T.C. BAŞBAKANLIK • DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI

DOKUZUNCU KALKINMA PLANI 2007 2013

DENİZYOLU ULAŞIMI

ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU

T.C. BAŞBAKANLIK DPT DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI

ANKARA 2007

ANKARA 2007

T.C. BAŞBAKANLIK • DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI
YAYIN NO: DPT: 2725 - ÖİK: 678

DOKUZUNCU KALKINMA PLANI 2007 2013

DENİZYOLU ULAŞIMI

ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU

ANKARA 2007

ISBN 978 - 975 – 19 – 4052-0 (basılı nüsha)

Bu Çalışma Devlet Planlama Teşkilatının görüşlerini yansıtmaz. Sorumluluğu yazarına aittir. Yayın ve referans olarak kullanılması Devlet Planlama Teşkilatının iznini gerektirmez; İnternet adresi belirtilerek yayın ve referans olarak kullanılabilir. Bu e-kitap, http://ekutup.dpt.gov.tr/ adresindedir.

Bu yayın 750 adet basılmıştır. Elektronik olarak, 1 adet pdf dosyası üretilmiştir

ÖNSÖZ

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Türkiye Büyük Millet Meclisince 28 Haziran 2006 tarihinde kabul edilmiştir.

Plan, küreselleşmenin her alanda etkili olduğu, bireyler, kurumlar ve uluslar için fırsat ve risklerin arttığı bir dönemde Türkiye'nin kalkınma çabalarını bütüncül bir çerçeveye kavuşturan temel bir strateji dokümanıdır.

Toplumun tamamını ilgilendiren kalkınma planları, gerek hazırlık gerekse uygulama aşamasında, ilgili tüm kesimlerin katkısını ve sahiplenmesini gerektirmektedir.

Kalkınma planlaması alanında ülkemizin katılımcı ve demokratik bir planlama deneyimi bulunmaktadır. Özel İhtisas Komisyonları, bu deneyim içinde kurumsallaşmış bir katılımcılık mekanizması olarak ön plana çıkmaktadır. Kamu, özel kesim, üniversite ve sivil toplum kuruluşları temsilcilerinin katılımı ile oluşturulan Özel İhtisas Komisyonları, 2007-2013 dönemini kapsayan Dokuzuncu Plan hazırlıklarında da son derece önemli bir işlev görmüştür. Bu bağlamda, 5 Temmuz 2005 tarihinde 2005/18 sayılı Baş-bakanlık Genelgesiyle başlatılan çalışmalar çerçevesinde geniş bir konu yel-pazesini kapsayacak biçimde toplam 57 Özel İhtisas Komisyonu oluşturul-muş, alt komisyonlarla birlikte bu sayı 66'ya ulaşmıştır. Bu komisyonlarda toplam 2252 katılımcı görev yapmıştır. Komisyonların oluşturulmasında ise ülkemizin kalkınma gündemini yakından ilgilendiren temel konular belirleyici olmuştur.

Özel İhtisas Komisyonlarında yapılan tartışmalar ve üretilen fikirler, planların hazırlanmasına ışık tutmakta ve plan metnine yansıtılmaktadır. Ayrıca, bu kapsamda ortaya çıkan raporlar birer referans doküman olarak, çeşitli alt ölçekli planlama, politika geliştirme ve araştırma ihtiyaçlarına da cevap vermektedir. Bu anlamda, Özel İhtisas Komisyonu raporları sadece plana katkıda bulunmamakta, müstakil olarak da basılan ve çeşitli kesimlerin istifadesine sunulan birer kaynak niteliği taşımaktadır.

Sahip oldukları birikimi katılımcı bir ortamda toplumun genel yararı için özveriyle paylaşan Komisyon üyelerinin, ülkemizin kalkınma sürecine önemli katkılar verdikleri inancıyla, emeği geçen herkese Teşkilatım adına şükranlarımı sunar, Özel İhtisas Komisyonu raporlarının ve raporların ışığında hazırlanan Dokuzuncu Planın ülkemiz için hayırlı olmasını temenni ederim.

Dr. Ahmet TIKTIK
Müsteşar

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER i
TABLO LİSTESİ ii
SUNUŞ iii
DENİZYOLU ULAŞTIRMASI ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU ÇALIŞMA GRUBU v
1. GİRİŞ 1
2. MEVCUT DURUM 5
2.1. Dünyadaki Mevcut Durum 5
2.1.1 Dünya Deniz Taşımacılığı ve Gelişimi 5
2.1.2 Dünyada Denizcilik Eğitimi 10
2.2. Türkiye'deki Mevcut Durum 13
2.2.1 Türk Deniz Taşımacılığı 13
2.2.2 Liman İşletmeciliği 26
2.2.3 Kılavuzluk ve Römorkör Hizmetleri 36
2.2.4 Finansman 38
2.2.5 Yatırımlar 38
2.2.6 Personel ve Eğitimi 42
2.3 Denizyolu Ulaştırma Sistemi İçin GZFT Analizi 46
3. AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM 51
3.1 AB'de Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı 51
3.2 Uluslar arası Bağlantılar 57
3.3 Avrupa Birliği'ne Uyum İçin Strateji ve Öneriler 62
3.3.1 Strateji 62
3.3.2 Öneriler 62
4. GELECEĞE DÖNÜK STRATEJİ 63
4.1 Hukuki ve Örgütsel Yapı 63
4.2 Denizyolu Ulaştırması için Amaç, İlke ve Politikalar 63
4.2.1 Amaçlar 63
4.2.2 İlkeler 67
4.2.3 Politikalar 67
4.3 Altyapı İçin Strateji ve Öneriler 68
4.3.1 Stratejiler 68
4.3.2 Öneriler 69
4.4 Yatırımlar İçin Strateji ve Öneriler 70
4.4.1 Strateji 70
4.4.2 Öneriler 70
4.5 Taşımalar İçin Strateji ve Öneriler 71
4.5.1 Stratejiler 71
4.5.2 Öneriler 71
4.6 Kılavuzluk ve Römorkör Hizmetleri 72
4.7 Deniz Emniyeti, Deniz Güvenliği ve Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi 73
4.7.1 Bayrak Devleti Uygulamaları 73
4.7.2 Liman Devleti Kontrolü 75
4.7.3 Türk Boğazlarında ve Diğer Deniz Yetki Alanlarında Can, Mal ve Seyir Emniyeti 75
4.7.4 Deniz Güvenliği 76
4.7.5 Arama ve Kurtarma 77
4.7.6 Gemi Kaynaklı Kirlenme 77
4.7.7 Deniz Emniyeti, Deniz Güvenliği ve Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi İçin Strateji ve Öneriler 79
4.8 Personel ve Eğitimi 81
4.8.1 Personel ve Eğitimi İçin Strateji ve Öneriler 82

TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Denizcilik Sektöründeki Kamu Kuruluşları ... 3
Tablo 2. Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT) ... 5
Tablo 3. Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton) ... 6
Tablo 4. Dünya Deniz Ticareti (Ton-Mil) ... 6
Tablo 5. Dünya Petrol Taşımacılığı ... 7
Tablo 6. Dünya Kuru Dökme Yük Taşımacılığı ... 8
Tablo 7. Dünya Konteyner Taşımaları ... 9
Tablo 8. Diğer Yük Taşımaları ... 10
Tablo 9. Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Ağırlık Yüzdeleri ... 16
Tablo 10. Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Değer ($) Yüzdeleri ... 16
Tablo 11. Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarının Bayraklara Göre Dağılımı ... 17
Tablo 12. Türk Armatörün sahip olduğu Türk Bayraklı Gemiler ... 19
Tablo 13. TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Konteyner Elleçlemesi (TEU) ... 33
Tablo 14. TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Karışık Yük/Katı Dökme Yük Elleçlemesi ... 33
Tablo 15. TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Dökme Sıvı Yük Elleçlemesi ... 33
Tablo 16. TCDD, MARLİM ve Diğer Limanların Karışık Yük/Katı Dökme Yük Elleçlemesi ... 34
Tablo 17. TCDD ve Marlim Üyesi Limanların Dökme Sıvı Yük Elleçlemeleri ... 35
Tablo 18. Kamu ve Özel Sektör Limanlarında Konteyner Elleçlemesi (TEU) ... 35
Tablo 19. Türkiye Limanlarındaki Özel Kılavuzluk ve Römorkör Teşkilatları ... 37
Tablo 20. Ülkelerin Denizcilik İdarelerinde Denizci Personel Yüzdesi ... 43
Tablo 21. Taşıma Türlerine Göre Yaklaşık Ortalama Dışsal Maliyet (Euro / 1000 ton-km) ... 56
Tablo 22. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının Kuvvetli ve Zayıf Yönleri ... 56

SUNUŞ

Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi gibi yönleriyle başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır.

Dünya deniz ticaretinin yaklaşık % 80'ni ve ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının ise yaklaşık %90'ına yakın bir bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır. Ülkemizde, İstanbul ve Marmara'nın bir bölümü gibi lokal alanlar dışında, yolcu ve araç taşımacılığında denizyolunun kullanılmadığı, büyük yatırımlar ve bakım-onarım bütçeleri gerektiren, riskli ve pahalı bir taşıma yolu olan karayolu taşımacılığının tercih edildiği, temel ulaşım politikalarının da bu doğrultuda oluşturulduğu görülmektedir. Halbuki, gelişmiş ülkelerin çoğunda ulaştırma politikalarında denizyolu tercih edilmektedir.

Ülkemizde ulaşım hala ağırlıklı olarak karayoluyla yapılmakta, deniz ulaşımına ise olması gereken ilgi gösterilmemektedir. Teknolojinin ileri boyutlarda olduğu bir dönemde otomotiv sektöründe ön sıralarda yer almamıza rağmen "Neden dünyadaki denizcilik sektöründe hak ettiğimiz yeri alamadık?" sorusunu kendimize sormak zorundayız. Özellikle son üç yılda devlet desteğiyle çeşitli girişimler başlatılmış olup bu çalışmaların en kısa sürede neticelerini vermesini umut ediyoruz.

Türkiye, konum itibarıyla üç kıtanın kesiştiği önemli su yollarının odak noktasında bulunmaktadır. Ülkemiz limanları konumlarının getirdiği bu önemli avantajdan bu güne kadar yararlanamamış ve bir transit merkez olma özeliğimizi bugüne kadar kullanamamış bulunmaktayız.

Günümüzde deniz ticaretinin önemli unsurundan biri olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından gemilerin standartları belirlenmekte ve bu standartlara uymayan gemilerin dünya deniz ticaretinden men edilmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda özellikle Paris ve Tokyo Memorandumuna tabi olan ülkeler ve ABD, sıkı denetimler sonucu direkt olmasa da çeşitli yollardan kötü ya da standart altı gemilerin kendi limanlarına gelmelerini bir şekilde engellemeye çalışmaktadır.

Çocukluğumuzdan beri deniz yada denizcilikle ilgili tüm konuşmalarda "üç tarafı denizlerle çevrili veya 8333 km kıyı şeridi" diye başlayan ifadeleri pek çok defa duymuşuzdur. Peki gerçek anlamda biz bu denizlerin ne kadarını kullanıyoruz?

IX. Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonları Denizyolu Ulaşım grubunda sık sık gündeme gelen, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Raporunda yer aldığı halde gerçekleşmeyen pek çok konuya katılmaktayız ve bunların kısa sürede gerçekleşmesini diliyoruz.

Raporun çeşitli bölümlerine katılmayacak olan Komisyon üyelerinin ya da sivil toplum örgütü temsilcilerinin varlığını da kabul ederek, raporun hazırlanması sırasında elden geldiği kadar ortak ifadelere yer verilmeye çalışılmıştır.

Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı, Deniz Otoyolları, Marco Polo Projesi, Limanlar Otoritesi gibi kavramların 2007–2013 yılları arasında büyük öneme sahip olacağını tahmin ediyor ve bu konular üzerinde şimdiden ihtisaslaşılması gereğini ısrarla vurgulayarak yine bu süre zarfında Türk Donatanı tarafından diğer bayraklara geçen gemilerimizin tekrar Türk Bayrağına dönmesini ve bu amaç için ilgili tüm birimlerin (Devlet–Özel Sektör) gerekli tüm çabaları samimiyetle yerine getirmesini diliyorum.

Hazırladığımız raporun Denizyolu Ulaşımı için ülkemiz potansiyelinin belirlenmesine, yönlendirilmesine, AB ile bütünleşme sürecinin kararlılıkla sürdürülerek tamamlanmasına, AB müzakere sürecinde olası sorunlara ilişkin çözüm önerileri getirilmesine ve Plana ilişkin ilke ve politikaların tespit edilmesine yardımcı olmasını temenni ediyorum.

Raporun hazırlanması sırasında Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Üyeleri yanı sıra desteklerini esirgemeyen Kaptan Çağatay DURUKAN'a teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Raporun IX. Kalkınma Planı çalışmalarına katkıda bulunabileceği umuduyla Devlet Planlama Teşkilatına sunmaktan kıvanç duyuyorum.

Kaptan Oktay Mahmut KEREMOĞLU
Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı

DENİZYOLU ULAŞTIRMASI ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU ÇALIŞMA GRUBU

Katılımcının Adı Soyadı	Temsil Ettiği Kurum
Bilal AKBULUT	İDO A.Ş.
Ömer AKSOY	Denizcilik Müsteşarlığı
Hüseyin Gani AYGÜN	Kıyı Emn.ve Gemi Kurt.İşl.Genel Müdürlüğü
Ergün BAYAR	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Cemil BAYÜLGEN	U.N. Ro-Ro
Ayhan BİNAY	Sahil Güvenlik Komutanlığı
Günhan CINGILLI	TDİ Genel Müdürlüğü
Seden ÇATAV	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Ali DEVECİ	Dokuz Eylül Üniversitesi
Oral ERDOĞAN	Deniz Ticaret Odası
Cem GİRESUNLU (Başkan)	Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği
Sadık KALKAVAN	S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Koop.
Ekrem KARADEMİR	DPT Müsteşarlığı
O. Mahmut KEREMOĞLU (Raportör)	Denizcilik Müsteşarlığı
Tamer KIRAN	Deniz Ticaret Odası
Faruk MİRAS	Deniz Ticaret Odası
Hakan ÖZTÜRK	Denizcilik Müsteşarlığı
Dilek SADIKOĞLU	Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
Bora SERDAR	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
Cengiz SÖZDEMİR	DEFAMED
Zeynep ŞENTÜRK	Denizcilik Müsteşarlığı
Ahmet TAĞMAÇ	Deniz Ticaret Odası
İsmet TEMEL	Türkiye İstatistik Kurumu
Tansel TİMUR	Türk Loydu
Oğuz TOPAK	Liman-iş Sendikası
Ülker YETGİN	DLHİ Genel Müdürlüğü
Serdinç YILMAZ (Koordinatör)	DPT Müsteşarlığı

1. GİRİŞ

Ülkemiz Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye üç kıtanın geçiş yollarında olan coğrafi konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durum kabotaj, uluslar arası ve transit taşımacılık yönünden ülkemizin önemini ortaya koymaktadır.

Sınırların ortadan kalktığı, uluslar arası rekabetin yoğun olarak hissedildiği denizyolu taşımacılığının temel elemanları deniz araçları ve limanlardır. Yüklerin elleçlenerek taşımaların başlayıp sona erdiği limanlarda, taşımaları yapan gemilerin yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımacılıkla ülke ekonomisine katkısı büyüktür. Gerek sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3.5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının önemli avantajları arasındadır. Yük ve yolcu taşımacılığının hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik olması yanında, çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması, bakım onarım kolaylığı ve yatırım maliyeti ulaştırma türlerinin tercihinde özenle dikkate alınması gereken hususlardır.

1950 yılına kadar, doğru bir tercih olarak demiryolu ve denizyoluna ağırlık veren politikalar benimsenmiştir. Bu uygulama sonucunda 1950 yılında yük taşımalarında miktar (ton) olarak demiryolu %55.1, denizyolu %27.8 pay alırken, karayolunun payı %17.1 idi. Aynı dönemde yolcu taşımacılığında taşıma türleri arası dağılım %49.9 karayolu, %42.2 demiryolu, %7.5 denizyolu ve %0.6 havayolu şeklindeydi. 1950 yılından sonra en pahalı taşıma türü olan karayolu taşımacılığını destekleyen politikalar, her hükümet döneminde devam ederek Türkiye'de ulaşım karayoluna bağımlı hale getirilmiştir. Böylece günümüzde yurtiçi taşımacılık; yükte %92, yolcuda %95 karayolu payı ile dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya dönüşmüştür. Bu olumsuz gelişme sık sık gündeme getirilmesine ve düzeltilmesi konusunda olumlu izlenimler verilmesine karşın, durum değişmemektedir. Nitekim son on yıllık dönemde ulaştırma yatırımları içinde denizyolu payının ortalama %2.4 oranında olması bu durumu çok açık bir şekilde göstermektedir. Diğer taraftan tonaj bazında dış ticaret taşımalarımızın %87.4'ü en ucuz ve ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımaları %3.6 gibi çok düşük değerdedir. Aslında verilen istatistik değerleri

kullanarak türler için belirlenen taşıma oranlarının gerçeği yansıtan güvenilir değerler olduğunu söyleyemeyiz. Özellikle yurtiçi karayolu taşımacılığında sağlıklı bir veri kaynağı yoktur. Yolcu ve yük taşıması için verilen sayılar genelde tahminlere dayalı olup güvenilirliği belirgin olmayan değerlerdir. Bu nedenle yurtiçi taşımaların sağlıklı bir veri tabanında toplanmasından sonra yurtdışı taşımalarla birlikte değerlendirilerek, taşıma türleri arasındaki oranlar daha gerçekçi olarak belirlenebilir.

Teknolojik gelişmeler ve değişen ekonomik koşullar denizyolu taşımacılığını yapısal değişikliklere zorlamıştır. Bu nedenle armatörler ve gemi inşaatçıları yük elleçleme, limanda kalış ve boş seyir süreleri daha az olan gemi tasarımlarına yönelmişlerdir. Böylece denizlerde güvenli ve ekonomik taşımacılık yapmaya uygun Ro-Ro, Konteyner gibi gemilerle, iç sularda ITBS denen itmeli ve çekmeli Römorkör-Mavna sistemi hızla yaygınlaşmaya başlamıştır.

Denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir yüzdesinin denizlerin altında bulunması yanında, dünyamızın dörtte üçünün sularla kaplı oluşu denizyolu ulaşımının önemini artıran unsurlardır.

Çok eski bir geçmişi olan denizcilik sektörümüzün Cumhuriyet döneminde Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adıyla başlayıp günümüze kadar değişik isimlerle faaliyetlerini sürdüren kamu kurumlarının kuruluş tarihleri Tablo 1'de verilmiştir. Denizlerde düzenli yolcu taşımacılığının ciddi bir şekilde başlaması 1843 yılında padişah Abdülmecit'in buyruğu ile kurulan Fevaid-i Osmaniye ve ilk halka açık anonim şirket şeklinde 1841 yılında kurulup verilen bir imtiyaz ile Boğaziçi'nde ulaşımı sağlayan Şirket-i Hayriye ile gerçekleşmiştir.

Cumhuriyet döneminde değişik isimler altında faaliyetlerini sürdüren gemi yapan, işleten ve liman hizmetlerini veren kuruluşlar devlet tarafından kurulmuşlardır. Büyük yatırım ve uzmanlık isteyen bu kuruluşların başlangıçta devletçe kurulması doğru bir seçimdi. Nitekim bunlar uzun yıllar büyük hizmetler vermiş, sanayiimizin gelişmesi ve uzman eleman yetişmesinde uygulamalı bir okul görevini sürdürmüşlerdir. Zamanla özel sektörün gelişmesi, yurt dışına açılma eğilimlerinin artması ve değişen ekonomik koşullarda etkinlikleri azalarak, gelişen teknolojiye ve modern işletme anlayışına ayak uyduramaz hale gelmişlerdir.

Tablo 1. Denizcilik Sektöründeki Kamu Kuruluşları

Şirket-i Hayriye (1841)	Osmanlı Dönemi
↓	
Fevaid-i Osmaniye (1843)	
↓	
İdare-i Aziziye (1870)	
↓	
İdare-i Mahsusa (1878)	
↓	
Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910)	
↓	
Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi (1923)	Cumhuriyet Dönemi
↓	
A.K.A.Y. – Denizyolları – Fabrika ve Havuzlar (1933)	
↓	
Denizbank (1937)	
↓	
Denizyolları İşletme Umum Md. – Devlet Limanları İşl. Umum Md. (1939)	
↓	
Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü (1944)	
↓	
Denizcilik Bankası T.A.O. (1952)	
↓	
Türkiye Denizcilik Kurumu – TÜDEK (1983)	
↓	
Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. – Türkiye Denizcilik İşletmeleri (1984)	
• D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. • Denizcilik Bankası T.A.Ş.	
↓	
TGS A.Ş. 1995 / Deniz Nak.T.A.Ş. 1995 / TDİ A.Ş. 1995 / Kıyı Emn.ve Gemi Kurtarma İşl. 1997	
↓ (Özelleşti-2000) ↓	
TDİ A.Ş. olarak birleşti (14.05.2002)	
Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş. – DİTAŞ (1974) (DİTAŞ'ın %80 hissesinin sahibi TÜPRAŞ'ın satışından sonraki yeni durumu belirlenecektir.)	
TCDD Limanlar Dairesi (1927)	
Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) (1983)	
Denizcilik Müsteşarlığı (1993)	

Kaynak : Baykal, R., Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi – 1999

Türk denizcilik sektörü ve milli ekonomimiz açısından Kamu İktisadi Teşebbüslerinin çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulup geliştirilerek daha iyi hizmet vermeleri için 1996 yılında TDİ A.Ş., T. Gemi Sanayii A.Ş. ve D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş. özelleştirme kapsamına alınmışlardır.

Ulaştırma bir bütün olduğundan ülke hedefleri, gereksinimleri ve potansiyelleri ile örtüşecek biçimde ulaşım türlerinin birbirinin rakibi olmadan, birbirini besleyecek ve tamamlayacak şekilde bütünleşmesinin gereği açıktır. Denizyolunun, demiryolu ve karayoluyla bütünleşmesi ile oluşan taşıma zinciriyle malların kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak taşınması sağlanmaktadır. Birden fazla taşıma türünün entegrasyonuyla yapılan ve artan bir hızla yaygınlaşan kombine taşımacılıkta birim yük kavramı ile konteyner ve Ro-Ro taşımaları artmakta böylece eskiden limandan-limana olan taşımacılık anlayışı alıcıdan satıcıya direkt teslim şekline dönüşmüştür.

2. MEVCUT DURUM

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de uluslar arası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleşmektedir. Dış ticaret taşımalarımızın son on yıllık ortalamasının %87.7 oranında denizyolu ile yapılmış olması limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır. Bu nedenle dünyada yükler birimleşerek konteynerleşmeye liman yatırımları da konteyner terminallerine yönelik yapılmaktadır. Bu çalışma grubunun temel amacı, ülkemizde karayoluna bağımlı hale gelmiş çarpık bir taşımacılığı; denizyolu ve demiryolu taşımacılığının payını artırarak havayolu, boru hatları ve lojistik hizmetlerle bütünleşerek dengeli bir şekilde geliştirecek ulaştırma stratejilerine katkıda bulunmaktır.

2.1. Dünyadaki Mevcut Durum

2.1.1 Dünya Deniz Taşımacılığı ve Gelişimi

Dünya deniz ticaret filosunun 1993-2005 yılları arasındaki gelişimi Tablo 2'de verilmiştir. Son on yılda %2.7'lık yıllık ortalama bir artışla filonun toplam büyüklüğü 2003 yılı başı itibarıyla 855 milyon DWT' a ulaşmıştır. Toplam filonun %37.6'sı tankerler, %38'i dökme yük, %1.4'ü kombine ve %23.4'ü ise diğer gemi türlerinden oluşmaktadır.

Tablo 2. Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	Dökme Yükler	Kombine Taşıyıcılar	Diğerleri	Toplam
1993	261.8	215	31.3	125.4	633.5
1994	266.9	219	28.7	130.6	645.2
1995	270.9	225.5	25.9	157.2	661.5
1996	270.5	242.2	20.7	164.5	673.4
1997	275.2	252.1	17.3	171.8	691.5
1998	279.5	263.3	16.9	177.4	712.4
1999	285.2	263.3	16.1	183.3	722.6
2000	289.5	267.4	15.2	185.9	736.2
2001	296.4	276.3	14.6	191.3	754.3
2002	290.0	277.1	14.1	205.4	765.9
2003	294.2	284.1	12.8	214.3	783.0
2004	305.2	306.8	12.2	189.6	810.3
2005	322.1	325.5	11.7	200.5	855.0

Kaynak: Plateua Report

Dünya deniz taşımacılığının 1996-2006 tarihleri arasındaki 10 yıllık gelişimi Tablo 3'de verilmiştir. Son 10 yılda %4.55'lik yıllık ortalama bir artışla taşınan toplam yük miktarı 2006 yılı itibarıyla 7 milyar 138 milyon ton değerine ulaşacaktır.

Taşınan yükün %27.4'ü ham petrol, %7'si petrol ürünleri, %9.6'sı demir cevheri, %10'u kömür, %3.8'i tahıl, %1.1'i boksit ve alüminyum, %0.42'si fosfat ve %40.8'i diğer yüklerden oluşmaktadır. Taşınan yüklerin TonxMil bazında son 8 yıllık gelişimi Tablo 4'de görülmektedir.

Tablo 3. Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton)

	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit/ Alümin.	Fosfat	Diğer Yükler	Toplam
1996	1466	404	391	435	193	51	31	1935	4906
1997	1519	410	430	460	203	54	32	2060	5168
1998	1535	402	417	473	196	53	31	2065	5172
1999	1550	415	411	482	220	53	30	2135	5296
2000	1608	419	454	523	230	53	28	2280	5595
2001	1592	425	452	565	234	51	29	2305	5653
2002	1588	414	484	570	245	54	30	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	63	29	2545	6133
2004	1800	465	590	650	250	67	30	2690	6542
2005	1870	485	640	685	260	70	30	2790	6830
2006 T	1960	500	685	710	270	73	30	2910	7138

Kaynak : Fearnleys Review & Plateua Report

Tablo 4. Dünya Deniz Ticareti (Ton-Mil)

	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit/ Alümin.	Fosfat	Diğer Yükler	Toplam
1996	7495	2040	2227	2217	1126	195	133	5535	20968
1997	7830	2050	2444	2332	1169	205	133	5955	22118
1998	7889	1970	2306	2419	1064	205	135	6030	22018
1999	7980	2055	2317	2363	1186	204	133	6295	22533
2000	8180	2085	2545	2509	1244	208	132	6790	23693
2001	8074	2105	2575	2552	1322	192	141	6930	23891
2002	7848	2050	2731	2549	1241	206	152	7395	24172
2003	8390	2190	3035	2810	1273	198	148	7810	25854
2004	8910	2325	3415	2965	1325	210	150	8335	27635
2005	9270	2435	3720	3140	1380	218	152	8730	29045
2006 T	9715	2520	4020	3270	1430	226	154	9195	30530

Kaynak : Fearnleys Review & Plateua Report

Petrol Taşımaları

Dünya petrol taşımacılığının 1982-2006 tarihleri arasındaki 24 yıllık gelişimi miktar ve TonxMil olarak Tablo 5'de verilmiştir. Son 24 yılda %3.85'lik yıllık ortalama bir artışla taşınan toplam petrol miktarı 2006 yılı itibarıyla tahmini 2 milyar 460 milyon ton değerine ulaşacaktır. Taşınan petrolün %79'u ham petrol, %21'i ise petrol ürünlerinden oluşmaktadır.

Tablo 5. Dünya Petrol Taşımacılığı

Yıllar	Milyon Ton			Milyar Ton x Mil		
	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Toplam	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Toplam
1982	993	285	1278	5212	1070	6282
1983	930	282	1212	4478	1080	5558
1984	930	297	1227	4508	1140	5648
1985	871	288	1159	4007	1150	5157
1986	958	305	1263	4640	1265	5905
1987	970	313	1283	4671	1345	6016
1988	1042	325	1367	5065	1445	6510
1989	1120	340	1460	5736	1540	7276
1990	1190	336	1526	6261	1560	7821
1991	1247	326	1573	6757	1530	8287
1992	1313	335	1648	6977	1620	8597
1993	1356	358	1714	7251	1775	9026
1994	1403	368	1771	7330	1860	9190
1995	1415	381	1796	7224	1945	9169
1996	1466	404	1870	7495	2040	9535
1997	1519	410	1929	7830	2050	9880
1998	1535	402	1937	7889	1970	9859
1999	1550	415	1965	7980	2055	10035
2000	1608	419	2027	8180	2085	10265
2001	1592	425	2017	8074	2105	10179
2002	1565	422	1987	7860	2090	9950
2003	1585	428	2013	7880	2130	10010
2004	1800	465	2265	8910	2325	11235
2005	1870	485	2355	9270	2435	11705
2006 T	1960	500	2460	9715	2520	12235

Kaynak : Fearnleys Review & Plateua Report

Kuru Dökme Yük Taşımaları

Dünya kuru dökme yük (demir cevheri, kömür ve tahıl) taşımacılığının 1982-2006 tarihleri arasındaki 24 yıllık gelişimi miktar ve TonxMil olarak Tablo 6'da verilmiştir. Son 24 yılda %6'lık yıllık ortalama bir artışla taşınan toplam kuru dökme yük miktarı 2006 yılı itibarıyla tahmini 1 milyar 665 milyon ton değerine ulaşacaktır. Taşınan bu yüklerin %41.1'i demir cevheri, %42.6'sı kömür ve %15.8'i ise tahıldır.

Tablo 6. Dünya Kuru Dökme Yük Taşımacılığı

Yıllar	Milyon Ton				Milyar Ton x Mil			
	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Toplam	Demir	Kömür	Tahıl	Toplam
1982	273	208	200	681	1478	1111	1120	3709
1983	257	197	199	653	1359	1074	1135	3568
1984	306	232	207	745	1670	1289	1157	4116
1985	321	272	181	774	1702	1473	1004	4179
1986	311	276	165	752	1699	1558	914	4171
1987	319	283	186	788	1761	1622	1061	4444
1988	348	304	196	848	1950	1682	1117	4749
1989	362	321	192	875	2012	1752	1095	4859
1990	347	342	192	881	1978	1849	1073	4900
1991	358	369	200	927	2008	1999	1069	5076
1992	334	371	208	913	1896	2001	1091	4988
1993	354	367	194	915	2001	1949	1038	4988
1994	383	383	184	950	2165	2014	992	5171
1995	402	423	196	1021	2287	2176	1160	5623
1996	391	435	193	1019	2227	2217	1126	5570
1997	430	460	203	1093	2444	2332	1169	5945
1998	417	473	196	1086	2306	2419	1064	5789
1999	411	482	220	1113	2317	2363	1186	5866
2000	454	523	230	1207	2545	2509	1244	6298
2001	452	565	234	1251	2575	2552	1322	6449
2002	475	575	220	1270	2700	2570	1250	6520
2003	490	600	227	1317	2780	2670	1290	6740
2004	590	650	250	1490	3415	2965	1325	7705
2005	640	685	260	1585	3720	3140	1380	8240
2006 T	685	710	270	1665	4020	3270	1430	8720

Kaynak : Fearnleys Review & Plateua Report

Konteyner Taşımaları

Dünya konteyner trafiğinin 1994-2004 yılları arasındaki miktar (TEU) olarak gelişimi ve değişimi Tablo 7'de görülmektedir. Bu taşımalar yıllık ortalama %10.6'lık artışla 2004 yılı sonu itibarıyla 359.7 Milyon TEU değerine ulaşmıştır.

Tablo 7. Dünya Konteyner Taşımaları

Yıllar	Milyon TEU	% Değişim
1994	131.1	-
1995	145.1	10.6
1996	157.9	8.8
1997	176.0	11.4
1998	190.5	8.2
1999	210.0	10.2
2000	235.6	12.2
2001	247.4	5.0
2002	276.5	11.7
2003	314.9	13.9
2004	359.7	14.2

Kaynak:The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2005 / 2006

Diğer Yük Taşımaları

Diğer yük taşımalarının son 24 yıllık gelişimi miktar ve TonxMil olarak Tablo 8'de verilmiştir. Bu yük grubu taşımaları son 24 yılda yıllık % 6.26'lık ortalama bir artışla 2006 yılı itibarıyla tahmini 2 milyar 910 milyon ton değerine ulaşacaktır.

Diğer yükler, ana dökme kuru yük (demir cevheri, kömür ve tahıl) grubu dışında kalan dökme yükler, konteyner, sıvılaştırılmış gaz, kimyasallar, Ro-Ro, kırkambar yükleri ve diğer genel yükleri içermektedir. Bahsedilen bu yük grubu toplam yükün % 40'ını kapsamaktadır.

Tablo 8. Diğer Yük Taşımaları

Yıllar	Milyon Ton	Milyar Ton x Mil
1982	1162	3265
1983	1146	3206
1984	1232	3386
1985	1277	3428
1986	1288	3458
1987	1303	3495
1988	1368	3675
1989	1435	3887
1990	1483	4041
1991	1526	4170
1992	1583	4340
1993	1632	4532
1994	1707	4788
1995	1790	5065
1996	1888	5377
1997	1984	5662
1998	1966	5600
1999	2008	5752
2000	2119	6113
2001	2165	6280
2002	2210	6440
2003	2275	6665
2004	2690	8335
2005	2790	8730
2006 T	2910	9195

Kaynak : Fearnleys Review & Plateua Report

2.1.2 Dünyada Denizcilik Eğitimi

Dünyada denizcilik eğitiminin asgari koşulları IMO tarafından STCW 78/95 kuralları doğrultusunda belirlenmiştir. Bu kapsamda 160'dan fazla ülkenin 500'den fazla eğitim kurumunda değişik eğitim seviyesindeki kişilere değişik sürelerde denizcilik eğitimi verilmektedir. Bu eğitimler IMO Model Course 7.01, 7.02, 7.03 ve 7.04 kapsamında verilen ve Türkçe'ye kurs diye tercüme edilen süreli eğitim programlarından başlamak üzere, sırasıyla lise, lise ile yüksekokul arası, yüksekokul ve üniversite düzeyine kadar değişik seviyelerde verilmektedir. Lise ile yüksekokul arası seviyesindeki eğitimler; İngiltere, Kanada ve Avustralya gibi ülkelerde liseden sonra bir yıllık OND veya iki yıllık HND dereceleri ile verilen "College of Further Education" diye bilinen eğitim şeklidir.

İngiltere'nin Warwick Üniversitesi tarafından Nisan 2000 tarihinde BIMCO/ISF için yapılan araştırmadaki verilere göre gemilerde görev yapabilecek dünyadaki personel sayısının toplam ihtiyaçtan daha az olduğu; emekli olan ve karada görev alacaklarla bu açığın 2010 yılında %12 mertebesinde olacağı belirtilmiştir.

Dünyadaki denizcilik eğitimi (MET-Maritime Educational Training) genelde aşağıda belirtilen kalıplar içinde yapılmaktadır.

- Degree MET ve Non-degree MET

  Ehliyetin bir Üniversite Diploması eşliğinde verildiği veya herhangi bir Üniversite / Yüksekokul vs.. eğitimine ihtiyaç duyulmadan verilen ehliyet eğitimleri.
- Monovalent, Bivalent ve Semi-bivalent MET
  - Monovalent Eğitimde Güverte veya Makina Ehliyetleri alınır.
  - Bivalent Eğitim uygulamasında Güverte ve Makina ehliyetleri bilirlikte alınır.
  - Semi-bivalent Eğitimde ise Güverte ve Makina Ehliyetleri birlikte Zabitan (Operational Level) eğitiminde alınırken, Güverte veya Makina Ehliyetlerinden biri Kaptan / BaşMühendis (Management Level) eğitiminde tercih edilir.
- One-Step and Two-Step MET
  - One Step - Tek aşamalı olarak yapılan bu eğitimde; eğitim kuruluşunda zabitan eğitimi (Operational Level) ve Kaptan / BaşMühendis eğitimi (Management Level) birlikte ara vermeden yapılır.
  - Two Step - İki aşamalı olarak yapılan eğitimde ise zabitan eğitiminden sonra açık deniz eğitimine çıkılır, daha sonra Kaptan / BaşMühendis eğitimi yapılır.

Diğer taraftan Dünyada denizcilik eğitimi uluslar arası literatürde "4E" Denizcilik Eğitimi denilen aşağıda belirtilen diğer bir klasik şablon içinde yürütülmektedir.

- 1E-Essentials

Asgari IMO–STCW 95 şartları (IMO Model Kurs 7.01–7.03/7.02–7.04) gerçekleştirilir.

- 2E-Extensions

Asgari gemiye yönelik olarak anlatılan IMO – STCW 95 şartlarının daha ayrıntılı ve ek bilgilerle işlenip uygulandığı eğitim.

- 3E-Enrichments

Ehliyet ile birlikte bir Üniversite / Yüksek Öğretim Lisans Diplomasınında verilirken Gemi adamının ilerde karaya çıkıp Denizcilikle ilgili diğer iş sahaları için gerekli bilginin verildiği eğitimdir. Bu eğitim karaya çıkıldıktan sonra yapılacak işe göre üç tipe ayrılır.

- social science, liberal art subjects
- economic, legal, management, transport subjects
- science subjects related to ship and her operation

- 4E-Elevations

Ehliyet ile birlikte bir Üniversite/Yüksek Öğretim Yüksek Lisans/Doktora diplomasının da verilebildiği eğitimdir.

IMO/STCW kararları doğrultusunda 1 Şubat 2004 tarihinden itibaren ülkelerden denizcilik eğitim kuruluşlarının kalite seviyesi hakkında devlet raporları talep edilmiş ve önümüzdeki yıllarda denizcilik eğitiminde kaliteye büyük önem verileceği gösterilmiştir.

IMO'daki bu gelişmeleri titizlikle takip eden ve denizcilik eğitimini üniversite düzeyinde yapan dünyanın 5 kıtasından yaklaşık 38 ülkenin denizcilik üniversite veya fakülteleri 1999 yılında Japonya'nın Nippon Vakfı maddi desteği ile bir araya gelerek Dünya Denizcilik Üniversiteleri Birliği'ni (IAMU) kurmuştur.

IAMU-Dünya Denizcilik Üniversiteleri Birliği Üyesi olabilmek için en az 4 yıllık lisans ve en az 1 yıllık yüksek lisans eğitimini denizcilik alanında verebilme koşulunu yerine getiren bir yüksek eğitim kuruluşu olabilme şartı bulunmakta ise de; IAMU üyesi denizcilik üniversite veya fakültelerinin eğitim süre ve şablonunda aşağıda belirtilen bazı farklar gözlenmektedir.

- Doğu Avrupa ülkelerinde (Rusya, Ukrayna, Polonya, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan) denizcilik eğitimi liseden sonra 5 yıl olup doğrudan yüksek lisans (4E) düzeyindedir. Türkiye'de uygulanan sistem (İTÜ, 9 Eylül, KTÜ) yine 5 yıl olmakla birlikte, 1 yılı sadece ingilizce hazırlık eğitimi için kullanılmakta olup 3E düzeyindedir.
- Uzakdoğu, Amerika kıtasında ise (Çin, Japonya, Kore, Tayvan, ABD) denizcilik eğitimi liseden sonra 4 yıl olup, lisans / B. Eng – BSc. düzeyindedir.
- Bazı Batı Avrupa ülkelerinde (İspanya) eğitim liseden sonra üniversitede 2 kademeli olup, ilk 3 yıl sonunda diploma (ön lisans), iki yıllık ek bir eğitim, toplam 5 yıl sonunda ise lisans diploması verilmektedir.
- Yine bazı Batı Avrupa ülkeleri (İngiltere, İskoçya) ile Avustralya, Kanada gibi aynı ekolün ülkelerinde ise denizcilik eğitimi lise'den (A levels) sonra 1, 2 veya en fazla 3 yıl olarak değişmektedir. Genelinde üniversitelerde 1 yıllık diploma/OND/CertHE Eğitimi ile zabitan (açık deniz eğitimi hariç), 2 yıllık Advanced Diploma/HND/DiplHE eğitimi ile Kaptan/BaşMühendis (açık deniz eğitimi hariç) olunabilmektedir.

2.2. Türkiye'deki Mevcut Durum

2.2.1. Türk Deniz Taşımacılığı

Türk deniz taşımacılığının son on yıllık gelişimi aşağıdaki alt başlıklar altında incelenmiştir.

2.2.1.1. Dış Ticaret Taşımaları ve Taşınan Mal Grupları

Dış ticaret yük taşımalarının yıllara göre ulaştırma türlerine dağılımlarını incelemede taşınacak mal gruplarının belirlenmesi gerekir. Dünya genelinde taşımalarda kullanılan araçlarda taşınacak malın niteliğine göre bazı özellikler olması gerektiği bilinmektedir. Son yıllarda taşımaların yoğun şekilde artmasına paralel olarak araç tiplerinde de çok çeşitlilik görülmeye başlanmış ve taşımada ihtisaslaşmaya yönelinmiştir. İhtisaslaşma sonucu ekonomik, güvenli taşıma ve taşıtma yapılarak mikro seviyede karlılık, makro seviyede ise toplam fayda sağlanacağı muhakkaktır.

Uluslar arası taşımalarda yoğunluğun denizyolu taşımalarında olması nedeniyle taşınmakta olan yüklerin taşıma araçlarının tiplerine göre dağıtımında da denizyolu taşıma araçlarının tipleri esas alınmıştır. Dünya genelinde yük taşıma alanında yaygın olarak kullanılmakta olan gemi tipleri şunlardır. Ham petrol tankerleri, işlenmiş petrol tankerleri, amonyak ve kimyevi madde tankerleri, yağ tankerleri, cevher kömür ve benzeri gemiler, hububat ve benzeri gemiler, kereste gemileri, karışık eşya gemileri, Ro-Ro gemileri, konteyner gemileri, havalandırmalı kuru yük gemileri, canlı hayvan gemileri ve soğuk taşıma gemileridir.

Yukarıda sözü edildiği gibi ithalat ve ihracat miktarları hakkında veri tabanı oluşturmak amacıyla dış ticarete konu bütün işlem gören maddeler yukarıda belirtilen gemi tiplerinden hangisi ile taşımaya uygun ise ayrı ayrı ele alınarak gruplamaya tabi tutulmuştur. Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarını (GTİP) tümüyle ihtiva eden Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) yayınlarından yararlanarak GTİP'nin karşısında bulunan malın hangi tip gemi ile taşınabileceği, taşımayı fiilen yapmış olanların fikirleri alınarak tespit edilmiştir. Bu tespitler, her gemi tipinin (aynı zamanda mal grubu) altına sıralanmıştır. Nitelikli (pahada ağır) ve konteynere konulabilecek büyüklükteki karışık eşya evsaflı malların konteyner gemisi ile diğer malların ise karışık eşya gemisi ile taşınacağı kabul edilmiştir. Ro-Ro gemilerinin

sadece tekerlekli araçlar olmayıp aynı zamanda tekerlekli araçların yükleri de olduğu bilindiği halde bu düzenlemede sadece tekerlekli araçlar Ro-Ro kapsamına alınmıştır. Havalandırmalı kuru yük gemileri daha ziyade hava sirkülasyonu sağlayan ve malların üst üste doldurulmayarak soğutmalı gemiye ihtiyaç göstermeden taşınmasının sağlandığı gemilerdir. Patates, kuru soğan, portakal gibi yüklerin taşınmasında bu gemiler dikkate alınmıştır.

Yapılan düzenleme bir mal gruplamasıdır. Düzenlemedeki amaç, belli güzergahlardaki yük cinslerini ve miktarlarını belirlemek ve gelecekteki potansiyeli tahmin ederek gerek kamu planlaması ve gerekse yatırımcılara ışık tutmaktır.

Gemi tiplerine göre yapılan gruplandırmada hangi malların hangi gemi tipinin yükü kapsamında mütalaa edildiği aşağıda çıkarılmıştır:

- *Ham Petrol Taşımaları*

Türkiye'nin ham petrol taşımalarında kullanılan tankerlerdir. Bu mal grubunda sadece ithalat yapılmaktadır.

- *İşlenmiş Petrol Taşımaları*

Bu mal grubunda Türkiye'nin hem ithalatı ve hem de ihracatı söz konusudur. Genel olarak; Benzinler, nafta, petrol eteri, solventler, gazyağı, motorin, marin dizel, fuel oil, makine ve motor yağları, sıvı parafin ve (metil, butil, pentil, setil, mono) alkolleri kapsamaktadır.

- *Asfalt Taşımaları*

Asfalt grubu, asfalt yanında petrol koku, petrol yağları ve bitümenli karışımları kapsamaktadır.

- *LPG-LNG Taşımaları*

Bu grupta, mayi petrol gazları ve diğer petrol gazları yer almaktadır.

- *Asit Taşımaları*

Asit tankerlerinin taşımaları kapsamında; sınai yağ asitleri, asit yağları, diğer asitler (önemli ölçüde sülfirik asit, fosforik asit, silisyum dioksit), sodyum hidroksit, potasyum hidroksit, eter oksitler, etilen oksit, aseton setonlar, asitlerin anhidritleri, alkil benzenler ve naftalinler genel olarak yer almıştır.

- *Amonyak ve Kimyevi Madde Taşımaları*

Bu mal grubunda genel olarak; sınai yağ alkolleri, mayi amonyak, gliserinler, kimyevi esterler ve tuzlar, üre, stearatlar, plastik hammaddeleri yer almıştır.

- *Yağ Taşımaları*

Bu grupta zeytinyağı, soya yağı, palmiye yağı, koka yağı, ay çiçek yağı, sanayide kullanılan nebati yağlar yer almaktadır.

- *Cevher ve Benzeri Taşımaları*

Cevher ve benzeri taşımalar grubunda yer alan dış ticaret malları; demir piritleri, kükürt, kum, kuvartz, kaolen, tabii kalsiyum fosfat, çimento, amyant, perlit, cevherler (demir, bakır, çinko, alüminyum ve diğerleri), kömürler, nitritler, fosfatlar ve ayrıca pikler, dökme demirler, metal döküntü ve kırıntıları, ferro (krom, manganez, silisyum, alyanjlar) yer almaktadır.

- *Hububat ve Benzeri Taşımaları*

Bu grupta hububat, bakliyat ve tohumlar yer almıştır.

- *Kereste ve Benzeri Taşımaları*

Bu grupta tomruklar, maden direkleri, her türlü ağaç ve kereste, demiryolu traversleri, kontraplaklar, panolar, metal çubuk, şerit ve borular, portatif binalar, (ihracatta) mobilyalar yer almıştır.

- *Karışık Eşya Taşımaları*

Karışık eşya kapsamında olan mallar; kurutulmuş meyveler, kuruyemişler, kakao, çay, kahve, baharatlar, meyve suları, konserveler, içkiler, mumlar, gübreler, giyim eşyaları, postlar, iplikler, yün, pamuk, ağaç eşyalar, çimento ve betondan eşyalar, demir çelik eşyalar (metal eşyalar), motorlar, türbinler, imalat makineleri, kağıtlar, jütler, halı ve kilimlerdir.

Bu yükler esasen toplu yük durumunda olmayan kırkambar tabir edilen yüklerdir. Kıymetli kırkambar yükleri konteyner taşımalarının kapsamına alınmıştır.

- *Ro-Ro (Tekerlekli Araç) Taşımaları*

Bu taşıma kapsamına; lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları dahil edilmiştir. Bu kapsamda araçların yükleri bulunmamaktadır.

- *Konteyner Taşımaları*

Konteyner taşımaları, yukarıda da belirtildiği gibi kırkambar nitelikli yüklerden kaplı taşımalara uygun olabilecek daha ziyade pahalı mallar ve yükleme boşaltmada zarar görme ihtimali yüksek olan mallar ile soğutma tertibatlı konteynerlerle taşınabilecek soğuk yükleri kapsamaktadır.

- *Havalandırmalı Yük Taşımaları*

Taşınma sırasında havalandırma ihtiyacı (hava sirkülasyonu) olan ve mutlak surette soğutma tertibatlı taşıma türüne ihtiyaç göstermeyen; patates, soğan, turunçgiller, kısa sürede bozulma durumunda olmayan diğer sebze ve meyveler, unlar ve bazı tohumlar, tütün ve mamulleri-döküntüleri ve küspeler gibi mallar bu gruba dahil edilmiştir.

- *Canlı Hayvan Taşımaları*

  Her nevi canlı hayvan bu grubun kapsamında kabul edilmiştir.

- *Soğuk (Frigorifik) Taşımalar*

  Taze ve dondurulmuş; etler, sakatatlar, balıklar, meyveler, yağlar, süt, yoğurt ve taze ve yarı mamul deriler soğuk taşıma kapsamında kabul edilmiştir.

Tablo 9. Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Ağırlık Yüzdeleri

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru/Diğer
1994	92.06	0.50	7.19	0.25	-
1995	91.25	0.76	7.62	0.15	0.22
1996	84.84	0.29	11.40	0.75	2.71
1997	85.52	0.31	12.46	0.41	1.31
1998	88.05	0.59	9.11	0.28	1.97
1999	88.86	0.51	8.67	0.17	1.80
2000	88.98	0.52	8.34	0.15	2.01
2001	87.91	0.56	9.71	0.17	1.65
2002	87.63	0.73	9.49	0.16	1.99
2003	87.70	0.83	10.58	0.11	0.77
2004	87.40	1.18	10.32	0.14	0.95

Kaynak: TÜİK

Tablo 10. Ulaştırma Türlerine Göre Türk Dış Ticaret Yüklerinin Değer ($) Yüzdeleri

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru/Diğer
1994	49.79	0.92	40.97	8.33	-
1995	49.45	0.76	41.91	7.86	0.03
1996	47.34	0.32	40.02	9.89	2.43
1997	46.58	0.41	41.48	9.85	1.68
1998	45.00	0.47	44.11	9.39	1.02
1999	46.52	0.36	41.95	9.76	1.42
2000	49.40	0.39	36.85	10.01	3.34
2001	49.28	0.63	36.90	10.33	2.86
2002	49.96	0.84	36.29	10.33	2.59
2003	51.60	0.94	34.44	10.57	2.46

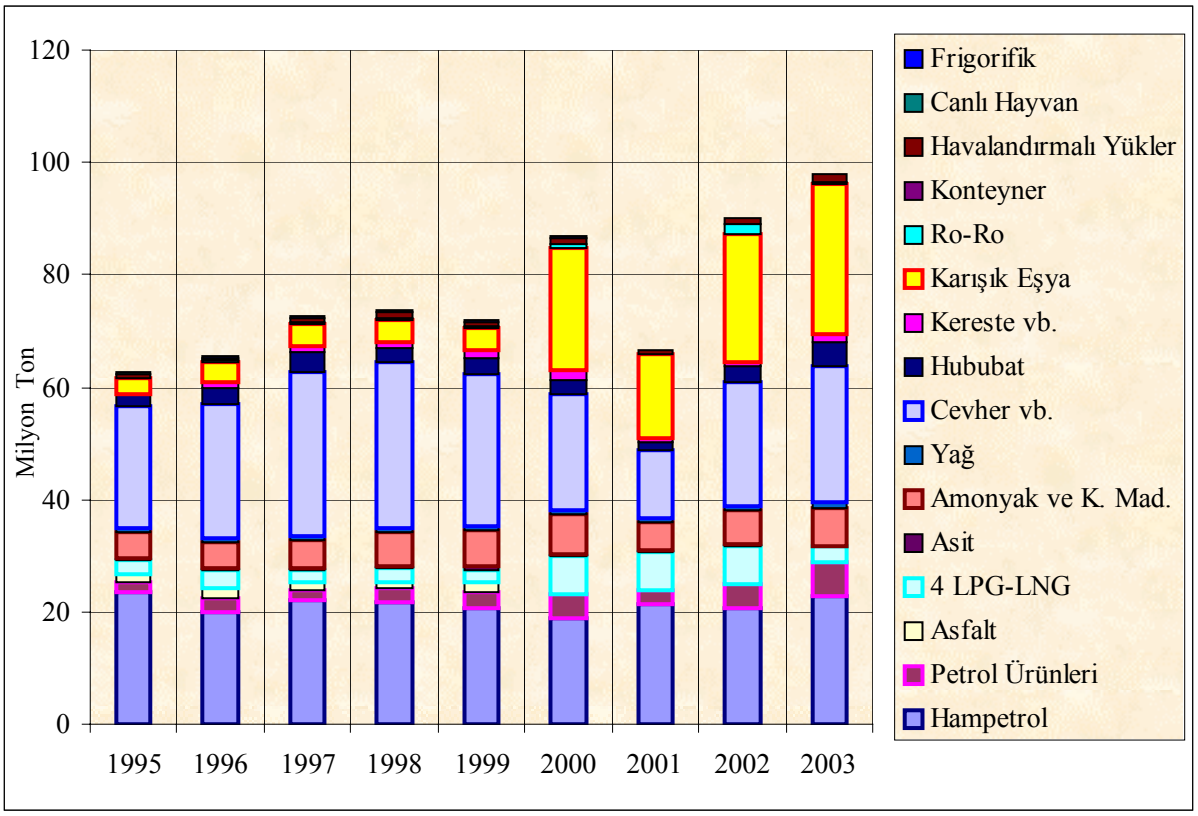
Kaynak: TÜİK

Dış ticarette ithal ve ihraç mallarının taşınmasında bir önemli sorun da Türk Bayraklı gemilerin aldıkları payın azlığıdır. Son yıllarda bu oran giderek azalmaktadır. Ortalama bir değer olarak Türk Bayraklı gemilerin payı yabancı bayraklı gemilerin 1/3'ü kadardır.

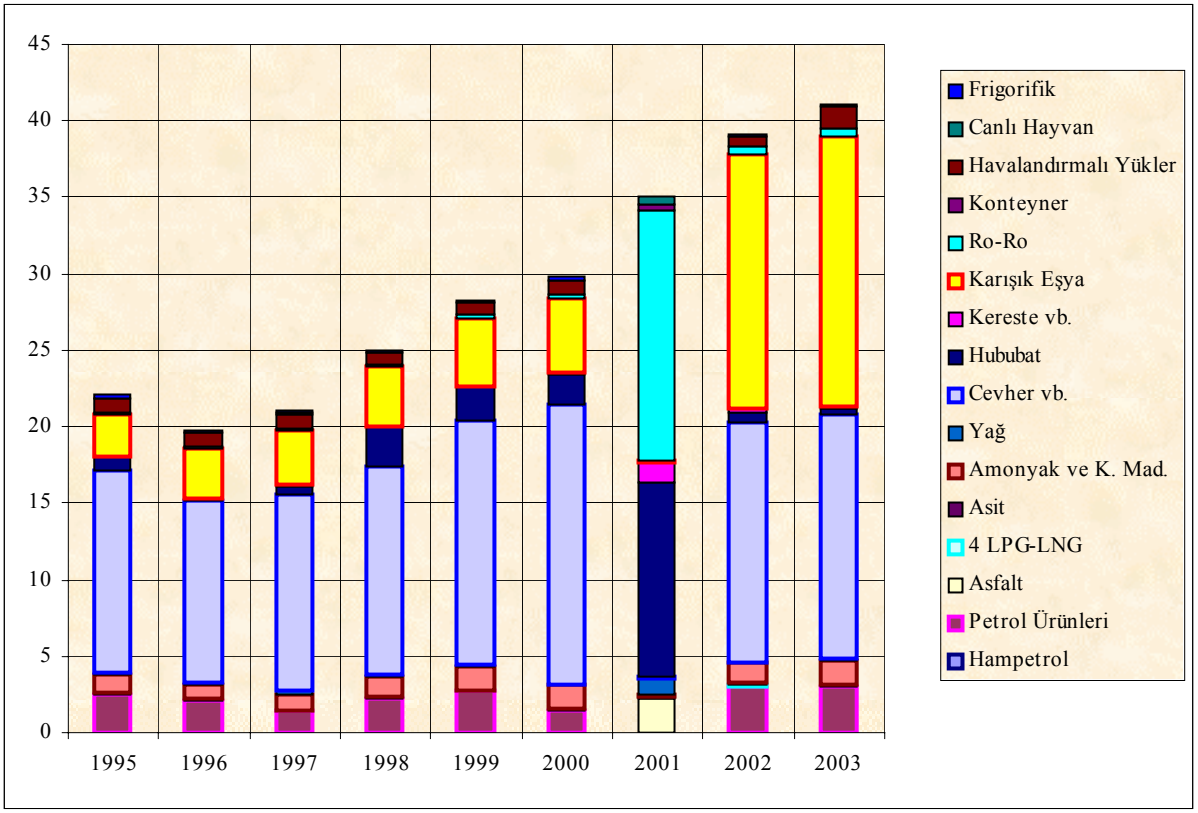
Tablo 11. Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarının Bayraklara Göre Dağılımı

Yıllar	Toplam	İhracat	İthalat	T/b taşıma miktarı	T/b %	Y/b %
2000	118.248.056	32.291.101	85.956.955	36.082.371	30,5	69,5
2001	113.414.358	40.633.756	72.780.602	35.196.754	31,0	69,0
2002	125.244.852	39.065.012	86.179.840	41.178.590	32,9	67,1
2003	140.150.438	41.476.801	98.673.637	39.745.043	24,8	75,2
2004	151.755.314	47.058.194	104.697.120	34.918.160	23,0	77,0

Şekil 1. Mal Grupları İtibarıyla Türkiye' nin Denizyolu İthalatı



Şekil 2. Mal Grupları İtibarıyla Türkiye'nin Denizyolu İhracatı



TÜİK verilerine göre 2004 yılında dış ticaret taşımalarında ihracatın %80'i, ithalatın %91'i ve toplamda ise %88'i denizyolu ile yapılmaktadır. İthal ve ihraç yükleri yüksek oranda denizyolu ile taşınmasına rağmen buradaki sorun Türk Bayraklı gemilerin bu taşımalardan aldığı payın son on yılda hızla azalmasıdır. 1995 yılında ithalatın %42'si, ihracatın %39'u Türk Bayraklı gemilerle yapılırken 2004'de ithalatın %25'i, ihracatın da %18'i Türk Bayraklı gemilerle yapılmıştır. Dış ticaret taşımalarına ödenen navlunun ileriki yıllarda daha da fazlasını ödememek için filonun gençleştirilmesi ve kamu yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilere öncelik veren uygun sözleşmelerle denizcilik sektörünün desteklenmesi gerekmektedir.

2.2.1.2. Kabotaj Taşımaları

Kabotaj Kanunu gereği Türkiye'nin liman ve iskeleleri arasında Türk Bayraklı gemilerle yapılan yurtiçi yük taşımaları uzun kıyı şeridimize karşın genelde çok düşük oranda olup 2004 yılında % 4.1 düzeyindedir. AB'ye aday olan ülkemiz ileriki yıllarda 815 sayılı

Kabotaj Kanunu'nu yürürlükten kaldırmak zorunda kalacaktır. Böylece insanların ve malların serbest dolaşımı kapsamında yabancı bayraklı gemilerin Türk Limanları arasında yük ve yolcu taşıması engellenemeyecektir. Bu nedenle şimdiden planlı ve düzenli bir çalışmayla filoyu canlandıracak faaliyetler başlatılmalıdır. ÖTV ve benzeri destekleri veren hükümetin olumlu yaklaşımları ile birlikte özel sektör bu konuyu çözümleyecek ciddi girişimlerde bulunarak ileride karşılaşılacak zor günlerin önlemlerini almalıdır. Kamu ve özel sektör armatörlerimizin Türk ve Yabancı Bayrak altında çalışan kruvaziyer gemisi yok denecek kadar azdır. Ülkemiz coğrafi konumu, doğası, iklim koşulları, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle kruvaziyer turizm için ideal bir ülkedir. Bu nedenle özel sektör armatörleri bu alana yatırım yapmalı ve desteklenmelidir.

Ulaştırma yönetimindeki karmaşayı ortadan kaldırmak için kent içi ulaşımla ilgili olanakların tek elde toplanarak değerlendirilmesi doğru sonuca ulaşmada en etkin yoldur. Daha küçük ölçekli benzer bir sorunu İzmir Büyükşehir Belediyesi akılcı biçimde çözmüştür. İstanbul'un ulaşımında denizyolunun payı % 4 mertebesinde olup oldukça yetersizdir. İstanbul'da İDO tarafından TURYOL ve DENTUR – AVRASYA ile koordineli olarak şehir içi ulaşımın denize kaydırılması ve deniz taşımacılığı payının artırılması yönünde gerekli adımlar atılmalıdır.

2.2.1.3. Türk Ticaret Filosunun Mevcut Durumunun Analizi

Tablo 12. Türk Armatörün sahip olduğu Türk Bayraklı Gemiler

	0-9 YAŞ			10-19 YAŞ			20-29 YAŞ			30 YAŞ VE ÜZERİ			TOPLAM	
TONAJ	#	(DWT)	%	#	(DWT)	%	#	(DWT)	%	#	(DWT)	%	#	(DWT)
0-149	128	544	0	85	3145	0	49	160	0	41	351	0	303	4200
150-1499	30	18254	1	79	43724	2	100	75628	4	172	129274	7	381	266880
150-5999	52	201394	10	57	196947	10	113	337920	18	70	177537	9	292	913798
6000-19999	34	386230	20	24	221126	11	67	818473	42	18	194670	10	143	1620499
20.000-34.999	1	29343	2	1	29908	2	22	610619	32	5	128494	7	29	798364
35.000-44.999	0	0	0	5	205058	11	26	1028397	53	1	35224	2	32	1268679
45.000-52.999	9	443606	23	1	45654	2	3	145436	8	0	0	0	13	634696
53.000-79.999	5	367781	19	2	144564	7	5	359199	19	0	0	0	12	871544
80.000-99.999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100.000-179.999	3	482044	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	482044
180.000+	0	0	0	0	0	0	1	194226	10	0	0	0	1	194226
TOPLAM	262	1929196	100	254	890126	46	386	3570058	185	307	665550	34	1209	7054930

Kaynak:DTO Sektör Raporu 2004

Dünya deniz ticaret filosu kapsamında sayılabilecek 1000 DWT'dan büyük ve klaslı Türk Bayrağı taşıyan petrol tankeri, kimyasal madde tankeri, gaz tankeri, dökme yük, konteyner, çok maksatlı, Ro-Ro, frigorifik gibi gemiler tonaj aralıkları ve yaş gruplarına göre Tablo 12'de verilmektedir.

Türk ticari denizciliğinin daha detaylı incelenebilmesi için, Türk Bayraklı gemilerden önce Türk Donatana ait gemilerin de dikkatle gözden geçirilmesi gerekmektedir. Türklere ait yabancı bayraklı gemilerin mevcudiyeti uzun süredir bilinmektedir. Genelde vergi avantajları ve kredi sorunlarına bağlı olarak yabancı bayrakta çalıştırılmış olan gemilerin ülkemize kazandırılabilmesi için 44. Hükümet zamanında yapılmış olan yasal düzenlemeler ile bir bölüm yabancı bayraklı geminin Türk Bayrağına intikali sağlanmıştır. 45. Hükümet döneminde çıkarılan 2581 sayılı Kanun ve benzeri mali düzenlemeler ile Türk Bayraklı gemiler üzerinde yabancı para cinsinden ipotek tesisine imkan ve özel ithal müsaadesi alınmaksızın belirli tip ve tonajlarda gemilerin doğrudan ithaline müsaade edilmesi sonucu bir müddet Türk Bayraklı gemilerin sayısı artmış ve yabancı bayraklarda çalıştırılan Türklere ait gemilerin sayısında bir azalma görülmüştür. Ancak, bu eğilim daha sonra değişmiş ve yabancı bayrak altındaki Türk deniz ticaret filosu çeşitli sebeplerden dolayı önemli ölçüde artmıştır.

Türk donatan tarafından yabancı bayrağa geçme sebepleri aşağıdaki gibidir;

- Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden doğan kazançların banka ve finans kurumlarında döviz cinsinden değerlendirilmesinde, elde edilen kazançların yanı sıra kur farklarının da vergi istisnası dışında tutularak Gelir ya da Kurumlar Vergisine tabi olması denizcilik sektörünü olumsuz etkilemektedir.
- SSK primlerinin mevcudiyeti ve yüksekliği, alternatif olan kolay bayrak gemilerine göre dezavantaj yaratmaktadır. Bu sorunun ortadan kaldırılması için SSK priminden gönüllü muafiyet ya da geçmişte uygulandığı gibi denizde bulunulan süre kapsamında SSK priminde indirim uygulanması sektör tarafından talep edilmektedir.
- Başta Paris MoU'ya tabi ülkeler, liman devleti kontrolü sırasında Türk bayraklı gemilere daha hassas kontroller uygulamakta ve bu da gemilerin gecikmesine sebep olmaktadır.
- Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin yurt dışına ihracı, genel ihracat hükümlerine tabi tutulmaktadır. Geminin ihracı için ihracatçı birliklerine satış bedelinin

on binde 5'i kadar harç verilmesi ve ayrıca satış bedelinin kambiyo mevzuatına göre yurda getirilerek Döviz Alım Belgesine bağlanması zorunluluğu sıkıntı yaratmaktadır.

- Türk Bayraklı gemilerin Türkiye'deki tersanelerden almış olduğu, işçilik hariç, tamir–bakım hizmetlerinin Katma Değer Vergisine tabi olması tamir-bakım maliyetlerini yükseltmektedir.
- Kreditörler tarafından Türk bayraklı gemi projelerine daha çekingen davranılmakta ve kredi verilirse de kredi faizleri yükselmekte, vadeler kısalmaktadır.
- Deniz taşımacılığı konusunda yasal prosedürler ve kararlar yabancı finansörleri ve denizcilik firmalarını Türkiye'ye bakışta tereddütte bırakmaktadır. Bu da Türk Bayrağı yerine kolay bayrak tercihine neden olabilmektedir.
- Hamiline Yazılı Hisse Senetleri ve Borsada işlem görme konuları,
- Gemi sahibi firmaların halka açılmalarında hiç bir kısıtlama yoktur. Borsada işlem görme açısından ise mevzuat ve uygulamadaki prosedürün net olarak tanımlanması gerekir. Ulusal Sicile kayıtlı gemisi olan firmaların tüm hisse senetlerinin Borsada işlem görebilmesi açısından TTK 823. madde itibarıyla düzenleme yapılması gerekmektedir.[1]
- Kanunda geçtiği üzere hisse senetleri nama yazılı olacak ve ahara devrinde şirket idare meclisinin izni bulunacaktır. Bu hükmün hisse senedi devrini kısıtlayıcı nitelik içermesi itibarıyla uygun şekilde revize edilmesi sektör tarafından talep edilmektedir. Bu konuyla ilgili çözüm önerisi ise, şirket idare meclisi tarafından alınan genel bir izin kararının mahkeme kararıyla uygulanması ve aynı zamanda beyaz ciroya imkan tanınmasıdır. Ayrıca, yabancı payının %50'ye ulaşmaması gerekliliği nedeniyle; gemi sahibi şirketlerin Borsada işlem görmesi halinde yabancı hisse takibi ve yükümlülükler açısından sorun oluşabilecektir. Nitekim, Borsada halka açık alım satımlar ile halka açık hisselerin tümü de yabancılar tarafından satın alınabilecektir. Bu noktada Ulusal Sicilde gemi sahibi bir firmanın Borsada satabileceği hisse oranı sınırlı kalmak zorundadır.

---

[1] *"TTK Madde 823 - Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker. Yalnız Türk vatandaşlarının malı olan gemi Türk gemisidir. Şu kadar ki;*
Türk kanunları uyarınca kurulup da:
1. Hükmi şahsiyeti haiz olan teşekkül, müessese, dernek ve tesislerin malı olan gemiler, idare uzvunu teşkil eden şahısların ekseriyeti Türk vatandaşı olmak;
2. Türk ticaret siciline tescil edilmiş ticaret şirketlerinin malı olan gemiler, şirketi idare ve temsil etmeye salahiyetli olanların ekseriyeti Türk vatandaşı olmak ve şirket mukavelesine göre rey ekseriyeti Türk ortaklarda bulunmak, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca hisse senetleri nama yazılı ve ahara devri şirket idare meclisinin iznine bağlı bulunmak; şartlarıyla Türk gemisi sayılırlar. Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin malı olan gemiler, payların yarısından fazlası Türklere ait ve gemi müdürü de Türk vatandaşı olmak şartıyla Türk gemisi sayılırlar."

- Türk Bayraklı gemilerde asgari gemi adamı donatım belgesinin öngördüğü gemi adamı sayısı (Minumum Safe Manning Certificate) pek çok kolay bayrak ülkesinden daha fazladır. Bu da örneğin aynı özelliklere sahip Malta Bayraklı ve Türk Bayraklı iki gemide gemi adamının kaçması, hastalanması ya da çeşitli sebeplerden dolayı gemi adamının gemiden ayrılması ya da geminin eksik gemi adamıyla yola çıkmasına sebep olan durumlarda Türk bayraklı gemi donatanının gemiye yeni adam yollayana kadar gemisinin bekletilmesi manasına gelmektedir. Pek çok ülke tarafından ülkemiz vatandaşlarına uygulanan vize v.s. gibi etmenlerden dolayı da bu işlemi yapmak kolay olmamaktadır. Asgari gemi adamı donatım belgesinin öngördüğü gemi adamı sayısının kolay bayrak ülkeleri seviyesine çekilmesi hususunda Denizcilik Müsteşarlığınca konunun tüm yönlerini inceleyen bir çalışma yapılmalıdır.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Türk Bayrağına geri dönüşün; yabancı bayrağa geçiş sebeplerinin araştırılarak bu sebeplerin ortadan kaldırılması amacıyla bir çalışma yapılması ve bu çalışmanın en kısa sürede ilgili mercilere ulaştırılarak sorunun çözülmesi için gerekli girişimlerin yapılması önerilmektedir.

2004 yılı sonu itibarıyla; Türk armatörü için inşa edilen ve 0-4 ve 5-9 yaş grubuna ait toplam 237 parça, 2.7 milyon DWT gemi yabancı bayraktadır. Türk Donatan tarafından ülkemizde ve yurtdışındaki tersanelerde yeni inşa edilmekte olan ya da inşası yeni tamamlanmış pek çok gemi, çok özel bir sebep bulunmadıkça yabancı bayrak altında çalışmayı tercih etmektedir.

2004 yılı sonu itibariyle;

- Dünya filosu toplamı 39.932 gemi veya toplam 888.036.000 DWT
- Türk Bayraklı 420 gemi veya toplam 6.427.000 DWT (dünya filosunun DWT bazında %0.723' ü)
- Türk Donatana ait Yabancı Bayraklı 237 gemi ve toplam 2.725.000 DWT (dünya filosunun %0.306'ü)
- Türk Donatana ait 657 gemi veya toplam 9.152.000 DWT (dünya filosunun DWT bazında %1.036'sı)

Mevcut yabancı bayrak altındaki gemilerimize yakın bir tonajın da yurt dışında Türk Armatörler tarafından inşa ettirildiğini dikkate almak gerekmektedir.

Yabancı bayrağa geçişin; özellikle uluslar arası piyasalarda söz sahibi olabilecek kabiliyette ve kaliteli gemi işletmeye muktedir donatanların mevcut gemilerini Türk Bayrağından yabancı bayraklara geçirmelerinin sebepleri dikkatle incelenmelidir.

Türk donatanının ve devletimizin insan faktörü üzerinde ciddiyetle durması gerekmektedir. Gemi inşaatı haricinde teknik personel yetiştirilmesinde ciddi bir eksiklik gözükmekte ve mevcut durum hem donatan tarafında, hem de devlette değerlendirme, planlama, yasama ve teknik işletme aşamalarında gelişmeyi önleyici bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır.

Uluslar arası Denizcilik Örgütü tarafından düzenlenen bir internet sitesinden; dünya deniz ticaret filosunu oluşturan değişik tip ve tonajdaki gemiler kolayca bulunabilmektedir. Geminin adı verilerek girilen sitede; geminin tipi, tonajı, klası ve teknik özellikleri yanında, inşa tarihinden bugüne dek donatanları, hangi isimle hangi bayrak altında çalıştıkları, klas durumu, eksikleri ve liman devleti tarafından tutuklanma sayı ve tarihleri ile kara listede olup olmadıkları gibi gerekli tüm bilgilere herhangi bir kısıtlama olmadan her isteyen ulaşabilmektedir.(www.equasis.org) Bu nedenle bayrağı altındaki filosunu izleyen ve denetleyen idare gemilerin durumuna göre üzerine düşen gerekleri kolayca yerine getirebilir.

2.2.1.4. Gemi İşletmeci Firmaların Analizi

İMEAK Deniz Ticaret Odası Notu:

Bu bölümdeki sınıflandırmanın hangi kriterlere göre yapıldığı net değildir. Toplantılarımızda tartışılmayan bu saptamaların subjektif olduğu düşünülmektedir.

Gemi işletmeciliği firmaları ayrıntılı olarak irdelendiğinde üç değişik şirket yapısı karşımıza çıkmaktadır.

Birinci kategori olarak tarif edilecek şirketler, Türkiye ölçeğinde kurumsallaşma sürecini tamamlamaya gayret gösteren ve bir bölümü de bu süreci tamamlamış şirketlerdir. Bu şirketler Liman Devleti kontrollerinde genelde sıfır eksiklik veya telafi edilmesi ilave bir maliyet getirmeyen çok küçük kapsamlı eksiklikler düzeyinde başarı sağlamaktadır. İşletilen gemilerin yaşları da dikkate alındığında benzer küçük kapsamlı eksiklikler Beyaz Listede yer alan ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerde de gözükmektedir.

İkinci kategoride yer alan gemi işletmeciliği şirketleri, daha ziyade kurumsallaşma konusunda çaba harcamayan şirketler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu şirketler; ancak zorunlu bir takım kuralların gemilerine ve şirketlerine olumsuz yaptırımları ile karşı karşıya kaldıklarında çözüm arayışlarına gitmektedirler. Dolayısıyla gelecek planlaması sadece maliyetlerin asgari düzeye çekilmesiyle sınırlı vizyona sahip olan bu şirketlerin gemilerinde meydana gelen eksiklikler ve uygunsuzluklar, sadece şirketin prestiji ve gemileri için ortaya çıkan finansal kayıpların yanında, ülke bayrağının da direkt uluslar arası prestijine olumsuz etki yapmaktadır.

Üçüncü kategoride yer alan şirketler ise, birinci ve ikinci kategori şirketlerine nazaran çok daha genç şirketlerdir. Bunların çok az bir kısmı; kendilerinden beklenmeyecek derecede iyi teknik işletmecilik performansları sergilerken, büyük çoğunluğu sadece bir finansal tercih olarak gemi alımına giden ve almış olduğu gemileri kendinin işletebileceğine inanan, ancak denizcilik mesleğinin uluslar arası bir meslek olduğu ve bir çok disiplini kendi içerisinde barındırdığından habersiz olan şirketlerdir.

Gemilere yapılan ayrıntılı ve en sıkı denetimlerin Avustralya ve Amerika Birleşik Devletleri'nde gerçekleştiği bir vakadır. Amerika Birleşik Devletleri limanlarında yapılan denetlemeler, Birleşik Devletler Sahil Güvenlik Organizasyonu (United States Coast Guard) tarafından yapılmaktadır. Ancak eyaletlerde sahil güvenlikle kontratlı çalışan ve yine daha ayrıntı konularda gemileri denetleme hakkına sahip kurumlar mevcuttur. Bunlardan özellikle Washington Eyaleti Ekoloji Departmanının (Washington State Ecology Department) aşırıya kaçan sıkı bir denetim yaptığı bilinmektedir. Washington Eyaleti Ekoloji Departmanı, Birleşik Devletler Sahil Güvenlik denetimlerine ilave olarak, gemi başına süresi dört saat ile altı saat arasında değişen ilave denetimleri yapmaktadırlar. Tüm ülkeler ve hatta tüm Liman Devlet kontrolleri, zorluk derecesinde müşterek bir havuzda değerlendirildiğinde, dünyada en çok gemi tutuklaması ve cezalar ve hatta gemilere el konulması bu departmanın yapmış olduğu çok ciddi denetlemeler sonucu ortaya çıkar. Bu sebeple bir çok gemi işletmeciliği firması bu bölgeye gemi çalıştırmaktan çekinmektedir.

Washington Eyaleti Ekoloji Departmanı'na benzer, zaman zaman ondan daha katı denetlemeleri yapan bir diğer kurum ise Avustralya'da, Avustralya Denizcilik Emniyet Kuruluşu'na (Australian Maritime Safety Agency) kontratlı olarak çalışan, Avustralya Karantina ve Denetim Servisleri (Australian Quarantina & Inspection Service) kuruluşudur.

Birinci kategori Türk gemi işletmeciliği şirketleri söz konusu bu denetlemeleri dahi başarıyla geçebilmektedir. Hatta Kara Listede olan Türk Bayrağı göz önüne alındığında, bu kategoride yer alan şirketlerimizin almış oldukları takdir ve teşekkür belgeleri küçümsenemez ve göz ardı edilemez bir gerçektir. Tabiatıyla dünyanın bu iki zor denetçi organizasyonu, sadece gemilerin performansı değil aynı zamanda bu performansın altında yatan, şirket yönetim kalitesi ve prensip felsefelerin işlerliğini de incelemektedir. Bu kurumlar alacağı kararları uygulamaya koymadan önce, ilk olarak taslak metinleri sadece kendi uzman kuruluşlarına değil, aynı zamanda bu denetimden başarı ile geçmiş, Türk gemi işletmeciliği yapan şirketlere göndererek, uzman görüş de talep etmektedirler.

Dünyanın en zor denetim organizasyonlarının dahi, Türk gemi işletmelerinden uzman görüş alması ve uzman görüşün belirtilen öngörülerini de dikkate alarak uygulamaya koyması, bu konuda mevcut başarı kriterlerinin; ulaşılması en uzak noktasına geldiğimizi göstermektedir.

Cumhuriyetin kurulmasından 1980'li yıllara kadar geçen süreç içerisinde, Türkiye'de faaliyet gösteren gemi işletmeciliği firma ve kurumlarının sayısının 18'i geçmediği görülmektedir. 1980 sonrasından günümüze kadar gelen süreç içerisinde bu sayı 1l0'a ulaşmıştır.

Gemilerin günlük çalışma maliyetinde personel giderleri dışında karşımıza çıkan bir diğer kalem ise öngörülmeyen harcamalar kalemidir. Bu kalem içerisinde meydana gelecek arıza veya hasarlar dolayısıyla oluşabilecek muhtemel masraflar, gemilerin liman devlet kontrollerindeki eksiklik nedeniyle tutuklanması, alıkonulmasından doğan ve bunların telafi edilmesi için gerekli olan harcamalar yer almaktadır. Uzun vadede istihdam edilen gemi adamı kalitesi göz ardı edilerek personel maliyetlerinden yapılan tasarruftan daha fazlasının öngörülmeyen harcamalara gittiği Liman Devlet Kontrol raporlarından ortaya çıkmaktadır.

İkinci kategorideki gemi işletmecileri, uluslar arası kuralların gereğine uygun çalışmak zorunluluğu olan, ancak elde edilmesi birikim gerektiren ve tecrübelerini kendi organizasyonuna göre biçimlendirememiş hassas bir yapıyla karşımızda durmaktadırlar.

Üçüncü kategori gemi işletmeleri daha ziyade düşük tonajlı gemiler çalıştıran ve ekseriyette dahili kabotaj ve kısa sefer yapan gemi işletmeleridir. Bu kategori içerisinde yer alan armatörlerin, gemi işletmeciliği aktivitesi daha ziyade ek bir iş kolu şeklinde gerçekleşmektedir. Bu sebeple uluslar arası kurallar ve bunların yaptırımlarına ilişkin hususlar

şirket vizyonu içerisinde daha geri planda yer alabilmektedir. Bununla beraber bu kategoride yer alan şirketlerin bir kısmının oldukça dinamik ve kararlı olduğu da görülmektedir.

İki ve üçüncü kategori içerisinde tarif edilmeye çalışılan kurumların birinci kategori içerisinde yer almasının sağlanması, sınırları iyi belirlenmiş bir idari mevzuat ve sürekli gelişim stratejileri içerisinde ancak eğitimle gerçekleştirilebilir.

2.2.2 Liman İşletmeciliği

Denizyolu taşımacılığının en önemli altyapısını oluşturan limanlar, ticarete konu olan malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilebilir. İthalat ve ihracatımızın %87.6'sının denizyolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemi giderek artmaktadır.

İthalat, ihracat, yurtiçi ticaret ve transit taşımacılıkta önemli yeri olan limanlarımızdan demiryolu bağlantısı olan yedi liman TCDD tarafından, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin Tekirdağ, Rize, Ordu, Sinop, Giresun ve Hopa limanları 1997, Antalya Limanı 1998, Marmaris ve Alanya limanları 2000, Çeşme, Kuşadası, Dikili ve Trabzon limanları ise 2003 yılında 30 yıllık 'İşletme Hakkı Devri Yöntemi' ile özelleştirilmiştir. Demiryolu bağlantılı olup TCDD tarafından işletilen limanlardan Haydarpaşa dışındaki diğer altı liman özelleştirme kapsamına alınmıştır. Mersin Limanının özelleştirme işlemleri tamamlanmış ve ihale sonucu Limanın işletme hakkını Akfen-PSA Ortak Girişim Grubu almıştır. Liman personelinin özelleştirme sonrası TCDD'de çalışacağı yeni işyerlerinin belirlenmesi çalışmaları devam etmektedir. Ayrıca, Mersin Limanındaki malzeme, ekipman, taşınmaz, demirbaş ve yedek malzemenin tesbiti amacıyla oluşturulan bir heyet limanda çalışmalarına devam etmektedir. İskenderun Limanının işletme hakkı devrini de Akfen-PSA Ortak Girişim Grubu almıştır. Ancak, Rekabet Kurumu ihale sonucuna olumsuz görüş bildirmiştir. Firma, Rekabet Kurumunun kararına itiraz etmiş ve mahkemeye başvurmuştur. Mahkeme sonucu beklenmektedir. İzmir Limanının özelleştirme hazırlık çalışmaları tamamlanmış olup 04.01.2006 tarihinde ihale ilanına çıkılmıştır. Haziran 2006 içerisinde ihalenin tamamlanması beklenmektedir. Diğer limanlardaki özelleştirme hazırlık çalışmaları devam etmektedir.

Bu çalışmada bazı kamu ve özel sektör kuruluşlarının kendi gereksinimlerine yönelik hizmet veren ve artan boş kapasitelerini üçüncü şahısların hizmetine sunan iskeleler değil, büyük ölçekli kamu ve özel sektör limanları esas alınmıştır. Limanlarımızın teknolojik gelişmelere uyum sağlamadaki zorlukları, altyapı eksikliği ve limanla entegrasyonu

sağlayacak demiryolu bağlantılarının yetersizliği nedeniyle transit taşımacılıktan yeterli pay alınamamaktadır. Ülkemizdeki kamu ve özel sektör limanlarıyla yerel yönetimler tarafından işletilen liman ve iskelelerin özellik ve fiziki kapasiteleri ayrıntılı olarak Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlattırılan Ulaştırma Master Planı'nın Denizcilik bölümünde verilmektedir.

Son dönemde ÖTV'siz yakıt, liman ücretleri ve gemi sağlık vergilerini azaltan düzenlemeler ve Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) gibi uygulamaya konan olumlu çalışmalar sektör anlamında atılan ciddi adımlardır. Bölgesel anlamda yüksek olan Liman hizmet tarifelerini daha makul bir seviyeye çekmek amacıyla, Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı gemi GRT, tipi ve çalışma hattı gibi kıstaslara göre 01.08.2003 den geçerli olmak üzere liman ücretlerinde indirim yapan yeni bir "Liman Hizmet Tarifesi" genelgesini yürürlüğe koymuştur.[2]

Bazı denizcilik kuruluşları uzun süredir özelleştirme kapsamında olmalarına karşın, istenen sonuç alınamamakta ve özelleştirilen kurumlarda sorunlar yaşanmaktadır. Bu durumun başlıca nedenleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Koalisyon hükümetleri özelleştirmede etkin olamamıştır. Koalisyon dönemlerinde Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Özelleştirme İdaresinin farklı partilerde olması etkinlik ve koordinasyon yönünden sakınca yaratmıştır.
- Kurumların uzun süre özelleştirme kapsamında kalması, gelişme ve yatırımı engellediği gibi çalışanları da olumsuz etkilemektedir.
- Denizcilikle ilgili, Kanun, Kanun Hükmünde Kararname, yönetmelik, tüzük, kararname ve makam olurları gibi mevzuat ve yetkili kuruluş sayısı çok fazladır.
- TDİ limanlarının özelleştirilmesi aşamasında edinilen deneyimlerin TCDD limanlarının özelleştirilmesinde iyi bir biçimde değerlendirilmesi gerekir.[3]

Özelleştirme kapsamındaki TCDD limanlarının sorunlarını aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz;

- İş sahiplerinin beş farklı bakanlık ve çok sayıda genel müdürlükle iş yapma zorunluluğu,
- Sendika ve toplu iş sözleşmesinden kaynaklanan sıkıntılar,

[2] Liman ücretlerinin indirilmesindeki amaç navlunların düşürülerek ürün ve hizmet maliyetlerinin azaltılması, turizme katkı ve ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımacılığın artırılmasıydı. Ancak, ana limanların özelleştirme programı kapsamında olması ve nihayetinde özel sektörce işletilecek olması, özel sektörün fiyat belirlemesine karışılmaması gereği ve ülkemizin cari işlemler açığı v.b. hususlar gözönüne alındığında; liman ücretlerindeki indirimlerin tekrar gözden geçirilmesi ve gerekirse kaldırılarak tarifelerin serbestleştirilmesi düşünülebilir.

[3] Bir Kamu yararı ve güvenliği hizmeti olan kılavuzluk hizmetlerinin özelleştirilen limanlarda özelleştirme kapsamı dışında tutulması gereği vardır. Kılavuzluk hizmetleri, üçüncü taraf olan armatörlere,liman işletmecisine,acenteye ve diğer kurumlara karşı eşit mesafede tarafsız olması için liman işleticisinin tahakkümü altında olmamalıdır.

- Çevre ile ilgili altyapı çalışmalarının bulunmayışı, atık alım işleme kapasitelerinin belirlenmesi gerekliliği,
- Personel ve araç gereç eksikliği,
- Günün koşullarına uymayan eski teknoloji ile çalışma,
- Sigorta sisteminin yetersizliği,
- Gümrük sıkıntıları,
- Başlangıçta konteyner limanı olarak yapılanmamanın getirdiği güçlükler,
- TCDD Limanları'nda konteyner trafiği her yıl yaklaşık %20 oranında artış göstermektedir. Bu nedenle ilave alt ve üst yapı yatırımlarına gerek duyulmaktadır.

Haydarpaşa Limanı: Rhein-Main-Tuna nehri kanalı ile Avrupa ve Karadeniz ülkelerini kapsayan bölgede önemli bir konuma sahiptir. Kara ve deniz taşımacılığına demiryolu boyutunu da eklemiştir. Temel problem yer darlığı olduğundan konteyner hizmetleri aksamaktadır. Zemin bozukluğu, mevcut raylar üstüne asfalt çekilmesi, konteynere uygun rıhtım vinci olmayışı gibi fiziki yetersizlikleri mevcuttur. Haydarpaşa limanının yetersizliği Ambarlı liman bölgesinin gelişmesini hızlandırmıştır. Pendik'te özel sektörün Ro-Ro limanının (terminalin) devreye girmesiyle özelleştirme kapsamı dışında tutulan limanın gelirleri daha da düşmektedir. Bugün itibarıyla Haydarpaşa limanında 4 adet Gantry Crane, 1 adet MHC konteyner yükleme boşaltma kullanılmakta olup, kapasite fazlalığı söz konusudur. Ambarlı doyum noktasına ulaştığından Haydarpaşa Limanına geri dönüş başlamış olup; konteynerde artış gözlenmektedir. JICA raporlarında Haydarpaşa Limanının alternatifi bir liman yeri bulunamadığından kaldırılması söz konusu olmayıp, kapasitesi 550 bin TEU olarak sınırlandırılmış, bundan sonra Derinceye bir konteyner terminali öngörülmüştür. Liman bölgesinin Haydarpaşa Garı ile birlikte rant ve cazibe merkezi olarak değerlendirilmesi girişimleri gözlenmektedir.

İskenderun Limanı: Doğu Akdeniz'deki konumu nedeniyle GAP'ı da içine alan geniş bir hinterlanda hizmet vermekte, gerek sanayi gerekse tarımsal üretime önemli katkıda bulunmaktadır. Liman aynı zamanda Ortadoğu ülkeleri için de önemlidir. Bu limanın dökme yüke hizmet veren bir ihtisas limanı olması önerilmektedir.

Bandırma Limanı: Marmara Bölgesini, Ege ve İç Anadolu'ya bağlayan liman mevcut hava ve demiryolu bağlantısıyla bölgenin ithal ve ihraç kapısı konumundadır. İzmir'le olan tren bağlantısı, kombine taşımacılığa yönelik hizmet sunmasına olanak vermektedir. ULİMAP bağlamında bu limanın 200.000 TEU'luk tevsiatı öngörülmüştür. Bandırma–

Yenikapı feribot ve Bandırma-Ambarlı Ro-Ro hatları mevcut olup, rehabilite edilmesiyle İzmir'e olan demiryolu taşımacılığı açısından önemi daha da artacaktır.

Derince Limanı: 17 Ağustos 1999 depreminden büyük zarar gören Derince Limanı'nın yenilenerek geri sahasının düzeltilmesi gerekmektedir. Derince Limanı ile ilgili yapılan Master Plan tamamlanmıştır. Liman özelleştirme programı kapsamında olduğundan TCDD tarafından AYB kredisi ile yenilenmesi çalışmaları askıya alınmıştır.

Bölgede otomobil fabrikaları yoğun olduğundan liman ihraç ve ithal araçlar nedeniyle adeta otomobil terminali görünümündedir. Deprem sonrası rıhtımlarda demiryolu bağlantısı kalmamıştır. Derince Konteyner Terminali Projesi'nin YİD üzerinden ihalesinde DLH yetkilendirilmiş olup, yapılacak ihale ile 1 milyon TEU kapasiteli yeni bir tesis gerçekleştirilecektir

Samsun Limanı: Orta Avrupa Ülkeleri ve Rusya'dan gelen yüklerin Ortadoğu ve Orta Asya Ülkeleri'ne taşınmasında merkez teşkil etmektedir. Samsun Limanı Feribot Terminali herhangi bir aktarma olmaksızın, Ro-Ro sistemleri dahil demiryolu feribot seferleriyle kombine taşımacılık varışlarına sahiptir. Bu bağlamda Köstence, Odessa, İlyichevsky ve Novorosisky limanlarına düzenli Ro-Ro seferleri yapılmaktadır. Liman alanı içinde birçok kamu kuruluşunun müstakil binaları mevcuttur. Liman etkin alanı dışında tek bir bina yapılarak bu kuruluşlar bir araya toplanabilir ve bu sayede liman içinde alan kazanılabilir. Liman genelde dökme katı yüke yönelik çalışmaktadır. Dağ turizmi, inanç turizmi ve komşu ülkelerden gelen yolcuların alış veriş taleplerinin artması halinde yolcu potansiyeline sahiptir. Limanın yapıldığı dönemde geri sahasında hiçbir yapı yokken, şimdi belediyenin imar planı gereği arka alan binalarla dolmaktadır. Bunun sonucunda da limanın şehir merkezinde kaldığı söylenebilir. Samsun Limanı'nın diğer önemli bir sorunu, liman alanının bir kısmı metro, bir kısmı fuar alanı için alınarak küçültülmesidir. Fuarın kapanmasıyla burası park düzenleme çalışmalarıyla yeşil alana dönüştürülmekte ve önünden sahil yolu geçmektedir. Bu alan Ro-Ro terminali olabilir. Liman mendireğe doğru sıkıştırılmakta ve liman gelişim alanı korunamamaktadır.

İzmir Limanı: Ege Bölgesi'nin elleçleme kapasitesi ve yük trafiği bakımından en büyük limanıdır. Batı Avrupa ve Kuzey Afrika arasındaki merkezi konumu ve güçlü hinterlandıyla sadece Ege Bölgesinin tarımsal ve ticaret merkezi olmayıp, aynı zamanda Türk ihraç ürünleri için de çok önemli bir rol üstlenmektedir. Türkiye'nin konteyner elleçleme de birinci ihraç limanı; İç Anadolu ve Ege bölgelerinin ithalat kapısı olması yanında demiryolu

ve karayolu bağlantıları ile Avrupa, Ortadoğu ve Asya ülkeleri arasında önemli bir ticaret limanı olma özelliğine sahiptir. Ayrıca JICA tarafından hazırlanan ULIMAP-Ulusal Liman Çalışması Master Planı'nda İzmir Limanının ana konteyner limanı olabileceği belirtilmiştir. 1985 yılından bu yana yapılan master plan çalışmalarında 250.000 TEU' ya ulaşıldığında 2. kısım konteyner terminalinin inşaatına başlanılması önerilmektedir. Bu amaçla uluslar arası rekabet ortamında aktarma limanı haline getirilmesi yönünde "İzmir Limanı Tarama Tevsii Projesi" yapılmıştır. Ege bölgesinin turizm zenginliklerine kolayca ulaşabilecek konumda olması ve Adnan Menderes havaalanına 25 km olan yakınlığı da dikkate alındığında limanın yolcu hizmetleri için de önemi olduğu vurgulanabilir. Böylece liman konteyner hizmetleri yanında altyapı ve araç-gereç olanaklarıyla karışık eşya, dökme katı ve sıvı yük, Ro-Ro ve yolcu hizmetlerini de vermektedir.

Türkiye'nin ithal ve ihraç yüklerinin her yıl artması ve özellikle konteyner taşımacılığında oluşan yoğun talep sonucunda İzmir Limanı'nın artan talebi karşılama yönünde sıkıntıları giderek artmaya başlamıştır. İzmir Limanı'ndaki sıkışıklık sonucu yoğun yük trafiği dönemlerinde gemilerin demirde bekleme sürelerindeki artışlar nedeniyle denizcilik firmaları Eylül 2004 tarihinde Avrupa limanları ile İzmir arasında karşılıklı yapılan konteyner taşıma ücretlerinde %25'e varan sıkışıklık zammı uygulamaya başlamışlardır. Bu özellikle ihracatçılar açısından oldukça büyük sıkıntılara sebep olmuştur.

İzmir Limanının Sorunları ve Son Dönemde Yapılan ve Planlanan İyileştirme Çalışmaları

- Liman, kapasitesinin üstünde çalışmakta olup, su derinliği, istif sahası, araç ve personel yönünden yetersizdir.
- Halen limana giren araçların liman sahasını gereksiz yere otopark şeklinde kullanmasını engellemek amacıyla, araçların acente iş talep formu doğrultusunda giriş yapmaları sağlanmalıdır.
- DLH sorumluluğundaki alanlardan kullanım müsaadesi alınan yerlerde betonlama ve asfaltlama şeklindeki düzenlemelerle yeni alanlar kazanılmaktadır.
- İhraç otomobillerin park yeri olarak kullandığı rıhtım alanları boşaltılıp araçlar yeni asfaltlanan yere nakledildiğinden rahat çalışma ortamı yaratılmıştır.
- Vagonla gelip-giden konteynerler için ayrılan alanda yükleme boşaltma ve istifleme çalışmaları başlamıştır.
- 2004 yılı içinde yolcu salonunun restorasyonu yapılarak modern bir hale getirilmiştir.

- Liman operasyonlarının takibi ve ücretlendirilmesine yönelik 30 adet PC ve yazıcı alınmış olup gerekli sistem çalışmaları acentaların da giriş yapabileceği bir şekilde sürdürülmektedir.
- TCDD'nin diğer altı limanından geçici görevle 45 mekanik vasıta operatörü İzmir'de göreve başlamışlardır.
- Sadece İzmir Limanı'nda bulunan ve atıl vaziyette duran konteyner yıkama tesisine ya uygun bir ücret politikasıyla işlerlik kazandırılmalı veya başka amaç için kullanılmalıdır.

Limandaki sıkışıklık sorununa asıl çözüm getirecek olan 'Liman Tarama ve Tevsii Projesi'dir. Bu proje ile TMO siloları önünde yarım kalmış rıhtım –13 m. su derinliğinde ve 450 m. uzatılarak 800 m. uzunluğunda rıhtım oluşacaktır. Mendirek uzatılıp rıhtım ucuyla birleştirilip rıhtım ve mendirek içinde kalan saha doldurulup, mevcut dolgu alanıyla birlikte betonlandığında 500 bin m^2'lik konteyner sahası kazanılacaktır. Ayrıca körfez girişi ile liman arasındaki suyolunda denizin derinliği -10,4 m. olması nedeniyle büyük gemiler limana yanaşamamaktadır. Bu nedenle –13 m.'lik rıhtımlara yanaşabilecek büyük ana konteyner gemilerinin geçebileceği 250 m. taban genişliğinde -14 m. su derinliğinde yaklaşık 7.5 km'lik bir kanalın tarama ile oluşturulması gerekmektedir.

Mersin Limanı: Coğrafi konumu, kapasitesi ve geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla yalnız Türkiye'nin değil, aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in en büyük limanlarından biridir. Mersin Limanı mevcut kapasitesinin üstünde bir iş hacmiyle faaliyetini sürdürmektedir. Haydarpaşa Limanı gibi çok sıkışık duruma gelmeden Mersin Limanının sorunları çözülmelidir. Türkiye ve Doğu Akdeniz limanları arasındaki rekabet büyümekte ve rakiplerin verimlilik seviyesi hızla artmaktadır. Bu nedenle Mersin Limanı'nın Türk ve Doğu Akdeniz pazarındaki rakipleri ile ilgili durumunun belirlenmesi gerekir. Mersin, Anadolu ve denize kıyısı olmayan Asya ülkeleri için giriş kapısı olarak hizmet vermektedir. Türkiye'nin doğu Akdeniz kıyısında yer alması nedeniyle GAP'ın bölge sanayi ve tarımsal ürününün en önemli deniz ayağını oluşturmaktadır. Demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla dünyanın Ortadoğu ticareti için ideal konumunda bir transit limanıdır.

Akdeniz'in dünya konteyner trafiğinden aldığı pay %6 olup, bölgede konteyner trafiği her yıl %8'lik bir artış göstermektedir. Doğu Akdeniz Bölgesinin Batıya göre trafiği daha az olmasına karşın, daha hızlı bir gelişme göstermektedir. Mersin Limanında izlenecek strateji

Akdeniz'de hattı olmayan Asya kökenli gemi işletmecilerini bölgeye çekebilmektir. Zira bölgede halen çalışan büyük gemi işletmecilerinin mevcut ana uğrak yerlerini değiştirmeleri oldukça zordur.

Mevcut Mersin limanının yanında yer alacak Mersin Konteyner limanı için İspanyol hibesi kapsamında fizibilite ve ön ÇED etüdü yapılmış olup 2010 yılında 1 milyon TEU 2020 yılında 2 milyon TEU 2030 yılında 4 milyon TEU kapasiteli bir tesisin ülkemizin Orta Asya, Avrupa-Akdeniz bağlantısında ana konteyner limanı fonksiyonunu yerine getirecek bir giriş çıkış kapısı olarak hizmet vermesi planlanmıştır.

Mersin limanının Doğu Akdeniz'de ana konteyner limanı olması amacı doğrultusunda gerekli çalışmalar yapılmalıdır. Mersin limanından konteynerler demiryolu ve karayolu ile taşınmaktadır. Liman arka bölgesine karayoluyla, iç bölgelere demiryolu desteği verilmeli ve Orta Asya ülkelerine ise demiryolu ile taşıma yapılması gerekmektedir.

Mersin Limanının Sorunları

- Mevcut 1017 işçinin %92 si 45 yaşın üzerinde, bu nedenle işçi verimi çok düşük olup ayrıca geçici işçi alma sıkıntıları bulunmaktadır.
- Limanda iş yapan acentalarla, elektrik ve mekanik atölyelerinin konteynerlerden oluşan barakaları limanda yer kaplamakta ve bu da çok çirkin bir görünüme sebep olmaktadır.
- Kıbrıs'a giden yolculara hizmet veren yolcu salonu tekrar yapılmış olup atıl vaziyettedir.
- Mersinin kombine taşımacılığa yönelik demiryolu ve karayolu bağlantıları yeterli değildir. Demiryolu bağlantılarında kusurlu hizmet en önemli sorunlardan biridir. Mersin'in Anadolu kentleri için önemli bir liman olmasını kısıtlayan karayolu ve demiryolu altyapı eksiklikleri en kısa sürede giderilmelidir.
- Yeni yapılan NATO iskelesi dışındaki yerlerde usturmaçalar uluslar arası nitelikten uzak görünmektedir.

Özel Sektör Limanları

Özel liman kuruluşları; sadece kendi yüklerini, hem kendi hem üçüncü şahıs yüklerini veya sadece üçüncü şahıs yüklerini elleçleyenler olarak sınıflandırılabilirler. Özel sektör liman kuruluşları, sorunlarını sektörel düzeyde ele alarak kalıcı çözümler üretmek amacıyla 1996 yılında Marlim Liman İşletmecilik Derneği şeklinde yapılanarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Dernek çoğunluğu Marmara Bölgesi'nde olmak üzere Türkiye genelinde 23

liman kuruluşunu temsil etmektedir. Üye limanların konteyner, genel, dökme katı ve dökme sıvı şeklindeki elleçleme istatistiklerini tutan dernekten gerekli bilgiler alınabilmektedir. Marlim üyesi olmayan özel sektör limanları da ülkemizde faaliyetlerini benzer şekilde sürdürmektedirler.

29 Nisan 2005 tarihinde U.N. Ro-Ro İşletmeleri Pendik Limanı'nın hizmete açılmasıyla hem taşıma süresi kısalmış, hem de taşımacılar İçerenköy - Harem arası treyler trafiğinden kurtularak bölge rahatlamıştır.

Üretim merkezlerinden tüketim yerlerine malların erişimini güvenli, hasarsız ve kısa sürede sağlayan demiryolu, denizyolu ve karayolu gibi değişik ulaştırma türlerinin bütünleşmesi ile çağımızda egemen olması öngörülen kombine taşımacılıkta birim yük kavramı ile konteyner taşımacılığı bir çığır açmıştır. Tablonun incelenmesinden görüleceği gibi Kumport Türkiye'nin en büyük özel limanıdır. Kuzey Marmara'da sanayi ve ticaret bölgelerinin çok yakınında yer alması nedeniyle son derece stratejik bir konumdadır. Konteyner taşımacılığı yönünden özel sektörde diğer önemli limanlar olarak Marport ve Gemport'u belirtebiliriz.

TCDD ve özel sektör limanlarının toplam konteyner elleçlemesini gösteren tablo aşağıdadır. Bu tablodan da görüleceği gibi 2004 yılında konteyner elleçlemesi yönünden en büyük gelişme sırasıyla Marport, Mardaş ve Mersin limanlarında olmuştur.

Tablo 13. TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Konteyner Elleçlemesi (TEU)

	2003	%	2004	%	2005	%
MARLİM Üyeleri	1.061.479	42	1.400.285	45	1.567.142	47
TCDD Limanları	1.416.054	57	1.656.696	54	1.721.845	52
Diğerleri	18.857	1	24.370	1	12.153	1
Toplam	2.496.390	100	3.081.351	100	3.301.140	100

Tablo 14. TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Karışık Yük/Katı Dökme Yük Elleçlemesi

	2003	%	2004	%	2005	%
MARLİM Üyeleri	22.334.234	53	27.606.610	45	36.002.330	54
TCDD Limanları	19.531.400	47	20.522.682	33	19.107.512	28
Diğerleri (*)	-	-	13.056.790	21	11.827.421	18
Toplam	41.865.634	100	61.186.082	100	66.937.263	100

Kaynak : Turklim Verileri (2006), (*) 2005 Yılında bilgi alınabilen limanlar dahildir

Tablo 15. TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Dökme Sıvı Yük Elleçlemesi

	2004	%	2005	%
MARLİM Üyeleri	3.086.428	25	4.465.337	36
TCDD Limanları	9.442.492	75	7.825.044	64
Toplam	12.528.920	100	12.290.381	100

Kaynak : Turklim Verileri (2006)

Tablo 16. TCDD, MARLİM ve Diğer Limanların Karışık Yük/Katı Dökme Yük Elleçlemesi

	LİMAN ADI	2003	%	2004	%	ARTIŞ
TCDD	Samsun	2,746,500	6.56	3,074,894	5.03	11.96
	Haydarpaşa	3,219,260	7.69	3,328,936	5.44	3.41
	Derince	1,368,823	3.27	1,890,890	3.09	38.14
	Bandırma	2,559,669	6.11	3,059,226	5.00	19.52
	İzmir	4,379,941	10.46	4,620,703	7.55	5.50
	Mersin	4,231,028	10.11	3,744,300	6.12	-11.50
	İskenderun	1,026,179	2.45	803,733	1.31	-21.68
	Toplam	19,531,40	47	20,522,682	34	5.08
MARLİM	Diler	3,091,508	7.38	3,503,408	5.73	13.32
	Altınel	444,357	1.06	512,310	0.84	15.29
	Sedefport	509,216	1.22	499,233	0.82	-1.96
	Akçansa	785,512	01.88	3,471,871	5.67	341.99
	Borusan Loj.	1,689,649	4.04	2,027,140	3.31	19.97
	Rota	931,500	2.22	939,953	1.54	0.91
	Poliport	1,499,240	3.58	1,244,469	2.03	-16.99
	Kızılkaya	1,376,297	3.29	1,376,126	2.25	-0.01
	Kumport	413,659	0.99	660,120	1.08	59.58
	Kroman	1,487,000	3.55	1,550,600	2.53	4.28
	Mardaş	2,644,264	6.32	2,551,270	4.17	-3.52
	Martaş	1,880,101	4.49	1,738,350	2.84	-7.54
	Toros Gübre	2,702,919	6.46	2,713,313	4.43	0.38
	Soyakport *	313,202	0.75	0	0.00	-100.00
	Limaş	208,920	0.50	460,048	0.75	120.20
	İçdaş	1,190,000	2.84	2,117,369	3.46	77.93
	Ege Gübre	697,000	1.66	1,610,033	2.63	130.99
	Gemport	469,890	1.12	630,997	1.03	34.29
	Toplam	22,334,23	53	27,606,610	45	23.61
DİĞER **	Akport			1,363,841	2.23	
	Ortadoğu Antalya			1,226,551	2.00	
	İsdemir (İskenderun)			6,134,515	10.03	
	Yazıcı (İskenderun)			2,528,439	4.13	
	Ekinciler (İskenderun)			1,242,056	2.03	
	Sarıeski (İskenderun)			561,388	0.92	
	Toplam			13,056,790	21	
GENEL TOPLAM		41,865,63	100	61,186,082	100	

Kaynak : TCDD ve MARLİM
(*) : 2004 Yılında Marport'a satılmıştır.
(**) : Türkiye genelinde tüm limanları kapsamaz. Bilgi alınabilen limanlar gösterilmiştir.

Tablo 17. TCDD ve Marlim Üyesi Limanların Dökme Sıvı Yük Elleçlemeleri

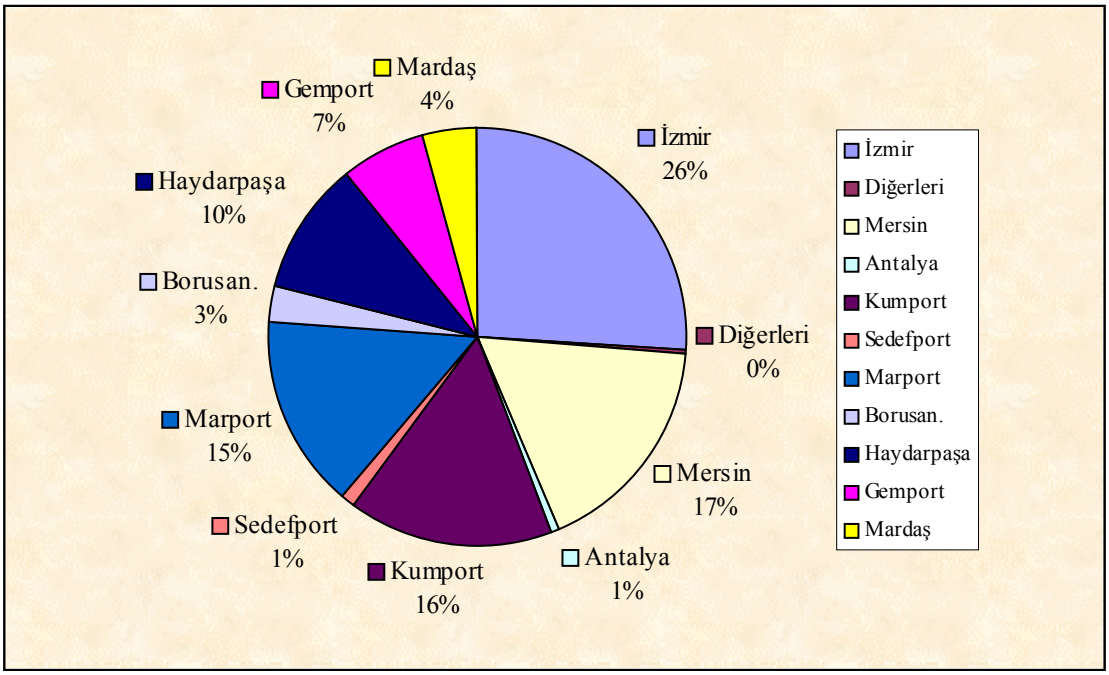
	LİMAN ADI	2004	%
TCDD	Haydarpaşa	306	0.00
	İzmir	220,197	1.76
	Mersin	7,514,939	59.98
	Samsun	37,340	0.30
	Bandırma	183,750	1.47
	İskenderun	1,421,583	11.35
	Derince	65,377	0.52
	Toplam	9,443,492	75.37
MARLİM	Altınel	144,075	1.15
	Solventaş	515,086	4.11
	Poliport	503,241	4.02
	Aksa	323,652	2.58
	Petlıne	7,820	0.06
	Kumport	3,822	0.03
	Martaş	46,304	0.37
	Toros Gübre	1,234,191	9.85
	Limaş	191,835	1.53
	Ege Gübre	116,402	0.93
	Toplam	3,086,428	24.63
GENEL TOPLAM		12,529,920	100

Kaynak : TCDD ve MARLİM

Tablo 18. Kamu ve Özel Sektör Limanlarında Konteyner Elleçlemesi (TEU)

	LİMAN ADI	2003	%	2004	%	ARTIŞ
TCDD	Samsun	0	0.00	0	0.00	0.00
	Haydarpaşa	244,467	9.79	316,982	10.29	29.66
	Derince	1,936	0.08	1,509	0.05	-22.06
	Bandırma	0	0.00	36	0.00	0.00
	İzmir	700,795	28.07	804,563	26.11	14.81
	Mersin	467,111	18.71	532,999	17.30	14.11
	İskenderun	1,745	0.07	607	0.02	-65.21
	Toplam	1,416,054	56.72	1,656,696	53.77	16.99
MARLİM	Kumport	439,993	17.63	483,831	15.70	9.96
	Marport	250,126	10.02	462,009	14.99	84.71
	Sedefport	31,731	1.27	34,180	1.11	7.72
	Borusan.	80,909	3.24	82,806	2.69	2.34
	Mardaş	85,914	3.44	132,566	4.30	54.30
	Gemport	172,806	6.92	204,893	6.65	18.57
	Toplam	1,061,479	42.52	1,400,285	45.44	31.92
DİĞER	Antalya	11,196	0.45	18,387	0.60	64.23
	Trabzon	3,661	0.15	1,549	0.05	-57.69
	Akport	4,000	0.16	4,434	0.14	10.85
	Toplam	18,857	0.76	24,370	0.79	29.24
TOPLAM		2,496,390	100	3,081,351	100	23.43

Kaynak : TCDD ve MARLİM



2.2.3 Kılavuzluk ve Römorkör Hizmetleri

Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri başlangıçta TDİ ve TCDD gibi kamu kuruluşlarınca yürütülürken, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından liman tüzük, yönetmelik ve talimatlarında yapılan değişikliklerle özel ve tüzel kişilerin de bu hizmetleri vermesi sağlanmıştır. TDİ limanlarının işletme hakkı devri sözleşmeleriyle özelleştirilmeleri sonucunda bu limanlardaki kılavuzluk ve römorkör hizmetleri de özelleşmiştir. Bu kapsamda halen 9 kamu kuruluşu 24 liman ve iskelede, 18 özel kuruluş ise 23 liman ve iskelede hizmet vermektedir. Bu tür uygulamaların özel sektör tekeli şeklinde yaygınlaşma eğilimi kanısı ve Avrupa limanlarına göre pahalı olması; armatör, acente ve kamu sektöründe sıkıntılara ve değişik yorumlara yol açmıştır. Bu nedenle Avrupa Birliğine uyum sağlama aşamasındaki ülkemizde Türk Boğazları ve Marmara Bölgesi başta olmak üzere, Türk Limanları'ndaki kılavuzluk ve römorkör hizmetlerinin yeniden ele alınarak limanlarımızda yük trafiğini artıracak bir şekilde sağlıklı yeni bir yapıya kavuşturulması gerekli görülmektedir. Kılavuzluk hizmetlerinde yürütme yönetmelikler yada tüzükler ile değil Avrupa'da olduğu gibi kanunlar ile yapılmalıdır. Bir kılavuzluk kanunu çıkarılmalıdır. Kılavuz kaptanlar, kılavuzluk hizmetlerinde oda ya da birlik çatısı altında bir araya getirilmelidir.

Kılavuzluk hizmetlerinin altyapısının re-organizasyonunda başta makine parkı olmak üzere asgari bir standardizasyon oluşturulmalıdır. Böylece bu hizmetlerin verilmesindeki disiplin yabancı ülkelere karşı güven artırıcı bir unsur olacaktır.

Kılavuz kaptanlar deniz ve hava şartlarına bağlı olarak, gemilerin taşıdıkları yüklerin yarattığı tehlikeler (ham petrol ve kimyasal yükler gibi) ve yine gemilerin teknik durumlarındaki riskler göz önünde bulundurularak gece ve gündüz ağır koşullarda görevlerini ifa etmektedirler. Can, mal ve çevre güvenliği için hayatlarını riske sokmaktadırlar. Kılavuz kaptanların bozulan sosyal ve ekonomik koşullarının düzeltilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Bununla birlikte Denizcilik Müsteşarlığınca kılavuzluk ve römorkör hizmetlerine ilişkin mevzuatın yeniden düzenlenmesine yönelik bir çalışma yürütülmektedir.

Tablo 19. Türkiye Limanlarındaki Özel Kılavuzluk ve Römorkör Teşkilatları

Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmeti Veren Kuruluş Adı	Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmeti Verilen Liman / İskele
Uzmar Ltd.Şti.	Nemrut Körfezi
	Çanakkale Akçansa İskelesi
Gemport A.Ş.	Gemlik Körfezi
Toros Gübre ve Kimya End.A.Ş.	Ceyhan Limanı
Deniz Kılavuzluk A.Ş. Med-Marine A.Ş.	İzmit Körfezi
	İskenderun Körfezi
Gemi İnşa Sanayi A.Ş.	Tuzla Limanı
Ambarlı Pilotaj Römorkaj A.Ş.	Ambarlı Limanı
İçdaş A.Ş.	Karabiga Limanı
Bandırma Deniz Taşımacılığı A.Ş.	Bandırma Limanı
Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri A.Ş.	Tekirdağ Limanı
Park Denizcilik ve Hopa Liman İşl. A.Ş.	Hopa Limanı
Çakıroğlu A.Ş.	Giresun, Ordu, Sinop Limanları
Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.	Tekirdağ Limanı
Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.	Antalya Limanı
Riport Rize Limanı İşletmesi Yatırım A.Ş.	Rize Limanı
Alidaş Alanya Liman İşletmeleri A.Ş.	Alanya Limanı
Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.	Marmaris Limanı
Ulusoy Çeşme Liman İşletmeciliği A.Ş.	Çeşme Limanı
Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Kuşadası Limanı
Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.	Trabzon Limanı

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı, 2006.

2.2.4 Finansman

- Denizcilik sektöründe yatırımlar uzun vadeli kredi esasına göre yapılmaktadır. Türk Bayraklı gemilerin Liman Devleti kontrollerinde Kara Liste'de yer alması nedeniyle işletmeci firmalar kredi bulmada sorunlar yaşamaya başlamıştır. Sayıları az olmakla beraber kurumsallaşma sürecini uluslar arası boyutta tamamlayan işletmeciler bu konuda sorun yaşamamaktadır. Ancak kurumsallaşma konusunda ciddi çaba göstermeyen şirketlerin yabancı kredi bulma koşulları gittikçe zorlaşmaktadır. Diğer taraftan kredi veren kurumlar Türk Bayraklı gemilere kredi vermede de isteksiz davranmaktadırlar.
- Türk Bankaları tarafından sektöre verilen krediler yetersizdir. Denizcilik sektörünü destekleme amaçlı birkaç Türk Bankası tarafından verilen kredilerin hem süreleri kısa, hem de miktarları az olduğundan büyük yatırımlar için yetersiz kalmaktadır. Sektörde şimdiye kadar uygulanan finansman modelleri liman özelleştirmelerinde işletme hakkı devri yöntemi ve Güllük Liman ihalesinde Yap-İşlet-Devret modeli olmuştur.

2.2.5 Yatırımlar

Sekizinci Beş Yıllık Plan'da da öngörüldüğü üzere; mevcut ulaşım altyapısıyla en elverişli hizmetin verilebilmesini sağlamak ve gerekli yeni yatırımları planlamak amacıyla konuyla ilgili tüm ulusal ve uluslar arası boyutları irdeleyen Türkiye ölçeğinde Ulusal Limanlar Master Plan Çalışmaları 2000 yılında gerçekleştirilmiş olup, bu çalışmalar sonucunda ülkemizi gelecek yıllarda önemli rol üstlenebileceği noktaya taşıyacak önemli liman projeleri planlanmış ve bunların bazıları hayata geçirilmeye başlanmıştır.

Diğer taraftan ulaştırma konularını bir bütün olarak ele alan "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Projesi" çalışması Ulaştırma Bakanlığı ile İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü arasında 18.12.2003 tarihinde imzalanan sözleşme çerçevesinde yapılmış olup bu çalışma ile ulaştırma alanında ülkemizin mevcut durumu, ülkemizi etkileyen iç ve dış koşullar ve uzun vadede alınması gereken tedbirler ve hedefler sunulmuştur.

Ulaştırma Bakanlığı 2006 Yılı Yatırım Programı Ulaştırma Sektörü çerçevesinde de halen genel bütçe imkanları ile üç liman projesinin (Karasu Limanı, İnebolu Limanı Tevsii, Giresun Limanı Tevsii) yapımı devam etmektedir.

Marmara Bölgesinin güney kesiminde Bandırma, Haydarpaşa ve Derince Limanının mevcut kapasitesin gelecek yıllarda bu bölge için yetersiz kalacağı belirlenmiş olup 1.000.000 TEU kapasiteli Derince Konteyner Terminali Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmek üzere ihalesi yapılmış ancak imar planı konusu çözümlenemediğinden ihale feshedilmiştir. Gerekli hazırlıklar yapılarak tekrar ihale edilmesi söz konusudur.

Marmara Bölgesinin kuzey kesiminde ise Tekirdağ Limanı mevcut olup, gelecek yıllardaki ihtiyacını karşılamak üzere 800.000 TEU kapasiteli yeni bir limanın gerçekleştirilmesi planlanmış olup, bu limanın hayata geçirilmesi uzun vadede ele alınabilecektir.

Özellikle batı ve güney Marmara'ya hizmet vermek üzere kamu tarafından altyapı inşaatı gerçekleştirilen Çanakkale iskelesi altyapı ve üstyapısının ikmal edilerek işletilmesi amacıyla YİD modeli üzerinden ihalesi gerçekleştirilerek işletmeye açılmıştır.

Ege Bölgesindeki en önemli liman İzmir Limanı olup, İzmir Limanının Akdeniz konteyner taşımacılığında Pire Limanı ile rekabet edebilmesini teminen altyapı tevsii ve yeni projelerin gerçekleştirilmesi gereği ortaya çıkmaktadır. Limanı körfeze bağlayan geçiş kanalının büyük gemilerin geçişi için elverişli olmaması nedeniyle derinleştirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede İzmir Limanında orta vadede ilave 500.000 TEU'luk kapasite yaratılması ve körfez yaklaşım kanalının minimum –14 m. derinlik sağlamak üzere taranarak panamax ve postpanamax tipi konteyner gemilerinin girişine uygun hale getirilmesi amaçlanmıştır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca 4 Ocak 2006 tarihinde ilan edilen İzmir Limanının 49 yıl süreli "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesinde son teklifler 7 Haziran 2006 tarihinde alınacaktır. Orta vadede ise 1.000.000 TEU kapasiteli bir limanın fizibilitesi ve ÇED'i tamamlanmış olan Kuzey Ege'de (Çandarlı) gerçekleştirilmesi için AB kaynaklarına başvurulacaktır.

Kuzey Ege Bölgesinde Çandarlı Limanına alternatif olarak Nemrut Konteyner Limanı da önerilebilir. Nemrut'a olan demiryolu bağlantısı 2006 yılında Menemen-Aliağa demiryolunun uzantısı olarak (Ring Hattı) tamamlanmış olacaktır. Karayolu bağlantısı bir köprülü kavşak yapımı ile tamamlanabilir. Nemrut'ta genel kargo yükler mevcut iskelelerde elleçlenmeye devam edilebilir. Bu iskelelerin bitişiğindeki arazi imar planında Konteyner Limanı olarak görünmektedir. Nemrut'taki derinlik oldukça elverişlidir (-14 m). Ayrıca burada mendirek yapımına da gerek kalmayacağı düşünülmektedir. Nemrut İzmir'e Kuzey

Ege'den daha yakındır. Çevresel etki açısından Nemrut'ta demir-çelik tesisleri belirli bir etmendir, ancak Çandarlı tamamen bakir bir körfezdir.

Diğer taraftan Çandarlı Limanı için ÇED araştırması tamamlanmış ve burada bir liman yapılmasının çevre açısından bir sakıncası olmayacağı belirlenmiştir. Çandarlı Limanının planlanan kapasitesi ikinci etapla birlikte 2.000.000 TEU olup, konumu ileride önemli bir aktarma limanı olarak yapılanmasını sağlayacak gelişim alanı bakımından elverişlidir.

İzmir Limanı ile Antalya Limanı arasındaki kıyı şeridinde hiçbir deniz terminali bulunmamaktadır. Özellikle dökme katı yük (maden cevheri vb.) elleçlenmek üzere Güllük'ün kuzeyinde Güllük Gemi Yanaşma Yeri Projesi YİD Modeli ile ihale edilmiş olup, Güllük iskelesi 2006 yılında hizmete açılacaktır.

Turizm mevsiminde artan yolcu potansiyelini karşılayabilmek amacıyla Bodrum Yolcu İskelesi Projesi yine YİD modeli ile ihale edilmiştir. İnşaat çalışmaları devam etmekte olan limanın 2006 yılının ikinci yarısında hizmete geçmesi planlanmaktadır.

Mersin'de 1.000.000 TEU kapasiteli Mersin Ana Konteyner Limanının inşaası planlanmıştır. Ancak, mevcut konteyner terminalinin özelleştirme ile işletme hakkını alan ortak girişim grubunun mevcut terminali tevsi planları da bulunmaktadır.

Türkiye'de toplam 7.5 milyon TEU/yıllık konteyner kapasitesine ulaşılması hedeflenmiş olup bu çerçevede liman-demiryolu-karayolu kombine taşımacılık ağı ile ülkemiz üzerinden doğu-batı, kuzey-güney yönünde elverişli koşullarda ulaşım koridoru sağlanmış olacaktır.

Kıyılarımızda liman, iskele, marina, balıkçı barınağı, gemi, yat ve tersane şeklindeki denizcilik sektörü ile ilgili yapılacak yatırımların tamamlanan Limanlar Master Planı (ULİMAP) çalışmasının belirlediği esaslar ve öncelikler doğrultusunda yapılması gerekmektedir.

DOKAP (Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı'na) göre; DOKAP bölgesi liman sisteminin verimli ve etkin bir şekilde işletilebilmesi ve yönetilmesinin sağlanması için bölgedeki önemli limanların (Trabzon, Rize, Ordu, Giresun ve Hopa) birbirini tamamlayan bir yapı içerişinde işletilmesi, öncelikli yurt içi ticaret ve yolcu taşımacılığını arttıracak, orta ve uzun vadede ise bu limanlar uluslar arası ticaret ve turizm için giderek artan sayıda gemiye ev sahipliği yapabilmesi için entegre liman ağının geliştirilmesi projesi öngörülmüştür. Bu proje ile limanları birbirine bağlayan gelişmiş iletişim sistemleri kurulması önerilmektedir, aynı

zamanda DOKAP liman sistemini entegre hale getirmek ve yönetmek için bir yönetim birimi kurma seçeneğini önermektedir.

DOKAP'a göre Trabzon-Rize sanayi koridoru gelişimi önerisi kapsamında bölgesel bir konteyner terminalinin kurulması için en uygun yer olarak Rize limanı belirlenmiş ve Rize limanı (Riport) konteyner terminali projesi önerilmiştir.

Mersin Konteyner Limanı, Ortadoğu ve Orta Asya orijinli yüklerin Akdeniz'e çıkışında önemli bir ana liman görevi yüklenmek üzere, modern konteyner limanının gerçekleştirilmesi ile ilgili ön çalışmaları yapılmıştır. ULİMAP sonuçlara göre Türkiye'nin "Ana liman-Aktarma Merkezi" olarak hizmet verebilecek stratejik noktada yer alan birinci öncelikli projedir. Bu liman projesi için de İspanyol hibesi kapsamında detay fizibilite ve ÇED etüdü yapılmak üzere sözleşme imzalanmış olup limanın büyüklüğü ve yatırımın zamanlanması konuları ile ilgili çalışmalar süratle tamamlanmalıdır.

Türkiye jeopolitik konumunun getirdiği avantajları iyi değerlendiremezse, Avrupa, Asya, Orta, Doğu üçgenindeki ticaret hareketinde, tali koridorlar üreten komşu ülkeler tarafından by-pass edilebilir. Lazkiye-Pire hattı ile güneyden, TRACECA ile Sibirya'ya uzanan Avrupa-Sibirya hattı ile kuzeyden, Tecer-Sarakhs-Mashhad-Bander Abbas hattı ile doğudan, ticaret yollarında devre dışı kalma tehlikesi mevcuttur. Yukarıda açıklandığı üzere çağdaş modern liman tesislerinin İskenderun, Mersin, Kuzey Ege, Kuzey Marmara, Derince noktalarında planlanan süreç içinde gerçekleştirilmesi ve en az ikisinin ana liman olarak hizmet vermesi halinde transit trafikte Türkiye vazgeçilmez bir koridor oluşturabilecektir.

JICA hibesi çerçevesinde yürütülen Türkiye Limanlar Master Planı sonuçlarında da öngörüldüğü üzere gelecekte ülkemize strateji ve diğer ülkelerle rekabet gücü de kazandıracak Mersin ve Kuzey Ege (Çandarlı) Konteyner Limanlarının "hub port" olarak gerçekleştirilmesi ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır. Bu projelere ait fizibilite ve ÇED etüdleri ise halen İspanya Hükümetinin hibesi çerçevesinde yürütülmektedir. Bu çalışmalarla ilgili sözleşmeler Temmuz 2003 tarihinde imzalanmış ve Şubat 2004 tarihinde çalışmalar başlatılmıştır. Çalışma tamamlanma aşamasındadır. Bu çalışmalar ile AB üyesi bir ülkenin hibesi ve teknik inisiyatifi ile ülkemiz üzerinden geçebilecek alternatif ulaşım koridorlarının önemi ortaya konulacak olup yatırımın zamanlaması ve büyüklüğü tespit edilecektir. Bu projelerin hayata geçirilmesinde en önemli darboğaz finansman sorunudur.

2.2.6 Personel ve Eğitimi

Değişik ulaştırma türleri arasında personelinin eğitimi uluslar arası kurallara göre yapılması zorunlu olan denizcilik ve havacılık sektörleridir. Gerek gemide çalışacak zabitan sınıfı gerekse diğer gemi adamlarının eğitimleri ilgili uluslar arası sözleşmelerde belirtilen temel prensiplere göre IMO tarafında belirlenen esaslar doğrultusunda yapılmaktadır.

2.2.6.1 Türkiye'de Genel Denizcilik Eğitimi

Türkiye'de değişik ehliyet düzeyindeki Zabitan Eğitimi Üniversitelerin 4 yıllık Fakülte/Yüksek Okullarında, 2 yıllık Meslek Yüksek Okullarında, Anadolu Meslek Liselerinde ve Kurslarda yapılmaktadır. Kursların büyük bir bölümü Ehliyet eğitiminin yanı sıra zabitan kadar tayfa sınıfına da yönelik Sertifika Eğitimi vermektedir.

2003 Yılında IMO-STCW kararları doğrultusunda kurulan Denizcilik Müsteşarlığı Bağımsız Denetleme Kurulu geçtiğimiz yıl Türkiye'de denizcilik eğitimi veren kuruluşları 1 Şubat 2004 tarihinde IMO'ya verilen Devlet Raporuna esas teşkil etmek üzere denetlemeye başlamıştır. Kaliteli bir denizcilik eğitimi için öğretim üyesi ve öğrenci kalitesinin, eğitim müfredatının içeriğinin, laboratuar araç gereç simülatör kapasitesinin, araştırma geliştirme durumu ve hedeflerinin belirlenmesi gerekir.

Denizcilik uluslar arası bir uğraş alanı olduğundan, denizcilik eğitimini de bu ölçekte düşünmek gerekir. Bir gemi adamının yetersizliğinden kaynaklanan kusurun bedelini, dünya denizleri ve insanlar ödemektedir. Bu nedenle gemi adamları eğitimi uluslar arası boyutta ele alınarak çeşitli uluslar arası sözleşmelerle belirlenmiş eğitim standartlarına, liman devleti denetimi, beyaz liste uygulamaları gibi uluslar arası uygulamalarla ve bayrak devleti denetimi, gemi adamı yeterliliklerinin değerlendirilmesi gibi ulusal tedbirlerle ulaşılmaya çalışılmaktadır.

Ülkemizde denizcilik sektörüne yön verecek politika ve stratejilerin belirlendiği İdare Denizcilik Müsteşarlığı'dır. İdare kadro sayısı bakımından gelişmiş ülkeler içinde, üçüncü büyük idari organizasyona sahiptir. İdarenin toplam personel sayısı 1248 kişidir. (Ocak 2006 sonu itibarıyla)

Denizcilik konusundaki uluslar arası sözleşmelerin yükümlülüklerini, IMO kural ve tavsiyelerini ve ulusal mevzuatımızla belirlenen görev ve sorumlulukları Bayrak Devleti, Liman Devleti, Sahildar Ülke olarak ülke adına yürütmekle görevli idare olan Denizcilik

Müsteşarlığında Ağustos 2002'de, kaptan, gemi makinaları işletme mühendisi, gemi inşa ve deniz teknolojisi mühendisi ve benzeri denizci kökenli personel sayısı toplam kadronun %9.9'u iken, alınan yeni elemanlarla bu oran %22.6'ya çıkmıştır. Yeni alınacağı belirtilen 80 kişi ile bu oran daha da artacaktır. Bu oranın Yunanistan'da %66 ve denizcilikte ileri 14 ülkenin ortalamasında % 60.5 olduğu dikkate alındığında ülkemizde bu oranın yetersiz olduğu görülmektedir. Bu nedenle iki senedir sürdürülen olumlu çalışmalar aynı şekilde devam ettirilmelidir.

Tablo 20. Ülkelerin Denizcilik İdarelerinde Denizci Personel Yüzdesi

Ülke	Denizci Personel Oranı %
1. Kanada	76.4
2. Fransa	70.1
3. Avustralya	69.0
4. Norveç	66.7
5. Yunanistan	66.0
6. Çin	63.4
7. A.B.D	62.0
8. Güney Kore	61.8
9. İsveç	58.9
10. Japonya	57.9
11. Rusya	56.7
12. İngiltere	51.4
13. Danimarka	44.6
14. İtalya	41.4
14 Ülke ortalaması= %60.5 Türkiye : %22.6	

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı (Ocak 2006)

Çekirdek kadroda meydana gelen büyük artışın yanı sıra, asıl önemli olan husus, İdaredeki tüm yönetici kademelerinin, denizcilik konusunda ve kendi branşlarında uzman kadrolardan teşkil edildiği gerçeğidir.

Bu kapsamda deniz endüstrimiz için sevindirici diğer önemli konu ise Liman Devlet Kontrolleri tarafından belirlenen tutukluluk oranımızın, 2002 yılında %24 iken, 2003 yılında % 10.53'e, 2004'te % 8.3 ve 2005 yılında toplam 41 geminin alıkonmasıyla %6.86'ya düşmesidir. Kısa bir süre içerisinde elde edilen bu başarının kesinlikle küçümsenemeyecek bir başarı olduğunun vurgulanması gerekmektedir. Bu başarının altında yatan gerçek ise, İdare'deki tüm üst yönetim kadrolarının denizcilik kökenli ve uzman kişilerden oluşması ve idarede uygulamalar yapanların henüz yeterli olmasa da denizci kökenli uzman kişilerden oluşmasıdır.

Ülkemizde denizcilik eğitimi veren kurumlar; YÖK'e bağlı fakülte ve yüksekokullar, iki yıllık meslek yüksekokulları, MEB'e bağlı liseler, Deniz Harp Okulu, Deniz Astsubay okulları, MEB ve Denizcilik Müsteşarlığından alınan yetki ile ilgili mevzuat dahilinde kısa süreli kurslar düzenleyen özel kuruluşlar şeklinde sınıflandırılabilir. Ayrıca DTO desteğiyle Türk Deniz Eğitim Vakfı-TÜDEV tarafından kurulan TÜDEV Eğitim Merkezi'nde güverte ve makine zabitanı yetiştirilmektedir. Denizcilik eğitimi veren kamu ve özel eğitim kurumları, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından STCW Sözleşmesinin zorunlu hükümleri dahilinde öngörülen gerekleri sağlamaları için yönlendirilmekte ise de, mali imkansızlıklar nedeniyle, öngörülen gerekleri sağlamakta zorlanmaktadırlar. Denizcilik eğitimi veren kurumlar gerek eğitim kadroları gerekse teknik olanakları yönünden henüz yeterli düzeyde değildir.

Deniz kazalarının meydana gelmesinde en önemli faktörlerden birisinin insan hatası veya ihmali olduğu göz önüne alındığında, denizcilik eğitim ve öğretimi çok büyük önem arz etmektedir. Birleşmiş Milletler'in teknik bir birimi olarak Uluslar arası Denizcilik Teşkilatı bu konuyla ilgili olarak Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları (STCW) hakkında uluslar arası bir sözleşme oluşturmuştur. STCW sözleşmesi altında her düzeyde gemi adamlarının eğitim ve belgelendirme koşulları için asgari kriterler tanımlanmıştır. Üye ülkeler bu kriterlerin yerine getirilip getirilmediği hususunda, gemiler ilgili üye devletlerin limanlarına gittiğinde denetleme yapmakta ve eksik bulunan hususlar oluştuğunda gemiler tutuklanmakta, hatta konu ile ilgili parasal cezalar ödemek zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Bir ülkenin bayrağını taşıyan gemi bu gibi durumlara maruz kaldığında, sadece geminin değil aynı zamanda geminin bayrağını taşıyan ülkenin de tutuklanma oranları dikkate alınarak, dünya deniz ticaretindeki kredibilitesi zayıflamakta ve hatta deniz ticaretine sınırlamalar getirilmektedir. Ülkemiz bu çerçevede yapılan Liman Devlet Kontrolleri sonucunda gerek Avrupa Liman Devleti Kontrollerinde gerekse Amerika Birleşik Devletleri ve Uzakdoğu Liman Devleti Kontrollerinde Kara Listede yer almaktadır. Türk bayrağının uluslar arası deniz ticaretinde ve bu çerçevede Liman Devlet Kontrollerinde Beyaz Listede yer almasının sağlanması; yukarıda özetlenen hususlardan dolayı oldukça önem arz etmekte ve bu durum direkt olarak denizcilik eğitim ve öğretiminin kalitesi ile birlikte değerlendirilmek zorundadır.

Ülkemiz, 20 Nisan 1989 tarih ve 3539 Sayılı Kanunla, Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslar arası Sözleşmeye (STCW) taraf olmuştur. Ülkemizde; Uluslar arası Denizcilik Teşkilatı tarafından ortaya konan bu sözleşme

ve diğer taraf olduğumuz sözleşmelerin yürütme yetkisi Denizcilik Müsteşarlığı'na aittir. Denizcilik eğitim ve öğretimi yapan ülkemizdeki tüm kurumların, taraf olduğumuz STCW Sözleşmesi uyarınca kalite değerlendirmeleri; yine Denizcilik Müsteşarlığı Bağımsız Denetleme Kurulu tarafından gerçekleştirilmektedir. Yapılan bu denetimler sonucunda Denizcilik Müsteşarlığı Bağımsız Denetleme Kurulu'nca yeterli görülen kurumların mezunları, gemi adamlarına yönelik ilgili yeterlik sınavlarına girebilmekte ve ilgili ehliyet ve yeterlik düzeyine sahip olabilmektedirler.

Ülkemizde Uluslar arası Sözleşme (STCW) hükümleri uyarınca belgelendirilen ve ticaret gemilerinde çalışan zabitan sınıfındaki gemi adamlarının yeterlik yetki alanları, sefer bölgelerinin yanı sıra güvertede groston, makinede ise makine gücü esas alınarak belirlenmektedir.

Türk Bayraklı gemilerde %30'a varan yabancı uyruklu gemi adamlarının istihdam edilmesi ve gemilerin isteğe bağlı iki klas kuruluşu tarafından denetim ve gözetim hizmetlerine olanak sağlamak, ayrıca yaş ortalaması yüksek Türk Deniz Ticaret Filosu'ndaki gemilerin hurdaya verilmesi sırasında ödenecek vergilerde indirime gitmek ve Türk Denizciliğini geliştirmek amacıyla ülkemizde "İkinci Sicil" uygulaması başlatılmıştır. Söz konusu bu uygulamanın asıl amacını teşkil eden yabancı uyruklu gemi adamlarının Türk bayraklı gemilerde istihdam edilmesi, başlangıçta gemi işletmeciliği şirketleri tarafından denenmiş ancak beklenilen gemi adamı performansı sağlanamamış ve özellikle Azeri ve Hintli yabancı gemi adamlarıyla armatörlerimiz arasında dava konusu olan anlaşmazlıklar ortaya çıktığından bu uygulamadan kısa sürede vazgeçilmiştir. Çift klas kuruluşu ve göz önüne alınan vergi indirimleri Türk Gemi İşletmeci firmalar için kısa süreli bir avantaj sağlamışsa da, ülkemizde başlangıçta İdare tarafından beyan edilen İkinci Sicil'den amaçlanan beklentiler çok dar çerçevede kalmış ve kısa sürede cazibesini yitirmiştir. Bu nedenle İdare tarafından gelecekte alınacak benzer kararların deniz endüstrisinin bütün taraflarına çeşitli avantajlar sağlayacak ve hizmet verebilecek şekilde düzenlenmesi gereklidir.

<u>İMEAK Deniz Ticaret Odası Notu:</u>

Yukarıdaki paragrafta verilen İkinci Sicil uygulamasının başlatılmasının ardındaki sebepler olarak sıralanan üç madde İkinci Sicilin neden çıkarıldığını yansıtmamaktadır. *"Özellikle Azeri ve Hintli yabancı gemiadamları ile armatörlerimiz arasında dava konusu*

olan anlaşmazlıklar ortaya çıktığından bu uygulamadan genel olarak kısa sürede vazgeçilmiştir." Söylemindeki "bu uygulamadan" "İkinci Sicil" kastediliyorsa böyle birşey söz konusu değildir. Çünkü ikinci sicile geçen birçok gemi hala burada devam etmektedir. Yine "Azeri ve Hintli" personel ile dava konusu olan anlaşmazlıklar söyleminin çok geniş bir genelleme olarak kullanıldığını düşünüyoruz. Çünkü yabancı personel çalıştırmamanın birinci sebebi anlaşmazlıklar değil, yabancı personeli istihdam etmek için geçilmesi gereken bürokrasidir. Birçok armatör bunu yapmaya çalışmış ancak bitmez tükenmez engeller nedeniyle yabancı personel istihdamından vazgeçmek zorunda kalmıştır. Kolay bayrağa yönelmedeki sebeplerden biri de zaten budur.

2.3 Denizyolu Ulaştırma Sistemi İçin GZFT Analizi

Stratejik planlamaya yönelik bu çalışmada; öncelikle GZFT (SWOT) analizi yapılmakta ve buradan çıkan hususlar dikkate alınarak güçlü yönlerin çevredeki fırsatları yakalaması ve tehditlerden kaçınılması için kullanılmasına; zayıf yönlerin ise çevredeki fırsatların yakalanması ve tehditlerden kaçınılması doğrultusunda güçlendirilmesine yönelik olarak strateji, amaç, ilke ve politikalar oluşturulmuştur.

Güçlü Yönler

- Filo içinde konteyner gemilerinin sayı, tonaj ve taşıdığı yüklerin miktar yönünden artışı,
- Son beş yılda yeni ve modern ham petrol ve petrol ürün gemilerinin filomuza katılması,
- Önümüzdeki yıllarda da Türk Armatörleri'nin yurt dışı siparişleriyle büyük tonajlı ham petrol tankerlerinin filomuza katılımının sürmesi,
- Ro-Ro filosunun yaş itibarıyla yeterli düzeyde olması ve filoya katılan yeni gemilerle güçlenmesi,
- Limanlarımızın bölgesel konumu itibarıyla önemi ve transit taşımacılığa uygun olması,
- Uluslar arası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konumumuz,
- Türk Boğazlarında kurulan Gemi Trafik ve Yönetim Bilgi Sistemi,
- Bayrak ve Liman Devleti Kontrollerinde yeni istihdam edilen personelle, idari yapılandırmanın güçlendirilmesi,
- Uluslar arası STCW 78/95 Sözleşmesi'nde yer alan hükümlere uygunluk konusunda Türkiye'nin Beyaz Listede yer alması,

- AB Eşleşme projesi çerçevesinde deniz emniyeti ve gemi kaynaklı kirlenme konusunda AB müktesebatına uyumlu ve taraf olduğumuz uluslar arası sözleşmelerin uygulama mevzuatı niteliğinde birincil ve ikincil Türk Denizcilik Mevzuatı taslaklarının hazırlanmış olması,
- Birçok sektördeki ekonomik durgunluğun Türk işadamlarını yeni açılımlara yöneltmesi ve bu çerçevede denizcilik sektörüne ilginin artması,
- Türkiye'nin dış ticaretinin ve uluslar arası ticaretin giderek artması, bunun yarattığı taşıma ihtiyacının deniz ulaştırmasına büyük oranda yansıması ve buna bağlı olarak navlunların yükselmesi,
- Vergisiz akaryakıt kullanımının kabotaj hattında çalışan gemilere de uygulanması sonucunda deniz taşımacılığında girdi maliyetlerinin azalması, liman tarifelerinde önemli indirimler yapılmış olması,
- Ülkemizin değişen deniz taşımacılığı kurallarına çabuk ayak uyduran bir toplum yapısına sahip olması,
- Doğu Akdeniz Bölgesi'nde ana aktarma merkezi olabilecek İzmir ve Mersin gibi limanların bulunması,
- Ülkemizde Ortadoğu'da olmayan politik ve ekonomik istikrarın varlığı,
- Kurumsal yapılanmasını tamamlayan denizcilik şirketleri için finansmanın sorun olmaktan çıkması,
- Koster filosunun yenilenmesi konusunda Türk Tersanelerinin uluslar arası tecrübe ve maliyet avantajına sahip olması,
- Ege ve Akdeniz kıyılarının yat ve kruvaziyer turizminde önemli bir potansiyel oluşturması,
- 25 Mayıs 2005 tarihinde açılışı yapılan ve Ekim 2005 itibarıyla hattın dolumuna başlanan Bakü-Tiflis-Ceyhan hampetrol boru hattı projesinin, Türk Boğazlarından petrol taşımacılığını kısmen üstlenerek, Boğazların yükünü hafifleteceği ve buna bağlı olarak Türk Boğazlarında can, mal, çevre ve seyir emniyetine olumlu katkı sağlayabileceği

Zayıf Yönler

- Filonun büyük bölümünü teşkil eden dökme yük gemilerinin yaş ortalaması yüksek ve birçoğunun standart altı olması ,
- Yolcu, ferry, kruvaziyer gemilerimizin sayısal ve/veya taşıma kapasitesi açısından yetersiz olması,
- Koster filomuzun küçülmesi ve mevcutların yaşlı ve standart altı olması,
- Türk bankalarının uzun vadeli kredilendirme ve gemi alımına yönelik finansman modellerindeki eksiklik,
- Filomuzda yeterli sayıda ve tonajda LPG gemisi olmaması ve LPG ithalatımızın %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- Denizyoluyla ithal edilen doğalgazı taşıyabilecek LNG gemimizin olmaması,
- İthalat/ihracat yüklerimizin % 75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,

Limanlarımızdaki zayıf yönler:

- Limanlarımızın, tehlikeli ve benzeri yükler için uluslar arası standartlara uygun depo antrepo ve muhafaza alanları hususunda yetersiz olması,
- Liman kapasitelerinin artan ihtiyaca cevap veremeyecek şekilde yavaş gelişmesi ve yeni limanlara olan acil gereksinim,
- Limanda görevli personelin eğitim ve nitelik açısından yetersizliği ,
- Limanlarda yürütülen bürokratik işlemlerle ilgili mevzuat yetersizliği ,
- Liman tarifelerinin bir maliyet bazına oturtulmaması ,
- Liman faaliyetlerine ilişkin düzenli bilgi akışının sağlanamaması ,
- Birçok limanımızda mevcut olan hinterlant sorunu,
- Özel sektör tarafından gerçekleştirilen plansız iskele ve yatırımların yol açtığı ekonomik sorunlar,
- Kurumlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve yetki karmaşası ,
- Kruvaziyer yolcu gemisi ve işletmeci eksikliği ile yat ve deniz turizminde altyapı eksikliği,
- Gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesiyle ilgili uluslar arası taraf olunan sözleşmelerin ve ulusal mevzuatın nitelikli personel, ekipman, imkan ve kabiliyetlerdeki zafiyetler nedeniyle etkin uygulanamaması, ve acil durumlarda kirliliğe müdahaleye yönelik

olarak görev ve sorumlulukların tam olarak belirlenmemesi ve kurumlar arası yetki karmaşası,

- Başta petrol ve kimyasal yük kirliliği olmak üzere, deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik eğitilmiş personel eksikliği,
- Gemi atıklarını toplayacak, standartları idare tarafından belirlenmiş yeterli tekne ve liman atık alım tesislerinin mevcut olmayışı,
- Sıvı yük taşımacılığında, büyük taşıma anlaşmaları yapan şirketlerin gemi kiralama kriterlerine uyum sağlamasında yaşanan zorluklar,
- Kabotaj hattı sıvı yük taşımacılığının teknik uygulamalarının standart altı veya yetersiz olması,
- Güvenlik, emniyet ve gemi kaynaklı kirlenmeye yönelik son zamanlarda yürürlüğe konulan kurallara uyumdaki gecikmeler,
- Ülkemizin denizcilik politikalarını oluşturacak Meslek Odaları dışında Deniz Ticareti Strateji Planlama Enstitüsü ve diğer uzman kurumların yeterli sayıda olmayışı,

Türk Donatan tarafından İşletilen Gemilerimizin ve Mevzuatımızdan Kaynaklanan Sorunlar ;

- Kent içi ulaşımda kullanılan şehir hatları gemilerinin hızlarının düşük, manevra kabiliyetleri, yolcu indirme bindirme ve usturmaça sistemlerinin yetersizliği, gemilerin yaşlı olması ve ekonomik çalıştırılamaması,
- Kabotaj deniz taşımacılığında transit ve kabotaj yüklerinin birlikte taşınamaması,
- Konteyner elleçleme ve nakliyesinde hukuki, teknik sorunlar ve yetersizlikler ,
- Türk Donatan tarafından genç ve iyi durumdaki pek çok gemimizin (ağırlıklı olarak konteyner – ürün tankeri – genç dökmeciler) ve yapımı yurtiçi ve yurtdışındaki çeşitli tersanelerde devam eden pek çok geminin çeşitli sebeplerden dolayı “Yabancı Bayrağı” tercih etmesi şeklinde bir eğilimin yaygınlaşması,

Fırsatlar

- Transit taşımacılığın tüm dünyada giderek önem kazanması,
- AB'ye uyum aşamasının sürmesi,
- AB'nin deniz güvenliğinin geliştirilmesi yönünde destek vermesi,
- Türkiye'nin denizyolu ile yapılan dış ticaretinde yabancı gemilerin taşıma payının % 75 olması, deniz ticaret filomuzun alınacak bazı önlemlerle rekabet potansiyelinin artması,
- Uluslar arası taşımacılıkta talebin büyüklüğü,
- Bölgenin istikrarlı ülkesi olması nedeniyle, yabancı sermayenin yatırım yapma olasılığı,

Tehditler

- Hat taşımacılığında uygulanan dünya politikalarında, önde gelen gelişmiş ülkelerin sahip olduğu olanak ve kabiliyetler doğrultusundaki baskılar: Özellikle 11 Eylül sonrası Amerika'nın liman ve gemi güvenliği adı altında korumacı politikalarını yaygınlaştırması,
- Bölgede savaş, deprem vb. olaylar sonucu yaşanan ekonomik ve siyasi istikrarsızlık,
- Akdeniz Bölgesi'nde mevcut diğer modern konteyner limanlarının rekabeti,
- Türkiye'nin Liman Devleti kontrollerinde Kara Listede olması nedeniyle, kontrollerde Türk Bayraklı gemilere yönelik hedef gemi muamelesi,
- Türk Boğazları'nda artan deniz trafiğinin sürekli artışı ve Türk Boğazları'ndan geçiş yapan tehlikeli yük taşımacılığının sürekli artması,

3. AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM

Türkiye'de deniz emniyetinin güçlendirilmesi ve bu konuda AB müktesebatına ve uygulamalarına uyum amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde İspanya ve Türkiye tarafından ortaklaşa yürütülen AB Eşleştirme Projesi tamamlanmıştır. Ancak, projeden elde edilen sonuçların uygulanması son derece önemlidir. Bu nedenle proje faaliyetlerinden çıkarılan sonuçlar çerçevesinde gereken faaliyetler, Denizcilik Müsteşarlığı veya ilgili diğer birimler tarafından öncelikle yapılmalıdır.

Denizcilik Müsteşarlığı müteakip dönemde AB projesi olarak icra edilmek üzere liman güvenliği ve yönetimi hakkında yeni bir proje taslağı teklif etmiştir. Proje kabul edilmiş olup ihale aşamasındadır. Bu proje AB Eşleştirme Projesinin tamamlayıcısı ve kapsamı dışındaki diğer denizcilik konularında uyum amaçlı bir projedir. Mevcut projedeki başarılar bu konuda destekleyici olarak kullanılabilir.

3.1 AB'de Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı

Avrupa Birliği'ne üye ülkeler, karayolundaki yük yoğunluğunu azaltmak amacıyla çevreye daha az zararlı olan, taşıma maliyeti daha az ve çok türlü taşımacılıkta önemli bir yeri olan denizyolu taşımacılığının payını artırmayı hedeflemektedirler. Bu doğrultuda yüklerin denizlere kaydırılması için Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı (SSS-Short Sea Shipping) kavramı geliştirilmiştir.

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa Ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır. Bu tanıma göre; kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı, iç su yolları ve uluslar arası deniz taşımacılığını, ana limanlara bağlantı yapan feeder hizmetleri, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılık ile nehir ve göllerde yapılan taşımacılığı kapsamaktadır. Bu bağlamda kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı; Avrupa Birliğine üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve Avrupa Ekonomik Alanı'na üye olan Norveç ve İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığını kapsamaktadır. Bu tür taşımacılık kısaca, Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda (ECMT) belirtildiği gibi Atlantik geçişi yapmayan kısa mesafeli ve kısa süreli denizyolu taşımacılığı şeklinde tanımlanabilir. Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı, sadece karayolu taşımacılığına bir alternatif olmayıp, ayrıca değişik ulaşım türlerinin entegrasyonu ile oluşan kombine

taşımacılık ağında yer alan ve lojistik hizmetlerin optimizasyonunu amaçlayan bir işleve de sahiptir.

Günümüzde Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı AB'de diğer ulaştırma türlerine göre başarılı ve sürdürülebilir bir artış göstererek karayolundaki gelişmeye yakın bir başarı göstermiştir. Avrupa Birliği ton-kilometre olarak karayolunda % 43'lük bir artış sağlanırken, Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığında % 45'lik bir artış sağlanmıştır. Avrupa Birliği'nde topluluk içi mal taşımacılığının %41'inin kısa mesafe deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmesiyle 1990-1998 yılları arasında karayolu taşımacılığı haricinde payı artan tek taşımacılık türü % 27'lik pay ile kısa mesafe taşımacılığı olmuştur. Kısa mesafe deniz taşımacılığının topluluk içinde çok iyi biçimde işleyen örnekleri söz konusudur. Özellikle Antwerp-Rotterdam ve Güneydoğu İngiltere-Duisburg arasındaki taşımacılık buna örnek gösterilebilir.

Avrupa Birliği ülkelerinin dış ticaretinin %90'ının denizyolu ile gerçekleşmesi yanında, AB ülkeleri arasında ton-mil bazında taşımaların %45'i denizyolu ile yapılmaktadır. AB ülkeleri dünya filosunun %40'ını kontrol altında tutarak taşımacılıkta etkin bir durumda bulunmaktadır. AB'nin artan üye sayısı ve ticaret hacmindeki artışa paralel olarak karayolu üzerindeki yük artışının iç suyolları ve denizyolu taşımacılığına kaydırılması politikasında gelişmeler olmaktadır. Bürokratik engellerin azaltılması, taşıma maliyetinin ucuzluğu ve mevzuat kolaylıkları ile taşımaların karayolundan denize kaydırılması ("from Road to Sea") politikası desteklenmektedir. Bu amaçla özellikle gümrük belgelerinin ve tehlikeli madde taşımacılığı mevzuatının basitleştirilmesi, liman tarifeleri ve limanlarda yükleme ve boşaltma ile ilgili altyapı iyileştirmeleriyle yüklerin denize kaydırılması politikaları desteklenmektedir.

Avrupa Komisyonu, Denizcilik Endüstrisi Forum'unda (MIF-Maritime Industries Forum) değişik çalışma grupları oluşturarak deniz taşımacılığı konularını tartışmıştır. Bu kapsamda yapılan "Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Paneli"nde çok türlü taşımacılık zincirine entegrasyonla yüklerin gemilere aktarılması benimsenmiştir. Panelde yüklerin ambalajı, liman masrafları ve formaliteleriyle, gümrük kontrolleri konusunda tavsiye kararları alınmıştır. Ayrıca Avrupa Komisyonu kıyı taşımacılığı konusunda bildiriler yayınlamıştır.

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının tanıtımı ve geliştirilmesi için geliştirilen bir programda hukuksal, teknik, operasyonel unsurlardan oluşan 14 bağımsız eylem yer almaktadır.

Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezleri

Avrupa Birliği'nde kısa mesafeli deniz taşımacılığını geliştirmek, yaygınlaştırmak ve işlerlik sağlamak amacıyla "Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezleri" (SPC - Short Sea Promotion Center) kurulmuştur. Bu merkezler Avrupa Birliği'ne üye ve denize kıyısı olan 16 ülkede kurulmuştur. Bu tesisler kısa mesafeli denizyolu taşımacılığında teşvik ve iletişim olgularının temel merkezi olarak hizmet vermekte olup, bünyesinde barındırdıkları elektronik ağ sistemi ile eş zamanlı görüşmelerin gerçekleşmesine ve oluşturdukları veri tabanı ile bilgi alışverişine yardımcı olmaktadır.

Ülkemizde de "Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Tanıtım Merkezi" kurma çalışmaları Denizcilik Müsteşarlığınca başlatılmış olup, Ulaştırma Bakanlığı ve ilgili diğer kurullarca çalışmaya katkı sağlanması beklenmektedir.

Marco Polo Programı

Taşımacılığın karayolundan denizlere kaydırılması, politika olarak AB tarafından benimsenmiş ve bu yönde özendirici önlemler alınmaya başlanmıştır. Avrupa Birliği Komisyonu, AB ülkeleri arasında "Deniz Otoyolu" (Motorways of the Sea) kurulması ve kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının desteklenmesi için "Marco Polo Projesi"ni yürüttüklerini açıklamıştır. Marco Polo Programı için 2003-2007 döneminde 115 Milyon EURO kaynak ayrılmıştır. Bu program aşağıda belirtilen üç alanı kapsamaktadır.

- Orta vadede verimli olabilecek karayolu-harici taşımacılık hizmetlerine ilk kurulma yardımı (Modal Shift Actions)
- Avrupa için Stratejik öneme sahip hizmetlerin ya da sistemlerin başlatılması için destek (Catalyst Actions)
- Navlun Lojistik pazarında işbirliğinin teşvik edilmesi (Common Learning Actions)

Beyaz Kitap (White Paper)

AB'nin ulaştırma sektöründeki ana hedefi karayolu ulaştırmasının egemen konumunun azaltılmasıdır. Bu amaca ulaşabilmek için "Beyaz Kitap"ta gerekli politika ve stratejiler belirtilmiştir. Bu belgede öncelikli hedef olarak, karayolu taşıma payı azaltılarak, denizyolu

ve demiryoluna kaydırma öngörülmüştür. Bu kapsamda Deniz Otoyolları ve Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı kavramları geliştirilmiştir. Avrupa Birliği Komisyonu yayınladığı, mevcut ulaştırma sistemleri ve ileriye dönük 10 yıllık hedeflerini ortaya koyan "2010 yılında Avrupa Ulaştırma Politikası - Karar Verme Zamanı, Beyaz Kitap"ta üç ana konunun gündemde olduğunu açıklamıştır.

- Uzun vadede "Kombine Taşımacılık Modeli"ne Değişiklik Getirmek
- Darboğazları Gidermek
- Emniyet Kalitesini Yerleştirmek

Taşımacılık modelinde değişiklik, Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığını teşvik olarak tanımlanmaktadır.

Beyaz Kitapta; Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının amacının karayolu taşımacılığı altyapısında yaşanan sıkışıklığı ortadan kaldırmayı amaçladığını ve bu nedenle gelecek on sene içerisinde bu tür taşımacılığın AB sınırları içerisinde özendirilmesi ve artırmanın hedeflediği belirtilmektedir. Ayrıca, Trans-Avrupa şebekesi master planı çerçevesinde "Motorways of the Sea (deniz otoyolları)" inşa edilmesi ve oluşturulacak olan bu deniz otoyolları, düzenli ve sık yapılan deniz taşımacılığı hizmetleri aracılığıyla AB dahilinde farklı bölgelerin birbirleri ile bağlantısını sağlayacağı, bununda kara taşımacılık hizmetleri yerine ve daha düşük maliyetli bir alternatif oluşturacağı ifade edilmektedir.

Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Yönünden Türkiye'nin Durumu

Türkiye coğrafi konumu nedeniyle kısa mesafe deniz taşımacılığında önemli avantajlara sahip bir ülkedir. Türkiye için kısa mesafe deniz taşımacılığında üç hat öngörülebilir:

- Doğu Akdeniz Hattı: İskenderun ve Mersin limanlarının ana limanlar olacağı, Akdeniz'in karşı tarafında Port Said, İskenderiye ve Beyrut gibi önemli limanlarla bağlantıyı sağlayacak bir hattır.
- Batı Akdeniz Hattı: İzmir limanının ana liman olarak kullanılacağı, Akdeniz'in batısında Lizbon ve Kazablanka'yı da içine alan bir sınırla, bütün Akdeniz'i kapsayan hattır.
- Karadeniz Hattı: İstanbul ve Samsun limanının ana liman olacağı, Odessa, Novorossiysk, Batum ve Köstence, Varna limanları ile bağlantının sağlanacağı hattır.

Bakanlık bünyesinde gerçekleştirilen son Wider Europe for Transport "Üst Düzey Çalışma Grubu" toplantısında, TEN'lerin Türkiye'ye teşmil edilmesi ile ilgili olarak bazı

öneriler getirilmiş ve kabul edilen hatların denizle bağlantısını sağlayabilmek ve de AB'nin bu proje dahilinde geliştirdiği "Motorways of the Sea" kavramına dahil olabilmek amacıyla İzmir, Mersin, İstanbul ve Samsun limanlarının önerilmesi konusunda karar alınmıştır. Ancak AB'nin ulaştırma ağlarını komşu ülkelere bağlamak amacıyla yaptığı ve "High Level Group" adıyla anılan bu projenin sonucunda önerilen projelerden Mersin ve Samsun kabul edilmiştir.

Türkiye'de Odak Nokta görevini TCDD Genel Müdürlüğü yürütmekteyken, bu görev Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. Tanıtım Merkezleri (SPC) konusunda ise şu ana kadar ülkemizi RODER temsil etmektedir.. Denizcilik Müsteşarlığı ve TOBB çerçevesinde kurulmaya çalışılan yapıyla ülkemizdeki Tanıtım Merkezleri sayıları artırılmaya çalışılmaktadır.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Mayıs 2005'te İstanbul'da, Haziran 2005'te İzmir'de düzenlenen seminerler ile Denizcilik sektörü konu hakkında bilgilendirilmiştir. Bu seminerler sonucunda; Avrupa Birliğine üye ülkelerde tesis edilmiş "Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Merkezlerinin" Denizcilik Müsteşarlığı koordinesinde ülkemizde de kurulması konusunda fikir birliğine varılmıştır.

Anılan konuda Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Bünyesinde Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtımı Merkezi Kurulması ile ilgili çalışmaları 19 Ekim 2005 tarihinde başlatılmıştır. 2006 yılında ülkemiz Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Tanıtım Merkezi (KMDYT) kurma çalışmaları Denizcilik Müsteşarlığımız koordinesinde, TOBB bünyesinde sürdürülmesi çalışmaları devam etmektedir.

Ülkemizde kurulması planlanan KMDYT merkezinin daha işlevsel ve sektörü yönlendirici bir yapıda kurulabilmesi için AB'de kurulmuş ve aktif görev yapan Tanıtım Merkezlerinden birinin kuruluş ve işleyişinin incelenerek tecrübelerinden faydalanılması düşünülmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından ülke olarak İspanya belirlenmiş olup, Mayıs 2006 tarihinde bir çalışma ziyareti düzenlenecektir.

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının Kuvvetli ve Zayıf Yönleri

Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının, diğer ulaştırma türlerine göre dışsal maliyet yönünden kıyaslanması Tablo 21'de, İdari ve Taşıtan yönünden kuvvetli ve zayıf yönleri ise Tablo 22'de verilmiştir.

Tablo 21. Taşıma Türlerine Göre Yaklaşık Ortalama Dışsal Maliyet (Euro/1000 ton-km)

Maliyet Unsuru	Karayolu	Demiryolu	İçsuyolu	Kısa mesafeli denizyolu
Kaza	5.44	1.46	0	0
Gürültü	2.138	3.45	0	0
Kirletici madde	7.85	3.8	3.0	2.0
İklim maliyeti (co_2)	0.79	0.5	-	-
Altyapı	2.45	2.9	1.0	1.0'den az
Sıkışıklık	5.45	0.235	-	-
Toplam	24.12	12.35	Max. 5.0	Max. 4.0
Karayolu ile yapılacak Taşımalardan Dışsal maliyet kazancı 1000 tkm		11.8 €	19 €	20 €
Yükün karayolundan Diğer taşıma türlerine Kaydırılması sonucu Oluşan 1 €'luk kazanç		85 tkm	52 tkm	50 tkm

Tablo 22. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının Kuvvetli ve Zayıf Yönleri

Kuvvetli Yönler	**Zayıf Yönler**
1. Düşük altyapı maliyetleri 2. Sınırlı alan kullanımı 3. Çevre dostu ve düşük enerji tüketimi 4. Sınırsız kapasite kullanımı 5. Diğer türlere göre daha güvenli olması 6. Özellikle uzun taşıma mesafelerinde uygun fiyatı 7. Ulaşımda çok az sıkışıklık olması 8. Maksimum sürüş zamanında sorun yok 9. Diğer taşıma türlerine göre daha güvenli olması	1. Pazarın büyük bir bölümünde bilinmiyor 2. Pazarın büyük bir kesiminde zayıf bir görüntüsü var 3. Uzun ulaşım süresi 4. Kapıdan kapıya (door/door) taşımacılıkta zayıf organizasyon 5. Aktarmadan dolayı çok karışık yönetim 6. Diğer türler ile uyumlulukta yetersizlik 7. Pazar altyapısının yetersizliği 8. Limanlardaki altyapı eksiklikleri

3.2 Uluslar arası Bağlantılar

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişleri minimuma indirmek ve Sovyetler Birliği'nin dağılması ile ortaya çıkan Devletlerin ve Karadeniz'e komşu olan diğer ülkelerin Akdeniz üzerinden yapacakları taşımacılığa yardımcı olmak üzere aşağıdaki ulaşım akslarının oluşması çeşitli platformlarda gündeme gelmektedir.

- Kars-Tiflis demiryolu bağlantısı ve Boğaz Tüp Geçişi projelerinin gerçekleşmesi ile Kafkasya, Avrupa'ya kesintisiz olarak demiryolu ile bağlanmış olacaktır.
- Türkiye'nin Karadeniz'deki mevcut limanlarından Karadeniz'in kuzey kesiminde yer alan diğer ülkelerin limanlarına Ro-Ro ve Feribot hatları ile kısa vadede bağlantılar sağlanabilecektir.
- İstanbul'a kadar IV. Koridorun yeni yapılacak Tekirdağ Limanı demiryolu bağlantısı ile yüklerin Marmara ve Ege'ye iletimi sağlanabilecektir.

Ayrıca, ülkemiz ulaşım altyapısının Avrupa Birliği ulaşım koridorlarına entegrasyonunun incelenmesi ve öncelikli yatırımların saptanmasını amaçlayan TINA-Ulaşım Altyapısı İhtiyaç Analizi çalışması sürdürülmektedir.

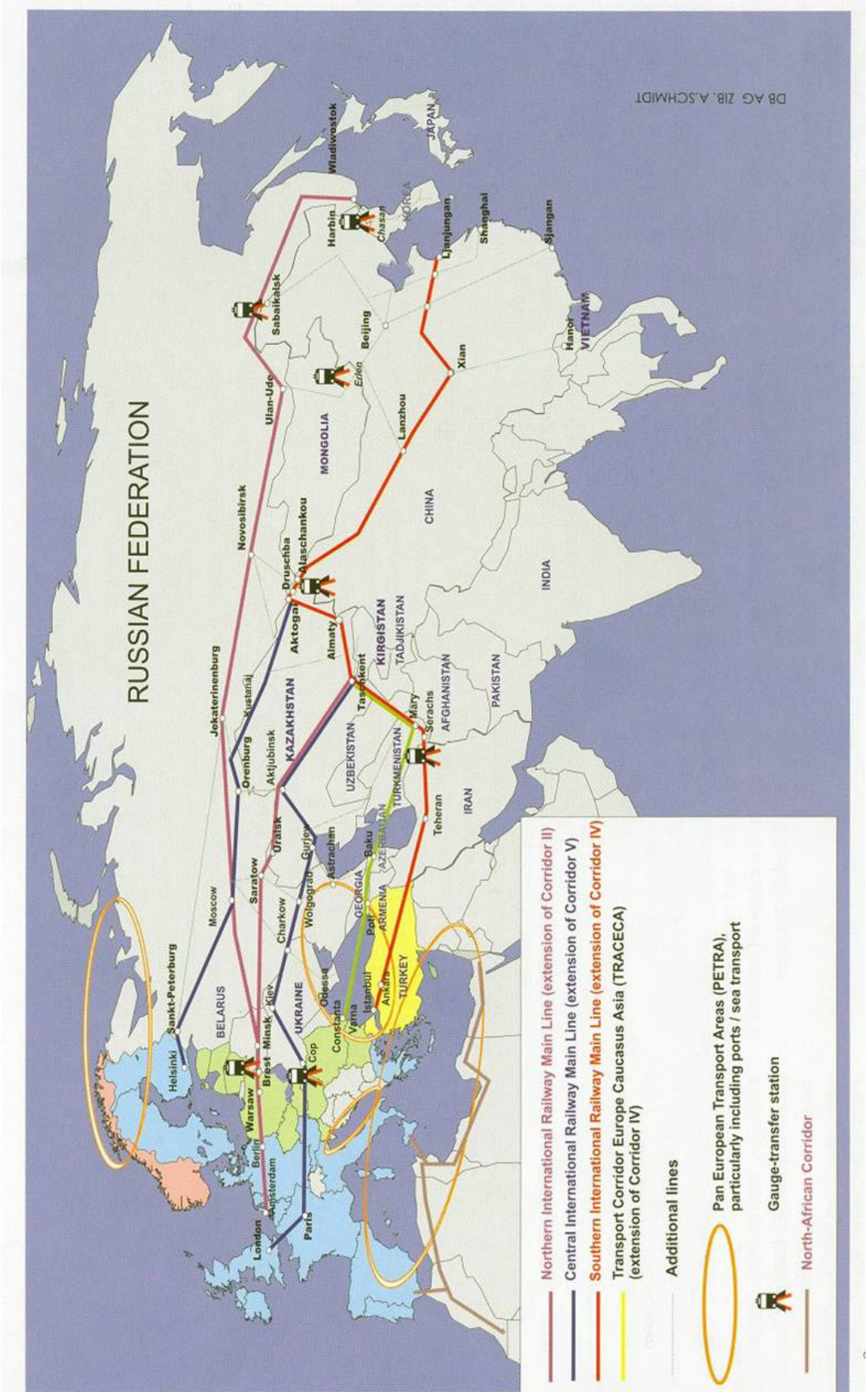
TRACECA Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinin Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla Avrupa Birliği tarafından Doğu-Batı doğrultusunda oluşturulan değişik ulaşım türlerini içeren bir ulaşım koridorudur. Türkiye, Romanya ve Bulgaristan'ın TRACECA programı kapsamına alınmasından sonra, TRACECA Haritası Türkiye'nin de içinde yer alacağı şekilde yeniden düzenlenmiştir. Ulaştırma Bakanlığı'nda TRACECA Ulusal Sekretaryası Bürosu ve çalışma grupları kurularak ilgili kuruluş temsilcileri görevlendirilmiştir. TRACECA ülkelerini kapsayan ve transit taşımacılığın gelişmesini amaçlayan teknik yardım projelerinden Türkiye de yararlanmaktadır.

Karadeniz sahilindeki ülke limanlarının Avrupa Lojistik Merkezleri Şebekesine entegrasyonu projesine Samsun limanı da dahil edilerek; Bulgaristan, Ukrayna ve Türkiye'nin ortak bir proje önerisi olarak 2004-2006 eylem planında yer alması sağlanmıştır. Trans-Avrupa şebekeleri ile TRACECA koridorları arasında deniz taşıma bağlantılarının iyileştirme projesi Avrupa Komisyonu'nda onaylanmıştır. Bu kapsamda Samsun ile diğer Karadeniz limanları arasında bir demiryolu-feribot bağlantısının ekonomik ve teknik analizi

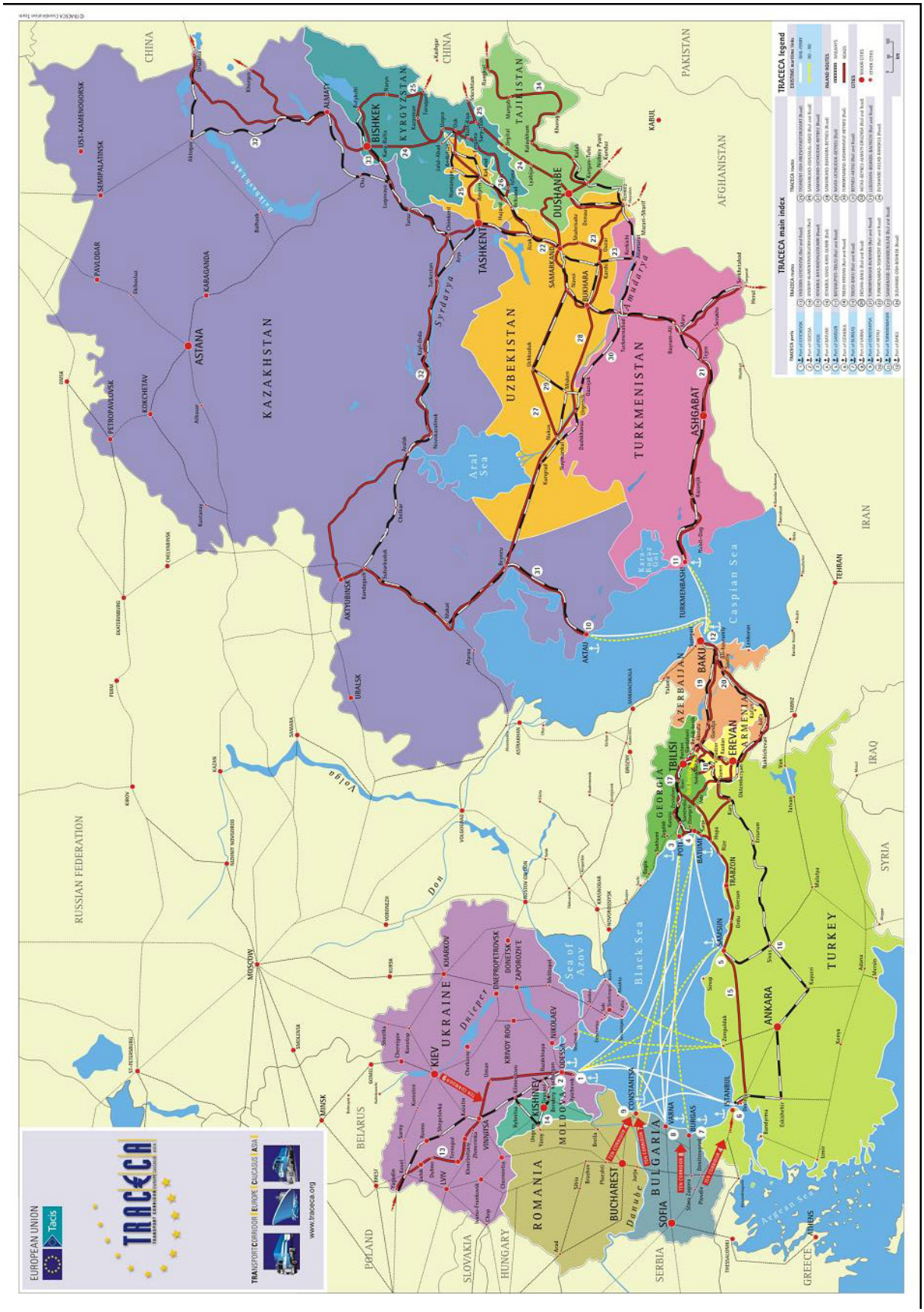
yapılacaktır. TRACECA 2006 yılı Eylem Planı Programında Denizcilik Müsteşarlığı ile ilgili 4 proje bulunmaktadır. Bu projeler;

- TRACECA ülkeleri için Lojistik Merkezlerin Oluşturulması (5.5 milyon Euro)
- Karadeniz ve Hazar Denizi için Ortak Güvenlik Yönetim Sisteminin Geliştirilmesi (2.0 milyon Euro)
- Karadeniz ve Hazar Denizinde Deniz Emniyeti ve Gemi Kirliliğini Önleme Alanında İşbirliği Projesi (1.5 milyon Euro)
- Karadeniz ve Hazar Denizinde Deniz Otoyolları Projesi (2.0 milyon Euro)

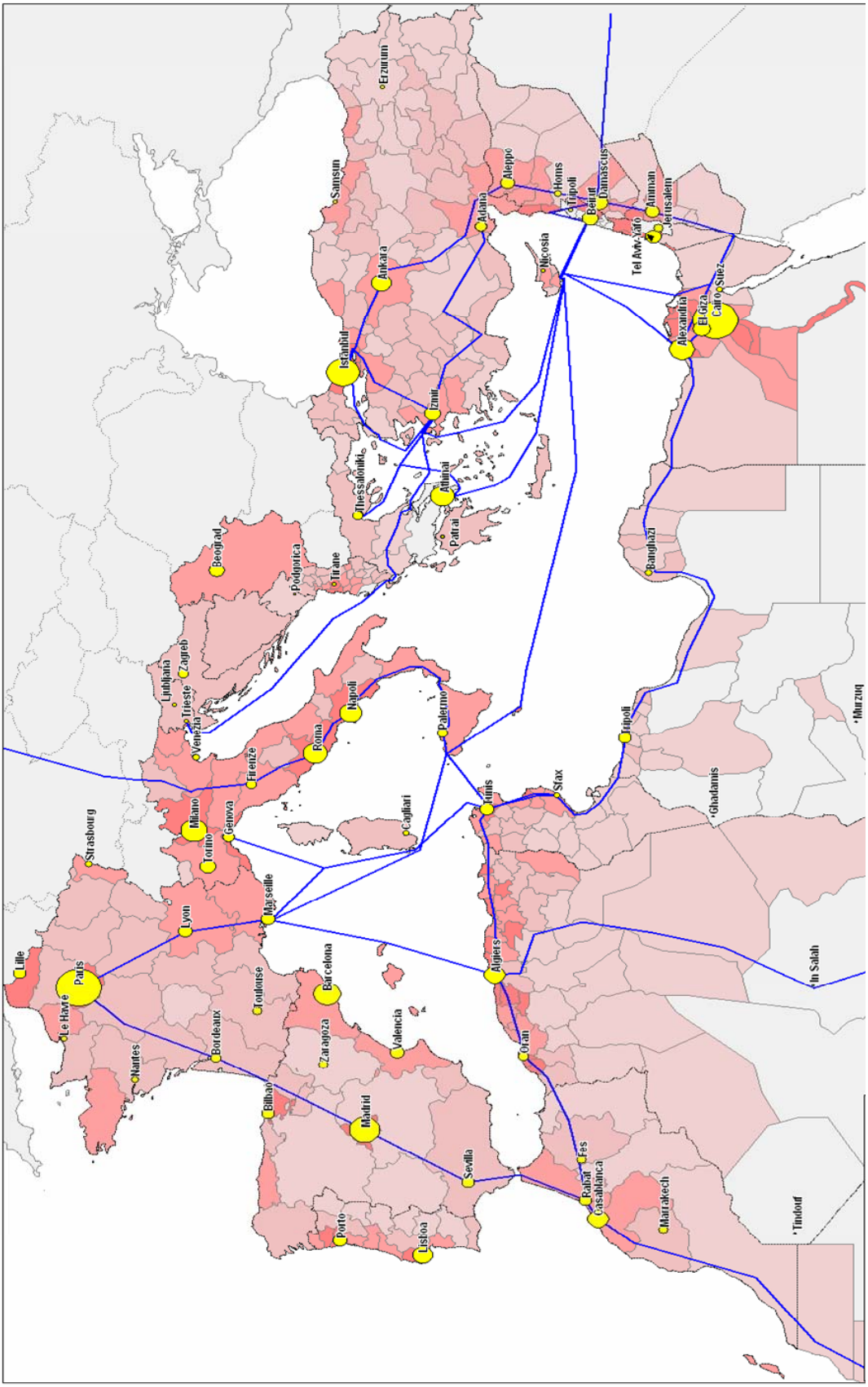
TRACECA koridorları ile Avrupa'yı doğu-batı ekseninde ve Karadeniz'i boydan boya geçerek Kafkaslar üzerinden Hazar Denizi ve Orta Asya bağlantısı sağlanmaktadır. Pan-Avrupa ulaştırma alanlarında ülkemiz Karadeniz ve Akdeniz PETrA'sı bölgelerinde yer almaktadır. AB ulaştırma koridorları Harita 1'de, Türkiye'nin Karayolu-Demiryolu ve Denizyolu bağlantılı TRACECA koridoru Harita 2'de ve Meda TEN-T ise Harita 3'de görülmektedir.



Harita 1. AB Ulaştırma Koridorları



Harita 2. TRACECA Koridoru



Harita 3. Meda TEN–T

3.3 Avrupa Birliği'ne Uyum İçin Strateji ve Öneriler

3.3.1 Strateji

Avrupa Birliği Müktesebatına uyumlu bir Türk Mevzuatının hazırlanması.

3.3.2 Öneriler

- Tamamlanan AB Eşleştirme Projesinden elde edilen sonuçlar değerlendirilerek ilgili faaliyetlere yansıtılmalı ve hazırlanan mevzuat taslakları hayata geçirilmelidir.
- Bu raporda belirtilen ve diğer denizcilik konularındaki birçok aksaklık ve eksiklikAB kaynaklarından finanse edilecek projelerle giderilebilir. Bu maksatla yeni proje teklifleri hazırlanmalı ve sunumuna öncelik verilmelidir.
- Avrupa Birliği üyesi ve denize kıyısı olan 16 ülkede olduğu gibi ülkemizde de Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi kurulmalı ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı ve Deniz Otoyollarına daha fazla önem verilmelidir.
- TRACECA haritasında yer alan Haydarpaşa ve Samsun limanlarına ilave olarak; Derince, Erdemir, Trabzon ve Hopa limanları ve Samsun limanını, Mersin ve İskenderun'a bağlayan demiryolu hattı nedeniyle Mersin ve İskenderun limanlarının da TRACECA Koridoruna alınması için girişimler sürdürülmelidir.
- AB'ye uyum sürecinde gümrük ve altyapı birlikte değerlendirilerek, liman bilgi sistemi ve gümrük bilgi sisteminin entegrasyonunun bir an önce yapılması için gerekli çalışmalar yapılmalıdır.
- AB'ye uyum sürecinde hukuki uyumun çok kolay olmayacağını ve Deniz Hukukçusu ve liman altyapı ve atık alım tesislerinde ciddi sıkıntıların olduğu gözönünde bulundurulmalıdır.
- Mevcut koster filomuz oldukça yaşlı olup kabotajın AB ülkelerine açılması durumunda diğer filolarla rekabet gücü bulunmamaktadır. Denizcilik Müsteşarlığınca 2005 yılı içerisinde başlanan iki ayrı etüdte Kabotaj Taşımacılığı ve Koster Filomuzun belirlenmesi konusunda 2006 yılı son çeyreğinde alınacak olan sonucun tüm sektörün katılımıyla iyi analiz edilerek bir tipte işletme masrafları düşük 3.000 DWT' a kadar bir kaç tip projenin belirlenerek yakın hatlarda sefer yapacak gemilerimize bunlar önerilecektir. Hazine, Türk Eximbank, Denizcilik Müsteşarlığı, IMEAK DTO tarafından şimdiden bu gemilerin finansmanına yönelik sorunlara çözüm önerileri bulunmalıdır.

4. GELECEĞE DÖNÜK STRATEJİ

4.1 Hukuki ve Örgütsel Yapı

Denizcilik Müsteşarlığı'nın bir ihtisas Müsteşarlığı olarak Başbakanlığa bağlı olarak kalması ve halen uygulandığı gibi Ulaştırma Bakanlığı ile koordineli olarak faaliyet göstermesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

4.2 Denizyolu Ulaştırması için Amaç, İlke ve Politikalar

Denizyolu ulaşımının ana amacı; ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti; en ekonomik ulaşım türü olarak denizde can ve mal güvenliğini sağlayarak, çevreyi kirletmeden diğer ulaşım türleriyle entegre bir şekilde uluslar arası kurallar ve AB politikalarıyla uyum içinde sürekli olarak sağlamaktır.

4.2.1 Amaçlar

Türkiye'de yatçılık, balıkçılık, gemi inşa, liman işletmeciliği, deniz turizmi ve daha pek çok denizcilikle ilgili konu pek çok bakanlık ve kurumların koordine, planlama, icra ve sorumluluğu altındadır. Türkiye'de gerçek anlamda deniz politikası üretebilecek, politik/ stratejik direktifler verebilecek, denizcilik gücüne katkıda bulunan tüm unsurların kontrol ve koordinasyonunu tek elden idare edebilecek bir yapının oluşturulması gerekmektedir.

- Türk deniz ticaret filosunu ülkemizin dış ticaret, kabotaj ve üçüncü ülkelerarası taşımalara uygun yeni ve genç gemilerle güçlendirilip, rekabet gücünü ve kapasitesini artırmak,
- Etkin ve ciddi Bayrak Devleti uygulamaları ile uluslar arası kural ve standartlara uygun bir deniz ticaret filosu oluşmasını sağlayarak Türk Bayrağına geri dönüşü başlatmak,
- Mevcut limanlarımızın gemiye, yük ve yolcuya yönelik iyi hizmet sunacak yatırımlarla teknolojiye, uluslar arası kural ve standartlara uyumunu sağlamak ve demiryolu, karayolu bağlantılı kombine taşımacılığı geliştirmek,
- Kamu limanlarında başlatılan özelleştirme çalışmalarını etkin bir biçimde gerçekleştirmek,

- Başta Ege, Akdeniz ve Marmara Bölgelerinde aktarma merkezi olabilecek limanlarımız üzerinde ilgili tüm Kamu Kuruluşlarının mutabakata varması ve bu limanları tüm platformlarda savunmak şayet bu limanlar yeterli olmayacaksa da bir an önce tüm kurum/kuruluşların görüşleriyle yeni alternatif liman projeleri geliştirmek,
- Kruvaziyer ve yat limanı sayısını artırmak,
- Limanlarımızda kamu, özel ve işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilenler şeklinde ayrım yapılmaksızın kılavuzluk ve römorkörcülükle ile ilgili ulusal mevzuatta gerekli düzenlemeler yaparak kılavuzluk ile römorkörcülüğün ülke çıkarları sürekli gözetilmek şartıyla ayrı ayrı değerlendirilmesi gerektiği,
- Türkiye'nin deniz alanlarında gemi trafiğinin izlenmesi ve diğer fonksiyonları ile deniz emniyetine önemli katkılar sağlayacak olan Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) gibi teknolojik donanım ve altyapı tesis ve çalışmalarının tamamlamasını sağlamak,
- Etkin ve yeterli bir eğitim sistemi oluşturarak, denizcilik sektörünün personel ihtiyacını gerek eğitim, gerekse eğitim sonrası düzenlemelerle sayı ve nitelik açısından yeterli düzeyde sağlamak,
- Gemi kaynaklı deniz ve kıyı kirliliğinin önlenmesi ve acil durumlarda müdahale konusunda görev ve sorumlulukları tam olarak belirleyecek ve ilgili kamu kurumları arasında mevcut yetki karmaşasını giderecek bir hukuki temel oluşturmak ve oluşturulacak bu sistemin etkin uygulanması için güçlü bir teknik altyapı sağlamak,
- Denizcilik politikalarının, uzun vadeli stratejilerin oluşturulması ve hayata geçirilmesi için, denizcilik endüstrisinin her biriminin temsil edilebileceği, denizcilik konusunda uzman enstitüler ve kurumların oluşumunu sağlamak. (Yunanistan ya da Rusya'da olduğu gibi Deniz Bilimleri Enstitüsü tarzı bir yapı)
- Denizcilik ve deniz ulaşımı alanlarında AB müktesebat ve uygulamalarına uyumu gerçekleştirmek,
- Denizcilik sorunlarının çözümünde Denizcilik Müsteşarlığının, DTO, Türk Loydu, Limanlar, Meslek Odaları, ilgili Üniversiteler ve benzeri kamu ve özel sektör kurumlarıyla işbirliğini sürdürmek.
- Liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesi ve devlet tarafından belirlenecek politikanın liman ihtiyaçlarını da göz önüne alacak şekilde uygulanmasını sağlamak

amacıyla Liman Otoritesi Modeli belirlenmelidir. Önerilen Liman Otoritesi modeli aşağıdaki gibidir:

Ulaştırma Bakanlığının ilgili kuruluşu Denizcilik Müsteşarlığı altında; TCDD Genel Müdürlüğü, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Genelkurmay, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, DPT, TOBB ve Deniz Ticaret Odaları, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, ilgili yerel yönetimler vb kurum/kuruluşlarla işbirliği içinde gerçekleştirilmelidir. Oluşturulacak liman otoritesinin amacının; liman kentlerinde, kent içi, deniz, demir ve karayolu ulaşım sistemlerini, güvenliği en üst seviyede sağlayacak şekilde koordine ederek, düzenli ve kombine yük ve yolcu taşımacılığını düzenleyerek, buna bağlı olarak kentin deniz, demir ve karayolu trafiğini güvenli ve emniyetli bir şekilde düzene sokarak toplumun tüm kesimlerinin bu koordinasyondan en yüksek randımanla faydalanması için gerekli bilgi ve iletişimi sunmak olmalıdır. İlgili liman otoritesi liman yönetimlerinde dağınıklığın giderilmesi ve devlet tarafından belirlenecek politikaların liman ihtiyaçlarını da göz önüne alacak şekilde uygulanmasının sağlanmasını temin edecek ve bu amaç için gerekli mevzuat ve kurumsal düzenlemeleri yapacaktır. Bu otorite limanlardaki kılavuzluk, römorkaj hizmetlerinin standartlarının belirlenmesini sağlayacaktır. Askeri ve kamu gemilerinin haklarının saklı kalmasını ve ticari muamele görmemesini sağlayacak düzenlemeleri belirleyecek, tarife düzenlemelerine doğrudan müdahale etmeyecektir. Liman otoritesi tek bir liman için karar almaktan ziyade tüm limanları makro açıdan gözeten liman gelişim kararlarını alan ve düzeni sağlayan bir yapılanma modelinde olacaktır. Liman Otoritesi, Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde gerekli kanun ve yönetmeliklerle desteklenerek limanlar idaresi hükmüne kavuşmuş bir yapının oluşturulması ve bu birim tarafından liman tarifelerinde belirli bir makas aralığı saptanarak tüm ülkeyi kapsayacak tarife aralıkları belirlenmesinde, deniz ile ilgili diğer kurum kuruluşlarların limanların işleyişlerinde etkin rol oynayabilecek düzgün koordinasyonu sağlayacak bir yapıda çalışmalıdır. Limanlar Otoritesi; Altyapıda (Yeni Limanların yapımında) bürokrasinin azaltılması, yükleme/boşaltma işlemlerinde kurum ve süreç kalabalığının ve gereksizliğinin giderilmesi (Liman, sağlık, polis, gümrük evrakları ve bunların ayrı ayrı gelişinin sıkıntıları), kombine taşımacılığın daha etkin hale getirilmesi, böyle bir otoritenin oluşturulması sırasında modelin adının belirlenerek; Devlet – Landlord – Kiralama süreci gibi yöntemlerden hangisinin olması gerektiğinin kararlaştırılması gibi konulardan sorumlu olacaktır.

- Ülke için büyük öneme sahip limanlar konusunda Makro Çerçevede Büyük limanların mı planlanması yoksa bunun doğal oluşuma mı bırakılması konusu ele alınarak bu konuda ilgili tüm kurum/kuruluşların en geç 2006 yılı içerisinde düşüncelerini net olarak ortaya koyması gerekmektedir.
- Denizcilik konusunda çok yetersiz olan istatistiklerin düzeltilmesi ve yayımlanması konusunda Türkiye İstatistik Kurumu ve Denizcilik Müsteşarlığının daha sık işbirliğine

giderek güncel sonuçların bir an önce belirlenmesi ve bu soruna kısa vadede çözüm bulunması amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticaret Odaları, TÜİK'in AB ülkelerinde kullanılan istatistik parametreleri çerçevesinde bir veri tabanı oluşturarak bu veri tabanını bir an önce faaliyete geçirmeleri gerekmektedir. Özellikle limanlardaki istatistiklerin ton-mil ve yolcu-mil bazında tutulması problem oluşturmaktadır.

- Askeri ve hizmet amaçlı devlet gemilerinin özel limanlarda karşılaştıkları, rıhtımda kaldıkları sürece ISPS ücreti talep edilmesi gibi sorunların giderilmesi, Devlet adına çalışan askeri ve hizmet gemilerine (Tarak gemisi-Kıyı Emniyet Romörkörü-Sahil Sıhhiye araçları v.s.) bazı ayrıcalıklar tanınması gerekmektedir.
- Özelleştirilen limanlardan kamu ve askeri gemilere nasıl hizmet verileceğine dair konuların daha açık bir şekilde belirlenerek bu kuralların işleyişiyle ilgili çalışmalar yapılması,
- Türk Boğazlarında seyir can, mal ve çevre emniyetinden taviz vermeden Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve bağlısı uygulama talimatlarına uygun olarak geçiş devamlılığının tesisi,
- Liman hizmet tarifelerinde transit taşımacılığı artırmak amacıyla yapılan düzenlemelerin belirli zaman aralıklarında tekrar gözden geçirilmesi ve gerekli görülmesi halinde revize çalışmalarının tüm ilgili kurum ve kuruluşların katılımıyla oluşturulacak platformlarda neticelendirilmesi,
- Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü tarafından gemilerden toplanan harçların bir bölümünün gemi adamlarının sağlık sorunlarına ayrılarak, ekonomik durumu zayıf gemi adamlarının tedavisi amacıyla değerlendirilmesi,
- Türk toplumuna denizciliğin tanıtılması, sevdirilmesi ve yaygınlaştırılması maksadıyla Türk Denizcilik Gücü Kurumu gibi bir platformun oluşturması,
- Türkiye'de yeni liman inşaatlarında inşaat aşamasından işletme ruhsatı alınmasına kadar bir çok kamu kurumu ve belediyeler yetki ve sorumluluğa sahiptir. Bu durumun kısa vadede mevzuat düzenlemeleri ile çözümlenmesi mümkün görünmemektedir. Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca başlatılan ve DLH İnşaatı Genel Müdürlüğünce geliştirilen "Yeni Liman İnşaatlarında Prosedür" isimli çalışma kapsamında her bir yeni liman inşaatı başvurusunda tüm ilgili kurumların DLH İnşaatı Genel Müdürlüğünde toplanarak tek bir toplantı yapılması ve bilahare 30 günlük süre içerisinde resmi kurum görüşünü koordinatör kurum olan DLH İnşaatı Genel Müdürlüğüne bildirmesidir. Görüş

gelmeyen kurumların görüşü olumlu olarak kabul edilecek ve daha sonraki aşamalarda itiraz edemeyeceklerdir. Böylece çok uzun süre alan resmi yazışma trafiği ortadan kaldırılacaktır.

4.2.2 İlkeler

- Uzun süreli taşıma sözleşmeleri oluşturmak suretiyle Türk Deniz Ticaret Filosu'nu Türk Bayrağı altında gençleştirmek,
- Türk limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az taraf olduğumuz liman devleti kontrolü mutabakat muhtıralarında üstlendiğimiz yükümlülük oranında denetimi yapılarak deniz emniyeti sağlamak ve ülkemizin denizcilik itibarını güçlendirmek. Bu maksatla yeterli ve nitelikli gemi denetim uzmanına sahip olunmasını sağlamak,
- Liman altyapılarının uluslar arası kurallara göre tamamlayarak demiryolu ve karayolu bağlantılı kombine taşımacılıkla bütünleştirmek,
- STCW Sözleşmesinin minimum gerekleri aşılarak gelişmiş ülkelerdeki standartlar ve uygulamalar hedeflenerek, gemi adamlarının eğitim programlarını İngilizce dili eğitimi dahil, nitelikli gemi adamı yetiştirmeye uygun hale getirmek ve ülkemizin gemi adamları ihraç eder hale gelmesini sağlamak,
- Uluslar arası Denizcilik Teşkilatı'nın komite ve alt komite toplantılarına etkin katılımı sağlayacak ve muhtemel gelişmeleri yönlendirebilecek, öngörü ile ülkemize yansıtabilecek ve geleceğe yönelik stratejiler geliştirebilecek sürekli kadrolar oluşturmak,
- Deniz turizmini geliştirmek için gerekli tanıtım stratejilerini benimsemek ve yapmak,

4.2.3 Politikalar

- Türk Bayraklı Deniz ticaret filomuzun dış ticaret taşımalarında 1994 yılında %49.5 olan payının 2004 yılında %23'e düştüğü dikkate alındığında, yabancı gemilere ülkemizin ödediği navlun giderleri nedeniyle ekonomik kayıplarımızı azaltmak için filonun nitelik ve nicelik yönünden geliştirilmesini destekleyerek taşıma payını artırmak,
- AB'ye giriş sonrası kabotaj uygulamalarını da dikkate alarak, etkisiz hale gelen koster filomuzu kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığı ve kabotaj seferleri kapsamında

kapasitesini ve niteliklerini yerli inşa yolu ile artırmak, AB içi rekabete hazır hale getirmek,

- Uluslar arası sefer yapan kuru yük, konteyner, Ro-Ro ve tanker tipi gemilerimizin sayısını yeni gemilerle artırarak filoyu uluslar arası deniz taşımacılığında rekabet edebilir hale getirmek,
- Mevcut limanlarımızın alt ve üst yapı yatırım ihtiyaçlarını deniz ulaştırma faaliyetlerinin gereklerini yerine getirecek seviyede ve uluslar arası standartlara uygun olarak tamamlamak, yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerini hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimlerini dikkate alarak sürdürmek,
- Denizcilik idaresinin denizci kökenli nitelikli eleman oranını, idarenin temel fonksiyonlarını ve uluslar arası yükümlülüklerimizi etkin olarak yerine getirebilecek seviyeye çıkarmak,
- Türk Denizcilik Mevzuatını AB müktesebatına uyumlu hale getirmek ve taraf olduğumuz uluslar arası sözleşmelerin uygulama mevzuatını oluşturmak,
- Deniz ticaret filomuzun, limanlarımızın, deniz ulaştırma imkanlarımızın ve diğer denizcilik sektörlerimizin medya, fuar, reklam ve benzeri yollarla vatandaşlarımızı denizcilik sektörüne yönlendirecek ve rehberlik edecek denizcilik büroları açmak gibi yollarla daha fazla tanıtım yapılarak pazar payını artırmak, Gemi kaptanları ve kılavuz kaptanların, gemi makineleri işletme mühendislerinde olduğu gibi Meslek Odaları şeklinde örgütlenmelerinin sağlanması ve sivil toplum örgütü olarak güçlendirilmesi,
- Kruvaziyer yolcu taşımacılığı önemsenerek, bu konuda uygun gemi yatırımları için yurtiçi ve yurtdışı şirket işbirliğine gitmek,

4.3 Altyapı İçin Strateji ve Öneriler

4.3.1 Stratejiler

Limanlarımızın altyapı eksikliklerinin giderilmesine yönelik stratejiler aşağıda sıralanmıştır.

- Mevcut limanlarımızın deniz ulaştırma faaliyetlerinde gemiye, yük ve yolcuya ve çevreye yönelik uluslar arası asgari standartlarda iyi hizmet sunacak altyapı

yatırımlarının tamamlanarak limanlarımızın teknolojiye, uluslar arası kural ve standartlara uyumunun sağlanması,

- Demiryolu, karayolu bağlantılı kombine taşımacılığın geliştirilmesi,
- Yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerinin hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimleri dikkate alınarak sürdürülmesi,
- Deprem halinde limanlarımızın acil yönetimi ve kuvvetlendirilmesi ile ilgili çalışmaların gözden geçirilerek acil yönetim ya da acil müdahale sistemleri olmayan limanlarımız için gerekli hazırlıkların bir takvim doğrultusunda yapılmasının sağlanması,

4.3.2 Öneriler

- Mevcut limanların altyapılarının terminal olanakları ve ana ulaşım koridorlarının bağlantı yetersizlikleri giderilmeli ve Karadeniz Limanlarının TRACECA koridoruna dahil edilmesi yönündeki çalışmalar sürdürülmelidir.
- Uluslar arası standartla merkezi elektronik data işlem sistemi kurularak limanlarda hız, kalite, kontrol artırılarak acente ve gümrük hizmetlerinin şeffaflıkla yapılması sağlanmalıdır.
- TDİ'nin işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilen limanlarının devirden sonra ne gibi yatırımlar yaparak gelişmeler sağladığı, sözleşme koşullarını yerine getirip getirmedikleri, kısa ve orta vadedeki hedeflerinin bilinmesi gerekmektedir. Özelleştirme İdaresi şimdiye kadarki uygulamaları konusunda kamuoyunu aydınlatmalı ve sıkı bir denetim uygulamalıdır.
- Mevcut limanlarımızın sorunları giderildikten bir süre sonra, gelişmekte olan ülkemizin gereksinmelerine cevap vermeyecektir. Bu nedenle coğrafi konumu, hinterlandı, ulaşım olanakları ve uluslar arası konteyner ağlarına entegrasyonu gibi kriterler dikkate alınarak yeni liman yerleri belirlenmeli ve girişimci özel sektöre destek verilmelidir.
- TCDD Limanlarının işletme hakkı devri sonrasında limancılık alanında güvenli bir piyasa oluşturulmasını sağlayabilecek, serbest piyasa ekonomisinin temelindeki rekabete saygı gösterecek, fakat sürekli piyasa aksaklığı ve genel stratejik hedefleri etkileyebilecek tekelleşme, yüksek tarife gibi olumsuz durumlarda ise objektif, belirgin

ve güvenli mekanizmaları kullanarak müdahale yapabilecek bir liman otoritesine gereksinim duyulmaktadır. Bu otorite Denizcilik Müsteşarlığı içinde oluşturulmalıdır.

4.4 Yatırımlar İçin Strateji ve Öneriler

4.4.1 Strateji

Avrupa Birliği'ne uyum ve ülke gereksinimleri doğrultusunda yatırımlar ve öncelikleri belirlenmelidir.

4.4.2 Öneriler

- Ülkemizin uluslar arası taşımacılık hatları üzerinde söz sahibi olabilmesi için; ulusal güvenlik, verimlilik, kıyılarımızın etkin ve kamu yararına kullanımı, çevresel boyut değerlendirilerek ülke ölçeğindeki önceliklerini belirleyecek ana plan çerçevesinde yatırımların özel sektörün katkıları ile gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.
- Kıyılarımızda parça parça küçük yatırımlara izin verilmemesi ve ana planda belirtilen yatırımların bir kompleks halinde yapımının sağlanması yanında bu tesislerin demiryolu ve karayolu bağlantılarının planlanarak gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir.
- Özelleştirilen TDİ limanlarındaki yatırımlar: 1997 yılından başlayarak işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilen limanlardan Tekirdağ limanı dışında ciddi boyutta yatırım yapıldığı görülememektedir. Son zamanlarda özelleştirilen Trabzon limanı için ciddi yatırım planları ile atılım yapılması beklenmektedir. Özelleştirilen limanların devir sözleşmelerinden kaynaklanan sorumlulukları Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca ciddi bir şekilde takip edilmelidir.
- Kılavuzluk hizmetlerine yeni düzenleme çalışmaları yapılmalıdır: Limanlarımızda kamu ve özel sektör tekeli şeklinde yürütülen kılavuzluk hizmetleri için AB'ye uyum sürecinde mevcut sorunları ortadan kaldıracak ve daha sonra doğabilecek sorunları da kapsayabilecek yeni hukuki düzenlemeler yapılmalıdır.
- Özelleştirme kapsamına alınan TCDD limanlarının ülkemiz için en iyi yatırım projesini sunan müteşebbislere verilmesi süratle sağlanmalıdır. Aksi halde özelleştirme kapsamındaki kuruluşlarda ülke yararları doğrultusunda olmayan işletici yönünden

yatırımı az geliri fazla olan çözümler tercih edilmektedir. Ayrıca özelleştirme süresi uzadığında kurumların yatırım ve iş verimliliği azalmaktadır.

Düşük kapasite çalışan Trabzon, Rize ve Hopa Limanlarının aktif hale getirilebilmesi, deniz taşımacılığının geliştirilmesi için Rize Limanı, İç ve Doğu Anadolu'nun çıkış kapısı haline getirecek olan Rize-İspir-Erzurum karayolu tamamlanmalı, Trabzon'un GAP'a ve Batum'a bağlanmasını sağlayacak ihracat kapıları ve yolları açılmalıdır.

4.5 Taşımalar İçin Strateji ve Öneriler

Taşımacılık konusundaki önerileri yukarıda özetlenen görüşler doğrultusunda aşağıdaki gibi özetlenebilir:

4.5.1 Stratejiler

- Kamu limanlarında başlatılan özelleştirme çalışmalarını etkin bir biçimde gerçekleştirmek,
- Ege ve Akdeniz'de aktarma merkezi olacak limanları belirlemek ve geliştirmek,
- Kruvaziyer tipi gemi ve limanı ile yat limanı sayısını turizmin gelişmesini destekleyecek şekilde arttırmak,
- Kabotaj ve transit yüklerin birlikte taşınmasını sağlamak,
- Türk Deniz Ticaret Filosu'nu güçlendirerek kurumsal bir yapı oluşturmak

4.5.2 Öneriler

- Dış ticaret taşımalarında Türk Bayraklı gemilerin gittikçe azalan taşıma payı arttırılmaya yönelik olarak Türk Armatörleri ile Türk Bayrağı altında uzun süreli taşıma sözleşmeleri yapılmalıdır.
- Kruvaziyer tipi gemileri temini ve buna uygun liman alanları açılarak deniz turizmi teşvik edilmelidir. Bu konuda bir fizibilite çalışması yapılarak geleceğe yönelik faaliyetler belirlenmelidir.
- Türk Ticaret Filosunu yeni ve modern gemilerle güçlendirerek rekabet gücü ve azalan kapasitesini artırmak gerekir. Özel sektörün yeni ve modern gemi almasını özendirecek

tedbirler ve kaynak ihtiyaçlarının karşılanması ayrı bir kapsamlı çalışmada ele alınmalıdır.

- Denizyolu yolcu ve yük taşıma istatistikleri, taşıma mesafelerini dikkate alarak yolcu x km ve ton x km olarak tutulmalıdır. Böylece taşımaların türler arasındaki mukayese ve dağılımı gerçekçi yüzdelerle belirlenebilir.
- İç su yolları ile taşımacılık desteklenmeli ve bu bölgelerde yöre halkının ihtiyaçlarına hizmet edecek yeni deniz araçlarıyla takviyeler yapılmalıdır.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne (İDO'ya) devredilen TDİ Şehir hatları İşletmesi'nin hızları düşük, manevra kabiliyeti yetersiz, çok personelle çalıştığı için giderleri fazla ve çoğu ekonomik yaşının çok üzerinde olan gemilerinin yerine İstanbul kent içi ulaşımına uygun tasarımlarla yeni gemiler inşa edilmelidir.
- Türk limanlarındaki gümrüklü sahalardan yüklenecek veya bu sahalara boşaltılacak kabotaj yükü konteynerlerinin geçici depolama yerlerine alınabilmesine olanak sağlayan yeni bir düzenleme yapılması gerekir. Böylece kabotaj ve transit yüklerin kabotaj hatlarında birlikte taşınmaları sağlanmış olur. Ayrıca transit yüklerle ilgili olarak fatura sorulması gibi caydırıcı uygulamalardan vazgeçmek gerekir.
- Akdeniz Bölgesi'nin en fazla doğal gaz ithal eden ülkesi olarak, ayrı bir teknoloji gerektiren LNG gemileriyle ilgili altyapı ve bilgi birikimini oluşturmak amacıyla LNG gemi işletmeciliğinin teşvik edilmesi gerekir.
- Türk Armatörleri'nin son yıllarda, finansman sorunları, Liman Devleti uygulamalarındaki kara liste konusu ve sigorta primlerinin yüksekliği gibi nedenlerle Türk Bayrağı'ndan, kolay bayrağa geçişteki artan eğilimini önleyecek çözümler getirilmelidir. Bu konuyla ilgili ayrıntılı bir çalışma yapılmalıdır.
- Mevcut limanlarda altyapı eksiklikleri uluslar arası standartlar dikkate alınarak belirlenmeli ve liman işletici kuruluşlar desteklenerek ve özendirilerek giderilmesi sağlanmalıdır.
- Standart altı taşımacılığa izin vermeyerek, kaliteli deniz taşımacılığı özendirilmelidir.

4.6 Kılavuzluk ve Römorkör Hizmetleri

- Kılavuzluk Hizmetleri denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması hizmetidir. Bu kapsamda, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kılavuzluk hizmetlerinde rekabetten önce deniz güvenliğinin olacağı bir yapının bir an önce oluşturulması

gerekmektedir. Ancak, bununla birlikte rekabet olmadan verilen ve Kamu hizmeti taşıyan kılavuzluk hizmetlerinde tarifeler belirlenirken "kar amacı" da güdülmemelidir.

- Özelleştirme kapsamı içerisinde olan limanlarda Kılavuzluk ile Romörkörcülük ayrı ayrı değerlendirilerek yapılacak çalışmalarda denizciliğin ileri olduğu ülkelerin tecrübeleri değerlendirilerek ülkemiz şartlarına en uygun olanın belirlenmesi gerekir.
- Daha önceden özelleştirme süreci yaşanan limanlarımızdaki sıkıntılar iyice tetkik edilerek, özelleştirme çalışmaları devam eden TCDD limanlarında aynı süreç ve sıkıntıların tekrar yaşanmaması için Özelleştirme İdaresi Başkanlığında ilgili kurumlarla koordineli bir çalışma yapılarak gerekli tedbirler alınmalıdır.
- Kılavuzluk ve Sahil Sıhhiye gibi hizmetlerde kullanılan deniz araçlarından kötü ve yetersiz durumda olanların bir an önce yeni yapım ya da onarımlarının sağlanarak servis kalitesinin artırılması,

4.7 Deniz Emniyeti, Deniz Güvenliği ve Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi

4.7.1 Bayrak Devleti Uygulamaları

Bayrak devleti uygulamalarında mevzuat sorunlarının giderilmesi amacıyla, halen Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde sürdürülen AB Eşleştirme Projesi çerçevesinde hazırlanan "Deniz Emniyeti ve Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi Kanunu Taslağı" ilgili ulusal kuruluşlardan görüşler alınarak ve bu görüşler çerçevesinde nihai hale getirilerek süratle TBMM'ne sevk edilmelidir. Ayrıca, AB Eşleştirme Projesi çerçevesinde hazırlanarak Denizcilik Müsteşarlığına verilen bayrak devleti uygulamaları ile ilgili aşağıdaki yönetmelik taslaklarının hayata geçirilmesi için çalışmalara başlanmalı ve kısa sürede sonuçlandırılmalıdır.

- Türk Bayraklı Gemilerin Denetimi, Sertifikalandırılması ve Emniyetli Yönetimi Hakkında Yönetmelik (94/57/EC Sayılı Gemi Denetimi ve İnceleme Organizasyonları Hakkında Direktif, 789/2004 Sayılı Birlik İçerisinde Gemilerin Yolcu ve Yük Transferi Hakkında Yönetmelik)
- Liman Devleti Kontrolü Yönetmeliği (95/21/EC Sayılı Liman Devleti Kontrolü Hakkında Direktif, 96/40/EC Sayılı Liman Devleti Denetim Görevlileri İçin Kimlik Kartı Hakkında Direktif)

- Gemi Denetim ve Sertifikalandırma Kuruluşlarının Tanınması, Yetkilendirilmesi ve İzlenmesi Hakkında Yönetmelik (94/57/EC Sayılı Gemi Denetimi ve İncelenmesi Hakkında Direktif, 30/09/1996 Tarihli Tanınmış Kuruluşların Listesi Hakkında Komisyon Kararı)
- Deniz Teçhizatı Hakkında Yönetmelik (96/98/EC Sayılı Deniz Teçhizatı Hakkında Direktif, 4/9/2003 Tarihli SOLAS'a Tabi Olmayan Gemilerin GMDSS Telsiz Ekipmanları Hakkında Komisyon Kararı)
- İç Hat Seyri Yapan Yolcu Gemilerinin Emniyeti ve Gemideki Şahısların Kayıtları Hakkında Yönetmelik (98/18/EC Sayılı Yolcu Gemilerinin Standartları Hakkında Direktif, 98/41/EC Sayılı Yolcu Gemilerindeki Şahısların Kayıtları Hakkında Direktif)
- Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik (97/70/EC Sayılı 24 Metre ve Daha Uzun Balıkçı Gemilerinin Emniyet Rejimi Hakkında Direktif)
- Deniz Kazalarının Araştırılması Hakkında Yönetmelik (2002/59 Sayılı Gemi Trafik ve Bilgi Sistemi Hakkında Direktif)
- SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerinde Bildirim Yükümlülükleri Hakkında Yönetmelik
- Bayrak devleti uygulamalarında etkinliğin artırılması ve bu konuda AB müktesebatına uyum amaçları için, 1988 SOLAS Protokolü ve 1988 Load Line , Marpol III, IV, VI protokollerine ivedilikle taraf olunmalıdır.

Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda, özellikle AB üyesi ülkelerin limanlarında tutulmalarının azaltılması ivedi ve etkin çözümler bulunması gereken bir sorundur. Gemi tutulmaları bayrak devleti uygulamalarında etkinliğin ölçütü olarak görülmektedir. Bu maksatla, son dönemde Denizcilik Müsteşarlığı tarafından alınan ve gemi tutulmalarını azalma trendine sokan tedbirler titizlikle uygulanmaya devam edilmeli, denetim görevlilerinin sayısını artırma gayretleri sürdürülmelidir. Ayrıca, bayrak devleti denetimi uygulamalarında tespit edilen aşağıdaki sorunlara çözüm getirilmelidir;

- Denetim görevlilerinin yetkileri açısından uygun olmayan bir ayrım söz konusudur. Bazı denetim görevlileri sadece 500 groston ve daha küçük gemileri denetim için yetkilendirilmiştir. Bu durum düzeltilmeli, tüm denetim görevlileri tüm gemileri denetleyebilmelidir.
- Denetim görevlilerinin müstehlik malzeme ihtiyaçlarının sürekliliği sağlanmalıdır.
- Denetim görevlilerinin ekonomik durumları iyileştirilmelidir.

Denizcilik idaresinin gayretlerinin yabancı limanlarda tutulmaları azaltmak için uluslar arası sefer yapan Türk Bayraklı gemilere yoğunlaşması; kabotaj hattında çalışan gemilerin emniyeti, bu gemiler üzerinde bayrak devleti uygulamaları ve alt standart gemilerin kabotaj hattında yoğunlaşmaları konularında tereddütler ortaya çıkarmıştır. Uluslar arası sefer yapan gemiler için alınan tedbirler benzer şekilde kabotaj hattı gemilerine de uygulanmalıdır.

Gemi kazalarının incelenmesi ve elde edilen sonuçların IMO'ya ve ilgili diğer uluslar arası kuruluşlara bildirilmesi Türkiye'nin bugüne kadar ihmal ettiği önemli bir bayrak devleti yükümlülüğüdür. Bu maksatla AB Eşleştirme Projesi çerçevesinde hazırlanan Taslak Deniz Kazalarının Araştırılması Hakkında Yönetmelik hayata geçirilmeli, uygulanmalı ve bu yönetmelikte öngörülen teşkilatlanma sağlanmalıdır.

SOLAS ve MARPOL çerçevesinde İdarenin IMO'ya ve diğer taraf ülkelere sözleşmelerde belirtilen durumlarda yapacağı bildirim yükümlülüklerinin icrası da genellikle aksayan faaliyetlerdendir. Bu maksatla AB Eşleştirme Projesi çerçevesinde hazırlanan SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerinde Bildirim Yükümlülükleri Hakkında Yönetmelik hayata geçirilmeli ve uygulanmalıdır.

4.7.2 Liman Devleti Kontrolü

Bayrak devleti uygulamalarında olduğu gibi, liman devleti kontrolü konusunda da ulusal mevzuatımızda sıkıntılar mevcuttur. Bu maksatla, AB Eşleştirme Projesi çerçevesinde hazırlanan ve liman devleti kontrolü konusunda ulusal mevzuatı oluşturmak üzere "Taslak Deniz Emniyeti Kanunu" ve "Liman Devleti Kontrolü Yönetmeliği" süratle hayata geçirilmelidir.

Liman devleti kontrolü faaliyetlerinde hedefler Türkiye'nin taraf olduğu Akdeniz MOU ve Karadeniz MOU'nun ötesine taşınarak AB mevzuatı ve Paris MOU yükümlülükleri gerçekleştirilmeye çalışılmalıdır.

4.7.3 Türk Boğazlarında ve Diğer Deniz Yetki Alanlarında Can, Mal ve Seyir Emniyeti

Genel olarak denizde emniyetin sağlanması için öngörülen temel uygulamalar olan zorunlu deniz trafiği rotaları, trafik ayırım şeritleri, gemi trafik hizmetleri, özel duyarlı deniz alanları, seyir yardımcılarının belirlenmesi, bunların değiştirilmesi ve ortadan kaldırılması konusunda usul, yetki ve sorumlulukları belirleyen bir ulusal mevzuat çalışması

neticelendirilerek ilgili kurumların görüşlerine sunulmuştur. "Deniz Emniyeti Kanunu" ve "Deniz Trafiğinin İzlenmesi Raporlama ve Bilgi Sistemleri Hakkında Yönetmelik" AB Eşleştirme Projesi çerçevesinde bu maksatla hazırlanmıştır ve ivedilikle hayata geçirilmesi yönünde gayret sarf edilmektedir.

Türk deniz yetki alanlarında can, mal, çevre ve seyir emniyetinin sağlanması için gerekli olan, zorunlu deniz trafiği rotaları, trafik ayırım şeritleri, gemi trafik hizmetleri, özel duyarlı deniz alanları, seyir yardımcıları gibi tedbirlerin belirlenmesine ve uygulanmasına temel oluşturacak bir deniz trafiği analizi ve buna bağlı olarak seyir, can, mal ve çevre tehlikelerinin tespiti amacıyla bilimsel bir proje hazırlanmalı ve uygulanmalıdır. Bu projeden elde edilecek sonuçlara göre gerekli emniyet tedbirleri alınmalıdır.

Türk Boğazlarında Montrö Sözleşmesi ve Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü çerçevesinde hazırlanan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı"na göre icra edilen deniz trafiği uygulamaları deniz trafiğinin geleceğe yönelik trendi dikkate alınarak, Montrö Boğazlar Sözleşmesinden doğan hak ve menfaatlerimiz saklı kalmak kaydıyla, sürekli değerlendirilmeli ve gerekli değişiklikler yapılmalıdır. Boğaz girişlerindeki gemi beklemelerinin azaltılması amacıyla emniyetten taviz anlamına gelen uygulamalardan kaçınılmalıdır.

ABD ve AB üyesi ülkelerin kendi limanlarına alt standart gemileri ve tek cidarlı tankerleri almama uygulamaları yakın gelecekte bu gemilerin bölgemize yoğunlaşacağını ve Türk Boğazlarından geçen güzergahlardan taşımacılık yapacaklarını göstermektedir. Türk deniz yetki alanlarında ve Türk Boğazlarında emniyet risklerinin olağanüstü artmasını kaçınılmaz kılan bu durumun önlenmesi için Karadeniz'e sahildar ülkelerle işbirliği yapılmalı, bu tür gemilerin muhtemel kazalarda yaratacakları zararları garanti eden tazmin yükümlülüklerini yerine getirmiş olarak Türk deniz yetki alanlarına girmeleri sağlanmalı ve bu gemiler Türk Boğazlarından geçişlerinde kılavuz kaptan alma, römorkör eşliğinde geçme gibi ilave emniyet tedbirlerine zorlanmalıdırlar.

4.7.4 Deniz Güvenliği

ISPS Kodun uygulanması Türkiye'de kodun öngördüğü değerlendirmelerin yapılması, planların hazırlanması ve sertifikaların hazırlanması olarak algılanmaktadır. ISPS kodun uygulanmasından amaç gerçekçi ve kalıcı bir güvenliğin sağlanması ve sürdürülmesidir. Bu maksatla, İdare tarafından yerinde denetimlerle uygulamalar kontrol edilmeli ve güvenliğin

sürekliliği sağlanmalıdır. Türk ve yabancı bayraklı gemilerde ISPS kod kapsamında alınan tedbirlerin denetimi bayrak devleti uygulamalarının ve liman devleti kontrolünün bir parçası olarak görülmeli ve aynı önem atfedilmelidir.

Türk Boğazlarında potansiyel terör tehdidi etkin tedbirlerin alınmasını ve uygulanmasını gerektirmektedir. Bu maksatla, 11 Eylül olaylarından hemen sonra belirlenen ve Bakanlar Kurulu Kararı olarak yayınlanan tedbirler ve uygulamalar belli periyotlarla gözden geçirilmeli ve geliştirilmelidir.

4.7.5 Arama ve Kurtarma

Arama ve kurtarmanın hukuki altyapısını teşkil edecek bir Arama ve Kurtarma Yönetmeliği mevcut olmakla birlikte, SOLAS Sözleşmesi ve diğer ilgili uluslar arası düzenlemelerde son dönemde yapılan değişiklikler ve diğer gelişmeler çerçevesinde yeniden gözden geçirilme ihtiyacı mevcuttur. Bu yönde çalışmalar başlatılmalıdır.

Ege Denizi ve Akdeniz'de arama ve kurtarma alanlarının belirlenmesi konusundaki sorunlar Türkiye'nin ilgili ülkelerle ilişkilerinden ve politik gelişmelerden soyutlanamayacak sorunlardır. Bu nedenle, bu konulardaki gelişmelere bağlı olarak değerlendirilmeli, ancak tezlerimizi destekleyecek çalışmalar ve arama ve kurtarma imkan ve kabiliyetlerinin artırılması gayretleri sürekli olmalıdır.

Arama ve kurtarma teşkilatı, yetkiler ve imkan ve kabiliyetlerin etkin bir arama ve kurtarma sistemi oluşturacak şekilde yeniden belirlenmesi ve bunun ulusal mevzuata yansıtılması, bu konuda yapılacak öncelikli işlerden biridir.

Arama ve kurtarma hizmetlerinde izleme sistemlerinden yararlanılması, sabit rotalarda seyir yapan yolcu gemilerinin arama ve kurtarma birimleri ile ilişkilendirilmeleri gibi IMO tarafından son dönemde geliştirilen kural ve tavsiyelerin Türkiye'deki uygulamalara yansıtılması önemlidir.

4.7.6 Gemi Kaynaklı Kirlenme

Her alanda olduğu gibi gemi kaynaklı kirlenme konusunda da mevzuat eksikliği sorunları had safhadadır. Bu sorunun giderilmesi amacıyla AB Eşleştirme Projesi çerçevesinde hazırlanan aşağıdaki mevzuatın hayata geçirilmesi çalışmaları süratle sonuçlandırılmalıdır.

- Taslak Deniz Emniyeti ve Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi Kanunu
- Liman Atık Alım Tesisleri Hakkında Yönetmelik (2000/59/EC Sayılı Atık Alım Tesisleri Hakkında Direktif)
- Tankerlerin ve Kimyasal Gemilerin Tazmin Sorumlulukları İçin Zorunlu Sigorta Hakkında Yönetmelik (19/09/2002 Tarihli Bunker Sözleşmesinin Onaylanması Hakkında Konsey Kararı, 18/11/2002 Tarihli HNS Sözleşmesinin Onaylanması Hakkında Konsey Kararı, 02/03/2004 Tarihli 2003 FUND Protokolünün Onaylanması Hakkında Konsey Kararı)
- Çift Cidarlı Tankerlerin Hizmete Girmelerinin Hızlandırılması Hakkında Yönetmelik (417/2002 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönetmeliği, 2978/94 Sayılı Ayrılmış Balast Tanklı Tankerlerin Balast Boşluklarının Tonajlarının Ölçülmesi Hakkında Konsey Yönetmeliği)

Türkiye'de etkin bir bayrak devleti denetimi, liman devleti kontrolü ve alt standart gemicilikle mücadele konusunda diğer tedbirlerin gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesi gayretlerine de önemli katkılar sağlayacağından şüphe yoktur.

Türk Boğazlarından zararsız geçiş yapan yabancı bayraklı gemiler üzerinde denetim yetkileri konusunda uluslar arası hukuktan kaynaklanan zafiyet; gemilerin VTS sistemi ile izlenmesi, etkin bir deniz trafik yönetimi, Karadeniz'e sahildar ülkelerle alt standart gemilerin caydırılması yönünde işbirliği ve gemilerin geçişinde emniyeti artırıcı diğer tedbirlerle azaltılmalıdır.

MARPOL ihlallerinin ve illegal boşaltmaların tespiti için etkin bir izleme sistemi kurulmalı ve bu konuda teknolojiden yararlanılmalıdır. Mevcut havadan izleme imkanları geliştirilmelidir. Limanlara gelen gemilerin etkin kontrolü ve rapor sistemleri ile bu gayretler desteklenmelidir.

Atık Yönetmeliği, AB Eşleştirme Projesi çerçevesinde hazırlanan yönetmelik taslağı ile değiştirilerek, AB müktesebatına uygun ve her limanda limanın ihtiyacına göre belirlenecek atık alım sistemi oluşturulması prensibi çerçevesinde liman işletmecilerinin atık alım tesislerini tesis etmeleri sağlanmalıdır. Bu imkanların geliştirilmesi AB fonlarından karşılanacak projelerle desteklenmelidir.

Türkiye'de bugüne kadar meydana gelen tanker kazalarında acil müdahale, tazmin, rehabilitasyon, uluslar arası işbirliği, ulusal planların uygulanmasını içeren bir acil müdahale sistemi kurulmamış ve uygulanmamıştır. Bu kazalardan çıkarılan dersleri de dikkate alarak

hazırlanan yeni mevzuat çerçevesinde; pratik, hızlı ve etkin bir acil müdahale sistemi oluşturulmalı, yapılacak tehdit ve tehlike analizlerine uygun olarak acil müdahale merkezleri kurulmalı, bu merkezler ve diğer uygun birimler yetkilendirilmeli, uluslar arası anlaşmalar hükümlerine uygun tazmin sistemi kurulmalı, kaza sonrası deniz çevresinin rehabilitasyonu için imkanlar geliştirilmeli veya mevcut ulusal veya yabancı imkanların kullanılması önceden garanti altına alınmalı ve tüm yetki, görev ve sorumlulukların belirleyen ulusal ve bölgesel acil müdahale planları hazırlanmalıdır.

Gemi balast suları ile taşınan mikroorganizmaların zararlı etkilerinin azaltılması amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan proje ihale aşamasında olup bu ihale sonucunda ortaya çıkacak olan tedbirlerin icrası sağlanmalıdır.

4.7.7 Deniz Emniyeti, Deniz Güvenliği ve Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi İçin Strateji ve Öneriler

4.7.7.1 Stratejiler

- Etkin ve ciddi Bayrak ve Liman Devleti uygulamaları ile standart altı gemilerin kullanılmasının önlenmesi,
- Deniz kirliliğinin önlenmesi ve acil durumlarda tüm yetki, görev ve sorumlulukları belirleyen bölgesel ve ulusal acil müdahale planlarının hazırlanması,
- Yoğun trafik ve kimi zaman Boğazların hava şartları, çeşitli geçişler nedeniyle kapatılmasından dolayı başta İstanbul Limanı sınırları içerisinde bulunan Kumkapı demirleme sahası ve Boğazlar kapatıldığı zamanlardaki gemilerin bekleme sahalarının gözden geçirilmesi,

4.7.7.2 Öneriler

- Denizcilik Müsteşarlığı tarafından tamamlanan AB Eşleştirme Projesi kapsamında hazırlanan kanun ve yönetmelik taslaklarının yürürlüğe girmesi için başlatılan çalışmalar hızlandırılmalı ve bahse konu mevzuat ivedilikle hayata geçirilmelidir.
- Bayrak devleti uygulamalarına ilişkin IMO sözleşmelerine taraf olunmalı ve uygulanmalıdır.

- Gemi denetim uzmanları ile ilgili yukarıda belirtilen sorunlar giderilerek etkin bir gemi denetim faaliyeti icra edilmelidir.
- Kabotaj hattında çalışan gemilerin denetimine önem verilmelidir.
- Gemi kazalarının incelenmesi ve değerlendirilmesi konusunda kurumsal yapılanmaya gidilmelidir.
- Türk deniz yetki alanlarında deniz emniyetinin sağlanması ve gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesi amacıyla zorunlu deniz trafiği rotaları, trafik ayrım şeritleri, gemi trafik hizmetleri, özel duyarlı deniz alanları ve seyir yardımcıları oluşturulması için detaylı deniz trafiği analizi yapılmalıdır.
- Liman ve Bayrak Devleti Kontrollerini iyileştirip denetimlerde duplikasyonu önleyecek olan SIRENAC uyumlu veri tabanı çalışmalarının ilgili tüm birimlerce tüm platformlarda desteklenmesi,
- Tüm kıyılarımızı kapsayacak şekilde AIS - DPGS - sistemleri ve İzmit Körfezi, Aliağa – İzmir Körfezleri, Mersin – İskenderun Körfezlerinde yürütülen VTMIS çalışmalarının bir an önce sonuçlandırılması,
- Arama ve kurtarma imkan ve kabiliyetlerinin geliştirilmesi için çalışma yapılmalıdır. Mevcut imkan ve kabiliyetlerin etkin kullanımı ulusal arama ve kurtarma planının periyodik olarak yeniden değerlendirilmesi suretiyle sağlanmalıdır.
- İllegal deşarjların ve MARPOL ihlallerinin gözetlenmesi için diğer resmi, kurum, kuruluş, sivil toplum örgütleri ve teknolojiden de faydalanarak imkan ve kabiliyetler geliştirilmelidir.
- Yola elverişlilik öncesi denetlemelerin tüm sektör tarafından desteklenmektedir. Ancak bu denetimler artık bunaltma aşamasına gelmiştir. Bu sürecin tekrar gözden geçirilmesi gerekmektedir.
- Türk Boğazlarının sık sık kapatılması çeşitli sıkıntılara yol açmaktadır. Teknolojik yönden üstünlüğü olan ve düzenli hatlarda çalışan gemilerle (Ro–Ro, Konteyner, Yolcu gemisi vb.) diğer gemilerin bir tutulmaması istenmektedir. Çeşitli zamanlarda yaşanan kılavuz kaptan beklemelerinin aşılması için daha fazla kılavuz kaptan istihdamı önerilmektedir. Boğazların kapatılması konusunda, öncelikle AB'nin can, mal, çevre güvenliği konularında gösterdiği hassasiyete değinilerek, eldeki mevzuat ve yasalardan dolayı bu beklemelerin minimuma indirilmeye çalışıldığı fakat bu beklemelerin önlenmesinin bahsedildiği kadar kolay olmadığı konusu tüm sektör temsilcilerine

aktarılmış, şu anki Boğazlar Tüzüğünün uygulandığı, ancak her türden trafik akışını hızlandırıcı revize çalışmalarının elbirliğiyle yapılması konularına tüm sektörün açık olduğu, fakat çeşitli platformlarda ifade edildiği gibi TBGTH'nin işleri yavaşlatan veya geciktiren/bir sistem olmadığı, mal–yük sahiplerinin maddi kayıpları için Boğazlardaki uygulamalardan vazgeçilemeyeceği hususlarının göz önünde bulundurulması istenmiştir.

- Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetlerindeki araç ve gereç standartının artırılması ve bunun sürekli takibinin sağlanması,
- Her hangi bir istenmeyen durum karşısında Türk Boğazlarındaki Römorkör sayısının çevre temizliği hariç, güvenlik açısından yeterli sayıda olduğu tespit edilmiş, çevre açısından ise istenen düzeyde olmayıp, çevreyle ilgili altyapı çalışmalarının bir an önce başlatılması sağlanmalıdır.
- Atık Alım konusunda ise Çevre ve Orman Bakanlığıyla – Denizcilik Müsteşarlığı ve diğer ilgili belediye / kurum / kuruluşlar tarafından yaşanan sıkıntıların bir an önce ortadan kaldırılarak hem kabul tesisleri hem de liman işleticileri tarafından yaşanan/yaşatılan sorunların ülkemiz denizleri daha fazla kirletilmeden çözülmesi için gerekli çalışmaların bir an önce yapılması,

4.8 Personel ve Eğitimi

Denizcilik evrensel ve dış dünya ile yakın ilişki içindedir. Bu nedenle personelin iyi derecede İngilizce bilmesi, uluslar arası gelişmeler ve mevzuatı yakından izleyerek kendisini sürekli yeni bilgilerle güncel konumda tutması gerekmektedir.

Gemi adamları eğitimi; üniversitelere bağlı fakülteler ve yüksek okullar, Milli Eğitim Bakanlığına bağlı orta öğretim kurumları, Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı öğretim kurumları yanında, Denizcilik Müsteşarlığının uygun görüşü ve Milli Eğitim Bakanlığının izni ile, özel ve tüzel kişilerce açılacak kurslarla da verilebilmektedir. Ülkemizin gelişmiş ülkelerin yaptıkları gibi STCW gereklilikleri üzerinde standartlar koyarak eğitim sistemi uygulamalarını gerçekleştirmesi gerekir. Denizcilik eğitimi ve öğretimi, her geçen gün artan bilimsel ve teknolojik gelişmeler, nitelikli işgücüne olan artan ihtiyaçlar göz önüne alındığında titizlikle üzerinde durulması gereken bir alan olup, standartların yükseltilmesi suretiyle Dünya ticaret filosu için gemi adamı yetiştirme olanağı elde edilebilir.

Gemileri, limanları, tersaneleri ve denizcilik sektöründeki tüm hizmetleri verimli kılacak unsur; güncel teknik, ticari ve hukuki bilgilerle donatılmış insan varlığıdır. Eğitimleri uluslar arası kurallar doğrultusunda yapılmak zorunda olan denizcilik personeli ve eğitimi konularındaki strateji ve öneriler aşağıda sıralanmaktadır.

4.8.1 Personel ve Eğitimi İçin Strateji ve Öneriler

4.8.1.1 Stratejiler

- Denizcilik eğitimi veren kurumların Bölgesel Denizcilik Üniversiteleri şeklinde yapılanarak, öğretim kadroları ve laboratuar olanaklarının güçlendirilmesi,
- Denizcilik Müsteşarlığı'nda denizci kökenli eleman sayısının artırılması,
- Öncelikle yetiştirilecek her kademedeki Gemi adamı ve Zabitanımızın İngilizce dil seviyelerinin günümüzün gerçek denizciliğine ihtiyaç verebilecek şekilde yeterli hale getirilmesi ,
- Denizcilik Müsteşarlığı ve Bağlı Birimlerinde sayıları giderek artmakta olan denizcilik eğitimi almış nitelikli ve İngilizce bilen personelin ülkemizi başta IMO v.s. gibi örgütlerde etkin olarak temsil edebilmesi için devlete bağlı kurum / kuruluşlardaki personelin belli bir bölümünün devlet olanakları ve imkanlarıyla yurtdışında Lisans Üstü Eğitim verilmesi çalışmalarına ağırlık verilmesi,

İMEAK Deniz Ticaret Odası Notu:

"Denizcilik eğitimi veren kurumların Bölgesel Denizcilik Üniversiteleri şeklinde yapılanarak, öğretim kadroları ve laboratuar olanaklarının güçlendirilmesinin" mevcut soruna kısa vadede bir çözüm üretmeyeceği düşüncesindeyiz. Dolayısıyla Zabitan eğitimi için Üniversite açılması fikrini desteklemekle birlikte, "STCW 78/95 kuralları doğrultusunda eğitim yapan tüm kurumların (özel kurslar dahil) desteklenmesi ve eğitim standartlarının en üst seviyeye getirilmesi için çalışılması gereklidir" cümlesinin stratejiler kısmına eklenmesini talep etmekteyiz. Ayrıca "Bölgesel Denizcilik Üniversiteleri" tanımı yine bir kısıtlamanın ipucunu vermekte olduğundan ulaşmak istediğimiz hedefe uygun düşmemektedir.

4.8.1.2 Öneriler

- Denizcilikte ileri ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de Denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarını bugünkü dağınık ve yetersiz durumundan kurtarmak için, bölgesel olarak çağdaş Denizcilik Üniversiteleri şeklinde yapılanmaya gidilmelidir.

- Denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarının öğretim kadrolarının, gemi adamları disiplini, denizcilik prensipleri ve kültürü konusunda uzman kadrolarla güçlendirilmesi gerekir.
- Denizcilik Müsteşarlığı ve Bağlı Birimlerinde sayıları giderek artmakta olan denizcilik eğitimi almış nitelikli ve İngilizce bilen personel sayısı çalışmaları sürdürülmelidir.
- Yetenekli, eğitimli ve yabancı dil bilen personelin Müsteşarlıkta uzun süre çalıştırılabilmesi için aylık gelirleri yönünden tatmin edici çözümler bulunmalıdır.
- Gemi adamlarına yönelik kurslar konusunda pek çok yerde açılan ücretli kurslarda denetimin yeterince yapılamadığı ve bu kurslardaki eğitimin yeterli olmayıp gemi adamı kaynağının Meslek Liseleri olması gerektiği,
- Gemi adamları yetiştiren kurslarda istenilen kursa gidilebilmesi, ancak kursiyerlerin yeterlilik belgelerinin, "Merkezi Sistem"ile sertifika öncesi yapılacak sınav sonucunda verilmesi, iyi eğitim veren kurumlarla bu işi ticarete dökenlerin ayrılmasını ve yetkin olmayan kursların sistemden elenmesini sağlayacaktır.
- Gemilerde Otomasyonun artmasıyla istihdam edilen personel sayısında azalma olacağına dikkat edilerek, nitelikli gemi adamı yetiştirilirken iyi bir planlama yapılması gerektiği şayet bu sürece uyulmadan mevcut piyasa ihtiyaçlarının çok üstünde yetiştirilecek olan her kademedeki nitelikli gemi adamının işsizler ordusuna katılacağının unutulmaması gerekir. Ayrıca şu an için çeşitli kademelerdeki personele acil ihtiyaç bulunup bu sorunun çözümünün ardından bu konunun ayrıntılı olarak ele alınması gerekmektedir.
- Zabıtan sıkıntısı konusunda, ücret karşılığı eğitim veren kurslar, okullar gibi çözümlerle değil de Vakıf Üniversiteleri gibi sistemlerle çözülmesi gerektiğinin altı çizilerek amacın çok sayıda adam yetiştirerek piyasanın personel fazlası yaşamasındansa biraz daha az sayıda fakat nitelikli gemi adam yetiştirilmesi konusu üzerinde odaklanılması, her kademede kaliteli gemi adamının da dünya piyasalarına çıkartılması hedeflenmelidir,
- İstihdam sorunlarının Türk gemi adamlarının gelişmiş ülke filolarında da çalışmasına olanak sağlanarak aşılması, ancak STCW' deki asgari standartların üzerinde bir kalitenin sağlanması ile mümkündür. Bu nedenle kurulacak denizcilik üniversiteleri bünyesinde denizcilikle ilgili tüm birimlerin iki veya dört yıllık eğitimleri dünyadaki

uygulamalar doğrultusunda fakülte bölüm ve yüksekokul şeklinde yapılanarak ve kontenjanları arttırılarak verilmelidir.

- Sahte belge veya yeterlilik kullanan yada bunu çeşitli ülkelerden aldığı tespit edilen Türk Denizcilerine durumun tespiti halinde Türk Gemi adamlığından mene kadar gidebilecek cezalar verilip / verilemeyeceğini tespit ederek mümkün olan en ağır ceza verilmelidir.
- Elektrik Zabiti, Liman İşletmeciliği konusunda çalışacak nitelikli personel ve Liman yapım ve kıyı mühendisliği konularında ülkemizin ciddi anlamda kaliteli personel ihtiyacı olup bu eksikler DLH, YÖK, TCDD Limanlar Dairesi, Elektrik Mühendisleri Odası, Elektrik Teknikerleri Odası ve Denizcilik Müsteşarlığının ortaklaşa yapacağı çalışmalarla giderilmelidir.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Notu:

1. paragraf:

Bu paragrafta söz edilen "Bölgesel" kelimesi açılabilecek Denizcilik Üniversitesi sayısına sınır getireceğinden kaldırılması gerektiğini düşünmekteyiz.

5. paragraf:

Gemi adamı eğitimi için açılan ücretli kursları kapatmak yerine verdikleri eğitimi denetlemek Denizcilik Müsteşarlığının görevi olmalıdır.

7. paragraf:

"Ayrıca" kelimesi ile başlayan son cümlesi hariç bu paragraftaki yoruma katılmak mümkün değildir. Dünyadaki zabitan açığının çığ gibi büyüdüğü gerçeği apaçık ortadadır.

8. paragraf:

Bu paragrafda önerilen "Vakıf Üniversiteleri" açılması fikrini desteklemekle beraber bunların Bölgesel olarak kısıtlanmaması ve kısa vadede, mevcut zabitan açığını kapatabilmek için özel okul/kursların devamını zorunluluk olarak görmekteyiz. Ayrıca dünya deniz ticaret filosunun ihtiyaç duyduğu zabitan sayısındaki açık nedeniyle hiçbir şart altında azaltmaya gidilmemeli aksine bu sayının nasıl artırabileceği konusunda acil çalışmalar yapılmalıdır.

9.paragraf:

"İstihdam sorunlarının Türk gemi adamlarının gelişmiş ülke filolarında da çalışmasına olanak sağlanarak aşılması, ancak STCW'deki asgari standartların üzerinde bir kalitenin sağlanması ile mümkündür" cümlesinin yukarıda belirttiğimiz sebepten dolayı çıkarılmasının uygun olacağını düşünmekteyiz.