

ÖN SÖZ

*Denizci bir millet olmanın ve denizin öneminin kamuoyuna anlatılması biz **TÜRKİYE DENİZCİLİK FEDERASYONU** için mukaddes bir dava olarak kabul edilmiştir. Ülkemizde Denizciliğe sadece bir ulaştırma faaliyeti olarak bakmıyoruz.*

Denizciliği;

- ✓ *Deniz Ticaret Filosu,*
- ✓ *Limanları ve iskeleleri,*
- ✓ *Araç, yük ve yolcu taşımacılığı,*
- ✓ *Uluslararası deniz kruvaziyer turizmi,*
- ✓ *Sualtı, suüstü ve deniz sporu,*
- ✓ *Su altı – inşaa, tarama*
- ✓ *Tersaneler / Gemi inşaa ve yat inşaa sanayi,*
- ✓ *Gemi ve Yat tamiri*
- ✓ *Gemi ve yat inşaa yan sanayi,*
- ✓ *Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri,*
- ✓ *Geri dönüşüm sektörü,*
- ✓ *Marinalar,*
- ✓ *İç sularda, denizlerimizde ve uluslar arası sularda balık ve su ürünleri avcılığı ,*
- ✓ *Balık çiftliği, su ürünleri yetiştiriciliği,*
- ✓ *Deniz Mineralleri ve kaynakları,*
- ✓ *Kıyı koruma kurtarma faaliyetleri,*
- ✓ *Gemi ikmal hizmetleri,*
- ✓ *Türk Deniz Savunma sanayi,*
- ✓ *Denizcilik eğitim kurumları,*
- ✓ *Yenilenebilir Deniz Enerjisi,*
- ✓ *Mavi Biyoteknoloji,*
- ✓ *Ve tüm bu sektörlerde çalışanlar, denizciler ve denizci öğrencileri,*
- ✓ *Deniz ve denizciliğe hizmet götüren tüm işletmeleri,*

*İle birlikte **TÜRK DENİZ ENDÜSTRİSİ** adı altında bir bütün olarak ele almaktayız.*

*Denizciler, **Deniz Endüstrisi** çalışanları ve tüm deniz sektörü **Sivil Toplum Kuruluşları** söz konusu tüm faaliyet alanlarının yaşatılması için temel platformu oluşturmakla, aynı zamanda da ekonomik değer ve istihdam yaratan büyük bir sahayı temsil etmektedir.*

TÜRK DENİZ ENDÜSTRİSİNİ;

Ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik darboğazdan çıkabilmesi için, tüm sektörlerle ihtiyacı olduğunu ve özellikle **TÜRK DENİZ ENDÜSTRİSİNİN** sürdürülebilir büyümenin sağlanması olanağını sunduğunun bilinci ile;

TÜRK DENİZ ENDÜSTRİSİNİ, ülkemizin **Stratejik Öncelikli Sektörler** listesine alınması, dünyada lider ülkeler arasında yerini bulması ve diğer ülkelerin tüm yönleri ile örnek alacağı konuma gelmesi, Ekonomik büyüklük ve İstihdam olarak layık olduğu seviyeye ulaşması ve **TÜRK DENİZ ENDÜSTRİSİNİN** bir devlet politikası olması için, Denizcilik Endüstrisinin tüm paydaşları ile birlikte var gücümüzle çalışacağız.

Deniz, Denizcilik ve **TÜRK DENİZ ENDÜSTRİSİ** kamuoyuna sunulurken daima evrensel hukuk kural ve koşulları önde tutacağız. **Konu ile ilgili tüm gelişmiş ülke ve AB kriterleri çerçevesinde, Ülkemizin ekonomik çıkarları başta olmak üzere her sorunu önce insan ve özel olarak denizci, gemi insanı bakış açısı ile değerlendireceğiz.**

TÜRKİYE DENİZCİLİK FEDERASYONU;

Editor:

KAPTAN Alaattin YILDIRIM

TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	1
KAYNAKÇA.....	8
TÜRK DENİZ ENDÜSTRİSİ	9
1. DENİZ TİCARET FİLOSU;	9
1.1. TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ (TUGS)	10
1.1.1. TUGS’ DA DEĞİŞİKLİK,	11
2. DENİZ TAŞIMACILIĞI;	12
3. KABOTAJ TAŞIMACILIĞI;	16
3.1. KABOTAJ HATTI YÜK TAŞIMACILIĞI,.....	16
3.2. KABOTAJ HATTI ARAÇ VE YOLCU TAŞIMACILIĞI,	17
3.2.1. KABOTAJ HATTI LİMANLAR ARASI ARAÇ TAŞIMACILIĞI HATLARI,	18
3.3. KABOTAJ HATTI YOLCU TAŞIMACILIĞI,.....	18
4. ŞEHİR İÇİ YOLCU ve TURİST TAŞIMACILIĞI;	19
4.1. İDO - İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.	19
4.2. BUDO – Bursa Deniz Otobüsleri işletmeleri,	19
4.3. DENTUR AVRASYA - Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi Ve Tic. A.Ş.	19
4.4. TURYOL - "S. S. Turizm Ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi"	20
4.5. S.S. Mavi Marmara Deniz, Yolcu, Eşya Ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi.....	20
4.6. S.S. İstanbul Kartal Deniz Yolcu Yük Ve Turizm Taşımacılığı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	20
4.7. Boğaziçi yolcu ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (BOĞAZİÇİ YOL TUR)	20
5. TÜRK GEMİ İNŞA SANAYİ;	21
5.1. TERSANELERİMİZ;	21
5.2. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları:	23
5.2.1. Global Ekonomik Kriz:	23
5.2.2. Özel Endüstri Bölgesi:	23
5.2.3. Eğitim:	23
5.2.4. Sağlık Hizmetleri:	23
5.2.5. Denetim:	23
5.2.6. Çevre:	23
5.3. Yeni Düzenleme.....	24
6. TÜRK YAT İNŞA SANAYİ;.....	25
7. GEMİ YAN SANAYİ;	26
7.1. GEMİ EKİPMAN ÜRETİMİ VE GEMİ YAN SANAYİ;	26
7.2. ANA MAKİNA ÜRETİMİ İÇİN ÖNEMLİ ADIM;	27
7.3. TÜRKİYE’DE ÜRETİLEN GEMİ SANAYİ ÜRÜNLERİ:	27
7.4. RAKAMLARLA TÜRKİYE’DE GEMİ EKİPMAN ÜRETİMİ;.....	28
7.5. SORUNLAR;.....	29

7.6.	GEMİ İHTİSAS ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ;	29
7.7.	YAN SANAYİNİN GELİŞMESİ;	30
7.8.	ÖNE ÇIKAN SORUNLAR;	31
7.9.	NE YAPMAMIZ GEREKİYOR?	31
8.	GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ;.....	33
8.1.	KAZANIMLAR VE 2016 YILI GELİŞMELER;	36
8.2.	Kazanılan hurda;	37
8.3.	Türkiye'nin Söküm Kapasitesi – Vizyonu-ekonomiye katkısı;	37
8.4.	Katma Değer Katkısı:	37
8.5.	İstihdam Katkısı:	38
8.6.	Sorunlar ve diğer konular;	38
8.7.	Sonuç.....	39
9.	LİMANLAR:	40
9.1.	LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ 2016 RAPORUNDA TÜRKİYE;.....	40
9.2.	LİMANLARIN GELİŞME VE BÜYÜME PLANLARI:.....	41
9.2.1.	Devlet Yatırımları;.....	42
9.3.	LİMANLARIMIZDA HAREKETLER;.....	43
9.4.	LİMANLARIMIZDAKİ SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	47
9.4.1.	Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler,.....	47
9.4.2.	Türkiye’de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar	48
9.4.2.1.	Ulusal Liman Politikamız;	49
9.4.2.2.	Liman Mevzuatı;	49
9.4.2.3.	Limanlar İle İlgili Bürokrasi;.....	49
9.4.2.4.	Limancılık Sektörünün Yönetimi ve Denetimi;	50
9.4.2.5.	Liman Yönetim Modeli;.....	50
9.4.2.6.	Limanlar Master Planı;	50
9.4.2.7.	İç Taşımacılığın (kabotaj) Arttırılması;	51
9.4.2.8.	Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı;	51
9.4.2.9.	Özel Limanların Ulaşım Altyapısı, Karayolu / Demiryolu Bağlantı Olanakları;.....	51
9.4.2.10.	Limanlarımızın Geri Saha Sorununun Çözülmesi;	52
10.	TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ	53
10.1.	SEKTÖRE GENEL BAKIŞ;.....	53
10.2.	SU ÜRÜNLERİ AVCILIĞI VE AV FİLOSU	54
10.3.	SU ÜRÜNLERİ YETİŞTİRİCİLİĞİ	56
10.4.	UZUN MENZİL VE AÇIK DENİZ BALIKÇILIĞI;	57
10.5.	SU ÜRÜNLERİ İHRACATI;.....	58
10.6.	SU ÜRÜNLERİ İŞLEME VE DEĞERLENDİRME SANAYİ;	59
11.	DENİZ TURİZMİ	60

11.1.	GENEL GÖRÜNÜM;.....	60
11.2.	DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ	61
11.2.1.	DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI.....	61
11.2.2.	ÖZEL DENİZ ARAÇLARI	62
11.3.	DENİZ TURİZMİNİN UNSURLARI;.....	62
11.3.1.	DENİZ TURİZMİ ARACI İŞLETMECİLİĞİ;.....	62
11.3.2.	MARİNA/YAT LİMANI YATIRIMLARI VE İŞLETMECİLİĞİ;.....	62
11.3.3.	ÖNERİLER:.....	63
11.4.	KRUVAZİYER TURİZM VE FERİBOT İŞLETMECİLİĞİ;	63
11.5.	DALIŞ TURİZMİ VE SU SPORLARI FAALİYETLERİ	64
11.6.	MAVİ BAYRAK	65
11.7.	HEDEF VE İLKELER.....	66
11.8.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	66
12.	DENİZ DİBİ DENİZ KUMCULUĞU;	67
12.1.	DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE DENİZ KUMCULUĞUNUN KARŞILAŞTIRMASI;.....	67
12.2.	TÜRKİYE’DE DENİZ KUMCULUĞU;.....	68
12.3.	DENİZ KUM VE ÇAKILI İLE SÜRDÜRÜLEBİLİR ÇEVRE PROJELERİ:	68
12.3.1.	KIYI BESLEME;	68
12.3.1.1.	KISA VADELİ ETKİLER:.....	69
12.3.1.2.	UZUN VADELİ ETKİLER:	69
12.3.2.	TÜRKİYE’DE KUMSAL BESLEME;.....	69
12.3.3.	Deniz dibi kum ve çakıl kaynaklarının çıkartılması ve kullanımıyla ilgili Türkiye ve Avrupa mevzuatlarının karşılaştırmalı olarak incelenmesi:.....	70
12.3.4.	Deniz dibi kum ve çakıl kaynaklarını gösteren jeoloji haritalarının hazırlanması:.....	70
12.4.	DENİZ KUMUNA ALTERNATİF KARA KUMCULUĞU.....	71
12.5.	TÜRKİYE HAZIR BETON BİRLİĞİ (THBB VERİLERİNE) GÖRE 2014 YILINDA RAKAMLAR	71
13.	TÜRK DENİZ SAVUNMA SANAYİ.....	72
13.1.	DÜNDEN BUGÜNE ASKERİ GEMİ İNŞA VE YAN SANAYİ:	72
13.2.	PAKET MALZEME TEDARİK MODELİ;.....	72
13.3.	MİLGEM;.....	73
13.4.	ÜRÜNLERİN GELİŞTİRİLMESİNDE VE ÜRETİLMESİNDE TÜRK SANAYİCİSİ ROLÜ;	73
13.5.	TÜRKİYE’NİN HER TARAFINDA ÜRETİM KONUSUNDA BÜYÜK POTANSİYEL BULUNUYOR	75
13.6.	NEDEN GÜÇLÜ BİR ASKERİ GEMİ İNŞA SANAYİ:	75
13.6.1.	ASKERİ GEMİ İNŞA YAN SANAYİ;	75
13.6.1.1.	Normal Standartlarda bir askeri gemide;	75
13.6.1.2.	Türk Savunma sanayi Performans verileri:.....	76
14.	GEMİ İKMAL HİZMETLERİ;	77

14.1.	DAHA İYİ HİZMET VERMEK VE PAZARI BÜYÜTMEK ADINA ÖZEL SEKTÖRÜN YAPMASI GEREKENLER	78
14.2.	GEMİ TEDARİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞMESİ İÇİN RESMİ MAKAMLARIN YAPMASI GEREKENLER; ..	78
14.3.	RAKAMLARLA GEMİ TEDARİK SEKTÖRÜ	79
14.4.	GEMİ TEDARİKÇİLİĞİ SEKTÖRÜNÜN EKONOMİYE KATKILARI	79
14.5.	İKMAL LİMANI İŞLEYİŞİNDE BUNKER SEKTÖRÜNÜN YERİ VE ÖNEMİ.....	80
14.6.	BUNKER SEKTÖRÜ, İKMAL LİMANI KONSEPTİNİN EN ÖNEMLİ VE VAZGEÇİLMEZ UNSURUDUR, NEDEN? 81	
14.7.	DOĞRU İKMAL LİMANI ALTYAPISI;	81
14.7.1.	SİNGAPUR.....	82
14.7.2.	FUJARİAH.....	82
14.7.3.	CEBELİTARİK	82
14.7.4.	ROTTERDAM	82
14.8.	TÜRK BUNKER SEKTÖRÜ:	83
14.8.1.	İSTANBUL BOĞAZI:	83
14.8.2.	İZMİR LİMANLARI:	83
14.8.3.	MERSİN:.....	83
14.8.4.	İSKENDERUN:.....	83
14.9.	PEKİ, BİZ NEREDE HATA YAPIYORUZ?	84
14.10.	RAKAMLARLA KAÇIRDIĞIMIZ FIRSATLAR	84
15.	DENİZ YAPILARI VE SU ALTI HİZMETLERİ;	86
15.1.	DENİZ YAPILARI VE SU ALTI HİZMETLERİ'NİN DÜNÜ, BUGÜNÜ;.....	86
15.2.	KAMU KURUMLARININ DURUMU:.....	86
15.3.	ÖZEL SEKTÖRÜN DURUMU:	87
15.4.	RAKAMLARLA SULİM KOOP	88
15.5.	KABOTAJ KANUNU KAPSAMINDA GERÇEKLEŞEN İHLALLER;	88
15.6.	MEVZUAT DEĞİŞİMİ ÖNERİLERİ:	89
16.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ;	90
16.1.	DENİZCİLİKTE NİTELİKLİ İŞGÜCÜNE İHTİYACIMIZ VAR;	93
16.2.	KÜMELENME MODELİ:.....	93
16.3.	DENİZDE KALMA SÜRESİ UZAMALI:	94
16.4.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ;	94
16.5.	OKUL/EĞİTİM MAKSATLI GEMİLERDE STAJ:.....	95
16.6.	TİCARİ GEMİLERDE STAJ:	96
17.	DENİZCİLİĞE AVRUPA BİRLİĞİ BAKIŞI MAVİ BÜYÜME;	97
18.	TÜRKİYE KOMBİNE TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ;.....	99
18.1.	DÜNYA'DA LOJİSTİK MERKEZLERİN GEÇMİŞİ VE YAPISI;.....	99
18.2.	TÜRKİYE'DE LOJİSTİK MERKEZLER	100

18.3.	TÜRKİYE’DE LOJİSTİK KÖYLER.....	101
18.3.1.	Lojistik Köylerin Özellikleri	102
18.3.2.	Rekabet Yönünden Lojistik Köyler	102
18.3.3.	Lojistik Köylerle İlgili Sorunlar ve Çözümler Altyapı Sorunları	102
18.3.4.	Yapısal Sorunlar	103
18.3.5.	Lojistik İle İlgili Genel Sorunlar.....	103
18.3.6.	Hedef Ülkelerde Türk Lojistik Köyleri Kurulması	104
18.4.	SONUÇ:.....	104

KAYNAKÇA

1. AB Blue Growth
2. Boat International (www.boatinternational.com/gob)
3. BST Bakanlığı 2014 faaliyet raporu
4. Clarkson Research
5. Clarkson Research Serv.03/2015
6. Clarkson Research Services 2014. Estimated 2015 Forecast.
7. Clarkson Research Services Spring 2015
8. CLIA ve Med. Cruise Verileri
9. Deniz Ticareti Dergisi- Aralık/Ocak 2014-15 Sayısı Gemi İnşa Eki
10. DTO Denizticaret dergisi ve Ekleri 2015-2016-2017
11. DTO Faaliyet raporu 2015
12. DTO İstatistikleri
13. DTO Sektör Raporu 2014-2015
14. DTO Strateji Plan 2013-2016
15. Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)
16. GEMİSANDER Gemi Sökümcüler ve Geri Dönüştürücüler Sanayicileri Derneği
17. GESAD Gemi Sanayiciler Derneği
18. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
19. GİSBİR Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
20. IBB Uluslararası Tekne Endüstrisi Dergisi,
21. IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Ekim 2013 (1)
22. IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Nisan 2013 (2)
23. IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Temmuz Güncellemesi 2013
24. IMF World Economic Outlook April-October 2015
25. ISL Institute of Shipping Economic and Logistics
26. ISL Mayıs-Haziran 2014
27. ISL Ocak-Şubat 2015
28. ISL SSMR January/February 2015
29. Kültür ve Turizm Bakanlığı
30. Lojistik Sektör Raporu 2015
31. Milli Eğitim Bakanlığı
32. MSB SSM 2014 Yılı Faaliyet Raporu
33. Paris MoU Web Sitesi
34. SASAD Savunma ve Havacılık Sanayi Performans raporu 2014
35. T.C. Merkez Bankası Enflasyon Raporun 2015-III
36. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
37. TCDD Genel Müdürlüğü
38. The Clarkson Database
39. The Platou Report 2015
40. The World Bank
41. TKYGM_2015_istatistikleri
42. TURÇEV Türkiye Çevre Eğitim Vakfı
43. TURSAB Kruvaziyer Raporu
44. TÜİK Türkiye İstatistik Kurumu
45. TÜRKLİM Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
46. UDHB Deniz Ticaret 2014 istatistikleri
47. UDHB Denizcilik Sektörü
48. UDHB DTGM Verileri
49. UDHB İstatistikler kitapçığı 2004 2014
50. UDHB Kombine taşımacılık strateji belgesi

TÜRK DENİZ ENDÜSTRİSİ

1. DENİZ TİCARET FİLOSU;

Coğrafi bölgemiz ve sektörün son yıllardaki büyüklüklerini ele aldığımızda; Türkiye konum itibariyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavşak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadası'na, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağındadır. Bize sunulan bu coğrafi avantaj, ayrıca 4500 (8333km) deniz millik sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde de her bölgeye etkili olacağı durumunu ortaya koymaktadır.

Bu coğrafyada denizcilik sektörümüz Ocak 2013 tarihinde, 1000 GT. Üzeri Türk Bayraklı 9,4 Milyon DWT ve Türk armatörlerinin yabancı bayraklı 20,8 Milyon DWT olan toplam 30,2 Milyon DWT gemi ile hizmet vermekte iken. **Bu oran Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı kaynaklarına göre Temmuz 2016 tarihi itibarı ile Türk Bayraklı gemi tonajı 8,196 milyon DWT (548 Ad.), Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 20.632 milyon DWT (984 ad.) toplamda 28,887 Milyon DWT (1532ad.) ve ortalama yaşı da 18,6 yıldır.**

Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri

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

Kaynak : ISL Ocak-Şubat 2015

2016 senesi Bayraklara göre Dünya deniz ticaret filosu (300 ve üzeri) 153 ülke bazında 51.405 adet gemi ile 1.716.088 bin/DWT / 1.145.991 GT dur. **Bu filonun %5 i ne sahip olan ülkemiz Dünya sıralamasında 24 cü sıradadır.**

Dünyanın açık sicil bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2016 itibariyle (1000 GRT ve üzeri)ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın birinci, Japonya'nın ikinci, Çin'in üçüncü olduğu sıralamada Türkiye 14. sırada yer almıştır. 2014 yılında 13. sırada yer alan Türk Deniz Ticaret Filosu %6'lık bir artışa rağmen, Norveç deniz ticaret filosunun %23,7'lik artışı ile bir sıra gerileyerek 14. sıraya yerleşmiştir.

2016 yılının Ocak ayında 14. sırada yer alan Türk Deniz Ticaret Filosu %1,1'lik bir düşüşle ve İngiltere'nin altı aylık dönemde % 7,7'lik artışı sonucunda Temmuz 2016 itibariyle Türkiye 15. sıraya gerilemiştir.

2015 sene başında Türk armatörlerin 1000 GT. Üzeri 834 adedi TUGS'a 564 adedi MGS'ne kayıtlı toplam 1398 adet Türk bayraklı gemi tonajı 29.151 (DWT) idi.

2007 yılında 1 milyar DWT olan, 2012 yılında ise 1,5 milyar DWT sınırını aşan dünya deniz ticaret filosu 2014 yılı sonlarına yaklaşırken 1.727.400 DWT sınırına ulaştı. Bu tonaj içerisinde Türk sahipli gemi filosunun büyüklüğü ise 30,4 milyon DWT a ulaştı. **Dünya deniz ticaret filosunun yüzde 50'den fazlası 'serbest Bayrak' altında çalışıyor.** Bunun dışında kalan gemiler ise ülkelerin milli bayrakları altında çalıştırılıyor.

1.1. TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ (TUGS)

1980'li yıllardan itibaren bazı Avrupa ülkeleri serbest bayrağa kaçışı önlemek için kendi milli bayrakları altında "ikinci sicil" uygulamasına başladı. Örneğin Norveç bu konuda öncü ülkelerden birisi oldu. Norveç Gemi Sicili yanı sıra kısaca 'NIS' olarak ifade edilen "Norveç Uluslararası Gemi Sicili" gibi bir uygulamaya başladı. Türkiye'de gemi armatörlerinin müracaatı üzerine Türk Gemi Sicilinin yanı sıra kısaca "TUGS" olarak adlandırdığımız "Türk Uluslararası Gemi Sicili" uygulamasına başlandı. Geriye baktığımızda maalesef bu uygulamanın başarılı olduğumuzu söylemek imkânına sahip değiliz. 2013 senesi başında Türk sahipli gemilerin toplam tonajı 30.355.524 DWT olmakla beraber bunun sadece 9.218.988 DWT'luk kısmı Türk Bayrağı altında çalıştırılıyordu. Bu tonajın 841.703 DWT'luk kısmı Milli Sicil' de, 8.377.285 DWT'luk kısmı TUGS Türk Uluslararası Gemi Siciline bağlı idi.

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

- | | |
|---|--|
| ✓ 1.274.170 DWT Kuruyük gemileri tonajının | %7,3'ü Milli sicile, %92,7'si TUGS'a, |
| ✓ 4.060.264 DWT Dökmeyük gemileri tonajının | %11,2'si Milli sicile, %88,8'i TUGS'a, |
| ✓ 1.190.709 DWT Petrol tankerleri tonajının | %1,1'i Milli sicile, %98,9'sı TUGS'a, |
| ✓ 964.212 DWT Konteyner gemilerinin tonajının | %23,3'ü Milli sicile, %76,7'si TUGS'a |
| ✓ 428.808 DWT Kimyasal Madde Tankerinin | %0,4'ü Milli sicile, %99,6'sı TUGS'a, |
| ✓ 231.632 DWT Ro-Ro gemilerinin tonajının, | tamamı TUGS'a tescillidir. |

1.1.1. TUGS' DA DEĞİŞİKLİK,

6770 sayılı torba Kanun, Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girdi. Kanun içeriğinde 14. maddede 16/12/1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 12'nci maddesinin ikinci fıkrası değiştirildi.

Buna göre Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilecek gemilere ve yatlarla ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi, gemi kira, zaman charteri ve tüm navlun sözleşmeleri damga vergisine ve harçlara; bu işlemler nedeniyle alınacak paralar banka ve sigorta muameleleri vergisine ve fonlara tabi tutulmayacak.

Tablo (15) Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)												
Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
KURU YUK GEMİSİ	13	194	207	34,9	76.368	1.099.945	1.176.313	14,1	48.027	722.570	770.597	12,7
DOKME YUK GEMİSİ	11	74	85	14,3	456.118	3.604.146	4.060.264	48,7	262.689	2.063.046	2.325.735	38,3
KONTEYNER	9	48	57	9,61	224.283	739.929	964.212	11,6	180.883	582.217	763.100	12,6
KURUYUK-KONTEYNER	1	16	17	2,87	2.356	120.955	123.311	1,48	1.720	85.533	87.253	1,44
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1	57	58	9,78	1.638	425.645	427.283	5,13	1.082	276.600	277.682	4,57
LPG TANKERİ		7	7	1,18		39.389	39.389	0,47		37.227	37.227	0,61
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,51	2.770	39.936	42.706	0,51	1.900	31.348	33.248	0,55
RO-RO GEMİSİ		23	23	3,88		232.089	232.089	2,78		554.159	554.159	9,13
RO-RO FERRY-YOLCU	1	9	10	1,69		18.471	18.471	0,22	3.760	36.238	39.998	0,66
FERİBOT	1	27	28	4,72	2.314	19.442	21.756	0,26	1.596	60.450	62.046	1,02
TREN FERİSİ	6		6	1,01	1.660		1.660	0,02	9835		9.835	0,16
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	5	7	12	2,02	3.761	9.742	13.503	0,16	106.306	29.239	135.545	2,23
BALIKCI GEMİLERİ		1	1	0,17		569	569	0,01		1.407	1.407	0,02
BİLİMSSEL ARASTIRMA G		4	4	0,67		5.990	5.990	0,07		20.173	20.173	0,33
ŞEHİR HATLARI		1	1	0,17						1.043	1.043	0,02
ŞEHİR HATLARI ARABALI	1	10	11	1,85	441	6.291	6.732	0,08	1.077	12.344	13.421	0,22
ROMORKOR	1	2	3	0,51		2.028	2.028	0,02	1.565	2.577	4.142	0,07
HİZMET GEMİLERİ	31	3	34	5,73	24.051	4.048	28.099	0,34	288.627	14.329	302.956	4,99
DİĞER	1		1	0,17					1.333		1.333	0,02
PETROL TANKERİ	2	22	24	4,05	7.069	1.158.532	1.165.601	14	3.797	612.727	616.524	10,2
TREN FERRY/RO-RO		1	1	0,17		6.266	6.266	0,08		15.195	15.195	0,25
Toplam :	85	508	593	100	802.829	7.533.413	8.336.242	100	914.197	5.158.422	6.072.619	100
Her Hakkı Saklıdır. İMEAK DTO												

22 Farklı Bayrakta dolaşan Türk sahipli gemilerin Bayrak tercihlerinde çok çeşitli faktörler etkili oluyor. Örneğin; Bazı dış kaynaklı kredi sağlayan kuruluşlarının kredinin bir şartı olarak “bayrak” şartı koşmaları gibi.

2. DENİZ TAŞIMACILIĞI;

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

DÜNYA TAŞIMACILIĞI VE DENİZYOLUNUN PAYI

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

Kaynak: Clarksons Research Jan.2017

YÜK CİNSLERİ İTİBARIYLA DÜNYA DENİZ TAŞIMACILIĞI 2008-2017 (Milyon Ton)

YILLAR	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017(**)	2016/15 Değişim %	2017/16 Değişim %	10 Yıllık CAGR (Yıllık Bileşik Büyüme)
Demir Cevheri	841	898	991	1.053	1.110	1.189	1.337	1.363	1.426	1.478	4,6%	3,7%	6,6%
Kömür	793	807	930	1.000	1.123	1.179	1.214	1.134	1.123	1.128	-1,0%	0,5%	3,9%
Hububat	319	321	343	345	375	390	432	459	471	486	2,7%	3,3%	4,8%
Minor Dökme yükler(*)	1.602	1.402	1.589	1.704	1.736	1.824	1.836	1.863	1.865	1.886	0,1%	1,1%	1,4%
Ham Petrol	1.903	1.820	1.872	1.852	1.906	1.837	1.806	1.861	1.934	1.937	3,9%	0,2%	0,1%
Petrol Ürünleri	825	833	882	910	915	957	964	1.024	1.069	1.090	4,4%	2,0%	3,2%
LPG-LNG	228	236	276	306	300	305	317	328	344	362	4,8%	5,3%	4,8%
Kimyasal Madde	210	215	231	244	252	263	266	277	284	293	2,6%	3,4%	3,7%
Konteyner	1.272	1.134	1.291	1.414	1.478	1.539	1.629	1.668	1.726	1.798	4,4%	4,2%	4,0%
Diğer Kuruyükler	710	689	742	729	768	795	824	845	861	879	1,9%	2,2%	3,0%
Toplam	8.703	8.355	9.147	9.557	9.963	10.278	10.625	10.822	11.103	11.337	2,5%	2,1%	2,9%
Toplam	8.706	8.355	9.147	9.557	9.963	10.278	10.625	10.822	11.103	11.337	2,5%	2,9%	

(*) (Demir cevheri, kömür, tahıl dışındaki diğer dökme yükler) (**) Öngörülen

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

2017 senesi öngörülen verilerine göre deniz yolu ile yapılan Toplam 11.337 Milyon ton yük ve 1.766 Milyon /TEU yükün segmentlere göre dağılımı ise yukarıda verilmiştir.

2016 yılında dünya deniz ticaretinin % 84'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin ise yaklaşık % 87'si denizyoluyla taşınmıştır. 1980 yılında denizyolu ile taşınan 22,9 milyon ton olan dış ticaret yüklerimiz 2016 yılında 311,6 milyon tona yükselmiştir. Global ekonomik krizin olduğu dönemlerde yaşanan ithalat ve ihracatta meydana gelen daralmaların denizyolu taşımacılığına etkileri oldukça fazladır. Transit taşımacılığımız 1981 yılından 1988 yılına kadar olan dönemde toplam elleçleme içerisinde %41'e kadar yükselmiş, 1989 yılından itibaren ise düşüşe geçerek % 1'lerin altına kadar inmiştir.

2008 yılından itibaren tekrar yükselişe geçerek 2016 yılında toplam elleçleme içerisindeki payının %15'lere yükseldiği görülmektedir.

2014 - 2015 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticareti (\$)								
Yollar	İthalat \$ 2014	İthalat \$ 2015	İhracat \$ 2014	İhracat \$ 2015	Dış Ticaret \$ 2014	Dış Ticaret \$ 2015	% Payı	Değişim % 2014- 2015
Deniz yolu	141.387.178.988	124.435.708.471	86.318.216.546	78.092.948.737	227.705.395.534	202.528.657.208	62	-11,06
Demiryolu	1.206.626.075	1.169.581.267	922.791.603	808.062.076	2.129.417.678	1.977.643.343	1	-7,13
Karayolu	37.300.838.943	34.364.202.503	55.289.314.355	46.744.571.119	92.590.153.298	81.108.773.622	25	-12,4
Havayolu	24.696.882.758	19.975.981.962	14.103.218.758	17.278.255.186	38.800.101.516	37.254.237.148	11	-3,98
Boru Hattı ve Diğer	2.825.658.334	3.833.194.606	1.008.612.840	1.011.134.810	3.834.271.174	4.844.329.416	1	26,34
TOPLAM	207.417.185.098	183.778.668.809	157.642.154.102	143.934.971.928	365.059.339.200	327.713.640.737	100	-10,23
Kaynak : TÜİK								
Deniz Yolu ile %	68,17	67,71	54,76	54,26	62,37	61,80		

2015 senesinde toplam ihracatımızın %54,25 i İthalatımızın ise 67,71'i deniz yolu ile gerçekleşmiştir.

2015 yılında sonu rakamlarına göre 143.934.971 bin \$ ihracat gerçekleştirilmiş olup bunun 78.092,948 bin \$'lık kısmı deniz yolu ile taşınmıştır. (54,26) İthalatta ise 183.778,668 bin \$ ithalat gerçekleştirilmiş olup bunun, 124.435,708 bin \$'lık kısmı (%67,71) deniz yolu ile taşınmıştır. Geçtiğimiz yıla oranla ithalatımızda düşüş ile paralel olarak aynı yüzdede deniz taşımacılığımızda da düşüş olduğu görülmektedir.

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

- ✓ %13,6'sının (9.991) İzmit limanına, (2014 yılında gemi sayısı 10.252)
- ✓ %6,6'sının (4.861) Aliğa limanına, (2014 yılında gemi sayısı 4.814)
- ✓ %6,4'ünün (4.703) Ambarlı limanına, (2014 yılında gemi sayısı 5.318)
- ✓ %5,8'inin (4.242) ise Mersin limanına, (2014 yılında gemi sayısı 4561) geldiği görülmektedir.

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

Liman başkanlıkları açısından denizyolu kullanım oranımıza baktığımızda, limanlarımızda 2015 yılı içerisinde Ekim 2015 verilerine göre 342.222.580 ton yük elleçlenmiş olup bunun 76.210.398 tonu ihracat, 21.703.732 tonu kabotaj yükleme, 47.507.400 tonu transit yükleme olmak üzere toplamda 145.421.530 ton yükleme gerçekleştirilmiştir. Yine aynı dönemde 170.860.834 tonu ithalat,

22.170.989 tonu kabotaj boşaltma, 3.969.227 tonu transit boşaltma olmak üzere toplamda 196.801.050 ton ithalat boşaltması gerçekleştirilmiştir. Toplam yükleme ve boşaltma 247.071.232 ton olarak ölçülmüş olup ayrıca 43.874.021 tonu kabotaj işlemler, 51.276.627 tonu transit işlemlerle sağlanmıştır.

2014 yılına nazaran 2015 yılında, denizyolu ve karayolu dış ticaret taşıma hacmi miktar olarak %0,2, demiryolu oranı %1 azalmış ve havayolu oranı %1 ve diğer yolların oranı ise %0,4 artmıştır.

2014 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak %62,4'ü Denizyolu ile %25,4'ü Karayolu ile %0,6'sı Demiryolu ile %10,6'sı Havayoluyla ile ve %1'i diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) taşınmıştır.

Türkiye'nin ithalat ve ihracatın %87,7'lik bölümü denizyoluyla gerçekleşmektedir. 2014 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 194.771.428 ton, ihracatı ise 88.544.792 ton olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin 2013 yılına nazaran 2014 yılında ihracat taşımaları 89,5 milyon tondan 88,5 milyon tona düşmüş, ithalat taşımaları ise 187 milyon tondan 194,7 milyon tona yükselmiştir.

Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)					
Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru Hattı ve Diğer
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1
2007	87,4	1,1	10	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1
2009	85	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87	0,6	10,7	0,4	1,4
2013	86,4	0,5	11,4	0,4	1,3
2014	86,2	0,4	11,2	0,5	1,7
2015	87,7	0,5	10,7	0,4	0,7

Kaynak : TÜİK

2014 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayrımlı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 88,5 milyon tonun 12,7 milyon tonu, %14'ü Türk bayraklı gemilerle; 75,8 milyon tonu, %86'sı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır. 194,7 milyon ton olan toplam ithalatın, 20,8 milyon tonu %11'i Türk Bayraklı gemilerle, 173,8 milyon tonu %89'u yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2005 yılında 180,6 milyon tonluk taşıma hacminin 2014'te 283,3 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 126,1 milyon tondan 194 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 54,9 milyon tondan 88,5 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2005 yılında ihracatta 11,2 milyon tondan 2014 yılında 12,7 milyon tona çıktığı, ithalatta ise 2005 yılında 31,5 milyon tondan 2014 yılında 20,8 milyon tona gerilemiştir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımaları ise, 2005 yılında ihracatta 43,1 milyon tondan 2014 yılında 75,8 milyon tona, ithalatta ise 2005 yılında 94,5 milyon tondan 2014 yılında 173,8 milyon tona yükselmiştir.

2014 verilerine göre ihracat yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasında 2013 yılına nazaran değişiklik olmamış, ithalat yüklerinin taşınmasında ise %1'lik bir gerileme, ihracat yükleri taşınmasında ise %2'lik bir yükselme gerçekleşmiştir.

Yabancı bayraklı gemiler ağırlıklı olsa da ülkenin ithalat ve ihracatının %86'sinin denizyoluyla yapılmasının nedeni, denizyolunun sınır aşımı olmaksızın ulaşım kolaylığı, en güvenli taşıma şekli olması, bir defada en büyük miktarı en çabuk şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu ucuzluk nedeni ile en çok tercih edilen ulaşım şekli olmasıdır.

3. KABOTAJ TAŞIMACILIĞI;

3.1. KABOTAJ HATTI YÜK TAŞIMACILIĞI,

01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı Denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. Ancak, uluslararası düzeyde 2007 yılının ağustos ayında başlayan küresel krizinde etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılından itibaren yavaşlamaya başlamıştır.

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

2009 yılında %14,4'lük bir düşüş gerçekleşmiş, 2013 yılında ise %12,8'lik artış olmuş, 2014 yılında ise araç içinde taşınan kabotaj yükleri %0,9 artmış ancak gemiyle taşınan yüklerde %4,8 azalma gerçekleşmiştir.

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

Kabotaj hattı yük taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, 2009, 2012 ve 2015 yıllarında eksiye düşmüştür. 2015 yılında araç içinde taşınan kabotaj yükleri %9,4 azalmış, gemiyle taşınan yüklerde ise %3,2 artış gerçekleşmiştir.

2015 yılında kabotaj taşımacılığı (feribot içinde taşınan kamyon-tır) araç içinde taşınan kabotaj yükü 12.455.087 ve dökme veya parsiyel olarak gemiyle taşınan kabotaj yükü ise 26.578.284 ton olmak üzere toplam 39.033.371 tondur. 2006-2015 yılları arasında kabotaj taşımacılığı %11,9 artmıştır. 2006-2015 yılları dikkate alındığında, kabotaj taşımacılığında en fazla artış 2013 yılında %12,8,

2015 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (Ton)				
KARGO TİPİ	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TOPLAM KABOTAJ	KARGO TİPİ %
KATI DÖKME YÜK	7.292.686	8.543.579	15.836.265	30,18
GENEL KARGO	4.999.432	5.103.676	10.103.108	19,25
SIVI DÖKME YÜK	10.515.694	10.128.875	20.644.569	39,34
KONTEYNER	3.074.835	2.794.485	5.869.320	11,19
ARAÇ	11.737	7.669	19.406	0,04
TOPLAM	25.894.384	26.578.284	52.472.668	100
Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı				

2011 yılında %11,4 ve 2006 yılında %9,6 olmuştur.

2014-2015 yıllarında kabotaj taşımacılığında %1,18'lik bir düşüş olmuştur. 2015 senesinde kabotajda elleçlenen 52.472.668 ton kargo sıralamasında, %30 ile katı dökme yükler, %40 sıvı dökme yükler, %19 ile genel kargo, %11 ile Konteyner gelmektedir. 2015 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde %20 ile Kocaeli, %10 ile Aliğa limanı ve %8 ile Ambarlı limanı ilk üç sırada yer almıştır.

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

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

3.2. KABOTAJ HATTI ARAÇ VE YOLCU TAŞIMACILIĞI

2006 yılından 2015 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. 2006-2015 yıllarında kabotajda taşınan araç sayılarındaki en büyük artış %11,7 olarak gerçekleşmiştir.

2006-2015 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil /Araç İle Taşınan Yük (Ton-Mil)					2006-2015 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil)				
Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim %	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %		Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim	Yolcu Adet Mil	Yıllık Değişim
2006	7.773.689	11,7	51.978.669	22,9	2006	135.348.554	10,3	752.889.731	12,2
2007	8.161.999	5	59.942.527	15,3	2007	149.824.929	10,7	842.975.355	12
2008	8.866.797	8,6	82.950.808	38,4	2008	151.645.639	1,2	847.917.253	0,6
2009	9.315.772	5,1	82.580.396	-0,4	2009	159.194.370	5	886.609.389	4,6
2010	9.400.735	0,9	83.607.444	1,2	2010	154.198.088	-3,1	847.715.977	-4,4
2011	10.402.917	10,7	83.283.519	-0,4	2011	156.842.003	1,7	854.909.150	0,8
2012	10.710.645	2,9	77.785.568	-6,6	2012	159.076.921	1,4	787.572.051	-7,9
2013	11.318.561	5,7	85.096.902	9,4	2013	164.426.997	3,4	900.226.869	14,3
2014	12.166.505	7,5	89.322.962	5	2014	161.048.004	-2	974.923.011	8,3
2015	13.042.399	7,2	95.505.115	6,9	2015	163.723.544	1,7	992.592.392	1,8

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2015 yılında araç sayısında %72, adet/ mil'de ise %6,9 artış olarak gerçekleşmiştir. 2006- 2015 yıllarında taşınan araç sayısında %67,8'lik bir artış olmuştur.

3.2.1. KABOTAJ HATTI LİMANLAR ARASI ARAÇ TAŞIMACILIĞI HATLARI,

- **Ambarlı-Bandırma Hattı :** Özellikle yük taşıyan ağır vasıtaların taşınma- sında 2003 yılına göre 2015 yılında %904 artış gerçekleşmiş olup, 2016 yılı sonunda ise %856 artış beklenmektedir.
- **Tekirdağ-Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga:** Yapılan araç taşınmasında 2003 yılına göre 2015 yılında %307 artış gerçekleşmiş olup, 2016 yılı sonunda ise %266 artış beklenmektedir
- **İstanbul-Güney Marmara Hatları (Yenikapı-Yalova, Yenikapı-Bandırma, Pendik-Yalova, Yenikapı Mudanya)** Yapılan araç taşınmasında 2003 yılına göre 2015 yılında %208 artış gerçekleşmiş olup, 2016 yılı sonunda ise %190 artış beklenmektedir. İstanbul-Güney Marmara hatlarında 2012 yılında uygulanan fiyat politikası yüzünden yolcu ve araç taşımacılığı rakamlarında düşüş gerçekleşmiştir. Bu hatlarda taşınan yolcu sayısında ise 2003 yılına göre 2015 yılında %208 artış gerçekleşmiş olup, 2016 yılı sonunda ise %208 artış beklenmektedir.

3.3. KABOTAJ HATTI YOLCU TAŞIMACILIĞI,

Kabotajda taşınan yolcu sayıları tablosunda, en fazla artış %10,7 ile 2007, %10,3 ile 2006 yıllarında gerçekleşmiştir. 2006-2015 yıllarında kabotajda taşınan yolcu sayısında %21'lik, Yolcu adet/mil 'de ise %31,8'lik bir artış olmuştur. 2016 yılı sonunda ise yolcu miktarında %51 artış beklenmektedir. Kabotajda yolcu taşımacılığı artışı 2006 ve 2007 yılından itibaren azalmış, yıllık değişim 2008 yılında %1,2'ye ve 2009 yılında %5'e gerilemiş, 2010 yılında ise % -3,1 olarak ortaya çıkmıştır. 2015 yılında ise yolcu sayısında %1,7'lik yolcu adet*mil 'de ise %1,8'lük bir artış olmuştur. 2016 yılı sonunda ise araç miktarında %108 artış beklenmektedir.

4. ŞEHİR İÇİ YOLCU ve TURİST TAŞIMACILIĞI;

Deniz Endüstrisinde, kabotajda, ürünün maliyetini düşürecek ulaştırma giderlerini minimuma indirecek coğrafya kullanılmamıştır. Ancak son yıllarda **Kısa Mesafeli Deniz Yolu Taşımacılığı (Short Sea Shipping)**, yani kıyılarımızda şehir içi ve şehirlerarası denizyolu taşımacılığı önem kazanmaya başlamıştır. **Denizcilik, devlet politikası olarak ele alınıp sürdürüldüğünde değişim çok daha hızlı gerçekleşecektir.**

Kıyılarımızda bu hizmetleri veren işletmeler;

4.1. 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 Şehir hatları İstanbul Deniz Otobüsleri'ne devredilmiştir. İDO günümüz itibariyle 53 gemi ve 35 iskelesiyle dünyanın önemli araç ve yolcu deniz taşımacılığı şirketidir.

İDO; Marmara'da 24 Deniz Otobüsü, 9 Hızlı Feribot, 18 Araba Vapuru ile hizmet vermektedir ve yılda yaklaşık 10 milyon araç ve 50 milyon yolcu taşımaktadır.

4.2. BUDO – Bursa Deniz Otobüsleri işletmeleri,

Bursa Belediyesi **BURULAŞ** Tarafından işletilen Bursa deniz otobüsleri işletmesi “**BUDO**” her biri 341 yolcu kapasiteli 25.5 mil süratli 6 deniz otobüsü ve toplam 700 yolcu kapasiteli 2 yolcu gemisi ile,

✓ Uludağ	Mudanya
✓ Uludağ	İstanbul (Sirkeci Eminönü)
✓ Mudanya	İstanbul (Sirkeci Eminönü)
✓ Mudanya	Armutlu
✓ Armutlu	İstanbul (Sirkeci Eminönü)

İskeleleri arasında karşılıklı düzenli seferler ile yolcu taşımaktadır.

4.3. DENTUR AVRASYA - Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi Ve Tic. A.Ş.

Toplu Ulaşım Hatları;

İstanbul'da Üsküdar – Beşiktaş, Üsküdar – Kabataş, Eminönü – Bebek, Arnavutköy hatlarında toplam 40 adet gemi ile hizmet vermektedir. Ayrıca İstanbul'da Şehir Hatları işletmelerinin ihale ettiği hatlarda çalışmaktadır. Bunlara ilaveten Boğaz turları, Ada turları ve özel geziler düzenleyen şirketin Sadece Üsküdar-Beşiktaş-Kabataş hattının yıllık yolcu kapasitesi 19.000.000 kişidir.

4.4. TURYOL - "S. S. Turizm Ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi"

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

TURSAB ile yapılan Protokol gereği, turizm acenteleri tarafından İstanbul'a getirilen turist gruplarının Boğaz ve Ada turları gerçekleştirilmektedir. Bu çerçevede İstanbul'a gelen yabancı turistlerin düzenli turlar ile deniz yoluyla gezdirilmesinde %90'lık paya sahip olan şirket, bu yönden de kamu hizmeti görevini en iyi şekilde yapmaya çalışmaktadır. Şirketin Eminönü, Karaköy, Üsküdar, Haydarpaşa, Çayırbaşı (Kadıköy), Kadıköy (Metro) Büyükkada, Çınarcık (Yalova), Kocadere (Yalova), Esenköy (Yalova), Foça (İzmir) Karaburun (İzmir), Mordoğan (İzmir), Ayvalık ve Midilli (Yunanistan) olmak üzere toplam 15 iskelesi vardır.

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

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

Şirket İstanbul'da 33 gemi ile Bostancı-Adalar, Kabataş-Adalar, Yeşilköy-Adalar iskeleleri arasında senede yaklaşık 13.200 yolcu taşımaktadır.

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

06.03.2006 yılında kurulmuş olan işletme; Kartal Adalar Hattında 14 Adet Yolcu Gemisi ile 2013 yılında 7.000 sefer yapılmış olup, 1.118.716 yolcu taşınmıştır.

4.7. Boğaziçi yolcu ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (BOĞAZİÇİ YOL TUR)

Kooperatif 02.08.2002 yılında kurulmuştur. İşletme altındaki gemiler 22 adettir. Hizmet verilen iskeleler; Eminönü Turizm İskelesi, Eminönü Boğaz Turu İskelesi, Eminönü Kasımpaşa İskelesidir. Kasımpaşa Hattında 1 adet tekne ile 150 kişi günlük taşınmakta olup, Turizm şirketleriyle özel Boğaz Turu ve Tarifeli seferleri ile 20 tekne ile günlük 800 kişiye boğaz turu yaptırmaktadır.

5. TÜRK GEMİ İNŞA SANAYİ;

2002 yılında 37 adet olan tersane sayısı, 2016 yılı sonu itibariyle 79'ye ulaşmıştır. Tersanelerimiz Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup, ayrıca, 49 adet yatırım aşamasında olan tersane mevcuttur. Ancak 2008 yılı son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı son çeyreğine kadar kuvvetli şekilde hissedilen Global Ekonomik Kriz pek çok sektörde olduğu gibi Gemi İnşa Sektörünü de olumsuz etkilemiş, sipariş defterlerindeki düşüş hem istihdam hem de yeni yatırım ve modernizasyon çalışmalarının iptal ya da ötelenmesine sebep olmuştur. Mevcut tersanelerimizde 2014 itibari ile 24 adedi yüzer, 6 adedi kuru ve 1 adedi Senkrolift olmak üzere 31 adet havuz bulunmaktadır.

5.1. TERSANELERİMİZ;

2014 senesi itibarı il, yıllık,

- ✓ 600.000 Ton/Yıl Çelik İşleme,
- ✓ Proje bazında 3.67 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.

Gemi İnşa Sanayi desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde;

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

Türkiye Tersaneleri; 1995 – 2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'luk 166 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir. Küresel ekonomik krize kadar olan süreç içerisinde başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere siparişlerde dünya 4.lüğüne kadar yükselen tersanelerimiz, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü ile 2013 yılında 21 adet 173.797 DWT'luk gemi teslim etmiş olup, 2014 yılında ise tonaj 139.073 DTW ve teslim edilen gemi sayısı 17'dir.

Tersanelerimizde 2002 senesinde 0,45 Milyon \$ olan ihracat 2015 yılı içerisinde 996 Milyon \$ seviyesine 0.18 Milyon \$ olan ithalat ise, 532 Milyon \$ a yükselmiştir.

2002 – 2015 seneleri arasında tersanelerimizde en büyük ihracat 2,65 Milyon \$ ile 2008 de, En büyük ithalat ise 1,51 Milyon \$ ile 2011 senesinde gerçekleşmiştir.

Türkiye'de faal durumda bulunan tersanelerin bir kısmı, halen tevsî ve modernizasyon çalışmalarını sürdürmektedir. Ancak küresel ekonomik kriz nedeniyle bankaların tersaneler üzerindeki

yaptırımları, tersanelerin tevsi ve modernizasyon projelerini askıya alma sürecini başlatmış, bir kısım yatırımlarının ise ertelenmesine ya da ötelenmesine neden olmuştur.

Yeni Gemi İnşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir.2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım tonajı, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e 2015 sonunda ise yaklaşık 21.000 DWT tona yükselmiştir.

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

Türkiye tersanelerinde 2008 yılından bu yana alınan siparişler yok denecek kadar azdır. Türk Tersanelerinin sipariş sayısı incelendiğinde Mart 2015 itibariyle 268,442 DWT'luk 49 adet gemiden ibaret olduğu görülmektedir.

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

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

2008 verilerine göre Gemi ve Yat inşa ihracat büyüklüğü 2,6 Milyar USA'dır. 2009 Yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş olup, 1.83 Milyar USD seviyesinde gerçekleşmiştir. Ayrıca 2008 yılında 10,6 Milyon USD olan gemi yan sanayi ihracatı da 2009 yılında %71 azalarak 3,1 Milyon USD'ye gerilemiştir. 2012 yılsonu verilerine göre 810,936 Milyon USD ihracat gerçekleştiren sektör, 2013 yılında 1.16 Milyar USD'ye ulaşmış, 2014 yılında da az bir artışla 1,28 Milyar USD'lik gemi ve yat ihracatı gerçekleştirilmiştir

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000DWT iken 2012 itibariyle 3,60 Milyon DWT'e çıkarak 6 kat büyüme sağlanmıştır. 2006 yılındaki toplam sipariş 2,07 milyon DWT iken 2008 sonunda bu rakam 4,34 milyon DWT'e ulaşmış; ancak krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ve özellikle Uzakdoğu tersaneleriyle rekabet edebilirliği konusunda büyük sıkıntı yaşayan ülkemiz tersanelerinin sipariş defteri 2015 yılı Mart ayı verilerine göre 0,26 milyon DWT'e inmiştir.

5.2. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları:

5.2.1. Global Ekonomik Kriz:

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

5.2.2. Özel Endüstri Bölgesi:

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

5.2.3. Eğitim:

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

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

5.2.4. Sağlık Hizmetleri:

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

İşe giriş muayeneleri yapılmalıdır.

Tüm çalışanların sağlık bilgilerinin arşivlenmesine devam edilmelidir.

5.2.5. Denetim:

İş Sağlığı ve Güvenliği kapsamında Tersanelerde İş Sağlığı ve Güvenliği denetimlerinin yapılması konusunda işyerleri yönlendirilmelidir.

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

5.2.6. Çevre:

Tersanelerin çevre sorunlarını ile ilgili tedbirlerin alınmalı, ISO 14.001 Kalite Belgesi almamış olan tersanelere yardımcı olunmalıdır.

Bölgeler ağaçlandırılmalıdır.

Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden korunmasına yönelik tedbirler alınmalıdır.

Bunlara ilave olarak sektörün güçlenmesi için,

- ✓ *Gemi inşasında kullanılan malzeme ve ekipmanda standardizasyona gidilerek kullanılan yerli katkının artırılması suretiyle yan sanayi desteklenmeli ve bu yolla maliyetlerde de düşüş sağlanmalıdır.*
- ✓ *Pazar daralmasında, küçük tersaneler ile tekne imal yerlerinin büyük tersanelerin ihtiyacı olan blokları üretmelerini sağlayacak tedbirler alınmalı, bu amaçla yabancı tersanelerle iş birliği yapılması imkânları araştırılmalıdır.*
- ✓ *Gemi inşa faaliyetlerinde işçilikte verimlilik artışı için gereken önlemler alınmalıdır. - Yan sanayi üretici firmalar, KOSGEB desteklerinden yararlanarak kaliteyi arttırıcı önlemler almalıdır.*
- ✓ *Ülkemizin dünya pazar payının arttırılması amacıyla tersanelerin belirleyeceği ve uzman personelden oluşan bir komisyon kurularak çeşitli ülkelerde Pazar araştırmaları yapılmalıdır.*
- ✓ *2002 yılından itibaren kimyasal tanker inşalarında dünyada bir marka olan tersanelerimizin uzmanlık alanları Pazar araştırmaları sonucu ortaya çıkabilecek taleplere göre (LNG, LPG, Yolcu, Deniz Otobüsü, RO-RO Of Shore, Askeri v.b.) genişletilmelidir.*

5.3. Yeni Düzenleme

22.Kasım 2016 tarih 29896 sayılı kanun hükmünde kararname ile Şartların yerine getirilmesi kaydı ile “Tersane yerlerinin irtifak hakkı ve/veya kullanma izni bedeli alınmaksızın toplam yıllık hasılatın binde bir oranında pay alınarak kırk dokuz yıl süreli bağımsız ve sürekli nitelikli irtifak hakkı tesis edilir ve/veya kullanma izni verilir. Yatırımın tamamlanması sonrasında irtifak hakkı ve/veya kullanma izni Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının uygun görüşü ve Bakanlığın izni ile devredilebilir.” Hükmü getirilmiştir.

6. TÜRK YAT İNŞA SANAYİ;

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, eğitilmiş işgücü, esnek çalışma saatleri
- ✓ Kaliteli ve uluslararası standartlara sahip üretim
- ✓ Uygun maliyet ve işçilik ücretleri
- ✓ Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- ✓ Ülkemizin sahip olduğu yeterli teknolojik ve bilişim alt yapısı
- ✓ Uzakdoğu ülkelerine göre ülkemizin uluslararası pazara yakınlığı
- ✓ Ülkemizin sahip olduğu deniz ve yat turizm kapasitesi
- ✓ Uygun iklim ve çevre şartları ve İkili beşeri ilişkiler

Bu alandaki dezavantajlar olarak da;

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

Türkiye özellikle Süper yat (24m ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve 2010 verileriyle teslim edilen süper yat adet ve uzunluğu itibarıyla dünya üçüncülüğü konumuna kadar yükselmiştir. 2014 küresel sipariş defteri verileri incelendiğinde ülkemiz sipariş sıralamasında 3.005m ve 68 proje ile yine dünya üçüncülüğünde yer almaktadır.

7. GEMİ YAN SANAYİ;

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

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

7.1. GEMİ EKİPMAN ÜRETİMİ VE GEMİ YAN SANAYİ;

Özellikle 2008-2011 yıllarında ülkemiz tersanelerinin gemi bakım onarım işlerindeki önemli konumunun da etkisiyle gemi yan sanayimiz ve ekipman üretimimizde katma değer artışları sağlanmış, ihracat başlamış, sektörde 100 bini aşan istihdama ulaşılmıştır. Gemi teçhizat ve yan sanayi ürünleri, dünyada teknolojilerin lokomotifleri olan, her parçası uluslararası kurallara uygun bir sektörün ürünleridir. Bu yelpaze içinde tüketimin en fazla olduğu ürün çelik, sac ve profillerdir. Ülkemizde gemi sacı, bazı büyük demir çelik fabrikalarımızda üretilmektedir. Ancak bu üretim çeşitli nedenlerle ülkemiz gemi sanayi ihtiyaçlarına cevap verememektedir.

Tersanelerin iş planına uygun bir biçimde sac ve profil temin edebilmeleri, ülkemizdeki yetersiz üretim nedeniyle genelde ithal edilerek karşılanmaktadır. Gemi inşa, ihtiyacı olan Hollanda profili türü üretim ülkemizde sadece İzmir’de yapılmaktadır. Bu nedenlerle gemi inşaatının hammaddesi olan çelik ürünleri, iç piyasadan yeterli olarak temin edilememektedir. Üretimin yeterli seviyeye çıkarılması halinde tersanelerin hammadde alımında yurtdışına ödedikleri paranın ülkemizde kalması sağlanacaktır. Üretim payı yük gemilerinde (%11,3) önemli yer tutmaktadır.

Tersanelerimizde kullanılan alüminyum sac ve profil malzemeleri ihtiyacı, toplu siparişlerin verilememesi nedeniyle üretimin yapıldığı Seydişehir Tesisleri’nden alınamamaktadır. Bu konuda bir çalışma yapılması halinde, deniz suyuna dayanıklı alüminyum ihtiyaçlarımız da Seydişehir Alüminyum Tesisleri’nden tedarik edilebilecektir. Çelik-döküm malzeme üretimlerinden göz demiri,

zincir ve aksesuarları, makine parçaları gibi ekipman çeşitleri ülkemiz tesislerinde yeterli üretilmektedir. Tersanelerimizde kullanılan her türlü elektrot, kaynak telleri ve kaynak gazları (Oksijen, Argon, Asetilen, Helyum) üretiminin büyük kısmı ülkemiz sanayicileri tarafından yapılmaktadır. Ülkemizde daha önce tek ana makine üretimi yapılan Pendik Tersanesi'nin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devrinden sonra Pendik-Sulzer Dizel Motorlarının üretimi şu an yapılmamaktadır.

7.2. ANA MAKİNA ÜRETİMİ İÇİN ÖNEMLİ ADIM;

Gemi maliyetinin önemli bir bölümünü oluşturan ana makine ve ana makine donanımlarının geliştirilerek üretilmesi, sektörümüz açısından önemli bir konudur. Bu konuda Eskişehir TÜLOMSAŞ Tesislerimizin üretmiş olduğu makinelerin geliştirilerek, sektörümüzde kullanılmasını sağlamak amacıyla bir proje çalışması başlatılmıştır. Proje çalışmalarının tamamlanması halinde, Van Gölü feribotları için üretilip teslim edilen TÜLOMSAŞ marka ana makine tiplerinin revize edilmesiyle Green Ship teknolojisine uygun, yenilikçi, Türk malı yerli marka bir makine üretimi gerçekleştirilecektir. **Bu bağlamda uzun yıllardan beri atıl durumda bulunan PENDİK / SULZER motor üretim fabrikası mutlaka en kısa zamanda üretime başlatılmalıdır.**

Projenin gerçekleşmesi halinde gemi inşada ortalama yüzde 18.1 paya sahip olan ana makine ve ana makine donanım üretiminde önemli bir döviz tasarrufu sağlanacağı gibi, ülkemize yabancı ülkelere satışlardan önemli bir ihracat geliri kaydedilecektir. Ancak bu çalışmalarda proje katılımcılarından Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün çalışmalara iştirakinin hızlandırılması önem taşımaktadır.

7.3. TÜRKİYE'DE ÜRETİLEN GEMİ SANAYİ ÜRÜNLERİ:

Gemi inşa sanayinde kullanılan şaftların, şaft yataklarının, stend tüplerin üretimi yapılabilmektedir. Pitch kontrollü pervanelerin ve baş itici pervanelerin üretimi ile geminin sevkini sağlayan ekipmanlar yurtdışından ithal edilmektedir. Bu konuda gemi teçhizat üretim sektörümüze yapılacak desteklerle, gemi inşa sektörümüze yapılacak katkılar arttırılacaktır. Gemilerde kullanılmakta olan jeneratör üretimi ve jeneratör kontrol-kumanda panelleri ülkemizde üretilmektedir. Ülkemiz gemi inşa sanayi ihtiyacı olan dümen makineleri yerli teçhizat üreticilerimiz tarafından karşılanabilmektedir. Yine her tür güverte makinesi, çeşitli vinçler, ırgatlar yerli sanayimiz tarafından üretilmektedir.

Yüzlerce çeşitli teçhizat ürünü arasında Scotch tipi kazanlar ve termal yağ kazanları büyük kazan firmalarımızca ülkemizde üretilmektedir. Devir düşürücü dişli grubunda bir takım redüktörler yerli üretilmekle birlikte, gemi sevk sistemlerinde kullanılan redüktörler ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Tersanelerimizde inşa edilen kompresör, ilk hareket hava şişeleri, eşanjör gibi basınçlı kapların

üretimi yerli sanayimizde yapılabilmektedir. Gemi sanayinde boru donanımları önemli bir yer tutmaktadır.

Tersanelerimizde kullanılmakta olan paslanmaz boru dışında değişik tipteki birçok boru ülkemizde imal edilmektedir. Ayrıca yan sanayi ürünlerinden çok çeşitli valf ihtiyaçları başarı ile üretilmekte ve ihtiyaca göre geliştirilmektedir.

Deniz araçlarında kullanılan pompalar, havalandırma sistemi ve elemanları ile bir kısım iklimlendirme ve soğutma donanımı tesislerimizde yapılmakta, ancak kısmen de ithal edilmektedir. Çok özel bazı ürünler dışında gemilerde kullanılan kablo, pano, akümülatör, transformatör, elektrik motoru, aydınlatma armatürü gibi elektrik ve elektronik teçhizatı ve kablo üretimi ülkemizde gerçekleştirilmektedir. Daha önce Aselsan tarafından üretilen VHF'lerin üretimi durdurulmuş olması nedeniyle, deniz tipi el telsizleri dışında seyir ve haberleşme cihazlarımız yurtdışından tedarik edilmektedir.

Gemi teçhizat üretimi yelpazesi içinde tel halat, polyester halat, zincir, makara demirleme ve kaldırma teçhizatı yerli gemi sanayimiz tarafından karşılanmaktadır. Bunlar gibi sıhhi tesisat gereçleri, boya, galvaniz ve katodik koruma ürünleri, yanmaz zemin, tavan, bölme paneli, duvar malzemeleri, tefriş malzemeleri, yangın söndürme tüpleri, yangın dolapları, nozullar, hortumlar ülkemizde üretilmektedir. Gemilerde kullanılan yangın algılama sistemleri, dedektörler ise henüz ithalatla karşılanmaktadır. Sintine separatörleri ve bunların kontrol ve alarm cihazları dışında yağ ve yakıt seperatörleri yurtdışından tedarik edilmektedir.

Gemi ekipman üretim ve gemi yan sanayi, tamamı saymakla bitmeyen, hepsi sertifikalı yüzlerce çeşit ekipman üretimi ile dünyada farklılık yaratan, her parçası uluslararası kurallara uygun üretim yapan bir sektördür. Yurt dışından tedarik edilen, özellikle makine, jeneratör gibi ürünler başta olmak üzere, teçhizat tedariki, gemi inşada bazı dönemlerde dışa bağımlılık sıkıntısı yaratmaktadır.

7.4. RAKAMLARLA TÜRKİYE'DE GEMİ EKİPMAN ÜRETİMİ;

Ülkemiz gemi inşa sanayinde yerli marin ekipman payı, çeşitli nedenlerle yüzde 50-55'lerden, yüzde 30'lar seviyesine kadar gerilemiştir. 2014 yılı gemi ihracatımız 1 milyar 280 milyon 878 bin dolar olarak açıklandı. Kaba hesapla yüzde 70 üzerinden 900 milyon dolarlık ekipman payı. 625 milyondan fazla ithal ürün harcaması yapılmış. Yerli ürün payını yüzde 20 arttıırırsak, 170-180 milyon dolar döviz tasarrufu oluşacak. Sektörümüzün 2014 yılında ihracatı bir önceki yıla göre yüzde 10 civarında artışla 1 milyar 280 milyon 878 dolara ulaştı. Yıl içinde dalgalanmalara rağmen istikrar sağlandı. İstatistik tablolarında 2014 yılı toplam yan sanayi ihracatının 39 Milyon dolar civarında gerçekleştiği görülüyor. Bu rakamın toplam gemi sanayi ihracatımızın yüzde 3'ünden biraz fazla

olduğu görülmüyor. Gemi yan sanayi ve teçhizat üretimi ise gerilemeye devam ediyor. Ülkemizde üretilen gemi ekipmanlarının gemi inşa sanayimize katkısı, kullanılan toplam yan sanayi ve teçhizat ürünlerinin yüzde 30'u. İnşa edilen her yük gemisinin ekonomik açıdan ortalama yüzde 70'lik, askeri ve çok amaçlı gemilerin yüzde 80-85'lik kısmını gemi teçhizat ve yan sanayi ürünleri oluşturuyor.

Ülkemizde doğrudan ya da dolaylı yoldan çeşitli büyüklükte gemi inşaya katkısı bulunan 3000 civarında gemi ekipman ve yan sanayicisi bulunmaktadır. İstanbul'da Tuzla, Aydınlı, Tepeören ve çeşitli mevkiilerde değişik kapasitelerde 2500'e yakın gemi ekipman üreticisi ve yan sanayicisi bulunmaktadır.

7.5. SORUNLAR;

Gemi sanayimizde olumsuzlukları düzeltmek, döviz kaybını önlemek, katma değerimizi ve ihracatı arttırmak, istihdama katkı sağlamak için devlet desteği gereklidir. Ciddi bir KDV sorunu vardır. Gemi ekipman üretiminde KDV'li ara ürünler alınıp, tersanelere KDV'siz ekipman satılmaktadır. Bu konuda getirilen çözüm yeterli değildir. Yerli ürünün rekabet gücü zorlanmaktadır. **Geçimini zor sağlayan işletmelerimiz bu şartlarda AR- GE yapamamaktadır. İnovasyon gerçekleştirememektedir. Uluslararası piyasalarda rekabet yapabilmek için, sanayiciye yük olmayacak hibe destekli AR- GE ve İnovasyon proje programları bu sorunlara çözüm olabilir.** Ekonomik kriz dönemi sonrası, yenilikçi gemiler ve Offshore deniz yapılarına dönüşüm, yeniden yapılanmayı ciddi bir zaruret haline getirdi.

7.6. GEMİ İHTİSAS ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ;

Türkiye'de gemi sanayinin yeniden yapılanması ve dünya denizcilik ulusu kavramı kapsamında yerini alması açısından, bu sektörel kümelenme projesinin tamamlanma çalışmalarının hızlandırılması gerekmektedir. 2009 yılından başlayarak Şubat 2011'de kuruluşu çalışmaları tamamlanan **Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi, (GİOSB)** 4562 sayılı OSB Kanunu kapsamında "Hukuk Tüzel Kişiliği" kazanmıştır. 07 Haziran 2011 tarihinde 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu kapsamında "**Kamu Yararı**" kararı verilen **Yalova GİOSB arazi alanlarının kamulaştırma işlemleri bugüne kadar tamamlanamamıştır.**

Yalova GİOSB Kümelenme Projesi'nin hızlandırılarak bir an önce tamamlanması için Bilim, Sanayi, Teknoloji Bakanlığı ve Ulaştırma, Denizcilik Haberleşme Bakanlıklarımızın desteklerine ihtiyaç bulunmaktadır. Başlangıçta **200'e yakın gemi ekipman sanayi kuruluşu, 15000'i aşkın istihdamı, Teknoparkı, Ar- Ge tesisleri, uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapacak fuar alanı, kendi enerji üretim tesisi ve her türlü modernizasyona sahip sosyal tesisleri ile Projenin geçici mevzi İmar Planı onaylanmış, 2015 yılı Bütçe Yatırım Programı'na alınmış, 5 yılı aşkın emek sarf edilen bir projedir.**

Gemi Sanayicileri Derneği tarafından Yalova'da bin 400 dönüm üzerine konumlandırılacak Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (**GİOSB**) için ilk harç 2017 mayıs ayında atılacak. Türkiye'de ilk olma özelliğine sahip gemi OSB'si, 200'e yakın sanayi kuruluşuna hizmet verecek. 2,5 milyar liraya mal olacak proje sayesinde 15 bin kişi de istihdam edilecek. Yalova'da Osmangazi Köprüsü'nün açılmasıyla birlikte çalışmalara hız verilen gemi OSB'sinde alt yapı çalışmalarının bitmesine az bir süre kaldı. Projenin, Türk gemi sanayisinin uluslararası deniz endüstri platformunda etkin bir şekilde söz sahibi olmasını sağlayacağı, Ayrıca sektörü dışa bağımlılıktan kurtaracağı beklenmektedir..

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

7.7. YAN SANAYİNİN GELİŞMESİ;

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

Sektörümüz 2014 yılında ihracatta bir önceki yıla göre yüzde 10 civarında artışla, 1 milyar 280 milyon doları geçti. Yıl içinde dalgalanmalara rağmen istikrar sağlandı. Gemi yan sanayi ve teçhizat üretimi ise, gerilemeye devam ediyoruz. **Ülkemizde üretilen gemi ekipmanlarının gemi inşa sanayimize katkısı, tersanelerimizde kullanılan yan sanayi, teçhizat, malzeme ve ürünlerinin yüzde 30'u civarında. Kaba hesaplara 850 milyon dolarlık malzemenin, sadece 250 milyon dolarlık kısmını biz üretiyoruz.** Geri kalan 600 milyon dolarlık malzeme yurt dışından ithal ediliyor, hatta belki daha da fazlası. İstatistik tablolarında 2014 yılı toplam yan sanayi ihracatımızın 39 milyon dolar civarında gerçekleştiği görülmektedir.

7.8. ÖNE ÇIKAN SORUNLAR;

- ✓ *Acilen sektörün envanterinin çıkarılması gerekiyor. Ciddi bir devlet-sektör üniversite ortak projesi ile sektörün tanımı ve veri tabanının tespiti yapılarak sürdürülebilir bir envanter çalışmasının gerçekleştirilmesi zaruret halini almıştır. Bu yönde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile birlikte çalışmalar başlatılmıştır.*
- ✓ *Kaba hesapla inşa edilen orta boy bir gemideki 850 milyon dolarlık malzemenin, sadece 250 milyon dolarlık kısmını ülkemizde üretiliyor. Geri kalan 600 milyon dolarlık malzeme yurt dışından ithal ediliyor. Bunu değiştirmek için AR-GE ve İnovasyon çalışmalarına ağırlık verilmeli.*
- ✓ *Ana makine üretimi konusuna ağırlık verilmeli, Türkiye bu konuda dışa bağımlılıktan kurtarılmalıdır.*
- ✓ *Bütün bu yukarıda sayılanların yapılabilmesi için Yalova GİOSB bir an önce hayata geçirilmelidir. Başlangıçta 100 gemi ekipman sanayi kuruluşu, 10000'i aşkın istihdamı, Teknoparkı, Ar- Ge tesisleri, uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapacak fuar alanı, kendi enerji üretim tesisi ve her türlü modernizasyona sahip sosyal tesisleri ile geçici mevzi İmar Planı onaylanmış, 2015 yılı Bütçe Yatırım Programı'na alınmış, 5 yılı aşkın emek sarf edilen bir projedir.*

Türk gemi sanayicilerinin yenilikçi, rekabetçi ürün geliştirme kabiliyetleri bulunmakla birlikte, son dönemde sıkıntılı günler yaşanmaktadır. Bu nedenle de özellikle bu sıkıntılı dönemde kontrollü, hibe destekli programlara ihtiyaç bulunmakta ve devlet desteği gerekmektedir.

7.9. NE YAPMAMIZ GEREKİYOR?

Öncelikle resmî kurumların ve özel sektör mensuplarının bakış açılarını değiştirmeleri gerekiyor. Uluslararası deniz ticaretinden hak ettiğimiz payı alma meselesinin milli bir mesele olduğunu ve bunu ancak uluslararası rekabetçi ticaret ile uyumlu kanun, kural ve kontrollerle mümkün olabileceği anlayışını benimsememiz gerekiyor. Yeterli bilgiye, belgeye, veriye sahip STK'ların dikkate alınarak süratle marjinal düzenlemelere gidilmesi kaçınılmaz gözüküyor.

Türkiye limanlarına uğrayan veya transit geçen gemiler ihtiyaçları olduğunda tamir, bakım, onarım yaptırmakta ya da gemi sanayinde kullanılan malzemelere ihtiyaç duymaktadırlar. Gemi yan sanayimizin gelişmesi, ihraç edebileceğimiz makine ve teçhizatın artması demek olacaktır. Bu da ülkemize önemli bir döviz girdisi sağlayacaktır.

Gemi sanayimizde son yaşanan gelişmelere geçmeden önce dünyadaki önemli bazı gelişmeleri paylaşmakta yarar var. Dünyadaki büyük resmi görürsek, nasıl bir yol haritası izlememiz gerektiği

de ortaya çıkacaktır. Uluslararası gemi sanayinin en büyük istihdam ve katma değer yaratan gemi ekipmanları üretim ve yan sanayi bölümü, teknolojinin lokomotif olma özelliğini muhafaza etmektedir. Dünyanın ilk yeşil gemi “Green Ship” ekipman sertifikasyon merkezi Güney Kore Jeonbuk’da açıldı. Çığır açan bu proje kurucu ortaklar Kore Loydu “IACS” ile Kore Okyanus Bilimleri ve Balıkçılık Bakanlığı (Korea’s Ministry of Oceans ve Fisheries) tarafından 29,4 milyon USD harcanarak kuruldu. Kuruluş, teçhizat üretiminin “Yeşil Gemi” teknolojisine uygunluğunun incelenmesi ve sertifikalandırılması amacını taşımaktadır.

Dünya gemi sanayisinde ilk defa Avrupa Gemi Teçhizatçıları Birliği (EMEC) tarafından gündeme getirilen ve gemi sanayinde 2017 yılı hedefi olarak belirlenen proje hayata geçirilmiş oluyor. Gemilerden kaynaklanan olumsuz çevresel etkinin azaltılması konusunda aşağıdaki 7 meselenin dikkate alınması gereklidir.

- NO_x, CO_x, SO_x, is, duman ve partiküler maddelerden oluşan gaz emisyonlarının azaltılması.
- Gemi atıklarının (katı) kontrolü, imhası
- Sintine suyu arıtma-iyileştirme
- Karasu arıtma, iyileştirme
- Gri (atık-su) arıtma, iyileştirme
- Balast suyu iyileştirme
- Sualtı kaplamaları (Geminin suyla temas yüzeyi) iyileştirilmesi.

Her bir konu ayrı ayrı üzerinde durularak, alt katogorilerde incelenmelidir. Bu kategorilerde; konunun yasal temeli, problemin açıklanması ve muhtemel çözümlerdir. Uluslararası ticaret hacminin yüzde 90’a yakın kısmı deniz taşımacılığı ile gerçekleştiriliyor. Bu potansiyel, “Yeşil Gemi” teknolojisi ile oluşacak gelişmeyle gemi sanayinde yeni bir yapılanma ve büyümeyi beraberinde getirecektir. Dünya gemi inşa sanayinde, taşımacılıkla birlikte offshore deniz yapıları da önem kazanmaktadır.

8. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ;

Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojiye çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan gemilerin getirilmesi işlemlerinde, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır.

Gemi geri dönüşümü, işletme ömrünün sonuna erişen gemilerin Bertarafının şüphesiz ki en ‘çevreye duyarlı’ yoludur. Gemi bünyesinde bulunan hemen her malzeme geri dönüştürülebilir veya olduğu gibi ya da elden geçirilerek yeniden kullanılabilir. Hurda gemilerin %98’i çelik olup bununda %95’i yeniden kullanılabilir maddelerdir. Bu nedenle ekonomik ve çevresel açıdan yapılmaya değer bir sektördür.

Dünya ticaretinde denizlerde halen 300 Grt üzerinde 45000 gemi dolaşmaktadır. (yaklaşık 1,7 milyar DWT) Bu gemilerin yaş ortalaması 20 yaşın üzerindeki gemilerdir. İstatistikî olarak 15 yaşını geçmiş gemilerin çevre felaketleri ile sonuçlanan kazalara sebebiyet verme riskleri oldukça yüksektir.

2010 yılından itibaren tek cidarlı tankerlerin seferlerden kademeli olarak çekilmeye başlaması ve deniz ticaret filosunun yaşı da dikkate alındığın da ortaya söküümü gerçekleştirilecek müthiş bir çelik atığın çıkması, kaçınılmaz hale gelmektedir. Bu müthiş çelik atığın çevre ve insan sağlığına duyarlı şekilde geri kazanılmaması halinde çevre ve insan sağlığı için trajik sonuçlar doğurması kaçınılmaz olacaktır.

Halen dünyada her yıl 15 milyon ton gemini geri dönüştürülmesi gerekmektedir. Ancak çevre ve iş sağlığına uyumlu gemi geri dönüşüm tesislerinin azlığı da ayrıca üzerinde durulması gereken bir husustur.

Başlı başına bir endüstri dalı olan gemi geri dönüşümü, başta arasında ülkemizin de yer aldığı, dünya tonajının %97’sini işleyen beş ülke olmak üzere, bazı ülkelerdeki yerel ve ulusal ekonomilerin temel 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.

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.

- ✓ Ülkemizde, Gemi geri dönüşüm sanayinde kolay bulunabilir kalifiye sayılabilecek iş gücünün Avrupa'ya göre ucuz olması,
- ✓ Pazara (Avrupa) olan yakınlık,
- ✓ Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olunması,
- ✓ Tesislerinin toplu olarak Aliğa 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,
- ✓ OCED üyesi olarak gemi söküm açısından Basel anlaşmasına göre avantajları,
- ✓ Tek cidarlı tankerlerin sökülmesi, OECD içindeki devlet gemilerinin sökümü,
- ✓ Küresel büyümenin yavaşlaması,
- ✓ ABD ve İngiltere donanma ve destek gemilerinin sökümü,

Gibi hususlar son senelerde geri dönüştürdüğümüz hacmin artışında etkili olmakla birlikte geleceğe dönük plan yaparken de göz önünde bulundurulması gereken hususlardır.

2009 yılında denizcilik sektöründe başlayan küresel krizin etkileri ile Türk gemi geri dönüşüm sektöründe başlayan kapasite artışının 2014 yılında %30'lara varan bir düşüşle kapanmasının başlıca sebepleri olarak;

Çin'in kütük demir ile piyasaya müdahalesi, 2014 yılı içerisinde Türkiye hurda alış fiyatlarında 150 dolara varan dalgalanmaların meydana getirdiği istikrarsızlık ve başta Hindistan ve Çin olmak üzere hurda gemi alım fiyatlarında bu ülkelerle rekabet edilememesi gösterilebilir.

Gemi Geri Dönüşümü, Gemi İnşası işleminin tersidir Hurda geminin sökümü esnasında direkt olarak metal malzemeler değerlendirilir ya da haddehanelere gönderilir. Gemi Geri Dönüşümü bu işlevi ile

hurdayı değerli mala çeviren ve kullanılan doğal kaynakları geri dönüştüren bir üretilir. Diğer taraftan, Gemi Geri Dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri çeşitlerindendir. Doğal kaynakların etkin ve verimli kullanımı amacıyla hurda gemiler sökülür ve işlemlere tabi tutularak çeşitli ürünler elde edilir. **Ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen Gemi Geri Dönüşümü IMO dünya denizcilik örgütünün de kabul ettiği gibi “yeşil endüstri” diye de anılmaktadır.** Demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümünün, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağladığı ve daha az çevre kirliliği yarattığı görülmektedir.

Çeliğin hurda gemilerden üretilmesine alternatif üretim yöntemi, bunun demir cevherinden üretilmesidir. Önce yüksek fırınlarda pik demir elde edilmekte, daha sonra bu pik demir konverterlerde indirgenerek çeliğe dönüştürülmektedir. Yüksek fırınlarda pik demir elde edilmesinde üç hammadde kullanılmaktadır. Bunlar; Demir Cevheri, Kok Kömürü ve Kireç Taşdır.

Her üç hammadde de yeryüzünde açılan ocaklardan elde edilmekte, bu da geniş yeryüzü alanlarının tahrip olmasına neden olmaktadır. Kok kömürü ise uygun özellikteki taşkömürünün dönüştürülmesi ile elde edilmektedir. Kok kömürü işlem sonunda kısmen karbondioksit kısmen de demir karbürüye dönüşmektedir. Ancak bu demir karbür de çelik elde etme işlemi süresince yine karbondioksit olarak atmosfere salınmaktadır.

Hurda demirden çelik elde edilmesi gerek doğanın tahribine, gerek sera gazı salınımına yol açan bu işlemleri ortadan kaldırdığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca enerji tüketimi açısından bakıldığında, 1 ton hematit cevherinin pik demire dönüştürülmesi için 7400 MJ. 1 ton çelik hurdasının eritilmesi için ise 1350 MJ enerji tüketilmekte, bu işlemler sonucunda yüksek fırında 2200 kg. CO₂ atmosfere salınmakta, bir ton hurda çeliğin eritilmesi işleminde CO₂ salınım miktarı ise 280 kg olmaktadır. Elektrik enerjisinin elde edilmesinde doğal enerji kaynaklarının kullanımı arttıkça bu miktar da düşecektir.

Hurda çelik geri kazanıldığında;

- ✓ Enerjinin %74 Hammadde kaynaklarının %90 oranında korunduğu,
- ✓ Su tüketiminin %40 azaltıldığı,
- ✓ Atık su kirlenmesinde %76,
- ✓ Hava kirlenmesinde %86
- ✓ Maden atıklarında %97 azalma olduğu gözlenmiştir.

Sektör de maden, hurda, donanım geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur. 2014 yılında Faaliyetlerimizden kaynaklanan atıklar yakma ve beraber yakma tesislerinde üretim enerjisi amaçlı kullanılması sağlanmıştır.

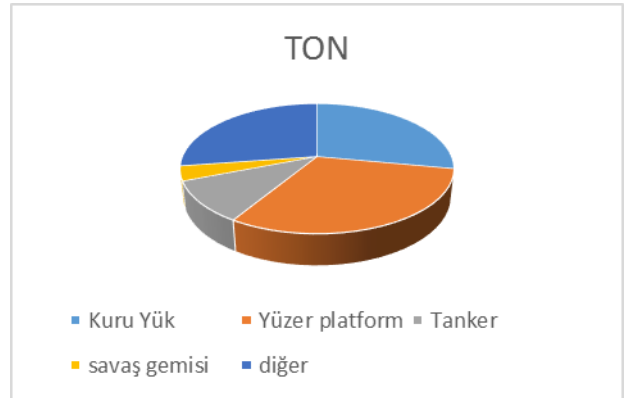
Bu yolla; Fosil yakıtlardan tasarruf sağlanırken atıkların değerlendirilmesi yolu ile ve çevrenin korunmasına katkıda bulunulmuştur.

8.1. KAZANIMLAR VE 2016 YILI GELİŞMELER;

İzmir'in Aliğa İlçesi'nde faaliyet gösteren Türk Gemi Geri Dönüşüm Sektörü, 2016'da yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen bir önceki yılın verilerini yakaladı. 2015 yılını 602 bin ton üretim ile noktlayan Gemi Geri Dönüşüm Sektörü; **2016 yılında önceki yılın 2 puan üzerine çıkarak 604 bin ton hurda çeliği ekonomiye kazandırdı.**

SENELERE GÖRE GERİ DÖNÜŞÜM			
YIL	ADET	BİN TON	Ortalama ton
2005	83	111.000	1337,35
2006	94	115.000	1223,40
2007	73	128.000	1753,42
2008	73	153.000	2095,89
2009	127	298.000	2346,46
2010	238	423.000	1777,31
2011	341	653.000	1914,96
2012	281	927.000	3298,93
2013	232	802.000	3456,90
2014	136	587.000	4316,18
2015	113	602.000	5327,43
2016	121	604.000	4991,74
TOPLAM	1912	5.403.000	2825,84

TÜR	ADET	TON
Kuru Yük	53	169.000
Yüzer platform	14	186.000
Tanker	9	62.000
savaş gemisi	11	22.000
diğer	34	165.000
TOPLAM	121	604.000



Geri dönüşüme kazandırılan platformlar sayesinde sektör olarak herhangi bir kayıp yaşamamıştır. Ayrıca şu an tesislerimizde İngiltere donanmasına ait dev bir uçak gemisinin söküm çalışmaları devam etmekte olup, önümüzdeki senelerde savaş gemilerinin sökümüne dahada hız verilecektir. 2004 de 136 olan gemi sayısı 2015 de 113 gemiye gerilemiş, 2016 senesinde ise 53 adet kuru yük gemisi, 14 adet yüzer petrol arama platformu, 9 adet tanker, 11 adet muhtelif ülkelerin Deniz Kuvvetlerine ait savaş gemileri ve 34 adet diğer tipteki deniz taşıtları olmak üzere **toplamda 121 adet gemi geri dönüşüme kazandırılmış**, 170 bin ton kuru yük gemilerinden, 186 bin ton petrol platformlarından, 62 bin ton tankerlerden, 22 bin ton askeri gemilerden ve 165 bin ton diğer tipteki deniz taşıtlarından olmak üzere toplamda 604 bin ton hurda çelik ekonomiye katılmıştır.

Ayrıca, 2016 yılında hurda gemilerden kaynaklanan 12 bin ton sıvı ve katı atığın da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Atık Yönetim Yönetmeliği kapsamında lisanslı tesislere sevk edilerek enerji olarak geri kazanımı sağlanmıştır.

8.2. Kazanılan hurda;

2002 senesinde:	191 * 1000 ton
2015 senesinde:	601 * 1000 ton
2016 Senesinde:	604 * 1000 ton olup
2012 senesinde:	927 * 1000 ton ile rekor seviyeye ulaşmıştır.

8.3. Türkiye'nin Söküm Kapasitesi – Vizyonu-ekonomiye katkısı;

Gemi Geri Dönüşüm sektörü öncelerde önemsenmeyen ve gözden uzakta olan ve genellikle geri kalmış ülkelerin yaptığı bir sektör iken, küresel ısınma ve işsizliğin arttığı, doğal kaynakların azaldığı günümüzde, bütün ülkelerin dikkatle izlediği bir faaliyet alanı olmuştur. Halen dünyada 5'i Avrupa birliği ülkesi 16 ülkede gemi geri dönüşüm faaliyetleri yapılmaktadır.

Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliğa'da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemi söküm izni ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, 22 Gemi geri dönüşüm Firması ve 28gemi söküm tersanesi mevcuttur.

Gemi Geri Dönüşüm sanayinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları hammadde, katma değer ve istihdam olarak 3 ana başlık altında toplamamız mümkündür.

Gemi söküm sanayinin ülke ekonomisine katkısı, özetle, gemi sökümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile, demir hurda için yurt dışına ödenen dövizden tasarruf ve kabaca ton başına 60 USD söküm maliyet bedelinin ülke sınırları içinde kalması demektir. Ayrıca söküm yapan firmalarımızın işlerini yaptırdıkları yüklenici, taşeron, nakliyeciler ve diğer hizmetleri yapanlar da nazara alındığında, en az 10000 kişilik dolaylı bir istihdam yaratıldığı görülmektedir.

8.4. Katma Değer Katkısı:

*Gemi sökümü ilk bakışta ithalata dayalı bir sanayi olarak düşünülmesine rağmen yurt içinde üretim yapan demir-çelik fabrikaları kendileri için gerekli hammaddeyi doğrudan ithal yoluyla temin etmeyip, gemi geri dönüşüm sektöründen temin etmeleri demir-çelik fabrikalarının maliyetlerine yansiyarak rekabet açısından önemli bir avantaj sağlayacaktır. Şöyle ki: **Demir çelik fabrikalarının yurt dışından ithal yoluyla sağlayacakları hurdayı 2 birim fiyat olarak kabul edersek, gemi geri dönüşümcüler aynı hurdayı 1 birim fiyatla ithal edip, kendi katkılarının eklenmesiyle demir-çelik fabrikalarında 1,5 birim fiyatına satabileceklerdir. Aradaki 0,5 birim katma değer, ülke ekonomisine 1 birim kazanç sağlayacaktır.***

8.5. İstihdam Katkısı:

Gemi söküm sanayinde tam kapasite ile çalıştığında (900.000 LDT) 28 parselde yaklaşık 2000 personel çalışmaktadır. Firmaların işlerini yaptırdıkları yüklenici, taşeron, nakliyeciler ve diğer yardımcı hizmetler ve yan sanayide çalışan personelle istihdam yaklaşık 10000 kişiyi bulmaktadır.

Gemi söküm sanayi, yarattığı bu faydaların yanı sıra Aliğa ve çevresinde nakliyeciliğin gelişmesine de katkıda bulunmuştur.

Hurda gemilerden çıkarılan sarı ve kırmızı alüminyum, dökümhanelerde Türk otomotiv sanayinin kullandığı çeşitli malzemeleri üreterek, yakın bir zamana kadar yurt dışından ithal edilen malzemelerin yurt içinde imal edilmesini sağlamaktadır.

Balıkesir’de gemi söküm sektörüne bağlı olarak kurulan haddehanelerde kare, lama ve silme üretiminde gemi sacı kullanılmakta ve haddehanelerde 300 civarında işçi istihdamı sağlanmaktadır. Denizli’de ise yurt dışına ihraç yapan, hurda gemi sacı kullanan haddehaneler mevcut olup, 500 civarında işçi çalıştırılmaktadır. Günlük kapasite de 50 ila 1000 ton arasındadır.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, doğrudan veya dolaylı olarak zincirleme alanlarında hizmet veren gemi söküm tesisleri işsizliğe çözüm oluşturdıkları gibi haddehaneler, dökümhaneler ve nakliyecilere de iş imkânı yaratmaktadır. İş kapasitesinin artması pek tabii ki Devlet’e büyük ölçüde vergi ve SSK primleri ödenmesine neden olmaktadır.

8.6. Sorunlar ve diğer konular;

TOKİ Mülkiyetinde bulunan Gemi söküm bölgesine ait kıyı kenar çizgisini de kapsayan taslak hâlihazır haritalar ilgili kurumlarca onaylanmıştır. Faaliyetlerin çevre ve işçi sağlığına uyumlu olarak yapılması için gerekli olan alt /üst yapı yatırımları için bölgenin imar sorununun öncelikle çözümü gerekmektedir. Bayındırlık Bakanlığı nezdinde TOKİ tarafından yapılan imar planı revize çalışmaları sona ermiştir. Plan çevre ve şehircilik Bakanlığından onay beklemektedir. Revize imar planı çalışmalarına uyumlu olarak firmaların yerleşim planları yapılmış, planlar Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından yerinde görülerek onaylanmıştır.

Kıyı kenar çizgisi dışında kalan ve Milli Emlak’a ait olan arazilerde TOKİ’ye geçmelidir. Dolayısı ile tüm tersanelerin muhatabı olmalıdır. Tuzla tersanelerinde yapılan uygulama örneğinde olduğu gibi irtifa hakkı 49 seneye çıkarılmalı ve kira bedeli yerine fatura bedelinin binde 1 nin ödenmesi sağlanmalıdır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından Hong Kong sözleşmesi ve AB Yönetmeliği dikkate alınarak 2004 yılında yayımlanan ‘‘Gemi Söküm Yönetmeliği’’ revize çalışmaları kapsamında kurum görüşleri alınmıştır. 2016 Yılı içerisinde yayımlanmıştır.

Ekonomi Bakanlığınca başlatılan **GITES (Girdi Tedarik Stratejileri Eylem planı)** ülkeye hurda gemi girişinin artırılması çalışmalarına iştirak edilmiş, sektör sorunları ve çözüm önerileri ile ilgili raporlar sunulmuştur. Çalışmalara 2015 ve 2016 yıllarında diğer ilgili Bakanlıkların katılımı ile devam edilmiştir.

UDHB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü Başkanlığınca başlatılan, Gemi Geri Dönüşüm çalışanları mesleki standart ve yeterlilik çalışmaları tamamlanmıştır. “Gemi geri dönüşüm operasyon sorumlusu” ve “gemi geri dönüşüm işçisi” başlıkları altında iki meslek gurubu belirlenmiştir.

Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi Avrupa ve Asya ülkeleri arasında çevre ve iş sağlığı açısından umut vaat eden sektörler arasındaki yerini almıştır. AB yönetmeliğinin uygulanmaya başlaması ile gemi geri dönüşüm kapasitesinin artarak devam etmesi beklenmektedir.

8.7. Sonuç

Söküm sektöründe adı geçen ülkeler arasında Avrupa ülkelerine yakınlığıyla dikkat çeken Türkiye bu avantajından faydalanma yolunda gerekli adımları atmakta ve uluslararası sözleşmelere taraf olmanın bir adım ötesine geçerek bu sözleşmelerin hazırlanmasında yardımcı hatta lider olma çabasıdadır. Bugüne kadar uygulayıcı tarafta yer almış olan Türkiye artık kural koyucu haline gelmiştir. 2016 yılının hedefi çerçevesinde, daha az iş gücü, daha fazla otomasyonla söküm yapma olanakları araştırılmaktadır. Asya ülkelerindeki ucuz iş gücü olanağı bu ülkelerin emek yoğun bir sektör olan gemi sökümünde ön plana çıkmalarına sebep olmaktadır. Tabii ki bu ülkelerde kullanılan işçilerin sağlıklı koşullar altında çalışmalarına yönelik çalışmalar olması gereken seviyenin çok altındadır. Ancak mevcut bağlayıcı bir uluslararası sözleşmenin olmaması bu konudaki açığın Uzakdoğu ülkeleri tarafından kullanılması sonucunu doğurmaktadır. Türkiye’de ise işçi çalıştırmanın işverene yüklediği ağır sorumluluklar işletme maliyetlerini artırmaktadır. Bu durumda işçilik açısından Asya ülkelerinin avantajlı hale gelmesi kaçınılmazdır. Türkiye’nin önündeki engellerden bir tanesi olan bu dezavantajın etkilerinin asgariye indirilmesi için yapılması gereken çevre ve iş sağlığına ilişkin yatırım ve tedbirlerin devam ettirilmesi, tercih edilen bir sektör haline gelmesidir.

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 ve diğer Asya ülkeleri ile rekabet etmenin yollarının aranmasının gerektiğini dile getirmeleri sevindiricidir.

9. LİMANLAR:

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

Ülkemizde Limanlarımız İşletilen Kurumlar açısından 3 kısma ayrılmaktadır:

- ✓ KAMU LİMANLARI 21 LİMAN
- ✓ BELEDİYE LİMANLARI 23 LİMAN
- ✓ ÖZEL LİMANLAR 135 LİMAN

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

Türkiye Limanlarının 2015 senesi Mevcut Teorik Kapasitesi aşağıdaki gibidir;

<u>Yük Tipi</u>	<u>Teorik Kapasite</u>
✓ 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

Limanlarımız, 2016 Dünya Bankası'nın "2016 İş Yapma Kolaylığı" genel sıralamasında Türkiye ise 67,19 puanla 69. sırada yer buldu. Bu arada, Türkiye'nin geçen yılki sıralamasının metodoloji değişikliği nedeniyle 55'ten 63'e revize edildiği bildirildi. 190 ülke 10 kıstas göz önüne alınarak “iş yapma kolaylığı” açısından değerlendirilmiş buna göre 2014 senesinde 69. Sırada yer almıştır.

Türkiye'nin İş Yapma Kolaylığı sıralamasının değişmesinde bazı alt ölçütlerdeki puanların düşmesi etkili oldu. Buna göre, Türkiye'nin iş yerlerinin elektriğe ulaşımı konusundaki puanı 82,84'ten 79,66'ya inerek, ülkenin bu alandaki sıralamasının 36'dan 58'e gerilemesine yol açtı. Türkiye'nin iş yerlerinin kredi alma kolaylığı açısından aldığı puan ise 50'de sabit kalırken, ülke sıralaması ise 78'den 84'e indi.

9.1. LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ 2016 RAPORUNDA TÜRKİYE;

Dünya Bankası tarafından 2007 yılından bu yana iki yılda bir yayınlanan “**Lojistik Performans İndeksi**” 2016 yılı raporunda değerlendirmeye alınan ülke sayısı 5 artarak 160 ülkeye çıkmış olup, Almanya en yüksek değeri alırken Somali en düşük sırada kalmıştır.

Aşağıda belirtilen kıstaslara göre yapılan araştırmada Ülkemiz 160 ülke içerisinde 34. Sırada yer almıştır.

Bu kıstaslar;

- ✓ Gümrükleme ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği,
- ✓ Limanlar, demiryolları gibi ulaştırma ile ilgili altyapıların lojistik açıdan kalitesi,
- ✓ Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenleme kolaylığı,
- ✓ Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinlik,
- ✓ Sevkiyatların izlenebilirliği,
- ✓ Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşmasıdır.

Türkiye 2007, 2010, 2012, 2014 ve 2014 yıllarında yayınlanan raporlarda sırasıyla 34, 39, 27, 30 ve 34. sıralarda yer almıştır.

2012 yılı raporu sonuçları ile karşılaştırıldığında geçen iki yılda Türkiye 7 sıra gerilemiştir. Bir önceki raporla karşılaştırıldığında Türkiye’de hizmet kalitesi ile izleme ve takip konularında gelişme kaydedilirken diğer konularda ve genel sıralamada geriye gidilmiştir.

Raporda düşük ve orta gelir düzeyindeki ülkelerin lojistik performanslarını iyileştirebilmeleri için gümrük düzenlemelerini iyileştirmeleri ve ulaştırma alt yapılarını geliştirmeleri tavsiye edilmektedir.

9.2. LİMANLARIN GELİŞME VE BÜYÜME PLANLARI:

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 arttırılmasıdır.

İlave kapasite artışı ve yeni liman yatırımları genellikle 2015 yılını hedeflemektedir.

Limani/Tesis	Yük Cinsi	Mevcut Kapasite	Proje Sonu
Limak İskenderun	Konteyner	1.000.000 TEU	3,000,000 TEU
Toros Tarım (Samsun)	Dökme Katı/ Genel Kargo	3,300,000 Ton	8,500,000 Ton
Aksa	Genel Kargo	600.000 Ton	4,000,000 Ton
DP World	Konteyner	-	1,300,000 TEU
Petkim Konteyner Limani (Petlim)	Konteyner	-	1,500,000 TEU (bölgedeki yük talebine Bağlı olarak ileride 4.000.000 TEU'ya Çıkarılabilecektir.)

Bu hedeflerin gerçekleşmesi durumunda Türkiye'nin mevcut 11,1 milyon TEU kapasitesinin 10,5 milyon TEU artış ile 21,6 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir. Yük artışına paralel olarak en fazla yatırım Marmara Bölgesinde planlanmakta (6,7 milyon TEU), bunu Akdeniz (2,2 milyon TEU) ve Ege (1,6 milyon TEU) Bölgelerimiz izlemektedir.

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

9.2.1. Devlet Yatırımları;

Devlet yatırımı olarak planlanan büyük ölçekli dört adet proje mevcuttur.

- ✓ Çandarlı Kuzey Ege Limanı inşa halinde olup tamamlandığında yıllık 12 Milyon TEU, Etüt, proje aşamasında olan,
- ✓ Akdeniz'de Yeni Mersin konteyner limanı tamamlandığında yıllık 11,4 TEU,
- ✓ Batı Karadeniz'de Filyos Limanı tamamlandığında yıllık 700 bin TEU, 16 Milyon Ton General kargo,
- ✓ Derince Limanı'nın doğusunda dolgu alan üzerine kurulacak olan Derince Konteyner Terminali yıllık 1 Milyon TEU kapasite artışı sağlayacaktır. (Derince Konteyner Limanı özelleştirilen Safi Derince Limanı'nın bir parçasıdır)

- ✓ Ayrıca İlave yatırımlar ile 2016 yılında İzmir Limanı'nın kapasitesinin 2.500.000 TEU'ya ulaşması planlanmaktadır.

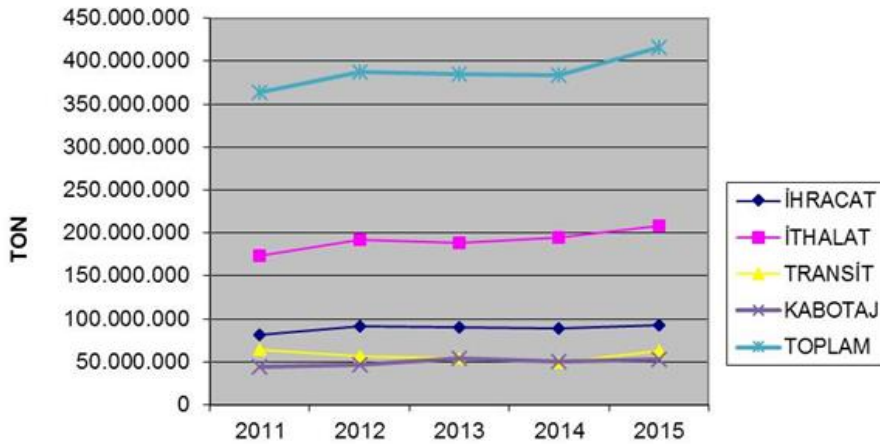
9.3. LİMANLARIMIZDA HAREKETLER;

Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2011	2012	2013	2014	2015
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	12.273.915	12.235.897	11.660.647	12.739.297	13.754.810
	YAB. GEMİ	69.502.777	79.071.589	77.893.343	75.797.517	78.397.812
	TOPLAM	81.776.692	91.307.486	89.553.990	88.536.814	92.152.622
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	30.120.033	26.476.350	22.949.887	20.876.309	22.724.776
	YAB. GEMİ	143.426.365	165.998.578	164.831.728	173.837.477	185.601.532
	TOPLAM	173.546.398	192.474.928	187.781.615	194.713.786	208.326.308
KABOTAJ	YÜKLEME	21.257.193	22.869.458	26.076.342	24.982.892	25.894.384
	BOŞALTMA	22.387.290	24.049.929	27.861.596	25.746.316	26.578.284
	TOPLAM	43.644.483	46.919.387	53.937.938	50.729.208	52.472.668
TRANSİT	YÜKLEME	58.603.055	50.767.011	46.930.435	44.278.082	58.597.204
	BOŞALTMA	5.776.095	5.957.420	6.726.780	4.833.478	4.487.893
	TOPLAM	64.379.150	56.724.431	53.657.215	49.111.560	63.085.097
TOPLAM	YÜKLEME	161.636.940	164.943.955	162.560.767	157.797.788	176.644.210
	BOŞALTMA	201.709.783	222.482.277	222.369.991	225.293.580	239.392.485
	TOPLAM	363.346.723	387.426.232	384.930.758	383.091.368	416.036.695

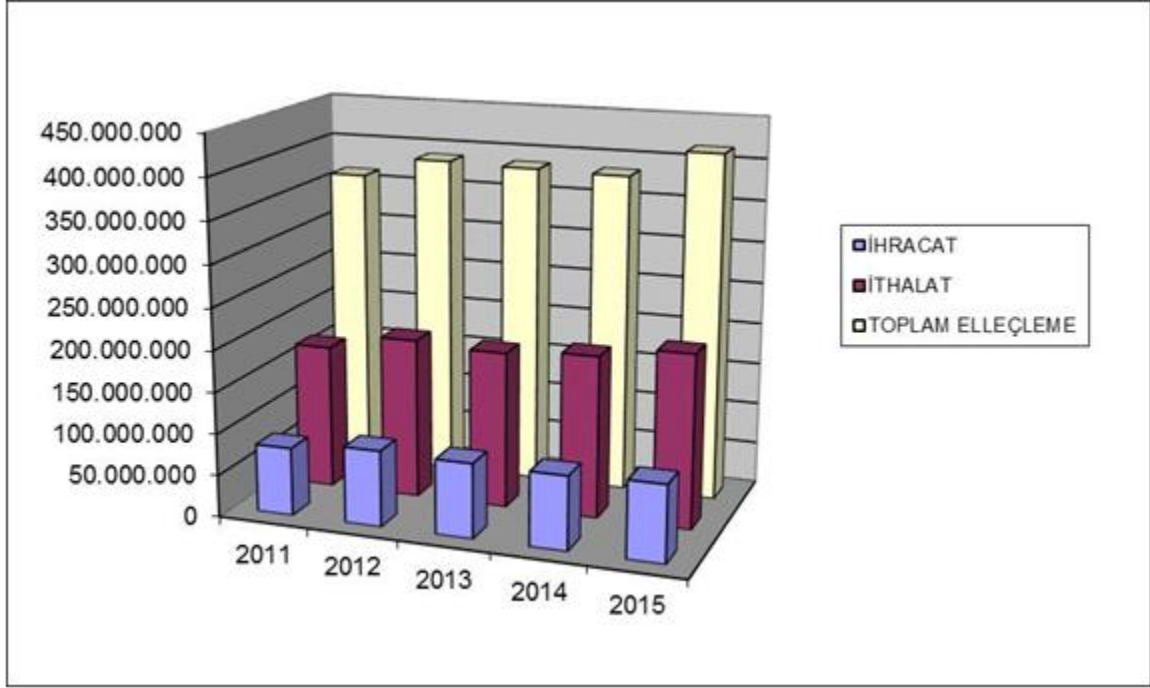
Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Yıllara



Göre Yük
Elleçlemeleri

Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri

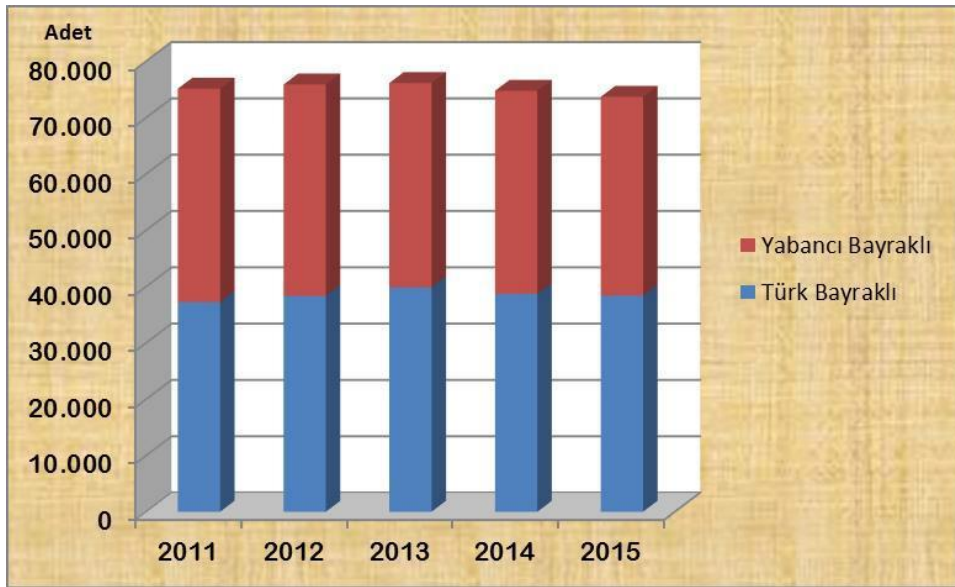
TAŞIMA CİNSİ		2011	2012	2013	2014	2015
İHRACAT	ADET	1.798.545	1.910.075	2.088.031	2.269.118	2.198.508
	TEU	2.690.889	2.879.122	3.165.653	3.487.949	3.394.508
	TON	30.010.607	33.199.345	35.456.728	39.106.361	38.419.925
İTHALAT	ADET	1.851.026	1.953.229	2.121.533	2.335.795	2.248.636
	TEU	2.770.190	2.942.562	3.199.969	3.581.809	3.454.345
	TON	28.409.300	29.871.028	30.715.331	34.790.524	34.007.962
KABOTAJ	ADET	215.942	342.604	397.602	390.510	454.012
	TEU	305.256	472.345	544.496	526.798	606.064
	TON	2.890.088	4.758.088	5.732.348	4.934.786	5.869.320
TRANSİT	ADET	514.014	589.019	651.027	513.195	481.454
	TEU	757.171	898.368	989.815	754.216	691.481
	TON	9.071.262	11.482.912	12.751.785	9.305.368	8.728.650
TOPLAM	ADET	4.379.527	4.794.927	5.258.193	5.508.618	5.382.610
	TEU	6.523.506	7.192.396	7.899.933	8.350.772	8.146.398
	TON	70.381.257	79.311.373	84.656.192	88.137.039	87.025.857

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Ay	2011			2012			2013			2014			2015		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	3.106	2.883	5.989	3.014	2.623	5.637	3.077	2.645	5.722	3.199	2.645	5.844	3.046	2.552	5.598
Şubat	2.426	2.457	4.883	2.452	2.230	4.682	2.646	2.527	5.173	2.528	2.327	4.855	2.307	2.391	4.698
Mart	3.129	2.976	6.105	3.150	2.849	5.999	3.400	2.941	6.341	3.087	2.697	5.784	3.168	2.753	5.921
Nisan	2.771	3.175	5.946	2.890	2.971	5.861	3.126	3.044	6.170	2.962	3.026	5.988	2.948	2.845	5.793
Mayıs	3.087	3.389	6.476	3.157	3.515	6.672	3.432	3.253	6.685	3.210	3.351	6.561	3.318	3.082	6.400
Haziran	2.971	3.393	6.364	3.161	3.534	6.695	3.378	3.199	6.577	3.249	3.256	6.505	3.262	3.244	6.506
Temmuz	3.360	3.683	7.043	3.506	3.619	7.125	3.718	3.242	6.960	3.569	3.429	6.998	3.601	3.228	6.829
Ağustos	3.617	3.570	7.187	3.776	3.543	7.319	3.778	3.274	7.052	3.918	3.411	7.329	3.842	3.055	6.897
Eylül	3.784	3.220	7.004	3.727	3.626	7.353	3.816	3.241	7.057	3.736	3.172	6.908	3.642	3.067	6.709
Ekim	3.156	3.350	6.506	3.450	3.295	6.745	3.305	3.184	6.489	3.311	3.145	6.456	3.163	3.189	6.352
Kasım	3.150	2.875	6.025	3.261	2.994	6.255	3.243	2.908	6.151	3.080	2.806	5.886	3.184	2.804	5.988
Aralık	2.677	2.929	5.606	2.801	2.733	5.534	2.916	2.837	5.753	2.836	2.816	5.652	2.916	3.078	5.994
TOPLAM	37.234	37.900	75.134	38.345	37.532	75.877	39.835	36.295	76.130	38.685	36.081	74.766	38.397	35.288	73.685

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2015’de Dış Ticaretimizin (İthalat-İhracat) % 86’sı denizyoluyla yapılmış olup, Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2015 yılında 416.036.695 ton yük elleçlenmiştir.

2015 yılında elleçlenen toplam 416.036.695 Ton yükün;

% 22,1 i olan	92.152.622	tonu ihracat
% 50,1 i olan	208.326.308	tonu ithalat
%12,6 sı olan	52.472.668	tonu kabotaj
% 15,2 si olan	63.085.097	tonu transit

Olarak gerçekleşmiştir.

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

Türkiye limanlarının Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında rekabet edebilmeleri için yapılanmalarında değişikliklere gidilmesi ve belli yük türlerinde uzmanlaşması ve/ya konteyner taşımacılığına yönelik yeni limanların oluşturulması projeleri üzerinde durulması gerekmektedir.

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

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

sonucu bölgedeki limanlarımızın önemi daha da artmıştır. **Limanlarımız yoluyla Avrupa merkezli yükler Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru doğrultusunda İran ve Hindistan'a ulaştırılabilmektedir.** Ancak, limanların denizcilik hatları tarafından tercih edilmesinin tek nedeni coğrafi konum değildir. Liman operasyonlarının verimliliği, hizmet kalitesi, uygun liman altyapı ve üstyapı fonksiyonları, liman tarifeleri ve liman emniyeti de hatların dikkate aldıkları diğer etkenlerdir. **Bir liman rekabet edebilmek için uygun altyapıya, kaliteli işgücüne ve yüksek teknolojiye sahip olabilir; ancak hizmet sunduğu art alana ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantıları yetersiz ise bunların hiçbir önemi kalmayacaktır.**

Bu açıdan bakıldığında özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışı en önemli altyapı eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır. **Özellikle konteyner trafiğinde % 86 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması, kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol açmaktadır. Hâlbuki demiryolu ulaşımı konteynerin deniz dışındaki ulaşımı için en ideal ulaştırma modlarından birisidir.**

Türkiye limanlarının yönetimi ve idaresinin, farklı kuruluşlar tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Limanın her bir işlevi o konuda yetkili bakanlıklar ve birimler tarafından üstlenilmiştir. Bu kuruluşlar arasında zaman zaman zayıf koordinasyona ve otorite çatışmalarına rastlanmaktadır. Türkiye'de limanlarda yatırım, operasyon ve idare süreçlerinde çok karmaşık bir sistem görülmektedir. Limanlarla ilgili tek bir sorun bile birden fazla kuruluşu ilgilendirmekte, bu da karar verme sürecinde problemlere neden olmaktadır.

9.4. LİMANLARIMIZDAKİ SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

9.4.1. Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler,

- ✓ Limancılık Sektörü ticaret hacmi ve ekonomik parametrelerden direk olarak etkilenmekle birlikte, mevcut durumda tüm dünyada etkisi süren küresel 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. **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 oluşturmalarıdır.
- ✓ 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.

9.4.2. 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;

9.4.2.1. Ulusal Liman Politikamız;

- ✓ **Tek merkezden idare (UDHB):** Türkiye’de, denizcilik sektörüne gereken önem verilmeli ve **liman yatırımları hakkında tek bir birim (UDHB) yetkilendirilmeli ve bu birim tarafından gerekli olan mevzuat değişiklikleri yapılmalıdır.**
- ✓ **Limnların Önemi:** Liman imknnları 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.

9.4.2.2. Liman Mevzuatı;

- ✓ **Liman Yatırım ve İşletme Mevzuatı:** Bir bütün olarak ulusal liman yatırım ve işletme mevzuatlarımızın geliştirilmesi ve basitleştirilmesi gerekmektedir. Limanlar ile ilgili mevzuat karışıkır. 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.**

9.4.2.3. 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.**

9.4.2.4. 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.

9.4.2.5. 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.

9.4.2.6. 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 büyüyebilmesi için devletin altyapı inşasında özel sektöre zemin hazırlaması gerekmektedir.

9.4.2.7. İç Taşımacılığın (kabotaj) Arttırılması;

- ✓ Taşıma modlarında dengesizlikler, karayolu taşımacılığında yoğun trafikte oluşan kazalar ve karayollarındaki tahribatın önlenmesi için yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığı karayolundan deniz yoluna kaydırılmalıdır. Bu yük ve yolcu taşımacılığının bir kısmının karayoluna göre 7 kat düşük maliyeti olan deniz yoluna kaydırılması hem ülke ekonomisi, hem karayolu trafiğinin rahatlaması hem de liman işletmelerinin karlılığı ile sonuçlanacaktır. **Devletin, limanların karayolu/demiryolu bağlantısı ve uygun depolama alanları tahsis etmesi gibi önlemlerle kabotaj taşımacılığına destek olması gerekmektedir. “KABOTAJ TAŞIMACILIĞI SAHA ETÜD ÇALIŞMASI FİNAL RAPORU” sonuçları göz önüne alınarak kabotaj hattında yük taşımacılığına uygun gemi tipleri ve elverişli hatlar belirlenip gerekli destek verilerek yatırımlar gerçekleştirilmelidir.**

9.4.2.8. 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.

9.4.2.9. Özel Limanların Ulaşım Altyapısı, Karayolu / Demiryolu Bağlantı

Olanakları;

- ✓ Ulaşım Altyapısı: Ülkemizde multimodal taşımacılığın yapılabilmesi için gerekli altyapı bulunmamaktadır, ulusal ulaşım ağına katılımı zorluklar vardır, demiryolu taşımacılığından faydalanma imkânı 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.

9.4.2.10. 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.***

10. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

10.1. SEKTÖRE GENEL BAKIŞ;

Canlı deniz kaynakları, tüm denize kıyısı olan ülkelerin ekonomisine belirli bir yatırım ve çaba karşılığı sürekli girdi sağlayan önemli kaynaklardandır. Bunun bilincinde olan ülkeler, balık ticaretini asıl kaynak olarak benimsemişler ve ekonomilerine büyük ölçüde döviz girdisi sağlayarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında yer almaktadırlar.

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili bir yarımada oluşu, yurdun her yanında bulunan doğal göllerimiz, sayıları her geçen gün artan baraj ve göletlerimiz, balık yetiştiriciliğine uygun su kaynaklarımızla, su ürünleri sektörü için önemli bir potansiyele sahip olmasına karşın, **su ürünleri sektörü ulusal ekonomide yeterli düzeyde yer alamamıştır.**

Balıkçılık; Beslenme açığının giderilmesi yanında önemli sayıda insana istihdam sağlayarak sosyal ve ekonomik iki amacı yerine getirmektedir.

Türkiye Dünyadaki konumu nedeniyle zengin bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Ayrıca balıkçılık alanının büyük kısmını oluşturan farklı ekolojik özellikteki **denizler 8333 km’lik bir kıyı şeridinde, su ürünleri üretim alanı olarak kullanılabilecek 178 bin km² doğal göllere ve 3442 km² baraj göllerine sahip bulunmaktadır.**

Son yıllarda, diğer ülkelerdeki uygulamalara bağlı olarak ülkemizde de su ortamlarındaki canlı kaynakların işletilmesinde mümkün olduğunca çok avlamak ve pazarlamak yaklaşımından uzaklaşarak, bu ortamlarda önemli bir bozulmaya neden olmayacağı öngörülen “sürdürülebilir gelişme/koruma” anlayışına yer verilmeye başlanmıştır. **Günümüzde canlı kaynaklarının yönetimine sürdürülebilir koruma anlayışıyla yaklaşmak seçilebilecek en akılcı yoldur.**

Kuzeyde sıcaklığı ve tuzluluğu düşük (%0.17-0.18) Karadeniz, batı ve güneyde sıcaklık ve tuzluluğu yüksek Ege ve Akdeniz ile bir karışım bölgesi olan Boğazlar ve Marmara Denizi mevcuttur.

Karadeniz’de 247, Ege Denizi’nde 300 ve Akdeniz’de 500 balık türü bulunmaktadır. Ülkemizde ekonomik öneme sahip tür sayısı ise 100 civarındadır. Türkiye’nin Dünya Su Ürünleri üretimi içerisinde % 0.04’lik paya sahiptir.

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

GENEL BİLGİLER

Su Ürünleri Üretimi, İhracatı, İthalatı ve Tüketimi

Yıllar	Üretim (ton)	İhracat (ton)	İthalat (ton)	Tüketim (ton)		Değerlendirile -meyen (ton)	Kişi Başına Tüketim (kg)
				İç tüketim	B. un/yağ*		
2000	582.376	14.533	44.230	538.764	71.000	2.309	8,0
2001	594.977	18.978	12.971	517.832	62.755	8.383	7,5
2002	627.847	26.860	22.532	466.289	156.000	1.230	6,7
2003	587.715	29.937	45.606	470.131	120.000	13.253	6,7
2004	644.492	32.804	57.694	555.859	105.000	8.523	7,8
2005	544.773	37.655	47.676	520.985	30.000	3.809	7,2
2006	661.991	41.973	53.563	597.738	60.000	15.843	8,1
2007	772.323	47.214	58.022	604.695	170.000	8.436	8,6
2008	646.310	54.526	63.222	555.275	95.742	3.989	7,8
2009	622.962	54.354	72.686	545.368	90.211	5.715	7,6
2010	653.080	55.109	80.726	505.059	168.073	5.565	6,9
2011	703.545	66.738	65.698	468.040	228.709	5.756	6,3
2012	644.852	74.007	65.384	532.347	94.201	9.682	7,1
2013	607.515	101.063	67.530	479.708	87.896	6.378	6,3
2014	537.345	115.682	77.545	420.361	73.667	5.180	5,5
2015	672.241	121.053	110.761	485.811	176.138	6.070	6,2

* Balık unu ve yağı fabrikalarında işlenen miktar

10.2. SU ÜRÜNLERİ AVCILIĞI VE AV FİLOSU

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, 2015 verilerine göre 700 bin tona yaklaşmıştır.

Türkiye Su Ürünleri Üretimi

Yıllar	AVCILIK (ton)			YETİŞTİRİCİLİK (ton)			TOPLAM (ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2000	460.521	42.824	503.345	35.646	43.385	79.031	582.376
2001	484.410	43.323	527.733	29.730	37.514	67.244	594.977
2002	522.744	43.938	566.682	26.868	34.297	61.165	627.847
2003	463.074	44.698	507.772	39.726	40.217	79.943	587.715
2004	504.897	45.585	550.482	49.895	44.115	94.010	644.492
2005	380.381	46.115	426.496	69.673	48.604	118.277	544.773
2006	488.966	44.082	533.048	72.249	56.694	128.943	661.991
2007	589.129	43.321	632.450	80.840	59.033	139.873	772.323
2008	453.113	41.011	494.124	85.629	66.557	152.186	646.310
2009	425.275	39.187	464.462	82.481	76.248	158.729	623.191
2010	445.680	40.259	485.939	88.573	78.568	167.141	653.080
2011	477.658	37.097	514.755	88.344	100.446	188.790	703.545
2012	396.322	36.120	432.442	100.853	111.557	212.410	644.852
2013	339.047	35.074	374.121	110.375	123.019	233.394	607.515
2014	266.078	36.134	302.212	126.894	108.239	235.133	537.345
2015	397.731	34.176	431.907	138.879	101.455	240.334	672.241

Kaynak: TÜİK&FAO

Türkiye'nin ihracatta yıldız sektörleri arasında yer alan su ürünleri sektörü 2015 senesinde toplam 121.053 Ton olan ihracatını 2016 yılında 146.548 tona yükselterek, 2015 yılında 688 milyon 561 bin dolar olan gelirini, 2016 yılında yüzde 15 artırarak 793 milyon 879 bin dolar getiri sağlamıştır. İç sulardan avcılık yoluyla elde edilen üretimin son 10 yılda toplam üretimin %7-10'unu karşılamıştır. En büyük av sahası Van Gölü ve üretiminde en büyük pay bu gölde yaşayan en değişik tür olan inci kefaline aittir. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde enerji temini ve sulama amacıyla yapılmakta olan barajlar önemli bir üretim potansiyeli yaratacaktır.

Devlet Planlama Teşkilatından alınan verilerinden derlenen bilgilere göre Türkiye’de günümüzde kişi başına ortalama balık tüketimi 8 kg’dır. Dünyada ise yılda kişi başına yılda ortalama 16 kilogram balık tüketilirken, Avrupa Birliğinde (AB) yıllık tüketim kişi başına 22 kilogram düzeyindedir. Kişi başına tüketim AB ülkeleri ile kıyaslandığında üretim yönünden 7. sırada bulunan Türkiye, AB sıralamasında tüketimde son sırada yer almaktadır. **Bu rakamın ortalama 22 kg/yıl olan Avrupa ülkeleri düzeyine çıkarılması için yaklaşık 700.000 ton olan üretimini en kısa zamanda iki katına yani en az 1,5-2 milyon ton düzeyine ulaşması gerekmektedir.**

Su ürünleri üretimi 2015 yılında bir önceki yıla göre artarak 672 bin 241 ton olarak gerçekleşti. Üretimin %43’ünü deniz balıkları, %6,5’ini diğer deniz ürünleri, %6,7’sini iç su ürünleri ve %43,8’ini yetiştiricilik ürünleri oluşturdu.

Avcılıkla yapılan üretim 2015 senesinde 431 bin 907 ton olurken, yetiştiricilik üretimi ise 240 bin 334 ton olarak gerçekleşti.

Türkiye’yi çevreleyen denizlerin birer yarı kapalı ve iç deniz görünümünde olmaları, Türkiye balıkçılığının kıyı (artisanal) ve kıyı ötesi (endüstriyel) balıkçılığı uygulamasına neden olmuştur. Açık deniz ve okyanus balıkçılığına dair bir gelişme henüz mevcut değildir. Balık avcılığında gırgır, trol, uzatma ağları, kıyı sürütme ağları, dalyanlar ve pareketalar yaygın olarak kullanılmaktadır.

Su Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı

Yıllar	DENİZ (ton)			İÇSU (ton)			TOPLAM (ton)
	Balıklar	Diğer	Toplam	Balıklar	Diğer	Toplam	
2000	441.634	18.831	460.465	39.474	3.350	42.824	503.289
2001	464.987	19.230	484.217	39.215	4.108	43.323	527.540
2002	493.446	29.298	522.744	39.209	4.729	43.938	566.682
2003	416.126	46.948	463.074	39.873	4.825	44.698	507.772
2004	456.752	48.145	504.897	40.586	4.999	45.585	550.482
2005	334.248	46.133	380.381	42.630	3.485	46.115	426.496
2006	409.945	79.021	488.966	40.990	3.092	44.082	533.048
2007	518.201	70.928	589.129	40.213	3.108	43.321	632.450
2008	395.660	57.453	453.113	38.553	2.458	41.011	494.124
2009	380.636	44.410	425.046	35.604	3.583	39.187	464.233
2010	399.656	46.024	445.680	36.458	3.801	40.259	485.939
2011	432.246	45.412	477.658	34.328	2.769	37.097	514.757
2012	315.637	80.686	396.323	33.787	2.333	36.120	432.443
2013	295.168	43.879	339.047	32.281	2.793	35.074	374.121
2014	231.058	35.019	266.077	33.263	2.871	36.134	302.211
2015	345.765	51.966	397.731	32.376	1.800	34.176	431.907

Kaynak: TÜİK

Av filosundaki hızlı gelişmeye karşın denizlerden elde edilen üründe önemli bir artış görülmemektedir. Av filosundaki hızlı değişim, yakın bir gelecekte önemli ekonomik ve biyolojik kayıp ve sorunlara yol açmaya adaydır. Avcılık yolu ile elde edilen üretim incelendiğinde, son 10 yılda iç sulardan elde edilen ürün miktarında önemli bir değişim olmadığı, üretimin 40-50 bin ton arasında gerçekleştiği görülmektedir. Sorunları daha da çözülmez bir noktaya taşıyacağı dikkate alınarak, gecikmeksizin av araçlarının sınırlandırılmasından, üretim planlamasına kadar bir dizi tedbir gündeme alınmalıdır.

1980 yılından sonra, balıkçı teknelerinin sayısı, boy ve motor güçlerinde önemli gelişmeler olmuştur. 1991'de 8.646 olan toplam tekne sayısı, yıllık ortalama %2'lik bir artışla 1998 yılında 10.023 adede ulaşmıştır. Günümüzde ise; 1998 yılına oranla %87'lik artış sağlanarak, 18.948 adete ulaşmıştır. Balıkçı teknelerinin %83'ü kıyı balıkçılığı yapan 5-12 m. boyunda teknelerden oluşur. Bu teknelerin üretimdeki payı %10 civarındadır. %90'lık üretimi sağlayan teknelerin boyları 18-65 m. arasındaki gırgır ve trol teknelerinden oluşur. Boyu 20 m'nin üzerinde olan balıkçı gemilerinin %50'sinden fazlası Karadeniz'de avlanmaktadır. Çoğu gırgır ve trol teknesi olan bu gemiler, bugün, genellikle yapıldıkları dönemdeki boylarının üzerindedirler.

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. Balıkçılık faaliyetlerinde en önemli alt yapı olan 165 adet balıkçı barınağının %35'i Karadeniz Bölgemizde bulunmaktadır. Toplam olarak balıkçı barınağı, barınma ve çekek yerleri; Karadeniz'de 149, Marmara'da 53, Ege'de 56, Akdeniz'de 21, Göller Bölgesi 2 adet olmak üzere toplam 274 adettir.

10.3. SU ÜRÜNLERİ YETİŞTİRİCİLİĞİ

Ülkemiz gerek iç su, 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.

Su ürünleri yetiştiriciliği konusunda, teknolojik ve ekonomik ilerlemeler ile yetiştiriciliğimiz son on yılda hızla bir artış kazanmıştır, yetiştirilen türler piyasa koşulları ve pazar beklentilerine göre

YETİŞTİRİCİLİK

Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı (ton)

Yıllar	Yetiştiricilik Üretimi				TOPLAM (ton)	Önceki Yıla Göre Artış (%)
	Deniz (ton)	Toplamdaki Payı (%)	İçsu (ton)	Toplamdaki Payı (%)		
2000	35.646	45,1	43.385	54,9	79.031	25,4
2001	29.730	44,2	37.514	55,8	67.244	-14,9
2002	26.868	43,9	34.297	56,1	61.165	-9,0
2003	39.726	49,7	40.217	50,3	79.943	30,7
2004	49.895	53,1	44.115	46,9	94.010	17,6
2005	69.673	58,9	48.604	41,1	118.277	25,8
2006	72.249	56,0	56.694	44,0	128.943	9,0
2007	80.840	57,8	59.033	42,2	139.873	8,5
2008	85.629	56,3	66.557	43,7	152.186	8,8
2009	82.481	52,0	76.248	48,0	158.729	4,3
2010	88.573	53,0	78.568	47,0	167.141	5,3
2011	88.344	46,8	100.446	53,2	188.790	13,0
2012	100.853	47,5	111.557	52,5	212.410	12,5
2013	110.375	47,3	123.018	52,7	233.393	9,8
2014	126.894	54,0	108.239	46,0	235.133	0,7
2015	138.879	57,8	101.455	42,2	240.334	2,2

Kaynak: TÜİK

değişmekte olup, içsu balıklarında alabalık üretimi, denizlerde ise çipura ve levrek üretiminde önemli artışlar olmuştur.

Ülkemizin coğrafi yapısı ve buna bağlı iklim koşulları nedeniyle, birçok su ürününün yetiştirilmesine uygun imkânlara sahiptir.

Su ürünleri yetiştiriciliğine ihtiyaç duyulan yavru, doğadan toplanarak kuluçkahanelerde üretilerek veya yurt dışından ithal edilerek sağlanmaktadır.

2015 verilerine göre yetiştiricilik denizlerimizde 138 bin 879 ton, iç sularımızda 101 bin 455 Ton olup toplam 240 bin 334 ton dur. 2014 verilerine göre %2,2 artmıştır.

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.

Dünyada toplam su ürünlerinin üretiminde yetiştiriciliğin payı %30'dur.

10.4. UZUN MENZİL VE AÇIK DENİZ BALIKÇILIĞI;

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 Balıkçılığına" 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 sahildar devletler arasında paylaşılmıştır. Bu pastadan pay almak için uluslararası denizcilik konferanslarında etkin bir mücadele vermek ve aynı zamanda sahildar devletlerle ikili balıkçılık anlaşmaları yapmak gerekmektedir. **Balıkçılık Sektöründe karın paylaşılmasında uygulanan alışılmış sistem nedeniyle, üretim kapasitesi doğru olarak kayıtlara geçmemektedir. Resmi kayıtlarda gözükmemekte ise de, bunun 1.000.000 tonu geçtiğini balıkçılar ifade etmektedirler.** Mevcut kapasiteyi ve kullanımı arttırmak için ülkemiz balıkçılığını Açık Deniz Balıkçılığına yönlendirmek gerekmektedir.

Ülkemiz nüfusunun 2023 yılında yaklaşık 86 milyonu bulacağı ve buna paralel olarak bugün 700.000 ton civarında olan su ürünleri miktarımız yaklaşık olarak 800.000 ton artışla 1.500.000 tona ulaşacağı varsayımından hareket edilirse söz konusu üretim artışının karşılanmasında kullanılacak yollardan birinin de Açık Deniz Balıkçılığına geçmek olduğu görülmektedir.

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

10.5. SU ÜRÜNLERİ İHRACATI;

Geçmiş yıllarda Türkiye su ürünleri ihracatının büyük bir bölümünü taze soğutulmuş balıklar oluşturmaktaydı. Fakat günümüzde ihracat yapısının büyük bir kısmını konserve balıklar oluşturmaktadır. **2004 Yılında 32.804 (Ton) olan ihracatımız 2015 yılında 121.053 (Ton) a ulaşmıştır.**

Mevcut Su Ürünleri ihracatı rakamları incelendiğinde, ihracatımız geçtiğimiz yıllardaki miktar ve değerlere kıstasla artarak devam etmektedir.

Türkiye dünyada en büyük Akdeniz levreği ile çipura üretici/ihracatçısı ülke konumuna gelmiştir. 2017 yılında 1 milyar dolar barajını aşmayı hedeflemektedir.

Türkiye'nin 2016 yılında su ürünleri ihraç ettiği 80 ülkeden, 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.

İleriki yıllarda anılan pazarların daha da iyi değerlendirilebileceği ve diğer dünya pazarlarına olan ihracatımızın da beraberinde arttırılabileceği düşünülmektedir.

EKONOMİK VERİLER

Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı

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

Kaynak: TÜİK

10.6. SU ÜRÜNLERİ İŞLEME VE DEĞERLENDİRME SANAYİ;

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.

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.

11. DENİZ TURİZMİ

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

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

Deniz Turizmi özetle aşağıdaki 2 bileşenden oluşmaktadır.

- *Deniz Turizmi Tesisleri ve İşletmeleri,*
- *Deniz Turizmi Araç ve İşletmeleri,*

Ülkemizde Deniz Turizmi gelirleri, turizm gelirlerinin yaklaşık %25’ini oluşturmaktadır.

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

11.1. GENEL GÖRÜNÜM;

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

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

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

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

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

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

Deniz Turizminden sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki payı sürekli yükselen deniz turizminin ekonomiye olan katkısının arttırılabilmesi için yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir.

Bu amaçla;

- ✓ Yatların giriş-çıkış işlemlerinde yaşanan bürokratik işlemlerin azaltılması,
- ✓ Marina yatırımlarında yaşanan yoğun bürokratik işlemlerin azaltılarak, marina arz kapasitesinin arttırılması,
- ✓ Son yıllarda taleplerin yoğunlaştığı kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi, mevcut kruvaziyer limanlarımızın alt ve üst yapılarının yolcu değişim terminali haline getirilmesi, liman ve deniz yolu ile turist getiren gemilerin limanlarımıza olan taleplerinin arttırılması,
- ✓ Günübirlik gezi tekneleriyle yapılan gezilerin hizmet kalitelerinin yükseltilmesi,
- ✓ Sportif amaçlarla yapılacak su altı dalışlarında ve diğer sportif faaliyetlerde yaşanan sorunların giderilmesi,
- ✓ Çevre kirliliğinin önlenmesi, Ülkemize gelen yatçıların temiz bozulmamış bir doğada tatil yapmalarının sağlanması,
- ✓ Mavi yolculuk güzergâhlarında yer alan bakir koyların korunarak yapılaşmaya kapatılmasının sağlanması, Gerekirse sit alanlarına dönüştürülmesi,
- ✓ Kamu ve özel sektörün birlikte ve etkili tanıtım kampanyası yapabilmeleri için gerekli tedbirlerin alınması, yönünde Turizm ve Kültür Bakanlığı ile Deniz Ticaret Odası’nca iş birliği içinde yapılan çalışmalar devam etmektedir.

11.2. DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ

- | | |
|---|---------|
| ✓ Kruvaziyer/Yolcu Limanları | 24 Adet |
| ✓ Yat Limanları (Marina) Bakanlıktan Belgeli | 42 Adet |
| ✓ Bakanlıktan Belgesiz ve Diğer Yat Limanı, İskele, Rıhtım v.b. | 39 Adet |

11.2.1. DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI

- | | |
|---|-----------|
| ✓ Yatlar (Guletler v.b.) | 1529 Adet |
| ✓ Bare-Boat (KTB İzinli Yabancı bayraklı) | 571 Adet |
| ✓ Günübirlik Gezi Tekneleri | 1051 Adet |
| ✓ Yüzer Restourant | 47 Adet |

✓ İçsular Gezi Teknesi (yaklaşık)	1000 Adet
✓ Dalış İşletmeleri	263 Adet
✓ Su üstü İşletmeleri	697 Adet

11.2.2. ÖZEL DENİZ ARAÇLARI

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

11.3. DENİZ TURİZMİNİN UNSURLARI;

11.3.1. DENİZ TURİZMİ ARACI İŞLETMECİLİĞİ;

Akdeniz Çanağı'nda yüzbinlerce yat bulunmakta ve bu rakam her yıl artmaktadır. Türkiye'de günümüzde binlerce yat bulunmasına rağmen, Artvin Samandağ arasında sadece 21,000 yat bağlama kapasitesi mevcuttur. Bu durum, 8333 km kıyısı olan ülkemiz için yetersizdir.

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

Bunun yanı sıra, yat imalatçılığı özendirilmeli, Avrupa normlarında üretim için eğitim ve altyapı sağlanmalıdır. Türklerin ve yabancıların, Türkiye'de imal edilmiş, Türk bayraklı yat satın almaları özendirilmelidir. İtalya'da yat imalatı endüstrisi bu şekilde gelişmiştir. Ne yazık ki, Türkiye'de yüzde yüz yabancı sermayeli her türlü yatırım yapılabilirken, yabancıların Türk bayraklı yat sahibi olmaları imkânsızdır.

11.3.2. MARİNA/YAT LİMANI YATIRIMLARI VE İŞLETMECİLİĞİ;

Günümüzde Dünya genelinde 19.000 adet marina/yat limanı mevcut olup, Toplam 3 Milyon tekneye hizmet verilirken. Akdeniz çanağında 5.000 adet marina/yat limanı ile 536.427 tekneye hizmet verilmektedir.

İtalya 8000 km. Uzunluğundaki kıyılarında 500 marina ile 170.000, İspanya 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 360 marina ile 130.000, Fransa 4668 km uzunluğundaki kıyılarında 370 marina ile 180.000 tekneye bağlama, barınma, bakım olanağı sağlamaktadır. Her yönü ile çok daha güzel, değişik, zengin 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 69 adet marina ile 15.959 tekneye bağlama, 5.542 tekne yede karada barınma olanağı sunabilmekteyiz.

Akdeniz Çanağında Toplam 1499 olan Marina/yat limanı kapasitesinin sadece %4,6 sına sahibiz. Bağlama kapasitesi olarak ise 536.427 adet olan Akdeniz çanağının sadece %3nü karşılayabiliyoruz.

Her ne kadar Önümüzdeki 5 yıl içerisinde 41 Marina/yat limanı yapımı ile bağlama ve karada barınma kapasitemiz 23.446 adetle % 110 artırılması planlansa da bu miktar kesinlikle yetersiz kalmaktadır. Uluslararası tekne endüstrisi dergisi istatistiklerine göre ülkemiz 2000 kişiye bir tekne olan kişi başına düşen tekne sayısı açısından, denize sahili olmayan ülkelerin dahi çok altında kalmaktadır.

Uluslararası kabullere göre bir yat ortalama değerinin %8 i kadar katma değer sağlamaktadır ki bu gerçekten, üzerinde önemle durulması gereken bir meblağdır.

Marina/Yat limanlarının bulundukları ülkelere katkıları sadece ekonomik katma değer ve ek döviz girdisi olmayıp yeni istihdam alanları yaratması, kültürel etkileşim, deniz kültürünün gelişmesi, çevre duyarlılığının gelişmesi gibi sosyal faydaları da oldukça fazladır. Ülkemizin 1.200 yat deniz bağlama 1000 yat kara park kapasiteli Marina Aksu ve 1200 yat deniz bağlama, 1600 kara park kapasiteli Manavgat projeleri gibi daha büyük kapasiteli ve daha az maliyetli projelere ihtiyacı vardır.

11.3.3.ÖNERİLER:

- ✓ Önümüzdeki 20 yıllık dönemde çok sayıda Türk insanı yat alacaktır. Koşullar hazırlanmalıdır.
- ✓ Denizlerimiz hızla kirlenmektedir, önlenmelidir.
- ✓ Özel şirketlerin yanı sıra Belediyeler Yat Limanlarının da içinde yer aldığı DENİZ SPORLARI MERKEZLERİ yaratmalıdır.
- ✓ Üniversitelerde Deniz Turizmi ve Deniz Sporları işletmeleri için araştırma yapılmalıdır.

11.4. KRUVAZİYER TURİZM VE FERİBOT İŞLETMECİLİĞİ;

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 imkânlarla çok cazip bir duruma gelmektedirler.

Dünya genelinde son bir yılda 14 milyon kişi kruvaziyer gemiler ile seyahat yapmıştır.

İstatistiklere göre limanlarımıza kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların sayısı 1 milyonu aşmıştır. Dünya kruvaziyer turizminin gelişimi göz önüne alındığında önümüzdeki yıllarda limanlarımıza gelecek olan kruvaziyer turist sayısı 3 milyona ulaşması beklenmektedir.

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.

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

Dünya Kruvaziyer Şirketleri İstanbul'u Kalkış-Varış Limanı (Turn-Around Port) Olarak İlan Ederek Gelişme Programına Almışlardır.

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.

2015 yılında 1451 adet kruvaziyer gemi ile 1,885,510 yabancı uyruklu yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir. Kruvaziyer turisti, sağladığı gelir açısından da Deniz Turizminin yükselen yıldızı olmuştur. **Yapılan hesaba göre, kruvaziyer turisti ve tayfasından Türkiye'de esnafa yaklaşık 400 milyon dolar para bırakmaktadır.**

Türkiye limanlarına 2016 yılının 11 ayında toplam 589 kruvaziyer gelirirken, bunların yüzde 46'sı Kuşadası Limanı'na yanaştı.

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 kruvaziyer turistlerinin yüzde 30'unun durağı İstanbul oldu. Bunu yüzde 25,7 ile Kuşadası ve yüzde 21,7 ile İzmir takip etmiştir.

Son senelerde Türkiye bu konuda Dünya genelinin 2 katına yakın bir büyümeye imza atmıştır.

11.5. DALIŞ TURİZMİ VE SU SPORLARI FAALİYETLERİ

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 yanında coğrafi konumudur.

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

Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt vs.) **Özellikle otel veya tatil köyü önlerinde faaliyet gösteren rekrasyonel su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür.**

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.

11.6. MAVİ 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.

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.

Mavi Bayrak Projesi Sağlık Bakanlığı ve UDHB öncülüğünde 1993 yılında kurulan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı'nın (TÜRÇEV) eşgüdümünde yürütülmektedir.

Türkiye'de mavi bayraklı plaj ve marina sayısı her geçen yıl artmaktadır.

2014 yılı rakamları ise 397 plaj, 22 marina ve 12 yat olarak kayıtlara geçmiştir. Böylelikle Türkiye 2014 yılında 397 Mavi Bayraklı plaj ile 70 ülke arasında dünya 3.sü olmuştur. Türkiye, mavi bayraklı marina alanında da ise 22 mavi bayraklı marina ile arasında 7. sırada bulunmaktadır.

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 yılığına verilen bir çevre ödülüdür.

11.7. HEDEF VE İLKELER

Türkiye, deniz turizmi bakımından İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan ve Yunanistan'ın gerisindedir. Ancak yat limanları ve yatlarda üretilen turizm hizmetleri ile yat limanları ve çekek yerlerinde verilen onarım hizmetleri bakımından Akdeniz'de önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye kıyılarında sadece 10 Bin yat ağırlanabilmektedir; çünkü marina sayısı ve çeşidi yetersizdir. Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre, Türkiye'de 300 kıyı tesisi bulunmaktadır. Limanlar yedi kuruluşun ilgi alanındadır, kurumlar arası koordinasyon sağlanamamaktadır.

Deniz turizmi 10 milyar dolarlık gelir vadeden bir sektördür.

11.8. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Tüm bu verilerin ışığında; Türkiye için çok önemli bir gelir kaynağı olan deniz turizminde arzu edilen seviyeye ulaşamadığı saptanmaktadır.

Deniz turizminin Türkiye'nin turizm gelirleri içinde tâli unsur olarak algılanmasına karşılık, yüzde 25'lik payı oluşturmaktadır.

Deniz Turizminde ülkemizin güçlü yönleri şu şekilde sıralanabilir:

- ✓ Coğrafi konum
- ✓ Pazar büyüklüğü
- ✓ Ülkemizin zengin bir tarihe ve kültür varlıklarına sahip olması
- ✓ Deniz turizmi için doğal imkân ve kabiliyetlerin fazlalığı
- ✓ Akdeniz Çanağında beş altın çıpalı marinaların yarısından fazlasının ülkemizde olması,

Eksik yönlerimiz ise;

- ✓ Marinalarımızın kapasitelerinin tam olarak kullanılmaması,
- ✓ Bürokratik işlemlerin fazlalığı,
- ✓ Denizcilik ve turizm eğitimi eksikliği,
- ✓ Uluslararası lobi çalışmalarının yetersizliği,

Marina yatırımlarının projelendirilmesi konusunda bürokrasinin azaltılması ve yatırımın hızlandırılması amaçlı Yuvarlak Masa yönteminin ülkemizde uygulanmaması en büyük sorundur Bunların yanı sıra Akdeniz ülkeleriyle rekabet eksikliği, bölgesel istikrarsızlık, makro ekonomik **istikrarsızlık**, kötü imaj ve tanıtım gibi ülkemiz turizmi için en büyük tehdit ve riskleri oluşturan faktörlere rağmen; iyi bir tanıtım atağıyla ve diğer sorunların da giderilmesiyle, ülkemiz yat turizminde Akdeniz'in en tercih edilen ülkelerinden biri olma özelliğini, artan bir taleple sürdürme şansına sahip olacaktır.

Bu uygulamaların gerçekleştiği durumda Türkiye deniz turizminde dünyanın en iyi birkaç ülkesinden biri olma imkân ve şansına sahiptir.

12. DENİZ DİBİ DENİZ KUMCULUĞU;

Deniz Kumculuğu Nedir? Farklı amaçlar için denizin uygun bölgelerinden kum ve çakıl çıkartılmasına, deniz kumculuğu denir. Dünyadaki uygulama alanlarına göre, deniz kumculuğu tarama ve kullanım odaklı olmak üzere ikiye ayrılır. Tarama odaklı uygulamaların çıkış noktası, mevcut limanların ve gemi seyir yollarının derinleştirilmesi veya köprü ayağı, tüp geçit inşaatı gibi deniz inşaatları kapsamında deniz dibinin taranmasıdır. Tarama odaklı projelerde ihtiyacı belirleyen malzemenin kullanımı değil, bulunduğu yerden uzaklaştırılmasıdır. Bu projelerde ortaya çıkan malzeme faydalı kullanım için elverişli olmayabilir.

Taranan malzeme kısmen de olsa faydalı kullanım için uygunsa, kullanım odaklı projelerde olduğu gibi belirlenen kriterler doğrultusunda karada veya denizde değerlendirilir. İnşaat/endüstriyel, kumsal beslemesi, kıyı dolgusu ve toprak kazanımı gibi uygulamalar için gerekli kum ve çakılın deniz dibinden çıkartılmasına “kullanım odaklı” tarama denir. Tarama bölgesi, yapılan analizler sonucunda içerdiği malzemenin uygunluğu doğrultusunda seçileceği için çıkartılan malzemenin bertaraf sorunu yoktur, malzemenin tamamı faydalı kullanım kapsamında değerlendirilir.

12.1. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE DENİZ KUMCULUĞUNUN KARŞILAŞTIRMASI;

Uluslararası Deniz Araştırmaları Konseyi Raporu’nda (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 (%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 metreküp malzemedan yalnızca inşaat/endüstriyel olarak faydalanılmaktadır. Bu miktar 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 8333 km. uzunluğundaki kıyı şeridine oranla Belçika’nın sadece 67 km. Kıyısı olmasına rağmen denizden çıkarttıkları kum ve çakıl miktarı bizimkinin 4 katıdır. Kıyı uzunluğu açısından Türkiye’ye daha yakın olan Hollanda ve Birleşik Krallık gibi ülkelerin yıllık

tarama miktarları ülkemizin 15-27 katına ulaşmaktadır. Ülkemizde deniz kumculuğunun önünde duran en büyük engeller, deniz dibi kaynaklarının haritalanmamış olması ve bu kaynakların kullanımıyla ilgili mevzuatların doğru kullanımın önünü açacak şekilde hazırlanmamış olmasıdır. Örneğin, Avrupa ülkeleri haritaladıkları mevcut deniz dibi kaynaklarının arasında her sene belirledikleri bir plan çerçevesinde 700 kilometrekareye varan yeni tarama alanları lisanslamaktadır. Ülkemizde son 10 yılda lisanslanmış alan toplamı 2 kilometrekaredir.

12.2. TÜRKİYE'DE DENİZ KUMCULUĞU;

Ülkemizdeki deniz kumu üretimin büyük kısmı (1-2 milyon metreküp) 1983'te kurulan Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi tarafından inşaat/endüstriyel agrega olarak kullanma amaçlı yapılmaktadır. Kooperatif ayrıca, limanların bakımı ve derinleştirilmesi amacıyla tarama hizmeti de vermektedir. Bunun dışındaki tarama çalışmaları daha çok tarama odaklı projelerdir. Yakın zamanda tamamlanmış olan Marmaray Projesi kapsamında büyük çaplı bir dip taraması yapılmış ve taranan malzeme kısmen denizde, kısmen de karada bertaraf edilmiştir. Rehabilitasyon amaçlı tarama projelerine örnek olarak, İzmit Körfezi'nde 1 km. uzunluğunda kumsal genişletilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Aynı şekilde İzmir Körfezi'nin rehabilitasyonu için dip tarama çalışmalarına başlanması planlanmaktadır.

Proje aşamasında olan üç büyük liman inşaatı projesi kapsamında Çandarlı'da 84, Filyos'ta 20 ve Rize'de 25 milyon ton malzeme taranacaktır. Ülkemizde mevcut limanların ve gemilerin seyir yollarının derinleştirilmesi ve bakımı amacıyla her sene 1-2 milyon metreküp malzeme taranmaktadır. Son dönemlerde gündeme gelen Kanal İstanbul Projesi de çok büyük miktarlarda malzemenin taranmasını gerektirmektedir.

12.3. DENİZ KUM VE ÇAKILI İLE SÜRDÜRÜLEBİLİR ÇEVRE PROJELERİ:

12.3.1. KIYI BESLEME;

Kıyı besleme, diğer isimleriyle 'kıyı dolgusu/restorasyonu/kazanımı', denizden çıkartılan büyük miktarda kaliteli kumun, kumsala veya kıyıdan denize doğru yerleştirilerek, kıyıların korunması ve genişletilmesidir. Kıyı beslemeleri, malzemenin uygulandığı yere göre, kumsal beslemesi veya yakın kıyı beslemesi olarak adlandırılırlar. Kıyı besleme projeleri, doğal malzeme kullanılması açısından erozyona karşı en sürdürülebilir yöntemler arasında sayılmaktadır. Kumsal beslemesinin faydaları arasında erozyona karşı kıyının korunması, rekreasyon alanı ve habitat oluşturulması sayılabilir. Elde edilen geniş kumsal dalgalara karşı enerji sönümleyici görevi görerek, fırtına sırasında yükselen deniz seviyesi ile yaşam alanları arasında tampon bölge işlevi görür.

Yakın kıyı beslemesi ise, deniz tabanına konulan kum adacığı vasıtasıyla yüksek fırtına dalgalarını kırarak kıyıyı koruyan, gerektiğinde kıyıyı kumla geri besleyen doğal bir sualtı koruma yapısıdır. Bu

yapılar, sakin günlerde normal boyuttaki dalgaların geçişine izin vererek, doğal su dolaşımının sürmesini sağlarlar. Kıyı besleme projeleri yukarıda sayılan etkilerinin yanı sıra, turizm açısından da bölgeye ciddi bir ekonomik getiri sağlar. Amerika'daki kumsal besleme projeleri bu konuda dünyadaki pek çok uygulamaya öncülük etmiştir.

Kumsal besleme projeleri, uygulanan kıyıdağ flora ve faunayı önemli ölçüde etkiler. Bu etkiler yararlı olabileceği gibi zararlı da olabilir. Etki miktarı ancak bir izleme programı ile kısa ve uzun vadeli olarak belirlenebilir. Etkilerin en aza indirgenmesi için tarama öncesinde çevresel etki analizi, kar/zarar analizi sediman taşınım ve ekolojik modelleme çalışmaları yapılmalıdır.

12.3.1.1. KISA VADELİ ETKİLER:

- ✓ Tarama ve boşaltma sırasında, Bölgede bulunan hayvanların ve bitkilerin doğrudan kum altında kalması,
- ✓ Zarar veren ve hatta öldürücü seviyelerdeki bulanıklık,
- ✓ Tarama sonrası oluşan dik şevler ve kullanılan ekipmanın etkileri.

12.3.1.2. UZUN VADELİ ETKİLER:

- ✓ Besleme sonrasında doğal halinden daha sert hale gelmiş kumsallar,
- ✓ Güneş ışığı iletimini engelleyecek uzun vadeli bir bulanıklık kaynağı ve
- ✓ Bölgede yaşayan hayvanları etkileyecek şekilde değişmiş bir malzeme bileşimi.

Tipik bir kıyı besleme projesinin uygulama ise aşamaları şu şekildedir sıralanabilir:

- ✓ Deniz dibinin taranması,
- ✓ Malzemenin açık denizde depolanması,
- ✓ Malzemenin kıyıya pompalanması,
- ✓ Kıyının beslenmesi,

Kumsalın düzlenmesi. Kıyı beslemesi örneklerine dünyanın birçok yerinde rastlanmaktadır. Gelişmiş ülkelerde tarama uygulamasına geçilmeden önce her uygulama için bir tarama ve boşaltım planı yapılmaktadır. Bu plan kapsamında jeolojik, çevresel, idari ve hukuki incelemeler yapılır. Tarama malzemesi için faydalı kullanım alanı seçilirken, başvuru karar mekanizması, planlama esasları ve hukuki esaslar bir dizi teknik çalışma sonucunda belirlenir. Bunlar, tarama ve boşaltım sahaları ile tarama malzemesinin incelenmesi için gerekli jeolojik, ekolojik ve mühendislik çalışmalarıdır.

12.3.2. TÜRKİYE'DE KUMSAL BESLEME;

Dünyada pek çok örneğine rastlanan kıyı besleme projeleri ülkemizde ne yazık ki, birkaç tane pilot proje dışında yok denecek kadar azdır. Buna karşın mevcut kumsalın özellikleri göz ardı edilerek, sadece toprak kazanma amacıyla yürütülmüş pek çok kıyı dolgusu mevcuttur. Ancak bu dolgu projelerinde yukarıda bahsi geçen kıyı beslemeleri için geliştirilmiş jeolojik, çevresel ve mühendislik kıstaslar sağlanmamıştır. Esas önem arz eden nokta ise, dolgularda kullanılan kumun neredeyse

tamamı karasal malzemedir. Bu malzemelerin içinde kıyı beslemelerinde izin verilmeyen maddeler dâhil edilmiştir (inşaat atıkları, kaya, çamur ve diğer yabancı maddeler). “Kıyıların çevreye uyumlu, sürdürülebilir yöntemlerle korunması” konusunda Kuzey Avrupa ve ABD gibi gelişmiş ülkelerde pek çok örneğine rastlanan kumsal beslemelerinin ülkemizde uygulanması için gerekli teknik ve idari yatırımların hazırlanması gerekmektedir. Avrupa ülkelerinde iki yüzyılı aşkın süredir uygulanan bu yöntemlerin, Türkiye’de iki önemli nedenden dolayı uygulanmadığı görülmektedir. Bu iki eksiği giderecek çözümleri üretebilmek için kamu-üniversite-özel sektör iş birliğine ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye’nin bu konudaki en önemli ihtiyaçları aşağıdaki iki başlık altında toplanabilir.

12.3.3. Deniz dibi kum ve çakıl kaynaklarının çıkartılması ve kullanımıyla ilgili

Türkiye ve Avrupa mevzuatlarının karşılaştırmalı olarak incelenmesi:

Bu projede milli kaynaklarımızın sürdürülebilirlik esasına dayalı planlanması ve ekonomik değere dönüştürülmesi başlıca hedef olmalıdır. Kıyılarımızın korunmasında çoğu zaman doğayı tahrip edecek sonuçlar doğuran sert kıyı yapılarına alternatif oluşturacak şekilde, özellikle gelişmiş ülkelerde sıkça kullanılan çevreye uyumlu “kumsal beslemesi” projelerinin önünü açacak mevzuat değişikliklerinin yapılması gerekmektedir. **Yönetmeliklerimizi Avrupa mevzuatıyla uyumlu hale getirecek, özellikle Hollanda, İngiltere ve Belçika gibi bu konuda Avrupa’da öncü kamu, özel sektör, sivil toplum kuruluşları ve üniversitelerin birlikte temsil edildiği EMSAGG (European Marine Sand and Gravel Group) gibi uzman kuruluşlardan lisanslama yönetmelikleri, uygulama teknolojileri ve çevre koruma tedbirleri konularında destek alınması önerilmektedir.**

12.3.4. Deniz dibi kum ve çakıl kaynaklarını gösteren jeoloji haritalarının

hazırlanması:

Deniz dibi kum ve çakıl kullanım miktarları Türkiye’nin yüzlerce katına varan Kuzey Avrupa ülkelerinin geçmişte yaptıkları çalışmaların başında denizlerindeki milli servet sayılabilecek kum ve çakıl yataklarının haritalanması gelmektedir. **Avrupa’da 19. yüzyılda başlayan planlama çalışmaları ülkemizde maalesef sadece küçük çapta, proje bazlı yerel jeoloji çalışmalarıyla sınırlı kalmıştır.** Ülkemizde deniz dibi kum ve çakıl yataklarının haritalanması, bulundukları derinlik, yatak kalınlığı ve malzeme özelliklerinin belirlenmesini öngören ve Karadeniz’den başlayarak aşamalı olarak diğer denizlerimizi de kapsayacak geniş çaplı bir kaynak haritalama projesi gerekmektedir. Önerilen proje bu kaynakların sürdürülebilir bir şekilde ekonomiye kazandırılması, uzun vadeli planlar yapılması ve geniş çaplı çevresel etki değerlendirmelerinin yapılması gibi konuları kapsamalıdır.

12.4. DENİZ KUMUNA ALTERNATİF KARA KUMCULUĞU

Ülkemizde, yasak olmasına rağmen, yıllar boyunca kumsal bölgelerde yapılan kara kumu madenciliği sebebiyle İstanbul'un kuzeybatı sahilleri başta olmak üzere birçok kumsalımız yok olmuştur

12.5. TÜRKİYE HAZIR BETON BİRLİĞİ (THBB VERİLERİNE) GÖRE 2014

YILINDA RAKAMLAR

- ✓ Türkiye genelinde 107.000.000 metreküp,
- ✓ İstanbul genelinde 25.000.000 metreküp hazır beton kullanılmıştır.
- ✓ İstanbul'da her iki yakada kullanılan 25 milyon metreküp beton için $x 0,3 \text{ Ton/m}^3$ yaklaşık 7.500.000 ton kum kullanılmıştır.
- ✓ Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi 2014 yılında yaklaşık olarak piyasaya üretimi ve kalitesi her aşamada yetkili mercilerce denetlenen 1.500.000 ton deniz kumu arz etmiştir.
- ✓ Geriye kalan 6.000.000 Ton kum diğer karasal ve kıyı kumu kaynaklarından piyasaya girmiştir, kontrol ve denetimi konusunda elde sağlıklı bir veri yoktur.

13. TÜRK DENİZ SAVUNMA SANAYİ

13.1. DÜNDEN BUGÜNE ASKERİ GEMİ İNŞA VE YAN SANAYİ:

Cumhuriyet tarihimizde askeri gemi inşası 1930 yılında Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen Gölcük isimli yardımcı sınıf gemi ile başladı. Bunu takiben günümüze kadar birçok yardımcı ve muharip sınıf askeri gemi inşası Gölcük, Taşkızak ve İstanbul askeri tersanelerinde başarı ile gerçekleştirildi.

Bunlar içinde özellikle 1970'lerin başında hizmete giren ve bir kısım dizayn faaliyetinin de Gölcük Tersanesi'nde gerçekleştirildiği Berk ve Peyk isimli refakat muhriplerinin inşası ve sonrasında yabancı ana yüklenici firmalar ile yapılan sözleşmeler ile tedarik edilen dizayn ve malzeme paketi kullanılarak askeri tersanelerde başarı ile gerçekleştirilen modern hücumbot, denizaltı, fırkateyn ve mayın avlama gemisi inşaları vurgulanması gereken ve önemli birikim sağlayan gemi inşa projeleri oldu.

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyacı doğrultusunda Pendik'teki İstanbul Tersane Komutanlığı'nda TCG Heybelida, Büyükada, Burgazada ve Kınalıada'nın ardından Donanma'ya katılması planlanan TCG İstanbul, (113 metre uzunluğunda) fıkrayeyninin yapımına başlandı. "İ" sınıfı fırkateynlerin ilki olacak. Bu fırkateyn'in ardından TCG İzmir, TCG İzmit ve TCG İçel'in yapımına başlanacak.

13.2. PAKET MALZEME TEDARİK MODELİ:

Modern savaş gemilerinin, dünyanın önde gelen, tanınmış yabancı tersanelerinden tedarik edilen dizayn ve malzeme paketi kullanılarak tersanelerimizde inşa edilmesi, ilk defa Türkiye tarafında başarı ile uygulanmış bir savaş gemisi tedarik modeli olarak dikkat çekti. Bu model daha sonra birçok ülke tarafından da örnek alınarak uygulandı ve halen de uygulanmaktadır. Kısaca "Paket malzeme tedarik modeli" olarak isimlendirilebilecek bu tedarik modeli ile savaş gemisi gibi çok karmaşık bir savaş platformunun inşası, her ne kadar performans riskinin minimize edilip kontrol altında tutulmasını sağlasa da projenin yurt içinde gerçekleştirilmesine rağmen, ülke sanayi potansiyelinin kullanımı ve geliştirilmesi konusunun sığ bir düzeyde kaldığı görüldü. Buradaki en önemli sorun; projelerin büyüklüğü oranında katma değer yaratılamaması, en önemlisi de kritik teknolojilerde bağımsızlığın artırılması ve yurt dışı pazarlara açılması gibi önemli atılımların gerçekleştirilmesi mümkün olamadı. Aslında paket malzeme gemi inşa projelerinin ağırlıklı olarak gerçekleştirildiği 1980-1990 döneminde, ülkemiz sanayi potansiyelinin de bu tür modern ve karmaşık savaş platformları için risk alınmasını cesaretlendirecek bir seviyeye ve olgunluğa ulaştığını söyleyebilmek zordu. Bununla beraber, özel sektör tersaneleri 1990'lı yıllarda nispeten daha basit olan yardımcı sınıf bir kısım askeri gemilerin inşasını başarı ile gerçekleştirmeye başladı. Burada özellikle kompozit malzemedan inşa edilen modern yüksek süratli sahil güvenlik botlarının dizayn ve inşa edilmesinde özel sektörün gösterdiği başarı ve yurt dışı pazarlara açılımı, vurgulanması gereken bir husus olarak görülmektedir.

Özel sektör tersanelerinin askeri gemi inşa yeteneklerinin geliştirilmesi kapsamında son dönemde Savunma Sanayi Müsteşarlığı tarafından özel sektör tersanelerine ihale edilen

- ✓ 4 adet Sahil Güvenlik Arama ve Kurtarma Gemisi ve
- ✓ 16 adet 400 tonluk Yeni Tip Karakol Botu,

✓ 8 adet süratli amfibi çıkarma gemisi, LST (Landing Ship Tank),
MOSHIP&KURYED, LPD (Havuzlu Çıkarma Gemisi)

Projelerinin önemli katkı sağlayacağı muhakkaktır.

Gerek savaş gemileri gerekse ticari gemi inşa projelerinde dizayn faaliyeti geminin inşasında kullanılacak malzemelerin, cihaz ve sistemlerin belirlendiği ve seçildiği, bu nedenle geminin inşa maliyeti ve işletme idame maliyeti üzerinde önemli etkisi olan bir süreçtir. Özellikle, belirli bir hareket ihtiyacının karşılanması için gerçekleştirilen, yüksek teknoloji, maliyet ve zaman gerektiren savaş gemisi inşa projelerinde, projenin toplam maliyet kırılımı içinde yüzde 5-10 arası bir büyüklüğe sahip bulunan dizayn faaliyetleri, geminin performansının yanı sıra inşa ve ömür maliyetinin yüzde 90 oranında belirlendiği çok önemli bir süreçtir.

Gemi dizaynının yurt içinde milli imkanlar ile gerçekleştirilmesi, geminin inşasında ve donatımında ülke içinde üretilen malzeme, cihaz ve sistemlerin seçilmesine, kullanılmasına ve/veya geliştirilmesine imkan sağlayacaktır. Genel olarak, dizaynı yurt dışında yabancı firma sorumluluğunda gerçekleştirilen bir gemi inşa projesinde, yurt içinde üretilen malzeme, cihaz ve sistemlerin seçilmesini, kullanılmasını veya geliştirilmesini beklemek gerçekçi olmayacaktır. **Diğer bir ifade ile gemi inşa yan sanayinin gelişmesi için gemi inşa projesi yönetimi ve dizaynının yurt içinde gerçekleştirilmesi önemli bir etken olarak değerlendirilmektedir.**

13.3. MİLGEM;

Bu duruma en iyi örnek MİLGEM Projesi'dir. Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ortaya koyduğu büyük vizyon ve kararlı tutum ile gerçekleşen ve Türkiye'nin milli imkanlarını azami oranda kullanarak dizayn ve inşa edilmesini öngören Milli Gemi (MİLGEM) Projesi ile Türkiye'de ilk defa olarak günümüz teknolojisine uygun, yüksek standartlara sahip, komplike bir suüstü harp gemisinin dizayn ve entegrasyonu yerli sanayinin desteği ile milli imkanlar kullanarak gerçekleştirilmiştir.

MİLGEM Projesi'nde bugün gelinen durum itibarı ile gemi inşa ve donatımında kullanılan malzeme, cihaz ve sistemler değer olarak yüzde 70 oranında yerli sanayi imkânları ile karşılanmıştır, bu oran kalem bazında yüzde 80 dolaylarındadır.

Savunma teknolojileri mühendislik (STM) olarak, küçük boyutlu alımlar için 212 firma ile çalışmalar yürütülmüş, hizmet ve materyal tedariki konusunda özel sektör sanayicisi ile toplam 75 firma ile ana sözleşme yapılmış ve yaklaşık 9200 kalem malzeme tedarik edilmiştir.

13.4. ÜRÜNLERİN GELİŞTİRİLMESİNDE VE ÜRETİLMESİNDE TÜRK SANAYİCİSİ ROLÜ;

Burada vurgulanması gereken önemli bir husus tedarik edilen birçok materyal kaleminin rafta hazır piyasa ürünü olmadığı gerçeğidir. Gemide bulunan birçok önemli alt sistem, cihaz ve malzeme, MİLGEM Projesi için ve MİLGEM Projesi ile birlikte geliştirilmiştir. **Bu ürünler ve oluşturdıkları bilgi, diğer askeri gemi projelerinde de kullanılabildiği gibi, kazandıkları standartlar ve aldıkları sertifikalar ile sanayicilerin kendi ürünleri ile yurt dışı pazarlara açılmalarına da imkân sağlamıştır.** Sanayiden tedarik edilen materyal kalemlerinin sadece istenen teknik standartlara sahip olması şüphesiz yeterli olmamaktadır. Bunların, gemi

inşa ana zaman planına uygun olarak geliştirilmesi, üretilmesi ve zamanında teslim edilmesi, bunun yanı sıra yabancı emsalleri ile rekabet edebilecek bir bütçe içinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu noktada, projede birlikte çalışılan sanayicimizin gerçekten olağanüstü özverili, yaratıcı ve başarılı olduğunu vurgulamak yerinde olacaktır. **Türkiye’de ilk defa MİLGEM Projesi’nde muharip sınıf bir savaş gemisinin tekne inşasında tamamen yerli üretim çelik sac ve profil kullanılmıştır. Geminin en kritik yardımcı sistemlerinden birisi durumunda olan dümen makinası ve donanımları, elektrik tevzi tabloları, kaportalar Türkiye’de ilk defa askeri standartlara uygun olarak üretilmiştir.**

Daha önce gemi inşası ve donatımı ile ilgili hiç ürünü olmayan bazı sanayicilerimizin ilk defa MİLGEM Projesi ile gemi inşa sanayine girmiş olması da önemlidir. Bunlara örnek olarak, gemideki şok ve titreşim sönimlendirici elemanları, torpido kapakların, Ayrıca, mühendislik ve dizayn hizmetleri faaliyetleri sayabiliriz. MİLGEM Projesi’nde hedeflenen korvet sınıfı savaş gemisinin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın hareket ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde dizayn ve inşası için, başta gemi formu ve sevki olmak üzere, stabilite, denizcilik, mukavemet, şok ve titreşim, geminin akustik, termal, manyetik ve radar izleri, elektro manyetik etkileşim, gemi elektrik ve havalandırma/iklimlendirme sistemleri alanlarında onlarca mühendislik analizleri ve dizayn çalışmaları yapılmış ve ilgili dizayn dokümanları üretilmiştir. **Bütün bu çalışmalar Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın imkanları ve yukarıda bahsedilen kurumların yanı sıra sanayide mevcut özel sektör firmalarının mühendislik imkanları, bilgi ve tecrübeleri de kullanılarak Deniz Kuvvetleri Dizayn Proje Ofisi (DPO) yönetiminde gerçekleştirilmiştir.**

Ayrıca, Yeni Tip Denizaltı Projesi kapsamında da, Gölcük Tersanesi altyapısına yönelik olarak bugüne kadar STM sorumluluğunda yurtiçi firmalarca; tersanede mevcut “Kemere Puntalama” ve “Kaynağazı Açma Tezgahı”nın modernizasyonu gerçekleştirilmiş, denizaltı mukavim tekne saclarının bükülmesi esnasında kullanılmak üzere “Bükme Tezgahı Destek Mekanizması” imal ettirilmiş, yeni kurulan “Kuru Plazma Kesme Tezgahı”na yönelik sistem ve ekipman tedariki sağlanmıştır.

Bu proje ile Türk Deniz Kuvvetleri envanterindeki denizaltılarda ilk kez, makine overhol kaportası olarak tanımlanabilecek “soft patch” bulunacaktır. Bu kaportanın imalinde denizaltı mukavim teknesi üzerine yerleştirilerek kullanılacak 5 eksenli, yaklaşık 60 ton ağırlığındaki özel portatif freze tezgahını da milli imkanlarla yurtiçinde üretilmektedir. Denizaltılara ait teknik spesifikasyonlar üzerinde denizaltı platform malzeme, sistem, cihazları yerleştirme çalışmalarına da devam edilmektedir. **Bugüne kadar 200’ün üzerinde teknik spesifikasyonlu malzeme, sistem, cihaz için KOBİ seviyesi yurt içi firmalarla çalışmalar yapılmaktadır.** Bu teknik spesifikasyonlu malzeme/sistem/cihazların yanında denizaltıların inşasında kullanılacak Alman endüstri ve askeri standartlarına uygun; saclar, borular, civata, somun, her türlü metal, plastik, ahşap esaslı ham malzemeler için de yurtiçi firmalardan uygun nitelikli olan malzemeler araştırılmaktadır.

13.5. TÜRKİYE’NİN HER TARAFINDA ÜRETİM KONUSUNDA BÜYÜK POTANSİYEL BULUNUYOR

Gölcük Tersanesi’ne destek olmak ve yine KOBİ’lerin projeye katılımını sağlamak için mukavim teknenin kendisi haricindeki çelik blok ve platformlar, kompozit üstyapı niteliğindeki FRP (Fiber Takviyeli Plastik) parçaların yaklaşık yarısı STM tarafından yurt içinde imal ettirilmektedir.

MİLGEM ve “Yeni Tip Denizaltı” projeleri sayesinde, ülkemizin özellikle KOBİ ağırlıklı yurt sathına dağılmış üretim ve mühendislik anlamındaki özellikle de makine, elektrik, elektronik ve yazılım üretimi kapasitesi de ortaya çıkmış bulunmaktadır. Askeri gemi inşa ve modernizasyon alanında katkı sağlayabilecek ve üretim yapabilecek kabiliyete sahip Türkiye’nin her yerinde büyük bir potansiyel mevcuttur.

Milli projelerin yanı sıra yurt dışında ise, Türkiye’nin platform bazında bir kalemde en büyük ihracat değerine sahip olan Pakistan Denizde İkmal Tankeri Projesi’nin ana yüklenicisi olarak “Dizayn Paketi”, “Sistem/ Malzeme Paketi” tedariki ve ELD faaliyetleri icra edilmektedir. Geminin inşası Karaçi KS&EW Tersanesi’nde gerçekleştirilmektedir. STM tarafından MİLGEM Projesi’nde kullanılan yerli sanayi firmaları, Pakistan projesinde de görevlendirilmektedir. Bu projede, Türk sanayinden tedarik ile dahil edilen firma alımları toplamı 15 milyon ABD dolarının üzerindedir. Bu durum, STM’nin yönlendirmesiyle gelişen yerli sanayinin askeri ihracat projelerinde rol almasına yönelik en iyi örneklerden biri olarak dikkat çekmektedir. Önümüzdeki dönemde realize olacak askeri gemi projelerinde yerli sanayi kullanım oranlarının daha da artabileceği değerlendirilmektedir. Türkiye sanayisinin geldiği bu noktadan artık geri dönemeyeceği görülmüştür, bundan sonra “Ana Tahrik Sistemleri” gibi daha büyük ve karmaşık sistemlerin millileştirilmesi ve ihraç edilmesi vizyonuyla gelişimini sürdürecektir. Bu arada Türk tersaneleri de askeri gemi üretimlerinde büyük başarı göstererek artık ihraç yolunda çalışmalara başlamış bulunmaktadır. Askeri gemi inşa ve yan sanayimiz önümüzdeki süreçte daha da büyük başarılarla imza atacak kapasiteye sahip olduklarını ortaya koymuşlardır.

13.6. NEDEN GÜÇLÜ BİR ASKERİ GEMİ İNŞA SANAYİ:

Önümüzdeki 15 yıllık dönemde,

- ✓ Projelerin tahmini toplam maliyeti =15 Milyar ABD Doları
- ✓ Dünya üzerinde deniz kuvvetleri olduğu bilinen 162 ülkenin talep toplamı =270 Milyar ABD Doları
- ✓ Gemi/deniz sistemlerini tasarım ve inşa edebilen ülke sayısı < 20

Olacağı beklenmektedir.

13.6.1. ASKERİ GEMİ İNŞA YAN SANAYİİ;

13.6.1.1. Normal Standartlarda bir askeri gemide;

- ✓ 12.000 kalem malzeme,
- ✓ Küçük alımlar hariç 200’den fazla sistem, malzeme ve hizmet sözleşmesi,
- ✓ 10 Km den fazla boru devresi,

- ✓ 400 parçaya yakın büyük cihaz,
- ✓ 150 kilometre civarında kablo,
- ✓ 700 ton civarında yüksek mukavemetli çelik sac levha ve profil,

Gerekmektedir.

13.6.1.2. Türk Savunma sanayi Performans verileri:

SENE	2013 Milyon \$	2014 Milyon \$	2015 Milyon \$
CİRO	5.076	5.101	4.908
YD SATIŞ GELİRİ	1.569	1.855	1.929
ALINAN SİPARİŞ	11.000	8.000	7.686
İTHALAT	1.327	1.351	1.67
ÜRÜN TEKNOLOJİ G:	926	887	904
İSTİHDAM	32.363 Kişi	31.242 Kişi	31.375 Kişi

2015 senesi verilerine göre;

- ✓ **Ciro;** Toplam ciro 2014 verilerine göre bir miktar düşerek 4.908 Milyon \$ olmuştur. Bu cironun 470 Milyon \$ lık kısmı Deniz ve deniz araçlarından karşılanmaktadır. Kişi başına düşen Ciro 156.457 \$ seviyesindedir.
- ✓ **Yurt dışına yapılan satış;** Toplam 1.929 milyon \$ bu toplam gelirin 96 Milyon \$ lık kısmını deniz ve deniz araçları sağlamaktadır. Kişi Başı Yurt Dışı Satış Geliri 64.491 \$ seviyesindedir.
- ✓ **Alınan Siparişleri;** Tamamı 7.686 Milyon \$ olup bu meblağın 1.064 Milyon \$ lık kısmı deniz ve deniz araçları karşılamaktadır.
- ✓ **İthalat;** Bu konudaki toplam ithalatımız 1.327 Milyon \$ olup 129 milyon \$ lık kısmı deniz ve deniz araçlarına aittir.
- ✓ **İstihdam;** Savunma sanayi sektöründe toplam 31.375 kişi istihdam etmektedir. İstihdam konusunda toplanan veriler ile önceki yıl verileri paralel görülmektedir. TSK tesisleri istihdamı için sektör metriklerine göre bir öngörü yapılmıştır. Sektörde iş hacminin genişlemesi ile istihdamda bir gelişmenin olabileceği net olarak görülmektedir.

14. GEMİ İKMAL HİZMETLERİ;

*Gemi tedarikçiliği; denizciliğe bağlı olarak gelişen, ancak önemi ve mahiyeti geçen yüzyıla kadar tam olarak bilinip anlaşılamayan, gemilerin; gıda, bakım-onarım, kabin, makine, yedek parça, yakıt gibi malzeme ihtiyaçlarını karşılayan meslek dalıdır. Gemi tedarikçileri tüm sistemin sorunsuz çalışabilmesi için önemli bir rol oynamaktadırlar. Bu mesleğin iyi yapılabilmesi de ancak doğru bir ekiple mümkündür. Gemi tedarikçileri olmadan farklı büyüklükteki ve özellikteki gemilerin; farklı zamanlardaki, farklı ihtiyaçlarına yanıt bulmak imkânsız olurdu. **Bugün gemi tedarikçileri küresel olarak bütün limanlarda katma değer yaratan ve istihdam sağlayarak büyüyen bir sektörü temsil etmektedir.***

Gemi tedarikçileri; gemi sahipleri, nakliyeciler, liman başkanlıkları, gümrük ve vergilendirme yetkilileri ile diğer sektörler arasında sorunsuz iş birliği yaparak, kısıtlı zaman dilimlerinde, gemilere ikmal hizmeti vermektedirler. Ayrıca gemi tedarik işinde dokümantasyon yönetimi de çevirim içi ve elektronik olmasına rağmen çok karmaşıktır. Dolayısı ile verilecek hizmetin, geminin koşullarına göre uygun düzenlemelerin ve esnekliğe sahip gümrük ve elektronik yönetim ortamında yapılması gerekir.

Bir gemi tedarikçisi birçok becerilere sahip olmalıdır, çünkü herhangi bir hata denizde geminin ciddi bir zararla karşılaşmasına yol açabilir. Gemide geminin kullanımı için en uygun malzeme türünü bilmeniz gerekir. Gemi tedarik işinde çalışanlar, uzun yılların deneyimine sahip olmalıdırlar. Gemi tedarikçileri, liman ve gemi sahibi düzenlemelerine ek olarak, yurtiçi gümrük idarelerinin tüm düzenlemelerini de bilmek zorundadırlar. Tedarikçinin, depo yeri ile gemi arasındaki mesafenin büyüklüğü işi zorlaştırırsa da özellikle büyük liman bölgelerinde yapılacak ikmal için bilgi ve tecrübeye sahip olmak çok önemlidir. Bazı durumlarda gemilere teslimatlar, küçük tekneler veya helikopterler ile de yapılabilir.

Ülkemizin coğrafi konumu ile stratejik bir öneme sahip olması nedeniyle, ilk çağlardan beri deniz ticaretinin en aktif noktalarından biri olan Ege, Karadeniz ve Akdeniz kıyıları günümüzde de denizcilik dünyasının ilgi odağı durumundadır. Uluslararası denizcilikte yoğun bir gemi trafiğine sahip olan bu bölgede, Karadeniz'e giriş için tek su yolu olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları da ülkemiz sınırları içinde yer almaktadır. Çevre dostu, düşük maliyetli ve güvenli olması sebebiyle, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü deniz yolu ile gerçekleşmektedir. Denizcilik sektörü, ihtiyaçlar doğrultusunda yan endüstrilerin oluşmasına olanak sağlamıştır. Denizciliğe bağlı olarak gelişen, ancak önemi tam olarak fark edilemeyen “Kumanyacılık” olarak da tanımlanan “Gemi Tedarikçiliği Sektörünün, uygulama alanı, ticaret hacmi ve uluslararası deniz hukuku göz önünde bulundurulacak olursa, gerçekten özel düzenlemeler ve ilgi isteyen bir sektör olduğu görülecektir.

14.1. DAHA İYİ HİZMET VERMEK VE PAZARI BÜYÜTMEK ADINA ÖZEL

SEKTÖRÜN YAPMASI GEREKENLER

- ✓ Limanlar (ikmal noktaları) mevcut şartlarda iyileştirmeye gitmelidir.
- ✓ Şirketler, ihtiyaca zamanında yanıt verebilen, teknik ve yüksek kalite özelliklerine sahip ve şirketin temel prensipleri ile örtüşen ara tedarikçilerle çalışmalıdır.
- ✓ Maliyetleri azaltacak, hizmeti ön plana çıkartacak projeler yapılmalıdır.
- ✓ Pazarı genişletmek amacıyla bakış açısının değişmesi gerekmektedir. Farklı yaklaşımlar beraberinde yeni çözümlerde getirecektir.
- ✓ Teknolojiden daha fazla yararlanılmalı, verimli çalışma ve rakip limanlara karşı avantaj elde etmek için rasyonel yatırımlar (antrepolar, soğuk hava depoları vb.) yapılmalıdır.
- ✓ **Kurumlarımızın işleyişi uluslararası işleyişler ile bütünleşmiş hale getirilmelidir.**
- ✓ Tüm gemi tedarik şirketleri belirli bir kalite standardı oluşturmali ve belirli bir yönetmeliğe göre hareket etmelidirler.
- ✓ **Dernek çatısı altında bütün firmalar birleşmeli, haksız rekabet koşullarını önlemek için merdiven altı çalışan firmalara asla prim verilmemelidir.**

14.2. GEMİ TEDARİK SEKTÖRÜNÜN GELİŞMESİ İÇİN RESMİ

MAKAMLARIN YAPMASI GEREKENLER;

- ✓ İstanbul'un ikmal merkezinin öneminin artırılması için mevzuatın kolaylaştırılması, ikmal altyapı tesislerinin yapılması, ayrıca ikmal altyapı bölgelerinin oluşturulması gerekmektedir.
- ✓ Hizmet gemilerinin ve motorlarının ikmal bölgesinin yakınında olması çok önem arz etmektedir.
- ✓ Tedarikçi şirketlere ikmal limanı olan İstanbul Zeyport gibi limanlarda depolama yerleri tahsis edilmeli, tedarikçi firmalar lojistik merkezlerini liman içinde oluşturmali. Böylece şehir içindeki ulaşımdan dolayı yaşanan zaman kayıpları minimize edilmelidir.
- ✓ Gümrük prosedürleri en aza indirilmeli, gereksiz zaman kayıpları ortadan kaldırılmalıdır. Tüm limanlar için gümrük mevzuatının kolaylaştırılması önemlidir. Tedarikçi firmalar iş yaparken devlet işi zorlaştırmamalı aksine kolaylaştırmalıdır.
- ✓ Gümrüklerde yaşanan mesai sorunu ortadan kaldırılmalıdır. Nasıl şirketler gemilere 7/24 ikmal yapıyorlarsa, gümrüklerde de çalışma saatleri 7/24 olmalıdır.
- ✓ Gümrüklerde ve limanlarda ekonomik hizmet alınmasının sektörün rekabetçi olabilmesi için önemi büyüktür.
- ✓ Sektör; karşılaşılan prosedür sıkıntılarından arındırılmalıdır.

- ✓ Kontrol mekanizması ticareti yavaşlatmayacak şekilde işletilmeli, teknolojiye daha fazla yararlanılmalıdır.
- ✓ Bir ikmal merkezinin olması önemlidir. Bunun için uygun lokasyonlarda yatırım teşvikleri verilmelidir.
- ✓ Kötü niyetliler için ilave önleyici kontrol mekanizmaları oluşturarak, önlem alınmalıdır.
- ✓ **Kanunlar, yönetmelikler ve kurallar belirlenirken “Rekabetçi Uluslararası Ticaret” işleyişi esas alınmalıdır. Kanunlar ve kurallar kötü niyetliler (suüistimal yapan, kaçakçı, hırsız, dolandırıcı) baz alınarak değil, muteber şirketlerin verimli işleyişi baz alınarak yapılmalıdır.**
- ✓ Piyasaya yeni giren tanınmamış bir şirketle, senelerdir piyasada faaliyet gösteren muteber şirkete yaklaşım farklı olmalıdır. Herkese eşit mesafede durmak amacı ile devlet düzgün şirketlere kaçakçı, kaçakçılara da muteber şirket yaklaşımı gösterirse; kurallara uyan, vergisini ödeyen dürüst şirketler kanunlara uyduğu için cezalandırılmış, kaçakçılar da ödüllendirilmiş olur.

14.3. RAKAMLARLA GEMİ TEDARİK SEKTÖRÜ

- ✓ Boğazlarımızdan toplam 50.000 gemi geçiş yaparken, limanlarımıza 75.000 gemi uğradı.
- ✓ **Ülkemize 300 milyon dolarlık bir döviz girdisi sağlandı.**
- ✓ Toplam 125 bin gemiden sadece yüzde 15-20'sine hizmet verildi.
- ✓ Hedef bu oranı yüzde 50'ye çıkarmak ve 1 milyar \$ getiri sağlamaktır.
- ✓ Çalışan sayısı 1000, araç sayısı 400, antrepo sayısı 15'dir.
- ✓ 30.000 metrekaare depo alanı, 10.000 metrekaare antrepo alanı bulunmaktadır.
- ✓ Son bir yılda gemilere teslimat sayısı (adet) 40.000'dir.

14.4. GEMİ TEDARİKÇİLİĞİ SEKTÖRÜNÜN EKONOMİYE KATKILARI

- ✓ Döviz kazandırıcı hareketlerin başında gelir.
- ✓ Hem emek yoğun hem de sermaye yoğun bir sektör olduğundan dolayı yarattığı istihdam yelpazesi çok geniştir.
- ✓ Yerel ürünlerin tanıtımında neredeyse en ucuz yoldur.
- ✓ Ülkemizin ciddi sıkıntı yaşadığı cari açığın azaltılmasına etkisi yüksektir.
- ✓ Yerli ürün satışları ve yan sektörleriyle yarattığı katma değer yüksektir.
- ✓ Ürünlerin alımından satımına kadar olan süreçte resmi makamlara ödenen vergi, resim ve harçlar ile devletimize katkısı yüksektir.
- ✓ İhtiyaç duyduğumuz ihracatın en kısa sürede yapılmasına olanak sağlar.
- ✓ Yerel üretici ve tacirlerinde yurtdışına satış yapmalarına olanak sağlar.

- ✓ Kumanya ikmali yaparlar, tedarikçiler ve acente motorları çalışır.
- ✓ Personel değiştirirler havaalanları çalışır.
- ✓ Yedek parça değiştirirler tersanelerimiz çalışır ve bütün bu hizmetlere bağlı yan sanayimiz gelişir.

2023 yılına kadar yılda yüzde 3-4 büyüme hedefi olan ülkemizde, her geçen gün artan liman sayısı ile birlikte, deniz yolunun en ekonomik taşıma yolu olarak kabul görmesi sebebiyle ülkemiz, gemilerin daha sık uğradığı bir nokta haline gelmiştir. Bir ülkeyi tedarik noktası haline getirebilecek en kuvvetli oluşum, şüphesiz ki kumanyacılarıdır. Ülkemizin Rotterdam, Pire, Singapur gibi bir tedarik noktası olarak anılması için Gemi tedarik sektörü önemli bir potansiyele sahiptir.

14.5. İKMAL LİMANI İŞLEYİŞİNDE BUNKER SEKTÖRÜNÜN YERİ VE ÖNEMİ

“Dünyada yılda 350 milyon ton civarında gemi yakıtı tüketilmektedir. Bunun yaklaşık 70 milyon tonu gasoil, 280 milyon tonu da fueloil. Yakıt ikmallerinde uluslararası deniz ticareti yolları esas olmakla beraber, stratejik dar boğazlar belirleyici rol oynamaktadırlar.

Dünyada sekiz adet stratejik dar boğaz bulunmaktadır. Sekiz dar boğazın ikisi İstanbul ve Çanakkale Boğazı’dır.

Gemi yakıt ikmali (ihraiki teslimi) denizcilik camiası ve piyasada “Bunker İkmali” olarak bilinmektedir. Bunker, gemileri hareket ettirmek için kullanılan yakıt olarak geçmektedir.

18. yüzyılda yelkenlilerde rüzgâr, hareket sağlayan unsur olarak kullanılırken, 19. yüzyılın başında kömür kullanılmış. 20. yüzyılın başında (1912) ana Bunker ürünü olarak sıvı fosil yakıtlara yani gasoil (mazot) ve fueloilere geçiş yapılmış. Görüldüğü gibi her 100 yılda bir gemi yakıtları konusunda teknoloji ve ürün gelişimi olmuş. Tesadüfe bakın, son ürün değişikliğinden beri aradan 100 yıl geçmiş. 2010’lardan itibaren gemi yakıtı olarak LNG, metanol ve diğer alternatifler konuşulmaya, kullanılmaya başlanmıştır.

Şimdi burada bazı sorular çıkacak karşımıza... Türkiye’nin jeopolitik önemini sağlayan stratejik öneme sahip bu boğazlara sahip olmanın bize getirdiği ekonomik getiri nedir? Elimizdeki bu paha biçilmez avantajı nasıl değerlendiriyoruz? Doğru tespitler, planlamalar, yatırımlar ve projeler anlamında ne noktadayız? Dünyanın gıpta ile baktığı bu potansiyeli nasıl kullanıyoruz? Bu potansiyelin ekonomimize katkısı ne düzeyde? İhracatımızdan aldığı pay ne kadar? Bu potansiyelle ve kazançlarla gemi yakıt ikmalinin nasıl bir ilişkisi olabilir? Öncelikle stratejik konumumuzu ekonomimize katkı sağlayacak maddi gelire dönüştürmemizin birinci önceliği “İkmal limanı konseptini” doğru kurgulayıp sorunsuz şekilde işler duruma getirmektir. **“Bunker sektörü ikmal limanı konseptinin en önemli, belirleyici ve vazgeçilmez unsurudur” demek abartılı bir yaklaşım olmaz.**

14.6. BUNKER SEKTÖRÜ, İKMAL LİMANI KONSEPTİNİN EN ÖNEMLİ VE VAZGEÇİLMEZ UNSURUDUR, NEDEN?

Bunu açık denizlerde sefer yapan herhangi bir gemiyi baz alarak, basit bir örnekle açıklamaya çalışalım:

- ✓ Bir geminin kullanma suyu bitebilir. Tatlı su almak için rotasını değiştirmez. Gerekirse deniz suyundan tatlı su üretir.
- ✓ Bir geminin kumanyası azalır veya bitebilir. Kumanya almak için rotasını değiştirmez. Gerekirse personel balık tutar.
- ✓ Bir geminin personel değiştirmesi gerekebilir. Hayati bir konu yoksa değişim için rotasını değiştirmez.
- ✓ Bir geminin arızası veya yedek parça ihtiyacı olabilir. Gemi daha düşük hızla yoluna devam edebiliyorsa rotasını değiştirmez.
- ✓ Bir geminin yakıtı kritik noktaya geliyorsa, o zaman işler değişir.

Gemi yakıt alabileceği en yakın “İKMAL LİMANI”na doğru rotasını değiştirir, risk alınmaz, gerekirse deviasyona girer.

Gemiler yakıtını alacağı seçilmiş, tercih edilmiş ikmal limanına uğramadan diğer ihtiyaçları için de acentaları aracılığı ile günler öncesinden gerekli hazırlıkları yaparlar. Yakıt ve yağ ikmali yaparlar, bunker barçları çalışır, acente motorları çalışır, depolar hizmet verir. Tatlı su alırlar, su barçları çalışır, su tedarikçileri çalışır, acenteler çalışır. Kumanya alırlar, acente motorları çalışır, üreticiler (sebze, meyve, et, vs..) kazanır, acenteler kazanır. Personel değiştirirler havaalanları çalışır, oteller çalışır, acente motorları çalışır, acenteler çalışır. Yedek parça değiştirirler, kargo şirketleri çalışır, havaalanları çalışır, ustalar çalışır, tersaneler çalışır.

Gemiler bütün bu ihtiyaçlarını değişik limanlardan tedarik ederek zaman ve para kaybetmemek için, bütün bu ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri en uygun ikmal limanını belirlerler. Yukarıda anlatılan ekonomik işleyiş sebebi ile “**en kritik ikmal kalemi olan gemi yakıtı çoğu zaman ikmal limanı seçiminde belirleyici bir rol oynar**” demek doğru bir yaklaşımdır.

14.7. DOĞRU İKMAL LİMANI ALTYAPISI;

Uygun kalitede bunker ürününü, eksiksiz, pratik ve tam zamanında temin ederek gemiye zaman, armatöre para kazandıran liman her zaman tercih edilen “İkmal limanı”dır. Tercih edilen ikmal limanı olmak için doğru “İkmal limanı altyapısı” şarttır. **Üç tarafı dört denizle çevrili, kusursuz stratejik konuma sahip ülkemizde limanlarımızı “İkmal Limanı” olarak ne derece kullanabiliyoruz? Bu soruya cevap vermek için Türk limanlarını dünyadaki başarılı ikmal limanları ile karşılaştırmak doğru bir yöntem olacaktır.**

14.7.1. SİNGAPUR

Singapur Limanı dünyanın en fazla gemi yakıt ikmali yapılan limanıdır. Yılda 45 milyon ton gemi yakıt ikmali yapılır. İkmal limanı konseptinin en iyi örneklerinden birisidir. Singapur Limanı'na gelen gemilerin yüzde 65'i bunker hizmeti alırlar.

14.7.2. FUJARİAH

Hürmüz Boğazı'na 70 mil mesafede, çölün bitişiğinde bir liman olmasına rağmen, gemi yakıt ikmali konusunda yaptığı altyapı yatırımları sayesinde yılda 10 milyon ton civarında gemi yakıt ikmali yapılır. Limana uğrayan gemilerin yüzde 80'inden fazlası bunker hizmeti alır.

14.7.3. CEBELİTARİK

Akdeniz'in en fazla gemi yakıt ikmali yapılan limanıdır. Yılda 100.000 geminin geçtiği Cebelitarık Boğazı bitişiğindeki limanlarda, 60.000 den fazla gemiye 8 milyon ton civarında bunker ikmali yapılır. Cebelitarık limanları yüzde 60 olan ikmal oranlarını yüzde 80'e çıkartmak için altyapı yatırımlarını arttırarak devam etmektedirler.

14.7.4. ROTTERDAM

Stratejik konumunun yanı sıra limanlarına daha kuruluş aşamalarında yaptığı "ikmal altyapıları" ile dünyada potansiyelini en iyi kullanan limanlar arasında örnektir. Yılda 35.000 civarında geminin geçtiği limanlardan 28.000 civarında gemi, bunker ikmali yapmaktadır. Yılda 10 milyon ton civarında bunker ürünü satılmaktadır. Potansiyelinin yüzde 80'ini kullanabilen liman, bu oranı arttırmak için sürekli yatırım yapmaktadır.

Başta İstanbul olmak üzere Türk Limanlarının ikmal edilebilecek ürünler ve servisler konusunda yukarıdaki başarılı örnek limanlardan hiçbir eksiği yoktur, hatta fazlası vardır. Yukarıdaki hiçbir limanda hem tersane bakım onarım hizmetleri hem de tarıma dayalı dört mevsim sebze meyve üretimi yoktur. Bütün bunlara ilave olarak Türkiye'nin çok başarılı karayolu ve havaalanı alt yapısı mevcuttur. Yani jeopolitik avantajlarımıza ilave olarak gemilerin ihtiyacı olan iş gücü, endüstri ve gıda konusunda da sıkıntımız olmadığı ortadadır.

14.8. TÜRK BUNKER SEKTÖRÜ:

Türk ticari tanker filomuzda 150 civarında Türk Bayraklı tanker bulunmaktadır. Bu tankerlerin yaklaşık 60 kadarı transit bunker ikmali (bunker barcı) için görev yaparken, yaklaşık 10 bunker barcı da, ÖTV si sıfırlanmış bunker ikmalleri için kullanılmaktadır. Yani, tanker filomuzun yarısı “Bunker Barcı” olarak hizmet vermektedir. Transit bunker sektörümüzde yaklaşık 650 gemi adamı istihdam edilmekte, sadece İstanbul da 5 ana 4 ayrı terminalde depolama hizmeti verilmektedir. Ofis çalışanları ve diğer kara birimleri hesaba katıldığında nitelikli istihdam rakamı 2000 personelin üzerindedir. ÖTV’si sıfırlanmış bunker ve yerli bunker sektörümüzde transit gemilere verilen hizmetlerle ayakta tutulan yüksek standartlardaki gemi yakıt ikmal altyapısından faydalanmaktadır.

14.8.1. İSTANBUL BOĞAZI:

İstanbul Boğazı’ndan yılda 50.000 civarında gemi geçmektedir. Bu gemilerin 16.000 kadarına yılda 1,5 milyon ton civarı yakıt ikmali yapılmaktadır. Buradan da anlaşılacağı gibi potansiyelin yüzde 30’una hizmet verilebilmektedir.

14.8.2. İZMİR LİMANLARI:

İzmir limanlarında yıllık bunker ürün potansiyeli 1 000 000 ton civarındadır. İkmal edilen ürün miktarı 120.000 ton civarındadır. Potansiyelin yüzde 12’sine hizmet verilebilmektedir.

14.8.3. MERSİN:

Türkiye’nin en büyük limanlarından birine sahip olan Mersin Limanı’na yılda 4.000 gemi uğramaktadır. Bu gemilerden ancak 200’üne ikmal yapılmaktadır. Potansiyelin yüzde 5’ine hizmet verilmektedir.

14.8.4. İSKENDERUN:

Akdeniz’in “Enerji Hub”ı konumuna gelmiş olan İskenderun Limanı’na 2013 yılında 4.000 gemi uğramış, bunların ancak 190 kadarına bunker ikmali yapılabilmiştir.

*Potansiyelin yüzde 5’i bile kullanılamamaktadır. **Diğer limanlarımızda kullanılan potansiyel yüzdesi, bu dört ana limanımızdan çok daha düşüktür.***

Kaba bir hesaplama; Her yıl, Türk Boğazlarından transit geçen ve Türk limanlarına yükleme boşaltma için uğrayan 70.000 gemiden ancak 18.000’ine limanlarımızda hizmet verebiliyoruz. Bu da potansiyelimizin yüzde 25’ine hizmet verebiliyoruz anlamına gelmektedir. Tarım üretimi, iş gücü ve endüstri olanakları bakımından bizdeki imkânların yarısına bile sahip olmayan ülkeler sadece “İKMAL LİMANI KONSEPTİ”ni doğru kurguladıkları ve işlettikleri için potansiyellerinin en az yüzde 60’ına hizmet verebilirken, bizim yüzde 25’ler seviyesinde kalmamız son derece düşündürücü bir durumdur.

Yakıt Kalitesi: Dünya da kabul gören yüksek kaliteli bunker ürün standardı ISO 8217:2005'dir. Türkiye'de en düşük kalite bunker ürün standardı ISO 8217:2005'dir. İkmali yapılan yakıtların yüzde 70'i ISO 8217:2012(E)'dir. Yani dünyada kabul gören standartların üstündedir.

İkmal Standartları: Dünya da kabul gören yüksek ikmal standarttı olarak MARPOL73/78 ANNEX VI'dır. Türkiye'de 2005'den bu yana MARPOL 73/78 ANNEX VI standartları uygulanmaktadır. Haziran 2013'den itibaren de zorunlu hale getirilmiştir.

Bunker Barçları: Türkiye de 60 civarında bunker barcı gemi yakıt ikmal hizmeti vermektedir. İspanya da 25 bunker barcı ile 8 milyon ton bunker ürünü ikmallenirken, Türkiye de 60 bunker barcı ile 2 milyon ton bunker ürünü ikmallenmektedir. Yani bu konu da "eksiğimiz yok, fazlamız var"

14.9. PEKİ, BİZ NEREDE HATA YAPIYORUZ?

- ✓ 7 gün 24 saat 365 gün çalışan bir sektöre, 5 gün 14 saat 250 gün çalışarak hizmet vermeye çalışıyoruz.
- ✓ Uluslararası ticaret ve denizcilik sektörünün gerçekleri ile bağdaşmayan kanunlar, kurallar ve uygulamalarla enerji Kaybediyoruz.
- ✓ Gerek özel sektör işleyişinde gerekse devlet kademelerinde "İkmal Limanı" işleyişi ve anlayışı neredeyse yok.
- ✓ Uluslararası rekabet uyumlu çalışmıyorsanız, dış pazarlarda kaybolmaya ve düşük ihracat rakamlarına mahkumsunuz demektir.
- ✓ Kaçakçılıkla mücadele edeceğiz diye ticari faaliyetleri engelliyoruz.

Öncelikle limanlarımızda potansiyelimizin sadece yüzde 25'ini kullanabiliyor olmamız "Türk Denizcilik Sektörümüze karşı olumsuz anlayışın en büyük göstergesidir. Rasyonel yaklaşmamız gerekirse, limanlarımıza uğrayan gemilerin tamamına ikmal yapmamız mümkün değildir. Yani potansiyelimizin yüzde 100'üne ikmal yapmamız rasyonel bir yaklaşım olmaz. Diğer taraftan bizim olanaklarımıza sahip bir ülke, potansiyelinin en az yüzde 70'ine hizmet verebiliyor olması gerekir.

14.10. RAKAMLARLA KAÇIRDIĞIMIZ FIRSATLAR

- ✓ İstanbul Limanı'nda yılda 1,5 milyon ton daha az bunker ikmalı yapılmaktadır.
- ✓ İzmir Limanı'nda yılda 0,5 milyon ton daha az bunker ikmalı yapılmaktadır.
- ✓ Mersin Limanı'nda yılda 0,5 milyon ton daha az bunker ikmalı yapılmaktadır.
- ✓ İskenderun Limanı'nda yılda 1,5 milyon ton daha az bunker ikmalı yapılmaktadır.

Türk limanlarında yılda 1,8 milyon ton civarı bunker ürünü satılmakta, yaklaşık USD 1,4 milyar ihracat rakamına ulaşılmaktadır. Kaçan potansiyelin toplamı 4 milyon ton bunker ürünüdür, bu da yaklaşık USD 3,1 milyar ihracat rakamı demektir. Yani ülkemizin geçtiğimiz 10 yılda bunker

sektörü ile ilgili mevzuat iyileştirme taleplerine duyarsız kalmasının faturası yaklaşık USD 30 milyar yapılamayan ihracat rakamı olarak gözükmemektedir.

Gerekli düzenlemeleri yapmamamız durumunda limanlarımız diğer ikmal limanları ile rekabet edemez hale geleceklerdir. Böyle bir durumda mevcut düşük ihracat rakamları dahi hayal olacaktır. Bunker sektörünün hak ettiği noktaya gelememesi, bağlantılı ikmal sektörlerini, döviz girdisini, ihracat rakamlarını, nitelikli istihdamı, bağlantılı yan sanayini ve denizcilik sektörümüzü olumsuz etkilemeye devam etmektedir.

“Özel sektör ve ilgili resmi birimler önümüzdeki 2 yıl içinde gerekli iyileştirmeleri yapmaları durumunda limanlarımızda hizmet veren “GEMİ İKMAL SEKTÖRÜ” 2023 yılı için belirlenen USD 500 milyar/yıl ihracat hedefinden yüzde 1,5 (USD 7,5 milyar) pay alır”.

15. DENİZ YAPILARI VE SU ALTI HİZMETLERİ;

15.1. DENİZ YAPILARI VE SU ALTI HİZMETLERİ'NİN DÜNÜ, BUGÜNÜ;

1939-1986 yılları arasında, o yoksul koşullar altında, ülkemizin kalkınması için yapılan inanılmaz işlere bakıldığında, bugün gelinen noktada bu bayrağı sektör çalışanları maalesef daha yükseğe taşıyamamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarından bu yana, Nafia Vekaleti, Bayındırlık Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde, liman inşaatlarını yapan en önemli kamu kuruluşlarından biri DLH Genel Müdürlüğü'dür. 1939'dan 1986 yılına kadar bu güzide kuruluş, o dönemin kendi imkânları çerçevesinde ileri görüşlü bir merkezi planlama ile dört denize sahip olan ülkemizin dört bir yanına; Samsun, İstanbul, İzmir ve İskenderun'a gerekli altyapı tesislerini kurmuştur. Bu tesisleri kurarken, günün modern deniz ekipmanları olan; römorkörler, kovalı tarama gemileri, barçlar, emmeli tarama gemileri, yüzer vinçler, kazık çakma dubaları temin ederek, yabancılara ihtiyaç duymadan ülkemizin kalkınmasına büyük emek ve katkı sağlamışlardır. Buna paralel olarak, T.K.İ. ve T.D.İ. gibi kamu kuruluşlarının ihtiyaçları doğrultusunda yapılmış olan limanların, bakım onarım işleri için tarama gemileri, barçlar ve römorklar ithal etmiş, inşa etmiş ve kullanmıştır. Yine o süreçte, Marshall yardımı adı altında yüzer vinç gibi önemli ekipmanlar da çeşitli kamu kurumlarında ve limanlarda kullanılmıştır.

1990'lı yıllardan sonra bugünlere gelinen sürece bakıldığında ise durum o kadar parlak görülmemektedir. Bugün gelinen noktada;

15.2. KAMU KURUMLARININ DURUMU:

- ✓ **Ekipman sayısı:** 49 Adet.
- ✓ **Ekipman cinsleri:** Kovalı Tarama, Ekskavatörlü Tarama, Split Barge, Römorkör.
- ✓ **Filo kapasitesi:** 9.250 M.küp Taşıma, 5.410 M.küp /Saat tarama,
- ✓ **Barınma yeri:**
- ✓ Samsun 150.000 m2,
- ✓ İstanbul 250.,000 m2,
- ✓ İzmir 500.000 m2,
- ✓ İskenderun 80,000 m2 (kapatıldı). **Bugün DLH'nın elinde 14 adet kapasiteleri düşük tarama ekipmanı, 20 adet barç ve 8 adet römorkör kalmıştır. Bu ekipmanların bir kısmı uzun zamandır hiç çalıştırılmamıştır. Örneğin, DLH, söz konusu bu ekipmanlarla 2014 yılında sadece 2.006.872 m3 toplam tarama yapmıştır.**

15.3. ÖZEL SEKTÖRÜN DURUMU:

- ✓ **Şirket Sayısı:** NACE Kodlu DTO üyesi 139. İstanbul merkezli 84 şirketten sadece 15 şirket SULİM KOOP üyesidir.
- ✓ **Ekipman sayısı:** SULİM KOOP üyelerinin ekipman sayısı 223 adet. Kooperatif üyesi olmayan şirketlerin ekipman sayısı tahmini ortalama 2 adet/ şirket olarak kabul edilirse 248 adet olacağı; böylece Türkiye genelinde sektör şirketlerinin 491 adet ekipmanı olduğu kabul edilebilir.
- ✓ **Ekipman Cinsleri:** Kovalı Tarama, Ekskavatörlü Tarama, Split Barge, Römorkör, Yüzer Vinç, Kazık Dubası, Flat Barge, Dalgıç Teknesi, Algarna, Yüzer Havuz, Palamar, Kablo Döşeme Gemisi, Ölçüm Tekneleri, vb.
- ✓ **Barınma yeri:** Yok.

Öncelikle, su altı hizmetleri veren sanayi dalgıçları, eğitimlerini uzun seneler sadece Deniz Kuvvetleri'nden alabilmişlerdir. Askerliğini tesadüfen bahriyede yaparken dalgıç olarak eğitim alan askerler, sanayi dalgıçlarımızın çekirdeğini oluşturur. Bu çekirdek kadro, çok zor şartlarda çeşitli imkânsızlıklarla hayatlarını riske ederek, batık çıkartma, gemi altı temizliği ve liman inşaatlarında bireysel gayretlerle hizmet vermeye çalışmış cefakâr emekçilerdir.

Özel sektör 1970 – 1980 yıllarında emeklemeye başlamış olmasına rağmen o süreçte bile barınma yeri ihtiyacı gerçeği ile karşılaşmıştır. Bugüne kadar geçen 30 yıla yakın bir süreçte bu sorun hala çözülmemiştir. Bu konuda önemli başarı gösteren STFA Deniz İnşaat A.Ş. gerekli deniz ekipmanları yatırımlarını yapan ilk şirketlerden birisidir. Ancak onlar, barınma yeri ihtiyaçlarını devlet desteğiyle değil kendi imkânlarıyla, deniz kıyısında yerler satın alarak, ekipmanları için barınma yeri ve tersane inşa ederek karşılamaya çalışmışlardır.

Tuzla Tersaneler bölgesi, 1995 yılından sonra yeni gemi siparişleri almaya ve yatırımlar yapmaya başlayana kadar bu bölge, liman inşaatı şirketlerinin barınma yeri olarak kısmen ihtiyaçlarını karşılamıştır. Tersanelerin yükseliş döneminde ise, hiçbir liman inşaat şirketi Tuzla'da makul ücretli barınma yeri bulamamıştır.

Türkiye'de Limanlar özelleştirilmeye başladıktan sonra özel sektör şahsi girişimleri ile ihtiyacı olan ekipmanları temin etmek yoluna gitmiş ve süreç içinde büyümüştür. Ancak Liman inşaatları tamamlandıktan sonra elindeki ekipmanları barındıracak yeri olmadığından, teknelerini kaybetmiş, iflas etmiş, ekipmanları el değiştirmiştir. Yani, çok sağlıksız çarpık bir büyüme olmuştur. Uzun ve ısrarlı girişimler sonucunda DLH'ya ait barınma yerlerinin boş rıhtımlarında geçici olarak barınma maksadı ile kullanılmasına, 18.02.2014 tarihli yazı ile idare tarafından, günlük araç başına 1500 dolar ödenmesi koşulu ile izin verilmiştir. Bu koşulun yerine getirilebilmesine imkânı olmayan özel sektör şirketleri tekrar denizin ortasında yapayalnız kalmışlardır.

Araçların büyük çoğunluğu, ISG kurallarına uygun olmayan mendirek anroşmanlarında, yasal olmayan şekillerde, cezalar ödeyerek veya mahkemelik olarak ayakta kalmaya çalışmışlardır. Bu süreçte de kötü hava koşulları yüzünden küçümsenmeyecek sayıda deniz ekipmanları batmış ve parçalanmıştır.

NACE kodu sınıflandırılmasına göre Sualtı ve Liman İnşaatları Meslek Grubu'na kayıtlı 139 şirket bulunmaktadır. Bu grup içinde; 1-2 adet tam teşekküllü dalgıç motoru ve dubaya sahip olan şirketler bulunduğu gibi, 40'ın üstünde makineli veya makinesiz deniz araçları olan, son teknolojileri kullanan ve 2000 kişinin üstünde kişiye istihdam sağlayan büyük şirketler de bulunmaktadır.

Bugün gerek köprü inşaatlarında gerek körfez geçişi işlerinde gerekse Marmaray'da iş yapan ana yükleniciler isim yapmış büyük şirketler olarak görünse de, gerçekte bu işlerde çoğunlukla Sualtı ve Liman İnşaatları Sektörüne ait Türk şirketlerin araçları kullanılmıştır ve kullanılmaya devam etmektedir. Şu durum göz ardı edilmemelidir ki **Gerek tersanecilik, gerek armatörlük, gerekse gemi söküm işletmeciliği, her ne kadar mevzuat ve kurallara uymak durumunda ise, Sualtı ve Liman İnşaatları Sektörü'ne ait şirketler de bu mevzuat ve kurallara, hatta çok daha fazlasına uymak zorunda kalarak ayakta kalmaya çalışmaktadırlar.**

15.4. RAKAMLARLA SULİM KOOP

- ✓ **SULİM KOOP'a üye şirketlerin yıllık toplam ciroları 3 Milyar TL'yi geçmektedir.**
- ✓ Sabit personel 1147 kişi, Taşeron olarak kullanılan personel 1850 kişi ile 2500 kişi arasında değişmektedir.
- ✓ **SULİM KOOP'a üye 15 şirket bir yılda yaklaşık 3650 kişiye iş imkânı sağlamaktadır.** Kooperatife üye olmayan sektör şirketlerinin de ortalama 10 personel ile iş yaptıkları düşünüldüğünde ise bu sektör; **4890 kişiye iş imkânı sağlayan bir sektör olarak Türkiye'nin ekonomisine ve yatırımlarına katkı yapmaktadır.**
- ✓ **SULİM KOOP üyelerinin deniz ve kara araçlarının toplam sayısı 1557 adettir.** 15 üyenin haricindeki şirketlerin araç ve ekipman sayısı tahmini olarak ortalama 4 adet kabul edilirse toplam 992 adet olacağı ve böylece **Su altı ve Liman İnşaatları sektörü; Türkiye genelinde 2549 adet araç ve ekipman'a sahip bir sektör olduğu kabul edilebilir.**

15.5. KABOTAJ KANUNU KAPSAMINDA GERÇEKLEŞEN İHLALLER;

Çeşitli yollarla Kabotaj Kanunu'nun tanıdığı ayrıcalıkların bertaraf edilmesi denizcilik sektöründe faaliyet gösteren sualtı ve liman inşaatı firmaları açısından telafisi imkânsız zararların doğmasına yol açmaktadır.

Kabotaj Kanunu çerçevesinde; Türk kıyılarında ve limanlar arasında gemi işletmeciliği ve gemi taşımacılığı hakkı sadece Türk vatandaşlarına ve Türk gemilerine tanınmıştır. Bu kanun ile

akarsularda, göllerde, Marmara Denizi ve boğazlarda, bütün kara sularında ve bunlar içinde kalan körfez, liman, koy ve benzeri yerlerde makine, yelken ve kürekle hareket eden araçları bulundurma, bunlarla mal ve yolcu taşıma hakkı Türk vatandaşlarına verilmiştir. Ayrıca dalgıçlık, kılavuzluk, kaptanlık, çarkçılık, tayfalık ve benzeri mesleklerin Türk vatandaşlarınca yerine getirebileceği belirtilmiştir. Buna rağmen son zamanlarda, **Kabotaj Kanunu'nun Türk gemilerine ve Türk vatandaşlarına tanıdığı bu ayrıcalıkların özellikle "Bare Boat Charter" yolu ile kiralanarak getirilen yabancı bayraklı gemiler vasıtasıyla ihlal edilmek istendiği görülmektedir.** Daha da ileri gidilerek; "Bare Boat Chartering" yöntemi ile deniz inşaat ve deniz dibi tarama alanlarında faaliyet gösteren yabancı firmaların ülkemiz karasularını bir üs şeklinde kullanmak istediklerine dair bazı çalışmalar içinde oldukları da tespit edilmiştir. Bu yöntem ile gerek ülke ekonomimize gerekse ülke istihdamına önemli katkı sunduğuna inandığımız deniz inşaat sektörümüze ağır bir darbe vurulacağına inanmaktayız. Yabancı firmalar tarafından karasularımızın Ortadoğu ve Akdeniz için bir üs olarak kullanılması istemi, son on yılda önemli yatırımlar yapan ve uluslararası piyasada önemli projeleri başarı ile tamamlayan Türk deniz inşaat şirketlerimizi rekabet edemez hale getirecek ve ülkemizin döviz girdisini önemli ölçüde zarara uğratacaktır. Çeşitli yollarla Kabotaj Kanunu'nun tanıdığı ayrıcalıkların bertaraf edilmesi, denizcilik sektöründe faaliyet gösteren firmalar ve Ülkemiz açısından telafisi imkânsız zararların doğmasına yol açmaktadır. Ayrıca potansiyel çalışma ve iş olanaklarının Türk gemilerinden ve Türk vatandaşlarından alınması, istihdam olanaklarının yabancılara sunulması Türk denizcilik sektörü açısından da son derece olumsuz sonuçların doğmasına yol açmaktadır.

Milli menfaatler doğrultusunda ülkemizin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarını belirlemek, bu amaçla gerekli düzenleme ve denetlemeleri yapmak ve uluslararası rekabet gücünü arttıracak tedbirleri almak yönünde misyonunu belirlemiş olan Bakanlığımızın, bu konuda ciddi sıkıntılar yaşayan sektörde faaliyet gösteren denizcilik firmalarının bildirimlerini dikkate alarak gerekli denetim mekanizmalarını devreye sokacağı kanaatindeyiz.

15.6. MEVZUAT DEĞİŞİMİ ÖNERİLERİ:

- ✓ Çeki mevzuatının liman inşaat firmaları ve diğer çekiler olarak ayrıştırılması,
- ✓ Tarama ve dökü ile ilgili mevzuat, (Kamu gemileri izine gerek duymadan dökü yapabildikleri halde, özel sektör gemileri izin bile alamamaktadır.)
- ✓ Boğaz geçişleri muafiyeti ve yedeklinin önceliği, (90 m'lik muafiyetin yeterli olmaması nedeni ile yeniden görüşmeye açılması.)
- ✓ Çeki raporu ve GSK sürveyi, (Dahili kabotajda bu işlemler kaldırılmalıdır.)
- ✓ Çeki raporunda gece seyir yasağı, Dalış izinleri, İş sağlığı güvenliği.

16. DENİZCİLİK EĞİTİMİ;

Türkiye Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı IMO tarafından muhatap kabul edilmektedir. 1990'lı yıllarda limanlarda bağlanan Türk Bayraklı gemilerin sayısının artması sonrasında, 2002 yılında gemi adamları Yönetmeliğini çıkartarak denizcilik öğretimi IMO standartlarına uygun duruma getirilmiştir.

IMO tarafından 01 Haziran 2010 tarihinde yayınlanan MSC. Circ.1164/Rev. 7 No.lu sirküler ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti denizcilik eğitiminde “Beyaz Liste” deki yerini korumuştur. Bunun yanı sıra, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından ülkemizde yapılan denetim faaliyetleri sonucunda ülkemizdeki denizcilik okullarından mezun olan öğrencilerin AB üyesi ülke bayrağını taşıyan gemilerde çalışabilmesi yolu açılmıştır.

TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE/FAKÜLTELER (15.07.2016)		
NO	ÜNİVERSİTE	FAKÜLTE
1	ADANA BİLİM VE TEKNOLOJİ ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
2	BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ	BANDIRMA DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
3	BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
4	ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ FAKÜLTESİ
5	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
6	İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
7	İZMİR KÂTİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
8	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
9	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
10	MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	BARBAROS HAYRETTİN DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
11	MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ FAKÜLTESİ
12	ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
13	ORDU ÜNİVERSİTESİ	FATSA DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
14	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
15	YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
16	YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
17	BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
18	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ
19	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ BİLİMLERİ VE TEKNOLOJİSİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DEKİ DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE/YÜKSEK OKULLAR (15.07.2016)

NO	İL	KURUM ADI
1	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	SEFERİHİSAR FEVZİYE HEPKON SOSYAL BİLİMLER MESLEK YÜKSEKOKULU – MARİNA İŞLETME MESLEK YÜKSEKOKULU – DENİZ VE LİMAN İŞLETMECİLİĞİ / MARİNA İŞLETMECİLİĞİ
2	YAŞAR ÜNİVERSİTESİ	DENİZ TEKNOLOJİLERİ MESLEK YÜKSEKOKULU URLA DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
3	ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ	DENİZ VE TİCARET MESLEK YÜKSEKOKULU
4	EGE ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
5	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	BODRUM DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
6	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
7	MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
8	MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEK OKULU
9	PIRİ REİS ÜNİVERSİTESİ	TEKNİK BİLİMLER MESLEK YÜKSEKOKULU
10	BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEK OKULU
11	BARTIN ÜNİVERSİTESİ	BARTIN MESLEK YÜKSEKOKULU
12	GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ	MESLEK YÜKSEK OKULU
13	GİRESUN ÜNİVERSİTESİ	KARAMÜRSEL MESLEK YÜKSEKOKULU
14	GİRNE ÜNİVERSİTESİ	FATSA MESLEK YÜKSEKOKULU
15	KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU
16	ORDU ÜNİVERSİTESİ	
17	RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ TURGUT KIRAN DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU	

Türkiye’de Deniz Harp Okulu dışında denizcilik öğretiminin dört (4) yıllık lisans programlarında gerçekleştirildiği 19 Fakülte vardır. Ayrıca, KKTC’de faaliyette bulunan Yakın Doğu Üniversitesi de 4 yıllık lisans programı uygulamaktadır. (17) Meslek Yüksekokulu ve (49) Meslek Lisesi faaliyetlerini sürdürmektedir. Ve denizcilik eğitimi alan öğrencilerin sayısı yaklaşık 30.00 civarındadır.

Ayrıca Ülkemizde yetkilendirilmiş 2 adet, yetkilendirilmemiş 54 adet olmak üzere toplam 56 tanede özel denizcilik kursu bulunmaktadır.

Dünya ülkelerine baktığımızda gelişmiş ülkelerin genellikle deniz kıyılarına kurulduğunu ve bu ülkelerin denizin nimetlerinden yararlanarak ekonomilerine önemli katkılarda bulunduğu görülmektedir. Türkiye, 4 bin 500 deniz millik kıyı şeridi ile deniz nimetlerinden yararlanma açısından avantajlı bir konumda bulunmaktadır.

Ülke için denizcilik sektörünün önemi giderek artarken, denizcilik eğitimi de bu noktada birinci sırada önemini korumaya devam etmektedir. Denizcilik uluslararası bir meslektir. Denizcilik o kadar büyük bir alan ki; birçok disiplini içerisinde barındırmakta ve bir arada toplamayı gerektirmektedir. Bu konuda çağın gerekleri dikkate alınmalıdır. Eğitim kurumlarımızın, uluslararası bakış açısı ile sektörün bugünkü ihtiyaçları ve gelecekteki ihtiyaçları neyse ona göre harmanlanması gerekmektedir.

Eğitimde en önemli nokta ise denizci sabırlı, sakin ve gördüğü ufku ötesini de hesaplamalıdır. Denizcilik mesleği yeteri kadar uzun yapılabildiği takdirde eğitimi alan öğrenciler ancak bu özellikleri kazanabilir. Bunun yanında her öğrencinin mutlaka denizde çalışması gerekmektedir. Yurt dışında bulunan eğitim kurumları ile görüş alışverişlerini sürdürmeleri gerekmektedir. Bu tür çalışmalar içerisinde olurlarsa ne durumda olduklarını görür ve eksik bilgilerini geliştirirler, bildiklerini de paylaşabilirler.

İLO verilerine göre Dünyada toplam 1,2 Milyon Gemi adamı bulunmaktadır. Gemilerde 637.000 zabitan ve 747.000 tayfa çalışmaktadır.

2010 yılında yapılan son BIMCO araştırmalarına göre ülkemiz yüzde 6,66 pay ile 2. Sıradadır.

Ülkemizde aktif zabitan sınıfı gemi adamı sayısı, 2015 yılı sonundaki verilere göre,

	Zabitan	Personel
Güverte	19.397	59.809
Makina	10.808	12.851
TOPLAM	30.205	72.660
GENEL TOPLAM		102.865

19.397 adet güverte sınıfı ve 10.808 adet makine sınıfı olmak üzere 30.205'tir. Aktif tayfa sınıfı gemi adamı sayısı ise 59.809 adet güverte sınıfı, 12.851 adet makine sınıfı olmak üzere toplam 72.660'tir. Uluslararası istatistiklere göre, gemi adamlarımız sayısal olarak dünya denizcilik sektöründe önemli bir yer edinmiştir. Ancak sadece sayısal olarak değil, eğitilmiş ve nitelikli gemi adamı sağlamanın önemli olduğu unutulmamalıdır. Ülkemiz, IMO tarafından yayınlanan ve üye ülkelerin gemi adamlarının eğitim ve belgelendirilmesi ile ilgili STCW Sözleşmesi gereklerini tam olarak yerine getirildiğini gösteren "Beyaz Liste'de yer almaktadır. Ülkemiz denizcilik alanında taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin gereklerini, denizciliğin her alanında olduğu gibi eğitim alanında da başarıyla yerine getirmekte olup, **2013 yılında IMO Üye Devletler Gönüllü Denetiminden (VIMSAS) başarıyla geçmiştir.** Beyaz Liste ve başarıyla tamamlanan IMO denetimi Türk denizcilik eğitiminin bulunduğu konumu en iyi şekilde göstermektedir.

Bunun yanı sıra **ülkemiz Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından 2008/106/EC direktifi kapsamında ülkemizdeki gemi adamları eğitim sisteminin Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Sözleşmesine (STCW) uygunluğunun denetiminden başarıyla geçmiştir.** Ülkemiz AB tarafından gemi adamları eğitim sistemi tanınan ülkeler arasında yer almaktadır.

16.1. DENİZCİLİKTE NİTELİKLİ İŞGÜCÜNE İHTİYACIMIZ VAR;

Denizcilik mesleği, insan merkezli olan mesleklerin başında geliyor. Denizcilikte insan unsurunun diğer mesleklerle karşılaştırılamayacak ölçüde öne çıkması, eğitimi daha önemli kılıyor. Ülkemizin denizcilikte hedefleri de dikkate alındığında, nitelikli insan gücüne ihtiyacımız olduğu gerçeği de ortaya çıkıyor. Bugün Türkiye, dünyada Çin'den sonra en fazla deniz adamına sahip ülke unvanını elinde tutuyor. Ancak bu durum bir avantaj haline dönüşmüş durumda değil. Dünyada denizci arzı ile talep aynı oranda artmıyor. Özellikle de denizcilikte yaşanan küresel sıkıntılar, istihdam ve staj imkânlarını oldukça daraltıyor. Zabitan bazında küresel arz-talep makası sürekli açılıyor. Türk Bayraklı gemi filosu da (özellikle milli gemi sicili) küçülüyor.

Bütün bu olumsuz gelişmeler üst üste eklendiğinde, denizcilikte istihdam sorununun giderek derinleştiği ortaya çıkıyor.

Ülkemizde denizcilik eğitimi veren okullardaki öğrencilere staj imkânı bile sunulamazken, denizcilik alanında eğitim verme iddiasıyla sürekli yeni okullar açılıyor. Kamuoyunda denizcilikle ilgili ücret ve iş garantisi spekülasyonları da çocuklarımızın denizcilik okullarına hücum etmesine yol açıyor. Bu durum istihdamdaki olumsuz tabloyu daha dramatik hale getiriyor. Maalesef adeta 'stok için gemi adamı üretimi' yapıyoruz. Oysa denizcilik eğitimi çok pahalı bir süreç olduğundan, depoya kaldırıp zamanı gelince çıkartacağımız bir üretim değildir.

16.2. KÜMELENME MODELİ:

Denizcilik sektörü, işin niteliği gereği uzmanlığa yönelmiş yüksek kaliteli eğitimi zorunlu kılıyor. Dolayısıyla ülkemizin sayıca çok elemana değil, uluslararası alanda hizmet verecek nitelikli, iyi yetişmiş denizciye ihtiyacı var. Her eğitim kurumu için yüksek maliyetli altyapı ve donanım ihtiyacı bulunmaktadır. Fakat, gerekli fizibilite ve kapasite çalışması yapmadan alınan simülatörler, amaca hizmet etmekten uzak olup, simülatör bazlı eğitim için yeterli donanımına sahip eğiticiler de bulunamıyor.

Denizcilik eğitiminde yaşanan sorunlara, hiç zaman kaybetmeden ciddi çözüm önerileri getirmek zorundayız. Denizcilik eğitimi için "Kümelenme Modeli" ile bölgesel eğitim kümelerinin merkezinde yer alacak Bölgesel Denizcilik Akademileri odaklı yapılacak kaynak yatırımlarının, çevresindeki tüm eğitim kurumlarının da yararlanacağı şekilde yapılması ile kaynak ekonomisi ve verimliliği sağlanacaktır. Öğrencilerin gemi stajı eğitimleri çok ciddi sorundur. Oluşturulacak Bölgesel Akademi Modeli (Kümelenme Modeli) ile bölgedeki tüm denizcilik öğrencilerinin ara sınıflarda temel denizcilik ve özellikle gemicilik eğitimleri için ortak olarak kullanacakları özellikle "yelkenli" okul gemisi ideal ve gereklidir. Akademi öğrencileri, son sınıf uzun stajlarını mutlaka ticaret gemilerinde yapmalıdır.

Gemi, İşleticilerinin stajyer istihdamı devlet tarafından teşvik edilmelidir. Örneğin; istihdam edilen stajyer öğrenci adedi bazında liman sağlık, fener, kılavuzluk, römorkaj vs. ücretlerden indirimler yapılabilir.

16.3. DENİZDE KALMA SÜRESİ UZAMALI:

Özellikle denizci eğitimcilerin ücret, özlük haklar ve akademik kariyer sorunları yüzünden sürdürülebilir istihdamlarının sağlanması zor olmaktadır. Sadece ders veren eğitimcilerin de akademik kariyer yükselmeleri sağlanmalıdır. Özellikle zabıtların denizde ortalama çalışma süreleri 4 yıla kadar düşmüştür. Tam tecrübe kazanıp katma değerleri artarken karaya geçmektedirler. Denizcilik Akademileri'nde parasız yatılı okutulacak öğrencilere okudukları her yıl karşılığı 2 yıl gemilerde mecburi hizmet uygulaması geçmişte ülkemizde uygulandığı gibi geri getirilebilir.

Denizcilik Akademileri'nin ve meslek liselerinin öğrenci seçim kriterleri tekrar belirlenmelidir. Deniz hayatına daha kolay ve sürekli uyum sağlayabilecek, gençler seçilmeli ve okullara alınmalıdır. Akademi ve meslek liseleri özerk ve münhasır sınav ve seçim yöntemleri uygulamalıdır. Mevcut sistem uygun değildir. Örneğin kıyı il ve ilçelerinde doğmuş ve büyümüş, ailelerinde denizci olan (özellikle de balıkçı çocukları), yelken-sörf-yüzme gibi su sporları ile uğraşmış çocuklara ve gençlere öncelik tanınmalıdır.

Türkiye'nin sayısal olarak çok değil nitelikli, iyi yetişmiş, çok iyi İngilizce bilen denizcilere ihtiyacı var. Kaliteli denizci yetiştirmenin yolu kaliteli eğitim vermektir. Vakit kaybetmeden eğitim sisteminde yapılacak reformlar, bizi "denizci ülke" olma hedefine yaklaştıracaktır.

16.4. DENİZCİLİK EĞİTİMİ SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

Bugün denizcilik eğitim sektöründe yaşanan önemli sorunlardan ilki ulusal ve uluslararası mevzuat gereği, aşağıda detayları belirtilen 2200-2500 civarında öğrenci/kursiyerin staj gemisi ve atölye tesisi bulma sorunudur. Uluslararası sözleşmelere paralel olarak hazırlanan ulusal mevzuatımız gereği;

-Denizcilik Fakülteleri, Denizcilik Meslek Yüksek Okulları, Denizcilik Meslek Liseleri ve Özel Kurslarda A-II/I eğitimi alan öğrenci ve kursiyerler liman seferi dışında çalışan 500 groston üzeri gemilerde 6 ay köprü üstünde eğitim olmak üzere 12 ay deniz stajı,

-Denizcilik Fakülteleri, Denizcilik Meslek Yüksek Okulları, Denizcilik Meslek Liseleri ve Özel Kurslarda A-III/I eğitimi alan öğrenci ve kursiyerler liman seferi dışında çalışan 750 KV'dan büyük ana makine ile yürütülen gemilerde 6 ay (9aydan fazla olamaz) deniz, 6 ay da (3 aydan az olamaz) idarece onaylanmış atölye tesislerinde Atölye Becerilerini Geliştirme Eğitimi olmak üzere 12 ay staj,

-Elektro Teknik Zabiti Eğitimi'ni (A-III/6) tamamlayan öğrenci ve kursiyerler liman seferi dışında çalışan 750 KV'dan büyük ana makine ile yürütülen gemilerde 6 ayı deniz ve 6 ay idarece onaylanmış atölye tesislerinde Atölye Becerilerini Geliştirme Eğitimi olmak üzere 12 ay staj,

-Denizcilik Meslek Yüksek Okulları veya Denizcilik Meslek Liselerinde Sınırlı Vardiya Zabiti (A-II/3) eğitimi alan öğrenciler en çok dört ayı liman seferi olmak üzere toplam 12 ay deniz stajı,

-Denizcilik Meslek Yüksek Okulları, Denizcilik Meslek Liseleri veya özel kurslardan Sınırlı Makine Zabiti eğitimi alan öğrenciler 6 ay deniz, 6 ay İdarece onaylanmış atölye tesislerinde Atölye Becerilerini Geliştirme Eğitimi olmak üzere 12 ay staj,

-STCW Sözleşmesi dışında olmakla beraber ulusal mevzuatımız gereği; Denizcilik Meslek Yüksek Okulları, Denizcilik Meslek Liseleri ve özel kurslarda eğitim alan yat kaptanı öğrenci ve kursiyerleri, gemici veya yat kaptanı stajyeri liman cüzdanı çıkartarak 15 metreden daha uzun ticari yatlarda onaylı staj defterlerine istinaden 6 ay staj yapmak zorundadır.

Güverte ve makine öğrenci/ kursiyerlerinin mevzuat gereğince yapmaları gereken gemi stajını, ulusal ve uluslararası mevzuat dikkate alındığında okul/eğitim maksatlı gemilerde ve köprüüstü/makine dairesinde yetkili bir zabıt gözetiminde olmak üzere iki bölüme ayırmak mümkündür.

16.5. OKUL/EĞİTİM MAKSATLI GEMİLERDE STAJ:

Güverteler için 6 ay ve makineciler için ise 0-3 ay arasında değişebilen süre içinde okul/ eğitim gemilerinde veya gemilerde icra edilen kısımdır.

Sorunun çözümü maksadıyla;

- ✓ İdare tarafından okul/eğitim gemisi olarak yetkilendirilen Staj gemilerinin yapılması,
- ✓ Armatörün yapacağı müracaata istinaden, üzerinde 15 stajyerden az olmamak koşuluyla stajyer alan cargo gemileri/tankerler, vesaire gemiler, idare tarafından da eğitim gemisi olarak yetkilendirilerek bu gibi gemiler aynı zamanda eğitim gemisi olarak da hizmet yaptıklarından, bu gemilerin de Türk Limanlarında, Boğaz geçişlerinde, masraflara, pirimler ve harçlara indirim uygulanması,
- ✓ İŞKUR ile toplantı düzenlenerek, deniz stajı süresince öğrenci ve kursiyerlerin sigorta bedelleri ile asgari ücretten az olmayan harçlıklarının İŞKUR tarafından ödenmesi, İŞKUR mevzuatına göre stajyerlerin zaman zaman kontrol zorunluluğunun denizde uygulanmasındaki güçlükler dikkate alınarak gerekli düzenlemenin yapılması uygun olacaktır.

16.6. TİCARİ GEMİLERDE STAJ:

6 aylık köprü üstü ve makine dairesinde yetkili bir zabıt gözetiminde yapılan bölümdür ki bu bölümün toplu staj şeklinde okul/ eğitim gemileri veya benzer gemilerde icra edilmesi söz konusu değildir. Ticari gemilerde yapılması gereklidir. Gemi stajının en etkili bölümü olan bu bölüm, stajyerin staj eğitiminden beklenen hedeflere ulaşmasında en etkili bölümdür. Bu bölüm bayrak devletinin liman cüzdanını taşıyan zabıtın kalitesiyle doğrudan ilişkili bölümdür ve asla okul/ eğitim gemilerinde icra edilmemelidir. Deniz stajlarının hayati öneme haiz bu bölümü için armatörlerin özendirilmesi ve uygulama direktifleri ile düzenleme yapılmasına ihtiyaç vardır.

Sorunun çözümü maksadıyla;

- ✓ Gemilerin Gemi Adamları ile Donatılmasına İlişkin Yönergelerinde özendirici değişiklikler yapılması,
- ✓ Yabancı bayraklı gemilerde güverte ve makine stajyerlerinin tayfa hizmetlerinin de deniz staj hesabına dahil edilmesinin,
- ✓ Ayrıca Yat kaptanları ile ilgili staj ve diğer konuların dada mevzuatta düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

17. DENİZCİLİĞE AVRUPA BİRLİĞİ BAKIŞI MAVİ BÜYÜME;

Avrupa Komisyonu, 13 Eylül 2012 tarihinde “Mavi Büyüme” üzerine yayınladığı tebliğde, denizcilik sektörünün Avrupa’nın ekonomik durumunu düzeltebilmesi konusunda büyüme ve istihdam alanlarında büyük umutlar vaat ettiğini açıkladı. Denizcilik ve Balıkçılık Politikasından sorumlu Komisyon Üyesi Maria Damanaki, yaptığı açıklamada Avrupa Birliği’nin içinde bulunduğu ekonomik darboğazdan çıkabilmesi için, tüm sektörlerle ihtiyacı olduğunu ve denizcilik ekonomisinin tüm sektörleriyle sürdürülebilir büyümenin sağlanması olanağını sunduğunu belirtti.

Tebliğde denizcilik sektörünün 5,4 milyon kişiyi istihdam ettiği ve 500 Milyar Avro brüt katma değer payına sahip olduğu vurgulanırken, 2020 yılında istihdam edilen kişi sayısının 7 milyona, brüt katma değer payının ise 60 Milyar Avro ’ya ulaşacağını öngörüldüğü ifade edildi. Komisyon’a göre bu potansiyelin gerçekleştirilebilmesi için, büyümenin önündeki engellerin kaldırılması, AR-GE çalışmalarının, ihtiyaç duyulan yeni sektörlerin ve yenilikçi küçük orta bütçeli işletmelerin teşvik edilmesini sağlayacak akli çözümlerin uygulamaya sokulması gerektiği belirtildi. Tüm bu adımlar sayesinde Avrupa Birliği’nin, daha önce büyüme hedeflerini gerçekleştirmek için değerlendirilmemiş bu büyük potansiyelin kullanılmasına ön ayak olacağını ve aynı zamanda diğer bir hassas konu olan ekosistemin, biyolojik çeşitliliğin ve çevrenin korunmasının da sağlanabileceğinin altı çizildi. Komisyon, geliştirilecek uygulamaların deniz taşımacılığı ve deniz turizmi gibi geleneksel sektörlerde rekabet koşullarının artırılmasına yarayacağı gibi yenilenebilir deniz enerjisi ve mavi biyoteknoloji, yani, okyanus ve deniz ürünleri biyoteknolojisi gibi gelişmekte olan sektörlerin de istihdam yaratmalarına, temiz enerji üretmelerine imkân sağlanacağını ekledi ve beş özel alanda önemli bir Mavi Büyüme potansiyeli olduğunu belirtti: Deniz Turizmi, kıyı ve gemi turizmi, Mavi enerji, deniz mineralleri kaynakları, su ürünleri ve son olarak Mavi Biyoteknoloji.

Komisyon, Avrupa Birliği Entegre Denizcilik Politikası’nın, akıllı, sürdürülebilir ve kapsamlı bir büyüme için Avrupa 2020 Stratejisinin hedeflerinin gerçekleştirilmesine katkı sağlayan Mavi Büyüme’ye ilişkin yaptığı araştırma verilerinden yola çıkarak, denizcilik sektörünün ekonomik boyutlarının yer aldığı eksiksiz bir tablo hazırladı. Aynı zamanda, bu sektörlerin ilerleyen yıllarda hangi alanlarda öncü olacaklarına ve potansiyel yatırım alanlarının neler olduğuna dair analizde bulundu. 2010 verilerine kıyasla, 2020’de; kıyı ve deniz turizmi sektöründe brüt katma değer ve istihdam oranının yüzde 2’den 3’e yükselmesi, Gemi turizminde ise 100 bin yeni iş imkânı yaratması potansiyelinin söz konusu olduğu belirtildi. Dalga ve gelgit teknolojilerin yatırım maliyetlerinin azalmasıyla birlikte, bu teknolojilerinin ticarileşmesi gündeme geleceği ve deniz madenciliğinin yıllık küresel cirosunun 5 Milyar Avro’ya çıktığı ve 2030’da bu cironun 10 milyar

avroyu bulması beklendiği yer aldı. Ayrıca önümüzdeki on yılda Mavi biyoteknolojinin, kozmetik, gıda, ilaç, kimya ve biyoyakıt sektörlerinde önemli bir tedarikçi olacağı belirtildi.

Sektörün temeli deniz ulaştırmasını oluşturan ticaret filosu, limanlar ve gemi inşa unsurları olmakla birlikte bu unsurların mevcudiyeti nedeniyle sektöre hizmet veren 30'un üzerinde çeşitlilikte kıyı işletmesini içeren çalışma alanları da bulunmaktadır. Bu eşsiz ulaşım coğrafyasının yanı sıra sahillerimizin oşinografik ve meteorolojik uygunluğu, doğal yapısı deniz turizmini de, Türkiye için önemli bir potansiyel haline getirmiştir.

Avrupa Birliği'nin 80 milyar Euroluk fonla desteklediği 'Mavi Büyüme' stratejisi kaynağından sektörümüzün hiçbir pay alamamaktadır. Bizim bakanlığın hazırladığı Sektörel Operasyonel Programda (SOP) yer alan hedef ve göstergeler ile somut proje ihtiyaçları incelendiğinde demiryolu ve karayolu için yaygın somutlaştırmalar çok sık yer alıyor. Deniz yolunun neredeyse dikkate alınmadığı göze çarpıyor. SOP'da denizciliğe yer verilmemiş. Bu, 2020 yılına kadar Türkiye'ye planlanmış AB kaynaklarının denizciliğin geliştirilmesine yönelik projelere kullanılmasında SOP'un dayanak olmayacağı anlamına geliyor.

Bunun ana nedeni ise Türkiye'nin denizciliğe sadece bir ulaştırma olarak bakması. Oysaki AB'nin Mavi Büyüme stratejisinde, denizcilik aynı zamanda temiz kalkınmanın gerçekleştirebileceği sektörlerden biri. Ülkemizde de devletin de AB'deki gibi denizciliğin büyük potansiyelini görmesi gerekmektedir.

Avrupa Birliği, krizden çıkışı denizcilik sektöründe görüyor. Denizciliğe sadece gemi, liman ve tersane olarak bakmıyor. Balıkçılığı da önemsiyor. Gelecekte yiyecek bir şey kalmadığında denizden besleneceğimizi öngörüyor ve önemsiyor. Deniz turizmini görüyor. Deniz biyolojisini öngörüyor. Eskiden sadece Offshore konuşuluyordu, şimdi deniz dibi madenciliği önemseniyor, mavi Biyoteknolojiden faydalanma yolları aranıyor, Gelgit ve Dalga teknolojilerini araştırıyor. Mavi Büyüme projesi, denizciliğin bütün potansiyelini ortaya koyuyor. Biz ise sektöre sadece gemi liman tersane olarak bakmaya devam ediyoruz.

18. TÜRKİYE KOMBİNE TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ;

Dünya'daki önemli ticaret yolları üzerinde bulunan Türkiye, denizyolu taşımacılığı açısından da merkezi bir konumda olmasının yanı sıra, her üç kıtaya yakın olması nedeniyle merkez bir lojistik üs kurulması açısından coğrafi olarak stratejik bir avantaja sahiptir.

Ülkemiz Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavşak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağında olması, Karadeniz'deki önemli yük limanlarını dünya denizlerine ve ulaşım yollarına bağlayan İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nın yanı sıra 175 adet liman ve iskelesi, 8333 kilometre kıyı şeridi ile aynı zamanda bir transit merkezi konumundadır.

Bu özelliklerinin yanında İstanbul, İzmir ve Mersin limanlarının ana liman olabilme potansiyeli de mevcut durumunu hem stratejik hem de ekonomik yönden Dünya deniz taşımacılığı açısından da önemli bir noktaya taşımaktadır.

18.1. DÜNYA'DA LOJİSTİK MERKEZLERİN GEÇMİŞİ VE YAPISI;

Ticaret akışını rasyonelleştiren, bütünleşmiş hizmet sağlayan, ulaştırma türlerini birleştiren, katma değerli hizmetler veren lojistik köy kavramı ilk olarak ABD'de endüstrinin gelişmesiyle doğmuştur.

Lojistik köyler ABD'de genellikle "inland port" tabir edilen liman ve uluslararası havaalanlarını içeren bütün taşımacılık türlerinin kombinasyonunda, bünyesinde endüstri parklarını da içeren makro bir yapıdadır.

Avrupa kıtasında ise daha çok estetik açıdan zengin, TIR taşımacılığı yoğun oluşan ve intermodel taşımaya olanak sağlayan, çevreye duyarlı eski sanayi alanlarının kullanılması temeline dayanılarak oluşturulan bölgelerdir. Özellikle Batı Avrupa'da mevcut lojistik köyler ticaret üretim ve tüketim bölgelerine yakın, liman havaalanı gibi lojistik terminaller ile kara, iç su ve demiryolu gibi ulaşım ağlarının kesim noktasında yer almaktadır. Avrupa çapında, 33'ü Almanya'da olmak üzere 10 ülkede 62 lojistik köy bulunmaktadır.

Avrupa'da Lojistik merkezleri, lojistik merkez/köy yönetiminde en yaygın uygulanan model olan özel sektör-kamu ortaklık modelidir. Avrupa'da lojistik merkezler/köyler Belediye veya yerel yönetimler, sanayi odaları, taşımacılık kuruluşları ve 3. şahıslar tarafından belirli bir pay karşılığı sermaye desteği ile çok ortaklı kamu-özel sektör işbirlikli lojistik merkezler/köyler kurulmakta ve genellikle kamu ve/veya özel sektöre ait tek bir kurum tarafından işletilmektedir.

Büyüklikleri bakımından Avrupa'daki lojistik merkezlere bakıldığında, Rungis (Fransa) 50, Toulouse (Fransa) 296, Barselona (İspanya) 200 ve Bremen Lojistik Köyü (Almanya) 360 hektar alanı bulunmakta ve söz konusu bu lojistik merkezlerde 50-80 adet işletmeye hizmet sunulmaktadır.

Lojistik merkezlerin tedarik zinciri açısından tüm ulaşım sistemlerine, bulunduğu bölgeye ve uluslararası ulaşım koridorlarına büyük faydaları vardır. Bulunduğu bölgeye olan ekonomik faydalarının dışında kent trafiğini olumlu olarak etkilemekte, diğer taşıma modlarına entegre olarak kombine taşımacılığı geliştirmekte ve uluslararası ulaşım koridorlarında daha etkin olma yönünde katkılar sağlamaktadır.

18.2. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK MERKEZLER

Lojistik merkezler; farklı işletici ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası, yük taşımacılığı, dağıtım, depolama ve diğer tüm hizmetlerin yapıldığı alanlar olarak tanımlanmaktadır.

Farklı taşımacılık türlerinin entegre olduğu bir düğüm noktası olarak değerlendirilen Lojistik merkezler ülkemizde elleçlenen konteyner sayısındaki artışa bağlı olarak, katma değerli hizmetlerin verilmesi açısından oldukça büyük öneme sahiptir.

Ülkemizde demiryolu taşımacılığı mevzuatında yapılacak yasal düzenlemeler ile mevcut lojistik merkezlerinin genişletilmesi ve daha rekabetçi hizmet sunabilmesi için gereken çalışma ve yatırımların yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

*TCDD tarafından, kent merkezi içinde kalmış yük garlarının, Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, modern, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun şekilde, öncelikle **Organize Sanayi Bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik (Bozüyük)** olmak üzere 12 adet lojistik merkez kurulmaya başlanmıştır.*

2011 yılı yatırım programına alınan Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas ve Habur Lojistik Merkezleri ile birlikte Lojistik Merkez adedi 18'e ulaşmaktadır. Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy) ve Halkalı olmak üzere 5 adet Lojistik Merkez işletmeye açılmıştır. Balıkesir (Gökköy), Erzurum (Palandöken), Eskişehir (Hasanbey), Mardin, Erzurum (Palandöken) ve Mersin (Yenice) lojistik merkezlerinin inşaat çalışmaları devam etmektedir. Diğer Lojistik merkezlerine ilişkin proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürmektedir.

Lojistik Merkezler işleme açıldığında, Türk Lojistik Sektörüne yıllık yaklaşık 40 milyar \$ katkı sağlaması, ilave 26 milyon ton taşıma üretmesi, 8 milyon m² konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırması beklenmektedir.

Ülkemizde de 2013 yılı itibariyle TCDD marifetiyle 18 adet Lojistik merkez kurulmasına başlatılmış ve yürütülmekte ise de; hizmet çeşitliliğinin artırılması, diğer ulaşım türleri ile bağlantı ve

aktarımların veya entegrasyonun sağlanması, lojistik merkez etkinliğinin artırılması ve yaygınlaştırılması gibi önem arz eden akılcı yatırım ve işletim gerektiren hususlar özel sektör işbirliği, katılım, paylaşım ve esnekliğini de gerekli veya zaruri kılmaktadır. Kurulacak olan bu lojistik merkezlerde lojistik ekipmanlar ve depolama, stoklama ve elleçleme alanları kamu ve/veya özel sektör yatırımlarıyla yapılmalıdır. Buralarda verilecek hizmetlerden tüm tren işletme şirketleri eşit şekilde yararlanabilmelidir

Ülkemizde yük taşımacılığında demiryolu ve denizyoluna ağırlık verilmesi; iç bölge bağlantıları geliştirilerek limanlar kombine taşımacılık yapılabilen lojistik merkezler haline getirilmesi ile uygun liman sahalarının tespit edilmesi, ana limanlar oluşturulması ve limanların etkin yönetiminin sağlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Orta ve büyük ölçekte 174 liman ve iskele içinde sadece TCDD'ye ait 3 limana, özel sektöre ait 7 limana ve 4 iskeleye demiryolu bağlantısı mevcuttur. Yıllık en az 200.000 ton yük taşıması yapılan tüm limanlara demiryolu bağlantısı sağlanmalı, liman ve hinterlandına hizmet verecek şekilde liman içerisinde veya liman arkasında 300/500 dönüm büyüklüğünde yük terminalleri planlanmalıdır.

18.3. TÜRKİYE'DE LOJİSTİK KÖYLER

Türkiye'de TCDD tarafından, tamamlandığında 30 milyon ton yük kapasitesi yaratacak 17 lojistik köy yapılması planlanmış olup, 7'sinde birinci etap tamamlanmış, 3'ünde yapım çalışmaları sürmekte ve 7 köy için de kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir. Planlanan merkezlerle beraber 2023 hedefleri içinde İstanbul, Mersin, İzmir ve Samsun'da özel sektör iş birliği ile 2-4 milyon m2 büyüklüğünde "Küresel Lojistik Merkezler" kurulması planlanmaktadır.

Planlanan ve yapısı devam eden merkezler içinde limanlarla doğrudan entegreli olan İstanbul, İzmit, Mersin ve Samsun- Kavkaz dışında, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi bağlantılı Balıkesir, Derince –Tekirdağ yapım çalışması sürmektedir.

Nemrut körfezindeki konteyner terminalleri, Çandarlı Kuzey Ege limanının başlaması, Aliğa OSB'nin kurulması, bölgedeki gemi söküm potansiyeli ile stratejik konumu ve ekonomik yapısı göz önüne alınarak tüm ulaşım ağlarının odağında bulunan, Aliğa Bölgesine de İzmir'de yapılması planlanan lojistik köye ilaveten bir lojistik köy planlanması değerlendirilmelidir.

Lojistik köyler devreye girdiğinde; Türkiye üzerinde çok modlu taşımacılık arttırılarak karayolu-demiryolu-denizyolu entegrasyonunun geliştirilmesi ihracat hedeflerine ulaşılması yönünde ticaret imkanı sağlayacak, trafik sıkışıklığının azaltılması ve çevre düzenlemesi ve korunmasının yanı sıra, iş imkanları, istihdam ve işe erişim sağlanması da kolaylaşacaktır.

18.3.1. Lojistik Köylerin Özellikleri

- ✓ En az 100 dekar alana sahip olmalıdır.
- ✓ Bir şehrin yakınında fakat yerleşim bölgelerinden uzakta olmalıdır.
- ✓ Çok türlü taşıma tesislerine, limanlara, iç su yollarına 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.

18.3.2. Rekabet Yönünden Lojistik Köyler

İthalat ve ihracat sürecinde giden ve gelen malların bir gümrük rejimi altında stoklama (örneğin antrepolar), bu rejim altında elleçlenmesi, millileştirildikten sonra serbest dolaşıma sokulması ve iç dağıtım lojistik aktivitelerden bazılarını oluşturmaktadır.

Bütün bu aktivitelerin merkezi tek bir bölgeden yürütülmesi ölçek ekonomisi (economies of scale) prensipleri doğrultusunda hem yatırım maliyetlerini hem de operasyonel maliyetleri aşağıya çekecektir. bu da doğal olarak ülkemizi bu alanda daha rekabetçi bir konuma getirecektir.

18.3.3. Lojistik Köylerle İlgili Sorunlar ve Çözümler Altyapı Sorunları

Türkiye gibi jeopolitik öneme haiz ve 3 tarafı denizle çevrili bir ülkede yeterli bir lojistik altyapısı oluşturulduğundan bahsetmek mümkün değildir. **Intermodal taşımacılık, yani bir eşyanın elleçlenmeden bir taşıma modundan diğer bir taşıma moduna aktarılması olgusu, henüz ülkemizde olması gereken düzeye erişememiştir.**

Türkiye lojistik anlamda fiziksel ve kurumsal alt yapı gelişimini planlı bir şekilde gerçekleştirmek durumundadır. En temel sorunlar; ülkemizin taşıma modları arasındaki dengesizlikler, lojistik konusunda yeterli bilgi ve deneyimin oluşmaması, etkin bir standardizasyon, sertifikasyon ve akreditasyon sistemlerinin olmaması, kurumlar arası güven, işbirliği ve koordinasyon eksikliğidir. **Ulusal deniz taşımacılığında Kısa Yol Deniz taşımacılığı ve bilhassa Ro-Ro gemileri ile İntermodal taşımacılık, Marmara Denizimiz hariç (ki bu denizimizde de çok kısıtlı olarak uygulanmaktadır) hemen hemen hiç uygulanmamaktadır. Bu yönde özellikle, eşya taşımacılığında Deniz yollarımızın kullanılamaması en büyük eksiklik olarak gözlemlenmektedir.**

18.3.4. Yapısal Sorunlar

1996 yılında AB ile tesis edilen Gümrük Birliği anlaşması her ne kadar eşyanın serbest dolaşımını sağlayabilmiş ise de, araçlarımızın Avrupa’da serbest dolaşımı sağlanamamış, birçok AB ülkesinde kotalara bağlanmıştır. Bugün özellikle, dış ticaretimizin yoğun olarak gerçekleştirildiği İtalya, Avusturya ve hatta Almanya gibi ülkelerde kota “Geçiş Belgesi” sorunu her geçen gün giderek daha bir önem kazanmaktadır. Bu husus, sadece AB ülkeleri ile kısıtlı olmayıp, aynı zamanda Rusya ve Orta Asya ülkeleri için de geçerlidir.

Taşımacılarımızın diğer ülkelerde serbest dolaşımını engelleyen diğer bir kısıtlama da sürücülerimize uygulanan vizelerde yaşanan sorunlardır. Bu sorun bilhassa Schengen vize sistemine üye AB ülkelerinde ön plana çıkmaktadır.

Taşımacılık sektörümüzü yakından ilgilendiren bir başka yasal düzenleme de 4458 sayılı Gümrük Kanunu’dur. AB Gümrük Kanunu’na uyum sağlayan düzenlemeler kapsamında uygulamada farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Lojistik sektörünün önünün açılması için, bu Kanunda da gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

İhracat ve ithalat işlemlerinde araç başına tek ve yeknesak bir fazla mesai ücreti uygulamasının yürürlüğe girmesi gerekmektedir.

4458 sayılı Gümrük Kanunumuzun uluslararası taşımacılık faaliyetini etkileyen en önemli düzenlemesi transit rejimi konusudur. Bu doğrultuda ülkemizde de, AB’de geçerli olan Transit rejimini adapte eden yasal düzenlemelerin ivedilikle ele alınması gerekmektedir.

18.3.5. Lojistik İle İlgili Genel Sorunlar

- ✓ Lojistik ile ilgili idari yapıdaki dağınıklık,
- ✓ Gümrük işlemlerinde yaşanan sorunlar,
- ✓ Lojistik alt yapılarındaki yetersizlik, limanla, demiryolları, karayolları ile kombine taşımaya uygun olmaması,
- ✓ Lojistiğin yasal mevzuat çerçevesindeki yaşanan sorunları (forwarder yönetmeliği bulunmaması) ve denetim eksikliği yaşanan eksikliği,
- ✓ Bilgi/iletişim teknolojilerindeki yetersizlik,
- ✓ Veri eksiklikleri ve dünyadaki gelişmelerin aynı anda takip edilmemesi,
- ✓ İntermodal ulaştırma bağlantılarındaki yetersizlik ve bir teşvik sisteminin bulunmaması,
- ✓ Yurtiçi lojistiğinde taşıma modlarının dengesiz kullanımı,
- ✓ Küresel krizin olumsuz etkileri,
- ✓ Avrupa uyum yasalarına göre hazırlanan bazı mevzuatların ülkeye uyumsuzluğu,

18.3.6. Hedef Ülkelerde Türk Lojistik Köyleri Kurulması

Bir ürünün satış fiyatının yüzde 5 ile 20 'sini lojistik giderler (taşımacılık, stoklama depolama, lojistik yönetim) oluşturmaktadır. İhracat ürünlerinde ise bu oran daha fazladır. Bu durum global rekabet açısından lojistiğin önemini açıkça ortaya koymaktadır. Bu çerçevede Türk Lojistik Şirketlerinin uluslararası düzeye sadece nakliye açısından değil lojistik açısından da çıkması, hedef ülkelerde Türk Lojistik Köylerinin kurulması ve uluslararası arenada sektör içi iş birliği gerekmektedir.

18.4. SONUÇ:

Türkiye'nin 2023 yılındaki hedeflenen 500 milyar dolarlık ihracat değerlerine ulaşması doğrultusunda, günümüzden en az dört- beş kat artması kaçınılmaz olan ihracat, ithalat ve transit taşımaların düşük maliyetli hızlı ve güvenli lojistik anlayışında gerçekleştirilmesi gereklidir.

Bu durum, yurtiçi ve yurtdışında önemli açılımlar sağlayan Türk lojistik sektörü açısından limanların ve lojistik köylerin mevcut potansiyellerinin fiziksel ve kurumsal alt yapı gelişimini planlı bir şekilde gerçekleştirmek, geliştirilmesini ve yenilerinin tesisini ve mevzuat yönünden de revize edilmesini gerekli kılmaktadır.