SEKİZİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI

DPT: 2583 – ÖİK: 595

ULAŞTIRMA
ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU
DENİZ YOLU ULAŞTIRMASI
ALT KOMİSYONU RAPORU

ANKARA 2001

ISBN 975 – 19 – 2725-0. (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.

Ö N S Ö Z

Devlet Planlama Teşkilatı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında 540 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname, "İktisadi ve sosyal sektörlerde uzmanlık alanları ile ilgili konularda bilgi toplamak, araştırma yapmak, tedbirler geliştirmek ve önerilerde bulunmak amacıyla Devlet Planlama Teşkilatı'na, Kalkınma Planı çalışmalarında yardımcı olmak, Plan hazırlıklarına daha geniş kesimlerin katkısını sağlamak ve ülkemizin bütün imkan ve kaynaklarını değerlendirmek" üzere sürekli ve geçici Özel İhtisas Komisyonlarının kurulacağı hükmünü getirmektedir.

Başbakanlığın 14 Ağustos 1999 tarih ve 1999/7 sayılı Genelgesi uyarınca kurulan Özel İhtisas Komisyonlarının hazırladığı raporlar, 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlık çalışmalarına ışık tutacak ve toplumun çeşitli kesimlerinin görüşlerini Plan'a yansıtacaktır. Özel İhtisas Komisyonları çalışmalarını, 1999/7 sayılı Başbakanlık Genelgesi, 29.9.1961 tarih ve 5/1722 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulmuş olan tüzük ve Müsteşarlığımızca belirlenen Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu genel çerçeveleri dikkate alınarak tamamlamışlardır.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile istikrar içinde büyümenin sağlanması, sanayileşmenin başarılması, uluslararası ticaretteki payımızın yükseltilmesi, piyasa ekonomisinin geliştirilmesi, ekonomide toplam verimliliğin arttırılması, sanayi ve hizmetler ağırlıklı bir istihdam yapısına ulaşılması, işsizliğin azaltılması, sağlık hizmetlerinde kalitenin yükseltilmesi, sosyal güvenliğin yaygınlaştırılması, sonuç olarak refah düzeyinin yükseltilmesi ve yaygınlaştırılması hedeflenmekte, ülkemizin hedefleri ile uyumlu olarak yeni bin yılda Avrupa Topluluğu ve dünya ile bütünleşme amaçlanmaktadır.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planı çalışmalarına toplumun tüm kesimlerinin katkısı, her sektörde toplam 98 Özel İhtisas Komisyonu kurularak sağlanmaya çalışılmıştır. Planların demokratik katılımcı niteliğini güçlendiren Özel İhtisas Komisyonları çalışmalarının dünya ile bütünleşen bir Türkiye hedefini gerçekleştireceğine olan inancımızla, konularında ülkemizin en yetişkin kişileri olan Komisyon Başkan ve Üyelerine, çalışmalara yaptıkları katkıları nedeniyle teşekkür eder, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın ülkemize hayırlı olmasını dilerim.

Dr. Akın İZMİRLİOĞLU
Müsteşar

ÇALIŞMA GRUBU	TEMSİL ETTİĞİ KURULUŞ	GÖREVİ
DOÇ. DR. NECMETTİN AKTEN	İ.Ü.MÜH. FAK.DZ ULAŞ-İŞLT MÜH.	BAŞKAN
DR. BARBAROS GÖNENÇGİL	İ.Ü. DZ. BİLM VE İŞLT. ENST.	RAPORTÖR
KAP. FARUK YERSEL	TDİ AŞ	RAPORTÖR
DR. ESİN ÇAKIROĞLU	DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI	ÜYE
M. NURKAN ULUÇİÇEK	DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI	ÜYE
ASİYE TÜRKER	DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI	ÜYE
TANER GÖLGELEYEN	DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI	ÜYE
MURAT TUNCER	DENİZ TİCARET ODASI	ÜYE
M.EMİN ERAY	KIYI EMN. VE GEMİ KURTARMA İŞL	ÜYE
ADNAN AKKUŞ	TDİ AŞ	ÜYE
HASAN ÜLGEN	TCDD	ÜYE
HALİT ERSOY	TCDD	ÜYE
ŞEVKİ BAKIRCI	TÜRK LOYDU	ÜYE
DR. HASAN PEKDEMİR	TDİ AŞ	ÜYE
ENGÜN BAYAR	TCDD	ÜYE
BEKİR YAVUZ	TCDD	ÜYE
DOÇ. DR. SEZER ILGAZ	İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ	ÜYE
DOÇ. DR. A. GÜLDEM CERİT	D.E.Ü. DENİZ İŞLT. VE YÖN. Y.OK.	ÜYE
OĞUZ TOPAK	LİMAN-İŞ SENDİKASI	ÜYE
NUR JALE ECE	ÖZELLEŞTİRME İDARESİ	ÜYE
TÜLİN CANDIR	DPT Koordinatör	ÜYE
SEDEF YAVUZ	DPT Koordinatör	ÜYE
TÜLİN ALPMAN	DİE	ÜYE
ÜLKER YETKİN	DLH	ÜYE
ATİLLA URAS	DHKD	ÜYE

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KATILIMCI LİSTESİ	I
ÖNSÖZ	1
BAŞLICA SORUNLAR, ÇÖZÜM VE POLİTİKA ÖNERİLERİ	2
1. DENİZYOLU ULAŞTIRMASINDA GELİŞMELER	8
1.1 DÜNYA DENİZ TİCARETİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ	9
1.2 DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSUNUN GENEL GÖRÜNÜMÜ	10
1.3 NAVLUNPİYASALARI	11
1.4 DÜNYA DENİZ TİCARETİYLE İLGİLİ GELECEĞE DÖNÜK TAHMİNLER	11
2. TÜRKİYENİN DENİZ TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER	18
2.1 DAHİLİ (KABOTAJ) TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER	19
2.2 ULUSLARARASI TAŞIMALARDAKİ GELİŞMELER	21
2.3 DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞI AÇISINDAN TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN ANALİZİ.	33
2.4 DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞI AÇISINDAN LİMANLARIMIZ	36
2.5 SERBEST BÖLGELERİN DENİZ TAŞIMACILIĞINA ETKİLERİ VE SERBEST BÖLGE LİMANLARI.	46
2.6 GAP BÖLGESİNİN YARATACAĞI DENİZ TAŞIMACILIĞI TALEBİ	48
3. **DENİZYOLU ULAŞTIRMASINDA BAŞLICA SORUNLAR, ÇÖZÜM VE POLİTİKA ÖNERİLERİ İLE DENİZCİLİĞİN GELİŞMESİ İÇİN GEREKEN ÖNLEMLER**	52
3.1 GENEL ÖNERİLER	52
3.2 FİNANSMAN	55
3.3 İTHAL VE İHRAÇ YÜKLERİNİN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERLE TAŞINMASI	60
3.4 DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN İŞLETME GİDERLERİNİ AZALTICI UYGULAMALARIN YAYGINLAŞTIRILMASI VE GEREKLİ YASAL DÜZENLEMELERİN YAPILMASI	62
3.5 LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ VE LİMANLARIN SORUNLARIYLA İLGİLİ ÖNERİLER	64
3.6 KAMU VE ÖZEL SEKTÖRE AİT LİMAN VE İSKELELERİN İDARESİ	65
3.7YENİ VE MODERN BİR TÜRK TANKER FİLOSUNUN OLUŞTURULMASI	66
3.8 DENİZCİLİK BAKANLIĞININ BİRAN ÖNCE KURULMASI	67
3.9 TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE FAALİYET GÖSTEREN BÜTÜN ARMATÖRLÜK ŞİRKETLERİNİN İDARE BİRİMLERİYLE GEMİLERİN ULUSLARARASI GÜVENLİK YÖNETİMİ (ISM) KODU KAPSAMINDA DÜZENLENECEK KALİTE BELGELERİNE SAHİP OLMALARININ SAĞLANMASI	67
	68

3.10 ULUSAL MEVZUATIMIZIN ULUSLARARASI MEVZUATA UYUMUNU SAĞLAYACAK DEĞİŞİKLİKLERİN YAPILMASI 70
3.11 DENİZ VE YAT TURİZMİNİN GELİŞTİRİLMESİ İLE DENİZ ORTAMININ KİRLENMESİNİN ÖNLENMESİ MAKSADIYLA ETKİN BİR FAALİYET GÖSTERMEK 71
3.12 ŞEHİRİÇİ YOLCU TAŞIMACILIĞINDA VE KABOTAJ YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞINDA DENİZYOLU KULLANIMININ ARTTIRILMASI İÇİN TEDBİRLER ALMAK 73
3.13 GEMİ ADAMLARI VE DENİZ İŞLETMELERİ YÖNETİCİLERİNİN KALİTE VE ADEDİNİN ARTTIRILMASI İÇİN DENİZCİLİK 75
EĞİTİMİNE ÖZEL ÖNEM VERMEK 76
3.14 YATÇILIĞIN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ 77
3.15 BALIKÇILIK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ 78
3.16 KUMCULUK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI
3.17 GÜVENLİK 82
82
4. SEKTÖRÜN BÜTÜNÜNE İLİŞKİN ÖNERİLER 85
4.1 POLİTİKA SEÇENEKLERİ 86
4.2 ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE DÜZENLİ VE ETKİN TEMSİL 89
4.3 TÜRK KABOTAJ TEKELİNİN GELECEĞİ 91
4.4 DENİZCİLİK EĞİTİMİ 98
4.5 GEMİ ADAMI İHRACI
4.6 AKDENİZ KRUVAZİYER TURİZMİNDEN PAY ALMA 102
102
5. TÜRK LİMANCILIK STRATEJİSİ
5.1 EKONOMİK VE STRATEJİK YÖNDEN LİMAN ALTYAPILARI
5.2 EKONOMİK BÜYÜMEDE LİMANLAR 103
5.3 ÇAĞDAŞ LİMANLARDA YÖNETİM: OTONOMİ 104
5.4 BUGÜNKÜ TÜRK LİMANCILIĞI 105
5.5 AB EŞİĞİNDE LİMANCILIĞIMIZ 105

6. ÖZELLEŞTİRME. 108

EK
Bölgesel Olarak Limanların Durumları, Sorunları ve Çözüm Önerileri 109
1.Karadeniz Bölgesi 109
2.Marmara Bölgesi 114
3.Ege Bölgesi 120
4.Akdeniz Bölgesi 123

SUNUŞ

8333 km. kıyı uzunluğuna sahip ülkemizin denizlerden ve denizcilikten gereği gibi yararlanamadığı öteden beri bilinmektedir. Dünyanın 2/3'ünü kaplayan sularda, ülkemizin de bir payı olduğu gerçeği kadar, bu kaynağı rasyonel bir şekilde kullanmanın gerekliliği de bir gerçektir.

Konu bu şekilde ele alındığında, denizlerden faydalanma sadece denizyolu ulaştırması olarak algılanmamalı, doğal deniz kaynaklarından yararlanmak ve onu korumak da gerekmektedir. Gerçekten de denizciliğimiz, bu raporun içinde detayıyla değinildiği gibi ideal bir ulaşım alanı olması yanında, balıkçılık (doğal ve çiftlik), kumculuk ve henüz yararlanamadığımız denizaltı madenciliği açısından da önemli bir kaynaktır. Hatta denizler bazı ülkelerde aynı zamanda bir enerji kaynağıdır.

Denizlerin bu çok yönlü işlevi onun sadece "ulaştırma" kalıpları içinde tutulamayacağının bir göstergesidir.

Ancak VIII. BYKP Ulaştırma ÖİK, Denizyolu Alt Komisyonu olarak mümkün olduğunca "ulaştırma" kalıpları içinde tutmaya çalıştığımız denizcilik kavramının, bu haliyle dahi diğer ulaştırma tiplerinden farklı bir yere sahip olduğu, elinizdeki rapordan anlaşılabilecektir.

Öte yandan denizciliğimizi ilgilendiren 57 Kanun, 1 KHK, 29 Tüzük, 41 Yönetmelik ve 18 Kararname ile bu sektöre çeşitli kuruluşlarca yön verilmesi, yukarıda bahsedilen denizlerimizin rasyonel kullanımı amacının gerçekleştirilmesini güçleştirmektedir. Bunun için yetkilerin bir çatı altında toplanması ve bu çatının "Bakanlık" düzeyinde olması, ulaştırma dışında da işlevlere sahip olan denizciliğimiz için önem ve anlam taşımaktadır. Şüphesiz bu noktada doğal deniz kaynaklarımızın her türlü kirlilik ve aşırı kullanımdan korumak da bu kaynakların gelecek kuşaklara ulaştırılmasında en önemli yol olacaktır.

Bu rapor ilgili kuruluşların görüş ve önerileri doğrultusunda 8 ayrı toplantı sonucu ortaya çıkmıştır. Rapora 21 kuruluştan 34 temsilci çeşitli şekillerde katkı vermişlerdir. Ortaya çıkan eserin Türk denizciliğine ve ülke yararına olumlu katkılar yapacağı ümidiyle, emeği geçen her kuruluşa ve temsilcilerine teşekkür ederiz.

Doç. Dr. Kap. Necmettin AKTEN
Komisyon Başkanı

Dr. Barbaros GÖNENÇGİL
Raportör

VIII. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI
ULAŞTIRMA ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU
DENİZYOLU ULAŞTIRMASI ALT KOMİSYONU

BAŞLICA SORUNLAR, ÇÖZÜM VE POLİTİKA ÖNERİLERİ

AMAÇ: Eskinin limandan - limana olan taşıma anlayışı, artık fabrikadan – mağazaya (kapıdan – kapıya) şekline dönüşmüştür. Dolayısıyla taşımacılık, alt taşıma sistemleriyle bütünleşen bir taşıma zinciri durumuna gelmektedir. 21. Yy.ın taşıma tarzı olma yolundaki kombine (çoklu) taşımacılık, transiter ülke durumundaki Türkiye'yi de limanlar ve diğer ulaşım altyapısı yönünden etkileyecektir. Bu nedenle, Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanlarımızın geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde (limanlarda konteynerlerin odaklandığı, ana konteyner gemilerinin uğrak odağı haline geldiği) trafiğin geçiş koridoru olma özelliğini kazanmak Türkiye'nin hedefi olmalıdır. Bu kesitte limanlar dünya ulaşım yolları ağı içinde ona odak / arter oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılmak durumundadır. Halen çalışmaları sürdürülen Limanlar Master Planı'nda bu gelişme ve değişmelerin dikkate alınacağı tabiidir.

Yine, Türkiye'yi doğu – batı ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmesi amaçlanan bu yapılanmada deniz ticaret filosunun da etkin katkıları bulunacaktır. Türk Deniz Ticaret filosunun nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilecektir.

VIII: beş yıllık kalkınma planı döneminde politika seçeneklerine baz teşkil ettiği belirlenen önemli olgular şunlardır:

-Türk kabotaj tekelinin geleceği:
Avrupa Birliği ülkeleri, Yunanistan dışında kabotaj tekeli uygulamasını sona erdirmiştir. Yunanistan'a tanınan geçici süre de 2004 yılında sona erecektir. Türkiye, Avrupa Birliğine tam üye olduğunda kabotaj tekelini sona erdirmek durumunda kalacaktır. Bu nedenle, adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasının temini amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınacak, AB görüşmeleri sürecinde Yunanistan'a tanındığı gibi olabildiğince uzun süreli istisna uygulaması (en az tam üyeliğe kadar) Türkiye'nin talebi olarak gündeme getirilecektir.

- Limanların yönetimi:
Kamu limanlarının daha ekonomik ve rasyonel çalışmalarını teminen yeniden yapılanma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Amaç, limanların; ülkemizin bu gün ve gelecekteki ihtiyaçlarına cevap verebilecek AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikası izlenerek iş

kapasitelerinin arttırılması, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun olarak rasyonel ve bölgesel limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılması ve hizmeti iyileştirecek esaslardan hareketle karlılığın ve verimliliğin sağlanması olacaktır.

Limanların yönetiminde en uygun stratejiyi belirlemek amacıyla, limanların Türk ekonomisine olan etkileri ve yukarıda belirtilen gerekçeler de dikkate alınarak her bir limanın alt ve üst yapı işletme ve finansman şartlarını içine alacak şekilde birer birer tüm fonksiyonlarının incelenmesi gerekmektedir. İlgili kuruluşlarca koordineli olarak yürütülecek söz konusu çalışmaların sonucunda her bir liman için otonomi ve/veya özelleştirme modellerinden hangisinin uygulanacağı belirlenecektir.

Liman işletmeciliğinin uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi için gerekli idari ve hukuki düzenleme çalışmaları gerçekleştirilecektir.

-Denizcilik Bakanlığı:
Mevcut düzen içerisinde denizcilikle ilgili 57 Kanun, 1 KHK, 29 Tüzük, 41 Yönetmelik ve 18 Kararname ile yönlendirilen denizcilik sektöründe, yetkilerin çeşitli kurum kuruluşlar arasında dağıtılmış olması nedeni ile yetki karmaşası yaşanmakta ve ülkemiz menfaatleri için önem arz eden projelerin hayata geçirilmesinde gecikmeler yaşanmaktadır. Bu nedenle, bütün denizcilik faaliyet ve hizmetlerini bünyesinde toplayacak bir Denizcilik Bakanlığı kurulacaktır.

-Bayrak Devleti ve Liman Devleti kontrolleri:
Liman devleti kontrollerine ilişkin taraf olduğumuz sözleşmelerin yanı sıra daha sonra geliştirilecek tadil ve protokollerin hükümetçe onaylanması sağlanacaktır. Bu sayede etkin bir kontrol ve denetim mekanizması kurulacaktır. Liman Devleti Denetiminin Denizcilik Müsteşarlığı'nca (Bakanlığı'nca) daha etkin olarak yapılması sağlanacaktır.

-Uluslararası ilişkilerde düzenli ve etkin temsil:
Denizcilik uluslararası yapıdadır. Uluslararası sözleşmeler bu sektörün dinamosu durumuna gelmiştir. Sözleşmeleri başından izleyerek ve etkin katılımda bulunarak ulusal çıkarları bu sözleşmelere yansıtmak, artık gerekli hale gelmiştir. Bunun için de IMO, ILO, UNCTAD vb. örgütlerde düzenli, etkin ve gerekli koordinasyonu sağlamış sürekli gruplarla temsil şekli bir an önce ihdas edilecek ve bu amaçla yeterli kaynak ayrılacaktır. Kaynak ayırımı, sözleşme, rezolüsyon, direktif, yönerge (guideline) gibi uluslararası belgelerin zamanında Türkçeleştirilmesini içine alacak şekilde düşünülecektir.

-Avrupa Birliği ile Uyum:
Denizcilik mevzuatının Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi sağlanacaktır. Türk deniz ticaret filosunun işletme maliyetlerinin azaltılması ve yeni çalışma alanlarının yaratılmasını temin için AB ülkeleri ve diğer ülkelerle ikili anlaşmaların yapılması teşvik edilecektir. Denizcilikle ilgili yapılacak tüm ikili anlaşmalar ve taraf olunacak uluslararası

sözleşmeler konusunda ilgili meslek kuruluşlarının görüş ve önerileri alınacak ve değerlendirilecektir.

-Filo hedefleri:
Türk Deniz Ticaret Filosu son on yılda büyük artış göstererek 12 milyon DWT sınırını zorlamıştır. Türkiye'nin dış ticaret yüklerinde sanayi malları yüzde 40'lık paya sahiptir. Ancak, deniz ticaret filomuz layner (tarifeli sefer) hizmeti verebilecek gemilere yeterince sahip bulunmamaktadır. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde Ro-Ro, konteyner (full veya semi), kombine layner, ferry, kruvaziyer yolcu gemisi, petrol tankeri, LPG, LNG gemi tipindeki ticaret gemilerinin satın alınması, yurtiçinde yaptırılması, olanın yenilenmesi hususları gerekli finansman kolaylıkları da sağlanarak desteklenecek ve destek araçlarından azami ölçüde yararlandırılacaktır. Bu tip gemilerin taşıyacağı cinsteki yüklerin Türk Bayraklı gemilere uzun vadeli kontratlarla verilmesiyle finansman kolaylığı yaratılacak ve filomuzdaki bu tip gemilerin de gelişmesi sağlanacaktır. Öte yandan kabotaj taşımacılığımızda olası AB rekabetine hazırlıklı olmak amacıyla koster filosu da güçlendirilecektir.

Filo hedeflerinin takibi ve gerçekleştirilmesi aşamasındaki karar mekanizmalarının içinde öncelikle Denizcilik Müsteşarlığı (Bakanlığı) da yer alacaktır.

-İthal ve İhraç Yüklerimizin Türk Bayraklı Gemilerle Taşınması:
Bütün Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, büyüme aşamasında olan Filomuza mensup gemilerin, alınmış olan kredilerin süresi içinde ödenerek milli servet haline gelişine kadar donatanların direkt veya dolaylı olarak yük temini şeklinde desteklenmesi sağlanacaktır. Özellikle ihraç yüklerimizin, yurtdışında yaptığımız yatırımların veya verdiğimiz kredilerin karşılığında ortaya çıkan taşımaların ve Milli Savunma Bakanlığı taşımaları ile kamu kuruluşlarına ait dış ticaret yük taşımalarının Türk Bayraklı Gemilerle yapılmasına öncelik verilecektir.

-Kruvaziyer yolcu taşımacılığı:
Türkiye, turizm potansiyeli yüksek ülkeler arasındadır. Türkiye'ye gelen turistlerin daha çok para bırakmalarını ve Türkiye'de daha uzun süreli kalmalarını sağlamak için kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelinmesi ve turizm hizmetlerini en iyi şekilde yerine getirecek liman ve alt yapı hizmetlerinin geliştirilmesi artık ihtiyaç haline gelmiştir. Bu nedenle liman ve alt yapı hizmetleri geliştirilecek, Türk armatörlerin kruvaziyer gemi almaları desteklenecek, kruvaziyer gemilerin Türk limanlarında ödemekte olduğu liman ücretlerinde günün gereklerine uygun düzenlemeler yapılarak daha çok kruvaziyer geminin uğrak yapması teşvik edilecektir.

Kruvaziyer gemilerin kabotaj tekeli dahilinde hizmet verebilmesi hususuna, gelir yönü de dahil olmak üzere araştırma yapılarak, sonucuna göre milli kruvaziyer filosu oluşturuluncaya kadar belirlenecek bir sürede nasıl bir esneklik getirilebileceği düşünülecektir.

-Finansman:
Denizcilik sektörünün ülkemizdeki diğer bazı sektörlerde olduğu gibi iç ve dış piyasalardan kredi temininde devlet garantisi sağlanması yaşanan finansman sorununun çözümüne büyük katkı sağlayacaktır. Ayrıca devlet garantisiyle sağlanan kredilerin ek faizleri normal işletme kredileri faizlerine göre daha düşük olacağından, finansman maliyeti düşecek ve sektörün rekabet gücü yükselecektir. Başta Finansal Kiralama mevzuatımız olmak üzere denizcilik mevzuatımızda müteşebbislerin gemi edinmelerini ve işletmelerini kolaylaştırılacak şekilde gerekli değişiklikler yapılacaktır.

Öte yandan Türk yüklerinin taşıtıcı kuruluşlar tarafından Türk Bayraklı gemilere uzun vadeli kontratlar ile taşıttırılması halinde filomuzda eksik görülen gemi tiplerinin de bu yolla finansmanı sağlanarak dış ticaret filomuz güçlendirilecektir.

Deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve yenilenilerek geliştirilmesi için gerekli finansman modelleri (GİSAT Fonunun yeterli düzeye getirilmesi gibi) uygulamaya konulacaktır. Yeni gemi inşasında uluslararası alanda yürürlülükte olan dolaylı desteklerin uygulanması amacıyla gerekli mevzuat değişiklikleri yapılacaktır.

Finansman sorununun çözümünde, denizciliğin desteklenmesinde ve destek kararları içinde Denizcilik Müsteşarlığı (Bakanlığı) öncelikle yer alacaktır.

-Doğal deniz kaynaklarının korunması:
Doğal deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlayacak tedbirler alınacaktır. Deniz taşımacılığı ve deniz ulaştırması alt yapı tesislerinden kaynaklanan kirlilikler ile deniz kaynaklarının (balıkçılık, turizm, kumculuk vb.) aşırı ve hatalı kullanımından kaynaklanan degradasyonel ekosistem değişimlerinin önüne geçilecektir. Bu kapsamda özellikle 2872 sayılı Çevre Kanununun içeriğine, gelişmiş ülkelerin çevre kanunlarından yararlanılarak adil, pratik ve etkin bir yapı kazandırılması sağlanacaktır. Bu konuda kamu yararına çalışan çevreci sivil toplum kuruluşlarının faaliyetleri desteklenecektir.

-Denizcilik eğitimi:
Denizcilik eğitimi evrensel bir boyut kazanmış ve gemi adamları eğitiminde STCW Sözleşmesiyle milliyet ayırt edilmeksizin her ülke denizcisi için "standart eğitim" öngörülmüştür.

Türkiye STCW Sözleşmesi'nin tarafı olarak bu kuralların hükümlerini uygulamaktadır. Ancak, bu alanda eğitim-öğretim yapan bir çok kurumun araç - gereç, simülatör vb. gereksinimi bulunmaktadır.

STCW Sözleşmesinin eğitim kurumlarında aradığı bu türden teknik gereksinimler konusunda yapılanmasını tamamlayamamış eğitim kurumlarının bu gereklere tam uyumunu sağlamak ve ulusal ölçekte kaynak israfını önlemek amacıyla, yapılanmasını tamamlamış eğitim kurumlarının bu konudaki bölgesel ihtiyaçları karşılamaları sağlanacaktır. Bu çerçevede,

Dokuz Eylül Üniversitesi Ege ve Akdeniz Bölgesinde denizcilik eğitimi veren kurumların, İTÜ Denizcilik Fakültesi bünyesindeki "Deniz Güvenliği Eğitim Merkezi" ise diğer eğitim kurumlarının ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde kapasite ve teknik olanaklar yönünden büyültülerek belli bir program çerçevesinde kendileri dışında kalan eğitim kurumlarının kullanımına hasredilecektir.

STCW Sözleşmesi çerçevesinde denizcilik eğitimi veren kurumlarımızın önemli bir darboğazı da gemi stajıdır. Günün koşullarına uygun eğitim amaçlı bir gemi temin edilene kadar İTÜ Denizcilik Fakültesinin eğitim gemisi m/v Akdeniz, yeterli kaynak tahsis edilerek çalışır hale getirilecek; bu fakülteye eğitim amaçlı uygun bir geminin temininden sonra denizcilik eğitimi veren tüm birimlerin kullanımına açılacaktır. Mesleki eğitimin yanı sıra, deniz ve denizciliğin gelişmesine katkıda bulunacak bilimsel eğitime ağırlık verilecek; bu yöndeki çalışmalar desteklenecektir.

- Gemi kaptanları odası kurulması:
Kaptanlık mesleğinin gelişmesine katkıda bulunmak, dünya deniz ticareti sektöründeki gelişme ve değişmelerin zamanında izlenmesini sağlamak ve Türk Ticaret Kanununun meslek disiplinine ilişkin hükümlerine işlerlik kazandırmak amacıyla Gemi Kaptanları Meslek Odası kurulacaktır.

-Gemiadamı ihracı:
Türkiye'nin ihtiyacının üzerinde gemiadamı gücü vardır. Türkiye, gemiadamı potansiyeli yönünden Filipinler'in ardından dünyada ikinci sıradadır. Dünyada gemiadamı ihtiyacı olduğu da bir gerçektir. Türkiye, İş ve İşçi Bulma Kurumunun bu alandaki tekeline son vererek yurtdışına her seviyede gemiadamı gönderilmesi konusunu her yönden destekleyecek, turizm gelirlerine yakın döviz girdisi sağlamaya aday bu konu üzerinde titizlikle durulacak bir politika oluşturulacaktır.

-Özelleştirme:
Özelleştirme kapsamında bulunan denizcilik sektöründeki KİT'lerin uzun zamandan beri özelleştirilememelerinin nedenleri göz önüne alınarak, hem özelleştirme kapsamındaki KİT'lerin, hem de özelleştirilmesi düşünülen diğer Kamu Kuruluş ve İşletmelerinin her biri için en kısa zamanda birer özelleştirme projesi hazırlanmalıdır. Hazırlanan projelerin sonucunda özelleştirilebileceği tespit edilen kuruluşlar/işletmeler belirlenen en uygun yöntemlerle özelleştirilmelidir.

Özelleştirme stratejileri değerlendirilirken, ulusal özelleştirme amaçları, yönetimin etkinliği, sektör kullanıcıları ve çalışanların ihtiyaçları, ülkenin dış ticaret ve ekonomi politikası, sektörle ilgili kuruluşlar ve sektörü etkileyecek diğer unsurlar dikkate alınmalıdır.

Özelleştirme projeleri sonucunda özelleştirilemeyeceği tespit edilen kuruluşlar veya kuruluş birimleri, özelleştirme çalışmalarının dışında tutularak faaliyetlerine devam etmek üzere yeniden yapılandırılarak en kısa sürede ilgili Bakanlığa bağlanmalı/ilgilendirilmelidir.

Öte yandan denizcilikle ilgili unsurların (özellikle limanlar) özelleştirilmesinde, gerek ihale şartnameleri hazırlanırken, gerekse ihale sürecinde ve devir ve/veya satış sözleşmeleri hazırlanırken Denizcilik Müsteşarlığı görüş ve katkılarının sağlanması; ileride doğabilecek idari, teknik ve hukuki problemlerin asgariye indirilmesi açısından son derece faydalı olacaktır.

TÜRKİYE'DE DENİZ YOLU ULAŞTIRMASI

1- DENİZ YOLU ULAŞTIRMASINDA GELİŞMELER

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 doğal kaynakların üretimi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyası, ekonomik gelişmeler ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini saptamaktadır.

Önemli bir coğrafi konumda bulunan ülkemizde, deniz ve deniz çevresi ile ilgili konular, ülkemizin hak ve menfaatleri korunarak uluslararası denizcilik örgütü (IMO)'nün faaliyetleri doğrultusunda yürütülmekte olup OECD, KEIB ve özellikle Gümrük Birliği ile Avrupa Birliği gibi uluslararası ve bölgesel kuruluşlarla denizcilik politikalarında uyum içinde olmaya özen gösterilmektedir. Ülkemiz bu gün otuz üçten fazla ülke ile ikili denizcilik anlaşması içinde olup denizcilik faaliyetlerini geliştirme çabasındadır. Denizciliğimiz ekonomik katkısının yanı sıra ulusal güvenliğimiz açısından da hayati öneme sahiptir.

Bu gün dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 80'nin, ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının ise yaklaşık yüzde90'lık bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3.5 kat karayolu taşımacılığına oranla ise 7 kat ucuzdur. Diğer bir avantajı ise özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkanını sağlamasıdır.

20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler Dünya Deniz Ticaretini de etkilemiş ve yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmeye paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamıştır. Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan multi –modal taşımacılık ve bunun yük birimi olan birim yük kavramı özellikle konteynerlerin ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır.

Denizyolu ulaştırmasında ulaşım ağının sınırlılığı da böylece deniz ve kara ulaşım ağının birbirlerine suretle bağlamasıyla çözülmektedir. Türk denizcilik sektörünün dünyadaki yerini bu gelişmeleri yeterli düzeyde ve zamanında uyum sağlayabilmesi belirleyecektir. Limanlarla gerçekleştirilen deniz yolu ulaştırmasında zaman, miktar, maliyet ve güvenlik unsurları önem taşır. Günümüz rekabet koşullarında hizmetlerdeki verimlilik ve kalitenin yükseltilmesi, limanların uluslararası standartlara getirlmesi gerekir.

Bu gün dünya deniz ticaret filosunda 300 GRT üzeri 38.500 adetin üzerinde gemi bulunmaktadır. Yaş ortalaması 1998 yılı başında 18 olarak belirlenen filo, tonaj olarak da

743.6 milyon DWT'luk bir kapasitededir. Dünya limanlarında her yıl 10 milyar ton yük elleçlenmekte taşımacılık ve limancılık faaliyetlerinin ihtiyaç duyduğu diğer yan ticari ve hizmet alanlarında sürdürülen faaliyetler ile dünya genelinde büyük bir ekonomik üretim ortaya çıkmaktadır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun dünya deniz ticaret filosu içindeki yeri 1 Ocak 1999 tarihi itibari ile 16. Sıraya yükselmiştir. Türk Deniz Ticaret Filosunda, 31.Aralık 1999 tarihi itibariyle,300 GRT'den büyük, toplam 10.444.163 DWT.' luk 888 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 87 adedi kamuya, 801 adedi ise özel sektöre aittir (Kiralık Bare - Boat gemiler hariç).

Türkiye'nin 1998 yılında deniz yolu ile yapılan Dış Ticaret taşımaları 104.076.233 ton olarak gerçekleşmiş olup, bu miktar 1997 yılındaki rakam olan 112.373.431 tona göre yüzde7.4 azalmıştır. 1999 yılında da 1998 yılına göre yüzde 6,6 oranında artışla 110.901.420 ton'a yükselmiştir.Deniz yolu taşımalarında 1998 yılında 1997 yılına göre , ihracatta yüzde33.1 azalış, ithalatta yüzde5 lik artış ,1999 yılında 1998 yılına göre ihracatta yüzde 32,89 oranında artış,ithalatta ise yüzde 1,7 azalış görülmüştür.

1.1 DÜNYA DENİZ TİCARETİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ

Dünya deniz ticaret hacmi 1983 yılından beri ilk azalma durumunu yaşamış, 1997 yılındaki yüzde 5.1 oranındaki gelişmeye karşın, 1998'de tahmini olarak yüzde - 0,7 oranında düşmüştür. Ton–mil bazında ise 1997 yılındaki yüzde 4,8 gelişmeye karşın 1998'de yüzde 1,1 azalma görülmüştür.

Ham petrol taşımacılığı petrol üretiminin 410 milyon ton'dan 395 milyon ton'a azalmasına rağmen 1.534 milyon ton'dan 1.550 milyon ton'a yükselmiştir. Demir cevheri 430 milyon tondan 420 milyon tona azalmış, tahıl taşımacılığı ise 203 milyon tondan 190 milyon tona gerilemiştir. Dökme yük taşımacılığı tahminen yüzde 4 oranında azalmış, genel kargo taşımacılığı ise çok sınırlı bir büyüme göstermiş, gaz taşımacılığı da karışık , belirsiz gelişmelerle karşı karşıya kalmıştır.

Navlun oranları, ham petrol taşımaları için yüzde 5-25 oranında azalmıştır. Petrol ürünleri taşınmasında azalma yüzde10-30 oranındadır. Kuru yük Baltık Endeksi 1998 yılı içerisinde ortalama olarak yüzde 29 oranında düşük işlem görmüştür. Handysize spot navlun oranları yüzde 17 oranında azalmıştır. Yıllık süreli charter fiyatları Handysize gemiler için yüzde 20 oranında azalmıştır. Panamax ve Capesize için bu oranlar yüzde 35'lere kadar ulaşmaktadır. Konteyner gemileri de önemli oranda azalma ile karşı karşıyadır. Buna karşılık önemini git gide kaybeden çift güverteli gemiler için navlun oranlarının daha dengeli olduğu gözlemlenmiştir.

1.2. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSUNUN GENEL GÖRÜNÜMÜ

1997 yılının ortasıyla 1998 yılının aynı dönemi arasında yeni inşa edilerek sefere çıkan gemi kapasitesi 34,1 milyon dwt olmuştur (Bir önceki yıl 38,7 milyon dwt). Filoya dahil olan bu kapasiteye karşı 24,6 milyon dwt'luk gemi hurdaya ayrılmıştır. Böylece dünya deniz ticaret filosu 1998 yılında yüzde 2,4 oranında büyüyerek 751 milyon dwt'a yükselmiştir.

Petrol tankeri tonajı 7,4 milyon DWT büyümüş ve yüzde 38,4 oranıyla dünya deniz ticaret filosuna dahil en büyük gemi tipi grubudur. Aynı şekilde konteyner gemileri tonajı da 1998 yılında 7,4 milyon DWT büyümüştür. Böylece konteyner gemilerinin dünya deniz ticaret filosundaki payı yüzde 7,8'e (1997: yüzde 7) yükselmiştir. Kuruyük gemileri ise 1998 yılında ancak 3,7 milyon DWT büyümüştür. Kuruyük gemilerinin filodaki payı, 1,6 milyon DWT küçülen OBO gemileriyle birlikte yüzde 36,6'dır. (1997: yüzde 37,3). Genel kargo gemileri ve Ro/Ro gemilerinin payı yüzde 13,2 ile değişmemiştir.

Tonaj itibarıyla petrol tankerlerinin yüzde 52'si ve dökme yük gemilerinin yüzde 41'i 15 yaşın üzerindedir. Konteynerlerin ise sadece yüzde 23'ü bu yaş grubundadır.

1 Ocak 1999 tarihi itibariyle, Bayraklara göre ilk sırada yüzde 19,3 (1998: yüzde 18.9) pay ile Panama yer almaktadır. İkinci sıradaki Liberya'nın yüzde 12,8 olan piyasa payı yüzde 12.7'ye düşmüştür. yüzde 5,3 (yüzde 5,2) paya sahip olan Bahama'nın üzerinde yüzde 5,8 (yüzde 5,8) pay ile üçüncü sırada Yunanistan yer almaktadır. Sıralamadaki diğer ülkelerden Malta yüzde 5,2 (yüzde 5,1), Güney Kıbrıs Rum Yönetimi yüzde 4,8 (yüzde 4,7) ve İkinci Sicili NIS ile birlikte Norveç yüzde 4,8 piyasa payına sahiptir. Türkiye ise yüzde 1,3 paya sahiptir.

Gemi sahiplerinin milliyetlerine göre yapılan sıralama ise daha değişik bir sonuç vermektedir. Buna göre tonaj olarak ilk sırada dünya ticaret filosundaki yüzde 16,5 payı ile Yunan armatörleri yer almaktadır. İkinci sırada yüzde 12,1 ile Japon şirketleri yer almaktadır. Üçüncü ve dördüncü sırada ise yüzde 7,1 ile Norveç ve yüzde 5,8 ile ABD şirketleri bulunmaktadır. Bu ülkeleri takiben (henüz ayrı kabul edilen) Çin yüzde 5,1 ve Hongkong yüzde 4,6 paya sahiptir. Yedinci sırada Güney Kore bulunmakta, Almanya ise yüzde 2,9 ile sekizinci sıra yer almaktadır. Konteyner gemilerine göre yapılan sıralamada ise Almanya birinci sıradadır.

1999 yılı başında dünya deniz ticaret filosunun yaş ortalaması 18 olarak belirlenmiştir. (1995 yılında 17,3) Yalnızca konteyner gemilerinin yaşı 11,8'den 10,6'ya inmiştir. 1 Ocak 1999 itibarıyla tonaj (DWT) olarak dünya toplam ticaret filosunun yüzde 44.7'sini temsil eden gemilerin yüzde 57,5'i 15 yaşından büyüktür. Özellikle genel yük gemilerinin, yolcu/yük gemilerinin ve tankerlerin aşırı yaşlı olmaları yaygın bir sorun teşkil etmektedir.

Bayraklara göre dağılıma bakıldığında, Dünya Filosunda Panama 145,1 milyon DWT ile birinci, Liberya 95,1 milyon DWT ile ikinci, Yunanistan ise 43,8 milyon DWT ile üçüncü sırada yer almaktadır. 1998 yılında özellikle Malta, Cayman ve Marshall Adaları, Bermuda,

Antigua&Barbuda, Belize, Barbados, Vanuatu gibi kolay bayrak ülkelerinin üst sıralara çıktığı, Rusya ve Ukrayna'nın sıra kaybettiği, Almanya'nın aşama kaydettiği dikkat çekmektedir. Sıralamada başka kayda değer bir değişiklik görülmemektedir.

1.7.1998 itibarıyla dünya deniz ticaret filosunun yüzde 61'i (DWT) oranını teşkil eden toplam 415,7 milyon DWT büyüklüğünde gemiler başlıca açık sicil ülkelerinde kayıtlıdır.

1 Ocak 1999 itibariyle Bahamalar, Bermuda, GKRY, Liberya ve Panama 330,3 DWT tonaja sahiptir. 1 Temmuz 1997 ile karşılaştırıldığında bu rakam yüzde 18'lik bir artış ifade etmektedir.

1.3. NAVLUN PİYASALARI

Bilindiği gibi uluslararası deniz taşımacılığı piyasası da endeksle takip edilmektedir. Baltık Navlun İndeksi (Baltic Freight Index) olarak adlandırılan endeks 1980'den bu yana yıllık ortalama 1400 civarında seyretmiştir.

1985'de 1100 ile başlayan BFI, o günden bu yana iki defa çok büyük düşüşler göstermiştir. Birisi 1985'de 620'ye, diğeri de 1998'de (13.08.1998) 780'e kadar düşmüştür.

En çok yükselen dönemi ise denizcilikte altın yıl olarak nitelendirilen 1995 yılı olup, 2500'lere yaklaşmıştır.

1997'de yıl 1300 ortalama ile kapanan BFI, 1998 başında 1232 iken, 13.08.1998 tarihine kadar devamlı düşerek 780'e inmiş, dalgalanmalı bir seyri müteakip nihayet 1999 Eylül ayından itibaren tekrar yükselişe geçerek 1 Aralık 1999 itibarı ile tekrar1300 seviyesine ulaşmıştır.

1.3 DÜNYA DENİZ TİCARETİYLE İLGİLİ GELECEĞE DÖNÜK TAHMİNLER

1.3.1 Denizyolu Taşıma Talepleriyle İlgili Tahminler

UNCTAD 1997 raporundan alınan tahminlere göre, dünya deniz ticaretinin her yıl yüzde 3,9 artarak, 2006 yılında 5,67 milyar tona ulaşması varsayılmıştır.

Kuru yük talebinin her yıl yüzde 4,9 artarak, dönem sonunda 1,95 milyar tona çıkması, petrol tankeri yük talebinin ise aynı dönemde her yıl yüzde 1,6 artarak 2,08 milyar tona ulaşması beklenmektedir.

Konteyner ve diğer genel yüklerin yıllık yüzde 6,6 büyüme oranıyla 1,6 milyar tona ulaşacağı tahmin edilmektedir.

1.3.2 Dünya Deniz Ticaret Filosu Tahminleri

UNCTAD 1997 raporundan alınan tahminlere göre, dünya deniz ticaret filosu yıllık yüzde 3,2 oranında büyüyerek 2006 yılında 880 milyon DWT rakamına ulaşacaktır.

Kuru yük gemileri ve petrol tankerleri yılda ortalama yüzde 4,6 ve yüzde 1,0 oranında artarak 335,3 milyon DWT ve 313,9 milyon DWT'lik büyüklüklere erişeceklerdir. Konteyner ve genel yük gemilerinin birleştirilmiş tonajları her yıl ortalama yüzde 5,6 oranında artarak dönem sonunda 230,9 milyon DWT büyüklüğe ulaşacaktır.

1.3.3 2003 Yılına Kadar Denizcilik Sektörünün Karlılık Tahminleri ve Yatırım Analizleri

2000 yılından itibaren düşük ücretli gemi adamı istihdamının azalması, bunun etkisiyle işletme maliyetlerinin yükselmeye başlaması, ayrıca, sigorta piyasasındaki dalgalanmaların sigorta maliyetini yükseltmesi beklenmektedir.

Yeni inşa fiyatlarındaki tahminler ise belirli varsayımlara dayanmaktadır. 2001 - 2003 yılları arasında yeni inşa fiyatları yükselecektir. Zira, 2001 yılına kadar tam kapasiteyle çalışacak olan Uzakdoğu'da krizin etkileri ve modernizasyon giderleri fiyatları yükseltecektir. Ayrıca OECD' nin haksız rekabeti önleyici anlaşması taraflarca imzalanacak ve fiyatlar piyasa şartlarına göre oluşacaktır. Diğer taraftan, Japonya'nın gemi inşa sanayiini marjinal bir sektör haline getirmesi, bunun doğuracağı fiyat artışının Çin'in piyasaya girmesiyle hafiflemesi beklenmektedir.

1.4.4. Çeşitli Tip Gemiler Açısından Tahminler

1.4.4.1. Tankerler

Dünya enerji tüketimi OECD'nin 1970'li yıllarda öngördüğü miktarın yarısına düşmüştür. Ayrıca dünya ekonomileri enerji tüketiminde ucuzlamasına rağmen petrol yanında, doğal gaz, kömür, nükleer enerji ve sudan yararlanma konularına ağırlık vermeye başlamışlardır. Diğer taraftan çevre koruma kaygıları ile alternatif enerji üretimine yönelme ileride yaygınlaşabilir.

Bütün bu gerekçelerle yakın gelecekte ham petrol tankeri talebinin azalması likit gaz taşıyıcıları talebinin ise artması beklenebilir.

1.4.4.1.1. Ürün Tankerleri

Ürün tankerleri piyasası 1995 - 1997 yılları arasındaki üç senelik dönemde devamlı büyüme göstermiş, 1998 yılında durgunluğa girmiştir. 1997 yılının ilk üç ayında ortalama 17.400 USD olan günlük süreli charter ücretleri 1998 yılının aynı döneminde 8.500 USD' ye düşmüştür. Bunun sebebi 1997 yılında 1 milyon DWT yeni geminin filoya katılmasıdır. Halbuki, aynı yıl sadece 400.000 DWT'lik gemi hurdaya ayrılmıştır. Ayrıca, mutedil hava şartları nedeniyle

Asya'nın talebi düşmüştür. Yılın ortasına doğru talep artarken, bunker maliyetlerinin düşmesi durumu değiştirmiştir.

Navlun hadleri önümüzdeki iki yıl zarfında baskı altında kalırken, çok sayıda yeni inşa gemilerin piyasaya çıkması beklenmektedir. 1999 yılında filoya yeniden 1 milyon DWT gemi katılmıştır.

Uzun vadeye ilişkin tahminler aşağıdaki çelişik görüşlerde odaklanmaktadır.

İyimser bakış açısına göre navlun hadlerinin düşmeye devam etmesiyle gemi sökümleri artacaktır. Asya'nın ertelenen rafineri projelerinin devreye girmesiyle, navlun hadleri yıl sonunda yükselebilecektir.

Kötümser görüşlere göre ise zayıflayan ekonomik büyüme, Asya'nın ithalat sınırlamaları ve söküm için gemi satışlarında çekimser davranılmasıyla, düşük navlun hadleri 3 - 4 yıl devam edebilecektir.

Çoğunluk kötümser görüşte birleşmektedir. Buna göre, piyasa şartlarının 2001 ve 2003 yılları arasında düzelmesi beklenmekle birlikte, 1995 - 1997 arasındaki süreli çarter düzeylerine erişilemeyecek olup, günde 12.000 - 13.000 USD arasında seyretmesi beklenmektedir.

Aframax Tankerler

Aframax tanker piyasasının 1996 ve 1997 yıllarındaki yükselişi; Latin Amerika ve Kuzey Denizi'ndeki ham petrol üretiminin artışı ile Irak ihracatının yeniden başlamasından kaynaklanmaktadır. 1997 yılında talep yüzde 2,4 artmıştır. 1995 - 1997 yılları arasında spot piyasa kârları ise yüzde 30 - 50 arasında yükselmiştir. 1998 yılında 3,3 milyon DWT yeni gemi filoya katılmıştır. 1997 yılında verilen 78 inşa siparişinin teslim edilerek 7,6 milyon DWT yeni geminin filoya katılmasıyla kapasite fazlası ve navlun hadleri üzerindeki baskı artacaktır. Bu sektördeki navlun hadlerinin göreceli olarak yüksek ve gemilerin genç olması nedeniyle, sökümlerde artış beklenmemektedir. Dolayısıyla navlun hadlerinin 2002 yılından önce 1996 - 1997 seviyelerine yükselmesi beklenmemektedir. Tahminlere göre 2000 ve 2001 yılları arasında süreli çarter gelirleri günde 11.400 - 12.500 USD arasında değişecektir.

Uzun vadede;
*ABD'nin Latin Amerika ülkelerinden ham petrol ithalatına devam etmesi
*Kuzey Denizi'nde çıkarılan ham petrolün iyimser tahminleri doğrulaması ve
*Irak'ın Akdeniz'den ham petrol ihracatını sürdürebilmesi halinde navlun hadleri korunabilecektir.

Ancak, navlun hadlerinin düşmesine neden olacak sebepler de vardır. İyimser tahminlere dayanılarak 1998'in ilk üç ayında 18 yeni gemi siparişi verilmiştir. Ham petrol fiyatlarının düşük oluşu Venezuela'nın petrol üretimini etkileyebilecek ve Kuzey Denizi projelerinin

ertelenmesine neden olabilecektir. Sonuçta 2001 - 2003 yılları arasında navlun hadlerinin asgari 1993/1994 ve azami 1996/97 seviyelerinde seyredeceği sanılmaktadır.

Suezmax Tankerler

Suezmax talebi 1996 ve 1997 yıllarında çarpıcı bir gelişme göstermiştir. Büyüme oranları 1997'de yüzde 3,4 ve 1996'da yüzde 4,6 olmuştur. 1995 - 1997 yılları arasında sadece 16 yeni gemi filoya katılmış, hurdaya ayrılan gemi adedi ise 22 olmuştur. Dolayısıyla arz daralmıştır. Navlun hadleri 1996 yılında 1994'tekinin iki katına çıkmasına rağmen, kapasite artışı nedeniyle 1997' de fazla değişmemiştir. 1998 ve 1999'daki yeni teslimler son yıllardaki sökümlerin iki katıdır.

Sonuç olarak durum bu gemilerin yük bulabilmesine bağlı olacaktır. Afrika, Kuzey Denizi, ve Irak'ın Akdeniz'e ham petrol sevkiyatı artarsa arz talep dengelenebilecektir. Uzun vadede ise Karadeniz'den yapılan ham petrol ihracatında artış beklenmektedir. 1998 ve 1999 navlun hadleri Batı Afrika/Akdeniz ve Kuzeybatı Avrupa piyasalarındaki Aframax ve VLCC rekabetine de bağlı olarak gelişecektir. Filoya fazla girişler nedeniyle 2000 - 2001 yılları arasında süreli çarter ücretleri günde 16.500 - 19.500 USD arasında seyredecek, 1997 seviyelerine ancak 2002 ve 2003 yıllarında erişebilecektir.

VLCC'ler (Büyük Boy Akaryakıt Tankerleri)

1997 yılında talebin yüzde 4,7 artması, ancak filoya sadece sekiz yeni geminin katılmasıyla VLCC piyasasında bir açık meydana gelmiştir. 1995 yılında 25 ve 1996 yılında 23 olan VLCC söküm adedi 1997'de 7'ye inmiştir. Amerika Körfez - Japonya spot navlun hadleri 1997 yılında 1994 yılı seviyesine göre 3 misli yükselmiştir.

1998 yılının başlarında OPEC üretiminde beklenmeyen düzeyde artış olması talebi yükseltmiş ve Asya krizinin etkisi kalmamıştır. 1998 yılının ilk altı ayında 5 VLCC ve yılın kalan bölümünde 11 yeni VLCC teslim edilecek olması nedeniyle piyasa talebin seyrine bağlıdır. OPEC üretiminin düşeceği haberlerine bağlı olarak talebin 1997'nin altına düşmesi beklenmektedir.

Yukarıda belirtildiği gibi ürün tankerleri piyasasının geleceği kötü görünmektedir. Aframax piyasasında belirsizlik hakim olup, kısa ve orta vadede Suezmax navlunlarında da artış beklenmemektedir. 1998 Haziran sonu itibarıyla teslim edilecek yeni VLCC sayısının 74 olması VLCC piyasasında da dikkatli davranılması gerektiğini göstermektedir. Dolayısıyla tonajda görülecek artışın etkisiyle 2000 ve 2001 yıllarında süreli çarter ücretlerinin günde 23.000 USD' ye düşmesi beklenmektedir. Navlun hadleri büyük ölçüde hurdaya ayrılacak gemi miktarına bağlı olarak gelişecektir.

1999 yılında talepte büyük artış söz konusu olmamıştır. 2000 yılında da arz talep dengesi bozulmayacaktır. Uzun vadede ise dengenin arz aleyhine değişmesi, 2002 ve 2003 yıllarında navlun hadlerinin günde 30.000 USD' ye yükselmesi beklenmektedir.

LPG Gemileri (Likit Gaz Taşıyıcılar)

Likit gaz taşıyıcılar piyasasında önümüzdeki beş yıl zarfında özellikle orta ve büyük gemilere ihtiyaç duyulacağı tahmin edilmektedir. Zira, ekonomik büyümedeki düşüş sonucunda gemi sipariş portföyünün düşük olması kapasite fazlası doğmasını engelleyecektir. Afrika'daki yeni LPG projeleri de olumlu görüşleri desteklemektedir. Ayrıca bu sektördeki armatörler belirli bir piyasa gücüne sahiptirler.

1990'larda filonun büyüme oranı düşük olduğundan navlun hadleri yükselmiştir. Bu durum 2000'li yıllarda da devam edecektir. Sonuçta 2003 yılında navlun hadleri 1997 yılı seviyesine göre yüzde 50 yükselecektir.

Kimyevi Madde Tankerleri

Kimyevî madde tankerleriyle ilgili tahminler Asya krizi nedeniyle Amerikan Körfezinden ve Kuzey Avrupa'dan Uzakdoğu'ya uzak yol taşımalarının azalacağı varsayımına dayanmaktadır. Zayıf talep nedeniyle bölge içi talep azalırken yeni kimyasal üretim tesislerinin işletmeye açılması da geciktirilecektir.

Son 20 yıldır her sene yaklaşık ortalama yüzde 6-7 artan kimyevi ürün tankeri talebi bu gelişmelerden etkilenecektir.

Arz cephesine bakıldığında, filonun yüzde 20'si oranında yeni tanker siparişinin bulunduğu görülmektedir. Ancak büyük tekneler hurdaya ayrılırsa arz durumu değişebilecektir. Diğer taraftan, arz durumu her iki piyasada da çalışabilen ürün/kimya tankerlerine de bağlıdır.

Bu bakımdan genel olarak piyasa dengesinin kötüleşerek 2000 yılında konjonktür olarak dip noktaya ineceği tahmin edilmektedir. Piyasanın kendini toparlaması dünya ekonomisinde, özellikle Uzakdoğu'daki gelişmelere bağlıdır.

Kuru Dökme Yük Gemileri

Özellikle Asya krizinin etkisiyle 1998 ve 1999 yıllarıyla ilgili dünya gayrı safi yurtiçi hasıla büyüme rakamları düşmüştür. Dünya kuru yük talebinin yüzde7'sini temsil eden Güney Kore üretimi son 45 yılın en düşük rakamlarına inmiştir.

1997 yılı sonunda kuru yük sipariş portföyü 40 milyon DWT ile mevcut filonun yüzde 12'sini teşkil etmekte olup, son iki yılın en düşük miktarıdır. Tonaj artışındaki yavaşlamanın etkisiyle

kuru dökme yük gemileri piyasasında kısa vadeli bir iyileşme görülmüştür. Ancak sektörel bakımdan bazı hususların belirtilmesi gerekmektedir.

Son üç yıldaki Panamax inşa siparişleri navlun piyasasındaki eğilime uymamaktadır. Yüksek sipariş düzeyi bu tip gemilerin beklenen yatırım potansiyeline bağlıdır. Bu ise Asya ülkeleri arasındaki istim kömürü taşımalarındaki artış beklentisine bağlıdır. Ancak Asya'daki bunalım piyasada büyük bir dengesizlik yaratmıştır. Buna rağmen yen ve won değerindeki büyük düşüşler gemi fiyatlarını çekici kılmıştır. Böylece Asya gemi inşa sanayii sorunlarını batı gemi sahiplerine ihraç etmiş görünmektedir.

Fiyatlardaki büyük düşüş nedeniyle gemi sökümleri 1998 yılının ilk yarısında tatminkar düzeyde gerçekleşememiştir. Çin henüz aktif olarak piyasaya girmemiş, Hindistan ve Pakistan gibi vergi ve maliye problemleriyle karşılaşmıştır.

1998 yılının ortalarında fiyat seviyelerinin daha da düşmesiyle kapanan tersaneler çoğalmıştır. Ayrıca döviz ödemelerinde de sorunlar baş göstermiştir.

Asya ekonomilerindeki dalgalanmalara rağmen piyasa normal hareketlerini sürdürecektir. Filodaki ılımlı büyüme ve Pasifik havzasında ekonomik canlanmanın etkisiyle kuru dökme yük deniz taşımacılığındaki sağlıklı bir artış sonucu 1999 ikinci yarısından itibaren navlun piyasasında başlayan canlılığın 2000 yılında istikrara kavuşacağı değerlendirilmektedir.

Capesize

Capesize piyasası Çin'deki talep artışından olumlu etkilenecektir. Ancak Japonya'daki durgunluğun devam etmesi aleyhte bir faktördür.

1.4.4.2.2. Panamax

Panamax piyasası 1995 - 1997 yılları arasında aşırı yeni gemi inşa edilmiş olmasının etkisi altındadır. Filodaki aşırı büyümeye karşın Asya'daki ekonomik kriz nedeniyle istim kömürü talebinin düşmesi beklentilerin aşağı çekilmesine neden olmuştur.

Orta vadeli projeksiyonlar zamanlamanın yanlış yapıldığını göstermektedir. Asya Pasifik havzasında kömüre dayalı enerji üretimi kapasitesinin gelecek on yılda artacağı düşüncesi 1995 - 1997 yılları arasında aşırı gemi inşasına neden olmuştur. Asya'daki malî kriz sonucu ise projelerin bir kısmı ekonomik iyileşmeye kadar ertelenmiştir.

Enerji projelerinin gerçekleşmesinin en aşağı iki üç yıl ertelenmesi beklenmektedir. Dolayısıyla son üç yılda ısmarlanan Panamax teknelerin piyasadaki durumu zor görünmektedir.

1.4.4.2.3. Handy

50.000 DWT altında yer alan sektör de Uzakdoğu'daki talep düşüşünden etkilenmiştir. Handy piyasasının temel mallarından olan çelik ürünlerine olan talebin gelişen ülkelerdeki döviz ve finansman sorunlarına bağlı inşaat ve altyapı yatırımlarındaki düşüşe paralel olarak azalması beklendiğinden sorun devam edecektir. Piyasada istikrar sağlayıcı tedbirler sonuç verirse bu gemilerin durumu düzelebilecektir. Bu kez daha büyük gemilerin piyasaya etkilerine maruz kalınacaktır.

1.4.4.3.Frigorifik gemiler

1998 yılının ilk altı ayı frigorifik gemiler için iyi geçmemiştir. Mal arzı o derece düşük olmuştur ki, navlun fiyatları orta ve sezon sonrası seviyelere düşmüştür. Bunun sebebi El Niño olayı nedeniyle meyve ürün miktarındaki düşüş ve Asya malî krizi nedeniyle Uzakdoğu talebindeki azalmadır. Ayrıca frigorifik gemi miktarı da ihtiyacın çok üzerindedir. Kış geçtiğinde buz sınıfı gemiler charterden çıkmış ve konteyner tonajı aşırı yükselmiştir. Adet ve hacim olarak modern palete uygun (asgari 2,2 m. güverte yüksekliğine sahip) genç tekneler on yıldan genç filonun yüzde 61'ini teşkil etmektedir. Ayrıca 141 tekne dökme yükten palete uygun hale dönüştürülmüş ve asgari 10 yıl kullanılabilecek durumdadır. Aşırı arz frigorifik konteyner filosunu büyüten konteyner hatlarıyla daha da kritik hale gelmiştir.

Ancak 1999 yılı sonunda durumun düzeleceği, 2001 yılında navlun hadlerinin uç noktaya çıkacağı, daha sonra düşmeye başlayacağı beklenmektedir. Dünya frigorifik filosunun yaş profili sürekli söküm gerektirecek durumda olup, filoya eklenecek yeni gemi miktarı da sınırlıdır. Krize rağmen Asya milletlerinin tüketiminin özellikle 2000 yılında artacağı sanılmaktadır. Ancak, konteynerlerin rekabeti navlun hadlerindeki artışın sınırlı kalmasına neden olacaktır.

1.4.4.4.Konteyner Gemileri

Asya'daki ekonomik krizin kısa vadede çözümlenmesi dışında, konteyner filosunun büyümesini gerektiren bir neden bulunmamaktadır. Küreselleşme sonucu uluslararası ticaret gelişmektedir. Ticaretin serbestleşmesi konteyner piyasasını olumlu etkileyecektir (Dünya Bankası'nın tahminlerine göre GATT çerçevesindeki Uruguay Round kararlarının etkisiyle sanayi malları ticaretinden alınan gümrükler yüzde 6,2'den yüzde 3,7'ye düşecektir).
1995 yılından beri talebin üzerinde seyreden konteyner piyasası arz cephesi birkaç yıl içinde dengeye kavuşacaktır. Ancak uzun vadede filo büyümesinin yine de kontrol altına alınması gerekmektedir.

1998 sonrası teslimli gemilerin az oluşu ve sökümlere başlanması nedeniyle 2000 yılında arz dengeli seyredecektir. Ancak bölmeli gemi kapasitesinin sadece yüzde 19'unun 15 yıldan eski olması nedeniyle bu tiplerin sökümlerinde fazla artış beklenmemektedir.

Bu sektörde gemi sahipliğinin belirli grupları elinde toplanmış olması, gelecekte filo büyümesinin kontrolünü kolaylaştırmaktadır. Büyük gemi ortaklıkları, üye şirketlerin gereksiz yeni gemi siparişini ve aşırı kapasite artışını önlemektedir.

Diğer önemli bir husus konteyner yatırımlarıyla ilgili Alman vergi teşviklerinin kaldırılmasıdır. Böylece özellikle düzensiz seferler için yapılan spekülatif yatırımlar azalacaktır. Gelecekteki yatırım kararları malî desteklerden ziyade piyasa şartlarına göre yönlendirilecektir. Bölmeli gemi filosunda düzensiz sefer oranı Alman KG sisteminden kaynaklanan sermaye nedeniyle sürekli yükselmiştir. Ancak son iki yılda yatırılan 3 milyar DEM ile karşılaştırıldığında, 1998 yılında bu sistemden bütün gemi tiplerine yatırılan tutar sadece 1 milyar DEM olacaktır.

Bütün bu faktörler, önümüzdeki beş yıl zarfında talebin arzdan fazla olacağını göstermektedir. Çarter piyasasının dip noktası olan 1998 yılından sonra 2000 yılında tonaj fazlası taleple dengelenecek, ve piyasa istikrar kazanacaktır.

Kırkambar Gemileri

Son on yılda global kırkambar gemileri piyasasını etkileyen faktörleri şöyle özetleyebiliriz:

-Konteynerleşmede büyüme,
-Ortalama dökme yük alıcı depolarının büyümesi,
-Düşük maliyetli olmak kaydıyla özel teknelerin tercih edilmesi.
-Bunun sonucunda aşırı konteyner (ve kuru dökme yük sektörü) siparişine gidilmiş, yüksek maliyetli Ro-Ro filosu yenilenmesi ihmal edilmiştir.
-Düzenli hat armatörlük yaygınlaşmıştır.
-Gerçek küresel (konteyner) şirketleri gelişmiştir.
-Doğu-batı eksenindeki aktarma limanı zinciri yoğunlaşmıştır.

-Direkt konteyner hizmetinin azalarak aktarma işlemleri çoğalmıştır.

1 Temmuz 2002'den itibaren Uluslararası Güvenlik Yönetim sistemi (ISM) Kodu'nun kuru yük gemileri için yürürlüğe girmesi ile bu filoda çoğunluğu oluşturan standart altı ve yaşlı gemiler söküme gönderilmek zorunda kalacaktır. Yeni inşa gemilerin talep artışını karşılayacak düzeyde olmayacağı ve dolayısıyla navlun hadlerinde 2005 yılına kadar yükselme görüleceği beklenmektedir.

2.TÜRKİYE'NİN DENİZ TAŞIMACILIĞINDA GELİŞMELER

Türkiye'nin deniz taşımacılığı hacmindeki gelişmeler; müteakip maddelerde, dahilî taşımalar ve uluslararası taşımalar olmak üzere, iki ana başlık altında incelenmiştir:

2.1. DAHİLİ (KABOTAJ) TAŞIMALARINDA GELİŞMELER

Dahilî (Kabotaj) Yük Taşımaları

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenerek yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu çerçevesinde, Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımaları, dahilî (Kabotaj) taşımaları şeklinde tanımlanmaktadır.

Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Kabotaj Kanunu gereğince kendi kıyılarında yapılan denizyolu taşımalarının tamamını üstlenmesi Gümrük Birliği ve liberalizasyon kurallarına aykırı görünse de Avrupa Birliği içinde yer alan Yunanistan ve İtalya gibi ülkeler tarafından da uygulandığı görülmektedir.

Avrupa Birliği'nde 1985'de belirlenen denizcilik alanında "Ortak Ulaştırma Politikasına Doğru Deniz Ulaştırması" çalışmaları sonucu 1986'da uygulamaya alınan denizcilik politikasının birinci aşamasında deniz ulaştırması için denizcilikle ilgili hizmetlerin sağlanması (üye ülkelerarası veya üye ülkelerle üçüncü ülkelerarasında haksız rekabet oluşturulmasına karşı korunması prensipleri gibi prensipler yer alırken) ikinci aşamada (1986-92 yılları) Kabotajın Korunması, Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları yer almaktadır. Üçüncü aşama ise, 1992 yılından günümüze kadar süregelen politika ve kurallardır.

Türkiye'nin Kabotaj taşımacılığı 1980 yılından 1990 yılına kadar dengeli bir büyüme göstermiştir. 1990 yılında yükleme 20.472.464 ton, boşaltma 26.641.339 ton olmak üzere toplam 47.113.803 ton gerçekleşerek ilk kez azalma görülmüştür. 1990 yılından itibaren 1999 yılına kadar azalma belirgin bir şekilde devam ederek toplam 1994 yılında 34.004.062 ton, 1997 yılında 41.715.912 ton, 1998 yılında 38.715.210 ton, 1999 yılında ise yükleme 17.428.975 ton ve boşaltma 21.229.016 ton olarak gerçekleşmiştir. Yıllar itibariyle kabotaj hattı yük taşımlarında en büyük pay dökme sıvı, ham petrol ve petrol ürünlerine aittir. İkinci sırayı karışık eşya ve diğerleri izlemektedir. Ancak, teorik olarak eşit olması gereken yıllık yükleme - boşaltma rakamları arasında devamlı bir farklılık bulunmaktadır. Bunun nedenleri; karışık eşya yükleri grubu mallarının yükleme - boşaltma istatistiklerinin aynı esaslarda yapılmaması ve bazı eşyaların istatistik tutulmadan iskelelerden yüklenip boşaltılmasıdır.

Ayrıca, genelde karışık eşya ve diğerlerinde boşaltma rakamlarının yüklemeden daima yüksek çıkmasının bir nedeni de, ithalat sırasında gemilerin açıkta bekletilerek limbo yapmaları nedeniyle malların boşaltma kayıtlarının mükerrer dahil edildiği düşünülebilir.

2.1.2.Yolcu Taşımaları

Yolcu taşımaları hizmeti, iç ve dış hatlarda Türkiye Denizcilik İşletmelerince 4 adet yolcu gemisi ve 8 adet feribot ile yerine getirilmektedir. Gemilerin yaş ortalamaları 20'dir. Şirket yurtiçi yolcu taşımalarına İstanbul-İzmir, İstanbul-Avşa, Çanakkale-Gökçeada, İstanbul-Trabzon, hatlarında devam etmektedir.

TDİ A.Ş. 'nin 1990-1999 Yıllarına Ait Yurtiçi Yolcu Taşımaları (milyon yolcu x km)

YILLAR	TAŞINAN YOLCU	MİLYON YOLCU X KM
1990	874.336	127.429.000
1991	616.614	91.548.100
1992	454.595	58.413.469
1993	437.822	53.974.900
1994	384.444	44.892.480
1995	394.187	60.919.200
1996	397.595	57.754.000
1997	357.114	53.121.450
1998	376.526	53.856.250
1999	225.000	36.559.250

VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı makro ekonomik hedef olarak, ülke kalkınmasını hızlandıran, uluslararası ticareti kolaylaştıran ve ödemeler dengesine en fazla katkıyı sağlayan bir ulaşım sisteminin gerçekleştirilmesi istikametinde çaba gösterilmesini ele almıştır.

VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ise; verilecek rekabetçi ve ihraç edilebilir hizmetlerin uluslararası pazarlarda üretilmesi hayati öneme haizdir denilmektedir.

Denizlerdeki ekonomik potansiyelin artması ve uluslararası hukuki düzenlemeler nedeni ile dünya ülkelerinin denizlerdeki hak ve menfaatlerinin giderek genişlemesi tüm ulusları denizlerdeki çıkarlarını korumaya yönlendirmiş ve denizi rantabl kullanan ülkeler dünya ticaretine de hakim olmuştur. Türkiye'nin, uluslararası deniz ulaşım yollarının kavşağında bulunmasını sağlayan coğrafik konumu ve dünya dış ticaret hacmindeki hızlı büyüme, ülkemizdeki deniz taşımacılığının önemini daha da artmıştır. Bu nedenle 2005 yılı hedefi, turistik amaçlı yolcu taşımacılığını gerçekleştirmek üzere Kruvaziyer taşımacılık yatırımlarının arttırılması olmalıdır.

Dünyada kruvaziyer yolcu taşımacılığı işletmecilik, ekonomik, ticari ve politik boyutları ile başlı başına bir sektör olmuştur.

1997-1998 sezonunda yaklaşık 200 adet kruz ile dünyanın çeşitli bölgelerine yapılması planlanan 8500 civarında seferde 8 Milyon civarında yolcu yeri arz edilmiştir. Gemilerin yüzde80 doluluk oranı ile çalışacakları varsayıldığında yaklaşık 6 Milyon civarında yolcu taşıması yapılmıştır.

Taşınan yolcuların bölgelere göre dağılımlarında en büyük payı yüzde57 ile Amerika bölgesi almaktadır. Bunun hemen ardından yüzde 20 oranı ile Akdeniz bölgesi gelmektedir.

Denizyolu ile yolcu taşımacılığında 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda hedef, ülkemiz turizminin gelişmesini sağlamak için kruvaziyer yolcu taşımacılığında Akdeniz Bölgesindeki

yüzde20 oranındaki pazardan pay alabilmek olmalıdır. Bu konuda özel sektör özendirilmelidir.

Şirket yurtdışı yolcu taşımalarında; İzmir-Venedik, Çeşme-Brindisi, Mersin-Gazimağusa, hatlarında faaliyet göstermektedir.

TDİ A.Ş'nin 1990-1999 Yıllarına Ait Yurtdışı Yolcu Taşımaları (milyon yolcu x km):

YILLAR	TAŞINAN YOLCU	MİLYON YOLCU X KM
1990	342.094	97.415.400
1991	217.053	108.666.750
1992	176.475	128.764.950
1993	183.693	134.619.100
1994	168.122	124.415.400
1995	161.055	99.873.100
1996	163.605	120.067.150
1997	168.042	107.498.350
1998	122.712	88.43 4.650
1999	145.000	105.514.400

2.2 ULUSLARARASI TAŞIMALARDAKİ GELİŞMELER

2.2.1 Genel Hususlar

Denizyoluyla taşınan ithalat yükü ağırlık sırasıyla ham petrol, sanayi mamulleri, kömür, maden cevheri ve diğer yüklerden oluşmaktadır. Denizyoluyla taşınan ihracat yükünde ise ilk sırayı sanayi mamulleri daha sonra maden cevheri, petrol ürünleri ve diğer yükler almaktadır.

1996 yılında denizyoluyla taşınan ithalat yükünün toplamı 72.8 milyon ton olup, bunun yüzde 30,28'ini ham petrol, yüzde 25,68'ini sanayi mamulleri, yüzde 14,58'ini kömür, yüzde 6,18'ini maden cevheri ve yüzde 23,28'ini ise diğer yükler oluşturmaktadır.

1997 yılında ham petrol yüzde 28,59 payla 75.363.736 ton ithalat yükü içinde birinci sıradadır. Bunu sanayi mamulleri yüzde 27,96, kömür yüzde 12,97 ve maden cevheri yüzde 6,99 ile izlemektedir.

1998 yılında ise 79.302.959 ton ithalat yükünün yüzde 26,84 'ü sanayi mamulleri, yüzde 25,67'si ham petrol ,yüzde 13,99 'u kömür,yüzde 33,50'si diğer yüklerdir.

1999 yılında ise 77.978.153 ton olarak gerçekleşen ithalat yükünün yüzde 24,80 'i sanayi mamulleri .yüzde 23,52'si ham petrol. Yüzde 11,97'si kömür.yüzde 39,71'I diğer yüklerdir.

1996 yılında denizyolu ile taşınan 18.846.238 milyon ton ihracat yükünün yüzde 54,33 'ünü sanayi mamulleri, yüzde 18,61'ini maden cevheri, yüzde 13,60'ını petrol ürünleri yüzde 13,46'sını ise diğer yük cinsleri oluşturmaktadır.

1997 yılında ise toplam 37.009.695 ton ihracat yükünün yüzde 44,06'sını ham petrol. yüzde 32,72'sini sanayi mamulleri, yüzde 9,59 'unu maden cevheri, yüzde 13,63'ünü ise diğer yükler oluşturmuştur.

1998'de 24.773.274 ton ihracat yükünün yüzde 47,59'unu sanayi mamulleri, yüzde 16.88'ini petrol ürünleri .yüzde15,59'unu maden cevheri.yüzde 12,84'ünü hububat ,yüzde 7,1'ini diğer yükler oluşturmuştur.

1999 yılında 32.923.267 ton ihracat yükünün yüzde 38,21'ini sanayi mamulleri,yüzde 23,79'unu konteyner, yüzde 13,73'ünü maden cevheri, yüzde 10,50'sini petrol ürünleri, yüzde 13,77'sini diğer yükler oluşturmuştur.

Türkiye'nin denizyoluyla yapılan dış ticaret taşımalarında Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) ülkeleri içinde yer alan Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkelerin ağırlığını korumaya devam ettiği görülmektedir.

1997 yılına (23.991.958 ton) göre 1998 yılında OECD üyesi ülkelere yapılan toplam (10.306.853 ton) ihracat yüzde 57 oranında düşüş göstermiştir. 1997 yılında toplam 37.009.695 ton ihracatın yüzde 64,8'i OECD ülkelerine, yüzde 35,2'si OECD üyesi olmayan ülkelere gerçekleştirilmiş olup, AB ülkelerinin payı yüzde 57,6'dir.

1998 yılında toplam 24.773.274 ton olarak gerçekleşen ihracat yükleri taşımaları, miktar olarak 1997 yılına göre yüzde 33,1 oranında düşüş göstermiştir. 1998 yılı ihracatının yüzde 41,6'sının OECD ülkelerine , yüzde 58,4'ünün ise OECD üyesi olmayan ülkelere yapılmış olduğu görülmektedir. AB ülkelerine yapılan ihracat taşımaları da bir önceki yıla göre yüzde 61,9'luk düşüşle 8.135.210 ton olarak gerçekleşmiş olup, toplam ihracata göre payı yüzde 32,8 olmuştur.

1999 yılında toplam 32.923.267 ton olarak gerçekleşen ihracat yükleri taşımalarında miktar olarak yüzde 32,9 oranında artış görülmüştür. Bu miktarın yüzde 52,5'inin OECD ülkelerine , yüzde 47,5'inin ise OECD üyesi olmayan ülkelere yapılmış olduğu görülmektedir. 1999 yılında AB ülkelerine yapılan ihracat taşımaları ise 1998 yılına göre yüzde 89,9 oranında artışla 15.449.650 ton olarak gerçekleşmiş olup, toplam ihracata göre payı yüzde 46,9 olmuştur.

1997 yılında toplam 75.363.736 ton olarak gerçekleşen ithalat yükünün yüzde 26,4'ü OECD ülkelerinden, yüzde 73,6'i OECD üyesi olmayan ülkelerden gerçekleşmiş olup, AB ülkelerinden yapılan ithalatın payı yüzde 13,6'dir. KEİB ülkelerinden yapılan ithalat ise yüzde 26 olarak gerçekleşmiştir.

1998 yılında toplam 79.302.959 ton olarak gerçekleşen ithalat yükünün yüzde 24,9'u OECD ülkelerinden , yüzde 75'i OECD üyesi olmayan ülkelerden gerçekleşmiş olup, AB ülkelerinden yapılan ithalatın payı yüzde 14'dür. KEİB ülkelerinden yapılan ithalatta ise bir önceki yıla göre yüzde 28,4 artış görülmektedir.

1999 yılında toplam 77.978.153 ton olarak gerçekleşen ithalat taşımalarında 1998'e göre yüzde 1,7 oranında düşüş görülmüştür. Söz konusu taşımaların yüzde 23,2'si OECD ülkelerinden , yüzde 76,8'i ise OECD üyesi olmayan ülkelerden gerçekleştirilmiştir. AB ülkelerinden yapılan ithalatın payı yüzde 13,1 olmuştur. KEİB ülkelerinden yapılan ithalatta bir önceki yıla göre yüzde 17,7'lük artış görülmektedir.

Rusya Federasyonu Türkiye açısından önemli bir ticaret ortağıdır. Rusya Federasyonu'na yapılan ihracat 1992 yılındaki 442 Milyon dolarlık değerinden yüzde 365 oranında bir artışla 1997 yılında 2.1 Milyar Dolara ulaşmıştır. 1997 yılında toplam ihracatımız içindeki yüzde 7.8 payı ile Rusya Federasyonu Almanya'dan sonra ihracat yaptığımız ikinci ülke olmuş ve A.B.D, Fransa, İtalya, İngiltere gibi önemli ticaret ortaklarımız geride bırakmıştır.

1998 yılı Ocak-Haziran döneminde ise Rusya Federasyonuna yapılan ihracat bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 15 oranında azalmış ve Rusya en çok ihracat yapılan dördüncü ülke olmuştur. Türkiye'nin yaklaşık 2 milyar dolar civarında ithalat yaptığı Rusya Federasyonu ile olan dış ticaret hacmi 4 milyar doların üzerindedir. Çevre ülkeler dikkate alındığında Türkiye'nin Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkeleri ile olan dış ticaret hacmi yıllık 7 milyar doları geçmektedir.

Uluslararası taşımalar; ülkemiz limanlarında yüklenen ve/veya bu limanlara boşaltılan ihracat ve ithalât yüklerinin yanında, limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan diğer ülkelere ait transit yükler ve Ro-Ro gemileriyle yapılan araç taşımalarını kapsamaktadır. Bu taşımalar, Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin denizyoluyla taşınması ve transit taşımalar olmak üzere sınıflandırılarak, meydana gelen gelişmeler bu sınıflandırmaya göre incelenmiştir.

Bu bölümde ve müteakip bölümlerde; ithalât rakamları, Türkiye'ye denizyoluyla gelen ve limanlarda boşaltılan dış ticaret yüklerini, ihracat rakamları ise limanlarda yüklenerek deniz yoluyla yurt dışına sevk edilen dış ticaret yüklerini kapsamaktadır.

2.2.2 Dış Ticaret Yüklerinin Taşınmasındaki Gelişmeler

1990 yılında toplam 59.1 milyon ton gerçekleşen dış ticaret taşımaları 1991 yılında artmaya başlamış, 1994 yılında 1993 yılına göre görülen bir azalmadan sonra artış devam ederek 1997 yılında 112,3 milyon ton olmuştur. Ancak 1997'den sonra taşımalarda tekrar azalma izlenmiş, 1998'de yüzde 7,4 düşüşle 104,0 milyon ton, 1999 yılında da 1998 yılına göre yüzde 6,6 oranında artışla 110,9 milyon ton'a ulaşmıştır. 1993 yılı en büyük ihracat pazarımızı oluşturan OECD ülkelerinde yaşanan durgunluk nedeniyle ithal ürünleri

fiyatlarının düşmesi, izlenen kur politikası, yurtiçi tüketimde canlılık ve yurtiçi üretimin maliyetlerinin yüksek olması,ithal mallarına olan talebin artmasında etkili olmuştur. 1990 yılında 15,2 milyon ton olan denizyolu ihracat taşımaları 1994 yılında 22,1 milyon ton'a yükselmiş 1995 yılında 20,1 milyon ton'a,1996 yılında 18,8 milyon ton'a düşmüştür. 1997 yılında 37,0 milyon ton,1998 yılında 24,7 milyon ton,1999 yılında 1998 yılına göre yüzde 32,89 oranında artarak 32,9 milyon ton'a yükselmiştir. Denizyolu ithalat taşımaları 1990 yılında 43,8 milyon ton iken 1994'de 52.6 milyon ton'a ,1995'de 64.0 milyon ton'a, 1996 yılında 72,8 milyon ton'a , 1997 yılında 75,3 milyon ton'a, 1998 yılında 79,3 milyon ton'a kadar yükselmiştir. 1999 yılında ise 1998 yılına göre yüzde 1,67 azalarak 77,9 ton olarak gerçekleşmiştir.

Toplam denizyolu dış ticaret taşımalarında Türk bayraklı gemilerin taşıma payı 1990 yılında yüzde 37,73 iken 1994 yılında yüzde 49,48'e yükselmiş, ancak 1995 yılından itibaren azalarak 1995 yılında yüzde 41,76'ya , 1998 yılında yüzde 32.53'e, 1999 yılında da 1998 yılına göre yüzde 6,1 oranında azalarak yüzde 28,67' ye düşmüştür. Denizyolu ihracat taşımalarında Türk bayraklı gemilerin payı 1990-1999 yılı döneminde en yüksek seviyesine 1993 yılında yüzde 47,69'a ulaşmıştır. İhracat taşımaları miktar olarak artmasına rağmen Türk bayraklı gemilerin aldığı pay gittikçe azalmış, 1995 yılında yüzde 39,5, 1998 yılında yüzde 28,99, 1999 yılında ise yüzde 22,79'a düşmüştür. Denizyolu ithalat taşımalarında Türk bayraklı gemilerin payı 1990-1999 yılları döneminde en yüksek seviyesine 1994 yılında yüzde 50,32 'yle ulaşmıştır. Daha sonraki yıllarda belirgin bir şekilde azalmış 1997 yılında yüzde 32,82, 1998 yılında yüzde 33,64, 1999 yılında da yüzde 31,15'e düşmüştür.

Türk Bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarındaki payında son on yıldır büyüme gerçekleşmemesinin en büyük nedeni tarifeli taşımacılığa yeteri kadar önem ve destek verilmemesidir. Türk Ticaret Filosundaki gemiler daha çok dökme taşımacılığa uygun olduğundan tarifeli taşımacılıkta dış ticaret yüklerinin taşıma payı artmamaktadır.

2.2.3 Akaryakıt Taşımalarındaki Gelişmeler

Akaryakıt taşımaları kapsamında; ham petrol, petrol ürünleri, sıvılaştırılmış gaz ve diğer sıvılar yer almaktadır. Denizyoluyla taşınan akaryakıt ihracatımızda en büyük payı işlenmiş petrol almaktadır. İşlenmiş petrol ihracatımız 1988 yılındaki 6,2 milyon tonluk seviyesinden, 1990 yılında 2,5 milyon tona, 1995 yılında 2,7 milyon tona düşmüş, 1998 yılında 4,7 milyon tona yükselmiştir. 1999 yılında ise yüzde 7,5 azalarak 4,4 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. İthalat ise, 1988'deki 13,2 milyon tonluk seviyeden, 1990 yılında 16,2 milyon tona, 1995 yılında 29,3 milyon tona, 1998 yılında 32.6 milyon tona çıkmış,1999 yılında ise 1998 yılına göre yüzde 9,19 azalarak 29,6 milyon ton'a düşmüştür.

Ülkemizde çıkarılan ham petrol yeterli olmadığından yılda 20-25 milyon ton ham petrol ithal edilmektedir. Yıllık 27 milyonu aşan ham petrol ihtiyacımızın son yıllarda yaklaşık yüzde 90'ı ithal edilmektedir. Yurtiçi petrol üretiminin giderek azalmakta olması gelecekte ham

petrol talebinin daha yüksek miktarlarda yurtdışı kaynaklara bağımlı olarak karşılanmak durumunda kalınacağını göstermektedir.

Ülkemizin her yıl 20-25 milyon ton ham petrol ithal etmek zorunda olduğu dikkate alındığında Türk Bayrağı taşıyan en az on yaşından küçük 150.000 DWT'luk on adet tankerin sürekli bir şekilde çalışır durumda olması gerekir. 1997 yılında satılan tankerlerin muhtemelen kullanılamayacak olması nedeniyle 2000 yılından itibaren uluslararası taşımalarda Türk tankeri bulunmaması durumu doğabilecektir. Tablo 1'de ham petrol, ham petrol ürünleri ve kimyasal sıvı yüklerine ilişkin taşımalar görülmektedir. Dünyada çevre sorunları ve korumacılığının önemi nedeniyle LPG (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı) kullanımı giderek artmaktadır. Türkiye'de LPG taşımaları için 11 adet tanker vardır. Denizyolu akaryakıt dış ticaret hacmimiz toplam olarak 1990 yılında 18,7 milyon ton iken daha sonraki yıllarda artış gözlenmektedir. Bu rakam, 1995 yılında 32,0 milyon ton, 1997 yılında ise son on yıllık dönemin en yüksek değerine ulaşarak 51,1 ton olarak gerçekleşmiş, 1998 yılında ise 37,4 milyon ton'a düşmüştür. 1999 yılında da düşüş devam ederek 34.080.290 ton olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu taşımalarda Türk gemilerinin payı 1990 yılında 47,7 iken 1994 yılında 56,1 , 1997 yılında 25,3 , 1998 yılında 27,4, 1999 yılında ise 29,9 olmuştur.

YAŞ GRUPLARINA GÖRE TANKER FİLOSU

Tablo 1 Aralık 1999 Sonu İtibariyle (18 GRT üzeri)

	5 YAŞINDAN KÜÇÜK		5-10 YAŞINDA		11-20 YAŞINDA		20 YAŞINDAN BÜYÜK	
GEMİNİN CİNSİ	Kamu	Özel	Kamu	Özel	Kamu	Özel	Kamu	Özel
Petrol Tankeri	-	24	-	20	3	45	6	121
Kimyevi Mad.Tan.	-	2	-	1	-	8	-	32
LPG Tankeri	-	2	-	1	-	1	1	6
Asfalt Tankeri	-	-	-	-	-	-	-	2
TOPLAM	-	28	-	22	3	54	7	161
GENEL TOPLAM	KAMU: 10		ÖZEL:265					

2.2.4 Kuru Dökme Yük Taşımacılığı

Kuru dökme yük taşımalarında maden cevheri ilk, hububat ikinci, kömür ise üçüncü sırada yer almaktadır. Hububat grubunda genel olarak bakliyat ve tohumlar bulunmaktadır. Hububat taşımaları Türkiye'de üretimin çok olduğu yıllarda ihracat, az olduğu yıllarda ise ithalat lehine gelişmeler göstermeye devam etmekte olup, ihracatta malın taşınması genellikle alıcının insiyatifinde gerçekleşmektedir. İhracatta dökme katı grubunu teşkil eden mallar toplam ihracat taşımalarının 1990 yılında 2.996.735 ton'la yüzde 19,67'sini, 1994 yılında

4.852.596 ton'la yüzde 21,94'ünü , 1998 yılında 7.071.665 tonla yüzde 28,55'ini, 1999 yılında ise 6.925.463 ton'la yüzde 21,04'ünü teşkil etmektedir. Bu grup taşımalarda Türk bayraklı gemilerin payı 1990 yılında yüzde 27.65 , 1994 yılında yüzde 33,88 , 1998 yılında yüzde 25,32 , 1999 yılında yüzde 23,38'dir.

İthalatta dökme katı grubunu oluşturan mallar toplam ithalat taşımalarının 1990 yılında 12.568.650 ton'la yüzde 28,64' ünü , 1994 yılında 10.353.324 ton'la yüzde 16,67' sini , 1998 yılında 20.689.534 ton'la yüzde 26,09 ' unu , 1999 yılında ise 18.171.488 ton' la yüzde 23,30 ' unu oluşturmaktadır. Bu grup mallarda Türk bayraklı gemilerin payı 1990 yılında yüzde 48,31 , 1994 yılında yüzde 45,84 , 1998 yılında yüzde 39,67 , 1999 yılında 39,33 ' dür.

Maden cevheri ihracatı 1990 yılında 2.464.812 ton, 1994 yılında 2.761.498 ton olarak gerçekleşmiştir.1995 yılından itibaren artış gözlenmekte olup, 1998 yılında 3.861.659 ton, 1999 yılında bir önceki yıla göre yüzde 17,04 oranında artarak 4.519.623 ton olarak gerçekleşmiştir. Bu taşımalarda Türk bayraklı gemilerin payı ise 1990 yılında yüzde 29,54 , 1994 yılında yüzde 37,83 olarak gerçekleşmiş, 1995 yılından itibaren ihracat miktarında artış görülmesine rağmen Türk bayraklı gemilerin payında düşme gözlemlenmiş, 1995 yılında yüzde 24,86, 1998'de yüzde 29,67, 1999 yılında ise yüzde 27,71 olmuştur. İthalat ise 1990 yılında 3.476.008 ton, 1994 yılında 2.977.718 ton olarak gerçekleşmiş, daha sonraki yıllarda artış görülerek 1995 yılında 3.884.339 ton'a , 1998 yılında 6.401.532 ton'a yükselmiş, 1999 yılında ise bir önceki yıla göre yüzde 15,35 azalarak 5.418.697 ton seviyesine düşmüştür. Maden cevheri ithalat taşımalarında Türk bayraklı gemilerin payı ise 1990 yılında yüzde 54,55 , 1994 yılında 44.22 , 1998 yılında son on yıllık en yüksek seviyesine ulaşarak yüzde 61,50, 1999 yılında ise yüzde 53,38 oranında olmuştur.

Hububat taşımalarında 1990 yılında ihracat 503.249 ton, ithalat 2.725.385 ton, 1994 yılında ihracat 2.044.451 ton,ithalat 827.040 ton, 1998 yılında ihracat 3.181.212 ton, ithalat 3.194.977 ton, 1999 yılında ise ihracat bir önceki yıla göre yüzde 26,66 azalarak 2.333.413 ton, ithalat bir önceki yıla göre yüzde 6,84 artarak 3.413.559 ton olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu taşımalarda Türk bayraklı gemilerin payı ise ihracatta ve ithalatta sırasıyla 1990 yılında yüzde 19,40 – 53,84 , 1994 yılında yüzde 28,54 – 17,81 , 1998 yılında yüzde 20,20 – 17,68 , 1999 yılında ise yüzde 15,52 – 19,93 olmuştur.

YAŞ GRUPLARINA GÖRE KURUDÖKME YÜK GEMİLERİ

Tablo 2 Aralık 1999 Sonu İtibariyle (18 GRT üzeri)

	5 YAŞINDAN KÜÇÜK		**5-10 YAŞINDA**		**11-20 YAŞINDA**		**20 YAŞINDAN BÜYÜK**	
GEMİNİN CİNSİ	Kamu	**Özel**	Kamu	**Özel**	Kamu	**Özel**	Kamu	**Özel**
Kuru yük	-	**27**	1	**45**	15	**129**	19	**481**
Dökme yük	1	**3**	-	**3**	4	**79**	8	**73**
TOPLAM	**1**	**30**	**1**	**48**	**19**	**208**	**27**	**554**
GENEL TOPLAM	**KAMU: 48 ÖZEL:840**							

2.2.5 Çoklu (Multimodal) Taşımacılık

8 Haziran 1994 tarihinde Avrupa Komisyonu, Topluluğun rekabet kurallarının düzenli hat taşımacılığına uygulanmasıyla ilgili raporunu yayınlamıştır. Raporun ana konusu, düzenli hat (liner) konferans üyelerinin fiyat belirleme sözleşmelerinin, gemi sahipleri ve taşıtanların menfaatlerini koruyacak biçimde düzenlenmesidir. Bir görüşe göre liner konferanslarında belirlenen fiyatların çok modlu taşımacılığın kara ayağı uzantısına uygulanması Avrupa rekabet hukukuyla bağdaşmamaktadır.

Temmuz 1995'de "Multimodal Grup" teşkil edilmiştir. Grup; 1996 ve 1997 yıllarında yapılan toplantılarda; gemi sahipleri adına Endüstriler Arası Çok Modlu Komite "Intra-Industry Multimodal Committee" (IMC) ve taşıtanlar adına Avrupa Taşıtanlar Konseyi "European Shippers Council" (ESC) uzmanlarının görüşlerini almıştır. Sonuçta, Trans-Atlantik Konferans Sözleşmesi "Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA) taraflarınca uygulanan "hub & spoke sistemi" esas alınmıştır.

Buna göre, çok modlu taşımacılığın yukarıda özetlenen birinci ve beşinci kara taşımacılık öğeleri isteğe bağlı (opsiyonel) niteliktedir. Taşıtanlar, taşımanın kara uzantısında, düzenli hat denizcilik şirketlerinin (carrier haulage) ve forwarderlerin (merchant haulage) hizmetleri arasında bir seçim yapma durumundadır. Yeni sistemde boş konteynerler aktarma limanlarında (hub) biriktirilmektedir. Burada ise aktarma limanlarına yatırım yapan karayolu ve demiryolu taşımacılarının ücretler konusu üzerinde söz sahibi olmaları konusu gündeme gelmektedir. Bu bakımdan ücretlerin karayolu uzantısında maliyetin altına düşmeyecek "not-below-cost" biçimde belirlenmesi istenilmektedir. Ancak gemi sahipleri de taşımanın denizyolu kısmında fiyat istikrarının bozulmasından endişe etmektedirler.

2.2.6 Konteyner Taşımacılığı

Deniz taşımacılığında ilk konteynerlerin kullanımı 1960'lı yıllarda Amerika'da olmuş ve tüm dünyaya hızlı bir şekilde yayılmıştır. Dünyada full-konteyner gemilerinin tonajı ve taşıma hatlarındaki gelişme hızla artmaktadır. Türkiye'deki konteyner taşımacılığı dünyadaki gelişmeyi izleyememiş, konteyner taşımacılığına tam geçiş sağlanamamıştır. Özellikle pahalı yüklerin taşınmasında önem kazanan konteyner taşımacılığı özel olarak inşa edilmiş gemiler ve konteynerlerin hızlı bir biçimde elleçlemesine, istiflenmesine ve dağıtılmasına uygun modern liman tesisleri gerektirmektedir.

Konteyner taşımaları, kırkambar nitelikli yüklerden kaplı taşımalara uygun olabilecek pahalı mallar ve yükleme-boşaltmada zarar görme ihtimalî yüksek olan mallar ile soğutma tertibatlı konteynerlerle taşınabilecek soğuk yükleri kapsamaktadır.

Konteyner taşımacılığı günümüzde bir çığır açmış, konteynerleştirilebilen yük ve limanlarda elleçlenen konteyner miktarı artmıştır. Klasik taşımacılığın limana bağımlı olan sınırları konteynerle birlikte alıcı ve satıcının depolarına kadar uzanmıştır. Bu çerçevede konteyner taşımacılığında limanlar yükün geçiş noktaları durumuna gelmiştir. Dünya limanlarındaki konteyner elleçleme miktarında sürekli bir artış görülmektedir. 1995 yılı başlarında konteyner filosu toplam 1590 gemi ile, dünya filosu içerisinde yüzde 4,3 oranında bir paya sahipken, Ocak 1997 de 1930 adet olup, dünya filosu içerisinde 48.205 DWT ton ile yüzde 6,7 paya sahip olmuştur.

Türkiye'deki konteyner hareketliliği de ülkemiz limanlarının yeniden düzenlenmesini gerekli kılmaktadır. Konteyner depolama ve elleçleme sistemleri yeterli düzeye getirilmelidir. Ayrıca, konteyner taşımacılığının asıl amacı olan kombine taşımacılığı sağlamak üzere limanlarımızla bağlantılı olarak karayollarımız ve demiryollarımızın da yeterli olması gerekir. Türkiye'de konteyner taşımacılığı yaklaşık 10-15 yıl önce başlamıştır. Ancak yenilenmeyen gümrük mevzuatı nedeniyle zor koşullarda yürütülmektedir.

YAŞ GRUPLARINA GÖRE KONTEYNER GEMİLERİ

Tablo 3 Aralık 1999 Sonu İtibariyle (18 GRT üzeri)

	5 YAŞINDAN KÜÇÜK		**5-10 YAŞINDA**		**11-20 YAŞINDA**		**20 YAŞINDAN BÜYÜK**	
GEMİNİN CİNSİ	Kamu	**Özel**	Kamu	**Özel**	Kamu	**Özel**	Kamu	**Özel**
Konteyner	-	**25**	-	**-**	1	**5**	-	**1**
GENEL TOPLAM	**KAMU: 1 ÖZEL:31**							

Bu taşıma sistemi ülkemizde son zamanlarda gelişmeye başlamıştır. Mevcut durumda Türk Ticaret Filosundaki full konteyner gemisi adedi 32'dir ve ticaret filomuzun bu tip gemilerle geliştirilmeye ihtiyacı vardır. 1994 yılı sonlarında temin edilmiş, ancak henüz yürürlüğe girmemiş 250 milyon ABD Dolarlık Japon Gemi İnşa Kredisinde, armatörlerimiz arasındaki en büyük talep konteyner gemilerine olmuştur.

Türkiye'de konteyner elleçlemesi TCDD limanları ile İzmit Körfezi ve Ambarlı'daki özel liman ve iskelelerden yapılmaktadır. Ayrıca Demport ve Camar firmalarının İzmit Körfezi'nde bu tip elleçlemeye imkan veren liman inşaat faaliyetleri bulunmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 1997 yılında limanlarımızda 774.057 TEU dolu, 177.439 TEU boş olmak üzere toplam 951.496 TEU, 1998 yılında 876.283 TEU dolu, 166.111 TEU boş olmak üzere toplam 1.042.394 TEU, 1999 yılında 875.411 TEU dolu, 145.832 TEU boş olmak üzere toplam 1.021.243 TEU konteyner elleçlemesi gerçekleştirilmiştir**.** Marmara Bölgesi'nin, Türkiye genelindeki 1997 ve 1998 yılları konteyner elleçlemesinden aldığı adet ve TEU cinsinden pay, sırasıyla yüzde 45,9 ve yüzde 46,0'dır.

1997 yılında konteyner ihracatında Türk bayraklı gemi payı yüzde 8,19, ithalatında yüzde 4,51 olmuştur. Bu rakamlar 1998 yılı için sırasıyla yüzde 9,57 ve yüzde 6,61; 1999 yılı için ise yüzde 13,33 ve yüzde 9,37 olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'den dış dünyaya pek çok konteyner hattımız olmasına karşın, bu hatlarda yabancı bayraklı gemiler çalıştırılmaktadır. Bu sektörde ciddi bir organizasyon ve işletmecilik büyük önem taşımaktadır. Konteyner hattı için her seferinde yeterli yük bulmak ciddi bir örgütlenmeyi gerektirmektedir. Dünyanın büyük konteyner taşımacıları acenteler aracılığıyla her limandan yük toplayarak kalıcı karlılık yaratabilmektedirler.

2.2.7. Uluslararası Araç (RO-RO) Taşımalarındaki Gelişmeler

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

Ülkemizde RO-RO taşımaları 1977 yılında Deniz Nakliyatı T.A.Ş tarafından alınan 2 geminin İtalya hattına konması ile başlamış, 1982 yılında gemi adedi 4'e çıkarılarak İtalya hattının yanısıra Bulgaristan'daki geçiş sıkıntısı nedeniyle ayrıca Köstence hattı açılmıştır.

Türkiye, ülke ihtiyaçlarına ve dünya piyasasında gelişen talebe uygun olarak iyi bir planlama ve organizasyonla Ro-Ro taşımacılığını geliştirmiş, mevcut Ro-Ro filosu ile Akdeniz ve Karadeniz'de lider ülkeler arasına girmiştir. Bununla birlikte Türk Ro-Ro filosu dünya ortalamasının oldukça gerisindedir. Ayrıca limanlarda Ro-Ro rıhtımı olmadığı için Ro-Ro gemilerinin konvansiyonel rıhtıma yanaşmak zorunda kalması ve bu rıhtımlara yerine göre diğer gemilerin de yanaşmasının söz konusu olması sorunlar çıkarabilmektedir. Özellikle Karadeniz limanlarında Ro-Ro rıhtımlarının geliştirilmesi gerekmektedir.

1993 yılı, Ro-Ro taşımalarında bir dönüm noktası olmuştur. Yılın başlarında gerek Yugoslavya'da, gerekse diğer Avrupa kara geçiş noktalarında yüksek masraf ve sıkıntılar nedeniyle oluşan birikme karşısında Deniz Nakliyatı T.A.Ş yabancı gemileri kira altına almak suretiyle İtalya hattını güçlendirmiştir. 1993 Eylül ayında Gürcü/Abaza çatışması ve İran geçişlerinin engellenmesi nedeniyle eski Sovyet ülkelerine ihracat yapan yüzlerce kara taşıt aracı mahsur kalmış, gerek ihracatçılarımız gerekse bu ülkelerde inşaat taahhüdü altındaki Türk firmaları büyük sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır.

1993 yılından itibaren özel sektör firmaları da gemi satın alarak Ro-Ro hatlarını açmaya başlamışlardır. Böylece Ro-Ro taşımacılığıyla AB ülkelerine ulaşımda İtalya büyük önem kazanmıştır. 1991 yılında İtalya'nın Adriyatik limanlarına gelen yıllık TIR sayısı 7.000 iken, bu rakamın1998 yılında 100.000'i aştığı sanılmaktadır. 1 Ocak 2000 itibariyle filomuzda 22 adet Ro-Ro gemisi mevcuttur. Filomuzda bulunan Ro-Ro'larımızın bir kısmı genel kargo, paletli yük ve konteyner taşımaları için de elverişli gemilerdir.

Türkiye'de 1998 yılı itibariyle, Karadeniz ile BDT ülkeleri arasında ağırlıklı olarak (20 bini aşkın) Türk plakalı taşıtlara hizmet veren 6 tane düzenli Ro-Ro hattı mevcuttur. Bu düzenli hatlarda sadece özel sektöre ait gemiler çalışmaktadır.

Avrupa Birliği tarafından 01 Temmuz 1996 tarihinde getirilen bir düzenleme ile yolcu ve Ro-Ro gemilerine Uluslararası Güvenli Yönetim Sertifikası (ISM – International Safety Management) bulundurma şartı getirilmiştir. Bu sertifikayı bulundurmayan gemilere Avrupa Limanları kapatılmıştır.

YAŞ GRUPLARINA GÖRE RO-RO GEMİLERİ

Tablo 4 Aralık 1999 Sonu İtibariyle (18 GRT üzeri)

	5 YAŞINDAN KÜÇÜK		**5-10 YAŞINDA**		**11-20 YAŞINDA**		**20 YAŞINDAN BÜYÜK**	
GEMİNİN CİNSİ	Kamu	**Özel**	Kamu	**Özel**	Kamu	**Özel**	Kamu	**Özel**
Ro-Ro	1	**-**	2	**-**	1	**8**	1	**9**
GENEL TOPLAM	**KAMU: 5 ÖZEL:17**							

Ro-Ro taşımacılığının geliştirilmesi için liman tarifelerinde yapılması gerekli düzenlemeler;

1- Ro-Ro gemileri manevra kabiliyeti yüksek , baş pervaneli ve pitch kontrollu gemiler olup, dünyanın her yerinde römorkör alma mecburiyetleri yoktur. Ancak ülkemizde bu ekstra ekipmanlarla donatılan gemilerimize diğer konvensiyonal gemiler gibi römorkör hizmeti

mecburi tutulmaktadır. Bu uygulamanın diğer ülkelerde olduğu gibi bu özelliklere sahip Ro-Ro gemileri için geçerli olmaması gerekir.

2- Liman hizmet tarifeleri birçok ülkede Ro-Ro gemilerine 1969 Tonaj Sözleşmesi çerçevesinde değişen tonajlar üzerinden değil, eski milli tonajı üzerinden uygulanmaktadır. Türkiye'de de 1969 Tonaj Sözleşmesinin uygulanmaya başlandığı tarihten önce inşaa edilen ve/veya kızağa konulan RoRo gemileri, 1969 Tonaj Sözleşmesi ile değişen tonajları üzerinden değil eski milli tonajları üzerinden liman tarifelerine tabii tutulmalarıdır.

3-Bütün dünyada, düzenli hat seferi yapan gemilere ticaretin ana kuralları çerçevesinde, iş hacmi ve yapılan sefer sayısına bağlı olarak liman tarifelerinde çok ciddi indirimler uygulanmaktadır. Buna örnek olarak İtalya'nın Trieste limanında olan uygulamalar gösterilebilir ki bu uygulamalarda 20 sefer/yıl kapasitesini aşan düzenli hat seferi yapan gemilere yüzde 50 -yüzde 60 civarında indirimler uygulanmaktadır. Dış ticaretimize çok büyük katkısı olan Ro-Ro taşımacılığımızın geliştirilebilmesi için benzer uygulamaların , ülkemizde de uygulanması elzemdir.

2.2.8. Transit Taşımalar

Türkiye tarih boyunca doğu ile batı arasında doğal bir köprü oluşturmuştur. Türkiye üzerinden gerçekleştirilen transit taşımalar önceleri İran ve Ortadoğu ülkelerinin dış ticaret yükleri için sözkonusu iken hızla değişen dünya dengesi içinde özellikle Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'ne ve büyük bir pazara yayılmaya başlamıştır. Transit taşımacılık, Sovyetler Birliği'nin dağılması İran – Irak Savaşı, Körfez Savaşı gibi olaylardan etkilenmiştir.

Türkiye'de transit taşımacılıkta kullanılan limanlarının en önde gelenleri Akdeniz'de Mersin ve İskenderun, Karadeniz'de Samsun ve Trabzon'dur. 1990 yılında limanlarımızdan yapılan transit taşımalar 41.714.047 ton yükleme, 1.236.159 ton boşaltma olmak üzere toplam 42.950.206 ton olarak gerçekleşmiş olup bunun yüzde 96,85'ini dökme sıvı (ham petrol,petrol ürünleri ve diğer sıvılar) yükleri oluşturmaktadır. 1994 yılında 43.153 ton yükleme, 143.801 ton boşaltma olmak üzere toplam 186.954 ton'a kadar düşen transit taşımalar 1995 yılından itibaren yükselmeye başlamış, 1997 yılında 11.071.924 ton yükleme, 3.627.510 ton boşaltma olmak üzere toplam 14.699.434 ton, 1998 yılında 13.036.175 ton yükleme, 7.257 ton boşaltma olmak üzere toplam 13.043.432 ton , 1999 yılında ise bir önceki yıla göre yüzde 59,96 artarak 20.835.816 ton yükleme, 28.807 ton boşaltma olmak üzere toplam 20.864.623 ton olarak gerçekleşmiştir. Türkiye üzerinden özellikle İskenderun Limanı kullanılarak yapılan transit taşımacılık Körfez savaşından sonra büyük bir azalma göstermiştir. Bu taşımalara BOTAŞ'ın petrol yükleri de dahildir.

Denizyoluyla transit taşımalarımızın arttırılması için limanlarımızın kara ve demiryolu bağlantıları ile güçlendirilerek kombine taşımacılığa uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Böylece karayolu, denizyolu, demiryolu ve içsuları içerecek bir ulaşım imkanı ile Kuzey Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve diğer komşu ülkelerden konteyner ve Ro-Ro gemileri ile

gelen yükler Türkiye limanlarından geçerek varış noktalarına ulaşacaklardır. Kapsamlı bir ulaşım ağı ile ülkemiz ulaşım kapasitesi artacaktır.

2.2.9. Türk Boğazlar Bölgesindeki Taşımacılık

Türk boğazlarındaki deniz trafiğinin; bölgenin coğrafî özelliklerinin de etkisiyle ne denli çetin ve karmaşık olduğu bilinmektedir.

Gemilerle taşınmakta olan ham petrol ve türevleri ile benzeri karakterdeki tehlikeli maddeler infilak, yangın, deniz ve hava kirliliği açılarından Boğazlar ve çevresi için büyük tehlike oluşturmaktadır. Öte yandan doğal gaz gemilerinin, Türk Boğazlarından geçmeye başlaması, bölgede, bir kaza olması halinde çok büyük boyutlu tahribat olasılığını gündeme getirmiştir.

Türk Boğazlarında trafik gittikçe artmaktadır. Buradan geçen gemilerin boyutları da 30-40 yıl önce düşünülemeyecek ölçüde büyümüştür. Boğazlar, "kentsel yaşamın sürdürülebilirliği ve bölgede yaşayan insanların yaşama haklarına müdahale etmeksizin, dengeli olmak" şartıyla gemi geçişine açık olmakla birlikte Türk Boğazlar Bölgesi'nin, kendisine yönelik tehlikelerden korunması için her türlü gayretin gösterilmesi gerekmektedir

Türk Boğazlar Bölgesi'nde seyir, can ve mal emniyeti ile çevre güvenliğini sağlamak amacıyla trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanan Tüzük 1998 yılında değiştirilmiştir. Bu tüzükle ülkemiz, uluslararası trafiğe açık, ancak, ulusal sular olan Türk Boğazlarından geçen her gemi can, mal ve çevre güvenliği yönünden bir risk taşıdığı için önlem almış olmaktadır. Boğazlarda kazaların meydana gelmesi durumunda ortaya çıkabilecek yangın ve çevre kirliliği ile mücadele esaslarına yönelik kanun taslağı üzerindeki çalışmalar da ilgili kurumlarla işbirliği içinde devam etmektedir. Çevre kirliliğini önlemeye yönelik yapılan düzenlemelerin yanı sıra bazı uluslararası çevre sözleşmelerine taraf olma çalışmaları da sonuçlanma aşamasındadır.

Boğazlar'daki trafik ve geçişi düzenleyen 98/11860 karar sayılı yeni "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" , Resmi Gazete'nin 6.11.1998 tarihli 23515 sayısında yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Tüzükteki en önemli değişiklik, Boğazlar'daki geçişe ilişkin hukuki rejim konusunda hiçbir şekilde tartışma yaratılmaması için Türkiye'nin egemenlik haklarını açıkça belirleyen "Türk Boğazları" kavramının kullanılması olarak kabul edilebilir. Türk Boğazları'ndan geçmek isteyen ve zararlı madde taşıyan gemilere çeşitli zorunluluklar da getirilmiştir. Bu tür gemilerin, geçiş yapmadan 72 saat önce bildirim yapmaları gerekmektedir. Tüzüğün 27. maddesinde, "Trafik Kontrol Merkezi'nce Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak olan gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir" hükmü getirilmiştir.

Yeni Tüzükte ayrıca büyük gemi ve derin su çekimli gemi boyutları yeniden belirlenmiştir. Rapor verme periyotları da gemi boylarına göre kategorize edilmiştir. Bunların yanı sıra görüş uzaklığına ilişkin kriterler yeniden belirlenerek, Boğazlar'da gemilerin acenteyle temas

bölgeleri ve süreleri tehlike oluşturmayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Montreux Sözleşmesi ve uluslararası deniz hukuku kuralları göz önüne alınarak askeri savaş ve yardımcı gemileri ile ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerine ilişkin hükümler Tüzük kapsamına alınmıştır.

Demirleme bölgelerinde 'gemi bazında demir yeri tahsisi' imkânı sağlanmış, 'Kılavuz kaptan inme ve binme mevkileri' deniz trafiğini aksatmayacak noktalara alınmış, gemilerin 'acente ile temas bölgeleri ve süreleri' tehlike oluşturmayacak şekilde değiştirilmiştir.

Tüzük, Boğazlar'dan daha çok gemi geçişine göre ayarlanmamış, 'daha güvenli geçiş' amaçlanmıştır. Tüzükte "çevre güvenliği" kavramından bahsedilmektedir, ancak tanımlar kısmında bu kavram açıklanmamıştır. Bu kavramın tanımlanması gerekmektedir. Bazı komşu ülkelerin, Tüzüğün, gemi geçişlerinde gecikmelere neden olduğu iddialarıyla tartışma konusu yapma girişimlerine karşın, Tüzüğün etkinliğini kanıtlamış olduğu ve müzakerelerin devamına gerek olmadığı hususu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 'nün 15-26 Kasım 1999 tarihlerinde yapılan 21. Genel Kurul Toplantısında oybirliği ile kabul edilmiştir.

Boğazlar bölgesindeki trafiği etkin bir biçimde denetleyebilmek ve önlemler alabilmek amacıyla ileri teknolojik imkanlarla donatılmış Gemi Trafik Yönetim Sistemi projesi de hayata geçirilme aşamasındadır. Denizcilik Müsteşarlığınca yürütülen İstanbul ve Çanakkale Boğazları Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (VTMIS - GTYBS) Projesi ihalesi tamamlanmış olup, sözleşme çalışmaları sürdürülmektedir.

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü'nce, Türk boğazlarında meydana gelebilecek kazalarla mücadele için İstanbul ve Çanakkale'de Gemi Kurtarma ve Acil Müdahale Merkezleri bu yıl içinde faaliyete geçirilerek, mevcut kurtarma gemileri ve yangın söndürme römorkörleri bu istasyonlarda konuşlandırılmıştır. Yüksek performanslı yangın söndürme araçlarıyla donatılmış konvansiyonel açık deniz kurtarma römorkörleri ile liman römorkörlerini en kısa zamanda hizmete alma çalışmaları devam etmektedir. Bu arada özellikle boğaz geçişlerinde sorun yaratmaya aday ve ekstra önlem alınması gerekli büyük boy gemiler için eskort hizmetlerinin yaygınlaştırılması konusunda gerekli çalışmalar başlatılacaktır. Türk Boğazlar Bölgesinin özel durumundan dolayı kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin kamu eliyle yapılmasına devam edilmelidir.

2.3. DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞI AÇISINDAN TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN ANALİZİ

2.3.1 Filonun Sayısal Analizi

Deniz ticaret filosunun Aralık 1999 sonu itibariyle, 300 GRT 'dan büyük toplam 888 adet gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerden 87 adedi (%9.8'i) kamunun, 801 adedi (%90.2'si) ise özel sektörün mülkiyetindedir. Toplam 888 adet geminin 389 adedinin (%43,8'i) ithal, 499 adedinin (%56,2'si) yurtiçinde inşa edildiği anlaşılmaktadır. Kamuya ait (87 adet) gemilerden

29 adedi (%33.3'ü) ithal yoluyla, 58 adedi (%66.7'si) yurt içinde inşa yoluyla edinilmiştir. Özel sektöre ait (801 adet) gemilerden 360 adedi (%44.9) ithal yoluyla, 441 adedinin (%55.1), yerli inşa yoluyla edinildiği görülmektedir.

Toplam Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 888 geminin adet bazında çoğunluğunu; 443 adedini (%49.8) kuru yük, 171 adedini (%19.3) dökme yük, 88 adedini (%9.9) petrol tankeri, 43 adedini (%4.8) kimyevi madde tankeri, 37 adedini (%4.2) yolcu ve yolcu/yük, 32 adedini (%3.6) konteyner, 22 adedini (%2.5) Ro-Ro, 13 adedini (%1.5) Balıkçı ve Fabrika Gemisi meydana getirmektedir. Diğer tip (39 adet) gemiler ise filonun sayısal olarak ancak %4.4'ünü oluşturmaktadır.

Filoda kuru yük ve dökme yük gemileri ağırlıktadır. Ro-Ro ve konteyner gemileri ise yetersiz sayıdadır.

2.3.2. Filonun DWT Analizi

Deniz ticaret filosu, dış ticaret taşımalarına en uygun olduğu varsayılan 300 GRT'den büyük gemilerden oluşmaktadır . Filonun uluslararası taşımalara uygun kapasitesi 10.444.163 DWT'dur. Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT analizine göre; kamuya ait 87 adet geminin taşıma kapasitesi 615.657 DWT, özel sektöre ait 801 adet geminin ise 9.828.506 DWT'dur.

Kamu sahipliğindeki 615.657 DWT'luk kapasitenin 394.178 DWT'u (yüzde 64) ithal, 221.479 DWT'u (yüzde 36'sı) yurt içinde inşa edilmiştir. İthal yoluyla edinilen kamuya ait 394.178 DWT'luk filo kapasitenin büyük çoğunluğunu sırasıyla 327.057 DWT (yüzde 83) dökme yük, 28.460 DWT (yüzde 7,2) kuru yük, 19.906 DWT (yüzde 5,1) Ro-Ro gemisi, 9.869 DWT (yüzde 2,5) yolcu ve yolcu yük, 5.935 DWT (yüzde 1,5) petrol tankeri, 2.951 DWT'unu (yüzde 0,7) feribot oluşturmaktadır.

Yurt içinde inşa yoluyla edinilen kamuya ait 221.479 DWT'luk kapasitenin büyük çoğunluğunu sırasıyla 76.773 DWT (yüzde 34,6) kuru yük, 72.601 DWT (yüzde 32,8) dökme yük, 34.285 DWT (yüzde 15,5) petrol tankeri, 18.610 DWT (yüzde 8,4) konteyner, 7.292 DWT (yüzde 3,3) tren ferisi, 7.154 DWT (yüzde 3,2) yolcu/yolcu yük, 3.501 DWT (yüzde 1,6) feribot, 1.263 DWT (yüzde 0,6) LPG tankeri oluşturmaktadır.

Özel sektöre ait toplam 9.828.506 DWT'luk filo kapasitesinin 8.334.633 DWT'u (yüzde 84,8) ithal, 1.493.873 DWT'u (yüzde 15,2) yurt içinde inşa edilmiştir.

Özel sektörce Türkiye'ye ithal yoluyla getirilen toplam 8.334.633 DWT'luk filo kapasitesinin çoğunluğunu sırasıyla 5.491.861 DWT (yüzde 65,9) dökme yük, 1.400.174 DWT (yüzde 16,8) petrol tankeri, 659.541 DWT (yüzde 7,9) OBO, 469.183 DWT (yüzde 5,6) kuru yük, 154.294 DWT (yüzde 1,9) kimyevi madde tankeri, 86.622 DWT (yüzde 1,0) Ro-Ro, diğer tip gemiler ise 72.958 DWT ile yüzde 0,9'unu oluşturmaktadır.

Özel sektörce yurt içinde inşa yoluyla edinilen 1.493.873 DWT kapasitenin 838.568 DWT (yüzde 56,1) kuru yük, 235.540 DWT (yüzde 15,8) dökme yük, 151.259 DWT (yüzde 10,1) konteyner, 124.006 DWT (yüzde 8,3) OBO, 86.771 DWT (yüzde 5,8) petrol tankeri, 30.953 DWT (yüzde 2,1) Ro-Ro, 23.854 DWT (yüzde 1,6) kimyevi madde tankeri, diğer tip gemiler ise 2.690 DWT ile yüzde 0,2'sini oluşturmaktadır.

2.3.3 Filonun Yaş Analizi

Aralık 1999 sonu itibariyle 300 GRT'den büyük gemilerin yaş ortalaması 23'dür. Toplam 888 adet gemiden oluşan filonun 76 adedi (yüzde 8,5) 5 yaşından küçük, 58 adedi (yüzde 6,5) 5-10 yaşında, 226 adedi (yüzde 30) 11-20 yaşında, 488 adedi (yüzde 55) 20 yaşından büyüktür.

Filoyu teşkil eden kuru yük (443 adet) gemilerinin 249 adedi (yüzde 56,2) 20 yaşından büyük, 130 adedi (yüzde 29,3) 11-20 yaşında, 39 adedi (yüzde 8,8) 5-10 yaşında, 25 adedi (yüzde 5,7) 5 yaşından küçük gemilerdir.

171 adet dökme yük gemisinin 81 adedi (yüzde 47,4) 20 yaşından büyük, 83 adedi (yüzde 48,5) 11-20 yaşında, 3 adet (yüzde 1,8) 5-10 yaşında, 4 adedi (yüzde 2,3) 5 yaşından küçüktür.

88 adet petrol tankerinin 64 adedi (yüzde 72,7) 20 yaşından büyük, 15 adedi (yüzde 17) 11-20 yaşında, 5 adedi (yüzde 5,7) 5-10 yaş arasında, 4 adedi (yüzde 4,6) 5 yaşından küçüktür.

43 adet kimyevi madde tankerinin 32 adedi (yüzde 74,4) 20 yaşından büyük, 8 adedi (yüzde 18,6) 11-20 yaşında, 1 adedi (yüzde 2,3) 5-10 yaşında, 2 adedi (yüzde 4,7) 5 yaşından küçüktür.

32 adet konteyner gemisinin 1 adedi (yüzde 3,1) 20 yaşından büyük, 6 adedi (yüzde 18,8) 11-20 yaşında; 25 adedi (yüzde 78,1) 5 yaşındadır.

Toplam tonaja göre; filonun yüzde 49,8'i (5.197.364 DWT) 20 yaşından büyük, yüzde 42,5'i (4.436.378 DWT) 11-20 yaşında, yüzde 3,6'sı (379.635 DWT) 5-10 yaşında, yüzde 4,1'i (430.786 DWT) 5 yaşından küçüktür.

Sonuç olarak, deniz ticaret filomuzun dünya pazarlarına etkin biçimde girebilmesi için filo kapasitesinin arttırılması ve gemi tiplerinde farklılaştırmanın sağlanması gerekmektedir. Son yıllarda değişen talepler ve yeni açılan hatlar doğrultusunda konteyner gemi adedi ve Ro-Ro gemi miktarları yetersiz de olsa artmıştır. Düzenli hat taşımacılığı açısından bu taşımalara uygun gemi tiplerinin daha çok arttırılması gerekmektedir. Ülkemiz konteyner gemileri ve limanları açısından AB karşısında rekabet edebilecek güce sahip değildir.

2.4. DÜZENLİ HAT TAŞIMACILIĞI AÇISINDAN LİMANLARIMIZ

2.4.1.Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları

Deniz ticaretinin başladığı ve bittiği noktalar olan ve deniz hattı ile kara hattının kesişim bölgesinde bulunan limanların ülkenin sosyoekonomik yapısı üzerinde büyük etkisi vardır.

Ülkemizin kıyı uzunlukları, Anadolu Kıyısı 6480 km, Trakya Kıyısı 786 ve Adalar Kıyısı 1067 olmak üzere, toplam 8333 km'dir.
8333 km'yi bulan bu sahil şeridinde, küçük çapta olanlar hariç, yaklaşık 300 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Yapı şekillerine ve fonksiyonlarına göre; liman, iskele, yat marina, balıkçı barınağı ve çekek yeri şeklinde olan bu tesislerden;

- 12 Liman ve İskele TDİ tarafından
- 7 Liman TCDD "
- 2 Liman Tüpraş "
- 2 Liman TDÇİ "
- 2 Liman TTK "
- 20 Liman ve İskele Ait oldukları Kamu Kurumu "
- 50 Liman ve İskele Belediye ve Özel İdareler "
- 59 Liman ve İskele Özel Sektör "
- 13 Yat Limanı Turizm Bankası, Belediyeler "
-128 Balıkçı Barınağı Kooperatifler, Belediyeler ve Özel İdareler "

işletilmektedir.
Dış ticaretimizin yüzde 91,4'ünün denizyolu ile yapıldığı, Avrupa'nın sanayileşmiş ülkelerinden Ortadoğu ülkelerine yapılan transit taşımacılıkta önemli bir yer tutan ülkemizin liman ve iskelelerinde, 1998 yılında 155,8 milyon ton yük (konteyner hariç) elleçlenmiştir. Bu miktarın 75,1 milyon tonunu dökme sıvı, 30,7 milyon tonunu dökme katı, 50,1 milyon tonunu ise karışık eşya, sanayi mamulleri, tarım ürünleri, kereste ve diğer yükler teşkil etmektedir. 1999 yılında 170,4 milyon ton yük (konteyner dahil) elleçlenmiştir. Bu miktarın 27.5 tonunu dökme katı (yüzde 16.1), 81,8 milyon tonunu dökme sıvı (yüzde 48), 45,1 milyon tonunu ise karışık eşya (yüzde 26.4), 1,1 tonunu kereste (yüzde 0,7), 14,9 milyon tonunu konteyner (yüzde 8,8) yükleri teşkil etmektedir.
1998 yılında elleçlenen toplam yükün;

- yüzde 24,84'ü olan 38.715.210 tonu kabotaj,
  - yüzde15,90'ı olan 24.773.274 tonu ihracat,
  - yüzde50,89'u olan 79.302.959 tonu ithalât,
- yüzde8,37'si olan 13,043,432 tonu transit,

1999 yılında elleçlenen toplam yükün;

- yüzde 22,68' i olan 38.657.991 tonu kabotaj,
  - yüzde 19,32'si olan 32.923.267 tonu ihracat,

- yüzde 45,76'sı olan 77.978.153 tonu ithalât,
- yüzde 12,24 ' ü olan 20.864.623 tonu transit,

olarak gerçekleşmiştir.

Devletçe işletilen genel amaçlı 12 kamu limanından, demiryolu ile bağlantılı olan H. Paşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin, İskenderun ve Samsun Limanları Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD), İstanbul, Trabzon, İzmir (Feribot) Limanları ile, Gökçeada, Kabatepe, Çanakkale, Dikili, Çeşme, Kuşadası, Güllük, Marmaris, Alanya Kıyı tesisleri Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi (TDİ) tarafından işletilmektedir.

2.4.1.1.TCDD Genel Müdürlüğü Limanları

Denizyolu taşımacılığının önemli bir ayağını teşkil eden ülkemizin Marmara Bölgesinde Haydarpaşa, Derince, Bandırma; Ege Bölgesinde İzmir; Akdeniz Bölgesinde Mersin ve İskenderun; Karadeniz Bölgesinde Samsun Limanı olmak üzere, 7 büyük limanı Liman Dairesi ve Liman İşletme Müdürlükleri tarafından işletilmektedir. Ayrıca, 1. sınıf gümrük kapısı olan TCDD Limanları tüm ülkemizin demiryolu şebekesiyle bağlantılı olmalarının yanısıra, devletin ana karayolu ağı üzerinde olmaları ve uluslararası hava alanlarına yakınlıkları dolayısıyla denizyolu-demiryolu kombine taşımacılığı için mükemmel konumdadır. Avrupa'dan ülkemize ve Ortadoğu ülkelerine yönelik demiryoluyla yapılan transit taşımaların Sirkeci ile Haydarpaşa Limanı arasında işletilen demiryolu feribotları ve Yüksek Planlama Kurulunun 17.3.1988 tarih ve 88/25 sayılı kararı ile TCDD'ye devredilen Vangölü İşletmesindeki feribotlar ile Asya-Avrupa bağlantıları sağlanmaktadır.

TCDD.'ye ait 7 limanın toplam rıhtım uzunluğu 16.000 metre, gemi kabul kapasitesi 16.500 adet/yıl, yük elleçleme kapasitesi 27 milyon ton/yıl karışık eşya, stok kapasitesi 34 milyon ton ve konteyner stoklama kapasitesi ise 1 milyon TEU'nun üzerindedir.
1998 yılında TCDD Limanlarında 35.155.000 ton yük elleçlenmiştir. TCDD'nin işlettiği limanlardan H.Paşa, İzmir ve Mersin Limanlarında konteyner terminalleri mevcut olup, H.Paşa Limanında 4, İzmir Limanında 4 ve Mersin Limanında da 3 adet konteyner vinci (Gantry Crane) hizmet vermektedir.

2.4.1.2.TDİ Anonim Şirketi Limanları

1996 yılında toplam rıhtım uzunluğu 11.103 metre, yıllık elleçleme kapasitesi 14,8 milyon ton, gemi kabul kapasitesi 17.133 adet/yıl ve depolama kapasitesi ise 10.871.000 ton/yıl olan TDİ Limanları'nın özelleştirme neticesinde, toplam rıhtım uzunluğu 5.622 metre, yıllık elleçleme kapasitesi 4,4 milyon ton, gemi kabul kapasitesi 12.935 adet/yıl ve depolama kapasitesi ise 3.193.000 ton/yıl olmuştur.

1998 yılında TDİ Limanlarında 3.029.400 ton yük elleçlenmiştir.

TDİ'ce işletilmekte olan; Antalya, Tekirdağ, Trabzon, Hopa, Rize, Giresun, Ordu ve Sinop Limanları Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca "Limanların İşletme Haklarının Devri", yöntemiyle özelleştirilmeleri için ihaleye çıkılmış ve ihale sonucunda;

- Tekirdağ Limanı Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.'ne,
- Rize Limanı, Riport Rize Limanı Yatırım A.Ş.'ne,
- Hopa Limanı, Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmesi A.Ş.'ne,
- Giresun Limanı, Çakıroğlu Giresun Liman İşletmesi A.Ş.'ne,
- Ordu Limanı, Çakıroğlu Ordu Liman İşletmesi A.Ş.'ne,
- Sinop Limanı, Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A.Ş.'ne,
- Antalya Limanı, Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.'ne,

verilmiş bulunmaktadır.
Trabzon Limanı ihalesi iptal edilmiş olup, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca tekrar ihaleye çıkarılacaktır.

2.4.1.3.Özel Liman ve İskeleler

Gemport, Ambarlı Liman Tesisleri, [Kumcular Kooperatifi (KUMPORT) Terminali, Akçansa Çimento A.Ş. Terminali, Mardaş A.Ş. Terminali, Armatörler A.Ş. (ARMAPORT) Terminali, Anadolu Çimento A.Ş. Terminali, Soyak A. Ş. Terminali], Total Oil Akaryakıt Platformu, Sedef, Poliport, Alemdar, Solventaş, Yazıcı, ZEYPORT özel sektör tarafından işletilen belli başlı limanlardır. Diğer özel sektör limanları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

ÖZEL SEKTÖR TARAFINDAN İŞLETİLEN LİMAN VE İSKELELER

Liman/İskele	**Rıhtım Boyu m.**	**İşleten**	**Mevkii**	**Bölgesi**
Akçansa Çimento	310	Akçansa Çimento San. A.Ş.	Ambarlı	Marmara
Akçansa Çimento	903	Akçansa Çimento San. A.Ş.	Çanakkale	Ege
Aksa	270	Aksa Kimya San. A.Ş.	Yalova	Marmara
Akport	1107	Akport Tekirdağ Liman İşl. A.Ş.	Tekirdağ	Marmara
Alemdar	727	Alemdar Dil İskelesi A.Ş.	Gebze	Marmara
Altıntel Melamin	440	Altıntel Metal A.Ş.	İzmit	Marmara
Anadolu Çimento	480	Anadolu Çimento A.Ş-Set/İtalcement	Ambarlı	Marmara
Antalya	2.459	Ortadoğu Antalya Liman İşl. A.Ş.		Akdeniz
Armaport	1209	Armatörler Liman İşletmesi A.Ş.	Ambarlı	Marmara
Aslan Çimento	250	Aslan Çimento A.Ş.	Gebze	Marmara
Aygaz	2800m. Dz.Altı	Aygaz A.Ş.	Yarımca Ambarlı	Marmara Marmara
Aygaz	Boru Hattı	Aygaz A.Ş.	Dörtyol	Akdeniz

Liman/İskele	Rıhtım Boyu m.	İşleten	Mevkii	Bölgesi
Bagfaş	312	Bagfaş Gübre Fab. A.Ş.	Bandırma	Marmara
Bartın Çimento	170	Bartın Çimento Fab. A.Ş.	Bartın	Karadeniz
Borusan	237	Bortrans Den.	Gemlik	Marmara
Camar	423	Camar Dep. Ve Taş. A.Ş.	Körfez	Marmara
Çayırova	300	Türkiye Şişe Cam		Marmara
Çekisan	Şamandıra	Çekisan Dep. Hiz. A.Ş.	İskenderun	Akdeniz
Çolakoğlu	660	Çolakoğlu Metalurji A.Ş.	Gebze	Marmara
Çukurova	1.194	Çukurova Liman İşl. A.Ş.	Nemrut	Ege
Delta	Şamandıra	Delta Petrol Ürünleri A.Ş.	Dörtyol	Akdeniz
Diler	933	Ok Denizcilik ve Tic. A.Ş.	Hereke	Marmara
Ege Gübre	341	Ege Gübre San. A.Ş.	Nemrut	Ege
Eternit	75	Eternit A.Ş.		Marmara
Filyos(İnşa halinde)	150	Karabük Demir Çelik	Filyos	Karadeniz
Filyos	150	Yılnak Tic. Lim. Şti.	Filyos	Karadeniz
Gemlik BP	56	BP Petrolleri A.Ş.	Gemlik	Marmara
Gemport	140	Gemlik Liman ve Dep. A.Ş.	Gemlik	Marmara
Giresun	430	Çakıroğlu Giresun Liman İşl. A.Ş.	Giresun	Karadeniz
Gisaş	200	Gemi İnşa San. A.Ş.	Tuzla	Marmara
Habaş	933	Habaş	Nemrut	Ege
Hopa	1.346	Park Denizcilik ve Hopa Lim. İşl. A.Ş.	Hopa	Karadeniz
İzmir Kimya	100	İzmir Kimya İhr. İth.	Gebze	Marmara
Kırlangıç	87	Transtürk Kimya A.Ş.	İzmit	Marmara
Kızılkaya	510	İstanbul Demir Çelik Fab. A.Ş.	Gebze	Marmara
Klor Alkali	42	Klor Alkali Sanayi Ürün.	Derince	Marmara
Kumport	2.677	Batı Yak. Kum. Koop.	Ambarlı	Marmara
Liman İşl. Ve Nak.	1.084	Liman İşl. Ve Nak.San.A.Ş.	Nemrut	Ege
Limaş	1.177	Liman İşl. A.Ş.	Nemrut	Ege
Limaş (Yeniköy)	180	Liman İşl. A.Ş.	İzmit	Marmara
Mardaş	800	Mardaş A.Ş.	Ambarlı	Marmara
Martaş	527	Kaptan Demir Çelik	M. Ereğli	Marmara
Nemtaş	330	Nemrut Liman İşl. A.Ş.	Nemrut	Ege
Nuh Çimento	315	Nuh Çimento San. A.Ş.	Hereke	Marmara
Ordu	269	Çakıroğlu Ordu Liman İşl. A.Ş.	Ordu	Karadeniz
Orhan Ekinci	211	Ekmar Den. Ve Tic. A.Ş.	Sarıseki	Akdeniz

Liman/İskele	Rıhtım Boyu m.	İşleten	Mevkii	Bölgesi
Poliport	255	Poliport Kimya San.ve Tic.A.Ş.	Gebze	Marmara
Pürsan	422	Um Den. San. A.Ş.	Gölcük	Marmara
Rize	985	Riport Rize Limanı ve Yatırım. A.Ş.	Rize	Karadeniz
Rota	203	Körfez Gemi.Acen. A.Ş.	KKörfez	Marmara
Sasa	Şamandıra	SASA	İskenderun	Akdeniz
Sedef	407	Sedef Gemi End. A.Ş.	Gebze	Marmara
Shell	280	Shell Derince Tesisleri	Derince	Marmara
Sinop	380	Çakıroğlu Sinop Liman İşl. A.Ş.	Sinop	Karadeniz
Solventaş	180	Solventaş Tek. Dep. A.Ş.	Gebze	Marmara
Soyak	350	Soyak A.Ş.	Ambarlı	Marmara
Tekirdağ	350	Akport Tekirdağ Liman İşl. A.Ş.	Tekirdağ	Marmara
Toros Gübre	1.126	Toros Gübre San. A.Ş.	Ceyhan	Akdeniz
Total	174	Total Gübre Terminali	Gebze	Marmara
Total	200	Total Oil	Ambarlı	Marmara
Transtürk	90	Transtürk Kimya A.Ş.	İzmit	Marmara
Yalova Elyaf	405	Yalova Elyaf ve İplik San. A.Ş.	Körfez	Marmara
Yarımca Gübretaş	100	Gübre Fab. T.A.Ş.	Körfez	Marmara
Yazıcı	850	Yazıcı Demir Çelik San.A.Ş.	Sarıseki	Akdeniz
Zeyport		Zeytinburnu Liman İşl.A.ş.	Zeytinburnu	Marmara

Dünyada değişen ekonomik şartlar, siyasi olaylar ve teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz taşımacılığı kombine taşımacılık gibi yeni taşımacılık tipleri ve konteyner gemileri gibi yeni yük ve gemi tipleri oluşturmuştur. Deniz taşımacılığı, dökme taşımacılıktan konteyner, Ro-Ro taşımacılığına doğru kaymıştır. Bu tür taşımacılıkta görülen avantajlarla bu tür gemilerde sağlanan gelişmeler yük sahiplerinin tarifeli deniz taşımacılığını tercih etmelerine neden olmuştur. Ancak bu gelişmelerde coğrafî konumu, Asya ile Avrupa arasında bir köprü durumunda olmasına rağmen Türkiye oldukça gerilerde kalmıştır.

Günümüzde düzenli hat taşımacılığı ağırlıklı olarak tüm dünyada konteyner taşımacılığına dönmüş olup Türkiye'de de yetersiz olmakla birlikte aynı durum görülmektedir. Dünya üzerinde denizyolu ile taşınan kuru yükün yüzde 50'den fazlası konteyner ile taşınmaktadır. Gemilerin kapasitelerinin büyümesinin nedeni de bu taşımacılığı daha ekonomik kılmaktadır.

Ülkemiz, dış ticaretinde büyük önem taşıyan konteyner taşımacılığında 27. sırada gelmektedir. 1980 yılları sonlarında Haydarpaşa, Mersin ve İzmir limanlarına full konteyner terminalleri kazandırılmış ve bu limanlarımız özel konteyner ekipmanları ile donatılmışlarsa da konteyner limanları yeterli düzeyde değildir. Son yıllarda özel şirketler tarafından İzmit Körfezi, Ambarlı Bölgesi, Gemlik Körfezi, Nemrut Koyu ve İskenderun Körfezinde pek çok

liman ve iskele yapımı gerçekleştirilmiştir. 1990'lı yıllara kadar, başta TCDD Genel Müdürlüğü ve TDİ Genel Müdürlüğü olmak üzere çoğunlukla kamu kuruluşları tarafından gerçekleştirilen liman yapımı ve işletmesinde özel şirketler de artık girişimlerde bulunmakta olup özellikle İzmir Körfezi, Ambarlı Bölgesi, Gemlik Körfezi, Nemrut Koyu ve İskenderun Körfezinde, 60'a yakın liman ve iskele yapımı gerçekleştirmişlerdir.

Özel sektöre ait pek çok limanda genel yük yükleme ve boşaltması yapılabilmekte konteyner elleçlemesi ise İzmit Körfezi, Gemlik Körfezi ve Ambarlıdaki özel liman ve iskelelerde yapılmaktadır. Ancak Türkiye'de konteyner taşımacılığı, özellikle TCDD'ye bağlı limanlarda yapılmaktadır (Tablo6).

1990'dan günümüze konteyner taşımacılığının yaklaşık 2,5 kat arttığı görülmektedir. Bugün dünya konteyner trafiğinin yüzde 25'i Akdeniz koridorunu kullanmaktadır. Uzakdoğu ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasındaki uzun mesafe konteyner taşımacılığı, Doğu Akdeniz, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz üzerinden geçmekte ve günümüzde ana liman olarak Malta, Pire, Limasol, İskenderiye Limanlarından hizmet almaktadır.

Doğu Akdeniz ile Mısır'ın; Damietta ve Port Said, İsrail'in; Haifa, Kıbrıs Rum Kesimi'nin Limasol ve Larnaka, Malta'nın; Valetta, Yunanistan'ın Pire, İtalya'nın Ravenna gibi limanları aktarma limanı olarak ön plana çıkarken Türkiye, Limanlarının Akdeniz'deki konumunun ortaya koyduğu şansı henüz kullanamamıştır. Bununla birlikte, Konteyner taşımacılığında Türkiye 1997 sıralamasında, Akdeniz ülkeleri arasında dördüncü sıradadır.

Tablo 6 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA 1997 SIRALAMASI

Akdeniz Ülkeleri:	Sıra:
İtalya	10
İspanya	11
Fransa	19
Türkiye	**27**
İsrail	28
Mısır	29
Yunanistan	32
Malta	39
Kıbrıs Rum Kesimi	47
Lübnan	53

Akdeniz üzerinden yapılan taşımacılıkta konumları itibari ile özellikle Mersin ve İzmir Limanları giderek büyüyen Transhipment (Aktarma) Konteyner trafiğinden pay alabilecek durumdadır. Dünya konteyner taşımacılığında SinGAPur, Hong Kong gibi limanlar aktarma hareketlerinin gerçekleştiği limanlardır. İlk sıralarda yer alan ülkeler sadece üretimde önde

olan ülkeler değildir. Aktarma hareketlerinin gerçekleştirildiği limanlar ülkelerini üst sıralara taşımaktadır.

Dünya konteyner taşımacılığında ABD ilk sırada yer alırken bunu Çin, SinGAPur, Japonya, Tayvan izlemektedir. Altıncı sırada ise, tek konteyner limanına dönüşmekte olan Felixstowe Limanı ile İngiltere yer almaktadır. Oysa, Türkiye'de Mersin ve İzmir limanları dışında, Marmara Bölgesindeki bir çok liman ve iskelelerle hizmet verilmeğe çalışılmaktadır.

İleriye dönük olarak limanlarımızı değerlendirdiğimizde durum şöyledir: Doğu Akdeniz bölgesindeki limanlarımız, GAP nedeniyle bu bölgede gelişmesi beklenen sanayi sektörünün ilk aşamadaki gereksinimlerinin giriş yapılacağı limanlardır. Mersin Limanı Ana Konteyner Terminali Projesinin gerçekleşmesi ile 800 bin TEU/yıllık konteyner kapasitesi sağlanmış olacaktır. İskenderun için de bir konteyner terminali projesi geliştirilmiştir.

İzmir Limanı'nda tamamlanan konteyner terminali çevresel ve teknik nedenlerle ihtiyaca cevap vermemektedir.

Marmara bölgesinde yer alan Haydarpaşa, Derince, Bandırma Limanlarından Haydarpaşa kapasite ihtiyacını karşılayamaması durumu söz konusudur. Marmara bölgesinin Konteyner yük talebinin 2015 yılında 2,5 milyon TEU'ya ulaşacağı varsayılmaktadır. Bu talebi karşılamak için Derince Konteyner Terminali, Kuzey Marmara Limanı ve mevcut limanlarda ek tesislerin yapımı gerçekleştirilecektir.

Karadeniz Bölgesi'nde Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde beklenen hizmetin verilebilmesi için Samsun Limanında yeni bir Konteyner terminali projesi geliştirilmiştir. Trabzon ve Hopa Limanları Konteyner taşımacılığı yönünden değerlendirilmiş, Trabzon Limanı'nda çok amaçlı konteyner terminali tamamlanmıştır. Bu Limanın ihtiyaca cevap vermemesi halinde Hopa Limanı bu amaç için geliştirilebilecektir

Ülkemiz ithalat ve ihracatın büyük bölümü başta Haydarpaşa, İzmir, Derince, Mersin ve İskenderun olmak üzere Bandırma, Samsun, Antalya ve Trabzon Limanlarından yapılmaktadır. Bu limanlar serbest bölgelerimizin ihracat ve ithalatta kullandığı limanlardır.

2.4.2 Limancılık Sektörünün Genel ve Ortak Sorunları

Limanlarımızın düşük maliyet ve yüksek hizmet performansıyla işletilmesi bu alandaki en önemli konudur. Bu konuda limanlarımızda genel olarak yapısal ve işletmeden kaynaklanan yetersizlikler aşağıda sıralanmıştır.
Yanaşma yerleri, rıhtımlar, rıhtım boyları, derinlikler, liman gerisi bölge alanlarına hizmet veren araç, gereçlerle ambarlama ve araç park yerleri yetersiz kalmaktadır.

Liman Tüzük Talimat ve Yönetmeliklerine göre limanlara eşya getirecek ve götürecek olan gemiler gross tonlarına göre römorkör almak mecburiyetindedirler. Daha önce belli gross tona

kadar olan gemiler adet bazında römorköre tabi iken, yapılan değişikliklerle römorkörler adet ve çekme gücü bazında belirlenmiştir. Çekme gücü uygulamalarının Denizcilik Müsteşarlığınca yeniden düzenlenmesi ülke çıkarları açısından yararlı olacaktır.

Limanlarımızda periyodik taramalar yapacak araç- gereç mevcudu yeterli değildir.
Gece-gündüz hizmet verme imkanları kısıtlıdır.
İşletme personelinin eğitimleri yetersizdir.
Limanlarımızın tanıtılması ve pazarlaması yeterince yapılamamaktadır.
Ambar alanlarını dar duruma sokan tasfiyeye tabi eşyaların ve konteynerlerin zamanında çekilmemeleri dolayısıyla, ambar sıkışıklıkları meydana gelmektedir.
Konteyner terminalleri ile uyum içerisinde çalışma imkanı verecek ve yeterli büyüklükteki konteyner kara terminalleri tesis edilmelidir.

Deniz kirlenmesini bertaraf edecek olanaklar, özellikle özel teçhizat açısından yetersizdir.
Liman faaliyetlerine ilişkin, düzenli ve bilgisayar bağlantılı bilgi akışı sağlanamamaktadır.
Gümrük mevzuatımızın işletmeciliğin hızını kesecek özellikleri yüklerin limandan giriş ve çıkışında gecikmelere neden olmaktadır.
Gümrük idarelerinin denizcilik konusunun özelliklerine vakıf olmamaları ve yeterli sayıda Gümrük Muhafaza Gemi Kontrol Memuru bulunmayışı sorunlara yol açmaktadır.
Limanlarda tahmil-tahliye edilen yüklerin hasar ve kaybında sorumluların belirlenmesi konusunda ihtilaflar yaşanmakta ve yükün durumunu gösteren kargo raporları tahliyeden çok sonra tanzim edildiğinden soruna bir çözüm getirememektedir.
Liman Hizmet Tarifeleri bir maliyet bazına oturtulamamıştır.
Liman Tüzük, Talimat ve Yönetmeliklerinde belirtilen liman sınırları Denizcilik Müsteşarlığınca daraltılma yönüne gidilmektedir. Bu hususların önlenmesi gerekmektedir.

Son yıllarda özelleştirme kapsamına alınıp da özelleştirilemeyen limanlarda özelleştirmenin bir an önce yapılması veya bu kapsamdan çıkarılması gerekmektedir. Zira özelleştirmenin gecikmesi limanların alt yapı yatırımlarının gecikmesine ve kapasite kaybına sebep olmaktadır. Özelleştirme periyodu içerisinde kapsam içindeki birimlerde yatırımların durdurulması politikası, birimlerin içinin boşalmasına, gerekli ekipman yokluğu ve personelin moralindeki düşüklük verimsiz bir çalışmaya sebep olmaktadır.

Limanlarımızın ve iskelelerimizin bölgesel olarak durumları, sorunları ve çözüm önerileri **ek**te verilmiştir.

2.4.3 Öneriler

Yukarıda değinildiği üzere liman faaliyetlerinde çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulması gerekmektedir.

Günümüz taşımacılığı, gelişen bir çok gemi tipi ile yapılmaktadır. Bu ise yeni gemilerin yüklerini kolay, süratli, hasarsız ve ekonomik olarak elleçleyebilecek alt yapı ve teçhizata

sahip limanları tercih etmelerini beraberinde getirmiştir. Hızla gelişen konteyner taşımacılığı, ülkemiz limanlarındaki alt yapı ihtiyaçlarının giderilmesini ve sistem değişikliğini gerektirmektedir.

Her yıl ülkemizde artış eğilimi göstermekte olan konteyner elleçleme talebini karşılayabilmek amacıyla üçü "Limanlar Rehabilitasyon Projesi" çerçevesinde olmak üzere bazı limanlarımıza konteyner terminali inşa edilmiştir. Bu terminallerimiz; Haydarpaşa, İzmir, Mersin, ve Trabzon'dur. İstanbul ve Marmara'da en büyük konteyner terminali durumunda olan Haydarpaşa, özellikle depolama alanları, alt ve üst yapısı ve ulaşım arterlerine bağlantısı açılarından ihtiyacı karşılayamamaktadır. Bu nedenle Haydarpaşa Limanı'na alternatif olacak bir limanın belirlenmesi amacıyla Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA)'nın 1996 yılında başlattığı ve ilgili bakanlık ve kuruluşlarla birlikte yaptığı çalışmalar sonucunda 2005 ve 2015 yıllarına kadar olan dönemleri kapsayan "Marmara Denizi'ndeki Limanların Gelişimiyle ilgili Master Plan" hazırlanmıştır. Buna göre; Haydarpaşa Konteyner Terminalinin Geliştirilmesi, Trakya'da yeni bir konteyner limanı inşa edilmesi ve Bandırma Limanı'nın konteyner terminaline dönüştürülmesi öngörülmektedir.
Limanlarımızla ilgili olarak yukarıda değinilen sorunlara ilişkin çözüm önerileri aşağıdadır:
Limanlarımızın gerek kapasite, teknik imkanlar, makine ve teçhizat, gerekse işletmecilik yönünden geliştirilmesi gerekmektedir.
Şehir içinde kalan ve büyütülmeleri olanaksızlık gösteren limanlara ek olarak aynı kentte ve şehir dışında yeni limanlar yapılmalıdır.

Rıhtımların su derinlikleri büyük ve çok büyük tonajlı gemilerin yanaşmalarına elverecek boyutlara kavuşturulmalı, kış koşulları ağır olan limanlarda mendirekler gereksinimi karşılayacak düzeye getirilmelidir.

Limanların yönetimleri iyileştirilmeli, limanlar arasında sağlıklı bir koordinasyon sağlanmalı, liman personelinin eğitimi Denizcilik Eğitimi Master Planı içine alınmalıdır.

Kılavuz kaptanların sayısı artırılarak, gemilerin yanaşma yerlerindeki sorunlar önlenmelidir.

Limanlarla ilgili yasalar yeniden gözden geçirilmeli, günün ve geleceğin gereksinimlerini de karşılayacak tarife sorunlarını çözecek duruma getirilmelidir.

Liman tüzük ve yönetmeliklerinde belirtilen römorkör çekme gücü hükmü kaldırılarak, geminin tonajına göre adet bazında römorkör verilmesi esası getirilmelidir.

Türkiye kıyılarının sanayi, ticaret ve turizm sektörleri yönünden sosyal, ekonomik ve çevresel özelliklerini, mevcut liman kapasitelerini ve sektörel gelişmeye uygun kıyı kesimlerinin potansiyellerini belirleyecek bir çalışma yapılmalıdır.

Gümrük mevzuatımız çağdaş gelişmelerle uyumlu hale getirilmeli, gümrük elemanları denizcilik konularında yetiştirilmeli, gümrük muhafaza kontrol servislerinde kontrol memurları çoğaltılmalıdır.

Limanlarda tahmil-tahliye edilen yüklerdeki hasar ve kayıplarla ilgili sorumluluk konusunda çıkan ihtilafların önlenebilmesi için; mevzuatta gerekli düzenlemelerin yapılması ve ayrıca tahliye sonunda kargo raporlarının liman, gümrük ve gemi ilgilileri tarafından müştereken, gecikmeksizin sağlanması ve bağımsız sörvey kuruluşlarının çalışmalarının teşviki uygun mütalâa edilmektedir.

Sahillerimizdeki yat limanlarının kapasiteleri ve nitelikleri belirlenerek, marina yapımına teşvikler ve bürokratik kolaylıklar getirilmeli, yatırımcıların bu alana girmelerine çalışılmalıdır.

Bazı önemli limanlarımızda konteyner terminalleri yapımını sağlayacak projeler kısa sürede ele alınarak bu limanların ülke ekonomisine katkıları arttırılmalıdır.

Gerek dış finansman, gerekse iç malî kaynaklar kullanılarak limanlarımız ihracat, ithalât ve yurtiçi taşımaların ihtiyaçlarını karşılayacak kapasiteye yükseltilmeli, alt yapı eksiklikleri giderilmeli, gerek teknolojik, gerekse idari açıdan iyileştirilmeli ve işletmecilik yönünden daha verimli bir yapıya kavuşturulmalıdır. Limanların milli güvenliğin öngördüğü kurallar göz ardı edilmeden otonom ve özerk bir yapıya kavuşturulması ve liman hizmetlerinde özel teşebbüse şans verilmesi uygun görülmektedir.

Limanlara iç pazarlardan ucuz maliyetlerle hızlı eşya taşınabilmesi, limanlardan iç pazarlara eşya ulaştırılabilmesi, limanların iç pazarlara demiryollarıyla bağlanmasını gerektirmektedir.
Karadeniz'e kıyıları olmayan yeni Cumhuriyetlerin, Akdeniz ve Kızıldeniz ile Basra Körfezi'ne kıyıları bulunmayan Ortadoğu ülkelerinin mallarının Türkiye üzerinden taşınmalarının sağlanması, GAP, DAP, Hazar-Kafkas petrol boru hattının gerçekleşmesi ilgili limanlarımızın yükleme, boşaltma ve barındırma kapasitelerinin büyütülmesini, yükleme ve boşaltmanın daha hızlı gerçekleştirilmesini gerektirmektedir.

Yapılanmasını sürdüren Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliği çerçevesinde ülkemizin bu alanda daha etkin bir rol üstlenme amacına yönelik olarak Karadeniz limanlarımızın geliştirilmesine önem verilmelidir. Akdeniz'de ve Ege'de ana liman konumunda bulunan İzmir ve Mersin limanlarının tevsii ve GAP projesiyle entegre olmak üzere Mersin ve İskenderun limanlarının kapasitelerinin arttırılması sağlanmalıdır.
Tesis, alan, araç, makine ve yükleme-boşaltma bakımından yetersiz olan Gemlik ve Mudanya iskelelerinin yük taşımacılığına uygun hale getirilmesiyle Bursa ihracatı deniz taşımacılığına kaydırılabilecektir.

Ülkemizin dünya ticaretindeki etkinliği için rekabet gücünün geliştirilmesi gerekir. Bugün Akdeniz'de, yükleri Malta, Pire, Limasol, Damietta ve İskenderiye Limanlarına çekebilme

açısından büyük bir rekabet yaşanmaktadır. Bu nedenle Akdeniz ve Ege Limanlarımızda gereken iyileştirmeler yapılmalıdır.

Düzenli hat taşımacılığı açısından, limanlarımızdaki alt yapı imkanlarının geliştirilmesi, limanlardaki bekleme sürelerinin Avrupa standartlarına çekilmesi sağlanmalıdır. Ayrıca Acenteler/armatörler ile liman ve gümrük işletmeleri arasında elektronik bilgi akışı düzenlenmelidir.

Avrupa Birliği çerçevesinde düzenli hat taşımacılığını önümüzdeki dönemde daha da önem kazanacağı beklenmektedir. Bu nedenle gemilere uygun limanlar bulma ya da iyi organize olmamış liman işletmelerinde konteyneri takip etme problemlerinin çözülmesi gerekmektedir.

2.5. SERBEST BÖLGELERİN DENİZ TAŞIMACILIĞINA ETKİSİ VE SERBEST BÖLGE LİMANLARI:

Konteyner limanı, serbest bölge uygulaması ve limana bağlı etkin bir ulaştırma ağı modern liman işletmeciliğinin temelini oluşturur. Serbest bölge uygulaması genellikle liman entegre yapısının tamamlayıcı bir parçasıdır. Düzenli hat taşımacılığı yönünden bu temel yapının oluşturulması önem taşır. Yer ve sınırları tespit edilen özellikle ticari faaliyete geçirilen serbest bölgelerimiz faaliyet konuları ve fonksiyonları bakımından karma bir yapı göstermektedir. Ancak, hedeflenen amaçları gerçekleştirmek için, ihtisaslaşmaya yönelik politikalar benimsenmiştir.

Antalya ve Mersin Serbest Bölgeleri'nde ticari faaliyetler ana ağırlığı teşkil ederken, Ege Serbest Bölgesi'nde yüksek teknolojiye dayalı üretim faaliyetlerine yer verilmiştir. Öte yandan, İstanbul-Trakya Serbest Bölgesi tekstil ve konfeksiyon imalatı ağırlıklı olmak üzere her türlü emtianın alım satımı faaliyetlerine imkan tanırken, İstanbul-Atatürk Havalimanı Serbest Bölgesi tekstil ve konfeksiyon, elektronik ve optik alım satımı ve depolanması alanında faaliyet göstermektedir. İstanbul deri serbest bölgesi ise deri ve deriye yönelik her türlü imalat depolama ve alım satım faaliyetleri için kurulmuş bir özel sektör serbest bölgesidir. Antalya-Yumurtalık Serbest Bölgesi ağır sanayii yatırımlarına yönelik olarak kurulmuş olup, Türkiye'nin en büyük ve dünyanın sayılı projeleri arasında yer alan GAP kapsamındaki illerin dışa açılan kapısı olması beklenmektedir.

Transit taşımacılığın gelişmesinde limanlarımızdan elde edilen gelirlerin arttırılmasında deniz ticaret filomuzun taşımadaki boş kapasitelerin doldurulmasında serbest bölge limanlarının işlevleri önemlidir.

Serbest bölgelerin kullandığı limanlar Mersin, Antalya, Toros - Gübre, İzmir, İstanbul ve Trabzon'dur.

Mersin Limanı'nın yanı başına kurulan Mersin Serbest Bölgesi, özellikle son yıllarda dağılan Sovyetler Birliği'nden sonra kurulan Cumhuriyetlerle ilgili transit ticarette önemli rol oynamakta ve bu sayede bölgedeki deniz taşımacılığına bir katkı sağlamaktadır.

Antalya Serbest Bölgesinde her türlü sanayi, ticaret, depolama, makine parkı, bankacılık ve hizmet faaliyetleri yapılmaktadır.

Adana-Yumurtalık Serbest Bölgesi, Akdeniz kıyı şeridinde önemli bir konuma sahip olan, aynı zamanda Türkiye'nin Akdeniz kıyı şeridi boyunca en derin su limanı özelliğini de taşıyan ve ileri teknolojiye dayalı araç ve gereçlerin kullanıldığı Toros Limanı yakınında yer almaktadır. Limanda, hububat, kömür, gübre, klinker, kükürt, diğer metal ve mineraller gibi kuru yükler ile yemeklik yağlar, çeşitli kimyasal ve petrol ürünleri gibi sıvı yüklerin yükleme, boşaltma işleri yapılmaktadır.

İzmir Serbest Bölgesi endüstri ağırlıklıdır. Her türlü sanayi, ticaret, depolama, bankacılık, sigortacılık ve hizmet faaliyetleri görülmektedir. Limandan, yükleme, boşaltma ve tüm liman hizmetleri verilmektedir.

Trabzon Serbest Bölgesi, Trabzon Limandan yoğun olarak transit mal taşımacılığı yapılmaktadır. Bölge, coğrafi konumu itibariyle bağımsız devlet topluluğu üyesi ülkeler ile Avrupa ülkeleri arasındaki ticari faaliyetlerde dağıtım merkezi işlevini görmektedir.

İstanbul Serbest Bölgesi; İstanbul'da Atatürk Havalimanı, Trakya ve deri serbest bölgeleri ile kıyı bankacılığı merkezi olmak üzere dört serbest bölgenin yer ve sınırları olarak tespit edilmiştir. İstanbul Limanı, İstanbul Serbest Bölgesinin ihracat ve ithalat da kullanacakları liman olarak önem taşımaktadır.

2. 5.1. Bölgeler İtibariyle Ticaret Hacmi

Türkiye'nin 1999 Ekim ayı itibariyle Türkiye'den bölgeye, bölgeden Türkiye'ye, yurt dışından bölgeye ve bölgeden yurt dışına yapılan yıllık ticaret hacmi ek tablolarda izlenmektedir.

1998 yılında Türkiye'den bölgelere yapılan ihracat 875 milyon ABD dolarıdır. Bölgeden Türkiye'nin yaptığı ithalat ise 3 004 milyon ABD dolarıdır. Bölgeden yurt dışına yapılan yıllık ticaret hacmi 1021 milyon ABD dolarıdır. 1998 yılı bölgeler itibariyle yıllık toplam ticaret hacmi 7717 milyon ABD dolarıdır. Ticaret Hacminin Bölgeler arası dağılımı ek tablolarda yer almaktadır.

1999 yılı itibari ile, Mersin'de 1.238.061.000 ABD Doları, Trabzon'da 23.328.000 ABD Doları, Doğu Anadolu'da 214.000 ABD Doları, Mardin'de 2.622.000 ABD Doları, İstanbul-Deri bölgesinde 1.902.547.000 ABD Doları, İstanbul-Trakya'da 50.641.000 ABD Doları

olarak gerçekleşmiştir.1997 yılına göre Mardin, Ege ve Mersin Bölgelerinin toplam ticaret hacminde düşüş görülürken, İstanbul bölgelerinde artış görülmektedir.

2.5.2. Ticaret Hacminin Sektörlere Göre Dağılımı

Serbest bölgelerde ticaret hacminin tarım, maden ve sanayi sektörlerine göre dağılımı göz önüne alındığında, Ocak-98 tarihi itibariyle sanayi sektörünün yüzde 88,8 pay ile birinci, tarım sektörünün yüzde 10,9 pay ile ikinci sırada yer aldığı görülmektedir. Sanayi sektörü içinde en büyük payı yüzde 85,8 ile sanayi ürünleri almıştır. Ticaret hacminin sektörlere göre dağılımı, ek tablolarda yer almaktadır.

2. 5.3. Serbest Bölge Kullanıcılarının Faaliyet Konularına Göre Dağılımı

Serbest bölgelerde faaliyette bulunan toplam 2.426 firmadan, 392'si yabancı, 2.034'ü yerlidir. Faaliyet konuları içerisinde 1.365 yerli, 246 yabancı olmak üzere toplam 1.611 firmanın konusu alım-satım olup ilk sırayı almıştır. Serbest bölge kullanıcılarının faaliyet konularına göre dağılımı, ek tablolarda gösterilmektedir.

2.5.4. Serbest Bölgeler Ticaret Hacminin Ülkelere Göre Dağılımı

Ticaret hacminin ülkelere göre dağılımında toplam ticaret hacminin yüzde 34,9'u OECD ülkelerine aittir. Avrupa Birliği ülkeleri bu hacim içerisinde yüzde 28,4, diğer OECD ülkeleri ise yüzde 6,5 pay almaktadır.

Toplam ticaret hacmi içerisinde Türk Cumhuriyetleri yüzde 2,1, Eski SSCB'nin (Rusya, Gürcistan, Ukrayna) payı yüzde 2,4 'dür. İslam ülkelerinin ticaret hacminden aldığı pay, 1997'de 4,3 olup, 1999'da 2,4 seviyesine gerilemiştir.

Diğer ülkeler grubunun (Tayvan, Hong Kong, Çin başta olmak üzere) ticaret hacminden aldığı pay yüzde 9,27 iken, 1999'da yüzde 6,5'e gerilemiştir. Ticaret hacminin yüzde 50,8'i Türkiye ile gerçekleşmektedir. Ticaret hacminin ülkelere dağılımı ek tablolarda yer almaktadır.

2.6. GAP BÖLGESİNİN YARATACAĞI DENİZ TAŞIMACILIĞI TALEBİ

Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), Bölgesel Kalkınma Projesi olarak dünyanın başarılı örnekleri arasında ön sırada yer almaktadır. Bugün GAP önemli bir aşamaya getirilmiştir. GAP'ın entegre bir bölgesel kalkınma projesi olarak çerçevesini belirleyen GAP Master Planı'nında bölge dışına olan yol ve demir yolu bağlantılarının deniz taşımacılığı göz önünde tutularak gerçekleştirmesi önerilmektedir. GAP Bölgesine hizmet verebilecek limanlar bölgenin hemen dışında yer alan ve bölgeye karayolu ve demiryolu şebekeleri ile bağlantılı Mersin ve İskenderun limanlarıdır. Bu limanlar GAP Bölgesi'nde üretilen tarım ve sanayi ürünlerinin çıkış noktaları konumundadır. GAP'nin yaratacağı talep göz önüne alınarak,

4.430.000.000 ton/yıl elleçleme kapasiteli Mersin Limanı'nda ek rıhtım inşaası ve 200.000 ton/yıl elleçleme kapasiteli İskenderun Limanı'nda konteyner rıhtımının uzatılması suretiyle konteyner kapasitesinde artış öngörülmektedir. Mersin'de 270m boyundaki konteyner rıhtım inşaatı halen devam etmektedir. İskenderun'da da tevsiat projesi hazırlanmıştır. Mersin Konteyner Terminalinin gerçekleşmesi halinde GAP ile ilgili konteyner taşımacılığının 2/3'ünün Mersin Limanı'ndan, 1/3'ünün İskenderun Limanı'ndan yapılacağı kabul edilmiştir.

Tüm ürünlerin taşımaları,

GAP Bölgesinde üretilen, GAP çıkışlı ürünler
GAP Bölgesine gelen ürünler
olarak iki bölümde ele alınmıştır.

Başlangıç ve giriş bölgeleri ve ülkeleri aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

. GAP Bölgesi içindeki tüm ilçeler,
. Yurtiçi yakın bölgeler (deniz yoluyla taşımaya uygun olmayan)
. Ortadoğu ülkeleri,
. Yurtiçi batı bölgeleri (Bir bölüm ürünün denizyoluyla taşınabileceği İzmir, İstanbul, Zonguldak ve civar illeri)
. Avrupa ülkeleri (Hem kara yoluyla hem denizyoluyla taşıma yapabilecek ülkeler)
. Diğer yurtdışı ülkeler (Avrupa ve Ortadoğu dışındaki ülkeler)

- GAP Bölgesi ile yurtiçi yakın bölgeler ve Ortadoğu ülkelerine yapılacak taşımaların karayolu ve/veya demiryolu ile yapılacağı,

- GAP Bölgesi ile yurtiçi batı bölgeleri (İzmir, İstanbul, Zonguldak ve civar illeri) arasındaki taşımaların yüzde25'i denizyolu kullanılarak yapılacağı,

- GAP Bölgesi ile Avrupa ülkeleri arasındaki taşımaların yüzde 50'sinin denizyolu kullanılarak yapılacağı,

-GAP Bölgesi ile Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri dışındaki ülkeler arasındaki taşımaların tamamının denizyolu kullanılarak yapılacağı varsayımlarıyla belirlenen GAP Bölgesi denizyolu yük ulaşım talebi aşağıdaki tablodadır (Tablo 7):

2005 YILI GAP BÖLGESİ İLE DİĞER BÖLGELER ARASINDAKİ TOPLAM TAŞIMALAR

Tablo 7

BÖLGE	TOPLAM TAŞIMA (TON/YIL)	DENİZYOLU TAŞIMA ORANI Yüzde	DENİZYOLU İLE TAŞIMA TAHMİNİ TON/YIL
YURTİÇİ BATI	3.805.086	25	951.271
AVRUPA	561.971	50	280.985
DİĞER ÜLKELER	2.240.067	100	2.240.067
TOPLAM	6.607.124	-	3.472.323

Bu tablodan anlaşılacağı gibi, GAP Bölgesinin 2005 yılında yaratacağı toplam elleçleme talebi 3.500.000 ton/yıl olmaktadır.

GAP Master Planında ise bu talep, ihraç için 800.000 ton/yıl, bölgeye dışarıdan gelecek mallar için 2.110.000 ton/yıl olmak üzere toplam 2.910.000 ton/yıl olarak verilmektedir. İskenderun Körfezi'nde konteyner limanı olarak görev yapabilecek limanlar Mersin ve İskenderun Limanlarıdır. GAP Master Planında, herhangi bir mesafe kriterine bağlı kalmaksızın, 47.465.195 ton/yıl olan mal akımının 6.556.035 ton/yıllık kısmının konteyner ile taşınacağı öngörülmüştür. Ancak, bilindiği gibi, belirli bir mesafenin altındaki seyahatler için klasik tür taşıma konteyner taşımacılığına göre daha ucuz olmaktadır. Bu mesafe Intercontainer Örgütünce 880 km olarak belirlenmiştir.

Akdeniz Eylem Planı Raporunda, GAP Bölgesinden İskenderun'a gelecek zirai ürün miktarı 2005 yılında 7.438.000 ton/yıl, tüm sulama tamamlandığında 8.756.000 ton/yıl olarak verilmektedir. Denizyolu kullanılarak elleçlenecek toplam tonajlar ise;

TDST Raporunda ; 3.500.000 Ton/yıl
GAP Master Planında; 2.910.000 Ton/yıl olarak hesaplanmıştır.

Bu mal akımının 47.465.195 ton/yıl olan taşıma toplamına oranı, elleçlenecek 3.500.000 ton/yıl hesabıyla yüzde 7,37'dir. Aynı oran 6.556.135 ton/yıllık kriter dışı konteyner taşıması için yüzde 13,81 olmaktadır. Limanlardan ithal ve ihraç edilecek malların büyük çoğunluğunun kara taşımasının 880 km'den az olmasına rağmen Avrupa ve diğer ülkelerle olan ticaretin denizyolu ile yapılacağı ve konteynerli taşıma sisteminin tercih edileceği gözönüne alınarak bu taşımanın yüzde 40'nın konteynerize olacağı kabul edilmiştir. Şöyle ki:

- GAP yöresinden gelip yurtiçi batı bölgelerimize Avrupa'ya ve Ortadoğu dışındaki tüm ülkelere ihraç edilecek bilhassa, yaş sebze, meyve, et ürünleri, alkollü-alkolsüz içkiler, tekstil ürünleri, yağ ve sabunlar, pamuk, yün, et mamulleri ve diğer birçok ürünler konteyner ile

gönderilecek, aynı şekilde çok çeşitli mallar konteyner ile gelecektir. Bunun denizyoluyla taşınan tüm mallara oranı en az yüzde 40 olarak tahmin edilmiştir.

Hesaplamalar, daha gerçekçi olan TDST Raporu değerlerine göre yapılmıştır. Üretim artışının 2000 yılında 2005 yılının yüzde 65'i kadar olacağı hesaplanmıştır. Buna göre Mersin ve İskenderun Limanlarında 2005 yılı için toplam olarak meydana gelecek konteynerize yük tahminimiz aşağıdadır. (1TEU=13 ton alınmıştır.)

TDST Raporuna göre yük tahmini 3.500.000 Ton/yıl tahmini ile;
3.500.000 Ton/yıl X yüzde 40=1.400.000 Ton/yıl=107.692 TEU.

- İskenderun Körfez Bölgesi, GAP Bölgesi ürünlerinin yurtiçinde batıya, yurtdışında Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri dışındaki tüm ülkelere ihraç edilmesinde en önemli kapıdır. Konteyner limanının tamamlanması ve gerekli teçhizat ile donatılması yanında, iyi bir işletme sağlanması halinde, GAP Bölgesinden konteyner ile gelen malların yüzde 90'ı İskenderun Limanı kullanılarak taşınacaktır. Mersin Limanı'nın uzaklığı, diğer körfez limanlarda konteyner teçhizatının olmaması, tercihleri İskenderun Limanı'na kaydıracaktır. İskenderun Limanı, GAP, doğu yörelerimiz ve transit trafiği için Mersin'e göre 10 ABD $/Tonluk bir kara taşıma ucuzluğuna sahiptir.

- İskenderun Limanı için tahmin edilen konteyner yükleme-boşaltma kapasitesi 204.278 TEU'dur.

- GAP Raporunda belirtilen "Mersin ve İskenderun Limanlarından sadece yüzde 48 oranında yük taşındığı" varsayımı, diğer tüm yük çeşitleri için doğru olsa bile, bu görüş konteyner taşımacılığının kendi şartları içinde genelleştirilemez. Diğer bir ifade ile İskenderun Limanı'nın konteyner limanı olarak tevsi edilmesi GAP Projesinin başarı kazanmasında çok önemli ve ekonomik bir gerekliliktir. 107.692 TEU, 1.800 TEU'luk 54 gemi/yıllık bir GAP gemi trafiği oluşturmaktadır. Bu da limana her hafta bir gemi gelmesi anlamındadır.

Sonuçta liman yük trafiği çok artabilecek ve İskenderun Limanı'nın geliştirilmemesi halinde GAP ürünleri için yeterli liman imkanı bulunamayacaktır.

- Konunun çözümü için İskenderun ve Mersin Limanlarındaki özellikle konteyner tesisleri imkanları sonuna kadar kullanılmalıdır. Mersin Limanı, ülkemizin düzenli sefer .bağlantıları ile dünyanın beş kıtasındaki limanlara açılan deniz kapısı konumundadır. 4.250 gemi/yıl kapasitelidir. Mersin limanının yük trafiğini bugün için büyük ölçüde ithalat ve ihracat malları oluşturmaktadır. Mersin Limanı transit taşımacılık için Doğu Akdeniz'in en uygun limanlarından biri olmasına rağmen transit taşımacılık azdır. Mersin Limanının elleçleme kapasitesi 443.000 TEU/yıl, stoklama kapasitesi 203.400 TEU/yıl ve gemi kabul kapasitesi 900 gemi/yıl olup bunlar ana konteyner limanı için düşük değerledir.

- Mersin Ana Konteyner Limanı'nın yapılması ile Mersin, Doğu Akdeniz transit konteyner taşımacılığının merkezi olabilir. Mersin'in ana konteyner aktarma limanı olması ile edinilecek gelirlerde artış sağlanacaktır. GAP'a en yakın liman İskenderun olup GAP ürünlerinin önümüzdeki yıllarda dış satıma yönlendirilmesi çalışmaları yapılmalıdır.

3. DENİZYOLU ULAŞTIRMASINDA BAŞLICA SORUNLAR, ÇÖZÜM VE POLİTİKA ÖNERİLERİ İLE DENİZCİLİĞİMİZİN GELİŞMESİ İÇİN GEREKEN ÖNLEMLER:

3.1. GENEL ÖNERİLER

- Denizcilik sektörü, Sanayi ve Turizm sektörleri gibi Türk ekonomisinin lokomotif sektörlerinden biri olarak görülmelidir. Gelişmekte olan Türkiye, dış taşımalarında giderek düşen payını yükseltmek, dış ticaret taşımalarımız için ödenen navlun giderlerinden tasarruf etmek, dışa açılmak ve dış ticaretini en düşük maliyetle gerçekleştirmek için, gelişen taşıma ve liman teknolojilerine uygun olarak ülke filosunu planlamak ve çeşitli politikalarla desteklemek zorundadır.

- Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında deniz yolunun payı yüzde 91 civarında iken Türk bayraklı gemilerin taşımacılığımız içindeki payı yüzde 35'i geçmemektedir. Bu nedenle, Türk ithal ve ihraç yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilere öncelik verilmelidir. Dış ticaret taşımacılığında bu hedef layner yüklerinde en az yüzde 40, tramp yüklerinde en az yüzde 50 olarak belirlenmelidir.

- Türk petrol taşımacılığının Türk Bayraklı tankerlerle yapılacağı garantisi verilerek yok olmaya başlayan tanker filomuzun yeniden toparlanması ve yenilenmesi sağlanmalıdır.

- Deniz ticaret filomuzun uluslararası rekabet gücünün geliştirilmesi, ulusal ve uluslararası taşımacılıkta payının arttırılması için filoya dahil gemiler uluslararası kural ve standartlara uygun olarak işletilmeli ve deniz ticaret filomuzun kapasitesi 15 milyon DWT'a yükseltilmelidir.

- Deniz ticaret filosunda özellikle layner gemilere yer verilmelidir.

- Layner taşımacılığında (yükleyicilerin) örgütlenmesi sağlanmalıdır.

- Denizciliğimizin gelişmesine olumlu katkılarda bulunmak ve uluslararası ortama uyumu sağlamak maksadıyla ulusal mevzuatımızda gerekli değişikliklerin yapılması gerekmektedir.

- Özel sektörün, yabancı sermaye ve ortaklarının deniz ulaşımına yatırım yapması için teşvikler getirilmeli, sınırlayıcı mevzuatlar yumuşatılmalıdır.

- Taşımacılıkta entegrasyonun gerçekleştirilebilmesi için liman altyapılarının, terminal imkanlarının ve ana ulaşım arterlerinin bağlantılarının yetersizlikleri giderilmelidir. Limanların geri saha bağlantıları, yük akışında dar boğaz yaratmayacak şekilde düzenlenmelidir. Denizler, iç sular, karayolu ve demiryolları birbirine bağlanarak kombine taşımacılık ulaşım ağı kurulmalıdır.

- Denizcilik sektörünün finansal ihtiyaçlarını karşılayacak finansal kaynaklar sağlanmalıdır.

- Mevcut deniz ticaret filosunun yaş ortalamasının (18 GRT üzeri) 19 civarından, 10'lara çekilmesi yönünde ilgili kurumlarca ciddi denetimlerin yapılması, devlet tarafından verilen teşvik kredilerinde bu hususun dikkate alınması gerekmektedir.

- Çok eski olan liman mevzuatı (Örneğin 618 sayılı Limanlar Kanunu, 815 sayılı Kabotaj Kanunu) günün şartlarına göre gözden geçirilmeli ve güncelleştirilmelidir.

- Tüm kıyı tesislerinde deniz ve çevre kirliliğini önleyecek gerekli tedbirler alınarak yasal ve idari düzenlemeler yapılmalıdır.

- İhtisaslaşmış bir deniz gümrüğü kurulmalıdır.

- Konteyner taşımacılığına yönelik tedbirler alınmalıdır.

- Konteyner terminalleri ile entegre çalışma imkanı verecek ve yeterli kapasitede konteyner kara terminalleri oluşturulmalıdır.

- Limanların su derinliklerinin muhafazası için belli periyotlarda ve devamlı olarak tarama yapılmalıdır.

- Liman su derinlikleri, deniz taşımacılığındaki gelişmelere paralel olarak büyük tonajlı gemilerin yanaşmalarına uygun hale getirilmelidir.

- Limanlarda otomasyona geçilmelidir.

- Limanların teçhizat ve ekipmanları kapasite ve nitelik olarak yeterli düzeye getirilmelidir.

- Limanlardaki alt yapı imkanları geliştirilerek gemilerin bekleme süresi Avrupa standartlarına getirilmelidir.

- Gemi inşa sanayiine düzenli , kapsamlı ve sürekli bir devlet desteği sağlanmalıdır. İhracata yönelik gemilerin finansmanı için yabancı armatörlerce temin edilen dış

kredilere bankacılık sistemimizce teminat verilmeli, ithal edilen ikinci el gemilerle deniz ticaret filomuzda tonaj artışı sağlanmasının yanı sıra yerli gemi inşası da desteklenmelidir.

- Denizcilik Müsteşarlığı, 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma" hakkındaki Kanun ve 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin verdiği yetkiye dayanarak, Milli ve Milletlerarası kurallar çerçevesinde gemilerin sefere elverişliliğinin tespiti ile gemilerin düzenli programa yönelik (layner) taşımacılığa esas işlemlerin yürütülmesini sağlamak, hat izinlerini vermek, koordinasyonu sağlamak ve her bakımdan disipline etmek amacıyla 1996 yılında " HAT MÜSAADESİ" esasını getirmiştir. Bu uygulama, kapsamı genişletilerek devam ettirilmelidir.

- Uluslararası sözleşmelerde belirtilen standartlara uymayan gemilerin, Güney ve Doğu Akdeniz limanlarında veya sularında meydana gelebilecek can, mal, seyir ve çevre zararlarını minimuma indirebilmek amacı ile, aralarında ülkemizin de bulunduğu Güney ve Doğu Akdeniz ülkeleri arasında bölgesel kapsamlı olarak hazırlanmış olan Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat zaptı 8-11 Temmuz 1997 tarihleri arasında Malta'nın Valetta şehrinde imzalanmıştır. Akdeniz Liman Devleti Kontrolü memorandumuna ülkemizin de taraf olmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı 04.10.1998 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Buna göre Türkiye, 3 senelik periyot boyunca her yıl için, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin yüzde 15'inin denetlenmesi, takibi ve bildirimi yükümlülüğünü üstlenmiştir.

- Türk Deniz Ticaret Filosu son on yılda büyük artış göstererek 12 milyon DWT sınırını zorlamıştır. Türkiye'nin dış ticaret yüklerinde sanayi malları yüzde 40'lık paya sahiptir. Ancak, deniz ticaret filomuz layner (tarifeli sefer) hizmeti verebilecek gemilere yeterince sahip bulunmamaktadır. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde Ro-Ro, konteyner (full veya semi), kombine layner, ferry, kruvaziyer yolcu gemisi, petrol tankeri, LPG, LNG gemi tipindeki ticaret gemilerinin satın alınması, yurtiçinde yaptırılması, olanın yenilenmesi hususları gerekli finansman kolaylıkları da sağlanarak desteklenecek ve destek araçlarından azami ölçüde yararlandırılacaktır. Bu tip gemilerin taşıyacağı cinsteki yüklerin Türk Bayraklı gemilere uzun vadeli kontratlarla verilmesiyle finansman kolaylığı yaratılacak ve filomuzdaki bu tip gemilerin de gelişmesi sağlanacaktır. Öte yandan kabotaj taşımacılığımızda olası AB rekabetine hazırlıklı olmak amacıyla koster filosu da güçlendirilecektir.

- Filo hedeflerinin takibi ve gerçekleştirilmesi aşamasındaki karar mekanizmalarının içinde öncelikle Denizcilik Müsteşarlığı (Bakanlığı) da yer alacaktır.

3.2. FİNANSMAN

Denizcilik sektörünün ülkemizdeki diğer bazı sektörlerde olduğu gibi iç ve dış piyasalardan kredi temininde devlet garantisi sağlanması, yaşanan finansman sorununun çözümüne büyük katkı sağlayacaktır. Ayrıca devlet garantisiyle sağlanan kredilerin ek faizleri normal işletme kredileri faizlerine göre daha düşük olacağından, finansman maliyeti düşecek ve sektörün rekabet gücü yükselecektir. Başta Finansal Kiralama mevzuatımız olmak üzere denizcilik mevzuatımızda müteşebbislerin gemi edinmelerini ve işletmelerini kolaylaştırılacak şekilde gerekli değişiklikler yapılacaktır.

Öte yandan Türk yüklerinin taşıtıcı kuruluşlar tarafından Türk Bayraklı gemilere uzun vadeli kontratlar ile taşıttırılması halinde filomuzda eksik görülen gemi tiplerinin de bu yolla finansmanı sağlanarak dış ticaret filomuz güçlendirilecektir.

Deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve yenilenilerek geliştirilmesi için gerekli finansman modelleri (GİSAT Fonunun yeterli düzeye getirilmesi gibi) uygulamaya konulacaktır. Yeni gemi inşasında uluslararası alanda yürürlülükte olan dolaylı desteklerin uygulanması amacıyla gerekli mevzuat değişiklikleri yapılacaktır.

Finansman sorununun çözümünde, denizciliğin desteklenmesinde ve destek kararları içinde Denizcilik Müsteşarlığı (Bakanlığı) öncelikle yer alacaktır.

3.2.1.Denizcilik Sektörüne Devlet Garantisiyle Yurtiçi ve/veya Yurtdışı Kaynaklardan İşletme Kredisi Temin Edilmesi

Türk Denizciliğinin özellikle son 10 yılda taşıma filosunun gelişmesi, gemi inşa sanayii ile sektöre dönük hizmet veren kuruluşlarda oluşturulan hizmet çeşitlendirilmesi ve kalitesinde sağlanan olumlu gelişmeler, özellikle son iki yılda, Dünya denizciliğinde yaşanan navlun krizinin uzamış olması nedeniyle önemli oranda sekteye uğramıştır.

Dünya denizciliğinde yaşanan navlun krizi; dünya navlun piyasasını aşağıya çekerken bu navlun düşüşü aynı anda Türk Denizciliğine de yansımakta; taşımacılıkta meydana gelen düşük navlun, hatta işsizlik ve navlunsuzluk sonucu oluşan zararlar ve maddi imkansızlıklar, gemi sanayiinde tamir ve bakım konusunda talep düşüklüğüne neden olmakta; gemi fiyatlarında düşen navlundan kaynaklanan fiyat düşmeleri nedeniyle yeni gemi inşa taleplerinde azalma; dolayısıyla taşıma ve sanaiye verilen hizmetlere olan talepte azalma; bütün bunlarla ilgili olarak hizmet, sanayi, fason ve taşeron kuruluşlarda da direkt ve endirekt büyük ölçekli istihdam kayıpları ve işsizlik sonuçları süratle ortaya çıkarabilmektedir.

Dolayısıyla, krizin en az zararla atlatılmasını mümkün kılacak olan tedbir ve bir ölçüde teşviklerin olumlu etkisi sadece denizcilik sektöründe değil, belki daha çok diğer sektörlerde, özellikle işsizlik ve GSMH açısından da büyük ölçekte reel katma değer yaratma konusunda süratle görülebilecektir.

Bu hususlar özellikle sektörün döviz kazandırıcı olan belirgin özelliği ile birlikte değerlendirildiğinde konunun ehemmiyeti, aciliyeti ve gerekliliği daha kolay ortaya çıkmaktadır. Bugün bütün devletler kendi millî filolarını desteklemeyi sürdürmektedirler. Bu yönde bazı sübvansiyonlar açık veya örtülü olarak mutlaka uygulanmaktadır.

Bu bakımdan ülkemizdeki diğer bazı sektörlerde olduğu gibi iç ve dış piyasalardan kredi temininde devlet garantisi sağlanması sorunun çözümüne büyük katkı sağlayacaktır. Ayrıca devlet garantisiyle sağlanan kredilerin ek faizleri normal işletme kredileri faizlerine göre daha düşük olacağından, finansman maliyeti düşecek ve sektörün rekabet gücü yükselecektir.

3.2.2. Sektörün Türk Bankalarından Aldığı İşletme Kredilerinin, Daha Ucuz Maliyetli Hale Getirilmesi ve Vadelerinin Daha Uzun Süreye Yayılmasının Sağlanması

Sektörün dış bankalardan mevcut filonun oluşturulabilmesi için kullanmış olduğu ve hala da devam ettirmeye çalıştığı kredi faizi ve anapara taksitleri geri ödemelerinde bugüne kadar aksaklık olmamıştır. Dolayısıyla Türk Denizcilik sektörünün dış finansman pazarında kredibilitesi hala yüksektir. Navlun krizi nedeniyle, geçtiğimiz yıl kredi ve anapara geri ödemeleri iç bankalardan sağlanan köprü işletme kredileriyle sürdürülebilmiştir. Ancak, kriz uzayınca, hem köprü iç kredi bulabilmek imkanı ortadan kalkmış, hem de pahalı ve kısa vadeli olan bu kredilerin oluşturdukları anormal finansman yükü, işletmeleri elindeki gemileri elden çıkarma noktasına getirmiştir.

Bu geçiş döneminde, en azından sektörün Türk Bankalarından aldıkları işletme kredilerinin ve faizlerinin, devlet fonları ile daha ucuz maliyetli hale getirilmesi ve kredi vadelerinin uzun süreye yayılması gerekmektedir. Deniz Ticaret Filomuzun geliştirilerek güçlendirilmesi ve gemi inşa ve yat inşa sanayiine yeni sipariş olanakları yaratılması için sektörün yaratacağı kaynakların da katkısıyla, bütçede mevcut bir fonun güçlendirilmesi veya yeni oluşacak bir "Denizcilik Fonu" kurulması gerekli görülmektedir.

Diğer taraftan döviz işletme kredisi kullanabilmek için yapılan döviz taahhütleri, navlun krizi nedeniyle kapatılamamaktadır. Mevcut taahhütlerin, teşvik belgelerinin ayrı ayrı değerlendirilmesi ve firmalarda bu açıdan inceleme ve değerlendirme yapılmasıyla mümkün olduğu ölçüde kapanması idarece sağlanabilir; bu yapılırken ve şimdiki mevcut uygulamada, ikame dövizlerinin taahhüt kapatmada döviz olarak kabul edilmesiyle, taahhüt kapatabilmek için çok büyük zararlarla sun'î ve çok ucuz zoraki bedellerle taşıma yapılması önlenebilir. Taahhütlerin önerilen biçimde kapatılmasının sağlanması halinde; kapatılamamanın oluşturacağı geriye dönük cezaî şart faiz artışları v.s. gibi ilave maliyetlerin oluşması ve firmaların hem ticarî açıdan, hem de banka ilişkileri açısından daha da zor durumda kalmaları durumu da ortadan kalkacaktır.

3.2.3. Navlun Piyasalarındaki Düşüşün Psikolojik Tesirinde Kalan Türk Bankalarının Daha İyimser Bir Kredi Politikası İzlemelerinin Sağlanması

Genelde Türk bankacılığı, sektörleri ve kredi müşterilerini geçmişteki birikimlerine ve bugünkü durumlarına göre değerlendirmektedir. Erken uyarı sistemi sağlıklı çalışmadığından, faiz ödemelerinde aksamalar başladığında, kredi sözleşmelerini iptal etmekte ve kredinin tamamının geri ödenmesini isteyebilmektedir. Bu da sektör genelinde tahribata yol açmaktadır. Ayrıca ülkemiz bankacılık sisteminde, içinde denizciliğin de bulunduğu belirli sektörlerin geleneksel olarak peşin hükümle değerlendirdiği bir vakıadır. Dolayısıyla basında Baltık endeksinin düştüğü ve bir navlun krizinin yaşandığı yolunda haberlerin yoğunlaştığı 1997 yılı başlarında Türk bankaları psikolojik olarak etkilenmiş ve aşırı kötümser bir tepki göstermişlerdir. Halbuki endeksin düşüşü 1995 yılında başlamıştır.

Bu durumda sektörün potansiyelinin ve gelecekteki beklentilerinin Türk bankalarına gerçekçi biçimde iletilmesi, yetkililerin ikna edilmesi ve kredi politikalarının yeniden iyimser bir temele oturtulması gerekmektedir.

Bu amaçla denizcilik sektörünün armatörlük ve işletmecilik dahil tüm döviz kazandırıcı işlemlerinin Türk Eximbank ve ihracatı finanse eden diğer kurumların ilgi ve görev alanları haline getirilmesi için gerek izah ve ikna, gerekse mevzuatın bu yönde geliştirilmesi yönünde girişimlerde bulunulmalıdır.

3.2.4.Türk Bankacılık Sisteminin Yabancı Bankaların Denizcilik Sektörüne Bakış Açısına Sahip KonumaGetirilmesini Sağlamak

Ülkemizdekinin aksine, batı bankacılığında kredi değerliliğinin belirlenmesi daha ziyade proje bazında ve geleceğe dönük olarak yapılmakta, sektördeki potansiyele ve kredi müşterisinin projesinin orta ve uzun vadede geri ödemeyi sağlayabilip sağlayamayacağına bakılmaktadır. Bilgisayar ortamında geliştirilen bilanço analizi erken uyarı sistemiyle, sektörlerin gidişi sağlıklı biçimde izlenmekte ve firmaların durumu kendi sektörlerinin ortalamasına göre belirlenmektedir.

Yabancı bankalar sektördeki navlun krizini Türk bankaları gibi spontane ve çok kısa vadeli değerlendirmemekte, soruna daha uzun vadeli bakmaktadırlar.

Yabancı finans çevreleri dünya navlun krizini, özellikle son yıllarda Uzakdoğu'da, Kore ve Japonya gibi ülkelerde, sektöre gereğinden fazla yatırım yapılarak, dünya filo arzının, dünya taşıma talebinin üzerinde bir gelişme göstermesine bağlamaktadır. Ancak sektörde yaşanan krizin geçici olduğu kabul edilmektedir. Kısa vadedeki bu olumsuz görüntüye rağmen, uzun vadede deniz taşımacılığının dünyadaki genel ekonomik büyüme oranının üzerinde seyretmesi beklenmektedir. Küreselleşmenin getirdiği dünyadaki işbölümü kaymaları sonucu, eski sanayi bölgeleri ile yeni sanayileşmiş ülkeler arasındaki mal ve hizmet hareketleri artacaktır.

Diğer taraftan, endüstrileşmekte olan ülkelerin ham madde ithalatı yükselmektedir. Bu ülkelerin dünya ticaretine entegre olmalarıyla, endüstri ürünlerinin ticareti beklenenin üzerinde bir gelişme gösterecek, bundan ise en çok düzenli sefer yapan konteyner hatları yararlanacaktır.

Rakamsal verileri esas aldığımız takdirde, 2005 yılında dünya deniz ticaret hacmi 1994'e göre yüzde 40 oranında büyümüş olacaktır. Böylece yıllık yüzde3 büyüme oranıyla 5,5 Milyar tonluk bir rakama ulaşılacaktır. Bu durumda dünya deniz ticaret filosu kapasitesinin yıllık taşıma talebindeki artışı karşılayamayacağı görüşü ağır basmaktadır. Ancak yeni gemilerde daha büyük ve daha süratli olma trendi hızlanırsa, adet olarak beklenen artış tahminlerin gerisinde kalabilecektir. Diğer bir ifadeyle yük miktarındaki artış oranına paralel bir TEU kapasite büyümesi olamayabilir. Dolayısıyla dünya ticaret hacmi ve dünya deniz taşımacılığında genel bir büyüme beklenmekte ise de, deniz ticaretinin her alanında aynı hızda gelişme olmayabilecek, bazı alanlarda durgunluk ve daralma görülebilecektir. Ancak temelde farklılıklar olmakla birlikte, dünya deniz taşımacılığının devamlı büyüme göstereceğine inanılmaktadır. Zira halen yaşanan kriz bir talep düşüklüğünden ileri gelmemekte, tonaj arzındaki aşırı büyümeden kaynaklanmaktadır.

Diğer taraftan teknik ve organizasyondaki gelişmelere bağlı olarak dünya deniz ticaret filosunun yıllık taşıma kapasitesi daha da yükselecektir. Özellikle düzenli hat seferlerindeki gemiler ortalama olarak daha hızlı hale gelmektedirler. Dolayısıyla dünyadaki tonaj arzı daha bir süre dünya ticareti ve yük talebinin üzerinde seyredecektir. Ancak uzun vadede tonaj arzı ile yük talebi arasındaki açık, ticarette beklenen büyüme ile kapanacaktır.

Bu görüşlere dayanan yabancı bankaların Denizcilik Sektörüne bakış açılarında iyimserlik ağır basmaktadır.

Türk denizcilik sektörü ise coğrafi konumu ve komşuları ile ilişkileri açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Buna rağmen Türk denizcilik firmalarının LIBOR'un üzerinde ek faizle kredi kullanabilmeleri ülke riski kavramına bağlı bir husustur. Ayrıca denizcilik sektörü kredileri fizibilite etüdünden, akreditiflere, garantilere ve gemi ipoteğine kadar belirli özellikler taşımaktadır. Yabancı bankalar bu konuda uzmanlaştıkları için konuya daha güvenle yaklaşmakta ve gemi ipoteğini tercihli bir ipotek şekli olarak kabul etmektedirler.

Türk bankacılık sisteminin de yabancı bankaların denizcilik sektörüne bakış açısına yaklaştırılarak aynı doğrultuya getirilebilmesi için sıkı bir diyalog içinde olunması gerekmektedir. Bunun için denizcilik sektörünün finansal kurumlarca değerlendirilirken, malî tabloların ön yargılarla değil, uluslararası muhasebe ve denetim standartları çerçevesinde incelenmesinin gerektiği gerçeği mutlaka kabul görmelidir.

3.2.5. İhracattaki İşlevi Göz Önünde Bulundurularak, Gemi İşletmeciliğine Türk Eximbank Kaynaklarından İşletme Kredisi İmkânının Sağlanması

Tüm dünya pazarlarına dönük döviz getirici sektörlerden olan ve İhracat Teşvik Tebliği'nde de "İhracat Sayılan Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetler" arasında sayılan deniz taşımacılığının finansman açısından desteklenmesinin önemi bilinmektedir. Gemi sahiplerinin ülkeye kazandırdığı dövizler de dikkate alınarak, denizcilik sektörü için çok önemli olan gemi işletmeciliğinin de ihracatçılara benzer konumda mütalâa edilerek, Türkiye İhracat Kredi Bankası A.Ş. (Türk Eximbank) tarafından gemi işletmecilerine işletme kredisi sağlanmalıdır..

3.2.6. Navlun Hasılatları Ve Gemi İnşa Sanayii İhracat Bedelleri Karşılığı Dövizlerin Bozdurulmasında Primli Kur Sistemi Uygulanması

Daha önce ihracat ve işçi dövizlerinde uygulanan primli kur sisteminin navlun hasılatları ve gemi ihracatına getirilmesiyle, bozdurulan döviz karşılığı Türk Liralarında aynı oranda artış sağlanmalıdır. Böylece sektöre kaynak yaratılmış olacaktır.

3.2.7. Devam Eden Gemi Ve Yat İnşa Yatırımları ve Genelde Denizcilik Yatırımlarındaki Nakdî Teşvik Alacaklarının Devletçe Mutlaka Süreleri İçinde Ödenebilmelerinin Sağlanması

Devam eden gemi, yat inşa ve diğer denizcilik yatırımlarından kaynaklanan teşvik alacaklarının bir an önce ödenmesi, ödenmeme nedeniyle durdurulmuş olan gemi yatırımlarının devamını mümkün kılabilecektir. Bu, özellikle istihdam yönünden çok önemlidir. Zira devam ettirilebilen her orta ölçekli gemi inşa yatırımı ortalama 1000 kişinin, üstelik büyük ölçüde ve doğrudan istihdamını sağlamaktadır.

Diğer taraftan, gemi yatırımlarının tamamlanmasında gecikilen her gün, o günün karşılığı kadar döviz kaybı demektir. Bunun önlenmesi için teşvik alacaklarının zamanında ödenmesi sağlanmalıdır.

3.2.8. Finansal Kiralama Mevzuatında, Bu Yolla Gemi Teminini Kolaylaştıracak ve Asgarî Kiralama Süresi Olan 4 Yıl İçinde Satışı Mümkün Kılacak Değişikliklerin Yapılması

Kabotaj Yasamız, ancak Türk Bayrağı taşıyan gemilerin limanlarımız arasında çalışabilmesine olanak vermekte olup, Türk Ticaret Kanunumuzun 823. maddesi ise sadece Türk vatandaşı olan hakikî veya hükmî şahısların malı olan gemilere Türk Bayrağı çekme hakkı tanımaktadır.

Bu durumda, finansal kiralama yoluyla gemi almak isteyen bir Türk armatörünün, yurt dışındaki finans kuruluşundan kiralayacağı gemiye, mülkiyeti yabancı finans kuruluşuna ait olduğu dönem boyunca Türk Bayrağı çekmesi mümkün olmamaktadır.

Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, finansal kiralama yoluyla gemi edinme ancak Türk Ticaret Kanunu'nun 824. maddesinde gerekli değişikliklerin yapılmasıyla işlerlik kazanabilecektir.

Diğer taraftan Finansal Kiralama Mevzuatımıza göre kiracı armatörler asgari sözleşme süresi olan 4 yıldan önce bedelin tamamını ödeseler dahi, geminin mülkiyetini iktisap edememektedirler. Bu süre içinde leasing şirketinin başka armatöre kiraladığı bir gemiden dolayı ödenmeyen bir borç ortaya çıktığı takdirde alacaklılarca bu leasing şirketinin herhangi bir gemisi yabancı limanlarda tutulmaktadır. Bu durumda hiçbir kusuru olmayan ve borcunu da ödemiş olan armatör mağdur edilmektedir.

Ayrıca armatör gemiyi ipotek ederek kredi kullanamamakta, mükerrer satış harcı ödeme durumunda kalmaktadır. Bütün bu olumsuzlukların önlenmesine yönelik olarak Finansal Kiralama Mevzuatımızda gerekli değişiklikler yapılmalıdır.

3.2.9. Sektörün Özellikleri Çerçevesinde Finansman İhtiyacını Karşılayabilecek Bir Deniz İhtisas Bankası Kurulması veya Kuruluncaya Kadar Mevcut Devlet Bankalarından Birinin Bu Yöne Tahsisi

Türk Denizcilik Endüstrisine finansman sağlayacak, uzun vadeli kredi verebilecek, bu kredileri gemi inşaatına yöneltebilecek, dolayısıyla yeni gemi yapılmasını destekleyerek filomuzun gençleştirilmesine katkıda bulunabilecek bir bankaya sektörde büyük ihtiyaç duyulmaktadır.

Norveç, İngiltere ve Almanya'daki gemi ipotek bankaları niteliğinde bir ihtisas bankası yurtdışı finansman piyasalarından uygun şartlarla kredi temininde kolaylıklar sağlayacak, oluşturacağı fonlarla kendisi de kredi kullandıracak, sektörün özellikleri nedeniyle büyük tutarlar gerektiren konsorsiyum kredilerini yönlendirmesi mümkün olacaktır. Ayrıca sektörün uluslararası işlemlerinde uzmanlaşacak böyle bir banka; muhabir ilişkileri ile dış ticaret işlemleri, döviz transferi ve teminat mektubu düzenlenmesi gibi alanlarda rasyonel bir çalışma ortamı yaratacaktır.

Batı ülkelerinde uygulanan finansman şartlarının ve bankacılık sisteminin Türkiye'ye gelmesi zaruridir. Sektörümüzde özel bir banka olmadığı sürece bugün de, yarın da finansman sorununun çözülebileceğine inanılmamaktadır. Bu bakımdan Deniz İhtisas Bankasının oluşturulması sektöre büyük katkı sağlayacaktır.

3.3. İTHAL VE İHRAÇ YÜKLERİMİZİN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERLE TAŞINMASI

Uluslararası kuruluşların deniz taşımalarında yük rezervasyonlarının yapılmasına karşı çıkmalarına rağmen, ekonomisi güçlü devletler veya kredi veren kuruluşlar; Türk

müteşebbisleriyle veya KİT kuruluşlarıyla yaptıkları ticarî alışverişlerde, taşımaların kendi gemileriyle yapılmasını açık veya dolaylı olarak şart koşmaktadırlar.

Bütün gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, büyüme aşamasında olan filomuza mensup gemilerin, alınmış olan kredilerin süresi içinde ödenerek milli servet haline gelişine kadar donatanların direkt veya dolaylı olarak yük temini şeklinde desteklenmesi sağlanmalıdır. Özellikle ihraç yüklerimizin, yurtdışında yaptığımız yatırımların veya verdiğimiz kredilerin karşılığında ortaya çıkan taşımaların ve Milli Savunma Bakanlığı taşımaları ile kamu kuruluşlarına ait dış ticaret yük taşımalarının Türk Bayraklı gemilerle yapılmasına öncelik verilmelidir.

Bilindiği üzere 152 sayılı karar ve bunu destekleyen 29.12.1997 tarih ve 1997/75 sayılı Başbakanlık Genelgesi bu amaçla çıkarılmıştır. Konu 3.4.1998 tarihinde alınan 98/T-17 No.lu Yüksek Planlama Kurulu Kararında da vurgulanmıştır. Ancak Türk denizciliğinin, ihracatın, Türk bayraklı gemilerle yapılan taşımacılığın ve gemi inşa sanayiinin geliştirilmesi ve kamu kuruluşlarına ait ithal mallarının öncelikle Türk Bayraklı gemilerle taşınmasını sağlamak maksadıyla alınan bu kararlara kamu kurumlarınca tam uyulmamaktadır.

Bunun neticesinde yükler yabancı bayraklı gemilere kaymakta ve her yıl 1,5 Milyar USD'nin üzerinde navlun dış ülke ekonomilerine yönelmektedir. Bu yolda alınan kararlara kamu kuruluşlarının tam olarak uymaları sağlanmalıdır.

Ayrıca tankerle yapılan ithalat taşımalarımızın ancak yüzde 40'ı Türk Bayraklı gemilerle yapılabilmektedir. Bu bakımdan tanker taşımacılığımızın teşvikine de ayrı bir önem verilmelidir.

Uzak yol navlun priminin 1995 yılı başından itibaren kaldırılmasının da etkisiyle, yükler yabancı bayraklı gemilere geçmeye başlamış, Türk Bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarımızdaki payı yüzde 50'den yüzde 30'a düşmüştür. Bu bakımdan bütün dünya devletlerinin açık veya kapalı yollarla kendi deniz ticaret filolarını destekledikleri gerçeği görülerek uzak yol navlun primi ihdası konusu gündeme alınmalıdır.

Diğer taraftan, özel sektör taşımalarında da ihracatın CIF, ithalatın FOB teslim şekline göre yapılmasının özendirilmesi ile dış ticaret taşımaları Türk Bayraklı gemilere yönelecek, ekonominin döviz kaybı önlenecektir. Bu maksatla da, hem İhracatçılar Birlikleri ile firmalar bazında çok yakın işbirliği yapılacak ve Türk yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınması sağlanacaktır. Bu sayede ülke ekonomisi en büyük kazancı elde etmiş olacaktır.

Denizcilik alt sektörlerinin kapasite kullanım oranları belirlenmeli, taşıma taleplerini, katma değerlerini artırmaya yönelik pazar araştırması yapılmalı, ihracatçı ve ithalatçı birlikleriyle bu konularda koordinasyon ve işbirliği faaliyetlerinde bulunulmalıdır.

Denizyolu taşıma payının iç ve dış ticaret faaliyetleri çerçevesinde artırılması için her türlü gayret gösterilmelidir.

Ayrıca, ihracat yükü taşıyan gemilerin dönüşlerinde kapasite boşluğu doğmasının önlenmesi bakımından, kamu kurum ve kuruluşlarının ithalat yüklerinin taşınmasının 3.4.1998 tarih ve 98/T-17 sayılı YPK Kararı gereği Türk Bayraklı gemilere yönlendirilmesi sağlanmalıdır.

Devamlı ve yeterli yük olmaması nedeniyle ulaşım sıkıntısı çektiğimiz ve ihracat yapamadığımız Kuzey Afrika Ülkelerine, Körfez ülkelerine ve hatta Pakistan'a muntazam sefer düzenleyen gemicilik şirketlerinin teşviki bakımından "hat primi" benzeri bir destek verilmesi üzerinde çalışılmalıdır.

Türk taşımacılık firmalarına KIT'lerin taşımalarında uzun süreli kontrat yapabilme imkanlarının sağlanması ve bu taşıma kontratları karşılığında gemi inşa ettirmek veya ikinci el gemi satın almak imkanlarının tanınması için bu kontratların kontratı alan firma tarafından teminat olarak verilebilme imkanlarının tanınması, filonun hem büyümesine ve yenilenmesine, hem çeşitlendirilmesine imkan tanıyacaktır. Bu uygulamanın dünyada çeşitli örnekleri mevcuttur. Japonya bu örneğin en çok uygulandığı yerlerdendir. Japonya'da satın alınacak gemi veya inşa ettirilecek gemi karşılığında ülkenin cevher ve kömür hammadde taşımaları 10/20 senelik gibi süreler ile özel firmalara verilmekte, armatörler bu kontrat karşılığında gemi inşa ettirmekte veya satın almakta ve bu gemileri münhasıran bu taşımalara tahsis etmektedir. Son 20 yılda Japon filosuna bu yolla katılan 75.000 Mton ve üstü kuru yük ve tanker adedi 100'ün üzerindedir. Bu gün dünyada bu uygulama özel hububat, özel ham petrol, özel kimyevi madde ve özel doğal gaz satıcı firmalar tarafından dahi uygulanmaktadır.

3.4. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN İŞLETME GİDERLERİNİ AZALTICI UYGULAMALARIN YAYGINLAŞTIRILMASI VE GEREKLİ YASAL DÜZENLEMELERİN YAPILMASI

3.4.1.Denizcilik Şirketlerinin veya İhracatçıların Haberleşme, Elektrik, Enerji ve Yakıt Giderlerine İndirim Getirilmesi

Denizcilik şirketlerinin kullandığı haberleşme, elektrik, enerji ve yakıt gibi ana girdilerin fiyatlarında belli indirimleri sağlamak şeklinde alınacak bir kararla işletme giderlerinde önemli düşüşler sağlanmalıdır. Bilhassa dahili sefer yapan gemilerin yakıt fiyatlarının düşürülmesine çalışılmalıdır.

Diğer taraftan Türk Bayraklı gemilere yurtdışı seferlerinde Türkiye Petrolleri ve Petrol Ofisi A.Ş. kanalıyla transit yakıt verilmesi yolundaki YPK Kararına işlerlik kazandırılmalıdır. Aynı destek hem elektrik enerjisi, hem de yakıtta, deniz sanayicileri, deniz ve yat turizmcileri ile deniz balıkçılarına da verilerek bütün bu alanlarda maliyet avantajları sağlanacak, uluslararası rekabette yabancılarla arada mevcut olan eşitsizlik ortadan kaldırılacaktır. AB ülkesi olan komşumuz Yunanistan, hem balıkçılık, hem de deniz ve yat turizmi konusunda çok büyük yardımlar almakta olup, ülkemizin bu sektörlerini çökertecek ölçüde rekabet edebilmektedir. Bizim de bu sektörlerdeki rekabet gücümüzün artırılması, ülkemize girecek

dövizi en az iki katına çıkaracaktır. Konunun işlerlik kazanabilmesi için resmîleşmesi, bunun da gereği olarak Para Kredi Koordinasyon Kurulu Kararı olarak yayınlanması uygun görülmektedir.

3.4.2. Gemi adamlarının Vergilerinin Düşürülmesi

Gelir Vergisi Kanunu Geçici Madde 39/6'da belirtilen "gemi adamlarının münhasıran uluslararası sularda geçen hizmetleri karşılığı ödenen ücretler"e tanınan istisna 31.12.2000 yılında son bulmaktadır. Uluslararası navlun piyasalarındaki olumsuzluklar dikkate alınarak, istisna ve buna bağlı indirimin önümüzdeki 5 yılı kapsayacak biçimde uzatılması sağlanmalıdır. Ayrıca buna benzer imkânların diğer alanlara da tanınmasıyla net ücretlerin yükselmesi ve personel giderlerinin göreceli olarak düşmesi sağlanmalıdır.

3.4.3. Balıkçı Tekneleri, Deniz Ve Yat Turizmindeki Ticarî Yat Ve Tekneler İle Kabotajda Çalışan Gemilere de, Uluslararası Çalışan Gemilerde Olduğu Gibi Transit Yakıt Kullanma Olanakları Sağlanması

Deniz turizmi ve yatçılar ile balıkçı teknelerine ve kabotajda çalışan diğer gemilere maliyetlerini düşürüp, rekabet şansı yaratabilmek maksadıyla transit yakıt kullanma olanağı sağlanmaya çalışılmalıdır. Bu tatbikat komşumuz Yunanistan'da mevcuttur.

3.4.4. Global Teminatların Makul Bir Düzeye İndirilmesi

Global teminatlar değer artış oranına göre belirlenmelidir.

3.4.5. Sigorta Giderlerinin Düşürülmesi

Türk Bayraklı gemilerin P&I sigortalarını düşürücü imkanlar ve bir milli P&I Club kurulması olanakları etüd edilmelidir.

3.4.6. Bazı Ülkelerin Vize Ve Benzeri Nedenlerle Uyguladıkları Yaptırımların Kaldırılması

Kanada'da TC Bayraklı gemilere, kaçak gemi adamları konusunda diğer ülke gemilerinden farklı olarak uygulanan ceza miktarlarının ve bunun gibi diğer ülkelerdeki benzer uygulamaların kaldırılmasına yönelik girişimlerde bulunulmalıdır.

3.4.7. Tarife İndirimleri Sağlayacak İkili Anlaşmalar Yapılması

Yapılacak ikili anlaşmalarla T.C. bayraklı gemilerin yabancı limanlarda indirimli tarifelerden ve hizmet önceliklerinden yararlandırılması yönünde girişimlerde bulunulmalıdır.

3.5. LİMAN DEVLETİ KONTROLU VE LİMANLARIN SORUNLARIYLA İLGİLİ ÖNLEMLER

Liman devleti kontrollerine ilişkin taraf olduğumuz sözleşmelerin yanı sıra daha sonra geliştirilecek tadil ve protokollerin hükümetçe onaylanması sağlanmalıdır. Bu sayede etkin bir kontrol ve denetim mekanizması kurulamalıdır. Liman Devleti Denetimi'nin Denizcilik Müsteşarlığı'nca (Bakanlığı'nca) daha etkin olarak yapılması sağlanmalıdır.

3.5.1.Ülkemizdeki Liman Devleti Kontrolünün Etkin Biçimde Yapılmasının Sağlanması

Ülkemizin taraf olduğu Akdeniz Liman Devleti ülkeleri ile işbirliğine gidilerek, İstanbul, İzmir ve İskenderun limanlarında ciddi bir kontrol sistemi kurulması gereklidir. Dolayısıyla halen pek çok memlekette yapılan ve Türk gemilerinin de tabi oldukları denetimlerin ülkemizde de gerçekleştirilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır. Akdeniz Ülkeleri-Liman Devleti Kontrolü MOU'ya katılan ülkemizin sistem içindeki vecibelerini bir an evvel yerine getirmesi şarttır. Etkin bir kontrol timi en kısa zamanda icraata başlayıp, uluslararası platformlarda bu konudaki ciddiyet ve kararlılığını göstermelidir. Ayrıca, Türk Boğazlarından geçecek ve Türk karasularında seyredecek standart dışı nitelikte olan ve P&I sigortası olmayan gemilerin zararlı seyirlerini engelleyecek denetim tedbirleri alınmalı ve caydırıcı cezalarla kendiliğinden işleyen bir mekanizma kurulmalıdır.

3.5.2.Türk Bayraklı Gemilerin Yabancı Limanlarda Yapılan Denetimlerde Tespit Edilen Eksikliklerini Azaltıcı Tedbirler

Yabancı ülkelerde, Liman Devleti Kontrolüne tabi tutularak denetlenen ve kusurlu bulunan gemilerin adedi ve hangi ülkelere ait olduğu uluslararası kuruluşlara duyurulmaktadır. Bu çerçevede, Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda denetim eksiklikleri nedeniyle tutulmalarını önlemek amacıyla meslek mensuplarının bilgilendirilmesi, gerekirse ikaz edilmesi cihetine gidilmelidir.

Yabancı ülkelerde kusurlu bulunan gemilerin bayrakları, kusurlarının büyüklüğü veya küçüklüğüne bakılmadan, diğer ülkelere bildirilmekte, bu da gemilerin daha sık, daha titiz ve her vesileyle kontrol edilmelerine neden olmaktadır. Denizde gezen her teknede arızalar olabilir, bunlar onarımla giderilir, ancak önemsememe veya ihmal nedeniyle eksik bulunan bir iki evrak yüzünden kusurlu bulunan gemilerimiz tüm ticaret filomuzun her zaman kusurlu imiş gibi gösterilmesine vesile olmamalıdır. Bütün gemi sahipleri, kaptanlar ve enspektörler ile daha yakından ilgilenilerek, seyre kalkan gemilerimizin uluslararası emniyet kaideleriyle tam uyum içinde olduklarından emin olunmalıdır.

3.5.3 Solas 1974, Marpol 1974, 1978, Clc 1969 Ve Fund 1971 Gibi Uluslararası Sözleşme ve Tadil Protokollerinin Onaylanması

Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974) tadil protokolü, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme ve Ek Protokolü (MARPOL 1974, 1978) tadil protokolü, Hidrokarbonlarla Denizin Kirletilmesinden Doğan Zararlara İlişkin Hukukî Sorumluluk Konusunda Uluslararası Sözleşme (CLC 1969) ve tadil protokolleri ile Doğan Zararların Tazmini İçin Uluslararası Fon Kurulması hakkında Sözleşme (FUND 1971) ve tadil protokollerinin Hükûmetçe onaylanması sağlanmalıdır.

3.5.4 Türk Boğazlar Bölgesindeki Seyir, Can, Mal ve Çevre Güvenliğini Sağlayacak Her Türlü Tedbirin Alınması

Uluslararası düzeyde büyük önem arzeden Türk Boğazlar Bölgesindeki trafik denetiminin çağdaş araç ve gereçlerle yapılarak süratli ve güvenli bir geçişin sağlanması büyük önem taşımaktadır. Bunun için ihalesi yapılmış olan Türk Boğazları VTMIS Projesinin gerçekleştirilmesi ve teknolojinin sunduğu imkanlar çerçevesinde etkinliğinin sürdürülmesi, diğer taraftan olabilecek kaza, infilak ve yangınlara karşı sürat ve etkinlikle mücadele edebilmesi için bu alandaki yetkilerin tek elde toplanması sağlanmalıdır.

3.5.5 Limanların ve Sualtı Hizmetleri Kuruluşlarının Diğer Sorunlarıyla İlgili Önlemler

Muhtelif maksatlarla kullanılan hizmet teknelerine idari liman hudutları dahilinde sığınma ve konaklama barınağı teminine çalışılmalıdır.

Karasularımızda izinsiz yabancı uyruklu deniz personeli çalıştırılmasından doğan haksız rekabet önlenmelidir.

Karasularımızda sualtı hizmet ve becerileriyle millî ekonomimize katkıda bulunan kuruluşların kullandıkları akaryakıtın gümrüksüz kullandırılmasına çalışılmalıdır.

Denizaltı su hizmetleri kuruluşlarının meslekî teçhizat, avadanlık ile yüzer vasıtalarının yurtiçi ve yurtdışı alım ve inşaatlarının "Yatırımlarda Devlet Yardımları" kapsamına alınmasına çalışılmalıdır.

3.6.KAMU VE ÖZEL SEKTÖRE AİT LİMAN VE İSKELELERİN İDARESİ

Kamu limanlarının daha ekonomik ve rasyonel çalışmalarını teminen yeniden yapılanma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Amaç, limanların; ülkemizin bugün ve gelecekteki ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir işletme politikası izlenerek iş kapasitelerinin arttırılması, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun olarak rasyonel ve çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılması ve hizmeti iyileştirmek esaslarından hareketle, kârlılığın ve verimliliğin sağlanmasıdır.

Limanlarımızın özelleştirilmesiyle ilgili çalışmalar devam ederken, girilebilecek ataletin limanlarımızı daha kötü duruma getirmemesi için, gerekli tedbirlerin zamanında alınmasına çalışılmalıdır. Yeni limanların projelendirilmesiyle birlikte eskiler de modernize edilmelidir. Diğer taraftan özelleştirilen limanların "Özelleştirmenin Ruhuna ve Amacına" uygun işletilmelerini sağlayacak yapılanmanın temini yolunda çalışmalar yapılmalıdır.

3.7. YENİ VE MODERN BİR TÜRK TANKER FİLOSUNUN OLUŞTURULMASI

Yıllara göre Türk tanker filosunun durumunu gösteren rakamlar, bir zamanlar Doğu Akdeniz'in en büyüklerinden sayılan tanker filomuzun erimek bir yana adeta trajik bir şekilde yok olduğunu göstermektedir.

1985'de ortalama yaşı 9,5 olan 2 Milyon ton kapasiteli ham petrol tanker filomuzdan geriye yaş ortalaması 22,5 olan sadece 2 gemi (toplam 301.000 DWT) kalmıştır. Bu çapta tonaj kaybı, tankercilik şirketlerinin ve tankerleri işletebilen insan kaynaklarının yeniden var edilmesinin güçlüğünü açıkça ifade etmektedir. Türk bayraklı tankerler, kendi ülkelerinin kamu kuruluşları tarafından, yıllarca ikinci sınıf gemiler olarak görülmüşler, haksız rekabete, daha düşük navluna ve hakedişlerinin Türk Lirası olarak ödenmesi nedeniyle kur artışından doğan zarara maruz bırakılmışlardır. Son yılların ortalama birim taşıma maliyetleri, Türk ve yabancı bayraklı tankerler olarak incelendiğinde Türk bayraklı tankerlerin daima daha düşük navlunlara çalışma durumunda bırakıldıkları açıkça görülmektedir. Tanker filomuzun yok oluşunun nedeni Türk bayraklı gemilerin maruz kaldığı bu durumlar olmuştur. Kamu şirketlerinin rafinerilere ham petrol sağlanması ile ilgili uzun vadeli politikalarının bulunmayışı, dolayısıyla armatörlerle uzun süreli taşıma anlaşmalarına gidilemeyişi bu duruma gelinmesinin ana nedenlerindendir. Zira bu tür anlaşmalar armatörlerin kredi alma olanaklarını yükseltir ve daha genç tankerler alabilme şansı getirebilirdi.

Sektörün yok oluşu, gelecekte bu tip tankerlerin satın alınma şansı ekonomik olarak tekrar yakalansa bile, ülkemizin onları işletecek insan kaynaklarından yoksun kalmasına neden olacaktır. Bütün bu olumsuzlukları önlemek için aşağıdaki tedbirler alınacaktır:

Türk tanker filosunun yeniden gelişebilmesi ve taşımaların Türk Bayraklı gemilere yönelebilmesini temin etmek ve stratejik önemi önümüzdeki yıllarda giderek yükselecek olan sıvı doğal gaz (LNG) taşımalarının da Türk armatörlerce yapılmasını sağlamak amacıyla Yüksek Planlama Kurulu Kararlarının uygulanması sağlanacaktır. Ayrıca söz konusu kararın işletilerek, uluslararası ihaleler yoluyla temin edilen bazı hammaddelerin (sülfirik asit, amonyak, fosfat kayası v.b.) ihalesinde çok sayıda firma tarafından katılımın sağlanması amacıyla çalışmalar yapılmalıdır.

Ülkemizin ham petrol ve doğal gaz ikmalinde yurt dışına, taşımasında neredeyse tamamen yabancı bayraklı gemilere bağımlı olduğu dikkate alınırsa özellikle bu iki sektörde bu tip teşvikler çok önemli hale gelmektedir. Bu teşvik usulünde KİT'lere hiçbir mali külfet

yüklenmemekte, aksine KİT'lere verilecek kontratlar sayesinde, KİT'ler çok uzun süreli sabit navlun garantisi elde etmektedirler. Uygulama sayesinde Türkiye ekonomisi için çok büyük önem arz eden çok stratejik yüklerin taşınmasında dışa bağımlılığımız da ortadan kalkacaktır.

Dünya petrol taşımacılığında Türk tankerlerinin yeterli payı alması, diğer ülke filoları karşısında rekabet gücü kazanabilmesi ve Türk tanker filosunun geliştirilmesi konusunda çalışmalar sürdürülmelidir.

Petrol Ofisi Yükleme/Boşaltma Genel Esaslarının uluslararası formlara uygun olarak revize edilmesi konusunda gerekli çalışmalar yapılmalıdır.

3.8. DENİZCİLİK BAKANLIĞI'NIN BİR AN ÖNCE KURULMASI

Mevcut düzen içerisinde denizcilikle ilgili 57 Kanun, 1 KHK, 29 Tüzük, 41 Yönetmelik ve 18 Kararnameden oluşan denizcilik sektöründe, yetkilerin çeşitli kurum ve kuruluşlar arasında dağıtılmış olması nedeni ile yetki karmaşası yaşanmakta ve ülkemiz menfaatleri için önem arz eden projelerin hayata geçirilmesinde gecikmeler meydana gelmektedir. Bu nedenle, bütün denizcilik faaliyet ve hizmetlerini bünyesinde toplayacak **Denizcilik Bakanlığı**'nın kurulması büyük önem taşımaktadır.

Ana kuruluş amacını, denizcilik sektörünün gelişmesini sağlamak olarak özetleyebileceğimiz Bakanlık kurulduğunda, Türkiye'nin denizlerinde, iç sularında ve göllerinde can ve mal emniyeti, yangınla mücadele,deniz ve yat turizmi, deniz ve kafes balıkçılığı dahil tüm konular tek elden yürütülecek ve denizcilik konuları bir bütün halinde ele alınarak Bakanlar Kurulunda birinci elden savunulacak ve anlatılacaktır. Halen TBMM Plan ve Bütçe Komisyonunda görüşülen ve alt komisyon raporları hazırlanmakta olan Denizcilik Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Tasarısının en kısa sürede yasalaştırılarak hayata geçirilmesi öncelik taşımaktadır.

3.9. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE FAALİYET GÖSTEREN BÜTÜN ARMATÖRLÜK ŞİRKETLERİNİN İDARE BİRİMLERİYLE GEMİLERİNİN, ULUSLARARASI GÜVENLİK YÖNETİMİ (ISM) KODU KAPSAMINDA DÜZENLENECEK KALİTE BELGELERİNE SAHİP OLMALARININ SAĞLANMASI

Bilindiği gibi, son yıllarda dünyanın geçirdiği hızlı değişim ve "küreselleşme" olgusu toplumların hayatına değişik biçimlerde yansımıştır. 2000'li yılların dünyası, küreselleşme ve rekabet gücünü konuşmaktadır. Bütün gelişmelere paralel olarak ülkemiz, Avrupa Birliğine entegre olma sürecini tamamlayarak, rekabet yarışında etkin biçimde rol alacak şekilde kendini zamanında hazırlamalıdır.

Ancak, bu yarışta başarılı olabilmek için ekonomik ve sosyal alanlarda köklü ve uzun vadeli değişimlere ihtiyaç vardır. Ayrıca, insan gücünün niteliği ve bilgi üretimi en öncelikli hedef

haline gelmektedir. Sektörümüzde de bu alanda imzalanan uluslararası anlaşmaların vecibelerini yerine getirirken istenilen standartları yakalayabilmek için üyeleri bilgilendirmek gerekmektedir. Denizcilik sektörünün dünya denizciliğine uyumu, ülkenin dünyaya uyumunu beklememektedir. Denizciler dünya ile uyumlu çalışmak ve beraber yenilenmek mecburiyetindedir. Bu nedenle ISM Kodu belgesi ile ilgili çalışmalar koordine edilmeli ve ilgililer aydınlatılmalıdır. Bu kapsamda kuru yük gemileri, petrol platformları ve konteyner gemileri için 01.07.2002 yılında uygulamaya geçilecek olan ISM Koduna uygun sertifikaların, işletmelerce bu tarihten önce alınabilmesi için yapılacak çalışmalar hızlandırılmalıdır.

Diğer taraftan, OECD ülkeleri yaptıkları bir çalışma ile, deniz çevresini korumak, can ve mal güvenliğini sağlamak gerekçesiyle standart dışı gemilere limanlarda hizmet vermemeye, sigorta etmemeye, P&I olanaklarını sınırlamaya çalışmaktadırlar. Konu IMO 21.Genel Kurulu'nda onaylandığı şekliyle yakında ayrıntılarıyla gündeme gelecektir. ISM Sertifikası alamayan, Liman Devleti Kontrolunda genelde kusurlu bulunan gemilerin sahipleri için bu yaptırımlar büyük ekonomik sıkıntılara neden olacaktır. Armatörlerimizin standart dışı gemilere uygulanacak yeni yaptırımlara karşı tedbirli olmaları önem taşımaktadır.

3.10. ULUSAL MEVZUATIMIZIN ULUSLARARASI MEVZUATA UYUMUNU SAĞLAYACAK DEĞİŞİKLİKLERİN YAPILMASI

Denizcilik mevzuatının Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi sağlanmalıdır. Türk deniz ticaret filosunun işletme maliyetlerinin azaltılması ve yeni çalışma alanlarının yaratılmasını temin için AB ülkeleri ve diğer ülkelerle ikili anlaşmaların yapılması teşvik edilmelidir. Denizcilikle ilgili yapılacak tüm ikili anlaşmalar ve taraf olunacak uluslararası sözleşmeler konusunda ilgili meslek kuruluşlarının görüş ve önerileri alınmalı ve değerlendirilmelidir.

3.10.1. 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu

Denizcilik sektörüne dahil şirketlerin İstanbul Menkul Kıymetler Borsasına kote edilmelerine ve halka açılmalarına imkan sağlamak amacıyla Türk Ticaret Kanunu'nun 823'üncü maddesinde yapılması gerekli değişiklik önerileri Deniz Ticaret Odası'nca Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na sunulmuştur. Ayrıca, aynı konuda Sermaye Piyasası Kurulu'ndan alınan 10.08.1995 tarihli mesajda bu konuda bir engel bulunmadığı, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Kotasyon Yönetmeliği çerçevesinde Borsaya kote olunabileceği belirtildikten sonra halka açılma başvurusunda, ortaklığın özelliğine göre ana sözleşmede yapılması gereken değişikliklerin Kurulca bildirileceği ifade edilmektedir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 823'üncü maddesinde yapılması önerilen değişikliğin yasalaşmasına çalışılmalı ve Sermaye Piyasasına gitmek isteyen denizcilik şirketleri bulunduğu takdirde Sermaye Piyasası Kurulu ve İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Başkanlıkları ile temas edilmelidir.

815 sayılı Kabotaj Kanunu'nun 1. maddesi, ancak Türk Bayrağı taşıyan gemilerin kabotajda çalışabilmesine olanak vermekte olup, TTK'nun 823. Maddesinde ise; hakiki veya hükmi şahıs olarak Türk vatandaşı niteliğine sahip kişilerin malı olan gemilere Türk Bayrağı çekme hakkı tanınmıştır. Bu durumda, finansal kiralama yoluyla gemi almak isteyen bir Türk armatörünün, yurt dışındaki finans kuruluşundan kiralayacağı gemiye, mülkiyeti yabancı bir finans kuruluşuna ait olduğu dönem boyunca Türk Bayrağı çekmesi mümkün olmamaktadır. Açıklanan nedenlerden dolayı, finansal kiralama yoluyla gemi edinmek konusuna işlerlik kazandırılabilmesini teminen, TTK'nun 824. Maddesine "Finansal kiralama yoluyla gemi edinen Türk armatörlerinin bir yabancı finans kuruluşundan bu yöntem ile aldıkları gemilere, gemi mülkiyetinin yabancı finans kuruluşuna ait gözüktüğü finansal kiralama süresince Türk Bayrağı çekmesi konusunda izin vermeye T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı yetkilidir" şeklinde bir ifade eklenmesi gerekli görülmektedir.

3.10.2. 1615 Sayılı Gümrük Kanunu ile 1617 Sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibi Hakkında Kanun

Gümrük Yasası'ndaki sektörümüzde uzun süredir sorunlara neden olan konularla ilgili önerilerimiz Şubat 2000'de yürürlüğe girecek olan 4458 sayılı Gümrük Kanununa bağlı mevzuata dahil edilmelidir. Özellikle manifesto noksan ve fazlalıklarının takibatıyla ilgili Madde 237'yi, bakım ve onarım için tersanelere alınan yabancı bayraklı gemilerin teminatlarıyla ilgili Madde 129'u ilgilendiren düzenlemeler yapılmalıdır.

3.10.3. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu

Deniz İş Kanunu'nda yapılması öngörülen değişikliklerin denizcilik sektörünün menfaatlerine uygun biçimde yasalaşmasına çalışılmalıdır.

Ayrıca çalışma ve istihdam konularının uluslararası platformda belirlendiği ve yönlendirildiği Uluslararası Çalışma Teşkilatı (ILO) toplantı ve konferanslarında ilgili kuruluşların temsil edilmesi, bu yöndeki çalışmalar önceden takip edilerek daimi bir komitenin görevlendirilmesi ve bu yönde bir fon teşkil edilmesi uygun olacaktır. Özellikle "Özel İşe Yerleştirme Büroları" kurulmasına ve sicil tutmaya imkan veren Deniz İş Hukuk Sözleşmesinin onanması yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Diğer taraftan ILO'nun 147 No.lu "Ticaret Gemilerinde Minimum Standartlar" Sözleşmesinin onanması sağlanmalıdır. Avrupa Birliği ülkelerinin ILO 180 Konvansiyonunu Haziran 2002'de imzalamaları beklenmekte olup, bu konu şimdiden incelenmeye alınmalı ve gerekli hazırlıklar tamamlanmalıdır.

Ayrıca özel İstihdam Büroları kurulması, buralarda personelin eğitilmesi ve Dünya Bankası'nın bu yöndeki kredisinden yararlanılmasına çalışılmalıdır.

3.10.4. 3226 Sayılı Finansal Kiralama Kanunu

Kiracı bir armatörün asgari finansal kiralama süresi olan dört yılın sonunu beklemeksizin mülkiyeti iktisap edebilmesi konusunun "Finansal Kiralama İşlemlerinde Süre ve Sınırın Tesbitine Dair Yönetmelik"in değiştirilmesiyle mümkün olacağı ve keyfiyetin Hazine Müsteşarlığı'nca değerlendirildiği öğrenilmiştir. Finansal Kiralama yoluyla gemi edinmek konusuna işlerlik kazandırabilmek amacıyla yapılan girişimler sonuçlandırılmaya çalışılmalıdır.

Ayrıca navlun alacaklarının temliki niteliğinde yeni bir teminat türünün leasing şirketlerince kabulünün mümkün olup olmadığı ve bunun hukukî temeli incelenmelidir.

3.10.5. Çevre Yasa Tasarısı

Dünyada çevreyi kirletenlere daima bir ceza verilmektedir. Bu cezada genel anlayış, "Cezanın kirletmenin boyutuyla orantılı olması" ve "Kirletilen yerin temizlenmesini belirli bir süre içinde sağlamak ve bunun masrafını ödemek" tir. Bu anlayış çevreyi istemeden kirleten birine verilen en anlamlı ceza olmaktadır. Ülkemizde ise gemi tonajına bağlı bir ceza sistemi, uygulamada adaleti yok etmekte, ehil olmayan bir grup görevli büyük tonajlı bir gemiye türlü gerekçelerle büyük cezalar ödetebilmektedir.

Bu itibarla, halen TBMM Çevre Komisyonu'nda görüşülmekte olan 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısının içeriğine, gelişmiş ülkelerdeki çevre kanunlarından yararlanılarak adil, pratik ve etkin bir yapı kazandırılması zaruri görülmektedir. Çevre Fonu'na aktarılan kaynaklardan Denizcilik Müsteşarlığı döner sermayesine belli bir oranın aktarılması gereklidir.

3.11. DENİZ VE YAT TURİZMİNİN GELİŞTİRİLMESİ MAKSADIYLA ETKİN BİR FAALİYET GÖSTERMEK

Gezi ve spor maksatlı gemilerin liman masraflarının düşürülmesi esastır. Aksi halde yüksek yatırımlarla meydana getirilen liman ve marinalarımıza harcama gücü yüksek bir turist kitlesinin gelmesi engellenmiş olacaktır. Zira, mevcut uygulamada tekel hakkına dayalı olarak alınan yüksek ücretlerin yanı sıra, verilmeyen hizmetler için de ücret alınabilmektedir. Son yıllarda sahillerimizde yapılan marina, çekek yeri ve yat sığınakları tespit edilerek, buralara gerekli hizmetlerin (su, elektrik, güvenlik gibi) götürülmesi ve yat hizmet sektörüne, dolayısıyla ülkemize kazandırılması konusunda bir ön çalışma yapılmalıdır. Diğer taraftan, özellikle günlük tura çıkan teknelerde seyire elverişlilik ve can, mal güvenliğine aykırı durumların ve teçhizat noksanlarının önlenmesine çalışılmalıdır. Ayrıca, mevcut yerlerin standartlara uygunluğunun ve her konuda denetiminin ciddiye alınması ve takip edilmesi amacıyla bunlara ait bilgilerin güncelleştirilmesi konusundaki çalışmalara devam edilmeli, çalışmaların malî portesinin tespiti için bir fizibilite raporu hazırlanmalıdır.

Türkiye'de hızla gelişen marinaların uluslararası standartlara uygun hizmet vermesi için kalitenin yükseltilmesine, altyapı hizmetlerinin geliştirilmesine, idarî ve yönetimden kaynaklanan sorunların çözümlenmesine çalışılmalıdır. Ayrıca yat hizmet sektöründe ve marinalarda çalışan personelin eğitimi konusundaki faaliyetler geliştirilmelidir. Marina ve yat hizmet sektörünün faaliyet alanında sayısı çok fazla olan kamu otoritelerinin (Gümrük, Gümrük Muhafaza, Liman Başkanlığı, Pasaport Polisi, Sahil Sıhhiye v.b.) sayısının azaltılarak tek bir birime indirgenmesi konusunda bir çalışma yapılmalıdır.

Karasularımızda yapılmakta olan her türlü yatçılık faaliyetlerinin ve yatçılık kavramıyla bütünleşen (imalât, pazarlama, günlük gezi, yarışma vs.) tüm etkinliklerin gelişmesi, dünya pazarlarından daha fazla pay alınması, karasularımızda daha çağdaş, daha güvenli seyirlerin sağlanması, bunlar için gerekli yeni yasal düzenlemelerin yapılmasına bağlıdır.

Ayrıca, Avrupa Topluluğu yönetmeliklerine uyum amacıyla Avrupa Birliği ülkelerindeki uygulamalar araştırılmalı ve konu hukukî açıdan incelenmelidir. Deniz ve yat turizminin geliştirilmesi ve uluslararası rekabet koşullarına kavuşturulması maksadıyla mevcut ticari yatlarımız dünya standartlarına yükseltilmeli, yat limanları ve yanaşma yerlerinin arttırılması için kısa ve orta vadeli politika ve görüşler geliştirilmelidir.

Ayrıca, Turizmi Geliştirme Fonu adı altında Sektörden toplanan yaklaşık 2 Milyon USD tutarında kaynağın kullanımının incelenmesi için bir komisyon oluşturulmalıdır. Bu fondan denizcilik sektörünün yararını gözetmek koşuluyla Denizcilik Müsteşarlığına pay ayrılmalıdır. Ülkemizi çevreleyen denizler ile nehir ve göllerimizin kirlenmesini önleyici her türlü tedbirlerin alınması ve limanlarımıza acilen atık alacak istasyonlar yapılmasının sağlanmasına çalışılmalıdır.

3.12. ŞEHİRİÇİ YOLCU TAŞIMACILIĞINDA VE KABOTAJ YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞINDA DENİZYOLU KULLANIMININ ARTIRILMASI İÇİN TEDBİRLER ALMAK

Ülkemizin toplam enerji sarfiyatının yüzde 25'inin ulaşıma harcanmakta olduğu ifade edilmektedir. Yıllık petrol ithalatımızın bedeli 4 Milyar USD olduğuna göre 1 Milyar USD, çoğunlukla karayolu ulaşımına harcanmaktadır.

Bilimsel gerçeklerle kanıtlandığı ve tüm dünyadaki uygulamaların gösterdiği üzere en ucuz ve güvenli taşımacılık deniz yolu taşımacılığıdır. Birim yükü belirli mesafede taşımada, denizyoluyla yapılan taşıma ile kıyaslandığında, demiryolu yaklaşık 2 kat, karayolu ise 10 kat fazla enerji sarfiyatı gerektirmektedir. Denizyolu ulaşımı az enerji sarfiyatı yanında temiz ve sağlıklı bir ulaşım yoludur. Karayolu ulaşımında özellikle trafik sıkışıklarında yakıt ve zaman kaybı yanında, insan sağlığına zararlı zehirli egzoz gazları yayımı, gürültü kirliliği ve sinir sistemini bozma gibi olumsuzluklar artık tüm insanlarımızca bilinmektedir. Bir insanın 24 saatte kullanacağı miktarda havayı bir tek otomobil 15 dakikalık çalışmada solunamayacak

hale dönüştürmektedir. Ayrıca motorlu araçların asbestli fren balataları ve partikül madde emisyonu yaratan lastikleri de insan sağlığına zarar vermektedir.

Konunun ekonomi ve çevre boyutu ile ilgili olarak, ülkemizde kurulu elektrik santralları ile İstanbul'daki taşıt sayısı arasında ilginç bir karşılaştırma yapabiliriz. Ülkemizdeki elektrik santrallarının toplam gücü 22.000 Megawatt'tır ve özellikle fosil yakıt kullanan santralların çevresel kirliliklerinden duyulan rahatsızlıklar ortadadır. Sabah ve akşam trafiğin yoğun olduğu saatlerde 2 saat sürekli çalışarak trafikte bekleyen araçların sayısı 300 Bin olarak hesaplanırsa (şehirdeki toplam araç sayısı bir Milyondan fazladır), ortaya çıkan ve kullanılamadığı için ekonomik değeri bulunmayan, ancak hava kirliliği yaratan termik güç yaklaşık 3 Bin Megawatt olarak ülkemizdeki fuel-oil yakan elektrik santralları toplam kapasitesinin 5 katına ulaşabilmektedir.

Karayolları, Trakya bölgesinde olduğu gibi çarpık, verimli tarım alanlarını yok edici ve çevreyi kirletici sanayi yerleşimi yaratmış, köprüler ve yeni otolar yeşil alanların ve ormanların yağmasına ve su kaynaklarını tehdit eden yapılaşmalara yol açmıştır. Deniz ulaşımında arazi ihtiyacı sorunu yok denecek kadar az iken, otoyol inşaatları, örneğin demiryoluna kıyasla bir 3 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.

Her yeni proje mühendislik bilimi açısından ve maliyet, zaman, emniyet/sağlık ve çevre kriterlerine uygun planlanmalı, ilgili bilim çevrelerinin ve meslek odalarının görüşleri alınmalıdır. Her konuda olması gerektiği gibi ulaşım sistemlerinde de toplumsal maliyetler gözönüne alınmalıdır.

Diğer taraftan karayolları ulaşımındaki kazalarda her yıl binlerce ölü, yaralı, sakat ve trilyonlarca lira kayıp vermekteyiz. Kilometre başına yaklaşık 2 Milyon USD’den başlayan otoyol inşa maliyetleri, viyadüklü kesimlerde 12 Milyon USD’ye çıkabilmektedir. ÜIkemizde inşa edilmiş otoyolların ortalama km maliyeti 8.8 Milyon USD’dir. Bu hesapla 150 km'lik bir otoyol bedeli, bir Milyar USD’yi aşmaktadır. Buna karşın 1100 konteyner (yani 1100 tır yükü) taşıyan bir geminin maliyeti sadece 20 Milyon USD’dir.

İstanbul 3. Boğaz Köprüsü'nün maliyeti, arazi kamulaştırma bedelleri ile birlikte 1.2 Milyar USD, Çanakkale Köprüsü 400 Milyon USD, İzmit Körfez Geçişi ise 1.8 Milyar USD olarak öngörülmektedir ve inşaat süreleri 3-4 yıldır. Kent içi ulaşımda kullanılabilecek ve yerli imkanlarımızla tersanelerimizde inşa edilecek yolcu gemilerinin maliyeti, büyüklüğe göre 4-8 Milyon USD mertebesinde olup inşa süreleri 1-2 yıldır. Görüldüğü üzere bir köprü bedeline yüzlerce yeni gemi inşa edilebilmektedir. Boğaz köprüsünden geçen yolcu sayısının 2 kat arttığı dönemde araç sayısı 12 kat artmıştır. Boğaz köprüleri insanların değil, (yüzde 85 oranı ile) özel otomobillerin iki yaka arasında taşınmasında kullanılmaktadır. Boğaz köprülerinin İstanbul kent içi ulaşımındaki payı sadece yüzde 11'dir.

İstanbul kentimizin iç ulaşımında yüzde 88 karayolu, yüzde 8 demiryolu ve yüzde 4 denizyolu kullanılmaktadır. İstanbul kent içi denizyolu ulaşımında payı yüzde 6 olan deniz

otobüslerinde kısmi artışa rağmen, payı yüzde 85 olan TDİ A.Ş. şehir hatları için 1989 senesinden beri, yeni yolcu gemisi inşa edilmemiştir. Yüksek süratli deniz otobüslerinin kısa hatlarda verimli ve ekonomik olamamalarından dolayı yerli tersanelerimizde ucuz bedelle inşa edilecek uygun kapasite ve hıza sahip yeni şehir hattı gemileri acilen hizmete sokulmalıdır. Taşıdığı yolcu sayısı düşmekte olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne gerekli kaynaklar ayrılarak yeni gemi inşa yatırımlarına yeniden başlanmalıdır. Ayrıca mevcut alt yapının daha rasyonel kullanımıyla soruna çözüm bulunmaya çalışılmalıdır. Bunun için mevcut iskelelerin kullanılmasının yanında olmayan yerlere de yapılması gerekmektedir.

Yolcu taşımacılığının denize kaydırılması diğer şehirlerimiz için de önemlidir. Örneğin Antalya için deniz otobüsünün ulaşımda büyük bir rahatlık getirmesi beklenmektedir. Böylelikle Antalya-Alanya ve Antalya-Kemer arasında deniz yoluyla yolcu taşımacılığının emniyetli ve hızlı bir şekilde yapılabileceği düşünülmektedir. Bu yolla toplam 400 kişi aynı anda yolculuk yapabilecektir. Antalya-Kemer arasında 2, Antalya-Alanya arasında ise 4 deniz otobüsüne ihtiyaç duyulmaktadır. Bunların toplam maliyeti en fazla 40 milyon dolar olarak hesaplanmaktadır

Dünya yük taşımacılığının yüzde 85'den fazlası denizyolu ile yapılmakta iken, ülkemiz, yurtiçi yük taşımacılığının yüzde 87'si karayolu, yüzde 5'i demiryolu, yüzde 5'i denizyolu ile, yolcu taşımacılığının ise yüzde 95'i karayolu, yüzde 3'ü demiryolu ve ancak yüzde 0.3'ü denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Aynı yanlış politikalar neticesinde, ülkemizin yıllık 100 Milyon ton civarı ithalat ve ihracat ürünlerinin sadece yüzde 30'u Türk Bayraklı gemilerle taşınabilmektedir.

Denizlerimize, akarsu ve göllerimize sırtımızı dönmeyip, tüm dünyanın yaptığı gibi su yollarından ekonomik olarak en yüksek oranda yararlanma imkanlarını yaratmalıyız. Denizcilik sektörünün; ulaştırma, gemi inşaatı ve tamiri, yan sanayi, liman ve marina, turizm, sigortacılık ve balıkçılık gibi geniş bir çalışma alanına sahip olarak ülkemiz için çok önemli olan istihdam sorununa katkısını göz ardı edemeyiz. Bu bakımdan özellikle şehiriçi yolcu taşımacılığında toplu ulaşımı ve taşımacılığı esas alan ve koordine eden uzun vadeli planları içeren politikaların acilen uygulamaya konulmasına çalışılmalıdır. Ayrıca kabotaj yük ve yolcu taşımacılığında denizyolu kullanımının artırılması için yapılması gerekenler belirlenmelidir.

3.13. GEMİADAMLARI VE DENİZ İŞLETMELERİ YÖNETİCİLERİNİN KALİTE VE ADEDİNİN ARTIRILMASI İÇİN DENİZCİLİK EĞİTİMİNE ÖZEL ÖNEM VERMEK

Deniz ticaret sektörü, ticarî açıdan olduğu kadar eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Bu nedenle denizcilikte başarılı olmak için insan kaynağına önem vermek öncelikli bir kuraldır.

Deniz ticaretinde daha güvenli ve verimli çalışmayı sağlamak amacıyla uluslararası düzeyde birçok kuruluş görev yapmaktadır. Bu kuruluşlar dünya deniz ticaretinin vazgeçilmez müesseseleri olup, uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve geliştirilmesi için insan faktörünü ön plana çıkararak çalışmaktadırlar. Dünyanın denizcilikte gelişmiş tüm ülkeleri ve özellikle AB ülkeleri; IMO'nun sözleşmeleri, protokolleri ile teknik ve ticarî eğitim konularında belirlemiş olduğu yüksek düzeydeki standartlara ulaşmak amacıyla her türlü önlemi almışlar; gemilerini modern araç ve gereçlerle donatmışlar ve gemi personelini gerek denizde, gerekse karada hizmet için geliştirilmiş eğitim programlarına göre yetiştirmişlerdir.

1978 STCW Konvansiyonu'nun hükümleri; 5 yıllık geçiş süresi bitimi olan Ağustos 1997'den itibaren bütün denizci ülkelerde uygulanmaya başlanmıştır. 20.4.1988 tarih ve 3539 sayılı kanunla taraf olduğumuz STCW-78 Sözleşmesi'nin günün ihtiyaçlarına cevap vermeyişi, STCW-95 değişimlerinin yürürlüğe girişi de dikkate alınarak Gemiadamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkındaki 28.8.1995 tarih ve 22388 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmeliğin 1.10.1996 tarihinde yürürlüğe girmesi kararlaştırılmışsa da, uygulamadaki aksaklıklar nedeniyle yürürlükten kaldırılmıştır. Bu konuda çeşitli kuruluş temsilcilerinin katılımıyla hazırlanan yeni yönetmelik 1.2.1997 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik STCW-95 gereklerini karşılayacak şekilde hazırlanmıştır. Ancak Gemi adamları Yönetmeliği'nin sektörden gelen talepler de göz önüne alınarak yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Ayrıca olumsuz tutumları yaygın biçimde dikkati çeken gemi zabitanı ve mürettebat için gemiadamları sicili oluşturulmasına da çalışılmalıdır.

Yüksek Öğrenim Kurumları ve M.E.B. çerçevesinde eğitim-öğretim hizmeti veren Özel Eğitim Merkezleri ile işbirliğinde bulunularak;

*Temel Deniz İşletmeciliği,
*Çağdaş Deniz İşletmeciliği,
*Denizcilik İşletmelerinde Kalite Yönetimi,
*ISM eğitimi,
*Liman İşletmeciliği,
*Denizcilik İngilizcesi ve Amatör Denizcilik,
*STCW ve Gemiadamları Sınav Hazırlığı,
*GMDSS, Radar, Telsiz Zabitleri Oryantasyon
gibi konularda kurslar düzenlenmeli, Avrupa Birliği Türk Denizcilik İlişkileri, Türk Boğazları gibi konularda müşterek çalışmalarda bulunulmalıdır.

Diğer taraftan T.C. Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile işbirliğinde bulunularak aşağıdaki konularda eğitim verilmesine çalışılmalıdır:

2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği,
1593 sayılı Umumi Hıfzıssıha Kanunu ve Sahil Sıhhiye Merkez ve İdareleri ile Tahaffuzhane ve Bakteriyoloji Müesseseleri İşlemleri üzerine Genel Yönetmelik,

Montreux Sözleşmesinin sağlıkla ilgili hükümleri,
Gemilerde Yolcuların Sıhhî Emniyeti Hakkında Nizamname.

Ayrıca Denizcilik Sektöründe, özellikle yolcu taşımacılığı konusunda, dünyadaki gelişmeleri ve yenilikleri tanıtıcı eğitim programları düzenlenmeye devam edilmelidir.

Denizciliğin genel sorunları, bunlar için çözüm önerileri ve ilgili kurumlar müteakip sayfadaki tabloda özetlenmiştir.

3.14. YATÇILIĞIN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

a. Son yıllarda denizcilik sektöründe yaşanan olumsuzluklar ülkemiz denizcilik sektörünü ve turizmini de etkilemiş ve sektördeki gelişmelerde bir yavaşlama eğilimi gözlenmiştir. Ülkemizde çeşitli nedenlerle oluşan darboğaz özellikle turizm sektörümüzde çalışan firma ve şahısları olumsuz etkilemiş olup, sektörü büyük bir bunalımın eşiğine getirmiştir. Öte yandan yat sektöründe istenilen seviyedeki standardın sağlanamamış olması bir olumsuzluk faktörü olmaktadır. Yapılacak yeni bir düzenlemeyle yatlarda belli bir standardizasyona gidilmesinin sağlanması ve kontrolü ile gerek standardizasyon çalışmalarına katkıda bulunmak, gerekse sektördeki ekonomik bunalımı çözümlemek için yatlara donanım ve pazarlama kredisi sağlanmalıdır.

b. Yat ve deniz turizmi sektöründe bugüne kadar değişik Bakanlıklara bağlı kuruluşlar hizmet verdiği için ve bu kuruluşların arasındaki koordinasyon yetersizliğinden dolayı sektörle ilgili yeterli bilgiler çok geç sağlanabilmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde yat ve deniz turizminde istatistikî bilgi ağı kurulmalı ve bir veri bankası oluşturulmalıdır.

c. 3000 yat ve 30 bin yatak kapasitesine sahip olan Türk yat turizmi hak ettiği ilgiyi bir türlü bulamamaktadır. Bunda başlıca etkenin tanıtım yetersizliği olduğu bilinmektedir. Turizm Bakanlığı tanıtım bütçesinde yer alan fonlar, sektörce hazırlanıp Bakanlığın uygun göreceği projelere aktarılmalı, tanıtım amacıyla yurt dışına götürülecek, özellikle fuarlarda sergilenecek ürün ve hizmetler; harç, resim, vergi vs.den muaf tutulmalı ve bu konuda gümrük mevzuatının engelleyici hükümleri kaldırılmalıdır.

d. Yat personeli eğitimi çok yönlü ele alınmalıdır. Muğla ilçeleri (Bodrum, Marmara, Fethiye) ve Antalya'da bu eğitim Deniz Ticaret Odası tarafından kısa süre de olsa verilmektedir. Denizcilik faaliyetlerine yönelik kurslar, Turizm Bakanlığınca yürütülecek aynı maksada matuf kurslarla birleştirilerek daha verimli bir hale getirilmeli, kurs süreleri uzatılarak belgeli/belgesiz adayların eğitiminin pekiştirilmesi sağlanmalıdır.

Deniz meteoroloji bültenleri zamanında ve en az bir yabancı dilde yapılmalıdır.

f. Ülkemiz; yat turizmi için bir doğa, kültür birleşimiyle ideal bir ortamdır. Bu ortamın devamlılığının sağlanması yat turizmi açısından çok önemlidir.

Çevre koruma kapsamı altında yapılan çalışmalar devamlı olmalı, çevre bilincinin geliştirilmesi amacıyla panel ve seminerler düzenlenmeli ve özellikle deniz kirliliği konusunda mevcut kanun, tüzük ve yönetmelikler hakkında sektörde çalışanların bilinçlendirilmesi konusunda eğitim programları düzenlenmeli, turistik liman ve marinalarda, sintine sularını ve pis su tanklarındaki kirli su ve atıkları toplayıcı/arıtıcı tesisler ile kara ve deniz vasıtaları sağlanmalıdır.

g. Yatçılık hizmet ihraç edilerek döviz getiren bir sektördür. Günümüzde yurda önemli ölçüde döviz girdisi sağlayan yat işletme firmalarının ihracatçı sayılmaları ve ihracatçı firmalara uygulanan teşviklerden faydalandırılmalarının sağlanması gerekmektedir.

h. Diğer Akdeniz ülkelerinin sahip olduğu marina kapasiteleriyle karşılaştırıldığında Türkiye'deki 5.500 rakamının çok düşük olduğu görülmektedir. Örneğin, Yugoslavya'nın 35 bin, Yunanistan'ın 65 bin, İspanya'nın 110 bin ve Fransa'nın Akdeniz'de 110 bin marinası mevcuttur. Bu bakımdan ülkemizdeki yat limanı açığının kapatılması büyük önem taşımaktadır. Bununla birlikte turistik ticari taşımacılık yapan yatlara mazotun gümrüksüz fiyattan verilmesi önem taşımaktadır.

3.15. BALIKÇILIK SEKTÖRÜNÜN SORUN VE ÖNERILERI

Balıkçı filomuzdaki sayısal ve kapasite artışlarına karşılık kıyı yapılarında alt ve üst yapı eksikliği üretimi olumsuz yönde etkilemektedir. Mevcut barınakların eksik olan alt ve üst yapı tesisleri tamamlanmalı, ihtiyaç duyulan yörelerde yeni barınaklar yapılmalıdır.

Karadeniz'de büyük bir av filosu mevcuttur. Av teknelerinin ve çeşitli büyüklükteki diğer gemilerin bakım, onarım işleri yine bu bölge tersanelerinde yapılmaktadır. Ancak, yüksek veya sabit olmaması nedeniyle teknelerin çekim ve denize atılması büyük güçlükler doğurmakta, aynı zamanda büyük bir zaman kaybına neden olmaktadır. Bu tersaneler çeşitli yönleriyle desteklenir ve donatılırsa yoğun bir talep olacağı, bölgede büyük bir istihdam yaratılacağı ve iş sahası açılacağı kuşkusuzdur. Bölgede bulunan balıkçılıkla ilgili altyapıların modernleştirilerek geliştirilmesi gerekir.

Aşırı avcılığın önüne geçilebilmesi için balık stoklarımızdan bir defada avlanacak miktarda veya toplam av miktarında ya da avlama gücünde sınırlamaya gidilerek dengeli avcılık yapılması sağlanmalıdır. Balıkçılık filomuzun av gücüne uygun teşvikler ve krediler, gırgır ve trol teknelerinin avlama teknolojisinin açık deniz balıkçılığına yönelik modernizasyonu yönünden uygulanmalı, av filomuzu oluşturan tekneler standardize edilmelidir. Balıkçı teknelerine gümrüksüz mazot verilmesi standardizasyon açısından faydalı olacaktır.

Balık stoklarımıza yönelik bilimsel araştırma çalışmaları aralıksız sürdürülmeli, yapılacak planlı ve kararlı çalışmalar ışığında mevcut su ürünleri kaynaklarımızın devamlılığı sağlanmalıdır.

Balıkçı barınakları yönetmeliği günümüz koşullarına göre yeniden düzenlenmelidir. Kiralama aşamasındaki zorluklar giderilmeli, Malîye tarafından saptanan kira bedelleri balıkçı kooperatiflerinin ödeyebileceği şekilde belirlenmelidir. Kiralanan barınaklarda eksik olan alt ve üst yapı tesislerinin yapılması için yatırım gerekli olduğundan gereken destekleme yapılmalıdır.

Su ürünleri çabuk bozulabilen gıda maddeleri olduğundan uygun koşullarda soğuk hava depolarında muhafaza edilmelidir. Balıkhanelerde yeterli düzeyde soğuk muhafaza ve buz tesisleri bulunmalı, mutlaka soğuk zincir tesis edilmelidir.

Mevcut su ürünleri pazarlama sistemindeki aksaklıklar giderilmeli, su ürünleri birlik ve kooperatifleri tarafından balıkçıların avladığı balığı pazarlama, kabzımallık, komisyonculuk v.s. unsurlar devreden çıkarılmalıdır.

3.16. KUMCULUK SEKTÖRÜ'NÜN SORUNLARI

Deniz kumculuğunun en büyük sorunlarından biri izin verilen yerler dışında da kaçak olarak çalışılmasıdır.

Bugün sadece Karadeniz'de Podima ve Marmara Denizi'nde İmralı Adası çevresi için ruhsat vardır. Karadeniz'deki Podima özel bir şahıs tarafından işletilmektedir. Imralı adasının etrafındaki kum ise Adalet Bakanlığı'nın işletmesindedir. Çok zengin kum ocakları bulunan Karacabey için Bursa'dan verilen ruhsatlar zaman zaman iptal edilmektedir.

Yeni kum yatakların bulunabilmesi amacıyla derinlemesine bir araştırma yapılabilmesi için kumcular finanse edilmelidir. İstanbul'un çevresindeki yataklar taranıp, kum ve çakıl tespit edilmeli ve hangi yataktan kum alınırsa çevreye zarar vermeyeceği konusunda tüm ilgili kuruluşların katılımıyla çalışmalar yapılmalıdır. Kaçak olarak yapılan ve deniz ekosistemini bozan kumculuğun kesinlikle önüne geçilmelidir.

Deniz kumculuğunun bir sorunu ise yetişmiş gemi adamıdır. Oldukça meşakkatli sayılan bu iş kolunda çalışmak isteyen az sayıda yetişmiş gemi adamı mevcuttur.

Kum gemisi personeli, kaptanlar başta olmak üzere, kum ocağındaki alana yanaşma, demirleme, kerteriz yaparak deniz dibindeki inşaat için yararlı kum ve çakılı bulabilme, gemiyi yükleme, sefere hazır hale getirme ve nihayet boşaltma rıhtımına gelip gemiyi tahliye etme hususları normal kuru yük gemisinde çalışan gemi adamının dışında özellikler istemektedir. Bütün bunların sağlanabilmesi için tüm kum gemisi adamlarının ayrı beceri kurslarına tabi tutulmaları gerekmektedir.

Ülke ekonomisi paralelinde işleyen inşaat sektörü, değişen piyasa koşullarına göre hareket etmektedir. Bu nedenle bir istikrar sağlanamamaktadır. Alınacak ekonomik tedbirlerle (para piyasasının kontrol altına alınması, yatırımların hızlandırılması ve toplu konutlara hız verilmesi gibi) inşaat sektörünün artan bir satış grafiği göstermesi sektörü daha da büyütecek ve önemini ortaya çıkaracaktır.

3.17. GÜVENLİK

3.17.1 Can Güvenliği ve Sağlık

Denizciliğin önemli bir boyutu da güvenliktir. Gemiler ister limanda, ister seyir halinde olsunlar, denizde bulundukları sürece devamlı risk altındadırlar. Bu nedenle risklerin azaltılması, güvenliğin arttırılabilmesi için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) önemli çalışmalar yapmakta ve çoğu da bağlayıcı olan kararlar almaktadır. IMO çalışmalarına aktif olarak katılabilmek ve alınan kararlarda etkili olabilmek için uzman ekiplerin değişmeksizin IMO toplantılarına iştiraki sağlanmalıdır.

Gemilerin uyması gereken uluslararası kurallarda meydana gelen değişiklikler en kısa zamanda ilgili kişi ve kurumlara ulaştırabilecek bilgi akışı sağlanmalıdır.

Uluslararası kurallardaki değişikliklerin gemilerdeki uygulamaları donatanlara önemli miktarda maddi külfet getirmesi nedeniyle genellikle zamanında yapılamamaktadır. Bu da gemilerin rekabet gücünü azaltmakta ve yabancı limanlarda tutuklanmalarına sebebiyet vermektedir. Paris Momerandumu verilerine göre 01.01.1999 - 01.07.1999 tarihleri arasında sadece Avrupa limanlarında yapılan Liman Devleti Kontrollerinde Türk Bayraklı gemiler 94 kez tutuklanmışlardır. Bu durumun giderilmesi ve uluslararası kurallardaki değişikliklerin getirdiği uygulamaların zamanında yapılabilmesi için donatanlar teşvik edilmeli ve desteklenmelidir.

Avrupa Birliğine üye devletlerin limanlarına gelecek gemilerin muayenesi, sörveyi ve sertifikalandırılması ile ilgili olarak üye devletler ve klas kuruluşlarınca alınacak ve izlenecek önlemler AB'nin 94/57/EC sayılı Konsey Direktifiyle belirlenmiştir. Bu direktifte Türkiye'nin uyum sağlaması yanında Ulusal Klas Kuruluşu olarak Türk Loydu'nun da direktifte belirlenen koşulları sağlayarak AB'ce tanınırlılık alabilmesi için gereken destek verilmelidir.

11 Aralık 1948 tarihinde yürürlüğe giren "Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük" yapıldığı zamanın koşullarına cevap verebilmekteydi. Oysa bu tarihten sonra gemi boyutlarında, tiplerinde, malzeme, techizat ve donanımlarında önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Hem gelişmeler uyabilmek, hem de filonun rekabet gücünü arttırabilmek için Denizcilik Müsteşarlığınca yürütülmekte olan tüzük değişikliği çalışmaları mümkün olan en kısa zamanda tamamlanmalıdır.

Deniz ticareti rekabetinde öne geçebilmek, çevrenin korunması, can ve mal emniyetinin sağlanabilmesi için filoya yeni katılacak gemilerin klaslı olmaları sağlanmalıdır.

3.17.2. Çevre Güvenliği

Doğal deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlayacak tedbirler alınacaktır. Deniz taşımacılığı ve deniz ulaştırması alt yapı tesislerinden kaynaklanan kirlilikler ile deniz kaynaklarının (balıkçılık, turizm, kumculuk vb.) aşırı ve hatalı kullanımından kaynaklanan degradasyonel ekosistem değişimlerinin önüne geçilecektir. Bu kapsamda özellikle 2872 sayılı Çevre Kanununun içeriğine, gelişmiş ülkelerin çevre kanunlarından yararlanılarak adil, pratik ve etkin bir yapı kazandırılması sağlanacaktır. Bu konuda kamu yararına çalışan çevreci sivil toplum kuruluşlarının faaliyetleri desteklenecektir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni yüzyıldaki ilk 5 yılının planlanmasına yönelik Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, ayrıca Türkiye Cumhuriyeti'nin yüzüncü yıldönümü olan 2023 yılı hedef alınarak belirlenecek olan Türkiye Orta ve Uzun Dönem Gelişme Hedefleri ve Stratejileri açısından da büyük önem taşımaktadır.

Bu paralelde planlama aşamalarında pek çok diğer faktörle birlikte anılan çevre, özellikle deniz ulaştırması gibi oldukça hassas ve kırılgan bir sistem olan deniz ve kıyı ile bağıntılı bir çalışmada oldukça önemlidir. Deniz ulaştırması, önümüzdeki beş yıllık dönemde demiryolu ile birlikte yeni ulaşım stratejisinde ağırlık verilecek diğer seçenektir. Bu stratejilerin toplumsal hayatın iyileştirilmesi açısından yararları büyüktür. Resmi Gazetede yayınlanan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonlarının oluşturulmasına ilişkin Başbakanlık Genelgesi'nde de belirtildiği gibi, çevre boyutunun ekonomik ve toplumsal kararlarla bütünleşmesini sağlayan "sürdürülebilir kalkınma" yaklaşımı, tüm dünya ülkelerinde ve Türkiye'de doğal çevrenin korunmasında önemli bir aşamayı oluşturmaktadır.

Önümüzdeki beş yıl için hazırlanacak önerilerde çevre, deniz ulaştırmasının içerdiği tüm konuları kapsayacak şekilde değerlendirilmelidir.

- *Deniz taşımacılığı kökenli çevre kirliliği*

Türkiye, sahip olduğu iki boğaz ve coğrafi konumu nedeniyle yoğun bir deniz trafiğine maruz kalmaktadır. Bu trafik sonucu gemi ve diğer deniz araçlarından atılan sıvı ve katı atıklar denizi kirletmektedir. Bunu önlemenin yolu yaptırım gücü yüksek, etkin denetim ve kontrol sistemlerinin kurulmasıdır. Özellikle bölgede deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik iki uluslararası anlaşmanın da (Barselona Anlaşması ve Bükreş Anlaşması) dışında kalan Marmara Denizi'nde bu hususa ayrı bir önem verilmesi ve özen gösterilmesi şarttır. Bu arada kirliliği önlemeye yönelik çeşitli altyapı tesislerinin de kurulması gereklidir. Bunların en önemlisi gemi veya deniz araçlarının normal işlemlerinden kaynaklanan çeşitli atıkları toplayan kabul tesislerinin kurulması ve işletilmesidir. Tüm bunların ötesinde kaza

durumlarında müdahale edecek birimlerin dünya standartlarında ekipman ve personele sahip olmaları, sürekli olarak da kapasitelerini geliştirmeleri gereklidir.

- *Deniz ulaştırması altyapı tesislerinin çevreye etkileri*

Deniz ulaştırmasının önümüzdeki beş yıllık dönemde yeni ulaşım stratejisinde ağırlıklı bir öneme sahip olması, beraberinde çeşitli liman ve yanaşma yeri ihtiyaçlarını getirecektir. Önceki yıllarda plansız gelişmeler yüzünden ciddi çevre sorunları yaşayan İzmit Körfezi, Aliağa Körfezi gibi bölgeler düşünüldüğünde deniz taşımacılığı altyapılarının planlamasının önemi ortaya çıkmaktadır. Yedinci Beş Yıllık Planda da belirtildiği gibi, gerek devlet gerekse özel sektör yatırımlarında tek tek tesis kurulması yerine yatırımlara bölgesel bütünlük içinde yönlenilmesi, kıyılarımızın en doğru şekilde kullanımı açısından önem taşımaktadır. İlgili bütün kurumların tam katılımlarını garanti altına alacak bir koordinasyon ortamının sağlanması ivedilik arz etmektedir. Sürdürülebilirliğin en önemli kriterlerinden biri olan "katılım"ın sağlanması, planlama aşamasında olduğu kadar, yönetim evresinde de aynı oranda gereklidir.

Yapılacak tüm yatırımların kapsamlı Çevresel Etki Değerlendirmesi çalışmalarının gerçekleştirilmesi şarttır. Liman ve benzeri deniz yapıları projelendirme ve inşaatlarında çevre kriterlerine azami önem verilmelidir. Limanlar büyük kapalı su alanları yaratan yapılardır. Bu su alanları gerekli sirkülasyonun sağlanmaması durumlarında kolayca kirlenmekte ve çevre sağlığını tehdit edebilmektedir. Planlama ve projelendirme aşamalarında bu tür yapıların yaratabileceği çevre sorunları detaylı incelenmelidir.

Kıyıya yapılan yapıların kumsal yapılarına olan ters etkileri (kum birikmesi, erozyon gibi) yine planlama ve projelendirme aşamalarında araştırılmalı, laboratuar ve/veya bilgisayar modelleri yardımıyla bu yapıların kıyıya uzun dönemde yapacağı etkiler değerlendirilmeli ve bu tür yapıların kıyı ve deniz ekosistemlerine olabilecek olumsuz etkileri önlenmelidir.

Yatırım alanları seçiminde çevresel açıdan öneme sahip alanlarda planlama faaliyetlerinden kaçınılmalı, karar verme aşamalarında değerlendirmeye yardımcı olacak kuruluşlar ve farklı disiplinlerden uzmanlar ile birlikte çalışılmalıdır.

- *Yolcu taşımacılığı*

Denizden yolcu taşımacılığı, uygun altyapılar sağlandığı sürece özellikle karayoluna oranla, çevre açısından çok daha temiz ve tercih edilmesi gereken bir ulaşım metodudur. İstanbul ve İzmir gibi büyük metropoliten şehir merkezlerinde toplu taşım için deniz yollarının kullanılması, özellikle köprü ve ona bağlı yollar gibi çevresel açıdan zararlı gelişmelere alternatif olarak planlanmalı ve teşvik edilmelidir.

- Eğitim

Deniz ulaştırması ile ilgili eğitim faaliyetleri olarak liman personeli eğitimi, liman mühendisliği ve teknolojisi, denizcilik (güverte, makine, deniz ve liman işletmeciliği, dokümantasyon, liman planlaması ve teknolojisi, deniz ticareti araştırmaları) eğitimleri sayılabilir. Tüm bu eğitim faaliyetlerine kıyı ve denizle ilgili kirlilik, ekoloji, deniz ve kıyı biyolojisi gibi konuları içeren çevre bilimleri eğitimlerinin eklenmesi yararlı olacaktır.

Planlama ve uygulamalarda karar verme yetkisine sahip yerel veya merkezde görevli devlet personelinin de çevresel konularda eğitilmesi ve bilgilendirilmesi amacıyla eğitim programları düzenlenmesi, planlamada yapılabilecek yanlışların son karar aşamasında düzeltilebilmesine olanak tanıyacaktır.

3.17.3. Seyir Güvenliği

Gemi Kurtarma Hizmetleri açısından; Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından; Karadeniz'de Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasıdaki Türk karasuları ile Ege Denizi'nde, Bozcaada ve İmroz Sahilleri de dahil olmak üzere Bababurnu ile Saroz Körfezi'nde Kemikli mevkii arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde ve Karaburun ile Foça'yı birleştiren hattın içinde bulunan İzmir Körfezi'nde kazaya uğrayan (harp ve yardımcı gemiler hariç) 300 Rüsum Tonilatodan yukarı gemi ve yüklerin kurtarma ve yardım işleri tekel şeklinde olmak üzere kurtarma ve yardım hizmetleri bütün denizlerde yürütülmektedir.

Alemdar 2, Gemi Kurtaran ve 12 adet Söndüren tipi römorkör halen anılan kuruluşun kurtarma filosunda bulunmaktadır. 2000 yılı başında 2 adet daha kurtarma gemisinin filoya ilavesi sözleşmeye bağlanmış olup filonun ilerki yıllarda daha da geliştirilmesi, böylece gemi kurtarma hizmetlerinin tekel dışı alanlarda da daha etkin bir biçimde yürütülmesi amacıyla çalışmalar sürdürülmektedir. Kuruluşun gemi kurtarma filosu ve özellikleri ekteki tablolarda gösterilmiştir.

Kıyı emniyeti hizmetleri; Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nce tüm Türkiye kıyılarında gemilerin seyir emniyetine yardımcı olmak üzere kurulmuş bulunan seyir yardımcıları 24 saat esasına göre aralıksız hizmet vermektedir. Mevcut Deniz Sinyalleri aşağıda gösterilmiştir:

Fener	369 Adet
Sis Düdüğü	16 Adet
Radyofar	3 Adet
Işıklı-Işıksız Şamandıra	58 Adet
Alamet (Bıkın)	3 Adet

Racon	2 Adet
Sis Çanı	2 Adet

Tüm fenerlerin sabit elektrikli ve güneş enerjili sistemle çalışması amaçlanmaktadır. Fenerlerin anında denetimini sağlamak amacıyla remote kontrol sisteminin ikmali sağlanacaktır. Kuruluşça işletilen deniz sinyalleri ekli tablolarda gösterilmiştir.

Tahlisiye hizmetleri; İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e çıkışında Rumeli yakasında Terkos Gölü civarından, Anadolu yakasında Kefken Sahillerine kadar uzanan kıyı şeridine yakın yerlerde 75 mil boyunca kazaya uğrayan Türk ve yabancı bayraklı gemilere can kurtarma hizmeti verilmektedir. Bu sahil şeridinin kritik noktalarında bulunan istasyonlarda ki kurtarma ekipleri 24 saat esasına göre muhabere, gözetleme ve can kurtarma hizmeti vermektedir. Tahlisiye istasyonlarının tüm Türkiye kıyılarında hizmet verecek şekilde yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır. Kuruluşça halen işletilmekte olan Tahlisiye İstasyonları aşağıda gösterilmiştir:

Cebeci Tahlisiye İstasyonu
Kefkenada Tahlisiye İstasyonu
Şile Tahlisiye İstasyonu
Anadolu Karaburun Tahlisiye İstasyonu
Yonburnu Tahlisiye İstasyonu
Harem Acil Müdahale Tahlisiye İstasyonu
Kilyos Tahlisiye İstasyonu
Rumeli Karaburun Tahlisiye İstasyonu
Darboğaz Tahlisiye İstasyonu
Akpınar Tahlisiye İstasyonu
Rumeli Feneri Tahlisiye İstasyonu
Rumeli Feneri Bot Tahlisiye İstasyonu

4. SEKTÖRÜN BÜTÜNÜNE İLİŞKİN ÖNERİLER

4.1 POLİTİKA SEÇENEKLERİ :

VIII.BYKP Dönemi , Türk denizciliği için, AB ile kol-kola girme açısından hazırlık yapılması gereken dönemlerin ilki olmaya adaydır. Yapılacak hazırlıklarda AB'nin temel felsefesini teşkil eden "serbest ve haklı rekabet" ilkesinin gözetilmesi, uyum sıkıntısı çekilmemesi bakımından önemlidir. Bu ve sonraki plan dönemlerinde gerekli stratejilerin doğru belirlenebilmesi için, öncelikle, uluslararası yapıya sahip deniz taşımacılığındaki gelişme ve değişmelerin irdelenmesinde yarar bulunmaktadır.

4.1.1 Değişen Deniz Taşımacılığı

Dünya ticaretine deniz taşımacılığı egemendir. Gemilerin büyük çapta taşıma yapabilmesi ve deniz taşımacılığının en ucuz taşıma şekli olması, bu egemenliğin -daha doğrusu tercihin- ana nedenleridir.

Deniz taşımacılığı uluslararası rekabete açık bir sektördür. Bu çeşit rekabetin varlığı gemilere şekil değiştirtmiş, onları çeşitlendirmiş, limanları gemilere ayak uydurtmuştur. Taşımacılıkta özellikle de gemilerde bir takım değişiklikler gelişmeler olmuştur. Bunlar taşımada verimliliği arttırmış ne var ki hizmetin özünü değiştirtmemiştir. Sonuçta da rasyonel taşıma bu sektörün vazgeçilemez arayışını oluşturmuştur. Rasyonel taşıma arayışında olan işletmeler ve ekonomiler hep pazar kavgasının galipleri olmuşlardır. Deniz taşımacılığı çok farklı tarafları bir araya getirir. Yalnızca armatör, gemi acentesi, liman işletmecisi ve broker bu sektörün çerçevesini çizen kimseler değildir. İhracatçı, ithalatçı, sevkiyatçı, tersaneci ve hatta sigortacı bile deniz taşımacılığının bu günkü dinamik yapısında söz sahibi olan bu sektörü rekabet yoluyla değişikliğe zorlayan kişilerdir. Son dönemdeki -özellikle 60'lı yılların ikinci yarısından bu yana- bilimsel ve teknolojik gelişmeler, gemilerle bunlara özdeş işleyen işletmelerde (limanlarda, deniz işletmelerinde, sevkiyatçı işletmelerde, tersanelerde) önemli atılımlara yola açmıştır. Gemiler, tersaneler, liman ve deniz işletmeleri çok sayıda altyapıda oluşan tümleşik (entegre) sistemler durumuna gelmiştir. Dünya ticaretinde önceleri unimodal (tekil) taşımacılık egemendi. Dünya coğrafyasının getirdiği sınırlamalara koşut olarak da ağırlığı deniz taşımacılığı oluşturmakta taşımalar limandan limana yapılmaktaydı. Liman gerisi veya hinterland taşımalarını da forwarderler (sevkiyatçı) yürütmekteydi.

Ancak, 60'lı yıllarla birlikte birimleştirilmiş yüklerin, özellikle de konteynerin deniz taşımacılığına girmesiyle taşıma anlayışı multimodal (çoklu, kombine) taşımaya dönüşmeye başlamıştır. İki liman arasında yapılan taşıma hizmetleri sınırlarını genişleterek liman gerisi taşımalarını da kapsamış, "kapıdan kapıya taşıma" fabrikadan mağazaya taşıma şeklinde yapılır olmuştur. Çoklu taşıma konteynerle gelişmiştir. Çoklu taşıma sayesinde hem malların taşıma sığası büyümüş, hem de taşımalar hız kazanmıştır. Bunda da depolama fonksiyonlarının önüne geçmesi en büyük rolü oynamıştır. Yani, limanlar yük depolama merkezleri olmaktan çok, hinterlandlarına yük pompalayan yerler durumuna gelmeye başlamıştır.

Konteyner, elleçlemede mekanizasyonun doruğa eriştiği bir yük çeşididir. Aynı zamanda birimleştirmenin de en popüler şeklidir. Satıcının ardiyesinde/fiktif deposunda doldurulduktan sonra karayolu/demiryolu/denizyolu/içsuyolu/havayolu bağlantıları ile doğrudan alıcının deposuna aktarılır. Teknoloji, günümüzde gemileri baş döndürücü şekilde değişime zorlamaktadır. Bu zorlamanın temelinde de rasyonel taşıma yatmaktadır. "Ekonomik Taşıma" anlamına da gelen rasyonel taşıma gemilerin hizmetindeki tecimevleri (ticarethane) durumundaki limanları da değişikliğe itmektedir.

Rasyonel taşıma gemilerde hemen her şeyi değiştirmiştir. Taşıma kapasitesi büyümüş, gemilerde ve limanlarda insan gücü tasarrufu öncelik kazanmış, çok amaçlı insan arayışları hızlanmış, diline, dinine ve uyruğuna ve hatta çalıştığı gemiye bakılmaksızın denizci "standart" olmaya itilmiştir. Gemilerin ekonomik taşıma yapabilmeleri limanda durmakla değil pervane döndürmekle sağlanmaktadır. Bu anlayışın ürünü olan gemi yılda ne kadar yük kaldırabilirse, ne kadar çok sefer çevirebilirse o kadar "ekonomik" ve "teknolojik" olmaktadır. Nitekim, rasyonel gemi çalıştırma arayışlarının ağırlıklı biçimde sürgit olduğu laynercilik sektöründe, bu olgu aşağıdaki karşılaştırmadan da anlaşılabilmektedir.

TABLO 8 : Laynercilik sektöründe rasyonelliğe doğru

	Kırkambar gemisi (1950-60 yapımı)	Konteyner gemisi (1972 yapımı)
Yıllık taşıma	74.000	6.488.000
Yıllık tesfir sayısı	2.7	2700 TEU
Taşıma kapasitesi (navlun ton)	11.000	57.000
Yükleme	14	3
Boşaltma	14	3

Kaynak: M.G.GRAHAM, D.O.HUGHES (1985) Containerisation in the Eighties LLP s.18

Liman, gemiye ayak uydurmak durumunda bulunan bir hizmet ünitesidir. Deniz taşımacılığının başlangıç ya da bitiş yeri olan liman, önceleri yörenin her yükünü elleçlemekteyken gemilerdeki değişmelerle uyumlu olarak yükün bir çeşidini/grubunu elleçleyen liman terminaline yönelmeye itilmiştir (yolcu terminali konteyner terminali, petrol terminali gibi). Rasyonel gemi çalıştırma rasyonel insan gücü düşünü de uygulamaya sokmuştur.

VIII.BYKP döneminde politika seçeneklerine baz teşkil ettiği saptanan önemli olgular aşağıdadır:
Uluslararası ilişkilerde düzenli ve etkin temsil,
Taşıtanların örgütlenmesi,
Türk kabotaj tekelinin geleceği,
Denizcilik eğitimi,
Gemiadamı ihracı,
Akdeniz kruvaziyer turizminden pay alma.
7- Türk Limancılık Stratejisi.

4.2. ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE DÜZENLİ VE ETKİN TEMSİL :

Denizcilik uluslararası yapıdadır. Uluslararası sözleşmeler bu sektörün dinamosu durumuna gelmiştir. Sözleşmeleri başından izleyerek ve etkin katılımda bulunarak ulusal çıkarları bu sözleşmelere yansıtmak, artık gerekli hale gelmiştir. Bunun için de IMO, ILO, UNCTAD vb. örgütlerde düzenli, etkin ve gerekli koordinasyonu sağlamış sürekli gruplarla temsil şekli bir an önce ihdas edilecek ve bu amaçla yeterli kaynak ayrılacaktır. Kaynak ayırımı; sözleşme, rezolüsyon, direktif, yönerge (guideline) gibi uluslararası belgelerin zamanında Türkçeleştirilmesini içine alacak şekilde düşünülecektir.

Denizcilik alanında uluslararası ilişkiler giderek önem kazanmaktadır. Denizcilik sektörüne ağırlığını koyan ekonomiler ILO, UNCTAD, IMO, OECD gibi uluslararası örgütlerce oluşturulan uluslararası sözleşmelerin (konvansiyon) kapsamı ve içeriği konusunda gerekli yönlendirmeleri yaparak diğer ekonomiler üzerinde düzenli ve sistemli baskılar oluşturmaktadır. Teknik konvansiyonlarda yer alan yaptırımlar, bayrak devletini gerektiğinde hiçe sayan liman devleti denetimleri v.b. bu türden baskıların örnekleridir. Özde düşük standarda karşı yapıldığı söylenen bu uygulamalar denizcilikte atılım içinde bulunan ekonomiler yönünden ciddi handikaplara neden olabilmektedir.

Türkiye, VIII.BYKP dönemi kadar, taşımada, özellikle de denizcilik sektörüne yön veren uluslararası standartları yakalamada hep yavaş davranmıştır. Uluslararası sözleşmelere yürürlük kazandırma süreci Türkiye'de çok uzun olmuştur. Sözleşmelerin hazırlanma sürecine müdahale edilerek, gerektiğinde ülke çıkarları doğrultusunda yönlendirme yapılabilmesi konusunda pek başarılı olamamıştır. Bunun da temelinde "temsil ve izlemede yetersizlik" yatmaktadır. Sonuçta, Türkiye uluslararası ilişkilerin sonuçlarını kabullenmek durumunda kalan bir denizci ülke olma görüntüsüne bürünmüştür.

Bu bağlamda öncelikle yapılması gereken:
Bugüne kadar çıkarılmış konvansiyon, rezolüsyon, yönerge (guideline) gibi tüm teknik ve hukuki metinlerin Türkçeleştirilip yayınlanarak sektörün bilgilendirilmesi ve olası önlemler konusunda bilinçlendirilmesi,
Bundan böyle uluslararası organlarca hazırlanacak sözleşme ve rezolüsyonlar için etkin ve yetkin katılımların sağlanması açısından bu işle görevli düzenli ve sürekli kurulların ve sekreteryanın oluşturulması,
için sektördeki ilgili kuruluşların katılımıyla ve Denizcilik Müsteşarlığı koordinatörlüğünde sürekli bir fon oluşturulmasıdır.

AB eşiğindeki Türk denizciliğinin uluslararası ilişkiler açısından bir başka gündem maddesi liman devleti kontrollerinin AB standardında yapılması, dolayısıyla da bu standartta örgütlenilmesi gereğidir. Türkiye, liman devleti kontrolü mekanizmasını, IMO kararları çerçevesinde işletmektedir. Ancak, bu konuda yapılanların yeterli olduğunu söyleyebilmek zordur. Bu bağlamda olumlu bir girişim olarak üzerinde durulması gereken, mahkeme bilirkişiliği müessesesinde olduğu gibi, liman devleti kontrollerinin idare tarafından

belirlenecek koşul ve yeteneklere haiz özel sörveyörlerin idare adına denetimler yapabilmesi ortamının yaratılmasıdır. Böylesi bir girişim idareye hem hızlı yapılanma ve teknik yeterliliği yüksek kişiler görevlendirme olanağı sağlayacaktır, hem de idarenin denetim kapasitesi artacaktır.

4.3 TÜRK KABOTAJ TEKELİNİN GELECEĞİ

Avrupa Birliği ülkeleri, Yunanistan dışında kabotaj tekeli uygulamasını sona erdirmiştir. Yunanistan'a tanınan geçici süre de 2004 yılında sona erecektir. Türkiye, Avrupa Birliğine tam üye olduğunda kabotaj tekelini sona erdirmek durumunda kalacaktır. Bu nedenle, adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasının temini amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınmalı, AB görüşmeleri sürecinde Yunanistan'a tanındığı gibi olabildiğince uzun süreli istisna uygulaması (en az tam üyeliğe kadar) Türkiye'nin talebi olarak gündeme getirilmelidir.

4.3.1 Tarihsel Süreç

Denizler tarihin her döneminde insanoğlunun ilgisini çekmiştir. Önceleri denizleri tanımaya yönelik olan bu ilgi, sonraları onu kullanmaya ve ondan faydalanmaya dönüşmüştür. Denizleri tanıtma gayretlerinin sonuçları, coğrafi keşiflerdir. Kullanma ve yararlanma gayretleri ise taşımacılık, balıkçılık, deniz madenciliği, petrol çıkartma, limancılık, turizm, yatçılık, kılavuzluk, römorkörcülük ve daha bir çok ama birbirinden değişik ekonomik faaliyetleri kapsar.

Çeşitli ekonomik faaliyetler denizin zenginliklerini oluşturur. Ülkeler de bu zenginlikleri anladıkça hep kendi deniz çevrelerini kendi insanlarına hasretme gayreti içinde olmuşlardır. Bu gayretlerin uluslararasında somutlaşmış bir ürünü kabotaj hakkıdır. Türkiye'de de her yıl 1 Temmuz'da bayramı bu hak kutlanır. Kabotaj, bir ulusun kendi karasuları içinde kalan milli deniz çevresini kullanması (ya da kullandırtması) hakkı olarak bilinir. Kabotaj tekeli, 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun" ile yasallaştırılmıştır. Bu hakkın yasallaşma tarihi ise 19 Nisan 1926'dır. Kabotaj hakkı, Osmanlı devleti zamanında mevcut kapitülasyonların kaldırılması sonucu elde edilmiştir. Kapitülasyonların kaldırılması ise Lozan Barış Anlaşmasının 28.Maddesi ile sağlanmıştır.

4.3.2. Kabotaj Hakkımız

Kabotaj hakkı, Cumhuriyet Türkiyesi'nin elde ettiği uluslararası başarıların denebilir ki başında gelir. Bu hak sayesinde ulusumuz dünya denizlerine açılma yolunda fakat sağlam bir adım atmıştır.

Bugünkü deniz ticaret filomuz sermaye varlığını kabotaj hakkını kullanarak yapmıştır. Başka bir deyişle, kabotaj taşımalarının sağlandığı birikimle bugünkü deniz ticaret filomuz oluşturulmuştur. Bu açıdan, kabotaj hakkının deniz ticaret filomuz üzerinde çok büyük emeği vardır. Yine, limanlarımızın gelişmesinde ve özerklik kazanmasında kabotaj hakkının önemli katkıları bulunmaktadır. Türk toplumu denizle haşır neşir olmayı kabotaj hakkını elde ettikten sonra bilinçli bir temele oturtabilmiştir. Özetle Kabotaj hakkı Türk Ticaret denizciliğinin başlangıcıdır, denilebilir.

4.3.3. Kabotaj Hakkını Nasıl Kullanıyoruz?

Türkiye, denizle iç içe yaşayan bir ülkedir. Kıyılarımızın uzunluğu Akdeniz'in boyunun 2.5 katı kadardır. İllerimizin yüzde 40'nın denizle kıyısı bulunmaktadır.

Kabotaj hakkının alındığı 1926 yılında deniz ticaret filomuz 95 gemiden ibaretti. Tonajı da 50.000 groston dolayındaydı. 1995 yılı rakamlarına göre ise gemi sayısı 1050'ye yükselmiş, filo tonajı da 5.093.250 groston olmuştur. Bugünkü filomuzun yük taşıma kapasitesi 11 milyon DWT'dur. Kabotaj hakkının uygulanmasından bu yana deniz ticaret filomuz bazen yavaş bazen de hızlı tempoda ama sürekli büyüme göstererek bugünkü taşıma sığasına ulaşmıştır.

Türk deniz ticaret filosu, kabotajın ilk yıllarında iç hatlarda taşımacılık yapmıştır. Filonun taşıma uğraşı başlıca 7 hatta toplanmaktaydı. Bu hatların 3 tanesi posta, 4'ü de yük hattıydı. Posta hatları Karadeniz, Marmara, Ege limanlarıyla Zonguldak-İstanbul ve Zonguldak-yabancı limanlar arası şeklindeydi. Günümüzde ise bu görüş çok değişmiştir. Bayrağımız dünyanın hemen her limanında dalgalanır durumdadır. Akdeniz taşımacılık yönünden tekrar bir Türk gölü haline gelmiştir.

Kabotaj hakkı kapsamında taşımacılık dışındaki denizcilik faaliyetleri de yer almaktadır. Nitekim, Kabotaj Yasası'nın 2. ve 3. Maddelerinde bu faaliyetler sayılmaktadır. Bu maddelere göre, karasularımız dahilinde balıkçılık ve diğer tür avcılık, kum ve çakıl çıkartma, batık çıkartma, dalgıçlık hizmetleri, arayıcılık, kılavuzluk, deniz balıkçılığı, deniz esnaflığı, limancılık ve liman işçiliği, gemilerde gemi adamı olarak görev alınması gibi faaliyetler yabancılara yasaktır. Hizmetlerin yapılması Türk vatandaşlarına bırakılmıştır. Kabotaj hakkıyla yabancılara yasaklanmış olan denizcilik faaliyetlerinin yürütülmesi sayesinde Türk insanı denizciliğin hemen her dalında beceri ve tecrübe kazanmıştır.

Kabotaj hakkı, uluslararası forumlarda değişik biçimlerde evrenselleştirilmektedir. Önceleri karasularıyla bağımlı olan denizleri kullanma ve yararlanma hakkı, Deniz Hukuku Konferansıyla yeni boyutlar kazanmıştır. Okyanusa kıyı olan bazı ülkeler Deniz Hukuku Konferansıyla öngörülen "ekonomik bölge" kavramını şimdiden kabotaj hukuku kapsamına katmışlardır. Buna göre ülkeler kıyılarında 200 mil açığa kadar olan deniz alanını kullanma hakkına sahip olmaktadırlar. Bu hakla seyir ve sefer serbestisi tüm bayraklar için ayrım

yapılmaksızın geçerli olmakta ama deniz yatağının işletilmesi ve deniz ürünlerinin değerlendirilmesi hakkı ancak ekonomik bölge sahibi ülkenin elinde bulunmaktadır.

Kabotaj hakkının elde edilmesi, Türk denizciliğinin kurumsallaşmasına da yardımcı olmuştur. Önceleri yabancıların elinde bulunan denizcilik faaliyetleri kabotaj hakkının elde edilmesiyle birlikte kurumsallaştırılmıştır. Gemi Kurtarma İşletmeleri, Kılavuzluk İşletmesi, liman işletmeleri, kıyı emniyeti işletmesi vb. kabotaj hakkının ticaret gemiciliğimize armağan ettiği kuruluşlarımızdan sadece birkaçıdır.

Atatürk'ün Cumhuriyetimize kazandırmış olduğu kabotaj hakkı, yarım yüzyıl sonra insanlığın gündemine gelmiştir. Ulusumuz bu hakkı kullanmanın kazandırdığı deneyim yönünden diğer uluslara göre çok ileridedir. Bu hakkın öneminin yarım yüzyıl sonra insanlık tarafından anlaşılmış olması Kabotaj Yasamızın büyüklüğünü vurgulamaya yeter, sanırız.

4.3.4. Batıda Kabotaj Hakkı

11 O.E.C.D. Ülkesi, ABD, Avustralya, Birleşik Almanya, Danimarka, Finlandiya, Fransa, İtalya, İspanya, Kanada, Türkiye ve Yunanistan bir şekilde kabotaj hakkını uygulamaktadır.

Avrupa Topluluğunda (AT) ise 12 Temmuz 1992 tarihinde kabul edilen 3577/92 sayılı Konsey Tüzüğü ile kabotaj liberalleştirilmiş ancak genel olarak tanınmış bu hakta bazı istisnalar ve kısıtlamalara da yer verilmiştir.

Konsey Tüzüğü 1 Ocak 1993'den itibaren Avrupa Topluluğu üyesi herhangi bir ülkenin kabotajına serbestçe girme imkanı vermektedir.

Liberalleştirilmiş kabotajın kısıtlamalarına ve istisnalarına gelince, üye ülkeler derogasyon hakkını kullanarak:

Petrol, petrol ürünleri ve içme suyu gibi stratejik malların taşınmasında 1 Ocak 1997'ye,
650 gt. dan küçük gemilerle yapılan taşımacılıkta 1 Ocak 1998'e,
Tarifeli yolcu taşımacılığı ve feribot hizmetlerinde 1 Ocak 1999'a kadar tüzük hükümlerinin kendilerine uygulanmasını askıya alabileceklerdir.

Tüzüğün 6. Maddesinin 3. Fıkrası Yunanistan'ın adalar ile arasındaki tarifeli yolcu ve feribot hizmetleri ile 650 gt'dan küçük gemilerle yapılan taşımacılık için bu istisnayı 2004 yılına kadar uzatmıştır. Ayrıca, her üye ülke, kabotaj hakkının liberalleşmesi sırasında kendi iç pazarının önemli ölçüde zarara uğradığını ortaya koyarsa, "koruyucu tedbirler" alarak, geçici bir süre için kendini bu Tüzük hükümleri dışında tutabilecektir. Geçici süre ise 12 ayı geçmeyecektir.

4.3.5. AB ve 3. Deniz Hukuku Sözleşmesi Karşısında Kabotajımız

Avrupa Topluluğu haklı ve serbest rekabet uğruna isteksizliklere rağmen kabotaj tekelini 1993 yılından başlayarak ortadan kaldırmıştır. Bu olgu AB eşiğindeki Türkiye'yi de etkileyecektir. Balıkçılıktan limancılığa, kılavuzluktan taşımacılığa çok sayıda hatta tüm denizcilik faaliyetlerini kabotaj tekeline almış Türkiye'ye, AB ile birlikte bu faaliyetlerinde tekele son vermek durumunda kalacaktır. Belki istisna ve kısıtlama uygulamalarıyla bir süre daha kazanabilir ama sonuç bellidir.

Türkiye "haklı ve serbest rekabet" dalgasına yenik düşmemek için şimdiden hazırlıklara başlamalı, organize olmalı, kabotajın nimetlerini unutmamalıdır. Bunu sırtlamak da devletten çok denizcilik sektörümüze düşmektedir. Yoksa, günün birinde yabancılarla ortaklık şeklinde ve masumane başlayacak süreç yeni bir kabotaj hakkı arayışlarına ve sızlanmalarına denizcilik sektörümüzü maruz bırakabilir. Böyle bir "istiklalin" bugünkü dünyada haklı bir gerekçesi nasıl bulunabilir; çok ama çok zordur.

Kabotaj tekelinin geleceği konusunda Türkiye'nin elindeki tek kozu, derogasyon hakkını kullanarak 3577/92 sayılı Konsey Tüzüğü uygulaması konusunda süre uzatma talep edebilmektir. Bu nedenle, anılan Konsey Tüzüğü iyice incelenerek kabotaj konusunda "istisna kazanma" pazarlıklar yapılması ortama yaratılmalıdır. Bu geçen sürede de kabotaj faaliyetlerinde ulusal girişim gücünün güçlendirilmesi ve taşıtanların bilinçlendirilmesi konusunda girişimler ve çalışmalar başlatılmalı, önlemler alınmalıdır.

4.4. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

Denizcilik eğitimi evrensel bir boyut kazanmış ve gemi adamları eğitiminde STCW Sözleşmesiyle milliyet ayırt edilmeksizin her ülke denizcisi için "standart eğitim" öngörülmüştür.

Türkiye STCW Sözleşmesi'nin tarafı olarak bu kuralların hükümlerini uygulamaktadır. Ancak, bu alanda eğitim-öğretim yapan bir çok kurumun araç - gereç, simülatör vb. gereksinimi bulunmaktadır.

STCW Sözleşmesinin eğitim kurumlarında aradığı bu türden teknik gereksinimler konusunda yapılanmasını tamamlayamamış eğitim kurumlarının bu gereklere tam uyumunu sağlamak ve ulusal ölçekte kaynak israfını önlemek amacıyla, yapılanmasını tamamlamış eğitim kurumlarının bu konudaki bölgesel ihtiyaçları karşılamaları sağlanmalıdır. Bu çerçevede, Dokuz Eylül Üniversitesi Ege ve Akdeniz Bölgesinde denizcilik eğitimi veren kurumların, İTÜ Denizcilik Fakültesi bünyesindeki "Deniz Güvenliği Eğitim Merkezi" ise diğer eğitim kurumlarının ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde kapasite ve teknik olanaklar yönünden büyültülerek belli bir program çerçevesinde kendileri dışında kalan eğitim kurumlarının kullanımına hasredilmelidir.

STCW Sözleşmesi çerçevesinde denizcilik eğitimi veren kurumlarımızın önemli bir darboğazı da gemi stajıdır. Günün koşullarına uygun eğitim amaçlı bir gemi temin edilene kadar İTÜ Denizcilik Fakültesinin eğitim gemisi m/v Akdeniz, yeterli kaynak tahsis edilerek çalışır hale getirilmeli; bu fakülteye eğitim amaçlı uygun bir geminin temininden sonra denizcilik eğitimi veren tüm birimlerin kullanımına açılmalıdır. Mesleki eğitimin yanı sıra, deniz ve denizciliğin gelişmesine katkıda bulunacak bilimsel eğitime ağırlık verilmeli; bu yöndeki çalışmalar desteklenmelidir.

Denizcilik sektörü, ticari açıdan olduğu kadar, eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Bu nedenle, denizcilikte başarılı olmak için insan kaynağı son derece önemlidir. Denizlerde artık "standart gemiadamı" dönemi başlamıştır. Bunu da "rasyonel gemi çalıştırma" düşününün uzantısı olan "rasyonel insangücü" uygulaması devreye sokmuştur. Denizcilik eğitimi 1978'den bu yana "standart gemiadamı" yetiştirmek üzere planlanmıştır. Gemide çalışacak her seviyedeki gemiadamı, milliyeti ne olursa olsun, dünyanın her yöresinde STCW 78/95 Sözleşmesi koşulları çerçevesinde eğitim görmek durumundadır.

Türkiye de STCW 78/95 koşulları doğrultusunda –adı geçen Sözleşmenin tarafı olarak- denizci eğitimini planlayan bir ülkedir. İTÜ Denizcilik Fakültesi, İ.Ü. Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu, Deniz Harp Okulu, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu, TÜDEV Eğitim Merkezi v.b. ile birlikte çok sayıda yüksek öğrenim kurumu ve orta öğretim kurumunda gemiadamı ve deniz işletmecisi yetiştirme konusunda eğitim verilmektedir.

Eğitim kurumlarının verdiği eğitim-öğretim, gemiadamı ihracına yönelik olacak biçimde organize edilmelidir. Denizcilik eğitimi konusunda bir darboğaz, pratik deniz eğitimidir (staj). Türk deniz ticaret filosundaki sayısal azalma, gemilerin uzak seferlere yönelmesi sebebiyle stajyer programlamasındaki zorluklar, donatanlara stajyer istihdamı konusunda herhangi bir yükümlülük getirilmemiş olması, denizcilik eğitimi veren öğrenim kurumlarının ihtiyaçtan çok öğrenciye eğitim vermeleri vb. nedenlerle öğrenci stajı aksayarak yürümekte ve yığılmalar meydana gelmektedir. Stajyer istihdamına ilişkin sorun mutlak çözümlenmelidir. Bu amaçla Gemiadamları Yönetmeliğinde değişiklik yapılması gereklidir. Ancak yönetmelikte değişiklik yapılsa da uygulamada yukarıdaki paragrafta belirtilen nedenlerden bazılarına bağlı olarak aksamaların kısmen devam etmesi olası görülmektedir. Bu bağlamda bir başka olanak m/v Akdeniz Eğitim Gemisi için çalıştırma ortamının yaratılmasıdır. Bu mümkün olmadığı taktirde İTÜ Denizcilik Fakültesine –tüm eğitim kurumlarındaki öğrencilerin de yararlanabileceği- bir eğitim gemisi yaptırılması acilen programa alınarak bu kronikleşme eğilimi gösteren soruna çözüm getirilmelidir. Eğitim donatanların/işletenlerin yararına verilmektedir. Yeterliklerini alan eğitimli gemiadamları ticaret gemilerinde çalışmaktadır. Staj da eğitimin – uluslararası kurallarla öngörülmüş- zorunlu bir parçası olduğu gözönüne alındığında, elde var olan ve devletçe para tahsis edilememesi yüzünden

çalıştırılamayan bu okul gemisinin çalışır hale getirilmesi hem Türk Denizcilik Eğitimi, hem de donatanlar/işletenler yararına bir çözüm olarak görülmektedir.

Deniz ticaretinin gelişmesinde temel rol oynayan karadaki denizcilik işletme kuruluş ve tesislerinde görev alacak kaliteli insan gücünün eğitimini üstlenmiş bulunan işletme, iktisat, hukuk ve özel mesleki alanları kapsayan çok disiplinli bir alan olan "Deniz İşletmeciliği" dalına gereken önemin verilerek, ilgili kamu dairelerinde bu bölüm mezunlarından azami derecede yararlanılması yoluna gidilmelidir. Ayrıca, deniz acente ve brokerlik açılışına ilişkin yönetmeliklerde bu eğitimin özel yeri de dikkate alınmalıdır.

4.5 GEMİADAMI İHRACI

Türkiye'nin ihtiyacının üzerinde gemiadamı gücü vardır. Türkiye, gemiadamı potansiyeli yönünden Filipinler'in ardından dünyada ikinci sıradadır. Dünyada gemiadamı ihtiyacı olduğu da bir gerçektir. Türkiye, İş ve İşçi Bulma Kurumunun bu alandaki tekeline son vererek yurtdışına her seviyede gemiadamı gönderilmesi konusunu her yönden desteklemeli, turizm gelirlerine yakın döviz girdisi sağlamaya aday bu konu üzerinde titizlikle durulacak bir politika oluşturulmalıdır.

Günümüz deniz taşımacılığı "rasyonel taşıma" arayışı içindedir. Rasyonel taşıma uğruna, gemiler daha az sayıda ama çok amaçlı gemiadamlarıyla donatılır olmuştur. Geçmişin 40-50 kişiyle donatılan ticaret gemileri günümüzde bu sayının yarısından daha az sayıda denizciyle seferlerini çevirmektedir. Gemi çalıştırmanın rasyonellik arayışı gemiyi limanda az, denizde (seyirde) çok tutma yönünde olmuştur. Bu olgu ise gemiadamlarının "meslek ömrünü" kısaltmıştır. Tavistock Enstitüsü'ne göre, 50'li yılların "sefer içinde limanda kalmaya ağırlık veren anlayışında gemiadamının karaya vurma süresi 20 yılın üzerindeyken, günümüzde bu süre 12 yılın altına inmiştir. Bir anlamda bu, geminin teknik ömrü içinde (genellikle 20 yıl) bir kat fazla insangücü üretme demektir.

Günümüzün "teknolojik" denizcisi "denize dayanıklı" kişi olmaktan artık çıkmıştır. Ticaret denizciliğinin öndeki ekonomileri, kendi insanlarının yarattığı boşluğu kısmen gemiadamı ithalatıyla gidermeye çalışmış; kimi zaman da insangücü sayısına ve kalitesine bir zamanlar önem vermeyen serbest bayrak konseptini yeşertme uğraşı vermiştir. Rasyonel taşıma anlayışı rasyonel gemiyi, rasyonel gemi de "rasyonel" denizciyi oluşturmaktadır. Özellikle "rasyonel gemiadamı" oluşumu hızlanmıştır. Arayışlar; uyruğu, dili dini, gemisinin bayrağı ne olursa olsun, gemiadamını "standartlaştırma" yönündedir.

Standart gemiadamı, "becerileri ve yetenekleri itibariyle birkaç gemiadamının işlevlerini kendisinde toplaması amaçlanan kimse"dir. Bunu da teknoloji körüklemiştir. "Rasyonel gemiadamı" arayışının bir başak yönünü -özellikle pahalı emeğe sahip batılı ekonomiler açısından- ucuz ama "kaliteli" gemiadamı istihdamı oluşturmaktadır. Batıda gemiadamı maliyeti hayli yüksektir. Yakın geçmişteki istatistikler, gemiadamı giderlerinin gemi

çalıştırma maliyeti içinde, yakıt ve anapara (kapital) maliyeti hesaba katılmadığında, yüzde 62 oranında payı olduğunu ortaya koymuştur. Bu olgu, Batılı armatörleri diğer bayraklardan ucuz gemiadamı sağlamaya yöneltmiştir. Bu husus, batılı armatörleri diğer bayraklardan ucuz gemiadamı sağlamaya itmiştir.

Batılı denizci ekonomiler "ucuz ama kaliteli" gemiadamına mahkumdur. Nitekim, bu olgu Avrupa Birliği bazında yapılmış bir araştırmaya nazaran ucuz gemiadamı çalıştırmayla sağlanan maliyet düşüşü ile açıkça ortaya çıkmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde 21-30 gemiadamıyla donatılmış bir geminin günlük gemiadamı maliyeti 3048 USD'dir. Bu ortalama maliyetin bayraklara göre dağılımı günlük ve yıllık bazda şöyledir:

TABLO-9
Avrupa Birliği Ülkelerinde Gemiadamı Maliyeti

		Gemiadamı Maliyeti ($)	
Ülke	Personel Sayısı	Günlük	Yıllık
Belçika	22	3.586	1.308.390
Danimarka	21	3.226	1.178.220
Fransa	23	4.030	1.470.950
Almanya	21	3.527	1.267.356
Yunanistan	21	1.298	473.040
İtalya	21	4.070	1.485.580
Hollanda	24	3.823	1.322.396
Portekiz	30	1.352	493.480
İspanya	25	2.952	1.077.480
İngiltere	24	2.817	1.028.206
Ortalama	23.2	3.048	1.112.558

Kaynak: C.N.HUGHES (1989): A Tecnoeconomic Approach, LLP, Londra,
Tablo 64'den düzenleme

Gemiadamı maliyetini aşağı çekme çabaları, denizciliğin yeşerdiği uluslararası alanda rekabet gücü elde etmek içindir. Nitekim İngiltere için yapılmış bir çalışma, milli gemiadamından Hintli gemiadamına yönelindiğinde, gemiadamı maliyetinde yüzde 270 tasarruf elde edildiğini göstermiştir.

Bat, gemiadamı maliyetlerini aşağı çekme çabaları sonucu ucuz gemiadamına yönelirken teknolojinin düzgün kullanımı için gemiadamına kalite kazandırılması yollarını da aramıştır. Gemilerde kullanılan teknolojinin neden olduğu bu arayışın çözümü, "standart gemiadamı" ile olmuştur. Batının ucuz gemiadamına yönelmesinin nedeni ekonomik olduğu kadar, Batılı gemiadamlarının artık denizi bırakmalarının da sonucudur. Batılı gemiadamlarının denizden ayrılma olgusunu destekleyen saptamalar şöyle belirtilebilir:

Karadaki kazanç artık denizdekinden pek düşük değildir. Bu yüzden de denizciler için gemi cazip bir iş alanı olmaktan giderek uzaklaşmaktadır.

Gemiler limanda daha az kalan, denizde daha çok dolaşan taşıtlar durumuna gelmiştir. Denizciyi "statik elektrik" ile daha uzun süre yaşamak zorunda bırakan bu olgu denizden kaçışın bir başka nedenini oluşturmaktadır.

Teknolojik yatırım durumuna gelen gemilerde büyüyen taşıma sığasına karşın daha az sayıda eleman istihdam edilir olmuştur. "Taşımada ekonomi" arayışının getirdiği bu sonuç, az ama öz gemiadamına yönelmeyi hızlandırmıştır.

Özetle, Batılı denizci ekonomiler, eriyen ama ikame yoluyla dengelemeye çalışılan gemiadamı potansiyelini "standart gemiadamı" modeli oluşturarak koruma azmindedir. Bunun için de bir uluslararası konvansiyon oluşturulmuş ve Konvansiyon dünya denizlerinde uygulama alanı bulmuştur.

STCW 78/95, denizlerden çekilen batılı gemiadamlarının yerine, Batı'nın aradığı standartta (yahut o standarda yakın) gemiadamı yetiştirilmesini hedeflemektedir. Sözleşmenin "perde arkası" amacı budur. Yapılmış araştırmalar dünya genelinde 409.000 zabitan, 823.000 tayfa potansiyeli olduğunu ortaya koymaktadır.

Dünya deniz ticaret filosunun gemiadamı talebi ise 427.000 zabitan, 606.000 tayfa olarak toplamda 1.033.000 kişidir. Özellikle, son yıllarda bu filonun groston olarak yüzde 52.5'unu elinde tutan serbest bayrak ülkelerinin çoğunda gemiadamı piyasasının bulunmaması, dolayısıyla gemilerin yürütücü gücünü oluşturan gemiadamının yabancı kaynaklardan sağlanma zorunluluğu, bazı ülkeleri "gemiadamı ihracatçısı" olmaya yöneltmiştir. Bu bağlamda, en çok gemiadamı talebi olan bayrak Panamadır. En çok gemiadamı ihraç eden ülkeyse Filipinler'dir.

Dünya gemiadamı arz-talebi ülkelere göre şu şekildedir:

TABLO-10
Dünya Gemiadamı Arzı

Ülke	Zabitan	Tayfa	Toplam
Filipinler	49.436	193.352	244.782
Endonezya	15.500	689.000	80.000
Çin	29.000	47.473	76.482
Rusya	20.100	27.588	47.688
Hindistan	12.000	31.000	43.000
Japonya	23.788	18.749	42.537
Yunanistan	22000	18.000	40.000
Ukrayna	14.000	24.000	38.000
İtalya	14.500	17800	32.300
İngiltere	11.000	12.300	23.500
Norveç	13.150	8.850	22.000
G.Kore	10.416	10.892	21.308
Hırvatistan	6.500	14.300	20.800

TABLO-11
Dünya Gemiadamı Talebi

Ülke	Zabitan	Tayfa	Toplam
Panama	45.559	49.862	104.421
Çin	26.447	61.473	87.920
Japonya	31.212	44.573	75.785
Yunanistan	18.755	32.229	509.994
Rusya	24.580	22.676	47.256
G.Kıbrıs	20.955	19.394	40.349
Liberya	155.777	21.738	37.515
Norveç (NIS dahil)	131.57	18.930	32.087
Endonezya	8.743	16.870	25.613
Almanya	9.205	15.790	24.995
ABD	9.544	14.922	24.468
Bahama	9.764	13.493	23.257
Malta	9.350	12.963	22.313
İtalya	8.507	13.632	22.139
Ukrayna	7.902	13.968	21.876

Kaynak: ITF(1998): FOCS campaign report, Londra, s.27, Tablo 15-16

Gemiadamı açığı daha çok serbest (kolay) bayrak ülkelerinde söz konusudur. Bu ülkeler dünya gemiadamı talebinin yüzde 27'sini, arzının da 14.6'nı ellerinde tutmaktadır. Serbest bayrak konsepti ise, yerine göre uluslararası rekabet ortamında milli bayrağa seçenek oluşturmak, yerine göre de ambargoları delebilmek vs. için Batılı ekonomilerin oluşturup geliştirdiği ve de sırtladığı bir gemi tescil mekanizmasıdır. Gemiyi tescil eden yani bayrağını kullandırtan ülke, belli bir vergi/harç karşılığında gemi sahibine/işletmesine imkan sağlamaktadır.

Serbest bayrak ülkelerinin eldeki bilgilere göre gemiadamı talebi, ülkeler itibariyle şöyle tahmin edilmektedir:

TABLO-12
Serbest Bayrak Ülkelerinin Gemiadamı Talebi

BAYRAK	Zabitan	Tayfa	Toplam
Antigua:			
Berbuda	3.378	4.488	7.866
Bahama	9.764	13.493	23.257
Barbados	105	90	195
Belize	720	966	1.686
Bermuda	928	877	1.805
Burma	604	1.407	2.011
Kanarya	316	453	769
Adaları.	-	-	-
Kayman	409	670	1.079
Adal.	-	-	-
Cook Adal.	16	20	36
Güney	20.955	19.394	40.349
Kıbrıs	-	-	-
Cebelitarık	333	284	617
Alman	-	-	-
İkinci Sicili	-	-	-
Honduras	4.573	8.450	13.023
Lübnan	584	770	1.354
Liberya	15.777	21.738	37.525
Malta	9.350	12.963	22.313
Marshall	571	532	1.103
Adal.	-	-	-
Mauritius	143	199	342
Hollanda	-	-	-
Antil.	1.523	1.366	2.889
Panama	54.559	49.862	104.421
St.Vincent	5.985	8.092	14.077

Srilanka	262	607	869
Tuvalu	72	159	231
Vanuatu	1.854	1.686	3.540
Toplam	132.781	148.566	281.347

Kaynak: ITF(1998): FOCS campaign report, Londra, s.29, Tablo 18'den derleme.

Türkiye gemiadamı potansiyeli yönünden dünyanın ilk iki ülkesinden biridir. Türkiye'nin gemiadamı ordusu 39.400 zabitan, 165.000 tayfa olarak toplamda 204.400 kişidir. [(x)]

Türk Deniz ticaret filosu Haziran 1999 verilerine göre (150 gt ve üzeri) 565 gemide bütünleşmektedir. Bu filonun yük taşıma kapasitesi 9.8 milyon DWT'dur. Filonun ortalama gemi büyüklüğü de 17.000 DWTdolayındadır. Bu büyüklük, fiilen çalışan gemiadamı potansiyelinin hesabında baz olarak alındığında, Türkiye'nin fiili gemiadamı ordusunun 158.20 kişi olduğu söylenebilir.

Filonun ağırlıklı hizmet kontratı döneminin 7 ay (6 ay hizmet + 1 ay ücretli izin) olduğu dikkate alınırsa filonun hizmetinin yürütülmesinde yüzde 30 gemiadamı ihtiyat payının kabul edilmesi hatalı olmayacaktır. Dolayısıyla filoyu çekip çeviren gemiadamı gücü için azami 21.000 kişi gereklidir, denilebilir. Sonuç olarak, gemiadamı potansiyelimizin neredeyse yüzde 10'u gemilerde çalışmakta; geri kalan yüzde 90'ı da "artık potansiyel" olarak değerlendirilmeyi beklemektedir.

Bu bakımdan Türkiye'nin önündeki konu, Türk gemiadamının dünya deniz ticaret filosu için pazarlanmasıdır. Bu konu, hükümetler tarafından ele alınmalıdır. Filipinler'de olduğu gibi, gemiadamı sicili oluşturulması, tutulması ve izlenmesi koşuluyla, Türkiye, deniz ticaret filosu gelirlerinin yarısına yakın döviz girdisini gemiadamlarını yabancı gemilerde istihdam ederek sağlayabilir. Çin'in bile adımını attığı uluslararası gemiadamı piyasası, Türkiye için işsizliğin çözümlenmesi yolunda ayrıca iyi bir fırsattır. Kaldı ki, Türk gemiadamı mesleki bilgi ve beceri yönünden, bu işi yapmakta olan pek çok ülkenin insanından da üstündür. Ancak, sistemin iyi organize edilmiş olması ve gemiadamlarının piyasaya adaptasyonunu kolaylaştırmak için ön eğitimden geçirilmeleri gerekir.

4.5.1 Öneriler

Türk gemiadamlarına yabancı gemilerde çalışma imkanı yaratılmalıdır.

Dünyada eğitimli gemiadamı açığı vardır. Batılı ekonomilerde gemiadamı ihtiyacı artmaktadır. Buna karşın eğitimli denizcilerin sayısı da azalmaktadır. Karaya kaçışın hızlanması anlamına gelen bu olgu; denizde çalışmayla karada çalışma arasında kişisel gelir

[(x)] Denizcilik Müsteşarlığı (1997): 21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz, S.219, Tablo 63

yönünden pek fark kalmayışı, dolayısıyla da denizin cazip olmaktan çıkması, rasyonel taşıma anlayışının gemileri "limancı" olmaktan çok "seyirci" olmaya itmesi gibi nedenlere bağlanabilir.

Batılı ekonomiler, gemiadamı ihtiyacını ikame yoluyla sağlamaktadır. Zaten gemiadamı standartlarının yüksek tutulmasında da bu temel etmen ön sırayı almaktadır. Batılı ülkelerde gemiadamı sağlayan ekonomiler vardır. Bu ekonomiler bu amaca uygun düzeni de oluşturmuşlardır. Filipinler, Güney Kore bu boşluğu iyi saptayarak insangücü ihraç eden ülkelerin başını çekmişlerdir. Önemli döviz geliri de sağlamaktadırlar. Hatta bunlardan Filipinler dünya deniz ticaret filosunun yüzde 20'sini donatmaktadır. Eksik olan, bu artık potansiyelin değerlendirilmesi ve yönlendirilmesi konusunda organize olmaktır. Ancak, bu organizasyonun devlet müdahalesiyle değil, yönlendirmesiyle ve bilinçli olarak yapılması gerekir.

Türkiye, dünya denizcilik piyasasında yaşanan bu gelişme ve değişmeleri sadece izlemiş ama değerlendirememiştir. Denize insangücü ihraç eden ülkeler kendilerine ticari, ticari olduğu kadar da diplomatik katkı sağlarken Türkiye bunu başaramamıştır. Ne ITF ile ilişkiler sağlıklı yürütülebilmiş, geliştirebilmiş ve yabancı gemilerde çalışabilen (kuşkusuz devlet desteğiyle ve himayesiyle değil, kişisel çabalarla) Türk gemiadamlarının diğer uyruklardaki gemiadamlarına denkliği sağlanabilmiş; ne yurtdışına gemiadamı gönderme konusunda İş ve İşçi Bulma Kurumu'nun tekeli kırılabilmiş ne de gemiadamına Devletçe gereken önem verilmiştir. Denizcilik sektörünün yürütücü olan gemiadamlarının Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde özgün bir Genel Müdürlüğü dahi oluşturulmamıştır.

Sonuç olarak; Türkiye, Batılı ekonomilerin eriyen gemiadamı portföyüne yönelmelidir. İş ve İşçi Bulma Kurumu'nun tekeli kaldırılmalı, büroların ve yaygın öğretim kurumlarının (kurslar, gemiadamı eğitimine yönelmiş dershaneler gibi) STCW Sözleşmesinin aradığı eğitim-öğretimi yerine getirmek koşuluyla, yabancı gemilere gemiadamı gönderebilmeleri için ilgili mevzuatta değişiklik/esneklik getirilmelidir. Bu yolla işsizlik sorununa bir miktar da olsa çözüm bulunabilecektir.

4.5.2. İkili Anlaşmalar ve ITF İlişkileri

Devlet, ikili anlaşmalar yoluyla yabancı gemilerde çalışacak gemiadamlarının sosyal, kültürel ve ekonomik haklarını güvence altına almalıdır. Türk gemiadamlarının da yabancı gemilerde ITF skalasıyla çalışmaları için girişim başlatılmalıdır. Ayrıca Türk gemiadamlarının yabancı gemilerde çalışmaları ve böylesi çalışma ortamına seri uyumunu sağlayacak dil, yabancı gemide yaşam, işbaşı eğitimi, mesleki eğitim vb. konularda görsel ve yazılı eğitim programları geliştirilmelidir. Ayrıca, gemiadamı istihdam potansiyeli olan ülkelerle ikili anlaşmalar oluşturma yolları aranmalıdır.

4.5.3 Gemi Kaptanları Meslek Odası Kurulması

Kaptanlık mesleğinin gelişmesine katkıda bulunmak, dünya deniz ticareti sektöründeki gelişme ve değişmelerin zamanında izlenmesini sağlamak ve Türk Ticaret Kanunu'nun meslek disiplinine ilişkin hükümlerine işlerlik kazandırmak amacıyla Gemi Kaptanları Meslek Odası kurulmalıdır.

Kaptanlık, işveren (donatan) vekili olarak yetki ve sorumluluğu bir arada bulunduran bir meslektir. Kaptanın donatanı temsil yetkisi T.T.K'na dayanmaktadır. Sadece Türkiye'de değil, denizci ülkelerin tamamının yasalarında benzeri uygulamalar yer almaktadır. Dünyada kaptanlık meslek örgütlerinin bir çoğunun üyesi olduğu uluslararası kaptanlar federasyonunun BM organlarından IMO'da sivil toplum kuruluşu (STK/NGO) bazında da temsil edildiği bir gerçektir. Bu nedenle, Türkiye'de kaptanlık mesleğinin gelişmesine katkıda bulunmak, TTK'nun meslek disiplinine ilişkin hükümlerini izlemek (TTK Genel Hükümler, m.1467-1472), bu bağlamda gemi kaptanlarının meslek sicillerinin tutulmasına olanak tanımak, kaptanların meslek kayıtlarını tutmak amacıyla meslek odaları paralelinde Gemi Kaptanları Odası kurulması ihtiyaç haline gelmiştir.

4.6. AKDENİZ KRUVAZİYER TURİZMİNDEN PAY ALMA

Türkiye, turizm potansiyeli yüksek ülkeler arasındadır. Türkiye'ye gelen turistlerin daha çok para bırakmalarını ve Türkiye'de daha uzun süreli kalmalarını sağlamak için kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelinmesi ve turizm hizmetlerinin hizmetlerini en iyi şekilde yerine getirecek liman ve alt yapı hizmetlerinin geliştirilmesi artık ihtiyaç haline gelmiştir. Bu nedenle liman ve altyapı hizmetleri geliştirilmeli, Türk armatörlerin kruvaziyer gemi almaları desteklenmeli, kruvaziyer gemilerin Türk limanlarında ödemekte olduğu liman ücretlerinde günün gereklerine uygun düzenlemeler yapılarak daha çok kruvaziyer geminin uğrak yapması teşvik edilmelidir.

Kruvaziyer gemilerin kabotaj tekeli dahilinde hizmet verebilmesi hususuna, gelir yönü de dahil olmak üzere araştırma yapılarak sonucuna göre milli kruvaziyer filosu oluşturuluncaya kadar belirlenecek bir sürede esneklik getirilebileceği düşünülecektir.

4.6.1. Kruvaziyer Turizm Bölgesi Olarak Akdeniz

Akdeniz tarih, doğa ve güneşin bütünleştiği bir kruvaziyer turizm bölgesidir. Merkezlerin çokluğu yanında, merkezler arası yolun genellikle 12 saati geçmeyen seyir zamanı gerektirmesi yolcular açısından da bu bölgeye çekicilik kazandırmaktadır. Turizm etkinlikleri yönünden Doğu ve Batı olarak iki ayrı bölgeye ayrılan Akdeniz'de 5 ile 7 günlük kruvaziyer seferler bölgenin egemen aktivitesi olarak gözükmektedir.

Değişik kültürleri göz önüne seren, tarih ve manzara dolu, güneş ve denizin kucaklaştığı Akdeniz, her gün değişik yerler gezme olanağı verdiği için, kruvaziyer tur operatörlerinin gözünde dünyanın en gözde yöresidir. Üstelik, bu bölgedeki turizm merkezlerinin havaalanlarıyla bezendirilmiş olmaları kruvaziyer turlar için ayrı bir üstünlük nedeni de olmaktadır. Bu yüzden, bir limandan başlayarak aynı limanda noktalanan kruvaziyer (ring) seferi, turist açısından, yaşadığı yerden kruvaziyer gezinin başlayacağı limana kadar olan havayolu taşıması ile Akdeniz içi kruvaziyer seferini kapsamaktadır. Dolayısıyla, dünya kruvaziyer turizminin ağırlıklı müşterilerini teşkil eden ABD ve Avrupalı turistler için Akdeniz içi kruvaziyer sefer bir paket şeklindedir. Bu pakette evden gemiye intikal havayolu, deniz yolu gezisi ve gemiden eve dönüş havayolu ulaşımı yolculukları bulunmaktadır.

Bazı paketlerde salt kruvaziyer geziyle yetinilmeyip, bu gezinin sonrasında bir kentte veya civarındaki bir turistik yerde birkaç günlük kalışlara da yer verilmektedir. Batı Akdeniz'de kruvaziyer organizasyonların başlangıç noktaları havayolu bağlantılı olarak Barselona, Malaga, Marsilya ve Cenova'dır.

Batı Akdeniz'de Venedik ve Pire, kruvaziyer gezilerin odak limanlarıdır. Batı Akdeniz odaklı kruvaziyer geziler çıkış limanlarına göre Napoli ve Messina gibi yanardağlarıyla ünlü limanları, Civitavecchia gibi Roma'nın hinterland limanı Malta'yı, Kuzey Afrika'nın birkaç limanını ve Korsika, Sardunya adalarıyla Fransız ve İspanyol Rivierasını, Balear Adalarını ve Cebelitarık, Cadiz, Sevilla gibi güney doğu İspanya yörelerini kapsamaktadır. Gezilerden bazılarının Kanarya adalarına kadar uzatıldığı da olmaktadır.

Doğu Akdeniz odaklı kruvaziyer seferlerde ise Dalmaçya kıyıları, Yunan Adaları, Türkiye, Kıbrıs, Mısır ve İsrail'in turizm zenginlikleri gemilerin uğrak programları içinde turiste pazarlanmaktadır. Gezilerin bazılarında Karadeniz'in ve Kızıldeniz'in dinlenme merkezleri de programa katılmaktadır.

Akdeniz ve Karayipler, tur operatörleri açısından bir yılın 12 ayının birlikte değerlendirildiği bölgelerdir. Akdeniz'de turizm sezonu kapandığı zaman Karayiplerin potansiyeli bu boşluğu doldurmakta ve turizm sezonu yıl boyuna taşınmaktadır. Özetle, Akdeniz içinde çok sayıda denizcilik işletmesi kruvaziyer seferler düzenlemektedir.

PSA (Passenger Shipping Association) verilerine göre, Akdeniz içinde kruvaziyer sefer yapan denizcilik işletmelerinin sayısı şimdilik 20'dir. Bu işletmelerin adları da şöyledir: Costa Cruises, Criystal Cruises, CTC Cruises, Cunard Line, Epirotiki Cruise Line, Festival Cruises, Fred Olsen Cruises, Holland America Line, Orient Lines, P/O Cruises, Princess Cruises, Radisson Seven Seas Cruises, Royal Caribbean Cruise Line, Royal Cruise Line, Seaburn Cruise Line, Silversea Cruises, Star Clippers, Starlauro Cruises, Swan Hellenic, Windstar.

Doğu Akdeniz'de, Karadeniz ülkeleri ile Suriye, Lübnan, İsrail ve Mısır'ı odaklayan bir merkez ise henüz oluşmuş değildir. Ne var ki, Güney Kıbrıs merkezli bazı kruvaziyer tur

operatörlerinin bu konuda beklenti içinde oldukları ve gelecek 5 yıl içinde bu yörenin canlanacağı belirtilmektedir.

4.6.2. Türkiye Odaklı Kruvaziyer Seferler

4.6.2.1. Türkiye'ye Gelen Turistler

Türkiye artık dünya turizminin gündemindedir. Turiste sunulan hizmetler çeşitlendikçe Türkiye'nin sıralamadaki yeri de yukarılara tırmanacaktır.

Yabancı turistlerin ilgi odaklarından biri de, kruvaziyer gezilerdir. Deniz gezisi ile çeşitlendirilmiş turizm etkinliklerinin tatilcilere daha çekici geldiği bir gerçektir. 5 günlük kruvaziyer geziyle desteklenmiş Akdeniz paket turlarının İngiltere'de 3.999 sterline pazarlandığı, bu fiyatın içinde otel, uçak, gemi ve diğer gezilerin bulunduğu dikkate alındığında konunun çekiciliği anlaşılır.

Türkiye'ye deniz yolu ile gelen turistlerin sayısında gemi sayısına koşut olarak artış gözlemlenmektedir. 1984-1995 döneminde Türkiye'nin değişik yörelerine deniz yolu ile gelen turist sayısındaki gelişmeler şöyledir.

	Denizyoluyla Günübirlik	
Yıl	Gelen	Giden
1984	389.900	506.970
1992	527.350	711.270
1993	596.200	781.717
1994	637.185	832.820
1995	643.785	884.500

Kaynak: Refik H.Gümüş (1996): Kruvaziyer Turizmi ve Türkiye Deniz Ticareti, Ağustos 1996, İstanbul, s.32

Türkiye'de kruvaziyer turizmi İspanya, İtalya ve Yunanistan çıkışlı paket turların uzantısı olarak çoklukla günübirlik uğrak şeklinde yapılmaktadır. Hizmet, yabancı tur operatörlerinin pazarlama faaliyeti doğrultusunda ve yabancı denizcilik şirketlerince verilmektedir. Dolayısıyla günübirlik gezilerle ne Türkiye'nin turizm potansiyeli gösterilebilmekte, ne de Türkiye ekonomisi bu tür etkinliklerden beklenen payı alabilmektedir. Türkiye sadece tur operatörlerinin vitrininde Türkiye'nin de gezdirildiği türde bir organizasyon getirisiyle yetinmek durumundadır. Türkiye doğal ve kültürel zenginliklerinin desteğinde, Akdeniz'in kruvaziyer turizm merkezlerinden biri olmak için kolları sıvamalıdır. Mevcut merkezlerden İtalya, Yunanistan ve İspanya turist açısından doymuş durumdadır. Bu merkezler potansiyel turizm merkezlerini vitrine çıkararak turizmlerini çekici konumda tutabilmektedir. Bunu da kruvaziyer turizm (yolcu taşımacılığı) sağlamaktadır.

4.6.2.2. Türkiye'nin Şansı

Türkiye'nin turizm açısından çekicilik kazanmış merkezleri büyük ölçüde havalimanları ile donatılmış durumdadır. Havayolu ile Avrupa'dan, ABD'den ve Japonya'dan gelecek turistlerin gemilere doğrudan aktarılmaları açısından bu, önemli bir etmendir.

Türkiye kruvaziyer turizmine merkezlik yapacak düzeydedir. Kruvaziyer turizmin her yönden (gelen turist sayısı, civar ülkelere göre odak durumundaki konumu, tarihi ve kültürel çevre, turizm yatırımları, güneş, deniz vb.) başlatılması için yeterli ve uygun ortam vardır. Eksik olan gemi ve organizasyondur.

Kruvaziyer turizmin işletilmesi için şu hat seçenekleri oluşturulabilir:
Karadeniz ülkeleri (Ukrayna, Rusya, Gürcistan, Romanya, Bulgaristan) + Türkiye'nin Karadeniz kıyıları,
Doğu Akdeniz ülkeleri (Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır) + Türkiye'nin Akdeniz Kıyıları,
Batı Akdeniz ülkeleri (Yunan adaları -Rodos, Girit-, Tunus, Malta, İtalya, Adriyatik Ülkeleri) + Türkiye'nin Ege Kıyıları,

Kruvaziyer turizm organizasyonu Karadeniz ülkeleri için İstanbul bağlantılı olarak, Doğu Akdeniz ülkeleri için de Bodrum/Antalya bağlantılı olarak düşünülmelidir. İstanbul, İzmir, Antalya/Bodrum'a paket turla getirilen turistler, Türkiye'nin kıyılarını da görecek şekilde kruvaziyer gemiye alınmalı, gezinin bitiminde de birkaç gün yöresel turizm çeşitliliklerinden yararlanacakları biçimde Türkiye'de ağırlanmalıdır. Paket turlar Akdeniz'deki uygulamaya paralel olarak 10, en çok 15 gün süreyle düşünülmelidir. Kruvaziyer gemilerin sağlanması bağlamında, paket tur operatörlerinin olanaklarından yararlanabilme yanında, bu konuya istekli ulusal operatörlerle "kruvaziyer gemi çalıştırma" teşvik edilmelidir.

Bu konuda salt Türkiye'nin turizm değerlerinin pazarlanabileceği bir diğer seçenek, yabancı tur operatörlerinin Türkiye paket turları içine Türkiye kabotajında gemi gezilerinin de katılmasını sağlamak ve bu yolla tatilciler açısından Türkiye'yi daha çekici kılmaktadır. Bu konunun da teşvik edilmesi, hatta sübvanse edilmesi dünya turizmindeki trend dikkate alındığında isabetli bir adım olarak gözükmektedir. Gerekiyorsa, belirlenecek koşullar çerçevesinde yabancı yolcu gemilerinin Türkiye kabotajında da hizmet verebilmeleri mercek altına yatırılmalıdır.

4.6.3. Öneriler

Türkiye, dünya turizmindeki gelişmeleri de dikkate alarak;

İstanbul merkezli Karadeniz ülkeleri ringi,
İzmir merkezli Batı Akdeniz ülkeleri ringi,

Bodrum/Antalya merkezli Doğu Akdeniz ülkeleri ringi,
Türkiye kabotaj ringi
seçeneklerinin tümünü veya bir kısmını değerlendirmeye alarak turizm potansiyeline ivme kazandırmalıdır.

Deniz turizmiyle de bütünleştirilmiş tatilciliğin ulusal ekonomiye daha çok katkı sağlayacağı olgusu göz ardı edilmemelidir. Avrupa'da kruvaziyer gezilere katılan 900.000 kişinin 260.000 tanesinin Doğu Akdeniz'i yeğlediği düşünülürse Türkiye'nin de bu konudaki atılımlarının karşılıksız kalmayacağı anlaşılır. Burada önemli olan Türkiye kendi olanaklarını seferber edene kadar, kruvaziyer gezilerin Türkiye'ye çekilebilmesi konusunda tur operatörlerinin beklentilerine -rekabet ve ulusal hedefler doğrultusunda- çekicilik kazandırabilmektir.

5. TÜRK LİMANCILIK STRATEJİSİ

Kamu limanlarının daha ekonomik ve rasyonel çalışmalarını teminen yeniden yapılanma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Amaç, limanların; ülkemizin bu gün ve gelecekteki ihtiyaçlarına cevap verebilecek AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikası izlenerek iş kapasitelerinin arttırılması, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun olarak rasyonel ve bölgesel limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerİsinde çalıştırılması ve hizmeti iyileştirecek esaslardan hareketle karlılığın ve verimliliğin sağlanması olacaktır.

Limanların yönetiminde en uygun stratejiyi belirlemek amacıyla, limanların Türk ekonomisine olan etkileri ve yukarıda belirtilen gerekçeler de dikkate alınarak her bir limanın alt ve üst yapı işletme ve finansman şartlarını içine alacak şekilde birer birer tüm fonksiyonlarının incelenmesi gerekmektedir. İlgili kuruluşlarca koordineli olarak yürütülecek söz konusu çalışmaların sonucunda her bir liman için otonomi ve/veya özelleştirme modellerinden hangisinin uygulanacağı belirlenecektir. Liman işletmeciliğinin uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi için gerekli idari ve hukuki düzenleme çalışmaları gerçekleştirilmelidir.

5.1. EKONOMİK VE STRATEJİK YÖNDEN LİMAN ALTYAPILARI

Gemilerin olumsuz deniz ortamında sığınabilecekleri, yanaşabilecekleri, yükler için yükleme boşaltma, yolcular için indirme-bindirme yapabilecekleri fiziksel ortamı sağlayan ve bunlara ilişkin alt yapılar, açık kapalı mekanlar ve tesisler ile gemi, yük ve yolculara yönelik hizmetleri veren, kontrol ve güvenlik işlemleri için gereken yerleşik birim ve örgütleri içeren, ülkenin belli bölgesi üzerinde (hinterland) ekonomik faktör teşkil eden, taşıma sistemleri (modları) arasında dönüşüm noktası olan yerlere liman denir.

Kıyıdan denize doğru uzanan, her iki yanına gemilerin yanaşabileceği münferit ya da liman içindeki tesisler de iskele diye tanımlanır.

Terminal ise, belli bir yük yada yük grubunun elleçlenmesinde uzmanlaşmış liman ünitesidir. Konteyner terminali, yolcu terminali, petrol terminali gibi.

Liman, terminal, iskele gibi gemiye bağımlı ve hizmet üreten mekanlar, "gemi yanaşma ve elleçleme tesisleri" olarak nitelendirilmektedir.

Liman , gemiler için hizmet ve olanak sağlayan üretim ünitesidir. Burada yüklerin toplanması ve denizaşırı pazarlara gönderilmesi esastır. Yine, denizaşırı pazarlardan getirilen yükler buradan ard bölgeye (hinterland) dağıtılır.

Yükleri toplama ve dağıtma özellikleri sebebiyle liman ekonominin nabzı durumundadır.

Gemi çalıştıranlar gemilerini limanlarda az, seyirde çok tutmak isterler. Bu, verimli bir taşıma için temel kuramdır. Örneğin, bir layner için seyir süresinin sefer süresindeki payı artırılabiliyorsa, taşıma hizmeti daha verimli yapılıyor demektir.

Armatörler, limanları taşımalarda verimi düşüren yerler olarak nitelerler. Bu nedenle de, taşımalarda verimi yükseltebilmek için limanları harekete geçirirler. Yapılan araştırmalar, gemilerin yıllık hizmet süreleri içinde limanlarda kalma paylarının (liman sürelerinin) yüzde l9 – 60 arasında değiştiğini göstermektedir. Bu süre konvansiyonel türdeki gemiler için yüksek, modern gemiler için çok daha düşüktür.

Liman, alıcı ve satıcı açısından bir maliyet kapısıdır. Bir gemi limanda ne kadar çok tutulursa yahut ne kadar fazla sayıda limana / terminale uğrarsa taşıma hizmetinin maliyeti de o oranda artar. Bu yüzden gemiler yükü bol, az sayıda limana uğramayı yeğler. Çünkü uğranan her ekstra liman, armatör için bir önceki liman kadar masraf kapısıdır.

5.2. EKONOMİK BÜYÜMEDE LİMANLAR

Liman, yüke ve gemiye bağımlı bir hizmet ünitesidir. Hizmet gemiye verilir. Verimli ve yolunca bir hizmet anlayışı, gemilerdeki gelişme ve değişmelere limanın zamanında ayak uydurmasını gerekli kılar.

Öte yandan, gemi yükün hizmetindedir. Yükün taşımada gereksindiği *ekonomi* gemileri değişime ittikçe limanlar da böylesi gidişin etkisinde kalmaktadır. Dolayısıyla gemi yükün hizmetindeyken, liman hem geminin hem de yükün hizmetinde olmaktadır.

Limanlar günümüze gelene değin büyük bir işlev değişimine uğramıştır. Önceleri yalnızca gemilerin barınması için düşünülen bu ticarethaneler, sonraları hizmet üretim merkezleri durumuna dönüşmüşlerdir. Gemi barındırma işlevi artık bir liman için ikincil önemdedir. Asıl önemli olanı, yükü ucuza, seri biçimde , güvenle ve kaliteli (yani zamanında ve hasarsız olarak alıcısına teslim etme) olarak ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir. Bu ise,

limanları hem ekonomik düşünmeye hem de ekonomik davranmaya itmiştir. Limanın ekonomik olmayan bir davranışı taşımanın bütününü etkilemektedir.

Limanların temel işlevleri yüke ve ulaşım sistemine göre değişiklik gösterir. Liman yük açısından toplama ve dağıtma yeri ulaşım sistemleri açısından ise taşıma hizmetine şekil değiştirtme noktasıdır.

Limanlarda her çeşit yük elleçlenmektedir. Elleçlenen yüklerin ayrı sınıflarda oluşu (çuvallı, sandıklı, dökme, balya, paletli, konteynerli gibi) hizmette ayrıcalık gerektirmektedir. Bu yüzden hem üretimi artırabilmek, hem de hizmette birim maliyeti olası en düşük düzeyde tutabilmek için yükte homojenleştirme (birimleştirme) yeğlenmektedir. Bu, uygulamada ambalajlamada standartlaşma biçiminde olmuştur. Standart ambalajlara konteyner, palet, layter örnek verilebilir.

Limanlar bir ekonominin dış ticaret kapısıdır. Ticareti geliştirdikleri gibi, ticaret merkezlerinin büyümesine de yardımcı olurlar. Limanları yolunca iş görmeyen ticaret merkezleri özlenen biçimde gelişemez; uydu merkezler durumuna gelirler. Limanların aksak işlemesi dış ticarette rekabet olanaklarını da daraltır.

5.3. ÇAĞDAŞ LİMANLARDA YÖNETİM : OTONOMİ

Yönetim şekli bir limandan diğerine değişiklik gösterir. Gelişmiş ekonomilerde otonomi liman sektörünün belirgin yönetim biçimini oluşturur. Gelişen ekonomilerde ise genellikle kontrollü (güdümlü) yönetim şekli limanlarda egemendir.

Otonom limanlar kendi yağlarıyla kavrulan limanlardır. Kendi bütçeleri vardır; yeni yatırıma gitme ya da limanı büyütme (tevsi) için merkezi hükümetten izin alma gereği böylesi limanlarda söz konusu değildir. Liman, kendi hizmet ve tarife politikasını kendisi belirleyebilmektedir. Ayrıca, dilediği limanla rekabet içine girebilmekte ya da hizmet ortaklığı, tarife birlikteliği oluşturabilmektedir.

Otonom limanların temel özelliği, limanın müşterilerinin (yani limandan yararlananların) yönetimde görev almalarıdır. Göreve gelme seçimle olmaktadır. Çok fonksiyonlu bir liman için en iyi yönetim şekli, otonomidir. Limanın mali özerkliğinin bulunması yüzünden, iyi hizmet veren ve kar eden bir limanın zarar eden diğerinin yükünü sırtlaması gibi istenmeyen bir durum söz konusu değildir. Otonom limanlarda kılavuzluk, stevedorluk, romorkörcülük, ardiyecilik vb hizmetler genelde özel kuruluşlara bırakılmıştır. Liman yönetimi böyle kuruluşlardan gelir sağlamaktadır. Ne var ki, hizmetin temel kazancı doğrudan bu kuruluşların olmaktadır.

5.4. BUGÜNKÜ TÜRK LİMANCILIĞI

Limanlar, Türkiye ekonomisinin destek üniteleridir; Türkiye'nin kendi iç pazarları arasındaki taşımaları düzenlediği gibi, dış dünya ile ticari ilişkilerin sürdürülmesine yardımcı olur. Bunlara bir de çevre ülkelerin transit ticareti biçimli katkılarını da eklemek olasıdır.

Türkiye limanlarının yaklaşık 150 gemilik yanaşma yeri kapasitesi vardır. Yine buralarda açık depolama etkindir. Limanlarımızdaki toplam 125 ha'lık depolama alanlarının neredeyse beşte dördü açık depolamaya uygundur. Türkiye limanları, özde konvansiyonel taşımalara göre donatılmışlardır. Yükleme boşaltma işlemlerini yürütmek için donatılmış olan elleçleme araçlarının kompozisyonu bu tabloyu ortaya çıkartmaktadır.

Türkiye'de yıllardır "her ile bir liman" politikası uygulanmaktadır. Bu yüzden de ana işlevi "yük toplamak ve yük dağıtmak" olan limanlar gemiler ve armatörler için cazip birer yük merkezi olmaktan uzaklaşmışlardır. Bunda da bölgenin yük potansiyelinin liman sayısı oranında bölünmesi etkili olmuştur. Dolayısıyla sonuçta, ülkemizde hatırı sayılır sayıda ölü yatırımlar ortaya çıkmıştır. Hinterlandı İzmir ile örtüşen Bandırma Limanı böylesi ölü yatırımlardan sadece bir tanesidir. Türkiye'de sağlıksız bir limancılık politikası vardır. Bunun belirgin bir örneğini de İzmit Körfezindeki yaygın iskeleleşme hareketinde görmek mümkündür. Armatör gözüyle oluşturulmayan bir liman er ya da geç ölü yatırım haline gelmeye adaydır.

5.5. AB EŞİĞİNDE LİMANCILIĞIMIZ

Türkiye AB ile entegrasyona girme arayışı içindedir. Bu konuda kararlılık da göstermektedir. Bu entegrasyonda Batı'nın Doğuya açılan kapısı görevini üstlenmesi beklenen Türkiye'de limanlara önemli görevler düşmektedir.

Limancılıkta stratejisini 50'li yıllarda belirlemiş ve yönetimde otonomiyi yeğlemiş Avrupa önünde, Türk liman endüstrisi, yönetim tarzı itibariyle Avrupa'ya farklı gelecektir. AB'nin temel felsefesi haklı ve gelişmeye açık rekabettir. Bu mantığa göre, bir ülkenin bir limanı bu ülkenin diğer limanıyla rekabet içinde olabilmelidir. Oysa, Türkiye'de bu mantık geçerli değildir. Hizmetler hala "tekel tarifesi" anlayışıyla yürütülmektedir.

İran-Irak savaşı sırasında Akabe Limanı'nın güney limanlarımıza yönelik transit trafiğini bünyesine çekmek için giriştiği hizmet rekabetine Türkiye, tekel tarifesi anlayışı sebebiyle cevap verememiş ve transit hizmeti veren limanlarımızın inisiyatif kullanamamaları Akabe limanını yaratmıştır. Benzeri bir olayı, konteyner konusunda Güney Kıbrıs kolayca başarmıştır. Ağır yatırımlarla konteyner terminali haline getirilen Mersin limanı, ana konteyner trafiğini bünyesinde odaklama konusunda Güney Kıbrıs'ın Larnaka Limanı'yla rekabet edememiştir. Neden yine tekel tarifesi anlayışıdır.

Türkiye'de mevcut limanların tümü konvansiyonel (klasik) tür limanlardır. Yapılarında da 50'li yılların dizaynı egemendir. O günden bu yana taşımacılık konsepti değişmiş; ama bu limanlar nedense kifayetlilik ve verimlilik açısından hiçbir şekilde büyüteç altına alınmamıştır.

Ayrıca, klasik limanların bünyesinde - hizmet amacı bir yüke ya da yük grubuna hizmet vermek olan - terminaller yapılması bir başka handikap oluşturmaktadır. Nispeten dar alan üzerine oturtulmuş klasik limanlarda daha geniş alan gerektiren terminallere yer verildiğinde büyüme sağlıklı olamamaktadır. Nitekim, bunun tipik örneğini Haydarpaşa konteyner terminalinde görmek olasıdır. Burada konvansiyonel ortamda verilen konteyner depolama hizmetleri ,trafik arttıkça terminal depolama alanının dışına taşmak durumunda kalmış; İç Erenköy, Merdivenköy gibi yerlerde "konteyner kara terminali" gibi adlar uydurularak depolama alanları oluşturulmuştur. Bunun ekonomiye olan maliyeti hiç mi hiç düşünülmemiştir. Bir başka sıkıntı , şehir içinde kaldığı için büyüme imkanı kalmayan Haydarpaşa, Trabzon gibi limanlardır. Buraların başka yerlere taşınmaları en ekonomik ve sağlıklı çözüm olarak gözükmektedir. Dünyada bunun örneklerini görmek de olasıdır New York'un limanı 100 km. ötedeki Newark'a taşınarak liman kurtarılmıştır. Aynı şekilde, Marsilya limanı Fos'a taşınarak rekabet gücü koruma altına alınmıştır.

20. Yy'ın sonlarında ortaya çıkan ve dünyayı etkisi altına alan globalleşme hareketi kendi kavramını da oluşturmuştur. Globalleşme kavramı çerçevesinde ve durağan devlet yapısının aktif özel sektör olanaklarını yatırım programlarında yer alan faaliyetlerde önemli oranda kullanmasını sağlamak üzere "yap-işlet-devret" modeliyle bir takım projelerin hayata geçirilmesi mümkün olabilmektedir. Derince Konteyner Terminali ile Filyos Limanı Projeleri için bu yönde sözleşmeler imzalanmıştır.

Bununla birlikte, kamu tarafından işletilmekte olan limanların otonom bir yapıya dönüştürülerek kendi içinde özerk, ancak ülkenin genel alandaki ekonomik, politik ve sosyal hedefleri ile bağdaşır biçimde hizmet vermesinin Türkiye için en uygun yol olacağı düşünülmektedir.

Bu hedefin gerçekleştirilmesinde, bu türden (kamu) limanlar, altyapısı kamuya ait olmak koşuluyla kamu yararı ve ulusal çıkarların gözetildiği liman yönetimi çatısı altında özerkleştirilerek terminal bazında ve hizmet esasına göre özelleştirilmelidir. Kılavuzluk, antrepoculuk, ardiyecilik, romorkörcülük, stevedorluk, terminal operatörlüğü vb. hizmetler özelleştirilecek olanlara örnektir.

Limancılık alanında hem kamu hem de özel kesim çıkarları dengeli biçimde korunmalıdır. Mevcut ve yeni limanların ülkenin ekonomik ve ulaştırma ana hedefleri doğrultusunda stratejik olarak planlanması, işletmecilik konusunda ise rekabetçi ortamın korunması için bir liman üst kurulu oluşturulması üzerinde durulması gerekli hususlar olarak ortaya çıkmaktadır.

Gerek özel sektör, gerekse kamu tarafından yapılacak yatırımlarda kıyı kullanımı en iyi biçimde planlanarak, küçük tesisler yerine bölgesel ölçekte hizmet verebilecek kombine yatırımlara gidilmesi hedeflenmeli ve yönlendirilmelidir.

Türkiye, jeopolitik konumunun getirdiği üstünlükleri (avantajları) değerlendirmek durumundadır. Bu yapılamazsa Avrupa-Asya-Ortadoğu üçgenindeki ticaret hareketinde komşu ülkeler tarafından by-pass edilen ve yalnızca feeder hizmeti verebilecek bir ülke konumunu gelecekte de sürdürme olasılığı yüksek bir ülke olmaya adaydır. Bunu değiştirebilmek amacıyla altyapı, işletmecilik, mevzuat vb. açılarından gerekli reformlar yapılarak Türkiye'yi ve Akdeniz'i geçen ana konteyner arteri üzerinde bir odak noktası ve transit trafiğin geçiş koridoru olma noktasına taşımak en önemli amaç olmalıdır. Bu yolla ana hat konteyner gemilerinin uğrak noktalarından en az bir tanesinin bir Türk limanı olması hedeflenmelidir.

Bu doğrultuda, yeni ve organize liman yatırımları ile liman işletmeciliği standardının "otonom yönetim" yoluyla çağdaşlaştırılması ve bu meyanda eksik teslim ve hasarlı teslim oranlarının düşürülerek hizmet kalitesinin yükseltilmesi, atılması gereken adımların önemlileridir.

"Türkiye Ulusal Limanlar Master Planı", bu hedefe ulaşmanın önemli altyapısını oluşturacaktır. 7.Beşyıllık Plan hedeflerinde de yer aldığı üzere, limanların en rantabl şekilde kullanılmasını teminen Limanlar Master Planı çalışmasının gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Halen sürdürülmekte olan bu konudaki çalışmalar (etütler ve master planı) tamamlandığında sonuçlarının dikkate alınması, ülkemizin çıkarları açısından son derece önemlidir.

Bununla birlikte, sürdürülmekte olan limanlar master planı çalışmaları sonuçlanmadan özel iskele yapımına Devletçe izin verilmemelidir. İskelelerdeki atıl kapasite, kaynak israfına yol açacaktır. Ayrıca, gemi yanaşma ve elleçleme tesisleri iskele bazlı küçük ve dağınık yapıdan çıkarılmalıdır. Gemi yanaşma ve elleçleme ünitelerinde elektronik veri değişimi (EDI) teknolojisinden yararlanılmalıdır.

Günümüzde kombine (çoklu) taşımacılık hızla gelişmektedir. Konteynerin taşımada kullanılması bu gelişmede etken olmuştur. 21. Yy taşımacılığı olarak gözüken kombine taşımacılığın önemli altyapıları liman terminalleri ile hinterland uzantılarıdır. Bu nedenle, hinterland uzantılarını oluşturan karayolu, demiryolu altyapılarının bu taşıma sistemine uyumlu hale getirilmesi ve bu amaçla iyileştirilmesi (ya da yeniden yapılması) önem arz etmektedir. Ancak, kıyı tesisleri ile bağlantılı hinterland uzantılarının eşzamanlı olarak hizmete alınması sistem bütününün verimle çalıştırılması için kaçınılmazdır.

6. ÖZELLEŞTİRME

Özelleştirme kapsamında bulunan denizcilik sektöründeki KİT'lerin uzun zamandan beri özelleştirilememelerinin nedenleri göz önüne alınarak, hem özelleştirme kapsamındaki KİT'lerin, hem de özelleştirilmesi düşünülen diğer Kamu Kuruluş ve İşletmelerinin her biri için en kısa zamanda birer özelleştirme projesi hazırlanmalıdır. Hazırlanan projelerin sonucunda özelleştirilebileceği tespit edilen kuruluşlar/işletmeler belirlenen en uygun yöntemlerle özelleştirilmelidir.

Özelleştirme stratejileri değerlendirilirken, ulusal özelleştirme amaçları, yönetimin etkinliği, sektör kullanıcıları ve çalışanların ihtiyaçları, ülkenin dış ticaret ve ekonomi politikası, sektörle ilgili kuruluşlar ve sektörü etkileyecek diğer unsurlar dikkate alınmalıdır. Özelleştirme projeleri sonucunda özelleştirilemeyeceği tespit edilen kuruluşlar veya kuruluş birimleri, özelleştirme çalışmalarının dışında tutularak faaliyetlerine devam etmek üzere yeniden yapılandırılarak en kısa sürede ilgili Bakanlığa bağlanmalı/ilgilendirilmelidir.

E K

BÖLGESEL OLARAK LİMANLARIN DURUMLARI, SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

1.Karadeniz Bölgesi

Hopa, Rize, Trabzon, Giresun ve Samsun bu bölgenin büyük limanlarıdır. Bu limanlar kendi bölge hinterlandlarına hizmet verdiklerinden kapasiteleri altında çalışmaktadırlar ve büyük ölçüde atıl kapasiteleri vardır. Bu bölgedeki limanlarımızın mevcut kapasiteleri önümüzdeki dönemde bu bölge için yeterli görülmektedir. Liman ihtiyacının artması halinde, talebe göre liman imkanları geliştirilmelidir.

1.1. Hopa Limanı

İran'a yapılacak transit taşımacılıkta sevkıyat Hopa Limanı üzerinden yapılmalıdır. Orta Asya Cumhuriyetleri ve Bağımsız Devletler Topluluğuna gidecek yükler Hopa Limanı üzerinden taşınabilir. Bu bakımdan limanın elleçleme kapasitesi yeni yatırımlarla artırılmalı, demiryolu, feribot, Ro-Ro rampası inşaatı tamamlanmalıdır. Hopa Limanının serbest bölge haline getirilmesi bölgede denizciliğin gelişmesine neden olacaktır.

Rize Limanı

Yapımına 1966 yılında başlanan Rize Limanı, halen yapımı devam eden 500 metrelik mendireğin de bitirilmesiyle yüzde 70 tamamlanmış bulunacaktır. Projenin tamamlanmasıyla Rize Limanı 2.000.000 ton/yıl yük kapasitesine ulaşacaktır. Yapımı yüzde 40 oranında tamamlanan mendirek uzatımı inşaatı ise halen devam etmektedir. Rize Limanı'na yapılması gereken işler ise; 585 m. dalgakıran, 500 m. boy ve 2 m. derinlikte rıhtımlar, mevcut rıhtımlara vinç, çevre düzenlemesi ve liman basen taramasıdır.
Ayrıca Rize Limanı'nda işletmenin, gümrüğün, polisin ve ilgili diğer birimlerin hizmet vereceği üst yapıların, kapalı ve açık sundurmaların da yapılması gerekmektedir. Rize Limanı topografik yapısı itibariyle Doğu Karadeniz Limanları içinde geliştirilmesi ve büyütülmesi en uygun limandır. Bu nedenle yapılması gereken, liman üst yapılarının ve çevre ihata duvarlarının yapılarak gümrük alanı konumuna getirilmesidir.
Trabzon'da yapımına başlanan ve Karadeniz'de her ilde veya belirli mesafelerde yat limanı yapılması gereğinden hareketle 1997 yılı yatırım programına Rize'nin (turizm alanına hizmeti açısından) alınması gerekmektedir.

İyidere Balıkçı Barınağı Tevsii İnşaatı, Pazar Balıkçılar Köyü Balıkçı Barınağı, Derepazarı Balıkçı Barınağı ve Ardeşen Işıklı Barınma Yeri İnşaatı projelerinin yatırım programına alınmalarının sağlanması gerekmektedir. Karadeniz'de bir çok deniz aracının açık deniz balıkçılığına hizmet verecek şekilde yapılmasına rağmen büyük balıkçı motorlarının açık deniz balıkçılığının yerine kıyı balıkçılığına yönelmesi balık alanlarının kısa sürede tüketilmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla bu altyapının uluslararası sularda avlanmada kullanılması gerekmektedir.

1.3 Giresun Limanı

Giresun limanının, liman içi çalkantı problemi, liman içindeki sığlaşmalar ve derin rıhtım ve saha ihtiyacı sorunlarını gidermek üzere hazırlanan tevsiat çalışmaları sonuçlandırılmalıdır.

1.4. Ordu İskelesi

Ordu İli, liman tesisleri açısından diğer Ordu kamu yatırımları gibi son derece mağdur bırakılmıştır.

Ordu ilinde son 6 yıllık süre içinde; Ünye ilçesinde orta boy bir liman tesisine başlanmış, 4 balıkçı barınağı kaba inşaatı oluşturulmuştur. İl merkezinde halen yetersiz bir iskele ile kısmi hizmet sağlanmaya çalışılmaktadır. Deniz hudut kapısının da açıldığı bu iskele ekonomik ve kifayetli olamayacaktır. Bir deniz kenti olmasına rağmen, Ordu maalesef yüksek tonajlı gemilerin liman hizmetleri ile tahmil ve tahliye yapma kapasitesinden uzaktır. Keza; bu liman şehri deniz nakliyatı ve feribot hizmetleri açısından da mağdur durumdadır.

Son 3 yıldır Ordu'nun Efirli-Kumbaşı mevkiinde balıkçı barınağı statüsünde bir çalışma yapılmaktadır. Gerçek manada orta ölçekli bir liman kapasitesine kavuşturulabilecek konumda olan bu tesisin, ana mendireğinin 100-150 metre daha uzatılması ve henüz çalışması başlamamış olan Poyraz mendireğinin ise uzatılacak bu mendireğe göre tesis edilmesi halinde bir liman tesisine kavuşulmuş olacaktır. Bu tesis içinde bir iç iskele veya mendireklerden bir tanesinin uygun şekilde düzenlenmesiyle de, liman için küçük bir marina tesisi de mümkün olabilecektir. Ancak ne yazık ki, mevcut bütçe şartları dahilînde bahsi geçen barınak için dahi yeterli kaynak sağlanamadığından barınak inşaatı bu aşamada durma noktasına gelmiştir.

Karadeniz bölgesi yerli ve yabancı kaynaklı turizmin alternatif bölgesi haline gelmiştir. Ordu ili limanı ve Ünye ilçesi limanı için kaynak aktarılır ve yatırımlar tamamlanırsa, balıkçı barınakları kısmı bir düzenlemeye tabi tutulursa ve bu uygulama diğer Karadeniz illerimizde de gerçekleştirilebilirse önümüzdeki 5 yıl içinde Karadeniz'de pek çok yelkenli ve yat faaliyet gösterecektir.

Bir diğer sorun, Ordu liman işletmesinin küçük bir iskele ve ufak bir açık sundurma gümrük sahasına sahip olmasına rağmen birinci sınıf işletme olarak gözetilmesidir. Bu sınıflandırma ve tanımlama neticesinde, il merkezindeki Ordu liman işletmesinde yapılan hizmetlerde

Kumbaşı'na 7 USD seviyelerine varan tahmil, tahliye giderleri ve gümrüklü açık sahada günlük depolama için dahi yüksek kira ücretleri söz konusu olmakta ve ortaya çıkan yüksek maliyet ithalât ve ihracatçıların hizmetlerini başka limanlara kaydırmasına sebep olmaktadır.

Lliman hizmetleri açısından orta tonajlı gemilere daha müsait olan ve korumalı bir yapıya sahip olan Fatsa Limanı, yükleme ve boşaltma bakımından da tahkim edilmiş ve daha elverişli olmakla birlikte gerek liman hizmet ücretlerinin düşük olması ve gerekse liman açık sundurma alanlarının makul süreler için ücretsiz kullanıma açık olması bakımından iş adamlarımız açısından daha cazip kabul edilmekte ve hizmetlerin bu bölgeye kaymasına sebep olmaktadır. Ancak il merkezindeki iş adamları için bu defa merkez işletmesindeki yüksek işletme maliyetleri ile Fatsa limanlarından merkeze yapılacak nakliye masrafları arasında tercih yapmak gibi bir zorunluluk ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle hem işletmeler arasında haksız rekabetin kaldırılması ve hizmetlerin arzu edilen merkezden sağlanabilmesi, hem de liman hizmetinden faydalanan işadamlarının ek ve yüksek maliyetlerden kurtarılması için liman hizmetleri arasındaki ücret ve bedel farklılıklarının derhal kaldırılması, Ordu liman işletmesinin yüksek tarife uygulamasına derhal son verilmesi gerekmektedir.

Ayrıca, Ordu Liman İşletmesi'nde tahmil ile tahliye vinçleri ve personel yetersizliği nedeniyle çok büyük sorunlar yaşanmakta, orta tonajlı üç geminin dahi aynı anda hizmete alınamaması sonucunda demuraj sorunları yaşanmaktadır. Bu nedenle ivedi olarak Ordu Liman İşletmesinin vinç ve personel sorununa bir çözüm bulunmalıdır.

1.5. Samsun Limanı

Eski çağlardan beri ticaret ve liman şehri olan Samsun, son yıllarda Karadeniz Ekonomik İşbirliği çalışmaları sonucunda ilerlemeler kaydetmiştir. Karadeniz'e sınırı olan ülkelere yapılan ithalât ve ihracat işletmelerinin artışı dolayısıyla açılan yeni RO-RO hatları deniz yoluyla yapılan ticaretin hız kazanmasına neden olmuştur. Gelişen bu koşullar çerçevesinde Samsun Limanı, günün koşullarına cevap veremez hale gelmiştir. Ayrıca rıhtımdaki çöküntüler ile alt yapıdaki kaymalar giderilmelidir. Aynı zamanda balık avlanma mevsiminde balıkçı teknelerinin aynı limanı kullanmaları liman trafiğinde önemli aksamalara neden olmaktadır. Bu durumun ortadan kaldırılabilmesi için ilk etapta üç balıkçı barınağının ihalesi tamamlanarak yapımına başlanmıştır. Bu barınaklar; Samsun Balıkçı Barınağı, Dereköy Balıkçı Barınağı ile Terme Balıkçı Barınağı'dır. Bunlara ilaveten Çarşamba (Demirli Sahil Köyü) Balıkçı Barınağı ve Terme (Sancaklı) Balıkçı Barınağı yatırım programına alınmıştır. Belirtilen bu balıkçı barınaklarının yapılması durumunda Samsun Limanı deniz trafiği büyük bir rahatlığa kavuşacaktır.

Karadeniz Bölgesi'ne yatlar üç yoldan gelmektedir. Bunlar; Boğazlar, Tuna Nehri ve Azak Denizi yollarıdır. Özellikle güney ve batı sahillerini dolaşarak boğaz yoluyla Karadeniz'e gelen yabancı ülke yatlarının Samsun'da kışlama talepleri olmaktadır. Bu taleplerin yerine getirilebilmesi için belgeli yat çekek yerine ihtiyaç vardır.

Samsun Tügsaş iskelesi gibi özelleştirilmiş, ancak kendi romorkör ve plotaj hizmeti teşkilatı olmayan yerlerde işletmecinin bu teşkilatı kurmaya veya özel sektörden kiralamaya mecbur edilmesi yada bu tip limanlara devlet tarafından verilen romorkör ve kılavuz hizmetlerinin normal tarife üzerinden yapılmasının temin edilmesi gerekir. Bu gün Samsun Tügsaş ta bu nedenle 35.000 $ liman + romorkaj + pilotaj ödeyen Türk Bayraklı bir gemi Haydarpaşa Limanında aynı hizmet için 20.000 $ ödemektedir.

Sinop Limanı

Sinop İlinde halen Türkeli Balıkçı Barınağı, Helaldı Balıkçı Barınağı, Gerze Balıkçı Barınağı ile Sinop Vapur İskelesi'nin uzatılması çalışmaları devam etmektedir.

Büyük Liman Projesi; 2275 m. ana mendirek uzunluğu, cevher ve genel yük rıhtımı, konteyner terminali, Ro-Ro rampası, balıkçı barınakları ile ilgili projeler hayata geçirildiğinde mevcut liman da zaten coğrafi konumun uygun olması nedeniyle yat limanına dönüştürülebilir. Yeterli ödenek sağlanıp proje hayata geçirildiğinde Sinop, yat turizmi için iyi bir potansiyel oluşturacaktır.

Bu durumlara ilaveten Sinop Büyük Liman Projesi ile, Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde mal ve yük geliş ve gidiş noktası oluşturmak ve gemi inşa sanayiini kurmak amaçlanmaktadır. Proje, denizyolu ile Karadeniz üzerinden Azeri petrolünün Sinop Limanı'na taşınabilmesine alternatif oluşturmaktadır.

İnebolu (Kastamonu) Limanı

İnebolu-Kastamonu-Ankara güzergahı ile İç Anadolu'ya en yakın liman olan İnebolu'nun yetersiz oluşundan, Bağımsız Devletler Topluluğu ile yapılan ihracat ve ithalâtta istenilen düzeyde katkı sağlanamamaktadır. Limanın büyütülmesi için her fırsatta girişimlerde bulunulmakta, ancak netice alınamamaktadır.

Abana ilçesi çok eski bir turizm merkezidir ve son zamanlarda çok fazla ilgi görmektedir. Balıkçı barınağı bulunup, burada yapılacak bir yat limanı son derece verimli olabilir.

1.8. Bartın Limanı

Türkiye'de turizmin başladığı yer olan ve üç bin yıllık tarihi geçmişi olan Amasra ilçesine yat limanı yapılmalıdır. Bu konuda hazırlanan projenin gerçekleştirilmesi ile ilçenin ekonomik yönden canlanması sağlanacaktır. Bartın İlinin 59 km.' lik sahil Şeridinde mevcut Kuruca Şile ve Tekkeönü Balıkçı barınaklarının yanı sıra Amasra-Tarlaağzı ve Çakraz'da da balıkçı barınaklarının yapımı planlanmış, ancak yapımları başlamamıştır. Bartın Limanı'nın kapasitesi 1994 yılında yüzde 100 arttırılmış, ancak limanın yarı askerî liman statüsüne alınması dolayısıyla limana yabancı bandıralı gemilerin giriş yasaği kaldırılmıştır. Limanın Bartın Irmağı ile bağlantısının olması, limanın çabuk dolmasına neden olmakta, bu nedenle

limanın sık sık taranması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu durum aynı zamanda limandaki gemi trafiğini de olumsuz etkilemektedir.

Amasra İlçesi'ndeki kömür ocaklarından yapılan kömür sevkıyatı nedeniyle liman içine bir iskele yapılması gerekmektedir.

1.9. Akçakoca Limanı

Bolu İlinin denize açılan penceresi konumundaki Akçakoca İlçesi'nde mevcut bulunan balıkçı barınağının Karadeniz iklim şartlarına uygun yapılmamasından dolayı barınak, kuzey batıdan esen rüzgarlara karşı tehlike arz etmekte ve bu durum can ve mal kaybına neden olmaktadır. Kısa zaman içerisinde bu tehlikenin önlenebilmesi için gerekli çalışmanın yapılması ve barınağın batı tarafına doğru uzatılması gerekmektedir.

İlkbahar ve yaz aylarında Karadeniz turuna çıkan yerli ve yabancı yatlar Akçakoca Balıkçı Barınağı'na uğramakta ve 3-4 gün konaklamaktadırlar. Akçakoca'nın coğrafi ve fiziki konumu gereği barınağın bir bölümünün yatçılara hizmet verecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Böylelikle Karadeniz'de yat turizmi için elverişli bir bölge olacak olan Akçakoca Balıkçı Barınağı'nın 60 adet yat bağlama kapasitesinin mevcut olduğu bilinmektedir. Akçakoca'nın coğrafi ve fiziki konumu itibariyle seminer ve kongre turizmi, su sporları turizmi, mağara turizmi, bol oksijenli ve yeşil ormanları ile piknik ve doğa turizmi açısından gelişme dinamiği taşıyan bir ilçe olma özelliğinden dolayı mevcut balıkçı barınağının belli bir kısmının yatçılara tahsisi gerekli görülmektedir. Bunun yanı sıra Akçakoca'ya gelen yerli ve yabancı turistler bölgeden diğer yerlere gemi-feribot ya da benzeri araçlarla seyahat etmek istemektedirler. Bu talebin karşılanabilmesi için balıkçı barınağının deniz yolculuğuna da cazip hale getirilmesi gerekmektedir.

1.10. Sakarya (Karasu) Balıkçı Barınağı

Sakarya ilinin Karasu ilçesinde Balıkçı Barınağı devam etmektedir. Balıkçı Barınağı inşaatında proje tadilatına gidilerek barınağın limana dönüştürülmesi halinde ilin ekonomik gelişmesinde ve kalkınmasında önemli rol oynayacaktır.

Sakarya Bölgesindeki çekek, barınak ve küçük limanlar çok iyi etüt edilerek yapılmamıştır. Bu etüt eksikliğinden dolayı çekek ve barınakların büyük bir bölümü kısa zamanda dolmakta ve amaca uygun kullanılmamaktadır. Şu anda pek çoğuna balıkçı tekneleri dahi girememektedir. Girilebilen barınaklarda ise büyük bir yığılma meydana gelmektedir. Özellikle ani fırtınalarda balıkçı tekneleri çok uzak mesafelere gitmek zorunda kalmakta, 8-10 tekne üst üste limana gelme durumunda kalmaktadır. Avın limana çıkarılmasında güçlükler çekilmekte, yırtılan ağların kısa zamanda onarımı mümkün olmamakta, avlanmalarda aksamalar meydana gelmektedir. Dolayısıyla bunların detaylı incelenerek aksayan yönlerin saptanmasında yarar vardır.

Öte yandan bölgenin gelecekte ticaret ve ulaşım planlamasının şimdiden ele alınarak yeni, modern ve geleceğe hizmet edebilecek limanlar inşa edilmelidir.

2.Marmara Bölgesi

Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Tekirdağ Limanları, İzmit ve Gemlik Körfezindeki liman ve iskeleler ile Ambarlı Liman Tesisleri bu bölgede yer almakta ve yükleme-boşaltma hizmeti vermektedirler.

Genel olarak Marmara Bölgesi'nde liman sıkışıklığı gündemdedir. Bölgede yoğunlaşan sanayi aktiviteleri ve Orta Anadolu hinterlandının ihtiyaçlarını karşılamak üzere Marmara kıyılarında yeni liman tesisleri inşası ve mevcutların iyileştirilmesi gerekmektedir.

Haydarpaşa Limanı'nın şehrin içinde yer alması ve geometrisinin tevsiata müsait olmaması nedeniyle gelecek yılların ilave taleplerinin buradan karşılanması mümkün değildir. Haydarpaşa Liman'nın konteyner trafiği her geçen gün artmaktadır. Bu limanın 2000 yılından sonra da konteyner limanı olarak işlevini sürdürmesi gerekli görülmektedir. Haydarpaşa Limanı şehrin içerisinde kalmış olup, genişleme olanağı bulunmamaktadır. Harem'deki otopark alanlarının H.Paşa Limanı'na devri gereklidir. Haydarpaşa Limanı'nda kılavuzluk hizmetleri TDİ'ce verilmektedir. Hizmetlerin bütünlüğü ve şikayetlerin önlenmesi bakımından Haydarpaşa Limanı Kılavuzluk hizmetinin TDİ'den alınarak TCDD'ye verilmesi gereklidir.

Haydarpaşa – Sirkeci arasında çalıştırılan Demiryolu feribotlarının Sirkeci yanaşma yerlerinden DLH tarafından inşa ettirilen yer çalışmaz durumdadır. Diğer yanaşma yeri de Sepetçi Kasrı sahasında kalmıştır. Sirkeci feribot yanaşma yerinin DLH'ca yeniden inşa edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, Haydarpaşa Limanı'na alternatif bir liman olmak üzere, Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA)'nın ilgili bakanlık ve kuruluşlarla birlikte hazırladığı "Marmara Denizi'ndeki Limanların Gelişimiyle ilgili Master Plan" çerçevesinde, Haydarpaşa konteyner terminalinin geliştirilmesi, Trakya'da yeni bir konteyner limanı inşa edilmesi ve Bandırma Limanı'nın konteyner terminaline dönüştürülmesi konuları ele alınmalıdır.

Bölgenin en büyük özel sektör limanı olan Ambarlı Liman Tesisleri kısa sürede tam kapasiteye ulaşacaktır. Ayrıca İzmit Körfezinde Eskihisar'dan Hereke'ye kadar olan kıyı şeridinin liman haline getirilmesi için çalışmalar yapılmalıdır.

17 Ağustos 1999 tarihinde Marmara Bölgesinde meydana gelen 7.4 şiddetindeki deprem, Derince Limanı'nın gerek alt ve gerekse üst yapılarında büyük hasar oluşturmuştur. Bölgenin imarı için 4-5 sene gibi bir sürede yoğun inşaat ve ticari faaliyetler olacağı için, yurt içi ve yurt dışından deniz yolu ile gelecek eşyaların yüklenip boşaltılması bakımından Derince Limanı'nın en kısa sürede işler hale getirilmesi gereklidir. Bu hususun temini bakımından Ulaştırma Bakanlığı koordinatörlüğünde Avrupa Yatırım Bankası, Japon Hükümet Kredisi

kullanımı konusunda gerekli girişimler sürdürülmektedir. Limanın E-5 karayoluna bağlantısının yapılması gerekmektedir.

2.1. Enez (Edirne)

Saroz Körfezi'nde bulunan Enez Balıkçı Barınağı teknik ve fiziki şartlar itibariyle liman vasfındadır. Bu durumun değerlendirilerek mevcut altyapının bir kısmının yat limanı, bir kısmının da yat kışlama ve çekek yeri olarak hizmete açılması, bölgenin ekonomik kalkınması ve ülkeye döviz kazandırması açısından büyük potansiyel yaratacaktır. Bu tespite en iyi örnek de Enez'e tümüyle 10 km. uzaklıktaki Yunanistan'ın Dedeağaç Limanı'nda 300 adet yatın kışlamakta olduğu gerçeğidir.

Ayrıca, Keşan İbrice Balıkçı Barınağının kapasitesini artırmak amacıyla 125m boyunda rıhtım yapılması gerekli görülmektedir.

İğneada (Kırklareli)

Kırklareli İline bağlı Demirköy ilçesi sınırlarında yer alan İğneada Liman içinin taranması ve ek rıhtım veya iskelenin yapılması gerekmektedir. Ayrıca özellikle yaz sezonunda İğneada'ya gelen yatlara hizmet verilebilmesi için limandaki işletici kuruluşların hizmet vermesi gerekmektedir.

İğneada Liman Başkanlığı sorumluluk sahası içinde bulunan Kıyıköy Balıkçı Barınağı, halen ihtiyaca cevap vermekte olup barınağa çekek yerinin eklenmesinde fayda mülahaza edilmiştir. Aynı şekilde Karaburun Balıkçı Barınağı'na da çekek yeri yapılmasında fayda vardır. Balıkçı barınaklarının bulundukları yerlere buzhane yapılmasının da zaruri olduğu tespit edilmiştir. Bunların dışında, Demirköy İlçesi Beğendik Köyü'nde inşaatın biran evvel başlatılması gerekmektedir.

Kırklareli İli sınırları içerisinde deniz ve yat turizmine hizmet verecek nitelikte tesislerin yapılarak ülkemize gelir getirici kaynak yaratılabilir.

Tekirdağ

Marmara Ereğlisi ilçesinde yat limanının proje ve sondaj çalışmaları bitirilmiş, ancak inşaat alanının 1. Derece Sit Alanı içinde kaldığı gerekçesiyle inşaat durmuştur.

Barbaros Balıkçı Barınağı'nda inşaat çalışmaları devam etmekte olup proje ödenek imkanları dahilinde önümüzdeki yıllarda tamamlanacaktır. İhalesi yapılan Mürefte Balıkçı Barınağı inşaatının sondaj ve proje çalışmaları devam etmektedir.

Hoşköy Balıkçı Barınağı'nda yapılması gereken ilave işlerin ihalesi henüz yapılmamıştır. Ayrıca Gaziköy Balıkçı Barınağı'nın ihalesi de henüz yapılmamıştır. Tüm bu işlerin yanında

mevcut Kumbağ Balıkçı Barınağı'na ilave rıhtım yapılması ve noksanlıkların giderilmesi gerekmektedir. Bunlara ilaveten mevcut balıkçı barınaklarının bazılarında, yatların da barınabilecekleri bir ortam yaratılması mümkün hale getirilmelidir.

Tekirdağ'da römorkörler, Tekirdağ Balıkçı Barınağı'na bağlanmakta olup, yeri tespit edilen ve yatırım programında bulunan Römorkör Barınma Yeri'nin yapılması durumunda yılda 21.476 litre motorin, 2.791 saat fazla mesai ve zaman kaybından tasarruf sağlanacaktır.

Tekirdağ'ı Trakya Bölgesi'nin mevcut yüklerinin toplandığı bir ana liman statüsüne getirebilmek için limanda konteyner taşımacılığı için terminaller oluşturulmalı, Ro-Ro taşımacılığı için düzenlemelere gidilmeli, yükleme-boşaltma ekipmanları deniz ticaret hacmine cevap verir düzeye getirilmeli, iskelelerin açık-kapalı depolama alanları yeterli hale getirilerek iskelelerin atık alım tesisleri ile donatılmaları sağlanmalıdır. Ayrıca TMO İskelesi'nde mevcut olan sıvı yağ alım tesisleri, diğer iskelelere de yapılmalıdır.

2.4. Çanakkale

Çanakkale İli'nde Koyunevi (Sokakağzı), Eceabat, Değirmencik, Şevketiye, Aksaz, Karabiga ve Küçükkuyu Balıkçı Barınakları ile Kilitbahir Barınma Yeri, Eceabat Rampa Onarımı, Eceabat Sahil Tahkimatı Onarımı ve Kilitbahir Eski Rıhtım Onarımı yapımı ve çalışmaları henüz tamamlanmamıştır.

Çanakkale sahillerinde yapımı tamamlanmış 25 adet balıkçı barınağı mevcut olup, İlin ihtiyaçlarına yetersiz kaldığı görülmektedir. Bu nedenle 6 adet balıkçı barınağının yapımı programa alınmıştır. Ayrıca; Burhanlı, Ece, Gelibolu (Güneyli-Kozçeşme), Güzelyalı, gibi balıkçı merkezlerine barınak yapılması zorunlu görülmektedir. Yapımı planlanan balıkçı barınakları ise; Ayvacık Gülpınar, Babakele, Çanakkale, Küçükanafartalar, Biga-Karabiga, Dalyanköy, Ezine, Yeniköy, Gelibolu, Gökçeada Kaleköy ve Kuzulimanı, Güzelyalı, Kumkale, Küçükanafarta, Ece Limanı, Kemikalan, Lapseki Merkez, Suluca, Tavaklı, Burhanlı'dır.

Bölgedeki barınakların balıkçılığımıza gerekli hizmeti verebilmeleri için aşağıda belirtilen alt yapı ünitelerinin yapılmasına mutlak ihtiyaç vardır:

Balıkçılığın gelişmesinde önemli ünitelerden biri olan soğuk hava depolarının mutlaka her barınakta olması sağlanmalıdır. Balıkçı barınaklarında bakım ve onarım tesislerinin olması gerekmektedir. Barınakların çevresinde gemi bakım-onarım yeri düzenlenmelidir. Balıkçıların dinlenme ve barınma ihtiyaçlarını karşılayacak sosyal üniteler yapılmalı, bunlar ayrıca bölge balıkçılarının konaklayabileceği şekilde düzenlemelidir. Barınaklarda balıkçı teknelerinin ihtiyaçlarını karşılayacak mazot pompalarının kurulması lazımdır.

Teknelerin akaryakıt ihtiyacının giderilmesinde zorluklarla karşılaşılmakta akaryakıt temini uzak mesafelerden ve zor şartlarda yapılmaktadır. Teknelerin ihtiyacını karşılayacak en az bir

pompa yapılmalıdır. Barınaklara tatlı su sistemi kurulmalıdır. Barınaklarda rıhtım düzenlemesi yapılmalıdır.

İstanbul

İstanbul İli'nin 434 km. uzunluğundaki sahil şeridi içinde sürekli büyüyen balıkçı filosunun durumu ve gelişme potansiyeli göz önüne alınarak Yalıköy, Kilyos, Riva, Anadolu Kavağı, Pendik, Tuzla ve Burgaz Ada'ya yeni balıkçı barınaklarının yapılması, mevcut Rumelikavak Balıkçı Barınağı'nın tamir edilerek kapasitesinin büyütülmesi ile mevcut diğer barınaklardaki eksik olan alt ve üst yapının tamamlanması gerekli görülmektedir.

Bütün bunların yanında balıkçı teknelerinin boyları ve tonajları giderek büyüdüğünden mevcut balıkçı barınakları ihtiyaca cevap veremez hale gelmiştir. Su ürünleri sektörünün sevk ve idare edebileceği 35-40 metre boyunda balıkçı teknelerinin yararlanacağı 150 balıkçı teknesinin barınabileceği balıkçı limanlarına ihtiyaç vardır. Bu ihtiyaçtan yola çıkılarak altyapısız çok sayıda balıkçı barınakları inşa edilmesi sadece küçük tekne sayısının gereksiz sayıda artışına neden olacak ve modern avlanma teknolojisine ters düşecektir.

Belediyelerin, kıyılarda yaptığı dolgu çalışması sırasında oluşan kıyı yapıları; ya balıkçı barınaklarına kiraya verilmemekte veya kira bedelleri yüksek tutulmaktadır. Bu sorun Yeşilköy ve Fenerbahçe Balıkçı Barınaklarında halen devam etmektedir. Balıkçı teknelerinin yararlanması için yapılan kıyı yapıları, balıkçı barınakları yönetmeliği gereği balıkçılık kuruluşlarına kiraya verilmelidir. Kiralama işlemleri hızlandırılmalı, ve yönetmeliğe işlerlik kazandırılmalıdır. Barınaklarda dip taraması yapılmalı, asgari derinliği 4 metre olan rıhtımların yapılması sağlanmalıdır. Balıkçı liman ve barınakları uluslararası standartlara çıkarılmalıdır.

Terkos Karaburun Balıkçı Barınağı her yıl kum ile dolduğundan sığlaşmakta ve büyük balıkçı teknelerinin barınağa girişleri mümkün olmamaktadır. Barınak içinin temizleme işlemleriyle ilgili sorunları devam etmektedir. Barınak içine depolanan kum, balıkçıları ve avlanan balıkları olumsuz etkilemektedir. Ayrıca balıkçılığın yoğun olduğu Eylül-Aralık ayları arasında kum çıkarma ve nakliye işlemleri yapılmamalıdır. Barınaktan çıkarılan kumun satışından elde edilen gelirle barınağın alt ve üst yapısı tamamlanmalıdır.

Yalıköy'e yeni bir balıkçı barınağı yapılmalıdır. Karaburun balıkçı barınağının kapasite olarak yetersiz kalması, Kıyıköy-Rumelifeneri arasında başka bir balıkçı barınağının bulunmaması ve bölgenin balıkçılık potansiyeli nedeniyle Yalıköy'e barınak yapılmasına ihtiyaç vardır.

Rumelifeneri Balıkçı Barınağı, İstanbul İli'nin en büyük balıkçı barınağıdır. Kooperatif tarafından işletilmektedir. Alt ve üst yapı eksiklikleri vardır. Barınak içi sığlaşmış olup, temizlenmelidir. Yıkılma tehlikesi olan mendirek üzerinde yapım çalışmaları devam etmektedir. Bu çalışmalarda balık muhafaza tesisleri, balıkçılara hizmet verecek sosyal tesisler, ağ tamir yerleri, teknelerin bakım ve onarımının yapılacağı çekek yerleri ile yangın

söndürme üniteleri bulunmaktadır. Barınak içerisinin toprak olan büyük bir bölümü beton kaplanarak rıhtımlar yapılmalıdır. Balıkçı teknelerinin ihtiyacı olan su ve kumanya temin edecekleri birimler açılmalıdır.

Rumelikavağı Balıkçı Barınağı, ihtiyaca cevap verecek kapasitede olmadığından balıkçı teknelerinin çoğu dışarıda kalmaktadır. Bu nedenle barınakta tadilat yapılmalı, barınak içi temizlenmeli ve akaryakıt pompası, su ve elektrik tesisatları döşenmelidir. Ağ tamir yerleri ve sosyal tesisler yapılmalıdır. Yörede önemli bir potansiyele sahip midye avcılarının yararlanması için midye ayıklama ve işleme ünitesi bulunmalıdır. Sarıyer Balıkçı Barınağı, küçük tonajlı balıkçı teknelerinin barındığı bir kıyı yapısı olup kapasitesi arttırılmalı ve içi temizlenmelidir. Ahırkapı-Kumkapı arasındaki küçük balıkçı barınağının içi temizlenmeli, buradaki tekne leşleri kaldırılmalı, gerekli çevre düzenlemesi yapılarak küçük teknelerin barındığı bir kıyı yapısı haline getirilmelidir.

Kumkapı Balıkçı Barınağı, balıkçılık sektörüne ve gemi acente motorlarına hizmet vermektedir. Marmara'da ve Batı Karadeniz'de istihsal edilen su ürünleri Kumkapı Balıkçı Barınağı'na getirilmektedir. Özellikle kış aylarında barınağın trafiği artmakta ve ihtiyaca cevap veremez hale gelmektedir. Sığlaşan barınak içi temizlenmeli, çevre düzeni yapılmalı, teknelerin yanaşabileceği rıhtım ve iskeleler yapılmalıdır. Kısacası Kumkapı Balıkhanesi ve Balıkçı Barınağı İstanbul İli'ne yaraşır bir hale getirilmelidir.

Yenikapı Balıkçı Barınağı'nda, genelde av yasaklarını ihlal eden 10 metrenin altında balıkçı tekneleri barınmaktadır. İstanbul Bölgesi'nde genelde trol çekimleri buradaki balıkçı teknelerince gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle gerekli önlemlerin alınarak bu teknelerin barınmalarına müsaade edilmemelidir. Barınak içine rıhtımlar ve tekne bağlama düzenleri yapılmalıdır. Yeşilköy Balıkçı Barınağı da sürekli kontrol edilmeli, av yasağını ihlal eden balıkçı tekneleri barınağa alınmamalıdır. Yeşilköy Balıkçı Barınağı, Kooperatifçe işletilmektedir. Ambarlı Balıkçı Barınağı'nda halen devam eden yapım işlemleri tamamlanmalı, rıhtımlar betonlanmalı, alt ve üst yapı tesisleri yapılmalıdır.

Güzelce Balıkçı Barınağı'nda devam eden inşaat tamamlanmalı, alt ve üst yapı tesisleri yapılmalıdır. Selimpaşa Balıkçı Barınağı sığlaştığı için temizlenmelidir. Şile İlçesi Kurna Köyü Mavrisol İskelesi'ne veya Beykoz İlçesi Riva (Çayağzı) Köyüne yeni balıkçı barınağı yapılmalıdır. Şile İstanbul Boğazı arasında balıkçı teknelerinin yararlanacağı barınak olmadığından Batı Karadeniz'e ,belirtilen yörelere balıkçı barınakları yapılmalıdır.

Poyrazköy Balıkçı Barınağı'na, bölgenin balıkçılık potansiyelinin yüksek olmasından dolayı 25 metrenin üzerinde balıkçı teknelerine hizmet verebilecek nitelikte alt ve üst yapıların yapılması gerekmektedir. Anadolukavağı yöresinin balıkçılık potansiyeli göz önüne alınarak balıkçı teknelerine hizmet verebilecek düzeyde bir balıkçı barınağı yapılmalıdır. Anadolu Hisarı Balıkçı Barınağı'ndaki tekneler Göksu Deresi'nde barınmakta olup giriş çıkışlarda teknelerde hasar olduğundan dolayı yeni bir barınağa ihtiyaç vardır.

Salacak Balıkçı Barınağı'nın içi temizlenmeli, mendirekler ve rıhtımlar beton kaplanmalı, balık satış yerleri yapılmalıdır. Kadıköy'deki küçük balıkçı tekneleri Kurbağalıdereye girmekte, büyük tekneler ise Fenerbahçe Balıkçı Barınağı'ndaki bir iskeleye bağlı durmaktadır. Bostancı'daki Balıkçı Barınağı'nda mendirek ve rıhtımlar betonla kaplanmalı, barınak içerisi temizlenmelidir.

Kartal Balıkçı Barınağı, kıyı dolguları sebebiyle tamamıyla dolmuş ve balıkçı tekneleri mağdur olmuşlardır. Barınağın teknelerin ihtiyacına cevap verebilecek düzeyde alt ve üst yapıya kavuşturulması lazımdır. Pendik Balıkçı Barınağı'nda balıkçılara hizmet veren çekek yeri kiralama aşamasında olup kıyı dolgusu nedeniyle yakında doldurulacak olan barınma ve çekek yeri hizmet dışı kalacağından yeni bir balıkçı barınağı planlanmalı ve yapılmalıdır.

Tuzla Balıkçı Barınağı'nda halen hizmet vermekte olan barınma ve çekek yeri vardır. Aynı zamanda bu kıyı yapısında büyük tonajlı kum kosterleri 2 adet iskeleden tahmil ve tahliye yapmakta, sürekli kum ve mermer tozu boşaltarak balıkçı teknelerini olumsuz yönde etkilemektedirler. Barınma yeri balıkçı tekneleri için yetersiz olduğundan, Tuzla önünde şehir merkezi ile Denizcilik Fakültesi arasında yeni bir balıkçı barınağı yapılmalıdır. Bölgenin balıkçılık potansiyeli göz önüne alınarak barınağın kapasitesinin en az 100 tekne olması gerekmektedir.

Büyükada ve Heybeliada Balıkçı Barınakları'nın içleri temizlenmeli, eksik olan alt ve üst yapı hizmetleri tamamlanmalıdır. Akaryakıt, su ve elektrik tesisatı yapılmalıdır. Burgazada Balıkçı Barınağı'nda çekek yeri mevcut olup balıkçı teknelerine hizmet verebilecek su iskelesi yanında yeni barınak yapılmalıdır. Sivriada Balıkçı Barınağı, adalardaki kooperatiflerden birine kiraya verilmeli, av yasağını ihlal eden trol ve algarna tekneleri kontrol altına alınmalıdır.

Genel bazda balıkçı barınaklarının sorunlarına baktığımızda barınakların çoğunda alt ve üst yapı eksik olup, barınak girişlerine seyrüseferlerle ilgili ışık düzenleri ve fenerler konulmalıdır. Barınaklarda alt yapı hizmeti olarak adlandırılan bakım-onarım, akaryakıt, buz, su ikmalî, elektrik, yol ve soğuk zincir gibi hizmetler uluslararası standartlara çıkarılmalı, kullanımı sınırlandıran liman dolma ve sığlaşma gibi engeller kaldırılmalıdır.
Balıkçılık Barınakları Yönetmeliği günümüz koşullarına göre yeniden düzenlenmelidir. Kiralama aşamasındaki zorluklar giderilmeli, Malîye tarafından saptanan kira bedelleri balıkçı kooperatiflerinin ödeyebileceği şekilde belirlenmelidir.

2.6. Balıkesir

Erdek Feribot İskelesi ve Balıkçı barınağı inşaatı devam etmektedir. Gömeç ve çevresinin ihtiyacını karşılayacak Karaağaç Balıkçı Barınağı'nın ihalesi yapılmalıdır. Balıkesir İli sınırları içerisinde; Kestanelik, Şahinburgaz, Yeniceköy, Bandırma, Avşa Adası Yiğitler Köyü, Avşa Adası Türkeli, Çakılköy ve Çınarlı Köyü Balıkçı Barınakları ile Avşa Adası

Feribot Yanaşma Yeri, Saraylar İskele ve Rıhtımı, Marmara Adası Yat Limanı projeleri mevcuttur.

3. Ege Bölgesi

3.1. Burhaniye

Burhaniye Yat Limanı'nın ana ve tali mendirek deniz dolgusu tamamlanmış, ana mendireğin 295 metrelik bölümünün dış koruyucu kaplama tabakası tanzim edilmiş olup, inşaat devam etmektedir.

Ayvalık

Ayvalık Limanı'na çeşitli öneriler değerlendirilerek yapılan yeni iskelenin en kısa zamanda tamamlanarak, işletilmesi ile ilgili çalışmaların yöre ve ülke çıkarları doğrultusunda bir sonuca bağlanması gerekmektedir.

3.3 Çandarlı

Çandarlı Körfezi'nde, geniş bir teknik kurul kanalıyla evvelce tespit edilmiş olan BAKIRÇAY havzasına, İzmir limanı alternatifi olarak 2010 yıllarından sonrası için yapılması düşünülen yeni liman kompleksi ile ilgili çalışmaların etüd-ihale safhasında olduğu bilinmektedir.

3.4.Dikili

Dikili Limanı'ndaki mevcut iskelenin yolcu-turist hizmetlerinde kullanılmak üzere onarılarak veya onarılması kaydı ile özel sektöre devri yapılmalıdır. Yük hizmetleri için uygun bir mahale yapılması düşünülen yeni iskele hususunda mevcut öneri ve teşebbüslerin desteklenmesi veya yeni iskele ve hizmetinin özel sektör tarafından yapılması alternatifinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

3.5.Aliağa (Rafineri Rıhtımı, İskele ve Pipe-Line Tesisleri Hariç)

Nemrut Körfezinde mevcut beş iskele özel sektör tarafından işletilmekte ve kılavuzluk hizmetleri de özel sektör tarafından yapılmaktadır. Bürokratik engellerle özelleştirilmesi gecikmekte olan Nemrut Körfezi'ndeki PETKİM Liman kompleksi ile PETROL OFİSİ dolum tesislerinin özel sektöre devri işlemlerinin çabuklaştırılması gerekmektedir.

Nemrut yöresi tamamen sanayi bölgesi haline gelmiştir. Kendi sanayi mamullerinin karşılanması için inşa edilen mevcut iskeleler, işlevlerini yerine getirmekle beraber, bölgenin ihtiyacı bakımından yetersiz kalmakta ve yenilerine gereksinim duyulmaktadır. Bu bakımdan, yörenin güneyindeki körfeze doğru yapılması planlanan liman tesislerinin, ihtiyaç sahibi özel

sektör firmaları tarafından inşa ettirilerek kullanılmasının temini için yürütülmekte olan işlemler hızlandırılmalı, bürokratik engeller ortadan kaldırılmalıdır.

Nemrut Körfezinde bulunan beş iskelede yapılageldiği gibi PETKİM'deki pilotaj hizmetlerinin de özelleştirilmesi, atıl deniz vasıtası kapasitesi yaratılmaması bakımından da önemlidir.

3.6. İzmir Körfezi

Körfezin girişindeki TEKEL'e ait ÇAMALTI TUZLASI'nın bulunduğu yerin batısına yapılan ve atıl bulunan iskelenin kullanılır hale getirilmesi için sürdürülen teşebbüslere olumlu bakılarak, özel sektörün hizmetine verilmesi sağlanmalıdır.

Körfez yolcu taşımacılığı nihayet TDİ tarafından Belediye'ye devredilmiştir.

İzmir Alsancak Limanı fizikî olarak tamamlanmak üzeredir. Cevher rıhtımı olarak nitelendirilen kısım tamamlanarak limana dahil edilmeli veya serbest liman olarak yararlanılmak üzere araştırma yapılmalıdır. İzmir Alsancak Limanı, bugünkü yönetimin bütün iyi niyetine rağmen eleman ve ekipman yönünden yetersiz kalmakta, takviyesi için gösterilen çabalar bürokratik engeller ile karşılaşmaktadır. Bu bakımdan limanın en kısa zamanda programa alınarak özelleştirilmesi gerekmektedir. Döküm yeri sorunu dolayısıyla bugüne kadar gerçekleştirilemeyen "Alsancak Limanı-Yenikale Geçidi" arasında taranması planlanan suyolu projesinin daha fazla gecikmeden yapılması, iç limana giremeyen 3. kuşak konteyner gemileriyle dökme yük gemilerinin trafiği için gerekli görülmektedir.

İzmir Pasaport Limanı atıl durumdadır. Bu kısım turistik amaçla kullanılmak üzere İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmeli ve Belediye'nin koordinatörlüğünde yapılacak proje ile yat yanaşma ve sosyal hizmetler birimlerinden oluşacak kompleksin, tercihen yabancı ortaklı bir şirket tarafından işletilmesi sağlanmalıdır. Bu amaçla, sürdürülen işlemlerde bürokratik engeller çözümlenmelidir.

İzmir Limanı, Akdeniz ve Karadeniz limanlarına yönelik konteyner taşımacılığının merkezinde bulunması nedeni ile trans-shipment merkezi olmaya aday bir limandır. Bu hususun gerçekleşmesi için körfez yaklaşım kanalının en kısa sürede taramasının gerçekleştirilmesi gereklidir. Limanın konteyner terminali geri stoklama alanı yetersizdir. Limanın genişleme alanı olarak Atatürk Stadyumu tarafındaki bölüme ikinci bir konteyner terminali yapılması için DLH Genel Müdürlüğü'nce YİD Modeli ile ihaleye çıkılmış bulunulmaktadır. Bu ihalenin gerçekleştirilmesi halinde İzmir Limanı'nın büyüme olanağı ortadan kalkacaktır. Bu nedenle, bu ihalenin iptal edilmesinde ülke menfaatleri açısından büyük yarar görülmektedir.

İzmir Limanı 1989 yılında TCDD'ye YPK Kararı ile devredilmiştir. Bu devir kararında limanın Kılavuz – Römorkaj hizmetleri TDİ Genel Müdürlüğü uktesinde bırakılmıştır.

Hizmetin bütünlüğü, taleplerin kısa sürede karşılanması ve şikayetlere meydan verilmemesi bakımından, bu hizmetler yeni bir YPK Kararı ile personel ve ekipmanları ile birlikte TCDD'ye verilmelidir.

3.7. Çeşme

Eski liman ve iskele genel amaçlı hizmetlere ayrılmalıdır.

TDİ tarafından işletilen feribot iskele, yaz sezonunda yoğun bir şekilde hareket görmekle beraber, sezon dışında atıl durumda kalmaktadır. Hizmetin yürütülmesi sırasında ortaya çıkan işletmecilik sorunlarının giderilmesi için, her yıl turizm mevsimi gelmeden önlemler alınması gerekmektedir. Özellikle narenciye ihracatı için kullanılmakta olan TIR'ların Orta Avrupa'ya nakli için kullanılan Ro-Ro hattının daha da hareketli hale getirilmesine çalışılmalıdır ve limanın özelleştirilmesi öncelikli olarak programa alınmalıdır.

Çeşme yeni yat limanı inşaatı sürmektedir. Ancak, tamamlanması için ödenek sıkıntısı çekildiği öğrenildiğinden, bu konuda yetkililer uyarılmalıdır.

3.8.Kuşadası

Aydın İline bağlı Kuşadası Limanı'nda, turizm açısından önemli giriş-çıkış noktalarından biri olması nedeniyle limana gelen gemilerin atıkları ile birlikte sintine suyu ile yağ greslerinin kabul edilip alınmasını sağlayan bir gezici lagün gemisinin bulunması şarttır. Bu tipte bir geminin bulunması limana giriş yapan ve limandan ayrılan gemilerin karasularımızı terk ettiği sırada uluslararası sulara girişinde bıraktıkları atıkların ve sintine sularının Kuşadası ve Milli Park sahillerimizi kirletmelerini önleyecektir. Ayrıca Kuşadası Limanı'nda bir sintine kabul merkezinin liman işletmesi tarafından acilen kurulması gerekmektedir. Limanda mevcut iki iskele ihtiyacı ancak karşılamakta, yeni ve nitelikli bir iskeleye gereksinim duyulmaktadır.

Marina doluluk oranı bakımından üst düzeydedir. Ancak, yat limanını büyütmek gerekçesi ile şehir merkezine girilmemeli veya daha pahalı yatırımlardan kaçınılmalıdır. Bunun yerine kuzeyde Pamucak sahillerine (Efes Antik Kent'in deniz girişine yaptırılacak bir marina, çok yönlü hizmet verebilecektir) yap-işlet-devret modeliyle alternatif marinalar yaptırılmalıdır. Mevcut limanın işletilmesi özel sektöre devredilmelidir.

Aydın İlinin Yenihisar ilçesinde yap-işlet modeliyle yapılması düşünülen Yat Limanı'nın bir an önce yapımının tamamlanarak turizme bir an önce katma değer yaratmasının sağlanması gerekmektedir.

3.9.Muğla

Yat turizminde çok başlı otorite ortadan kaldırılarak tek otoriteye yetki verilmeli ve belgeli yatlarla belgesiz yatların bir farkı olmamasından dolayı tüm tekneler tek bir otorite tarafından

belgelendirilmelidir. Yat turizminde önemli olan, dünyadaki mega yatların Türkiye'ye gelmesini sağlamaktır. Çünkü mega yatların fiyatlarının yüzde 10'u yıllık masraflarıdır. Yani 40 milyon dolarlık bir mega yatın yat limanlarımızda kışlaması halinde yıllık masrafı 4 milyon dolar olmaktadır. Bu nedenle bu tip yatların yat bağlama ve çekek yerlerimize gelmeleri için marinalarda gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Muğla İli'nde yatırım programına dahil olan bir çok balıkçı barınakları, yolcu iskeleleri, yat yanaşma iskeleleri ve yat limanları mevcuttur. Program dahilindeki tüm yatırımların ihale çalışmaları sürdürülmektedir. Turizmin ana merkezi olarak nitelendirilebilecek bu bölgede program dahilindeki zaten ihtiyaç duyulan inşaatların bir an evvel bitirilmesi gerekmektedir.
Küçük deniz araçları ile yapılan deniz taşımacılığı ve günübirlik turlarla ilgili yönetmelikler ve denizdeki seyrüsefer yeniden gözden geçirilmelidir. Marinalar ve çekek yerlerinde ticarî ve özel yatlara verilen hizmetlerin gelir getirici bir unsur olarak düşünülerek diğer Akdeniz ülkelerinde uygulanan miktar ve uygulama şartlarına göre bir standarda oturtulması gerekmektedir. Yat turizmi yönetmeliği gereği; yabancı bayraklı yatlardan tahsil edilmesi gereken yatak başına alınan ücretler ile teminatın Turizm Bakanlığı tarafından arttırılması düşünülmektedir. Ancak, ülkemiz açısından önemli olan Alman ve Avusturyalı yatçılara Hırvatistan tarafından 5 yıllık kontrat imzalatılarak karşılığında bir yıllık ücret alınmaktadır. Bu nedenle yatların marinalara çekilebilmesi için maliyet arttırıcı her türlü karardan uzak durulmalıdır.

Marmaris Yalancı Boğaz Mevkii, planlanarak modern ve çağdaş bir marina ve çekek yeri haline getirilmelidir. Yat yapım merkezi olarak " Bozburun ve Söğüt " bölgesi belirlenmeli ve Marmaris civarında başka hiç bir yerde tekne imalîne izin verilmemelidir.

Güllük Limanı arka sahası Vakıflar İdaresi adına yap-işlet-devret modeli ile turistik amaçlı kiralanmış, ancak,gerekli olan yeni iskele için bürokratik engeller çözülememiştir. Limanın işletilmesi en kısa zamanda özelleştirilmelidir.

4. Akdeniz Bölgesi

Akdeniz Bölgesinde İskenderun, Mersin ve Antalya Limanı yer almaktadır. Mersin ve İskenderun Limanları Ortadoğu ülkelerinin transit taşımalarında geçmiş yıllarda büyük rol oynamışlardır. Ortadoğudaki siyasi gelişmeler ve Irak'a ambargo uygulaması nedenleri ile transit taşımalar çok gerilemiş ve limanların yük trafiklerinde büyük düşmeler meydana gelmiştir. GAP kısmen devreye girmiştir. Burada üretilen tarım ürünleri ve buna paralel olarak bölgede gelişecek olan sanayi ihtiyaçlarının giriş-çıkışları için İskenderun ve Mersin Limanları bulunmaktadır. Ayrıca, Doğu Akdeniz üzerinden ana konteyner taşımacılık hatları geçmektedir. Bu hatlar da Mersin ve İskenderun Limanları'nın önemini artırmaktadır.

Antalya

SEKA Rıhtımı: Halen Antalya Serbest Bölge sınırları dahilinde olan, ve kullanımında ASBAŞ Şirketi'nin imtiyaz hakkına sahip olduğu 208 metrelik bu rıhtım kullanılmamaktadır. Bu durum ülke ve bölge ekonomisi açısından çok büyük maddi kayıpları beraberinde getirmektedir. Adı geçen rıhtımın Bakanlar Kurulu Kararıyla Serbest Bölge sınırlarından çıkartılıp, liman kompleksi dahilinde konteyner terminali veya yat bağlama ve yat çekek yeri olarak kullanılması daha doğru olacaktır.
Deniz Kuvvetleri Komutanlığı uhdesinde bulunan ve şu anda sadece Sahil Güvenlik botlarının kullandığı oldukça büyük rıhtımların atıl duran kısmının bir an önce yatlara ve yolcu gemilerine tahsis edilmesinin ekonomiye sağlayacağı girdi açısından önemi büyüktür.
Senelik yük elleçleme kapasitesinin maksimum 3.000.000 ton/yıl olduğu Antalya Limanı halen yüzde 25 kapasite ile çalışmaktadır. Limanda konteyner taşımacılığı için gerekli konteyner teçhizatı yoktur. Bu eksiklik büyük bir yük potansiyelinin, dolayısıyla ekonomik bir girdinin kaybedilmesi demektir. Antalya Limanı, Türkiye'de transit otomobil işi yapan tek liman olup, konunun gelişmesi için gümrükte bir ihtisas biriminin açılması gerekmektedir. Yüksek kapasiteli bir ya da iki adet 25 tonluk vinç alınması limanın dökmeyük elleçleme süratini arttıracaktır. Liman derinliğinin 10m'den 12m'ye çıkarılması, büyük tonajlı gemilerin yanaşmasına olanak vererek limanda büyük bir kapasite artışına olanak sağlayacaktır.

Antalya Limanı'nda mevcut geri sahanın büyük bir özenle korunması ilerde limanın büyümesine pozitif bir etki yaratacaktır. Bu nedenle saha gerisindeki yapılaşmalara izin vermemek ve yapılanlara da engel olmak lazımdır.

Bölgede mevcut marinaların dışında yeni ve yüksek kapasiteli marinaların yapılarak hizmete sokulması yat sektörünün gelişmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Boğaçayı'nın Konyaaltı Belediyesi tarafından yürütülen çalışma çerçevesi sonucunda belirlenecek bir yat limanı; su sporları, eğlence ve dinlence merkezi haline dönüştürülerek dünyanın ilgisini çekebilecek bir marina kompleksi haline getirilmesinin sektöre yapacağı katkı aşikardır.

Antalya'da Finike Barınma Yeri ve Turizm Yat Limanı, Gazipaşa Yat Limanı, Alanya Balıkçı Barınağı, Manavgat Irmak Ağzı Düzenlemesi ve Yat Yanaşma Yeri, Beymelek Lagün Ağzı ve Dalgakıranları, Alanya Yat Limanı devam eden yatırımlardandır. Yatırım Programında yer alıp da başlanamayan yatırımlar ise; Kale Balıkçı Barınağı, Alanya Kargıcak Çekek Yeri, Gazipaşa Kahyalar Halil Limanı Balıkçı Barınağı, Karaöz Balıkçı Barınağı, Gazipaşa Yat Limanı II.Kısım İnşaatı'dır.

4.2. Mersin

Gerek Ortadoğu ve gerekse Türki devletlerle olan ilişkisi bakımından bu limanın önemi çok büyüktür. Buna bir de GAP projesini dahil ettiğimiz zaman bu önem daha da artmaktadır. Ancak Ortadoğu'daki siyasi gelişmeler ve Irak'a uygulana Birleşmiş Milletler ambargosu nedeni ile transit taşımaları yok denecek seviyeye gerilemiştir. Irak ambargosunun kalkması

ve Türki devletlerle olan ilişkilerimizin her geçen gün artmış olması bu limanımızın geliştirilmesi ve modern araç gereçlerle donatılmasını gerekli kılmıştır.

Liman Doğu Akdeniz'de Amerika, Avrupa, Asya ve mukabili konteyner hatlarının güzergahı üzerinde olup, ana konteyner gemileri için trans-shipment merkezi olmaya çok uygundur. Bu amaçla –14 metre derinliğinde ve 273 metre uzunluğundaki rıhtım inşaatı tamamlanma noktasına gelmiştir. AYB Kredisi ile de post panamax tipi gantry crane vinci temin edilme aşamasına gelindiği gibi, aynı kredi kapsamında modern konteyner ekipmanları alınarak hizmete verilmişlerdir.

Mersin Liman sahası içinde devam eden konteyner rıhtım inşaatının hızlandırılmasına gerek vardır. Mersin Liman sahası içinde bulunan yat limanı, barınak ihtiyacı nedeniyle şu an barınak olarak kullanılmaktadır. Bölgede bir yıl kadar önce temeli atılan yeni yat limanı yapılana kadar bu soruna bir çözüm getirilmelidir.

Mersin'de açık deniz balıkçılığının gelişebilmesi için Karaduvar balıkçı barınağının draftının artırılması ve doğu mendireği tarafında bulunan sahanın daha çok tekne alacak duruma getirilmesi gerekmektedir. Taşucu feribot rıhtımının uzatılması ve yat yanaşma rıhtımı için açılan ihaleler sonuçlandırılmalıdır.

4.3.İskenderun

Irak ambargosu nedeniyle bu limanımızın aktivitesi yüzde 25 – yüzde 30'lara gerilemiştir. Birleşmiş Milletlerin Irak'a uygulamakta olduğu ambargonun kaldırılması için gerekli girişimlerde bulunulmalıdır.

GAP'a en yakın liman, İskenderun Limanıdır. Bu özelliği nedeniyle GAP'tan beklenen üretimlere katma değer kazandırılarak dış satıma yönlendirilmesine bölgenin katkısını arttırmak için limanın son üç yılını gözlemleyip, 2000 yıllarını projekte etmek amacıyla fizibilite çalışmaları başlatılmalıdır. Fizibilite konusunun aşağıda belirtilen çerçevede olmasının yararlı olacağı düşünülmektedir.

Güneydoğu Anadolu Projesi bir bütündür; bu bütünün her parçası diğerine entegre konumdadır. Sulama, tarım, hayvancılık, soğuk hava depoculuk, paketleme, gıda ve makine sanayindeki beklenen üretim artışlarının Ortadoğu ve diğer ülkelere ulaştırmada en yakın konumda bulunan İskenderun limanı geçmiş üç yıllık bilançoları incelendiği zaman büyük bir ihtimalle talep yetersizliği, istihdam, araç ve teçhizattaki fazlalık nedeniyle zarar göstermektedir. Buna karşılık bölgede varolan yüksek talep nedeniyle körfezdeki diğer limanlar tam kapasitede çalışmakta ve var olan talebi karşılayamadıkları için bölgede yeni büyük limanların yapımı gündeme gelmektedir. İskenderun Körfezi'ndeki talep yönelimleri yapılacak araştırmaların başında yer almalıdır. Bu koşullarda getirilebilecek öneri ise; İskenderun Limanı'nın özelleştirme plan ve programlarına uygun olmak kaydıyla İskenderun Özel İdare, İskenderun Sanayi ve Ticaret Odası, bölge tüccar ve sanayicilerinin iştirak edeceği

bir anonim şirket kurularak işletmede revizyon işlemlerine başlanılmalısı, dolayısıyla talepten beklenen payın alınmasıdır. Bu, bölge yanında ülke çıkarlarını da ilgilendirmektedir. Bu çalışmalar başlatılırken İskenderun Limanı'nın bir ihtisas limanı olarak düşünülmesi beklenen hedefe giden yolu kısaltacaktır. Ayrıca verimliliği de arttıracaktır. İhtisas seçiminde GAP'a entegre olabilecek bir soğuk hava depo ağırlıklı liman düşünülmesi rasyonel gözükmektedir.

Konteyner istif alanı olarak İskenderun Limanımızda geniş bir saha betonlanmış olup, atıl vaziyette bekletilmektedir. Buna paralel olarak 1 no'lu rıhtım boyunun 170 metreden 200 metreye uzatılması ve rıhtımdan 5 metre ileriye doğru uzatılarak, rıhtıma 1 adet gantry crane ve 35 tonluk rıhtım vinci yerleştirmek sureti ile konteyner gemilerine hizmet verilmesi yıllık planlarda yer almış olmasına rağmen bu proje bu güne kadar gerçekleştirilememiştir. Bu projenin gerek transit taşımacılıkta, gerekse GAP projesi bakımından bir an önce gerçekleştirilmesinde büyük yarar bulunmaktadır.

İskenderun Limanı cevher stok sahasına konteyner terminali inşası için DLHİ Genel Müdürlüğünce YİD Modeli ile ihaleye çıkılmış bulunulmaktadır. Diğer taraftan, aynı Genel Müdürlükçe "ULUSAL LİMANLAR MASTER PLAN" çalışması başlatılmış olup, bu çalışmalar 2000 yılı ikinci yarısında sonuçlandırılacaktır. Bu çalışmaların sonucu alınmadan YİD Modeli ile ihaleye çıkılmış bulunulması sakıncalıdır. Master Plan çalışmaları sonucuna kadar bu ihalelerin iptal edilmesinde ülke çıkarları açısından büyük yarar vardır.