. 2006-2017 yıllarında Limnlarımıza gelen gemi sayıları artış ve azalışları Tablo 36'da görölmektedir.

Tablo (36): Limnlarımıza Gelen Gemi Sayıları

Yıllar	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	Yıllık Değışim %	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%
2017	38.263	35.043	73.306	2,9%	52,2 %	47,8 %

Kaynak: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (35): 2007-2017 Limnlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları Değışimleri



Tablo (37): 2017 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'leri

LİMANLAR	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
İZMİT	4.557	21.948.113	5.991	119.659.066	10.548	141.607.179
AMBARLI	2.056	20.962.210	2.208	76.476.232	4.264	97.438.442
ALİAĞA	1.842	12.405.226	3.360	72.288.512	5.202	84.693.738
MERSİN	960	10.682.716	3.389	65.152.320	4.349	75.835.036
İSKENDERUN	1.584	6.228.769	2.986	58.304.715	4.570	64.533.484
GEMLİK	1.740	10.047.583	2.329	53.496.665	4.069	63.544.248
BOTAŞ	221	2.770.418	867	45.826.631	1.088	48.597.049
TEKİRDAĞ	1.184	5.420.583	1.352	33.283.332	2.536	38.703.915
İZMİR	807	7.579.576	1.512	27.276.029	2.319	34.855.605
TUZLA	2.311	15.849.410	1.051	13.469.589	3.362	29.319.000
İSTANBUL	1.964	7.678.215	677	9.795.640	2.641	17.473.855
SAMSUN	891	3.216.407	2.093	12.231.564	2.984	15.447.971
YALOVA	762	2.489.246	491	8.440.165	1.253	10.929.411
KARABİGA	946	1.706.249	545	7.802.594	1.491	9.508.843
KDZ. EREĞLİ	521	1.894.280	419	6.877.121	940	8.771.401
ANTALYA	404	2.332.267	346	5.984.524	750	8.316.791
ZONGULDAK	271	1.442.014	340	5.812.099	611	7.254.113
BANDIRMA	835	1.533.497	806	4.690.249	1.641	6.223.747
ÇEŞME	1.635	4.895.669	474	1.198.888	2.109	6.094.557
TAŞUCU	97	188.995	849	5.533.551	946	5.722.546
GÜLLÜK	500	1.866.442	338	3.079.630	838	4.946.072
TRABZON	322	1.006.203	467	3.174.073	789	4.180.276
KUŞADASI	479	82.249	166	3.923.998	645	4.006.247
ÇANAKKALE	1.284	1.501.227	137	1.625.909	1.421	3.127.136
BODRUM	1.872	469.106	510	1.277.478	2.382	1.746.584
MARMARİS	449	165.773	121	973.026	570	1.138.799
BARTIN	134	228.248	229	833.688	363	1.061.936
ÜNYE	389	562.849	110	478.792	499	1.041.641
MARMARA A.	766	668.234	72	372.233	838	1.040.467
HOPA	278	203.255	117	453.941	395	657.196
RİZE	199	383.441	47	239.920	246	623.361
KARASU	72	55.644	76	515.187	148	570.831
ALANYA	44	101.790	32	435.395	76	537.185
İNEBOLU	206	334.452	42	138.713	248	473.165
DİKİLİ	102	30.901	119	352.616	221	383.517
TİREBOLU	67	308.956	4	10.672	71	319.628
AYVALIK	1.019	303.232	0	0	1.019	303.232
BOZCAADA	187	70.633	10	171.649	197	242.282

**Tablo (37): 2017 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'ları
(Devam)**

LİMANLAR	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
FETHİYE	235	22.539	246	211.841	481	234.380
FATSA	55	34.784	61	179.356	116	214.140
GİRESUN	61	29.528	25	89.901	86	119.429
KAŞ	493	73.785	1	5.087	494	78.872
GÖCEK	96	67.179	10	10.034	106	77.213
ERDEK	152	58.982	0	0	152	58.982
AMASRA	103	54.994	0	0	103	54.994
SİNOP	122	19.860	10	32.651	132	52.511
MUDANYA	117	34.884	0	0	117	34.884
GÖKÇEADA	174	28.196	0	0	174	28.196
SÜRMENE	110	24.744	1	471	111	25.215
EDREMİT	360	21.039	0	0	360	21.039
KARATAŞ	732	20.097	0	0	732	20.097
GERZE	171	19.798	0	0	171	19.798
ENEZ	233	18.176	0	0	233	18.176
FOÇA	195	14.120	1	3.136	196	17.256
VAKFIKEBİR	57	14.565	0	0	57	14.565
ŞİLE	90	12.501	0	0	90	12.501
PAZAR	42	10.980	0	0	42	10.980
KEFKEN	159	10.693	0	0	159	10.693
SİLİVRİ	68	9.839	0	0	68	9.839
DATÇA	29	2.915	6	2.464	35	5.379
ORDU	33	5.149	0	0	33	5.149
AYANCIK	75	4.900	0	0	75	4.900
İĞNEADA	79	4.048	0	0	79	4.048
GÖRELE	12	3.670	0	0	12	3.670
CİDE	49	3.009	0	0	49	3.009
FİNİKE	30	1.911	0	0	30	1.911
KEMER	133	1.453	0	0	133	1.453
ANAMUR	17	736	0	0	17	736
MANAVGAT	24	681	0	0	24	681
TOPLAM	38.263	150.243.833	35.043	652.191.347	73.306	802.435.181

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2017 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle limanlarımıza gelen gemi sayıları ve GT'ları incelendiğinde, toplam 73.306 adet gemi ile toplam 802.435.181 GT olan gemilerin;

- Adet olarak %14,39'unun, tonaj olarak %17,65 'nin İzmit limanına,
- Adet olarak %5,82'sinin, tonaj olarak %12,14'ünün Ambarlı limanına
- Adet olarak %7,10'unun, tonaj olarak %10,55'inin Aliğa limanına,
- Adet olarak %5,93'ünün, tonaj olarak %9,45'inin ise Mersin limanına geldiği görülmektedir.

2017 Yılında Ülkemiz limanlarına gelen gemilerin toplam GT'a oranı ise, yabancı bayraklı gemilerin 652.191.347 GT ile %81'i, Türk Bayraklı gemilerin 150.243.833 GT ile %19'dur.

Kabotaj Yük Taşımaları

Türk liman ve iskelelerinde 2007-2017 yıllarını kapsayan kabotaj taşıma olarak yükleme ve boşaltma arasındaki farklılıklar sebebiyle sadece yükleme miktarları dikkate alınmıştır. (yükleme ve boşaltma miktarlarının eksik veya fazla yazılması, kum boşaltmaları v.s.)

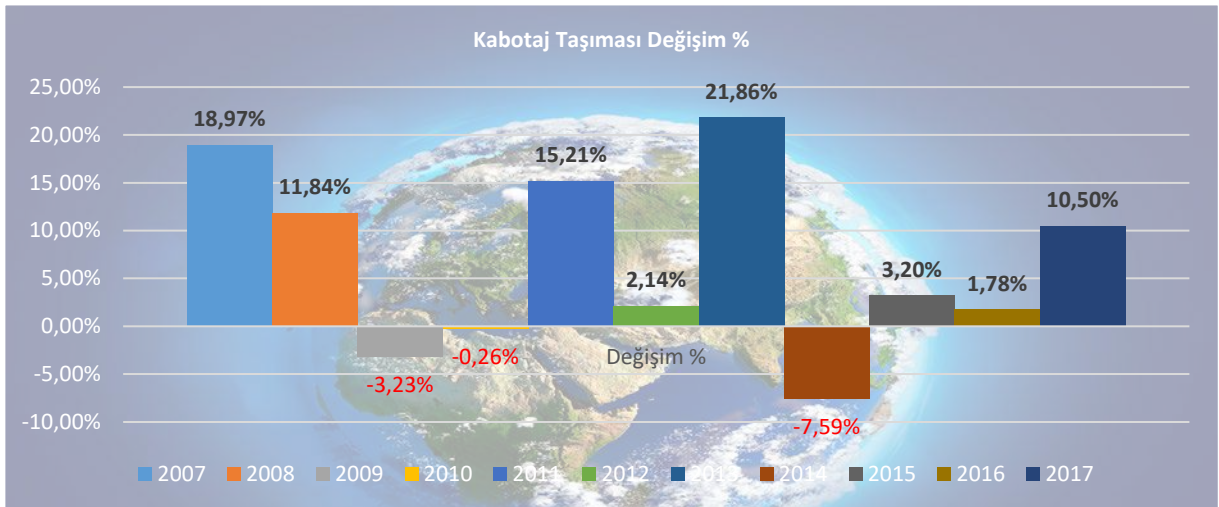
01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. Ancak, uluslararası düzeyde 2000'li yılların sonlarında küresel krizinde etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, tabloda da görüleceği üzere 2011-2014'te azalmış, 2012, 2013, 2015 ve 2016 da ise artmıştır.

Tablo (38) 2006-2016 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)

Yıllar	Kabotaj	Değişim %
	Taşıması (Ton)	
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%
2017	29.898.010	10,5%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (36): 2007-2017 Kabotaj Taşımacılığı Değişim Yüzdeleri (%)



2017 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla %10,5 artış ile 29.898.010 ton yük taşınmıştır. 2007-2017 yılları arasında kabotaj taşımacılığı %66 artmıştır.

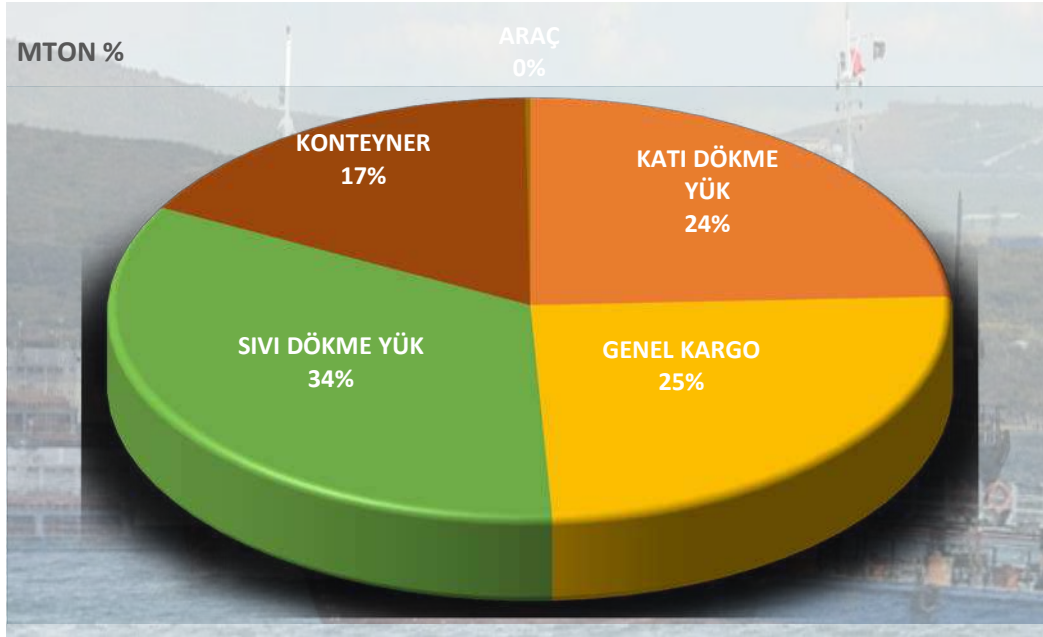
Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo sıralamasında , %33,6 ile Sıvı Dökme Yük, % 24,3 ile Katı Dökme Yük, %24,8 ile Genel Kargo, %17 ile Konteyner ve %0,2 Araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo (39): 2017 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (mton)

Kargo Tipi	Yükleme	Boşaltma	Toplam Elleçleme	% Pay
KATI DÖKME YÜK	7.276.766	8.687.479	15.964.245	24,3%
GENEL KARGO	7.425.158	7.185.151	14.610.309	24,8%
SIVI DÖKME YÜK	10.041.856	9.603.402	19.645.258	33,6%
KONTEYNER	5.095.054	4.964.474	10.059.528	17,0%
ARAÇ	59.176	57.563	116.739	0,2%
TOPLAM	29.898.010	30.498.069	60.396.079	100,0%

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (37): 2017 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)



Tablo (40): 2017 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton %)

LİMANLAR	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	KABOTAJ ELLEÇLEMESİ
KOCAELİ	5.598.040	6.748.206	12.346.246
ALİAĞA	5.045.305	1.267.708	6.313.013
İSKENDERUN	4.951.271	1.291.644	6.242.915
AMBARLI	1.493.605	2.956.628	4.450.233
TEKİRDAĞ	820.519	2.777.725	3.598.244
GEMLİK	1.368.800	1.466.942	2.835.742
ÇANAKKALE	2.231.640	234.646	2.466.286
KARADENİZ EREĞLİ	726.820	1.670.274	2.397.094
İSTANBUL	56.173	2.319.644	2.375.817
KARABİGA	1.235.416	1.036.936	2.272.352
SAMSUN	1.049.747	975.450	2.025.197
ANTALYA	521.938	1.371.914	1.893.852
TUZLA	548.029	1.003.500	1.551.529
BOTAŞ(CEYHAN)	282.300	1.057.990	1.340.290
MERSİN	342.493	882.377	1.224.870
MARMARA A.	1.057.744	3.981	1.061.725
ÜNYE	522.138	324.705	846.843
İZMİR	214.297	532.731	747.028
BANDIRMA	451.132	247.284	698.416
TRABZON	127.057	469.909	596.966
RİZE	0	563.495	563.495
İNEBOLU	455.010	1.500	456.510
YALOVA	0	431.040	431.040
TİREBOLU	0	364.950	364.950
ZONGULDAK	129.446	107.780	237.226
BARTIN	176.984	34.502	211.486
HOPA	130.533	71.828	202.361
GÜLLÜK	172.034	3.600	175.634
TAŞUCU	132.750	1.471	134.221
GÖCEK	0	83.270	83.270
ALANYA	0	71.827	71.827
AMASRA	42.110	0	42.110
ÇEŞME	15	32.437	32.452
MARMARİS	0	21.486	21.486
FATSA	0	18.700	18.700
ERDEK	120	18.090	18.210
GİRESUN	3.200	13.604	16.804
KARASU	0	10.837	10.837
DİKİLİ	5.944	97	6.041
MUDANYA	3.150	1.840	4.990
BOZCAADA	0	3.945	3.945
ŞİLE	2.250	0	2.250
VAKFIKEBİR	0	1.500	1.500
FOÇA	0	70	70
FİNİKE	0	6	6
TOPLAM	29.898.010	30.498.069	60.396.079

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2017 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemede %21 ile Kocaeli, %10 ile Aliğa limanı ve %7,8 ile İskenderun limanı ilk üç sırada yer almıştır.

Kabotaj yüklemesinde Kocaeli limanı %18,72 ile 1. sırada, Aliğa limanları %16,88 ile 2. sırada ve İskenderun limanı % 16,56 ile 3. sırada yer almaktadır.

Kabotaj boşaltmada, Kocaeli limanı %22,13 ile 1. sırada, Ambarlı limanları %9,69 ile 2. sırada ve Tekirdağ limanı %9,11 ile 3. sırada yer almaktadır.

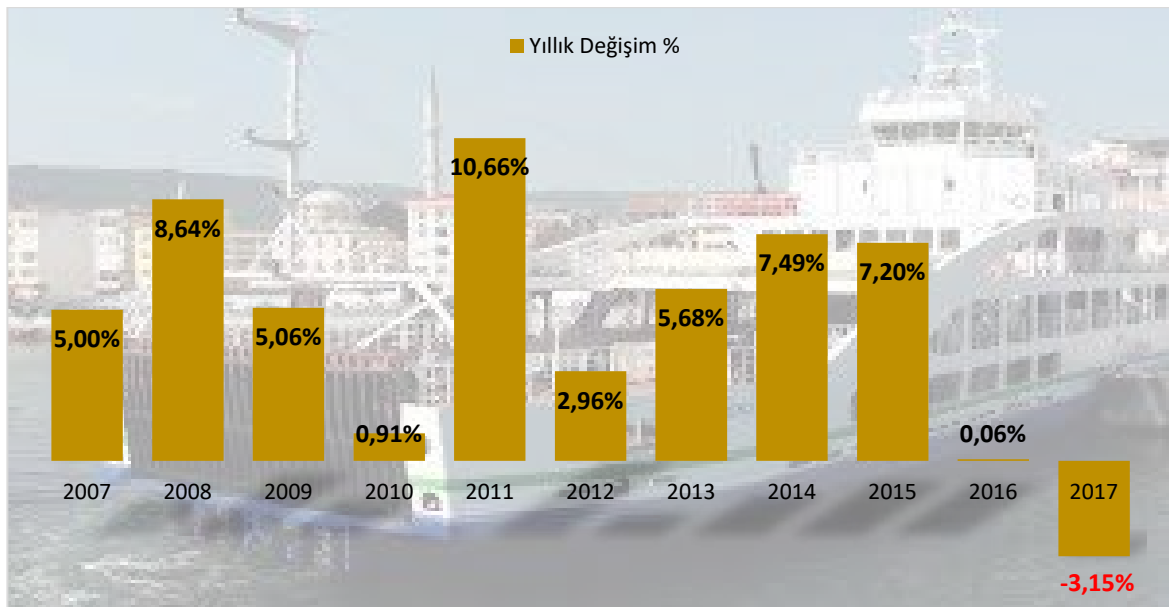
Tablo (41): 2007-2017 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim %	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
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%
2017	12.638.289	-3,15%	95.185.009	3,16%

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosu incelendiğinde 2007 yılından 2017 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. 2007-2017 yıllarında kabotajda taşınan araç sayılarındaki en büyük artış %10,66 olarak gerçekleşmiştir. 2017 yılında araç sayısında %3,15 azalış, adet x mil'de ise %3,16 artış gerçekleşmiştir. 2007-2017 yıllarında taşınan araç sayısında %63 artmıştır.

Grafik (38): 2007-2017 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı



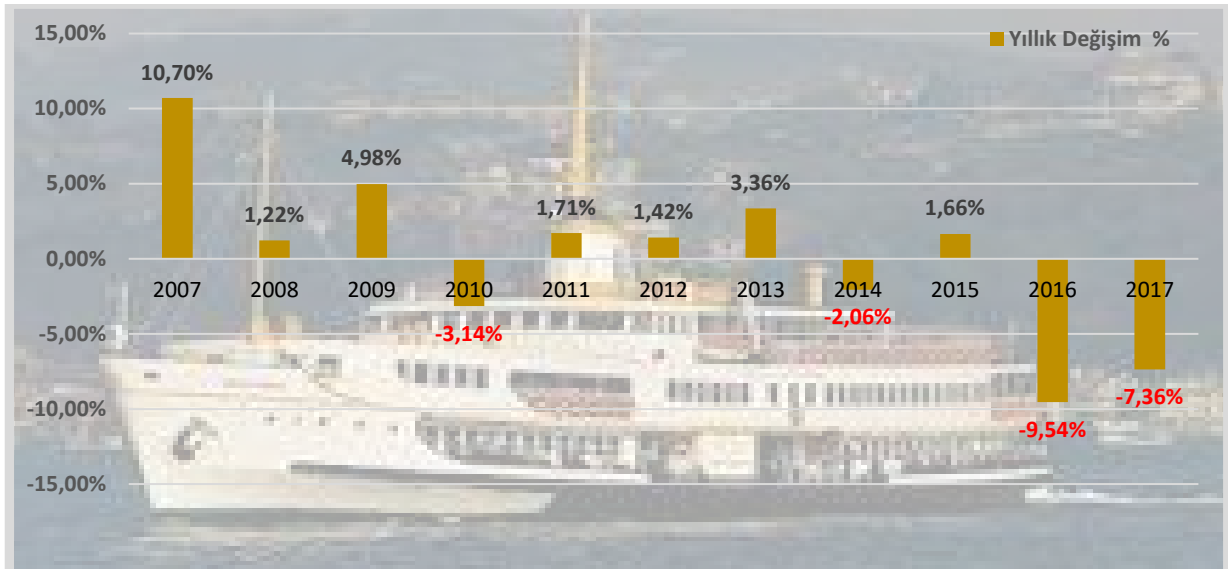
Tablo (42): 2007-2017 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil)

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim %	Yolcu (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
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%
2017	137.195.691	-7,36%	1.138.826.307	2,38%

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda taşınan yolcu sayıları tablosunda, en fazla artış %10.7 ile 2007 , %4,98 ile 2009 yıllarında gerçekleşmiştir. 2017 yılında kabotajda taşınan yolcu sayısı %7,36 azalmış, yolcu adet x mil ise %2,38 artmıştır.

Grafik (39): 2006-2017 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı





Tablo (43): 2015-2017 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları

GEMİ CİNSLERİ	2015			2016			2017		
	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TOPLAM İÇİNDEKİ %'Si	Yıllık Değişim %	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TOPLAM İÇİNDEKİ %'Si	Yıllık Değişim %	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TOPLAM İÇİNDEKİ %'Si	Yıllık Değişim %
Balıkçı Gemileri	150.181.696	24,13	5,24	182.649.492	26,73	21,62	174.647.502	23,0	-4,0
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	69.095.973	11,1	8,25	75.294.500	11,02	8,97	93.572.921	13,0	24,0
Ticari Yatlar	24.512.911	3,94	3,88	19.608.342	2,87	-20,01	24.099.707	3,0	23,0
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	275.105.537	44,19	3,45	292.115.517	42,75	6,18	326.041.046	44,0	12,0
Tankerler	48.619.760	7,81	20,44	49.572.014	7,25	1,96	53.907.870	7,0	9,0
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	54.966.750	8,83	-1,17	64.079.956	9,38	16,58	73.162.691	10,0	14,0
TOPLAM	622.482.626	100	5,14	683.319.821	100	9,77	745.431.737	100,0	9,0

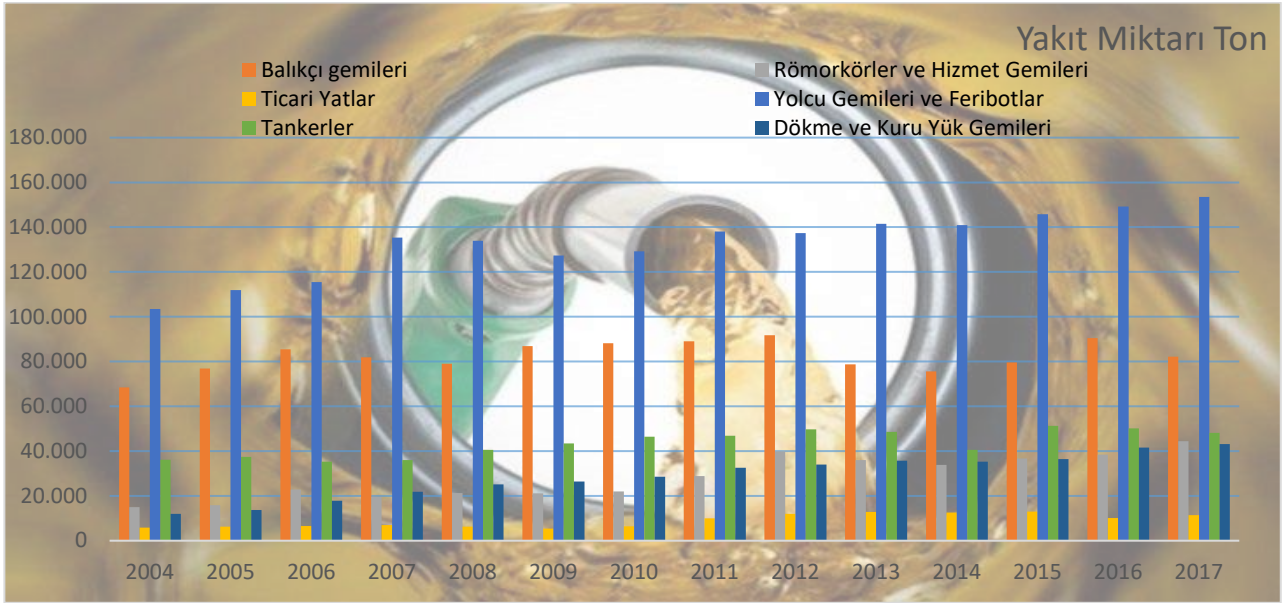
Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2015-2017 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2017 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar %44
- Balıkçı Gemileri %23
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri %13
- Dökme ve Kuruyük Gemileri %10
- Tankerler %7
- Ticari Yatlar %3

oranında teşvikten yararlanmıştıdır.

Grafik (40): 2004-2017 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tipleri Dağılımı



Tablo (44): 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
2017	44.339	338.572

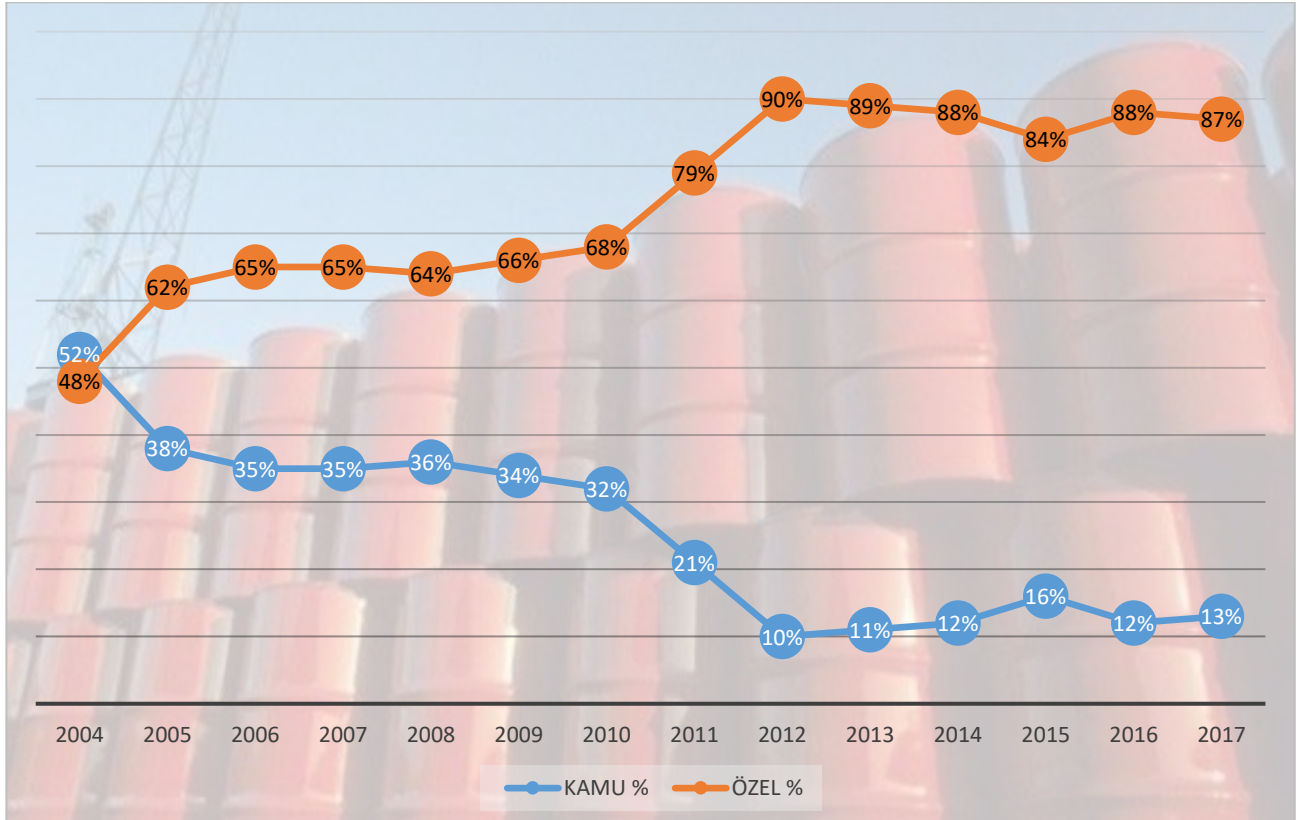
Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2004-2017 yıllarında 14 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne yakıt miktarı olarak kamu sektörüne 1.012.850 mton özel sektöre ise 3.541.075 mton, değer olarak ise kamu sektörüne 1.314.303.177 TL, özel sektöre ise 6.352.859.233 TL teşvik verilmiştir.

Tablo (45): ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (TL)

SEKTÖR	KAMU		ÖZEL		KAMU+ÖZEL
	KAMU SEKTÖRÜ TEŞVİK MİKTARI (TL)	%	ÖZEL SEKTÖR TEŞVİK MİKTARI (TL)	%	
YILLAR					TOPLAM
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	80.260.419	12%	603.059.562	88%	683.319.821
2017	94.160.598	13%	651.271.139	87%	745.431.737
2004-2017	1.314.303.177	21%	5.038.556.216	79%	6.352.859.233

Grafik (41) : 2004-2017 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları %



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.

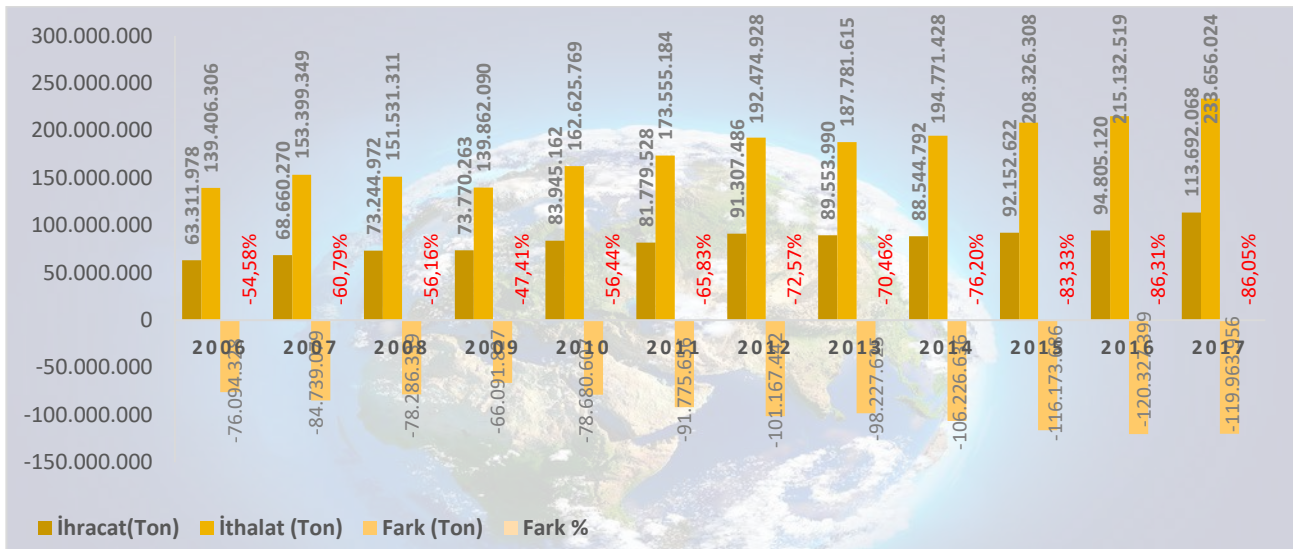
2017 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 233.656.024 ton, ihracatı ise 113.692.068 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo (46): 2006-2017 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları (mton)

Yıllar	Dış Ticaret(Ton)	İhracat(Ton)	İthalat (Ton)	T/B Payı (Ton)	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
2017	347.348.092	113.692.068	233.656.024	36.815.820	11	89

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (42): 2006-2017 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları (mton)



Tablo 45 verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2016 yılına nazaran 2017 yılında ihracat taşımaları 94 milyon tondan 113 milyon tona, ithalat taşımaları ise 215 milyon tondan 233 milyon tona yükselmiştir.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay %11'dir.

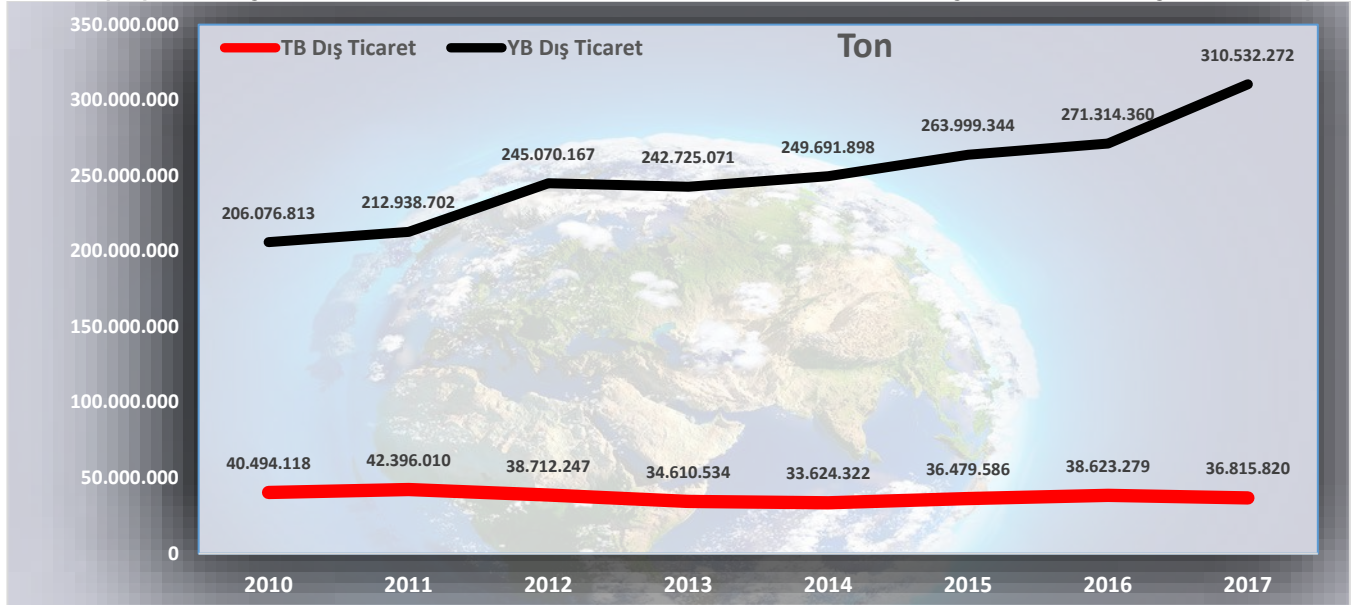
2016 Yılına nazaran 2017 yılında Türk Bayraklı gemilerimizin bayrak payı %4,6 gerilemiş, yabancı bayraklı gemilerin ise %14,4 artış göstermiştir.

Tablo (47): Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları(ton)

Yıl	Türk Bayraklı		Yabancı Bayrak				Toplam			
	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
2017	21.677.485	9%	15.138.335	13%	211.978.539	91%	98.553.733	87%	36.815.820	310.532.272
2016-2017 Yıllık Değişim									-5%	14%

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (43): Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları (mton)



2017 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayırmalı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 113 milyon tonun 15,1 milyon tonu, %13'ü Türk Bayraklı gemilerle; 98,5 milyon tonu, % 87'si yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 233 milyon tonun, 21,6 milyon tonu %9'u Türk Bayraklı gemilerle, 212 milyon tonu %91'i yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

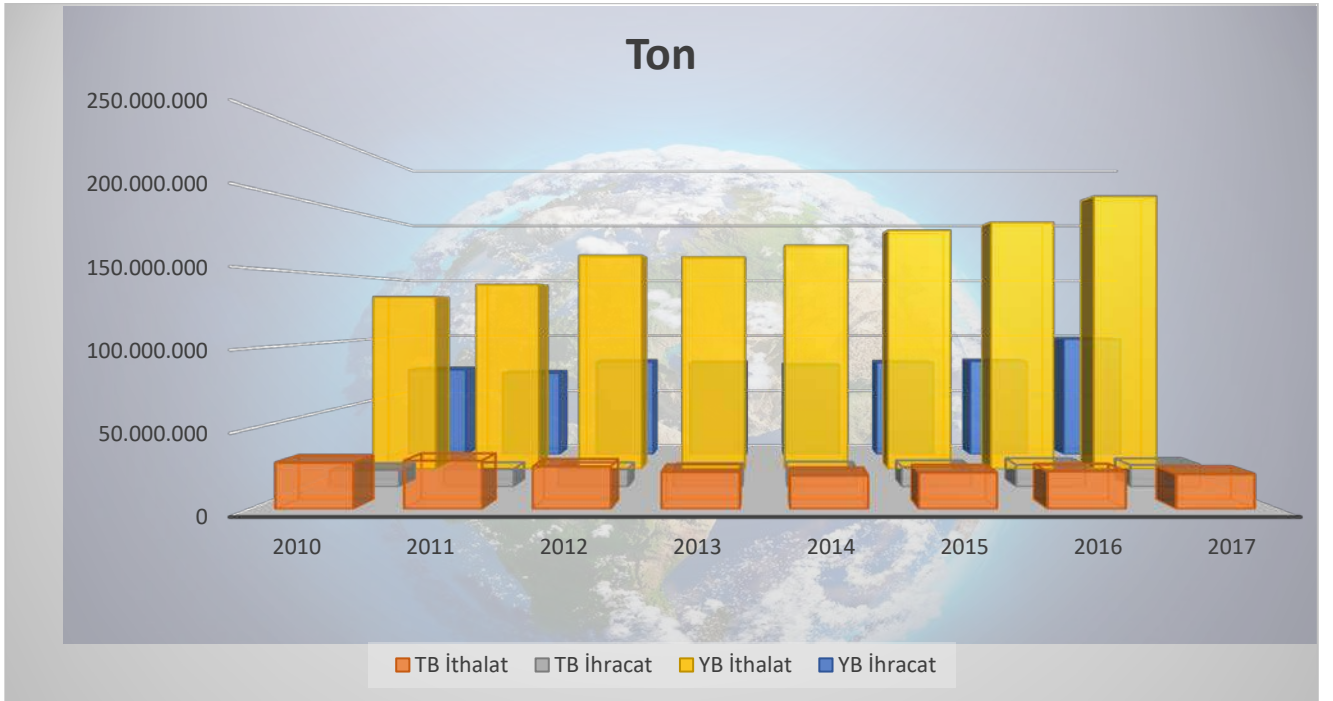
Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2006 yılında 202,7 milyon tonluk taşıma hacminin 2017'de 347,3 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 139,4 milyon tondan 233 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 63,3 milyon tondan 113 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2006 yılında ihracatta 9,8 milyon tondan 2017 yılında 15,1 milyon tona çıktığı, ithalatta ise 2006 yılında 32,7 milyon tondan 2017 yılında 21,6 milyon tona gerilediği Tablo 'de görülmektedir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2006 yılında ihracatta 53.4 milyon tondan 2017 yılında 98,5 milyon tona, ithalatta ise 2006 yılında 106,6 milyon tondan 2017 yılında 211,9 milyon tona yükselmiştir.

2017 verilerine göre ithalat yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasında 2016 yılına nazaran %7,2'lik, ihracat yükleri taşınmasında ise %1'lik bir azalış gerçekleşmiştir.

Grafik (44): Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri



2.2.2. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2017 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, %40 ile sıvı dökme yükler, %31 ile konteyner, %13 ile genel kargo ve katı dökme yük ve %3 araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo (48): 2017 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (mton)

KARGO TİPİ	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İHRACAT TOPLAMI	TRANSİT	TOPLAM
KATI DÖKME YÜK	3.189.006	17.961.621	21.150.627	40.915	21.191.542
GENEL KARGO	1.811.480	20.119.884	21.931.364	10.695	21.942.059
SIVI DÖKME YÜK	325.049	20.930.008	21.255.057	46.923.124	68.178.181
KONTEYNER	5.919.224	38.514.092	44.433.316	8.569.502	53.002.818
ARAÇ	3.893.576	1.028.128	4.921.704	160	4.921.864
TOPLAM	15.138.335	98.553.733	113.692.068	55.544.396	169.236.464

Kaynak:: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

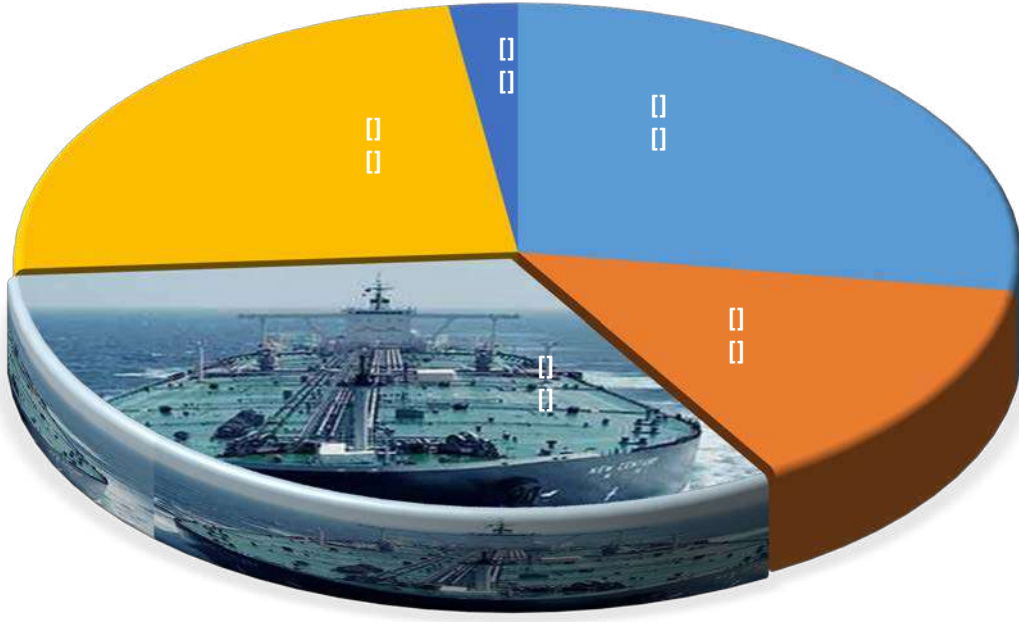
Dış ticaret taşımacılığı ithalat-transit boşaltmasında en fazla taşınan kargo sıralamasında, %37 ile katı dökme yükler, %27 ile sıvı dökme yükler, %18 ile konteyner, %16 genel kargo ve %2 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo (49): 2017 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (mton)

KARGO TİPİ	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İHRACAT TOPLAMI	TRANSİT	TOPLAM
KATI DÖKME YÜK	4.825.797	86.845.411	91.671.208	15.720	91.686.928
GENEL KARGO	2.671.864	32.850.092	35.521.956	72.862	35.594.818
SIVI DÖKME YÜK	6.477.745	58.379.115	64.856.860	217.048	65.073.908
KONTEYNER	3.971.504	33.304.359	37.275.863	7.579.699	44.855.562
ARAÇ	3.730.575	599.562	4.330.137	0	4.330.137
TOPLAM	21.677.485	211.978.539	233.656.024	7.885.329	241.541.353

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (45): 2017 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzdelerle Dağılımı



Tablo (50): Bir Milyon mtonun Üzerinde İhracat + Transit Yük Elleçlenen Limanlarımız

LİMANLAR	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İHRACAT	TRANSİT YÜKLEME	İHRACAT +TRANSİT
BOTAŞ(CEYHAN)	91.879	14.722.584	14.814.463	45.614.224	60.428.687
KOCAELİ	1.554.236	12.899.779	14.454.015	573.248	15.027.263
AMBARLI	2.025.867	8.803.741	10.829.608	4.015.508	14.845.116
MERSİN	1.666.342	11.935.985	13.602.327	1.212	13.603.539
ALİAĞA	1.223.447	11.297.524	12.520.971	22.970	12.543.941
İSKENDERUN	497.460	10.230.782	10.728.242	1.312.330	12.040.572
GÜLLÜK	2.590.368	3.953.433	6.543.801	0	6.543.801
TEKİRDAĞ	61.652	1.836.228	1.897.880	3.933.711	5.831.591
GEMLİK	872.563	4.329.270	5.201.833	42.828	5.244.661
İZMİR	591.552	3.805.833	4.397.385	16.285	4.413.670
TAŞUCU	43.100	2.712.772	2.755.872	0	2.755.872
ANTALYA	61.613	2.600.230	2.661.843	0	2.661.843
TUZLA	2.155.318	95.711	2.251.029	5.930	2.256.959
KARABİGA	255.719	1.773.468	2.029.187	0	2.029.187
SAMSUN	36.591	1.352.289	1.388.880	0	1.388.880
ÇANAKKALE	0	1.344.994	1.344.994	0	1.344.994
BANDIRMA	119.716	1.039.803	1.159.519	10	1.159.529
DİĞER	1.290.912	3.819.307	5.110.219	6.140	5.116.359
TOPLAM	15.138.335	98.553.733	113.692.068	55.544.396	169.236.464

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo (51): 2017 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan Limanlar

LİMANLAR	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İTHALAT	TRANSİT BOŞALTMA	İTHALAT + TRANSİT
KOCAELİ	4.705.271	40.713.426	45.418.697	441.823	45.860.520
İSKENDERUN	1.688.584	35.279.808	36.968.392	269.358	37.237.750
ALİAĞA	3.257.345	33.520.688	36.778.033	54	36.778.087
MERSİN	1.621.847	17.390.214	19.012.061	6.342	19.018.403
AMBARLI	1.409.367	12.150.134	13.559.501	3.498.307	17.057.808
TEKİRDAĞ	424.288	10.789.323	11.213.611	3.609.921	14.823.532
BOTAŞ(CEYHAN)	913.399	8.234.139	9.147.538	0	9.147.538
SAMSUN	946.970	7.964.036	8.911.006	0	8.911.006
KARABİGA	208.257	8.667.034	8.875.291	0	8.875.291
ZONGULDAK	402.891	8.470.817	8.873.708	0	8.873.708
KARADENİZ EREĞLİ	405.965	7.336.775	7.742.740	0	7.742.740
GEMLİK	784.851	5.597.172	6.382.023	33.682	6.415.705
İZMİR	541.122	4.167.998	4.709.120	21.909	4.731.029
BANDIRMA	526.063	3.457.716	3.983.779	0	3.983.779
TRABZON	182.879	2.540.191	2.723.070	0	2.723.070
TUZLA	2.319.507	259.462	2.578.969	0	2.578.969
ANTALYA	197.411	1.326.016	1.523.427	0	1.523.427
İSTANBUL	194.215	566.339	760.554	430	760.984
YALOVA	80.145	580.815	660.960	0	660.960
BARTIN	82.161	519.914	602.075	0	602.075
TAŞUCU	85.999	477.256	563.255	0	563.255
ÇEŞME	545.332	0	545.332	0	545.332
HOPA	5.299	501.743	507.042	3.503	510.545
ÇANAKKALE	49.873	373.223	423.096	0	423.096
KARASU	49.167	271.618	320.785	0	320.785
ÜNYE	0	264.747	264.747	0	264.747
RİZE	0	159.422	159.422	0	159.422
GÜLLÜK	20.302	95.940	116.242	0	116.242
FATSA	3.675	96.636	100.311	0	100.311
GİRESUN	7.500	86.533	94.033	0	94.033
İNEBOLU	17.800	44.603	62.403	0	62.403
DİKİLİ	0	54.450	54.450	0	54.450
ALANYA	0	13.700	13.700	0	13.700
TİREBOLU	0	6.651	6.651	0	6.651
TOPLAM	21.677.485	211.978.539	233.656.024	7.885.329	241.541.353

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2.2.3. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verileri dikkate alındığında, 2017 yılında denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında 1. sırada 19,3 milyon ton ile İtalya, 2. sırada 8,3 milyon ton ile İspanya ve 3. sırada ise 7,5 milyon ton ile Mısır yer almaktadır.

En fazla transit yükleme yapılan ülke sıralamasında ise %65 ile İtalya 1 sırada, %4 ile Kanada 2. sırada ve %2 ile Hindistan 3.sırada yer almaktadır.

Tablo (52): 2017 Yılı Türkiye'nin Bir Milyon Ton Üzerinde İhracat Yapılan İlk 20 Ülke (mton)

İHRACAT + TRANSİT					
ÜLKE	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	TOPLAM	TRANSİT YÜKLEME	İHRACAT + TRANSİT
İTALYA	5.900.692	13.464.518	19.365.210	36.054.772	55.419.982
İSPANYA	1.019.192	7.303.462	8.322.654	803.087	9.125.741
MISIR	1.046.626	6.515.152	7.561.778	502.438	8.064.216
YUNANİSTAN	1.069.260	4.722.541	5.791.801	894.169	6.685.970
A.B.D.	179.135	6.021.734	6.200.869	446.605	6.647.474
İSRAİL	1.452.250	4.270.898	5.723.148	157.985	5.881.133
SİNGAPUR	16.800	2.733.880	2.750.680	1.035.236	3.785.916
ÇİN	64.382	2.506.318	2.570.700	1.002.581	3.573.281
FRANSA	904.915	1.649.678	2.554.593	937.133	3.491.726
MALTA	2.100	3.118.786	3.120.886	262.216	3.383.102
ROMANYA	304.296	2.227.053	2.531.349	834.916	3.366.265
İNGİLTERE	44.368	3.062.421	3.106.789	196.089	3.302.878
RUSYA FED.	337.360	2.213.853	2.551.213	727.656	3.278.869
BELÇİKA	0	3.096.886	3.096.886	63.488	3.160.374
KANADA	0	815.475	815.475	2.175.089	2.990.564
B.ARAP EMRLİKL.	0	2.629.134	2.629.134	351.255	2.980.389
PORTEKİZ	77.520	1.341.484	1.419.004	1.301.374	2.720.378
LÜBNAN	293.205	1.863.917	2.157.122	159.515	2.316.637
HİNDİSTAN	0	866.639	866.639	1.388.039	2.254.678
UKRAYNA	306.123	1.571.674	1.877.797	329.889	2.207.686
SUUDİ ARABİSTAN	3.168	1.702.113	1.705.281	282.152	1.987.433
ENDONEZYA	0	468.891	468.891	1.311.000	1.779.891
GÜRCİSTAN	614.832	265.708	880.540	893.379	1.773.919
KKTC	247.037	1.501.937	1.748.974	1.025	1.749.999
BULGARİSTAN	378.915	772.388	1.151.303	581.469	1.732.772
HOLLANDA	36.450	1.566.204	1.602.654	91.617	1.694.271
TUNUS	162.537	906.021	1.068.558	387.062	1.455.620
GANA	54.500	1.195.692	1.250.192	0	1.250.192
YEMEN	0	1.093.788	1.093.788	0	1.093.788
TAYVAN	0	754.114	754.114	280.000	1.034.114
DİĞER	622.672	16.331.374	16.954.046	2.093.160	19.047.206
TOPLAM	15.138.335	98.553.733	113.692.068	55.544.396	169.236.464

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo (53): 2017 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan Ülkeleri (mton)

ÜLKE	TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İTHALAT	TRANSİT BOŞALTIMA	İTHALAT + TRANSİT
RUSYA FED.	2.728.352	41.181.495	43.909.847	987.480	44.897.327
KOLOMBİYA	0	17.048.938	17.048.938	437	17.049.375
MISIR	4.676.224	10.468.655	15.144.879	274.576	15.419.455
A.B.D.	902.820	13.440.247	14.343.067	14.665	14.357.732
UKRAYNA	2.458.834	10.043.909	12.502.743	529.929	13.032.672
YUNANİSTAN	1.147.359	10.032.743	11.180.102	1.309.209	12.489.311
İRAN	618.117	11.501.439	12.119.556	8.097	12.127.653
İTALYA	3.539.135	4.757.505	8.296.640	276.631	8.573.271
BREZİLYA	382	6.655.183	6.655.565	1.697	6.657.262
BELÇİKA	254.138	6.000.503	6.254.641	102.678	6.357.319
İSRAİL	414.676	4.674.249	5.088.925	66.005	5.154.930
IRAK	0	4.991.692	4.991.692	0	4.991.692
ÇİN	14.665	3.563.143	3.577.808	1.373.613	4.951.421
CEZAYİR	90.513	4.740.069	4.830.582	12.388	4.842.970
ROMANYA	804.230	2.977.640	3.781.870	734.199	4.516.069
HOLLANDA	54.720	4.383.131	4.437.851	33.792	4.471.643
BULGARİSTAN	1.099.437	2.877.352	3.976.789	474.921	4.451.710
İNGİLTERE	66.497	4.187.238	4.253.735	41.224	4.294.959
NORVEÇ	0	3.375.441	3.375.441	110	3.375.551
İSPANYA	254.930	2.555.555	2.810.485	220.226	3.030.711
GÜNEY AFRIKA	0	2.989.020	2.989.020	0	2.989.020
FRANSA	1.036.958	1.785.768	2.822.726	43.574	2.866.300
HİNDİSTAN	0	2.680.251	2.680.251	165.742	2.845.993
GÜNEY KORE	0	2.421.473	2.421.473	199.837	2.621.310
KANADA	0	2.585.124	2.585.124	0	2.585.124
MALTA	2.905	2.439.838	2.442.743	36.083	2.478.826
LÜBNAN	281.131	1.795.179	2.076.310	55.228	2.131.538
SUUDİ ARABİSTAN	9.362	1.600.415	1.609.777	55.940	1.665.717
LİTVANYA	4.998	1.589.407	1.594.405	2	1.594.407
ARJANTİN	0	1.589.976	1.589.976	0	1.589.976
AVUSTRALYA	0	1.573.148	1.573.148	0	1.573.148
FİNLANDIYA	0	1.555.487	1.555.487	0	1.555.487
NİJERYA	1.829	1.546.745	1.548.574	0	1.548.574
FAS	194.933	1.218.992	1.413.925	35.750	1.449.675
SİNGAPUR	0	1.277.363	1.277.363	168.547	1.445.910
LETONYA	4.997	1.363.864	1.368.861	30	1.368.891
ALMANYA	11.606	1.174.065	1.185.671	12.835	1.198.506
KATAR	0	1.095.109	1.095.109	0	1.095.109
MALEZYA	0	1.028.810	1.028.810	13.335	1.042.145
Diğer	1.003.737	9.212.378	10.216.115	636.549	10.852.664
TOPLAM	21.677.485	211.978.539	233.656.024	7.885.329	241.541.353

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2017 Yılında denizyoluyla en fazla ithalat yapılan ülkeler sıralamasında ise, 1. sırada 43,9 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 17.0 milyon ton ile Kolombiya ve 3. sırada ise 15,1 milyon ton ile Mısır 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 gemiler %91, Türk Bayraklı gemilerimiz ise %9 oranlarında pay almışlardır.

En fazla transit boşaltma yapılan ülke sıralamasında ise %17 ile Çin ve Yunanistan, %13 ile Rusya Federasyonu yer almaktadır.

2.2.4. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2017 Yılında denizyoluyla OECD Ülkelerine yapılan ithalat ve ihracatın miktar olarak bilgileri Tablo 54'te görülmektedir.

Tablo (54): 2017 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme

OECD ÜLKELERİ	Türk Bayraklı	OECD Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İhracat	Transit Yükleme	Toplam
İTALYA	5.900.692	361.775	13.102.743	19.365.210	36.054.772	55.419.982
İSPANYA	1.019.192	0	7.303.462	8.322.654	803.087	9.125.741
YUNANİSTAN	1.069.260	85.689	4.636.852	5.791.801	894.169	6.685.970
A.B.D.	179.135	0	6.021.734	6.200.869	446.605	6.647.474
İSRAİL	1.452.250	83.335	4.187.563	5.723.148	157.985	5.881.133
FRANSA	904.915	0	1.649.678	2.554.593	937.133	3.491.726
İNGİLTERE	44.368	56.233	3.006.188	3.106.789	196.089	3.302.878
BELÇİKA	0	2.800	3.094.086	3.096.886	63.488	3.160.374
KANADA	0	0	815.475	815.475	2.175.089	2.990.564
PORTEKİZ	77.520	6.708	1.334.776	1.419.004	1.301.374	2.720.378
HOLLANDA	36.450	364.292	1.201.912	1.602.654	91.617	1.694.271
GÜNEY KORE	6.500	0	659.136	665.636	129.738	795.374
ALMANYA	0	45.118	526.969	572.087	37.600	609.687
İSVEÇ	0	0	458.410	458.410	0	458.410
SLOVENYA	19.619	0	291.796	311.415	264	311.679
POLONYA	7.000	0	283.734	290.734	0	290.734
JAPONYA	0	744	101.324	102.068	3.226	105.294
ŞİLİ	0	0	76.503	76.503	0	76.503
İZLANDA	0	0	44.625	44.625	0	44.625
İRLANDA	0	0	43.856	43.856	0	43.856
FINLANDİYA	0	0	38.248	38.248	0	38.248
DANİMARKA	0	0	28866	28866	0	28866
MEKSİKA	0	0	9.123	9.123	0	9.123
NORVEÇ	0	0	4.305	4.305	0	4.305
AVUSTRALYA	0	0	2.441	2.441	0	2.441
ESTONYA	0	0	0	0	15	15
TOPLAM	10.716.901	1.006.694	48.923.805	60.647.400	43.292.251	103.939.651

Kaynak; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2017 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerine denizyoluyla 60 milyon ton ihracat, 44 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 104 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında %53,32 ile İtalya, %8,78 ile İspanya ve %6,43 ile Yunanistan yer almaktadır.

2017 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerinden denizyoluyla 74,8 milyon ton ithalat, 2,5 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 77,3 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında %18,57 ile A.B.D. 1. Sırada , %16,16 ile Yunanistan 2. Sırada ve %11,09 ile İtalya 3. Sırada yer almaktadır.

OECD ülkeleriyle yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 10 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise %90 olarak gerçekleşmiştir

2017 Yılında Türkiye ile OECD Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret elleçlemesi 181 milyon mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 135 milyon mtonu ithalat-ihracat ve 46 milyon mtonu ise transit yüklerdir.

Tablo (55): 2017 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma

OECD ÜLKELERİ	Türk Bayraklı	OECD Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	Toplam
A.B.D.	902.820	512	13.439.735	14.343.067	14.665	14.357.732
YUNANİSTAN	1.147.359	555.396	9.477.347	11.180.102	1.309.209	12.489.311
İTALYA	3.539.135	617.838	4.139.667	8.296.640	276.631	8.573.271
BELÇİKA	254.138	4.155	5.996.348	6.254.641	102.678	6.357.319
İSRAİL	414.676	5.518	4.668.731	5.088.925	66.005	5.154.930
HOLLANDA	54.720	131.472	4.251.659	4.437.851	33.792	4.471.643
İNGİLTERE	66.497	29.480	4.157.758	4.253.735	41.224	4.294.959
NORVEÇ	0	164.875	3.210.566	3.375.441	110	3.375.551
İSPANYA	254.930	6.765	2.548.790	2.810.485	220.226	3.030.711
FRANSA	1.036.958	0	1.785.768	2.822.726	43.574	2.866.300
GÜNEY KORE	0	0	2.421.473	2.421.473	199.837	2.621.310
KANADA	0	0	2.585.124	2.585.124	0	2.585.124
AVUSTRALYA	0	0	1.573.148	1.573.148	0	1.573.148
FİNLANDİYA	0	0	1.555.487	1.555.487	0	1.555.487
ALMANYA	11.606	44.049	1.130.016	1.185.671	12.835	1.198.506
DANİMARKA	0	0	714.576	714.576	0	714.576
İSVEÇ	0	0	620.584	620.584	0	620.584
ESTONYA	0	0	485.055	485.055	2.508	487.563
PORTEKİZ	13.406	0	272.273	285.679	130.357	416.036
POLONYA	17.889	0	171.431	189.320	7.215	196.535
JAPONYA	0	0	118.402	118.402	37.161	155.563
SLOVENYA	32.443	0	75.211	107.654	8.904	116.558
MEKSİKA	0	0	70.537	70.537	0	70.537
İRLANDA	0	0	11.350	11.350	301	11.651
ŞİLİ	0	0	1.254	1.254	1.253	2.507
İZLANDA	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	7.746.577	1.560.060	65.482.290	74.788.927	2.508.485	77.297.412

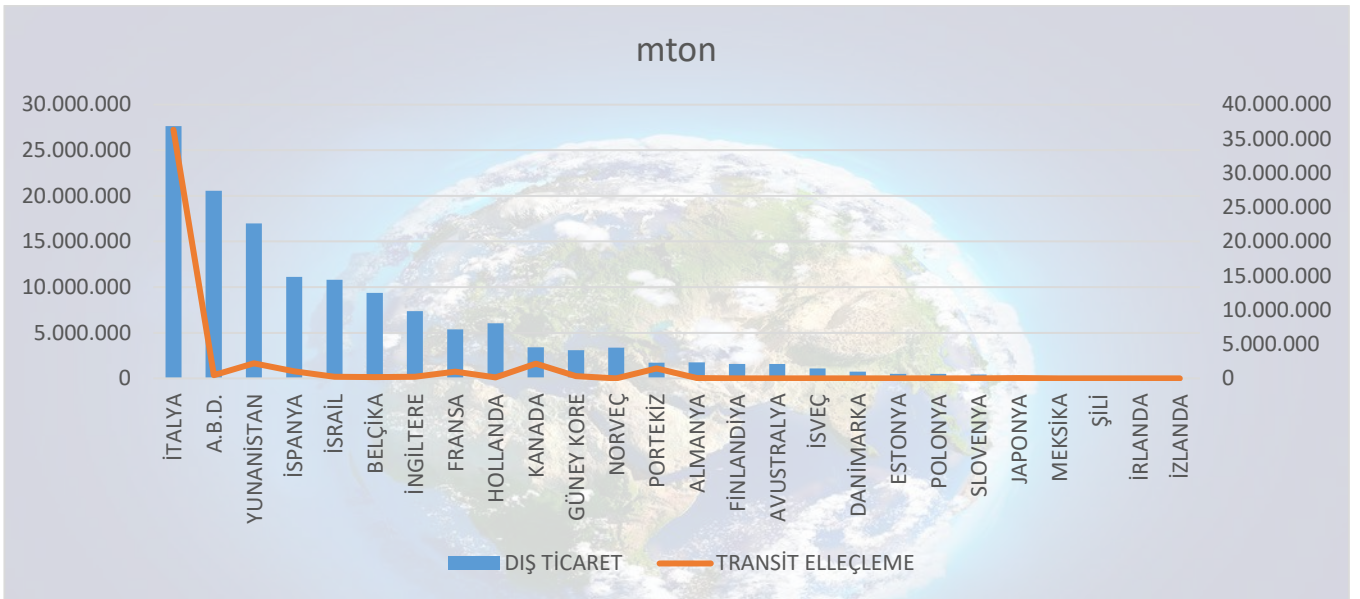
Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo (56): OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (mton)

OECD ÜLKELERİ	DIŞ TİCARET	TRANSİT ELLEÇLEME	TOPLAM	%
İTALYA	27.661.850	36.331.403	63.993.253	35,31%
A.B.D.	20.543.936	461.270	21.005.206	11,59%
YUNANİSTAN	16.971.903	2.203.378	19.175.281	10,58%
İSPANYA	11.133.139	1.023.313	12.156.452	6,71%
İSRAİL	10.812.073	223.990	11.036.063	6,09%
BELÇİKA	9.351.527	166.166	9.517.693	5,25%
İNGİLTERE	7.360.524	237.313	7.597.837	4,19%
FRANSA	5.377.319	980.707	6.358.026	3,51%
HOLLANDA	6.040.505	125.409	6.165.914	3,40%
KANADA	3.400.599	2.175.089	5.575.688	3,08%
GÜNEY KORE	3.087.109	329.575	3.416.684	1,89%
NORVEÇ	3.379.746	110	3.379.856	1,86%
PORTEKİZ	1.704.683	1.431.731	3.136.414	1,73%
ALMANYA	1.757.758	50.435	1.808.193	1,00%
FİNLANDİYA	1.593.735	0	1.593.735	0,88%
AVUSTRALYA	1.575.589	0	1.575.589	0,87%
İSVEÇ	1.078.994	0	1.078.994	0,60%
DANİMARKA	743.442	0	743.442	0,41%
ESTONYA	485.055	2.523	487.578	0,27%
POLONYA	480.054	7.215	487.269	0,27%
SLOVENYA	419.069	9.168	428.237	0,24%
JAPONYA	220.470	40.387	260.857	0,14%
MEKSİKA	79.660	0	79.660	0,04%
ŞİLİ	77.757	1.253	79.010	0,04%
İRLANDA	55.206	301	55.507	0,03%
İZLANDA	44.625	0	44.625	0,02%
TOPLAM	135.436.327	45.800.736	181.237.063	100,00%

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (46): 2017 Yılı OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (mton)



2017 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerine denizyoluyla 54 milyon ton ihracat, 42 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 96 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme yapılan (ihracat ve transit) ülke sıralamasında ilk üç sırada, %57 ile İtalya, %9 ile İspanya ve %7 ile Yunanistan yer almaktadır.

Tablo (57): 2017 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (mton)

AB ÜLKELERİ	Türk Bayraklı	AB Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İhracat	Transit Yükleme	Toplam
İTALYA	5.900.692	361.775	13.102.743	19.365.210	36.054.772	55.419.982
İSPANYA	1.019.192	0	7.303.462	8.322.654	803.087	9.125.741
YUNANİSTAN	1.069.260	85.689	4.636.852	5.791.801	894.169	6.685.970
FRANSA	904.915	0	1.649.678	2.554.593	937.133	3.491.726
MALTA	2.100	1.159.187	1.959.599	3.120.886	262.216	3.383.102
ROMANYA	304.296	0	2.227.053	2.531.349	834.916	3.366.265
İNGİLTERE	44.368	56.233	3.006.188	3.106.789	196.089	3.302.878
BELÇİKA	0	2.800	3.094.086	3.096.886	63.488	3.160.374
PORTEKİZ	77.520	6.708	1.334.776	1.419.004	1.301.374	2.720.378
BULGARİSTAN	378.915	0	772.388	1.151.303	581.469	1.732.772
HOLLANDA	36.450	364.292	1.201.912	1.602.654	91.617	1.694.271
ALMANYA	0	45.118	526.969	572.087	37.600	609.687
HIRVATİSTAN	5.350	0	180.475	185.825	354.000	539.825
İSVEÇ	0	0	458.410	458.410	0	458.410
SLOVENYA	19.619	0	291.796	311.415	264	311.679
POLONYA	7.000	0	283.734	290.734	0	290.734
İRLANDA	0	0	43.856	43.856	0	43.856
LETONYA	0	0	41.156	41.156	0	41.156
FİNLANDIYA	0	0	38.248	38.248	0	38.248
DANİMARKA	0	0	28.866	28.866	0	28.866
LİTVANYA	0	0	10.122	10.122	0	10.122
ESTONYA	0	0	0	0	15	15
TOPLAM	9.769.677	2.081.802	42.192.369	54.043.848	42.412.209	96.456.057

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

AB ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı %18, AB Bayraklı gemilerin payı %4 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise %78 olarak gerçekleşmiştir.

2017 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerinden denizyoluyla 59 milyon ton ithalat, 3,4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 62,3 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında % 20 ile Yunanistan 1. sırada, %14 ile İtalya 2. Sırada ve %10 ile Belçika 3. Sırada yer almaktadır.

2017 Yılında Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 181 milyon mton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 135 milyon mtonu ithalat-ihracat ve 46 milyon mtonu ise transit yüklerdir.

AB ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı %14, yabancı bayraklı gemilerin payı ise %86 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo (58): AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (mton)

AB ÜLKELERİ	Türk Bayraklı	AB Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	Toplam
YUNANİSTAN	1.147.359	555.396	9.477.347	11.180.102	1.309.209	12.489.311
İTALYA	3.539.135	617.838	4.139.667	8.296.640	276.631	8.573.271
BELÇİKA	254.138	4.155	5.996.348	6.254.641	102.678	6.357.319
ROMANYA	804.230	0	2.977.640	3.781.870	734.199	4.516.069
HOLLANDA	54.720	131.472	4.251.659	4.437.851	33.792	4.471.643
BULGARİSTAN	1.099.437	0	2.877.352	3.976.789	474.921	4.451.710
İNGİLTERE	66.497	29.480	4.157.758	4.253.735	41.224	4.294.959
İSPANYA	254.930	6.765	2.548.790	2.810.485	220.226	3.030.711
FRANSA	1.036.958	0	1.785.768	2.822.726	43.574	2.866.300
MALTA	2.905	478.917	1.960.921	2.442.743	36.083	2.478.826
LİTVANYA	4.998	0	1.589.407	1.594.405	2	1.594.407
FİNLANDİYA	0	0	1.555.487	1.555.487	0	1.555.487
LETONYA	4.997	0	1.363.864	1.368.861	30	1.368.891
ALMANYA	11.606	44.049	1.130.016	1.185.671	12.835	1.198.506
DANİMARKA	0	0	714.576	714.576	0	714.576
İSVEÇ	0	0	620.584	620.584	0	620.584
HIRVATİSTAN	112.407	0	436.993	549.400	0	549.400
ESTONYA	0	0	485.055	485.055	2.508	487.563
PORTEKİZ	13.406	0	272.273	285.679	130.357	416.036
POLONYA	17.889	0	171.431	189.320	7.215	196.535
SLOVENYA	32.443	0	75.211	107.654	8.904	116.558
İRLANDA	0	0	11.350	11.350	301	11.651
TOPLAM	8.458.055	1.868.072	48.599.497	58.925.624	3.434.689	62.360.313

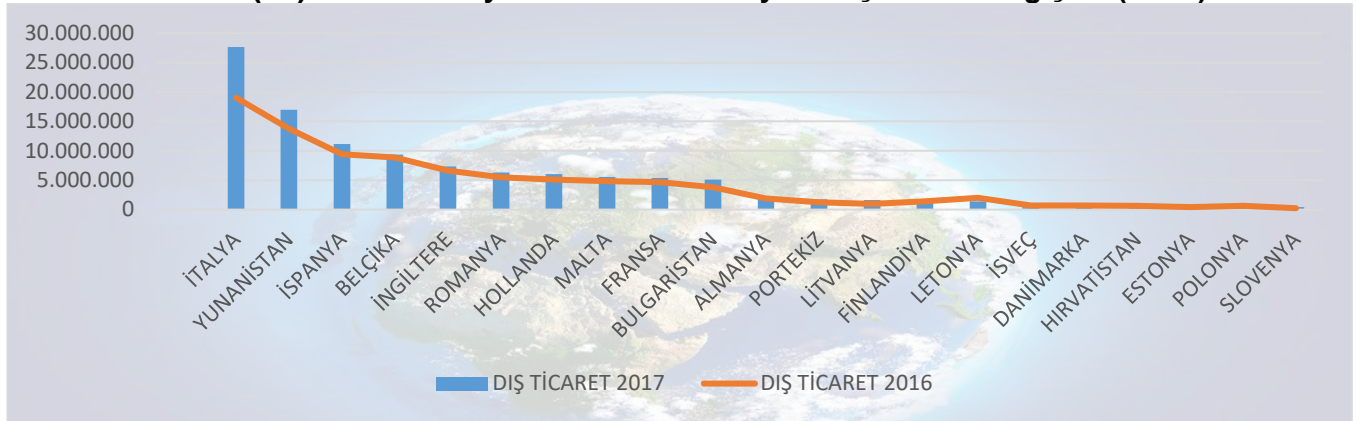
Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

AB Ülkeleri ile ülkemiz arasında 2016-2017 denizyolu dış ticaret taşımacılığımız kıyaslandığında, %22'lik bir artış gerçekleştiği görülmektedir. Ülkeler olarak incelendiğinde ise; denizyolu dış ticaretimizin en fazla artışın gerçekleştiği ülkeler 1. Sırada %45 ile İtalya, 2. Sırada %34 ile Bulgaristan ve 3. Sırada ise %18 ile İspanya yer almaktadır.

Tablo (59): AB Ülkeleriyle 2016-2017 Denizyolu Dış Ticaret Değişimi (mton)

AB ÜLKELERİ	DIŞ TİCARET 2017	DIŞ TİCARET 2016	DEĞİŞİM % 2016-2017	2017-2016 FARK
ALMANYA	1.757.758	1.874.646	-6,24%	-116.888
BELÇİKA	9.351.527	8.849.167	5,68%	502.360
BULGARİSTAN	5.128.092	3.799.483	34,97%	1.328.609
DANİMARKA	743.442	716.160	3,81%	27.282
ESTONYA	485.055	414.085	17,14%	70.970
FİNLANDİYA	1.593.735	1.421.860	12,09%	171.875
FRANSA	5.377.319	4.647.051	15,71%	730.268
HIRVATİSTAN	735.225	668.650	9,96%	66.575
HOLLANDA	6.040.505	5.135.111	17,63%	905.394
İNGİLTERE	7.360.524	6.653.738	10,62%	706.786
İRLANDA	55.206	64.978	-15,04%	-9.772
İSPANYA	11.133.139	9.410.379	18,31%	1.722.760
İSVEÇ	1.078.994	694.458	55,37%	384.536
İTALYA	27.661.850	19.044.678	45,25%	8.617.172
LETONYA	1.410.017	2.000.129	-29,50%	-590.112
LİTVANYA	1.604.527	996.215	61,06%	608.312
MALTA	5.563.629	4.810.953	15,65%	752.676
POLONYA	480.054	650.543	-26,21%	-170.489
PORTEKİZ	1.704.683	1.222.739	39,42%	481.944
ROMANYA	6.313.219	5.511.728	14,54%	801.491
SLOVENYA	419.069	234.720	78,54%	184.349
YUNANİSTAN	16.971.903	13.764.533	23,30%	3.207.370
TOPLAM	112.969.472	92.586.004	22,02%	20.383.468

Grafik (47): AB Ülkeleriyle 2016-2017 Denizyolu Dış Ticaret Değişimi (mton)



2017 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 15 milyon ton ihracat, 4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 19 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında %35 ile Yunanistan, %17 ile Romanya ve Rusya Federasyonu yer almaktadır.

Tablo (60): KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat +Transit Yükleme (mton)

KEİ ÜLKELERİ	Türk Bayraklı	KEİ Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İhracat	Transit Yükleme	Toplam
YUNANİSTAN	1.069.260	85.689	4.636.852	5.791.801	894.169	6.685.970
ROMANYA	304.296	0	2.227.053	2.531.349	834.916	3.366.265
RUSYA FED.	337.360	330.320	1.883.533	2.551.213	727.656	3.278.869
UKRAYNA	306.123	59.023	1.512.651	1.877.797	329.889	2.207.686
GÜRCİSTAN	614.832	0	265.708	880.540	893.379	1.773.919
BULGARİSTAN	378.915	0	772.388	1.151.303	581.469	1.732.772
ARNAVUTLUK	10.822	0	258.295	269.117	0	269.117
AZERBAYCAN	0	0	10.881	10.881	0	10.881
MOLDOVA	5.050	0	3.000	8.050	0	8.050
TOPLAM	3.026.658	475.032	11.570.361	15.072.051	4.261.478	19.333.529

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2017 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerinden denizyoluyla 76 milyon ton ithalat, 4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 80 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında %56 ile Rusya Federasyonu, %16 ile Ukrayna ve Yunanistan yer almaktadır.

Tablo (61): KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat +Transit Boşaltma (mton)

KEİ ÜLKELERİ	Türk Bayraklı	KEİ Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	Toplam
RUSYA FED.	2.728.352	4.590.083	36.591.412	43.909.847	987.480	44.897.327
UKRAYNA	2.458.834	517.243	9.526.666	12.502.743	529.929	13.032.672
YUNANİSTAN	1.147.359	555.396	9.477.347	11.180.102	1.309.209	12.489.311
ROMANYA	804.230	0	2.977.640	3.781.870	734.199	4.516.069
BULGARİSTAN	1.099.437	0	2.877.352	3.976.789	474.921	4.451.710
GÜRCİSTAN	349.143	0	325.252	674.395	263.354	937.749
MOLDOVA	23.567	2.679	145.363	171.609	0	171.609
AZERBAYCAN	0	0	60.037	60.037	0	60.037
ARNAVUTLUK	0	0	18.153	18.153	0	18.153
TOPLAM	8.610.922	5.665.401	61.999.222	76.275.545	4.299.092	80.574.637

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo (62): KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)

KEİ ÜLKELERİ	DIŞ TİCARET 2017	DIŞ TİCARET 2016	DEĞİŞİM %	2017-2016 FARK
ARNAVUTLUK	287.270	303.200	-5,25%	-15.930
AZERBAYCAN	70.918	18.829	276,64%	52.089
BULGARİSTAN	5.128.092	3.799.483	34,97%	1.328.609
GÜRCİSTAN	1.554.935	1.415.914	9,82%	139.021
MOLDOVA	179.659	76.301	135,46%	103.358
ROMANYA	6.313.219	5.511.728	14,54%	801.491
RUSYA FED.	46.461.060	41.716.993	11,37%	4.744.067
UKRAYNA	14.380.540	12.526.308	14,80%	1.854.232
YUNANİSTAN	16.971.903	13.764.533	23,30%	3.207.370
TOPLAM	91.347.596	79.133.289	15,44%	12.214.307

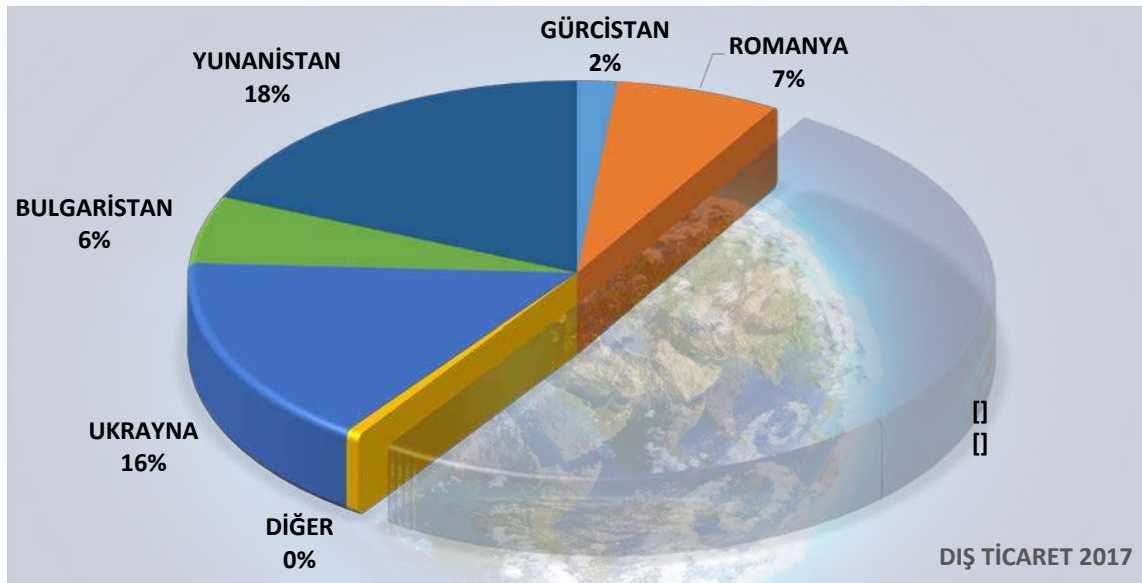
Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2017 Yılında KEİ Ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 99 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 99 Milyon ton hacmin 91 milyon tonu ihracat-ithalat, 8 milyon tonu ise transit elleçleme olarak gerçekleşmiştir.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı %11, KEİ ülke bayraklı gemilerin payı %8 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise %81 olarak gerçekleşmiştir.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı %20, KEİ ülke bayraklı gemilerin payı %3 yabancı bayraklı gemilerin payı ise %77 olarak gerçekleşmiştir.

Grafik (48): KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret



2.2.5. Konteyner Taşımacılığı

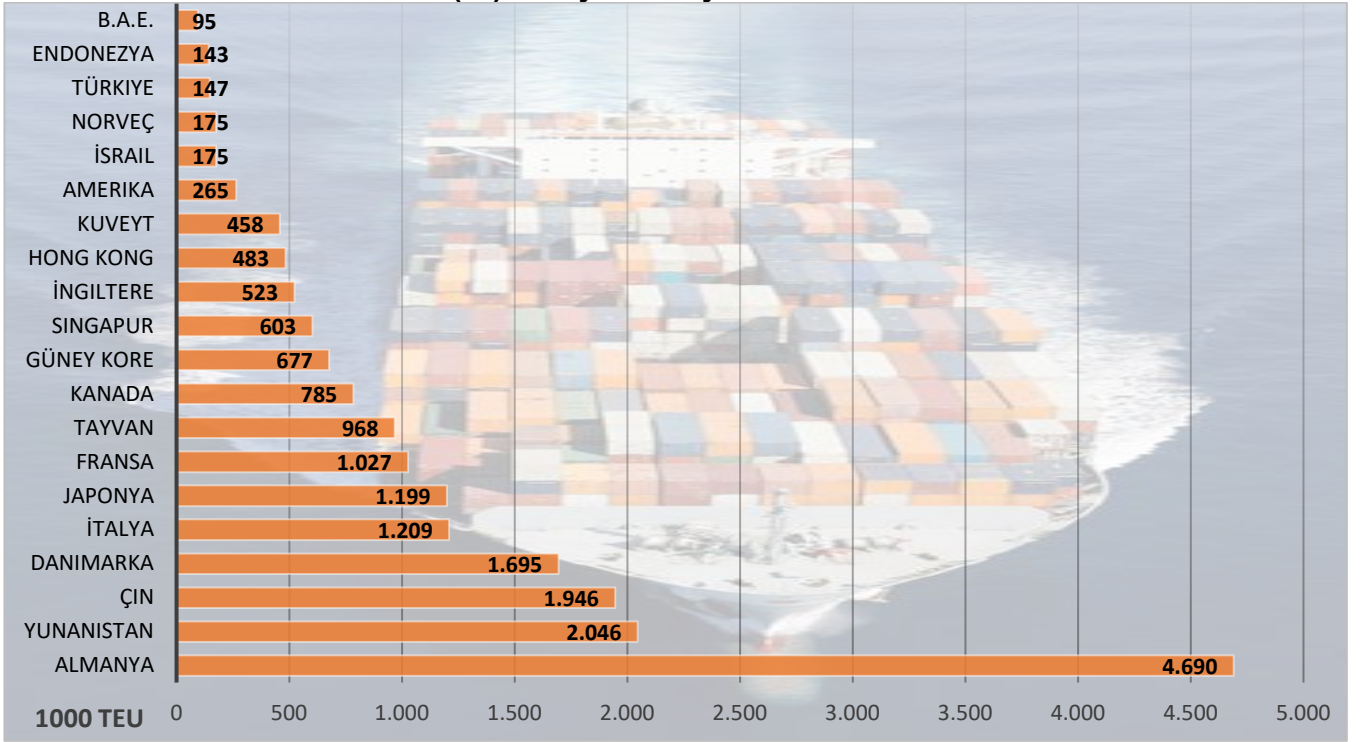
Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda DWT olarak ilk üç sırada % 23 ile Almanya , % 10 ile Yunanistan ve Çin paylaşmakta olup, Türkiye % 0,74 oranı ile 18. Sıradaır.

Tablo (63): Dünya Konteyner Filosu 2017

TEU-Sıra 17 (16)	Kontrol Ülkesi	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo			YB TEU
		Adet	1000 DWT	1000 TEU	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Adet	1000 DWT	1000 TEU	%
1 (1)	Almanya	117	9.150	752	1.234	49.485	3.938	1.351	58.635	4.690	84.0
2 (2)	Yunanistan	7	562	49	453	24.521	1.997	460	25.083	2.046	97.6
3 (4)	Çin	192	6.681	501	254	16.496	1.445	446	23.177	1.946	74.2
4 (3)	Danimarka	114	11.307	972	158	9.529	722	272	20.836	1.695	42.6
5 (5)	İtalya	-	-	-	204	15.232	1.209	204	15.232	1.209	100.0
6 (6)	Japonya	9	592	55	249	13.577	1.144	258	14.169	1.199	95.4
7 (7)	Fransa	24	2.341	196	117	9.893	831	141	12.234	1.027	80.9
8 (8)	Tayvan	34	1.687	133	212	10.361	835	246	12.048	968	86.3
9 (11)	Kanada	1	15	1	100	8.978	784	101	8.993	785	99.9
10 (9)	Güney Kore	87	1.296	94	124	7.065	583	211	8.361	677	86.1
11 (10)	Singapur	127	4.590	354	86	3.168	249	213	7.757	603	41.2
12 (12)	İngiltere	14	957	83	100	5.567	439	114	6.524	523	84.0
13 (13)	Hong Kong	67	4.962	430	27	675	52	94	5.637	483	10.8
14 (15)	Kuveyt	1	145	13	41	4.886	444	42	5.032	458	97.1
15 (14)	Amerika	28	883	65	65	2.634	200	93	3.517	265	75.5
16 (16)	İsrail	5	288	23	27	1.893	152	32	2.182	175	86.8
17 (19)	Norveç	-	-	-	48	2.200	175	48	2.200	175	100.0
18 (17)	Türkiye	48	994	73	40	952	74	88	1.946	147	50.4
19 (18)	Endonezya	181	1.903	126	14	237	17	195	2.139	143	12.1
20 (20)	B.A.E.	-	-	-	56	1.277	95	56	1.277	95	100.0
21 (22)	Hollanda	31	385	31	60	804	63	91	1.189	94	66.9
22 (23)	İran	27	1.124	86	1	86	7	28	1.210	93	7.1
23 (25)	Belçika	-	-	-	25	1.089	84	25	1.089	84	100.0
24 (21)	Güney Kıbrıs	2	28	2	13	674	53	15	702	55	96.2
25 (24)	Tayland	22	270	20	25	422	32	47	692	52	60.9
26 (26)	Vietnam	33	340	24	8	72	5	41	412	30	18.1
27 (27)	Rusya	13	87	7	11	229	17	24	316	24	70.7
28 (28)	Hindistan	7	205	15	6	108	9	13	313	23	37.3
29 (29)	Filipinler	28	167	13	8	129	10	36	296	23	42.1
30 (30)	Malezya	22	255	18	2	8	0	24	263	19	1.8
30 Ülke Toplamı		1.241	51.216	4.140	3.768	192.245	15.667	5.009	243.461	19.806	79.1
Diğer Ülkeler		50	564	42	55	570	45	105	1.134	86	51.8
Toplam		1.291	51.780	4.181	3.823	192.815	15.711	5.114	244.595	19.893	79.0
Bilinmeyen Ülkeler								19	937	86	
Dünya Toplamı								5.133	245.532	19.979	

Kaynak : SSMR May/June 2017

Grafik (49): Dünya Konteyner Filosunun İlk 20 Ülkesi



2017 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 3.5 milyon TEU, ithalat 3.8 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 935.521 TEU ve transit 1,2 TEU olarak gerçekleşmiştir.

2016 Yılına oranla 2017 yılında TEU bazında dış ticaret %13 oranında artmıştır.

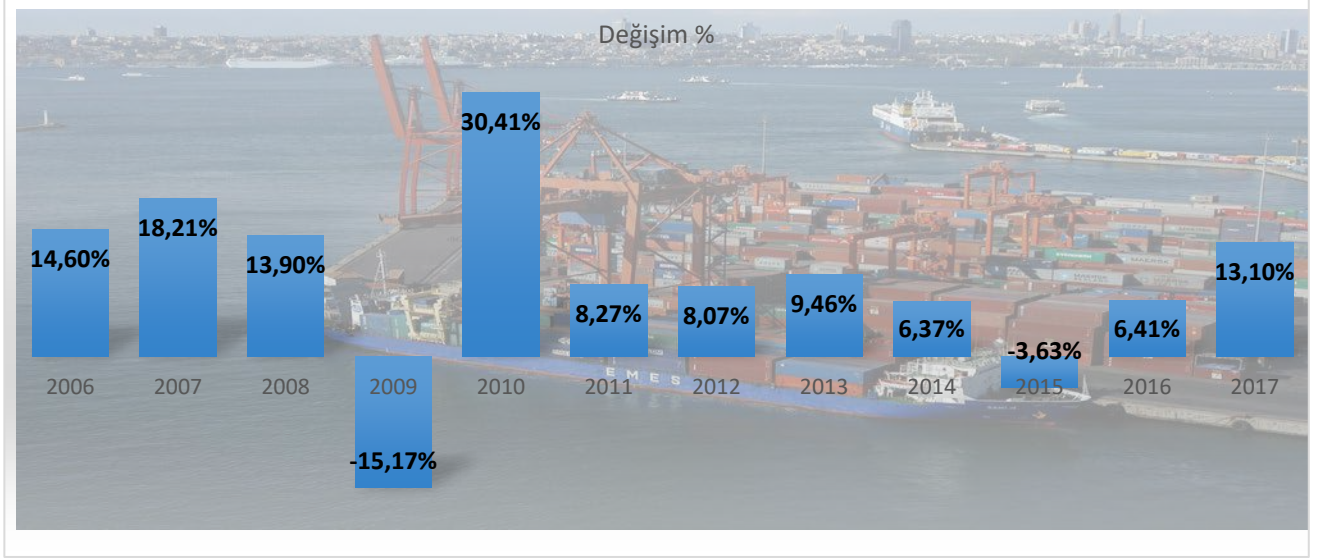
2017 yılı Konteyner (TEU bazında) kabotaj taşımacılığı %27, ihracat ve ithalat taşımacılığı ise %9,6 oranında artmıştır.

Tablo (64) : 2007-2017Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Yıl	YÜKLEME (TEU)			BOŞALTIMA (TEU)			DİŞ TİCARET (TEU)			
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	İhracat-İthalat	Transit Elleçleme	Toplam	Değişim %
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	18,21%
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	-15,17%
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	30,41%
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	8,27%
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	8,07%
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	9,46%
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	6,37%
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%
2017	467.384	3.866.874	4.334.258	468.137	3.975.205	4.443.341	7.842.079	1.232.937	9.075.015	13,10%
2017 Konteyner Elleçlemesi 10.010.536 TEU										

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (50): 2006-2017 Dış Ticaret Yıllık Değişim (TEU)

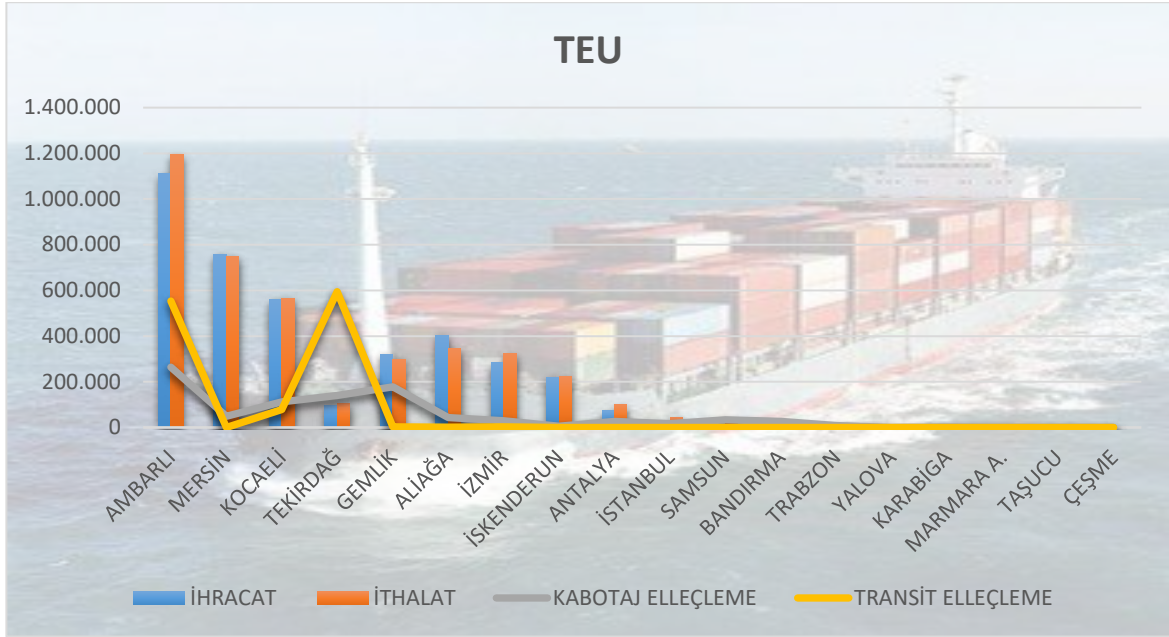


En fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman sıralamasında % 31 ile Ambarlı, % 16 ile Mersin ve % 13 ile Kocaeli yer almaktadır.

Tablo (65): 2017 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

LİMAN BAŞKANLIĞI	İHRACAT	İTHALAT	KABOTAJ ELLEÇLEME	TRANSİT ELLEÇLEME	TOPLAM ELLEÇLEME
AMBARLI	1.110.303	1.194.966	263.935	553.301	3.122.505
MERSİN	755.191	748.818	49.680	152	1.553.841
KOCAELİ	559.606	565.607	111.790	78.988	1.315.991
TEKİRDAĞ	98.101	103.607	140.376	594.398	936.481
GEMLİK	321.562	297.739	177.696	2.126	799.122
ALİAĞA	403.312	346.016	43.999	1.016	794.342
İZMİR	282.505	323.058	29.383	2.956	637.902
İSKENDERUN	220.787	222.324	4.971	0	448.082
ANTALYA	73.477	99.870	26.545	0	199.892
İSTANBUL	26.023	42.273	17.213	0	85.508
SAMSUN	10.711	21.684	33.533	0	65.928
BANDIRMA	846	876	27.087	0	28.809
TRABZON	88	3.466	7.865	0	11.419
YALOVA	4.352	4.893	0	0	9.244
KARABİGA	0	0	1.105	0	1.105
MARMARA A.	0	0	344	0	344
TAŞUCU	12	0	0	0	12
ÇEŞME	0	10	0	0	10
TOPLAM	3.866.874	3.975.205	935.521	1.232.937	10.010.536

Grafik (51): 2017 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)



Tablo (66): Yüz Bin TEU Üzerinde Konteyner Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)

ÜLKE	İHRACAT	İTHALAT	DIŞ TİCARET	TRANSİT	TOPLAM
MISIR	495.202	689.391	1.184.592	58.373	1.242.965
YUNANİSTAN	406.186	735.716	1.141.902	169.660	1.311.562
İTALYA	363.298	266.220	629.518	40.220	669.738
İSRAİL	203.996	277.169	481.166	11.209	492.374
BELÇİKA	187.690	221.832	409.522	12.001	421.523
İSPANYA	302.687	94.322	397.009	28.730	425.739
MALTA	173.056	199.351	372.408	7.043	379.451
ÇİN	198.898	167.380	366.278	153.522	519.800
LÜBNAN	84.071	208.023	292.093	16.741	308.834
İNGİLTERE	190.446	41.686	232.132	5.582	237.714
RUSYA FED.	102.231	120.669	222.900	125.737	348.637
SİNGAPUR	114.636	107.491	222.127	31.370	253.497
SUUDİ ARABİSTAN	128.810	67.664	196.474	26.140	222.614
ROMANYA	93.194	78.265	171.460	110.970	282.429
GÜNEY KORE	58.230	112.650	170.880	23.459	194.338
GÜRCİSTAN	55.284	90.730	146.014	94.817	240.831
A.B.D.	64.929	57.540	122.469	1.575	124.044
CEZAYİR	40.449	63.535	103.984	18.064	122.048
DIĞER	603.581	375.572	979.153	297.725	1.276.878
TOPLAM	3.866.874	3.975.205	7.842.079	1.232.937	9.075.015

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2.2.6. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler

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

Tablo (67): 2017 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)

	HATLAR	GELEN ARAC	GİDEN ARAC	TOPLAM ARAÇ
AVRUPA	TUZLA(PENDİK) - TRIESTE	62.557	53.651	116.208
	TUZLA(PENDİK) - BARI	0	2.764	2.764
	TUZLA(PENDİK)-ANCONA	0	841	841
	AMBARLI-TRIESTE	2.972	13.523	16.495
	TUZLA(PENDİK)-TOULEN	35.397	34.556	69.953
	MERSİN - TRIESTE	20.869	21.472	42.341
	ÇEŞME - TRIESTE	23.691	28.697	52.388
	İSTANBUL(HAYDARPAŞA)-TRIESTE	27.657	27.895	55.552
	İSTANBUL(HAYDARPAŞA)-SETE	396	382	778
	YALOVA-LAVRIO-TRIESTE	8.927	9.843	18.770
	İZMİR(ALSANCAK)-TRIESTE	3.416	5.117	8.533
	İZMİR(ALSANCAK)-SETE	7.288	7.225	14.513
	GEMLİK(BORUSAN)- ZEEBRUGGE	2	547	549
	İZMİT-ZEEBRUGGE	0	808	808
TOPLAM	193.172	207.321	400.493	
KARADENİZ	SAMSUN - NOVOROSSİYSK	3.305	3.498	6.803
	SAMSUN-GELİNCİK	5.484	5.432	10.916
	SAMSUN TUAPSE	1.642	1.670	3.312
	ZONGULDAK-CHORNOMORSK (ILYICHEVSKY)	8.109	7.500	15.609
	İSTANBUL(HAYDARPAŞA)-CHORNOMORSK (ILYICHEVSKY)	9.877	8.812	18.689
	SAMSUN - KAVKAZ TREN FERİ HATTI	264	245	509
	TOPLAM	28.681	27.157	55.838
AKDENİZ	TAŞUCU-TRİPOLİ	9.890	9.898	19.788
	TAŞUCU - GİRNE	7.095	7.146	14.241
	MERSİN - HAİFA	751	1.039	1.790
	MERSİN - MAGUSA	16.193	15.786	31.979
	MERSİN-GİRNE	5.172	5.635	10.807
	İSKENDERUN - DHUBA	2.575	2.676	5.251
	TOPLAM	41.676	42.180	83.856
	DİĞER	627	1.487	2.114
	GENEL TOPLAM	263.529	276.658	542.301

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

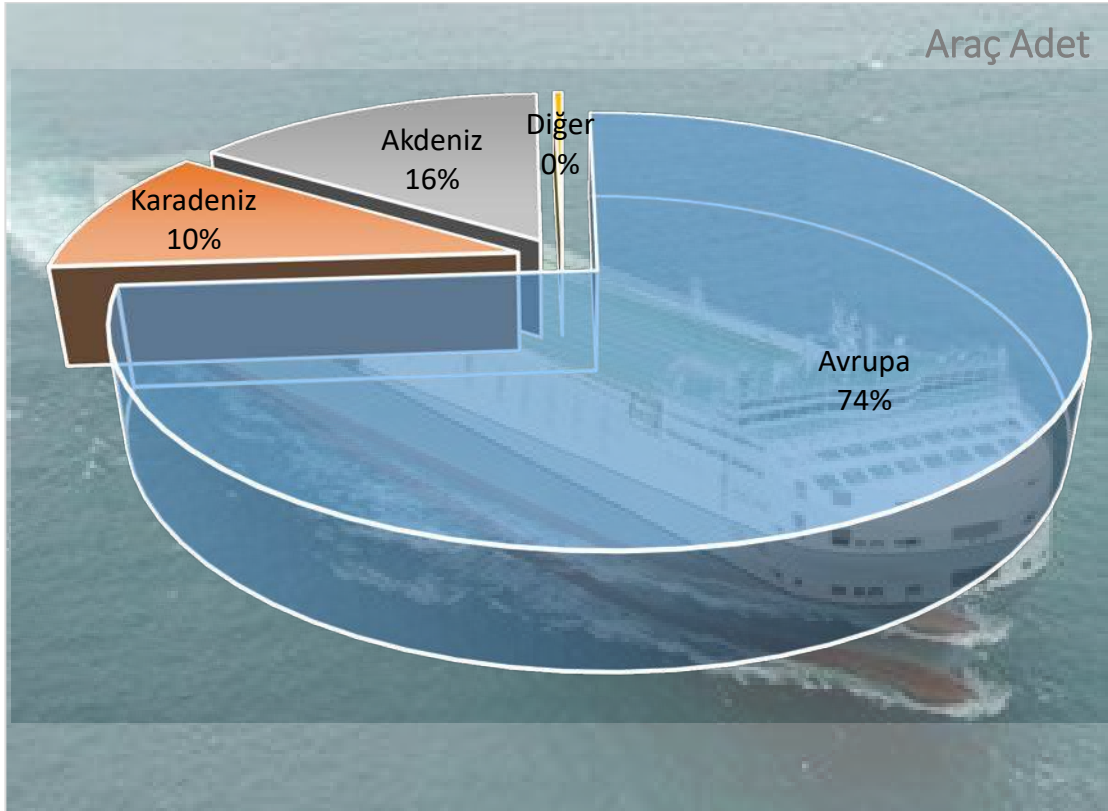
Tablo 67’de 2017 yılında Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayıları yer almaktadır.

Ro-Ro hatları ile 2017 yılında bölgeler itibariyle taşınan araç sayıları dikkate alındığında; Türkiye’den Avrupa’ya ve Avrupa’dan Türkiye’ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle en fazla araç taşınan hatlar Tuzla(Pendik)-Trieste (116.208 araç),Tuzla (Pendik)-Toulon (69.953 araç) ve İstanbul (Haydarpaşa)-Trieste (55.552 araç) (Toplamdaki oranı %74)

Türkiye’den Karadeniz’e ve Karadeniz’den Türkiye’ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle en fazla araç taşınan hatlar İstanbul (Haydarpaşa)-Chornomorsk (Ilyichevsky) (18.689 araç),Zonguldak-Chornomorsk (Ilyichevsky) (15.609 araç) ve Samsun-Gelincik (10.916 araç) (Toplamdaki oranı %10)

Türkiye’den Akdeniz’e ve Akdeniz’den Türkiye’ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle en fazla araç taşınan hatlar Mersin-Magosa (31.979 araç),Taşucu-Tripoli (19.788 araç) ve Taşucu-Girne (14.241 araç) (Toplamdaki oranı % 16)
Diğer hatlarda ise 2.114 araç taşınması gerçekleşmiştir.

Grafik (52): 2017 Yılı Bölgelere Ro-Ro İle Taşınan Araç Yüzdeleri



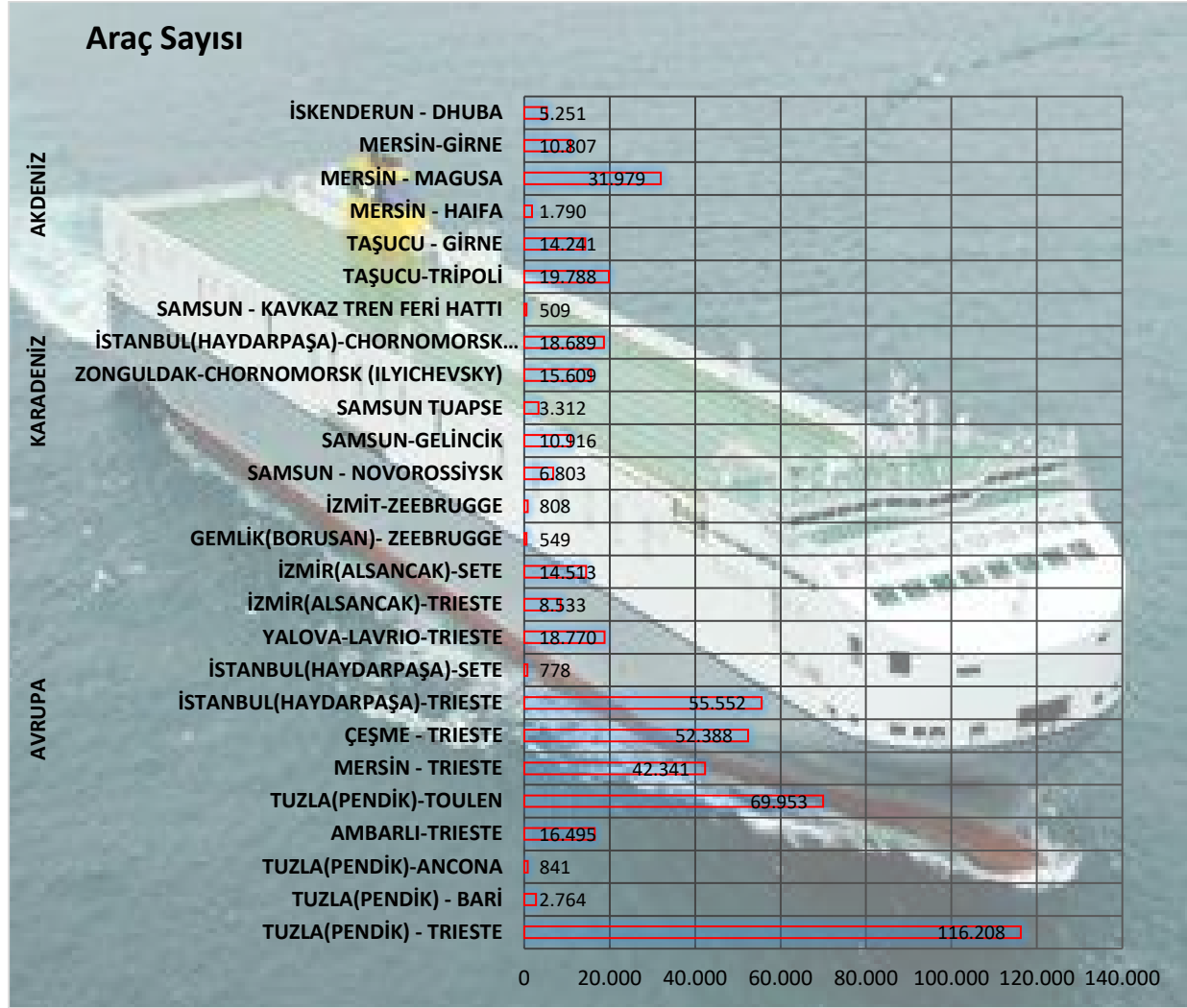
Tablo (68): 2017 Yılı Yurt Dışı bağlantılı Otomobil/Araç Elleçlemesi (Adet)

LİMAN BAŞKANLIĞI	LİMAN TESİSİ	GELEN ARAÇ	GİDEN ARAÇ	TOPLAM ARAÇ
AYVALIK	AYVALIK VAPUR İSKELESİ	2.321	2.278	4.599
ÇEŞME	ULUSOY LİMANI	2.663	2.695	5.358
GEMLİK	GEMLİK BELEDİYE İSKELESİ	461	42	503
	GEMLİK BORUSAN LİMANI	52.933	246.627	299.560
	GEMLİK BP TERMİNALİ	0	1.427	1.427
	GEMLİK GEMPORT LİMANI	27.129	316.219	343.348
İSKENDERUN	LİMAK PORT İSKENDERUN	4.740	274	5.014
İZMİR	İZMİR TCDD ALSANCAK LİMANI	2.226	17.263	19.489
	DERİNCE SAFİ LİMAN TERMİNALİ	109.302	245.755	355.057
İZMİT	KOCAELİ AUTOPORT LİMANI	199.946	188.202	388.148
	KOCAELİ EFESANPORT LİMANI	188.168	6.907	195.075
	KOCAELİ EVYAP LİMANI	0	899	899
	KOCAELİ FORD OTOSAN LİMANI	36.472	275.431	311.903
MERSİN	MERSİN ULUSLARARASI LİMANI	9.570	1.858	11.428
TAŞUCU	TAŞUCU BELEDİYE LİMANI	4.369	4.878	9.247
	TAŞUCU SEKA LİMANI	4.015	5.466	9.481
Toplam		644.315	1.316.221	1.960.536

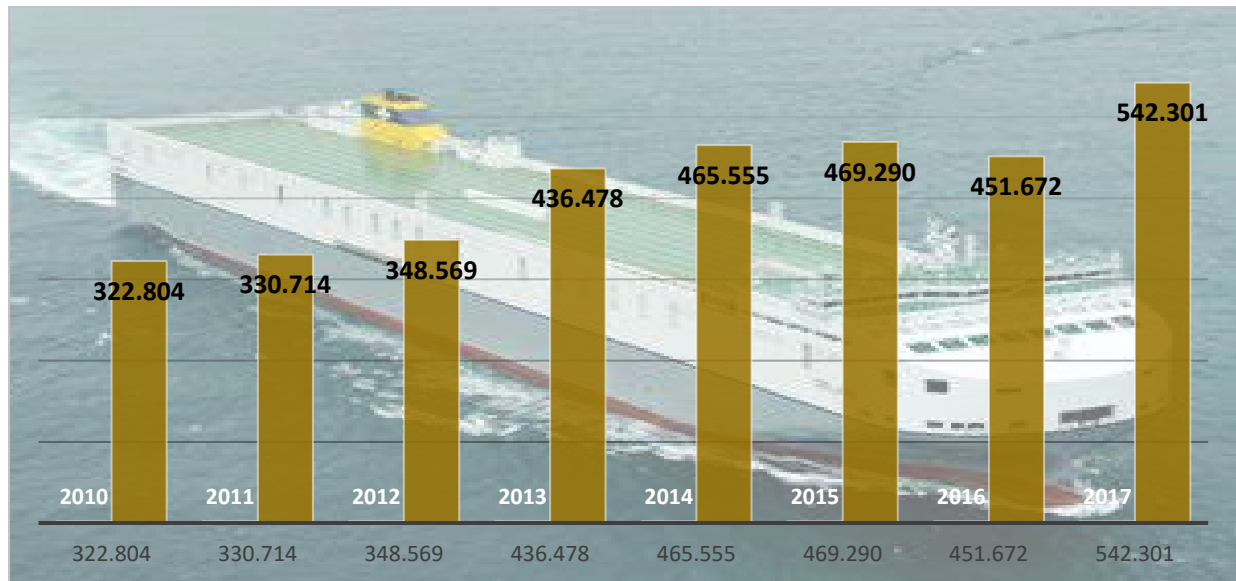
Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2017 Yılında 1.896.250 "Satış Amaçlı" ve 64.286 "Taşıma Amaçlı" olmak üzere toplam 1.960.536 araç denizyolu ile taşınmıştır.

Grafik (53): 2017 Yılı Ro-Ro Bölgelere Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet)



Grafik (54): Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet)



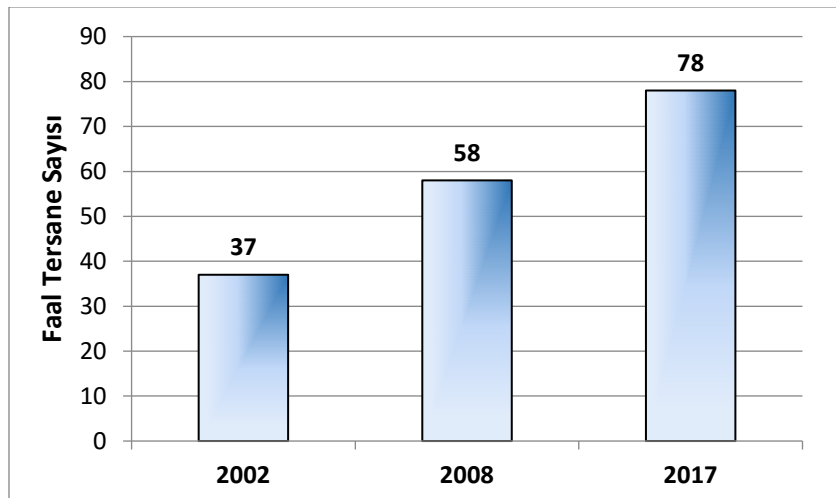
2.3. GEMİ İNŞA SANAYİ



2.3.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, Nisan 2018 itibariyle 78'e ulaşmıştır. Tersanelerimiz, Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup 25 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 Küresel Ekonomik Kriz pek çok sektörü 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.

Grafik (55) : 2002 / 2017 Faal Tersane Sayısı



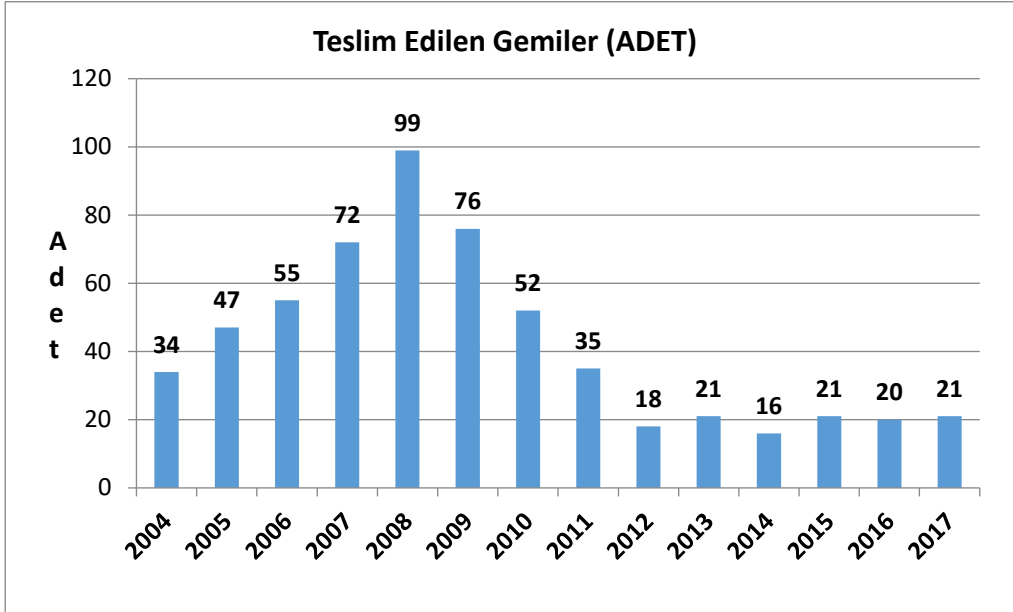
Kaynak: UDHB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 04/2018

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. Küresel 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 2017 yılında teslim ettikleri tonaj 98.940 DWT gemi sayısı ise 21’dir.

Grafik (56): 2003 – 2017 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Adetleri

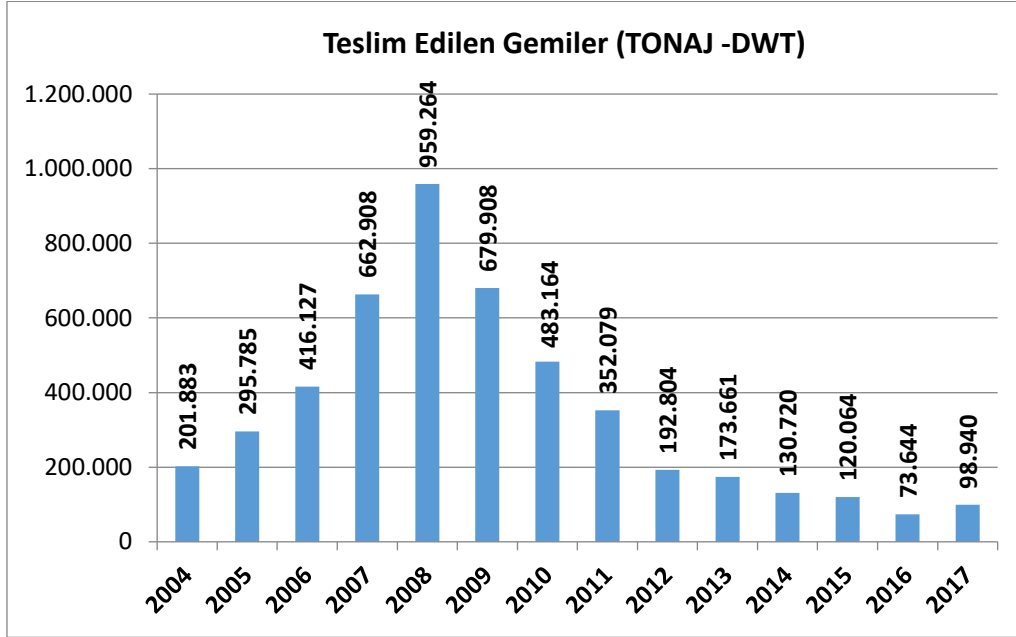


Kaynak: Clarkson Research Serv.04/2018

Türkiye’de faal durumda bulunan tersanelerin bir kısmı, halen tevsi ve modernizasyon çalışmalarını sürdürmektedir. Ancak küresel ekonomik kriz sonrası bankaların tersanelere yaklaşımları, tersanelerin tevsi ve modernizasyon projelerini askıya alma sürecini başlatmış, bir kısım yatırımların ise ertelenmesine neden olmuştur.

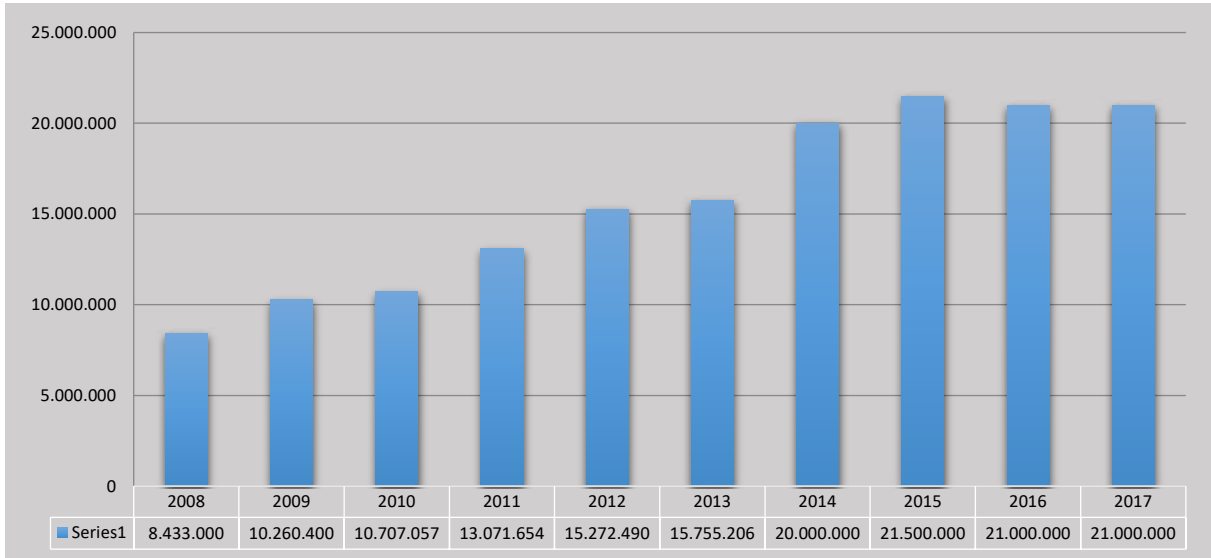
Yeni gemi inşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir. 2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT’e, 2015 yılında da yaklaşık 21.500.000 DWT’e yükselmiştir. 2017 yılı sonu itibariyle sektör 21.000.000 DWT bakım onarım değerine ulaşmış olup, yıllık kapasite 22.000.000 DWT’e yükselmiştir.

Grafik (57): 2003-2017 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2018

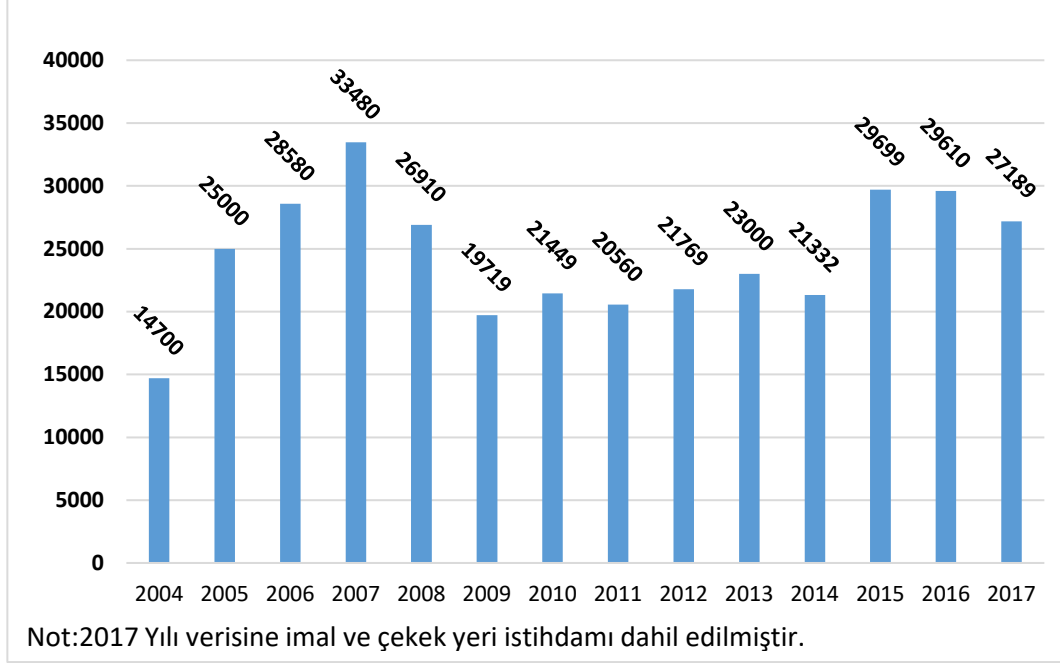
Grafik (58): Türk Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri (DWT)



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. 2017 yılı itibariyle sektör çalışan sayısı ise 27.189 kişi olarak tespit edilmiştir.

Grafik (59): Tersanelerdeki İstihdam Durumu



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2018

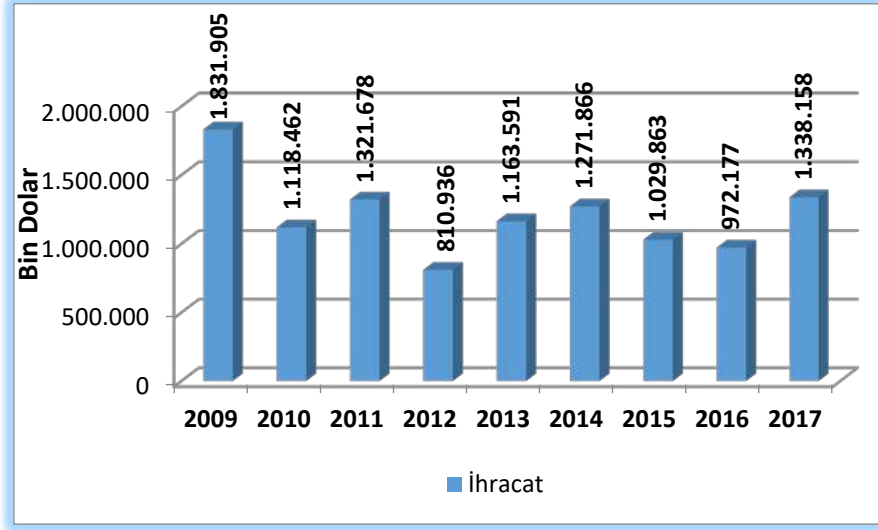
Türkiye tersanelerinde 2008 yılından bu yana alınan siparişler yok denecek kadar azalmıştır. Türk Tersanelerinin sipariş defterleri incelendiğinde, Nisan 2018 itibariyle 147.539 DWT'lik 43 adet gemiden ibaret olduğu görülmektedir.

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.

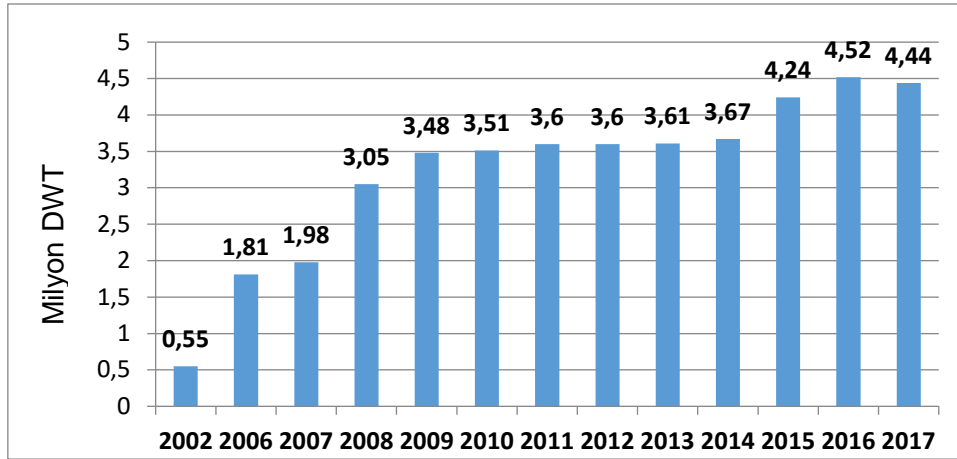
2008 yılında gemi ve yat inşa ihracatının büyüklüğü 2,6 milyar USD'dir. 2009 yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş ve ihracat 1.83 milyar USD seviyesinde gerçekleşmiştir. 2008 yılında 10,6 milyar USD olan gemi yan sanayi ihracatı da 2009 yılında %71 azalarak 3,1 milyar USD'ye gerilemiştir. 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 972.177.000 USD olup 2017 yılında %37,6 artış ile ihracat değeri 1.33 Milyar USD olarak gerçekleşmiştir.

Grafik (60): Gemi İnşa Sanayinin 2009-2017 İhracat Değerleri



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

Grafik (61): 2002-2017 Tersane Proje Kapasiteleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2018

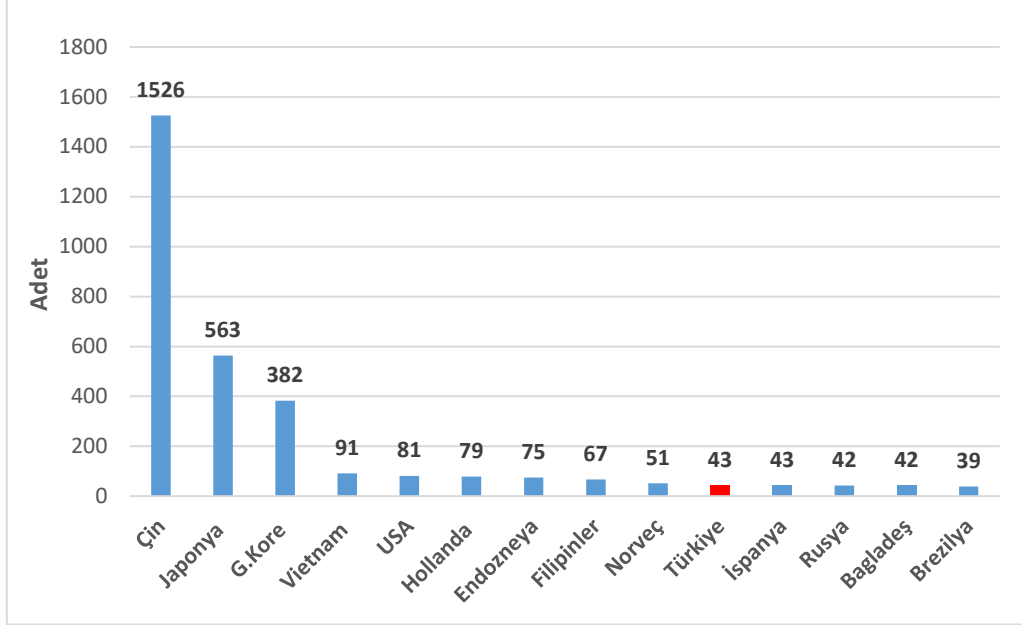
2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000 DWT iken 2012 itibariyle 3,60 milyon DWT'e çıkarak 6 kat büyümeye sağlanmıştır. 2006 yılındaki toplam sipariş 2,07 milyon DWT iken 2008 sonunda bu rakam 4,34 milyon DWT'e ulaşmış; ancak krizle birlikte yaşanan sipariş iptalleri ve özellikle Uzakdoğu tersaneleriyle rekabet edebilirlik konusunda büyük sıkıntı yaşayan ülkemiz 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

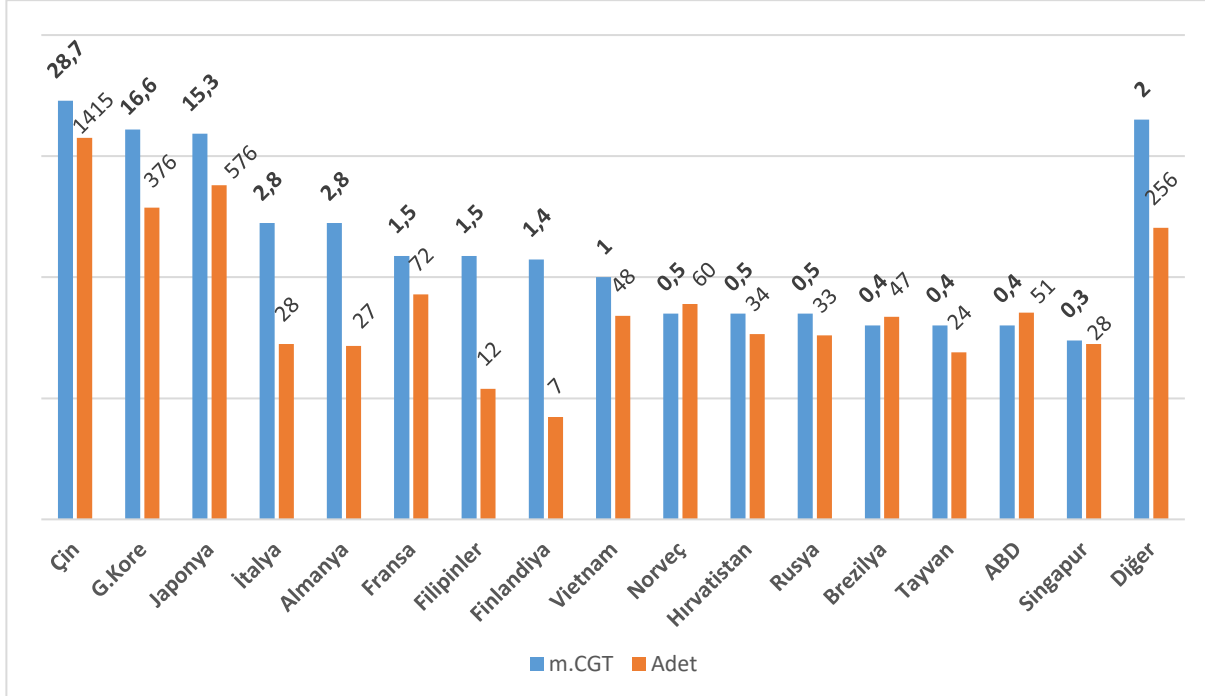
gösterdiği Ekim 2008'den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT'lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların büyük kısmının inşa başlama tarihleri ileri tarihlere ötelenmiştir. 2018 yılı Nisan ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri 43 adet gemiden oluşmaktadır.

Grafik (62) : Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Adet Dağılımı



Kaynak : Clarkson Research Serv. 04/2018

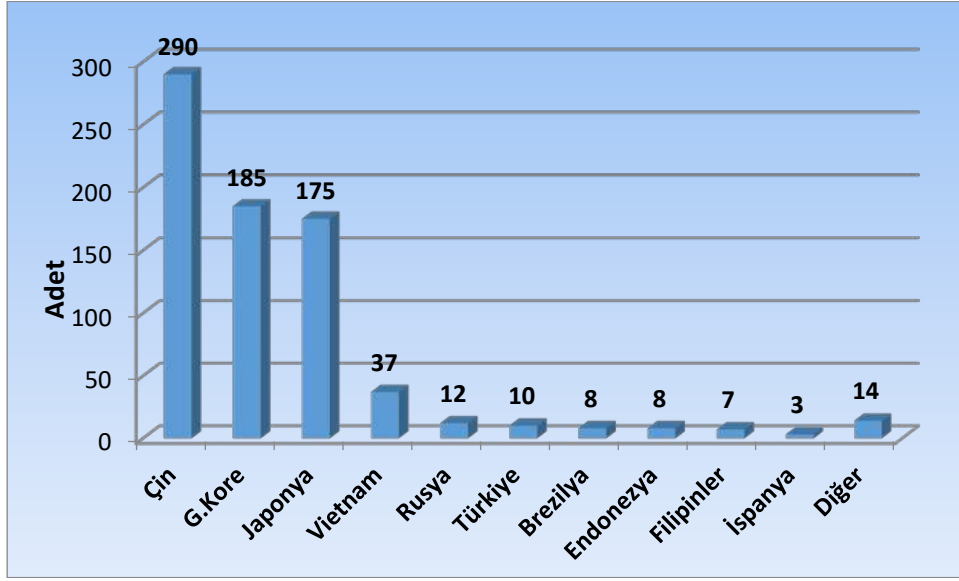
Grafik (63) : Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Dağılımı



Kaynak : Clarkson Research Serv. 04/2018

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.

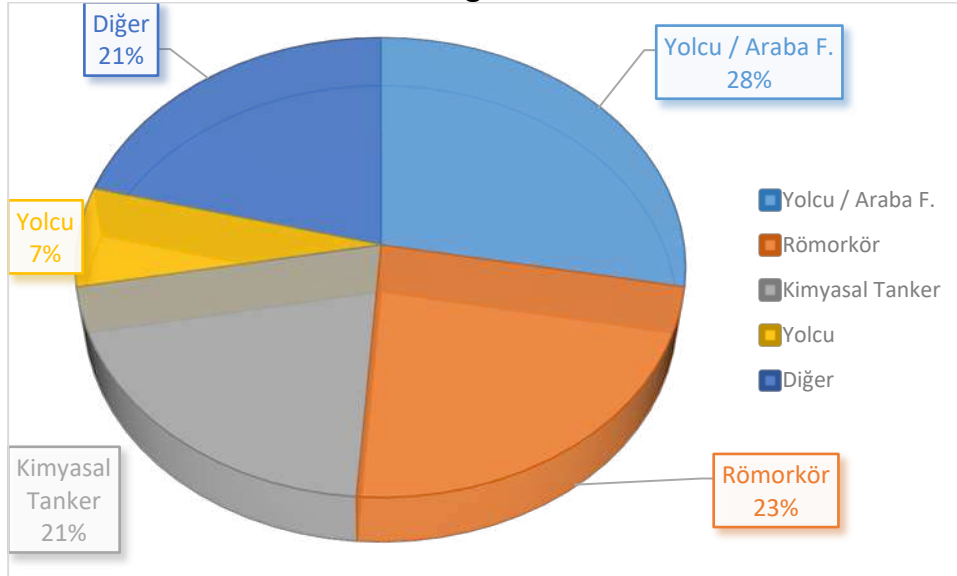
Grafik (64) : Tanker Siparişi Alan Ülkeler Sıralaması



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2017

Tersanelerimizin Nisan 2018 itibariyle aldıkları gemi siparişlerinde gemi tiplerine göre adet bazında “Yolcu/Araba Feribotları” birinci, “Römorkörler” ikinci ve “Kimyasal Tankerler” üçüncü sırada yer almaktadırlar.

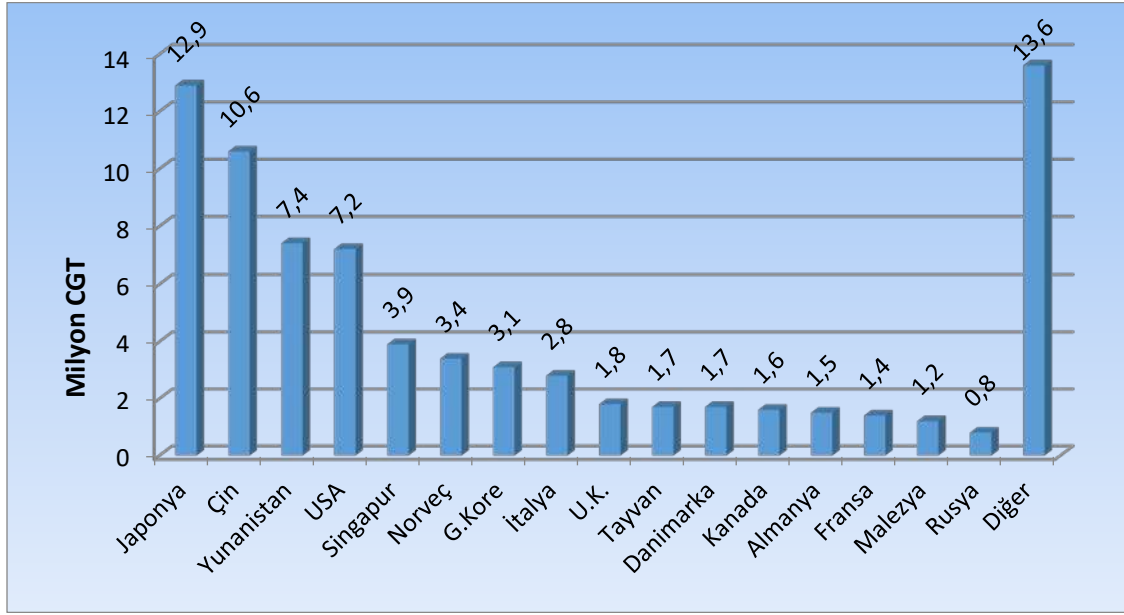
Grafik (65) : Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Yüzde Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2018

Türk Armatörlerinin Nisan 2018 itibariyle dünya genelinde 0,8 Milyon DWT'lik 24 adet gemi siparişleri mevcuttur.

Grafik (66) : Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2018

2002 yılında 11 adet olan Yüzer Havuz sayısı 2008 yılında 17'ye, 2012 yılında 21'e yükselmiştir. Halen ülkemiz tersanelerinde 30 adet yüzer ve 10 adet kuru havuz bulunmaktadır.

Tablo (69): Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları

NO	İLİ	TESİS ADI/İŞLETMECİSİ	TESİS DURUMU	HAVUZ	BOYUTLARI	KALDIRMA KAPASİTE (TON)	İNŞA YILI
1	İSTANBUL	DENTAŞ İNŞA ve ONARIM SAN. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	128x30 m	5.000	1991
2	İSTANBUL	GİSAN GEMİ İNŞA SAN. ve AŞ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	167x34 m	9.000	2012
3	İSTANBUL	ÇEKSAN GEMİ İNŞA ÇELİK KONS. SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	130x29 m	7.000	1958
4	İSTANBUL	YARDIMCI GEMİ İNŞA A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	155x36 m	8.500	1983
5	İSTANBUL	KUZEYSTAR SHİPYARD	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	217,5x14,81 m	80.000	1963
6	İSTANBUL	KUZEYSTAR SHİPYARD	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	197x39,6 m	45.000	1960
7	İSTANBUL	TORLAK DENİZCİLİK SAN ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	67x28,4 m	7.500	1962
8	İSTANBUL	İSTANBUL DENİZCİLİK GEMİ İNŞA SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	93x28 m	4.200	1969
9	İSTANBUL	SNR GEMİ İNŞA SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	129x38 m	8.600	1967
10	İSTANBUL	DESAN DENİZ İNŞAAT SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	172x36 m	19.000	1963
11	İSTANBUL	DESAN DENİZ İNŞAAT SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	232x52	49.500	1914
12	İSTANBUL	DESAN 5442 NOLU PARSEL	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	178x36 m	19.000	1939
13	İSTANBUL	GEMAK GEMİ İNŞAAT SANAYİ ve TİC.A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	233x45 m	28.000	1961
14	İSTANBUL	GEMAK GEMİ İNŞAAT SANAYİ ve TİC.A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	170x33 m	9.000	1995

15	İSTANBUL	HİDRODİNAMİK GEMİ SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	115x22 m	2.750	1965
16	İSTANBUL	GEMSAN GEMİ ve GEMİ İŞLETMECİLİĞİ SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	220x45 m	20.000	1981
17	İSTANBUL	ÇİNDEMİR MAKİNE GEMİ ONARIM ve TERSANECİLİK A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	123x28 m	5.000	1964
18	İSTANBUL	ERKAL ULUSLARARASI NAKLİYAT ve TİCARET A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	350x80 m	100.000	1998
19	İSTANBUL	TORGEM GEMİ İNŞAAT SAN. VE TİC. A.S.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	53x20 m	2.500	1999
20	İSTANBUL	TURQUOISE YAT SAN. AŞ	TEKNE İMAL	YÜZER HAVUZ	66x27 m	2.500	2016
21	İSTANBUL	TERSAN TERSANECİLİK ve TAŞIMACILIK SAN. ve TİC. A.Ş.	TEKNE İMAL	YÜZER HAVUZ	130x30 m	7.100	
22	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	230x37 m	22.000	2007
23	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	382x66 m	70.000	1974
24	YALOVA	TERSAN TERSANECİLİK SAN ve TİC AŞ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	178x35 m	9.000	2013
25	YALOVA	DOĞRUYOL TERSANECİLİK SAN. ve TİC. AŞ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	123x30 m	5.500	1993
26	YALOVA	HAT-SAN GEMİ İNŞAA BAKIM-ONARIM DEMİR NAK. SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	180x30 m	10.000	2017
27	YALOVA	SANMAR TERSANESİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	84x34 m	3.500	2015
28	YALOVA	SEFİNE DENİZCİLİK TERSANESİ SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	240x57 m	11.227	1973
29	KOCAELİ	UZMAR GEMİ İNŞ. SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	68x38 m	2.000	1973
30	KASTAMONU	İNEBOLU DENİZCİLİK SAN. ve TİC. A.S.	TERSANE (YATIRIMDA)	YÜZER HAVUZ	118x29 m	4.500	1969
TOPLAM 30 ADET YÜZER HAVUZ						576.877	

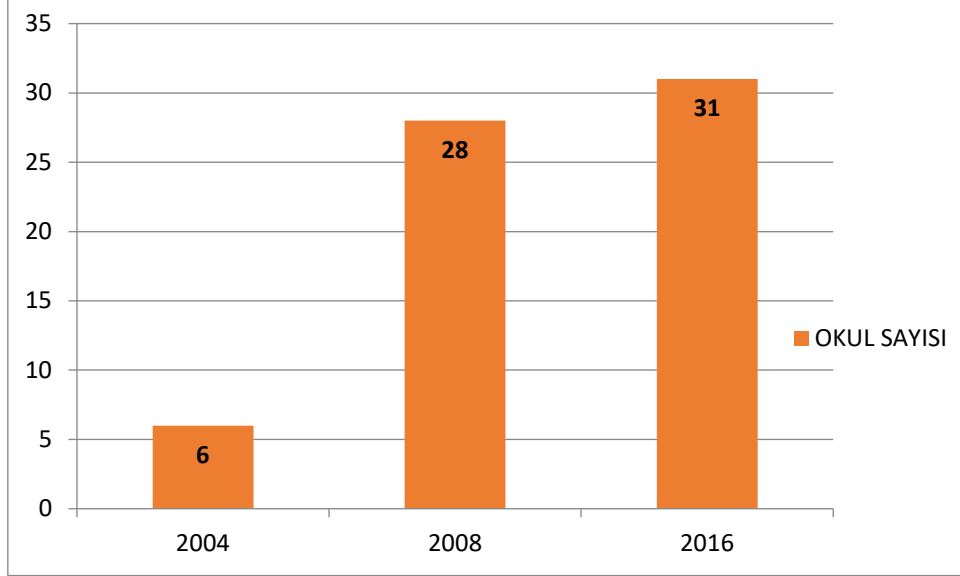
NO	İLİ	TESİS ADI/İŞLETMECİSİ	TESİS DURUMU	BOYUTLARI	
				KURU / YÜZER HAVUZ	
1	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI(HALİÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	109x22,5
2	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI(HALİÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	81,5x17
3	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI(HALİÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	151x16
4	İSTANBUL	URSA GEMİCİLİK BAKIM ONARIM TERSANECİLİK SAN. TİC. AŞ.	TEKNE İMAL (FAAL)	KURU HAVUZ	56x14 m
5	İSTANBUL	İSTANBUL TERSANE KOMUTANLIĞI (PENDİK TERSANESİ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	300X69
6	İSTANBUL	TUZLA GEMİ ENDÜSTRİSİ AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	300x53 m
7	İSTANBUL	SEDEF GEMİ İNŞAATI AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	315x50 m
8	İSTANBUL	DENİZ ENDÜSTRİSİ AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	210x37 m
9	YALOVA	SEFİNE DENİZCİLİK TERSANECİLİK TURİZM SAN. ve TİC. AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	240x40 m
10	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ (A-10)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	235x40x6,5 m

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 04/2018

Gemi inşaatı ve onarımı Sektörü'nde ihtiyaç duyulan eğitilmiş teknik eleman ve işçi açığını gidermek ve bu suretle sektöre nitelikli eleman kazandırmak amacıyla, 2004 yılından itibaren İstanbul Tuzla'da, Türkiye Gemi İnşa Sanayi A.Ş. (TGİSAŞ) ve

Türk Loydu Vakfı ortak çalışması sonucunda kaynakçılık kursu (elektrik ark kaynağı ve gaz altı kaynağı) eğitimleri verilmiştir. Milli Eğitim Bakanlığı, 2004 yılında 6 adet meslek lisesinde gemi yapım eğitimi verirken, 2016 yılı itibariyle bu sayı 31 adete yükselmiştir.

Grafik (67): Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı

2.3.2 Savunma Sanayi Projeleri

Son yıllarda Savunma Sanayi'ne yönelik projeler büyük bir ivme kazanmıştır. Özellikle MİLGEM projesinde sağlanan başarıların ardından artık ülkemiz tersaneleri yurt dışından dahi teklifler alarak askeri amaçlı gemi inşa projelerinin yapımını daha yüksek bir yerli katkı oranı ile gerçekleştirmektedir. Dünya üzerinde askeri deniz kuvveti olduğu bilinen yaklaşık 162 ülke bulunmaktadır. Ülkemiz hali hazırda bir savaş gemisini tasarlayan, inşa eden, proje ve inşa kontrolünü ve idamesini gerçekleştiren 10 ülke arasında yer almaktadır. Geçmişte büyük ölçüde dışa bağımlı olduğumuz savunma sanayi projelerinin gemi inşa sektöründe ulaştığımız seviye ile paralel olarak seneler içerisinde kat ettiği mesafe net bir şekilde görülmektedir. Günümüzde su üstü askeri gemi ihtiyaçlarımız ülkemiz tersaneleri tarafından karşılanmaktadır.

Savunma Sanayi'ndeki Deniz Araçları Projeleri,*

1- MİLGEM (MİLLİ GEMİ)

Proje toplam 8 gemiden oluşmaktadır. TCG-HEYBELİADA ve TCG-BÜYÜKADA, hâlihazırda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı hizmetindedir. Üçüncü Gemi TCG-BURGAZADA 18 Haziran 2016 tarihinde, Dördüncü Gemi TCG-KINALIADA 03 Temmuz 2017 tarihinde denize indirilmiş olup test faaliyetleri devam etmektedir.

* Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Müsteşarlığı web sayfasından alınan bilgiler kullanılmıştır. (<https://www.ssm.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=88&LangID=1>)

Projenin korvet sınıfı olan ilk dört gemisinden farklı olarak fırkateyn sınıfı olan 5. gemisinin İstanbul Tersanesi Komutanlığı tarafından tasarımı ve inşa edilmesi, fırkateyn sınıfı diğer üç geminin ise özel sektör tersaneleri tarafından inşa edilmesine yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

2- Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi (LHD)

Tam yüklü deplasmanda 27,436 ton ağırlıkta ve 231 metre boyunda inşa edilmesi planlanan Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi TCG ANADOLU, Silahlı Kuvvetlerimizin envanterinde yer alan en büyük deniz platformu olacaktır. İnşası devam etmektedir.

3- Amfibi Gemi (LST)

İlk gemi TCG-BAYRAKTAR'ın inşasında %70,68 yerli sanayi katılımı sağlanırken, yerli sanayi katılımı içerisindeki KOBİ payı yaklaşık %48 olarak gerçekleşmiştir. Programın ikinci gemisi olan "SANCAKTAR"ın ise 2017 yılında deniz kabul testlerinin tamamlanmasıyla Türk Deniz Kuvvetlerine teslim edilmesi planlanmaktadır.

4- Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi (MOSHIP)

İnşasına 2011 yılında başlanan TCG-ALEMDAR Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi MOSHIP, üzerinde dünyanın en gelişmiş teknolojilerini barındırmakta olup, hizmete girmiştir.

5- Sahil Güvenlik Arama Kurtarma Gemisi

6- Yeni Tip Karakol Botu

Proje kapsamındaki 16 adet Yeni Tip Karakol Botlarının Geçici ve Kesin Teslimleri tamamlanmıştır. Sözleşme faaliyetlerine Mart 2018 tarihine kadar devam edilecektir.

2.3.3. 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 vb. 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.

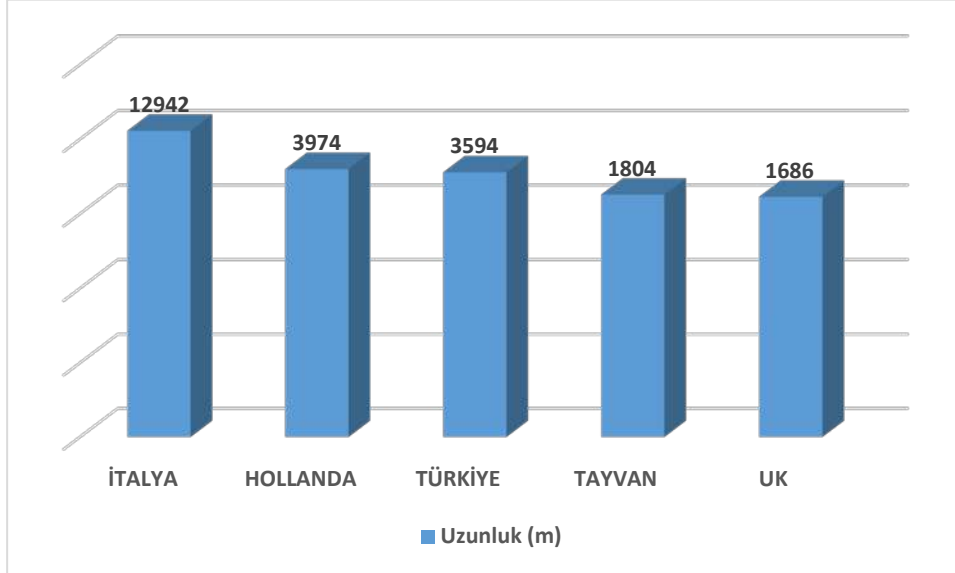
Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar içinde mega yat bağlama imkanlarının da yer alması, ileriye dönük olarak ülkemizin mega-yat turizm gelirlerinin de artmasını sağlayacak, bu yatırımlar ülkemiz için 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, eğitimli 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. 2018 Ocak ayı verilerine göre de 3594 metre toplam uzunluk ile 3. sırada yer almıştır

Grafik (68): Dünya 24 metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2017



Kaynak: Boat International (www.boatinternational.com)

2.3.4. 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

finansal problemlerin öncelikli olarak çözülmesi; kredilerin 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. **Türk Koster Filosu'nun Yenilenmesi Projesi**, gemi yapım-onarım ve yan sanayi açısından da krizin etkilerinin giderilmesinde önemli bir adım olacaktır.

- **Denizcilik Sanayi Sektörleri Strateji Belgesi:** Gemi inşa ve gemi yan sanayi, Türkiye Sanayi Stratejisi Belgelerinde stratejik sanayi sektörleri arasında değerlendirilmemektedir. Bu bakımdan zaman yitirilmeden Denizcilik Sanayi Sektörleri Strateji Belgesi'nin hazırlığına başlanması gerekmektedir.
- **Eğitim-İstihdam:** Tersanelere yetişmiş eleman kazandırmak, çalışan işçilerin mesleki eğitim almalarını sağlamak amacıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile işbirliği yapılarak gerekli eğitim planlaması yapılmalıdır. Sektöre yeni işgücü katılımında yaşanan sorunların, işgücü katılımını özendirici tedbirlerle ve tersane bölgelerine yakın meslek edindirme kursları ve yabancı işgücü kullanımının önünün açılması suretiyle giderilmesi sağlanmalıdır.
- **Çevre:** Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden korunmasına yönelik tedbirler alınmalı, tersanelerde ortaya çıkan katı ve sıvı atıkların bertaraf edilmesinde yerel yönetimler ve diğer ilgililerle işbirliği sağlanarak uygun maliyetli çözümler bulunmalıdır.
- **Teşvikler:**
 - Tasarım teşviği başta olmak üzere, gemi-yat ve yan sanayii konusundaki devlet teşvikleri basit, kolay anlaşılır, yalın ve bürokratik işlemler mümkün olduğunca azaltılmış olarak yeniden düzenlenmeli; gemi otomasyonunda kullanılan yazılımların yerli üretiminin teşviki ile gemi ve yat üretiminde kullanılan her türlü malzeme, ürün, yazılım vb.nin belgelendirilmesi/sertifikalandırılması konusunun destek kapsamına alınması sağlanmalıdır.
 - Gemi inşasında kullanılan malzeme ve ekipmanda standardizasyona gidilerek kullanılan yerli katkının artırılması suretiyle yan sanayi desteklenmeli ve bu yolla maliyetlerde de düşüş sağlanmalıdır. Gerek gemi ve yat inşa sektöründe yerli katkı oranının ve gerekse ihracatın artırılması bakımından gemi-yat yan sanayinde "markalaşma" büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan, özellikle yabancı alıcıların gemilerde kullanılan ürünlerde marka aramaları nedeniyle sektörde markalaşma desteğine ihtiyaç bulunmakta; ayrıca bu markaların yurtdışında açacakları satış, mümessillik, servis hizmetleri gibi birimlerinin teşvik kapsamına alınmaları gerekmektedir.
 - Gemi ve yat üretiminde yerli çelik ürünleri kullanımının artırılması için sektörün ihtiyacına yönelik çelik üretimi ve talebe uygun ürün çeşitliliğinin artırılması desteklenmeli, üreticilerin ürün teslimi konusunda yabancı tedarikçiler gibi üretim programına uygun çalışmaları sağlanmalı, yerli ve yabancı üreticiler arasındaki fiyat farklılığını giderecek önlemler alınmalıdır.

2.3.5. 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 yüzdesi¹ 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 iterlerdir.

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

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

“Balıkçı Irgat ve Dümen Sistemleri, Elektronik Cihaz İthalatçıları ve İmalatçıları, Gemi Makina Yedek Parça Satıcıları, Jeneratör İmalatçıları ve İthalatçıları, 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;

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 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 (70):Türk Tersanelerinin Sipariş Değeri Durumu (Nisan 2018)

Kütük No	Gemi Tipi	DWT	GT	Boyut	Birim	CGT	Teslim	Tersane	Sözleşme Tarihi	Donatan
1	N/A	Pass/Car F.	1.500		Passengers	3.597	2019-10	Cemre Shipyard	2018-Mar-05	Fjord1 AS
2	N/A	Pass/Car F.	1.500		Passengers	3.597	2019-11	Cemre Shipyard	2018-Mar-05	Fjord1 AS
3	33	Pass/Car F.	2.990	299	Passengers	5.871	2019-07	Sefine Shipyard	2018-Şub-01	Fjord1 AS
4	35	Pass/Car F.	2.990	299	Passengers	5.871	2019-11	Sefine Shipyard	2018-Şub-01	Fjord1 AS
5	34	Pass/Car F.	2.990	299	Passengers	5.871	2019-09	Sefine Shipyard	2018-Şub-01	Fjord1 AS
6	1079	Pass/Car F.	2.950	299	Passengers	5.815	2019-05	Tersan Shipyard	2018-Şub-01	Fjord1 AS
7	N/A	Pass	150		Passengers	1.406	2018-01	Damen Antalya	2017-Tem-03	Aqualiner
8	N/A	Pass	150		Passengers	1.406	2018-01	Damen Antalya	2017-Tem-03	Aqualiner
9	N/A	Pass	150		Passengers	1.406	2018-01	Damen Antalya	2017-Tem-03	Aqualiner
10	N/A	GCargo	9.800		DWT	7.696	2019-	Unknown Yard /Turkey	2017-May-23	Misha Shipping
11	N/A	Tug	440	3.862	HP	2.003	2018-01	Samnar Ltd	2017-May-22	Svitzer
12	N/A	Tug	440	3.862	HP	2.003	2018-01	Samnar Ltd	2017-May-22	Svitzer
13	N/A	Tug	440	3.862	HP	2.003	2018-01	Samnar Ltd	2017-May-22	Svitzer
14	N/A	Tug	440	3.862	HP	2.003	2018-01	Samnar Ltd	2017-May-22	Svitzer
15	010	GCargo	5.500		DWT	5.310	2019-	Atlas Shipyard	2017-May-01	Unknown
16	113	Asp. & Bit.	15.000	11.909	DWT	14.655	2019-02	RMK Marine Shipyard	2017-May-01	Ditas-Denizcilik
17	008	Chem & Oil	8.400		DWT	9.182	2019-	Atlas Shipyard	2017-May-01	Unknown
18	009	Chem & Oil	8.400		DWT	9.182	2019-	Atlas Shipyard	2017-May-01	Unknown
19	114	Chem & Oil	16.000	12.017	DWT	14.728	2019-06	RMK Marine Shipyard	2017-May-01	Ditas-Denizcilik
20	NB1081	Pass/Car F.	7.000	550	Passengers	10.741	2018-09	Tersan Shipyard	2017-Şub-28	Torghatten Nord AS
21	NB1080	Pass/Car F.	7.000	550	Passengers	10.741	2018-07	Tersan Shipyard	2017-Şub-28	Torghatten Nord AS
22	NB1082	Pass/Car F.	7.000	550	Passengers	10.741	2018-11	Tersan Shipyard	2017-Şub-28	Torghatten Nord AS
23	59	Tug	270	3.753	HP	1.479	2018-05	Eregli Shipyard	2017-Şub-09	Med Marine
24	60	Tug	270	3.753	HP	1.479	2018-01	Eregli Shipyard	2017-Şub-09	Med Marine
25	57	Tug	270	3.753	HP	1.479	2019-01	Eregli Shipyard	2017-Şub-09	Med Marine
26	58	Tug	270	3.753	HP	1.479	2020-01	Eregli Shipyard	2017-Şub-09	Med Marine

27	N/A	Accom. Unit		5.000	90	Accommodation	9.038	2018-10	Cemre Shipyard	2017-Şub-07	Louis-Dreyfus Armat
28	1076	Pass/Car F.		2.700	349	Passengers	5.461	2018-06	Tersan Shipyard	2017-Şub-01	Flord1 AS
29	24	Products		485		DWT	1.629	2018-01	Akdeniz Gemi	2017-Oca-01	Oliudreifing Ehf.
30	115	Chem & Oil	6.850	5.100	6.850	DWT	9.192	2018-11	RMK Marine Shipyard	2016-Ara-08	Pritchard-Gordon Co.
31	N/A	Pass/Car F.		7.500	1.500	Passengers	11.280	2018-09	Sefine Shipyard	2016-Eki-01	Caronte & Tourist
32	NB53	MSV	3.200	4.133	81	LOA	8.032	2018-05	Cemre Shipyard	2016-Haz-06	ESVAGT
33	NB52	Pass/Car F.		4.250	1.208	Passengers	7.536	2018-06	Cemre Shipyard	2016-May-06	Wightlink Ltd.
34	29	Chem & Oil	7.500		7.500	DWT	8.674	2018-07	Icdas Shipyard	2016-Oca-01	Icdas Celik Enerji
35	76	Chem & Oil	13.500		13.500	DWT	11.921	2018-	Selah Shipyard	2015-Ara-01	Atlantik Denizcilik
36	147	Chem & Oil	3.100	1.830	3.100	DWT	5.231	2018-	Selay Shipyard	2015-Haz-01	Ozpuathane Deniz
37	62	Chem & Oil	15.182	11.750	15.182	DWT	14.547	2018-04	Besiktas Shipyard	2015-Oca-01	Groupe Desgagnes
38	63	Chem & Oil	15.100	11.750	15.100	DWT	14.547	2018-07	Besiktas Shipyard	2015-Oca-01	Groupe Desgagnes
39	1068	PSV	4.500		4.500	DWT	7.226	2018-06	Tersan Shipyard	2014-Ağu-07	Sevnor Management
40	45	Tug		248		HP	1.403	2018-01	Sanmar Ltd	2014-Oca-01	Unknown
41	46	Tug		248		HP	1.403	2018-01	Sanmar Ltd	2014-Oca-01	Unknown
42	51152	AHTS	3.400	5.000	21.760	HP	9.038	2018-08	Tersan Shipyard	2013-Ağu-01	Sevnor Management
43	48	MPP	12.107	9.000	12.107	DWT	9.163	2018-	Gelbolu Shipyard	2011-Oca-01	Albros Shipping

Kaynak : Clarkson Research Ser.(04/2018)

2.4. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

2.4.1. 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 üç hammadde kullanılmaktadır. Bunlar; Demir Cevheri, Kok Kömürü ve Kireç Taşıdır.

Her üç hammadde de yeryüzünde açılan ocaklardan elde edilmekte, bu da geniş yeryüzü alanlarının tahrip olmasına neden olmaktadır. Kok kömürü ise uygun özellikteki taşkömürünün dönüştürülmesi ile elde edilmektedir. Kok kömürü işlem

sonunda kısmen karbondioksit'e kısmen de demir karbür'e 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 kullanımını 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.

Gemi Geri Dönüşüm sektörü öncelerde önemsenmeyen ve gözden irak genellikle geri kalmış ülkelerin yaptığı bir sektör iken, küresel ısınma ve işsizliğin arttığı, doğal kaynakların azaldığı günümüzde, bütün ülkelerin dikkatle izlediği/ yapmaya hazırlandığı bir faaliyet alanı olmuştur. Halen dünyada Avrupa birliği ülkeleri de dahil olmak üzere bir çok ülkede gemi geri dönüşüm faaliyetleri yapılmaktadır.

Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliağa'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. (Fire oranları hariçtir.) 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 24.5 'dur. İstatistikî olarak 20 yaşını geçmiş gemilerin çevre felaketleri ile sonuçlanan kazalara sebebiyet verme riskleri oldukça yüksektir.

20 yaş üstü gemilerin ticari faaliyet için buldukları liman kontrollerinde yaşadıkları sıkıntılar, yük bağlantılarında teknolojik ve daha süratli gemilerin tercih edilmesi yaşlı gemilerin seferlerden çekilmesi, deniz ticaret filosunun yaşı da dikkate alındığın da ortaya sökümü gerçekleştirilecek müthiş bir çelik atığın çıkması, kaçınılmaz hale gelmektedir.

Bu müthiş çelik atığın çevre ve insan sağlığına duyarlı şekilde geri kazanılmaması halinde çevre ve insan sağlığı için trajik sonuçlar doğurması kaçınılmaz olacaktır.

Halen yılda 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.

Gemi Geri Dönüşüm sektörünün Ekonomiye katkıları için temel üç başlık

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 maliyetlerinin düşürülmesi sonucu **ton başına 60 USD 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**

2.4.2. 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, diğer ülkelere gönderilmesi önünde bir engel bulunmamasıdır.

2017 Yılı, AB Birliğinde Gemi Geri Dönüşüm de önemli gelişmelerin yaşandığı bir yıl olmuştur.

AB gemi geri dönüşümcüleri, 10 Mart 2017de Brüksel'de bir araya gelerek , gemi geri dönüşümde mevcut en iyi uygulamaların farkındalığını ve Avrupa'da gemi geri dönüşüm kapasitesini etkin bir şekilde artırmak için güç birliği için bir araya gelerek, **Avrupa Gemi Geri Dönüşümcüleri Grubu (ESR) adı altında örgütlendiler.** Fransa (Port Bordeaux), Belçika (Galloo), Danimarka (Smedegaarden), Hollanda (Scheepssloperij) ve İspanya (DDR) olmak üzere gemi geri dönüşüm alanları ESR'nin ilk beşini temsil etmektedir.

Avrupa Gemi Geri Dönüşümcüleri Grubu (ESR), temiz ve güvenli gemi geri dönüşümü arayan gemi sahiplerine ulaşmayı hedeflemektedir. Bir STK olan NGO

Gemi Geri Dönüşüm platformu bu adımı memnuniyetle karşıladığını ve Avrupa'da daha fazla gemi geri dönüşümü için gösterilen çabayı destekleyeceğini ifade etmiştir. Avrupa Birliği, AB listesine geçen yıl toplam 18 tesisi (toplam kapasiteleri 1.1 milyon LDT) almıştır. 18 tesisin tamamı AB'de üyesidir.

Avrupa'daki gemi geri dönüşüm tesisleri halen kapasitelerinin altında faaliyet göstermekte, çünkü Güney Asya'da bulunan tesislerin yüksek gemi alım fiyatları ile rekabet edememektedir. AB gemilerinin, AB dışına çıkarılmasını engelleme çabalarının AB birliği bayraklı gemilerin yıllık 2.5 milyon ton olduğu dikkate alındığında 1 milyonluk geri dönüşüm kapasitesi ile önümüzdeki yıllarda mümkün olmadığı görülmektedir. ESR'deki tesislerin alt yapı ve kapasitelerini arttırabilmek için Avrupa Birliği fonlarından yardım talep eden **ESR başkanı Galloo'dan Peter Wyntin**, hedeflerinin AB Bayraklı hurda gemileri Avrupa'da tutmak ve sökmek olduğunu ifade etmiştir.

Gemi sahiplerini AB onaylı alanlara doğru etkili bir şekilde yönlendirmek için, NGO Gemi SÖKÜM Platformu, kirliliği ve tehlikeli gemi sökümü ve uygun gemi geri dönüşümü arasındaki mali boşluğu kapatmaya yardımcı olacak bir teşvik çağırısı yapmış, Bu konuda Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesinden destek aldığını ifade etmiştir.

Baştankara (beaching- Landing) olarak faaliyet gösteren tesislerin, AB listesinde yer bulması halen tartışılan bir konudur. Ülkemizde bazı çevrelerin gemi geri dönüşüm sektörlerinin geri kalmış ülkelerin yaptığı bir faaliyet olduğu yönündeki saptaması, 2017 yılında, Birliğin AB gemilerini birlik ülkelerinde sökme kapsamlı kapasite arttırılması için yaptığı çalışmalarla anlamını yitirmiş olmuştur.

2016 yılı sonunda AB tarafından, AB Bayraklı gemilerin geri dönüştürüleceği tesisler listesi yayımlanmış listede Kuzey Avrupa ülkelerine ait (İngiltere-Hollanda-Finlandiya vb) 18 tesis yer almıştır. Türk Gemi Geri Dönüşüm sektöründen 7 firmanın yönetmeliğe uyum denetimleri henüz tamamlanmıştır. Diğer firmaların, Hong Kong sözleşmesine uyumluluk sertifikasyon çalışmaları devam etmektedir.

Her şeye rağmen, Akdeniz çanağında legal bir sektör olarak faaliyet gösteren Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi, çevre ve iş sağlığı en iyi uygulamaları ile, AB bayraklı ve diğer gemilerin geri dönüştürüleceği bir ülke olarak her zaman tercih edilecektir."Kısacası AB'nin almış olduğu kararlarda hurda gemilerin emniyetle ekonomiye kazandırılması için ülkemizle işbirliği yapma zorunluluğu bulunmaktadır. Birliğin bu hususu dikkate alması ve karar vermesi gerekmektedir.

AB bayraklı gemi sahipleri için uygulanacak yaptırımların sonuçları önümüzdeki dönemde görülecektir.

2.4.3. Türkiye'nin Avantajları

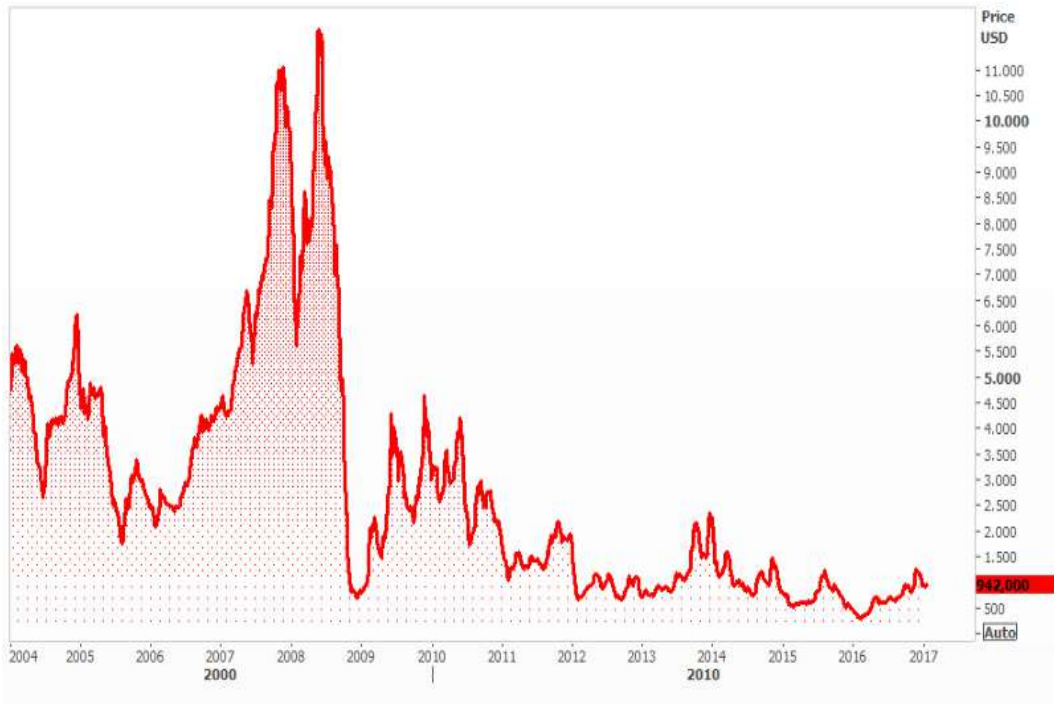
Ülkemiz; gemi geri dönüşüm sanayinin kolay bulunabilir kalifiye iş gücüne sahip olması, pazara (Avrupa) olan yakınlık,

- ✓ **Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olunması,**
- ✓ Tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması,
- ✓ **OECD Üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olması,**

- ✓ Geri dönüşüm malzemelerinin ülke içinde ihtiyacının olması ve bunların gemi söküm ile elde edilebilir olması,
- ✓ **Türk insanının girişimci yapısı, tecrübeli iş gücü**
- ✓ OECD üyesi olarak gemi söküm açısından Basel anlaşmasına göre avantajlar,
- ✓ **Merkezi Atık Yönetim sağlık ve iş güvenliği hizmetleri en iyi uygulamalar**
- ✓ OECD içindeki devlet gemilerinin sökümü, global büyümenin yavaşlaması,

BDI (Baltık Kuru yük endeksi) son yıllardaki düşüşü Capesize armatörlerinin eski gemilerini elden çıkarmaya mecbur etmektedir. Bu husus hurda gemi tonajını arttıran diğer bir husus olarak dikkate alınmalıdır.

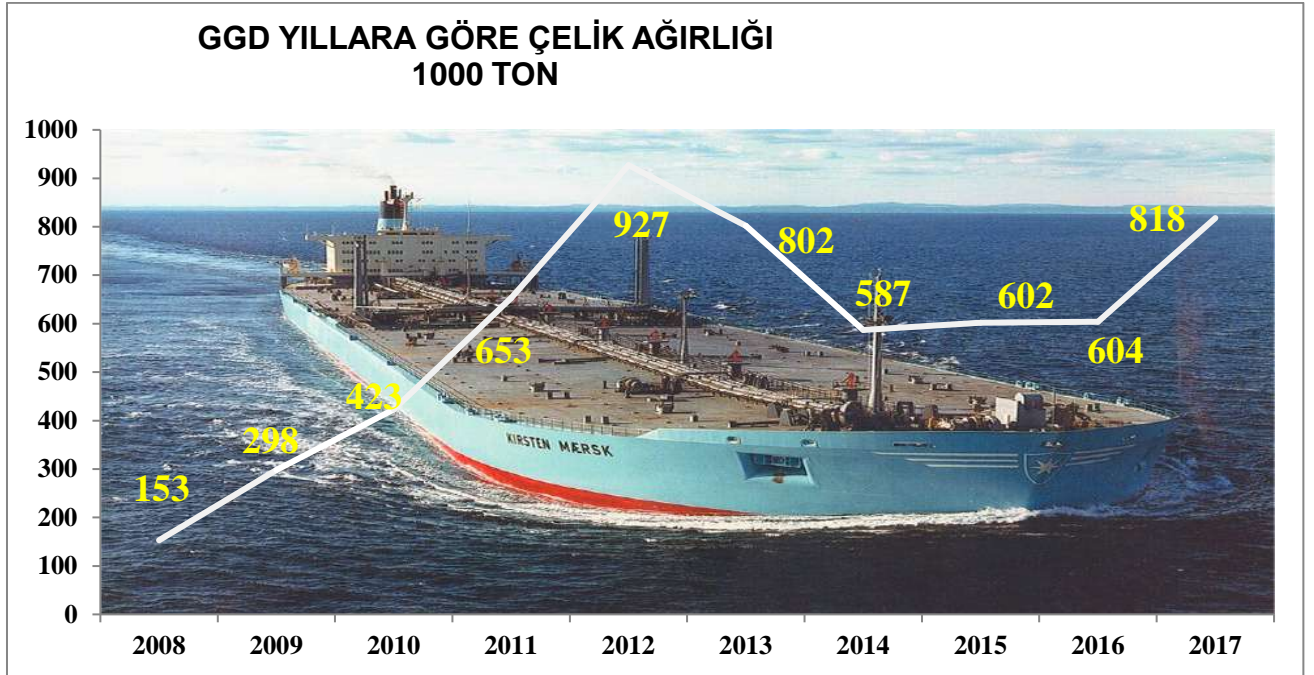
Grafik (69): BDI (Baltık Kuru yük endeksi)



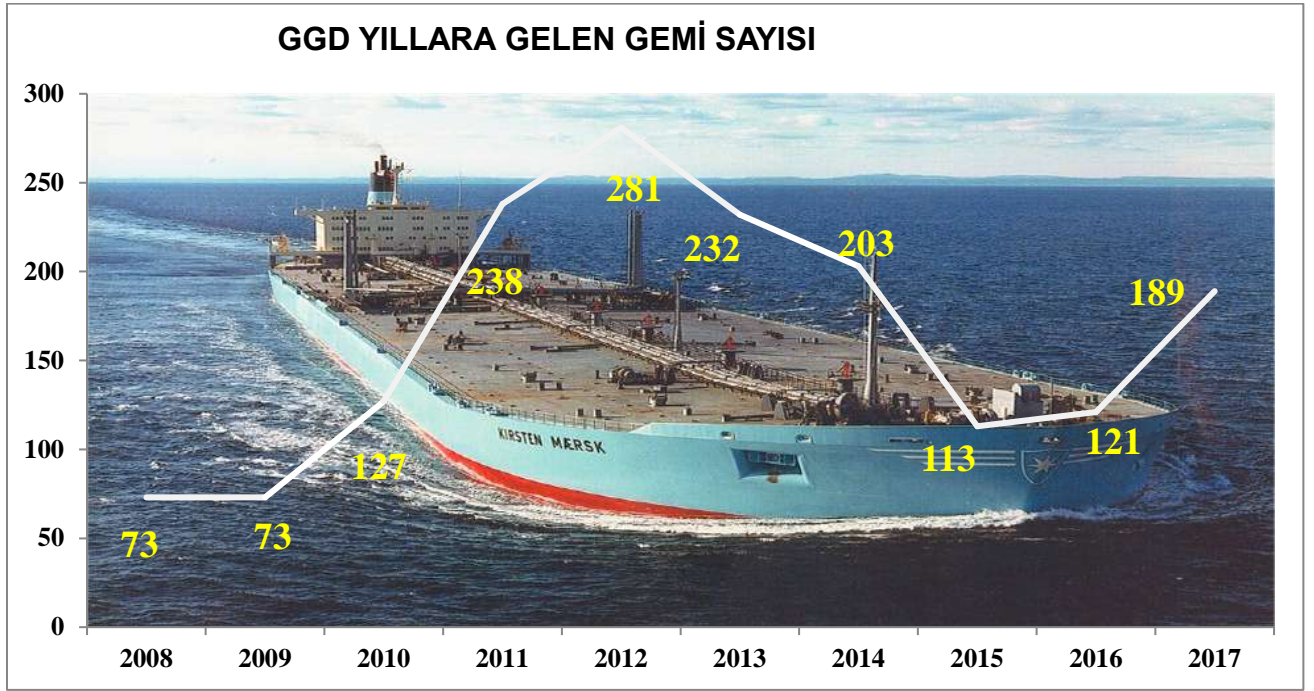


Capesize

Grafik (70): 2012-2017 geri dönüşüme alınan gemi tonajları (LDT)

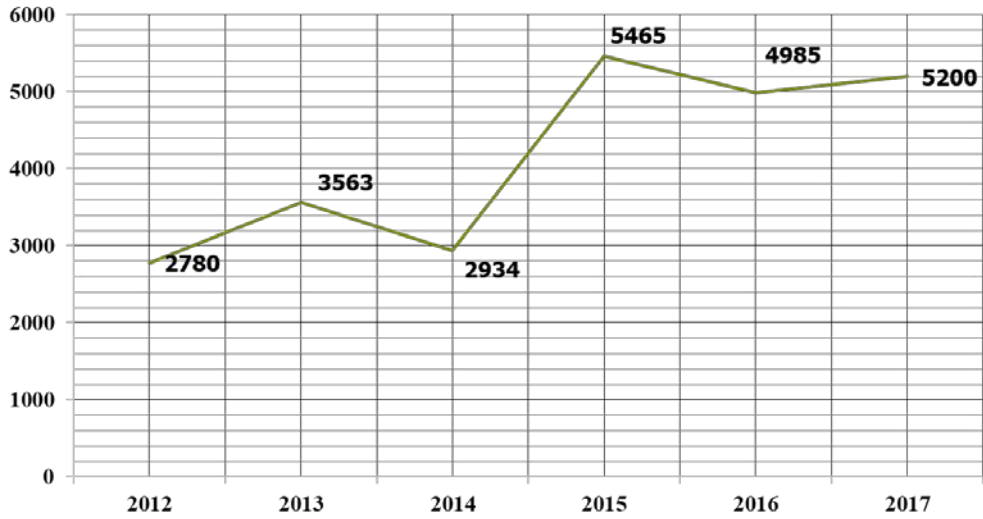


Grafik (71): 2012-2017 Geri Dönüşüme Alınan Gemi Adetleri

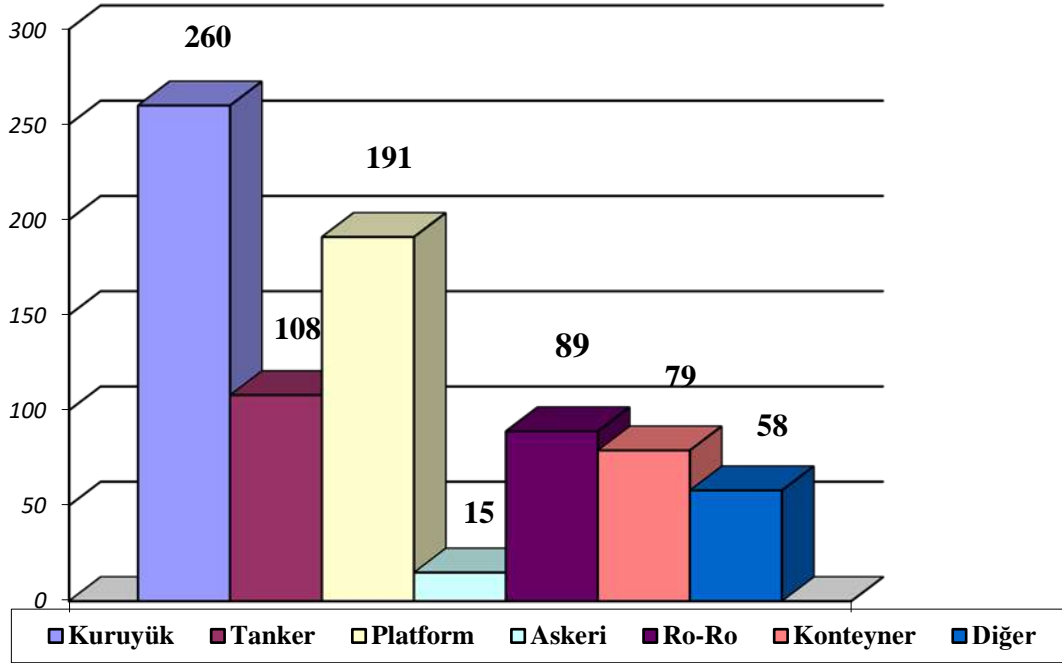


Grafik (72): Yıllara Göre Gelen Ortalama Gemi Tonajları (LDT)

Yıllara göre gelen gemi ortalama tonajları LDT

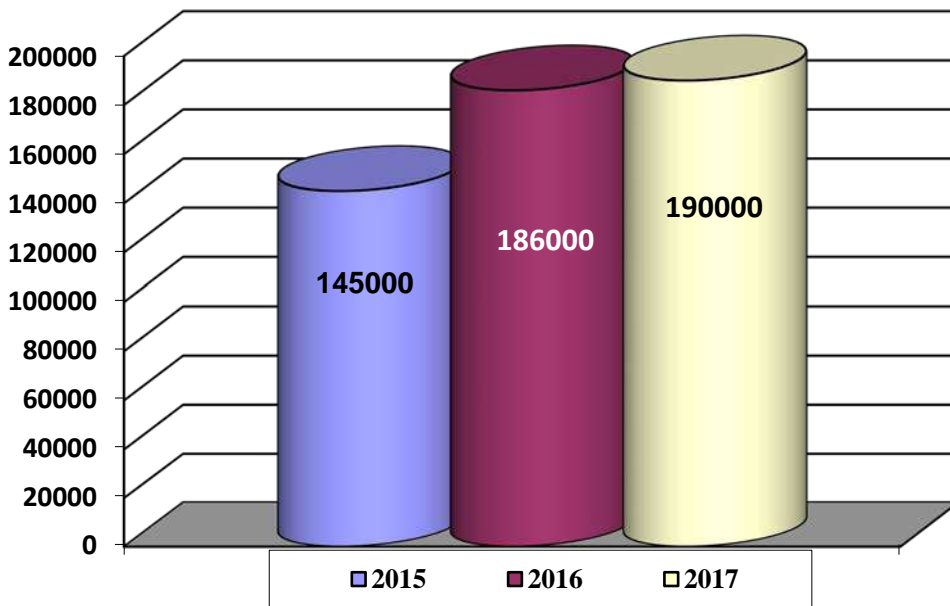


Grafik (73):2017 Gemi Tiplerine Göre Geri Dönüşüme Alınan Gemiler 1000 LDT/TON



2015 yılında varil başına 100 dolardan 30 dolara gerileyen ham petrol fiyatlarının etkileri, 2017 yılında da devam etmiş, Dünya gemi geri dönüşüm sektörlerinde ülkemiz petrol platformlarının geri dönüşümünde tercih edilen tek ülke olarak kayıtlara geçmiştir.

Grafik (74): Platformlar (LDT- TON/YIL)

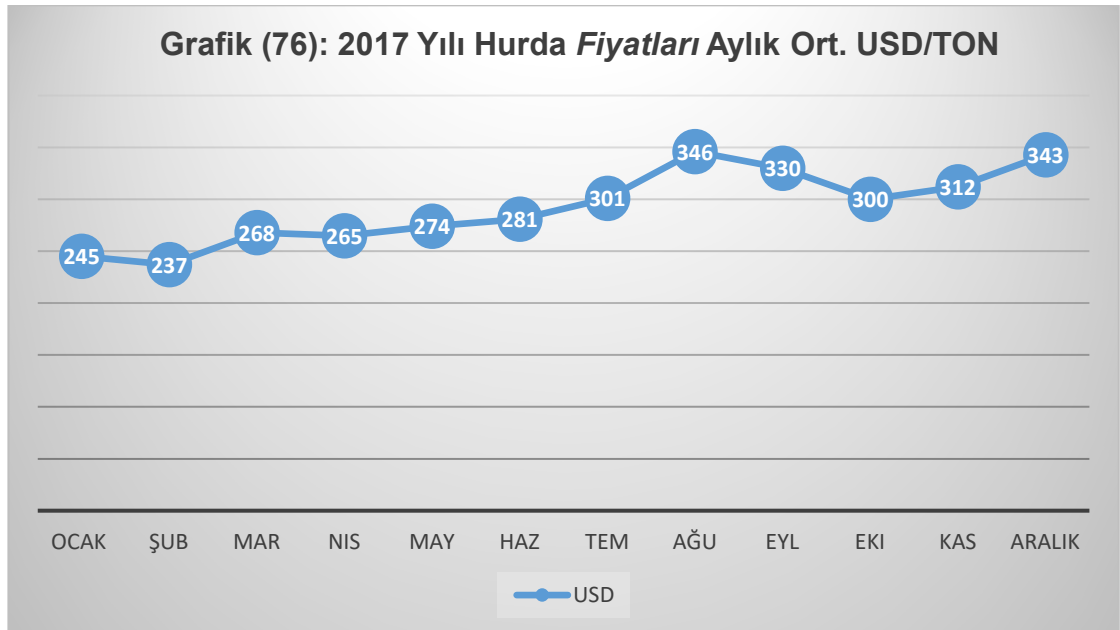


Grafik (75): Yıllara Göre Çalışan Sayıları



2.4.4. 2017 Yılı Hurda Fiyatları Değerlendirme ve 2018 Yılı Beklentileri

2016 yılında kapasite fazlası sorunu ile yüzleşen ve iç talepte yaşanan daralma ile birlikte, uluslararası piyasalara maliyetlerin altından satışlar yaparak küresel dengeleri değiştiren Çin çelik sektörü, 2017 yılında Etkili olamamış, kütük demir ihracatları normal seviyede seyrederek hurda fiyatlarını etkilememiştir. 2017 Dünya demir çelik piyasasında olumsuzluklar yaşanmayan bir yıl olmuştur. Yılbaşıdan itibaren hurda fiyatları genellikle yükseliş eğilimi göstermiş, dalgalanma yükseliş eğilimli olarak, Ağustos ay'ında başlamış yıl 355 dolardan kapanmıştır.2018 yılının ilk yarısına kadar hurda fiyatlarında bir dalgalanma beklenmemektedir.



2017 Yılı Atık Yönetimi Özeti

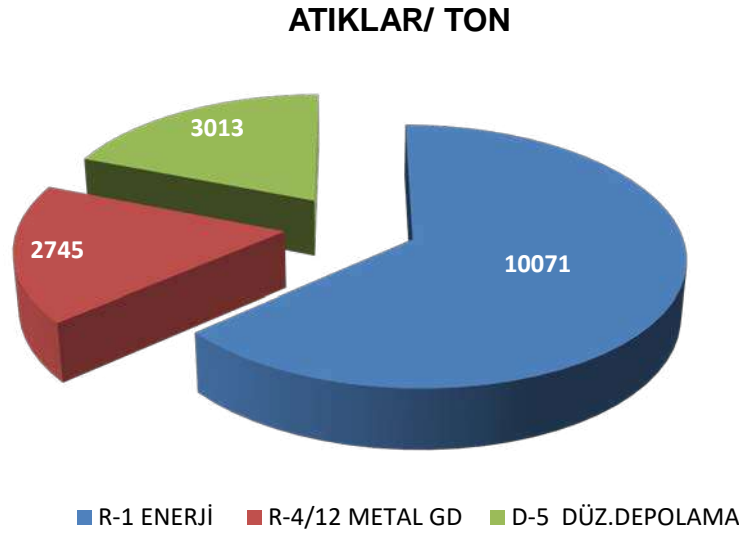
Sektör de maden, hurda, donanım geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur.

2017 yılında, tesislerimize gelen uluslararası tehlikeli maddeler envanterine sahip (petrol platformları tankerler savaş vb.) gemilerin yapısal elemanlarında tehlikeli kimyasalların(PCB-HBCCD-FSPO-PCN TBT vb) olmadığı/olanların ise uluslararası tehlike sınır değerleri altında olduğu tespit olunmuştur. Bu durum, gemilerin yıllar içerisinde asbestten olduğu gibi diğer tehlikeli maddelerden de arınmaya başladığını göstermektedir.

Tesislerimizde sökümü yapılan gemilerin atık yönetimleri bölgemizde merkezi olarak yapılmaktadır. Ulusal Atık Yönetim Yönetmeliği'ne uyumlu olarak yapılan yönetim sonucunda; atıkların metal geri dönüşümü ve enerji geri kazanım tonajları aşağıdadır.

Atıkların mevzuatlara uyumlu olarak yapılan yönetimi ile atık kaynaklı çevre kirliliği önlenmiş, doğal kaynak ve fosil yakıtlardan tasarruf sağlanmıştır.

Grafik (77): Atıklar



2.4.5. Türkiye'nin Gemi Geri Dönüşüm Vizyonu

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.** Ayrıca Ülkemiz şerh koyarak TBMM'de sözleşmeyi kabul eden ülkelerin başında gelmektedir. 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.

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, yapıcı eleştirileri değerlendirmek temel politikamızdır.

2.4.6. Diğer Hususlar

TOKİ Mülkiyetinde bulunan Gemi söküm bölgesine ait kıyı kenar çizgisini de kapsayan revize imar planı çalışmaları 2017 içinde tamamlanmış Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından kurum görüşlerine açılmıştır.

Gemi Geri Dönüşüm firmalarına, Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı tarafından verilen gemi söküm yetki belgesi ve Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından verilen Gemi söküm izinleri imar planı kaynaklı olarak, yıllık olarak düzenlenmektedir.

Bu durum, firmaların izin ve yetki belgeleri yenileme süreçlerinde hurda gemi tedarik, sözleşme kaynaklı hukuksal sorunlar ve en başta kapasite düşüşlerine neden olmaktadır.

Bu nedenle, bölgenin diğer kurumların görüşüne açılan revize planının yıl içinde onaylanması büyük önem arz etmektedir.

Bu geçiş dönemlerinde, firmalardan kaynaklı olmayan imar planı konusundaki mağduriyetlerin asgariye indirilmesi için Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı ve Çevre Şehircilik Bakanlığı'ndan gerekli destek alınmaktadır.

AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği ve Hong Kong sözleşmesi ile Avrupa Birliği ve diğer Asya ülkelerin de dahil olduğu bir rekabet süreci başlamıştır. Süreçte kalıcı

yatırımlar (Kuru havuzlar-merkezi arıtma-tesisleri ATY tesisi vb.) büyük önem arz etmektedir. Ancak sektörün önündeki en önemli engel, 2026 yılında sona erecek kira sözleşmeleridir.

2017 yılı içerisinde, Ekonomi Bakanlığımızca yapılan sektör toplantılarında bu husus yönetim kurulumuzca sayın Bakan'a arz edilmiş, firmaların kira sözleşmelerinin Gemi İnşa Sektöründe olduğu gibi, sözleşme bitim tarihi olan **2026 tarihi beklenilmeden uzatılması** sektörde kalıcı yatırımların devamı/rekabet için önemli bir husus olduğu arz edilmiştir.

Ekonomi Bakanlığımızın talepleri üzerine, kiralama süreçlerinin uzatılması ile ilgili olarak bağlı olunan Bakanlıklar ve TOKİ Başkanlığı nezdinde çalışmalar başlatılmıştır.

UDHB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü Başkanlığınca başlatılan, Gemi Geri Dönüşüm çalışanları mesleki yeterlilik çalışmaları derneğimizin katkıları ile tamamlanmıştır. Yıl içerisinde resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Yıl içerisinde işçilerin mesleki yeterlilik belgelerini almaları planlanmaktadır.

Sektörün her geçen yıl artarak devam eden yatırımlar ve tedbirlerle gemi geri dönüşümde tercih edilen bir ülke olması temel hedeftir. Faaliyetler bu kapsamda devam etmekte olup **2018 yılı için hedef 1 Milyon tondur.**

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 deniz yolu 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

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.)

İC 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.

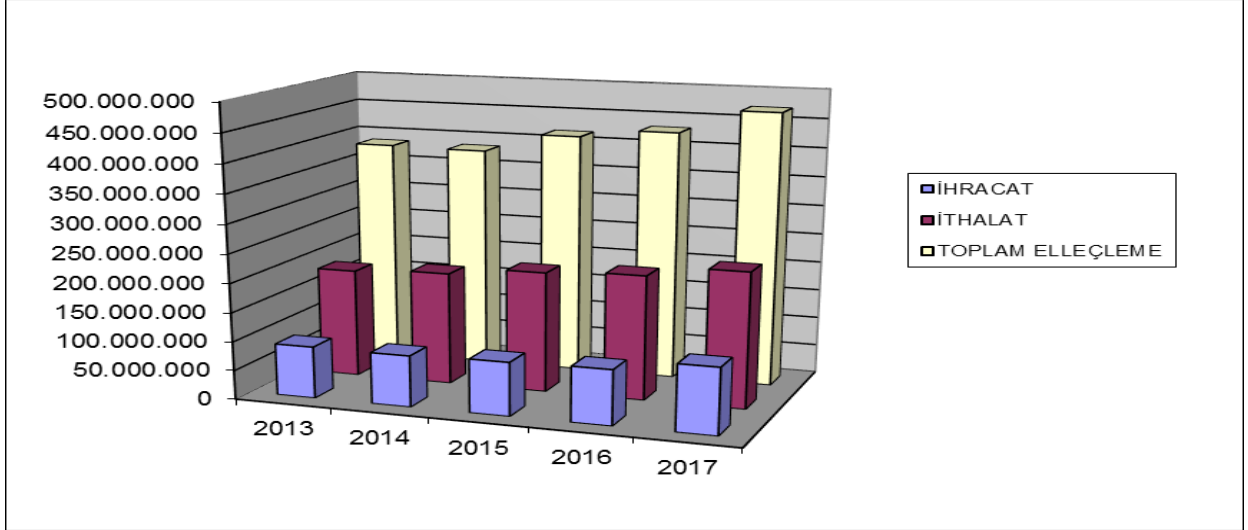
Mevcut Derince Limanı'nın doğusunda dolgu alan üzerine kurulacak olan Derince Konteyner Terminali 1,000,000 TEU kapasite artışı sağlayacaktır. (*Derince Konteyner Limanı özelleştirilen Safi Derince Limanı'nın bir parçasıdır*)

TABLO (71): Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2013	2014	2015	2016	2017
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	11.660.647	12.739.297	13.754.810	15.272.855	15.138.335
	YAB. GEMİ	77.893.343	75.797.517	78.397.812	79.532.265	98.553.733
	TOPLAM	89.553.990	88.536.814	92.152.622	94.805.120	113.692.068
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	22.949.887	20.876.309	22.724.776	23.350.424	21.677.485
	YAB. GEMİ	164.831.728	173.837.477	185.601.532	191.782.095	211.978.539
	TOPLAM	187.781.615	194.713.786	208.326.308	215.132.519	233.656.024
KABOTAJ	YÜKLEME	26.076.342	24.982.892	25.894.384	26.249.991	29.898.010
	BOŞALTMA	27.861.596	25.746.316	26.578.284	27.050.225	30.498.069
	TOPLAM	53.937.938	50.729.208	52.472.668	53.300.216	60.396.079
TRANSİT	YÜKLEME	46.930.435	44.278.082	58.597.204	61.436.179	55.544.396
	BOŞALTMA	6.726.780	4.833.478	4.487.893	5.527.128	7.885.329
	TOPLAM	53.657.215	49.111.560	63.085.097	66.963.307	63.429.725
TOPLAM	YÜKLEME	162.560.767	157.797.788	176.644.210	182.491.290	199.134.474
	BOŞALTMA	222.369.991	225.293.580	239.392.485	247.709.872	272.039.422
	TOPLAM	384.930.758	383.091.368	416.036.695	430.201.162	471.173.896

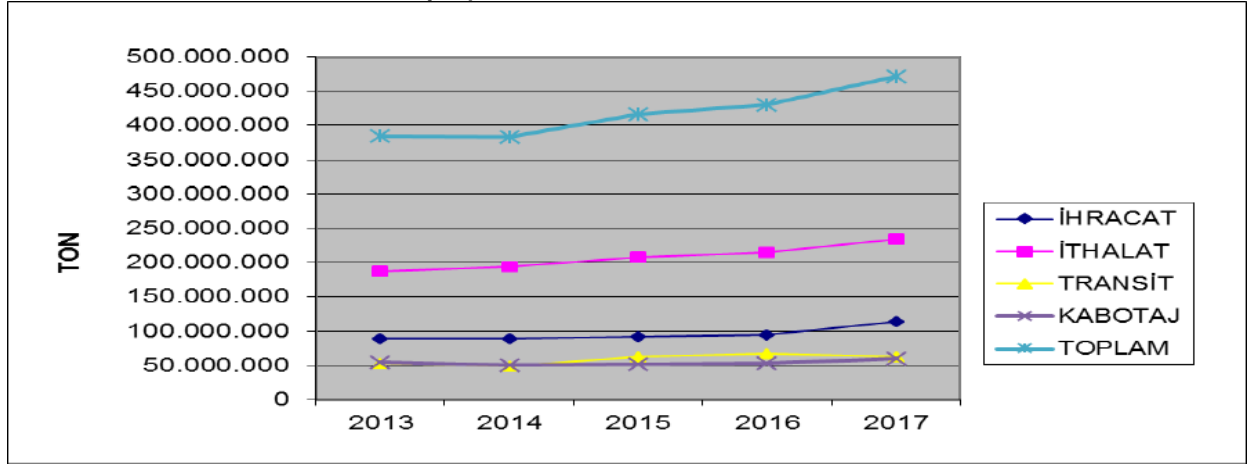
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (78): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (79): Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



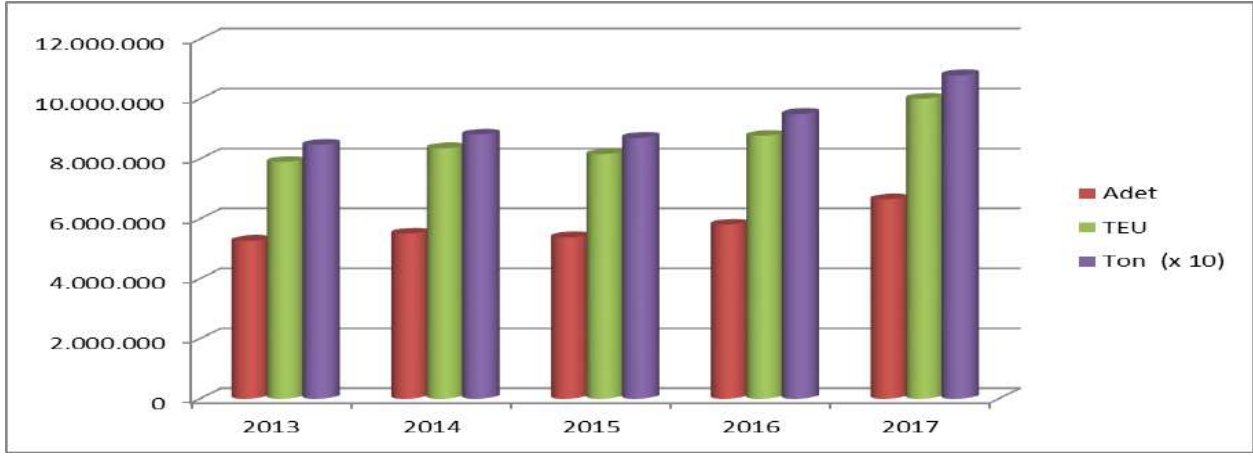
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo (72): Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri

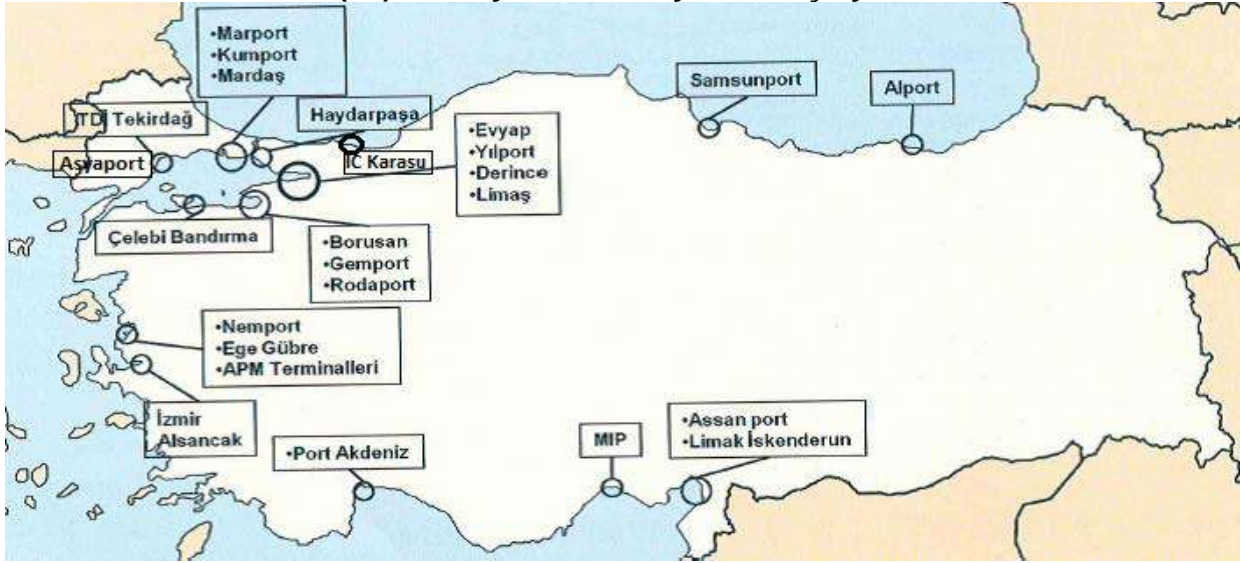
TAŞIMA CİNSİ		2013	2014	2015	2016	2017
İHRACAT	ADET	2.088.031	2.269.118	2.198.508	2.309.172	2.490.272
	TEU	3.165.653	3.487.949	3.394.508	3.543.804	3.866.874
	TON	35.456.728	39.106.361	38.419.925	41.444.254	44.433.316
İTHALAT	ADET	2.121.533	2.335.795	2.248.636	2.352.515	2.580.351
	TEU	3.199.969	3.581.809	3.454.345	3.607.086	3.975.205
	TON	30.715.331	34.790.524	34.007.962	35.608.597	37.275.863
KABOTAJ	ADET	397.602	390.510	454.012	543.526	703.324
	TEU	544.496	526.798	606.064	738.312	935.521
	TON	5.732.348	4.934.786	5.869.320	7.032.995	10.059.528
TRANSİT	ADET	651027	513.195	481.454	601.662	870.356
	TEU	989.815	754.216	691.481	872.772	1.232.937
	TON	12.751.785	9.305.368	8.728.650	10.842.751	16.149.201
TOPLAM	ADET	5.258.193	5.508.618	5.382.610	5.806.875	6.644.303
	TEU	7.899.933	8.350.772	8.146.398	8.761.974	10.010.537
	TON	84.656.192	88.137.039	87.025.857	94.928.597	107.917.908

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (80): Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri



Grafik (81): Türkiye’de Konteyner Elleçleyen Limanlar



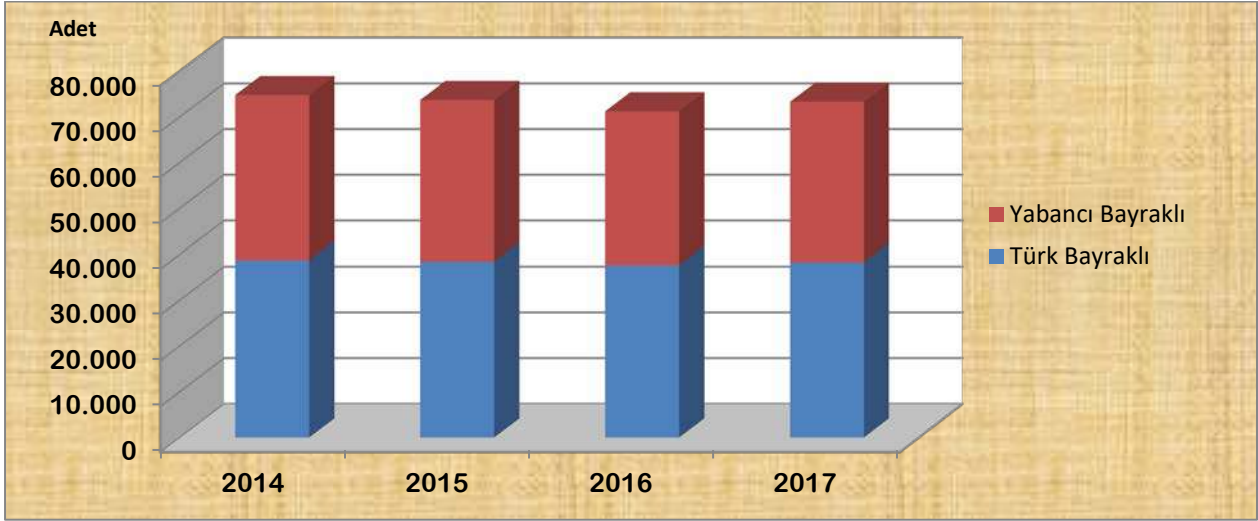
Kaynak: TÜRKLİM

Tablo (73): Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları

Ay	2014			2015			2016			2017		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	3.199	2.645	5.844	3.046	2.552	5.598	2.891	2.450	5.341	2.717	2.607	5.324
Şubat	2.528	2.327	4.855	2.307	2.391	4.698	2.678	2.563	5.241	2.632	2.372	5.004
Mart	3.087	2.697	5.784	3.168	2.753	5.921	3.136	2.842	5.978	3.008	2.782	5.790
Nisan	2.962	3.026	5.988	2.948	2.845	5.793	3.113	2.842	5.955	2.905	2.827	5.732
Mayıs	3.210	3.351	6.561	3.318	3.082	6.400	3.030	3.098	6.128	3.110	3.057	6.167
Haziran	3.249	3.256	6.505	3.262	3.244	6.506	3.105	3.137	6.242	3.188	2.969	6.157
Temmuz	3.569	3.429	6.998	3.601	3.228	6.829	3.048	2.811	5.859	3.487	3.179	6.666
Ağustos	3.918	3.411	7.329	3.842	3.055	6.897	3.904	2.928	6.832	3.967	3.196	7.163
Eylül	3.736	3.172	6.908	3.642	3.067	6.709	3.309	2.781	6.090	3.684	2.931	6.615
Ekim	3.311	3.145	6.456	3.163	3.189	6.352	3.519	2.799	6.318	3.421	3.116	6.537
Kasım	3.080	2.806	5.886	3.184	2.804	5.988	3.017	2.624	5.641	3.116	2.970	6.086
Aralık	2.836	2.816	5.652	2.916	3.078	5.994	2.894	2.701	5.595	3.028	3.037	6.065
TOPLAM	38.685	36.081	74.766	38.397	35.288	73.685	37.644	33.576	71.220	38.263	35.043	73.306

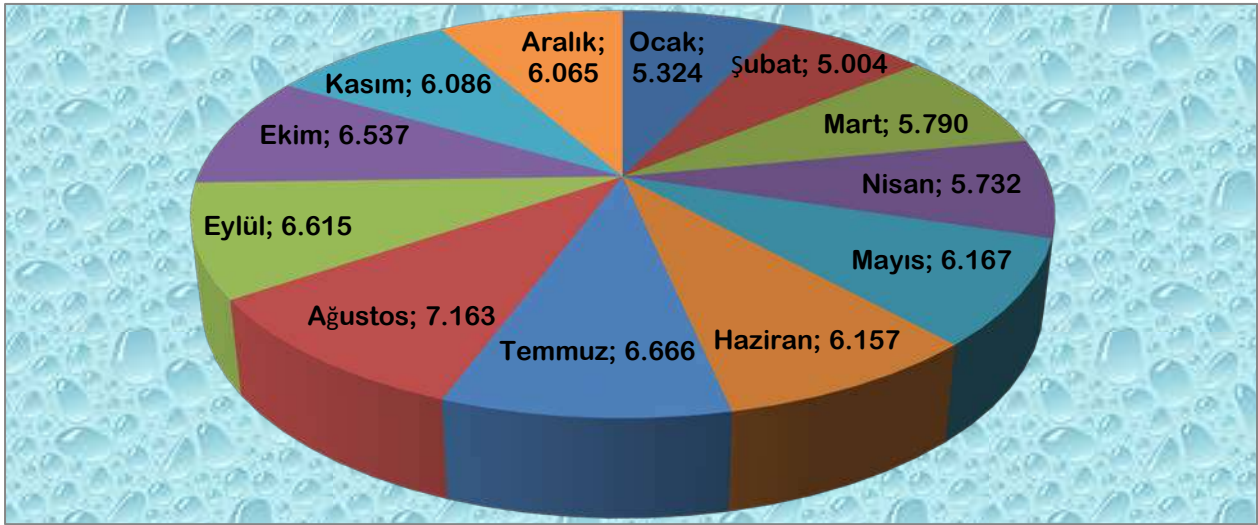
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (82) : Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (83): Aylara Göre Gemi Sayıları (2017)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2017'de Dış Ticaretimizin (İthalat-İhracat) %88,47'si denizyoluyla yapılmış olup, Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2017 yılında 471.173.896 ton yük elleçlenmiştir.

2017 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %24,1 i olan 113.692.068 tonu ihracat,
- %49,6 sı olan 233.656.024 tonu ithalat,
- %12,8 i olan 60.396.079 tonu kabotaj,
- %13,5 i olan 63.429.725 tonu transit,

olarak gerçekleşmiştir.

2017 yılında elleçlenen 471.173.896 ton yükün, yük cinslerine göre dağılımları ise aşağıdaki gibidir;

Yük Tipi	Toplam Elleçleme (Ton)
Katı Dökme Yük	128.842.715
Genel Kargo	72.147.186
Sıvı Dökme Yük	152.897.347
Konteyner	107.917.908
Araç	9.368.740

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 konvansiyonel 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 ulaştırma modlarından birisidir.

Türkiye'de elleçlenen yükün yaklaşık %38'i, konteynerin %63'ü Marmara Bölgesinde gerçekleşmektedir. Bölgede demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda Haydarpaşa, Derince, Bandırma, TDİ Tekirdağ limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliğa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi (OBOR)

OBOR ile Çin, Avrupa pazarına etkin şekilde ulaşabileceği bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmayı hedeflemektedir. Projede Kuşak (Belt) kara yatırımlarını, Yol (Road) ise deniz yatırımlarını ifade etmektedir. Çin, Kuşak olarak adlandırılan Kara İpek Yolu ve yol olarak adlandırılan Deniz İpek Yolu ile Asya, Ortadoğu ve Avrupa'yı verimli ve etkili bir şekilde birbirine bağlamaya çalışmaktadır. Bu kapsamda rotalar üzerinde bulunan yaklaşık 65 ülkede altyapı yatırımları hayata geçirilmekte, ikili anlaşmalarla ticari mal akışı kolaylaştırılmakta ve katılımcı ülkeler arasında ticari faaliyetler güçlendirilmektedir.

OBOR Projesinde Türkiye henüz kuşağın dışındadır ancak Çin – Avrupa güzergahında hayata geçecek yeni bir alternatif kesintisiz demiryolu hattı olan Bakü – Tiflis – Kars demiryolu projesi ile Türkiye'nin konumu güçlenecektir.

Deniz yolu ayağında ise Türkiye'nin önemli üstünlükleri vardır. OBOR projesinde Akdeniz üç kıtanın düğüm noktası olarak görülmektedir ve özel bir öneme sahiptir. Port Said'den kısa bir mesafe ile İskenderun / Mersin limanları üzerinden Orta Doğu'ya ulaşılabilir.

Uzakdoğu Avrupa seferi yapan bir ana gemi, Port Said'den geçtikten sonra Kontinent bölgesindeki Rotterdam limanına seyrettiğinde 3.300 deniz mili sonrasında Avrupa'ya ulaşmaktadır. Çin'in yatırım yaptığı Pire Limanı Yol'da güzergahının bittiği yerdir ve Port Said'den sadece 580 deniz mili mesafeden sonra Pire limanına inen yük AB topraklarına doğrudan girmekte ve demiryolu bağlantılarıyla AB içlerine kolaylıkla eriştirilebilmektedir. Türk limanlarının AB güzergahındaki üstünlüğü Marmara Denizidir. Marmara Denizinde herhangi bir limana giden ana gemi, örneğin Ambarlı Limanı için 780 deniz mili mesafe kat etmekte, sonrasında besleme hatlarla Karadeniz limanlarına ya da kara yoluyla Orta ve Doğu Avrupa'ya aktarma yapılabilmektedir. Bu noktada Türkiye sadece Uzakdoğu - Avrupa ana deniz ticaret rotasının değil, Karadeniz – Akdeniz deniz ticaret rotasının da merkezinde yer almaktadır.

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, yat limancılığı, 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, Taşucu Liman İşletmesi Müdürlüğü, Sarayburnu Liman Müdürlüğü, Kabatepe Limanı, Gökçeada Uğurlu ve Kuzu Limanları ile Güllük Limanında yerine getirilmektedir.

Tablo (74): TDİ LİMANLARI 2017 LİMAN HİZMETLERİ ÜRETİM TABLOSU

PILOTAJ HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	TEKİRDAĞ	341
		TAŞUCU	573
	GT	TEKİRDAĞ	46.248
RÖMORKAJ HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	TEKİRDAĞ	336
		TAŞUCU	551
	GT	TEKİRDAĞ	572.304
PALAMAR HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	TAŞUCU	559
		TEKİRDAĞ	383
	GT	KABATEPE	6
YÜKLEME - BOŞALTMA	GEMİ ADEDİ	TAŞUCU	2.540.655
		TEKİRDAĞ	861.197
	TON	KABATEPE	2
BARINMA HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	TEKİRDAĞ	330
		TEKİRDAĞ	1.395.037
	KONTEYNER	TEKİRDAĞ	169
TATLI SU HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	KURUÇEŞME	27
		GÜLLÜK KABATEPE	265
		TEKİRDAĞ	333
		TAŞUCU	430
		SARAYBURNU	17
	GT	TOPLAM	1072
	TON	KURUÇEŞME	4.795
		GÜLLÜK KABATEPE	71
		TEKİRDAĞ	652.962
		TAŞUCU	34.750
SARAYBURNU		71.231	
ARDIYE – TERMİNAL HİZMETİ	KONTEYNER	TOPLAM	763.809
		KİRACILAR	5.302
		TEKİRDAĞ	1.481
		TAŞUCU	6.609
		SARAYBURNU	1.997
YOLCU HİZMETİ	GEMİ ADEDİ	TOPLAM	15.389
		TEKİRDAĞ	62
YOLCU HİZMETİ	YOLCU ADEDİ	SARAYBURNU	336
		TAŞUCU	9
YOLCU HİZMETİ	YOLCU ADEDİ	SARAYBURNU	267
		TAŞUCU	1.291
YOLCU HİZMETİ	YOLCU ADEDİ	SARAYBURNU	22.938
		TAŞUCU	

Tablo (75): 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)
----------	-------------------------	------------------	--------------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------	-----------------------------------

SARAYBURN U 1 ve 2 no.lu rıhtım	242	(-8,-12)	-	-	-	-	-
KABATEPE	295	(-4,-5)	-	365	-	-	90.000
GÖKÇEADA (Kuzu Limanı)	900	(-6,-7)	400	700	200	-	200.000
GÖKÇEADA (Uğurlu İskelesi)	76	(-6,-8)	-	365	-	-	-
TEKİRDAĞ	2.100	(-8,-12)	3.000	2.000	-	300.000	-
TAŞUCU	610	(-6, -9.6)	1.000	200 (Ro-Ro Hariç)	-	-	-
TOPLAM	4.223,00		4.400	3.630	200	300.000	290.000

Kaynak: TDİ A.Ş.

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

TABLO (76): TCDD Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları

LİMANLAR	İZMİR			HAYDARPAŞA		
	Teorik Kap.	Güncel Kap.	Geliştirilebilir	Teorik Kap.	Güncel Kap.	Geliştirilebilir
KAPASİTE						
Toplam Rıhtım Uzunluğu(m)	3.386	--	--	3.413	--	--
Rıhtım Derinlikleri (m)	6-10	--	--	5-12	--	--
Limn 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 (74): TCDD LİMANLARINDA YAPILAN YÜKLEME VE BOŞALTMALAR

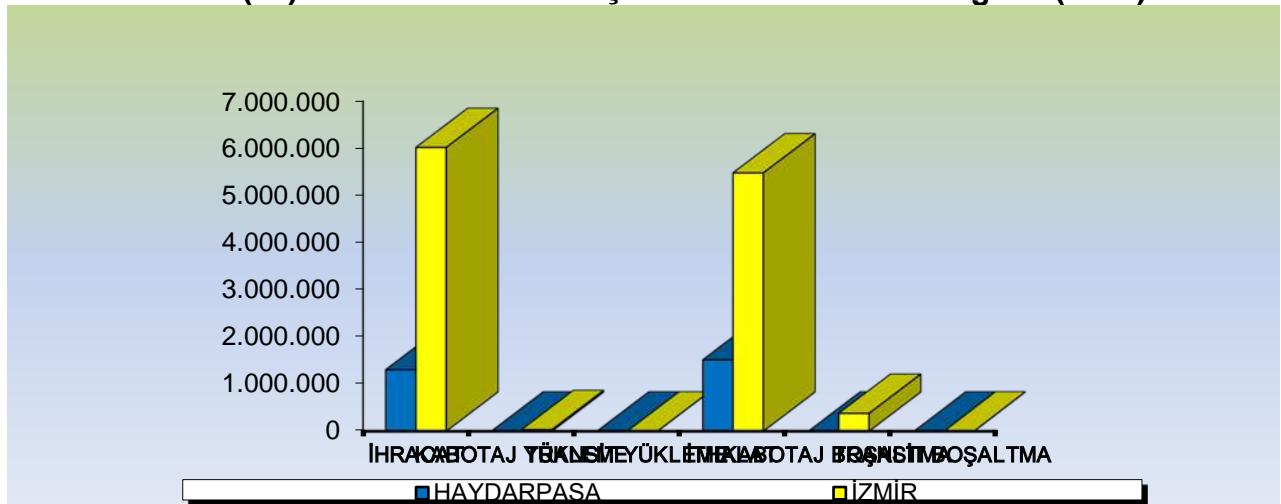
YILLAR	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	

HAYDARPAŞA							
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
2017	1.301.059	0	0	1.510.235	0	0	2.811.294
İZMİR							
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
2017	6.020.876	31.553	0	5.480.171	376.130	0	11.908.730
DERİNCE							
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
2017	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM							
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
2017	7.321.935	31.553	0	6.990.406	376.130	0	14.720.024

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

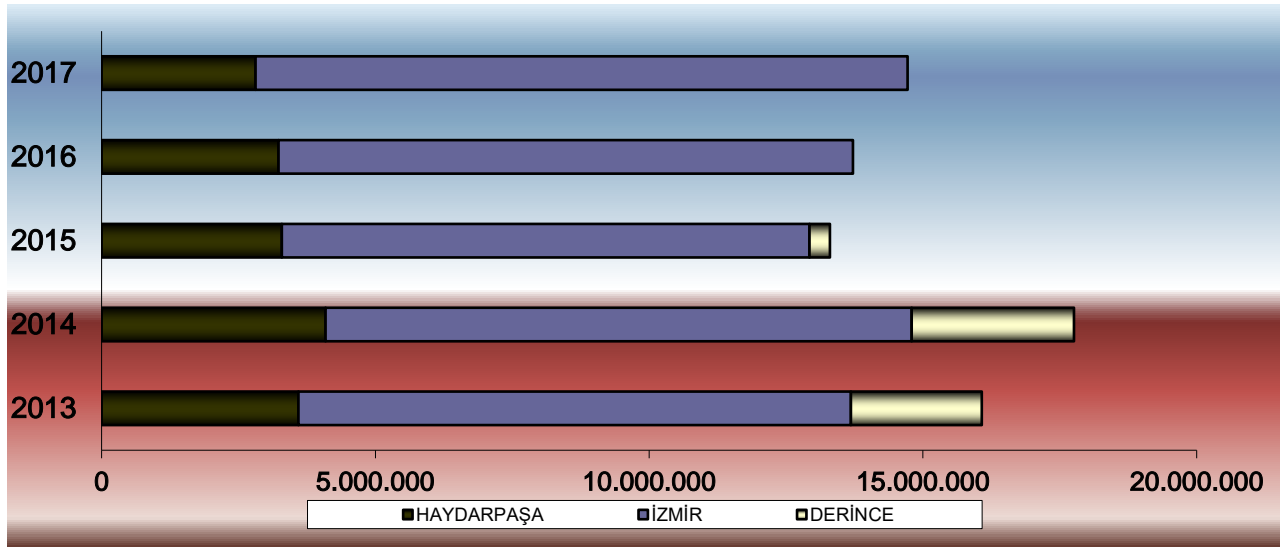
*** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibariyledir.

Grafik (84): TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2017)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (85): TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

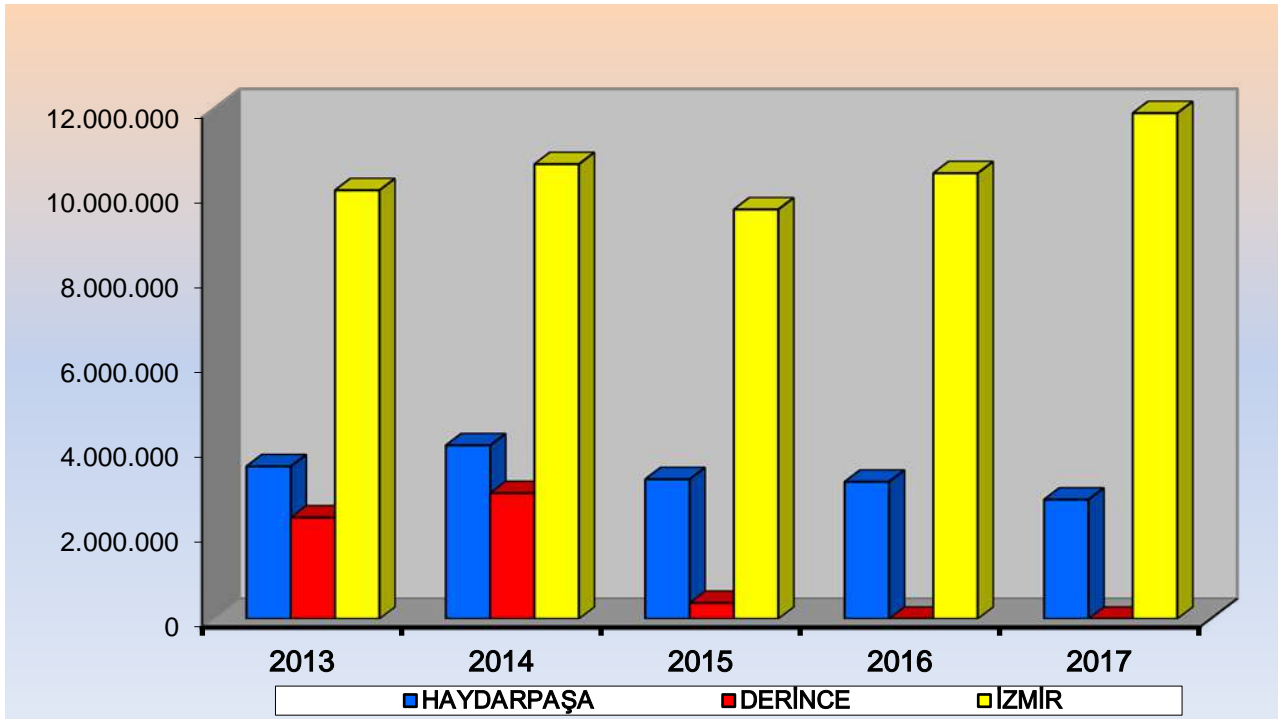
Tablo (78) : TCDD LİMANLARINDA 2013-2017 YILLARINDA ELLEÇLENEN EŞYANIN GRUPLARA GÖRE DAĞILIMI (TON)

LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	D.KATI	D.SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	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
	2017	2.383.960	427.334	0	0	2.811.294
DERİNCE	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
	2017	0	0	0	0	0
İZMİR	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
	2017	938.274	7.895.352	2.750.898	324.206	11.908.730
TOPLAM	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
	2017	3.322.234	8.322.686	2.750.898	324.206	14.720.024

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

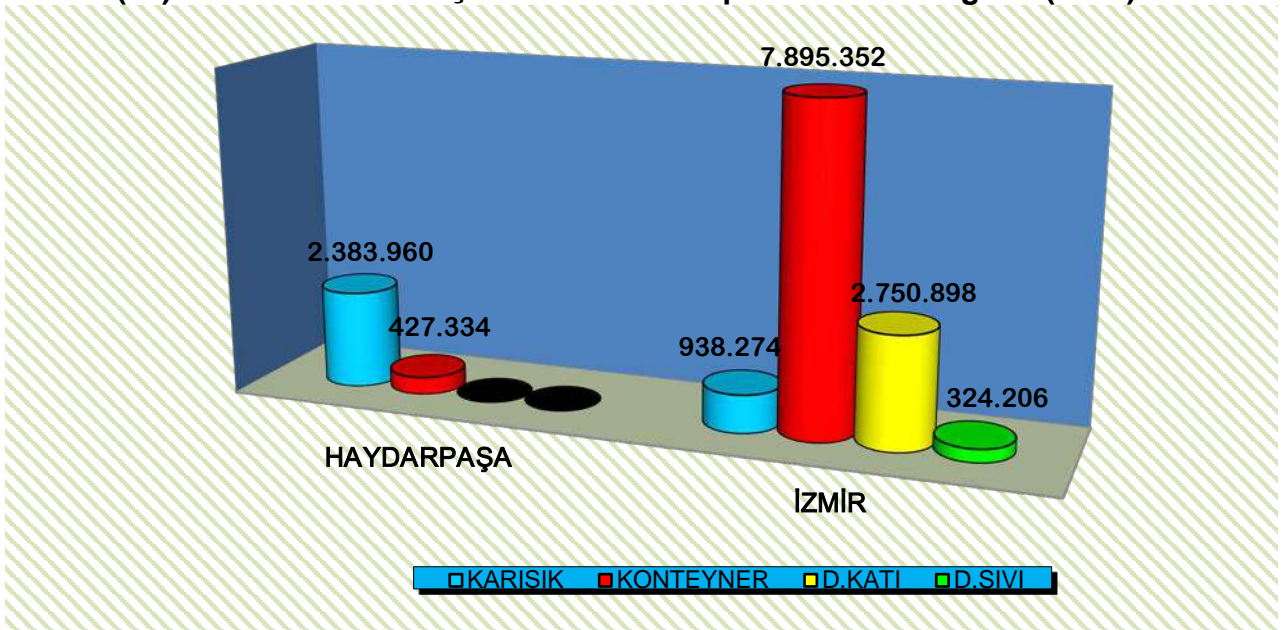
*** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibarıyledir.

Grafik (86): TCDD Limanları 2013 – 2017 Elleçleme İstatistikleri



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik (87): TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım (2017)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü



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.



Limannın Tarihiçesi

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 (79): Özel Limanların Listesi

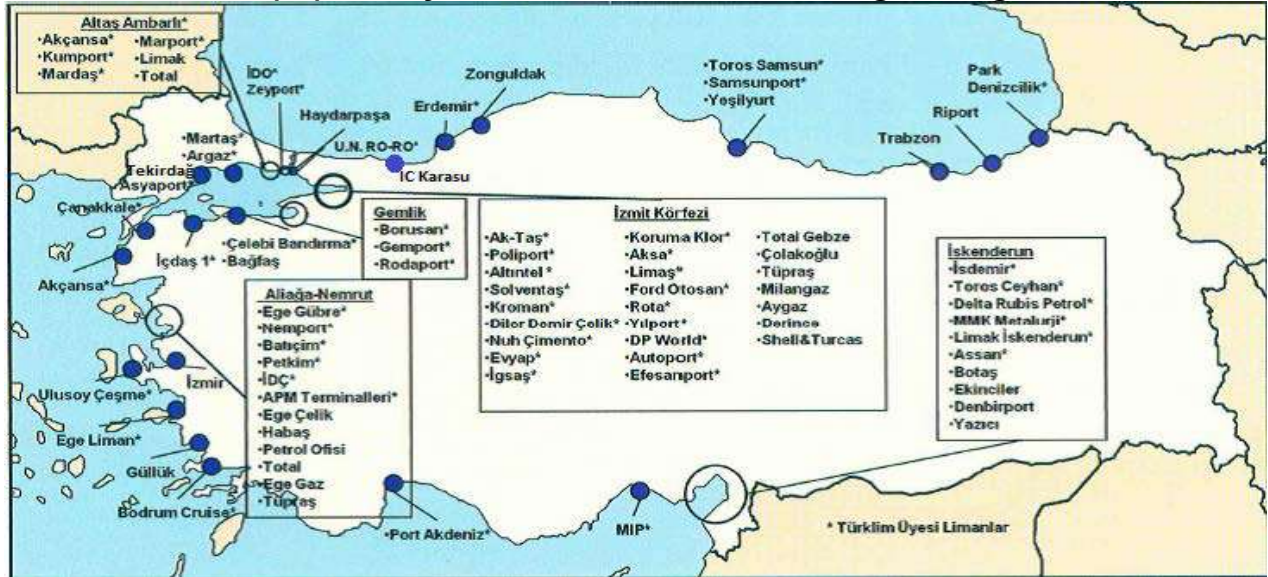
- 1) **ALIDAŞ ALANYA LİMANI**
- 2) **ANTALYA LİMANI SERBEST BÖLGE RIHTIMI**
- 3) **ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI**
- 4) **MOİL ŞAMANDIRA PLATFORMU**
- 5) **ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. (PORT AKDENİZ)**
- 6) **POAŞ ANTALYA ŞAMANDIRA TERMİNALİ**
- 7) **AKÇANSA ÇANAKKALE LİMANI**
- 8) **BAGFAŞ İSKELESİ**
- 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) MARMARIS 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 & TÜRLİM

Grafik (88): Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları



Kaynak: TÜRLİM

2.5.4 Liman Özelleştirmeleri

Türkiye’de Liman İşletmeciliği akla gelince bugüne kadar büyük yük ve yolcu kapasitesine sahip ana limanlar çoğunluğu TCDD ve TDİ Limanları olmak üzere Kamu Kurumlarınca işletilmekte idi. 1997 tarihinden itibaren TDİ Limanlarında başlatılan özelleştirme kapsamında, özellikle Türkiye’nin konteyner taşımacılığında önemli rolü oynayan ve limanlarından gelir sağlanmasına rağmen, gelirlerin limanların modernizasyonu ve geliştirilmesi için kullanılmaması sonucu artan taşımacılık hızına ve ihtiyaçlarına cevap veremez hale gelen TCDD Limanları, başta Mersin Limanı olmak üzere özellikle 2004 yılından itibaren özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Kamudan özel sektöre geçiş süreci her sektör gibi biraz sıkıntılı da olsa, özelleştirme sonucu, hem özelleştirme gelirlerinden ülkemizin faydalanacak olması, hem de çoğunlukla belirli zaman için işletme hakkı yöntemiyle özelleştirilen limanlarda yük hacmini arttırmak isteyen özel firmalar doğal olarak limanlara gerekli yatırım, altyapı ve teçhizat modernizasyonunu gerçekleştireceği için, limanlarımızın gelişimi için çok önemli bir adım olarak görülmektedir.

Limn 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 yılığına 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 itibariyle Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.’ne devredilmiş olup, bu tarih itibariyle limancılık faaliyetlerinin mevcut T.D.İ. Liman Hizmetleri Tarifesi kapsamında T.D.İ. tarafından yürütölmektedir.

Hopa Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yılığına 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 yılığına 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 yılığına ÇAKIROĞLU ORDU LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.’ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi.

Daha sonra 29.12.2014 tarihli ÖYK Kararı ile Ordu BB’ye devredilmiş olup liman vasfını yitirmiştir.

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.

Kemerköy Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.08.2014 tarih ve 2014/78 sayılı kararıyla 49 yıllığına Kemerköy Liman Hizmetleri A.Ş.'ne 23.12.2014 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 23.12.2014 tarihinde devredildi.

İnebolu Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 27.01.2014 tarih ve 2014/04 sayılı kararı ile özelleştirme kapsam ve programına alınan İnebolu Liman Sahasındaki taşınmazlar, Özelleştirme İdaresi Başkanlık Makamı'nın 02.09.2015 tarih ve 742 sayılı Olur'u ile TDİ'ye devredilmiş olup, 49 yıl süre ile işletme hakkı 08.10.2015 tarihli Liman Sahası İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında Ankara Doğal Elektrik Üretim ve Ticaret A.Ş.'ne devredilmiştir.

Bodrum Gökçebel Yat Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 22.07.2015 tarih ve 2015/60 sayılı kararıyla 49 yıllığına United Bodrum Turizm A.Ş.'ne 09.11.2016 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 10.11.2016 tarihinde devredildi.

TCDD Liman Özelleştirmeleri

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile TCDD tarafından işletilen limanlardan Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Bu kapsamda;

1. Mersin Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda, 755.000.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süreyle 11.05.2007 tarihinde PSA Afken Ortak Girişim Grubuna devredilmiştir. Liman Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP) adı altında hizmet vermektedir.

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: 03.02.2017 tarih ve 2017/5 no.lu Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile Türkiye Varlık Fonuna devrine karar verilmiş olmakla beraber, limanın işletilmesi TCDD tarafından yapılmaktadır.

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

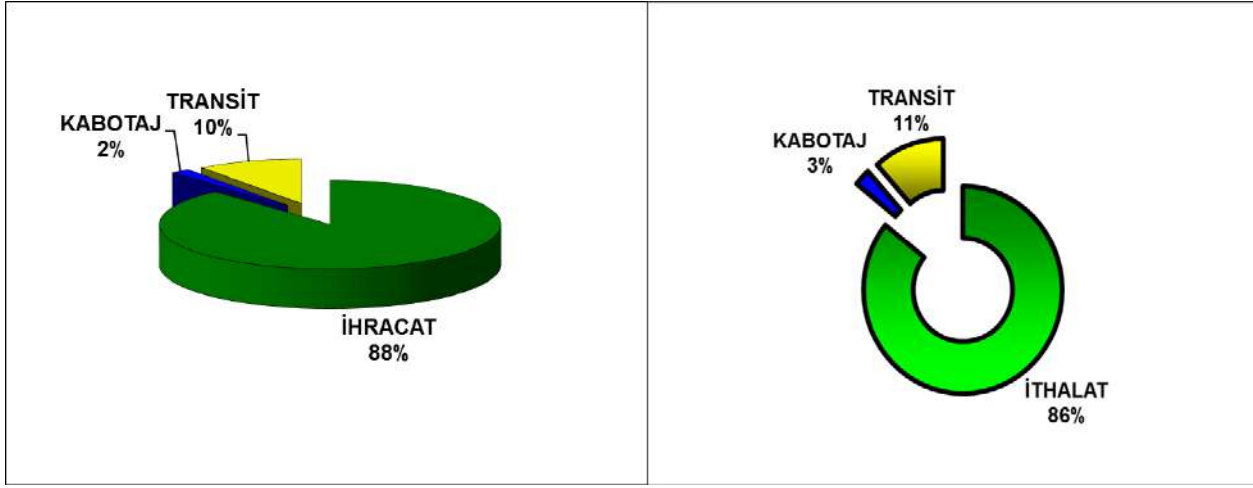
112 Hektar

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

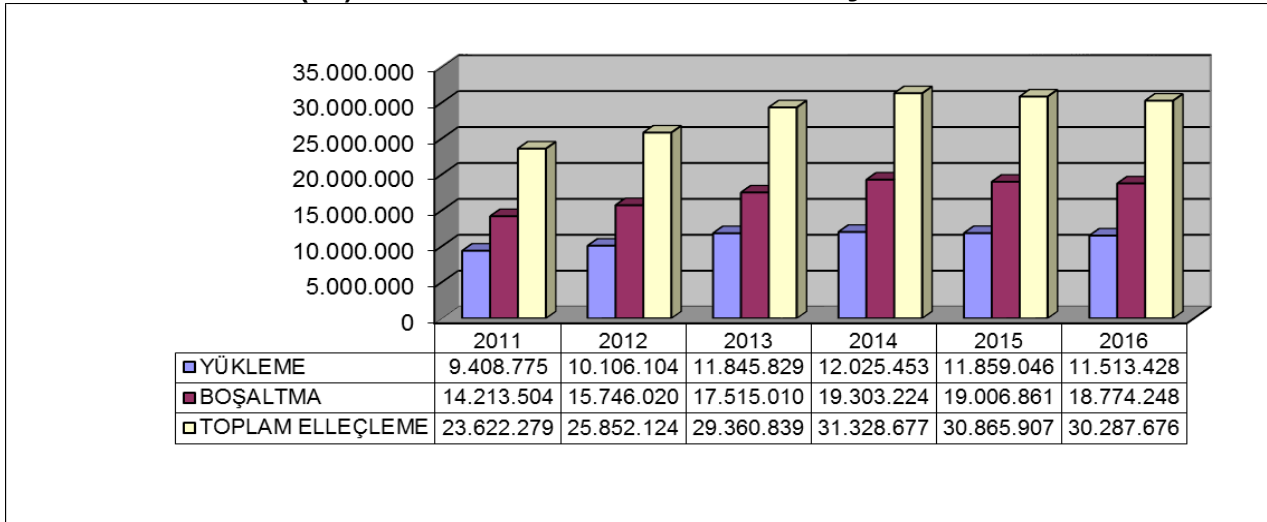
**Tablo (80): Mersin Limanı
2016 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)**

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

Grafik (89): Mersin Limanı 2016 Yükleme & Boşaltma



Grafik (90): 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, Genişesk; 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 hunderlanda 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 hunderlandı 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.

2011 yılından itibaren konteyner elleçlemeye başlayan Samsunport limanında 2017 yılında 70.027 TEU konteyner elleçlenmiştir.

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	50.000 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

2017 yılında 1334 adet geminin uğrak yaptığı Samsun Limanında, yük gruplarına göre elleçleme değerleri aşağıdaki gibidir;

Tablo (81): 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)
2017	1334	2.092.909	42.824	784.884	721.580	530.384	29.792	4.202.373
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

Grafik (91): 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)	12.000.000	
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 (82): 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)
2017	588.084	3.607.944	486.521	28.838	244.584	1.014.897
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

Kaynak: Çelebi Bandırma Limanı

Limakport İskenderun Limanı



Koordinatlar	36° 36' N, 36° 11' E
Liman Sahası Alanı	1.000.000 (m2)
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

“LimakPort, İç Anadolu, Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin ithalat ve ihracat kapısı görevini üstlenmektedir. Konya’dan Şırnak’a, Malatya’dan Kilis’e kadar geniş bir bölgenin sanayicileri ve ihracatçıları için önemli ve avantajlı bir liman haline gelmiştir. Ayrıca başta Kuzey Irak olmak üzere Orta Doğu’nun transit ticareti için büyük önem arz etmektedir. Ana gemiler ve feeder gemilerle aktif olarak büyük konteyner taşımacılık hatları ile birçok limana ve aktarmalı olarak da tüm dünyaya bağlanmaktadır.

İskenderun Limanı’nın modern bir konteyner limanına dönüştürülmesine yönelik olarak yatırım çalışmalarına Ocak 2012’de başlanmış olup, 2014 yılı içinde çalışmalar tamamlanmıştır. 2,5 yıl süren yatırım çalışmaları sonucunda İskenderun Limanı, Ortadoğu’dan Avrupa’ya hizmet veren modern bir liman haline gelmiştir. Yıllık 1 milyon TEU elleçleme kapasitesi ile Doğu Akdeniz’in en modern ve en büyük konteyner terminallerinden biri haline gelmiştir.

1 milyon metrekare alanda faaliyet gösteren liman, lineer ve uzun rıhtım yapılarına, olumsuz hava koşulları için tam koruma sağlayan mendireğe ve 15,5 metre su derinliği ile derin su limanı olma özelliğine sahiptir. Aşırı rüzgarlı havalarda konteyner gemilerinin rıhtıma zarar vermemeleri ve halat koparmalarını engellemek üzere “Kıyı Palamar Ekipmanı (Shore Tension)” 2017 yılında faaliyete geçmiştir. Limana özel tasarlanmış modern konteyner elleçleme ekipmanları STS ve RTG vinçleri ile hizmet veren LimakPort, konteyner odaklı olarak tasarlanmış olmakla birlikte, yapılan kapsamlı ve çok yönlü yatırım ile ro-ro, proje kargo, dökme yük ve genel kargo yükleri operasyonlarında da bölgenin en önemli limanları arasındadır.

4 adet STS ve 14 adet RTG vinç bulunan limanda yüksekliği 72 metreyi bulan STS vinçler ile rıhtımdan 20 sıra konteynere erişim sağlanabilmektedir. Arka sahada istiflemeye kullanılan elektrikli RTG vinçler ise çevre dostu uygulamalara olanak sağlamaktadır. Modern teknolojiye sahip X-Ray cihazı ile konteyner muayene işlemi gerçekleştirilmektedir. 600 adet reefer plug bulunmakta olup, soğutmalı konteynerler ile soğutmalı tırlar arasında gıda yükü aktarımının uygun koşullarda yapılabilmesi için 1000 m² alanda, 10 tır yükünün aynı anda işlem görebileceği VETCOM sertifikalı soğuk hava aktarım tesisi faaliyettedir. Ayrıca soğutmalı konteynerler için özel stok alanları mevcuttur.

Limanda gerçekleşen operasyonlarda liman vinçleriyle 180 tona kadar, gemi vinçleriyle ise 600 tona kadar her türlü proje yükü elleçlenebilmekte olup, talebe bağlı olarak yüklerin montaj ve de-montajı yapılmaktadır. Modern ekipmanlar ile 70.000 DWT’luk dökme yük gemilerine kadar hizmet verilmektedir. Limanda gübre, mısır, buğday, kepek, soya fasulyesi vb. tahıl ürünleri olan dökme yükler ile boru, rulo, saç, demir, paletli, bigbag’li, slingbag’li vb. genel yükler elleçlenmektedir.”

2017 yılında 2016 yılına göre %68’i feeder servislerinde, %24’ü ana gemi servislerinde olmak üzere servislerdeki dry konteyner artış oranı %46, kuru yük (dry) konteyner ithalatında %33, CFS operasyonlarında da %22 artış olmuştur.

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
2017	2.137.952	3.341.090	5.479.042

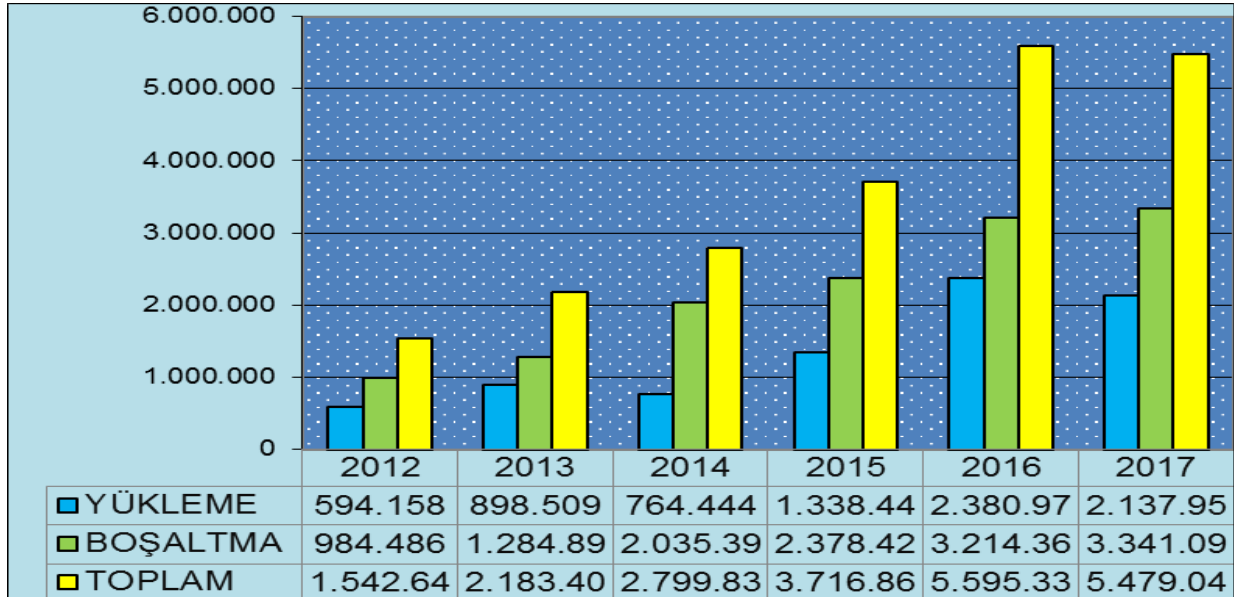
Konteyner		Genel Yük	
Yıl	Teu	Yıl	Ton
2013	31.476	2013	1.839.585
2014	79.291	2014	2.147.575
2015	144.686	2015	2.476.538
2016	253.499	2016	2.934.661
2017	269.583	2017	2.348.632

Ro-Ro / Ro-Pax

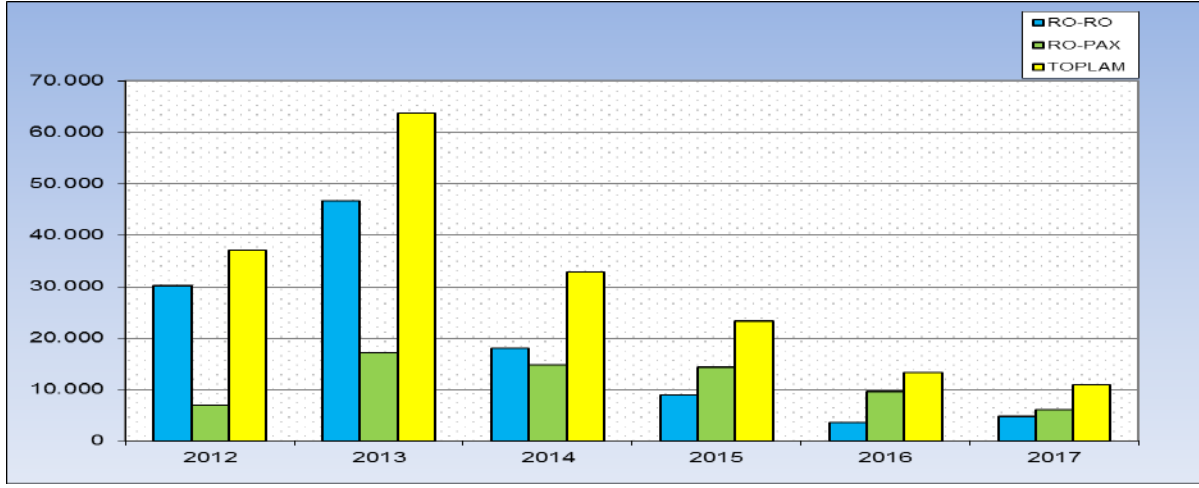
Dönem	Ro-Ro	Ro-Pax	Toplam
2012	30.208	6.982	37.190
2013	46.602	17.087	63.689
2014	18.066	14.736	32.802
2015	8.888	14.355	23.243
2016	3.648	9.635	13.283
2017	4.784	6.127	10.911

Grafik (92): 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.

Liman Sahası Alanı	1.200.000 m²
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 (84): 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
2017	1.930.000	0	340.686	1.495	397.391

2.5.6. Türklim Üyesi Limanlarla İlgili Genel Bilgiler

Akçansa Ambarlı Limanı



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' 43' 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	
Vinç	Adet 3 Kapasite (ton) 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' 438" E	
Elleçlenen Yük	Konteyner – Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TEU/yıl)	250.000	
Genel Kargo (Ton/yıl)	500.000	
Toplam Liman Sahası	128.280 m ²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.240 m ²	
Ekipman Park Alanı		
Rihtim-İskele Özellikleri		
Uzunluk	2 x 340 m	
Maksimum Derinlik	16 m – 19 m	
Ekipmanlar	2 x HMK 7608 2 x HMK 6407 5 x Full Container Handler (Stacker) 2 x Empty Container Handler (Stacker) 8 + 8 x Terminal Truck	

Asya Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

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

Autoport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 43' 22" N & 029° 52' 39" E	
Elleçlenen Yük	Ro-Ro, Genel Yük, Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Araç (Adet/Yıl)	350.000	
Toplam Liman Sahası	159.545 m ²	
Geçici Depolama Sahası	127.947 m ²	
A Tipi Genel Antrepo Açık Ambar	15.850 m ²	
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Ambar	5.400 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
	İskele Uzunluk	2 x 328 m
	1 No.lu Rıhtım Derinlik	7.5 – 15 m
	2 No.lu Rıhtım Derinlik	12 – 19 m
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
	Rıhtım Vinci (MHC)	2 80
	Teleskopik Vinç	4 140/130/100/65
	Paletli Vinç (Sennebogen)	1 7

RMG	1	10
Forklift/Reach Truck	5	28/7/7/5/
Çekici/Traktör	1	100

Aves - Savka Platform



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

Batıçım Liman Tesisleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ			
Koordinatlar	38° 45'00" N – 26° 53'50" E		
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Kuru Dökme Yük, Proje Kargo, Sıvı Dökme Yük, Tehlikeli Madde		
Elleçleme Kapasitesi	6.000.000 Ton/Yıl (Toplam)		
Toplam Liman Sahası	193.000 m ²		
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Depo	26.630 m ²		
A Tipi Genel Antrepo Açık Saha	31.300 m ²		
Geçici Depolama Alanı Açık Saha	20.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	1 No.lu İskele	2 No.lu İskele	3 No.lu İskele
Uzunluk	205 m	186 m	193 m
Derinlik (max.)	17 m	32 m	32 m
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)	
Liebherr LHM 250 Mobil Vinç	1	64	
Liebherr LHM 150 Mobil Vinç	1	44	
Sennebogen 850 Mobil Vinç	1	15	

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>Vinc</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		
	Vinç	
	Adet	Kapasite (ton)
	-	-

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 Yarımca



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

Ege Gübre Terminali



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Erdemir Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	41°16' N & 31°15' E		
Elleçlenen Yük	Dökme Yük – Genel Kargo – Petrol/Ürün Tankeri – Feribot – Kimyasal Tanker - Konteyner – Ro-Ro		
Elleçleme Kapasitesi			
Dökme Yük (Ton/yıl)	13.750.000		
Genel Kargo ve Akışkan Yük (Ton/yıl)	6.250.000		
Toplam Liman Sahası	750.000 m ²		
Kapalı Sundurma	3.000 m ²		
Antrepo Sahası (A Tipi)	139.000 m ²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	Uzunluk	1.670 m (Ro-Ro ve Tren Ferisi Rıhtımları Hariç)	
	Maksimum Derinlik	20m	
Araç Cinsi	Adet	Marka	Kapasite

Dökme Yük Vinci	4	Caillard - Kawaden	30 – 31 Ton
Genel Kargo Vinci	5	Caillard – Siemag – MSM	40 – 25 – 15 Ton
Lastik Tekerlekli Mobil Vinç	1	Liebherr	40 Ton
Forkliftler	9	Konecrane-Doosan	3-10-16-20-32-42 Ton
Loader	5	Doosan-Liu Gong	0.4 – 3 – 4 m ³
Endüstriyel Ekskavatör	1	Liebherr	1.8 m ³
Tele Handler	1	Caterpillar	14 m
Paletli Ekskavatör	5	Doosan - Caterpillar	0,8 – 1,3 – 1,5 m ³
Süpürge Aracı	2	Johnston – Ausa	-
Tanker	1	Ford	7 m ³
Pilot Botu	1	Erdemir Pilot	400 bg
Palamar	2	Palamarcı 2 / Palamarcı 3	160 bg
Römorkör	3	Erdemir 1, 2 ve 3	30 – 40 ton

Evyap Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Ford Otosan Yeniköy İskelesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ

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

Gempport



LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 25' N & 29° 07' E
Elleçlenen Yük	Konteyner - Araç (Ro-Ro) – Genel Kargo – Kuru Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/yıl)	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



* Söz konusu iskelelerde

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	

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	10-15-55
Loader	7	Cat-Çukurova-Daewoo	
Ekskavatör	8	Hyundai-Hitachi-Daewoo-Cat	3 m ³
Mini Loader	2	Komatsu	1.5 - 3 m ³
		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

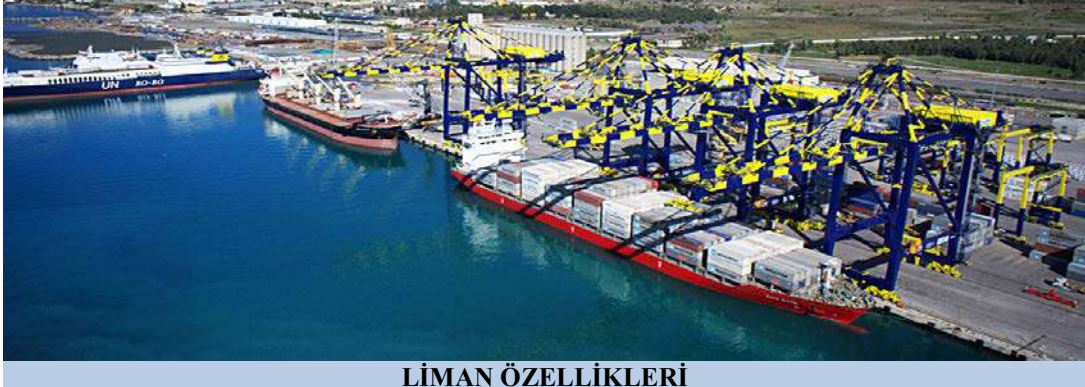
Kuşadası Yolcu Limanı



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	

Limtaş 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

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

Petkim 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

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

Yılıport



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 (m ³ /yıl)	1.000.000	
Toplam Liman Sahası	338.000 m ²	
Kapalı Ambar	1.000 m ² tam kapalı / 2.000 m ² sundurmalı alan	
Genel Antrepo	3.500 m ² A Tipi Genel Antrepo	
Gümrüklü Açık Alan	199.311 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	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 m ²	
Depolama Sahası	10.000 m ²	
Kapalı Ambar	220 m ²	
Genel Antrepo	Geçici Depolama Yeri	
Gümrüklü Alan	27.000 m ²	
Rıhtım-İskele Özellikleri	Herbiri 110 m uzunluğunda 5 adet parmak iskele (kapasite:10 gemi) 4 adet Ro-Ro rampası	
Uzunluk	Maks. 7,5 m. Safe Berth: 7,00 m.	
Ekipmanlar	Mobil Vinç cap. 18 M/T Forklift cap. 5 M/T	

2.5.7. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler

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

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

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

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

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

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

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

Türkiye’de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar

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

1. Ulusal Liman Politikamız

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

2. Liman Mevzuatı

- *Liman Yatırım ve İşletme Mevzuatı:* Bir bütün olarak ulusal liman yatırım ve işletme mevzuatlarımızın geliştirilmesi ve basitleştirilmesi gerekmektedir. Limanlar ile ilgili mevzuat karışıktır. Limanların altyapısı ve işletilmesi ile ilgili mevzuat güncellenmelidir. Devlet tarafından yapılan/yapılacak yasal düzenlemelerde; sektör tarafından gelen geribildirimler dikkate alınmalıdır. Yeni liman inşaatı veya mevcut limanların genişletilmesi işlemlerinde mevzuattan kaynaklanan zorluklar ve bürokrasinin tutumundan dolayı güçlükler vardır. Liman Tesislerinin inşaatından işletmeye alınmasına kadar geçen süreç tek resmi kurum tarafından yürütülmelidir.
- *Liman Faaliyetlerine Engel Olan Mevzuat ve Bürokrasi:* Limanlar bir ülkenin dış ticaret yapabilmesi için en önemli kapılar olarak ülke zenginliği için de önemli bir katkıdır. Bu durum göz önüne alınarak limanların faaliyetlerine engel olabilecek türde Yönetmelik ve Tebliğler hazırlanmasının ve kamu kuruluşları arasında koordinasyon sağlanarak aynı konu için farklı Bakanlıklar ile muhatap olunmasının önüne geçilmelidir.

3. Limanlar İle İlgili Bürokrasi

- *Bürokrasi:* Limanlarımız 24 ayrı Kanun, ayrıca onlarca Yönetmelik ve Tebliğ ile yapılan düzenlemeler kapsamında faaliyetlerini yürütmeye çalışmakta ve gerek yatırım gerekse işletmecilik aşamasında birçok resmi kurum ile etkileşim halinde bulunmakta olup, bu etkileşim sürecinin kolaylaştırılması ve sadeleştirilmesi gerekmektedir.
- *Yetki Sorunu:* Gerek liman yatırımlarında gerekse limanlarla ilgili çıkan Yönetmeliklerde birden fazla kurumun yetkilendirilmiş olması işlerin yavaşlamasına ve/veya durmasına neden olmaktadır. Gümrük, çevre, şehircilik, maliye gibi

birimlerin limanlar ile ilgili alanları tek bir otorite üzerinden yürütülerek, yetki kullanımlarından kaynaklanan zaman kayıpları azaltılmalıdır.

4. Limancılık Sektörünün Yönetimi ve Denetimi

Limancılık Sektörünün ihtiyaçlarına ve sorunlarına yanıt verebilecek yeni bir yönetim modeli geliştirilmelidir. Yeni yönetim modelinin Kamuyu da içerecek şekilde ancak özel sektöre temsil hakkı tanımak kaydıyla limanda faaliyet gösteren tesis temsilcilerini de içermesiyle oluşturulması faydalı olacaktır.

5. Liman Yönetim Modeli

- *Bölgesel ve Yerel Liman Yönetim Modeli:* Bölgesel ve yerel bazda limanları içine alan ortak bir liman yönetim ve denetim uygulaması olan Liman Yönetimi Modeline geçilerek bu alan içindeki limanların kapasiteleri en optimum düzeyde kullanılmalı, öncelikli yatırım izinleri mevcut yönetim alanlarındaki kapasite doluluğuna bağlı olarak verilmeli, yatırımların bir bölümü ortak yapılarak limancılıkta en verimli, ölçek ekonomisi kurularak ortaya rekabet gücü çıkarılarak, ortaya çıkan kaynaklarla birçok liman işleticisinin bir araya gelerek kuracakları yeni işletmeler aracılığıyla dünya ölçeğinde rekabet edecek yatırımlar ve yeni limanlar hayata geçirilebilecektir.
- *Standardizasyon:* Bir tesisin liman olarak tanımlanmasını sağlayacak bütünü teşkil eden ekipman, geri hizmet sahası, draft yeterliği / kalitesi ve eğitimleri gibi konularda standardizasyon çalışmaları yapılarak dünya standartlarına ulaşması sağlanmalıdır.

6. Limanlar Master Planı

- *Master Plan:* Limanlar Master Planı mevcut limanların durumu ve genişleme esaslarını, gelecek açısından ülkemizin sanayileşme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda hangi tür limanların nerelerde yapılacağını, boyutları ve kuruluş şekilleri ve liman yönetim sistemlerinin ne olacağını ortaya çıkarmalı, yatırımcıların gelecek öngörülerini için tüm önemli veriler ortaya konulmalıdır.
- *PPP Modeli:* Devlet kuruluşları ile özel sektör kuruluşlarının birlikte proje üretmesinin önü (PPP modeli) açılmalıdır. Önemli liman tesislerimizin büyüebilmesi için devletin altyapı inşasında özel sektöre zemin hazırlaması gerekmektedir.

7. İç Taşımacılığın (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 kobotaj taşımacılığına destek olması gerekmektedir. "Kobotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Final Raporu" sonuçları göz önüne alınarak kobotaj

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 katılımında zorluklar vardır, demiryolu taşımacılığından faydalanma imkanı arttırılmalıdır. Limanlar; hizmet verdiği hinterlanddaki sanayi kuruluşları birlikte değerlendirilmelidir. Liman + demiryolu ara bağlantısı + organize sanayi bölgesi + serbest bölgeler şeklinde yapılacak bir planlama ekonomik güç ve rekabet avantajı sağlayacaktır. Limanlar ve organize sanayi bölgeleri planlanırken mutlaka demiryolu bağlantısı göz önünde bulundurulmalıdır.
- *Kamu Desteği:* Devlet, özel limanlara demiryolu kılçıklarının liman bağlantıları için proje, teknik destek ve kredi desteği vermelidir.

10. Limanlarımızın Geri Saha Sorununun Çözülmesi

- *Geri saha sorunu:* Limanlarımızın çoğu kentsel yerleşim alanları içinde kalmıştır. Kentlerin limanlar üzerindeki baskıları bu limanlara pek genişleme olanağı tanımamaktadır. Çoğu limanlarımızın geri alanlarının sınırlı olması nedeni ile kapasiteden tam yararlanılamamaktadır. Limanların yoğun bulunduğu yerlerde geri alanlar diğer lojistik faaliyetler için tahsis edilmeli ve/veya yeni limanların daha geniş geri alanlara sahip uygun noktalarda yapılması sağlanmalıdır. Liman yakınlarındaki bölgelerin imar düzenlemelerinin yapılarak depolama ve sanayi alanlarının kurulması gerekmektedir.
- Limanlarımızın ve deniz yaklaşım kanallarının su derinlikleri,
Limanlar üzerindeki mali yükler,
Gümrük işlemleri,
Liman yatırımları ve işletmelerine yönelik teşvikler,
Liman personeli için çeşitli eğitim faaliyetleri ve ara eleman eksikliği,
Römorkaj ve Kılavuzluk Sistemi
konularını kapsamaktadır.

Limanlarımızla İlgili Bölgesel Sorunlar
İzmir
Dikili Limanı

Dikili Limanı'nda, sahip olunan ekipmanlar ile her tür dökme ve genel kargo yükü elleçlenmektedir. Liman alanı toplam 12.500 m², rıhtım sayısı 3, min/max derinlikler 6,5 metre – 9,5 metre arası, rıhtım uzunlukları 120 metre – 132 metre arasında olup, limana 25.000 DWT ve 160 metre boya kadar gemiler yanaşabilmektedir. Limanda gemilerden katı atık alımı ve su servisi de verilmektedir. İthalatçı ve ihracatçılar için liman sahasından 4 km geride kapalı depo ve antrepo ile açık stok sahaları bulunmaktadır. Dikili ve Midilli arası karşılıklı feribot seferleri 25 Nisan 2017 itibariyle başlamıştır. Dikili limanı son yıllarda kruvaziyer gemileri için de uğrak limanı haline gelmiştir. Arta alanındaki Bergama antik kenti, 1915 Çanakkale köprü projesi ve bağlantı yolları çalışmaları, Kuzey Ege'de artan yatırım planları Dikili Limanı'nın cazibesini yükseltmektedir. Bölgenin en önemli sorunlarından biri kaçak göçmenlerden kaynaklanmaktadır.

Nemrut ve Aliğa Limanları

Aliğa limanlarının genel yük elleçleme kapasitesi ve gemi trafiğinin yanı sıra konteyner taşımacılığında da zirveye doğru ilerlemektedir. 2010 yılında konteyner limanlarının devreye girmesiyle Aliğa'da konteyner taşımacılığı da hız kazanmıştır. 2010 yılında itibaren konteyner elleçlemesinde birçok büyük limanı geride bırakan Aliğa Limanları, 2017 sonunda 794 bin TEU konteyner elleçleme rakamına ulaşmıştır. Yakın zamanda bu rakamın 1 milyon TEU'ya ulaşacağı öngörülmektedir. 10 yıl önce yaklaşık 2.500 olan gelen gemi sayısı 5.202'ye ulaşmıştır. Toplam yük elleçlemesinde ise 55 milyon tona ulaşılmıştır. Rüzgar enerjisi fabrikalarının ürettiği kule ve pervaneler ile Aliğa Organize Sanayi Bölgesinde üretilen trafoların sevkiyatı da Aliğa limanlarından gerçekleştirilmektedir. Bu durum Aliğa limanlarını Türkiye'nin en önemli birkaç liman bölgesi arasına sokmaktadır. Aliğa bölgesinin enerji, rafineri ve diğer ağır sanayi yatırımlarına ev sahipliği yapması da limanların yük hacmine olumlu yansımaktadır.

Menemen – Aliğa – Çandarlı otoyolunun hızla devam etmesi, limanların ve çevresindeki işletmelerin demiryolu bağlantı projesi ile de Anadolu yük taşımacılığının Aliğa'ya bağlanacak olması ve demiryolu ağının Aliğa'dan Bergama'ya uzatılması projesi Aliğa limanlarını daha değerli kılmaktadır. Aynı zamanda İzmir – Çanakkale ve İzmir – İstanbul otoyollarının tamamlanması ile Aliğa ve bölge hem lojistik merkez hem de yatırımlar konusunda cazibe merkezi haline gelecektir.

Aliğa limanlarında yeni hedef, liman yatırımlarının getirdiği olumlu etkiyle birlikte kıtalararası konteyner aktarma limanı olmak ve bölgede elleçlenen yükten daha fazla katma değer sağlamak için bir lojistik merkez kurulmasını sağlamaktır. Ayrıca liman bağlantı yolları da yenilenecek daha etkin ve güvenli hizmet verebilecek seviyeye getirilmelidir.

İzmir Limanı

İzmir Alsancak Limanı TCDD tarafından işletilmekte olup, genel kargo, konteyner, Ro-Ro, proje kargo ve dökme yük elleçlemesi yapılmakta olup, ayrıca kruvaziyer gemilere de hizmet vermektedir. Limanın en önemli sorunu İzmir Körfezi'nin 12 kilometre uzunluk, 14 metre derinlik ve 250 metre genişliğindeki yaklaşım kanalı ve Körfezin kuzeyindeki 13 metre uzunluk ve 8 metre derinliğindeki akıntı iyileştirme kanalını içeren İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesinin henüz tam anlamıyla faaliyete geçmemiş olmasıdır.

Söz konusu projeni hayata geçmesi ile yeni nesil (yüksek draftlı) gemilerin Körfeze girmesi sağlanacak, limanın büyüme imkanını arttıracak, körfezin su kalitesini iyileştirip ekolojik olarak zengin hale getirecektir. Ayrıca DTO İzmir Şubesi'nin koordinasyon çalışmaları içinde bulunduğu İzmir – Selanik arası ROPAX hattının tesis edilmesi, iki ülke arasındaki ticarete canlılık kazandıracaktır.

DTO İzmir Şubesi koordinasyonunda 2017 yılında yapılan İzmir – Miami Kardeş Liman anlaşması ile yine DTO İzmir Şubesi koordinasyonunda milli katılım sağlanan Seatrade Cruise Global Fuarı (Fort Lauderdale, FL, ABD) kapsamında dünyanın en önemli kruvaziyer firmaları ile gemilerinin yeniden İzmir Limanına gelmeleri için yapılan görüşmeler kapsamında İzmir Limanı'nın kruvaziyer hareketliliğinin 2020 yılı itibariyle yeniden artacağı değerlendirilmektedir. Limana daha fazla geminin yavaşmasını sağlayacak parmak iskele yatırımı ile modern bir yolcu salonu yapımı her zamankinden daha büyük önem ve aciliyet taşımaktadır.

Çeşme Limanı

Limana gelecek kruvaziyer gemi sayısını arttırmak için, Çeşme şehir turlarının teşvik edilmesi, kruvaziyer gemi yolcuları için limanda profesyonel görevli bulundurulması, otopark sorununa daha etkin çözümler bulunması, kara ve deniz turlarının çeşitlendirilme çalışmalarının yapılması, gemi acenteleri, kara turları yetkilileri, turist rehberleri ve ilgili yerel birimlerle koordinasyon toplantılarının yapılması gerekmektedir.

Kruvaziyer turizmiyle 2012 yılında tanışan Çeşme'nin bu pastadan daha fazla pay alabilmesi için uluslararası bazda tanıtım faaliyetlerini arttırması gerekmektedir.

Ayrıca Liman, Ro-Ro gemileri ile Çeşme – Trieste hattında, 500 GRT'ye kadar olan feribotlar ile de Sakız Adası arasında düzenli seferler yapılmaktadır.

Kuşadası Limanı

ISO tarafından akredite edilen Kuşadası Limanı'nın 2015'de TSE tarafından Green Port (Yeşil Liman) uygunluk kriteri onaylandı. Kruvaziyer trafiğinin %75'ini karşılayan liman, ülkemiz ekonomisine de ciddi bir katma değer sağlamaktadır.

Limanın en önemli sorunu gelen kruvaziyer gemi sayısındaki azalma olup, DTO İzmir Şubesi koordinesinde uluslararası fuarlar kapsamında yapılan görüşmeler neticesinde limana gelecek gemi sayısında önümüzdeki yıllarda önemli bir artış beklenmektedir. Liman İşletmesi de ayrıca katılım sağladığı denizcilik ve turizm fuarlarında önemli tanıtım faaliyetleri icra etmekte olup, limana gelecek gemi ve yolcu sayısındaki artış, ilçe ekonomisine de katkı sağlayacaktır.

Bodrum

Bodrum Belediye Limanı

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

Bodrum Yolcu İskelesi

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

Güllük Limanı

Güllük Limanı, iskelesinin kapasitesi belirlenirken, 1990'lı yıllarda yapılan TDİ iskelesinin kapasitesi göz önünde bulundurulmuştur. Günümüzde gemi navlunlarındaki

fiyat düşüşleri, navlun piyasasındaki rekabet ve ekonomik zorunluluklar nedeniyle gemi boyutları ve tonajlarında artış, yükleme sistemlerindeki modernizasyon ve kamyon boyutlarındaki artış ile liman arz/talep ilişkisine cevap verememektedir.

Daha detaylı ve teknolojik yapılan oşinoGrafik çalışmalar neticesinde (akıntı hızı, rüzgar yönü ve hızı, vs.) Güllük Limanı'nın mevcut kırıklı şekli itibariyle iskelenin, büyük gemilerin yanaşmasına imkan sağlamaması, küçük gemilerden kaynaklı deniz trafik yoğunluğunu azaltma etkisine uygun olmaması nedeniyle, Güllük Limanı için yeni bir iskeleye ihtiyaç duyulmaktadır.

Aydın İl sınırlarından, Güllük Limanı'na uzanan yeni demir yolu bağlantısı projesinin, 1/100.000'lik imar planlarına işlenmiş olması da yeni bir liman revizyon planı yapılmasını öngörmektedir.

2017 yılında Güllük Limanı'nda gerçekleşen yükleme ve boşaltma faaliyetleri ışığında 6.835.189 ton yük elleçlenmiş olup, yük dağılımı aşağıdaki gibidir.

Yük Cinsi	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)
Alüminyum Cevheri (Boksit) ve-Konsantreleri	191.410		191.410
Balık Unu Tozları ve Topakları	863	81.330	82.193
Başka Kategorilerde Bulunmayan-Gruplandırılmış Diğer	114		114
Canlı Balıklar (<i>süs balıkları dahil</i>)	74		74
Feldspat Dökme	6.386.249	21.305	6.407.554
İşlenmiş Mermer	13.261		13.261
Kaolin ve Kaolinli Killer	1		1
Kuvars (Kuvarsit)	70.822		70.822
Mermer	38.451		38.451
Sepiolite	2		2
Zımpara	14.100		14.100
Kum		3.600	3.600
Küspe (Oil-Cake)		4.043	4.043
Pomza Taşı		6.840	6.840
Silis Kumu		2.510	2.510
Türbinler ve Parçaları		214	214
Genel Toplam	6.715.347	119.842	6.835.189

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 Vakfıkebir limanları için Kıyı Emniyeti Gemi Kurtarma teşkilatının kurulması, şeklindedir.

Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

Dünya GSYİH'si 2016 yılında %2.3 oranında gelişme gösterirken, dünya mal ticareti %1.3 oranında büyümüştür. 2016 yılında % 3 azalma ile 15.9 trilyon dolarlık mal ihraç edilmiştir. Çin %13.2 pay ve 2 trilyon doları geçen bedel ile en fazla ihracat yapan ülke olurken, onu %9.1 pay ve 1.5 trilyon dolar ile ABD ve %8.4 pay ve 1.3 trilyon dolar ile Almanya izlemektedir. Bir önceki yıla göre mal ihracatında Çin % 8 ve ABD %3 oranında azalma yaşamıştır. Dünya mal ithalatı 2016 yılında %3 gerileme ile 16.2 trilyon dolar olarak gerçekleşmiş olup, ABD %13.9 pay ve 2.3 trilyon dolar bedel ile en önemli mal ithalatçısı olurken, onu %9.8 pay ve 1.6 trilyon dolar ile Çin ve % 6 pay ve 1 trilyon dolar ile Almanya izlemektedir. Almanya bir önceki yıla göre ithalatındaki değeri korurken ABD %3 ve Çin % 5 oranında azalma yaşamıştır. 2016 yılında dünyadaki limanlarda yük elleçleme rakamları düşük oranlarla artmaya devam etmiş,%2.6 artış ile 11.1 milyar tona ulaşmış olup, kuru dökme yüklerin payı %44, petrolün %27 ve konteynerin %15.5'tir. Özellikle dünyanın büyük limanlarında 2016 yılının ilk yarısında gelişim oranları her ne kadar 2015 yılına göre düşük kalsa da benzer bir artış oranı ile 2016 yılı sona ermiştir. Kıta bazında gelişim oranları farklılık göstermektedir.

En fazla yük artışı % 4.93 ile Okyanusya'da gerçekleşirken onu % 2.52 artışla Asya ve % 2.16 artışla Avrupa izlemiştir. Afrika ve Amerika'da ise negatif gelişim olmuştur. 2016 yılında dünyanın en fazla yük elleçleyen 3 limanı yerini korumuştur. Ningbo – Zhousan limanı 2016 yılında tek başına %3.2 artışla 917 milyon ton yük elleçleyerek yine dünyanın en fazla yük elleçleyen limanı olmuştur. %2.4 azalma ile 700 milyon ton elleçleyen Şangay limanı ikinci sırada yer alırken onu %3 artışla 593 milyon ton elleçleyen Singapur limanı takip etmiştir. İlk 10 limanın toplam elleçleme içindeki payı %52'dir.

Tablo (85) : Dünyanın En Fazla Yük Elleçleyen İlk 10 Limanı (milyon ton)

Sıra	Liman Adı	Ülke	2015	2016	Değişim
------	-----------	------	------	------	---------

1	Ningbo – Zhousan	Çin	888.96	917.77	% 3.2
2	Shangai	Çin	717.40	700.05	% - 2.4
3	Singapore	Singapur	575.85	593.30	% 3.0
4	Suzhou	Çin	539.76	573.76	% 6.3
5	Tianjin	Çin	540.51	550.00	% 1.8
6	Guangzhou	Çin	500.53	521.81	% 4.3
7	Tangshan	Çin	492.85	515.80	% 4.7
8	Qingdao	Çin	497.00	500.83	% 0.8
9	Hedland	Avustralya	452.94	484.51	% 7.0
10	Rotterdam	Hollanda	466.36	461.18	% - 1.1

2016 yılında limanlarda elleçlenen konteyner rakamı %1.2 oranında artış göstererek 697.6 milyon TEU olmuştur. Dünyada ilk 20 konteyner limanı incelendiğinde, Şangay limanı 2016 yılında %1.6 oranında yük artışıyla 37.1 milyon TEU ile zirvede yer alırken onu Singapur ve Şenzen limanları izlemektedir. İlk 10 içinde yer alan limanlar içinde 6 Çin limanı ile birlikte Singapur, Güney Kore, ABD ve Birleşik Arap Emirliklerinin birer limanı yer almaktadır. İlk 10 liman toplam konteynerin %31'ini elleçlemiştir.

Tablo (86): Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman (milyon TEU)

Sıra	Liman Adı	2015	2016	Değişim
1	Shangai	36.54	37.13	% 1.6
2	Singapore	30.92	30.90	% - 0.1
3	Shenzen	24.20	24.0	% - 0.8
4	Ningbo-Zhousan	20.63	21.57	% 4.6
5	Hong Kong	20.07	19.81	% - 1.3
6	Busan	19.47	19.43	% - 0.2
7	Guangzhou	17.57	18.82	% 7.1
8	Qingdao	17.44	18.01	% 3.3
9	Los Angeles-Long Beach	15.35	15.63	% 1.8
10	Dubai	15.59	14.77	% - 5.3
11	Tianjin	14.11	14.52	% 2.9
12	Port Kelang	11.87	13.17	% 11
13	Rotterdam	12.23	12.39	% 1.3
14	Kaohsiung	10.26	10.46	% 1.9
15	Antwerp	9.65	10.04	% 4.0
16	Xiamen	9.18	9.61	% 4.7
17	Dalian	9.45	9.59	% 1.5
18	Hamburg	8.85	8.93	% 0.9
19	Tanjung Pelepas	9.12	8.28	% - 9.2
20	Leam Chabang	6.82	7.23	% 6.0

2.6. DENİZ TURİZMİ

2.6.1. Deniz Turizminin Tanıtımı

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile, onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri DENİZ TURİZMİ olarak tanımlanmaktadır.

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

Deniz Turizmi özetle aşağıdaki 2 bileşenden oluşmaktadır.



Ülkemizde Deniz Turizmi gelirleri, turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır.

Deniz Turizmi alanında kamuya ve sektöre karşı en ilgili ve yetkili kuruluş, yasayla belirlenen sorumlulukları çerçevesinde Deniz Ticaret Odası'dır.

Yine çok eski yıllarda başlayan dalış turizmi, teknolojik gelişmeye paralel olarak su üstü sporlarının da eklenmesiyle önemli bir turizm sektörü haline gelmiştir. Günübirlük teknelerimiz ise, özellikle turizm merkezlerimizde sayıları binlerle ifade edilen bir filo oluşturmuştur.

Tüm bu sektörlerimizin, özellikle Antalya, Muğla (Fethiye, Marmaris, Bodrum) ve İzmir sahil şeridinde hızla gelişimi sonucunda yürürlükteki Yat Turizmi Yönetmeliği'nin sektörün ihtiyaçlarına cevap veremeyecek hale gelmesi sebebiyle Deniz Turizmi Sektörü, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile işbirliği içinde hazırlamış olduğu 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun Deniz Turizmi ile ilgili maddelerinde yapılması

istenen değişiklik taslağı 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete’de Yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Turizm Teşvik Kanunu İle;

1- “Yat Turizmi” olan sektörün adı “Deniz Turizmi” olarak değişmiş ve genişlemiştir.

2- “Kruvaziyer Gemileri” ve “Kruvaziyer Limanları” kanun kapsamına alınmıştır.

3- “Günübirlik Gezi Tekneciliği” Kanun kapsamına girmiştir.

4- Yabancı bayraklı yatların (kruvaziyer gemilerin) karasularımızda kalma süreleri 2 yıldan 5 yıla çıkartılmıştır.

4/8/1983 Tarih ve 18125 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Yat Turizmi Yönetmeliği” günümüzde Deniz Turizmi’nin hızlı gelişimi ve meslek dallarının çeşitlenmesi ve bahsekonu Turizm Teşvik Kanununun değişmesi sonucu yetersiz kalması sebebiyle Kültür ve Turizm Bakanlığı koordinasyonunda diğer kamu ve sektör temsilcileri ve Odamızca “Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı” çalışmaları tamamlanarak “Deniz Turizmi Yönetmeliği 24.07.2009 Tarih ve 27298 (Asıl) Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye Deniz Turizmi Sektörünün Güçlü Yanları

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 yakınında 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 ölçęğinde 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) Koçlarımız, 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. 2017 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 yatlık filo halinde hızlı bir gelişme göstermiştir. Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen ahşap yatlarımızın (guletlerimiz) oluşturduğu Mavi Yolculuk filomuz dünyada ilk ve tek olup, Mavi Yolculuk ülkemizin dünya turizmine hediye ettiği özgün bir turizm dalı olmuştur.

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

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

03.02.2017 tarih ve 29968 Sayılı (Asıl) Resmi Gazete yayımlanan 2017/9759 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile KDV %1’e, ÖTV ise %0’ a indirilmiştir. 2017 Yılında 5872 adet Yabancı Bayraklı Yat , Türk Bayrağına geçmiştir.

Deniz Turizmi Envanteri (2017)

A) DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ

Kruvaziyer/Yolcu Limanları	12 Adet
Yat Limanları (Marina) Bakanlıktan Belgeli	41 Adet
Bakanlıktan Belgesiz ve Diğer Yat Limanı,İskele,Rıhtım v.b.	45 Adet

B) DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI

Yatlar (Guletler v.b.)	1554 Adet
Bare-Boat (KTB İzinli Yabancı Bayraklı)	311 Adet
Günübirlik Gezi Tekneleri	1839 Adet
Yüzer Restourant	46 Adet
İçsular Gezi Teknesi (yaklaşık)	1000 Adet
Dalış İşletmeleri	263 Adet
Su üstü İşletmeleri	697 Adet

C) ÖZEL DENİZ ARAÇLARI

Özel Tekneler (Türk Bayraklı)	43.838 Adet
Amatör Denizciler (ADB Belgesine Sahip)	120.000 Kişi

Ancak, 2015-2016 yıllarında dünyada yaşanan siyasi ve ekonomik kriz ile birlikte Ortadoğu savaş tehdidi, Ülkemiz Turizmini olumsuz etkilemiştir. Bu etki, 2017 yılında da devam etmiştir.

2006-2014 yıllarında "Deniz Turizmi"nde sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki deniz turizmi payının artırılabilmesi için sektörün teşvikler ile desteklenmesi, yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir.

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

Ülkemiz Deniz Turizminin Tekrar Dünyanın Yükselen Yıldızı Haline Getirebilmek İçin;

Mavi Yolculuk Güzergahlarında Yer Alan Doğal Koyların Yapılaşmaya karşı Korunma altına alınması,

-2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu yeniden revize edilerek teşvik maddelerinin içeriğinin genişletilmesi ve uygulanabilirliğinin sağlanması,

--Atık alım tesislerinin tüm kıyı bölgelerinde planlanarak kapasite ile orantılı artırılması,

-Mevcut çekek yerlerinin bir an önce ruhsatlandırılması ve yeni çekek yerlerinin açılması,

- Koylarımızın mevcut taşıma kapasitesi, Yat Limanlarımızın Doluluk Oranı ve Akdeniz-Ege Yat Trafiği göz önüne alınarak yeni Yat Limanı yatırım planlaması yapılması , Arz-Talep (Tekne-Yat Bağlama İhtiyacı) Doğrultusunda Yatırım ve İşletim Analizi yapılması,

- Deniz Kültürünün geliştirilmesi, seri üretim tekne için teşvik desteği sağlanması, kişi başına düşen rekreasyonel tekne sayısı artırılması,

hususları Sürdürülebilir Deniz Turizmi İçin Önceliklerimiz arasında yer almaktadır, 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 günübirlik tekneler, T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belge almadıkları için bu sayıya dahil değildir. Odamızca bu konuda bir tespit çalışması yapılmaktadır.)

Tablo-77 'de görüleceği üzere, 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;

2017 Yılında; 314 adete düşmüştür.

Sektör temsilcilerinden alınan bilgiye göre; turist kaybı nedeniyle yaklaşık 547 Tekne'nin Türk Karasularından çekildiği Hırvatistan, Malta gibi ülkelere Ticaret yapmak üzere dağıldığı belirtilmektedir.

Bu Tekneler önemli Döviz getiren kaynaklarımızdandır.

Yıllar	Yatırım Belgeli-		Tablo (87) :Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yatlar					
	Yatırım Belgeli-	Yatırım Belgeli-	Yerli Yatlar	Bakanlık tarafından belgelendirilen Yabancı Yatlar	Toplam İşletme Belgeli			
	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	15.312	826	6.626	2.355	21.938
2016	-	-	1.537	15.994	608	5.100	2.146	21.130
2017	1	26	1.542	16.055	314	2.555	1.856	18.610

Tablo (88) : Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine Ve Yıllara Göre Dağılımı

BAYRAK	2014		2015		2016	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
ALMANYA	125	296	184	234	94	307
AVUSTURYA	28	50	17	41	31	44
BELÇİKA	6	27	4	39	2	34
DANİMARKA	6	10	-	17	1	17
FİNLANDİYA	2	32	4	19	2	15
FRANSA	94	160	182	106	33	118
HOLLANDA	39	118	86	76	59	117
İNGİLTERE	207	939	326	866	69	930
İRLANDA	-	10	1	6	-	3
İSPANYA	-	12	-	13	-	6
İSVEÇ	3	46	1	31	-	16
İTALYA	3	141	4	95	1	78
LÜKSEMBURG	9	5	5	6	4	4
PORTEKİZ	2	1	5	4	3	-
YUNANİSTAN	325	110	378	70	274	72
ÇEK CUM.	-	1	-	-	1	-
İSVİÇRE	1	55	2	69	-	65
İZLANDA	-	2	-	-	-	1
MACARİSTAN	-	-	1	1	-	2
NORVEÇ	-	23	4	15	-	9
A.B.D.	233	2 978	228	3 557	169	4 402
AVUSTRALYA	1	62	8	44	4	45
JAPONYA	-	-	-	-	-	-
KANADA	-	27	2	18	-	18
MEKSİKA	-	-	-	1	-	-
YENİ ZELANDA	2	16	4	31	-	7
SİRBİSTAN	-	3	-	-	-	1
MALTA	126	98	114	102	57	86
İSRAİL	2	11	-	29	1	20
DİĞER	166	612	157	607	72	563
YABANCI TOPLAM	1 380	5 845	1 717	6 097	877	6 980
TÜRK	1 883	367	2 371	397	3 269	505
GENEL TOPLAM	3 263	6 212	4 088	6 494	4 146	7 485

Kaynak:Kültür ve Turizm Bakanlığı

2014 yılında; 40.350 adede ulaşan Seyir İzin Belgesi Satışı, 2017 yılında ise ; 29.341 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.



İMEAK DENİZ TİCARET ODASI

2013 - 2017 YILLARI

5 YILLIK SEYİR İZİN (TRANSİTLOG)

BELGE RAPORU

YILI	BELGE SATIŞ ADEDİ
2013	40.491
2014	40.350
2015	39.568
2016	31.739
2017	29.341

Kaynak: DTO Gelirler Birimi

Son 5 yılda, Yabancı Bayraklı ve Sahipli Yatların Türk Karasularından çekilmesi neticesinde %55 Seyir İzin Belgesi Satışında azalma olmuş, Yat Limanlarımızda %45 lik müşteri kaybı ile birlikte önemli bir gelir kaybı yaşanmıştır.

Deniz Turizmi Tesisleri Yatırım Ve İşletmeciliği

2.6.5.2. Marina/Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği

İtalya'nın 6500 km. uzunluğundaki kıyılarında 379, İspanya'nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 356, Hırvatistan'ın 5835 km uzunluğundaki kıyılarında 159 adet marina varken, her yönü ile çok daha güzel, değişik, zengin 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 86 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, 2017 Yılı sonu itibariyle bu rakam 86 adete (41'i Bakanlıktan Belgeli Yat Limanı) ulaşarak 15 yılda %150 lik bir artış sağlanmıştır.

Grafik (93): Ülkelere Göre Yat Limanı Sayısı (İskeleler Dahil)



Kaynak : İMEAK DTO Deniz Turizmi & Deniz Kaynakları Verisi

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, 2017 yılı sonu itibariyle Ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 86 adet (41 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.

Yap-İşlet-Devret Modeli ile İhale Edilerek İnşaata Devam Eden Tesisler

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

İhale Edilecek Yat Limanları

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

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 (89) : 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 artışa imza atarak 2014 yılında ufak bir düşüşle 1.8 milyon yolcuya ulaşmıştır. Oysa aynı dönemde dünya kruvaziyer turisti sayısındaki artış yüzde 150'lerde kaldı. Yani Türkiye dünya genelinin 2 katına yakın bir büyümeye imza atmıştır.

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 turist ortalama 3 katı kadar harcama yapmaktadır.

Örneğin; Türkiye'de normal bir turist ortalama günlük 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 turist ortalama yüzde 84'ü ABD'lidir.
- En çok tercih edilen rota yüzde 37.3 ile Karayipler ve Bahamalar. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz Bölgesi yüzde 19.1 ile ikinci sırada yer almaktadır.

Dünya ekonomisinde 2008-2009 krizinin yaralarını sarmasıyla birlikte yeniden büyümeye başlayan kruvaziyer turizmde Türkiye'nin de yükselişi sürmektedir. Son 11 yıla bakıldığında sadece 2009 yılında gerileme yaşayan Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısı 2013 yılında 2.2 milyonu geçerek, dünyadan aldığı pay yüzde 11'e çıkmıştır. Son 10 yılda büyüme oranı yüzde 285 olarak gerçekleşmiştir. Kesinleşen rezervasyonlar ve ön talepler dikkate alındığında Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısının 2019 yılında da tekrar yüzde 2-3 seviyesinde artması ve 2.3 milyona çıkması beklenmektedir.

Tablo (90) : 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

Türkiye'ye 2014 Yılında 1.8 Milyon Kruvaziyer Yolcusu Geldi

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

Kruvaziyer Turistin %30'U İstanbul'a gelmektedir. 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.

Salıpaazarı Limanı'nın Özelleştirmesi Nedeniyle Kruvaziyer Gemilerin Yanaşma Yeri Sıkıntısı

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

Galata Port Projesi Kapsamında Salıpaazarı 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 için Bağlama ve Barınma Terminali'nin yanı sıra bir Home Port Terminalinin yapılmasının,
 - **Sarayburnu Rihtiminin** da alternatif liman olarak kullanılmasının, uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Tablo (91):İstanbul Salıpzararı Kruvaziyer Limanı 2013-2014 Yılı 12 Aylık Gemi Ve Yolcu İstatistik Bilgisi

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 YILI YOLCU SAYISI (12 AYLIK) 589.353					ARTIŞ-AZALIŞ (12 AYLIK) -13,00%	

İstanbul, Kuşadası Ve İzmir Yolcuların % 75'ini Ağırlamaktadır.

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

Dünyada kruvaziyer turizmi 2013 yılında 20.9 milyon kişiye ulaşırken, bu rakam 2014 yılında ise 18 milyon olarak gerçekleşmiş olup, 2018 yılı için beklenti 24.1 milyon kişidir. 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 yaptığı doğrudan harcama yaklaşık 19.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Kruvaziyer turizminin yüzde 84 gibi önemli bir kısmı ABD'li turistlerden oluşmaktadır. 2013 yılında 17.6 milyon ABD'li kruvaziyer yolculuğuna çıkarken, bunların 11.7 milyonunun yolculuğunun başlangıç noktası da ABD. 1990 yılından bu yana toplam 200 milyonu aşkın yolcu kruvaziyer turizmini tercih etmiştir. Bu rakamın yüzde 40'ı son 5 yılda yolculuk yapmıştır. Ortalama bir kruvaziyer yolculuğu 7 gün sürerken, kruvaziyer turistlerinin en çok tercih ettiği rota ise yüzde 37.3 ile Karayipler

ve Bahamalar olarak gerçekleşmiştir. Bunu yüzde 19.9 ile Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz bölgesi takip etmiştir.

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

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

Kruvaziyer turistinin gemide yaptığı harcama 7 günlük bir ortalama sehayat için 1.719 dolardır. Bu miktarın yüzde 75'i bilet parasına gitmektedir. 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 2015 yılında 19.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

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 turizmnden 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 dolardır.. Miami Limanı 605 milyon dolarlık gelire dünya lideri konumundadır. Dünya sıralamasında 4'üncü olan, Avrupa'da ise ilk sırada yer alan liman ise Barselona'dır.

Sıra	Şehir	Liman	Gelir (milyon dolar)
1	Florida	Miami	605
2	Florida	Fort Lauderdale	500
3	Florida	Port Canaveral	493
4	Barselona	Barcelona	382
5	Roma	Civitavechia	373
6	Bahamas	Nassau	349
7	Mexico	Cozumel	278
8	Venedik	Venice	255
9	Southampton	Southampton	243
10	Texas	Galveston	194

2023 HEDEFİ VE YENİ LİMANLAR: Gelir düzeyi yüksek bir turizm kitlesi demek olan kruvaziyer turizm, Türkiye için de büyük önem taşımaktadır. Bunun için kuşkusuz ilk etapta gerekli olan şey ise liman sayısını artırmak. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 'Türkiye Turizm Stratejisi 2023 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 spesyalisti 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

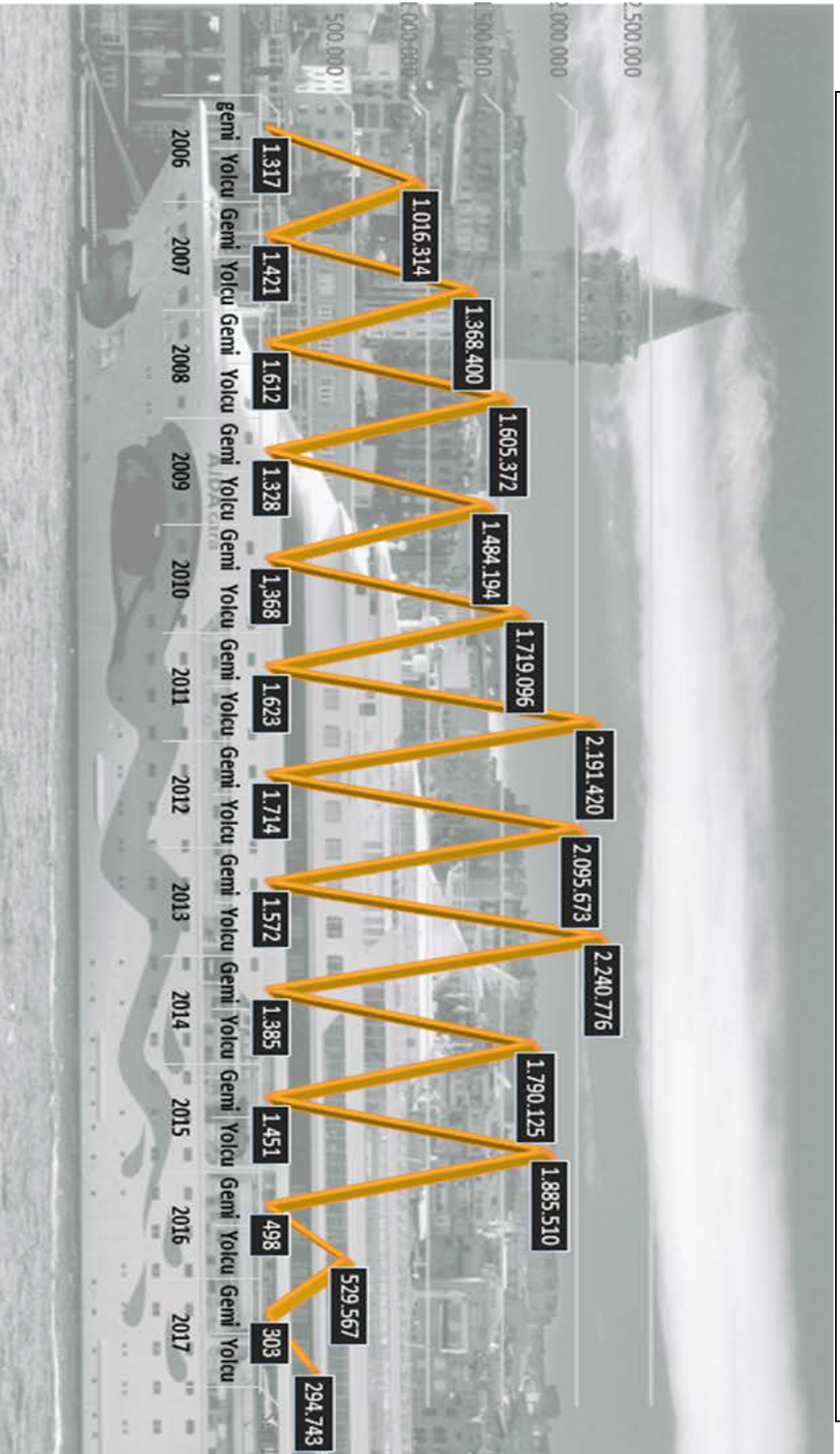
1. Sağlık, teknik altyapı ve enerji konularında yetersizlik
2. Turizmde yeterince çeşitlendirmeye ve coğrafi yaygınlaştırmaya gidilmemesi
3. İç turizm ile ilgili stratejik planlama eksikliği
4. Rekabet üstünlüklerimizin ortaya konulmasındaki güçlükler nedeni ile pazarlamanın düşük fiyatlara yapılması, 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

2017 yılında 303 adet gemi ile 294.743 adet yabancı uyruklu yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir.

Grafik (94): Yıllar İtibarıyla Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2010-2017)
Kaynak: T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Verileri



LİMAN ADI	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
Alanya	22	25.743	22	25.743	53	40.843	23	18.556	34	22.332	13	9.271	22	12.190
Antalya	64	127.250	55	159.430	64	163.575	58	175.778	52	168.538	16	45.979	11	40.301
Anamur	4	351	1	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bartın	2	208	9	882	15	2.071	20	2.824	8	954	2	171	1	103
Bozcaada														
Bodrum	82	46.031	131	52.832	114	28.546	78	32.879	12	62.050	46	61.315	0	0
Çanakkale	23	4.371	25	4.184	36	7.467	42	9.999	90	14.970	3	1.336	22	31.817
Çeşme	1	89	25	4.787	54	62.741	57	62.115	73	22.494	28	6.394	5	848
Data	0	0	0	0	0	0	0	0	41	40.772	68	57.987	62	66.021
Dikili	34	17.485	24	4.865	21	7.655	32	7.914	0	0	0	0	0	0
Fethiye	5	1.975	11	1.969	4	1.067	8	1.938	41	8.317	17	3.998	1	99
Göcek	7	1.216	6	1.038	2	252	3	380	10	2.824	2	338	0	0
Güllük	3	1.692	7	1.079	7	476	3	329	6	883	2	162	4	538
İskenderi	5	1.308	0	0	0	0	0	0	3	347	3	323	7	640
İstanbul	420	627.897	382	596.027	381	689.417	317	518.935	0	0	0	0	0	0
İzmir	262	493.533	288	552.764	190	486.493	124	257.233	345	595.880	56	43.543	5	1.332
Kaş	3	507	7	1.018	3	1.152	3	625	114	241.716	24	27.619	18	9.172
Kemer	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4.122	4	1.057	0	0
Kuşadası	568	662.456	464	564.317	428	577.685	448	556.745	0	0	0	0	0	0
Marmaris	84	170.021	88	110.279	112	152.685	82	107.724	506	567.315	271	349.781	126	119.884
Mersin	3	416	2	774	3	1.381	0	0	83	129.126	22	15.628	24	23.736
Mudanya	5	922	0	0	2	414	0	0	2	1.597	3	2.505	0	0
Samsun	3	208	7	1.190	12	1.281	17	1.558	5	550	2	171	0	0
Sinop	9	4.088	10	3.708	16	7.460	30	17.518	5	1.361	2	174	1	103
Taşucu	4	805	4	709	0	0	3	937	1	286	3	226	0	0
Trabzon	13	6.267	18	8.015	24	8.115	37	16.138	10	2.281	2	1	1	103
Tuzla	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Yalova	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
TOPLAM	1.623	2.191.420	1.587	2.095.673	1.572	2.240.776	1385	1.790.125	1.456	1.889.370	590	628.033	311	306.887

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 bulduran Yassıada, Kaş yakınlarındaki Kekova batık kenti ve Çanakkale bölgesinde bulunan 1. Dünya Savaşının gemi kalıntıları kontrollü olarak dalış turizmine açıldığı durumda Türkiye Kültür Dalış Turizmi açısından dünyanın en önemli ülkeleri arasında olacağı değerlendirilmektedir.

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

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

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

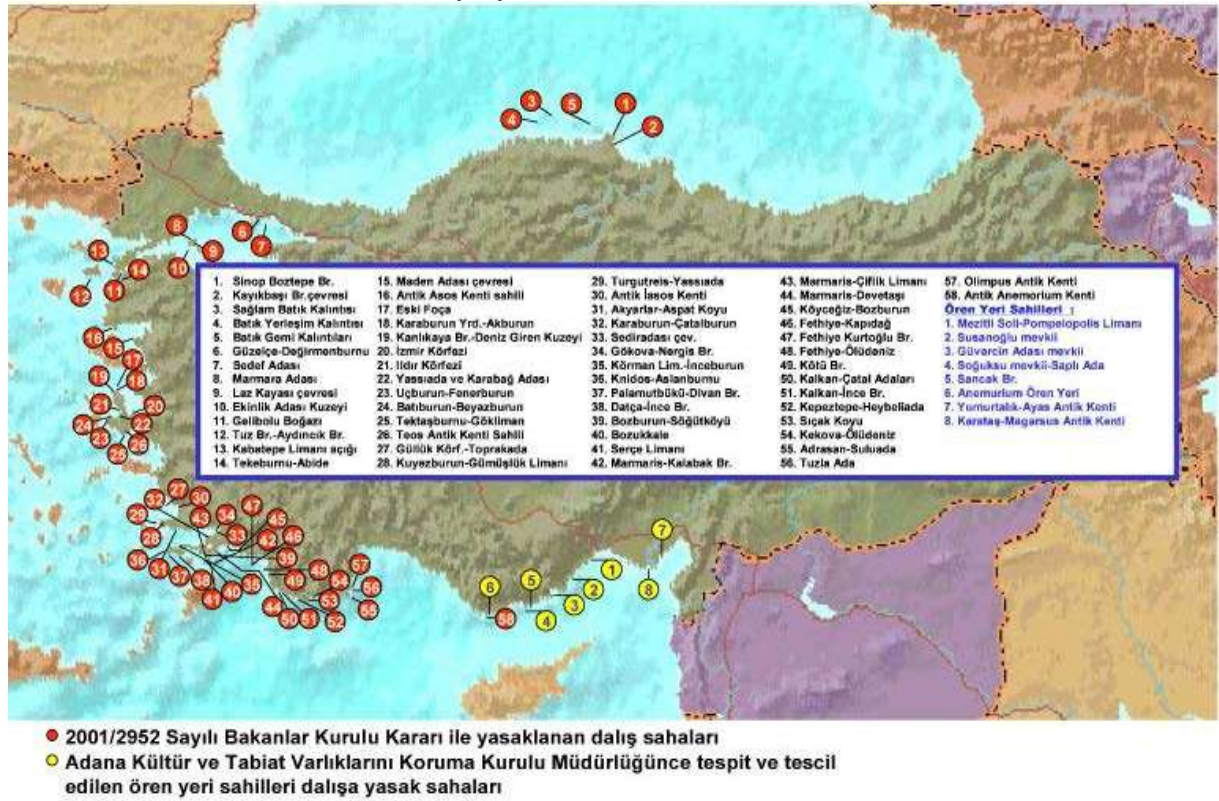
Fethiye'den Marmaris / Aksaz'a kadar olan sahil şeridi geçtiğimiz yıllarda SU SPORLARI MERKEZİ ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart aylarında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

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 (92): Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Süstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri

Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	İşletme Sayısı	Su Altı Belge Sayısı	Su Üstü Belge Sayısı
TOPLAM	781	263	697

Grafik(95): Dalışa Yasak Mevkiler



2.6.6. Diğer Unsurlar

2.6.6.1. Eğitim

Denizcilik eğitimi, toplumun tüm kesimlerine optimal seviyede yansıtılmalıdır. Kalkınmanın, çağdaşlaşmanın ve dışa açılmanın esasını oluşturan eğitimin en önemli işlevlerinden biri de nitelikli insan gücünü yetiştirmektir. Belirlenen nitelikteki insanı yetiştirmek, ancak iş alanlarının gereksinim duyduğu bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazandıracak eğitim öğretim ortamının sağlanmasıyla mümkündür.

Özellikle kamu ve özel sektör kuruluşlarının denizcilik eğitimi alanına gerekli önemi göstermemeleri sonucu bir yandan kamunun eğitim maliyetini arttırmakta, diğer yandan da verilen eğitimin kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Denizcilik eğitimi alanında karşılaşılan sorunların ana başlıkları aşağıda sıralanmıştır.

- a) Günlük deniz gezileri yapan işletmelerin gereksinim duyduğu işgücünün yetiştirilmesinde darboğazlar vardır.
- b) Deniz turizmi alanında çalışan ya da gereksinim duyulan personeli yetiştirmek üzere açılmış olan orta ve yüksek öğretim düzeyindeki eğitim kurumları yetersizdir.
- c) Yaygın eğitim alanında özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitimi nitelikli değildir.
- d) Denizcilik eğitimi konusunda Denizcilik Müsteşarlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında istenilen düzeyde koordine sağlanamamıştır.
- e) Turizm meslek yüksek okulları ile turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmi ile ilgili derslere yeterince yer verilememektedir.

Bu sorunların çözümüne yönelik olarak:

- a) Deniz turizmi alanında çalışan personeli yetiştirmek üzere orta öğretim düzeyinde resmi ve özel Anadolu Meslek Liseleri ile yat limanlarının bulunduğu yörelerdeki Anadolu Meslek Liseleri bünyesinde denizcilik eğitimi bölümleri açılmalıdır. Nitekim Bodrum Anadolu Meslek Lisesi bünyesinde yıllardır yatçılık eğitimi veren okul, sektör ve Milli Eğitim Bakanlığı'nın müştereken hazırladığı müfredatıyla bu konuya iyi bir örnektir.
- b) Denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarında yat işletmeciliği, deniz turizmi vb. alanlarda çalışacak elemanların yetiştirilmesi için gerek duyulan bölümler açılmalıdır.
- c) Yaygın eğitim alanında Özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitim, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu becerikli insan gücünü yetiştirebilecek nitelikte olmalıdır.
- d) Denizcilik eğitimi konusunda ilgili birimler arasında koordinasyon sağlanmalıdır.
- e) Turizm meslek yüksek okullarında ve turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmiyle ilgili derslere daha fazla yer verilmelidir.

2.6.6.2. Tanıtım

Ülkemiz deniz turizmi sektörünün yurtdışındaki tanıtımı 1985 yılından öncesine gitmektedir, ancak bu tanıtım genel olarak Düsseldorf Deniz Turizmi Fuarında yapılan çalışmalarla sınırlı kalmıştır. Denizcilik fuarlarında gerçekleştirilen tanıtım çalışmaları, tamamıyla Turizm Bakanlığı bilgisi doğrultusunda ve Bakanlık bütçesinin elverdiği ölçüler içinde, yurt dışındaki Turizm Müşavirlikleri vasıtası ile yapılmıştır.

Deniz Turizmi Sektörü'nün tanımlarda yer alması doğrultusunda geniş bir çalışma başlatılmıştır.

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

2.6.6.3. Ekonomi

Deniz turizmi ülkemiz için çok önemli bir gelir kaynağıdır.

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

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

2.6.6.4. Mavi Bayrak

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

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

Mavi Bayrak Kampanyası dört temel konu üzerinde yoğunlaşmıştır.

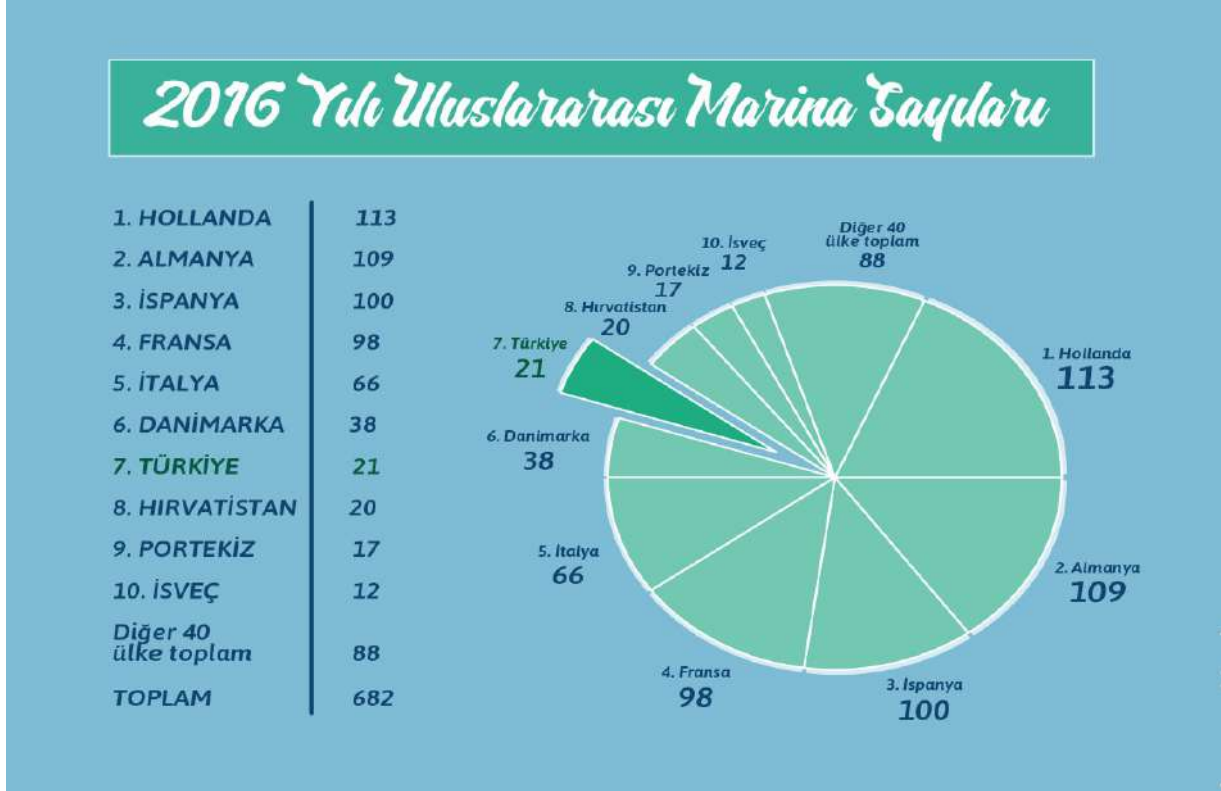
- Yüzme amacıyla kullanılan suyun niteliği
- Çevresel eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yönlendirilmesi
- Plaj düzeni ve emniyetinin sağlanması
- Çevre Yönetimi

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

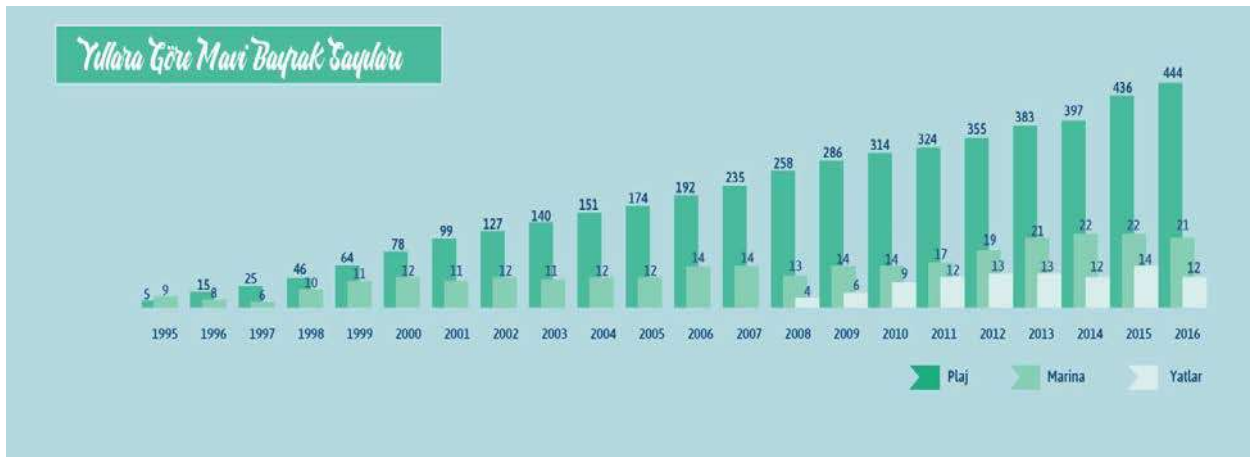
Türkiye'de mavi bayraklı plaj ve marina sayısı her geçen yıl artmaktadır. Türkiye'nin 2012 yılında Mavi Bayraklı plaj sayısı 355, marina 19, yat 13 iken 2016 yılında bu rakam 444 plaj, 21 marina ve 12 yat sayısına ulaşmıştır. Böylelikle Türkiye 2016 yılında 444 Mavi Bayraklı plaj ile 70 ülke arasında dünya 2.si olmuştur.

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.

Grafik (96) : 2016 Yılı Uluslararası Marina Sayıları



Grafik (97): Yıllara Göre Türkiye Mavi Bayraklı Plaj , Marina ve Yat Sayıları



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(z)
2. Ticari yatlar için "deniz turizmi aracı işletme belgesi" nin bulunması ve fotokopisinin başvuru dosyasına eklenmesi (z)
3. Mavi Bayrak kriterlerini, uyulması gereken yat davranış kurallarını, yerel ve ulusal düzeyde kimlerin sorumlu olduğunu içeren Mavi Bayrak bilgilerinin sergileneceği standart panonun yatta uygun ve görünür bir yere asılı bulunması (ödüle hak kazanıldığı takdirde TÜRÇEV tarafından gönderilecektir) (z)
4. Sintine ve pis su tanklarının düzenli olarak marina veya başka bir toplama merkezinde çektirilmesi ve bunun belgelenmesi ve/veya yatta arıtma sistemi bulundurulması ve faal durumda tutulması ve ilgili belgenin başvuru dosyasına eklenmesi(z)
5. Mavi Bayraklı yatlar için hazırlanan 'Atık Takip Formu'nun düzenli olarak işlenmesi (Mavi Kart sahiplerinin kartın arkalı-önlü fotokopisini başvuru dosyasına eklemeleri yeterlidir) (z)
6. Marinalarda yapılan çevre eğitim etkinliklerinden en az birine fiilen katılmış olmak ve katıldığına dair belge fotokopisini başvuru dosyasına eklemek (z)

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 yasaklara 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 Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı İstanbul Şehir Hatları Turizm San. Ve Tic. A.Ş.

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

Tarihçesi;

Şehir Hatları İdaresi 19. Yüzyılın ortalarından bugüne yaklaşık 163 yıllık bir deneyimi temsil 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.

Tablo (93): Şehir Hatları Filosu

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

İstanbul Boğazı ve Haliç' te deniz ticareti ve işletmeciliği alanında her çeşit "yolcu taşıma işleri" ile gemiler ve iskeleler aracılığı ile yolcu trafiğinin modern şartlarda gerçekleştirilmesini sağlamaktır.

Hizmet Verilen İskeleler;

1. ANADOLU HİSARI SH
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. HEYBELIADA SH
27. İSTİNYE SH
28. KABATAŞ SH
29. KADIKÖY - BEŞİKTAŞ - ADALAR SH
30. KADIKÖY - EMİNÖNÜ - KARAKÖY – KABATAŞ SH
31. KANDİLLİ SH
32. KANLICA 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 (94): 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

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

İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.

İDO - İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. İstanbul'un deniz ulaşımına ve trafik sorununun çözümüne katkıda bulunmak amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından 1987 yılında kurulmuştur. 2005 Mart ayında, TDİ'ye bağlı Şehirhatları İstanbul Deniz Otobüsleri'ne devredilmiştir. İDO günümüz itibariyle 4 farklı tipte 8 hızlı feribot, 5 ayrı tipte 24 deniz otobüsüyle ve 20 adet arabalı feribot ile hizmet vermektedir.

Terminalleri:

İstanbul Avrupa Yakası

Yenikapı / Bakırköy / Kabataş / İstinye /

Sarıyer / Beşiktaş / Sirkeci / Avcılar /
Büyükcemece

İstanbul Anadolu Yakası

Harem / Kadıköy / Bostancı / Maltepe /
Pendik / Kartal / Beykoz / Burgazada /
Kınalıada / Heybeliada / Büyükada Tuzla

Marmara Bölgesi

Eskihisar / Topçular / Yalova Hızlı Feribot
İskelesi / Yalova Deniz Otobüsü İskelesi /
Bandırma / Bursa / Marmara Adası /
Avşa Adası / Çınarcık / Armutlu Tatil Köyü /
Armutlu / Kumla / Gemlik / Esenköy

2017 yılında 36,9 Milyon Yolcu ve 9.7 Milyon araç taşımacılığı gerçekleştirmiştir.

“TURVOL” S. S.TURİZM VE YOLCU DENİZ TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ



Tarihçe;

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 tren idi 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 İşletmesi ile rekabete girmişlerdir. Mevcut taşıma araçlarını büyüterek, motorlu hale getirmek 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, 2 adet feribot ve 1 adet hizmet gemisi ile, başta İstanbul olmak üzere İzmir, Marmaris, Antalya'da deniz yolu ile toplu taşımacılık hizmeti vermekte ayrıca Ayvalık-Midilli Adası (Yunanistan) ve Çeşme-Sakız Adası (Yunanistan) güzergahlarında 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 kuruluşumuz, 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 350 kişiyi aşan çalışanı ile önemli bir istihdam sağlayarak ülke ekonomisine katkı sağlamaya devam etmektedir.

Gemi Filosu

NO	GEMİ ADI	TAM BOY	YOLCU KAPASİTESİ
1	K.BEGO ŞEVKET	31,30 M	450
2	URFALI CEMAL	40,30 M	710
3	BÜYÜK VARAN - 2	41,90 M	795
4	TÜFEKÇİOĞLU - 2	34,50 M	550
5	FEVİZOĞLU - 2	34,95 M	500
6	F. ÖMEROĞLU	41,95 M	607
7	YENİ YEŞİLADA	41,95 M	700
8	METE - 2	40,55 M	700
9	ALTINKAYA - 1	39,70 M	716
10	VENÜS - 4	41,95 M	737
11	KAPTAN ENABİR CAN	41,30 M	700
12	BÜYÜK YEŞİLADA	39,90 M	380
13	YENİ MARMARA	29,50 M	401
14	NECMİ KETENCİ	41,90 M	750
15	İNANDILAR	41,05 M	713
16	KIRÇILOĞLU - 2	41,90 M	725
17	METİN YILMAZ	42,00 M	700
18	MÜHENDİS	35,25 M	555
19	H.REİSOĞLU - 5	41,70 M	750
20	AYNACIOĞLU	41,95 M	710
21	KINALI VARAN	39,95 M	700
22	HARRAN OVASI	40,28 M	605
23	MUZAFFER KAPTAN	36,00 M	550
24	VENÜS - 1	41,90 M	704
25	BÜYÜK BEŞİKTAŞ	41,95 M	707
26	YENİ MENDERES	37,70 M	650
27	KARADENİZ - A	41,95 M	725
28	KAPTAN MUSTAFA GÜLER	42,00 M	850
29	VARAN - 1	42,00 M	798
30	REİSOĞLU - 2	21,18 M	150
31	KAPTAN ŞEVKET İYİDERE - 1	41,62 M	850
32	KIRÇILOĞLU - 4	42,00 M	710
33	KAPTAN RECEP AYNACI	41,95 M	705
34	H.HASAN KAPTAN	41,95 M	750

35	BÜYÜK FEYZOĞLU	41,50 M	700
36	KAPTAN DURSUN GÜLER	41,62 M	750
37	KAPTAN İLYAS MERT	41,955 M	700
38	KAPTAN AHMET CAN	24,00 M	230
39	ŞÜKRET	42,00 M	724
40	ADATEPE - 2	40,55 M	550
41	HADEKA	42,00 M	700
42	YAZICI - 4	40,00 M	700
43	METE - 3	41,45 M	750
44	POLARIS	39,10 M	750
45	H. REİSOĞLU - 4	36,00 M	550
46	MUSTAFA GÜNAY	42,00 M	850
47	B.ÇAĞLAYAN	34,90 M	600
48	NECDET ALİ YILDIRIM	41,96 M	714
49	KAPTAN HAŞİM TÜFEKÇİ	41,50 M	850
50	METEOĞLU	41,56 M	800
51	VARAN KAPTAN	36,20 M	600
52	BORA METEOĞLU	41,95 M	705
53	Y. ALİ REİS - 3	33,50 M	450
54	ÇAĞLAYAN PRINCESS	42,00 M	700
55	LÜTFİ KAPTAN	41,11 M	670
56	HAŞİM İNANDI	41,84 M	705
57	EMİN İNANDI	40,60 M	850
58	AYNACIOĞLU - 3	39,90 M	600
59	FETHİ BEY	41,96 M	750
60	MEFKÜRE	41,90 M	723
RO-RO / YOLCU GEMİLERİ			
61	LESVOS	41,80 M	443
62	CHIOS	57,50 M	190
DENİZ TURİZM GEMİLERİ			
63	BOSFOR	49,84 M	601
64	ZİYA BEY 1	24,50 M	85
65	TURYOL-2	26,60 M	99
66	TURYOL 3	24,30 M	81
67	TURYOL 4	32,40 M	170
68	TURYOL 5	25,25 M	92
69	HANÖNÜ - T	20,88 M	51
HİZMET GEMİLERİ			
70	TURYOL - B (SERVİS MOTORU)	13,40 M	4

İskeleler;

1. Eminönü
2. Karaköy
3. Üsküdar

4. Haydarpaşa
5. Kadıköy (Çayırbaşı)
6. Kadıköy (Metro)
7. Bakırköy
8. Büyükada
9. Heybeliada
10. Kınalıada
11. Büyükçekmece
12. Çınarcık (Yalova)
13. Kocadere (Yalova)
14. Esenköy (Yalova)
15. Armutlu (Yalova)
16. Foça (İzmir)
17. Karaburun (İzmir)
18. Mordoğan (İzmir)
19. Ayvalık (Balıkesir)
20. Çeşme (İzmir)
21. Midilli (Yunanistan)
22. Sakız (Yunanistan)

Hatlar ve Taşınan Yolcu Sayısı

2017 yılı içerisinde, aşağıda isimleri yazılı hatlarda toplam 70 adet Yolcu Gemisi ile 18.847.000 yolcu taşınmıştır.

1. ÜSKÜDAR-EMİNÖNÜ-KARAKÖY-ÜSKÜDAR
2. KADIKÖY-EMİNÖNÜ-KARAKÖY-KADIKÖY
3. EMİNÖNÜ-KADIKÖY / HEYBELİADA-BÜYÜKADA
4. BAKIRKÖY-KINALIADA-HEYBELİADA-BÜYÜKADA
5. BÜYÜKÇEKMECE-BÜYÜKADA
6. EMİNÖNÜ-KADIKÖY / ÇINARCIK-KOCADERE-ESENKÖY
7. EMİNÖNÜ-KADIKÖY/ARMUTLU
8. FOÇA-KARABURUN-MORDOĞAN
9. BOĞAZ TURLARI (Eminönü, Kadıköy ve Üsküdar)
10. AYVALIK-MİDİLLİ
11. ÇEŞME-SAKIZ

***Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi Ve Tic. 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

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



Kuruluş Tarihiçesi: Mavi Marmara'nın temelleri, imkânların ve teknolojinin gelişmesi ile Bostancı-Adalar Vapur İskelesinin hemen yanında 10 denizcinin taşımacılık hizmeti vermesi sonucu gelişim göstermeye başladı. 1960-1970 yılları arasında yük mavnalarıyla yapılan seferler daha sonra 8-9 metrelik yolcu motorlarıyla gerçekleştirilmeye devam etti. 1990 yıllarından sonra sac ve çift motorlu gemiler ile büyüme ve gelişim hızlanmış oldu.

Zaman içinde yaşanan bu büyümenin ardından Mavi Marmara, 19.09.2002 tarihinde 21 denizcinin kooperatifleşmesi ve 2006 yılında da adalardaki 11 gemi sahibinin katılımıyla kurumsal bir çatı altında toplanmış oldu.

Mavi Marmara; Bostancı-Adalar, Adalar-Kabataş, Bostancı-Teşvikiye, Bostancı-Eminönü ve Yeşilköy-Adalar karşılıklı seferleri ile yolcu taşımak ve turizme katkıda bulunmak amacıyla 32 yolcu gemisi, 3 hızlı bot ve 1 yük gemisi ile faaliyetine devam etmektedir.

Mavi Marmara, 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 sistemli olarak denetlenmektedir.

Mavi Marmara; çevreye ve denize gelebilecek zararın önlenmesine yönelik tedbirlerini sürekli geliştirerek uygular, çevre kirliliğini önleme ve emniyet için gereken titizliği gösterebilecek personel ve geminin teminini kendisine 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.

UDHB tarafından; iskeleleri kıyı tesisi işletme izinleri, gemileri de düzenli hat ruhsatları ile belgelendirilmiştir.

Gemileri düzenli olarak yıllık bazda kara ve deniz bakımları ve denetlerinden geçtikten sonra denize elverişlilik belgesi alarak yolcu taşımacılığı yapabilirler.

İşletmeci Altındaki Gemiler ve İskeleler

32 gemi, 3 Hızlı Bot, 1 Yük motoru ve 6 iskele

Görev Yapmakta Olduğu Hatlar

Bostancı-Adalar, Kabataş-Beşiktaş-Adalar, Yeşilköy-Adalar

Çalışılan Hatlara Göre Toplam Tekne Sayısı ve Yolcu Sayısı

32 tekne ve 4.600.000 yolcu sayısı

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

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 Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (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 kullanılabilen 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 (95): 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
2015	81.179.323	12.525.293	93.704.616	27.879.872	48.761.154	76.641.025	170.345.641
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.

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.

Su ürünleri üretimi 2017 yılında bir önceki yıla göre %7,2 artarak 630 bin 820 ton olarak gerçekleşmiştir. Üretimin %42,8'ini deniz balıkları, %8,3'ünü diğer deniz ürünleri, %5,1'ini iç su ürünleri ve %43,8'ini yetiştiricilik ürünleri oluşturdu.

Su ürünleri avcılığı 2017 yılında %5,7, yetiştiricilik %9,1 artmıştır. Avcılıkla yapılan üretim 354 bin 318 ton olurken, yetiştiricilik üretimi ise 276 bin 502 ton olarak gerçekleşmiştir. Deniz ürünleri avcılığı bir önceki yıla göre %6,9 artarken, iç su ürünleri avcılığı %5,1 azalmıştır.

Yetiştiricilik üretiminin %37,6'sı iç sularda, %62,4'ü denizlerde gerçekleşmiştir. Deniz ürünleri avcılığı ile yapılan üretimde ilk sırayı %49'luk oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi almıştır. Bu bölgeyi %24,2 ile Batı Karadeniz, %14,8 ile Ege, %7,7 ile Marmara ve %4,3 ile Akdeniz Bölgesi izlemiştir.

Kişi başına ortalama balık tüketimi 2017 yılında %0,7 artmıştır. Kişi başına ortalama balık tüketimi 2016 yılında 5,45 kg olarak gerçekleşirken, 2017 yılında %0,7 artarak 5,49 kg olarak gerçekleşmiştir.

Grafik (98): Avlanan Su Ürünleri Miktarı 2017



Tablo (96) : Türkiye Su Ürünleri Üretimi

	Deniz Ürünleri Sea Products (Ton - Tonnes)	Yetiştiricilik Üretimi Aquaculture Production (Ton - Tonnes)	Tatlısu Ürünleri Freshwater Products (Ton - Tonnes)	TOPLAM
2005	380 381	118 277	46 115	544 773
2006	488 966	128 943	44 082	661 991
2007	589 129	139 873	43 321	772 323
2008	453 113	152 186	41 011	646 310
2009	425 046	158 729	39 187	622 962
2010	445 680	167 141	40 259	653 080
2011	477 658	188 790	37 097	703 545
2012	396 322	212 410	36 120	644 852
2013	339 047	233 394	35 074	607 515
2014	266 078	235 133	36 134	537 345
2015	397 731	240 334	34 176	672 241
2016	301 464	253 395	33 856	588 715
2017	322 173	276 502	32 145	630 820

Kaynak: Yetiştiricilik üretimi ve tatlısu ürünleri için Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı.

Kaynak: TÜİK /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, mezgıt, kalyoz, barbunya, tekir ve kefal türleri toplam üretimin %90'ından fazlasını karşılamaktadır.

İç sulardan avcılık yoluyla elde edilen üretimin son 10 yılda toplam üretimin %7-10'unu karşılamıştır. En büyük av sahası Van Gölü ve üretiminde en büyük pay bu gölde yaşayan en değişik tür olan inci kefaline aittir. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde enerji temini ve sulama amacıyla yapılmakta olan barajlar önemli bir üretim potansiyeli yaratacaktır.

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.

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 (97): Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2017)

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	722	9.258	3.139	749	517	288	461	265	7	15.406
İçsu	280	2.042	199	24	59	14	-	-	-	2.618
TOPLAM	1.002	11.300	3.338	773	576	302	461	265	7	18.024

Kaynak: BSGM

Tablo (98): Avlanan Su Ürünleri Miktarı

Balık türü Type of fish	Ton - Tonnes				
	2013	2014	2015	2016	2017
Toplam - Total	295 167,9	231 058,3	345 765,0	263 724,5	269 676,4
Akya - Leer fish	333,5	173,5	109,3	186,6	211,9
Avcı - Greater amberjack	54,3	9,2	8,8	7,0	8,5
Albakor (Patlakgöz) - Albacore	70,6	0,3	53,4	25,2	44,0
Bakalorya-Berlam - Hake-Eurepean hake	676,0	642,2	706,0	783,8	1 011,3
Barbunya - Red mullet	2 055,4	1 426,1	1 255,2	1 453,6	1 406,4
Barbunya (Paşa barbunu) - Goldon banded	88,8	34,8	25,3	78,7	69,4
Çaça - Sprat	9 764,0	41 647,9	76 995,6	50 224,9	33 949,5
Çipura - Seabream	943,5	606,3	480,9	495,1	590,0
Dil - Common sole	693,6	411,3	328,0	352,2	486,4
Dülger - John dory	61,5	44,8	46,0	47,1	48,3
Fangri - Common seabream	70,7	36,3	31,3	25,3	28,8
Fener balığı - Angler fish	204,6	190,0	166,0	176,0	185,2
Gelincik - Shore rockling	14,1	11,6	7,4	10,4	11,7
Gobene (Tombik) - Frigate mackerel	863,3	561,7	476,0	406,8	474,1
Grenyüz - Meagre	16,5	17,5	20,0	23,6	10,1
Gümüş - Silverside	886,3	447,1	326,9	516,5	489,3
Hamsi - Anchovy	179 615,2	96 440,0	193 492,3	102 595,2	158 093,8
Hani - Painted comber	36,6	44,6	16,8	17,9	12,1
İskarmoz - Eurepean barracude	370,1	124,7	171,3	115,7	96,2
İskorpit - Black skorpion fish	192,2	201,9	143,2	138,6	306,0
İsparoz - Annular bream	106,6	58,7	75,0	84,2	86,6
İstavrit(Kraça)-Horse mackerel	21 817,8	12 213,2	14 290,4	8 859,8	8 065,6
İstavrit (Karagöz) - Scad	6 606,3	4 110,4	2 373,1	2 288,6	4 919,3
İşkine - Brown mearge	2,5	7,6	5,0	4,5	3,0
İzmarit - Picarel	765,7	349,9	332,0	328,9	285,9
Kalkan - Turbot	209,4	197,8	239,3	221,1	167,4
Karagöz - Two banded bream	123,0	147,9	108,8	125,0	210,9
Kayabalığı - Gobies	67,2	42,8	38,5	50,5	2,8
Kefal - Grey mullet	2 504,9	1 721,0	1 782,9	1 825,7	2 313,6
Keler - Angelshark	17,0	8,3	1,3	2,8	0,9
Kılıç - Sword fish**	96,8	55,7	34,9	76,5	441,0
Kırlangıç - Red gurnard	220,4	66,4	54,3	54,3	56,6
Kırlangıç (Mazak) - Trigla lineata	26,8	6,5	2,9	4,2	7,5
Kolyoz - Chup mackerel	2 573,7	1 695,0	1 209,9	1 602,0	2 043,0
Köpek - Topeshark	110,9	108,9	77,6	22,3	23,2
Kupez - Bogue	2 226,2	2 208,4	2 207,8	2 795,1	3 175,0
Lahoz - Waker	260,5	191,5	166,9	230,6	32,6
Levrek - Seabas	186,9	110,5	139,0	131,7	135,1
Lipsöz - Small-Scalled	51,3	20,4	17,3	28,2	20,4
Lüfer - Blue fish	5 225,2	8 386,3	4 135,7	9 573,6	1 935,7
Melanurya -Saddled seabream	113,6	127,9	59,3	90,2	92,3
Mercan - Striped bream	990,0	788,9	895,5	980,0	1 171,7
Mezgit - Whiting	9 396,9	9 555,1	13 158,3	11 540,8	8 248,0
Mıgır - European coger	1,5	0,2	1,4	2,6	0,3
Mırmır - Conger eel	122,6	143,8	83,1	123,7	152,3
Minekop - Croaker	25,8	91,1	28,9	30,9	26,7
Orfoz - Dusky grouper	20,1	13,4	16,6	11,0	3,1
Orkinos - Bluefin tuna*	551,4	555,0	1 091,0	1 324,0	1 514,7
Yazılı Orkinos - Little tunny	1 385,8	681,9	325,5	184,1	479,8
Öksüz - Piper	9,4	8,3	11,6	3,4	2,5
Palamut-Torik - Atlantic bonito	13 157,6	19 031,5	4 573,0	39 459,6	7 577,6

Patlakgöz mercan - Large-eye dentex	33,7	19,3	27,5	32,9	9,4
Pisi - Flounder	80,7	6,2	9,8	8,8	7,1
Sardalya - Pilchard	23 919,0	18 077,2	16 693,4	18 162,1	23 425,7
Sarıgöz - Black sea bream	25,9	26,9	21,9	51,4	19,8
Sarpa - Saupé	203,1	145,1	189,1	127,6	144,6
Sinagrit - Dentex	60,3	55,0	58,9	53,9	47,2
Sivriburun karagöz - Sharpshout seabream	6,4	3,7	1,2	2,1	2,1
Tekir - Striped red	2 332,8	3 616,5	3 476,4	3 047,0	2 074,4
Tirsi - Twaite shad	1 541,0	2 094,4	2 034,7	1 642,0	1 576,2
Trança - Blue spatled bream	31,4	22,3	8,1	13,5	17,2
Uskumru - Mackerel	119,0	46,6	102,9	61,9	728,2
Vatoz - Thornback ray	299,0	196,4	168,6	116,1	183,0
Zargana - Gar fish	204,7	334,4	314,2	267,8	252,8
Zurna - Saury	191,1	218,8	102,8	131,3	152,9
Diğer - Other	135,2	419,4	159,0	266,0	307,7

Tablo (99): Avlanan Tatlı Su Ürünleri Miktarı

Ton - Tonnes						
Balık türü Type of fish	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Toplam - Total	36 120,0	35 074,4	36 134,0	34 176,0	33 856,0	32 145,0
Akbalık - Chub	90,5	54,0	59,0	48,0	40,0	38,0
Alabalık - Trout	444,0	437,5	431,0	371,0	374,0	309,0
Çapak - Bream	141,5	106,0	91,0	73,0	74,0	64,0
Gökçe *	85,0	75,0	60,0	50,0	27,0	38,0
Gümüş - Sand smelt	3 608,5	5 012,3	6 471,0	4 930,0	4 640,0	4 892,0
İnci kefali - Tarek	9 621,0	8 600,0	8 310,0	8 850,0	9 950,0	9 830,0
Kadife - Tench	63,0	65,0	68,0	61,0	50,0	38,0
Kara balık - Catfish	299,0	345,1	351,0	303,0	262,0	216,0
Kaya balığı - Bighand goby	60,5	37,4	35,0	36,0	37,0	38,0
Kefal - Mullet	1 138,0	1 094,4	1 192,0	1 161,0	1 136,0	1 424,0
Kızılkanat - Rudd	241,5	161,0	170,0	141,0	137,0	106,0
Kurbağa - Frog	648,0	830,5	742,0	535,0	486,0	547,0
Levrek(Sudak) - Pike perch	593,0	491,2	521,0	465,0	461,0	405,0
Salyangoz - Snail	1 193,0	1 430,5	1 547,0	733,0	1 317,0	1 156,0
Sazan - Common carp	9 973,0	8 276,6	8 036,0	7 223,0	4 736,0	3 543,0
Siraz - Transcaucasian barb	812,5	735,5	706,0	695,0	708,0	757,0
Yayın - Wels	816,0	617,9	629,0	549,0	512,0	387,0
Yılan - Eel	38,0	48,2	56,0	71,0	75,0	81,0
Turna - Pike	215,0	213,2	240,0	203,0	226,0	195,0
Kerevit - Cray fish	492,0	532,1	582,0	532,0	544,0	669,0
Gümüşü Havuz Balığı - Gibel carp **	5 090,0	5 494,7	5 408,0	6 745,0	7 652,0	7 035,0
Diğer - Other	457,0	416,3	429,0	401,0	412,0	377,0

* Yöresel üründür, İngilizce karşılığı bilinmiyor.

* Local sea product , English equivalent is unknown.

**2012 yılından itibaren derlenmeye başlanmıştır.

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın idari kayıtlı verileridir.

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 üretiminde önemli artışlar olmuştur. Ülkemizde bunun yanında karides, midye v.b. tür yetiştiricilikleri de yapılmaktadır.

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.

Tablo (100): Türkiye Su Ürünleri Yetiştiriciliği

Balık türü Type of fish	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Toplam - Total	188 790,0	212 410,0	233 393,9	235 133,0	240 334,0	253 395,0	276 502,0
İç su - Inland water							
Alabalık (Gökkuşaağı) - Trout (Rainbow trout)	100 239,0	111 335,0	122 873,3	107 533,0	100 411,0	99 712,0	101 761,0
Alabalık (Salmo sp.) - Trout (Salmo sp.)*	-	-	-	450,0	755,0	1 585,0	1 944,0
Aynalı sazan - Carp	207,0	222,0	145,5	157,0	206,0	196,0	233,0
Mersin balığı - Sturgeon*	-	-	-	17,0	28,0	6,0	13,0
Tilapya - Tilapia*	-	-	-	32,0	12,0	58,0	8,0
Yayın - European catfish**	-	-	-	-	-	-	8,0
Kurbağa - Frog*	-	-	-	50,0	43,0	44,0	43,0
Deniz - Marine water							
Alabalık (Gökkuşaağı) - Trout (Rainbow trout)	7 697,0	3 234,0	5 186,2	4 812,0	6 187,0	4 643,0	4 972,0
Alabalık (Salmo sp.) - Trout (Salmo sp.)*	-	-	-	798,0	685,0	1 073,0	980,0
Çipura - Sea bream	32 187,0	30 743,0	35 701,1	41 873,0	51 844,0	58 254,0	61 090,0
Levrek - Sea bass	47 013,0	65 512,0	67 912,5	74 653,0	75 164,0	80 847,0	99 971,0
Fangri - Common seabream*	-	-	-	106,0	143,0	225,0	20,0
Antenli mercan - Bluespotted seabream**	-	-	-	-	-	-	122,0
Kırmızı bantlı mercan - Redbanded seabream**	-	-	-	-	-	-	66,0
Minekop (Kötek) - Corb*	-	-	-	39,0	61,0	20,0	125,0
Grenyüz (Sarıağız) - Meagre*	-	-	-	3 281,0	2 801,0	2 463,0	697,0
Sinagrıt - Dentex*	-	-	-	113,0	132,0	43,0	51,0
Sivri burun karagöz - Sharp snout seabream*	-	-	-	8,0	59,0	2,0	-
Trança - Blue spotted bream*	-	-	-	75,0	90,0	61,0	107,0
Orkinos - Bluefin tuna*	-	-	-	1 136,0	1 710,0	3 834,0	3 802,0
Midye - Mussel	5,0	-	-	-	3,0	329,0	489,0
Diğer - Other	1 442,0	1 364,0	1 575,3	-	-	-	-

*2014 yılından itibaren derlenmeye başlanmıştır.

**2017 yılından itibaren derlenmeye başlanmıştır.

Kaynak: Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın idari kayıtlı verileridir.

Tablo (101): Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisleri (2017)

Grup	Kapasite Grubu (ton)	Tesis Sayısı (adet)	Toplam Proje Kapasitesi (ton/yıl)
Deniz	0-50	173	3.939
	51-100	17	1.415
	101-250	18	3.324
	251-500	68	23.368
	501-1000	71	61.524
	1001>	80	160.870
	TOPLAM		427
İçsu	0-50	1.352	21.497
	51-100	108	9.460
	101-250	175	35.164
	251-500	118	51.689
	501-1000	125	108.209
	1001>	3	7.400
	TOPLAM		1.881
Deniz+İçsu	0-50	1.525	25.436
	51-100	125	10.875
	101-250	193	38.488
	251-500	186	75.057
	501-1000	196	169.733
	1001>	83	168.270
	TOPLAM		2.308

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 kullanımını

arttırmak için ülkemiz balıkçılığını Açık Deniz Balıkçılığına yönlendirmek gerekmektedir.

Ülkemiz nüfusunun 2023 yılında yaklaşık 86 milyonu bulacağı ve buna paralel olarak bugün 700.000 ton civarında olan su ürünleri miktarımız yaklaşık olarak 800.000 ton artışla 1.500.000 tona ulaşacağı varsayımından hareket edilirse söz konusu üretim artışının karşılanmasında kullanılacak yollardan birinin de Açık Deniz Balıkçılığına geçmek olduğu görülmektedir.

Diğer taraftan, hızla gelişen balıkçılık, balıkçı teknelerinin boyut ve tonajlarını büyütürken, balıkçılarımızın pek çoğu da telsiz, radar ve sonar cihazı gibi teknolojinin yeni ürünlerini temin eder hale gelmiştir. Ancak, bu gelişmiş cihazlar ve teknelerle bunların yüksek maliyetleri balıkçılarımızı her hal ve şartta her, cins boy ve ebatta balığı avlamak ve pazara arz etmek mecburiyetiyle karşı karşıya bırakmıştır. Yatırımın maliyetini karşılamak borç taksitlerini ödeme zorunluluğu rasgele ve bilinçsiz avlanmayı, yasak avcılığı teşvik etmiş, buna Karadeniz'in kirlenmesi de eklenerek önce balık ve balık neslinin yok olması ve yakın gelecekte ise balıkçılık sektörünün büyük bir krizle karşı karşıya kalması tehlikesi baş göstermiştir.

Bilindiği üzere, açık deniz balıkçılığı Cebelitarık ötesi (okyanus) balıkçılığıdır. Ferdi değil, farklı ekiplerin kombine çalışmasıdır. Uzun süre denizde kalış ve av yapma söz konusudur. Dolayısıyla av, anında yarı mamul (dondurma şoklama) veya mamul hale getirilir. Bu ürün taşıyıcı ekiplerce en yakın ve bağlantısı yapılmış ülkelerin limanlarına ulaştırılır. Buradan alınan mamul pazarlama ekiplerince pazarlanır.

Türkiye'de av tekneleri buna göre dizayn edilmemiştir. Açık deniz için yapılacak teknelerin buna göre dizayn edilmesi, balıkçı ekiplerinin açık deniz balıkçılığı için eğitilmesi ve ilgili av-pazar ağının kurulması gerekmektedir.

Bu nedenle; Ülkemiz, balıkçılık faaliyetlerinin artırılması ve balıkçılık ekonomisinin canlandırılması maksadıyla uzun menzil balıkçılığı kapsamında liman ülkeleriyle ikili görüşmeler halindedir.

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.

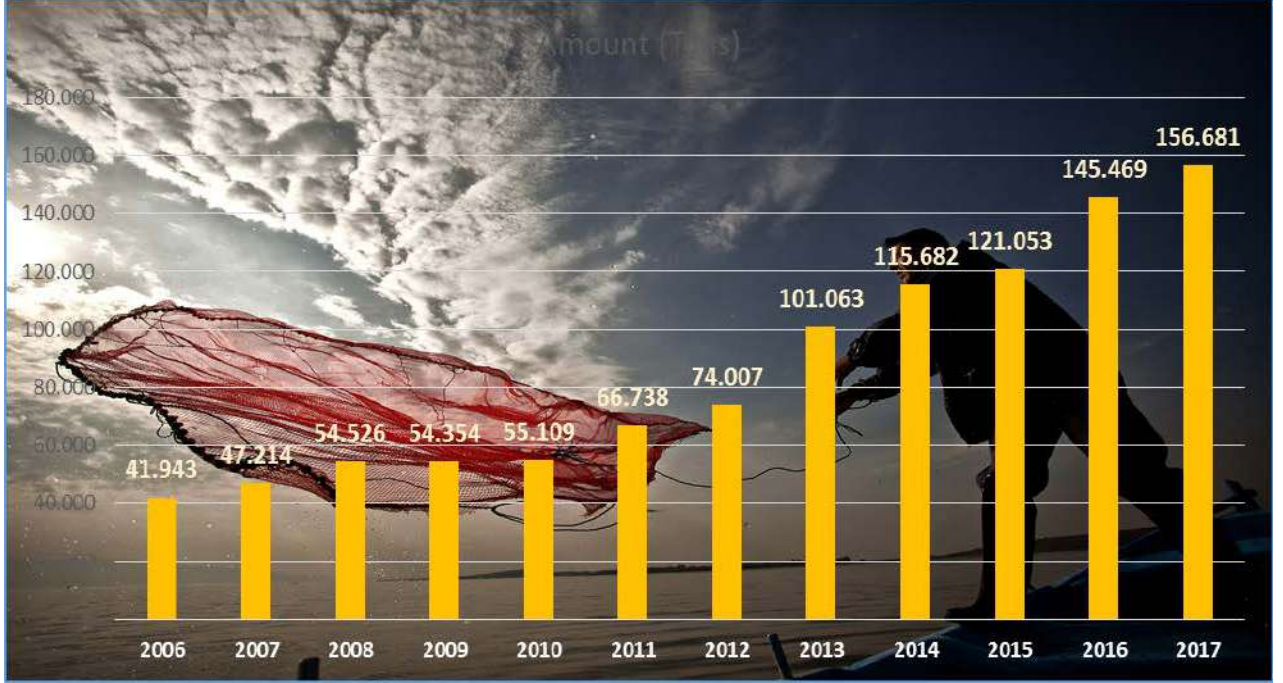
Mevcut Su Ürünleri ihracatı rakamları incelendiğinde, ihracatımız geçtiğimiz yıllardaki miktar ve değerlere kıyasla artarak devam etmektedir.

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.

Türkiye, 2016 yılında 80 ülkeye su ürünleri ihraç ederken Hollanda 160 milyon 175 bin dolarlık tutarla ilk sırada yer aldı. İtalya, 108 milyon 701 bin dolarlık su ürünleri ihracatı ile ikinci olurken, Almanya'ya yapılan su ürünleri ihracatı 86 milyon 866 bin

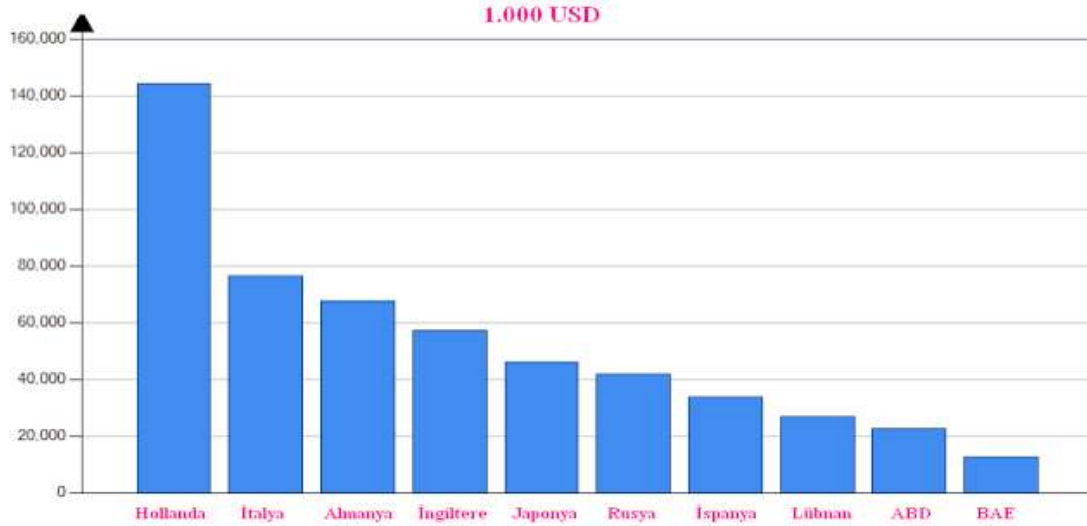
dolar olarak kayıtlara geçti. Bu ülkeleri İngiltere, Japonya, Rusya, İspanya, ABD, Lübnan ve Fransa izledi.

Grafik (99): Yıllar İtibari İle Su Ürünleri İhracatı (Miktar=Ton)



Kaynak:TÜİK

Grafik (100): Türkiye 'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2015)



Kaynak :TÜİK

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.

Su Ürünleri İthalatı

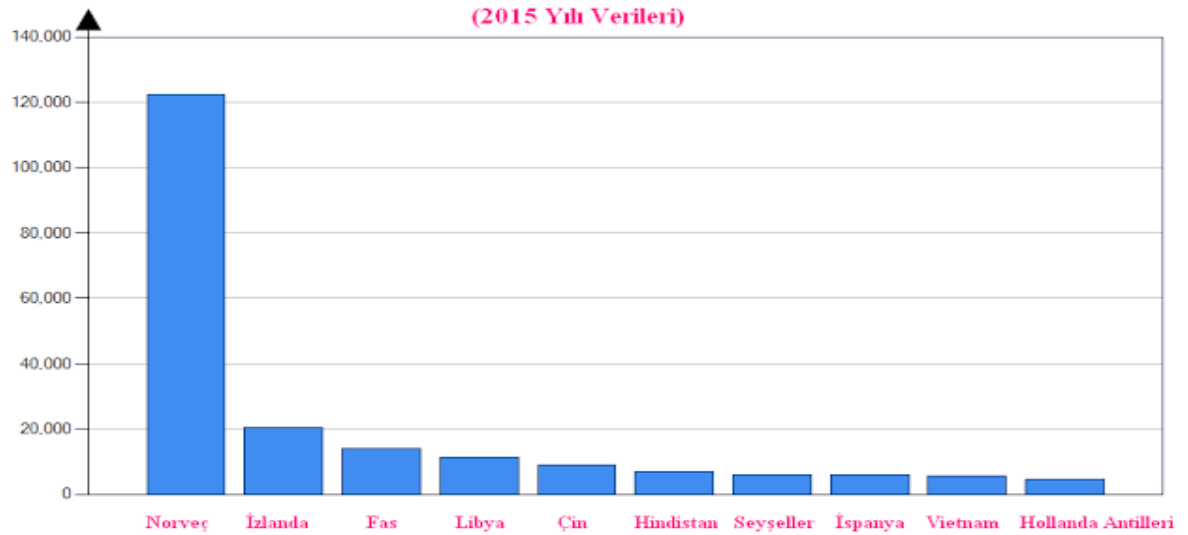
Türkiye'de işlenmiş ürünlerin, ithalat içindeki payı yıllar itibariyle giderek artmaktadır. Balık ithalatı Avrupa Birliği ülkelerinden özellikle Hollanda, İngiltere ve Norveç ile bazı Afrika ülkeleri Gana Fildişi sahilleri ve Uzakdoğu ülkelerinden Singapur, Tayland'la yapılmaktadır. İthalatımızda yumuşakça (kalamar, sübye) ve kabuklular (istakoz, karides vb.) ikinci büyük payı oluşturmakta ve toplam ithalatımızın yaklaşık %6.5'lük bir oranını teşkil etmektedir. İthalat daha çok Avrupa Birliği ve Uzakdoğu ülkelerinden işlenmiş ürünler olarak yapılmaktadır.

İthalatta dondurulmuş ve yarı işlenmiş ürünler önemli bir paya sahiptir. Konserveciliğe hammadde sağlamak amacı ile giderek artan miktarlarda dondurulmuş ton balığı ithal edilmektedir.

Ancak, son yıllarda Avrupa Birliğinin uygulamış olduğu menşei kuralları nedeniyle, dondurulmuş ton balığı ithalatı Avrupa Birliği'ne doğru yönelmiştir.

2004-2016 dönemi değerlendirildiğinde ithalatta ağırlıklı ürün grubunu dondurulmuş balıkların oluşturduğu, bunu yumuşakçaların ve balık filetoalarının 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.

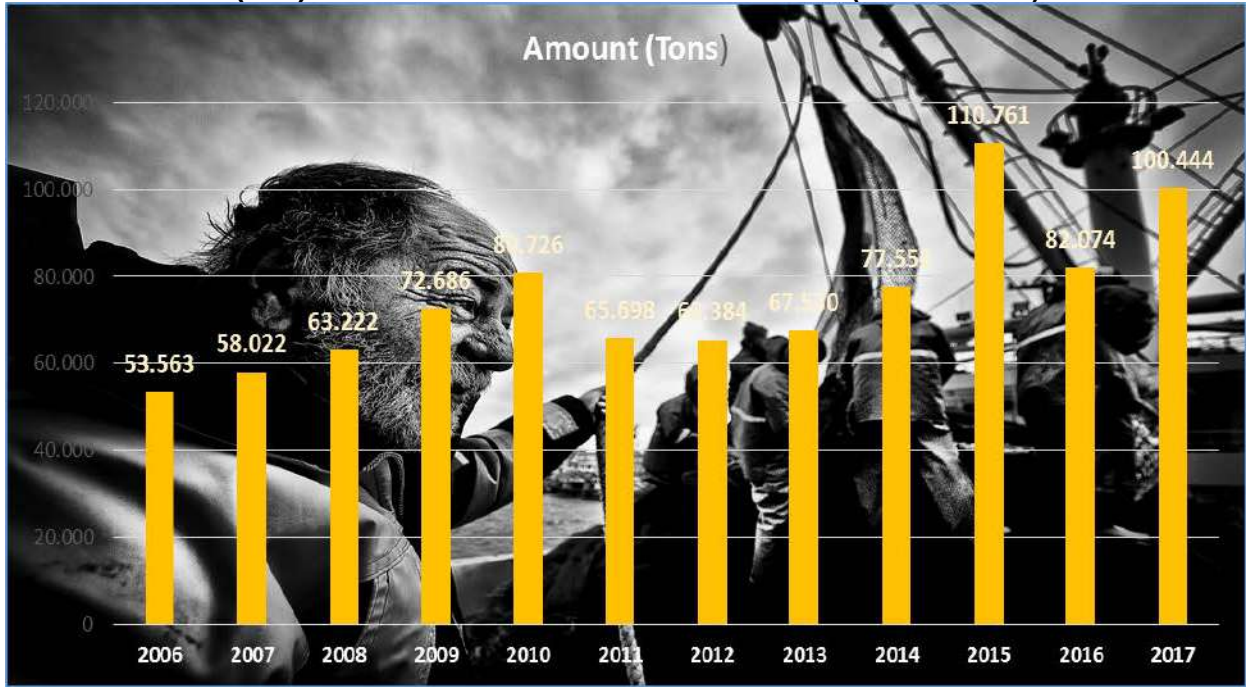
Grafik(101):Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2015)



Kaynak;TÜİK

Grafik İncelendiğinde; Türkiye'nin 2015 yılı toplam su ürünleri ithalatının %50 sini Norveç in tek başına karşılamış olduğu görülmektedir. Norveç'ten sonra İzlanda, Fas, Libya, Çin, Hindistan, Şeyceller, İspanya, Vietnam ve Antiller izlemektedir.

Grafik (102): Yıllar İtibari İle Su Ürünleri İthalatı (Miktar=Ton)



Kaynak: TÜİK

Tablo (102): Türkiye Su Ürünleri İhracat ve İthalatı (2000-2017)

Yıllar	İHRACAT			İTHALAT		
	Miktar (ton)	Değer (\$)	Değer (₺)	Miktar (ton)	Değer (\$)	Değer (₺)
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
2016	145.469	790.303.664	2.398.269.090	82.074	180.753.629	548.878.092
2017	156.681	854.731.829	3.128.112.446	100.444	230.111.248	841.383.610

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. DENİZ KUMCULUĞU



Kumcular Limanı Yerleşim Yeri

2005 yılından evvel “Taş Ocakları nizamnamesi” ile faaliyetleri düzenlenen ama gerek teknik gerekse uygulama açısından yetersiz kalan deniz kumculuğu faaliyeti 2005 yılında Maden kanununda yapılan değişiklikle yeni bir safhaya girmiş, “Denizlerdeki kum ve çakıl SiO₂ oranına bakılmaksızın 1A Grubu Maden sayılır” görüşü ile Deniz Kumcu **1 A grubu Maden** Statüsü kapsamına alınmış dolayısı ile Deniz Kumculuğu Madencilik Sektörünün bir parçası olmuştur. 18.02.2018 tarih ve 29271 sayılı Resmi Gazetesinde yayımlanan değişikliklerle de 1A Grubu ruhsat verilecek alanlar 10 hektardan 20 hektara çıkarılmıştır.

Adı geçen kanunda ve yönetmeliklerde 2005 yılından bu yana yapılan değişiklikler olmuş ancak ana hatları ile kanun aynı kalmıştır. Bu bağlamda Deniz Kumculuğu 1A Grubu Maden Statüsünde tanımlanmış, tüm Maden İşletme Ruhsatları ile ilgili olarak Maden İşleri Genel Müdürlüğü (MİGEM) yetkili kılınmış ancak 1 A Grubu Maden Ruhsatlarının ihale ve Ruhsatlandırma yetkisi Valiliklere verilmiştir. Bu hususta da ilgili Maden Yönetmeliğinde

“Genel müracaat

MADDE 8 – (1) Kanununun 6 ncı maddesinde belirtilen nitelikleri taşıyan gerçek veya tüzel kişiler, maden hakkı için I. Grup (a) bendi madenlerde büyükşehir belediyesi olan illerde valiliklere diğer illerde il özel idarelerine, diğer grup madenlerde Genel Müdürlüğe müracaat yapılır.

(2) I. Grup (a) bendi madenlerde Büyükşehir olan illerde Valilikler diğer illerde il özel idareleri, Genel Müdürlüğün uygun görüşünü alır. Genel Müdürlük, talep edilen alanın niteliği, talep alanında diğer grup ruhsatların bulunup bulunmadığı, ruhsat bulunması halinde yapılan nazari ve/veya mahalli inceleme sonucu dikkate alınarak görüşünü bildirir. Diğer kamu kurum ve kuruluşlarının olumlu görüşünün alınmasını takiben Valiliklerce/il özel idaresince ihale yolu ile işletme ruhsatı verilir. Bu madenlerin ihale bedeli Büyükşehir Belediyesi olan illerde ilgili

muhasebe birimi hesabına, diğer illerde il özel idarelerinin hesabına yatırılır.” şeklinde olup, bu süreç uzun ve bürokratik işlemler gerektirmektedir. İhaleye çıkacak alanların belirlenmesi, yeterli rezerve sahip ve çevreye uyumlu alanların bulunması ve yeterliliğe sahip işletmeciler için ihaleye çıkarılması sürecinde tüm çalışmaların bu ruhsatları vermeye tek yetkili olan Valiliklerce yapılması veya diğer madenlerdeki gibi ruhsat işlerinin MİGEM tarafından neticeye ulaştırılması sektör için öncelikli ve gerekli olmaktadır.

Mevcut rezerv alanları rüzgar, sıcaklık, basınç ve akıntı gibi doğal nedenlerden dolayı yer değişimine uğrayabileceğinden 10hk.alan deniz içi maden ruhsatları için yetersiz kalmakta, yeni alınan ruhsatlar ile eşitlik sağlanabilmesi adına hali hazırda 10hk alanda işletme ruhsatına sahip kuruluşlara 20hk’lık işletme ruhsat hakkı tanınması gerekmektedir.

Diğer önemli bir sorun ise ihaleye açılacak alanların yeri ve rezervi hakkında bilimsel bir veri tabanı olmamasıdır. Bu konuda yetkili üniversiteler, ilgili devlet kuruluşları ve valiliklerin ortak girişimleri ve çalışmaları ile alanların tespit edilmesi ve rezerv belirlenmesi gereklidir. Bu sürecin işletme Ruhsatı veren Valiliklerce yapılması ve uygun yerlerin ihaleye açılması yapılan tüm giderlerin ihale bedeline yansıtılarak devletin kaybının önlenmesi sektörün önünü açacaktır.

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

Kullanılan kimyasal ve fiziksel özellikleri ile bu kullanımlara son derece uygun olan “Doğal Deniz Kumunun” ülke ekonomisine Katma Değer olarak sunulması son derece önem arz etmektedir.

2.8.1. 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 kıyılarının uzunluğuna kıyasla yıllık tarama miktarının kendinden küçük ülkelere bile çok daha düşük olmasıdır. Örneğin ülkemizin 7200 km uzunluğundaki kıyı şeridine oranla Belçika'nın sadece 73 km kıyısı olmasına rağmen denizden çıkartıkları 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.

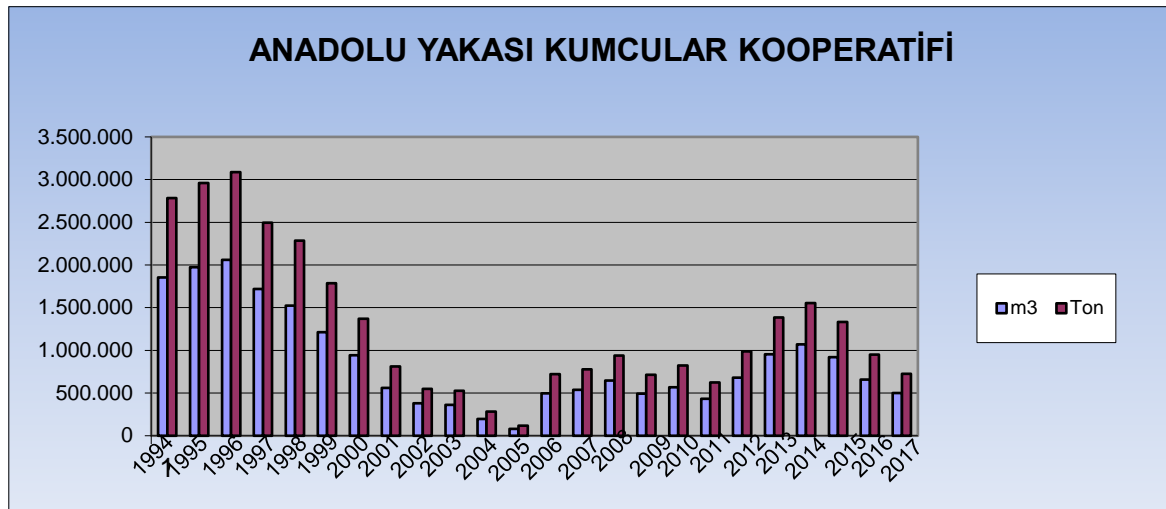
Ülkemizde deniz kumculuğunun önünde duran en büyük engel deniz dibi kaynaklarının haritalanmamış olması, ve bu kaynakların kullanımıyla ilgili mevzuatların doğru kullanımın önünü açacak şekilde hazırlanmamış olmasıdır. Örneğin, Avrupa ülkeleri haritaladıkları mevcut deniz dibi kaynaklarının arasında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

2.8.2. 2018 Yılı Hedefleri

Kentsel Dönüşümün ihtiyacı olan kaliteli ve Standartlara uygun Doğal Deniz Kumunu piyasaya arz etmek ve 2018 yılında inşaatı bitirilecek, 2. Kısım İskele İnşaatının tamamlanmasıyla 2023 yılı Beşyüz milyar USD ihracat hedefine katkı sağlamaktır. İstanbul'da başlatılan Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında faaliyet gösterilen bölgede büyük inşaat projelerine kaliteli doğal deniz kumunu en kısa, en hızlı ve en ekonomik bir şekilde sağlamak üzere Liman Tesisinde bir eleme alanı oluşturulmuş olup çalışmalar ve yasal prosedürler tamamlanarak 02.02.2018 tarihinde T.C. İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünden 74603 nolu "Çevre İzin Belgesi" alınmıştır.

Kumcular Kooperatifi Pendik Güzelyalı da bulunan Kumcular Limanının I. Rıhtım İnşaatını Eylül 2015 tarihi itibarıyla bitmiş ve 11.09.2015 tarihi itibarıyla işletme izni alınmıştır. Yıllık 4.000.000 ton elleçleme kapasitesine sahip olan liman, tamamen bittiği zaman daha gelişmiş ekipmanlarda kullanılarak 10.000.000 ton elleçleme kapasitesine ulaşacaktır.

Grafik (103):Kum Satış Grafiği



2.9. TÜRK BOĞAZLARI

İstanbul ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi'nden oluşan ve Türk Boğazları olarak tanımlanan bölge, yoğun bir ulusal ve uluslararası deniz trafiği olması nedeniyle can, mal ve çevre güvenliği bakımından büyük risklerle karşı karşıya bulunan bir bölgedir. Kendine has coğrafi, morfolojik ve oşinografik özellikleri nedeni ile çok riskli bir yapıya sahip olan İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden oluşan toplam uzunluk 164 deniz milidir. Türk boğazlarında, hızı saatte 7-8 mile ulaşan akıntı, rüzgar, topuk ve adacıklar gibi zorunlu manevralar gerektiren ve emniyetli seyri engelleyen unsurlar bulunmaktadır.



Türk boğazlarındaki trafik yoğunluğu her geçen gün gittikçe artmaktadır. Montrö sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılında yılda ortalama 4500 gemi geçerken, 2000'li yıllarda geçiş sayısı 50 binler civarında seyrederken 2011 yılından itibaren azalmaya başlamıştır. Ancak 2000 Yılında boğazlardan geçen gemilerin toplam tonajı 190 milyon GT iken 2017 yılında 1.4 milyar GT olarak gerçekleşmiştir.

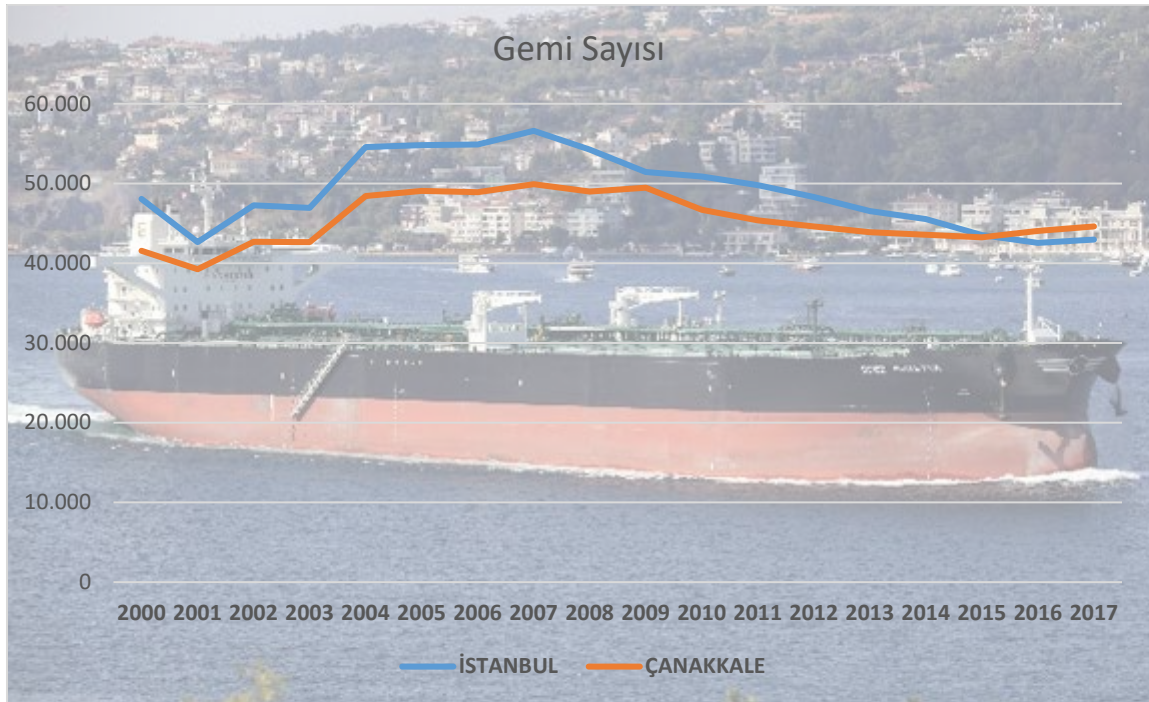
Tablo (103): Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları

YILLAR	İSTANBUL	ÇANAKKALE
2000	48.079	41.561
2001	42.637	39.249
2002	47.283	42.669
2003	46.939	42.648
2004	54.564	48.421
2005	54.794	49.077
2006	54.880	48.915
2007	56.606	49.913
2008	54.239	48.978
2009	51.422	49.453
2010	50.871	46.686
2011	49.798	45.379
2012	48.328	44.613
2013	46.532	43.889
2014	45.529	43.582
2015	43.544	43.230
2016	42.553	44.035
2017	42.978	44.615

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

İstanbul Boğazından 2017 yılında toplam 42.978 gemi (8832 adedi tanker) gemi, Çanakkale Boğazından ise toplam 44.615 gemi (9478 adedi tanker) geçiş yapmıştır.

Grafik (104): 2000-2017 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları



2.9.1. İstanbul ve Çanakkale Boğazların Aylık Gemi Geçişleri

Tablo (104): 2017 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş Sayıları ve GT'leri

AYLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak	3.417	46.327.093	1.873	3.384	2.123	330	40	555	61	145	4
Şubat	2.919	40.481.720	1.575	2.896	1.781	269	35	474	64	132	7
Mart	3.744	51.966.688	2.099	3.714	2.339	353	41	611	72	159	10
Nisan	3.511	47.763.199	1.917	3.487	2.053	324	39	484	78	169	4
Mayıs	3.778	51.638.407	2.058	3.751	2.305	330	31	523	70	184	7
Haziran	3.521	48.292.804	1.944	3.507	2.056	329	29	510	55	170	6
Temmuz	3.455	48.897.723	1.995	3.430	2.070	327	35	492	64	158	10
Ağustos	3.712	54.168.194	2.219	3.697	2.280	392	58	488	58	147	4
Eylül	3.378	51.024.012	1.970	3.356	2.117	352	24	456	49	129	7
Ekim	3.861	52.987.789	2.117	3.839	2.351	346	40	510	49	170	11
Kasım	3.809	53.165.444	2.093	3.784	2.334	337	40	546	51	161	11
Aralık	3.873	52.611.675	2.199	3.855	2.302	316	24	563	71	154	7
Toplam	42.978	599.324.748	24.059	42.700	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo (105): 2017 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş Sayıları ve GT'leri

AYLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak	3.470	63.062.743	1.483	3.133	2.115	483	51	532	74	222	10
Şubat	3.069	57.829.793	1.423	3.042	1.762	423	39	466	70	190	18
Mart	3.861	69.585.636	1.725	3.829	2.340	515	49	600	67	189	12
Nisan	3.650	66.704.052	1.595	3.617	2.111	500	57	514	76	220	14
Mayıs	3.909	71.181.105	1.719	3.867	2.266	519	74	524	76	245	4
Haziran	3.637	66.342.862	1.618	3.607	2.029	515	79	511	49	233	18
Temmuz	3.714	70.567.480	1.701	3.669	2.120	545	65	513	51	243	11
Ağustos	3.854	73.192.622	1.720	3.832	2.258	579	55	478	52	209	9
Eylül	3.620	68.651.072	1.619	3.574	2.147	530	64	428	41	192	6
Ekim	4.035	73.417.243	1.847	3.990	2.319	552	86	507	46	220	16
Kasım	3.891	70.744.284	1.716	3.848	2.321	521	89	540	52	199	16
Aralık	3.905	72.181.744	1.759	3.880	2.299	515	47	532	80	237	15
Toplam	44.615	823.460.636	19.925	43.888	26.087	6.197	755	6.145	734	2.599	149

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo (106): İstanbul Boğazı'ndan 2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına ve Aylara Göre Sayıları

AYLAR	300 M'den Büyük		250-300 M Arası		200-250 M Arası		150-200 M Arası		100-150 M Arası		100 M'den Küçük		Toplam	
	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan
Ocak	0	0	87	87	243	243	834	722	1.337	562	917	259	3.418	1.873
Şubat	0	0	88	88	181	181	779	667	1.038	405	833	234	2.919	1.575
Mart	0	0	118	118	235	234	941	852	1.418	588	1.032	307	3.744	2.099
Nisan	0	0	130	130	194	194	820	721	1.369	632	998	240	3.511	1.917
Mayıs	2	2	117	117	211	211	926	809	1.504	658	1.018	261	3.778	2.058
Haziran	0	0	111	111	218	218	818	697	1.394	618	980	300	3.521	1.944
Temmuz	1	1	106	106	220	220	904	782	1.293	584	931	302	3.455	1.995
Ağustos	2	2	114	114	276	276	954	905	1.325	601	1.041	321	3.712	2.219
Eylül	0	0	106	106	246	246	933	787	1.251	583	842	248	3.378	1.970
Ekim	0	0	116	116	230	230	963	821	1.386	615	1.166	335	3.861	2.117
Kasım	0	0	124	123	213	213	1.026	870	1.390	590	1.056	297	3.809	2.093
Aralık	0	0	101	101	215	215	1.067	932	1.396	617	1.093	334	3.872	2.199
Toplam	5	5	1.318	1.317	2.682	2.681	10.965	9.565	16.101	7.053	11.907	3.438	42.978	24.059

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo (107): Çanakkale Boğazı'ndan 2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Boylarına ve Aylara Göre Sayıları

AYLAR	300 M'den Büyük		250-300 M Arası		200-250 M Arası		150-200 M Arası		100-150 M Arası		100 M'den Küçük		Toplam	
	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Toplam Kılavuz Alan
Ocak	11	11	159	157	313	254	1.106	604	1.122	279	759	178	3.470	1.483
Şubat	9	9	144	141	270	220	1.053	592	930	304	663	157	3.069	1.423
Mart	8	8	178	172	329	261	1.252	737	1.261	362	833	185	3.861	1.725
Nisan	10	10	182	172	308	229	1.142	642	1.186	354	822	188	3.650	1.595
Mayıs	21	21	178	177	320	267	1.246	728	1.248	354	896	172	3.909	1.719
Haziran	21	21	171	162	323	249	1.083	655	1.142	316	897	215	3.637	1.618
Temmuz	22	22	175	170	348	270	1.199	709	1.139	350	831	180	3.714	1.701
Ağustos	19	19	186	178	374	284	1.251	740	1.112	318	912	181	3.854	1.720
Eylül	23	23	171	166	336	262	1.196	703	1.076	304	818	161	3.620	1.619
Ekim	21	21	191	188	340	267	1.284	780	1.200	366	999	225	4.035	1.847
Kasım	16	16	177	174	328	241	1.299	791	1.183	315	888	179	3.891	1.716
Aralık	22	22	184	181	309	225	1.329	771	1.193	335	868	225	3.905	1.759
Toplam	203	203	2.096	2.038	3.898	3.029	14.440	8.452	13.792	3.957	10.186	2.246	44.615	19.925

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tablo (108): İstanbul Boğazı'ndan 2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

AYLAR	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Toplam
Barç				5	1	4	1	3	3	1			18
Dökme Yük Gemisi	636	528	702	615	655	559	674	825	764	750	762	736	8.206
Çimento Gemisi			1	1	1					2		1	6
Konteyner Gemisi	230	197	217	202	226	242	206	203	214	220	253	249	2.659
Feribot											1		1
Genel Kargo Gemisi	1.660	1.397	1.817	1.783	1.908	1.782	1.662	1.790	1.595	1.976	1.859	1.934	21.163
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	30	33	32	49	69	71	56	68	36	30	27	43	544
Savaş Gemisi	26	17	28	21	21	10	21	15	21	19	24	14	237
Yolcu Gemisi	19	18	19	19	20	36	36	38	33	38	32	28	336
Frigorifik Gemi		3	5	1	9	12	3	1	4	2	6		46
Ro-Ro Gemisi	21	29	33	36	39	28	38	35	32	37	32	36	396
Türü Belirtilmemiş Tanker	555	474	611	484	523	510	492	488	456	510	546	563	6.212
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	145	132	159	169	184	170	158	147	129	170	161	154	1.878
Gaz Tankeri	61	64	72	78	70	55	64	58	49	49	51	71	742
Römorkör	15	18	26	14	19	22	26	20	18	34	29	21	262
Araç Taşıyan Gemi	3	3	3	7	5	8	4	2	1	3	3	3	45
Diğer	16	6	19	27	28	12	14	19	23	20	23	20	227
Toplam	3.417	2.919	3.744	3.511	3.778	3.521	3.455	3.712	3.378	3.861	3.809	3.873	42.978

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

İstanbul Boğazından 2017 yılında 8832 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçiş yapmış olup, bu gemilerin 6212 adedi petrol tankeri, 1878 adedi kimyasal madde tankeri ve 742 adedi ise gaz tankerleridir.

Tablo (109): Çanakkale Boğazı'ndan 2017 Yılında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

AYLAR	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Toplam
Barç	1	3	3	10	9		1	7	11	23	18	3	89
Dökme Yük Gemisi	650	564	748	635	697	589	710	867	781	787	788	769	8.585
Çimento Gemisi					1				1	2		2	6
Konteyner Gemisi	367	334	416	408	439	414	422	394	410	437	453	463	4.957
Feribot	4		1	5	3			5	2	2	1	1	24
Genel Kargo Gemisi	1.265	1.101	1.439	1.354	1.448	1.383	1.328	1.425	1.351	1.581	1.409	1.401	16.485
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	34	35	36	48	73	75	65	81	46	39	40	55	627
Savaş Gemisi	29	20	27	22	20	10	27	14	24	23	37	18	271
Yolcu Gemisi		5	4	5	2	13	9	3	4	2	1	1	49
Frigorifik Gemi	5	9	12	10	19	15	7	6	6	5	11	8	113
Ro-Ro Gemi	200	189	221	226	220	197	204	195	199	220	203	205	2.479
Türü Belirtilmemiş Tanker	532	466	600	514	524	511	513	478	428	507	540	532	6.145
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	222	190	189	220	245	233	243	209	192	220	199	237	2.599
Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker	15	13	10	4	6	4	4	8	4		2	12	82
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker	59	57	57	72	70	45	47	44	37	46	50	68	652
Römorkör	27	27	30	31	19	42	33	22	25	32	34	43	365
Araç Taşıyan Gemi	29	40	40	40	53	50	56	52	44	58	60	54	576
Diğer	31	16	28	46	61	56	45	44	55	51	45	33	511
Toplam	3.470	3.069	3.861	3.650	3.909	3.637	3.714	3.854	3.620	4.035	3.891	3.905	44.615

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Çanakkale Boğazından ise 2017 yılında 9.478 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçiş yapmış olup, bu gemilerin 6.145 adedi petrol tankeri, 2599 adedi kimyasal madde tankeri, 82 adedi LNG ve 652 adedi ise LPG tankeridir.

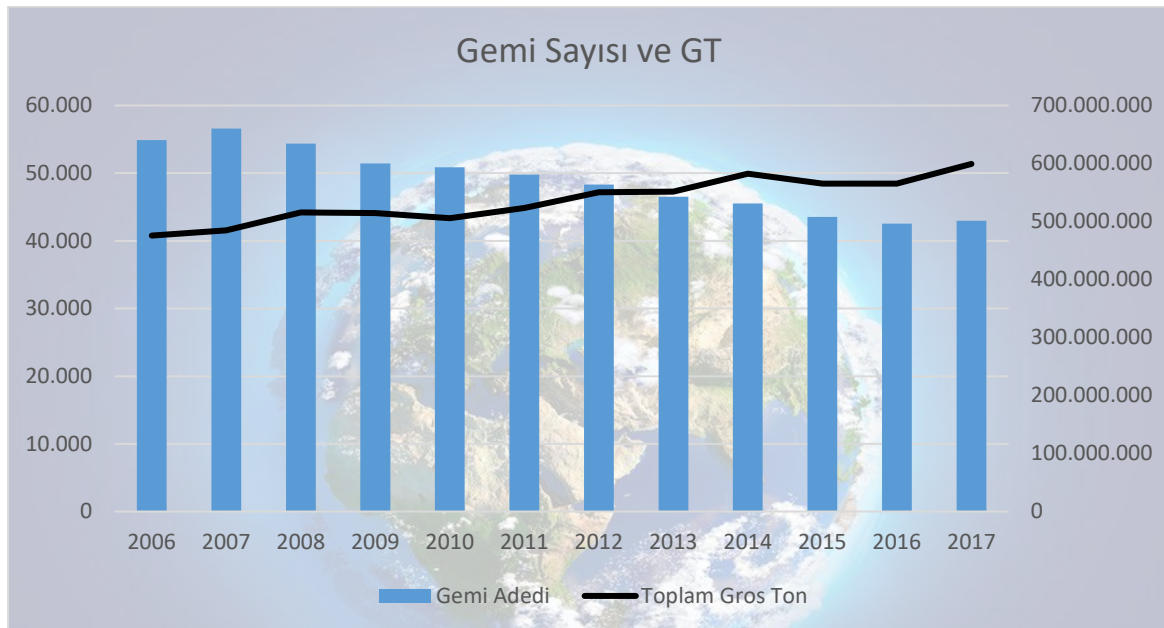
2.9.2. İstanbul ve Çanakkale Boğazların Yıllık Gemi Geçişleri

Tablo (110): İstanbul Boğazı'ndan 2006-2017 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Sayıları

YILLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG /LNG	TCH	
2006	54.880	475.796.880	26.589	53.324	31.880	3.653	2.176	7.659	814	1.680	111
2007	56.606	484.867.696	26.685	55.132	31.826	3.653	2.138	7.204	800	2.050	105
2008	54.396	515.639.614	27.001	53.232	31.762	3.911	1.800	6.564	764	1.975	119
2009	51.422	514.656.446	24.977	50.712	32.297	3.871	1.128	6.557	866	1.876	122
2010	50.871	505.615.881	26.035	50.020	28.668	3.623	1.377	6.464	1.099	1.711	115
2011	49.798	523.543.509	26.011	49.179	27.938	3.800	1.046	6.216	1.227	1.660	93
2012	48.329	550.526.579	24.812	47.638	27.345	3.866	1.064	5.913	1.336	1.779	98
2013	46.532	551.771.780	24.023	45.616	26.577	3.801	1.192	5.685	1.741	1.580	87
2014	45.529	582.468.334	24.508	44.928	26.212	4.295	928	5.587	1.540	1.618	90
2015	43.544	565.216.784	23.349	43.039	25.243	3.930	879	5.825	1.232	1.576	71
2016	42.553	565.282.287	22.356	42.132	26.050	3.873	522	6.033	989	1.681	73
2017	42.978	599.324.748	24.059	42.700	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (105): İstanbul Boğazından Geçen Gemilerin Sayı ve Tonaj Gelişimleri

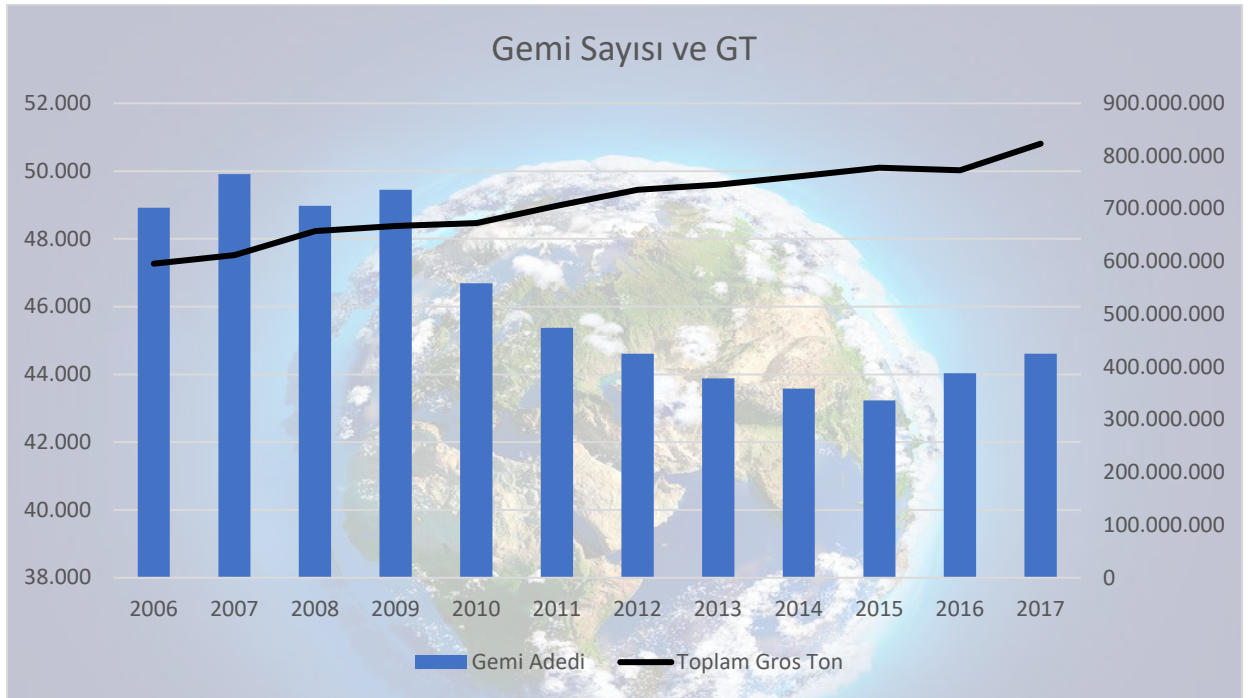


Tablo (111): Çanakkale Boğazı'ndan 2006-2017 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Sayıları

YILLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
2006	48.915	595.826.240	16.871	48.264	32.061	4.845	1.404	7.204	798	1.565	131
2007	49.913	611.885.819	16.885	48.802	31.981	4.945	1.873	6.527	754	1.990	138
2008	48.978	657.396.892	18.334	48.565	31.981	5.223	844	5.990	777	1.991	162
2009	49.453	667.412.661	18.588	49.210	32.559	5.176	615	6.293	842	2.432	146
2010	46.686	672.843.533	18.678	46.469	28.768	5.098	598	6.017	902	2.333	138
2011	45.379	705.412.518	18.920	45.196	27.983	5.494	572	5.661	974	2.183	159
2012	44.613	735.728.537	18.775	44.416	27.418	5.919	519	5.656	1.038	2.304	134
2013	43.889	745.567.671	18.924	43.579	26.534	5.824	448	5.822	1.380	2.097	123
2014	43.582	761.631.756	19.107	43.238	26.257	5.902	512	5.875	1.206	2.169	116
2015	43.230	777.989.382	18.843	42.755	25.220	5.842	581	6.009	1.036	2.479	122
2016	44.035	772.922.682	19.007	43.543	26.071	5.665	661	6.041	881	2.559	139
2017	44.615	823.460.636	19.925	43.888	26.087	6.197	755	6.145	734	2.599	149

Kaynak : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik (106): Çanakkale Boğazından Geçen Gemilerin Sayı ve Tonaj Gelişimleri



2.9.3. Seyir Emniyetinin Arttırılmasına Yönelik Faaliyetler

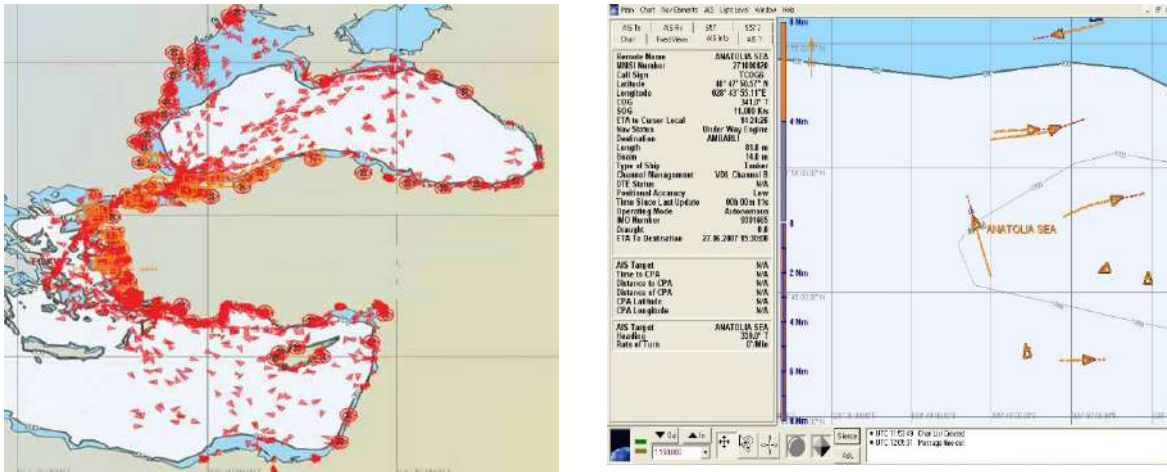
Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Yürütölen Faaliyetler

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetinin arttırılması ile deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi amacıyla Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTH) kurulmuş ve işletimi amacıyla Bakanlık ilgili kuruluşu olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredilmiş olup 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır.

TBGTH Sisteminin, kesintisiz ve yüksek kullanılabilirlik oranıyla işletiminin sürdürölmesi, ihtiyaç duyulan uygulamalar ve ilaveler ile işletimsel ve yönetimsel özelliklerin sisteme kazandırılması amacıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce güncelleme çalışmalarına devam edilmektedir.

Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)

2007 tarihinde hizmete girmiş olan OTS ile Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz'de çok geniş bir alanda OTS cihazı ile donatılmış olan gemiler anlık olarak takip edilmektedir. Sistemin güncelleme çalışmaları devam etmektedir.



Yerel Trafik Kontrol Merkezi (YTKM) Projesi

İstanbul Liman Başkanlığı İdari sınırları içerisinde seyir emniyetini ve deniz güvenliğini arttırmak amacıyla, bu bölgede seyreden yerel trafik kapsamına giren deniz araçlarını izlemek ve kurallara uygunluklarını denetlemek, Boğazdaki görüş mesafesinin ölçülerek olası deniz kazası risklerini en aza indirmek amaçlarıyla 1 adet Merkez ve 13 istasyondan oluşan Yerel Trafik Kontrol Sistemi kurulmuştur.

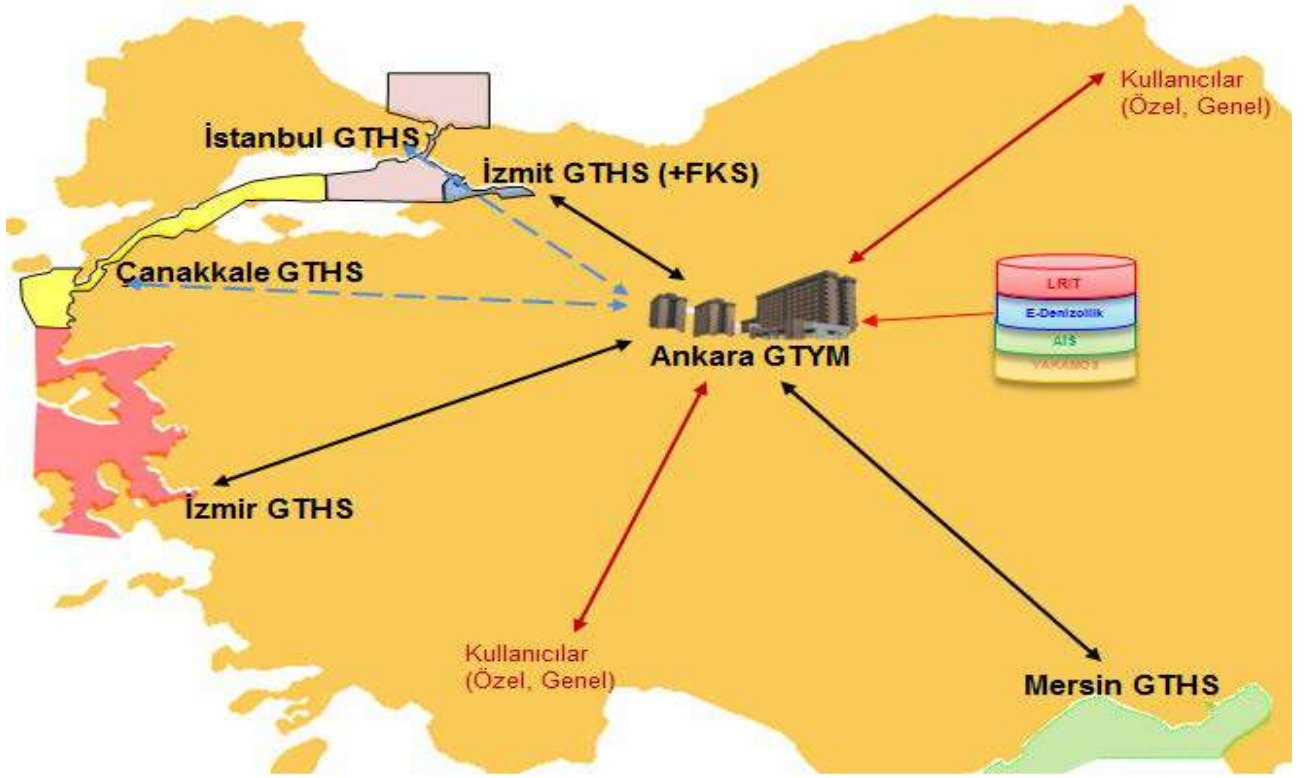


Gemilerin Uzaktan Tanımlanması ve Takibi Sistemi (LRIT)

Ülkemiz; Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Emniyeti Komitesi'nin (MSC) 81. Dönem toplantısında aldığı 202 nolu kararla, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine (SOLAS) taraf olan ülkelerce kurulması zorunlu tutulan, Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT) sistemini kurarak Küresel LRIT sistemine entegre olmuştur.

Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi

Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi ile İzmit Körfezi, İzmir Körfezi ve Kuzey Ege ile Mersin ve İskenderun Körfez Bölgelerini kapsayan Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemleri (GTHS) ile tek bir deniz resminin oluşturulduğu Gemi Trafik Yönetim Merkezinin (GTYM) kurulumları tamamlanarak, işletilmesi için Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. Bölgesel GTHS'ler kapsamında, 24 adet Trafik Gözetleme İstasyonu ve İzmit, İzmir ve Mersin olmak üzere 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi bulunmaktadır.



GTYS Kapsamı

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 kiralayanı nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bu kişilerin tayin edilen bölge içinde haklarını koruyan, temsil eden, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren ve karşılığında ücret alan kişi veya kuruluşlardır.

Gemi acentelik hizmetleri; Türk Limanları'na gelen her türlü deniz taşıt ve araçlarının yolcu, yük, bakım/onarım, sörvey, ikmal, personel değişikliği, yükleme/boşaltma, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin ilgili kuruluş ve birimler nezdinde ifası ve Türkiye Cumhuriyeti yasalarının öngördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu işlerle ilgili her türlü bilginin zamanında ve noksansız olarak gemi sahibi, kiracısı, işleticisi ve gemi kaptanına bildirilmesi işlemlerinden oluşmaktadır.

Bir gemi acente firmasının görevleri;

- Gemi gelmeden evvel Boğaz Trafik kontrollerine, Liman Başkanlıklarına, Sahil Sağlık Teşkilatına, Emniyet Teşkilatı ve Gümrük Teşkilatına geminin eni, boyu, geldiği limanı, yükü, yanaşacağı limanı vb gibi bilgileri vermek,
- Geminin gelişinde sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yapmak ve yaptırmak,
- Yükleme ve boşaltmalar için liman işletmelerine müracaatta bulunmak, rıhtım ve barınma ücretlerini yatırmak, yanaşmasıyla ilgili kılavuz ve römorkör talebinde bulunmak,
- Gemide bulunan yükün alıcısı veya yükleyicisine "geminin tahliyeye veya yüklemeye hazır olduğunu" zamanında bildirmek,
- Gemi yanaşmasını, tahliye veya yükleme ile ilgili programı, yükleyici-alıcı ve liman işletmeleri arasında iş koordinasyonunu sağlamak,
- Yükleme ve boşaltmalarla ilgili "Olaylar Çizelgesini" tutmak ve ilgililere imzalatmak,
- Yakıt alma, onarımlar, gemi yönetimi, tayfa değişiklikleri, yolcular, gemi gereçleri, yedek parçalar, teknik ve denizcilik yardımı ve tıbbi yardımı düzenlemek.
- Terminal Operatörlerinin, stevedorların, puantör ve diğer tüm yüklenicilerin faaliyetlerini, olabilecek en iyi çalışmayı elde etmek ve geminin bir an evvel gönderilmesini sağlamak amacı ile düzenlemek ve koordine etmek.
- Armatörü, Liman hakkında ve geminin sevkiyatını muhtemelen etkileyecek çalışma koşullarından düzenli olarak ve zamanında haberdar etmek.
- Gemi limandaki yükleme veya boşaltma işini bitirdikten sonra liman idaresinden, gümrükten gidiş izinlerini almak,
- Yükle ilgili istatistik bilgilerini temin etmek, yük rezervasyonları ve yer tahsislerini rapor etmek. Sefer ve varışlarını, navlun oranlarını aktarmak ve navlun tarifeleri ve değişikliklerini bildirmek.
- Geminin liman ve sağlık rüsumunu, fener ve tahliye ücretlerini zamanında yatırmak,

- Geminin gidişi için liman, sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yapmak ve yaptırmak,
 - Yükleme yapan Gemilerin yükle ilgili “Özet Beyanı” nı Gümrük İdaresine tescil ettirmek,
 - Gemiye yüklenen yükün konişmentolarını tanzim ederek yük sahiplerine vermek,
 - Geminin Türk Boğazlarından geçmesi için Boğaz Trafik Kontrol İstasyonlarına geçecek geminin bilgilerini vermek,
- şeklinde sıralanmaktadır.

2.10.2. 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 116 üyesi, 1913 yılında kurulan İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği’nin tamamı konteyner gemi acente firmasından oluşan 33 üyesi, 2001 tarihinde kurulan Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği’nin 33 üyesi, 1972 yılında kurulan Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği’nin 62 üyesi, 1967 yılında kurulan İskenderun Deniz Nakliyecileri Derneği ise 66 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.

2.10.3.3. 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.

2.10.4. 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.

T.C.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre ;

14.05.2018 tarihi itibari ile **UDHB Sicili'ne kayıtlı 26 şehirde faaliyet gösteren toplam 1008 adet gemi acente firması** bulunmaktadır. **Şubelerle beraber yetkilendirilmiş gemi acente sayısı 1229'e ulaşmaktadır.**

Her yıl artış gösteren gemi acente firmalarının sayısı 2018 yılında ; bir önceki seneye göre toplamda %2.6, merkez acente firması bazında %2.3 oranında artış göstermiştir.

Gemi acente firmalarının illere göre dağılımına bakıldığında ; **yetkilendirilmiş toplam 1229 gemi acentesinin %81'inin İstanbul, Muğla, İzmir, Mersin, Kocaeli ve Hatay olmak üzere 6 büyük şehirde faaliyet gösterdiği** görülmektedir.

**Tablo (112) :Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu
(14.05.2018)**

Yıllar	İl Sayısı	Merkez	Şube	Toplam	%
2013	24	792	200	992	---
2014	24	800	194	994	0,20
2015	24	872	201	1.073	7,9
2016	24	937	196	1.133	5,6
2017	25	985	212	1.197	5,6
2018	26	1.008	221	1.229	2,6

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

**Tablo (113): Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı
(14.05.2018)**

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	418	27	445	%36
2	Muğla	130	14	144	%12
3	İzmir	99	44	143	%12
4	Mersin	79	38	117	%10
5	Kocaeli	49	29	78	%6
6	Hatay	53	20	73	%6
7	Antalya	24	7	31	%3
8	Samsun	22	9	31	%3
9	Aydın	22	5	27	%2
10	Bursa	13	12	25	%2
11	Balıkesir	18	1	19	%2
12	Zonguldak	17	2	19	%2
13	Trabzon	13	4	17	%1
14	Çanakkale	11	2	13	%1
15	Tekirdağ	11	2	13	%1
16	Bartın	5	2	7	
17	Ordu	6	0	6	
18	Yalova	3	2	5	
19	Rize	4	0	4	
20	Sinop	3	0	3	
21	Sakarya	2	0	2	
22	Giresun	2	0	2	
23	Kastamonu	2	0	2	
24	Artvin	1	0	1	
25	Ankara	1	0	1	
26	Adana	0	1	1	
Toplam		1008	221	1229	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo (114): Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı
I.Bölge : (Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)
(14.05.2018)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Samsun	22	8	30	%42
2	Trabzon	13	4	17	%24
3	Bartın	5	2	7	%10
4	Ordu	6	0	6	%8
5	Rize	4	0	4	%5
6	Sinop	3	0	3	%4
7	Giresun	2	0	2	%3
8	Kastamonu	2	0	2	%3
9	Artvin	1	0	1	%2
Toplam		58	14	72	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo (115):Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı
II.Bölge : (Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)
(14.05.2018)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	418	27	445	%72
2	Kocaeli	49	29	78	%13
3	Bursa	13	12	25	%4
4	Zonguldak	17	2	19	%3
5	Balıkesir	18	1	19	%3
6	Çanakkale	11	2	13	%2
7	Tekirdağ	11	2	13	%2
8	Yalova	3	2	5	%08
Toplam		540	77	617	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo (116):Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı
III.Bölge : (Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)
(14.05.2018)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İzmir	99	44	143	%46
2	Muğla	130	14	144	%46
3	Aydın	22	5	27	%8
Toplam		251	63	314	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo (117): Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı
IV.Bölge : (Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)
(14.05.2018)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Mersin	79	38	117	%53
2	Hatay	53	20	73	%33
3	Antalya	24	7	31	%14
4	Adana	0	1	1	
Toplam		156	66	222	

Kaynak: UDHB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo (118): 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	72	29	245	437	146
2017	49	32	203	302	113
GEMİ ACENTE İSTATİSTİKLERİ					
Yetki Belgesi Aktif Acente Sayısı					996
Yetki Belgesi Aktif Acente Şubesi Sayısı					208
Aktif Acente Personeli Sayısı					3678
- Lise Mezunu Personel Sayısı					1300
- Üniversite Mezunu Personel Sayısı					1187
- Diğer					1191

Kaynak: Ulaşan Erişen Türkiye 2017

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 2007-2017 yılları arasında **toplam 93 adet gemi acenteliği eğitimi düzenlenmiş**, bu eğitimlerde **toplam 3802 kişiye eğitim verilmiş**, eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olan **toplam 3484 kişi gemi acentesi personeli kartı almaya hak kazanmıştır**.

Odamız Merkez, şube ve temsilciliklerinde 2008-2017 yılları arasında **toplam 76 adet gemi acenteliği yenileme semineri düzenlenmiş, toplam 4564 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 (119): Yıllara Göre Odamız Merkez Ve Şubelerinde Gemi Acenteliği Eğitimi/Semineri Alan Kişi Sayısı

Yıllar	Gemi Acenteliği Eğitimleri	Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Seminerleri
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	303	349
2017	278	325
TOPLAM	3.484	4.564

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (120) : 2007-2017 Tarihleri Arasında Odamız Merkez Ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin Dağılımı

EĞİTİM YERİ	EĞİTİM SAYISI	YÜZDE ORANI (%)
İstanbul	24	%26
İzmir Şube	19	%20
İskenderun Şube	14	%15
Bodrum Şube	14	%15
Antalya Şube	7	%7
Fethiye Şube	6	%6
Kdz.Ereğli Şube	5	%5
Marmaris Şube	4	%4
TOPLAM	93	

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (121): 2008-2017 Tarihleri Arasında Odamız Merkez, Şube Ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin Dağılımı

SEMİNER YERİ	SEMİNER SAYISI	YÜZDE ORANI (%)
İstanbul Merkez	25	%33
İzmir Şube	17	%22
İskenderun Şube	6	%8
Bodrum Şube	6	%8
Antalya Şube	5	%7
Kdz. Ereğli Şube	5	%7
Marmaris Şube	3	%4
Fethiye Şube	3	%4
Trabzon Temsilciliği	2	%3
Çanakkale Temsilciliği	2	%2
Samsun Temsilciliği	1	%1
Hopa Temsilciliği	1	%1
TOPLAM	76	

Kaynak: 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.*” Hükmü yer almakta olmasına rağmen Gümrük Mevzuatımızda halen gemi acenteleri temsilcisi oldukları gemi sahip ve işletenlerin eylem ve işlemlerinden doğrudan sorumlu tutulan hükümleri ihtiva etmektedir. Bir örnek vermek gerekirse Gümrük Kanunu'nun 237.maddesinde yer alan özet beyan fazlası veya eksikliği nedeniyle acentelerin doğrudan sorumlu tutularak haklarında kendi eylem ve işlemlerinden kaynaklanmayan nedenlerle cezai yaptırım uygulanmaktadır. Keza, kaçakçılık olaylarında gemi acenteleri Gümrük İdaresi'ne görevleri gereği sadece özet beyan vermekte olup, kaçakçılığa konu yükün taşıyanı, alıcısı veya satıcısı konumunda olmayan gemi acenteleri sorumlu tutularak sanık olarak yargılanmaktadırlar.

Cözüm Önerisi :

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1236.maddesi gereğinde eşyanın konşimentonun taşıyana iadesi karşılığında alıcıya taşıyan tarafından tesliminin öngörülmüş olmasına ve 1201.maddesi gereğince taşıyanın hak ve alacakları nedeniyle eşya üzerinde açık bir hapis hakkı bulunmasına rağmen Gümrük Yönetmeliği'nin 130.maddesinde eşya tesliminin taşıyanı ve taşıyan haklarını göz ardı ettiği görülmekte olduğundan gemi acentelerinin birer temsilci ve vekil oldukları da göz önüne alınarak Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne gönderilen 16.12.2016 tarih ve 4722 sayılı yazımızda da belirtildiği şekliyle Yeni Gümrük Kanunu Taslağı **Giriş özet beyanında eksiklik veya fazlalık başlıklı 221.maddesinin 7.fıkrasının** “(7) *Gemiler ile yapılan taşımalarda 1.nci, 2.nci ve 3.ncü fıkralarda belirtilen para cezaları giriş özet beyanı vermekle yükümlü taşıyıcı veya taşıyıcının Koruma ve Tazmin (P&I) sigortasından acente vasıtası ile acentenin taşıyan adına vereceği teminat ile alınır.*” **şeklinde değiştirilmesinin** 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 taahhütnameye 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. Gemi Acentelik Hizmetlerinin Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetler Arasında Yer Alması

Gemi acente firmalarınca, yurt dışından Türkiye kara sularına liman uğrağı yapan ya da Türk Boğazları'ndan uğraksız/transit geçiş yapan gemilere verilen hizmet karşılığı ücretlendirmeler yurt dışında bulunan gemi armatörüne veya geminin kiracısına döviz (EURO) karşılığı faturalandırmakta ve döviz olarak tahsil edilmektedir.

Bu durumu bir örnek ile açıklamak gerekirse; 10,000 Net tonluk bir gemi Akdeniz/Karadeniz ve Karadeniz/Akdeniz seferi yaptığında Türk Boğazları Gemi Acentelik Hizmeti ücreti olarak Türkiye'de mukim bir gemi acentesine 1,280 Euro net döviz kazancı bırakmaktadır. Yine 10,000 Net tonluk yaklaşık 30,000 mton dökme yük taşıyan bir gemi bir Türk Limanı'nda yükleme ya da boşaltma yaptığında uygulamakla yükümlü olunan söz konusu Tarife'ye göre 5,100 Euro net döviz kazancı oluşmaktadır. Bu ücretler asgari tutarlar olup, gemilere verilen çeşitli hizmetlere (tayfa değişimleri, bot servisleri, Oda aidatları gibi) göre bu tutarlar daha da artmaktadır.

Çözüm Önerisi :

09.08.2016 tarih ve 29796 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 6728 sayılı “*Yatırım Ortamının İyileştirilmesi Amacıyla Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*”un 27.maddesi ile 488 sayılı Damga Vergisi Kanunu'nun Ek Madde 2'de değişiklik yapılmış olup, yapılan bu değişiklikle döviz kazandırıcı faaliyetlere ilişkin işlemler arasında gemi acentelik hizmetlerinin yer almadığı görülmekte olup, **yıllık toplamda asgari 300,000,000.ABD Doları düzeyinde bulunan Gemi Acentelik Hizmetleri'nden elde edilen kazançların** (kabotaj seferi yapan gemilere verilen gemi acentelik hizmetleri hariç olmak üzere) **488 sayılı Damga Vergisi Kanunu'nun Ek 2.maddesinin 6.fıkrası gereğince, döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler kapsamına alınmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.**

Talebimize istinaden; Ekonomi Bakanlığı'nda, Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı, Türk Eximbank, Merkez Bankası yetkilileri ile Odamız ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği yetkililerinin katılımı ile 05.03.2018 tarihinde bir toplantı yapılmıştır. Toplantıda; talebimiz uygun görülmele beraber mevzuatın 25.01.2018 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan 2018/11185 sayılı “Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Değişiklik Yapılmasına Dair Karar” a eklenmesinin daha uygun olacağına ve bu konuda Bakanlık yetkililerinin kendi aralarında bir toplantı yaparak ilgili mevzuata son şekli vermesine karar verilmiştir.

2.10.5.4. Transitte Ceza Uygulaması

Gümrük Kanunu 235.Maddenin 5.fıkrası *“Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen ve transit rejim beyanında bulunulan serbest dolaşımda olmayan eşyanın, beyan edilenden belirgin bir şekilde farklı cinsten eşya olduğunun tespiti halinde, farklı çıkan eşyanın gümrüklenmiş değerinin iki katı idari para cezası verilir.”* Hükmüne amir olup, bu hüküm denizyolu transit taşımacılığının gelişmesine engel teşkil etmektedir.

Cözüm Önerisi :

Gümrük Kanunu'nda *“Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen ve transit rejim beyanında bulunulan serbest dolaşımda olmayan ve taşıma modlarında teminat aranmayan eşyanın beyan edilenden belirgin bir şekilde farklı cinsten eşya olduğunun tespiti halinde Gümrük Kanununun 241.4.c idari para cezası verilir. Ayrıca, Türkiye sınırları içinde bir noktadan diğer noktaya taşınan serbest dolaşımda olmayan eşya için kapsamlı teminat sahibi yerine rejim hak sahibine (ithalatçısına) farklı çıkan eşyanın gümrüklenmiş değerinin 2 katı para cezası verilir”* şeklinde bir düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.10.5.5. Limanlarda Tek Pencere Sisteminin Devreye Girmesi

Bilindiği üzere, denizyolu ile yapılan ithalat/ihracat işlemlerinde geminin limana varışından ya da limandan ayrılışından önce gemi acenteleri tarafından kağıt veya elektronik ortamda birden fazla kurum ve kuruluşa mükerrer bilgi/belge sunulmasının yarattığı zaman kaybı ve maliyet artışının önlenmesi ile bürokrasinin azaltılması amacıyla ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından bir takım çalışmalar yürütülmektedir.

Bu konuda yürütülen Tek Pencere Sistemi çalışması ile; deniz ticaretinde elektronik belge kullanımının bir an önce aktif hale gelmesini teminen denizyolu taşımacılığında geminin limana varışından ve limandan ayrılışından önce gemi acenteleri tarafından yapılan bildirimlerin tek bir veri tabanına girişinin sağlanması ile ilgili kamu kurum/kuruluşlarının bu veri tabanından ihtiyaç duydukları veriyi çekmeleri ile belirli aralıklarla veri tabanındaki bilgilerin güncellenmesinin hedeflendiği bilinmektedir.

Cözüm Önerisi :

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın koordinasyonunda çalışmaları yürütülen ve halen test aşamasında olduğu bilinen ve **Temmuz ayı içinde pilot uygulamaya başlaması öngörülen Limanlarda Tek Pencere Sistemi (tüm bakanlıklara tek bir noktadan bildirim yapılması) web uygulaması** ile E-manifesto çalışmalarının bir an önce hayata geçirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.10.5.6. 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 İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nce düzenlenen gemi acentesi personel tanıtım kartını ibraz etseler de yukarıda adı geçen 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, kendi kurumunun farklı Bölge Müdürlükleri'nce düzenlenen kartı bile kabul etmemektedir.

Bu durum gemi acente firmalarının yoğun bürokratik işlemlerle uğraşmalarına, maddi/manevi kayıplar yaşamalarına sebep olmakta, yeri geldiğinde işlemlerini zamanında ve yerinde takip edememe durumu ile karşı karşıya kalmaktadırlar.

Çözüm Önerisi :

Yurt dışındaki birçok ülkede acente personeli resmi kurum ve kuruluşlarla işlemlerini tek bir kartla yapmakta olup, farklı eyaletlerden oluşan ve her bir eyalette farklı kuralların geçerli olduğu ABD'de tüm eyaletlerde geçerli olan, tüm liman/terminaller ve gemilere tek bir kart ile giriş yapılmasına imkan sağlayan TWIC kart gibi bir sistemin ülkemizde de kurulabilmesi için 18.09.2015 tarih ve 3502 sayılı yazımız ile UDHB Deniz ve İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğü koordinesinde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı ile beraber bir çalışma başlatılması için 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.

Geçen süre zarfında UDHB Deniz ve İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğü koordinesinde tek kart uygulaması ile ilgili bir çalışmanın yürütüldüğü bilinmekte olup, maliyetlerin önem arz ettiği, rekabetin son derece yoğun yaşandığı günümüzde konunun önemine binaen başlatılan çalışmanın bir an önce hayata geçirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

2.10.5.7. Denizyolu Transit Taşımalarda Basitleştirme

7 Ekim 2016 tarih ve 29850 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile Gümrük Yönetmeliği'nin 252.maddesi başlığı ile birlikte ;

Denizyolu İle Taşımalara İlişkin Basitleştirilmiş Usul ;

"MADDE 252 – (1) 224 üncü maddenin birinci fıkrasında belirtilen koşulları taşıdığını 225 inci maddede belirtilen bilgi ve belgeler ile tevsik eden denizyolu taşımacılığı yapan firmalara Bakanlıkça basitleştirme izni verilebilir. Basitleştirme izni kapsamında hareket ve varış idarelerinde yapılacak işlemler, izin sahibi asıl sorumlunun yükümlülükleri ve izne ilişkin diğer hususlar Bakanlıkça belirlenir." şeklinde değiştirilmiştir.

Mevzuatta yapılan düzenleme ile **ulusal transitte denizyolu ile yapılan taşımalarda bir takım koşulları taşıyan firmalara basitleştirilmiş usul kapsamında transit beyannamesi yerine deniz manifestosuyla işlem yapılmasına izin verilmesi hükmü getirilmesine rağmen** konuya ilişkin alt düzenlemeler yapılmadığından bahse konu düzenleme uygulanamamaktadır.

Çözüm Önerisi :

Ülkemizin denizyolu transit taşımacılığında komşu ülkelerle rekabet edebilmesi ve ülkemizin stratejik konumunun verdiği avantajları ekonomiye kazandırılabilme amacıyla 7 Ekim 2016 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile denizyolu taşımalarına ilişkin basitleştirilmiş usul düzenlemelerinin bir an önce hayata geçirilmesinin 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 2017 yılı 851 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 erişmene 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

Bir ülkenin lojistik tedarik zinciri boyunca performansını ölçmek amacıyla, Dünya Bankası tarafından küresel yük sevkiyatçıları ve taşımacılarının dahil olduğu anket ile 160 ülke kıyaslanarak her iki yılda bir “*Lojistik Performans Endeksi*” yayınlanmakta olup, bu çalışmada 160 ülke ;

- gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği/işlemleri,
- ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi, (*lojistik altyapı*)
- rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı,
- lojistik hizmetlerin/operasyonların kalitesi ve yetkinliği,
- sevkiyatların takibi ve izlenebilirliği,
- sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması (*zamanında teslimat*)

şeklinde olmak üzere toplam 6 kritere göre değerlendirilmektedir.

Lojistik Performans Endeksi ile ülkelerin lojistik alanındaki sıkıntılı yönleri ile fırsatları ortaya konularak ülkelerin lojistik performanslarını arttırmasına yönelik çalışma yapmasına olanak sağlanmaktadır.

Dünya Bankası tarafından en son yayınlanan “*Küresel Lojistik Performans Endeksi 2018 Raporu*”na göre Türkiye **2018 yılında 3,15 puanla 160 ülke arasında 47. sırada yer almaktadır.**

Sıralamada; Lojistiği büyümede stratejik sektör olarak benimseyen Almanya 4,20 puanla birinci, İsveç 4,05 puanla ikinci ve Belçika 4,04 puanla üçüncü sırada yer

almakta olup, ilk 10'da yer alan diğer ülkeler Avusturya, Japonya, Hollanda, Singapur, Danimarka, İngiltere ve Finlandiya'dır. Afganistan 1,95 puanla listenin sonuncu sırasında yer aldığı görülmektedir. Almanya son üç dönemdir puanını artırmakta ve ilk sıradaki yerini korumaktadır.

Türkiye, 2014 yılında, 160 ülke arasında 3,50 genel lojistik puanı ile 30.sırada yer alırken 2016 yılı raporunda 3,42 genel lojistik puanı ile 34.sırada yer almış, 2018 yılında ise 3,15 genel lojistik puan ile 47.sıraya gerilemiştir.

Dünya Bankası'nın LPI 2018 Raporu'na göre Türkiye'nin küresel lojistik performans endeksinde yer alan kriterlere göre aldığı puanlar aşağıda yer almaktadır.

TABLO (122) :Türkiye'nin Küresel Lojistik Performans Endeksi

Kriter	2016		2018	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan
Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği	36	3,18	58	2,71
Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi	31	3,49	33	3,21
Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı	35	3,41	53	3,06
Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği	36	3,31	51	3,05
Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi	43	3,39	42	3,23
Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması	40	3,75	44	3,63
Genel Lojistik Puanı	34	3,42	47	3,15

Tablo değerlendirildiğinde ;

- Türkiye'nin puan ve sıra açısından en zayıf alanı 2,71 puan ile "Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği",

- Puan açısından en kuvvetli alanın 3,63 puan ile "Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması", sıra açısından ise 33. sıra ile "Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi"

- "Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği" konusunda bugüne kadar birçok çalışma yapılmasına rağmen hala geliştirilmesi gereken en öncelikli konu olduğu görülmektedir.

2018 Küresel Lojistik Performans Endeksi Raporu'nun genel bulguları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Lojistik performans endeksi sıralamasında 2016 yılında 34. sırada bulunan Türkiye, 2018 yılında 13 sıra gerileyerek 47.sırada yer almıştır.

- **Türkiye'nin Lojistik Performansındaki bu düşüş**, yeniden yapılandırılması gereken yapısal sorunlar olduğunu ortaya koymaktadır. Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu bünyesinde belirlenen denizcilik/lojistik sorunlarla ilgili eylem planlarının çözülmesi ile birlikte ülkemiz lojistik performans endeksinde önemli bir yükseliş olacağı öngörülmektedir. Ayrıca, sürdürülebilirlik, esneklik ve teknolojik gelişmeler konularında da önemli mesafelerin kat edilmesi gerektiği düşünülmektedir.

- Toplam 6 kriter içinde ; gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği, rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesi kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği kriterlerinde ciddi performans düşüşü olduğu görülmektedir.

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,
- Ülkemizde halen tüm taşımacılık modlarının entegre olmaması
- 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 çıkarılamaz ise Lojistik Performans Endeksi'ndeki sıralamada daha alt sıralara gerilememiz olasıdır.

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 limanlarbüyütülmeli ve yeni limanlar yapılmalı,
- Gümrük hizmetleri kolaylaştırılmalı, antrepo yerine milli depoda gümrüklü ürün depolaması devreye alınmalı,
- Gerek demir yolu gerek kara yolu tasıma 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.

Lojistik Köylerin Özellikleri

- En az 100 dekar alana sahip olmalıdır.
- Bir şehrin yakınında fakat yerleşim bölgelerinden uzakta olmalıdır.
- Çok türlü taşıma tesislerine, limanlara, iç suyuollarına 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 yapılabileceği üniteler içermelidir.

2.11.5.Türkiye’de Lojistik Merkezler/Yük Terminalleri

Lojistik merkezler; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu vb.) etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb. faaliyetlerini gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgelerdir.

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. Lojistik merkezler, ana taşıma koridorlarıyla etkin bağlantıları mevcut olup, limanların yakınında kurulan intermodal yük terminalleri hüviyeti de taşırlar.

Genel olarak lojistik merkezler, üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vb.), şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır.

Ülkemizde de modern yük taşımacılığının kalbi olarak görülen lojistik merkezlerin kurulmasına yönelik çalışmalar Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'nce (TCDD) yürütülmektedir.

Tüm ulaşım sistemleri ile entegre olması gereken lojistik merkezlerin, organize sanayi bölgelerine yakın yerlere kurulması ile yük potansiyeli yüksek olan bölgelerin

yeniden yapılandırılması amaçlanmış, bu çerçevede 21 ayrı yerde lojistik merkez yapımı planlanmıştır.

Türkiye'yi bölgenin lojistik üssüne dönüştürmesi hedefleyen lojistik merkezlerin tamamı hizmete girdiğinde, Türk lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 40 milyar ABD doları katkı sağlaması, 26 milyon ton ilave taşıma üretmesi, sekiz milyon metrekare konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırması beklenmektedir.

Hali hazırda ;

İşletmeye Açılan Lojistik Merkezler

- Samsun (Gelemen)
- İstanbul (Halkalı)
- Eskişehir (Hasanbey)
- Denizli (Kaklık)
- İzmit (Köseköy)
- Uşak
- Balıkesir (Gökköy)
- Kahramanmaraş (Türkoğlu)
- Erzurum (Palandöken)

Yapım Aşamasındaki Lojistik Merkezler

- Kars
- Bilecik (Bozüyük)
- Mersin (Yenice)
- Konya (Kayacık)
- İzmir (Kemalpaşa)

İhale, Proje ve Kamulaştırma Aşamasındaki Lojistik Merkezler

- İstanbul (Yeşilbayır)
- Şırnak (Habur)
- Kayseri (Boğazköprü)
- Sivas
- Bitlis (Tatvan)
- Mardin
- Karaman

şeklindedir.

TCDD'nin işletmesi altında bulunan 9 adet lojistik merkez dışında "*Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi*" ile "*Ankara Lojistik Üssü*" özel sektör tarafından işletilmektedir.

Açılan lojistik merkezlerinde tren teşkili, manevra, tartı, vb. tren işletmesiyle ilgili olan hizmetler TCDD tarafından, yükleme-boşaltma, elleçleme hizmetleri ise özel sektör tarafından verilmektedir.

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.

Tablo (123) Yıllar İtibariyle Lojistik Merkez Yük Taşımaları

Lojistik Merkezler	2010	2011	2012	2013	2014
Samsun (Gelemen)	880.201	899.581	1.336.242	1.327.485	1.288.107
İstanbul-Halkalı	1.084.587	991.112	791.810	493.933	12.964
İzmit (Köseköy)	648.541	500.826	460.118	13.388	121.949
Uşak	---	---	---	210.915	277.904
Denizli (Kaklık)	---	---	---	---	23.530
Eskişehir (Hasanbey)	--	---	---	---	184.648
Toplam	2.613.329	2.391.519	2.588.170	2.045.721	1.909.102

Kaynak: TCDD Stratejik Plan,2015

Lojistik merkezlerin istihdama ve GSYİH'ya doğrudan olumlu etkisinin yanı sıra gürültü, kirlilik vb. ulaşımdaki dışsal faktörlerin olumsuz etkisini azaltma yönünde katkısı bulunmaktadır.

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. İntermodal taşımacılık, yani bir eşyanın elleçlenmeden bir taşıma modundan diğer bir taşıma moduna aktarılması olgusu, henüz ülkemizde olması gereken düzeye erişememiştir.

Türkiye lojistik anlamda fiziksel ve kurumsal alt yapı gelişimini planlı bir şekilde gerçekleştirmek durumundadır. En temel sorunlar; ülkemizin taşıma modları arasındaki dengesizlikler, lojistik konusunda yeterli bilgi ve deneyimin oluşmaması, etkin bir standardizasyon, sertifikasyon ve akreditasyon sistemlerinin olmaması, kurumlar arası güven, işbirliği ve koordinasyon eksikliğidir.

Ulusal deniz taşımacılığında Kısa Yol Deniz taşımacılığı ve bilhassa Ro-Ro gemileri ile İntermodal taşımacılık, Marmara Denizimiz hariç (ki bu denizimizde de çok kısıtlı olarak uygulanmaktadır) hemen hemen hiç uygulanmamaktadır. Bu yönde özellikle, eşya taşımacılığında Deniz yollarımızın 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, ülkemiz araçlarının Avrupa'da serbest dolaşımı sağlanamamış, birçok AB ülkesinde kotalara bağlanmıştır. Bugün özellikle, dış ticaretimizin yoğun olarak gerçekleştirildiği İtalya, Avusturya ve hatta Almanya gibi ülkelerde kota "Geçiş Belgesi" sorunu her geçen gün giderek daha bir önem kazanmaktadır. Bu husus, sadece AB ülkeleri ile kısıtlı olmayıp, aynı zamanda Rusya ve Orta Asya ülkeleri için de geçerlidir.

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 Kanun'da da gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 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.

2.12. TÜRKİYE’NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI

2.12.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları

26.09.2017 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 4 seri no.lu Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları Genel Tebliğiyle, çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmaları kapsamında, anlaşmaya taraf diğer ülkelerin mukimi gerçek veya tüzel kişilerin Türkiye’de icra ettikleri serbest meslek faaliyetleri veya benzer nitelikteki diğer faaliyetler nedeniyle elde ettikleri gelirlerin vergilendirilmesine ilişkin açıklamalar yapılmıştır.

Tebliğde yapılan düzenlemelerle, diğer düzenleme ve açıklamalar yanında;

- Türkiye’de serbest meslek faaliyetinde bulunan tüzel kişi ve teşebbüsler yönünden, Türkiye’de kalma süresinin hesaplama yönteminde köklü bir değişiklik yapılarak, süre hesabında, personel sayısı dikkate alınmaksızın icra edilen faaliyet için Türkiye’de geçirilen gün sayısının dikkate alınması öngörülmüş,

- Serbest meslek faaliyetlerinden doğan kazançların ÇVÖ anlaşmaları kapsamında vergilendirilmesi açısından bazı Anlaşmalarda yer alan aynı veya bağlı proje kapsamında yürütülen serbest meslek faaliyetlerinde süre hesaplaması netleştirilmiş,

- ÇVÖ anlaşmaları kapsamında stopaj yükümlülüğü; faaliyet için Türkiye’ye gelip gelinmediğine, faaliyetin Türkiye’de bir iş yeri veya sabit yer aracılığıyla yapılıp yapılmadığına, ödemenin Türkiye’den yapılıp yapılmadığına ve faaliyetin süresine göre ayrı ayrı belirlenmiştir.

Türkiye’nin Uygulamaları

26 Eylül 2017 tarihli ve 30192 sayılı Resmi Gazete’de “4 Seri No.lu Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları Genel Tebliği” yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Tebliğ ile Türkiye’nin imzalamış olduğu çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmalarına (ÇVÖ Anlaşmalarına) taraf olan diğer ülke mukimi gerçek veya tüzel kişilerin icra ettikleri serbest meslek faaliyetleri veya benzer nitelikteki diğer faaliyetler nedeniyle elde ettikleri gelirlerin vergilendirilmesine ilişkin detay açıklamalar yapılmış; ayrıca maliye idaresinin özelgeler bazında verdiği bazı görüşlerde değişikliğe gidilmiştir.

Tebliğin yayım tarihi itibarıyla “3 Seri No.lu Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları Genel Tebliği” yürürlükten kaldırılmıştır.

Bu Tebliğ ile yapılan bazı düzenlemelere göre;

- Tüzel kişi ve teşebbüsler yönünden süre hesabında, personel sayısı dikkate alınmaksızın icra edilen faaliyet için Türkiye’de geçirilen gün sayısı dikkate alınacaktır.
- Aynı veya bağlı projeler yönünden ifa edilen hizmetler birlikte; ayrı projeler yönünden ise bu süre her bir proje için ayrı ayrı değerlendirilecektir.
- Süre hesaplamasında birbiriyle çakışan günler tam gün olarak bir defa dikkate alınacaktır (uygulamanın teşebbüsler için de geçerli olup olmadığı net olarak belirtilmemiştir).
- Mukimlik belgesi izleyen yılın dördüncü ayına kadar geçerli olacaktır.
- Türkiye dışında icra edilen faaliyetler için yapılan ödemeler üzerinden Türkiye’de vergilendirme yapılmayacaktır.
- Bazı durumlara hizmet Türkiye’de verilmesine rağmen stopaj yapılmayacak; ancak Ek 1 ve Ek 2 formları teslim edilecektir.
- İade Başvuruları mukimlik belgesi ve Tebliğin ekinde yer alan 3 no.lu form ile yapılacaktır.

Bu sirkülerimizde söz konusu Tebliğ ile yapılan düzenlemelerden öne çıkan hususlar özetlenmektedir.

Türkiye’nin taraf olduğu vergi anlaşmaların serbest meslek faaliyetlerine ilişkin hükümleri beş ana grupta toplanmıştır.

Tebliğ ile Türkiye’nin taraf olduğu vergi anlaşmaların serbest meslek faaliyetlerine ilişkin hükümleri beş ana grupta toplanmıştır.

I. Grup anlaşmalarda:

5. Maddede “**hizmet işyeri**” kavramına yer verilirken, 14 üncü maddede ise bu faaliyetler kişiler açısından “**mukim**” terimi ile düzenlenmiştir. Dolayısıyla, serbest meslek ve benzeri faaliyetlerden doğan kazancın vergilendirme yetkisinin paylaşımında bunlar 14 üncü madde kapsamında **müstakil bir gelir unsuru olarak** düzenlenirken, teşebbüslerin bu nitelikteki faaliyetleri için hizmet iş yerinin oluşumu koşulu ayrıca belirlenmiştir. Bu kategorideki anlaşmalara **Çin Halk Cumhuriyeti, Endonezya, Hırvatistan, İsrail ve Singapur** Anlaşmaları örnek olarak verilmiştir.

II. grup anlaşmalarda:

5. Maddede “**hizmet işyeri**” kavramına yer verilirken, 14 üncü maddede “mukim” yerine “**mukim olan bir gerçek kişi**” terimi kullanılmıştır. Dolayısıyla, serbest meslek ve benzeri faaliyetlerden doğan kazancın vergilendirme yetkisinin paylaşımında gerçek kişiler açısından 14 üncü madde kapsamındaki unsurlar dikkate alınacak, teşebbüsler içinse 5 inci maddede yer verilen özel bir hüküm dolayısıyla hizmet iş yerinin oluşumu koşuluna bağlı olarak 7 nci maddedeki ticari kazanç hükmü devreye girecektir. Bu kategorideki anlaşmalara **Almanya, Avustralya, İsviçre** Anlaşmaları örnek olarak verilmiştir.

III. grup anlaşmalarda:

5 inci maddede “**hizmet iş yeri**” için özel hükme yer verilmezken, serbest meslek faaliyetlerinin yalnızca 14 üncü maddede “**mukim olan bir gerçek kişi**” terimi ile düzenlenmektedir. Bu bağlamda, serbest meslek ve benzeri faaliyetlerden doğan kazancın vergilendirme yetkisinin paylaşımında gerçek kişiler açısından 14 üncü madde kapsamındaki unsurlar dikkate alınacak, tüzel kişiler için anlaşmanın 7 nci maddesindeki ticari kazanç hükmü geçerli olacaktır. Dolayısıyla, tüzel kişiler açısından

5 inci maddede öngörülen iş yerine ilişkin genel kuralda öngörülen iş yerinin varlığı durumunda kaynak ülkenin vergilendirme yetkisi, bu iş yerine atfedilebilen gelirle sınırlı olarak oluşacaktır. Bu kategorideki anlaşmalara **Güney Afrika Cumhuriyeti ve Gürcistan** Anlaşmaları örnek olarak verilmiştir.

IV. grup anlaşmalarda;

5. Maddede “**hizmet işyeri**” kavramına yer verilmezken, serbest meslek faaliyetlerinin yalnızca 14 üncü maddede, ancak bir önceki gruptan farklı olarak “mukim olan bir gerçek kişi” terimine göre daha geniş bir ifade olan “**mukim**” terimi ile düzenlendiği ve dolayısıyla tüzel kişilerin de bu madde kapsamına alındığı anlaşmalardır. Bu bağlamda, anlaşmanın mukim tanımı kapsamına giren gerçek ve tüzel kişiler açısından serbest meslek ve benzeri faaliyetlerden elde edilen kazançların vergilendirme yetkisinin paylaşımında 14 üncü maddede belirlenmiş olan unsurlar ortak şekilde kullanılacaktır. Bu anlaşmalara verilen örnekler ise **Arnavutluk, Azerbaycan, Birleşik Arap Emirlikleri, Bahreyn, Brezilya, Etiyopya ve Ukrayna** Anlaşmalarıdır.

V. Gruptaki anlaşmalarda;

5. Maddede “**hizmet işyeri**” kavramına yer verilmezken, serbest meslek faaliyetlerinin yalnızca 14 üncü maddede fakat **gerçek kişiler ve teşebbüsler açısından vergilendirme yetkisinin paylaşımına ilişkin unsurların ayrı ayrı düzenlendiği** anlaşmalardır. Bu kategoride verilen örnekler; **Amerika Birleşik Devletleri, Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda ve Polonya** Anlaşmalarıdır



Tablo (124): Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları

Sıra	Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	R.G. Tarih	No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Başlandığı Tarih	Not
1)	Avusturya	03.11.1970	01.08.1973 - 14612		24.09.1973	01.01.1974	
	Avusturya (Revize)	28.03.2008	26.06.2009 - 27270		01.10.2009	01.01.2010	
2)	Norveç	16.12.1971	21.12.1975 - 15445		30.01.1976	01.01.1977	
	Norveç (Revize)	15.01.2010	28.05.2011 - 27947 (m.)		15.06.2011	01.01.2012	
3)	Güney Kore	24.12.1983	02.10.1985 - 18886		25.03.1986	01.01.1987	
4)	Ürdün	06.06.1985	15.07.1986 - 19165		03.12.1986	01.01.1987	
5)	Tunus	02.10.1986	30.09.1987 - 19590		28.12.1987	01.01.1988	
6)	Romanya	01.07.1986	21.08.1988 - 19906		15.09.1988	01.01.1989	
7)	Hollanda	27.03.1986	22.08.1988 - 19907		30.09.1988	01.01.1989	
8)	Pakistan	14.11.1985	26.08.1988 - 19911		08.08.1988	01.01.1989	
9)	İngiltere	19.02.1986	19.10.1988 - 19964		26.10.1988	01.01.1989	
10)	Finlandiya	09.05.1986	30.11.1988 - 20005		30.12.1988	01.01.1989	
	Finlandiya (revize)	06.10.2009	24.03.2012 - 28243		04.05.2012	01.01.2013	
11)	K.K.T.C.	22.12.1987	26.12.1988 - 20031		30.12.1988	01.01.1989	-1
12)	Fransa	18.02.1987	10.04.1989 - 20135		01.07.1989	01.01.1990	
13)	Almanya (Feshedilen)	16.04.1985	09.07.1986 - 19159		30.12.1989	01.01.1990	-2
	Almanya (Yeni)	19.09.2011	24.01.2012 - 28183		01.08.2012	01.01.2011	
14)	İsveç	21.01.1988	30.09.1990 - 20651		18.11.1990	01.01.1991	
15)	Belçika	02.06.1987	15.09.1991 - 20992		08.10.1991	01.01.1992	-3
16)	Danimarka	30.05.1991	23.05.1993 - 21589		20.06.1993	01.01.1991	
17)	İtalya	27.07.1990	09.09.1993 - 21693		01.12.1993	01.01.1994	
18)	Japonya	08.03.1993	13.11.1994 - 22110		28.12.1994	01.01.1995	
19)	B.A.E.	29.01.1993	27.12.1994 - 22154		26.12.1994	01.01.1995	-4
20)	Macaristan	10.03.1993	25.12.1994 - 22152		09.11.1995	01.01.1993	
21)	Kazakistan	15.08.1995	08.11.1996 - 22811		18.11.1996	01.01.1997	
22)	Makedonya	16.06.1995	07.10.1996 - 22780		28.11.1996	01.01.1997	
23)	Arnavutluk	04.04.1994	05.10.1996 - 22778		26.12.1996	01.01.1997	
24)	Cezayir	02.08.1994	30.12.1996 - 22863		30.12.1996	01.01.1997	
25)	Moğolistan	12.09.1995	30.12.1996 - 22863		30.12.1996	01.01.1997	
26)	Hindistan	31.01.1995	30.12.1996 - 22863		30.12.1996	01.01.1994	
27)	Malezya	27.09.1994	30.12.1996 - 22863		31.12.1996	01.01.1997	-5
28)	Mısır	25.12.1993	30.12.1996 - 22863		31.12.1996	01.01.1997	
29)	Çin Halk Cum.	23.05.1995	30.12.1996 - 22863		20.01.1997	01.01.1998	

30)	Polonya	03.11.1993	30.12.1996 - 22863	01.04.1997	01.01.1998	
31)	Türkmenistan	17.08.1995	13.06.1997 - 23018	24.06.1997	01.01.1998	-6
32)	Azerbaycan	09.02.1994	27.06.1997 - 23032	01.09.1997	01.01.1998	
33)	Bulgaristan	07.07.1994	15.09.1997 - 23111	17.09.1997	01.01.1998	
34)	Özbekistan	08.05.1996	07.09.1997 - 23103	30.09.1997	01.01.1997	
35)	A.B.D.	28.03.1996	31.12.1997 - 23217	19.12.1997	01.01.1998	
36)	Beyaz Rusya	24.07.1996	22.04.1998 - 23321	29.04.1998	01.01.1999	
37)	Ukrayna	27.11.1996	22.04.1998 - 23321	29.04.1998	01.01.1999	
38)	İsrail	14.03.1996	24.05.1998 - 23351	27.05.1998	01.01.1999	
39)	Slovakya	02.04.1997	03.10.1999 - 23835	02.12.1999	01.01.2000	
40)	Kuveyt	06.10.1997	28.11.1999 - 23890	13.12.1999	01.01.1997	
41)	Rusya	15.12.1997	17.12.1999 - 23909	31.12.1999	01.01.2000	
42)	Endonezya	25.02.1997	15.02.2000 - 23965	06.03.2000	01.01.2001	
43)	Litvanya	24.11.1998	10.05.2000 - 24045	17.05.2000	01.01.2001	
44)	Hırvatistan	22.09.1997	10.05.2000 - 24045	18.05.2000	01.01.2001	
45)	Moldova	25.06.1998	25.07.2000 - 24120	28.07.2000	01.01.2001	
46)	Singapur	09.07.1999	18.07.2001 - 24466	27.08.2001	01.01.2002	-7
47)	Kırgızistan	01.07.1999	12.12.2001 - 24611	20.12.2001	01.01.2002	
48)	Tacikistan	06.05.1996	24.12.2001 - 24620	26.12.2001	01.01.2002	
49)	Çek Cumhuriyeti	12.11.1999	15.12.2003 - 25317	16.12.2003	01.01.2004	
50)	İspanya	05.07.2002	18.12.2003 - 25320	18.12.2003	01.01.2004	
51)	Bangladeş	31.10.1999	15.12.2003 - 25317	23.12.2003	01.01.2004	
52)	Letonya	03.06.1999	22.12.2003 - 25324	23.12.2003	01.01.2004	
53)	Slovenya	19.04.2001	23.12.2003 - 25325	23.12.2003	01.01.2004	
54)	Yunanistan	02.12.2003	02.03.2004 - 25390	05.03.2004	01.01.2005	
55)	Suriye	06.01.2004	28.06.2004 - 25506	21.08.2004	01.01.2005	
56)	Tayland	11.04.2002	08.01.2005 - 25694	13.01.2005	01.01.2006	
57)	Sudan	26.08.2001	17.09.2003 - 25232	31.01.2005	01.01.2006	
58)	Lüksemburg	09.06.2003	08.01.2005 - 25694	18.01.2005	01.01.2006	-8
59)	Estonya	25.08.2003	04.07.2004 - 25512	21.02.2005	01.01.2006	
60)	İran	17.06.2002	09.10.2003 - 25254	27.02.2005	01.01.2006	
61)	Fas	07.04.2004	22.06.2005 - 25853	18.07.2006	01.01.2007	
62)	Lübnan	12.05.2004	17.08.2006 - 26262	21.08.2006	01.01.2007	
63)	Güney Afrika Cum.	03.03.2005	20.11.2006 - 26352	06.12.2006	01.01.2007	
64)	Portekiz	11.05.2005	15.12.2006 - 26377	18.12.2006	01.01.2007	
65)	Sırbistan-Karadağ	12.10.2005	08.08.2007 - 26607	10.08.2007	01.01.2008	-9
66)	Etiyopya	02.03.2005	09.08.2007 - 26608	14.08.2007	01.01.2008	
67)	Bahreyn	14.11.2005	21.08.2007 - 26620	02.09.2007	01.01.2008	
68)	Katar	25.12.2001	05.02.2008 - 26778	11.02.2008	01.01.2009	
69)	Bosna-Hersek	16.02.2005	08.04.2007 - 26487	18.09.2008	01.01.2009	

70)	Suudi Arabistan *	09.11.2007	03.02.2009 - 27130 (m.)	01.04.2009	01.01.2010	
71)	Gürcistan	21.11.2007	10.02.2010 - 27489	15.02.2010	01.01.2011	
72)	Umman	31.05.2006	13.03.2010 - 27520	15.03.2010	01.01.2011	-10
73)	Yemen	26.10.2005	13.03.2010 - 27520	16.03.2010	01.01.2011	
74)	İrlanda	24.10.2008	10.08.2010 - 27668	18.08.2010	01.01.2011	
75)	Yeni Zelanda	22.04.2010	04.07.2011 - 27984 (m.)	28.07.2011	01.01.2012	
76)	Kanada	14.07.2009	29.04.2011 - 27919 (m.)	04.05.2011	01.01.2012	
77)	İsviçre	18.06.2010	12.01.2012 - 28171	08.02.2012	01.01.2013	
78)	Brezilya	14.03.2005	12.01.2012 -28171	09.10.2012	01.01.2013	
79)	Avustralya	28.04.2010	21.05.2013 - 28653 (m.)	05.06.2013	01.01.2014	
80)	Malta	14.07.2011	27.04.2013 - 28630	13.06.2013	01.01.2014	
81)	Meksika	17.12.2013	06.06.2015 - 29378	23.07.2015	01.01.2016	
82)	Kosova	10.09.2012	28.08.2015 – 29459 (2.m.)	15.10.2015	01.01.2016	
83)	Filipinler	18.03.2009	08.01.2011 – 27809	11.01.2016	01.01.2017	
84)	Vietnam	08.07.2014	09.03.2017 – 30002	09.06.2017	01.01.2018	
(1)	Anlaşmanın 5 inci maddesinin 2 nci fıkrasının (h) bendinin 2 nci fıkrası, 11 inci maddesinin 3 üncü fıkrasının uluslar arası bendi ve 14 üncü maddesinin 2 nci fıkrası gereğince bir Akit Devlette vergilendirilmeyecek olan kazanç ve iratlar hakkında 1.1.1987 tarihinden itibaren başlayan vergilendirilme dönemleri için yürürlüğe girmiştir.					
(2)	Anlaşmanın deniz ve hava taşımacılığına ilişkin hükümleri 1.1.1983 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Ancak söz konusu Anlaşma feshedilmiş olup, hükümleri 1.1.1990 – 31.12.2010 tarihleri arasındaki vergilendirme dönemleri için uygulanmaktadır.					
(3)	Anlaşma, uçakların uluslar arası trafikte işletilmesinden sağlanan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren elde edilen gelirler üzerinden alınan vergilere uygulanacaktır.					
(4)	Anlaşma, hava taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen gelirler ile bu kazançlar için açtırılan mevduat hesabı dolayısıyla elde edilen faiz gelirleri için 1.1.1988 tarihinden itibaren uygulanacaktır.					
(5)	Anlaşmanın “Bilgi Değişimi” başlıklı 25 inci maddesini değiştiren “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Malezya Hükümeti Arasında 27 Eylül 1994 Tarihinde Ankara’da İmzalanan Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 17.02.2010 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 25.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri bu tarihten itibaren uygulanmaktadır.					
(6)	Anlaşma hükümleri müteahhitlik yönünden 17.08.1995; diğer hükümler yönünden ise 1.1.1998 tarihinden itibaren uygulanacaktır.					

-7	Anlaşmanın “Bilgi Değişimi” başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren “9 Temmuz 1999 Tarihinde Singapur’da İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti ile Singapur Cumhuriyeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 05.03.2012 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 07.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 07.08.2013 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
-8	Anlaşmanın “Bilgi Değişimi” başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren “Türkiye Cumhuriyeti ile Lüksemburg Dükalığı Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 30.09.2009 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 14.07.2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.2012 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
-9	Sırbistan ve Karadağ döneminde, 12 Ekim 2005 tarihinde imzalanmış olan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sırbistan ve Karadağ Bakanlar Kurulu Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması” hem Sırbistan hem de Karadağ açısından geçerli olup, Anlaşma hükümleri 01.01.2008 tarihinden bu yana uygulanmaktadır.
-10	Anlaşma, Gulf Air tarafından uluslararası trafikte hava taşımacılığı işletmesinden elde edilen kazançlar ile işletilen vasıtaların veya bunların işletilmesiyle ilgili menkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
*	<u>“Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında İki Akit Devletin Hava Taşımacılık Teşebbüslerinin Faaliyetleri Dolayısıyla Alınan Vergilerde Karşılıklı Muafiyet Anlaşması”</u> 11.01.1989 tarihinde imzalanmıştır. Anlaşma, 09.08.1990 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.1987 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. Söz konusu Anlaşma, yalnızca Akit Devletler tarafından hava taşımacılık faaliyetleri dolayısıyla alınan vergileri kapsamaktadır.

Kaynak : Gelir İdaresi Başkanlığı (www.gib.gov.tr)

2.12.2. Denizcilik Anlaşmaları

- Deniz taşımacılığı,
- Filo yönetimi,
- Liman inşası ve bakımı,
- Gemi adamı ve PSC eğitimi,
- Düzenli hat kurulması,
- Klas kuruluşları arasında işbirliği,
- Deniz ve kıyı çevre koruması vs. alanlarında işbirliği,
- Deniz ticaretinin önündeki engellerin kaldırılması,
- Denizcilik konularında görüşmelerde bulunularak sorunların çözülmesi için bir platformun oluşturulması,
- Ülkelerin denizcilik alanında kendi uzmanlıklarını diğer tarafa aktarmasına imkan sağlaması, konularında işbirliğine mekanizmaları oluşturulmaktadır.

Söz konusu anlaşmalar ile iki ülke limanlarında bürokrasinin azaltılması, Tarafların deniz kazalarında, kendi gemilerine uyguladıkları muamelenin aynısını diğer ülke gemilerine de uygulanması, gemiadamı belgelerinin karşılıklı tanınması ve gemiadamlarına diğer ülke limanlarında vizesiz karaya çıkma hakkı tanınmaktadır.

Denizcilik anlaşmaları, imzacı tarafların özel sektörü için çerçeve anlaşmaları olup, ülkeler arasında denizcilik ilişkilerinin de yasal zeminini oluşturmaktadır.

- 46 ülkeyle imzalanan 62 adet denizcilik anlaşması bulunmaktadır.
- 44 tanesi yürürlüktedir.
- 18 adet anlaşmanın onay süreci devam etmektedir.

Hali hazırda müzakereleri sona gelen 1 adet anlaşma vardır: Güney Kore ile yürütülen müzakereler çerçevesinde Türk Loydunun da mezkur ülkeyle yetki devri anlaşması yapması için eş zamanlı çalışmalara devam edilmektedir.Söz konusu ülkelerle Türk Loydu'nun yetki devri anlaşması imzalaması, Loydun IACS üyeliğinin yolunu açacağı değerlendirilmektedir.

Denizcilik Anlaşması Yürürlükte Olan Ülkeler	Denizcilik Anlaşması İmzalanmış (Onay süreci devam eden) Ülkeler	İmzalanması Planlanan Ülkeler
Arnavutluk**	Arnavutluk**	Hollanda
Azerbaycan	Bosna-Hersek	Almanya
Bahreyn Krallığı	Endonezya	İspanya
Bangladeş	Hırvatistan	Singapur
Bulgaristan (2 adet)*	Nijerya	Moritanya
Cezayir	Sudan Cumhuriyeti	İngiltere
Çin Halk Cumhuriyeti	Kamerun	İtalya(Revizyon)
Fas Krallığı(2 adet)	Fas(revizyon)	Ukrayna(Revizyon)
Fransa	Mısır(revizyon)	Güney Kore
Gürcistan	Polonya	Gabon
Hindistan	Katar	Filipinler
Irak	Cibuti	
İran	Somali	
İtalya (2 adet)*	Portekiz	
KKTC (2 adet)*	Malta	
Letonya	Vietnam	
Libya (3 adet)*	Kuveyt	
Litvanya	Panama	
Lübnan		
Malezya		
Mısır (2 adet)		
Pakistan		
Romanya(3 adet)*		
Rusya Federasyonu(2 adet)*		
Suriye Arap Cumhuriyeti (2adet)*		
Suudi Arabistan Krallığı (2adet)*		
Tunus Cumhuriyeti (2 adet)*		
Türkmenistan		
Ukrayna (2adet)*		
Yemen Cumhuriyeti		
Yunanistan Cumhuriyeti		

Kaynak : UDHB

* Birden fazla denizcilik ile ilgili anlaşması imzaladığı veya revizyon anlaşması yapılan ülkeler

** Onay sürecinde ancak aynı zamanda yürürlükte

2.13. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

52 denizci müteşebbis tarafından kurulan, Türkiye Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) büyük gayretleri sonucu ünlü amiral ve kaşif Piri Reis'in adını taşıyan üniversite.

Piri Reis Üniversitesi



Bilindiği üzere, Odamızın katkılarıyla, Türk Deniz Eğitim Vakfı tarafından yeni bir vizyon oluşturularak şu an için deniz eğitiminde en büyük sıkıntının yaşandığı staj sorununa da çözüm getirilmeye çalışılmış ve iki gemiyle öğrencilere staj imkanı sunulmaktadır. Diğer taraftan denizcilik eğitimi veren bütün okullar da bu imkandan yararlanmaktadır.

Ayrıca, Odamız tarafından Türkiye'deki denizcilik eğitimi veren okullara araç, gereç ve simülatör desteği de sürdürülerek eğitime katkılarımız devam edecektir.

Denizcilik, uluslararası boyutu olan ve beraberinde getirdiği çeşitli sözleşme ve kodların içinde olduğu mevzuatın uygulanmasını gerekli kılmakta ve bu çerçevede de yetişmiş kaliteli insan gücüne ihtiyacı ortaya çıkartmaktadır. Bu durum, denizci bir ülke olma yolunda hızla ilerleyen Türkiye için de vazgeçilmezdir.

Taşıdığı bayrağa bakılmaksızın tüm ticaret gemilerinde çalışan gemi adamları, aynı denizlerde sefer yapmaktadır. Bu nedenle gemiler ve gemi adamları, uluslararası kurallara tabidir. Gemi adamlarının aynı eğitimi alması ve yeterliklerini alma şartlarının aynı standartta olması için uluslararası denizcilik örgütü (IMO) tarafından gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartları hakkında uluslararası

sözleşme (STCW) oluşturulmuştur. Dolayısıyla eğitim kurumlarımızda belirlenen bu standartların harfiyen uygulanmasına büyük bir özen gösterilmektedir.

STCW’de beyaz listedeyiz

Türkiye IMO’nun yayınladığı STCW kurallarına tam uyum sağlayan devletlerin yer aldığı “beyaz liste” de yer almaktadır.

-2010 yılında yürürlüğe giren STCW sözleşmesi malına değişikliklerine de tam uyum sağlamıştır.

Eğitim, Sınav ve Belgelendirme İşlemleri

-Eğitim kurumları izleme ve değerlendirme & STCW I/8

- YÖK & MEB izleme ve değerlendirme komitesi

- Gemi Adamları Eğitim Bilgi Sistemi (GAEBS)

Denizci Eğiticiler Belgelendirme & STCW I/6

-Gemi adamları disiplin işlemleri & STCW I/5

- Gemi adamları disiplin komisyonu

-Simülatör destekli eğitim & STCW I/12

-Gemi adamı sınavları & STCW II-III-IV-V-VI

- Gemi adamları komisyonu (GK)

-Gemi adamı yeterlik belgesi & STCW I/I

- Gemi adamı cüzdan basım merkezi

Aktif Çalışan Gemi Adamı Sayısı ve Eğitim Kurumları

-Halen gemi adamı sayısına bakıldığında, aktif çalışan zabitan sayısı 29.345 olmak üzere, toplam 109.851 gemi adamı vardır.

-Ülkemizdeki eğitim kurumlarımıza baktığımızda; ulaştırma denizcilik ve haberleşme bakanlığımızca yetkilendirilmiş olan, **YÖK’e bağlı 17 yüksek eğitim kurumu, milli eğitim bakanlığına bağlı 27 okul ve özel kurs statüsünde 28 olmak üzere toplam 72 eğitim kurumu mevcuttur.**

Amatör Denizcilik

-14 merkezde amatör denizci sınavları yapılmaktadır.

-2017 yılında 8.265 kişiye amatör denizci belgesi verilmiştir.

-2018 yılında ise mart sonu itibariyle 1.500 kişiye amatör denizci belgesi verilmiştir.

-Toplam amatör denizci sayımız 200.000’i geçmiştir.

2.14. DENİZ SİGORTALARI

1872 yılında yabancı şirketlerin açtıkları temsilciliklerle başlayan Türkiye sigortacılık sektörü, geçen yıllar ile birlikte ciddi gelişmeler göstermiş olup, bugün 61'i Hayat Dışı ve 23'ü Hayat sigortası alanında faaliyet gösteren şirket bulunmaktadır. Ancak Deniz Sigortaları alanında gelişme aynı paralelde yürümemiştir

Deniz Sigortaları Nakliyat, Su Araçları ve Su Araçları Sorumluluk olmak üzere 3 bileşenden oluşmaktadır.

Nakliyat

- 33 Sigorta Şirketi
- 2017 yılı toplam prim üretimi : 651.957.892,- TL
- 2017 topam sigorta üretimdeki payı : 1,64%

Su Araçları

- 29 Sigorta Şirketi
- 2017 yılı toplam prim üretimi : 218.148.439,-TL
- 2017 topam sigorta üretimdeki payı : 0,55%

Su Araçları Sorumluluk

- 5 Sigorta Şirketi
- 2017 yılı prim üretimi : 26.402.168,- TL
- 2017 topam sigorta üretimdeki payı : 0,07%

Kaynak : TSB

Nakliyat sektörü, ağırlıklı kargo sigortalarını kapsamakta olup 33 şirket bu alanda faaliyet göstermekte iken, Su Araçları sektöründe Yat sigortaları ağırlıklı 29 şirket, Su Araçları Sorumluluk sektöründe ise sadece 5 şirket faaliyet göstermektedir.

Nakliyat sigortaları dışında faaliyette bulunan şirketler arasında da üretim homojen olarak dağılmamaktadır.

Türkiye Sigorta Birliği 01.01.2017-31.12.2017 arası üretim verilerine göre Su Araçları Sorumluluk dalında bir şirket sigorta üretiminin 88,80%'ini oluşturmakta iken, Su Araçları sektöründe ise ilk 5 Şirket üretimin 74,01%'ini oluşturmaktadır.

Su Araçları Sektörü

5684 No.lu Sigortacılık Kanunu 15.1 Maddesinde yer alan;

Yurt dışında yaptırılacak sigortalar

MADDE 15 – (1) Türkiye’de yerleşik kişiler, Türkiye’deki sigortalanabilir menfaatlerini, Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye’de yaptırmak zorundadır.

(2) Ancak;

a) İhracat ve ithalat konusu mallar için nakliyat sigortası,

b) Uçak, gemi, helikopter için dış kredi ile satın alındıklarında, münhasıran dış kredi miktarı ile sınırlı olarak ve dış borç ödeninceye kadar; yurt dışından finansal kiralama yolu ile getirilmelerinde ise finansal kiralama sözleşmesi süresi ile sınırlı olarak yaptırılacak tekne sigortaları,

c) Gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortası,

ç) Hayat sigortaları,

d) Kişilerin Türkiye haricinde bulunacakları süre için bu süre ile sınırlı olmak kaydıyla veya geçici olarak yurt dışında kaldıkları sırada yaptırabilecekleri ferdi kaza, hastalık, sağlık ve motorlu taşıt sigortaları, yurt dışında da yaptırılabilir.

(3) Bakanlar Kurulu yurt dışında yaptırılacak sigortaların kapsamını genişletmeye yetkilidir. hükmü gereği; belirtilen istisna durumlar hariç ‘Türkiye’de yerleşik kişiler, Türkiye’deki sigortalanabilir menfaatlerini, Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye’de yaptırmak zorundadır’ uyarınca desteklenmektedir.

Yine yabancı bayraklı yat sahipleri ile ilgili Türk bayrağına geçişi teşvik amaçlı 2017 yılı Bakanlar Kurulu Kararı ile sağlanan vergi avantajı ile yatlar Türk Bayrağına geliş yapmış ve bu durumda deniz sigortalarının Türkiye’deki gelişimine katkıda bulunmuştur.

Su Araçları Sorumluluk Sektörü

Bu alanda 2014 yılına kadar uluslararası konvansiyonların talep ettiği limitleri sağlayan yerel bir sigorta şirketinin olmayışı sebebiyle, 5684 No.lu Sigortacılık Kanunu “Madde 15.2.c Gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortasının” yurt dışından yapılmasının yolu açılmış, bugüne kadar da bu maddede bir değişikliğe gidilmemiştir. Sadece 30.05.2017 tarih ve 45168 sayılı ‘bayrak devleti uygulamaları kapsamındaki idari işlemlerde muteber kabul edilecek P&I kulüpleri ve sigorta şirketlerine dair yönerge ile Türkiye’de faaliyetleri kabul edilen sorumluluk sigortacılarına belirli denetleme ve onay süreci getirilmiştir. Ancak bu sektörün Türkiye’de gelişmesinin önünde yer alan sorunlar temelde üç başlık altında toplanabilir:

- Gider Vergisi

6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu’nun 28. maddesi ve sonraki maddelerinde Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi (BSMV) düzenlenmiş ve özetle Türkiye’de kayıtlı sigorta şirketlerince düzenlenen sigorta poliçelerine 5% BSMV uygulanması zorunlu tutulmuştur. Yurtdışından yapılan sigortalar, sigorta şirketinin yurtdışında olması sebebiyle BSMV veya vb vergileri ödemediklerinden, ülkemiz için vergi kaybına sebep olmaktadır.

- MASAK Belgeleri

Suç gelirlerinin aklanmasının ve terörün finansmanının önlenmesine dair tedbirler hakkında yönetmelik işlem tutarı ya da birbiriyle bağlantılı birden fazla işlemin toplam tutarı 20.000,- TL veya üzerinde olduğunda, Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinden, sigortalı kimlik tespiti amacıyla birçok belgenin istenmesini zorunlu tutmaktadır. Yurtdışından yapılan sigortalarda ise sigorta şirketinin yurtdışında olması sebebiyle bu belgeler sorgulanmamaktadır. Ülkemizin içinden geçtiği hassas dönem de dikkate alındığında bu belgelerin temini ayrı bir önem arz etmektedir.

- Zorunlu Sigorta

- Mevzuata ilişkin mevcut durum:

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun “Zorunlu Sigorta” başlıklı 1259.maddesinde “On ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler.” hükmü yer almaktadır. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz.

Birinci fıkradaki “Şartları yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmez.” hükmü açıktır. Ancak, Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin 51.maddesinde, deniz turizmi araçlarının işbu asgari teminat sağlama yükümlülüğünden muaf sayıldığı görülmektedir. Bu durum kanuna, milletlerarası sözleşmelere, emredici hukuka sarih bir aykırılık teşkil etmekte olup, bu işletmeler bünyesinde taşınan yolcuların uygun teminatlarla korunmamasına neden olmaktadır.

18.10.2014 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanan Deniz Araçları Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği’nin 1. Maddesinin 3.fıkrasında da , “29.6.2009 tarihli ve 2009/15212 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Deniz Turizmi Yönetmeliğinin 51 inci maddesi uyarınca istenen sigortalar bu Tebliğ hükümlerine tabi değildir.” denilmekle, Türk Ticaret Kanunu hükmüyle çelişen bir düzenleme yapılmıştır.

Bu nedenle, bu hükme aykırı olarak, uygun teminatları haiz olmadan seferine izin verilen deniz turizmi araçlarının sorumluluğunu gerektirecek herhangi bir hadisede muhtelif sıkıntılar oluşmaktadır.

Bu durumun iyileştirilmesi ve denizlerimizde sigortalanma oranının artması için, başta idare ve işletmeler olmak üzere sektörün tüm aktörlerinin işbirliği içerisinde olup, kamuoyunda farkındalık yaratmak üzere hareket etmesi gerekmektedir. Sektörün bu konuda bilinçlenmesi ve ülkemiz deniz turizminin, sigorta güvenceleri bakımından uluslararası standartlara erişmesi en büyük temennimizdir.



YARARLANILAN KAYNAKLAR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Verileri
ISL Shipping Statistics and Market Review 2018
Clarkson Research Services
Dış İşleri Bakanlığı Verileri
Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Verileri
Kültür ve Turizm Bakanlığı Verileri
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Verileri
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Verileri
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü Verileri
Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Müsteşarlığı
Ekonomi Bakanlığı Verileri
Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Verileri
Milli Eğitim Bakanlığı
Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Verileri
TCDD Verileri
TÜİK Verileri
TOBB Verileri
GİSBİR Verileri
Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği Verileri
TÜRKLİM Verileri
İDO Verileri
Boat International Report
Gemi Sanayicileri Deneği Verileri
Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği
Kumcular Kooperatifi Verileri
Türk Çevre Eğitim Vakfı Verileri
Gemi Acenteliği Eğitim Kitabı
T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Ulaşan Erişen Türkiye 2017 Raporu
İMEAK DTO Gemi Acenteleri Birimi Eğitim İstatistikleri
TCDD Stratejik Plan (2015-2019) <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik2015.pdf>
<https://lpi.worldbank.org/report>

2017 DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU

İSTANBUL 2018



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI