

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**DENİZLERDEN SANAYİ TURİZM VE BALIKÇILIK
ALANLARINDA YARARLANMA VE TÜRKİYE’NİN BU
KONULARDAKİ SORUNLARININ VE HEDEFLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Orkan ILDIR**

Anabilim Dalı : DİSİPLİNLERARASI
Programı : DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ

HAZİRAN 2006

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**DENİZLERDEN SANAYİ TURİZM VE BALIKÇILIK
ALANLARINDA YARARLANMA VE TÜRKİYE’NİN BU
KONULARDAKİ SORUNLARININ VE HEDEFLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Orkan ILDIR
512031013**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 8 Mayıs 2006
Tezin Savunulduğu Tarih : 13 Haziran 2006**

**Tez Danışmanı : Yard. Doç. Dr. Münip BAŞ
Diğer Jüri Üyeleri Doç. Dr. Oğuz Salim SÖĞÜT (İ.T.Ü.)
Yard. Doç. Dr. Cengiz DENİZ (İ.T.Ü.)**

HAZİRAN 2006

ÖNSÖZ

Osmanlı İmparatorluğu'nun ve İmparatorluk seviyesine gelebilmiş diğer devletler ile günümüzün büyük güçlerinin siyaset ve bunları destekleyen stratejileri izlendiğinde, deniz ve denizciliğe önem vermeyen devlet görülmemektedir. Bu gerçeğin bir ifadesi olan “Denizlere hakim olan cihana hakim olur” sözü bugün büyük güçlerin ülküsü haline gelmiştir. Bir devletin menfaatlerini koruyabilmesi, ülke güvenliğinin sağlanması açısından denizlerin ve denizciliğe önem vermenin bir zorunluluk olduğunun ifadesidir.

Haziran, 2006

Orkan ILDIR

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖNSÖZ	ii
İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR	vi
TABLolar LİSTESİ	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	viii
1. GİRİŞ	1
1.1. Gemi İnşa Sanayisinin Önemi ve Ülke Ekonomisine Katkıları	2
1.2. Türk Gemi İnşa Sanayi Faaliyetlerinin İncelenmesi	3
1.2.1. Gemi, Yat İnşa ve Bakım-Onarım Tersaneleri	3
1.2.1.1. Kamu Tersaneleri	3
1.2.1.2. Askeri Tersaneler	3
1.2.1.3. Özel Sektör Tersaneleri	3
1.2.2. Çekkek Yerleri	3
1.2.3. Yan Sanayi	4
1.2.4. Malzeme Tedarikçileri	4
1.3. Türk Gemi İnşa Sanayinin Potansiyeli	4
1.4. Gemi İnşa Sanayinin Hedefleri	8
2. TÜRKİYE’DE GEMİ SÖKÜM SANAYİ	10
2.1. Gemi Söküm Sanayisinin Ülke Ekonomisine Katkısı	12
2.1.1. Hammadde Katkısı	12
2.1.2. Katma Değer Katkısı	13
2.1.3. İstihdam Katkısı	13
3. DERİN DENİZ KUMCULUĞU	15
3.1. Kumculuğun Gelişimi	16
3.2. Kum Ocaklarının Durumu	18
4. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ VE BALIKÇILIK FAALİYETLERİ	20
4.1. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu	23
4.2. Su Ürünleri Yetiştiriciliği	27
4.3. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı	32
4.4. Su Ürünleri İhracatı	33
4.5. Su Ürünleri İthalatı	34
4.6. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi	34
5. DENİZ TURİZMİ	36
5.1. Örgütlenme Durumu	36
5.2. Deniz Turizmi Çalışma Grubu	37

5.2.1. Deniz Turizmi Yönetmeliği	37
5.2.2. Deniz Turizmi Sektör Envanteri	37
5.2.3. Deniz Turizminin Ekonomik Değeri	38
5.2.4. Deniz Turizmini Tanıtım Faaliyetleri	38
5.3. 2005 Yılında Genel Görünüm	38
5.4. Deniz Turizminin Unsurları	39
5.4.1. Yat Yatırımları ve İşletmeciliği	39
5.4.2. Marina Yatırımları ve İşletmeciliği	39
5.4.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	40
5.4.4. Türkiye – Yunanistan Arası Feribot Seferleri	42
5.4.5. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri	42
5.4.6. Suüstü Sporları Faaliyetleri	43
5.4.7. Organizasyon ve Koordinasyon	43
5.5. Mavi Bayrak	43
6. TESPİT EDİLEN SORUNLAR	47
6.1. Gemi İnşa Sanayinin Sorunları	47
6.2. Gemi Söküm Sanayinin Sorunları	47
6.3. Derin Deniz Kumculuğunun Sorunları	48
6.4. Su Ürünleri ve Balıkçılık Sektörünün Sorunları	49
6.4.1. Eğitim	49
6.4.2. Teknoloji Uygulamaları	50
6.4.3. Av Filosunun Denetim Altında Tutulması	50
6.4.4. Balıkçılıkla İlgili İstatistikler ve Araştırmalar	50
6.4.5. Balıkhaneler ve Depolar	51
6.4.6. Su Ürünleri Sağlığı	51
6.4.7. Diğer Sorunlar	51
6.5. Deniz Turizminin Sorunları	53
6.5.1. Deniz Turizminin Ekonomik Değeri	53
6.5.2. Yatçılık ve Marinacılık	53
6.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	53
6.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri	54
6.5.5. Tanıtım	54
7. TESPİT EDİLEN SORUNLAR İLE DENİZCİLİKLE İLGİLİ YÜRÜRLÜKTE BULUNAN MEVZUATIN İLİŞKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	55
7.1. Genel	55
7.2. Gemi İnşa Sanayi	55
7.3. Derin Deniz Kumculuğu	56
7.4. Su Ürünleri	56
7.5. Deniz Turizmi	56
8. TEKLİFLER	58
8.1. Gemi İnşa Sanayi	58
8.2. Gemi Söküm Sanayi	59
8.3. Derin Deniz Kumculuğu	59
8.4. Su Ürünleri	60
8.5. Deniz Turizmi	61

9. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ İLGİLİ SORUNLARIN GİDERİLMESİ İÇİN ALINMASI GEREKEN TEDBİRLERİN ÖNCELİK SIRALAMASI	64
SONUÇ	66
KAYNAKLAR	68
ÖZGEÇMİŞ	69
EKLER	70

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BIMCO	: Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi
DSİ	: Devlet Su İşleri
DTO	: Deniz Ticaret Odası
DWT	: Deadweight Ton
FEEE	: Foundation for Environmental Education Europe
GİSBİR	: Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
ICCAT	: Uluslararası Atlantik Ton Balıklarını Koruma Komisyonu
IMO	: International Maritime Organization
KKDF	: Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu
TDİ	: Türk Denizcilik İşletmeleri
TKB	: Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı
TÜDAV	: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı
TÜRÇEV	: Türkiye Çevre Eğitim Vakfı
TÜRSAB	: Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1.1 : Yıllara Göre Gemi İnşa Faaliyetlerinin Dağılımı.....	5
Tablo 1.2 : Üye Tersanelerin Kapasiteleri.....	6
Tablo 1.3 : 30.12.2005 Tarihi İtibarıyla İnşa Edilmekte Olan Gemiler ...	9
Tablo 3.1 : Anadolu Yakası Kumcular Kooperatifi Üretim Durumu.....	17
Tablo 3.2 : Batı Yakası Kumcular Kooperatifi Üretim Durumu.....	18
Tablo 4.1 : Türkiye Su Ürünleri Üretim Kaynakları Dağılımı.....	21
Tablo 4.2 : Türkiye’de Deniz Ürünleri Üretimi.....	23
Tablo 4.3 : Türkiye’de İç Su Ürünleri Üretimi.....	23
Tablo 4.4 : Balıkçı Gemilerinin Boylarına Göre Dağılımı.....	26
Tablo 4.5 : Balıkçı Gemilerinin Tonajlarına Göre Dağılımı.....	26
Tablo 4.6 : Bölgelere Göre Balıkçılık Altyapı Dağılımı.....	27
Tablo 4.7 : Orkinos Balığı 2002 Avcılık Kota Dağılımı.....	30
Tablo 4.8 : Ülkelere Göre Planlanan Avcılık Kota Dağılımı.....	30
Tablo 4.9 : Ülkelere Göre Orkinos Av Miktarları Dağılımı.....	31
Tablo 4.10 : Ürün Türü ve İşleme Şekline Göre Onay Numaralı Tesisler.	35
Tablo 5.1 : Gelen Turist Sayısı.....	38
Tablo 5.2 : Gelen Turistlerin Ulaşım Tercih Yüzdeleri.....	38
Tablo 5.3 : Yabancı Turistlerin Bölgelere Dağılımı	39
Tablo 5.4 : Dünya’da 2003 Yılı Mavi Bayraklı Marina İstatistikleri.....	45

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 4.1 : Su Ürünleri Üretimi.....	22
Şekil 5.1 : Akdeniz Ülkelerindeki Mavi Bayraklı Marinaların Dağılımı.....	45

1. GİRİŞ

Türkiye'de tersanecilik, 616 yıllık tecrübeye sahip olup, ilk tersane Osmanlı İmparatorluğu döneminde, 1390 yılında Gelibolu'da kurulmuştur. İstanbul Haliç Tersanesi'nin halen mevcut olan taş havuzlarının temelleri 1455 yıllarında Fatih Sultan Mehmet tarafından atılmıştır. Bu Tersane 16. yüzyılda dünyanın en büyük tersanesi haline gelmiştir. Tersaneler Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile değişik bir konum kazanmış ve özellikle İstanbul Boğazı ve Haliç çevresinde yoğun olarak yerleşmişlerdir.[1]

22.09.1969 tarih ve 6/12421 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, İstanbul Boğazı ve Haliç'teki kurulu yerlerinden çıkartılan ve Tuzla Aydınli Koyu'nda kendilerine 49 yıllığına tahsis edilen yerlere taşınan Tersaneler, 1982 yılından itibaren yatırımlarını gerçekleştirmeye çalışmışlardır. [2] İlk zamanlarda genellikle ahşap tekne ve işçiliği yapılırken, sonraları sac tekne yapımına da geçilmiş, girişimci genç nesil tersaneciler sayesinde bugün sektör, uluslararası standartlara uyumlu hale getirilmiştir.

Başlangıçta Türk Deniz Ticaret Filosunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere faaliyet gösteren bu sektör, zaman içerisinde büyük bir ihracat potansiyeli kazanmıştır. Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, sanayici kimliğine sahip tersane sahibi gemi inşa sanayicileri tarafından, 07.07.1971 tarihinde kurulmuştur. GİSBİR üstlenmiş olduğu misyonla; Milli Gemi İnşa Sanayini geliştirmek, Türk Tersanelerinin dünya pazarlarındaki yerini almalarına yardımcı olmak, özel sektöre ait tersanelere devletin destek ve teşviklerini sağlamak amacıyla gerekli girişimleri yapmak, tersanelerin ortak sorunlarını ilgili makamlar ile çözüme ulaştırmak, kamuoyunu bilgilendirmek, ulusal ve uluslararası kuruluşlarda, forumlarda ve diğer platformlarda Türk Gemi İnşa Sanayi Sektörünü temsil etmek ve sözcüsü olmak gibi görevleri yerine getirmektedir. Birlik, aynı zamanda üye tersanelerin tanıtım, eğitim, laboratuvar kurma ve benzeri konularda ilgili kamu kuruluşları ile temasa geçerek teknolojik gelişimler doğrultusunda yönlendirme yapıp öncülük etmek gibi görevleri de üstlenmiştir. [3]

1.1. Gemi İnşa Sanayi'nin Önemi ve Ülke Ekonomisine Katkıları

Gemi İnşa Sanayi; desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde önemli bir istihdam potansiyeli yaratan emek yoğun sektördür. Ülke endüstrilerinde ağır sanayinin bir kolu olan gemi inşa sanayisinin özelliklerini aşağıdaki şekilde belirtebiliriz.

- Ülkeye yüksek miktarda döviz girdisi sağlar.
- Yabancı sermayeyi davet eder.
- Beraberinde yan sanayiye sürükler.
- Teknoloji transferini cezbeder.
- Ülke savunmasına hizmeti nedeniyle "Stratejik Önem" taşır.
- Deniz Ticaret Filosunu destekler.
- Diğer sektörlerle göre 1'e 6 oranında istihdam yaratır. [3]

Türkiye'nin gemi inşa sanayinin inşa kapasitesi yanında bakım-onarım olanaklarından da yararlanma potansiyeli çok fazladır. Senede 50 binin üzerinde geçişin yapıldığı Türk Boğazlarının üzerindeki bu konum, tersanelerimize büyük onarım potansiyeli sağlamaktadır. Ancak, bürokratik formaliteler ve fener, sağlık rüsumlarının yüksekliği bakım-onarım olanaklarından da yeterince faydalanamamamıza yol açmaktadır.

Boğazlardan geçen gemilerden; fener, sağlık, kılavuzluk ve römorkaj ücreti tahsil edilmektedir. Bu ücretlendirmede uğraklı geçiş ve uğraksız geçiş olarak iki ayrı tarife uygulanmaktadır. Uğraksız geçişler Türk Boğazlarını durmaksızın kat eden gemilere uygulanmakta ve bu geçişlerde düşük ücret alınmaktadır. Uğraklı geçişlerde; Marmara Denizi ve Boğazlara uğrayan gemilerde ise fener ve sağlık rüsumlarının yüksekliği yanında, kılavuzluk ve römorkörcülük zorunluluğu dolayısıyla ayrı bir ücret alınmaktadır. Bu durumda kamu tarafından alınan gelirlerin azalacağı endişesi ile indirim yoluna gidilmemektedir. Oysa bu ücretlerde indirim yapıldığı takdirde Tuzla Aydınli koyuna bakım onarım için gelecek gemilerden elde edilecek girdilerin, fener, sağlık, kılavuzluk ve römorkörcülük ücretlerinden çok daha fazla olacağı değerlendirilmektedir.

1.2. Türk Gemi İnşa Sanayi Faaliyetlerinin İncelenmesi

Ülkemizde Gemi İnşa Sanayi; gemi, yat inşa ve bakım-onarım tersaneleri, çekek yerleri, yan sanayi üreticileri ve malzeme tedarikçileri olarak dört ana başlık altında toplanmaktadır. [3]

1.2.1. Gemi, Yat İnşa ve Bakım-Onarım Tersaneleri

Bu tersaneler Kamu Tersaneleri, Askeri Tersaneler, Özel Sektör Tersaneleri olarak üç grup olarak faaliyetlerini sürdürmektedirler.

1.2.1.1. Kamu Tersaneleri

Haliç ve Camialtı Tersaneleri önceleri özelleştirme kapsamına alınmış, sonradan konuşlandıkları yer SİT alanı statüsüne dönüştürülmüştür. Sosyal boyutlarda karşılaşılan güçlükler nedeniyle, bu iki tersane sonraları İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiş ve İstanbul Deniz Otobüsleri Anonim Şirketi yönetimine bırakılmıştır.

1.2.1.2. Askeri Tersaneler

Gölcük, Taşkızak ve İzmir askeri tersaneleri faaliyetlerini sürdürmekte iken kamuya ait Pendik Tersanesi ile İzmir Alaybey Tersaneleri 17 Ağustos Gölcük depreminden sonra Milli Güvenlik ve Kamu yararı dikkate alınarak Kasım 1999 ayı içerisinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmiştir. Askeri tersaneler; Gölcük Tersane Komutanlığı, İstanbul Tersane Komutanlığı, İzmir Tersane Komutanlığı olarak, Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyaçlarına yönelik faaliyetlerini sürdürmektedirler.

1.2.1.3. Özel Sektör Tersaneleri

Ülkemizde özel sektöre ait gemi, yat inşa ve bakım-onarım tersanelerinin toplamı 49 adettir. Bu tersanelerden 44 adedi İstanbul Tuzla Tersaneler Bölgesinde, 5 adedi Karadeniz Ereğli, Sinop, Körfez/Kocaeli, Gelibolu, Karabiga/Çanakkale'dedir. [3]

1.2.2. Çekmek Yerleri

Tersane tanımına uymayan, çoğunluğu Marmara ve Karadeniz'de kurulmuş bulunan, balıkçı tekneleri ile ufak tonajlı gemilerin bakım onarımlarının yapılabilirdiği yerlerdir.

1.2.3. Yan Sanayi

Çoğunluğu İstanbul Bölgesinde, bir kısmı Kocaeli'nde yerleşik durumda olup, Konya ve Kayseri illeri de dahil olmak üzere ülkemizin çeşitli bölgelerinde faaliyetlerini sürdürmekte olan yan sanayi kuruluşları; gemi, yat inşa ve bakım onarım faaliyetlerinde kullanılan yerli katkının üretimini yapmaktadırlar.

1.2.4. Malzeme Tedarikçileri

Gemi, yat inşa ve bakım onarımlarında kullanılan çeşitli malzemelerin, gerek ithalat yoluyla gerekse yerli üreticilerden temin ve tedariki konularında faaliyetlerini sürdürmektedirler.

1.3. Türk Gemi İnşa Sanayisinin Potansiyeli

Türkiye’de kurulu 500 bin DWT/yıl gemi inşa kapasitesi dünyanın 30 milyon DWT/yıllık gemi inşa kapasitesinin % 1,66’sını oluşturmakta, bu kapasitenin de pik dönemlerde dahi kullanma oranı % 40’ın üzerine çıkamamaktadır. [3] Oysa, dünyada gelişen ve gerçekleşen olaylarla birlikte, daha güvenli ve daha çevreci gemilerin kullanılması, eski gemilerin belirli yaştan sonra devreden çıkarılması kuralları gereğince, dünya deniz ticaret filosu süratle yenilenmekte ve dünyanın önde gelen tersaneleri önümüzdeki 5 yıl için sipariş kabul etmez dolulukta çalışabilmektedirler. Hem emek, hem sermaye yoğun bir sektör olan bu sektörün gelişimi, gemi inşa yan sanayini ve diğer sanayi alanlarını da geliştirmekte ancak Türkiye’de denizcilik sektörünün diğer unsurları gibi bu sektör de üvey evlat muamelesi görmektedir. Bu durum; gemi inşa sanayinin ileri gitmesini, mevcut kapasitesini kullanmasını engellediği gibi çok büyük avantajları olan iç deniz ulaştırmasında kullanılacak küçük tonajlı koster filomuzun da yenilenememesine, ülkenin kaynaklarının israf edilmesine, çok önemli bir potansiyeli bünyesinde barındıran Karadeniz ve Doğu Akdeniz denizyolu taşımacılığını kaybetmemize yol açmaktadır.

Dünya üzerinde gemi yapımı teminat sistemi üzerine çalışmaktadır. Hiçbir girişimci kendi finans kaynaklarıyla doğrudan gemi yaptırmamaktadır, yaptıramamaktadır. Gemiler, yapım oranlarına göre karşılıklı teminatlar verilerek yaptırılmaktadır. Gemi inşa eden bir tersanenin o gemiyi inşa edebilmesi için, kendi kaynaklarından sağlayacağı teminata ihtiyacı vardır. Bu teminat için tersanelerin kullandığı araç ise, tersane arazileri ve bu arazilerin üzerindeki üst yapılarıdır.

Türkiye’de tersanecilerimiz gemi inşası için yeterli teminat gösteremeyip, tam kapasitelerini kullanamamaktadırlar.

Endüstrinin ağır sanayi kolunda yer alan Türk Gemi İnşa Sanayi; dünya ülkelerinde olduğu gibi, ciddi ve kalıcı politikalarla gerekli önlemler alınarak desteklendiği takdirde tam kapasite çalışılabilirliği sonucu 1 yıllık sürede;

- Yeni gemi inşa ve bakım faaliyetlerinde toplam 500.000 ton çelik işleme,
- Proje bazında 1.000.000 DWT’luk yeni gemi inşa,
- Bir defada 60.000 DWT’luk yeni gemi inşa,
- 60-70 metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa potansiyeline sahiptir. [3]

Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere 2003 yılından sonra tersanelerimizde toplam gemi inşa sayısı olarak büyük bir artış gerçekleşmiştir.

Tablo 1.1 : Yıllara Göre Gemi İnşa Faaliyetlerinin Dağılımı-DWT [3]

YILLAR	Yerli Adet	Yerli Tonaj	İhraç Adet	İhraç Tonaj	Toplam Adet	Toplam Tonaj
2002	9	64.450	5	20.250	14	84.700
2003	7	46.300	11	60.150	18	106.450
2004	38	104.104	43	189.125	81	293.229
2005	34	144.059	45	187.681	79	331.740
TOPLAM	88	358.913	104	457.206	192	816.119

7.500.000 DWT bakım onarım kapasitesi ile 100.000 tona kadar kaldırma kapasitelerine sahip çeşitli büyüklüklerde 10 adet yüzer havuz ve inşa halinde bir adet kuru havuz imkan ve kapasitelerine sahip olan özel sektör tersaneleri, yurtdışına ihraç etmek üzere inşa ettiği gemiler ve yabancı bayraklı gemilerin bakım onarımlarıyla döviz girdisi, uluslararası rekabet gücünün artırılması için teknoloji transferi, inşa ettiği askeri gemiler ve aynı zamanda savaş veya olağanüstü durumlarda Türk Deniz Kuvvetleri’ne vereceği hizmetlerle ülke savunmasına katkı sağlama potansiyeline de sahiptir. Tablo 1.2’de Gemi İnşa Sanayicileri Birliği’ne üye olan bazı özel tersanelerin kapasiteleri belirtilmiştir.

Tablo 1.2 : Üye Tersanelerin Kapasiteleri [3]

Tersane Adı	Toplam Alanı Metrekare	Kızak Boyutları Boy*En Metre	İnşa Edebileceği En Büyük Tonaj DWT	Kapasite	
				DWT/Yıl	Çelik Ton/Yıl
Ada	30.000	140*27	20.000	30.000	10.000
Anadolu	40.000	135*25 90*25	18.000	20.000	15.000
Çeksan	18.623	130*24 90*18	16.000	5.000	5.000
Çelik Tekne	82.500	120*20 130*25 150*30	30.000	20.000	20.000
Çeliktrans	5.965	110*16 100*10	5.500	7.500	9.442
Deniz Endüstrisi	40.000	148*26	50.000 25.000	75.000	20.000
Dentaş	18.640	120*20	15.000	15.000	6.000
Desan	35.000	140*23 140*23	18.000	20.000	10.000
Dörtler-Engin	3.000	110*17 110*15	7.500 3.000	10.000	4.952
Gelibolu	58.000	138*28 125*50	15.000	25.000	8.000
Gisan	14.940	135*25 120*24	22.000	30.000	8.000
Hidrodinamik	17.085	90*20 110*25 120*25	12.500	12.500	28.475
İçdaş	100.000	150*40 250*50	40.000	60.000	20.000
İstanbul	15.000	130*28	15.000	30.000	8.000
Marmara	30.000	18*12 140*24	18.000	35.000	9.000
RMK Marine	104.000	170*30 170*30	30.000	40.000	10.000
Sedef	160.000	132*26 250*45 250*45	30.000	100.000	50.000
Selah	40.471	140*28 140*30	20.000	17.800	14.988
Selahattin Aslan	3.520	120*18	5.500	5.500	2.500
Şahin Çelik	24.800	120*20 50*16	10.500	6.500	13.167
Torgem	19.191	150*26 110*17	25.000	32.000	7.000
Torlak	19.627	130*22 100*15	11.000	22.000	6.000
Tuzla Gemi	62.803	112*24 190*43.5	10.500 50.000	130.000	24.000
Türkter	44.600	148*38	30.000	30.000	4.800
Yardımcı	17.500	127*22	15.000	25.000	10.000
Yıldırım	16.000	110*40 120*40 120*40	10.000	20.000	6.700

İhraç amaçlı inşa edilen yeni gemiler ve tersanelerimizde bakım onarımlarının gerçekleştirildiği yabancı bayraklı gemilerle, kota sınırlamaları ve diğer nedenlerle normal olarak ihraç edilmesi mümkün olmayan bir çok yan sanayi ürününe ihracat olanağı sağlayarak, yan sanayide faaliyetlerini sürdüren ortalama 500 iş kolunu direkt olarak destekleyerek istihdam yaratması sonucunda, yılda; yeni gemi inşasında 1,5 milyar Dolar, bakım onarımında 1 milyar Dolar olmak üzere toplam 2,5 milyar Dolar döviz girdisi, yılda 125.000.000 adam/saat istihdam ve dolayısıyla 80.000 kişiye iş imkanı ve ayrıca, ortalama 500 civarındaki yan sanayi iş kolunda yaratılan diğer katma değerlerle, gemi inşa sanayi Türkiye ekonomisi için vazgeçilemeyecek bir potansiyele sahiptir. [3]

Ancak, Haliç ve İstanbul Boğazı içerisinde yerleşik tersanelerin Tuzla Tersaneler Bölgesine taşındığı 80’li yılların başında uygulanan teşvik politikaları ile o günlerde %100 doluluk oranını yakalayan tersanelerimiz, 80’li yılların ilk yarısından itibaren uygulamaya sokulan kararlar, kararnameler ve nihayet 2581¹ sayılı kanunla gemi ithalatının serbest bırakılması ve teşvik edilmesi sonucu, tersanelerimize yerli gemi inşaatı talebi yok denecek derecede azalmıştır. Bunun sonucu olarak gemi inşa sanayicilerimiz, tersane kurma ve/veya mevcut tersanelerinin modernizasyonunu sağlayacak teşviklerden de mahrum kaldıklarından ve öz kaynak birikimi de sağlayamadıklarından dolayı hedeflenen proje kapasitelerinin gerisinde kalmışlar ve o dönemden bu yana %40 kapasitenin üzerine çıkamamışlardır. [3]

Her şeye rağmen 90’lı yıllardan itibaren tersanelerimiz çok düşük seviyedeki yerli gemi siparişlerine ilave olarak kendi gayretleri ile uluslar arası pazardan gemi/yat inşaat ve onarım siparişleri almışlardır. Bu gayretler ve faaliyetler sonunda tersanelerimiz dünya pazarlarında, uluslararası kurallara göre gemi inşa eden, zamanında gemi teslim eden bir sektör olarak tanınmasına rağmen, 1994 ekonomik krizi ve 1997 yılında başlayan navlun krizi, bunları takiben Rusya ve Çin krizleri ile genişleyen global bir krizin etkisine girmişler ve bunun yanı sıra 31.07.1998 tarihinden itibaren devlet desteklerinin kaldırılması ile tersanelerimizin rekabet edebilirlikleri oldukça zayıflamıştır. [3]

Devlet desteği olmaksızın ekonomiye katkısı mümkün olmayan gemi inşa sanayinde, tersaneleri bulunan AB Ülkeleri, Çin, Romanya, Avustralya, A.B.D. Güney Kore ve

¹ Deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve gemi inşa tesislerinin teşviki hakkında kanun

Japonya'da ve hatta denizle bağlantısı bulunmayan Macaristan'da denizcilik sektörü, ekonomiye katkıları ve yarattıkları istihdam nedeniyle kalıcı devlet politikaları geliştirerek gemi inşa sanayilerine % 60'lara varan çeşitli devlet desteği sağlamaktadırlar. [4]

1.4. Gemi İnşa Sanayinin Hedefleri

Hedefler aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır.

- Önümüzdeki beş yıllık dönem içinde; yıllık 2 milyon DWT yeni gemi inşası, 15 milyon DWT bakım onarım kapasitelerinin tamamının kullanımı için, yurt içi talepler, yurt dışı pazarlar, askeri ve diğer kamu vasıtaları taleplerinden oluşan stratejik talepler doğrultusunda, tersanelerimizin finans, eğitim, gelişmiş teknoloji ve fiziksel konumlarının düzenlenerek; kalite, fiyat ve süre faktörü kararlılığının sağlanması,
- Halen % 50 olarak kullanılmakta olan yerli katkının, % 75'lere çıkarılması,
- Tersanecilik faaliyetlerinin teşvik edilmesi ile Dünya yeni gemi talep yoğunluğundan kaynaklanan artışlarla ülkemize kazandırılacak değerlerin dikkate alınmasıyla süregelen dönemde; Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de yeni tersane alanları tespit edilerek gemi inşa sanayinin kapasitesinin 2,5 milyon DWT/Yıl'a çıkartılması,
- Döviz kazancı ve Türkiye ekonomisine destek ile ortaya çıkan katma değer,
- Direkt istihdam ve endirekt istihdam,
- Gemi inşa Sanayinin başarıları ile ülkemizin uluslararası platformda tanıtım ve itibarına katkı sağlamak,

gibi hususlar gemi, yat inşa ve bakım onarım sanayinin hedefleri ve en önemli görevleri arasında yer almaktadır.[3]

Hedeflere istinaden Tablo 1.3'te 31.12.2005 tarihi itibarıyla tersanelerimizde halen inşa edilmekte olan gemi tipleri ve toplam tonajları gösterilmiştir.

Tablo 1.3. 31.12.2005 Tarihi İtibarıyla İnşa Edilmekte Olan Gemi Listesi [3]

Gemi Tipi	DWT
Petrol ve Kimyasal Tanker	179.050
Kuru Yük	89.225
IMO II Kimyasal Tanker	116.400
Kimyasal Tanker	267.850
Tanker	36.400
Çok Amaçlı Konteyner	36.350
Genel Kargo	4.300
Çok Amaçlı Tanker	7.500
Gaz Tankeri	2.700
Çimento	25.000

Türkiye ağır sanayi endüstrinin deniz sanayinde, ekonominin yatırım, üretim, ihracat ve istihdam gibi en önemli katmanlarını yerine getirerek ve ayrıca yan sanayi kullanımı ile yarattığı katma değerlerle ülkemiz ekonomisine büyük katkı sağlamaya özen gösteren özel sektör tersaneleri, kurulu kapasitelerinin tamamını kullanamamaktadırlar.

Uluslararası kuralların getirdiği zorunluluklar sonucu 15 yaş üzerindeki gemilerin seferden men edileceği gerçeği 2001 yılından sonra dünya yeni gemi inşa taleplerinde büyük bir patlama yaşanmasına neden olmuştur. Önümüzdeki 15 yıllık dönemde de bu taleplerin artarak devam edeceği değerlendirilmektedir. Bu nedenle dünya tersanelerinin 2010 yılına kadar sözleşmelerini yaptıkları ve dolu durumda oldukları bilinmektedir. [5]

Türk Tersanelerinin Avrupa Ülkelerince Kimyasal Tanker inşasında birinci sırada tercih edildiği ve ayrıca Mega-Yat inşasında; 25 metreden büyük yat siparişi almış ilk 10 ülke sıralamasında da tersanelerimizin dördüncü sırada yer aldığı gerçekleri düşünüldüğünde, tersanelerimizin teknolojik yönden rekabet edebilirlikleri doğrulanmaktadır. [6,7]

2. TÜRKİYEDE GEMİ SÖKÜM SANAYİ

Gemi Sökümü, ekonomik ömrünü tamamlamış yaşlanan gemilerin seferlerden çekilmesi ve ekonomiye tekrar kazandırılmak üzere, sürdürülebilir kalkınmanın ana ilkelerinden biri olan geri dönüşüm işlemine tabi tutulmasıdır. Böylece bu sektör, hurdaya ayrılan gemilerin yerlerine daha güvenli ve çevreye duyarlı yeni tonajlı gemiler getirilerek işletme verimi arttırılmakta, diğer taraftan denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içerisinde filo yenilenerek, sektörün daha verimli bir konuma ulaşmasına katkıda bulunmaktadır. Yıllık 200.000 ton demir elde etmek için 1 milyon ton cevherin çıkarılması gerektiği göz önüne alındığında, bunun; üç misli daha fazla enerji kullanımı, doğa tahribatı ve hava kirliliği yaratacağı göz ardı edilmemelidir. Gemilerin geri dönüşüm sürecinde malzeme ve ekipman tümüyle tekrar kullanılmakta, örneğin çelik yeniden eritilerek inşaat ve imalat çelikleri üretiminde, döküm sanayinde kullanılmak üzere işleme sokulmaktadır. Tüm dünya ülkelerinde Gemi Söküm Sanayi deniz sektörünün önemli bir birimini oluşturan ve “Yeşil Endüstri” olarak kabul edilen çok önemli bir sanayidir.

Türkiye; Orta ve Doğu Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri içinde fiilen gemi söken ülkelerin bulunmaması nedeniyle, Avrupa’nın ve Ortadoğu’nun gemi sökülebilen tek ülkesidir. Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla birlikte ortaya çıkan potansiyel hurda gemilerin Karadeniz’de bulunan bölümünün de açığa çıkması ile birlikte, iş makinelerindeki kapasite arttırmaları ve teknolojik gelişmeler yardımıyla da yıllar bazında Türkiye’de sökülen toplam gemi tonajında kayda değer artışlar yaşanmıştır.

Türkiye’de Gemi Söküm Sanayi, bölgede bulunan demir çelik fabrikalarına hammadde üretmek üzere İzmir / Aliağa ilçesinde kurulmuştur. Özel sektöre Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü’nden 5'er yıllık kontratlarla kiralanan 29 sayılı parsel üzerinde, yıllık 600.000 ton hurda gemi işletme kapasitesine sahip 20 civarında işletme mevcuttur. Ortalama olarak beher sahada yıllık söküm kapasitesi 20.000 ton olarak hesap edilmektedir. [4]

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi olan BIMCO'nun, 2001 yılı genel kurulundaki tespitlerine göre, önümüzdeki yıllarda söküm hacminde büyük bir artış yaşanacak ve 2007 yılına kadar gerçekleştirilecek söküm tonajı toplam 60 milyon DWT'a 2015 yılına kadar da 200 milyon DWT'a ulaşacaktır. Ülke ekonomisinin bu pastadan yeterince pay alabilmesi için, Gemi Söküm sektörünün sorunlarının çözülmesi gerekmektedir. Ancak bu sektörde yeterince tecrübe kazanan ülkemiz, bölgesinde en avantajlı ülke konumundadır. [4]

Tüm olumsuzluklara rağmen gemi sökümçülerimiz asgari seviyede de olsa zorunlu olan yatırımları yapmaya devam etmektedirler. Ancak, gemi söküm yeri sadece Aliğa bölgesindedir. Bölgedeki ufak tonajlı gemilerin Uzakdoğu'ya çekilerek gitmesi ekonomik olamayacağı için Aliğa bölgesi tercih edilmekte, Uzakdoğu'ya gitme şansı olmayan gemiler Aliğa'daki söküm yerini tercih etmek durumunda kalmaktadırlar. Aliğada bulunan söküm firmaları;

- Anadolu Gemi Söküm,
- Avşar Gemi Söküm,
- Bereket Gemi Söküm,
- Butoni Gemi Söküm,
- Cemsan Gemi Söküm,
- Demtaş Gemi Söküm,
- Dörtel Gemi Söküm,
- Ege Gemi Söküm,
- Gürsoy Gemi Söküm,
- Gemi Yan Sanayi,
- Işıksan Gemi Söküm,
- İmka Gemi Söküm,
- Kalkavan Gemi Söküm,
- Kursan Gemi Söküm,
- K. Hüseyinoğlu Gemi Söküm,
- Leyal Gemi Söküm,
- Nemtaş Gemi Söküm,
- Öge Gemi Söküm,
- Sök Gemi Söküm,
- Şimşekler Gemi Söküm,

- Yazıcı Gemi Söküm

olmak üzere 20 adettir.

2.1. Gemi Söküm Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkısı

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

Gemi söküm sanayinin ülke ekonomisine katkısı, özetle, gemi sökümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile, demir hurda için yurtdışına ödenen dövizden tasarruf ve kabaca ton başına 30-40 Amerikan Doları söküm maliyet bedelinin ülke sınırları içinde kalması anlamına gelmektedir. Bu suretle 9-10 milyon Dolarlık bir döviz kazancı sağlanmaktadır. Ayrıca söküm yapan firmalarımızın işlerini yaptırdıkları müteahhit, taşeron, nakliyeciler ve diğer hizmetleri yapanlar da göz önüne alındığında, önemli ölçüde direkt bir istihdam yaratıldığı görülmektedir. Sanayicilerimiz çevre konusunda da çok duyarlı olmakta ve bu konuda hiç bir problem yaratmamak için gerekeni yapmaktadırlar. Bu nedenle Çevre Bakanlığı - mülki ve mahalli devlet kuruluşları ile çok yakın temaslar kurarak temiz deniz ve çevre konusunda örnek bir davranış içinde olmaktadır. [8]

2.1.1. Hammadde Katkısı

Ülkemiz çelik üretiminde kullandığı hurdanın yüzde 70.8'ini çeşitli ülkelerden ithal etmektedir. Bugünkü şartlarda gemi söküm tesislerinden % 11.2 oranında, geri kalanı da iç piyasadaki sanayi artıklarından sağlanmaktadır. Ark ocakları yaklaşık 125-150 USD/Ton fiyatıyla hurda ithal etmektedir. Gemi söküm sanayi ise 60 - 110 USD/Ton fiyatıyla alıp, yaklaşık yıllık 6-7 milyon ton olan hurda ihtiyacının ancak 300.000 tonunu karşılayabilmektedir. [8] Gemi söküm bölgesi kurulduğu tarihten itibaren firmalar tarafından sürekli geliştirilmiş ve büyük yatırımlar yapılmıştır. Ancak daha modern, ekonomik ve çevreci bir söküm metodu için her firmanın hala yapması gereken yatırım yaklaşık 50-60 milyar TL'dir. Bu yatırımlar, yüzer kreyn, yüzer havuz, kızak, dok veya rıhtım, gantri kreyn, separatör istasyonu, sahanın betonlaşması ve üst yapılar v.s.dir.

Bu yatırımların firmalar tarafından yapılması halinde, ülkenin yıllık 6-7 milyon ton olan hurda ihtiyacına olan katkısı da artacaktır. Ege bölgesindeki demir-çelik

fabrikaları ile haddehaneler ihtiyaçlarının yüzde 80'ine yakın miktarını gemi söküm faaliyetlerinden elde etmektedirler. Gemi sacları haddehanelerde lama, silme, kare ve köşebent gibi ürünlere dönüşmekte, gemi makine ve ekipmanları bakımdan geçtikten sonra ihraç edilerek ülkeye döviz kazandırılmaktadır. Bu miktar yaklaşık yıllık 800.000 ton civarındadır. Bunun büyük bir bölümü hurda demirdir. Diğer hurda malzemeler ise bakır, çinko, ahşap malzeme ve elektrik motorları v.b. gibi hurdalardır. [8] Gemi ve yat inşa sanayine ve sanayi kuruluşlarımıza gerekli malzemelerin bir kısmı da bu sektörden temin edilmektedir.

2.1.2. Katma Değer Katkısı

Gemi sökümü ilk bakışta ithalata dayalı bir sanayi olarak düşünülmesine rağmen yurt içinde üretim yapan demir-çelik fabrikaları kendileri için gerekli hammaddeyi doğrudan ithal yoluyla temin etmeyip, gemi sökümçülerinden temin etmeleri demir-çelik fabrikalarının maliyetlerine yansiyarak rekabet açısından önemli bir avantaj sağlayacaktır. [4]

2.1.3. İstihdam Katkısı

Gemi söküm sanayinde müteahhit, taşeron, nakliyeciler ve diğer yardımcı hizmetlerde çalışan personelle istihdam yaklaşık 3500 kişiyi bulmaktadır. Aileler de hesaba alındığında ortalama olarak bir kasabaya eşdeğer nüfusa istihdam yaratılmaktadır. Gemi söküm sanayi, yarattığı bu faydaların yanı sıra Aliğa ve çevresinde nakliyeciliğin gelişmesine de katkıda bulunmuştur. Hurda gemilerden çıkarılan sarı ve kırmızı alüminyum, dökümhanelerde Türk otomotiv sanayinin kullandığı çeşitli malzemeleri üreterek yakın bir zamana kadar yurt dışından ithal edilen malzemelerin yurt içinde imal edilmesini sağlamaktadır. Balıkesir'de 40 adet haddehanede, T, U, kare, lama ve silme üretiminde gemi sacı kullanılmakta ve her haddehanede 20-25 işçi çalıştırılmaktadır. Denizli'de ise yurt dışına ihracat yapan, hurda gemi sacı kullanan 15 haddehane mevcut olup, 200 civarında işçi çalıştırılmaktadır. Günlük kapasitesi de 20 ile 50 ton arasındadır. Yukarıdaki açıklamalar ışığında, doğrudan veya dolaylı olarak zincirleme alanlarında hizmet veren gemi söküm tesisleri, işsizliğe çözüm oluşturdukları gibi haddehaneler, dökümhaneler ve nakliyecilere de iş imkanı yaratmaktadır. İş kapasitesinin artması, büyük ölçüde vergi ve sigorta primleri ödenmesine neden olmaktadır. Bunlara ilave olarak yurt dışından ithal

edilen gemiler için devlete bir de KDV ödenmektedir. Bu değer bir kere daha gemi sökümçülerin ülke ekonomisine sağladığı katkıyı ortaya koymaktadır. [4]

Gemi söküm sanayi, Aliğa ve çevresinde yeni bir yerleşme merkezi yarattığı gibi, semt merkezinde de yeni iş sahalarının doğmasına neden olmuştur. 1984 yılından sonra Aliğa'da gemi söküm tesislerinin kurulması, faaliyete geçmesi, Aliğa'nın ve çevresinin hızla imar edilmesine, yeni görkemli konutların yapılmasına neden olduğu gibi, gemi sökümünden sağlanacak malzemelere bağlı sanayi sitesinin inşasına da başlanmıştır. Yakın zaman kadar köy görünümünde olan Aliğa, çevrede modern bir semt olarak 10 yılda gelişimini tamamlamıştır. Önceleri gemi söküm sanayinin çevreye vereceği zarar yüzünden buna karşı olan Aliğa Belediyesi yetkilileri, Aliğa'ya sağladığı katkılardan dolayı fikirlerini değiştirmiş ve artık gemi söküm sanayini destekler konuma gelmişlerdir. [3]

3. DERİN DENİZ KUMCULUĞU

Dünya beton yapılaşmasının başlamasıyla birlikte inşaat sektörünün vazgeçilmez bir unsuru olan kum ve çakıl bu sektörün büyümesine paralel olarak önemini gitgide hissettirmiştir. Kum hayatımızın her aşamasında yer alan bir malzemedir. Hammade olarak bir çok yapıda yeri vardır. Kaldırımlar, asfaltlar, köprüler, tüneller, barajlar, elektrik direkleri de kumla şekillenmektedir. İnşaatların maliyet olarak %3 ile %5'ini, hacim olarak da %40 ila %50'sini teşkil eden kum ve çakılın yerine geçecek herhangi bir malzeme olmadığı için kumun yapılaşmada ve inşaat sanayinde önemi vazgeçilemeyecek kadar büyüktür. [9]

Kum gemileri, bilinen kuru yük gemileridir. Limanlardaki kayıtlarda kuru yük gemisi olarak nitelendirilmekte, sigorta şirketlerince de kuru yük gemisi olarak sigortalanmaktadır. Yan sanayi ile beraber 3000 kişinin çalıştığı 12000 kişinin geçimini sağladığı kumculuk sektörünün % 90'ı İstanbul'da faaliyetini sürdürmektedir. [9]

İstanbul'da konuşlu Deniz Kumu Endüstrisi Üretim Aşaması incelendiğinde;

- Sahilden 1-1,5 mil açıkta 25-30 m. arası derinlikten her bir kepçe ile 3-4 ton kum çıkarıldığı,
- 16-20 mürettebatlı 1000-1500 tonluk bir geminin 4 saatte dolduğu,
- Çıkarılan kumun gemiler tarafından inşa maliyeti 20 milyon dolar olan iskelelerde 2,5 saatte mobil vinçler yardımıyla kamyonlara boşaltıldığı,
- Standartlara uygunluk için kalite kontrol testleri ve analizlerin gerçekleştirildiği,
- Kumların sınıflandırılarak temizlendiği ve elendiği, kum depolarına veya doğrudan beton santrallerine gönderildiği,
- Günde 300-400 adet kamyon hareketi yapıldığı,
- Deniz kumunun en önemli kullanıcısı beton santrallerinde, kaliteli kum, diğer malzemelerle karıştırılarak, dayanımı yüksek kaliteli beton üretildiği ve kullanılacağı inşaatlara mikserlerle gönderildiği,

- Şantiye mühendisleri denetiminde, gereken yerlerde beton pompası yardımıyla inşa durumundaki binalara uygulandığı,

görülmektedir. [9]

Anadolu ve Batı Yakası Kooperatifleri'nde toplam 22 adet gemi çalışmaktadır. Bu gemiler kuru yük gemilerinden farklı olarak özel yükleme donanımlarıyla donatılmışlardır. Kum ocakları denizin içinde, başka bir deyimle denizin derinliklerinde oldukları için, kumun bu derinliklerden gemiye yüklenebilmesi için her gemide 4 ila 8 arasında değişen yükleme vinçleri mevcuttur. [9]

Kum gemilerine yükleme anında kumun içersinde gelen suyu süzdürüp tahliye edebilmek için özel farş sistemleri ve güçlü motopomplar monte edilmiş, bunun dışında motor ve bum donanımı her bum başına 5 ton kaldırabilecek kapasitede özel çarmıklarla takviye edilerek dizayn edilmiştir. Bu ilave donanım, bir kum gemisiyle aynı tonajda bir kuru yük gemisi arasında, % 30 gibi bir maliyet farklılığına neden olmaktadır. [9]

3.1. Kumculuğun Gelişimi

Türkiye'de önceleri deniz kenarından toplanarak yük hayvanları vasıtasıyla taşınan kum ve çakıl daha sonraları 1930'lu yıllarda 4-30 tonluk yelkenli kayıklarla Podima, Silivri, Mihaliç, Kocadere v.s. sahillerinden yüklenerek Yenikapı, Beşiktaş, Kuruçeşme, Kağıthane, Kasımpaşa gibi iskelelerden kürek ve küfelerle boşaltılarak inşaatlara sevk edilmiştir. [10]

1950'li yıllarda İstanbul'un özellikle Batı Yakasında inşaat ve yol hizmetlerinin çoğalması nedeniyle artan talebi karşılamak için denizden kompresör yoluyla emme sistemine geçilmiştir. 1961 yılında ağaç tekne yerine saç tekne kullanımı uygulamasına başlanmış ve ilk saç tekne 1962'de faaliyete geçmiştir. Ancak ağaç teknelerin elden çıkarılması ve yenilenmesi zor olduğundan 1966-67 yılına kadar devreye az sayıda saç tekne girmiştir. Bu yıllarda yavaşma rıhtımları yerini kum iskelelerine, küfeyle boşaltma işi yerine vinçlere bırakmış ve İstanbul'un her kıyısına bir kum deposu açılmıştır. [10]

Kumcular ortak sorunlarını çözebilmek amacıyla 1962 yılında İstanbul Kumcular Derneğini kurmuşlardır. 1967 yılından sonra kumculuk, gemilerle denizin derinliklerinde atıl vaziyette duran kum ve çakılın taşınması iskeleye yanaşan

geminin boşaltılması, kumun depolanması ve satışı sanayi ve ticaret prensiplerine dayalı olarak gerçekleşmeye başlamıştır. [10]

1970’li yıllarda Yenikapı’daki kum depoları kaldırılarak Kazlıçeşme Kumcular Sitesinde faaliyetlerine devam etmiş, aynı şekilde Kartal’daki Kumcular Yunus Kumcular Sitesinde ve Maltepe’deki kumcular ise Maltepe Kumcular Sitesinde faaliyete geçmişlerdir. Ancak daha sonra sahil yolu geçmesi nedeniyle kapanan Maltepe Kum depoları şu anda Kartal’da faaliyet göstermektedir. Batı Yakasındaki kumcular ise Ambarlı’daki tesislerine 1994 yılı sonunda taşınmışlar ve burada kendi imkanlarıyla kumculuğun dışında da büyük hizmetler verecek olan liman tesislerini faaliyete geçirmişlerdir. [10]

1983 yılına kadar münferit çalışan Kumcular, kendilerine gösterilen kum depolama alanlarının yetersizliği nedeniyle müşterek depolama ve depodan satış amacıyla; Anadolu Yakasında; S.S İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi’ni, İstanbul’un Batı Yakasında ise; S.S İstanbul Batı Yakası Kumcuları Üretim ve Pazarlama Kooperatifi’ni oluşturmuşlardır. İstanbul Kumcular Derneği, İstanbul’da faaliyet göstermekte olan Batı yakası ve Anadolu yakası Kumcular Kooperatifi Üyelerini içinde barındırmaktadır. İstanbul Kumcular Derneği’nin işlevi, her iki Kooperatifin İstanbul genelinde birlikte gerçekleştirdiği çalışmalarını koordine etmek ve çevreye zarar vermeden, çalışılmasını sağlamaktır. [10]

Tablo 3.1 : Anadolu Yakası Kumcular Kooperatifi Üretim Durumu [9]

YIL	Toplam Satış m³	Toplam Satış Ton
1994	1.855.455	2.783.183
1995	1.974.334	2.961.501
1996	2.059.428	3.089.142
1997	1.720.060	2.494.087
1998	1.523.119	2.284.678
1999	1.231.406	1.785.538
2000	944.614	1.369.690
2001	560.031	812.043
2002	378.610	548.985

Tablo 3.2 : Batı Yakası Kumcular Kooperatifi Üretim Durumu [9]

YIL	TOPLAM SATIŞ (M3)	TOPLAM SATIŞ (TON)
1994	2.926.854	4.390.281
1995	2.943.617	4.415.426
1996	2.357.436	3.536.154
1997	2.372.904	3.559.357
1998	2.470.000	3.789.564
1999	1.893.573	2.897.168
2000	1.178.055	1.797.082
2001	793.846	1.190.769
2002	535.581	828.341

2002 Yılında Batı Yakası Kooperatifi 535.581 m³, 828.341 Ton/Yıl, Anadolu Yakası Kooperatifi 378.610 m³, 548.985 Ton/Yıl kum satışını gerçekleştirmiştir. [9]

Batı Yakası ve Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifinin ortalama yükleme-boşaltma miktarları günlük yaklaşık 6000 m³'tür. Batı Yakası Kumcular Kooperatifinin gemilerine yüklenen kum-çakıl Ambarlı Limanına, Anadolu Yakası Kumcular Kooperatifi ise Kooperatiflerine ait iskelelerine boşaltma yapmaktadırlar. [10]

3.2. Kum Ocaklarının Durumu

Denizden çıkarılan TS 706 normuna sahip kum, içerisinde ihtiva ettiği silisin % 88-89 oranında oluşu, Feldspat, mika ve organik madde içermemesi nedeniyle ideal beton kumu olarak nitelendirilmektedir. [9]

Deniz, kum ve çakıl bakımından çok zengin bir rezerve sahiptir. 1950'li yıllarda sahilten alınan kum 1960'lı yılların başından itibaren yerini deniz içi ocaklarına bırakmıştır. İstanbul'un kum ihtiyacı, her iki yaka kumcuları tarafından kullanılan Karadeniz'deki Yalıköy (Podima) bölgesinden karşılanmaktadır. Ancak bu bölge artık eskisi kadar bol kum sağlayacak durumda değildir. Diğer bir zengin kum ve çakıl ocağı olan ve önceki yıllarda kum çıkarılan Marmara Denizinde İmralı ve Karacabey'de bulunan ruhsatlı sahalar iptal edilmiştir. [9]

Deniz içindeki kum çakıl ocakları, İl özel idaresi tarafından ruhsatlandırma ve taş ocakları nizamnamesi esasları ile çalıştırılmakta iken, 05.02.1993 tarihli Turizm Alt Komisyonu Kararı'ndaki 3 mil sınırı, deniz kumculuğunu olumsuz yönde

etkilemiştir. Diğer taraftan 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ile deniz içi kumculuğuna kısıtlamalar getirilmiştir. [10]

4. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ VE BALIKÇILIK FAALİYETLERİ

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

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

Denizlerden besin elde etmenin yolu balıkçılıktır. Dengeli beslenmenin bilincinde olan uluslar, hayvansal protein kaynaklarını daha da zenginleştirmek için denizlerden yüksek oranlarda faydalanmanın yollarını sürekli aramakta özellikle geleceğe yönelik girişimlerini şimdiden faaliyete geçirmektedirler.

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

Türkiye Dünyadaki konumu nedeniyle zengin bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Ayrıca balıkçılık alanının büyük kısmını oluşturan farklı ekolojik özellikteki denizler 8333 km.lik bir kıyı şeridinde, su ürünleri üretim alanı olarak kullanılabilecek 178 bin km² doğal göllere ve 3442 km² baraj göllerine sahip bulunmaktadır. Aşağıda Tablo 4.1’de üretim alanlarının yüzölçümleri verilmiştir. [8]

Tablo 4.1 : Türkiye Su Ürünleri Üretim Kaynakları Dağılımı [8]

Üretim Alanı	Yüzölçümü(10⁶ha.)
Marmara Denizi	1.10
Karadeniz,Ege,Akdeniz	23.50
Doğal göller	1.00
Baraj gölleri	0.34
Gölet	0.01
Akarsular	0.20
TOPLAM	26.15

Kuzeyde sıcaklığı ve tuzluluğu düşük Karadeniz, batı ve güneyde sıcaklık ve tuzluluğu yüksek Ege ve Akdeniz ile bir karışım bölgesi olan Boğazlar ve Marmara Denizi mevcuttur.

Karadeniz’de 247, Ege Denizi’nde 300 ve Akdeniz’de 500 balık türü bulunmaktadır. Ülkemizde ekonomik öneme sahip tür sayısı ise 100 civarındadır. Türkiye’nin Dünya Su Ürünleri üretimi içerisindeki payı % 0.04’ tür. [5]

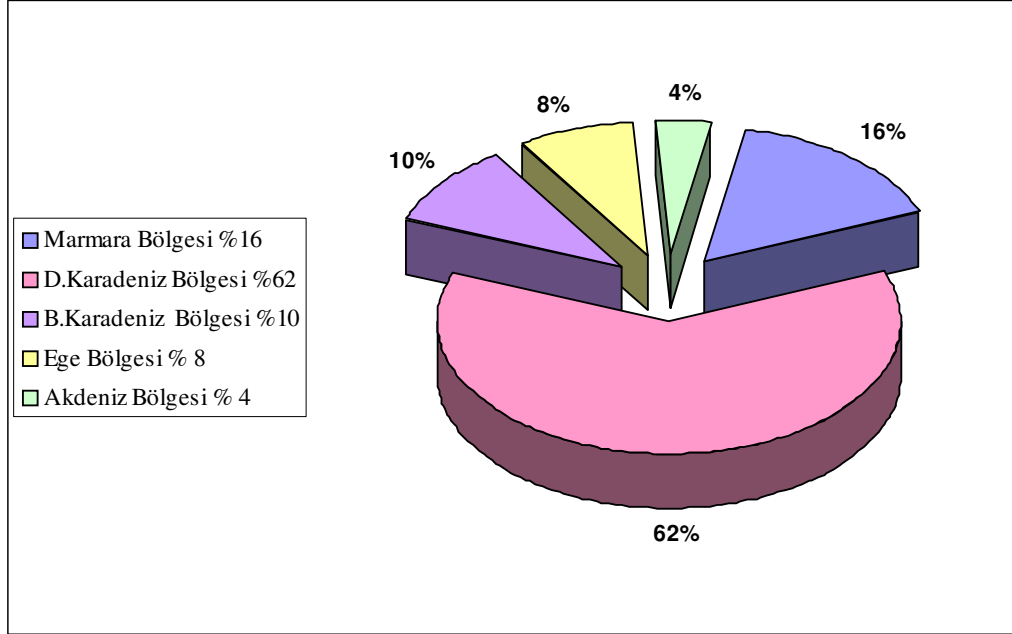
Dünyada avcılık yoluyla yapılan balık üretiminin (93 milyon ton) yarıdan fazlası Çin (55.96 milyon ton), Peru, Japonya olmak üzere, Şili, ABD, Rusya, Endonezya, Hindistan tarafından gerçekleştirilmektedir. Ülkemizde yetiştiricilik % 9.89 pay almaktadır. [5]

Ülkemiz; Akdeniz ve Karadeniz’in yer aldığı FAO’nun balıkçılık alt alanları haritası içerisinde 37 nolu alan olarak gösterilen bölgede yer almaktadır. Bölgenin uygarlık tarihi göz önüne alındığı takdirde en eski balıkçılık alanı olduğu düşünülebilir. Türkiye’nin balık üretiminin yıllara göre değişmek üzere % 60-80’i pelajik² balıklardan oluşmaktadır.

Pelajik balıkların başında Hamsi (*Engraulis encrasicolus*) ve Sardalya (*sardina pilchardus*) gelmektedir. Bunların haricinde İstavrit (*Trachurus trachurus* ve *trachurus mediterraneus*), Çapa (*sprattus sprattus*), Tirsi (*Alosa alosa*, *Alosa fallax*), Kalyoz (*scomber japonicus*), Uskumru (*scomber scombrus*) ve bazı göçmen pelajiklerden, Lüfer (*Pomatomus saltatrix*), Palamut (*Sarda sarda*) ve Orkinos (*Thunnus thynnus*) önemli bir yer tutmaktadır. Yakalanan dip balıkları arasında Bakalyaro (*Merluccius merluccius*), Mezgit (*merlangius merlangus euxinus*), Barbun

² Pelajik balıklar diple sath arasında yaşayan, satha yakın yerlerde genelde sürüler halinde dolaşan balıklardır.

(Mullus barbartus) ve Tekir (Mullus surmelatus) ilk sıraları almaktadır. Yassı balıklar familyası üyeleri (Scophthalmidae-Soleidae), Levrek (Dicentrarchus labrax), Hani balıkları (Serranidae), Karides türleri (Penaeidae) ve Kalamar türleri (Loliginidae vce Ommastrephidae) ikinci önemli deniz türleri olarak söylenebilir.



Şekil 4.1 : Su Ürünleri Üretimi [5]

Şekil 4.1’den de görüleceği üzere üretim miktarı olarak en büyük paya sahip olan Karadeniz’dir ve bu denizimizde Hamsi, İstavrit, Kefal; Akdeniz’de Sardalya, Kefal; Ege Denizi’nde Sardalya; Marmara’da Hamsi, İstavrit ve Kefal gibi pelajik türler avlanmaktadır. Karadeniz’de avlanan balıkların % 63’ünü Hamsi oluşturmaktadır. Sarıkanat ve İstavrit balığı ise % 19’luk oranla ikinci sırada yer almaktadır. Dip balıklarından Karadeniz’de Kalkan, Mezgit, Barbunya, Ege ve Akdeniz’de Tekir, Berlam, Iskarmoz balıkları ön sırada yer almaktadır. Kum midyesi, Kara midye, Karides ve İstiridye, Marmara Denizine özgü önde gelen türlerdir. Ahtapot, İstiridye ve Mürekkep Balığı Ege balıkçısı için önemli gelir kaynaklarıdır. [5]

Su ürünleri stoklarından ekonomik ve sürekli olarak yararlanmak için kaynakların korunarak üretiminin devamlılığının yanı sıra, yetiştiricilik yoluyla mevcut su ürünleri üretiminin arttırılmasına yönelik çalışmalar, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde giderek yoğunluk kazanmaktadır.

Su ürünleri üretimi, özellikle 1970’li yıllarda devlet tarafından sağlanan düşük faizli kredi ve gümrük muafiyetleri ile gerek balıkçı teknesi sayısında, gerek av gücünde meydana gelen artışlar sonucu hızlı bir gelişme göstermiştir. 150 bin ton civarında gerçekleşen üretim, 500 bin tonun üzerine çıkmıştır. Bugün su ürünleri üretiminin yaklaşık %80’i deniz ürünleri, %10’u iç su ürünleri ve %10’u da yetiştiricilik ürünlerinden oluşmaktadır. Sayısal değerler Tablo 4.2 ve 4.3’te verilmiştir. [8]

Tablo 4.2 : Türkiye’deki Deniz Ürünleri Üretimi [8]

Bölgeler	Miktar Ton	
	2000	2001
KARADENİZ	353.593	353.876
MARMARA	49.920	71.947
EGE	41.858	45.344
AKDENİZ	15.150	12.243
TOPLAM	460.521	484.410

Tablo 4.3 : Türkiye’deki İç Su Ürünleri Üretimi [8]

Bölgeler	Miktar Ton	
	2000	2001
KARADENİZ	368.007	366.320
MARMARA	63.164	85.073
EGE	85.190	82.595
AKDENİZ	28.206	2.448
DOĞU ANADOLU	22.038	21.803
GÜNEY ANADOLU	1.983	2.087
İÇANADOLU	13.788	12.741
TOPLAM	582.376	594.977

Ülkemizin yıllık Su Ürünleri üretimi 1.000.000 Ton olup bu miktarın 1.500.000 Ton’a ulaşması planlanmaktadır. [8]

4.1. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu

Ülkemizde avlanma teknolojisi yeterli ölçüde gelişmiş olup, mevcut su ürünleri stoklarımızın yıllık üretimlerinin avlayabilme kapasitesi üstünde olduğu bir durum söz konusudur. Av teknelerinin teknolojisinin gelişmesi; son model balık bulucularını (sonar), modern seyir cihazlarını, standart dışı uzatma ağlarını ve geliştirilmiş gırgır, trol ağlarını kullanan kıyı balıkçılarının büyük miktarlarda avlanması sonucu sağlıklı bir kayıt ve kontrol mekanizması geliştirilememiştir.

Denizlerimizde yapılmakta olan balıkçılık iki gruba ayrılır.

- Artisanal Balıkçılık (Uzatma ağları, kıyı sürüklenme ağları, parakete, dalyan)
- Endüstriyel Balıkçılık (Gırgır-trol)

Türkiye’yi çevreleyen denizlerin birer yarı kapalı ve iç deniz görünümünde olmaları, Türkiye balıkçılığının kıyı (Artisanal) ve kıyı ötesi (endüstriyel) balıkçılığı uygulamasına neden olmuştur. [8] Açık deniz ve okyanus balıkçılığına dair bir gelişme henüz mevcut değildir. Balık avcılığında gırgır, trol, uzatma ağları, kıyı sürütme ağları, dalyanlar ve paraketeler yaygın olarak kullanılmaktadır.

Su ürünleri avcılığında gelişmiş olan ülkelerde, av araç gereçleri belirli standartlarda ve belirlenen sınırlar çerçevesinde ilgili birimlerce üretilmektedir. Özellikle avcılık uygulamalarının su ürünleri stoklarına olumsuz etkilerini en aza indirebilecek tedbirler av araç gereçleri baştan üretilirken alınmaktadır. Ülkemiz de ise böyle bir uygulama bulunmamaktadır.

Balıkçılığımız, denizlerimizin sahip olduğu özellikleri ve verimliliği boyutlarında yapılabilmektedir. Ülkemizde bugün için yapılan balıkçılık tipi kıyı balıkçılığı (kısa mesafe balıkçılığı) ve sahil balıkçılığı (orta mesafe balıkçılığı)’dır.

Kıyı ve kıyı ötesi balıkçılık karakterini taşıyan balıkçılık filomuzun ülkemiz denizlerinde su ürünleri üretimini en çok etkileyen sorunlarından biri de balıkçı barınakları, çekek yerleri ve limanlarıdır. Üretimde büyük paya sahip Karadeniz’de 1640 km. uzunluğundaki kıyı şeridinde toplam 202 adet balıkçı barınağı ve çekek yeri mevcuttur. Marmara Bölgesi, İstanbul İlinde ise toplam 44 kıyı yapısı mevcut olup, bunların 8 adedi liman, 26 adedi barınak ve 10 adedi de çekek yeridir. Ülkemiz de toplam 8846 adet balıkçı teknesi vardır. Balıkçı teknelerinin % 83’ü kıyı balıkçılığı yapan 5-12 m. boyunda teknelerden oluşur. Bu teknelerin üretimdeki payı % 10 civarındadır. %90’lık üretimi sağlayan teknelerin boyları 18-65 m. arasındaki gırgır ve trol teknelerinden oluşur. [8]

Marmara Denizi, Türkiye’nin en küçük denizi olmasına rağmen toplam deniz balıkları üretimindeki payı Akdeniz’den fazladır. Ege balıkçılığı Türkiye’nin en uygun kıyılarına sahip olmasına rağmen kıta sahanlığının kademeli olarak derinleşmesi nedeniyle toplam deniz ürünleri üretimindeki payı %9’dur. İklim koşulları ve topografyanın karışımı sonucu balıkçılığa uygun birçok koy ve korunmuş alan mevcuttur.

Denizlerimizin derinliklerine göre, balıkların üretim alanları yaklaşık dağılımı incelendiğinde ise;

- Karadeniz için, 0-125 m. derinlikler = 12000 km²
- Marmara Denizi için, 20-200 m. derinlikler = 6000 km²
200-500 m. derinlikler = 1334 km²
- Ege Denizi için, 20-200 m. derinlikler = 17000 km²
200-500 m. derinlikler = 14450 km²
- Akdeniz için, 20-200 m. derinlikler = 9400 km²
200-500 m. derinlikler = 3320 km² olduğu

görülmektedir. [8]

Verimli deniz alanlarımız olan 20-200m. derinlikler toplamı 32400 km² diğer verimlilik tabakası olan 200-500 m. derinlik alanları 19286 km²'dir. Son 25 senedir, ülkemiz iç sular ve denizel ortamlarda kültür balıkçılık aktiviteleri artarak devam etmekte ve yaklaşık 20-25 bin ton balık/yıl üretim yapılabilmektedir. Denizlerimizin coğrafi özellikleri bakımından genelde pelajik balık türleri avlanır. Su ürünleri üretim alanlarından üretim büyük ölçüde avcılık yolu ile yapılmaktadır. [8]

1380 sayılı Su Ürünleri Kanununa göre su ürünleri avcılığında bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin kendileri ve üretimde kullanacakları gemiler için ruhsat teskeresi alması zorunludur. [8]

Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı tarafından balıkçı gemilerinin ruhsatlandırılmasına, stoklar üzerindeki av baskısının azaltılması ve aşırı avcılığın önlenmesi amacı ile kısıtlamalar getirilmektedir. Türkiye'de toplam 22.475 adet ruhsatlı ve 13.381 tonaja sahip balıkçı tekne ve gemisi bulunmaktadır. Bu teknelerden yaklaşık 2500'ü iç sularda üretim faaliyetlerinde bulunmaktadır. Trol ve gırgır gibi büyük balıkçı teknelerinin sayısı toplam 1.010 adettir. Aşağıdaki tablolarda balıkçı teknelerinin boylarına ve gros tonajlarına göre listeleme yapılmıştır. [8]

Tablo 4.4 : Balıkçı Gemilerinin Boylarına Göre Dağılımı [8]

Boy - Metre	Gemi Sayısı
< 12	15.989
12-15	499
15-20	494
20-25	304
25-30	129
30-40	45
40-50	13
> 50	2
TOPLAM	17.475

Tablo 4.5 : Balıkçı Gemilerinin Tonajlarına Göre Dağılımı [8]

Tonaj - Grt	Gemi Sayısı
< 18	16.259
18-25	117
25-50	527
50-100	360
100-200	169
200-300	34
300-500	6
> 500	3
TOPLAM	17.475

Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'nca yapılan ruhsatlandırmalarda, 12 metre ve üzerindeki balıkçı gemilerine trol ve gırgır avcılık izni verilmekte, daha küçük boydaki gemilere ise bu izin verilmemektedir.

Balıkçılık faaliyetlerinde en önemli alt yapı olan 165 adet balıkçı barınağının % 35'i Karadeniz Bölgemizde bulunmaktadır. Toplam olarak balıkçı barınağı, barınma ve çekek yerleri ; Karadeniz'de 149, Marmara'da 53,Ege'de 56, Akdeniz'de 21, Göller Bölgesi 2 adet olmak üzere toplam 274 adettir. 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. [8]

Tablo 4.6 : Balıkçı Gemilerinin Tonajlarına Göre Dağılımı [8]

BÖLGELER	Balıkçı Barınağı	Barınma Yeri	Çekrek Yeri	TOPLAM
Doğu Karadeniz	28	11	64	103
Batı Karadeniz	30	4	5	39
Marmara	43	9	1	53
Kuzey Ege	21	3	-	24
Güney Ege	24	8	-	32
Batı Akdeniz	7	3	-	10
Doğu Akdeniz	10	1	-	11
Göller Bölgesi	2	-	-	2
TOPLAM	165	39	70	274

4.2. Su Ürünleri Yetiştiriciliği

Türkiye’de su ürünleri yetiştiriciliği 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu’nun 13 ncü maddesine³ göre Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı izni ile yapılmaktadır. Bakanlık, su ürünleri yetiştiriciliğinin daha düzenli yapılmasını sağlamak, çevre etkilerini asgari seviyede tutmak, sağlıklı ve kaliteli üretimi gerçekleştirmek amacıyla “Su Ürünleri Yetiştiriciliği Usul ve Esasları” adlı 11.10.1999 tarih ve 8300 sıra no SÜDB/1999-1 sayılı genelgeyi uygulamaya koymuştur. [11]

Türkiye balık yetiştiriciliği bakımından ideal ortama sahip ülkelerden biridir. Ülkemizde iç su ürünleri yetiştiriciliği 1975 yılında Sazan ve Alabalık türlerinin yetiştiricilik tekniklerinin denetlenmesiyle başlamıştır. [11]

Mevcut potansiyelin üretime sokulması, ülke balıkçılığının gelişmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Su ürünleri yetiştiriciliğine ihtiyaç duyulan yavru, doğadan toplanarak kuluçkahanelerde üretilerek veya yurt dışından ithal edilerek sağlanmaktadır. Su Ürünleri üretimi, özellikle 1970’li yıllarda devlet tarafından sağlanan düşük faizli kredi ve gümrük muafiyetleri ile gerek balıkçı teknesi

³ Madde 13 - Ticari maksatla karada üretme havuzu tesis ederek su ürünleri yetiştirmek isteyenler bu tesislerin yerini ve mahiyetini bildirmek ve işletmeye ait malumatı havi proje ve planları vermek suretiyle Tarım Orman ve Köy İşleri Bakanlığına müracaat etmekle mükelleftirler. Sağlık, memleket ekonomisi, seyrüsefer, teknik ve ilmi bakımlardan mahzur bulunmadığı takdirde gerekli müsaade Tarım Orman ve Köy İşleri Bakanlığınca verilir. Deniz ve içsulara yapılacak üretme havuzları da yukardaki hükme tabidir. Ancak bu gibi üretme havuzlarının tesisine izin verilmeden önce seyrüsefer bakımından bir engel teşkil edip etmedikleri hususunda Ulaştırma Bakanlığının mütalaası alınır.

sayısında, gerek av gücünde meydana gelen artışlar sonucu hızlı bir gelişme göstermiştir. 150 bin ton civarında gerçekleşen üretim, 500 bin tonun üzerine çıkmıştır. Bugün su ürünleri üretiminin yaklaşık %80'i deniz ürünleri, %10'u iç su ürünleri ve %10'u da yetiştiricilik ürünlerinden oluşmaktadır. Su ürünleri yetiştiriciliği konusunda, teknolojik ve ekonomik ilerlemeler ile yetiştiricilik son 10 yılda hızlı bir artış kazanmıştır. Yetiştirilen türler piyasa koşulları ve pazar beklentilerine göre değişmekte olup, iç su balıklarında alabalık üretimi, denizlerde ise Çipura ve Levrek üretiminde önemli artışlar olmuştur. Ülkemizde bunun yanında Karides, Midye v.b tür yetiştiricilikleri de yapılmaktadır.

1971 yılında 1 adet su ürünleri yetiştiricilik tesisi mevcut iken, bugün 1840 adet su ürünleri yetiştiricilik projesi onaylanmış olup, bunun 1417 adedi iç su, 423 adedi ise deniz balıkları üretim işletmesidir. Bu işletmelerden, Çipura ve Levrek işletmeleri yaygın olarak Güney Ege ve Batı Akdeniz'de, Alabalık tesisleri de Karadeniz'de bulunmaktadır. [11]

Kültür balık yetiştiriciliği üretimi 1998 yılında 4100 ton iken 2005 yılında 67.244 tona ulaşmış olup; toplam su ürünleri üretimindeki payı da %0.61'den %11 seviyesine yükselmiştir. Doğal göllerde ve baraj göllerinde ağ kafeslerde alabalık yetiştiriciliğinin başlatılması da üretim artışında etkili olmuştur. Ağ kafeslerde balık yetiştiriciliği; mevcut su kaynaklarının en iyi şekilde değerlendirildiği, çok düşük sermaye ile çok kısa zamanda birim alanda azami verim elde edilebilen oldukça basit bir yetiştiricilik sistemidir. [11]

Bu nedenle, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nün mülkiyeti altında bulunan rezervuarlarda, baraj göllerinde ve kafeslerde su ürünleri yetiştiriciliği yapılmasının başlatılmasının konusu, DSİ ile Tarımsal Üretim ve Geliştirme Genel Müdürlüğü arasında bir protokol imzalanarak, uygulamaya konulmuştur. 1994 yılında yapılan bu çalışma çerçevesinde, Türkiye'deki içme ve kullanma suyu dışında kalan rezervuarlar kafes balıkçılığına açılmıştır. 2005 yılında yetiştiricilik üretiminin miktar olarak yaklaşık %56'sı iç sulardan, %44'ü ise denizlerden gerçekleşmiştir. En fazla üretim %52'lik payla Ege Bölgesinde, en düşük üretim %0.9'luk payla Güney Doğu Anadolu Bölgesi'nde olmuştur. [11]

2005 yılında tür bazında, yetiştiricilik üretimleri sırasıyla, 38.067 ton Alabalık, 15.546 ton levrek, 12.939 ton Çipura, 687 ton Sazan ve 5 ton Midyedir. Dünya denizlerinde yapılan aşırı avcılık ve kirletmeden dolayı çoğu türün miktarında büyük

ölçüde azalma gözlenmiştir. Ayrıca dünya nüfusunun hızla artmasından dolayı kişi başına düşen protein miktarı da azalmaktadır. Bu olayların hızlı bir şekilde gelişmesinden dolayı temel besin maddesi olarak bilinen balığın önemi gittikçe artış göstermektedir. Son 10 yıl içerisinde kültür balığı yetiştiriciliği özellikle Avrupa ülkelerinde büyük üretim artışları göstermiştir. Türkiye bu gelişmelerden yeteri kadar etkilenmiş ve özel sektörler sayesinde belirli bir üretim kapasitesine ulaşmıştır. Ancak yapılan bu üretimler yeterli değildir. Ülkemizde sadece Çipura ve Levrek yetiştiriciliği yapılmaktadır. Özel sektör kuluçkahanelerinde Çipura ve Levrek üretimi başarılı bir şekilde sürdürülmektedir. Ancak bu yeterli görülmemelidir. Beslenmede çok önemli yer tutan balığın denizlerde gittikçe azalmasından ve insanların beslenme kaynaklarının azalmasından dolayı yeni türlerin üretiminin yapılması gerekliliği doğmuştur. İşte bu şartlardan dolayı özel sektör kuluçkahaneleri yola çıkarak yeni türler üzerinde çalışmalara başlamışlar ve sonuç olarak bazı türlerin üretimini gerçekleştirmişlerdir. Yeni türlerin başarılı bir şekilde yetiştiriciliğinin yapılması ile birlikte ihracata dayalı çeşitliliğin artmasından dolayı, Türkiye'nin pazar bulma şansı artacak ayrıca rekabet gücü de yükselmiş olacaktır.

Üretimi üzerinde durulan türler Mercan, Lahos, Sinarit ve Karides gibi doğal sularda popülasyonu azalmış ve ekonomik değeri yüksek olan türlerdir. Dünyada ve ülkemizde son yıllarda hızlı bir artış gösteren Orkinos balığı pazarı Türkiye'ye önemli ölçüde döviz girdisi sağlamaktadır. Ülkemizde Orkinos balığı çiftliği açma faaliyetleri ilk olarak 2002 yılında başlamıştır. [12]

Yunanistan, İtalya ve Fransa ise yakında bu faaliyete başlayacak diğer ülkelerdir. Orkinos çiftlikleri, ülkeler arasında yoğun bir ekonomik rekabete neden olduğu için giderek yaygınlaşmaktadır. Maliyeti çok yüksek olan bu çiftliklerin kısa sürede yüksek kar elde etmesi, birçok ihracatçı ve balıkçıları bu yatırıma yönlendirmektedir. Fiyatların nispeten düşük olduğu yaz dönemlerinde Orkinoslar denizden avlanılmakta, 3-6 ay süresince yemlenerek yağlandırılmakta ve piyasanın kar ve talep açısından en iyi olduğu dönemde satışa sunulmaktadır. [12]

Dünyada ton ve ton benzeri balıkların stoklarında ciddi boyutta azalma olduğundan, bu türleri koruma amaçlı uluslararası bir komisyon kurulmuştur. Merkezi İspanya'da bulunan bu komisyon "Uluslararası Atlantik Ton Balıklarını Koruma Komisyonu (ICCAT)"dur. 1966 yılında kurulan bu komisyonun, Amerika, Japonya, Kanada,

İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz, Yunanistan, Cezayir, Libya v.b. olmak üzere 31 üyesi bulunmaktadır. [12]

ICCAT 1999 yılında Akdeniz’de orkinos avcılığında kota uygulaması başlatmıştır. Bu kota uygulaması sonucunda, Doğu Atlantik Okyanusu ve Akdeniz’de avlanacak orkinos av miktarının 1999 yılında 32.000 ton ve 2000 yılında 29.500 ton olmasına karar verilmiştir. Her ülke için orkinos avcılık kotası, ülkenin 1994-1995 yıllarına ait av miktarları temel alınarak tespit edilmiştir. 2002 yılında belirlenen ülkelere göre kota miktarı Tablo 4.7’de gösterilmektedir. [12]

Tablo 4.7 : Orkinos Balığı 2002 Avcılık Kota Dağılımı [12]

Ülkeler	Kota Miktarı Ton
Avrupa Birliği	19.615
Cezayir	1.700
Çin	76
Hırvatistan	971
Japonya	2.911
Kore	49
Tunus	2.087
Libya	1.330
Fas	3.030
Diğer Ülkeler	1.184

Akdeniz’de ICCAT’a üye olmayan Türkiye’nin de dahil olduğu 7 ülke, “diğer ülkeler” kategorisinde bulunmaktadır. 2002 yılından sonra da düşünülen avcılıktaki kota miktarları Tablo 4.8’de gösterilmektedir. [12]

Tablo 4.8 : Ülkelere Göre Planlanan Avcılık Kota Dağılımı [12]

Ülkeler	2003	2004	2005	2006
Avrupa Birliği	18.582	18450	18331	18301
Cezayir	1.500	1550	1600	1700
Çin	74	74	74	74
Hırvatistan	900	935	945	970
Japonya	2949	2930	2890	2830
Tunus	2503	2543	2583	2625
Libya	1286	1300	1400	1440
Fas	3030	3078	3127	3177
Diğer Ülkeler	1146	1100	1000	823

Ülkemizde su ürünleri istatistiksel verileri eksik olduğundan, diğer ülkelerin yaptıkları avcılıktaki revizyon çalışmaları doğrultusunda, ülkemizde de gerçek orkinos av miktarları tespiti ihtiyacı doğmuştur. Bu amaçla, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi ve ICCAT Sekreter Yardımcısı Dr.Peter MİYAKE'nin ortak çalışmaları ile, Tablo 4.9'da da belirtilen Türkiye'nin 1987-1998 yıllarına ait orkinos av istatistikleri değerlendirilmiştir. Orkinos av miktarlarının revizyonu gerçek veriler (balık hali, bölgesel balık marketleri, ihracatçı, fabrika, balıkçı kooperatif verileri) göz önüne alınarak yapılmıştır.

Tablo 4.9 : Ülkelere Göre Orkinos Av Miktarları Dağılımı [12]

Ülkeler	1995	1996	1997	1998	1999
Cezayir	156	113	307	500	5017
Hırvatistan	1220	1360	1105	906	970
Fransa	9604	9127	8201	7100	6153
Yunanistan	1004	874	1217	286	248
İtalya	7062	10006	9548	4059	3278
Fas	1035	586	535	564	636
İspanya	4607	2588	2205	2000	2003
Tunus	1897	2393	2200	1745	2352
Türkiye	4220	4616	5093	5899	1407

Av revizyon çalışmaları sonucunda, orkinos av miktarlarında artışlar görülmüştür. Türkiye, Akdeniz'de en çok avcılık yapan Fransa ve İtalya'dan sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Türkiye ICCAT Üyesi olmadığı yıllarda, aşırı avcılık nedeni ile bir uyarı cezası da almıştır. Bunun sonucunda da, bir yıl boyunca izleme programına tabi tutulmuştur. ICCAT Bu süre içinde, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'ndan aşırı avcılığı önleyici tedbirlerin alınmasını ve istatistiksel bilgilerin kendilerine gönderilmesini istemiştir. Bakanlık, bu uyarıyı gerektiği gibi dikkate almadığından, bu defa takipsizlikten dolayı ICCAT ikinci uyarıyı vermiştir. ICCAT orkinos ve diğer ton balıklarının avcılığının düzenlenmesi ile ilgili tavsiye kararları almaktadır. Alınan bu tavsiye kararları üye ülkelerce uygulanmaktadır. Üye olmayan ülkelerin bu tavsiye kararlarına uymaması halinde, kendi üyelerine bu ülkelerden ithalatı yasaklanmaktadır. Balıkçılığımızın en çok ihracatçı ülkesi olan Japonya, bu

komisyonun üyesidir. Türkiye, ICCAT tavsiye kararlarına ve kota uygulamasına uymadığı takdirde Japonya'ya ihracat yapamayacaktır. [12]

4.3. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

Deniz balıkçılığı ülkemizin gelişmiş bir üretim kolu olarak, en verimli çağını yaşaması gerekirken, denizlerimizdeki artan kirlilik ve bilinçsiz avlanmalar sonucunda deniz balıkları ve deniz kabuklularındaki üretim her geçen gün azalmaktadır. Çok büyük değerlere ulaşan deniz balıkçılığındaki alt yapının ve gelişmiş insan gücünün kaybını önlemek ve ekonomiye olan katkısını arttırmak için en kısa zamanda okyanuslara açılarak “Açık Deniz Balıkçılığı”na başlanması gerekmektedir.

Açık deniz balıkçılığı, ülkelerin kendi deniz sınırları dışında genellikle okyanuslarda yaptıkları ve seyir süreleri aylarca devam edebilen bir deniz aşırı balıkçılık faaliyetidir. Okyanuslardaki ekonomik kaynaklar uluslararası sözleşmelerle sahildevletleri arasında paylaşılmıştır. Bu pastadan pay almak için uluslararası denizcilik konferanslarında etkin bir mücadele vermek ve aynı zamanda sahildevletleriyle ikili balıkçılık anlaşmaları yapmak gerekmektedir. Balıkçılık Sektöründe karın paylaşılmasında uygulanan alışılmış sistem nedeniyle, üretim kapasitesi doğru olarak kayıtlara geçmemektedir. Resmi kayıtlarda gözükmekte ise de, bunun 1.000.000 tonu geçtiğini balıkçılar ifade etmektedirler. Mevcut kapasiteyi ve kullanımı arttırmak için ülkemiz balıkçılığının Açık Deniz Balıkçılığına yönlendirilmesi gerekmektedir.

Açık deniz balıkçılığı Cebelitarık ötesi (okyanus) balıkçılığıdır. Ferdi değil, farklı ekiplerin kombine çalışmasıdır. Uzun süre denizde kalış ve av yapma söz konusudur. Dolayısıyla av, anında dondurma veya şoklama yöntemi ile yarı mamul veya mamul haline getirilir. Bu ürün, taşıyıcı ekiplerce en yakın ve bağlantısı yapılmış ülkelerin limanlarına ulaştırılır. Buradan alınan mamul pazarlama ekiplerince pazarlanır. Türkiye’de av tekneleri buna göre dizayn edilmemiştir. Açık deniz için yapılacak teknelerin buna göre dizayn edilmesi, balıkçı ekiplerinin açık deniz balıkçılığı için eğitilmesi ve ilgili av-pazar ağının kurulması gerekmektedir.

Bu nedenle; Ülkemiz, balıkçılık faaliyetlerinin artırılması ve balıkçılık ekonomisinin canlandırılması maksadıyla uzun menzil balıkçılığı kapsamında liman ülkeleriyle ikili görüşmeler halindedir. Bu kapsamda ilk gelişme Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk

Cumhuriyeti ile Balıkçılık anlaşması imzalanması olmuştur. Ayrıca Cezayir Devleti ile yapılacak bir balıkçılık anlaşması, Cezayir'in Avrupa Birliği Ülkelerine yakın olması ve canlı kaynaklarının bolluğu düşünüldüğünde ihracatımız açısından önemli bir pazar teşkil edecektir.

4.4. Su Ürünleri İhracatı

Geçmiş yıllarda Türkiye su ürünleri ihracatının büyük bir bölümünü taze-soğutulmuş balıklar oluşturmaktaydı. Fakat günümüzde ihracat yapısının büyük bir kısmını konserve balıklar oluşturmaktadır. 1998 yılı içerisinde AB tarafından ülkemiz menşeli ve çıkışlı su ürünlerine getirilen ithalat yasağı nedeni ile su ürünleri ihracatı gerçekleştirilemediğinden üretici ve sanayiciler zor duruma düşmüşlerdir. 2005 yılı ihracatımız miktar olarak bir önceki yıla oranla %10.2 artış göstermesine rağmen, değer olarak %11.7'lik bir azalış göstermektedir. [8]

2005 yılında taze soğutulmuş balık olarak 7.143 ton balık ihraç edilmiştir. Dondurulmuş balıkta gelişen teknoloji sayesinde karlılığı artmış ve 2005 yılında 1.860.000\$'lık dondurulmuş balık ihracatı yapılmıştır. Konserveden sonra en önemli payı fileto edilmiş balık almıştır. 2005 yılında 7.790.000\$'lık 1.795 ton balık filetosu ihraç edilmiştir. [8]

Yumuşakçalar ve kabuklularda ülkemiz için iyi birer ihracat getirisi elde etmişlerdir. Ancak Kabuklular için kaliteli bir laboratuvarın olması ülkemizin tarife dışı engellerden korunması açısından yararlıdır. 2005 yılı içerisinde 4.091.000 \$'lık kabuklu ve 9.646.000 değerinde yumuşakça ihraç edilmiştir. Türkiye'deki su ürünleri kaynaklarının bolluğu son yıllarda fark edilmeye başlanmış olup yetiştiriciliğe önem vermeye başlanmıştır. Yetiştiricilik ürünlerimizin başlıca pazarları İtalya ve Yunanistan'dır. [5]

Ülkemiz Su Ürünleri ihracatının yöneldiği ülkeler, ağırlıklı olarak Almanya, İngiltere, İtalya ve Fransa'dır. Bu ülkelere çoğunlukla konserve balık ihraç edilmektedir. Ayrıca Uzak Doğu pazarlarına olan ihracatımız son yıllarda gelişmeye başlamış olup, Japonya ve Hong Kong ihracatın gerçekleştirildiği başlıca ülkeler olmuştur. [5]

2005 yılı verilerine göre Avrupa ülkelerinden başlıca pazarlarımız İtalya (10.001.194\$), İsviçre (1.195.394\$), Almanya (475.437\$), Belçika (1.667.951\$),

İspanya (1.934.278\$)'dır. Uzakdoğu ülkelerinden ise Japonya (9.231.032 \$) ve ABD (1.280.733\$)'ye ihracatımız gerçekleşmiştir. [5]

4.5. Su Ürünleri İthalatı

Türkiye'de işlenmiş ürünlerin, ithalat içindeki payı yıllar itibarıyla giderek artmaktadır. Balık ithalatı Avrupa Birliği ülkelerinden özellikle Hollanda, İngiltere ve Norveç ile bazı Afrika ülkeleri Gana Fildişi sahilleri ve Uzakdoğu ülkelerinden Singapur, Tayland'la yapılmaktadır. İthalatımızda yumuşakça (kalamar, sübye) ve kabuklular (ıstakoz, karides vb.) ikinci büyük payı oluşturmakta ve toplam ithalatımızın yaklaşık % 6.5'luk bir oranını teşkil etmektedir. İthalat daha çok Avrupa Birliği ve Uzakdoğu ülkelerinden işlenmiş ürünler olarak yapılmaktadır.

İthalatta dikkati çeken en önemli kalem 2005 yılı su ürünleri ithalatının %90'ını oluşturan dondurulmuş balık ürünleridir.

İthalatta dondurulmuş ve yarı işlenmiş ürünler önemli bir paya sahiptir. Konserveçiliğe hammadde sağlamak amacı ile giderek artan miktarlarda dondurulmuş ton balığı ithal edilmektedir.

Ancak son yıllarda Avrupa Birliğinin uygulamış olduğu menşei kuralları nedeniyle, dondurulmuş ton balığı ithalatı Avrupa Birliği'ne doğru yönelmiştir.

4.6. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi

Ülkemizde su ürünleri işleme sanayi giderek teknolojik gelişmeyi ve değişmeyi kullanmaya ve ülkemiz kaynaklarından gelen birçok su ürününü işlenmiş olarak pazara sunmaya başlamıştır. Su Ürünlerinin büyük bir kısmı taze tüketim olarak sunulmakta, %4'ü balık unu ve yağı fabrikalarında değerlendirilmekte, % 10'u ise insan tüketimine sunulmak üzere su ürünleri işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılmaktadır. [11]

İşleme sanayinde; dondurulmuş iç su ve deniz ürünü, ön pişirilmiş Kerevit, Ton, Hamsi, Sardalya, İstavrit konservesi, tuzlanmış, salamura edilmiş Hamsi, Sudak filetosu, tütsülenmiş Alabalık, Yılan Balığı, Somon Balığı gibi çeşitli ürünler, çeşitli soslar da kullanılarak üretilmektedir. Ülkemizde su ürünleri işleyen ve değerlendiren tesis sayısı giderek artmakta ve bu tesislerde, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, Su Ürünleri Yönetmeliği ve Avrupa Birliği Direktif şartlarının yerine getirilmesi

yönünde uyum çalışmaları yürütülmektedir. Son yıllarda ülkemizde özellikle su ürünleri işleme ve değerlendirme sanayinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmeler Avrupa Birliği direktiflerine ve denetimlerine bağlı olarak Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı tarafından uygulanan Su Ürünleri Kalite Kontrolü Eylem Planı ile büyük bir ivme kazanmıştır. Bu ivme; av gemileri, yetiştirme çiftlikleri, işleme ve değerlendirme tesisleri ile yan sanayi kuruluşlarının iyileştirme ve modernleştirilmesini sağlamış, kalite ve hijyen açısından günümüz şartlarına uyumunu büyük ölçüde arttırmıştır. Teknik ve hijyen şartları açısından Avrupa ve dünya standartlarına uyum sağlayan tesis sayısı ise 78’dir. Bu tesislerin 15 tanesinde ülkemizde tüketilmeyen ve dış pazarlara ihraç edilen çift kabuklu yumuşakçalar işlenmektedir. [11]

Tablo 4.10 : Ürün Türü ve İşleme Şekline Göre Onay Numaralı Tesisler [11]

ÜRÜN TÜRÜ VE DEĞERLENDİRME ŞEKLİ	TESİS SAYISI
Balık ve Diğer Su Ürünleri	48
Balık ve Diğer Su Ürünleri+Çift Kabuklu Yumuşakça	12
Balık ve Diğer Su Ürünleri+İşlenmiş Kurbağa ve Kara Salyangozu	4
Balık ve Diğer Su Ürünleri+Canlı Kurbağa ve Kara Salyangozu	2
Çift Kabuklu Yumuşakça	3
Canlı Kurbağa ve Kara Salyangozu	3
İşlenmiş Kurbağa ve Kara Salyangozu	6
TOPLAM	78

Ton Balığı işlenmesine yönelik konserve fabrika tesislerinin sayısı 4’dür. İç sularda işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılan en önemli ürün Sudak Balığı’dır. Kültür balıkçılığına paralel olarak başta Somon ve Alabalık olmak üzere bu ürünlerin füme ve fileto olarak değerlendirilmesine yönelik tesislerde devreye girmiştir.

5. DENİZ TURİZMİ

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri, Deniz Turizmi olarak tanımlanmaktadır. Bu meslek faaliyetleri;

- Yat Yatırımları ve İşletmeciliği,
- Bare Boat İşletmeciliği,
- Günlük Gezi Tekne İşletmeciliği,
- Yat yapım, Çekme ve Tamir Hizmetleri İşletmeciliği,
- Yat Malzeme Satış Hizmetleri İşletmeciliği,
- Marina Yatırımları ve İşletmeciliği,
- Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği,
- Dalış Turizmi ve Su Sporları kollarından oluşmaktadır. [5]

2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nun da desteğiyle, özellikle 80'li yıllardan sonra mürettebatsız tekne işletmeleri (bare-boat) gündeme gelmiş; bunun yanı sıra sayıları artan marina işletmeleri, yerli-yabancı yatçıların hizmetine girmiştir. Güney kıyılarımızda komşu adalara yapılan turizm amaçlı feribot seferleri, başlı başına bir sektör oluşturmuştur. 90'lı yıllardan sonra yat yapım ve çekme yerleri, turizm amaçlı olarak gelişmesini sürdürmüştür. [13]

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

5.1. Örgütlenme Durumu

Deniz Turizmi Sektörü, 1982 yılında Türkiye genelinde kurulu bulunan İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları bünyesinde örgütlenmiş; 1990 yılında da Deniz Ticaret Odası Muğla Şubesi Bodrum'da faaliyete geçerek deniz turizmi ile ilgili faaliyetleri yürütmeye başlamıştır. [5]

Sektörün gelişimine paralel olarak, 1986 yılında Antalya, 1996 yılında Marmaris ve 1998 yılında Fethiye Şubeleri kurulmuştur. Ayrıca DTO bünyesinde Yatçılık, Marina İşletmeleri, Sualtı ve Suüstü Sporları ve Kruvaziyer Turizmi Meslek Komiteleri oluşturulmuştur. [5]

5.2. Deniz Turizmi Çalışma Grubu

Deniz Ticaret Odası bünyesinde yapılan Deniz Turizmi Çalışma Grubu, 20 Aralık 2000 tarihinde çalışmalarına başlamıştır. [13]

Deniz Turizmi Çalışma Grubu'nun en belirgin başarısı, Denizcilik Sektörü içinde ve değişik platformlarda yeterince dile getirilemeyen ve özellikle Kamu sektöründe hiç yer bulamamış deniz turizmi kavramını yerleştirmek olmuştur. Özellikle son dönemlerde ilgili Bakanlıklar ve Müsteşarlıklar nezdinde gerçekleştirilen toplantılarda Deniz Turizmi kavramı, Türkiye Turizminin en önemli yapıtaşlarından biri olarak kabul edilmiştir.

Deniz Turizmi Çalışma Grubunun ana çalışma konularını Yat Yatırımları ve İşletmeciliği, Marina Yatırımları ve İşletmeciliği, Dalış Turizmi ve Suüstü Deniz Sporları İşletmeciliği, Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği oluşturmaktadır.

5.2.1. Deniz Turizmi Yönetmeliği

Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı'na 7 Şubat 2001 tarihinde son şekli verilmiştir. Bu yönetmeliğin amacı; Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan ve halen yürürlükte olan “Yat Turizmi Yönetmeliği” ile “Turizm Amaçlı Sportif Faaliyetler Yönetmeliği”ni ve yeni kaleme alınan, “Ticari Dalış Merkezleri Yönetmeliği” ve “Kruvaziyer Yolcu ve Feribot Taşımacılığı Yönetmeliği”ni aynı çatı altında toplamak ve bu yolla yatırımların hızlandırılmasını ve sektörün tek bir mevzuata bağlı olarak daha verimli çalışmasını sağlamaktır. [13]

5.2.2. Deniz Turizmi Sektör Envanteri

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanlığı'nın aldığı karar gereğince, Deniz Turizmi sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin sayısal değerlerinin tespiti ile ekonomik girdi analizlerinin yapılmasına başlanmıştır. Bu konuda gerçekleştirilen çalışmaların en az hata payı ile sonuçlandırılabilmesi maksadıyla; Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve TÜRSAB kayıtlarından yararlanılmaktadır.

5.2.3. Deniz Turizminin Ekonomik Değeri

Deniz Turizminin ekonomik değerinin kamuoyunda ve ilgili kurum ve kuruluşlar nezdinde gerçekleştirilecek girişimlerle tanıtımının yapılması Deniz Turizmi Çalışma Grubu'nun faaliyetleri arasında yer almaktadır.

5.2.4. Deniz Turizmini Tanıtım Faaliyetleri

Ülke Deniz Turizminin ulusal ve uluslararası fuarlarda tanıtımı için çalışmalar gerçekleştirmek grubun faaliyetleri arasına girmektedir.

5.3. 2005 Yılında Genel Görünüm

Tablo 5.1'de görüleceği üzere Türk turizmi 2005 yılında 21,1 milyon yabancı turisti ağırlayarak, 2004'e göre % 20,6'lık bir pazar büyümesi gerçekleştirmiştir.

Tablo 5.1 : Gelen Turist Sayısı [14]

YILLAR	Gelen Turist Sayısı
2001	11.569.000
2002	13.244.000
2003	14.029.000
2004	17.517.000
2005	21.122.000

Hava ve karayoluyla gelen turist sayısında önemli artışlar olurken, denizyoluyla Türkiye'ye giriş yapan turist sayısı % 34,7 oranında gerilemiştir. Denizyoluyla gelen turist toplam yabancı turist içindeki payı ise 2001'de %9,8 iken, 2002'de % 5,6'ya inmiştir. [14]

Tablo 5.2 : Gelen Turistlerin Ulaşım Tercihleri Yüzdeleri [14]

Ulaşım Yolları	2002 %	2003 %	2004 %	2005 %
Havayolu	75,4	71,9	71,8	70,9
Karayolu	18,6	20,6	21,2	22,5
Denizyolu	5,6	7,1	6,6	6,2
Demiryolu	0,4	0,5	0,4	0,4

11 Eylül sonrasında Doğu Akdeniz limanlarını programlarından çıkaran turistik gemilerin geri dönmesi belli bir süre alacaktır. Bu süreyi kısaltmak için liman tarifelerinde ve ayakbasta ücretlerinde indirimlere gidilmesi önem taşımaktadır.

Aşağıda 2004 ve 2005 yıllarında Türkiye'ye denizyoluyla gelen yabancı turistin başlıca bölgelere göre dağılımı yer almaktadır.

Tablo 5.3 : Yabancı Turistlerin Bölgelere Dağılımı [14]

YERLER	2003 %	2004 %	2005 %
Antalya	33,4	34,5	32,6
İstanbul	22,4	19,8	22,9
Muğla	14,3	14,4	13,4
İzmir	3,8	4,4	3,7
Aydın	2,0	1,5	1,6
Diğer	24,2	25,4	25,8

5.4. Deniz Turizminin Unsurları

5.4.1. Yat Yatırımları ve İşletmeciliği

Ülkemizde, tespit edilen rakamlara göre 4500 dolayında gulet ve benzeri ahşap teknelerden oluşan ticari yat ve yolcu motoru mevcut olup, teknelerin çok büyük bir bölümü İzmir – Antalya kıyı şeridi üzerinde faaliyet göstermektedirler.

Mavi Yolculuk seferleri, sayıları 3000 dolayında bulunan ve Ticari Yat statüsündeki ahşap teknelerle yapılmakta ve yaklaşık 30.000 yatak kapasitesi ile yılda 250–300 bin kişiye hizmet vermektedir. [15]

Günlük tur yapan teknelerin sayısı 1500 dolayında olup, yılda yaklaşık 1.500.000 turist bu turlara iştirak etmektedir. [15]

Yukarıda belirtilen faaliyetler sonucunda, her yıl ülke turizm gelirlerine direkt bu faaliyetlere ödenen para bazında 500 milyon Dolara yakın katkı sağlandığı bilinmektedir. [15]

5.4.2. Marina Yatırımları ve İşletmeciliği

2003 yılı içerisinde 3 adet marina işletmeye açılmıştır. Bunlar 450 yat kapasiteli Yalıkavak Marina, 550 kapasiteli Turgutreis D-Marina ve 350 tekne kapasiteli Fethiye Marinalarıdır. 2003 yılı içerisinde tam kapasite ile işletmeye açılmış olan bu marinalarımız, turizmimize önemli değerler katmaya başlamışlardır. [14]

Akdeniz Ülkeleri kıyısında yer alan ülkelere ait 711 marinada toplam 311.000 yat bağlama yeri bulunmaktadır. Ülkemiz kıyılarında ise 2004 yılı itibari ile Turizm Bakanlığı'ndan belgeli marinalar, belediye marinaları, yat limanları ve yanaşma yerleri ile balıkçı barınakları dahil olmak üzere toplam 8926 bağlama yeri mevcutken, bu kapasite 2005 yılında 24.000'e çıkarılmıştır. [14]

Ülkemize 2005 yılında 2500 dolayında yabancı bayraklı yat ile 15.000 dolayında turist gelmiştir. Avrupa ülkelerinde mevcut 8 metre üzeri yat sayısı hakkında tam bir rakam bulunmamaktadır; ancak Kuzey Avrupa ülkeleri dahil edildiğinde bu rakamın 1.500.000 civarında olduğunu ve bu yatlardan yaklaşık 500.000 adedinin Akdeniz'de bulunduğu söylenebilmektedir. Sonuç olarak 2500 adet olarak ifade edilen çok az sayıda yabancı bayraklı yat ülkemiz kıyılarında ziyaret amacıyla bulunmaktadır. Akdeniz çanağında dolaşan 500 bin yatlık mevcut potansiyelin ancak % 2,5'i konuk edilebilmektedir. [14]

İstatistiklere göre yat ile ülkemize gelen turistler, diğer vasıtalarla gelen turistlere oranla 30 kat fazla para harcamaktadırlar.

Ülkemize gelen yabancı bayraklı yatlar ile mürettebatının, ülke karasularımızda bulundukları süre içinde aldıkları hizmetlere karşılık olarak marinalarımıza yılda yaklaşık 400 milyon dolar üzerinde döviz bırakmaktıkları bilinmektedir.

5.4.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

Gelişen Dünya turizmine paralel olarak, insanların daha modern gemilerle seyahat yapma istekleri deniz sektöründe yeni bir endüstrinin; Kruvaziyer işletmeciliğinin doğmasına yol açmıştır.

Dünyada Kruvaziyer turizmi hızla gelişmektedir. Gemi adedi artmakta ve gemilerin kapasiteleri büyümektedir. Kruvaziyer sanayi bugün 25 milyar Dolar tutarında iş hacmi yaratmakta ve bu sektörden yararlanan insanların talepleri her geçen gün artmaktadır. [15]

Bunun yanı sıra Ülkemiz, Kruvaziyer turizm açısından son derece önemli bir bölgede, yani Akdeniz çanağında yer almaktadır. Dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde ve aynı anda Avrupa, Afrika, Asya gibi üç kıtanın gezilip görülebileceği bir bölge mevcut değildir. Bu avantajın yanı sıra Akdeniz; ikliminin

güzelliği, tarihsel ve kültürel değerleri ile dünya Kruvaziyer turizminde sektörün lider bölgesi Karaipplerle yarışmaktadır.

Yapılan araştırmalara göre kruvaziyerle gelen bir turistin iki günde 200-300 Dolar harcayabilen, zengin turistler olduğu göz önüne alındığında, Deniz Turizminden elde edilen gelirlerin büyüklüğü daha iyi anlaşılabilir. [15] Ancak sektörün büyüklüğüne ve bünyesinde barındırdığı ekonomik potansiyele rağmen, sektör Türkiye’de yeni yeni anlaşılmaya başlanmıştır.

Ülkemizde Kruvaziyer Turizmin gelişmemesinin en büyük nedenlerinden biri, devlet ekonomi politikasının denizciliğe uymamasıdır. Denizcilik, en serbest sektörlerden biridir ve devletimiz, denizcilik sektörünü azami bir şekilde teşvik etmelidir.

Dünyada 1998’den 1999’a kadar % 10’un üstünde bir kruvaziyer gemi artışı olmuştur. 2000-2005 arası ise yeni maliyeti 15 milyar Dolar olan 45 gemi inşa durumundadır. Bu gelişmeler sonucunda kruvaziyer sanayinin şimdiki tonaj kapasitesi % 40 artışa ulaşacaktır. [5]

Türkiye; Türk sahipli, Türk işletmecili veya Türk bayraklı kruvaziyer, feribot, yolcu gemisi konularında çok gerilerde kalmıştır. Turizm gelirlerinin ülkemiz için büyük önem arz ettiği bu günlerde ülkemizin içinde bulunduğu durum, hiç de iç açıcı değildir.

Kruvaziyer turizmde dünyada gözlenen böylesine süratli gelişmenin yanı sıra bir başka konu da; feribot taşımacılığının önemi ve Türkiye dışında gözlenen başarılı gelişmeleridir.

1000 araç, 2000 yolcu taşıyan feribotlar; İtalya ve Yunanistan limanlarına gidip gelmektedir. Patras’tan ve Brindisi’den sezonda her gün 15 feribot kalkmakta olup feribot şirketleri borsalarda işlem görmektedir. [15]

Karadeniz ve Adriyatik Denizlerinde gemilerimize özendirici tarifelerle önemli bir yer kazandırılabilir. Karadeniz’deki bavul ticareti ve Adriyatik’teki Türk işçisi trafiği küçümsemeden kruvaziyerlere eşit şekilde olanaklar yaratılmalıdır. Tüm bu olumsuzluklarımıza rağmen kruvaziyer turizm ve feribot işletmeciliği yoluyla ülke turizm gelirlerine sağlanan katkı 500 milyon Doların üzerindedir. [15]

5.4.4. Türkiye – Yunanistan Arası Feribot Seferleri

Son zamanlarda meydana gelen bir konu, Türkiye ve Yunanistan Turizm Bakanlarının iki ülke arasındaki feribot seferlerinin arttırılmasına dair verdikleri ortak karardır. Bu, olumlu bir gelişme olmasına rağmen; bunun gerçekleşmesi için limanlarda fener, sağlık ücreti ve liman vergilerini de dahil eden özel indirimli bir tarifenin uygulanması gereklidir.

Bugün limanlarımızda feribotlara, TDi'nin kruvaziyer gemilere uyguladığı indirimler dahi uygulanmamaktadır. Feribotların sağlık ücretlerinde, kruvaziyerlere sağlanan % 50 oranındaki turizm indirimi de yoktur. Halbuki kitle turizm hareketi, havayolunda olduğu gibi deniz yolunda da ulaşımında azami ucuzluğu sağlayarak kitleleri seyahat etmeye özendirerek başarılı olmaktadır. Ayrıca bu feribot ücretleri, havayolu rekabeti de göz önünde tutularak tespit edilebilir.

Genelde feribotlarla, aracı ile veya araçsız gelen turist uzun müddet kalan turisttir. Ayrıca feribota otobüslerini alarak gelen, kültür turları yapan turist grupları da mevcuttur. Feribotlar kış mevsiminde de kamyon taşımaya devam ettiklerinden, ölü sezon yoktur. İtalya ile Yunanistan arasında yılda 365 güne yakın sefer yapan feribot şirketleri bulunmaktadır. İtalya ile Yunanistan arasında yılda 2 milyonu aşkın yolcu taşınmaktadır. 2005 yılında Sakız – Çeşme arasında küçük motorlarla (140 GT) yapılan sezonluk seferlerde 20.000 yolcu Çeşme'ye gelmiştir. [15]

5.4.5. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri

Ülkemizde 1980'lerin başında ilk olarak Bodrum yöresinde başlayan Dalış Turizmi, bugün ülke genelinde sayıları 300'ü bulan işletmeler ile ülke ekonomisine büyük gelirler sağlayan bir sektör haline dönüşmüştür. Ticari dalış merkezlerimiz, dalış yapmak isteyen ehliyetli kişilere rehberlik yaptıkları gibi, bu sporu öğrenmek isteyenlere de uluslararası geçerliliği olan sertifikalar verebilmektedirler.

Sadece Almanya'da dalış yapabilmeye uygun tatil beldelerini seçen 3 milyona yakın dalış sertifikalı turistin olduğu düşünülürse, bu sektörün sahip olduğu potansiyelin büyüklüğü daha da iyi anlaşılabilecektir. [15]

Turizm Bakanlığı, turizm mevsimini 12 aya yayarak Türkiye'yi turizm cenneti yapmak için projeler başlatmıştır. Geliştirilmesi planlanan turizm çeşitleri arasında bulunan sualtı dalış sporları, bu çalışmada ön plana çıkarılmıştır. Bu proje

kapsamında B24 Amerikan savaş uçağı batığı, Uluburun antik batığı, Gelidonya antik batığı, Kaş uçak batığı, Gök Mağarası, Paris batığı, Sulvin Mağarası, Datça, Marmaris ve Saros sualtı dalışı için belirlenen merkezler arasında yer almaktadır. Mevcut dalış okullarında her yıl ortalama 400.000 turist dalış eğitimi ve rehberlik hizmeti almakta olup, sadece bu hizmetler karşılığında yaklaşık 200 milyon Dolar'a yakın döviz harcamaktadırlar. [14]

5.4.6. Suüstü Sporları Faaliyetleri

Ülke genelinde 300 dolayında su sporu işletmesinin büyük bir bölümü mevcut turistik tesisler bölgesinde, diğerleri İl ve İlçe Turizm Müdürlüklerinin belirlediği sahalarda faaliyet göstermektedir.

Yıl içinde gerçekleştirilen su sporları aktiviteleri karşılığında 150 milyon Dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir. [14]

5.4.7. Organizasyon ve Koordinasyon

Tüm bunların yanı sıra Deniz Turizminin bir bütün olarak organizasyonu ve konu başlıkları arasındaki koordinasyonu da yetersizdir. Bu konunun çözümü için Turizm Bakanlığı ile Deniz Ticaret Odasının bir an önce bir organizasyon çerçevesinde koordineli bir çalışmaya girmesi gerekmektedir.

5.5. Mavi Bayrak

Avrupa Birliği, kendi ülkelerinde yüzme amacı ile kullanılacak göl ve deniz suları için gerekli su kalitelerini belirleyen mikrobiyolojik parametreleri, yol gösterici ve uyulması zorunlu hükümler olarak ortaya koymuştur. Bu çalışmalar 1987 yılında Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE) tarafından yürütülen Mavi Bayrak Kampanyası adı altında birleştirilmiş, önce 12 AB ülkesi, daha sonra 22 ülke de başarı ile uygulanan önlemler alınmıştır. 2001 yılında ise Avrupa'nın dışında yer alan ülkelerden gelen talepler doğrultusunda kampanyanın kapsamı genişletilmiş olup Avrupa Çevre Eğitim Vakfının adındaki Avrupa ismi çıkarılmıştır. [15]

Mavi Bayrak Kampanyası üç temel konu üzerinde yoğunlaşmıştır. Bunlar;

- Yüzme amacıyla kullanılan suyun niteliği ,
- Çevresel eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yönlendirilmesi,
- Plaj düzeni ve emniyetinin

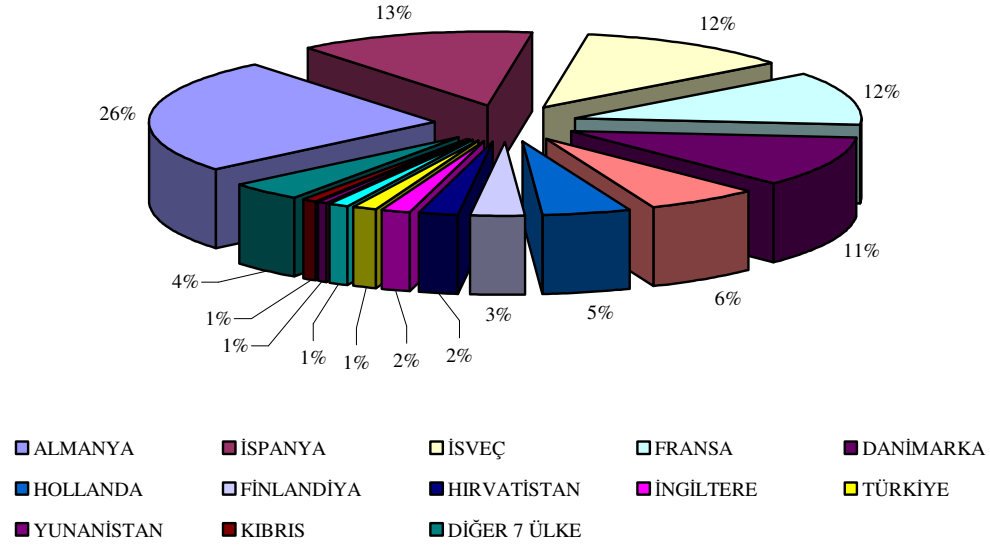
sağlanmasıdır.

Bu ana konular, Avrupa Çevre Eğitim Vakfı tarafından tespit edilen 27 kritere dağıtılmıştır. Bu kriterleri sağlayan plajlara 1 yıl süreyle Mavi Bayrak verilerek bu plajlar ödüllendirilmektedir. Mavi Bayraklı plaj ve marinalar, Çevre Eğitim Vakfı tarafından internet ortamında yayınlanarak tüm dünyaya duyurulmaktadır.

Avrupa Çevre Eğitim Vakfına 1991 yılında ilk kez Avrupa Topluluğu dışında Finlandiya'nın kabul edilmesinden sonra, Türkiye'de Mavi Bayrak Kampanyasına yönelik çalışmalara başlamıştır.

Tablo 5.1 : Dünya'da 2003 Yılı Mavi Bayraklı Marina İstatistikleri [14]

	ÜLKELER	MARİNA SAYISI (2003)
1	Almanya	186
2	İspanya	97
3	İsveç	90
4	Fransa	85
5	Danimarka	82
6	İtalya	47
7	Hollanda	36
8	Finlandiya	23
9	Hırvatistan	16
10	İngiltere	12
11	Türkiye	11
12	Portekiz	8
13	Belçika	8
14	Norveç	7
15	İrlanda	6
16	Yunanistan	5
17	Kıbrıs	5
18	Estonya	4
19	Slovenya	3
20	İzlanda	2
21	Letonya	1
	TOPLAM	734



Şekil 5.1 : Akdeniz Ülkelerindeki Mavi Bayraklı Marinaların Dağılımı (%) [1]

Yukarıdaki grafik ve tablo incelendiğinde marina sayısı ve kapasitesi en yüksek olan ve yat turizminin gelişmiş olduğu İspanya, Fransa, İtalya’da mavi bayraklı marina sayıları yüksek olmakla birlikte Hırvatistan’da 16 tane ve Yunanistan’da ise 5 tane mavi bayraklı marinanın bulunduğu görülmektedir. [14]

1992 yılı Mart ayından itibaren her 15 günde bir olmak üzere Çanakkale’den Hatay’a kadar 2.500 km.lik sahil şeridinde tespit edilen 300 noktada Avrupa Standartlarına uygun olarak mikrobiyolojik ve fiziko-kimyasal analizler yapılmaya başlanmıştır. Şu anda Karadeniz kıyıları Eğridir, Beyşehir ve Hazer gölü dahil toplam 346 noktada deniz ve göl suyu analizleri Sağlık Bakanlığı’nca yapılmaktadır. [14]

Kampanyanın sivil bir örgüt tarafından yürütülmesi istendiğinden Turizm Bakanlığı desteğiyle Türkiye Çevre Eğitim Vakfı 1993 yılında kurulmuş olup çalışmalar halen TÜRÇEV, Turizm Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığının eşgüdümünde yürütülmektedir. [14]

Mavi Bayrak, gerekli standartları taşıyan nitelikli plaj ve marinalara verilen uluslararası bir çevre ödülüdür.

Mavi Bayrak, uluslararası niteliği ile de turizm açısından ayrı bir önem taşıtmaktadır. Çünkü tatil yapmak için bilmediği, yeni tanıyacağı bir yere giderken, insanların uluslararası garanti içeren ve özelliklerini bildiği bir plaja gitmek için plan yapması kolay olmaktadır. Mavi Bayrak bu nedenle gl bir araçtır.

Mavi Bayrak, Avrupa’da 25 ülke ile Güney Afrika Cumhuriyeti de dahil olmak üzere toplam 26 ülkede uygulanmaktadır. Mavi Bayrak Projesi, Uluslar arası evre Eğitim Vakfı tarafından koordine edilmekte ve Türkiye temsilciliğini Türkiye evre Eğitim Vakfı yapmaktadır. [14]

Mavi Bayrak dln aldıktan sonra gerek standardın sezon süresince korunması, gerekse verilen beyanların izlenmesi amacı ile ulusal ve uluslararası düzeyde denetimler yapılmaktadır. Ulusal denetim TÜRÇEV koordinasyonunda yapılmaktadır. Gerek ulusal gerekse FEE uzmanları tarafından yapılan denetimler sırasında, eksikliklerin görülmesi durumunda yetkililer uyarılmakta ve giderilmesi için kısa bir süre verilmektedir. Eksikliđin devam etmesi durumunda veya eksikliğin niteliğine göre hiç süre tanımaksızın Mavi Bayrak dl TÜRÇEV veya FEE uzmanı tarafından geri alınabilmektedir.

Ayrıca Turizm Bakanlığı İl Müdürlükleri koordinasyonunda da periyodik yerel denetimler yapılabilmektedir.

Türkiye’de 2005 yılında Mavi Bayrađa sahip olan illerimiz Antalya, İzmir, Muğla, Aydın, Balıkesir ve Çanakkale’dir.

6. TESPİT EDİLEN SORUNLAR

6.1. Gemi İnşa Sanayi Sorunları

Türkiye'nin gemi inşa sanayinin inşa kapasitesi yanında bakım-onarım olanaklarından da yararlanma potansiyeli çok fazladır. Ülkemizin tersanelerinin çoğunluğu Marmara Denizinde İstanbul Tuzla Aydınli koyunda yer almaktadır. Senede 50 binin üzerinde geçişin yapıldığı Türk Boğazlarının üzerindeki bu konum tersanelerimize büyük onarım potansiyeli sağlamaktadır. Ancak, bürokratik formaliteler ve fener, sağlık rüsumlarının yüksekliği geçmekte olan gemilerin bakım-onarım ihtiyaçlarından da yeterince faydalanamamamıza yol açmaktadır.

Boğazlardan geçen gemilerden fener, sağlık, kılavuzluk ve römorkaj ücreti tahsil edilmektedir. Bu ücretlendirme de uğraklı geçiş ve uğraksız geçiş olarak iki ayrı tarife uygulanmaktadır. Uğraksız geçişler Türk Boğazlarını durmaksızın kat eden gemilere uygulanmaktadır ve bu geçişlerde düşük ücret tahsil edilmektedir. Uğraklı geçişlerde (Marmara Denizi ve Boğazlara uğrayan gemiler) ise fener ve sağlık rüsumlarının yüksekliği yanında kılavuzluk ve römorkörcülük mecburiyeti dolayısıyla ayrı bir ücret alınmaktadır. Bu durumda kamu tarafından tahsil edilen gelirlerin azalacağı endişesi ile indirim yoluna gidilmemektedir.

500 bin DWT yıllık inşa kapasitesine sahip gemi inşa sanayimiz, dünyanın 30 milyon DWT/ Yıl'lık gemi inşa kapasitesinin % 1.66'sını oluşturmakta pik dönemlerde dahi maksimum % 40 kapasite ile çalışabilmektedir.

Güvenlik ve çevre mülâhazaları ve artan dünya ticaret hacmi nedeni ile 800 milyon DWT'luk Dünya Deniz Ticaret Filosu süratle yenilenmektedir. Bu nedenle Dünya tersaneleri önümüzdeki 5 yıl için sipariş kabul edemez duruma gelmiştir. Ancak bu ortamda, Türk gemi inşa sanayi 2002 yılı içinde yaşanan olumlu gelişmelere rağmen yeterince yerli ve yabancı inşa siparişi alamamaktadır.

Dünya gemi inşa pazarından pay alamamamız dışında, 22 yaş ortalamasındaki ulusal ticaret filomuzun da süratle yenilenmesi gerekmektedir. Yeni Gemi İnşasında uygulanmakta olan Teşviklerin, 31.07.1998 tarihinde alınan bir kararla kaldırılması

sonucunda; tersanelerimiz zor durumda kalmış, maliyetler açısından büyük külfetler gelmiş, dolayısıyla gemi inşa fiyatları yönünden Tersanelerimizin rekabet edebilirliği zayıflamıştır.

Gemi İnşa Sanayi fonksiyonel yapısı nedeniyle gemi inşa edilirken küçük ve orta ölçekli yan sanayileri geliştirdiğinden katma değeri yüksek girdiler sağlayan, Türkiye için çok önemli emek yoğun bir sektördür. Dünya ülkeleri, ekonomilerine direkt ve endirekt katkıları nedeniyle tersanelerine % 60'lara varabilen çeşitli devlet destekleri vermektedirler.

Gemi ve Yat İnşa sanayini desteklemek ve yurtdışına gemi ihracatını kolaylaştırmak amacıyla Tuzla Tersaneler Bölgesinin serbest bölge statüsüne kavuşturulması konusu henüz sonuçlandırılmamıştır. Bölge'nin Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde de serbest bölge ilan edilmesinde yarar vardır. Ancak bu sayede gemi ve yat inşa sanayimiz rekabet gücüne kavuşabilecektir. Diğer taraftan tersanelerimiz genellikle hazine mülkiyetindeki araziler üzerinde kurulduklarından, kredi kullanımında arazilerini ipotek ederek teminat gösterememektedirler.

6.2. Gemi Söküm Sanayi Sorunları

Gemi Sökümcüleri tesislerini kurdukları araziye devletten kiralamaktadırlar. Ancak kontrat süreci yetersiz kalmaktadır. Kontratının yenileneceğinden emin olmayan yatırımcı toprağa kısa vadeli yatırım yapmayı ekonomik bulmamaktadır. Kreyn, rıhtım, gantri kreyn, separatör istasyonu, sahanın betonlanması ve üst yapıların yenilenmesi dahil yenilikler ve yatırımlar yapılamamaktadır. Bunlar yapıldığında üretim asgari 3-4 kat artabilecektir. Yatırımların yapılmaması, gemi sökümünün Hint yarımadasında gerçekleştirilen süreden daha uzun zamanda yapılmasına ve dolayısıyla maliyetlerin artmasına yol açarak rekabet gücümüzün azalmasına yol açmaktadır.

6.3. Derin Deniz Kumculuğu İle İlgili Sorunlar

Deniz içindeki kum çakıl ocakları, İl özel idaresi tarafından ruhsatlandırılmakta ve taş ocakları nizamnamesi esasları ile çalıştırılmaktaydı. Ancak 05 Kasım 1993 tarihinde 3 mil sınırı deniz kumculuğunu yapılamaz hale getirmiştir.

Kıyılarımız ile deniz içi jeolojik özellikler ve kumun kıyıdan denize doğru 1-1,5 mil içerisinde olduğu dikkate alınırsa Turizm Bakanlığı alt Komisyon Kararı'nda belirtildiği şekilde deniz içi kumculuğunun 3 mil sınırı dışında yapılması mümkün olmamaktadır. Kum almak için kıyıya yaklaşan gemilere 3621 sayılı Kıyı Kanunu uygulanmaktadır.

Denizden çıkan kumun ihtiva ettiği silis oranı % 88-90 arasındadır. Mika ve organik madde içermediğinden beton yapımı için en ideal konumdadır ve TS 706 normuna sahiptir.

İstanbul birinci derece deprem bölgesinde olduğu ve kesinlikle inşaatlarda kullanılan kumun standartlara uygun kalitede beton kumu olması gerektiği halde, bugün İstanbul kum pazarında kalitesiz ve standartlardan uzak dağ kumları pazarlanmakta ve bu konuda herhangi bir kontrol yapılmamaktadır.

Deniz Kumculuğu'nun diğer bir sorunu ise gemi adamıdır. Halen 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 gemisinden daha fazla özellikler gerektirmektedir. Bütün bunların sağlanabilmesi için kum gemisi adamlarını konu ile ilgili eğitmek gerekli olmaktadır.

6.4. Su Ürünleri ve Balıkçılık Sektörü İle İlgili Sorunlar

6.4.1. Eğitim

Su ürünleri ile ilgili eğitim ve araştırma için ayrılan kaynaklar yetersizdir. Araştırma, geliştirme ve eğitim faaliyetlerinde de kaynaklar yetersiz olup eğitim düzeyinin arttırılmasına ihtiyaç vardır. Araştırma birimleri yetersiz gerekli laboratuvar araçları, araştırma gemileri ve ekipmanlardan yoksundurlar. Açık deniz balıkçılığı için ön etüt ve deniz araştırmaları gerçekleştirecek eleman ve bilgi birikimi yeterli düzeyde değildir.

Kaptan, usta gemici, makinist, yağcı ve tayfa gibi personel, sayı ve nitelikçe yetersizdir. Bu konuda öğrenim veren meslek liseleri, balıkçılık potansiyeli yüksek olan yörelerde bulunmamaktadır. Balıkçılığın yoğun olduğu yörelerde bu elemanları yetiştirecek meslek liseleri açılmalıdır.

6.4.2. Teknoloji Uygulamaları

Balıkçıların avlanma teknolojisi, ve araçları ve gereçleri konusunda yeterli bilgi sahibi oldukları söylenemez. Bu nedenle balık bulucular ve seyir cihazlarından beklenen yararlar ve av verimi sağlanamamakta ve atıl kapasite yaratılmaktadır.

Kaynakların akılcı yönde kullanımı için gerekli olan su ürünleri ve denizlerimizle ilgili bilgilerin elde edilmesi için AR-GE faaliyetleri yok denecek kadar azdır.

6.4.3. Av Filosunun Denetim Altında Tutulması

Av filosunun büyümesi önlenememektedir. Stokların miktarı tahmin edilemediğinden isabetli bir stok yönetiminin uygulandığı söylenemez. Zaman geçirilmeden Üniversitelerle de işbirliği sağlanarak ulusal ve özellikle Karadeniz ülkelerindeki araştırma kuruluşları ile ortak stok tahmin araştırmaları başlatılmalı ve stok yönetimi konusunda ortak hareket ederek avlanabilir stoklar belirlenmeli ve uygun av gücü ilan edilerek avcılık denetlenmelidir.

Stokların koruma ve kontrolüne ilişkin hizmetlerde başta kontrol teknesi olmak üzere alt yapı imkanları son derece sınırlıdır. Bu nedenle hizmetlerde beklenen etkinlik sağlanamamakta, su ürünleri avcılığının düzenlenmesi için getirilen yasaklama ve sınırlamaların uygulanmasında zorluklarla karşılaşmaktadır.

1380 Sayılı Kanun balıkhaneler dışında satış yasağı ile ilgili hükmü hala uygulanmamaktadır. Bu da kayıt dışı satışlar, stopaj kayıtları ve mahalli olarak satış sırasında hijyen problemlerine neden olmaktadır.

6.4.4. Balıkçılıkla İlgili İstatistikler ve Araştırmalar

Türlere göre müstakil istatistikler toplanmamakta, mevcut kayıt sisteminden av gücü ve av mahalli gibi veriler elde edilmektedir. Ülkemizde balıkçılıkla ilgili bir stok yönetimi ve bu hususlarda çalışmalar yapan bir enstitü mevcut değildir.

Akdeniz'de kirliliğin önlenmesi ve denizel yaşamın korunmasına yönelik Barselona ve Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi gibi uluslararası antlaşmalara imza atan ülkemiz, bu sözleşmelerin gereği ulusal planları geliştirmek, nesli tükenmekte olan türlerin dağılım alanlarını belirlemek ve gerekli tedbirleri almak yükümlülüğündedir.

6.4.5. Balıkhaneler ve Depolar

Sayıları aratan 20 m ve daha büyük balıkçı gemilerinin gereksinimlerini karşılayacak balıkthane, soğuk depo, dondurma ünitesi ve işleme tesisi gibi üst yapı olanakları yok denecek kadar azdır.

Balıkhaneler gerek sayı ve gerekse kalite açısından yetersiz olup mevcut balıkhaneler sağlık ve güvenlik açısından ilkel yöntemlerle çalışmaktadır.

Su ürünlerinde çok büyük bir oranda taze tüketim söz konusudur. Türe göre av sezonunda günlük pazarlama mevcuttur.

Balık dışında su ürünlerinin kullanımı azdır.

Karadeniz’de kurulu bulunan balık unu ve yağı fabrikalarının, özellikle hamsi avcılığı üzerindeki yoğun baskısı hamsi stoklarının korunmasını olumsuz yönde etkilemekte, bu tesisler direkt insan gıdası olarak su ürünleri işleme tesislerine dönüştürülememektedir.

6.4.6. Su Ürünleri Sağlığı

Su ürünleri sağlığı konusu üzerinde yeterince durulamamaktadır. Son birkaç yıl hariç uzun yıllar ihmal edilmesi ve bu nedenle yetişmiş eleman ve bilgi yetersizliğinin bulunması önemli bir eksikliktir.

Balık hastalıkları ve zararları konusunda hizmet veren kamu ve bilimsel kuruluşlara ait alt yapılar az olup laboratuvar, araç ve gereç yönünden yeterli düzeyde değildirler.

Sanayi tesislerinin büyük kısmının arıtım üniteleri yoktur. Bu nedenle atık sular arıtımsız olarak alıcı su ortamlarına verilmekte ve bu konuda kamu kuruluşları yeterli ölçüde etkin olamamaktadır.

Soğuk zincir muhafaza sisteminin yeterince gelişmemiş ve taşımacılıkta kullanılan frigorifik araçlar yetersiz kalmıştır. Kamyonlarda açık olarak balık nakilleri yapılmaktadır.

6.4.7. Diğer Sorunlar

Türkiye için potansiyel olabilecek dış pazarlarda sektör ürünlerinin tanıtımının yetersizliği nedeniyle, yurt dışında teknik ve ticari bağlantılar istenilen düzeyde gelişmemiştir.

Su ürünleri standardizasyon yetersiz, bazılarında hiç yoktur. Bu konuda sadece TSE standartları yeterli olamamaktadır.

Balık unu ve yağı fabrikalarının besleyici maddelerce zengin atık sularının değerlendirilememesi önemli bir kayıptır.

Yetiştiricilik için uygun kara ve su alanlarının bu amaca tahsisinde, çok sayıda kamu kurum ve kuruluşun müdahalesi ve iznine tabi oluşu neticesinde karşılaşılan büyük zorluklar, riskli bir sektör olmasına karşın sigorta müessesesinin yaygınlaşmaması, su ürünleri kooperatifleri ve birlikleri sermaye yönünden geliştirilmemiş olup, yeterli bir mali yapıya ve kredi sistemine sahip değildirler.

Kooperatiflerin yerleşmemesi, üretim değerlendirme ve pazarlamaya yönelik entegre projelere özel kredi kolaylıkları uygulanmamaktadır. Bunun için Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'na ayrılan kaynaklar yetersizdir.

Dünyada Ton ve Ton benzeri balıkların stoklarında ciddi boyutta azalma olduğundan, bu türleri koruma amaçlı uluslararası bir komisyon kurulmuştur. Merkezi İspanya'da bulunan bu komisyon Uluslararası Atlantik Ton Balıklarını Koruma Komisyonudur. 1966 yılında kurulan bu komisyonun, Amerika, Japonya, Kanada, İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz, Yunanistan, Cezayir, Libya v.b. olmak üzere 31 üyesi bulunmaktadır.

Av revizyon çalışmaları sonucunda, Orkinos miktarında artışlar görülmüştür. Türkiye, Akdeniz'de en çok avcılık yapan Fransa ve İtalya'dan sonra üçüncü sırada yer almasına rağmen, ICCAT Üyesi olmadığı yıllarda, aşırı avcılık nedeni ile bir uyarı cezası almıştır. Bunun sonucunda, bir yıl boyunca izleme programına tabi tutulmuştur. ICCAT bu süre içerisinde, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'ndan aşırı avcılığı önleyici tedbirlerin alınmasını ve istatistiksel bilgilerin kendilerine gönderilmesini istemiştir. Bakanlık, bu uyarıyı gerektiği gibi dikkate almadığından, bu defa takipsizlikten dolayı ICCAT ikinci uyarıyı vermiştir. ICCAT Orkinos ve Ton familyasından olan balıklarının avcılığının düzenlenmesi ile ilgili tavsiye kararları almaktadır. Alınan bu tavsiye kararları üye ülkelerce uygulanmaktadır. Üye olmayan ülkelerin bu tavsiye kararlarına uymaması halinde, kendi üyelerine bu ülkelerden ithalatı yasaklanmaktadır. Balıkçılığımızın en çok ihracatçı ülkesi olan Japonya, bu komisyonun üyesidir. Türkiye, ICCAT tavsiye kararlarına ve kota uygulamasına uymadığı takdirde Japonya'ya ihracat yapamayacaktır.

6.5. Deniz Turizmi İle İlgili Sorunlar

6.5.1. Deniz Turizminin Ekonomik Değeri

11 Eylül sonrasında Doğu Akdeniz limanlarını programlarından çıkaran turistik gemilerin geri dönmesi belli bir süre alacaktır. Bu süreyi kısaltmak için liman tarifelerinde ve ayakbastı ücretlerinde indirimlere gidilmesi önem taşımaktadır. Zirâ; denizyoluyla gelen turist, normal bir turistten çok daha fazla harcama yapmaktadır. Örneğin Kuşadası Limanı'na gelen turist sayısında 2001'e göre 250 bin azalması, o bölgenin 2002'de 500 milyon Dolarlık bir gelirden yoksun kalması anlamına gelmektedir.

6.5.2. Yatçılık ve Marinacılık

Bir marina yatırımcısı, marinasını projelendirip hayata geçirebilmek için 12-13 yerden izin almak zorundadır. Bu konuda en canlı örnek; Doğu Holding'in başlattığı Turgut Reis - Bodrum Marina'sı'dır. Bu marina projesi ile ilgili yatırım izni 5 sene içinde ancak tamamlanabilmiştir. Bu tür bir bürokrasi ile hiçbir şirket Marina yatırımına kalkışmaya cesaret edememektedir.

Ülkemizin avantajlarının yanı sıra dezavantajları da mevcuttur. Ülkemiz, Avrupa ülkelerine ulaşım açısından uzaktır. Gelen yatçı bürokrasi nedeniyle büyük sorunlar yaşamaktadır. Yabancı yatların yurt dışı giriş ve çıkış işlemleri 5 ayrı kuruluş tarafından yapılmakta olup, uzun süren karmaşık bir işlemler dizisi yatçıyı yormaktadır. İşlemlerin gerek giriş-çıkış aşamasında, gerekse ülkemizde bulundukları süre aşamasında, ihtiyaçlarını karşılama aşamasında basitleştirilmesinin, gelen yat sayısında büyük artışlar sağlayacağı değerlendirilmektedir.

6.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

Ülkemizde Kruvaziyer Turizm Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait olan gemilerle yapılmaktaydı. Bu gemilerle Avrupa'nın Akdeniz limanları ile Karadeniz'in bazı limanlarına seferler düzenlemekteydi. Ancak bir devlet kuruluşu olan TDİ'ne ait gemilerin efektif olarak kullanılamaması sonucu gemiler DTO kuruluşuna satılarak elden çıkarılmıştır. Ayrıca İstanbul'dan Karadeniz Limanlarına (Zonguldak, Sinop, Samsun, Trabzon, Giresun) hızlı feribot seferleri yapılmamaktadır. Türkiye – Yunanistan arasında feribot işletmeciliği de istenen seviyede değildir.

6.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri

Dünyada iklimin müsait olduğu birçok ada ve deniz ülkesinin ekonomisine ciddi bir pay sağlayan sualtı turizmi, basınç odalarını ihtiva eden sağlık merkezlerinin ve tesislerin altyapı sorunlarının mevcut olması nedeniyle yeterli seviyede faaliyette bulunamamaktadır. Sadece Almanya’da dalış yapabilmeye uygun tatil beldelerini seçen 3 milyona yakın dalış sertifikalı turistin olduğu düşünülürse, bu sektörün sahip olduğu potansiyelin büyüklüğü daha iyi anlaşılabilecektir.

6.5.5. Tanıtım Çalışmaları

Avrupa ülkeleri halen ülkemiz kıyılarında Avrupalı yat sahiplerine ya da Deniz Turizmi müşterisine sağlanan imkanları tam olarak bilmemekte ve hatta büyük bir uluslararası yatçı kitlesinin Türkiye Yat Turizmi ve Deniz Turizmi hakkında hiç bilgisi bulunmamaktadır.

Deniz Turizminin tanıtımı konusunda özel sektörün bireysel çalışmaları dışında ulusal düzeyde koordineli bir organizasyon yoktur.

7. TESPİT EDİLEN SORUNLAR İLE DENİZCİLİKLE İLGİLİ YÜRÜRLÜKTE BULUNAN MEVZUATIN İLİŞKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

7.1. Genel

Bugün Türkiye de en büyük liman işletmesi devlet demiryollarıdır. Denizcilik ile ilgili faaliyetler incelendiğinde; Tarım bakanlığı balıkçı barınakları, balıkçı tekneleri ve kafes balıkçılığı konularında, Turizm bakanlığı yat ve marinalar konusunda, Bayındırlık Bakanlığı'nın ise iskele ve limanların imar planları konusunda faaliyet gösterdikleri görülmektedir. Bu durum göz önüne alındığında denizcilik sektöründeki faaliyetlerin oldukça dağınık olarak yürütüldüğü görülmektedir. Denizciliğe yatırım yapmak isteyen bir girişimci bu dağınıklık ve çok başlılıktan dolayı 3 seneden önce herhangi bir faaliyete başlayamamaktadır. Denizcilik Bakanlığı'nın kurulmasını zorunlu kılan en önemli husus ta budur.

7.2. Gemi İnşa Sanayi

2581 sayılı “Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun”un birinci maddesi : “Yurt dışında inşa suretiyle veya hazır olarak satın alınan gemilerle, yurt içinde inşa, tadil veya onarılan gemilerde (yüzer havuzlar dahil) ve bu gemilerin donatım ve seyirlerinde kullanılan makine, teçhizat ve demirbaş ile gemi üretim tesislerinin inşa, tadil, tevsi veya onarımlarında kullanılan makine, teçhizat ve demirbaşlar, ilgili mercilerin müsaadesi şartıyla gümrük vergisi ile ithalde alınan diğer vergi ve resimlerden (damga resmi dahil) muaftır.” hükmünü içermekte ve kanunda gemi inşa sanayine ilişkin başka bir madde bulunmamaktadır.

Üst hakkı ipoteğinin kullanılmasını sağlayacak mevzuat mevcut değildir.

KDV Kanunu'nun 13 (a) maddesindeki değişiklikle gemi inşaatı ve gemi onarımına getirilen KDV muafiyetinin KDV desteği ödemelerinin kalkmasına neden oluşu tersanelerin maliyetlerini çok olumsuz etkilemiştir.

7.3. Derin Deniz Kumculuğu

Deniz içindeki kum çakıl ocakları eski yıllarda İl özel idaresi tarafından ruhsatlandırılmakta ve taş ocakları nizamnamesi esasları ile çalıştırılmaktaydı. Ancak 05 Kasım 1993 tarihinden itibaren 3621 sayılı Kıyı Kanunu uygulanmaya başlaması ile 3 mil sınırı deniz kumculuğunu yapılamaz hale getirmiştir. 05.11.1993 tarihinde karar altına alınan Turizm Bakanlığı Alt Komisyon Raporundaki 3 mil sınırına ilişkin hükmün İstanbul Batı Karadeniz sahillerinde kumculuğun yapılabileceği bölgelerde 1-1,5 mil mesafe içine çekilmesi kumculuğun geleceği için hayati öneme sahiptir.

Bu hususların realize edilebilmesi için Turizm Bakanlığı Alt Komisyonu'nu oluşturan, Tarım ve Köy Hizmetleri Bakanlığı ve Çevre Bakanlığı yetkilileri ile görüşmeler yapılması, İstanbul'un ayrıcalıklı durumu ve yukarıda özetlenen konular göz önüne alınarak deniz içi kumculuğu ve ruhsatlandırma esaslarını belirleyen yeni bir Alt Komisyon Kararı'nın oluşması gerekmektedir.

7.4. Su Ürünleri

Su ürünleri kanununda, balıkçılık ile ilgili hususlar Tarım, Orman ve Köy İşleri Bakanlığı'nın sorumluluğuna bırakılmıştır.

Su ürünleri ile ilgili kıyı yönetim planlarını düzenleyen hükümler mevcut değildir.

Su ürünlerinin tüketilmesinin teşvik edilmesine yönelik mevzuat yoktur.

Yetiştiricilik için uygun kara ve su alanlarının bu amaca tahsisi, çok sayıda kamu kurum ve kuruluşunun müdahalesine ve iznine tabidir.

Su ürünleri kooperatifleri ve birlikleri sermaye yönünden geliştirilmemiş olup, yeterli bir mali yapıya ve kredi sistemine sahip değildirler. 1163 Sayılı Kooperatifler Kanununda gerekli değişiklikler yapılarak, özellikle yatırım yapacak kooperatiflerin üyelerce taahhüt edilerek sermayeleri ile sınırlı kalmaları önlenmelidir.

7.5. Deniz Turizmi

Türk Denizciliğinde en sorunlu sektör, Deniz Turizmi Sektörü olarak belirlenmiştir. Deniz Turizminin sorunları çok yönlü olup, bir çok devlet dairesini, kurum ve kuruluşunu ilgilendirmektedir. Bu nedenle sorunlar çözüm önerileri ile birlikte eklerde;

- Yat Turizmi ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri,
 - Marina Yatırımları ve İşletmeciliği ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri,
 - Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri,
 - Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri,
 - Çevre Koruma ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri
- başlıkları altında tablolar halinde verilmiştir.

8. TEKLİFLER

Teklifler kısmında Türk Denizcilik Sektörünün yeniden yapılandırılması için kısa, orta ve uzun vadede ulaşılması gereken hedefler ve alınabilecek tedbirler belirtilmiştir. Teklifler bölümün bahsedilen çözüm önerilerinin vadelendirilmesinde kısa vade olarak 0-2 yıl, orta vade olarak 2-5 yıl, uzun vade olarak ise 5-10 yıl olarak kabul edilmiştir. Buna göre tespit edilen sorunların çözümünde esas alınacak hedefler ve bu hedeflere ulaşmak için alınabilecek tedbirler teklif olarak ileriki maddelerde kısa, orta ve uzun vade şeklinde işlenmiştir.

8.1. Gemi İnşa Sanayi

Kısa vadede hedefler;

- Türk ticaret filosuna büyük tonajlı gemiler kazandırılması amacıyla; Türk Silahlı Kuvvetlerine devredilen İstanbul Tersanesindeki 150 bin DWT’luk gemiler inşa edebilecek kızaklar ve havuzların sivil denizcilik sektörünün kullanımına açılması,
- Gemi inşa sanayisinin ekonomik yönden desteklenmesi.

Alınabilecek tedbirler;

- İstanbul Tersanesi’nde büyük tonajlı sivil gemiler inşa edilebilmesi için gerekli yasal düzenlemenin yapılması,
- Tersane arazilerinin tersane sahiplerine devredilmesi,
- Gemi inşa kredisi temininde bütün dünyanın kullandığı tersane arazilerinin ve üst yapılarının ipotek olarak gösterilebilmesi işleminin Türkiye’de de yapılabilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması,
- 1998 yılı öncesinde uygulanan KDV iadesi ve KKDF’ nin tekrar tesis edilmesi,
- Sipariş kabulü ve gemi teslimlerinde uygulanan köprü kredisi kullanılması için kaynak ayrılması,
- Yeni gemi inşası için 300-350 Milyon YTL. rotatif kredi sağlanması,

- Yeni gemi ve yat inşaatındaki teşvik priminin hak ediliş zamanında ve açıklığa kavuşturularak ödenmesinin temini ile ihraç gemilere nakdi prim sağlanmasında en az 3 ay süren resmi prosedürlerin asgariye indirilmesi,
- Tersanelerin kapasitelerinin tespitinde OECD Kapasite tespit kriterlerinin baz alınması.

8.2. Gemi Söküm Sanayi

Kısa vadede hedefler;

- Gemi inşa sanayisinin ekonomik yönden desteklenmesi.
- Kiraların uzun vade olması ile ilgili çalışmaların sonuçlandırılması,
- Hurda gemi ithalatında gümrük mevzuatından kaynaklanan sorunların ve bürokrasi fazlalığı konularının çözülmesi,
- Kira bedeline ilave olarak alınan, sökülen, gemilerden ton başına bir dolarlık fon'un kaldırılması.

Alınabilecek tedbirler; Gemi Söküm sanayi ile ilgili mevzuat için çalışmalara başlanmasıdır.

Orta vadede hedefler yol, su, elektrik gibi alt yapı eksikliklerinin giderilmesi olacaktır.

Alınabilecek tedbir; Denizcilik Müsteşarlığı'nın koordinesinde gerekli altyapı yatırımlarının desteklenmesidir.

8.3. Derin Deniz Kumculuğu

Orta vadede hedefler; Kumculuk sektörünün desteklenmesi ve çevrenin korunması olacaktır.

Alınabilecek tedbirler ise deniz diplerinin oşinografik çalışması yapıldıktan sonra kum çıkarılmasına izin verilmesi, yasa dışı kum çıkarılmasının önlenmesi, haksız rekabeti önlemek için kum ve çakıl ocaklarının işletme ruhsatlarının dernek ve kooperatiflere verilmesi ve kaçak kumculuğun önlenmesi olacaktır.

8.4. Su Ürünleri

Kısa vadede hedefler;

- Balıkçılık kaynaklarının kullanımı,
- Piyasa ve yapısal gelişmelerin bir kaynak yönetimi politikası ile izlenmesi,
- Denetim ve kontrol önlemleri ve balıkçılık filosu sicilinin iyileştirilmesi için idari yapıların oluşturulması,
- Kaynakların akılcı yönde kullanımı maksadıyla; gerekli olan su ürünleri ve denizlerimizle ilgili bilgilerin elde edilmesi için AR-GE faaliyetlerinin artırılması,
- Dünya Ton Balığı pazarındaki yerimizin muhafaza edilmesi.

Alınabilecek tedbirler;

- 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının kuruluş ve görevleri hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve 1380 sayılı su ürünleri kanunda gerekli düzenlemelerin yapılması,
- Gerekli görüldüğü takdirde yeni bir yönetmelik hazırlanması,
- Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Araştırma Enstitülerinin eleman ve ekipmanca takviye edilmesi,

Orta vadede hedefler;

- Ortak balıkçılık politikasının yürürlüğe konması ve uygulanmasına ilişkin kapasite geliştirilmesinin tamamlanması,
- Türkiye'deki balıkçılık ürünlerinin toplam kalite standartları ve güvenliğinin geliştirilmesine devam edilmesi, su ürünleri ile ilgili eğitim ve araştırma için ayrılan kaynakların arttırılması,
- Açık deniz balıkçılığının teşvik edilmesi,
- Ülkemizin karasal balıkçılık için uygun coğrafik ve iklimsel koşullarının değerlendirilmesi.

Alınabilecek tedbirler;

- 1380 sayılı su ürünleri kanununda değişiklik yapılması,
- Balıkçılık konularında kullanılacak bir fon kurulması,
- Deniz ve iç su araştırmaları desteklenmesi,

- Üretici ve kooperatiflere meslek içi eğitim verilmesi ve darboğazların aşılmasında, barınakların işletmesinden sağlanan gelir, kiralamalar, balık satışları, ruhsat ve lisans harçları ile oluşturulan bu fonlardan yararlanılması,
- Açık deniz balıkçılığı için ön etüt ve deniz araştırmaları gerçekleştirecek eleman ve bilgi birikiminin artırılması için çalışmalar yapılması ve Tarım ve bu konuda Denizcilik Bakanlığı kuruluncaya kadar Köy İşleri Bakanlığı bünyesinde eğitilmiş elemanlardan oluşturulacak müstakil bir birim kurulması,
- Alabalık, Sazan yetiştiriciliğinin yanı sıra Yılan Balığı, Yayın Balığı gibi alternatif balıkların yetiştiriciliğine önem verilmesi,

Uzun vadede hedefler; Verimliliğin artırılması için balık türlerine göre müstakil istatistiklerin toplanması olacaktır.

Alınabilecek tedbirler;

- Balık isimlerinde bir standardizasyona gidilmesi,
- Türler gere göre kayıt tutulmasının sağlanması ve karaya çıkarılan balıkların avlandığı yer, tarih ve saati, kullanılan av aracının nitelikleri, av süresi, geminin motor gücü ve harcanan akaryakıt gibi av gücünün belirlenmesine yönelik verilerin toplanması.

8.5. Deniz Turizmi

Denizcilik Sektörümüz içinde en çok problem sahası olan sektör Deniz Turizmidir. Bu sahada hem mevzuat, hem de uygulamalar açısından bir çok sorun mevcuttur. Aşağıda Deniz Turizmi sektörünün sorunlarının çözümüne yönelik ‘hedefler’ ve ‘alınabilecek tedbirler’ kısa, orta ve uzun vade olarak ‘olması gereken’ prensibine göre değerlendirilmiş, ayrıca EKLER kısmında mevcut durum itibari ile Deniz Turizmi sektörünün tespit edilen sorunları, değerlendirilen çözüm önerileri ve ilgili bakanlık/sorunu çözecek makam tablo halinde sıralanmıştır.

Kısa vadede hedefler; Kruvaziyer turizmin canlandırılması ve 11 Eylül olayları sonrası Doğu Akdeniz Limanlarını programlarından çıkarak kruvaziyer gemileri acentelerin limanlarımızı tekrar programlarına almalarının sağlanması, Yat limanlarımızın dünya çapında tanıtımının yapılması, Dalış Turizminin canlandırılmasıdır.

Alınabilecek tedbirler olarak kruvaziyer turizmin canlandırılması, İstanbul'dan Karadeniz Limanlarına (Zonguldak, Sinop, Samsun, Trabzon, Giresun) hızlı feribot seferlerinin yapılması,

Türkiye – Yunanistan arasında feribot işletmeciliğini gelişmesi maksadıyla; iki tarafın da tarifelerini, liman vergilerini gözden geçirmesi için toplantılar düzenlenerek alınacak indirim ve kredi kararlarıyla girişimcilerin teşvik edilmesi,

2002'de Sağlık Bakanlığı tarafından kruvaziyer gemilerden alınan "salgın hastalık yok" vergisine yapılan yüzde 160 zammın geri alınması ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Müdürlüğü'nün kestiği ve yine dünyanın hiçbir ülkesinde alınmayan, geminin tonajına göre 15 bin dolara kadar çıkan "Fener Rüsümü"nun kaldırılması,

Kruvaziyer turizmden yararlanmak için liman ücretlerinin düşürülmesi ve yolculuğun başlangıç ve bitiş noktası konumundaki İstanbul'da TDİ Salıpzarı rıhtımları ile TCDD Haydarpaşa Limanı'nı kruvaziyer turizme kavuşturacak modern limanlara dönüştürülmesi, bir plan çerçevesinde Turizm Bakanlığı öncülüğünde ve DTO ile birlikte bir çalışma organize edilerek, Cenova – Paris – Londra – Düsseldorf – Stockholm – Miami, Fort Lauderdale Yatçılık Fuarlarına ülkemiz kıyılarında çalışmalarını sürdüren Marina Yatırımcı ve İşletmecileri, Yat İşletmecileri ile Deniz Sporları İşletmecilerinin katılımı için gerçekleştirilen çalışmaların desteklenmesi,

Hizmet dışına ayrılan harp gemilerinden bir veya ikisinin tatbikatlarda dalışa müsait bölgelerde batırılarak, dalış turizmine müsait hale getirilmesi.

Orta vadede hedefler; İstanbul Karaköy Limanı'nın Dünya Standartlarına ulaştırılması, dalış turizminin canlandırılmasıdır.

Alınabilecek Tedbirler; Tophane, Beyoğlu, Karaköy bölgelerinin yeniden düzenlenmesi, Karaköy rıhtım tesislerinin modernizasyonu, basınç odalarını ihtiva eden sağlık merkezleri vb. tesislerin gerekli altyapı çalışmalarının tamamlanarak, mevcut sorunlarının çözülmesi, kullanım dışına çıkarılacak savaş ve kamu gemileri tatil beldelerinin sahilleri açığında uygun mevkilerde batırılarak, dalış turizmine uygun mekanlar oluşturulmasıdır.

Uzun vadede hedefler; Altyapı ve üstyapı eksikliklerinin giderilmesidir. (Mevcut limanlarımızdaki iskeleler, terminaller, yolcu salonları, park sahalarının, müze ve

ören yerlerine ulaşımında kullanılan yollar ve yol üstü tesislerinin geliştirilmesi, modernizasyonudur.)

Alınabilecek tedbirler; Tüm limanlarımızda teknolojik yatırımların hızlandırılmasıdır. Kruvaziyer gemi ve feribot ile gelen yolcu ve araçlara verilecek hizmetler çağdaş ve üst seviyede kalite sunacak birimlerle gerçekleştirilmesi, turistik yol güzergahlarında iyileştirme çalışmalarının tamamlanmasıdır.

9. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ İLGİLİ SORUNLARIN GİDERİLMESİ İÇİN ALINMASI GEREKEN TEDBİRLERİN ÖNCELİK SIRALAMASI

Tespit edilen sorunların yapılan istatistiki çalışmalar sonucunda ortaya çıkan çözüm öncelik sıralaması aşağıda olduğu gibidir:

1. Tersane ve yat çekek yerlerinin modernizasyonu ve yenilerinin yapılması,
2. Gemi ve yat inşasının arttırılması.
3. Marina turizminin geliştirilmesi,
4. Kruvaziyer turizminin geliştirilmesi,
5. Gezinti tekneciliğinin geliştirilmesi,
6. Ticari yatçılığın geliştirilmesi,
7. Su sporları tesislerinin ve hizmetlerinin (dalış gibi) geliştirilmesi,
8. Amatör Denizciliğin geliştirilmesi,
9. Arıtma tesislerinin arttırılması,
10. Kıyı ana planının yapılması,
11. Sermaye piyasası kaynaklarından yararlanılması,
12. Limanların modernize edilmesi, yeni limanlar yapılması ve tarifelerin düzenlenmesi,
13. Yatırım ve hizmeti ucuza mal etmek ve maliyetleri düşürmek için ortak hareket edilmesi,
14. Balıkçılığın geliştirilmesi,
15. Elektronik veri alış verişinin yaygınlaştırılması,
16. Sponsorluklarla özel tanıtım faaliyetlerinin yapılması,
17. Uluslararası tanıtım ve pazarlama organizasyonu yapılması,

18. Sektörün gerçek ekonomik göstergelerinin tespit edilerek bunların izlenmesi ve yayınlanması,
19. Sektörel iletişim planının yapılması,
20. TÜBİTAK Deniz ünitesinin kurulması, Ortak AR-GE yapılması, Teknolojik izleme ve uyarlamanın gerçekleştirilmesi,
21. Kamuoyu oluşturma ve lobi çalışmalarının yürütülmesi,
22. Kamu ve özel kuruluşlarda yalın organizasyon doğrultusunda kurumsallaşma ve kalite standartlarının oturtulması,
23. Kamuda tek noktadan çözümün gerçekleştirilmesi (Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması),
24. Mevzuat ve uygulamaların dünyadaki iyi örnekler ile kıyaslanması ve geliştirilmesi,
25. Teşvik sisteminin sektörle uyumlu hale getirilmesi,
26. Sektör içinde ve devletle ilişkilerde gruplar ve komiteler kurularak çalışmaların yürütülmesi,
27. Altyapı ihtiyaçlarının belirlenmesi ve en ekonomik şekilde karşılanması,
28. Denizcilik Bakanlığı, Denizcilik Bakanlığı kurulmadığı takdirde Denizcilik Müsteşarlığı'nın İstanbul'da olması.

SONUÇ

Erişilen istatistiki bilgiler, raporlar, yayınlar, yapılan görüşmeler ve değerlendirmeler ışığında; denizcilik sektörünün AB'ne girme çabaları içinde olan ülkemizin, önümüzdeki günlerde en fazla önem vermesi gereken sektörlerden biri olduğu tespit edilmiştir. Türkiye için denizcilik sektörünün kendisine bahsedilen bir kaynak olmasına rağmen, ülkemizin denizciliği devlet politikası olarak benimsememesi nedeniyle bu kaynaktan yeterince yararlanılamamaktadır.

Ülkeler ekonomik güçlerini, siyasi ve askeri güçlerinin unsurlarıyla birlikte kullanmaktadırlar. Siyasi ve askeri olarak güçlü olmamız, bulunduğumuz coğrafyada etkinliğimizi kullanmamız için ekonomik güç unsurlarına olan ihtiyacımız büyüktür. Ekonomik güç unsuru olmaksızın diğer güç unsurlarını harekete geçirmek çok zordur.

Türkiye ne yazık ki, ekonomik güç unsurunu, bulunduğu eşsiz coğrafyada yeterince kullanamamaktadır. Bugüne kadarki ekonomik politikalar çıkmazlarımızın aşılmasında borçlanmayı esas kabul etmiştir. Ancak, bu borçlanmanın içinden çıkılmaz bir hal aldığı, kıt kaynaklarımızın da borçlanma olgusu içinde sarf edildiği, bilinen bir gerçektir. Borçlanma ihtiyacımızı asgariye indirmedeğimiz ödemeler dengemizi; kaynak esasına dayandırmadığımız sürece bu kısır döngü kırılmayacaktır.

Ülkeler ekonomik refahları için petrol gibi doğal zenginliklerinden, teknolojik güçlerinden, sermaye birikimlerinden yararlanmaktadırlar. Ne yazık ki, Türkiye'nin tüm doğal kaynakları henüz ekonomiye kazandırılmadığı gibi, uygulanan politikalar sonucunda yeterli teknoloji ve sermaye birikimimiz de oluşturulamamıştır. Ancak, bize sunulan çok önemli bir kaynak vardır: Deniz ve denizcilik. Akdeniz'i bir Türk gölü haline getiren Osmanlı Devleti'nin çökmeye başlaması, denizciliğin gerilemesi ile paralel bir çizgi izlemiştir. Bu dönemlerden itibaren denizciliğimiz benimsenememiş, önemi kavranılamamıştır. Bu eşsiz coğrafyada bize verilen

ekonomik kaynak olan denizlerden yararlanamamanın zararlarını denizcilik sektörü değil, ülkemiz kaybetmektedir.

Türkiye’de denizcilik konusunda uygulanan mevzuat oldukça karmaşık ve denizcilikle ilgili hususlar bir kaç bakanlığın, müsteşarlığın, müdürlüğün ve kamu kuruluşunun yetki ve sorumluluk sahasındadır. Dolayısıyla bürokratik engeller denizciliğin farklı sektörlerinde faaliyet göstermek isteyen girişimcilerin karşısına caydırıcı unsur olarak çıkmaktadır. Bunun önüne geçilebilmesi, yürütülen projelerden verim alınabilmesi, denizcilikle ilgili bir çok devlet kurum ve kuruluşunun tek çatı altında toplanabilmesi, denizcilik yönünden AB içeriğine uyum sağlanabilmesi, gayret israfının ve dolayısıyla maddi kayıpların önüne geçilebilmesi için denizcilik sistem ve hizmetlerinin; ülkenin menfaatleri ve ihtiyaçlarına uygun olarak tesisi, geliştirilmesi, kıyıların amaca uygun korunup kullanılması, deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz kaynaklarından azami ölçüde yararlanmak üzere gerekli tedbirlerin alınması konusunda ilgili bakanlıklarla koordineli çalışmalar yapacak, ilgili kuruluşuna kendi kuruluş kanunları ile verilmiş iş ve hizmetlerin uyumlu bir biçimde yürütülmesini temin edecek Denizcilik Bakanlığı’nın kurulması önümüze bir zorunluluk olarak çıkmaktadır.

KAYNAKLAR

- [1] **T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı,**
<http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/Tarihce/OsmanliKaptanPasalar.asp>.
- [2] **T.C. Ankara Üniversitesi,**
http://www.yasayanayasa.ankara.edu.tr/mahkeme_kararlari/guncel/E200370_K2005-14.html.
- [3] **GİSBİR,** 2006 Kişisel Görüşme, Tuzla, İstanbul.
- [4] **Gemi Mühendisleri Odası,** 2004 – 2005. 39. Dönem Çalışma Raporu, İstanbul.
- [5] **İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası,** 2002, 2003, 2004. Deniz Sektörü Raporu.
- [6] **Steve Matthews,** *Lloyd's Shipping Economist Dergisi*, Ekim 2001, *Show Boat ve Yacht Report Dergileri*, Ocak 2002.
- [7] **T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı,**
2001. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayii ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu.
- [8] **Duran, T.,** 2002. Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yayınevi, İstanbul.
- [9] **İstanbul Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi,**
[http:// abone.superonline.com/~kumcular/platform.htm](http://abone.superonline.com/~kumcular/platform.htm). I. Uluslar arası Deniz Kumculuğu Platformu, 2000
- [10] **İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi,**
2006 Kişisel Görüşme.
- [11] **T.C. Tarım Bakanlığı,**
http://www.tarim.gov.tr/icerik.asp?fl=../sanal_kutuphane/su_urun.pdf
- [12] **TÜDAV,** 2002. Orkinos Balığı Raporu.
- [13] **Türkiye Deniz Turizmi Birliği,** 2002. Sektör Raporu.
- [14] **T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı,** 2001. Turizm Raporu.
- [15] **Turizm İnternet Gazetesi,** <http://www.turizm gazetesi.com/sinf>

ÖZGEÇMİŞ

1979'da İstanbul'da doğdu. Lise öğrenimini Yabancı Dil Ağırlıklı İzmit Lisesinde tamamladı. 1998 yılında İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği lisans programına başladı ve 2003'te mezun olarak akademik hayatına İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Bölümü yüksek lisans programında devam etti.

EKLER

DENİZ TURİZMİ SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

1. Yat Turizmi ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
1	<u>Yat İşletmesi Belgesi</u> : Halen mevcut Yat İşletme Belgeleri sektörde haksız rekabete neden olmaktadır. Çünkü belgesi olmayan herhangi bir şirket ya da kişi de işletmecilik yapabilmekte ancak hiçbir denetime tâbi olmamaktadır.	Yönetmeliklerde yapılacak değişikliklerle belgelerde güncelleştirme yapılmalı ve belgelerin işletme bazında değil, yat bazında düzenlenmesi sağlanmalıdır.	Turizm Bakanlığı
2	<u>Kamu Otoriteleri Sayısında Fazlalık</u> : Türkiye'ye giriş-çıkış yapan ya da Türkiye marinalarında konaklayan yabancı bayraklı yatların işlemlerini yapan kamu otoritelerinin sayısı 5'tir. Kamu otoritelerinin yoğun işlemleri nedeniyle ülkemiz yatçılığı uluslararası yatçılık dünyasında olumsuz bir isme sahiptir.	✓ Kamu otoriteleri sayısının tek bir kontrol birimine indirilmesi ve diğer birimlerin yetkilerini bu birime devretmesi ve marinaların sorumlu kılınması gerekli görülmektedir. Kamu otoritelerinde çalışan personelin sektör eğitimi olmasına dikkat edilmelidir. ✓ Transit log (Yat kayıt belgesi) işlemleri elektronik ortamda beyan şekline dönüştürülmeli ve transit log üzerinde halihazırda istenilen bilgilerden gereksiz olanlar atılarak sadeleşmesi sağlanmalıdır. ✓ Gümrük ve Gümrük Muhafaza birimleri tek yapıda toplanmalıdır. ✓ Gümrüklü malzemenin teknenin bulunduğu yere kadar teslimi konusunda işlemler basitleştirilmelidir. ✓ Teorik olarak kanunlarımız KDV iadesini çözmüş, fakat pratikte karşılaşılan sorunlar, sistemin uygulanmasını olanaksız hale getirmiştir. Ülkemiz giriş-çıkış limanlarında KDV geri ödemesi	Sağlık Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
		mümkün hale getirilmelidir. ✓ Gümrüksüz yakıtın, marinaların yakıt istasyonlarında herhangi bir gümrük mevzuatını devreye sokmadan satılabilmesi sağlanmalıdır. Tutanakla teslim edilecek gümrüksüz yakıt, yabancı bayraklı transit teknelere satıldığını ispatlamak suretiyle satılabilmelidir. ✓ Yabancı yatçılara ülkeye girişte verilen vize sürelerinin standartları, ülkemizde kalmak isteyen yabancı yatçıların taleplerine uymamakta olup, bu konu yabancı yatçıların diğer ülkelere yönelmelerine yol açmaktadır. ✓ Genel olarak yönetmelikler ve mevzuatlarda özellikle deniz turizminde faaliyet gösteren ticari tekne tipinde sınıflandırılan tekneler, deniz ticareti ile uğraşan ticari teknelerle aynı yönetmelikler çerçevesinde değerlendirilmektedir. Deniz turizmi ve yatçılık sektörüne hizmet eden ticari teknelerin daha detaylı tanımı yapılmalı ve ticaret filolarından ayrı bir kategoride sınıflandırılmalıdır. Bu değişiklik sonucunda vergilendirmeden başlayarak diğer standartlarda da değişiklik yapılması mümkün olacaktır. ✓ Pratikte hiçbir faydası kalmayan Sahil Sıhhiye kontrolleri kaldırılmalıdır.	
3	<u>Yatların Seyir Bölgesinde Denetimi:</u> Yat seyir bölgelerinde denetimler yapan kurumlar eğitici, yol gösterici ve kolaylaştırıcı bir politika izlemelidirler.	✓ Şu anda bu bölgelerde denizden ya da havadan denetleme yapacak araçlara ve özel eğitilmiş kadrolara sahip en etkin kuruluş Sahil Güvenlik Komutanlığı'dır. Diğer tüm birimlerin arama-kurtarma gibi işlerde kullanılabilecek tüm kaynaklarının bu kuruluşun koordinasyonunda olması sağlanmalıdır. ✓ Ayrıca; Meteorolojik bilgilerin güvenilir ve güncel olması, bu bilgilerin tüm kıyılarımızdan rahatlıkla alınabilir olması sağlanmalıdır. ✓ Denizde kurtarma ve yardım konusunda Sahil Güvenlik Komutanlığı tek kuruluş olarak yetkilendirilmelidir. ✓ Deniz itfaiyesi teşkilatı yaygınlaştırılmalıdır. ✓ Sahil Güvenlik Komutanlığının deniz kirliliği ve emniyeti konusunda daha yaygın ve etkin olmasını sağlayacak araç ve gereçle	Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri A.Ş., Deniz Polisi.

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
		donatılması sağlanmalıdır.	
4	<u>Sigorta:</u> İstanbul ili dışındaki yörelerimizde ticari yatlarda üçüncü şahıslara karşı mâli mesuliyet sigortası zorunluluğu bulunmamaktadır. Bu da sektörde haksız rekabete yol açtığı gibi, oluşacak herhangi bir kazada ciddi sorunlara yol açabilecektir.	Yat işletme belgelerinin tekne bazına indirilmesi halinde bu sorun kendiliğinden çözülecektir.	Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı.
5	<u>Barınma ve Yanaşma:</u> Ülkemiz genelinde yat limanlarının özelleştirilmiş olması nedeniyle yanaşma ve barınma ücretleri aşırı derecede artış göstermiştir. Uygulamalar nedeniyle Türkiye, Avrupalı orta gelir grubu için pahalı bir ülke olmuştur, Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından ülkemiz yat limanlarına giren mega yatlardan (150 Grosston ve üstü) hiçbir hizmet verilmeden Kılavuz, Römorkör ve Bağlama adları altında alınan ücretler, sektörde mega yatların ülkemize gelmesi açısından ciddi sıkıntılara neden olmaktadır.	Vergi Yasası'nda yapılacak düzenleme ile marina ve yatlar için KDV oranlarında indirim yapılması (% 7-8), hudut giriş-çıkış ve liman işleri için 50 Grosston'a kadar alınan 50-200 USD'nin kaldırılması veya sembolik hale getirilmesi Türkiye'ye avantajlar getirecektir. 1900'lü yıllar ve stimli gemiler sisteminden kalma ve de hiçbir hizmet verilmeden alınan bu ücretler tamamen kaldırılmalıdır. Çekerek yeri olmayan bölgelerde, daha önce sektöre tanınmayan tahsis imkanları devreye sokularak çekerek yerlerinin yapılması sağlanmalı (İstanbul bölgesinde TDİ iskelelerinin tahsisi), Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde devam eden çalışmalar hızla sonuçlandırılmalıdır. Yine çekerek ve yanaşma yeri olmayan bölgelerdeki marinalarda yolcu indirip bindiren ve kışlamak zorunda kalan yatlara sübvansiyon sağlanmalıdır.	Denizcilik Müsteşarlığı, TDİ A.Ş., Turizm Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı
6	<u>Yaşı ilerlemiş gezi teknelerinin yenilenmesi sorunu:</u> Ülkemiz için çok önemli bir potansiyel değer olan ahşap gezi teknelerimizin önemli bir bölümü; ilerlemiş yaşları ve günün koşullarına uygun hizmet verecek standartlardan uzaklaşması nedeniyle yenilenme ihtiyacı ile karşı karşıyadır.	Bu teknelerin revizyonu ve modern donanımına sahip kılınabilmeleri amacıyla, işletmecilerin çabalarının Devlet eliyle desteklenmesi ve Yat İşletmecilik Sektörünün bugüne kadar hiç devlet desteği almadığı düşünülerek, tadilat ve modernizasyon projelerinin kredilendirilmesi sorunu büyük oranda çözecektir.	Maliye Bakanlığı
7	<u>Yat imalatı ve ihracatı:</u> mevzuat gereği yurt içinde imal edilerek ihracatı gerçekleştirilen yatların yeniden satışında zorluklar yaşanmaktadır.	Üretilen yatların bir kısmı ihraç edilmektedir. İhraç edilen yatların bir kısmı Türk mürettebat kullanılarak istihdam yaratmaktadır. Yat ihracatının basitleştirilmesi gerekmektedir. Yurt dışına giden yatlardan bazılarının müşteri çıkmakta, fakat satış için yatın Türkiye'ye dönüş zorunluluğu mevzuat ve zaman açısından zorluklar yaratmaktadır.	Maliye Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı
8	Yat İmalatında kullanılan ve ithalinde güçlük çekilen malzeme ve ekipman temini.	Yat imal yerleri tarafından ihracat koşuluyla, kullanılmış ve yat	Maliye Bakanlığı,

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
		imalinde kullanılacak makine ve teçhizat ithâline izin verilmelidir.	Gümrük Müsteşarlığı
9	<u>Balık Çiftlikleri:</u> Yat turizmine hizmet eden sınırlı sayıdaki koyun % 20'sinin balık çiftlikleri kurulması için yatlarla kapatılması.	Balık çiftliklerinin karaya alınması ve yapay dalyanların yaratılması konusu incelenmeli, yasal çiftlikler denizcilik kurallarına göre ışıklandırılmalı, bunlar kısa sürede seyir haritalarına işlenmeli ve özellikle kıyı balık çiftlikleri yerine açık deniz ve kara havuzlarında yapılacak balık yetiştiriciliği teşvik edilmelidir. Bu konuda 1997 yılında tamamlanan Muğla ili kıyı bandındaki Master Plan uygulaması, gecikmeksizin İzmir, Aydın, Antalya ve Mersin illerimizde de hayata geçirilmelidir.	Bayındırlık Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Kültür Bakanlığı, Tarım Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
10	<u>Günlük Tur Tekneciliğinin mevzuat sorunları:</u> Seyahat Acenteleri Yönetmeliği turizm sektöründe kullanılacak deniz ulaştırma araçlarının nitelik ve niceliklerini düzenlemekte olup, yönetmelikte bu işi yapacakların “ilgili meslek odasına” kayıtlı olma şartı aranmaktadır. Turizm firmaları ise bu açık şarta uymamakta ve yat turizminin sağlıklı gelişmesi için büyük ölçüde önlendiği gibi, bu durum, Deniz Ticaret Odası üyesi yatçıların ve yat işletmecilerinin zarar etmesine neden olmaktadır.	Bu amaçla Turizm Acenteleri Yönetmeliğindeki “ilgili meslek odası” deyiimi yerine “Deniz Ticaret Odası” açıklamasının getirilmesi yeterli olacaktır.	Turizm Bakanlığı
11	<u>II. Gemi Sicili:</u> Denizcilik Müsteşarlığımız tarafından yürürlüğe konan mevzuattaki eksiklikler nedeniyle Türk bayraklı yatlarımızın II. Gemi Siciline geçmeleri mümkün olmamaktadır	Mevzuat sadeleştirilmeli ve yatlar için getirilen hükümler revize edilmelidir.	Denizcilik Müsteşarlığı
12	<u>Türk kaptanlarının yabancı bayraklı yatları yurtdışına götürememesi:</u> Gümrük mevzuatı nedeniyle Liman başkanlıkları tarafından takip edilen bu uygulama nedeniyle, yabancı bayraklı yat sahipleri, yatlarını yurtdışına çıkarmak için yabancı uyruklu kaptanları görevlendirmek zorunda kalmakta, bu da gerek iş gücü, gerekse ekonomik açıdan büyük kayıplara neden olmaktadır.	İlgili mevzuatta değişiklik yapılarak bu uygulamaya son verilmelidir.	Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
13	<u>Yabancı Bayraklı Yatların Türk Karasularında Ticari Faaliyet göstermeleri sorunu:</u> Sahibi içinde bulunmayan yabancı bayraklı yatların 9 Numaralı Gümrük Tebliği ile seyir ve barınmalarına getirilen kolaylıklar, zaman zaman ticari çıkarlar için suiistimal edilmektedir.	Gümrük mevzuatının ilgili bölümleri revize edilmeli, karasularımızda Türk bayraklı yatlarımızın mağduriyetine neden olacak şekilde ticari faaliyette bulunan bu yatların denetimleri yoğun şekilde gerçekleştirilmelidir.	Turizm Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı
14	Yabancı Bareboat işletmelerine ait tekneler turistik amaçlı seyahat yapmak isteyen Türk vatandaşlarını yolcu olarak kabul etmemektedirler.	Gümrük mevzuatının ilgili bölümleri revize edilerek, sorun giderilmelidir.	Turizm Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı
15	<u>T.C. Bayraklı ticari yatlarda uygulanan alkollü içki ruhsatı sorunu:</u> Bazı İl ve İlçelerde Mülki makam tarafından başlatılan bu uygulama, ülkemize ihracat geliri sayılacak döviz girdisi sağlayan ve turistik faaliyet gerçekleştiren yat işletmelerimizi güç durumda bırakmaktadır. Polis Vazife ve Salahiyetler Kanunu çerçevesinde Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı birimler tarafından başlatılan bu yanlış uygulama kaldırılmalıdır	Turizm Bakanlığı tarafından verilen Turizm İşletme Belgelerinin yat bazında verilmeye başlamasıyla bu sorun çözülebilecektir. Bu gerçekleşinceye kadar Valiliklerimiz ve Kaymakamlıklarımızın alacakları basit tedbirler gerekmektedir.	Turizm Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı
16	<u>Kabotajda Kullanılan Akaryakıttan Gümrük Vergilerinin Kaldırılması:</u> Havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz ve en güvenli taşımacılık olan denizyolu ile yapılan kabotaj taşımacılığının geliştirilmesini teminen ticari gemilerde ve ticari yatlarda kullanılan toplam 200.000 ton akaryakıtta transit yakıt uygulamasının yapılması ile kabotaj denizyolu ulaşımının artması sonucunda gerek çevre, gerek karayolu trafiği, gerek karayolları giderleri ve gerekse kamu maliyesine girdiler bakımından büyük rahatlamalar meydana gelecektir. Denizciliğin canlandırılması için kabotajda akaryakıt maliyetinin düşürülmesi şarttır.	Akdeniz baseninde yer alan ve denizcilikten ve deniz turizminden büyük ölçüde nemalanan Yunanistan, Fransa, Malta ve İtalya'daki uygulamalara benzer olarak; denizcilik sektöründe kabotajda kullanılan akaryakıttan gümrük vergisi alınmamalıdır.	Denizcilik Müsteşarlığı, Maliye Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, DPT.
17	<u>Yatların Teknik Donanım Sorunu:</u> Yatların teknik donanımları (radar, cansalı konulması gibi) ile ilgili sıkıntıların ivedi olarak çözüme kavuşturulması	✓ Yatların donatımında sınırlı vardiya zabitlerinin (yatlarda 1 yıl kaptanlık yapmış olması şartı ile), kabotaj dışında çalışan yatlarda da kaptanlık yapabilmesine (bir defaya mahsus ehliyet değiştirmek	Denizcilik Müsteşarlığı, Turizm Bakanlığı

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
	gerekmektedir.	suretiyle) imkan getirecek bir düzenleme yapılmalı, ✓ Yat donanım mevzuatı ayrı bir yönergeyle tespit edilmeli, ✓ Hareket limanından 25 mil açılmadan sefer yapıp tekrar hareket limanına dönen 36 kişiye kadar yolcu taşıyan yolcu teknelerinde yat kaptanlarının da kaptanlık yapmalarına imkan tanınması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.	

2. Marina Yatırımları ve İşletmeciliği ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
1	<u>Marina Yatırımlarının Belgelendirilmesi:</u> Yatırımı üstlenen şirket çok yoğun bir bürokrasi ile karşı karşıya kalmaktadır. Sadece yatırımın başlatılması için gerekli belgelerin temin edileceği bakanlık ve kamu kuruluşu sayısı 11'dir. Bu belgelerin tamamlanma süresi 3 yıldır.	2634 sayılı yasaya göre görevli ve yetkili Turizm Bakanlığı ile 3396 sayılı Yap-İşlet-Devret Yasasına göre Yüksek Planlama Kurulu tarafından yetkili ve görevli kılınan Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü ve yerel yönetimler adına İçişleri Bakanlığı bir araya gelerek, yat limanı yapımı konusundaki mevcut yetki dağılımına ve yap-işlet-devret modelindeki kira ve kira şartlarına uygun bir belgelendirme gerçekleştirilmelidir. Ayrıca 1990 yılından önce yatırımlarını yapmış marinaların belgelerinin verilmesi için engellerin ortadan kaldırılması gereklidir.	Ulaştırma Bakanlığı, Orman Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Valilikler, İlgili Belediyeler.
2	<u>Marina Yatırımlarının İhalesi:</u> Marina yatırımları ile ilgili master planın hazırlanmasında kamu kurumlarının birbirlerinden bağımsız biçimde karar vermesi sonucunda bazı hatalar meydana gelmektedir.	Master planların, Turizm Bakanlığı'nın koordinasyonu ile 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve uygulama yönetmeliğinde öngörülen kamu kurumları ile Deniz Ticaret Odası temsilcilerinden oluşan bir kurul tarafından onaylanması ve 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nun 4. Bölüm Yat Limanı Yatırım ve İşletmeciliği madde 26-1'de değişiklik yapılması gerektiği ön görülmektedir.	Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Tarım Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Kültür Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı,

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
			(İlgili Kaymakamlık ve belediyeler)
3	<u>Yatçılık Güzergâhının Uzatılması</u> : Kuşadası-Antalya arasında ve özellikle Bodrum-Göcek kıyıları arasında yoğunlaşmış bulunan yat turizmi; Doğu Akdeniz, Kuzey Ege, Marmara ve Karadeniz kıyılarına doğru yönlendirilmelidir.	Bu bölgelerin belediyelerine sağlanacak olan devir işlemleri ile, belediyeler şirketlerle ortaklık kurma yolu ile en kısa yoldan her 35 deniz milinde bulunan balıkçı barınaklarını ya da limanların bir bölümünü yatların konaklamasına tahsis ederek gerekli yatırımlara ve işletmeciliğe başlayabileceklerdir.	Ulaştırma Bakanlığı ve DLH Genel Müdürlüğü
4	<u>Yat İmalatı ve Çekek Yerleri Yerleşme Sorunu</u> : Yat imalatı için ve çekek yeri olarak kullanılmak için yer sorunu mevcuttur.	İstanbul Tuzla örneğinde olduğu gibi yat imalatı ve çekek yerleri için ve fuar alanı olarak kullanılmak üzere hazine arazisi bulunarak bunları mevcut veya kurulacak dernekler vasıtası ile işletme sahiplerine 49 yıllığına kiralanması sağlanmalıdır.	Maliye Bakanlığı
5	<u>Çekek Yerlerinin alt yapı eksiklikleri ve hizmet standartları Sorunu</u> : Kış aylarında gezi teknelerinin kışlama yaptığı çekek yerlerinin altyapı ve asgari emniyet standartları ile ilgili sorunlar mevcuttur.	Denizcilik Müsteşarlığı tarafından denetlenen çekek yerlerinin sağlıklı bir altyapıya kavuşturulması, yangın emniyeti gibi konularda standartların belirlenerek uygulamaya konması ve bu standartları sağlamayan çekek yerlerinin faaliyetine izin verilmemesi gerekmektedir.	Denizcilik Müsteşarlığı

3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
1	Kruvaziyer gemi ve feribot filomuz yetersizdir.	Kruvaziyer gemi ve feribot alınması ile işletilmesi için yatırımcılar teşvik edilmeli, kolay ve ucuz kredi sağlanmalı ve vergiden muaf tutulmalıdır. İtalya ve Yunanistan gibi ülkelerle işbirliği yapılmalı, müşterek şirketler kurulabilmelidir. Gemi yaş ve bayrak konularında kolaylıklar sağlanmalı, diğer ülkelerle rekabet edilebilecek duruma getirilmelidir.	Maliye Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı,
2	<u>Mevzuat</u> : Limanlarımızda verilen hizmetler ve tarifeler yetersizdir.	Limanlarımızda uygulanan yüksek tarifeler kaldırılmalı makul seviyelere getirilmelidir. Kontrol ve formalitelerin uzun sürmesi sorun yaratmaktadır. Feribotlarda kontroller yolcular araçlarından çıkmadan	Gümrük Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, TDİ Genel Müdürlüğü,

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
		önce yapılmalıdır. Bilgisayar kullanımı yaygınlaştırılmalı ve eğitimli insanlar görevlendirilmelidir.	Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü
3	<u>Müzelerin ve tarihi ören yerlerinde yaşanan sorunlar:</u> Müzelerimiz ve ören yerlerimiz erken saatlerde kapatılmakta ve ülkemizde kısa süre kalan turistlerin belirtilen yerlere gerçekleştirdikleri ziyaretler yaşanan izdiham nedeniyle amacına ulaşamamaktadır.	Müzelerdeki kapanış saati daha geç saatlere alınmalıdır. İstanbul, İzmir, Antalya’da kültür alanında hamleler yapılmalı, uluslararası sergiler çoğaltılmalıdır.	Kültür Bakanlığı
4	<u>Limanlarımızda 150 Grosston üzerindeki yabancı bayraklı gemilere getirilen kılavuz ve römorkör şartı:</u> Bu şart, Yunan armatörlerini, Yunan adaları ile Türk kıyıları arasında kapasitesi çok sınırlı gemiler kullanmaya zorlamaktadır.	Mevzuatın bu bölümünde Türk bayraklı gemiler için uygulanan 1.000 Grosston şartı yabancı bayraklı gemilere de tatbik edilmelidir, aksi taktirde Çeşme limanında olduğu gibi Sakız Adası’ndan turist getiren armatörler büyük feribotlar yerine, küçük kapasiteli olan feribotlarını kullanacaklardır ve kullanmaktadırlar. Bu da daha az turist getirmekte kılavuz ücretlerinde daha fazla ekonomik kayba neden olmaktadır.	Denizcilik Müsteşarlığı

4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
1	<u>Su Üstü Deniz Sporları Güvenlik ve İşletme Talimnamesi:</u> Turizm Bakanlığı’nca yayınlanan Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği yürürlükte olduğundan bahse konu talimatnamenin bir yaptırımı olmamakta, uygulamada karışıklık ve sorunlarla karşılaşmaktadır.	Turizm Bakanlığınca yayınlanan Turizm Amaçlı Sportif faaliyetler Yönetmeliği can ve mal korunması açısından son derece yetersizdir. Bu itibarla, 618 ve 4922 sayılı kanunlar ve 4745 sayılı Kanun çerçevesinde Denizcilik Müsteşarlığı’nca öncelikle güvenlik ve işletme konularını kapsayacak bir yönetmelik çıkarılarak bu alanda karşılaşılan karışıklığa bir son verilmelidir.	Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı
2	<u>Yatırım:</u> Su üstü deniz sporları ile ilgili yatırım yapacak firmalara KDV ve taşıt alım vergileri konusunda geçici olarak sağlanan muafiyetlerin içeriği net değildir.	Farklı yorumlara neden olan mevzuatta belirtilen muafiyetler netleştirilmeli, süreklilik kazandırılmalıdır.	Maliye Bakanlığı

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
3	<u>Eğitim:</u> Gerek dalış turizmi, gerekse su altı ve su üstü sporları konusunda çalışmalar yapan başta hekimler olmak üzere ilgili teknik personelin yeterli eğitim, bilgi ve teknik donanımına sahip olmadıkları tespit edilmiştir.	Su üstü sporlarına, su altı sporlarında olduğu gibi bir eğitim ve eğitici standart getirilmeli, bu konuda Deniz Ticaret Odası ile koordineli çalışarak eğitmen yetiştirme programları oluşturulmalı ve bölgesel çalışmalar (seminerler, vs.) yapılmalıdır.	Denizcilik Müsteşarlığı, Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, SCSPF Federasyonu
4	<u>Sualtı Sporlarında Emniyet:</u> Kazalarda ilk yardım ve tedavi konusunda gerekli olan hiperbarik tedavi istasyonları sayısı yetersizdir.	Dalış Turizminin en önemli altyapısını oluşturan basınç odalarının-hiperbarik oksijen merkezlerinin bu sportif faaliyetin yoğun olarak yapıldığı bölgelerde acilen tesisi gerekmektedir.	Sağlık Bakanlığı
5	<u>Çevre Kirliliği:</u> Çevre kirliliği, birçok sektörde olduğu gibi dalış turizminin de büyük sorunudur. Muhtelif şekillerde oluşan deniz kirlilikleri dalış turizmine büyük darbe vermektedir. Bunun yanı sıra günü birlik teknelerin dalış noktalarında yaptıkları demirlemelerde sualtı zenginliklerine ciddi derecede tahribat vermektedir.	İlgili birimlerce gerekli denetlemeler sürekli yapılarak dalış bölgeleri özenle korunmalıdır.	Çevre Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı

5. Çevre Koruma ile ilgili Sorunlar ve Çözüm Önerileri

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
1	<u>Çevre Kirliliği:</u> Yat Turizmi için hayati öneme haiz koylarda büyük boyutta bir kirlilik sorunu yaşanmaktadır. Aydın, Muğla ve Antalya kıyılarında seyir yapan ticari ve özel yatların atıkları, giderek artan boyutta kirliliğe neden olmaktadır.	Çevre Bakanlığı birimleri ve birçok yerel yönetim tarafından başlatılan ve koylarda yapılandırılan katı atık toplama ünitelerinin sayısının süratle artırılması, ayrıca bunların daha sık periyotlarla toplanarak çöplerin bertaraf edilmesi gerekmektedir.	Çevre Bakanlığı, Yerel Yönetimler
2	<u>Deniz araçlarından kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda yaşanan sorun:</u> Limanlar, marinalar ve diğer barınma yerlerinin atık alma ünitelerinin bulunmayışı ve bu konuda yapılan denetimlerin yetersizliği, denizlerimizde kirliliğin hızla artmasına neden olmaktadır.	Bahse konu tesislerde atık alma ünitelerinin en kısa sürede hayata geçirilmesi, işletilmeleri ile ilgili sorumlulukların net biçimde belirlenmesi ve standartlarının belirlenmesi gerekmektedir.	İçişleri Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Yerel Yönetimler
3	<u>Karasal kaynaklı deniz kirliliği sorunu:</u> Dünya denizlerinde	Mevcut tesislerin Çevre Bakanlığı mevzuatına uygun hale getirilmesi,	Çevre Bakanlığı,

SIRA NO	SORUN	ÇÖZÜM ÖNERİSİ	İLGİLİ BAKANLIK
	yaşanan kirliliğin % 95'i karasal kökenlidir. Kamu ve Özel Sektöre ait birçok tesis arıtma ünitesine sahip değildir. Arıtma tesislerinin işletme giderlerinin yüksekliği kaygısıyla birçok işletme yeterince devreye alınmamakta, birçoğu ise hatalı projeler ve imalat nedeniyle istenen verimlilikte çalıştırılmamaktadır. Çevre Bakanlığı kadrolarının yetersizliği nedeniyle denetimler ya hiç yapılamamakta, ya da sınırlı düzeyde kalmaktadır. Deniz kıyısındaki turistik tesislerimizin, sadece % 19'unda arıtma tesisi mevcuttur. Diğer tesislerin deşarjları doğrudan denize verilmektedir. Bu durum devam ettiği takdirde, İspanya ve Yunanistan'ın çevreye vermedikleri önem nedeniyle yaşadığı sorunları, en geç 2010 yılında ülkemizin yaşaması kaçınılmazdır. Bu nedenle, deniz kıyısındaki turistik bölgelerdeki tesislerde arıtma tesisleri ile çevre koruyucu diğer önlemler mutlaka alınmalıdır.	yeni tesis ihalelerinde yeterliliğini kanıtlamış firmaların dikkate alınmasını ve gerek proje ve inşa, gerekse işletme aşamalarında ciddi bir denetime tabi tutulmaları gerekmektedir. Çevre kirliliği cezaları kara kökenli kirliliklerde en az deniz araçlarına uygulanan cezalar kadar yüksek oranda uygulanmalı, denizlerin sadece deniz araçları tarafından kirletildiği imajı terk edilmelidir.	Turizm Bakanlığı, Yerel Yönetimler
4	<u>Derin Deniz Deşarj Hatları Projeleri:</u> Antalya Bölgesinde mevcut çok sayıda yerleşim birimi ve turistik tesis bulunmakta ve son yıllarda başlatılan altyapı çalışmaları çerçevesinde atık su arıtma tesisleri ile derin deniz deşarj hattı projeleri hayata geçirilmektedir. Arıtma tesislerinin biyolojik arıtma ünitelerine sahip olmaları gerekirken, sadece ön arıtım yapan ve sahile 300 – 500 – 800 metre mesafede 13 – 15 metre derinliğe ulaşan deşarj hatları ile atık sularını denize pompalayan bir çok tesis mevcuttur. Yürürlükte bulunan mevzuata ve Uluslararası normlara uygunluğu şüpheli olan projelerin, deniz kirliliği ve halk sağlığı açısından önümüzdeki dönemde ciddi sorunlara neden olabileceği değerlendirilmektedir.	Bahse konu tesislerin mevcut yasal mevzuata uygunluğunun denetlenmesi ile projeye uygun inşaatların yapılabilmesi maksadıyla bağımsız kontrolörlük mekanizmalarının görevlendirilmesi uygun olacaktır.	Yerel Yönetimler