

**T.C.
MARAMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTADOĞU İKTİSADI ANABİLİM DALI**

**METROPOL KENTLERDE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI
VE
İSTANBUL – İSKENDERİYE MUKAYESESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İlhami BAŞER**

Danışman : Prof. Dr. Muzaffer DARTAN

EKİM - 2006

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	I
TABLolar	II
GRAFİKLER	III
ŞEKİLLER LİSTESİ	IV
ÖZET	V
GİRİŞ	VI

I. BÖLÜM

1. METROPOL KENTLERDE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ GENEL GÖRÜNÜMÜ	3
1.1. Metropol Kent Kavramının Tanımı ve Kapsamı	3
1.2. Denizyolu Taşımacılığının Tanımı ve Kapsamı	6
1.3. Metropol Kent Oluşum Sürecine Denizyolu Taşımacılığının Etkisi	13
1.4. Şehir Yerleşim Dokusunun Değişmesi ve Yeni Yerleşim Alanlarının Oluşması	15
1.5. Denizyolu Taşımacılığının Yapılanmasında Uluslararası Yasal ve İdari Düzenlemeler	25
1.5.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	25
1.5.2. Akdeniz İçin Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi (REMPEC)	27
1.5.3. Uluslararası Çalışma Örgütü (İLO)	28
1.5.4. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS 1982)	28
1.5.5. İktisadi Kalkınma Ve İşbirliği Teşkilatı (OECD)	29
1.5.6. Türkiye, Uluslararası Akdeniz Bilimsel Araştırma Komisyonu (CIESM)	29
1.5.7. Avrupa Birliği Uygulamaları	30
1.5.8. Sigorta Mevzuatı	31
1.5.9. Klas ve Sörvey Kuruluşları ve Kuralları	32
1.5.10. Gemi Sicili	33
1.5.11. Bayrak Devleti Denetim Uygulamaları	33
1.5.12. Liman Devleti Denetim Uygulamaları	34
1.5.13. Kabotaj Uygulamaları	34
1.5.14. Hız Sınırı Uygulamaları	35
1.5.15. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Hizmetleri	36
1.6. Metropol Kentlerde Denizyolu Taşımacılığını Etkileyen Faktörler	36
1.6.1. Yerleşim Alanı İle İlgili Faktörler	36
1.6.2. Coğrafi Faktörler	39
1.6.3. Genel Ekonomik Durum	41
1.6.4. Deniz Kültürünü Benimseme	45

II. BÖLÜM

2. İSTANBUL'DA DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI	46
2.1. İstanbul'da Denizyolu Taşımacılığının Tarihi Gelişimi	46
2.2. Osmanlı Döneminde Denizcilikle İlgili Önemli Kuruluşlar	48
2.3. Cumhuriyet Döneminde Denizyolu Taşımacılığı	49
2.3.1. Planlı Dönem Öncesi Gelişmeler	49
2.3.2. Planlı Dönemdeki Gelişmeler	50
2.4. İstanbul'da Denizyolu Taşımacılığının Mevcut Durumu	52
2.4.1. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Yapan Kuruluşlar ve İskele Dağılımları	53
2.4.1.1. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.(TDİ A.Ş.) Şehir Hatları İşletmesi	58
2.4.1.2. İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO A.Ş.)	61
2.4.1.3. SS Turizm ve Yolcu Deniz taşıyıcıları Kooperatifi (TURYOL)	64
2.4.1.4. Avrasya Deniz Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi AVRASYA-DENTUR	66
2.4.1.5. İstanbul Deniz Dolmuş Vasıtaları Esnaf Odası	68
2.5. İstanbul İçi Liman Hizmetleri	69
2.5.1. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskeleler	69
2.5.1.1. Akçansa Limanı	69
2.5.1.2. Ambarlı Depolama Hizmetleri Limanı	69
2.5.1.3. Anadolu Çimentoları A.Ş. Limanı	70
2.5.1.4. AYGAZ LPG Depolama ve Dolum Tesisleri Limanı	71
2.5.1.5. ÇEKİSAN Çekmece Depolama Limanı	72
2.5.1.6. KUMPORT Ambarlı Limanı	73
2.5.1.7. MARDAŞ Marmara Deniz İşletmeciliği Limanı	75
2.5.1.8. MARPORT Limanı	76
2.5.1.9. PETROL OFİSİ Haramidere Tesisleri Limanı	78
2.5.1.10. TOTAL Haramidere Tesisleri Limanı	79
2.5.1.11. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelere Uğrayan Gemi Sayısı ve Elleçlenen Yüklerin Analizi	80
2.5.2. İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve iskeleler	86
2.5.2.1. Anadolu Yakası Kumcular İskelesi	86
2.5.2.2. Haydarpaşa Limanı	86
2.5.2.3. MOBİL OİL Serviburnu Limanı	89
2.5.2.4. PETROL OFİSİ Çubuklu Tesisleri Limanı	90
2.5.2.5. TDİ İstanbul Limanı	91

2.5.2.6. ZEYPORT Limanı -----	92
2.5.2.7. İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelere Uğrayan Gemi Sayısı ve Elleçlenen Yüklerin Analizi -----	93
2.5.3. Tuzla Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskeleler -----	97
2.5.3.1. Çayırova Cam Sanayii İskelesi -----	97
2.5.3.2. GİSAŞ Tuzla İskelesi -----	98
2.5.3.3. UN RO-RO Pendik Limanı -----	99
2.5.3.4. Tuzla Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelere Uğrayan Gemi Sayısı ve Elleçlenen Yüklerin Analizi -----	100
III. BÖLÜM	
3. İSKENDERİYE'DE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI -----	102
3.1. İskenderiye'de Denizyolu Taşımacılığının Tarihi Gelişimi -----	102
3.2. İskenderiye'de Denizyolu Taşımacılığının Mevcut Durumu -----	104
3.3. İskenderiye Ticaret Odası -----	115
3.4. İskenderiye Denizyolu Taşımacılığı Hinterland Bölgesi -----	115
3.4.1. Nil Gezisi -----	116
3.4.2. Süveyş Kanalı -----	117
3.5. İskenderiye Limanı Genel İdaresi ve Ana Ticaret Limanları -----	118
3.5.1. İskenderiye Limanı Genel İdaresi -----	119
3.5.2. İskenderiye Limanı -----	119
3.5.2.1. Liman Bölgeleri -----	124
3.5.2.3. İskenderiye Limanının Ana Terminalleri -----	128
3.5.2.4. İskenderiye Limanı Yanaşma Alanı -----	130
3.5.2.5. Deniz Feneri -----	130
3.5.3. El Dekheila Limanı -----	131
3.5.3.1. Liman Konumu ve Özellikleri -----	131
3.5.3.2. Konteynır Terminali -----	133
3.5.3.3. Hububat Terminali -----	133
3.5.3.4. El Dekheila Limanı Yanaşma Alanı -----	133
3.5.3.5. Tarama Serbest geçiş Alanı ve Rıhtımlar -----	133
3.5.3.6. Liman İçindeki Kurum, Kuruluş ve Şirketler -----	134
3.6. İskenderiye Limanları 2003-2004 Karşılaştırması -----	134
IV. BÖLÜM	
İSTANBUL - İSKENDERİYE MUKAYESESİ -----	139

SONUÇ ----- 143

KAYNAKLAR----- 149

ÖZGEÇMİŞ ----- 152

KISALTMALAR

A.g.e	Adı geçen eser
DWT	Det Weigt Ton
GRT	Gross Ton
m	Metre
Km	Kilometre
TEU	Konteyner Kapasitesi
LPG	Likit Petrol Gazı
LNG	Likit Doğal Gaz
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
INMARSAT	Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
IMF	Uluslar arası Para Fonu
IBRD	Uluslar arası Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası
AB	Avrupa Birliği
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
OA	İşletme Anlaşması
SAR	Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşme
GMDSS	Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi
STCW	Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Szleşmsi
MSC	Deniz Güvenliği Komitesi
MEPC	Deniz Çevresini Koruma Komitesi
LEG	Hukuk Komitesi
TC	Teknik İşbirliği Komitesi
T.C	Türkiye Cumhuriyeti
FAL	Kolaylaştırma komitesi
ISM	Uluslar arası Güvenli Yönetim Kuralları
SOLAS	Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
COLREG	Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
MARPOL	Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi
LOAD LİNES	Uluslararası Yük hatları Sözleşmesi

OPRC	Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma Müdahale ve İşbirliğine Dair Sözleşme
SALVAGE	Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi
IOPP	Uluslararası petrol kirliliğinden korunma sertifikası
SOPEP	Deniz kirliliğini önleme acil planı
COW	Ham petrol yıkama sistemi
TSS	Traffic Separation Scheme: Trafik Ayırım Şeması
VTS	Vessel Traffic Services: Gemi Trafik Hizmetleri
IMDG	İnternational Maritime Dangerous Goods code
Sox	Sülfür Oksit
CFCs	Klorofloro karbon
HCFCs	Hidroklorofloro karbon
CLC92	Petrol kirliliğinden doğan zararı hukuki sorumluluğu ile ilgili sözleşme
FUND92	Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Uluslararası Fonun Kurlması İle İlgili Sözleşme
SUA	Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme
EEZ	Umuma açık olmayan ekonomik bölge
CLC	Sicil sorumluluk sözleşmesi
UNEP	Birleşmiş milletler çevre programı
REMPEC	Akdeniz İçin Bölgesel deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesi
OECD	İktisadi kalkınma ve İşbirliği Teşkilatı
MTC	Deniz taşımacılığı Komitesi
SNG	Gemi İnşa anlaşması özel müzakere grubu
CIESM	Türkiye, Uluslararası Akdeniz Bilimsel Araştırma Komisyonu
TONNAGE	Gemilerin Tonaj Ölçümlerine ilişkin Uluslar arası Sözleşme
IACS	Uluslar arası Klas kuruluşları birliği
FSI	Bayrak Devleti Uygulama Alt Komitesi
HSSC	Uyumlandırılmış tam teftiş ve belgelendirme sistemi
LDDG	Liman devleti denetim görevlileri
PPI	Policy proof Insurance
P and I	Sorumluluk ve Mesuliyet Sigortası
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
İDO	İstanbul Deniz Otobüsleri

SS	Sınırlı Sorumlu
TURYOL	Turizm ve Yolcu Deniz taşıyıcıları Kooperatifi
AVRASYA-DENTUR	Avrasya Deniz Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
İETT	İstanbul Elektrik Tramvay ve Trayleybüs İşletmesi
UKOME	Ulaşım koordinasyon Merkezi
DTO	Deniz Ticaret Odası
A.P.A.	İskenderiye Liman İdaresi

TABLolar LİSTESİ

- Tablo 1 Taşıma sistemlerinde ton-km bazında maliyet
- Tablo 2 Taşıt Türlerinde ton-mil bazında maliyet
- Tablo 3 Ulaşım Sistemlerinde yakıt tüketimi bazında maliyet
- Tablo 4 Dünya Filo Gelişimi
- Tablo 5 Dünya Deniz Ticareti (1996-2006)
- Tablo 6 İstanbul'un Asya ve Avrupa Yakasında ilçelere Göre İskele Dağılımları
- Tablo 7 Konumuna Göre Mevcut İskele Durumları ve Sayıları
- Tablo 8 TDİ Yolcu Trafiği (sefer başı ortalama toplam yolculuk)
- Tablo 9 TDİ Arabalı Vapurlarının Özellikleri
- Tablo 10 TDİ Vapurlarının Özellikleri
- Tablo 11 İDO A.Ş. Deniz Otobüsleri ve Feribotlarının Özellikleri
- Tablo 12 İDO Yolcu Trafiği (Sefer başına ortalama toplam yolculuk)
- Tablo 13 ÖTV Siz Yakıt Sonrası İDO A.Ş.Sefer sayısındaki Artışlar
- Tablo 14 TURYOL Teknelerinin Özellikleri.
- Tablo 15 AVRASYA DENTUR Teknelerinin Özellikleri
- Tablo 16 İstanbul Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası Filosu
- Tablo 17 Akçansa Limanı Rıhtım-İskele özellikleri
- Tablo 18 Ambarlı Depolama Hizmetleri Limanında Elleçlenen Yük Miktarları ve Gemi Sayısı
- Tablo 19 Anadolu Çimentoları A.Ş.Limanı Taşınan Araç sayısı ve Elleçlenen yük miktarları.
- Tablo 20 Anadolu Çimentoları A.Ş. Limanı Yıllara göre Liman' a uğrayan Gemi sayıları.
- Tablo 21 AYGAZ A.Ş. LPG Tesisleri Limanı Elleçlenen Yük ve Uğrayan Gemi Sayısı.
- Tablo 22 ÇEKİSAN Limanı Elleçlenen Yük ve Uğrayan Gemi Sayısı.
- Tablo 23 KUMPORT Ambarlı Limanı Kapasitesi
- Tablo 24 KUMPORT Ambarlı Limanı Rıhtım ve İskele Bilgileri

- Tablo 25 KUMPORT Ambarlı Limanı Yolcu sayısı ve Elleçlenen Yük Miktarı
- Tablo 26 KUMPORT Limanı Uğrayan gemi sayısı
- Tablo 27 MARDAŞ Limanı Rıhtım İskele Bilgileri;
- Tablo 28 MARDAŞ Limanı Elleçlenen Yük Miktarları ve Uğrayan gemi sayıları
- Tablo 29 MARPORT Rıhtım ve İskele Bilgileri;
- Tablo 30 MARPORT Limanı Elleçlenen yük miktarı ve Limana uğrayan Gemi sayısı
- Tablo 31 Petrol Ofisi Haramidere Limanı Rıhtım,İskele,Platform,Şamandıra bilgileri.
- Tablo 32 Petrol Ofisi Haramidere Limanı Elleçlenen Yük miktarı ve Uğrayan Gemi sayısı
- Tablo 33 TOTAL Haramidere Limanı Rıhtım ve İskele Bilgileri
- Tablo 34 TOTAL Haramidere Limanı Elleçlenen Yük Miktarı ve Uğrayan gemi sayısı
- Tablo 35 2000-2004 Dönemi Ambarlı Liman Başkanlığı Limanlarına Uğrayan Gemi sayısı
- Tablo 36 Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda Elleçlenen Sıvı Dökme Yük miktarları
- Tablo 37 Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda Elleçlenen Kuru Dökme Yük miktarları
- Tablo 38 Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda Elleçlenen Genel kargo Yük miktarları
- Tablo 39 Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda Elleçlenen Konteynır Adedi
- Tablo 40 Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda Elleçlenen RO-RO Araç Adedi
- Tablo 41 Kumcular İskelesi Rıhtım ve İskele Bilgileri
- Tablo 42 Haydarpaşa Limanı Rıhtım ve İskele Bilgileri
- Tablo 43 Haydarpaşa Limanı Kapasitesi
- Tablo 44 Haydarpaşa Limanı Elleçlenen Yük Miktarı
- Tablo 45 Haydarpaşa Limanı Uğrayan Gemi Sayısı
- Tablo 46 MOBİL OİL Serviburnu Limanı Rıhtım ve İskele bilgileri
- Tablo 47 MOBİL OİL Serviburnu Limanı Elleçlenen Yük Miktarları ve Uğrayan gemi sayısı
- Tablo 48 PETROL OFİSİ Çubuklu Limanı Rıhtım ve İskele bilgileri.
- Tablo 49 PETROL OFİSİ Çubuklu Limanı Elleçlenen Yük ve Uğrayan Gemi sayısı
- Tablo 50 TDİ İstanbul Limanı Rıhtım ve İskele bilgileri .
- Tablo 51 TDİ İstanbul Limanı Yolcu sayısı ve Uğrayan Gemi sayısı
- Tablo 52 ZEYPORT Limanı Rıhtım ve İskele bilgileri.
- Tablo 53 ZEYPORT Limanı Yolcu sayısı ,Yük Miktarları ve Uğrayan Gemi sayısı
- Tablo 54 İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Limanlara Uğrayan gemi sayıları

- Tablo 55 İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelerde Elleçlenen Yük Miktarları
- Tablo 56 İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelerde taşınan Araç-Yolcu ve Konteynır
- Tablo 57 Çayırova Cam sanayii İskelesi Rıhtım ve İskele bilgileri
- Tablo 58 Çayırova Cam Sanayii Elleçlenen Yük miktarı ve uğrayan gemi sayısı
- Tablo 59 GİSAŞ Tuzla İskelesi rıhtım ve iskele bilgileri
- Tablo 60 GİSAŞ Tuzla İskelesi Elleçlenen Yük Miktarı ve Uğrayan gemi sayısı
- Tablo 61 UN RO-RO Pendik Limanı Rıhtım ve iskelesi ve Elleçleme Ekipmanları ,
- Tablo 62 Tuzla Liman Başkanlığına Bağlı Limanlara Uğrayan gemi sayıları
- Tablo 63 Tuzla Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda Elleçlenen yük miktarı
- Tablo 64 Mısır Limanları Genel İstatistik verileri
- Tablo 65 Liman İdaresi Başkanlıkları ve Liman siciline kayıtlı çalışan Toplam deniz aracı sayıları
- Tablo 66 Mısır Ticaret Limanlarının kapasiteleri
- Tablo 67 Gemi Tiplerine Göre sınıflandırılmış Mısır Ticaret Filosu
- Tablo 68 2004 Yılında Mısır Limanlarına Uğrayan gemi Sayıları
- Tablo 69 2004 Yılında Mısır Limanlarında boşaltılan kargo Yük miktarları
- Tablo 70 2004 Yılında Mısır Limanlarından Yüklenen Kargo Yük miktarları
- Tablo 71 2004 Yılında Mısır Limanlarında Elleçlenen Konteynır adedi
- Tablo 72 Süveyş Kanalının karakteristik özellikleri ve Uzunluklar:
- Tablo 73 İskenderiye Limanı Hizmet Üretim Bilgileri
- Tablo 74 İskenderiye Limanı, Tiplerine göre düzenlenmiş Rıhtım ve İskele bilgileri.
- Tablo 75 İskenderiye Limanı Serbest geçiş yanaşma alanları
- Tablo 76 El Dekheila Limanının, tiplerine göre düzenlenmiş Rıhtım/İskele bilgileri
- Tablo 77 2004 yılı İskenderiye Limanı Niteliklerine göre elleçlenen yük miktarı ve gemi sayıları
- Tablo 78 İskenderiye Limanları 2003-2004 Yılları Eleçlenen yük miktrı ve gemi sayıları karşılaştırması
- Tablo 79 Elleçlenen Yük değerleri:
- Tablo 80 İstatistik Analiz

GRAFİKLER LİSTESİ

- Grafik 1. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlara, 2000-2004 Dönemi Uğrayan Gemi sayısı
- Grafik 2. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda, 2000-2004 Dönemi Sıvı Yük Miktarı
- Grafik 3. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda, 2000-2004 Dönemi Kuru Yük Miktarı
- Grafik 4. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda, 2000-2004 Dönemi Genel kargo Yüğü
- Grafik 5. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda, 2000-2004 Dönemi Taşınan Konteynır
- Grafik 6. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda, 2000-2004 Dönemi Taşınan Araç sayısı
- Grafik 7. İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Limanlara, 2000-2004 Dönemi Uğrayan Gemi sayısı
- Grafik 8. İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda, 2000-2004 Dönemi Taşınan Yük Miktarı
- Grafik 9. Haydarpaşa Limanında, 2000-2004 Dönemi Taşınan konteynır
- Grafik 10. Haydarpaşa Limanında, 2000-2004 Dönemi Taşınan RO-RO Araç sayısı
- Grafik 11. İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda, 2000-2004 Dönemi Taşınan yolcu sayısı
- Grafik 12. Tuzla Liman Başkanlığına Bağlı Limanlara, 2000-2004 Dönemi Uğrayan Gemi sayısı
- Grafik 13. Tuzla Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda, 2000-2004 Dönemi Elleçlenen Yük durumu

ŞEKİLLER LİSTESİ

- Şekil 1 Mısır Limanları Konumu
- Şekil 2 İskenderiye Batı Limanı ve El Dekheila Liman Bölgesi
- Şekil 3 İskenderiye Liman haritası
- Şekil 4 İskenderiye Batı Limanı Krokisi
- Şekil 5 İskenderiye Limanı Birinci Bölge
- Şekil 6 İskenderiye Limanı İkinci Bölge
- Şekil 7 İskenderiye Limanı Üçünü Bölge

- Şekil 8 İskenderiye Limanı Dördüncü Bölge
Şekil 9 İskenderiye Limanı Beşinci Bölge
Şekil 10 İskenderiye Limanı Altıncı Bölge
Şekil 11 İskenderiye Limanı Mendirek Deniz Feneri
Şekil 12 El Dekheila Limanı Geri Bölgesi
Şekil 13 El Dekheila Limanı Krokisi

GİRİŞ

Denizyolu ulaştırmasının, tarihin çok eski devirlerine kadar uzandığı bilinmektedir. M.Ö.IV.yüzyılın öncesinden kalan, denizciliğin var olduğunu kanıtlayan eserler vardır. Bu devirlerde denizcilik, doğal olarak iç denizlerde yapılabiliyordu. Nitekim ilk çağlarda denizciliğin, ticaretin beşiği olarak gösterilen ve çevresi karalarla çevrili olan Akdeniz'de başladığı iddia edilebilir.

Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüz dünyasında deniz ve denizcilik; Yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalı haline gelmiştir.

Uluslararası düzeyde her ülke veya bölgenin alt yapıları ile yapılan ticaretin özelliğine göre taşıma sistemlerinin bulunabilirliği değişmektedir. Uluslararası ticaret hacminin genişlemesi, Denizyolu ile yapılan taşımacılığın artmasına ve çeşitlenmesine neden olmuştur. Günümüzde denizyolu taşımacılığı, uluslararası özellik taşımakta ve entegre bir sistem olarak algılanmaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişme ve koşullar denizyolu taşımacılığının kural ve yöntemlerini de belirlemektedir.

Günümüzde, hemen hemen dünyadaki bütün metropol kentlerin tamamına yakınının denizyolu bağlantısı olduğu görülür. Metropol kent içi taşımacılığa bakıldığında, değişik ülkelerde kent içi toplu taşımacılıkta denizyolu taşımacılığından yararlanılmaktadır. Bu kentlerdeki uygulamalar kendi özel konumlarına, teknolojik ve ekonomik olanaklarına bağlı olarak önemli farklar göstermektedir.

Yerleşim alanının kendi yapısı deniz ulaşımını etkilediği gibi, iklimsel ve doğal yapı gibi coğrafi etkenler, ülkelerin kendi içindeki bölgesel ve genel ekonomik durum ile yasal ve idari düzenlemeler, deniz araçlarının teknik özellikleri, Yerleşim bölgesinde deniz kültürünü beniseme, armatör uygulamaları ile sendikal faaliyetler deniz yolu taşımacılığını etkileyen temel faktörler olarak kabul edilebilir.

Deniz ulaşım bağlantısı olan bütün Metropol kent planlamalarında; Limanlara, iskele ve yolcu terminalleri ile bunların bağlantı yollarına, tersane ve atölyelere, yakıt dolum tesislerine, su depoları ve bağlantı tesisatına, haberleşme ve satış sistemleri alt yapı tesisatına, gemi ve deniz personeli eğitim kurumları ile yönetim kurumlarının bulunmasına yer verilmekte ve bunların şehir içindeki konumları, doğal şartlar ile birlikte içinde bulunduğu yerleşim biriminin konumuna göre belirlenmektedir.

Denizyolu taşımacılığının temel elemanları deniz araçları ve limanlardır. Gerek deniz aracının, gerekse Limanların uygun teknolojik alt yapıya sahip olması, denizyolu

taşımacılığındaki hizmet kalitesini artırdığı gibi, işletme maliyetini kontrol etmede de önemli kolaylıklar sunmaktadır.

Denizyolu taşımacılığında en belirgin faktör taşınan yükün ne olduğudur. Taşınacak birim yük konusuna göre deniz araçları kendi içinde sınıflandırılırken, kalkış ve varış limanlarındaki İskele ve terminaller ile bunların içinde bulunduğu yerleşim birimlerindeki konumları da farklılaşmaktadır.

Gemi İnşa sanayindeki gelişme, taşınacak yük konusuna göre, gemi inşa malzemesi ve gemi tiplerinin de çeşitlenmesine yol açmıştır.

Denizyolu taşımacılığının küreselleşmesinde somut sonuç Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 'nün kurulmuş ve aktif olarak çalışıyor olmasıdır.

Denizyolu taşımacılığı gerek global olarak uluslararası boyutta, gerekse içinde bulunduğu ülke yada bölge boyutunda olsun, genel ekonomik durum ile çok yakından ilgili olup, ekonomik durumdan etkilendiği gibi aynı zamanda onu etkileyebilmektedir.

İstanbul; Deniz yolu taşımacılığında uluslararası transit geçiş güzergahında olduğu gibi, kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığı bakımından da çok ciddi avantajlara sahip bir konumdadır. Dünyanın en güvenli doğal limanları arasında yer almıştır. İstanbul da hem açık deniz sahilleri boyunca, kentin uç noktalarını bağlayan deniz ulaşım modelleri, Haliç içinde çalışan kısa geçiş hatları, hem de kentin iki yakasını aynı zamanda iki kıtayı birbirine bağlayan boğaz geçiş hatları mevcuttur.

İskenderiye; önemli bir liman olarak, Mısır'ın Akdeniz'e ve Avrupa ülkelerine açılması için bir kapı görevi üstlenmiştir. Aynı zamanda Akdeniz ile Kızıldeniz arasında transit geçiş yapan uluslararası deniz yolu taşımacılığı rotası üzerinde bulunması ve Afrika kıtasının Akdeniz'e bağlantısındaki en güvenli liman olması ise önemini daha da artırmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde, genel olarak denizyolu taşımacılığı ile denizcilikle ilgili uluslar arası örgüt ve kurumlar üzerinde durulmakta ve metropol kentlerde denizyolu taşımacılığı ele alınmaktadır. İkinci bölümde, İstanbul'da denizyolu taşımacılığı tarihsel bir süreç çerisinde ele alınmakta ve denizyolu taşımacılığının günümüzdeki durumu ve yapısı irdelenmektedir. Üçüncü bölümde, yine İskenderiye'deki denizyolu taşımacılığı tarihsel bir süreç çerisinde ele alınarak, denizyolu taşımacılığının günümüzdeki durumu ve yapısı irdelenmektedir.

Dördüncü ve son bölümde, denizyolu taşımacılığı açısından İstanbul ve İskenderiye karşılaştırmalı olarak ele alınmakta, benzer ve farklı yönleri ortaya konularak irdelenmektedir.

I. BÖLÜM

1.METROPOL KENTLERDE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI'NIN GENEL GÖRÜNÜMÜ

1.1 Metropol Kent Kavramının Tanımı ve Kapsamı:

Dünyanın belli başlı kentlerindeki ulaşım sistemleri, bu kentlerin kendi özel konumlarına ve teknolojik olanaklarına göre önemli farklılıklar içermektedir. Bu farklar, kentlerin büyüklüklerine göre taşıma sisteminde kullanılan araçların yapısı, taşıma işlemini yapan kuruluşlar ve bunların alt yapıları ile taşınan yükün sayısal büyüklükleri, niteliği ve yolculuk amaçlarına göre değişmektedir.

Kentlerin ölçek ve nitelik bakımından büyümesi bir çok sorunu ve çözüm önerilerini de beraberinde getirmiştir. Bununla birlikte tanımlamalar da değişmiş küresel bakış açıları ön plana çıkmaya başlamıştır. Bunun en açık örneği Metropol kent kavramının yerleşmiş olmasıdır.

Metropolleşme süreci dört farklı süreç olarak tanımlanmaktadır.¹

Birinci Süreç; Metropol'ün mekansal büyüklüğü ile tanımlanmış büyük kentten farklı olarak üstlenmek zorunda olduğu rolleri ifade eder

İkinci Süreç; Üretim faaliyetlerinin arttığı dinamizm ile yönlendirilmiş dünya kentleri yada uluslararası kentlerin ortaya çıkmasına neden olan süreçtir

Üçüncü süreç; İş gücü ve yatırımların odaklaşma, yoğunlaşma mekanizmaları ve kapasiteleri üzerine kurulmaktadır.

Dördüncü süreç; Metropol içi ayrışmayı öne çıkarmaktadır. Bu süreçte eş zamanlı olarak birbirine ters oluşumlar yaşanmaktadır.

19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında teknolojik gelişmelere paralel olarak, ölçek ve nitelik bakımından bu zamana kadar görülen kentlerden çok farklı özelliklere sahip olan yeni kentleşme olgusu ortaya çıkmıştır. Yerellikten dünya ölçeğine taşınmış Metropoliten planlama kavramı ile de, Metropolleşme ve Metropol sistemler tanımlanmaya başlamıştır.²

¹ İBB Ulaşım Daire Başkanlığı- İstanbul 1. Kent İçi Ulaşım Şurası Raporu 14-16 Mart 2002 Sayfa : 13

² İçişleri Bakanlığı - Kentiçi Ulaşım ve Gelişmiş Büyükşehirlerde Ulaşım Yönetimi Raporu

<http://birimweb.icisler.gov.tr/strateji/arastirma/Trafik/B5.doc>

Metropol kavramının Türkçe karşılığı Büyükşehir (Anakent) terimiyle ifade edilmekte ve Metropol ifadesi daha çok uluslararası bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tanımı üzerinde fikir birliği olmamasına rağmen, Büyükşehir uygulamasının hukuki ve idari boyutunda, İstanbul, Londra, Tokyo, Paris, Toronto, gibi büyük kentlerde bir yerel yönetim birimi olarak Büyükşehir belediyeleriyle karşılaşırız. Büyükşehir belediyelerinin kurulması için ölçütler geliştirilmiştir. Herhangi bir yerleşim merkezinde Büyükşehir belediyesi kurulması için üç önemli ölçüt kullanılmaktadır.³

1. Nüfus Ölçütü; Bu ölçüte göre belli bir nüfus miktarına ulaşan yerlerde Büyükşehir belediyesi kurulmalıdır. Ancak nüfus ölçütü tek başına yeterli bir ölçüt değildir.

2. Büyükşehir Karakteri Ölçütü; Büyükşehir karakteri taşıyan kentlerde büyük ölçüde ticari, mali, ekonomik, endüstriyel, teknik, sosyal, kültürel ve idari açıdan bir gelişmişlik gözlenir. Büyükşehirler hem ekonomik hem de kültürel ve siyasal güç merkezi olma özelliklerine sahiptirler.

Yukarıdaki iki ölçüte de uyan birçok kent bugün büyükşehir statüsünde değildir.

3. Merkezde Birden Fazla İlçe Bulunması Ölçütü; Yukarıdaki ölçütlere uymakla birlikte birden fazla ilçe bulunan veya birden fazla ilçe kurulması mümkün olan il merkezlerine de gerek vardır.

Uluslararası ifade ile Metropol kentler; Belirli büyüklüğe ulaşmış bir nüfus ile birlikte büyük ölçüde ticari, mali, ekonomik, endüstriyel, teknik, sosyal, kültürel ve idari açıdan gelişmiş ayrıca merkezi bir idare ile birlikte birden fazla idaresinde bulunduğu büyük yerleşim merkezleridir

Denizyolu taşımacılığı açısından bakıldığında hemen hemen dünyadaki bütün metropol kentlerin tamamına yakınının denizyolu bağlantısı olduğu görülür.

Uluslararası düzeyde her ülke veya bölgenin alt yapıları ile yapılan ticaretin özelliğine göre taşıma sistemlerinin bulunabilirliği değişmektedir. Örneğin, denizyolu ile

³ Ayşe TEKEL, “Metropolitan Planlamanın Önemi ve Gerekliliği”, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt: 11, 1 Ocak 2002. s. 42-56

yapılan düzenli hat taşımacılığında farklı hatlar bulunabilmekte ve farklı hatlarda farklı gemi türleri çalışmaktadır.⁴

Akdeniz’de düzenli feribot ile yolcu taşımacılığı hattı dünyanın sayılı uzun hatlarından biridir. Bu bölgede Avrupa Birliği’ne üye ülkeler arasında feribotla yolcu taşımacılığı dolayısı ile deniz ulaştırması alanında bir pazar paylaşımı ve rekabet söz konusu olmaktadır. Akdenizde Feribot taşımacılığı yapan ülkeler; Yunanistan, Fransa, Finlandiya, Almanya, İtalya, Kıbrıs Rum Kesimi, İngiltere, Amerika ve daha küçük çapta, Türk, Hırvat, Arnavut, İsraili feribot işletmecileri bulunmaktadır.⁵

Metropol kent içi denizyolu taşımacılığı açısından bakıldığında çeşitli ülkelerde kent içi toplu taşımacılıkta denizyolu taşımacılığından yararlanılmaktadır. Bu kentlerdeki uygulamalar kendi özel konumlarına teknolojik olanaklarına bağlı olarak önemli farklar göstermektedir.⁶

Venedik Metropoliten alanında, ana ulaşım denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Kullanılan deniz taşıma araçları çok çeşitlidir. Gondollar, Motoscafi denilen deniz motorları, Vaporetti(Vapurlar,deniz otobüsleri) , Merkez kent ile en büyük banliyö olan Lido arasında araba vapurları da çalışmaktadır.

San Fransisko vapur sistemi, Larkspur ve sausalito banliyölerinden kent merkezine yönelen iki güzergâhtan oluşmaktadır.

Honkong 236 adadan oluşmaktadır ve denizyolu taşımacılığı ana ulaşım ağını oluşturmaktadır. Kullanılan deniz araçları, geleneksel uzak doğu kayığı Sampan, Wallawallas denilen motorlu kayıklar ve düzenli deniz ulaşım hizmeti veren vapur ve deniz otobüsü ile turistik amaçlı değişik boyutta tekneler yaşamın bir parçası olmuştur.

New York da, Köprü ve tünel yapımından önce Manhattan’dan Brooklyn’e, New Sersey’e vapurlarla ulaşılırken, köprü ve tünel yapımından sonra vapurlar kalkmıştır.

⁴ Levent KÖLETELİ, “Denizyolu İle Yapılan Düzenli Hat Taşımacılığı Modeli”, Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü.Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma-İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı Haziran-1998, S;14

⁵ Emrullah DEMİREL,” Akdeniz İçi Feriot Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Alternatif Taşıma Hatlarının Analizi” Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü.Fen Bilimleri Enstitüsü-Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Mayıs-1996 S;54-57.

⁶ Birsen KOLDEMİR, “İstanbul Deniz Ulaştırma Sisteminin Optimizasyonu”, Yüksek Lisans Tezi .İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma- İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Mayıs-1995, S. 8 -13

Staten adası ile Manhattan arasında Verrazano-Narrows köprüsünün yapılmasına rağmen yolcuların büyük çoğunluğu denizyolu taşımacılığını tercih etmektedirler.

Tokyo Metropoliten alanında, Yokohama ve Chiba yerleşim birimleri arasında karşılıklı Feribot seferleri bulunmaktadır. Ayrıca Seto iç denizinde üç hatta hizmet veren Feribotlar yolcu ve araç taşımaktadırlar.

Seattle'da denizyolu taşımacılığı karayolu taşımacılığının bir uzantısı şeklindedir. Kentin banliyösi konumundaki çok sayıda adanın Feribotları kullanmaktan başka olanağı bulunmamaktadır. Seattle denizyolu taşımacılığında birbirine bağımlı olarak çalışan çok sayıda vapur hattı bulunmakta ve yolcu ve araç taşımacılığı yapılmaktadır.

Vancouvar'da deniz otobüsü ve Feribotlar ile yolcu ve araç taşımacılığı yapılmaktadır.

Uluslararası transit taşımacılık yolu üzerinde bulunan İstanbul'da; Taka, Sandal, Motorboat, Tekne, Vapur, Arabalı Vapur, Deniz otobüsü, Ferrycatt, Feribot, gibi isimler altında çok sayıda ve çeşitte denizyolu taşıma aracı kullanılmaktadır.

Kahire'de ise Nil Nehri üzerinde Felucca denilen kayıklar ile, turistik amaçlı Feribotlar kullanılmaktadır. Buna mukabil Akdeniz kıyısında bir Liman kenti olan İskenderiye'de ise şehir içi taşımacılıkta kullanılan denizyolu aracı bulunmamaktadır.

1.2. Denizyolu Taşımacılığının Tanımı ve Kapsamı

Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüz dünyasında deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır.

Denizyolu taşımacılığının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişme ve koşullar denizyolu taşımacılığının kural ve yöntemlerini de belirlemektedir.

Uluslararası ticaret hacminin genişlemesi, Denizyolu ile yapılan taşımacılığın artmasına ve çeşitlenmesine de neden olmuştur. Denizyolu taşımacılığı entegre bir sistem olarak algılanmakta, tüm ulaşım sistemlerinin oluşturduğu "Ulaştırma zincirinin" önemli bir parçası olarak görülmektedir.⁷

⁷ Didem TEKBAŞ, "Limanlarımızın Ülke Kalkınmasındaki Rolü", Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ocak-1999, S.3

Kitle taşımacılığı içinde birim taşıma maliyeti en düşük olanı denizyolu taşımacılığıdır. Bu nedenle de sanayileşmiş ve denize kıyısı olan ülkeler taşımacılıkta denizyolunu tercih etmektedirler.

Bugün dünya ticaretinin yaklaşık *yüzde 80* 'i denizyolu ile yapılmakta, ton-mil bazında ise bu oran %99 'u bulmaktadır.⁸

Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat daha ucuzdur.

Taşıma sistemlerini birbirleriyle karşılaştıran değişik maliyet araştırmalarından denizyolunun en ekonomik taşıma olarak ortaya konulduğu Ton-Km bazında maliyet, Ton-Mil bazında maliyet ve ulaşım sistemlerinde yakıt tüketimi bazında maliyet çalışma sonuçları sırasıyla Tablo 1, Tablo 2, Tablo 3 te yer almaktadır.

Tablo 1: Taşıma sistemlerinde ton-km bazında maliyet

Taşıma sistemi	Taşıma Maliyeti	
	ton-km	Ton-mil
Tarifeli uçak (yük,yolcu,posta)	25.2	36.8
Yük uçağı	5-10	7-15
Karayolu (yük)	3-8	4-12
Demiryolu (yük)	0.75-5	0.1-7
Denizyolu (yük)	0.1-2	0.1-3

Kaynak: Necmettin AKTEN, *İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma* (1994), tablo:33,80- 34,80-35,80

Tablo 2: Taşıt Türlerinde ton-mil bazında maliyet

Taşıt türü	Birim maliyet (ton-mil)
Kamyon (a)	1.00
Tren (b)	0.03
Gemi (c)	0.006
Hoverkraft	7.80
Uçak	4.40

Kaynak: Necmettin AKTEN, a.g.e., tablo:33,80- 34,80-35,80; (a) 10 tonluk, (b) 500 ton yükle, (c) 100.000 dwt

⁸ Levent KÖLETELİ, a.g.e S.16

Tablo 3: Ulaşım Sistemlerinde yakıt tüketimi bazında maliyet

Ulaşım sistemi (megajul/ton-km)-----	Yakıt tüketimi
Denizyolu	
· 3.000 DWT tanker (a) -----	0.3
· 1.226 TEU konteyner gemisi (b) -----	0.12
Demiryolu	
· yük treni -----	0.6
Kamyon	
· minimum -----	0.7
· maksimum -----	1.2

Kaynak: Necmettin AKTEN, a.g.e., tablo:33,80- 34,80-35,80; (a) hızı 14 knot (mil/saat), (b) hızı 18.5 knot

Denizyolu taşımacılığının diğer avantajı ise özellikle sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir noktadan diğer bir noktaya taşınması imkanını sağlaması olarak belirtilebilir.

20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler, dünya deniz ticaretini de etkilemiş yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelerin denizyolu taşımacılığında da uygulanması bir taraftan yüksek süratli, emniyetli ve daha konforlu deniz araçlarının taşımacılıkta kullanılmasını beraberinde getirirken diğer taraftan uzak mesafelere daha çok miktarda ve daha ucuza sevkiyat yapma imkanını da getirmiştir.

Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş, yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak tanıyan kombine taşımacılık ve bunun yük birimi olan birim yük kavramı, özellikle konteynırların ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır. Konteynır taşımacılığı günümüzde çok daha önemli hale gelmiştir.

Dünya enerji tüketimindeki artış karşısında alternatif enerji üretimine yönelme ile yakın gelecekte ham petrol tankeri talebinin azalması buna karşın likit gaz taşıyıcılarına yönelik talebin ise artması beklenmektedir.

Denizyolu taşımacılığı uluslararası ticaretin seyrine göre hareket eden kırılgan bir yapıya sahiptir. Dünya Deniz ticaret hacmi 1980 -1983 arasında 3.606 milyon Ton'dan 3.090 milyon tona düşerek küçülmüş,1984 den itibaren toparlanmaya başlamış ancak

1988 yılında (3.675 milyon ton) eski seviyesini yakalamış bu tarihten sonra ise sürekli artış eğilimine girmiştir.⁹

Son on yılda %2.7 'lık yıllık ortalama bir artışla filonun toplam büyüklüğü 2005 yılı başı itibariyle 855 milyon DWT' a ulaşmıştır. Toplam filonun %37.6'sı tankerler, %38'i dökme yük, %1.4'i kombine ve %23.4'ü ise diğer gemi türlerinden oluşmaktadır.

Taşınan yükün %27.4'ü ham petrol, %7'si petrol ürünleri, %9.6'sı demir cevheri, %10'u kömür, %3.8'i tahıl, %1.1'i boksit ve alüminyum, %0.42'si fosfat ve %40.8'i diğer yüklerden oluşmaktadır.¹⁰

Dünya deniz ticaret filosunun 1993-2005 yılları arasındaki gelişimi Tablo 4 de verilmiştir.

Tablo 4: Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT)

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

⁹ Mehmet Emin ERGÜLEÇ, "Deniz Politikası Açısından Liman İşletmeciliğinde Entegre Ulaşım Sistemleri", Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü.Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü-Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı Mayıs-2002 S.11

¹⁰ DPT. IX .Kalkınma planı (2007-2013), **Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Mayıs-2006

Dünya deniz taşımacılığının 1996-2006 tarihleri arasındaki 10 yıllık gelişimi Tablo 5 'de verilmiştir. Yük konusuna göre dünya deniz ticaret hacmi son on yıllık dönemde sürekli artış eğilimindedir.

Tablo 5: Dünya Deniz Ticareti 1996-2006 (Milyon Ton)

	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit ve Almyum	Fosfat	Diğer Yükler	Toplam
1996	1.466	404	391	435	193	51	31	1.935	4.906
1997	1.519	410	430	460	203	54	32	2.060	5.168
1998	1.535	402	417	473	196	53	31	2.065	5.172
1999	1.550	415	411	482	220	53	30	2.135	5.296
2000	1.608	419	454	523	230	53	28	2.280	5.595
2001	1.592	425	452	565	234	51	29	2.305	5.653
2002	1.588	414	484	570	245	54	30	2.435	5.820
2003	1.673	440	524	619	240	63	29	2.545	6.133
2004 Tah.	1.800	465	590	650	250	67	30	2.690	6.542
2005 Tah.	1.870	485	640	685	260	70	30	2.790	6.830
2006 Tah.	1.960	500	685	710	270	73	30	2.910	7.138

Kaynak: İstanbul ve .. Deniz Ticaret Odası, 2004 Deniz Sektörü Raporu,; Yayın No.66. S.18

Tahminlere göre, Son 10 yılda %4.55'lik yıllık ortalama bir artışla taşınan toplam yük miktarı 2006 yılı sonu itibariyle 7 milyar 138 milyon ton değerine ulaşması tahmin edilmektedir.

Kuru yük talebinin her yıl % 4,9 artarak, dönem sonunda 1,95 milyar tona çıkması, petrol tankeri yük talebinin ise aynı dönemde her yıl % 1,6 artarak 2,08 milyar tona ulaşması beklenmektedir. Konteynır ve diğer genel yüklerin yıllık % 6,6 büyüme oranıyla 1,6 milyar tona ulaşacağı tahmin edilmektedir. Dünya deniz ticaret filosu ise, yıllık % 3,2 oranında büyüyerek 2006 yılı sonunda 880 milyon DWT rakamına ulaşması beklenmektedir.¹¹

Denizyolu taşımacılığının uluslararası karakterinin yanısıra ulusal ekonomiyi etkileyen ve ulusal ekonomiden etkilenen bir sistem olması, tüm ülkelerin bu sektöre büyük önem vermesi sonucunu doğurmaktadır.

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği denizyolu taşımacılığının temel elemanları deniz araçları ve limanlardır. Yüklerin

¹¹ TÜBİTAK, VİZYON 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli, Teknoloji Öngörüsü Projesi Raporu- Denizcilik.S: 11 Temmuz 2003-Ankara

elleçlenerek taşımaların başlayıp sona erdiği limanlarda, taşımaları yapan gemilerin yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımacılıkla ülke ekonomisine katkısı büyüktür.¹²

Denizyolu taşımacılığında en belirgin faktör taşınan yükün ne olduğudur. Taşınacak birim yük konusuna göre deniz araçları kendi içinde sınıflandırılırken, kalkış ve varış limanlarındaki İskele ve terminaller ile bunların içinde bulunduğu yerleşim birimlerindeki konumları da farklılaşmaktadır.

Taşınan yük konusuna göre denizyolu taşımacılığı kendi içinde;

1. Tanker taşımacılığı:

- Ham Petrol Taşımacılığı
- Petrol Ürünleri Taşımacılığı
- Kimyasal Madde Taşımacılığı
- LPG Taşımacılığı
- LNG Taşımacılığı
- Asfalt Taşımacılığı
- Su Taşımacılığı
- OBO (Ore/Bulk/Oil) Taşımacılığı

2. Kuru Dökme Yük Taşımacılığı

3. Konteyner Taşımacılığı

4. Ro-Ro Taşımacılığı

5. Yolcu Taşımacılığı

- Uluslar arası Yolcu Taşımacılığı
- Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı
- Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı
- Gemi Kurtarma Hizmetleri
- Kıyı Emniyeti Hizmetleri

şeklinde sınıflandırılmaktadır.¹³

Tanker taşımacılığı ile ilgili kara tesisleri taşıma yükünün özelliğinden dolayı yerleşim merkezlerinden mümkün olduğu kadar uzakta oluşturulurken, Kuru dökme yük taşımacılığı, Konteyner taşımacılığı ve RO-RO taşımacılığı ile ilgili kara tesisleri, daha

¹² DPT, IX.Kalkınma Planı (2007-2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Kom. Raporu, Mayıs-2006,

¹³ Mehmet Emin ERGÜLEÇ (2002) , A.g.e, S; 16

çok karayolu – demiryolu bağlantılarının rahat olabileceği ve kombine taşımacılığın yapılabileceği yerleşim birimlerindeki nüfus yaşam yoğunluğunun düşük olduğu bölgelerde seçilmektedir.

Yolcu taşımacılığı ile ilgili kara tesisleri ise daha çok nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu ve kent içi ulaşım modlarının birbirine entegre olabileceği bölgelerde oluşturulmaktadır.

Diğer taraftan denizyolu taşımacılığı kurallarının da, her devletin kendi kuralları ötesinde uluslararası örgütler tarafından yada devletlerin karşılıklı olarak yaptıkları sözleşmeler ile belirlenen kurallar çerçevesinde düzenlenmesini zorunlu hale getirmiştir.

Denizyolu taşımacılığının küreselleşmesinin en belirgin sonucu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ‘ nün kurulmuş ve aktif olarak çalışıyor olmasıdır.

Deniz yolu taşımacılığının bir diğer önemli boyutunu güvenlik teşkil etmektedir. Gemiler ister limanda bağlı iken, ister seyir halinde olsunlar, denizde buldukları süre içinde devamlı risk altındadırlar.¹⁴

Bu riskler;

Gemiden kaynaklanan riskleri; denize elverişlilik ve yola elverişlilik şeklinde gemideki tüm cihaz, makine, seyrüsefer yardımcıları vb. donanımın uluslararası standartlara uygunluğu olarak algılayabiliriz.

Denizden kaynaklanan riskleri; limanlar dahil geminin içinde bulunduğu ortamın her türlü hidrografik ve meteorolojik şartları ve deniz kazalarını örnek olarak belirleyebiliriz.

Yükten kaynaklanan riskler: yükün cinsi, durumu, tehlike derecesi, istiflenmesi, yükleme/boşaltma ameliyeleri gibi hususlardır.

Mürettebattan kaynaklanan riskler: ise gemi adamlarının uluslararası standartlara göre eğitim, sağlık durumu, vardiya tutma gibi hususları içermektedir.

Denizcilik sektöründe aksayan her faaliyetin sonuçta mutlaka az veya çok güvenliğe yansıyan bir yönü vardır. Bu nedenle denizcilikteki güvenlik konusu ulusal boyutların ötesinde SOLAS, COLREG ve STCW gibi gemi, seyir ve mürettebata yönelik pek çok

¹⁴ DPT, ”Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması” <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf> .

sözleşme ve politikalar ile evrensel boyutlu güvenlik kodları kabul edilmiştir. Bu uluslararası kurallara taraf olmadan veya taraf olursa bile gereği gibi uygulayamadan artık dünya denizcilik sektöründe başarılı ve söz sahibi olmak mümkün değildir.

Denizde can güvenliği kavramı gemiler açısından giderek değişmektedir. Yeni cihazlar ve yardımcı aletler deniz güvenliğinin artırılması amacıyla IMO sözleşmeleri kapsamına alınmakta, sözleşme hükümlerine uymakta güçlük çeken veya ağır davranan ülkelerin gemileri ise zorunlu olarak bu kurallara uymak durumunda kalmaktadır.

Teknolojik gelişmeler ve değişen ekonomik koşullar denizyolu taşımacılığını yapısal değişikliklere zorlamıştır. Bu nedenle armatörler ve gemi inşaatçıları yük elleçleme, limanda kalış ve boş seyir süreleri daha az olan gemi tasarımlarına yönelmişlerdir. Böylece denizlerde güvenli ve ekonomik taşımacılık yapmaya uygun Ro-Ro, Konteyner gibi gemilerle, iç sularda ITBS denen itmeli ve çekmeli Römorkör-Mavna sistemi hızla yaygınlaşmaya başlamıştır.¹⁵

1.3. Metropol Kent Oluşum Sürecine Denizyolu Taşımacılığının Etkisi

Toplumsal davranışları ve tercihleri belirlemede üzerinde yaşanan bölge ile ilgili özellikler eski önemlerini kaybetmektedir. Özellikle gelişmiş ekonomilere sahip ülkelerin öncülüğünde ortaya çıkan teknolojik gelişmelerin, endüstriyel üretime ve pazarlama ağına uygulanması ile ulaşım alanında ortaya çıkan kolaylıklar beraberinde yeni yerleşim alanlarının da oluşmasına neden olmuştur. Nitekim İstanbul'un büyümesine denizyolu taşımacılığı çok büyük etkide bulunmuştur.

Denizyolu taşımacılığı yapan Şirket-i Hayriye kurulduğunda, boğaz seferleri yapmaya başlamış, Boğaziçi'nin gelişmesini teşvik etmiş, şirkete ait yolcu gemilerinin çalışmaya başlamasından sonra Boğaziçi köyleri büyümüş, giderek sayfiye merkezleri haline gelmiş, hatta zamanla şehre bağlanarak İstanbul'un yayılıp büyümesine yol açmıştır.

Yeni vapur iskeleleri vadilerin kıyıya açıldığı yalıların yoğunlaştığı noktalarda yer seçmiştir. Böylece vadi içlerinde yaşayanlarla yalılarda oturanların diğer yerleşmelerle ve işyeri-konut-işyeri ve merkez ulaşimleri buralardan 1850'lerde organize olarak şehir hatları seferlerine başlayan, buharlı vapurlarla sağlanmıştır. Deniz taşımacılığı sisteminin gelişmesi topografya nedeniyle birbirleriyle ancak denizden veya kıyı boyunca ilişki

¹⁵ DPT, IX.Kalkınma Planı (2007-2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Mayıs-2006

kurabilen yerleşmelerin sürekli oturulabilir bir nitelik kazanmasını hızlandırmış, dönüşümlü olarak kentin karşılıklı kıyıları arasında kentlilere yönelik deniz taşımacılığının önemi artmıştır. Bu sistem içinde iskeleler düşük yoğunluklu köy yerleşmelerinin merkezlerine yaya erişme mesafesi içinde konumlanmıştır.¹⁶

Teknolojik gelişmelerin üretimde kullanılması, çok sayıda ve çeşitte ürünlerin uzak pazarlara daha kolay ulaştırılabilmesi için, hızlı ve taşıma kapasitesi daha büyük olan deniz araçlarının kullanılması ile, deniz araçları kullanımında ağırlık, askeri amaçlı kullanımdan ticari amaçlı kullanıma kaymaya başlamıştır. Aynı zamanda yeni ve farklı bir ekonomik kaynak olarak, deniz turizminin ortaya çıkması ile de, turizm sektörüne yönelik deniz araçlarının hızla çoğalmasını ve çeşitlenmesini de beraberinde getirmiştir.

Devlet tersaneleri yanında, özel sektör eliyle işletilen tersanelerin artması, diğer taraftan deniz yolu taşımacılığının kara bağlantısı olan Limanların da, taşınan yük konusuna ve gemilerin hacimsel büyüklüklerine göre farklı tanımlamalar altında, yerleşim birimleri içinde değişik bölgelerde konuşlandırılması, bu alanlara yakın bölgelerde gemi inşa alt sanayi sitelerinin ve yeni tedarikçi sektöründe doğmasına sebep olmuştur.

Özellikle küreselleşme çerçevesinde tanımlanan Metropol kentler,dünya ölçeğinde birbirleriyle dayanışma yada rekabet içerisine girmişlerdir. Bu durum uluslararası organizasyonlara ev sahipliği yapmak gibi yeni projelerin ortaya çıkmasını beraberinde getirmiştir.

Küresel ısınma ile birlikte temiz çevre ve sağlıklı yaşam koşullarının oluşturulması gayretleri, kent içi ulaşımında denizyolu taşımacılığından daha çok faydalanma ve deniz kültürü oluşturulması düşüncesini de oluşturmuştur.

Böylece büyük ölçekte, hızlı, emniyetli ve en ucuz taşımacılık olarak deniz yolu taşımacılığı önemini sürekli artırmış ve alt yapı çalışmalarında deniz - kara bağlantılarının uzun dönemli planlamalar ile oluşturulmasını zorunluluk haline getirmiştir.

Bu durum denizyolu taşımacılığında yeni kuralların ve uygulamalarında ortaya çıkmasına neden olmuştur. Denizyolu taşımacılığına ilişkin uluslararası yasal ve idari düzenlemeler yapılırken aynı zamanda gemi inşa, tadil, bakım ve onarım işlemleri de aynı şekilde hem ulusal hem de uluslararası yasal ve idari düzenlemelerin konusu olmuştur.

¹⁶ Zekiye YENEN, Yalçın ÜNAL, Z.Meray ENLİ, "İstanbul'un Kimlik Değişimi", "Su Kentinden Kara Kentine ", Makale , <http://www.metropolistanbul.com/public/temamakale.aspx?mid=14>

Bütün bu gelişmeler deniz kenarlarındaki stratejik yerleşim birimlerinin de hızla büyümesine etki etmiş ve şehir yerleşim dokusunun değişmesine neden olmuştur.

1.4. Şehir Yerleşim Dokusunun Değişmesi ve Yeni Yerleşim Alanlarının Oluşması

Deniz ulaşım bağlantısı olan bütün metropol kent planlamalarında; Limanlar, İskele ve yolcu terminalleri ile, bunların şehir içi ve şehirlerarası bağlantı yolları, deniz araçlarının İnşa, tadil ve tamirlerinin yapılacağı tersane ve atölyeler ile yakıt ve kumanya temin edebilecekleri yakıt dolmuş tesisleri, su depoları ve bağlantı tesisatı, haberleşme ve satış sistemleri alt yapı tesisatı, gemi ve deniz personeli eğitim kurumları ile yönetim kurumlarının bulunmasına yer verilmiş ve bunların şehir içindeki konumları doğal şartlar ile birlikte içinde bulunduğu yerleşim biriminin konumuna göre belirlenmiştir.

Limanlar ve Konuşlandırılması ; Denizyolu taşımacılığının en önemli ayaklarından biriside limanlardır. Rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlayabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği imkanları kapsayan, tekneden kıyıya, tekneden tekneye, kıyıda tekneye yük veya insan nakli, teknelerin bağlanıp kaldırılması veya demirlemeleri, eşyanın karada ve denizde teslimine kadar muhafazası için tesisleri ve imkanları bulunan sınırlandırılmış kara ve deniz alanları liman olarak tanımlanmaktadır.

Limanlar; Gemilerin yolcu ve yük indirme-bindirme, yükleme, boşaltma, bağlama, ve beklemlerine elverişli, yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal alt yapı tesisleri, yönetim, destek, bakım-onarım ve depolama birimleri bulunan tabii veya suni olarak, rüzgar ve deniz tesirlerinden korunmuş kıyı yapılarıdır.¹⁷

Günümüzde uluslararası ölçekte Limanlar birer ticaret merkezi olmakla birlikte, içinde buldukları ülke ekonomisine ciddi katkıda sağlayabilmekte ve tüm dünya ekonomisi için bir finans merkezi haline gelebilmektedir.

Nitekim Rotterdam ve Singapur Limaları içinde buldukları ülkelerin ekonomisine sağladıkları mali katkının yanı sıra hinterlandlarındaki banka ve sigorta hizmetleri ile tüm dünya için birer finans merkezi haline gelmektedirler.¹⁸

¹⁷ Mehmet Emin ERGÜLEÇ, a.g.e. S. 36

¹⁸ Didem TEKBAŞ, a.g.e. S.1

Bir limanın ticaret, ulaşım, istihdam, endüstri ve döviz kazandırma şeklinde ortaya çıkan ekonomik işlevleri Limalara ekonomik büyümede etkin ve önemli bir rol sağlar.¹⁹

Limanlara yapılan yatırımlar uzun vadeli yatırımlardır. Büyük endüstriyel yatırımlar olarak liman ve iskeleler, denizyolu taşımacılığının ve denizcilik sektörünün önemli bir parçasıdır. Deniz ve kara sahalarının planlanmasında, liman yapılarının optimize edilerek projelendirilmesinde ve verimliliği maksimize etmek üzere, deniz dalgası etkisinin en aza indirilmesinde doğru yöntem ve tekniklerin kullanılması, liman ve iskelelerin ticari başarısı üzerinde çok etkili olabilmektedir.

Bilindiği üzere limanlar kara ve demiryolu sistemleri ile denizyolu arasında mal mübadelesinin yapıldığı yerlerdir, bu yüzden liman kara nakliyesinin deniz nakliyesiyle karşılaştığı yerde bulunmaktadır. Limanlar yalnız yükleme-boşaltma yapılan yerler değildir. Depolama, saklama, Gemilerin tamir ve bakımlarının yapılması ile yönetsel fonksiyonları içeren bir dizi işleve sahiptirler.İngiltere 'deki Aberdeen ve Norveç 'teki Stavanger Limanları gibi bünyelerinde gemi inşa tersaneleri barındıranlarda bulunmaktadır.²⁰

Limanların mülkiyeti; Kamu kurumlarına, demiryolu işletmelerine, gemi işletme şirketlerine, özel teşebbüse, mahalli idarelere ait olabilmektedir.

Limanlar değişik biçimlerde sınıflandırılabilirler. En geniş biçimine göre limanlar aşağıdaki gibi sınıflandırılmışlardır.²¹

Buldukları yere göre limanlar

- Deniz kenarındaki limanlar
- Nehir limanları - Haliç limanları
- Fiord limanları
- Göl ve kanal limanları

Med ve Cezire göre limanlar

- Med ve cezirli limanlar
- Med limanları

¹⁹ Necmettin AKTEN, **Deniz Taşımacılığında Taşıyıcı Yükleyici İlişkileri ve Yükleyicilerin Ekonomik Çıkarlarının Korunması**, Doktora Tezi, İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma-İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Nisan 1997, S. 48

²⁰ Didem TEKBAŞ , a.g.e. S, 3

²¹ Mehmet Emin ERGÜLEÇ- a.g.e. S.37-40

-- Dok limanlar

-- Açık limanlar

Faaliyet alanlarına göre limanlar

-- Dünya trafiğine cevap veren

-- Milli trafiğe cevap veren

-- Bölgesel trafiğe cevap veren

-- Mahalli trafiğe cevap veren

Trafik tiplerine göre limanlar

-- Genel amaçlı limanlar-Muntazam hat limanları

-- Genel yük limanları Ro-Ro Konteyner Ferry hizmetleri

-- Dökme yük limanları Akaryakıt ve gaz Kimyasal madde Kuru yük Limanları

-- Kıyı trafiği limanları

-- Yük-yolcu limanları

-- Ülke iç limanları

Sahiplerine göre limanlar

-- Kamu limanı

-- Milli hükümet

-- Bölge hükümeti

-- Mahalli hükümet

-- Kamu Özel Karışık limanı

-- Özel liman

-- Endüstriye ait

-- Ticari firmalara ait

-- Demiryolu-nakliyecilere ait

Yük akımı ve gümrük formalitelerine göre

-- Dış ticaret ithal-ihraç Limanları

-- Transit limanlar

-- Bölgesel ve mahalli Limanlar

-- Liman içinde serbest liman ve bölgeler

-- Gümrük limanı

İdare tarzlarına göre limanlar

-- Özerk limanlar

- Özerk idare
- Diğerleri
- Kontrol edilen
 - Kamu otoriteleri tarafından
 - Özel endüstri kuruluşları tarafından
 - Hem kamu hem de özel endüstri kuruluşları tarafından işletilen limanlar şeklinde sınıflandırılmaktadır.

Bunların kent içindeki konuşlandırılması ise, sınıflandırılmalarına paralel olarak yapılmaktadır.

Limanelar çevresinde değişik iş gruplarını barındırır. Limandan yararlanan iş gruplarını; Gemi donatanları(Armatörler), Yük sahipleri (Sanayici ve Tüccarlar), Ticaret aracıları(Acente, Broker, Komisyoncu), Nakliyeciler (Demiryolu, Karayolu Havayolu), Sevkiyatçılar (Forvarderler), Ardiye sahipleri, Liman Hizmet kuruluşları (Yük hizmeti- Stevardör-Sörvey gözetim, Gemi Hizmeti Kuruluşları-Kılavuz hizmetleri, Römorkaj Hizmetleri,Tamir bakım onarım hizmetleri, Tersaneler), Diğer işler (Finans kuruluşları,sigortacılar) şeklinde sıralamak mümkündür.²²

2. *İskele ve Terminaller* ; Liman hizmetlerinin önemli bir kısmı iskele ve terminallerde gerçekleştirilir.Terminal sadece belli bir yüke (veya yük grubuna) hizmet veren ve bu tür yüklerin elleçlenmesinde uzmanlaşmış liman ünitesidir. Kömür terminali, Ro/Ro terminali, Konteynır terminali, yolcu terminali gibi.²³

Terminal işletmesi emtianın yada yolcuların karadan denize ve denizden karaya nakliyesi işidir. Geniş demir yolu ve karayolu ile çevre yollara bağlantısı olan limanlarda, dünyanın dört bir tarafından gelen gemilerin odaklandığı nakliye işi gerçekleşmektedir.

İskeleler gemilerin yanaşması için müsait olduğu kadar, Yükleme ve boşaltma yapabilmek için, kara araçlarının ve iş makinelerinin da rahat bir şekilde kullanımına müsait olması halinde ekonomik olmaktadır.

Bugün için sabit iskeleler kullanıldığı gibi yüzer iskelelerde kullanılmaktadır. Özellikle su derinliğinin fazla olduğu yerlerde yüzer iskeleler ekonomik tercih olarak ortaya çıkmaktadır.

²² Necmettin AKTEN. a.g.e. S. 48

²³ Necmettin AKTEN,“Liman Planlaması”, **Liman Üniteleriyle Kapasitesi Arasındaki İlişki ve Elleçleme Maliyetinin Hesaplanması**,Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü. İşletme İktisadı Enstitüsü,İstanbul -1992

Bununla birlikte birçok iskelede, teknolojik yenilikler kullanılarak sabit yapı üzerinde otomatik rampa sistemleri oluşturulmakta, deniz seviyesinin dalga hareketlerine bağlı olarak değişmesinin ortaya çıkarabileceği olumsuzluklar minimize edilmektedir. Bu ise rampa sistemlerinin planlı bakımı gibi ek maliyetleri de beraberinde getirmektedir.

Diğer taraftan deniz araçlarına yük ve yolcu verme ve boşaltma işlemlerinin takip edildiği terminallerin ihtiyacı karşılayabilecek donanım ve iş gücü ile donatılmış olması, bütün taşımacılık sistemleri için önemli olmakla birlikte özellikle kısa mesafeli ve tarifeli taşımacılık yapılması hallerinde çok daha büyük önem taşımaktadır.

Tarifeli taşımacılıkta verilen hizmetin özelliğine göre zaman zaman talebi karşılayacak kapasitede gemi bulma sıkıntısı yaşanabilirken, zaman zaman da gemi için uygun yük ve yolcu bulma sıkıntısı ile karşılaşılabilir.

Bu durumun olumsuz etkisini, terminal organizasyonlarının diğer terminaller ve deniz araçları arasında çok iyi koordine edilmesi ile en aza indirmek mümkün olabilmektedir. Bu ise teknolojik haberleşme sistemlerinin kurulmasını zorunlu hale getirmektedir.

3. Liman ve İskele Bağlantı yolları ; Denizyolu taşımacılığının konusunu oluşturan yükler çok çeşitli ve büyük miktarda olduğu için, bu yüklerin gerek limanlara getirilmesinde ve gerekse limanlardan diğer yerleşim birimleri ve tesislere nakledilmesi için, rahat, emniyetli ve taşınan yükün özelliğine göre zamanında ve niteliğini kaybetmeden ulaştırılabileceği bağlantı yollarının da olması gerekmektedir.

Dolayısıyla uzun dönemli kent planlamalarında taşıma modlarının ileride alacağı şekilde göz önüne alınarak liman ve bağlantı yolları da plan kapsamına alınmaktadır.

Gelişmiş ülkelerde limanlar, hinterland bölgelerine demiryolu ile bağlanmış olup, yüklerin önemli bir kısmı bu yolla taşınmaktadır. Ana şalterlerde taşınan yüklerle belirli noktalarda karayolu taşımasına aktarılmakta ve alıcıya teslim edilmektedir.²⁴

Taşımacılık sektöründe “kapıdan kapıya”(door to door) kavramının uygulamaya geçmesi ile, limanların konumu değişmeye başlamış, bir aktarma üssü görevini yüklenmeye başlamıştır.²⁵

Bugün için kombine taşımacılık anlayışı dünyada hızla yaygınlaşmaktadır.

²⁴ Mehmet Emin ERGÜLEÇ, a.g.e S. 63

²⁵ Mehmet Emin ERGÜLEÇ, a.g.e S. 1

Kombine taşımacılığın denizyolu taşımacılık ile ilgili olarak boyutu

- Denizyolu-Denizyolu
- Karayolu-Denizyolu-Karayolu
- Demiryolu-Denizyolu-Demiryolu
- Demiryolu-Denizyolu-Karayolu
- Karayolu-Denizyolu-Demiryolu
- Denizyolu-Karayolu-Denizyolu
- Denizyolu-Demiryolu- Denizyolu
- Denizyolu-Havayolu- Denizyolu
- Denizyolu – Boru hattı
- Boru hattı - Denizyolu taşımacılığı şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Denizyolu-Denizyolu bağlantı yolları, daha çok uluslararası yüklerin belli merkezi limanlarda toplanarak buralarda, gemiden gemiye, yada gemiden karaya, karadan tekrar gemiye liman içinde aktarılarak taşınması şeklinde gerçekleşmektedir.

Liman ve İskele bağlantı yolları açısından esas önem taşıyan konu, diğer taşıma modları ile olan durumudur. Denizyolu taşımacılığı özelliği gereği ağırlıklı olarak **ikincil taşıma biçimi** olduğu için diğer taşıma modlarının ortasında yer almaktadır. Bu durum denizyolu taşımacılığının önemini azaltan değil, tam tersi artıran bir konumda olmasındandır. Gemilerin taşıma kapasitesindeki yükün, karayolu ve demiryolu ile uzak noktalara götürülmesinde maliyet yükselmektedir. Dolayısı ile taşıma sürecinde karayolu ve demiryolu taşıması kısa mesafeli tutulmaktadır. Bununla birlikte yük çokluğu ve ağırlığı bağlantı yollarının da düzenli ve emniyetli olmasını zorunlu tutmaktadır

Dünyada azda olsa Denizyolu – Karayolu - Denizyolu, Denizyolu – Demiryolu - Denizyolu ve Denizyolu – Havayolu - Denizyolu şeklinde ve deniz yolunun **birincil taşıma biçimi** olarak ortaya çıktığı durumlar da gözükmemektedir. Özellikle adalardan anakıtalara yapılan taşımalarda birincil taşıma özelliği gözükmele birlikte, turizm sektörüne yönelik yolcu taşımalarında da karşılaşılmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı - Boru hattı taşımacılığı karşılıklı olarak ham petrol, ve petrol ürünleri taşımacılığı şeklinde gerçekleşmektedir.

4.Tersane ve Atölyeler ; Tersane; Gemilerin inşa edildiği ve büyük çaplı bakım onarım ve tadilatının yapıldığı yerlerdir. Deniz, göl yada uygun akarsu kenarlarında kurulan tersaneler, kapasitelerine ve büyüklüklerine göre ayrılabilceği gibi, gemi inşa malzemelerinin özelliğine yada inşa edilen gemi tipine göre, Kamu yada özel sektör tarafından işletilmesine, askeri amaçlı yada ticari amaçlı olmalarına göre de sınıflandırılabilir.

Tarihsel olarak bakıldığında 20. asrın başlarındaki tersaneler gemide bulunan bütün makine ve teçhizatı da üreten tüm unsurların imal edildiği tesislerdi. Bu yüzden Haliç Tersanesi gibi eski tesislere bakıldığında buralarda gayet büyük dökümhane, marangozhane ve makine atölyesi gibi tesisleri görmek mümkündür. Zaman içerisinde bu tür üretimin ekonomik olmadığı görülerek tersanelerin işlev ve aranjmanları değişmiştir. Bugün tersaneler doğrudan üretim ve montajın bir arada yürütüldüğü tesisler haline gelmiştir. Yönetmel yönden bakıldığında tersaneler para, işgücü, malzeme ve makinelerin planlı bir anlayış ile yönetildiği tesislerdir.²⁶

Bugün dünyada belli konularda ihtisaslaşmış ve uluslararası çalışan pek çok tersane bulunmaktadır. Gemi İnşa sanayindeki gelişme, taşınacak yük konusuna göre, gemi inşaa malzemesi ve gemi tiplerinin de çeşitlenmesine yol açmıştır. Ahşap yapıli teknelerden, Çelik teknelere, Alüminyum ve Özel alaşımlı teknelere kadar malzeme farklılığı olduğu gibi, Yelkenli yada Motorlu, Tek gövdeli(Monohull), Çift gövdeli (Katamaran) veya Üç gövdeli (Trimaran) tip gemi inşasına yönelik tersaneler bulunmaktadır.

Bu sınıflandırma çerçevesinde kent planlamalarında tersanelerin de konumları belirlenmektedir. Halen dünyada asırlardır işletilen tersaneler bulunmaktadır. Tersane yatırımları büyük ve uzun dönemli yatırımlar olduğu için kent planlamaları ile birlikte endüstriyel planlamalarda ve ülkelerin kalkınma planlamalarında da yer almaktadır.

Atölyeler ise, daha çok tersanelerin ihtiyacı olan malzemeleri ve bazı hizmetleri gerçekleştirmek üzere, Tersane ve Liman bölgelerine yakın yerlerde küçük esnaflıklar şeklinde ortaya çıkan yada gemi işleticileri tarafından bizzat kendi işletme sahası içerisinde küçük tamir tadil ve onarım işlerinin yapılması amacıyla yönelik tamir alanlarıdır.

Gemi inşaatında maliyet oluşturulan unsurların önemli bir bölümü dış tedarikçilerden alındığından malzeme ihtiyaç planlaması, yani hangi malzeme,

²⁶ Tersaneler ve Gemi Üretimi <http://www.gidb.itu.tr/staff/odabasi/gmg/week11.PDF>

veya teçhizata üretimin hangi aşamasında ihtiyaç duyulacağı ve ihtiyaç duyulan malzemenin o süre içinde temin edilip edilemeyeceğinin belirlenmesi çok önemli bir unsurdur. Bu açıdan bakıldığında, tersanelere yakın bölgelerde atölyelerin ve malzeme tedarikçilerinin oluşması önemli bir boyutu oluşturmaktadır.

Atölyeler, denizyolu taşımacılığının dolaylı istihdam alanlarıdır. İnşa edilmiş bir geminin uzun yıllar hizmet verebilir şekilde yaşatılması gerekmektedir. Bu nedenle de alt sanayinin' de oluşması ve desteklenmesi bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır.

5. Yakıt Dolum Tesisleri ; Günümüzün en önemli enerji üretim kaynağı, petrol ve buna bağlı yakıt türevleridir. Denizyolu taşımacılığında petrol ve buna bağlı yakıt türevlerini taşıma işlemleri için tanker taşımacılığı denizyolu taşımacılığının önemli bir boyutunu oluşturmaktadır.

Petrol rafinerileri için ihtiyaç duyulan ham petrol ile, rafinerize edilen ürünlerin taşınması, boru taşımacılığının yanı sıra büyük miktarlarda denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır.

Diğer yandan deniz taşıtlarının kendisi için ihtiyaç duyulan yakıt temini de yakıt tankerlerinden ve yakıt dolum tesislerinden temin edilmektedir.

Bunlara ek olarak petrol ürünlerinin kendi özellikleri, parlayıcı, patlayıcı olması ile birlikte doğal çevreye ve ekolojik dengeye zarar verebilecek özellikler taşıması bu tesislere kolay ulaşılabilir olmayı ve yerleşim birimlerinden mümkün olduğu kadar arındırılmış olmasını da zorunlu tutmaktadır.

Bu gibi nedenlerle büyük yakıt dolum tesislerinin deniz kıyılarında inşa edilmesi zorunlu bir sonuç olarak ortaya çıkmıştır. Bütün ülkelerde yakıt dolum tesislerinin nerelerde konumlandırılacağı, teknik yapısının nasıl olacağı, yasal ve idari kararlar ile düzenlenmekte ve kent planlamalarında da öncelikli olarak dikkate alınmaktadır.

6. Haberleşme Sistemleri ; Son yıllarda deniz haberleşmesinde uzay teknolojisi giderek artan ölçüde kullanılmaya başlanmış, bu amaçla denizde haberleşmeyi geliştirecek uluslararası bir organizasyon kurularak (INMARSAT), bu konudaki sorunları gidermek, can güvenliği, gemilerin haberleşme yeterliliği ve idaresi, denizde genel standart haberleşme düzenlemeleri sağlamak üzere INMARSAT sözleşmesi kabul edilmiştir.

Denizde güvenliğin sağlanması bir anlamda gemiler ve sahil, kara istasyonları ile sağlıklı bir haberleşmenin yapılabilmesinden geçmektedir.

IMO kuruluşundan itibaren denizde can güvenliğinin sağlanması ve tehlikedeki kişilere yardım konusunda çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmalarda teknolojiye paralel olarak modern ve gelişmiş haberleşme cihazları kullanarak can güvenliğini tehlikeye düşürücü şartların en aza indirilmesini amaçlamıştır. 1979 tarihli SAR Sözleşmesi, denizden gelecek tehlike uyarılarının kısa sürede işleme konularak arama-kurtarma çalışmalarının etkin hale getirilmesi için, IMO'nun denizdeki haberleşme imkanlarını geliştirecek çalışmalarda bulunmasını öngörmüştür.

SAR Sözleşmesini gözönüne alan IMO, Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS*) oluşturulmasını kararlaştırmıştır.

Uluslararası sefer yapan, 300 gross tonilato ve daha büyük tonajlı yük gemileri ile 12 veya daha fazla yolcu taşıyan bütün yolcu gemileri GMDSS yükümlülüklerine tabidir. 1 Şubat 1999 tarihinden sonra GMDSS gerekleri bütün gemiler için zorunlu olmuştur.²⁷

7. Denizcilik Eğitim Kurumları ; Denizcilik eğitimi evrensel bir boyut kazanmış ve gemi adamları eğitiminde STCW Sözleşmesiyle milliyet ayırt edilmeksizin her ülke denizcisi için ticaret gemilerinde çalışan gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma esaslarını standart eğitim öngörülmüştür.

STCW Sözleşmesi çerçevesinde denizcilik eğitimi veren kurumların önemli bir darboğazı gemi stajıdır. Mesleki eğitimin yanı sıra deniz ve denizciliğin gelişmesine katkıda bulunacak bilimsel eğitime ağırlık verilmesi ve bu yöndeki çalışmaların desteklenmesi gerekmektedir.

1995 Konvansiyonu'nda kabul edilen 14 kararda: Sözleşmenin uygulanması, kod bölümleri, Geçiş dönemi, GMDSS, Yolcu taşıyan RO-RO gemileri, Yolcu gemileri, Alternatif sertifikalar, Gemi adamlarının geliştirilmesi, Denizde sağlık, Kılavuz kaptanlar, IMO aracılığı ile ülkelerarası işbirliği, Dünya denizcilik üniversitesi, IMO Model kurslarının revizyonu, Kadınların denizciliğe kazandırılması, konularında prensip

* GMDSS, yere ve gökyüzüne ait haberleşme tekniklerini kullanarak, gemiden karaya, karadan gemiye ve gemiden gemiye öncelikli yada önceliksiz uyarı gönderimi yapabilen ve sesli, yazılı, görüntülü bilgi aktarabilen aygıtlar ve yöntemler bütünüdür.

²⁷ DPT, "Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması" <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf>

kararlarına varılmış ve bu kararları kurallara bağlamak için çalışmalar yapılmasını kabul etmiştir.

STCW'95 Sözleşmesine göre, her ülkenin ilgili idaresi denizcilik eğitim kuruluşlarını ve armatör şirketlerini, görevlendireceği bir kuruluşça kalite kontrol sistemi çerçevesinde ziyaret edip inceleyecek ve denetleyecektir.

8. *Denizcilik Yönetim Kurumları* ; Gemilerin sınıflandırması nasıl yapılırsa yapılsın, kısa mesafeli yolcu ve araç taşımacılığı hariç, denizyolu taşımacılığının her durumda değişmeyen tarafları vardır. Bunlar gemiyi deniz ticaretinde kullanan **Armatör**, Taşıma konusu yükün sahibi **Taşıtan**, Taşınacak malı taşıma sözleşmelerine uygun olarak Taşıtan'a yada Gemiyeye teslim eden **Yükleyici**, ve Gemilerin yük alıp boşalttıkları prosedürleri takip ve kontrol eden **Liman İdaresi** dir. Bunun yanında **Sigortacı**'da taşıma işleminin tarafı olarak, karşımıza yardımcı bir yönetim kurumu olarak çıkmaktadır.

Bunların hepsinin de ulusal düzeyde bağlı olduğu yönetim organları, Bakanlık düzeyinde yada daha alt birimlerde Müsteşarlık, Genel Müdürlük, Bölge Müdürlüğü, Liman Başkanlığı şeklinde hiyerarşik bir yapıda olabildiği gibi, değişik yönetim birimlerinden oluşturulan Kurul yapısında, yönetim kurumları da ortaya çıkabilmektedir.

Yönetim kurumları olarak Kamu otoriteleri, (Bakanlık yetkili organları, Belediyeler, Özel hak tesis edilmiş kurum ve kuruluşlar) olabildiği gibi, Özel şahıslar, yada şirketler de olabilmektedir. Bu durum ülkelerin kendi iç düzenlemelerine göre değişmektedir.

Bunun yanında denizyolu taşımacılığı ve denizcilik sektörünü denetleyen kuruluşlar bulunmaktadır ki, Bunlar ağırlıklı olarak Emniyet ve Güvenlik hizmetlerinin görülmesi için oluşturulmuştur. Kıyı emniyeti, Sahil güvenlik, Deniz polisi, Deniz İtfaiyesi, vb isimler altında organize olmaktadır.

Liman İdarelerinde, Gümrük muhafaza, Sağlık karantina, Kılavuz hizmetleri, Römorkaj hizmetleri, Tedarik firmaları vb yapıda değişik yönetim birimleri de görev yapabilmektedirler

Uluslararası düzeyde yönetim kuruluşu olarak Birleşmiş Milletler bünyesinde IMO ve ülkelerin kendi politikaları kapsamında üye oldukları kuruluşlar yönetim kurumu olarak belirleyici olmaktadır.

9. *Deniz Araçları* ; Günümüzde gemilerin farklı kriterlere göre gruplandırılması mümkün olup, bu çerçevede gemiler genel olarak;

- a) Çalıştıkları denizlere göre
- b) İnşasında kullanılan malzemeye göre
- c) Çalışma prensiplerine göre
- d) Taşıdıkları yüklere göre
- e) Sundukları hizmetin türüne göre

Sınıflandırmaları yapılmaktadır.²⁸

- Çalıştıkları denizlere göre gemiler; Nehir Gemileri, Açık Deniz Gemileri, Hızlı gemiler

- İnşasında kullanılan Malzemeye göre gemiler; Ahşap Gemiler, Çelik Gemiler, Alüminyum Tekneler, Özel Alaşımli Gemiler vb.

- Çalışma prensiplerine göre gemiler; Tarifeli gemiler, (Layner taşımacılık), Tarifersiz gemiler (Tramp taşımacılık),

- Taşıdıkları Yüklere Göre Gemiler; Genel Yük taşıyan Gemiler (Kırkanbar Layner gemiler, Birleştirilimiş yük taşıyan Layner gemiler, Konteynerler, Ro-Ro gemileri, Barç gemileri)

Dökme Yük taşıyan gemiler; Kuru dökme yük gemileri, Kombine yük taşıyıcı gemiler, Sıvı dökme yük gemileri)

-Taşıdıkları yüklere göre gemilerden bir diğeri ise Yolcu gemileri, Yolcu/Araç taşıyan ferryler şeklinde örneklendirmek mümkündür.

1.5. Denizyolu Taşımacılığının Yapılanmasında Uluslararası Yasal ve İdari Düzenlemeler

1.5.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

IMO (International Maritime Organization, Dünya Denizcilik Örgütü), Birleşmiş Milletlerin, deniz güvenliğini geliştirmek ve deniz araçlarından doğan kirliliği önlemek üzere kurulmuş olan uzman ajansdır. Örgütün amaçları; (IMO.nun kurulmasıyla ilgili Sözleşmenin 1. Maddesi). Ülkeler arasında, uluslararası ticarete konu gemilerle ilgili her türlü teknik uygulamalar ve hukuki düzenlemeler konusunda işbirliğini sağlayacak araçları, deniz güvenliği, seyrüsefer verimi ve deniz araçlarının oluşturduğu kirliliğin

²⁸ Levent KÖLETELİ, a.g.e. S. 26-27

kontrolü ve önlenmesiyle ilgili konularda uygulanabilir standartların benimsenmesini ve uygulanmasını sağlamak.

Gemicilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan ülkelerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arasında işbirliği sağlamak.

Denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak olarak sıralanabilir.²⁹

IMO'nun temel felsefesi "**daha emniyetli seyrüsefer ve daha temiz denizler**"dir.

IMO'nun faaliyet alanları;

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği yönünden gerekli teknik önlemleri almak ve buna ilişkin uluslararası normların düzenlenmesini teşvik etmek.

- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere, en etkili kuralların kabulünü teşvik etmek.

- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak, ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamak şeklinde özetlenebilir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Organları; Genel Kurul, Konsey, Sekreteryaya ve Komitelerdir. Teknik çalışmaları yürüten Deniz Güvenliği Komitesi (Maritime Safety Committee-MSC): Gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirliliğinin kontrolü ve önlenmesi hakkındaki teşkilat faaliyetlerinin koordinasyonundan sorumlu Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-MEPC): Organizasyonun görev alanı içerisindeki her türlü yasal (hukuki) meselelerin incelenmesinden sorumlu Hukuk Komitesi (Legal Committee-LEG): Özellikle gelişmekte olan ülkelere denizcilik alanında teknik yardımların sağlanması konusunda Örgütün koordinasyon çalışmalarından sorumlu Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee-TC) : Uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması bağlamında

²⁹ Denizcilik Müsteşarlığı, Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı, "Uluslararası Denizcilik Örgütü", Raporu Şubat - 2005 <http://www.denizcilik.gov.tr/anlasmalar/İMObilgileri>

IMO faaliyetleri ve fonksiyonundan sorumlu Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee-FAL) : bulunmaktadır.³⁰

1.5.2 Akdeniz İçin Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi (REMPEC)

Çevre Koruma alanında IMO bölgesel düzeyde kirliliği önleme konusundaki tedbirleri geliştirmede Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP)-Bölgesel Denizler Programı ile aktif olarak işbirliği yapmıştır.

IMO; UNEP Eylem Planlarının kapsadığı 11 deniz alanının hepsinde program geliştirme ile ilgilenmektedir. Bu işbirliğinin özellikle önemli bir getirisi, IMO tarafından UNEP ile bağlantılı olarak 1976 yılında Malta'da kurulan "Akdeniz İçin Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for The Mediterranean Sea-REMPEC) "dir.³¹

Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması (Baselona) Sözleşmesinin Eki Protokollerinden olan "Fevkalade Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak İşbirliğine Ait Protokol" uyarınca 11 Aralık 1976 yılında Malta'da kurulmuştur. IMO tarafından yönetilen bu merkezin parasal kaynakları, Akdeniz Vakıf Fonu'ndan sağlanmaktadır.

REMPEC 'in Amacı ;

- Büyük bir deniz kirliliği kazası durumunda Acil Müdahale için Akdeniz'e sahildar devletlerin kapasitesini artırma ve böyle bir kaza durumunda ülkeler arası işbirliğini kolaylaştırmak,

- Akdeniz Bölgesi sahil devletlerinin deniz kirliliği kazalarında müdahale edebilme güçlerinin artırılmasına yardımcı olmak,

- Teknik İşbirliği, eğitim ve bilgi değişimini kolaylaştırmak,

- Operasyonel, teknik, bilimsel, yasal ve finansal konularda bilgi değişimi için bir çerçeve oluşturmak biçiminde sıralanabilir.

³⁰ DPT."Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile İlgili Türk Mevzuatının AB müktesebatıyla Uyumlaştırılması.

³¹ DPT."Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması "<http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf>

1.5.3. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)

Uluslararası ilişkilerin en yoğun bir duruma geldiği 20. Yüzyılda, geçmiş yüzyıllardan farklı olarak, dünyada barış içinde bir arada yaşamının, ortak değerleri paylaşmanın, işbirliği yapmanın insanlığa huzur ve mutluluk getireceği inancıyla, barışın korunması , ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmenin sağlanması için bölgesel ve evrensel nitelikte uluslar arası kuruluşlar oluşturulmuştur.

ILO, Birleşmiş Milletler'in insan haklarıyla ilgili uzmanlık kuruluşlarından biridir. ILO, tüm dünyada çalışma ve yaşam koşullarının iyileştirilmesine, sosyal adaletin geliştirilmesine ve bu yoldan evrensel barışın gerçekleştirilmesine katkıda bulunmaya çaba göstermektedir.

Uluslararası Çalışma Örgütü kendisine verilen görevleri yerine getirirken, bütün uygun ekonomik ve mali faktörleri dikkate aldıktan sonra, karar ve tavsiyelerine uygun gördüğü bütün hükümleri koyabilmek yetkisine sahiptir.³²

Bir Liman Devleti, ILO Sözleşmesi No.147.Ticari Gemi İşletmeciliği (Asgari Standartlar) Sözleşmesi., 1976.ya dayanan bir liman devleti denetimi yapıyor ise, bu tür denetlemelerde ILO.nun Gemilerdeki Çalışma Koşullarının Denetimi: İşlem Kuralları (Prosedürler). adlı yayınında yer alan işlem kuralları uygulanmalıdır.³³

1.5.4- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS 1982)

1982 yılında toplanan Birleşmiş Milletler III. Deniz Hukuku Konferansı sonuç belgesi niteliğindeki “B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi”, 157 devlet tarafından imzalanarak Haziran 1994 itibariyle 62 ülke tarafından onaylanmış ve 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmenin 43, 56, 145, 192 inci maddeleri ile 193'den 223'ye kadar tüm maddeleri ve 237. Maddesi deniz kirlenmesinin önlenmesi ile ilgilidir. 43, 211, 217, 218, 219, 220 ve 221. maddeler ise, özellikle denizlerin gemilerden kirlenmesinin önlenmesi ile ilgilidirler.

³²Denizcilik Müsteşarlığı, Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı, ”Uluslararası Denizcilik Örgütü“,Raporu Şubat - 2005 <http://www.denizcilik.gov.tr/anlasmalar/İMObilgileri>

³³ DPT <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf>

Türkiye, BM. Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni karasuları ile ilgili hükümler nedeniyle imzalamamıştır. Buna karşılık Türkiye bu sözleşme ile Deniz Hukuku'na giren "Münhasır Ekonomik Bölge" kavramına uygun olarak, 5.12.1986 gün 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile "Karadeniz Münhasır Ekonomik Bölgesi"ni açıklayarak ilan etmiştir.³⁴

Türkiye, bu beyanla Karadeniz Münhasır Ekonomik Bölgesi'nde, deniz çevresini koruma, deniz kirliliğini önleme ve azaltma haklarına sahip olduğunu da belirtmiştir.

1.5.5- İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)

OECD'nin amacı; Sanayileşmiş batılı ülkeler arasında işbirliğinin geliştirilmesi, Üye ülkelerde ekonomik istikrar ve büyümeyi sağlamak Üye olmayan ülkelere kalkınmayı teşvik etmek, Dünya ticaretinin ayrımcı olmayan bir temelde genişletilmesini sağlamaya çalışmaktır.

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı(OECD)'nin denizcilik politikası, 1961 yılında kurulan Deniz Taşımacılığı Komitesi (Maritime Transport Committee-MTC) ve Alt komiteleri tarafından belirlenmekte ve yürütülmektedir. Çalışmalar esas olarak , OECD-Gemi İnşa Anlaşması Özel Müzakere Grubu (SNG) ile OECD-Deniz Taşımacılığı Komite (MTC)'leri tarafından yürütülmektedir.³⁵

1991 yılında yapılan OECD Deniz Taşımacılık komitesi toplantısında Doğu Avrupa ve Asya ülkeleri ile birlikte OECD ülkeleri arasında yapılan denizcilik sektörü görüş alışverişi ve değerlendirmesi konularına öncelik vermiştir. OECD ülkelerinin deniz ticaret filolarının geliştirilmesi üzerine politikalar belirlenmiştir. OECD Deniz taşımacılık komitesinin 1996 yılında yaptığı toplantıda uluslararası düzenli hat taşımacılığı rekabet politikalarını koordine etmeye çalışmış, gemi filolarının güçlendirilmesi, deniz kirliliğinin önüne geçilmesi, güvenliğin sağlanması dikkat çekilen noktalar olmuştur.³⁶

1.5.6- Türkiye, Uluslararası Akdeniz Bilimsel Araştırma Komisyonu (CIESM):

Türkiye; Uluslararası Akdeniz Bilimsel Araştırma Komisyonu (CIESM)'na 16 Kasım 1955 tarihinde 29248/345 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile üye olmuştur.

Türkiye'yi CIESM'de Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı temsil etmektedir. Denizcilik Müsteşarlığının katılım sağladığı Uluslararası Akdeniz Bilimsel Araştırma

³⁴ DPT <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf>

³⁵ DPT <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf>

³⁶ Didem TEKBAŞ ,a.g.e. S. 3

Komisyonu (CIESM)'nin 07-11 Haziran 2004 tarihleri arasında Barselona/İSPANYA'da yapılan 37. toplantısında, Komisyonun 38'nci Kongresi'nin 2007 yılında İstanbul'da düzenlenmesine karar verilmiştir.³⁷

1.5.7- AB Uygulamaları

Avrupa Topluluğu Mart 1996 da; Avrupa Deniz Ulaşım Politikası çerçevesinde denizlerde güvenlik, Uluslararası piyasalarda uygun rekabet şartları ve Avrupa deniz taşımacılığının güçlendirilmesi konularında “Yeni Deniz Ulaştırması Stratejisinin yolları” başlıklı bir bildiri yayınlamıştır.³⁸

Deniz taşımacılığına bağımlı olan AB'nin dış ticaretinin % 90'ından fazlası ve iç ticaretinin % 43'ü deniz yoluyla gerçekleşiyor. Bu anlamda, deniz taşımacılığının güvenliği ayrı bir önem taşıyor. AB, iç sularında dolaşan bütün gemilerin uygulaması ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) kurallarının pratik olarak gerçekleştirilmesi için ortak yaklaşımlar gerçekleştiriliyor. Komisyon'un 2000 yılında hazırladığı Erika I ve Erika II isimli yönergeler deniz taşımacılığı güvenliği ile ilgili aldığı önlemlerden birkaçını oluşturuyor.³⁹

Avrupa Birliği, ulaştırma modlarındaki gelişmeleri çok yakından izleyerek ileriye dönük projeksiyonlar oluşturmuş ve bunları "2010 yılında Avrupa Ulaştırma Politikası-Karar Verme Zamanı (Beyaz Kitap)" başlıklı belgede yayınlamıştır.

Söz konusu belgede AB'nin ulaştırma alanında karşılaşılabilecek uzun ve kısa vadeli sorunları tespit ederek çözüm yollarına yönelik önerilerde bulunmaktadır. Anılan belgede karayolu üzerinde artan yük yoğunluğunun denizlere kaydırılması önerilmiş ve kısa mesafeli deniz taşımacılığının (Short Sea Shipping) desteklendiği ifade edilmiştir.

Avrupa Birliğinde kısa mesafeli deniz taşımacılığını geliştirmek, yaygınlaştırmak ve işlerlik sağlamak için kısa mesafeli deniz yolu tanıtım merkezleri (Short Sea Promotion Centers) kurulmuştur.⁴⁰

³⁷ DPT. <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf>

³⁸ İstanbul.Deniz Ticaret Odası, "Deniz Sektörü Raporu 96", Yayın no 45, İstanbul-1997

³⁹ Avrupa komisyonu Türkiye Delegasyonu- Taşımacılık Politikası. <http://www.deltur.cec.eu.int>

⁴⁰DPT. <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf>

1.5..8. Sigorta Mevzuatı

Denizyolu taşımacılığında sigorta işlemleri Uluslararası bir özellik gösterir ve geniş kapsamlıdır. İşletme maliyeti açısından da dikkate alınması gereken önemli bir gider kalemidir.

1992 CLC Sözleşmesine göre 2.000 tondan fazla petrol taşıyan gemi sahipleri sigorta yaptırmak zorundadır. Tankerler, sigorta sertifikasını gemide bulundurarak beyan etmelidir. 1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesine taraf olan devletin limanına yada terminal tesisine girişinde ve çıkışında bu sertifika istenmektedir.

Sigorta işlemlerinin yapılması zorunlu olanların yanısıra isteğe bağlı olanlar da vardır. Özetle iki grup altında değerlendirmek mümkündür.

- Birincisi işleticisi yada sahipleri tarafından yaptırılan, geminin kendisinin sigorta teminatı altına alınmasıdır ki bu genel bir sigortadır. Beş ayrı başlık altında özetlenebilir.

- **Çatma mesuliyeti sigortası;** Geminin liman halinde yada seyir esnasında, sabit yada yüzer cisimlere çatması, başka gemi ile çatışması gibi durumlarda; Geminin kendisinde, içindeki yolcu ve yüklerde, mürettebatında yada çatıştığı gemi, iskele, rıhtım bina vb. üçüncü varlıklarda da ortaya çıkabilecek hasarları ve riskleri teminat altına almaktadır.

- **Harp grev sigortası;** Gemilerin seyir sahası içerisinde ortaya çıkabilecek savaş, terör eylemleri, grev lokavt, vb durumlarda gerçekleşebilecek hasarları teminat altına almaktadır.

- **Artan Değer Sigortası (Increasing Value Insurance);** Ek teminat sigortasıdır. Kapsamı farklı şekilde belirlenebilir. Gemini tam zayii halinde devreye girer

- **PPI (Policy proof Insurance) Sigortası;** Bu da ek teminat sigortasıdır. Artan değer sigortası gibi kapsamı farklı şekilde belirlenebilir ve geminin tam zayi halinde devreye girer.

Her iki ek teminat sigortasında da, çatma mesuliyeti sigorta prim oranı yüksek olduğu için, sigorta maliyetini düşürmek için kullanılmaktadır. Çatma mesuliyeti sigortasına bağlı olarak %80,'e, %20 oranlarında birisi, yada %80,'e %10,%10 olarak her ikisi de ek sigorta olarak tercih edilebilmektedir.

- Bir diğer sigorta ise ; **Kulüp sigortası** olarak da isimlendirilen, **P and I (Protection and İndemnity) Sigortasıdır.** Sorumluluk ve Mesuliyet sigortası da denilen

Kulüp sigortası, üçüncü şahıslara verilen zararların teminatı yada çevreye verilen zararların tazmininde kullanılmaktadır. İçeriği çatma mesuliyeti sigortasına benzemekle birlikte, daha çok birbirlerini tamamlayıcı olarak uygulanmaktadır.

- İkincisi ise taşınan yükün özelliğine ve önemine göre yükün sigorta altına alınmasıdır. Bu ise taşıma konusu yükün Liman sahası içerisine alınmasından, teslim edilmesi aşamasına kadar geçen süreç içerisinde ortaya çıkabilecek riskleri teminat altına alan yükün kendisi ile sınırlı ve satıcısı yada alıcısı tarafından sigorta işlemi yapılan dar kapsamlı **taşıma (Navlun) sigortasıdır.**

Parlayıcı ve Patlayıcı maddeler için Tehlikeli madde zorunluluk sigortaları da yapılması gerekmektedir.

Bütün sigorta işlemlerinde Muafiyet sınırları konulabilir. Muafiyetler, çalışma sahası sınırları olabileceği gibi, hasarın maddi olarak bedel büyüklüğüne göre de değişebilmektedir.

Denizyolu taşımacılığı geliştikçe buna bağlı olarakta, Liman bölgelerine yakın yerlerde, Uluslararası sigorta şirketleri , brokerlik ve acenta hizmetleride gelişme göstermektedir.

1.5.9. Klas ve Sörvey Kuruluşları ve Kuralları

Gemi klaslama, sertifikalandırma ve belgelendirme faaliyetleri için vakıf olarak faaliyet gösteren, tarafsız, bağımsız ve uzman denetim kuruluşları bulunmaktadır. Bu kuruluşlar İlk defa 1688 de gemi yapımcılarının ve sigortacıların bir birlik oluşturması ile başlamış, daha sonra mal, can, çevre ve üçüncü şahısların güvenliğinin sağlanması amacı ile ilgili olarak gemilerle ilgili kurallar geliştiren denetim kuruluşları, kara endüstrisinde faaliyet gösteren kuruluşlar ve sigorta kuruluşları ile birlikte **Lloyd** adı altında faaliyet göstermeye başlamışlar ve günümüzün Klas ve sörvey kuruluşlarının temelini atmışlardır.

Bugün için Uluslararası boyut kazanmış olan bu kuruluşlar, Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS = International Association of Classification societies) ni oluşturmuşlardır.

Klas ve sörvey kuruluşlarının, Klaslama ve Sörvey işlemlerinde, denetim için getirilmiş olan kuralları bulunmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığında, denize elverişlilik ve uygunluk sertifikası olmayan gemilerin seyirlerine müsaade edilmemektedir. Bu nedenle belirli periyotlarla klas ve sörvey kuruluşları denetiminin yaptırılması gerekmektedir.

1.5.10. Gemi sicili

Her geminin bir sicil kayıt belgesi vardır. Bayrak devleti olarak, her ülke kendi durumuna göre Liman idaresinin oluşturulması, yetkileri, çalışma şekli, tabi olduğu kurallar ile, sicil kayıtları ve bunların nasıl tutulacağı konusunda yasal düzenlemeler oluşturmuştur.

Sicil kayıtları Liman idaresi başkanlıklarında tutulur. Sicil kaydında, geminin ismi, işareti, kime ait olduğu, ve teknik özellikleri ile üzerinde kimlerin hak sahibi olduğunu gösteren bilgiler yer alır.

1.5.11. Bayrak Devleti Denetim Uygulamaları

Bayrak devleti, bir deniz aracının kullandığı bayrağın ait olduğu devlettir. Yani her ülke, kendi bayrağını taşıyan deniz aracının bayrak devletidir.

IMO sözleşmelerinde bayrak devleti bazen İdare adıyla da anılmaktadır. Bayrak devletinin görevi kendi bayrağını taşıyan deniz araçlarının, hem kendi seyrüsefer güvenliğini hem de denizdeki güvenliği sağlamak amacıyla, uluslararası sözleşmelerde belirlenen kriterlere uygunluğunu kontrol etmektir.

Bayrak devletince, uygun olan araçların seyrüseferine izin verilirken, uygun olmayanların eksikliklerinin giderilmesi ve ancak bu eksiklikler giderildikten sonra sefere çıkması sağlanır.

Bu şekilde deniz aracının içindeki personel ve varsa yolcuların güvenliğinin, seyrüseferdeki diğer deniz araçlarının güvenliğinin, denizde ve uğrak yapılacak limanlarda çevre güvenliğinin sağlanması ve kaza riskinin en aza indirilmesi amaçlanmaktadır.

Deniz araçlarının uyması gereken uluslararası kriterler; IMO tarafından hazırlanan sözleşmeler, ek protokoller ve kararlar ile belirlenmektedir.

Bu sözleşmelere ve ek protokollere taraf olan ülkeler, kendi bayraklarını taşıyan deniz araçlarının söz konusu kriterlere uygunluğunu taahhüt etmiş olmaktadır.

Kâğıt üzerinde bu kriterlere uymayı taahhüt eden bazı devletler, uygulamada tecrübesizlik, uzman ve kaynak yetersizliği gibi çeşitli nedenlerden dolayı bayrak devleti görevlerini bütün gerekleriyle yerine getirememektedir. Bundan dolayı deniz güvenliği istenilen düzeyde tesis edilememektedir.⁴¹

1.5.12. Liman Devleti Denetim Uygulamaları

Liman devleti denetimi, bir ülkenin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin durumunun ve ekipmanının uluslararası sözleşmelerde belirtilen kriterlere, gemi personelinin ve işletiminin ise uluslararası hukuka uygunluğunun denetlenmesidir.

Liman devleti denetimini uygulama yetkisi uluslararası sözleşmelere dayanan ulusal hukukundur. Bu nedenle bir liman devletinin liman devleti denetimini uygulayabilmesi için, öncelikle ilgili uluslararası sözleşmelere taraf olması ve kendi iç hukukunda gerekli düzenlemeyi yapması gerekmektedir. Taraf ülkeler limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri ilgili sözleşmelerin hükümlerine göre, Liman Devleti Denetimi Görevlileri (LDDG) aracılığıyla denetleyebilir.

Taraf ülkeler, bayrak devleti denetimi kapsamında kendi gemilerini belirlenen müfettişlere (sörveyörlere) ya da onaylanmış kuruluşlara denettirebilirken, liman devleti denetimlerini ancak liman devleti tarafından yetkilendirilmiş görevlilere yaptırabilir. LDDG, genel bir yetkilendirmeye veya olay itibarıyla yetkilendirilmeye görevlendirilebilir.⁴²

1.5.13. Kabotaj Uygulamaları

Dahilî (Kabotaj) yük taşımaları, Ülke içi liman ve iskelelerinden yüklenerak yine ülke içi liman ve iskelelerine boşaltılan taşımalar, dahili (Kabotaj) taşımaları olarak tanımlanmaktadır.

Türkiye’de 815 sayılı Kabotaj Kanunu çerçevesinde, Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımaları, dahilî (Kabotaj) taşımaları şeklinde tanımlanmaktadır.

Türk deniz ticaret filosu’nun Kabotaj kanunu gereğince kendi kıyılarında yapılan denizyolu taşımalarının tamamını üstlenmesi, Gümrük Birliği ve liberalizasyon kurallarına aykırı görünse de Avrupa Birliği içinde yer alan Yunanistan ve İtalya gibi ülkeler tarafından da uygulandığı görülmektedir.

⁴¹ DPT <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf>

⁴² DPT <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf>

Avrupa Birliğinde 1985.de belirlenen denizcilik alanında Ortak Ulaştırma Politikasına Doğru Deniz Ulaştırması çalışmaları sonucu 1986.da uygulamaya alınan denizcilik politikasının;

Birinci aşamasında deniz ulaştırması için denizcilikle ilgili hizmetlerin sağlanması (üye ülkelerarası veya üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasında haksız rekabet oluşturulmasına karşı korunması prensipleri gibi prensipler yer alırken)

İkinci aşamada (1986-92 yılları) Kabotajın Korunması, Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları yer almaktadır.

Üçüncü aşama ise, 1992 yılından günümüze kadar süregelen politika ve kurallardır.

Türkiye'nin Kabotaj taşımacılığı 1980 yılından 1990 yılına kadar dengeli bir büyüme göstermiştir. 1990 yılından itibaren 1999 yılına kadar azalma belirgin bir şekilde gerçekleşmiştir.

Yıllar itibariyle kabotaj hattı yük taşımlarında en büyük pay dökme sıvı, ham petrol ve petrol ürünlerine aittir. İkinci sırayı karışık eşya ve diğerleri izlemektedir. Ancak teorik olarak eşit olması gereken yıllık yükleme - boşaltma rakamları arasında devamlı bir farklılık bulunmaktadır.

Bunun nedenleri, karışık eşya yükleri grubu mallarının yükleme - boşaltma istatistiklerinin aynı esaslarda yapılmaması ve bazı eşyaların istatistik tutulmadan iskelelerden yüklenip boşaltılmasıdır.

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

1.5.14. Hız Sınırı Uygulaması

Tüm teknelerin her zaman güvenli bir hızda seyretmeleri gerekir. Güvenli hız, koşullara bağlı olarak değiştiğinden, en fazla ya da en az sayıda deniz mili olarak ifade edilemez. Tekne kullanan kişi teknenin hızının güvenliğini her zaman değerlendirmelidir. Güvenli hız, teknenin, aniden ortaya çıkan tehlikeli bir durumdan kaçınmak için zamanında durabileceği hızdır.

Bu amaçla özellikle dar su yollarında, nehirlerde, boğaz geçişlerinde, kanallarda hız sınırı uygulaması getirilmiştir.

1.5.15. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Hizmetleri

Hemen bütün ülkeler Açık denizlerde, iç sularda ve kara sularında seyreden yerli ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak; Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesislerini kurmak, işletmek; can, mal ve gemi kurtarmak, yardım, çeki, batık çıkarmak ve bunlarla ilgili romörkaj ve dalgıçlık hizmetlerini yapmak amacıyla Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmelerine önem vermişler ve bu konu ile ilgili İdari birimler oluşturmuşlardır.⁴³

1.6. Metropol Kentlerde Denizyolu Taşımacılığını Etkileyen Faktörler

Yerleşim alanının kendi yapısı deniz ulaşımını etkilediği gibi, İklimsel ve doğal yapı gibi coğrafi etkenler, Ülkelerin kendi içindeki bölgesel ve genel ekonomik durum ile yasal ve idari düzenlemeler, deniz araçlarının teknik özellikleri, Yerleşim bölgesinde deniz kültürünü benimseme, Armatör uygulamaları ile sendikal faaliyetler deniz yolu taşımacılığını etkileyen temel faktörler olarak kabul edilebilir.

1.6.1. Yerleşim Alanı ile İlgili Faktörler

Dalga ve akıntı etkisinde kıyı erozyonu ya da sediman hareketi karmaşık bir olay olmanın yanında insan aktivitelerine yakından bağlı olması nedeniyle çok sık rastlanılan bir problemdir. Kıyı bölgesi yapılaşmasının kıyılardaki malzeme taşınımı üzerinde dolaylı ya da dolaysız bir etkisi mutlaka bulunmaktadır.

Bir yerleşim birimindeki nüfus yapısı, kent dokusu, çalışma saatleri, limanların ve iskelelerin konumu ve diğer ulaşım sistemleri ile olan bağlantısı, yükleme boşaltma, satış sistemleri, ve alternatif ulaşım imkanları denizyolu taşımacılığını etkileyen yerleşim alanı ile ilgili faktörlerdir.

1. Nüfusun Demografik Dağılımı ;Yerleşim merkezi içinde ve yakın bölgelerinde yaşayan insanların yaş grupları,mesleki faaliyetleri, ticari, endüstriyel, sosyal faaliyetleri ve aktif bir yaşam biçimi ile nüfusun çokluğu deniz taşımacılığını da etkilemektedir. Özellikle kent içi kısa mesafeli deniz ulaşımında, yolcu taşımacılığı ön plana çıktığı için, diğer denizyolu taşıma şekillerine göre nüfusun yapısından daha çok etkilenmektedir.

⁴³ T.C.Ulaştırma Bakanlığı Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Faaliyet alanı: <http://www.coastalsafety.gov.tr>

2. Kent Dokusu ;Denizyolu taşımacılığına etki eden en önemli faktörlerden birisi de kent dokusudur. Yerleşim alanları adalardan oluşması halinde, denizyolu taşımacılığı alternatifini olmayan bir ulaşım biçimi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bununla birlikte karşılıklı kıyılarda, iki kıyı arasındaki uzaklık ile bu kıyılarda yaşayan nüfus çokluğu ve her iki kıyı arasındaki ekonomik, ticari ve sosyal faktörlerin etkisi ile ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığı olmak üzere tüm alanlarda denizyolu taşımacılığı önem kazanmaktadır.

Diğer taraftan bütün yerleşim alanlarında denize paralel yerleşim dokusu içerisindeki iki mesafe arasında deniz yolu taşımacılığı önemini yitirmektedir. Bunun temel nedeni ise; Denizyolu taşımacılığının ikincil taşıma türü olmasından kaynaklanmaktadır

3. İş Saatleri Uygulaması ;Dünyadaki bütün ülkeler kendi özel durumlarını dikkate alarak, iş saatlerini ve çalışma günlerini farklı biçimde belirlemektedirler. Bununla birlikte uluslararası örgütlerin etkisi ve ülkeler arası karşılıklı uyum sağlama endişeleri ile diğer bir çok faktörün etkisi; Çalışma gün ve saatlerinde süre bakımından uyum sağlamayı gerektirmiştir. İşe gidiş ve dönüşlerde, denizyolu araçlarının kullanılması durumlarında, çalışma saati öncesi, ve sonrasında taşınan yolcu sayısı artmakta diğer saatlerde ise azalmaktadır.

Aynı şekilde çalışma saatlerinin yarım gün uygulaması halinde iş saatleri dışındaki yolculuklar artmakta,iş saatlerinde ise azalmaktadır.

Kent dokusunun etkisi ve nüfusun ikamet amaçlı yaşam yeri ile çalışma alanlarındaki dağılımına göre denizyolu taşıtlarının kullanılması halinde, çalışma saatleri öncesinde, yerleşim alanlarından çalışma alanlarına göre taşınan yük ve yolcu sayısı artmakta, karşı yönden ise yük ve yolcu sayısı azalmaktadır. Çalışma saatleri sonrasında ise aynı durum ters yönlü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu durum daha büyük ölçekte ise hafta başı ve hafta sonları ile, mevsimlere göre yaz ve kış aylarında gerçekleşmektedir. Hafta sonlarında tatil bölgelerine doğru, hafta başında ise ikamet ve çalışma alanlarına doğru denizyolu taşımacılığı artmaktadır.

Mevsimlere göre bakıldığında ise, daha çok turistik amaçlı taşımacılığın ön plana çıktığı, kısa mesafeli yolcu ve yük taşımacılığının yaz aylarında arttığı, kış aylarında ise azaldığı görülmektedir.

Bu durumun denizyolu taşımacılığındaki bir başka etkisi, tarifeli olarak kısa mesafeli yolcu ve araç taşımacılığı yapan deniz araçlarında, sefer başına taşıma hariç genel değerlendirmelerde(günlük-aylık-yıllık olarak) tam kapasite çalışma imkanının zorlaşmasıdır.

4. Kalkış ve Varış Limanları ; Denizyolu taşımacılığının deniz aracından sonraki en önemli unsuru limanlardır. Yapısal olarak iki önemli ayağı bulunmaktadır.

- Birincisi gemilerin yük ve yolcu almak ve boşaltmak için yanaştıkları deniz ayağı
- Diğeri ise bu yük ve yolcuların taşımacılık işlemlerinin yapıldığı, formalitelerin hazırlandığı kayıtlarının tutulduğu kara ayağıdır.

Denizyolu taşımacılığında, doğal kural olarak bir limandan hareket eden deniz aracının gideceği yer mutlaka yine bir limandır. Dolayısı ile limanlar arasındaki yolcu sayısı ve yük miktarı kalkış limanında ne ise varış limanında da aynı olması gerekir. Bunların gemiye yüklenme ve boşaltmasında uygulanan prosedürler ne kadar kolay, ve kayıtlar ne kadar sağlıklı olur ise, taşınması da kolay olacaktır.

5. Ulaşım Sistemleri Entegrasyonu ; Kalkış ve varış limanları ve bunların, karayolu, demiryolu ve havayolu bağlantılarının entegre olması, denizyolu taşımacılığını artırıcı bir faktördür.

Günümüz taşımacılığında Limandan limana taşıma, yerini kapıdan kapıya taşımaya bırakmaktadır. Taşıma modlarındaki teknolojik gelişme hızla ilerlemektedir. Bir taraftan servis taşımacılığı gelişirken diğer taraftan kargo taşımacılığı ön plana çıkmaktadır. Diğer taraftan ise kombine taşımacılık anlayışı ile deniz-kara ve demir yolu taşımacılığı entegrasyonu oluşmaktadır.

6. Teknolojik Altyapı ; Gerek deniz aracının, gerekse Limanların uygun teknolojik alt yapıya sahip olması, denizyolu taşımacılığındaki hizmet kalitesini artırdığı gibi, işletme maliyetini kontrol etmede de önemli kolaylıklar sunmaktadır. Günümüz teknolojisinin ulaşılmış olduğu seviyede, özellikle denizde ortaya çıkabilecek birçok olumsuz durumu önceden önlemek mümkün hale gelmiştir.

Meteoroloji bilimindeki gelişmeler, bilgisayar ve internet teknolojisindeki yaygın kullanım kolaylıkları, Hava tahmin raporlarından, deniz suyu sıcaklıklarına, uydu üzerinden gemi takip sistemlerinden, bilet satış ve rezervasyon sistemlerine ve sefer tarifelerine kadar, hatta müşterilerine deniz aracı üzerinden internet bağlantısı ve

haberleşme imkanı sağlamak gibi, çok değişik alanlarda teknolojik yeniliklerden yararlanma imkanını getirmiştir.

7. Servis Taşımacılığı ve Kargo Taşımacılığı Sistemi ; Günümüzde; Servis taşımacılığı ve Kargo taşımacılığı, kapıdan kapıya taşıma sistemi olarak ortaya çıkmıştır. Metropol kentlerde kent içi ulaşımdaki problemler, çalışma alanları ile ikamet yerleri arasındaki mesafeler uzadıkça, toplu taşıma sistemlerine ağırlık verilmesine, servis taşımacılığı sistemlerinin oluşturulmasına, yük taşımak için kargo taşımacılık anlayışının gelişmesine neden olmuştur. Bu durum kent içi deniz ulaşımını çoğu zaman olumsuz etkilemiştir. Bununla birlikte servis taşımacılığı yapan bir çok firma ve kuruluş, deniz taşımacılığı yapan firmalarla işbirliği yaparak, kombine taşımacılık sisteminde kullanmaya başlamışlardır.

1.6.2. Coğrafi Faktörler

Metropol kentlerde deniz yolu taşımacılığını etkileyen faktörlerden biri de coğrafi faktörlerdir. Özellikle kent yerleşim dokusuna göre, konuşlandırılmış limanların, kuvvetli rüzgarlara açık olması, Deniz suyu sıcaklıklarındaki ani değişiklikler, Liman ve iskelelerin deniz suyu akıntılarına açık olması, Uygun su derinliğinin bulunmaması gibi durumlar ile yaz ve kış mevsimlerindeki sosyal aktivitelerin farklılaşması deniz yolu taşımacılığında farklı boyutlarda etkilemektedir.

1.Hakim Rüzgarlar ; Denizyolu taşımacılığında rüzgarlar önemli bir yer tutmaktadır. İlk deniz araçlarının rüzgar gücü ile çalıştığı dikkate alınırsa bunun ne kadar önemli bir unsur olduğu kolayca anlaşılabilir. Bu gün bile yelkenli gemiler ve spor amaçlı küçük tekneler rüzgar gücünden yararlanılarak çalıştırılmaktadır.

Ancak her zaman olumlu bir faktör değildir. Özellikle rüzgar gücü kuvvetli havalarda deniz yolu taşımacılığı, İster yelkenli olsun ister motorlu olsun bütün deniz taşıtları için tehlikeli olmaktadır.

Bu durumun en aza indirilebilmesi için, bugün kullanımları azalmış olsa bile uzun deneyimler sonucu denizde fırtına haritaları ve fırtına takvimleri oluşturulmuştur. Bunun yanında ortak dil kullanımı olarak denizcilik terimleri ve lisansı geliştirilmiştir. Kullanılması zorunlu olan uluslararası sancak ve işaretler, Uluslararası mors alfabesi, ve Rüzgar yönleri ,denizde ortaya çıkabilecek tehlikeli durumları önlemek ve haberleşmek için kullanılmaktadır.

Denizyolu taşımacılığında, iskele ve terminaller inşa edilirken mümkün olduğu kadar, Kent yerleşim dokusunda hakim rüzgarlardan korunaklı bölgeler seçilir. Rüzgarın etkisi ile ortaya çıkan dalgalardan ve gel-git hareketleri ile akıntılardan korunmak için mendirekler yapılmakta yada kara içinde korunaklı limanlar oluşturulmaktadır.

2. Deniz Suyu Sıcaklığı ve Akıntılar ; Deniz suyu sıcaklıkları özellikle motorlu deniz araçlarında önemli hale gelmektedir. Yüksek devir hızlı motor kullanan deniz araçları ile, manevra kabiliyeti yüksek olan ve sık tarifeli sefer yapan deniz araçlarında deniz suyu sıcaklığının artması, motorların hararet yapmasını önlemek için sürekli soğutulmasını gerektirmektedir. Bu ise çoğu zaman ek maliyetlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Bugünün gemi inşa sanayinde, deniz araçları çalışma sahaları dikkate alınarak dizayn edilmekte, ve ana tahrik sistemleri buna göre seçilmektedir.

Diğer taraftan deniz içi akıntılar, dip akıntıları yada yüzey akıntıları ile nehir akıntılarında deniz yolu taşımacılığını etkileyen faktörler olarak ortaya çıkmaktadır. Çoğu zaman akıntılarının kuvvetli olduğu bölgelere tehlikeli madde taşımaya yönelik deniz taşıtları alınmamaktadır. Ya da pilotaj ve kılavuzluk hizmetleri alınması zorunlu tutularak tehlikeli bölgelerden emniyetli geçiş sağlanmaya çalışılmaktadır.

Özellikle nehir taşımacılığında ve boğazlarda akıntılara karşı ek önlemler geliştirilmiştir. Bu önlemlerin başında hız sınırlaması, kontrollü geçiş izni verilmesi, pilotaj ve römorkaj uygulaması, yük sınırı getirilmesi gibi değişik önlemlerdir.

3. Deniz Suyu Derinlikleri ;Deniz araçlarının hareket edebilmesi için uygun deniz suyu derinliklerine sahip olması gerekmektedir. Bütün deniz araçlarının inşasında deniz suyu altında kalacak kısmın (draft) hesabı yapılır.

Deniz aracı hacmi ve tonajı arttıkça deniz suyu dip derinliğinin de fazla olması talep edilir. Çoğu zaman deniz ortasında, deniz yüzeyine yakın kayacıklar ve sığ ortamlar bulunmaktadır. Buralar kör nokta olarak adlandırılmaktadır. Deniz taşımacılığında bu noktaların tehlikeli olmasını önlemek için ışıklı şamandıralar kullanılmaktadır.

Diğer taraftan iskele ve terminallerin yapımında da uygun deniz dip derinliği aranmaktadır. Deniz dip derinliği çok sığ olan yada dere ve nehir akıntıları ile dolabilen bölgeler deniz aracının hareket etmesini zorlaştırırken, çok derin olan bölgelerde de Liman iskele ve terminallerinin inşaa edilmeleri zorlaşmaktadır. Bu gibi derin yerlerde bağlama alanı bulunması halinde yüzer iskele ve dubalar kullanılmaktadır.

4. Mevsim Farklılıkları ; Mevsim farklılıkları da denizyolu taşımacılığını etkileyen bir diğer coğrafi etkidir. Özellikle tarifeli seferler ile, kısa mesafeli yolcu ve yük taşımacılığı yapan kuruluşlar, sefer tarifelerini yaz tarifesi ve kış tarifesi olarak ayrı ayrı düzenlemektedirler.

Gece–Gündüz farklılıklarının oluşması, yaz aylarında sıcaklıkların artması ile birlikte turizm amaçlı seferler düzenlenmesi, bunun yanında olumsuz hava koşullarının azalması yaz dönemlerinde denizyolu taşımacılığının canlanmasına sebep olmaktadır.

Kış aylarında ise olumsuz hava koşulları nedeniyle sefer sayıları azalmakta ve kısmen de iptal edilmektedir. Bu nedenle denizyolu taşıtlarının tadil, tamir ve bakımları kış sezonunda yapılmakta, yaz sezonu için hazır hale getirilmektedir.

1.6.3. Genel Ekonomik Durum

Ekonomi, genel eğilim olarak ucuz ulaşım hizmetinden yararlanmak ister. Ancak, en ucuz ve en seri taşıma her zaman en kısa yoldan yapılan taşıma olmamaktadır. En ucuz taşıma birim maliyeti en düşük olandır. Birim taşıma maliyeti düşük taşımalar çoğunlukla, kitle taşımalarıdır. Kitle taşımacılığı 60'lı yıllardan bu yana yaygın gelişme göstermiştir. Örneklerini de denizyolu, demiryolu, içme suyu yolu ve boru taşımacılığı oluşturur

Denizyolu taşımacılığı gerek global olarak uluslararası boyutta, gerekse içinde bulunduğu ülke yada bölge boyutunda olsun, genel ekonomik durum ile çok yakından ilgili olup, ekonomik durumdan etkilendiği gibi onu etkileyebilmektedir de.

Deniz taşımacılığı talebinin düzeyi, genel anlamda ekonomik büyüme hızıyla belirlenmektedir. Bununla birlikte kabul edilmesi gereken diğer bir nokta da, ekonomik büyüme hızı ile deniz taşımacılığı talebindeki büyüme hızı arasındaki karşılıklı ilişkinin tek belirleyici faktör olmadığı ve bazı başka faktörlerin de bu ikisi arasındaki ilişkiyi değiştirebileceğidir.⁴⁴

Diğer taşıma türlerinde ortaya çıkan gelişmeler, özellikle boru hattı taşımacılığının gelişmesi, denizyolu taşımacılığını etkilemektedir. Nitekim ,Dünya ihracatı 1973-1988 yılları arasında yüzde 85,7 artarken, dünya deniz taşımacılığı ancak yüzde 17,5 dolaylarında çoğalma gösterebilmiş, dünya genelinde taşıma diğer kesimlere kaymıştır.

⁴⁴ Turgay GEÇER, "Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı", M.Ü. Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü Mart- 2001 – S. 35

Bu konum 1980'den sonra dünya gemi üretiminin azalmasına, dünya ticaret filosunun küçülmesine ve gemi fiyatlarının düşmesine yol açmıştır. 2000, li yıllara gelindiğinde ise özellikle 2003 yılı sonrasındaki gelişmeler, deniz taşımacılığının hızla tekrar yükselmesine neden olmuş ,navlun piyasaları hareketlenmiştir.

1. Durgunluk Dönemleri ; Uluslararası boyutta yada ulusal veya bölgesel boyutta, genel ekonomik düzeyde ortaya çıkan durgunluk denizyolu taşımacılığını da olumsuz etkilemektedir. Durgunluk dönemlerinde ortaya çıkan ekonomik daralmalar, ticari ilişkilerin zayıflaması, denizyolu taşımacılığında yararlananların kullanılabilir gelir düzeyindeki azalmalar, beraberinde denizyolu taşımacılığında da bir daralma ve küçülme getirmektedir. Bu durumun etkisini en aza indirebilmek için ülkeler çeşitli tedbirler uygulamakta, kabotaj uygulamalarını tercih etmektedirler.

Denizyolu taşımacılığında, gemi yatırımları ve iskele/terminal yatırımları için ilk yatırım maliyetlerinin yüksek olması, buna mukabil deniz taşımacılığının, diğer taşımacılık türlerine göre avantajlar sağlaması nedeniyle özendirilmesi ve denizlerden daha fazla yararlanma düşüncesi, denizciliğin bir çok ülke tarafından özel önem taşıyan sektör konumuna alınmasına neden olmuştur.

Bu nedenle faaliyet konusu kısmen yada tamamen denizyolu taşımacılığı olan kuruluşlara başta yakıt kullanımı üzerinden alınan vergiler olmak üzere, diğer birçok vergiden istisna ve muafiyet kolaylıkları getirilmektedir.

2. Genişleme Dönemleri ; Bir ülkenin gelişmişlik düzeyi,deniz ticaretinden yararlanma.dünya üretiminden ve ticaretinden pay alma çabaları arasında doğrusl bir korelasyon vardır. Deniz taşımacılığında etkin olmak, ilgili ülkenin gelişmişlik seviyesinin en önemli göstergelerinden biridir. Global anlamda mal üreten ve pazarlayan ülkeler, deniz taşımacılığını etkin şekilde kullanmaktadırlar.⁴⁵

Ekonominin canlandığı dönemlerde, buna paralel olarak denizyolu taşımacılığı da canlanmaktadır. Canlanan ticari ve endüstriyel hayat ile birlikte ortaya çıkan çok miktarda hammadde ihtiyaçlarının temin edilmesi ve yeni çıkan ürünlerin uluslararası piyasalara sunulmak üzere uzak pazarlara gönderilmesi, ülke içinde farklı pazar alanlarındaki ticari hayata katılma, turizm sektöründeki canlanmalar deniz yolu taşımacılığına da etki etmekte bir hareketlenme ortaya çıkmaktadır.

⁴⁵ Turgay GEÇER, a.g.e. S. 5

3. Yolculuk Talep Esnekliği ; Bir bölgedeki denizyolu taşımacılığında ortaya çıkan genişleme ve daralmalar, o bölgedeki ekonomik sürecin akış yönünü görmek için bir ibre olarak görülebilir. Denizyolu taşımacılığı ikincil taşımacılık (bir geminin kullanımından önce ve sonra başka bir araç kullanılmaktadır) ağırlıklı olması nedeniyle kriz dönemlerinde talep elastikiyeti kırılabilirlik göstermektedir.

Gemiler, endüstriyel üretim süreçlerinin farklı aşamalarında ortaya çıkan taşıma talepleri dolayısıyla, çok geniş yelpazedeki yükleri taşırlar. Diğer bir değişle ,çok çeşitli özelliklere sahip ürün taşımaları gerçekleştirilmekte ve talep elastikiyeti denizcilik sektörünün tüm alt piyasalarında aynı düzeyde olmamaktadır. Ekonomik büyüme hızıyla, toplam deniz taşımacılığı talebinin büyüme hızı arasındaki ilişki zamanla değişebilir ve denizciliğın bir alt piyasası zayıflarken, bir diğeri güçlü duruma geçebilir.⁴⁶

Denizyolu taşımacılığının hizmet sektörü içinde yer alması, aynı zamanda turizmle yönelik harcamalarında, bu hizmetlerden yararlananların kullanılabilir gelir düzeylerindeki değişmeye ve ortamın istikrarına bağlı olarak değişmektedir.

4. Yakıt Fiyatlarındaki Değişiklikler ; Denizyolu taşımacılığındaki işletme maliyeti giderlerinin en önemlisi yakıt giderleridir. Deniz araçları yakıt olarak genellikle Fuel Oil ve Motorin kullanılmaktadırlar. Bununla birlikte son yıllarda LPG ve LNG kullanan deniz araçları da inşa edilmeye başlanmıştır.

Denizcilik sektörünün önemi nedeniyle hemen hemen tüm ülkeler yakıt kullanımı üzerindeki vergileri kaldırmışlardır. Özellikle uluslararası çalışan gemilerde uzun yıllardır vergiden arındırılmış yakıt kullanılmaktadır. Son yıllarda ise bu durum kabotaj hattında çalışan gemiler içinde uygulama konusu olmuştur. Yakıt fiyatlarında sağlanan avantajların ötesinde, ucuz ve temiz yakıt kullanım arayışları da devam etmektedir.

5. İşçilik Ücretleri ve Çalışma Sistemi Etkisi ; Denizyolu taşımacılığında en önemli faktör, yetişmiş gemi personelidir. Bu nedenle gemi personeli eğitimi uluslararası kurallarla belirlenmektedir.

IMO'nun koordinatör görevini yürüttüğü STCW'1978, denizlerde can ve mal güvenliğini artırıcı ve çevre kirliliğini azaltıcı yöndeki faaliyetlerinde amaca ulaşmak için, dünya devletlerinden gemi adamlarının eğitimini istemektedir. Bu nedenle de ticaret

⁴⁶ Turgay GEÇER, a.g.e S.35

gemilerinde çalışan gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma esaslarını standart hale getirmiştir.

6. Döviz Kuru ve Faiz Etkisi (Finansman Etkisi) : Denizyolu taşımacılığında en önemli sorun finansman yetersizliğidir. Global ekonomide yaşanan olumsuzluklar her sektörde olduğu gibi denizcilik sektörünü de etkilemekte, sektörün finans problemini çözecek alternatif kaynak ve uygulamaların hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Denizcilik sektöründeki en önemli ve çözülmesi gereken konulardan birisi, uygun finansman kaynağı temin etmektir. Uluslararası düzeyde gemi inşa sanayisi gelişmiş ve finans sektörü kuvvetli olan ülkeler, genellikle gemi işletmeye alındıktan sonra geri ödemeleri başlamak üzere, kendi ülkelerindeki gemi sanayi lehine orta vadeli (5-10 yıl) proje kredileri kullanılmaktadır, Ulusal düzeyde uygun finansman kaynağı bulamayan yatırımcılar için bu durum cazip olmaktadır. Bunun neticesi olarak;

- Gemi inşa sanayi, finansman kaynağı güçlü olan ülkelere kaymakta, yeni gemi edinme maliyetleri yükselmektedir.

- Uluslararası ekonomik farklılıklar, gemi inşaa maliyetine ülke riski sigorta primi şeklinde yeni maliyetler eklenmesine neden olmaktadır.

- Deniz aracı edinmek isteyenler, 5-10 yıl gibi işletme dönemi için uzun sayılabilecek bir süre, finansman maliyeti baskısı altında çalışmaktadırlar.

- Finansman baskısının etkisiyle, uluslararası sularda olduğu gibi, kabotaj hattında da navlun fiyatlarının döviz cinsinden belirlenmesine ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır.

- Kısa mesafeli taşımacılık yapan işletmeler, kazançlarını ulusal para cinsinden elde etmekte, fakat daha değerli yabancı para üzerinden kredi geri ödemesi yaptığı için, kur ve faiz maliyeti ile taşıma (navlun) ücretleri arasında tercih baskısı altında kalmaktadır

- Özellikle yolcu taşımacılığı yapan işletmeler, taşıma ücretlerini, idari kararlarla belirlemiş olsalar bile, ülke ekonomisindeki genel duruma göre, kullanılabilir gelir düzeyinin sınırlayıcı etkisi ile karşılaşmakta, Yüksek talep elastikiyeti etkisi ile de, büyük yolcu kayıplarına neden olabilmektedir.

7. Deniz Aracı Edinme Maliyeti Etkisi : Denizyolu taşımacılığının en önemli unsuru olan gemilerin, inşa süresi uzun ve ilk yatırım maliyetleri yüksektir. Bu nedenle gemi yatırım kararı vermek ve zamanını belirlemek önemli bir süreçtir.

Yeni gemi inşa kararını verirken, gelecekte ülke ekonomisinin istikrarlı olacağı, risk unsurlarının mümkün olduğu kadar azaldığı etüdü yapılması gerekmektedir. kısa ve orta vadede olumlu fakat uzun vadede risk unsuru belirlediğinde yeni gemi inşa etmek yerine ikinci el gemi piyasası hareketlenmekte yada birçok işletme yeni gemi edinmek yerine kiralama yoluna gitmektedirler.

Kiralama işlemi; Çalışma saati üzerinden (time charter) yada sefer sayısı üzerinden (trip charter), Gemi personeli ile birlikte olabildiği gibi, sadece geminin kendisinin kiralanması şeklinde de olabilmektedir.

Ancak navlun piyasasının hareketlenmiş olduğu dönemlerde kiralanacak uygun gemi bulmak, piyasanın daraldığı dönemlerde de gemi kiralayacak armatör bulmak zorlaşmaktadır.

1.6.4. Deniz Kültürünü Benimseme

Özellikle küreselleşme çerçevesinde tanımlanan, deniz kenarındaki Metropol kentlerin dünya ölçeğinde birbirleriyle dayanışma yada rekabet içerisinde olmaları, Uluslararası organizasyonlara ev sahipliği yapmak gibi yeni projelerin ortaya çıkması, Küresel ısınma ile birlikte temiz çevre ve sağlıklı yaşam koşullarının oluşturulması gayretleri, kent içi ulaşımında büyük ölçekte, hızlı, emniyetli ve en ucuz taşımacılık olarak denizyolu taşımacılığından daha çok faydalanma düşünceleri, deniz kültürü oluşturulması gereğinin önemini sürekli artırmış, Denizcilik kurum ve kuruluşları tarafından bu çerçevede, Yelkenli yarışları, Kürek yarışları, Feribot yarışları, Su motoru yarışları gibi sportif faaliyetler, makale ve şiir yarışmaları, resim ve fotoğraf sergileri gibi kültür ve sanat faaliyetleri, Gezi turları gibi turistik faaliyetler ile sempozyum, panel, konferans düzenlemek gibi ulusal ve uluslararası organizasyonlar yapılmaktadır.

IMO Model Kurslarının Revizyonu ile, Kadınların denizciliğe kazandırılması, konularında prensip kararlarına varılmış ve bu kararları kurallara bağlamak için çalışmalar yapılmasını kabul etmiştir.

II. BÖLÜM

2. İSTANBUL'DA DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

İstanbul'un coğrafi konumu; Karadeniz'i, Ege Denizi ve Akdeniz'e bağlayan doğal deniz yolu üzerinde olması nedeniyle, kurulmuş olduğu tarihi devirlerden bu güne sürekli olarak denizyolu taşımacılığının ana merkezlerinden birisi olmuştur.

Tarih boyunca büyük bir deniz ticaret merkezi olan İstanbul, dünyanın en güvenli doğal limanları arasında yer almıştır. Özellikle Haliç, tarihin her döneminde sert havalarda teknelerin sığınıp barındığı emin bir liman özelliğini hep sürdürmüştür. Bu gün için yeri ve alanını belirleyecek hiçbir fiziksel veri bulunmamakla birlikte, Eski İstanbul'da (Bizantion); Neorion ve Bosporion adında başlıca iki Limandan bahsedilmektedir.⁴⁷

Bu gün için, İstanbul 'da denizyolu taşımacılığının özetini aşağıdaki şekilde yapabiliriz.

2.1. İstanbul'da Denizyolu Taşımacılığının Tarihi Gelişimi

Türklerin, Anadolu'ya gelinceye kadar denizlerle fazla bir ilgisi olmamıştır. Osmanlı Devletinin, Marmara denizi ile olan ilgisi, Rumeli kıyısına yerleşmesi ve kendini denize dönük bir politika izlemek konusunda zorunlu hissetmesi ile başlamış 1840' lara kadar askeri amaçlı olarak kullanılmıştır. Hayri R Sevimay; Osmanlı deniz ticaretindeki gelişmeleri,

-Yabancı gemilerin taşıma yaptıkları devir,

-Yabancı gemilerin ve Türk gemilerin birlikte taşıma yaptıkları devir,

-Sadece Türk gemilerin taşıma yaptıkları devir şeklinde üç devirde değerlendirmektedir.

Birinci Devir: 16.yüzyıl ile başlayan birinci devirde, Türk sularında yabancı gemilerin çalıştıklarını görüyoruz. Bu dönemde Avrupa ile olan Türk ticareti, Fransız bayrağını taşıyan gemilere verilmişti. bu imtiyazdan yararlanılarak, Türk limanları arasında da Fransız gemileri işletiliyordu. 17.yy.da ek olarak Avusturya, Rusya, İsveç,

⁴⁷ Eser TUTEL,"Gemiler..Suvariler... İskeleler", İletişim yayınları 489.- İstanbul Dizisi 12,1.Baskı,İstanbul-1998, S. 275

İspanya ve sonraları Prusya da, Babıali'den Türkiye'ye ait olan ticaretlerini kendi gemileriyle yapma iznini almışlardır.⁴⁸

Bu dönemde denizde kısa mesafeli olarak deniz taşımacılığı kayıklar ile gerçekleştirilmekteydi. Boğaziçi'nde ve Haliç'te çalıştırılan kayıklar kimi zaman ticari, kimi zamanda hayır yapmak isteyen kişilerce işletilirdi. Zamanla bu işin ticari yanı ağır bastı, kişiler kendi kayıklarına sahip olmaya başladılar.⁴⁹

- **İkinci devri**, Bu devirde yabancı gemiler yanında Türklerin de gemi işletmeye başladığını görüyoruz. Türk kıyılarında ilk buharlı gemi (Swift) 1828 senesinde görülmüş olup, Türk sivil denizciliğinde makineleşme başlamış oluyordu. Bu olaydan sonra Osmanlı'da yelkenli gemiler, yerini buharlı vapurlara bırakmaya başladı. Türk bayraklı ilk ticaret gemisi de (Peyk-i Şevket) sulara indi. İlk buharlı gemiler deniz ticaretini de canlandırdı. Bu canlılık, deniz taşımacılığının Tersane-i Amire' den ayrı değerlendirilmesini gerektirdi ve 1939 yılında Vapurculuk Nezareti kuruldu.

Padişah Abdülmecid, döneminde deniz ulaştırma işletmesini, Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi adıyla hizmete koydu. Bu kuruluş 1843 yılında Fevaid-i Osmaniye adını aldı.⁵⁰

1844'de Bahriye Nezareti tarafından İngiltere'den getirilen Seyr-i Bahri gemisi ile, İstanbul-Gemlik-İzmit ve Tekirdağ hattı açılmış aynı yıl Eser-i Hayr gemisi de Boğaziçi'nde çalıştırılmaya başlanmıştır.⁵¹

Yine aynı dönemlerde, 1851 senesinde İstanbul ile Boğaziçi ve Kadıköy arasında gemi işletmek üzere **Şirket-i Hayriye** adında bir özel teşebbüs kurularak çok önemli hizmetler vermiştir.⁵²

Boğaziçi'nde ilk açılan düzenli hat, Üsküdar hattıdır. Daha sonra birçok hat açılmıştır. 1851'de Boğaziçi'nde sadece Şirket-i Hayriye vapurları çalışmaya başladı.⁵³

⁴⁸ Hayri R. SEVİMAY, **Osmanlıdan Günümüze Türk Denizciliği**, 1992

[http://www.kutuphane.biz/indir/gemimuhe/gemi%20\(4\).doc](http://www.kutuphane.biz/indir/gemimuhe/gemi%20(4).doc).

⁴⁹ TDİ A.Ş Genel Müdürlüğü Pİ halkla İlişiler, "**Dünden Bugüne Gemilerimiz**", Şahinkaya Matbaası-1999 İstanbul, S.2-3

⁵⁰ TDİ A.Ş Genel Müdürlüğü, a.g.e. S. 3

⁵¹ Hayri R SEVİMAY, a.g.e

⁵² Hayri R SEVİMAY, a.g.e

⁵³ TDİ A.Ş Genel Müdürlüğü, a.g.e. S. 4

Fevad-i Osmaniye Şirketi, Sultan Aziz devrinde, 1871'de **İdare-i Aziziye** ismini alan bu teşebbüsün adı 1878'de **İdare-i Mahsusa** olmuş, nihayet 1910 yılında Ticaret Nezareti'ne bağlı **Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi**'ne dönüşmüştür.⁵⁴

- **Üçüncü devir**, sadece Türk gemilerinin taşıma yaptıkları dönem olup bu aşamayı I.Dünya Savaşı (1914) ile başlatmak mümkündür. Savaşta kapitülasyonlar kaldırılmış ve denizcilik de serbest alan bulmuştur. Fakat savaş senelerinde mevcut gemilerinde bir çoğu, batırılmış olduğundan ticaret filosu daha da küçülmüştür.

Cumhuriyet dönemi de, özellikle kabotaj hakkının elde edilmesiyle, bu üçüncü devir içinde değerlendirilir.⁵⁵

2.2.Osmanlı Döneminde Denizcilikle İlgili Önemli Kuruluşlar;

1.Fevaid-i Osmaniye Şirketi (1843-1870): 1839'da **Mekteb-i Fünun-i Bahriye'** kurulmuş, sonra Hazine-i Hassa'nın da katılımıyla "**Şirket-i Osmaniye**" kurulmuş, Bir süre sonra Hazine-i Hassa bu şirketten ayrılmış ve "**Hazine-i Hassa Kumpanyası**" adı altında kendi gemilerini çalıştırmaya başlamıştır. Bu kuruluş daha sonra "**Mecidiye Şirketi**" ve 1843 yılında da "**Fevaid-i Osmaniye Şirketi**" adını almıştır.

2. İdare-i Aziziye (1870-1878): Fevaid-i Osmaniye Şirketi 1870 yılında İdare-i Aziziye adını almış 1872 yılında da idarenin adı İdare-i Mahsusa-i Aziziye'ye çevrilmiştir.⁵⁶

3. İdare-i Mahsusa (1878-1909): İdare-i Mahsusa-i Aziziye, 1878 yılında sadece İdare-i Mahsusa adını almıştır. İdare-i Mahsusa gemileri Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz limanlarına seferler yaptığı dönemde, İstanbul limanında, kapitülasyonların verdiği haklardan yararlanan yabancı vapur kumpanyalarını temsil eden yabancı uyruklu ve levantenlerden oluşan acenteler de vardı.⁵⁷

4.Şirket-i Hayriye (1851-1944): 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye, uzun yıllar boyunca verdiği hizmetlerle örnek bir işletme olarak tarihe geçmiştir. Yüz yılı aşkın bir süre İstanbul'un günlük yaşamında vazgeçilmez bir yeri olan Şirket-i Hayriye; önceleri yandan çarklıları, 1903'den itibaren de pervaneli gemileriyle şehir ulaşımında büyük hizmetler görmüştür.

⁵⁴ Hayri R SEVİMAY, a.g.e

⁵⁵ Hayri R SEVİMAY, a.g.e

⁵⁶ Hayri R SEVİMAY, a.g.e

⁵⁷ Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/mustgir.htm>

Şirketin kuruluşundaki amaç, Boğaziçi'ni İstanbul'a bağlamak, gemiciliğe ve deniz ticaretine halkı özendirerek başka bir takım denizcilik şirketlerinin kurulmasına önayak olmak, Türk denizciliğinin gelişmesine katkıda bulunmaktır.

Bu şirketin bir başka önemi de, ülkemizde kurulan ilk halka açık ulusal anonim şirket olmasıdır. İstanbul sularında (Özellikle Boğaz da) tarifeli vapur seferleri Şirket-i Hayriye'ye ait vapurlarla başlar.1867-1872 yılında Üsküdar-Kabataş arasında sefere konulan "**Suhulet**" ve "**Sahilbent**" arabalı vapurları dünyada sefer yapan ilk arabalı vapurlardır. 1902 yılı başlarında, vapurların iskelelerden hareket ve iskelelere varış süreleri saat ve dakika hesabıyla saptanmış, böylece ilk düzenli sefer tarifelerinin yapılması için gerekli bilgiler toplanmıştır.⁵⁸

Şirket-i Hayriye'nin yurt dışında gemi inşa ettirmesi 1929 yılına kadar devam etmiştir. Bu tarihten sonra, şirket kendi vapurlarını Kasımpaşa'daki kendi tersanesinde **Türkiye Seyri Sefain İdaresi**'ne ait tezgahlarda inşa ettirmiştir.

1944 yılında Devlet Deniz Yollarına bağlanan Şirket-i Hayriye daha sonraki yıllarda yapılan çeşitli kuruluş değişiklikleri ile halen Türkiye Denizcilik İşletmeleri bünyesinde, Şehir Hatları İşletmesi olarak faaliyet göstermektedir.⁵⁹

Şirketin Marmara denizi ve İstanbul Boğazında çalışan gemileri ile İskele ve terminalleri, Özelleştirme idaresi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesine satılmış, İşletmesi ise 23 Mart 2005 tarihinden itibaren İstanbul Deniz Otobüsleri San.ve Tic A.Ş (İDO) tarafından yapılmaya başlanmıştır.⁶⁰

2.3. Cumhuriyet Döneminde Denizyolu Taşımacılığı

2.3.1. Planlı Dönem Öncesi Gelişmeler :

1913 yılında Türk limanlarında 500.000 ton eşya yüklenmiş ve indirilmiş iken 1960 yılında 2,2 milyon ton eşya yüklenmiş ve 3,3 milyon ton eşya indirilmiş, toplam eşya boşaltma ve yükleme kapasitesi 5,5 milyon tona yükselmiştir. Bu miktar 1961 yılında 6,2 ve 1962 yılında 7,8 milyon tona ulaşmış, limanların araç ve gereçleri de bu ölçüde gelişmiştir.

⁵⁸ Eser TUTEL, **Şirket-i Hayriye** İletişim Yayınları 289, İstanbul Dizisi- 19,2. Baskı, İstanbul-1997, S. 55

⁵⁹ Denizcilik Müsteşarlığı [zhttp://www.denizcilik.gov.tr/mustgir.htm](http://www.denizcilik.gov.tr/mustgir.htm)

⁶⁰ İstanbul Deniz Otobüsleri San ve Tic.A.Ş." Faaliyet Raporu –2005,

1961'de limanlardan yüklenen eşyanın yüzde 29'u, boşaltılan eşyanın yüzde 30,6'sı, Türk bayraklı gemilerle taşınmıştır. Ticaret filosunun büyütülmesi 1921-1962 döneminde daha hızlı olmuş, devlet deniz taşımacılığı büyük bir ivme ile gelişmiştir.

1945 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Liman ve Deniz İşleri Daire Başkanlığı'nın yanı sıra, İstanbul şehir hatları işletmesi ve Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur.

1950'li yıllara ulaşıldığında özel kesim deniz taşımacılığı kamu taşımacılığını kapasite yönünden geçmiştir. 18 grostondan büyük deniz ticaret filosu ise 605.789 grostona yükselmiştir. 1962 yılında Türk deniz ticaret filosu 925.906 grostona erişmiştir. Ticaret filosu 2803 gemiden oluşmaktaydı.

1958 yılında Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'na (IMO) üye olan Türkiye, Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine entegre olmak için uluslararası kuruluşlar (IMO, OECD, UNCTAD) bünyesinde yapılan çalışmalara katılmıştır.⁶¹

1961 yılına kadar deniz ticaret filosu içindeki kamu kesimi payı büyürken, özel kesimin payı küçülmüştür. 1962 yılında tersi bir durum başlamış, özel kesimin payı artarken, kamu kesiminin payı azalmıştır. 1962 de deniz ticaret filosunun belirgin özelliği yaşlılıktır. Bu özellik, Birinci Beş yıllık kalkınma planında, deniz ticaret filosunun gençleştirilmesini kaçınılmaz kılmıştır.⁶²

2.3.2. Planlı Dönemdeki Gelişmeler;

- Birinci beş yıllık kalkınma planı yürürlüğe girerken, Deniz taşımacılığı kapasitesinin % 40'ı kamu kesimine, % 60'ı özel kesime ait ve % 71'i kuru yük gemilerinden, % 21'i tankerlerden ve % 8'i yolcu gemilerinden oluşmuştur.

1967'ye gelindiğinde, yolcu dahil kamu kesimi taşıma kapasitesi 287.518 DWT iken, özel kesim taşıma kapasitesi 553.304 DWT' a ulaşmıştır.

1965 yılında Camialtı Tersanesi'nin kapasitesi 15.000-18.000 DWT' luk gemilerin yapılmasına elverişli konuma kavuşturulmuş, 1966 yılında Gölcük Deniz Kuvvetleri

⁶¹ DPT, <http://ekutup.dpt.gov.tr/destek/1999/gelisme.html>

⁶² Hayri R SEVİMAY, a.g.e, [http://www.kutuphane.biz./indir/gemimuhe/gemi%20\(4\).doc](http://www.kutuphane.biz./indir/gemimuhe/gemi%20(4).doc)

Tersanesi'nin artan kapasitesinin ticari gemi inşasına ayrılması sağlanmış, böylece büyük gemi yapımı olanakları hazırlanmıştır.⁶³

- İkinci Plan döneminde, 1967 sonlarında gemi üretiminin yıllık ortalama yüzde 24.5 artması sonucunda, gemi üretiminin dış ticaret bilançosuna ithalat nedeniyle olumsuz etki yaptığı görülmüştür. Deniz taşıtları kapasitesi, ikinci plan dönemi başlarında 773.262 DWT' a inmiştir. Bu düşme, kapasite fazlalığı ve yaşlılık nedeniyle önceden planlanmıştır. İkinci plan dönemi sonlarında ise deniz taşıtları taşıma kapasitesinin yıllık yüzde 7.1 artışla 1.191.452 DWT' a çıkması gözlenmiştir. Plan dönemi sonunda 1972 yılında taşıma kapasitesi 1.015.419 DWT' a yükselmiştir.

- Üçüncü Plan Dönemi'nde gemi dizel motorları fabrikasının kuruluş çalışmaları son aşamasına gelmiş, özel kesim Tuzla Tersanelerinin alt yapı çalışmalarına, Pendik Tersanesi'nin yapımına ve Alaybey Tersanesi'nin "Türkiye'nin en büyük bakım - onarım tersanesi konumuna ulaşması için" gerekli düzenlemelere başlanmıştır. Yine bu dönemde, Denizcilik Bankası'nın bazı tersaneleri ile Deniz Kuvvetleri tersanelerinden ticari gemi yapımına ayrılan süreler büyük ölçüde kullanılabilmiştir. Üçüncü plan dönemi sonunda Türk deniz ticaret filosunun 18 grostonunun üzerindeki kesiminin taşıma kapasitesi 1.800.000 DWT' a ulaşmış ve 2753 gemiden oluşmuştur.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde Şehirler arası yolcu taşımada yılda % 9,9 ve yük taşımada (plan hedeflerinin altında kalmakla birlikte) yıllık % 12 gelişme sağlanmıştır. Dış hatlarda taşımada yıllık %17,4 artış öngörülmüşken, %24,6 dolayında bir artış gerçekleşmiştir. Bunun yanında, Türkiye beklenmeyen bir transit deniz trafiğiyle karşılaşmış, bu da limanlarda darboğaz yaratmış, yeni alt yapılar ile düzenlemeleri zorunlu kılmıştır. 1981 yılında denizciliğe dinamizm kazandırabilmek için İstanbul Deniz Ticaret Odası kurulmuştur. Bunu izleyen yıllarda açılan şubelerle DTO' nun faaliyet alanı tüm kıyıları kapsayacak biçimde genişletilmiştir.⁶⁴

- Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemine girerken 300 gros tondan yüksek deniz ticaret filosu 1.669.910 DWT taşıma kapasitesine sahiptir ve 1983 yılına gelindiğinde 2.600.000 DWT' a ulaştırılması planlanmıştır. Oysa taşıma kapasitesi 4.448.439 DWT' a ulaşmış, planlanan % 50 oranındaki artış yerine yüzde 180 dolaylarında büyüme sağlanmıştır.

⁶³ DPT, <http://ekutup.dpt.gov.tr/destek/1999/gelişme.html>

⁶⁴ DPT, <http://ekutup.dpt.gov.tr/destek/1999/gelişme.html>

Dördüncü Beş yıllık kalkınma planından başlayarak, ticaret filosunun yaş ortalamasının küçültülmesi, yaşlı gemilerin servisten çıkartılması politikası da son bulmuştur.

- Beşinci beş yıllık kalkınma planı dönemi ilk yılında, Limanların iyileştirilmesine, araç ve gereç eksiklerinin giderilmesine ve modernizasyonuna yönelik proje yılında tamamlanmış bulunmaktadır.

1982 yılında Türk dış ticaret mallarının % 47,8'ini taşıyan Türk deniz ticaret filosu, 1989 yılına gelindiğinde 5.123.888 DWT taşıma kapasitesine rağmen %35,8'ini ancak taşıyabilmektedir.

Beşinci plan döneminde şehirlerarası taşımacılıkta plan hedefleri de aşılarak yıllık ortalama %26,1 yurt dışı taşımacılıkta da plana uygun olarak %10,7 artış sağlanmıştır.

Dönem sonuna ulaşıldığında kamu tersanelerinin kapasitesi 99.600 DWT' a, özel kesim tersanelerinininki ise 218.000 DWT' a yükseltilmiş bulunmaktadır. Toplam 317.660 DWT taşıma gücüne sahip gemi üretilebilecek Türk tersaneleri 93.235 ton çelik işleyecek bir konum içine girmiştir. Limanlara yapılan yatırımlar ile eşya yükleme ve boşaltma kapasiteleri artırılmış, 1983 yılında 52,8 milyon ton olan yükleme ve boşaltma işlemleri, dönem sonunda 1988 yılında 81,6 milyon tona ulaşmıştır.⁶⁵

- Altıncı Plan döneminde 1992 yılına kadar sağlanan teşviklerle ihraç edilen gemi tonajı artmış ancak 1993 yılından itibaren bu teşviklerin hazır gemi ithaline kaydırılması neticesi hem iç piyasaya inşa edilen hem de ihraç edilen gemi tonajı düşmüştür. 1988 yılında sektördeki gemi inşa kapasitesi kamuda 5 tersanede 160.560 DWT ve özel sektörde 17 tersanede 205.500 DWT olmak üzere toplam 366.060 DWT iken, 1995 yılı sonu itibariyle kamuda 4 tersanede 177.900 DWT ve özel sektörde 25 tersanede 310.500 DWT olmak üzere toplam 488.400 DWT' a çıkmıştır.⁶⁶

2.4. İstanbul da Denizyolu Taşımacılığının Mevcut Durumu

İstanbul; Deniz yolu taşımacılığında uluslararası transit geçiş güzergahında olduğu gibi, kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığı bakımından da çok ciddi avantajlara sahip bir konumdadır.

⁶⁵ DPT, <http://ekutup.dpt.gov.tr/destek/1999/gelisme.html>

⁶⁶ DPT, <http://ekutup.dpt.gov.tr/destek/1999/gelisme.html>

İki kıyısı da yerleşim alanı olan bir boğaza sahip olduğu gibi hem şehrin kendisi hem de yakın çevresindeki yerleşim alanları; Ülkenin endüstri, ticaret, kültür ve turizm merkezi olma özelliğini de taşıması nedeniyle, ulaşım modlarının bütün çeşitlerini en geniş anlamda kullanım imkanı bulmaktadır.

Diğer taraftan ise sürekli büyüyen bir ekonomiye sahip bölge içerisinde büyük deniz akıntularına (Boğaz dışındaki bölge) ve hakim rüzgarlara kapalı bir iç denize ve doğal liman alanlarına sahip olması, aynı zamanda şehir içi ulaşım problemlerinin çözümünde alternatif taşıma imkanlarını bir arada kullanıma sunması büyük bir zenginlik olarak ortaya çıkmaktadır.

İstanbul kent içi deniz ulaşımı dünyadaki örneklerinden bir noktada ayrılmaktadır. Kentte hem açık deniz sahilleri boyunca doğu-batı yönünde doğrusal bir yerleşime sahip kentin uç noktalarını bağlayan deniz ulaşım modelleri ile, hem nehir taşımacılığı örneklerine yakın sayılabilecek olan Haliç içinde çalışan kısa geçiş hatları, hem de kentin iki yakasını aynı zamanda iki kıtayı birbirine bağlayan boğaz geçiş hatları mevcuttur.⁶⁷

Genel bir değerlendirme yapabilmek için şehir içi ve Marmara denizi içindeki denizyolu taşımacılığını, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı olarak, Şehirlerarası ve Uluslararası denizyolu taşımacılığını ise Liman başkanlıkları, Liman, İskele ve taşınan yük miktarı ve türleri ile gemi sayılarını incelemek suretiyle değerlendirmek mümkün olabilecektir.

2.4.1 Kısa Mesafeli Deniz Yolu Taşımacılığı Yapan Kuruluşlar ve İskele Dağılımları

İstanbul'da mevcut durumda şehir içi deniz ulaşımı beş adet kurumun çatısı altında bulunmaktadır. Bunlar,

- TDİ A.Ş. (Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi)
- İDO A.Ş. (İstanbul Deniz Otobüsleri San .ve Tic.A.Ş.)
- TURYOL (S.S Turizm ve Yolcu Taşıyıcıları Kooperatifi)
- DENTUR- AVRASYA (Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi) ve
- Deniz Nakliyecileri Esnaf Odası'dır.

2005 yılı başı itibariyle, İstanbul'un Şehir içi yolcu taşımacılığında aktif olarak kullanılan, İskele sayısı doksan beş (95) adettir. Bunların;

⁶⁷ Murat BAŞCI, **İstanbul Deniz Ulaşımı İçerisinde Beşiktaş – Üsküdar Bağlantısının Gelişimi ve Kullanıcı Talep Analizi**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniv. Fen Bilimleri Enstitüsü, 1999, S. 5

47 adedi TDİ A.Ş nin mülkiyetinde ve kullanımında (23. Mart 2005 tarihine kadar, bu tarihten sonra mülkiyeti İBB 'ye, kullanımı ise İDO A.Ş 'ye geçmiştir.)

20 adedi İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) mülkiyetinde ve İDO A.Ş kullanımında,

23 adedi ise İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Mülkiyetinde olup, 5 adedi için TURYOL, 7 adedi için AVRASYA DENTUR, 11 adedi de için de, Deniz Nakliyecileri Esnaf Odası tarafından kendilerine tahsis yapılmaksızın belirli bir ecrimisil ödenmek suretiyle kullanılmaktadır.

Bununla birlikte kuruluşlar kendi aralarında yapmış oldukları anlaşmalar ile birçok iskeleyi ortak olarak kullanabilmektedir.TDİ A.Ş'ye bağlı Şehirhatları İşletmesinin varlığı olan İstanbul içindeki iskeleler ve Eskihisar-Topçular İskeleleri, Gemilerle birlikte özelleştirme kapsamında iken, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi (İBB)'ne satılmıştır. 23.Mart 2005 tarihinden itibaren bu iskelelerin İşletme hakkı ve gemilerin çalıştırılması İDO A.Ş'ye devredilmiştir. Bu suretle TDİ A.Ş Şehiriçi denizyolu taşımacılık faaliyetinden tamamen çekilmiştir.

Bu kuruluşlara ait iskelelerin, şehrin Asya – Avrupa yakaları ve İlçelere göre dağılımları Tablo 6 daki gibidir.

Tablo 6: İstanbul'un Asya ve Avrupa Yakasında ilçelere Göre İskele Dağılımları*

ASYA YAKASI					
İlçe Adı	TDİ	İDO	TURYOL	AVRASYA-DENTUR	Den.Nak.Es.Od.
Beykoz	6	1	-	-	1
Üsküdar	7	1	1	1	-
Kadıköy	4	2	2	-	1
Maltepe	-	-	-	-	-
Kartal	1	1	-	-	1
Pendik	-	1	-	-	-
Tuzla	-	1	-	-	-
Adalar	5	4	-	-	-

* Yukarıdaki veriler Aralık 2004 tarihi itibarıyla güncel olup geçici süre kapalı olan iskeleler de dahil edilmiştir.şehir içi yolcu ve araç taşımacılığı için kullanılan iskelelerdir.-Su ve balıkçı iskeleleri ile,kullanımı aktif olmayanlar dikkate alınmamıştır

AVRUPA YAKASI					
İlçe Adı	TDİ	İDO	TURYOL	AVRASYA-DENTUR	Den.Nak.Es.Od.
Avcılar	-	1	-	-	-
Küçükçekmece	-	-	-	-	-
Bakırköy	-	1	-	-	-
Zeytinburnu	-	-	-	-	-
Fatih	3	-	-	-	-
Eminönü	5	2	1	1	1
Eyüp	1	-	-	-	1
Beyoğlu	5	2	1	1	5
Beşiktaş	5	1	-	4	-
Sarıyer	5	2	-	-	1
Asya Toplam	23	11	3	1	3
Avrupa Toplam	24	9	2	6	8
Genel Toplam	47	20	5	7	11

Kaynak: İDO A.Ş., 9 Adet Gemi Yatırımı Fizibilite Rapor, 2005". İlçelere Göre İskele Dağılımı

İstanbul içinde şehir içi trafik problemine çözüm getirmek için, 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin kuruluş ve görevleri hakkındaki kanun kapsamında, Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde denizyolu ile toplu taşımacılık yapma ve yaptırmaya görevi, Büyükşehir Belediyesine verilmiştir. Bu çerçevede Şehir içi ulaşım problemini çözmek ve koordine etmek amacıyla, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı bünyesinde Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) Başkanlığı bulunmaktadır.

UKOME; Denizyolu taşımacılığı boyutunda, İskelelerin kullanım ve tahsisi, hat çalışmaları ve ücret ayarlamalarında koordine görevi yapmaktadır.

TDİ A.Ş.'ye ait iskelelerin Büyükşehir belediyesine geçmesi ile birlikte, Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisindeki tüm İskeleler, İBB mülkiyetine geçmiş ve tek elden yönetilmeye başlanmıştır.

İşletmesi İDO A.Ş 'ye verilmiş olan iskeleler ve bu iskeleler arasındaki hatların işletilmesinde maliyet optimizasyonu yapılması zorunluluğu bulunmaktadır. Bunun için

Şehiriçi ulaşım modları arasında entegrasyon sağlanması hedeflenmiş olup, Ulaşım modları arasında entegrasyonun;

- Zaman bakımından
 - Yer (Mekan)bakımından ve
 - Ödeme aracı (Tek Ödeme-Tek Bilet ile) bakımından
- daha geniş bir alanda uygulamaya geçmesi gerekmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı İDO A.Ş, Ulaşım A.Ş, ve İETT, kendi aralarında 9 Aralık 2001 günü fiyat entegrasyonu uygulamasına başlamışlardır. Bu uygulamayla deniz otobüsünün şehir içi hatlarından birini AKBİL (elektronik bilet) ile kullanan yolcular, 2 saat içerisinde metro, hafif metro, tramvay veya tünel ile yollarına devam ettikleri ve AKBİL (elektronik bilet) kullandıkları takdirde ek bir ücret ödememektedirler.

Aynı kuruluşlar; Şubat 2006 tarihinden itibaren, ortak MAVİ AKBİL KARTI uygulamasına geçmiş olup, ödeme aracı (Tek Bilet) entegrasyonu gerçekleştirilmesinde önemli bir adım atılmıştır.

Bununla birlikte, şehir içi denizyolu taşımacılığında JETON kullanımı da devam etmektedir. Sürekli denizyolu taşımacılığında yararlananların dışında, şehir dışından gelmiş yada yılda bir veya birkaç kez denizyolunu kullanan yolcuların varlığı JETON sisteminin kaldırılmasını engelleyen ana sebep olarak karşımıza çıkmaktadır.

Konumuna göre, Mevcut iskele bölgeleri ve bu bölgelerde hangi kurumların kaç adet iskeleye sahip oldukları bilgileri Tablo 7 deki gibidir.

Tablo 7: Konumuna Göre Mevcut İskele Durumları ve Sayıları

İlçe Adı	TDİ (İDO)	İDO	TURYOL	AVRASYA-DENTUR	Den.Nak.E s.Od.
Anadolu Hisarı	1	-	-	-	-
Anadolu Kavağı	1	-	-	-	-
Arnavutköy	1	-	-	1	-
Avcılar	-	1	-	-	-
Ayvansaray	1	-	-	-	-
Bakırköy	-	1	-	-	-
Balat	1	-	-	-	-
Balık Pazarı	-	-	-	-	1
Bebek	1	-	-	1	-
Beşiktaş	2	1	-	1	-
Beykoz	1	1	-	-	1
Beylerbeyi	1	-	-	-	-
Bostancı	1	1	-	-	1
Büyükdere	1	-	-	-	-
Çengelköy	1	-	-	-	-
Çubuklu	1	-	-	-	-
Eminönü	3	1	1	1	1
Emirgan	1	-	-	-	-
Eyüp	1	-	-	-	1
Fener	1	-	-	-	-
Harem	1	-	-	-	-
Hasköy	-	-	-	-	1
Haydarpaşa	1	-	1	-	-
İstinye	1	1	-	-	-
Kabataş	2	1	-	1	-
Kadıköy	2	1	2	-	-
Kandilli	1	-	-	-	-
Kanlıca	1	-	-	-	-
Karaköy	1	1	1	-	-
Kartal	1	1	-	-	1
Kasımpaşa	1	-	-	-	1
Kuzguncuk	1	-	-	-	-
Moda	1	-	-	-	-
Ortaköy	1	-	-	1	-
Paşabahçe	1	-	-	-	-
Pendik	-	1	-	-	-
Rumeli Kavağı	1	-	-	-	-
Sarıyer	1	1	-	-	-
Sirkeci	2	-	-	-	-
Sütlüce	1	-	-	-	1
Tuzla	-	1	-	-	-
Üsküdar	2	1	1	1	-
Yağkapanı	-	-	-	-	1
Yenikapı	-	1	-	-	-
Yeniköy	1	-	-	-	1
Adalar	5	4			

Kaynak: İDO A.Ş., 9 Adet Gemi Yatırımı Fizibilite Rapor, 2005". İlçelere Göre İskele Dağılımı. **NOT:** Yukarıdaki veriler Aralık 2004 tarihi itibarıyla güncel olup geçici süre kapalı olan iskeleler de dahil edilmiştir.şehir içi yolcu ve araç taşımacılığı için kullanılan iskelelerdir.-Su ve balıkçı iskeleleri ile,kullanımı aktif olamayanlar dikkate alınmamıştır.

2.4.1.1 Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.(TDİ) Şehirhatları İşletmesi

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., 38 yolcu vapuru, 12 motorbot ve 24 arabalı vapur ile hizmet vermiştir. (İşletmesi İDO A.Ş.'ye devredilmiştir) Gemilerin yaş ortalaması çok yüksektir. Birçoğu ekonomik ömrünü tamamlamış durumdadır. Genel olarak filodaki tüm gemilerin bakım ve onarımdan geçirilmesi gerekmektedir.

Yüksek kapasiteli çalışan ana vapur hatları

- Karaköy-Haydarpaşa-Kadıköy,
- Beşiktaş-Kadıköy,
- Eminönü-Üsküdar ve,

- Eminönü-Kadıköy şeklindedir. Bununla birlikte haliç ve boğaz hattında küçük motorbotlar çalışmaktadır.

İstanbul içinde sefer yapan arabalı vapurları ise,

- Sirkeci-Harem ve

- Kabataş-Harem (Kabataş-Taksim Finiküler sistemi inşaatı nedeniyle geçici süre ile durdurulmuştur.) arasında çalışmaktadır.

İstanbul Şehir içi ulaşımını etkileyen bölgesel arabalı vapurları ise,

- Eskihisar-Topçular
- Erdek-Avşa-Marmara ve
- Eceabat – Çanakkale (Lapseki) arasında çalışmaktadır.

2004 yılı Eylül ayı itibariyle (9 aylık), TDİ yolcu vapurları ile taşınan yolcu adedi 43.738.346 adettir. Yapılan toplam sefer adedi ise 200.310 olarak belirlenmiştir.

Tablo 8 TDİ Yolcu Trafığı (sefer başı ortalama toplam yolculuk =218,35)

Çalışılan Hat	Eylül/2004 İtibariyle Yolcu Sayısı
Beşiktaş – Kadıköy	4.484.206
Eminönü – Kadıköy	9.314.324
Kadıköy – Karaköy	7.761.816
Marmara (Sirkeci-Adalar-Bost)	5.213.701
Eminönü – Üsküdar	9.274.410
Beşiktaş – Üsküdar	2.007.437
Boğaziçi	1.510.209
Haliç	423.341
Kabataş – Üsküdar	461.710
Sirkeci – Harem	3.287.192

Kaynak: İDO A.Ş., 9 Adet Gemi Yatırımı Fizibilite Rapor, 2005”

TDİ'nin filosu hakkında bilgiler aşağıdaki gibidir.

Tablo 9: TDİ Arabalı Vapurlarının Özellikleri

Geminin Adı	İnşa Tarihi	Boy	Genişlik	Derinlik	Gross Ton	Yolcu Kapasitesi	Oto Kapasitesi	Sürat Mil
Kasımpaşa	1952	60.00	14.00	4,85	1 013 30	700	33	12,5
Harem	1965	58.20	14.52	4,23	900 58	418	55	9.0
Topkapı	1970	67.24	20.00	4.10	1 047 47	930	77	11.2
Kınalıada	1971	67.24	20.50	4.10	1 077 07	930	77	11.2
Cemalettin Eren	1971	67.24	20.50	4.10	1 047 47	935	62	10.0
Eyüp	1971	67.24	20.50	4.10	1 077 07	930	62	10.0
Kocadere	1982	67.24	20.08	4.10	1 047 47	269	77	14.0
İntepe	1983	67.24	20.50	4.10	1 077 07	590	77	11.2
Fırkatepe	1983	67.24	22.00	4.10	1 595 73	269	77	14.0
Topçular-1	1986	80.71	22.00	4.50	1 595 73	1 144	112	12.0
Karamürsel	1986	80.71	22.00	4.50	1 595 73	1 144	112	12.0
Hereke-3	1986	80.71	22.00	4.50	1 595 73	1 144	112	12.0
Eskihisar-1	1986	80.71	22.00	4.50	1 595 73	1 144	112	12.0
Değirmendere-1	1986	80.71	22.00	4.50	1 595 73	1 144	112	12.0
Halıdere	1987	80.71	22.00	4.50	1 595 73	1 144	112	12.0
Selamiçeşme	1988	67.24	20.50	4.10	1 077 07	269	62	13.0
Zeytinburnu	1989	67.24	20.50	4.10	1 077 07	269	62	13.0
Sultantepe	1989	67.24	20.50	4.10	1 077 07	269	62	13.0
Gayrettepe	1990	67.24	20.50	4.10	1 077 07	269	62	13.0
Galatasaray	1990	67.24	20.50	4.10	1 077 07	269	62	13.0
Haznedar	1990	67.24	20.50	4.10	1 077 07	269	62	13.0
Okmeydanı	1990	67.24	20.50	4.10	1 077 07	269	62	13.0
Ata Nutku	2000	80.71	22.00	4.50	1 595 73	1 144	112	12.0
Bandırma Feribotu	1976	91.32	16.50	5.36	3 213 04	960	10tır-80	14.0

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Şehir Hatları Müdürlüğü "Gemi Filo Teknik Bilgiler Tablosu- 2004"

Yolcu vapurları ile 2004 eylül ayı sonuna kadar taşınan yolcu doluluk oranı, sefer sayısı ve gemi kapasitelerine göre %33,60'dır.

Sefer başı yolculuk sayısını haliç hattı, Kabataş-Üsküdar hattı ve Boğaziçi hattı düşürmektedir. Bu hatlarda daha çok küçük tekneler çalıştığı için, toplam yolcu sayısı içindeki doluluk oranı da düşük çıkmaktadır. Oysa yaz döneminde özellikle mesai saati başlangıç ve bitişlerinde gemi kapasitelerinin çok üzerinde taşıma yapılmaktadır.

Düzenli ve tarifeli sefer programına uyulması, sefer tarifelerinde esnek uygulama yapılamaması, ölü saatlerde de sefer yapılması doluluk oranını düşürmektedir. Bu saatlerdeki boş seferlerin kaldırılması halinde doluluk oranının %70-80lerde gerçekleşmesini sağlayabilecek potansiyeli bulunmaktadır.

TDİ vapurlarının özellikleri aşağıdaki gibidir.

Tablo 10 TDİ Vapurlarının Özellikleri

Geminin Adı	İnşa Tarihi	Boy	Genişlik	Derinlik	Gross Ton	Yolcu Kapasitesi	Sürat Mil
Paşabahçe	1952	74.46	13.17	3.26	1042,4	1 375	17.0
Fenerbahçe	1953	76.81	11.61	2.97	993,95	1 375	17.0
Kanlıca	1961	69.87	10,97	3.70	780,93	597	15.0
İnkılap	1961	69.87	10,97	3.70	780,93	597	15.0
İhsan Kalmaz	1961	69.87	10,97	3.70	780,93	597	15.0
Turan Emeksiz	1961	69.87	10,97	3.70	780,93	597	15.0
Maltepe	1962	67.05	12,22	3.26	588.90	1 684	14.0
Suadiye	1964	67.05	12,22	3.26	588.90	1 684	14.0
Sedef Adası	1973	67.00	12.20	3.27	610.27	1 684	16.0
Barış Manço	1973	67.00	12.20	3.27	610.27	1 684	16.0
Bostancı	1974	67.00	12.20	3.27	610.27	1 684	16.0
Adem Yavuz	1976	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
Karaoğlanoğlu	1977	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
Necati Gürkaya	1977	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
Sami Akbulut	1977	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
Temel Şimşir	1977	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
Caner Gönyeli	1977	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
İlker Karter	1980	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
Hamdi Karahasan	1980	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
Aydın Güler	1980	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
Mustafa Aydoğdu	1980	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	14.0
Sütlüce	1980	26.36	5.31	1.45	85.99	219	10.0
Defterdar	1985	25.08	5.20	1.67	58.43	113	10.0
Kağıthane	1985	25.08	5.20	1.67	58.43	113	10.0
Sarayburnu	1985	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	15.0
İ.Hakkı Durusu	1985	58.20	10.60	2.92	456.01	1 340	15.0
Metin Sülüş	1986	58.20	10.60	2,92	456,01	1 340	15.0
Beşiktaş-1	1986	58.20	10.60	2,92	456,01	1 340	15.0
Moda	1986	58.20	10.60	2,92	456,01	1 340	15.0
Cadde Bostan	1987	58.20	10.60	2,92	456,01	1 340	15.0
Kalamış	1987	58.20	10.60	2,92	456,01	1 340	15.0
N.Alpdoğan	1988	58.20	10.60	2,92	456,01	1 340	15.0
R.Kavağı	1988	49.13	8.97	2,53	307,46	589	14.0
Büyükada	1988	49.13	8.97	2,53	307,46	589	14.0
M.Akif Ersoy	1988	49.13	8.97	2,53	307,46	589	14.0
A.Feneri	1988	49.13	8.97	2,53	307,46	589	14.0
Kilyos	1988	49.13	8.97	2,53	307,46	589	14.0
Kızıltoprak	1988	49.13	8.97	2,53	307,46	589	14.0
Tuzla	1989	49.13	11.62	2,53	307,46	589	14.0
Bahçekapı	1989	78.40	5.20	3,17	658,18	1 470	15.0
S.Fahri Korutürk	1989	78.40	5.20	3,17	658,18	1 470	15.0
Aynalıkavak	1989	26.82	5.20	2,05	77.00	174	11.5
Küçüksu	1989	26.82	5.20	2,05	77.00	174	11.5
Arnavutköy	1989	26.82	5.20	2,05	77.00	174	11.5
Kumla	1989	26.82	5.20	2,05	77.00	174	11.5
Asmalı	1989	26.82	5.20	2,05	77.00	174	11.5
K.Çekmece	1989	26.82	5.20	2,05	77.00	174	11.5
B.Çekmece	1989	26.82	5.20	2,05	77.00	174	11.5
Ayvansaray	1989	26.82	5.20	2,05	77.00	174	11.5
Göksu	1989	26.82	5.20	2,05	77.00	174	11.5

Kaynak: Türkiye Deniz. İşl. A.Ş. Şehir Hatları Müd. "Gemi Filo Teknik Bilgileri Tablosu-2004"

Şehir hatları işletmesinin gemileri ve İstanbul içindeki İskelelerinin işletilmesi, Özelleştirme idaresi tarafından İBB' ye satılması ile 23 mart 2005 tarihinden itibaren işletmesi İDO A.Ş. tarafından yapılmaya başlanmıştır.

2.4.1.2 İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO A.Ş.)

İDO' A.Ş ye bağlı toplam 22 deniz otobüsü ve 6 feribot hizmet vermektedir. İki adet deniz otobüsü (Akşemseddin ve Ertuğrul Gazi) Mayıs/2005 tarihinde, Kocaeli Büyükşehir Belediye başkanlığına devredilmiştir. TDİ Şehir hatları işletmesi gemileri ve İskeleleri 23 mart 2005 tarihinden itibaren İDO A.Ş. tarafından işletilmeye başlanmıştır.

İDO A.Ş nin şehirhatları işletmesinden gelen gemiler hariç filosu hakkında bilgiler aşağıdaki gibidir.

Tablo 11: İDO A.Ş. Deniz Otobüsleri ve Feribotlarının Özellikleri

Geminin Adı	İnşa Tarihi	Boy	Genişlik	Derinlik	Gross Ton	Yolcu Kapasitesi	Sürat (Knots)
Umur Bey	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	32
Sarıca Bey	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	32
Uluç Ali Reis	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	32
Nusret Bey	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	32
Hezarfen Çelebi	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	32
Çaka Bey I	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	25
Yeditepe I	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	25
Ulubatlı Hasan	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	25
Karamürsel Bey	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	25
Çavlı Bey	1987/88	38.8	9.7	1.55	431	449	25
Akşemseddin	1994	30.7	7.05	0.99	187	155	26
Ertuğrul Gazi	1994	30.7	7.05	0.99	187	155	26
Sinan Paşa	1996	40.1	10.5	1.3	516	450	33.5
Piyale Paşa	1996	40.1	10.5	1.3	516	450	33.5
Kaptan Paşa	1998	35	10.1	1.42	395	350	32
Seydi Ali Reis I	1998	35	10.1	1.42	395	350	32
Oruç Reis V	1998	35	10.1	1.42	395	350	32
Piri Reis II	1998	35	10.1	1.42	395	350	32
Hızır Reis III	1998	35	10.1	1.42	395	350	32
Temel Reis II	1997	35	10.1	1.42	395	358	32
Barbaros Hayrettin	2000	35	10.1	1.42	395	400	32
Sokullu Mehmet Paşa	2000	35	10.1	1.42	395	400	32
Turgut Reis I	1997	59.9	17.5	3.22	2695	490+94 oto	34.5
Cezayirli Hasan Paşa I	1997	59.9	17.5	3.22	2695	490+94 oto	34.5
Adnan Menderes	1998	86	24	4.30	5992	800+200 oto	37
Turgut Özal	1998	86	24	4.30	5992	800+200 oto	37
Recep Tayyip Erdoğan	2004	80,4	20	3,6	2942	600+112 oto	22
Fatih Sultan Mehmet	2004	80,4	20	3,6	2942	600+112 oto	22

Kaynak: İstanbul Deniz Otobüsleri San ve Tic A.Ş Filo Teknik Bilgiler Tablosu-2004

Çalışma programı olarak, Yaz tarifesı ve kış tarifesı olmak üzere iki farklı tarife uygulanmaktadır. Özellikle yaz aylarında İstanbul dışı sefer yapan hatlarda %100 doluluk kapasitesi zorlanmaktadır ve sefere konulacak gemi sıkıntısı yaşanmaktadır. Ancak karşı seferler daha düşük doluluk ile gerçekleştirildiği için genel ortalama düşmektedir.

Gemi sıkıntısını aşabilmek için, 2004 yılı yaz sezonunda Bostancı-Adalar arasında çalıştırılmak üzere TURİYOL' dan tekne kiralama yoluna gitmiştir. 2005 yılı içinde ise haliç ve boğaz içinde tekne kiralama yoluna gitmiştir.

2004 yılı itibariyle yapılmış olan sefer sayısına göre taşınan yolcunun ağırlıklı doluluk oranı %58,71 dir. Sefer başına düşen yolcu sayısı ise 243,15 adettir.

2004 yılı itibariyle yapılmış olan sefer sayısına göre taşınan araç sayısının ağırlıklı doluluk oranı %69,33 dir. Sefer başına düşen araç sayısı ise 83,15 adettir.

İDO'A.Ş.' nin en yoğun hattı *Bostancı-Kadıköy-Yenikapı-Bakırköy* hattıdır. Deniz otobüslerinin iç hatlarda ve bölgesel hatlarda yaptığı başlıca seferler 2004 yılı itibariyle taşımış olduğu yolcu sayıları aşağıdaki gibidir.

Tablo 12: İDO Yolcu Trafiği (Sefer başına ortalama toplam yolculuk =243,15)

Çalışılan Hat	2004 yılı Taşınan Yolcu Sayısı
Bostancı-Kabataş- Karaköy	790.580
Bostancı-Kadıköy-Yenikapı-Bakırköy	3.156.650
Kartal-Yalova (Bölgesel Hat)	1.241.247
Kadıköy-Eminönü	478.162
Bostancı-Adalar-Kabataş-Eminönü	595.675
B.Çekmece-Avcılar-Eminönü-Kraköy	61.221
Sarıyer-Karaköy (Boğaz hattı)	478.001
İstanbul-Çınarcık-Esenköy (Bölgesel Hat)	120.587
İstanbul-Marmara-Avşa (Bölgesel Hat)	113.805
İstanbul-Armutlu-Mudanya-K Kumla	303.110
İstanbul-Yalova (Feribot) (Bölgesel Hat)	1.928.058
İstanbul-Bandırma (Feribot) (Bölgesel Hat)	1.073.482
Pendik-Yalova (Feribot) (Bölgesel Hat)	817.271
Çalışılan Hat	2004 yılı Taşınan Araç Sayısı
İstanbul-Yalova (Feribot) (Bölgesel Hat)	446.130
İstanbul-Bandırma (Feribot) (Bölgesel Hat)	262.449
Pendik-Yalova (Feribot) (Bölgesel Hat)	247.227

Kaynak: İDO A.Ş. tarafından özel olarak hazırlanmış 9 adet gemi yatırımı fizibilite raporu.(2005)

İDO' nun İstanbul içi hatlarında, sefer sıklıkları önemli değişiklikler göstermektedir. Gün içinde de öğle saatlerinde sefer sayısında azalma görülmektedir.

Denizcilik sektöründe 2004 yılı başından itibaren kullanılan yakıt üzerinden özel tüketim vergisinin (ÖTV) sıfır oranında uygulanmaya başlanması ile birlikte sefer sayıları artırılmış ve gemi yetersizliği nedeniyle hatlarda sefer birleştirmeleri yapılmıştır.

Gidiş-dönüş tek sefer olarak değerlendirildiğinde, 2004 yılı ocak ayında hatlara göre sefer sayılarında yapılan artışlar aşağıdaki gibidir.

Tablo 13 ÖTV Siz Yakıt Sonrası İDO A.Ş.Sefer sayısındaki Artışlar

Gemilerde Kullanılan Yakıt Üzerinden ÖTV İndirimi Sonrası			
Hatlara Göre Sefer Sayısında Yapılan Artışlar			
GÜNLÜK SEFER SAYISINDA YAPILAN ARTIŞLAR			
GİDİŞ DÖNÜŞ	2003 ARALIK	23 OCAK 2004	%
BOSTANCI-KABATAŞ-KARAKÖY-EMİNÖNÜ	6	10	67%
BOSTANCI-KADIKÖY-YENİKAPI-BAKIRKÖY	19	26	37%
BOGAZ HATTI	3	4	33%
AVCILAR HATTI	4	5	25%
YENİKAPI-BANDIRMA FERİBOT HATTI	1	2	100%
YENİKAPI-YALOVA FERİBOT HATTI	7	7	0%
KADIKÖY-EMİNÖNÜ	9,5	12,5	32%
KARTAL-YALOVA	8	8	0%
İSTANBUL-ARMUTLU-MUDANYA	1	1	0%
		TOPLAM	33%

Kaynak: İDO A.Ş., 9 Adet Gemi Yatırımı Fizibilite Rapor, 2005". İlçelere Göre İskele Dağılımı

Yapılan sefer birleştirmeleri

a) Bostancı-Kabataş-Karaköy ve Bostancı-Eminönü Seferleri birleştirilmiş, Bostancı-Kabataş-Karaköy - Eminönü seferi yapılmıştır.(Ring sefer)

b) Bostancı –Bakırköy ve Bostancı -Yenikapı ile Kadıköy-Bakırköy seferlerinin bir kısmı birleştirilmiş Bostancı-Kadıköy-Yenikapı-Bakırköy seferi yapılmıştır.(Ring sefer)

c) Kabataş-Adalar-Bostancı seferi TDİ ile karşılıklı anlaşarak TDİ lehine kaldırılmıştır.

d) Eminönü-Üsküdar-İstinye-Beykoz ve Kadıköy-Beşiktaş-Sarıyer seferleri birleştirilmiş Boğaz hattı seferi olarak tek hatta dönüştürülmüştür.

e) 2004 yılı yaz sezonu içerisinde Bostancı-Adalar arasında gemi yetersizliği nedeniyle TURYOL' dan tekne kiralama yoluna gidilmiştir.

f) Yaz sezonunda İstanbul-Çınarcık-Esenköy hattı, İstanbul-Mudanya hattı, İstanbul-Armutlu-Küçük kumla-Gemlik hattı ve İstanbul-Avşa-Marmara hatlarında gemi sıkıntısı nedeniyle yolculuk taleplerine yeterli cevap verilememiştir.

2.4.1.3. S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcıları Kooperatifi (TURYOL)

TURYOL kooperatif işletmesi, toplam 60 adet deniz aracıyla hizmet vermektedir. Bu araçlardan 45 tanesi İstanbul'da, 15 tanesi ise İzmir'de sefer yapmaktadır.

Üsküdar-Eminönü hattı en yoğunu olmak üzere yoğun hatları Üsküdar-Eminönü, Kadıköy-Eminönü ve Çayırbaşı-Eminönü hatlarıdır. Daha çok kısa mesafeli hatlarda çalışmaktadır. Hem sürati düşük hem de hafif tekne olduğu için uzun mesafeli sefer yapamamaktadırlar. Yaz sezonunda daha çok tekne turları düzenleyerek çalışmaktadırlar. Bununla birlikte Tekne yapıları sürekli iyileştirilmeye başlanmış olup yaz dönemi içinde Marmara denizine açıldıkları da görülmektedir.

Kadıköy, Haydarpaşa, Çayırbaşı (Kadıköy), Üsküdar, Karaköy ve Eminönü iskelelerinden kalkan toplam 45 deniz motoru günde ortalama 30.000 yolcu taşımaktadır. Ortalama doluluk oranı ise 2004 Eylül verilerine göre %32'dir. Kış sezonunda teknelerin yapısından dolayı tekne dışında yolcu alımı olmadığından kapasite azalmaktadır.

07:00 ile 21:00 saatleri arasında hizmet veren TURYOL motorlarının seferleri, ortalama 20 dakika sürmektedir. TURYOL toplam sefer sayısında hafta sonu, hafta içine göre fazla bir değişiklik göstermemektedir.

Tablo 14: TURYOL Teknelerinin Özellikleri.

Geminin Adı	İnşa Tarihi	Boy	Genişlik	Derinlik	Gross Ton	Yolcu Kapasitesi	Sürat(Knots) Ekonomik
K.Bego Şevket	1995	31,3	7,5		122.72	450	11
Mefkûre	1994	34,5	8		145.63	530	11
Yazıcı-4	1999	39,1	9		259.8	600	12
Necdet Ali Yıldırım	2000	42	9		330	850	11
Mete-1	1990	24,3	5,6		67.24	200	7
Kırçiloğlu-2	1998	41,9	9		241.97	725	11
B.Çağlayan	1997	34,9	8,5		157.38	600	11
Çağlayan	1994	34,95	7,5		144.73	450	11
Varan-3	1992	28,7	6,8		95.81	258	9
Büyük Feyizoğlu	2000	41,5	9		313	550	11
Kapt. Şevket İyidere	1999	41,75	9		335	550	11
Kapt. Mustafa Güner	2000	42	9		330	850	11
Emin İnandı	1999	40,6	9		152.74	903	10
Yeni Florya	1958	19,95	4,48		54.31	150	7
Feyizoğlu-2	1995	34,95	8		140.63	500	11
F. Ömeroğlu	1997	35,05	8,5		134.91	550	11
Mete-2	1994	34,8	8		149.61	550	10
Altinkaya-1	1997	39,7	9,1		176.9	676	11
Kapt. Enabir Can	1999	41,3	8,5		225.59	700	11
Büyük Yeşilada	1997	39,9	8,5		211.08	400	11
Yeni Marmara	1994	29,5	7,29		118.18	451	10
Yeşilada-4	1992	22	5,6		47.89	150	7
İnandılar	1997	38,55	8,5		195.83	510	11
Kapt. Metin Yılmaz	1968	17,95	4,6		35.76	120	6
Mühendis	1994	35,25	7,5		147.79	490	10
Şansım	1992	27,26	5,6		87.05	150	8
Kımalı Varan	1997	39,95	8,5		196,01	650	10
Harran Ovası	1994	29,1	7,5		134,93	450	8
Muzaffer Kaptan	1996	36	8		252	550	10
Venüs-1	1994	34,8	8		149,61	550	9
Büyük Beşiktaş	1996	35,4	7,85		148,67	520	10
Yeni Mendere	1996	37,7	7,5		252	650	9
Karadeniz-A	1994	34,95	9		148,43	651	10
Varan-1	1995	36,25	9		196,43	600	9
Kırçiloğlu-4	1994	34,95	8,5		147,8	571	9
Ali Reis-4	1993	34,15	7,5		141,99	510	11
B.Ali Reis-2	1988	34,35	7,45		142,86	510	10
Güler-2	1988	24	6,1		61,18	120	7
Güler-4	1989	25,25	6		85,28	150	8
Kapt. Ahmet Can	1992	24	6		64,47	150	8
Kapt. Ömeroğlu	1989	27,8	6,15		97,67	200	8
Polaris	1995	34,9	9		188,03	600	10
H.Reisoğlu-4	1997	36	8,5		139,07	450	10
Ş. Güler	1981	32,4	7,2		138,55	450	10
Tüfekçioğlu	1990	23,35	5,6		64,53	250	8
Varan-2	1990	26,6	6		89,89	200	8
Varan Kaptan	1997	36,2	8,5		175,48	450	11
B. Varan-4	1993	32	7		137,39	350	11
Y. Ali Reis-3	1990	33,5	7		130,53	235	10
Y. Fırtına-1	1989	28,75	6,36		103,26	250	9
Yeşilada-2	1986	24,4	6		59,21	132	6
Aynacıoğlu-2	1992	31,5	6,5		112,33	325	8
H. Ömeroğlu-4	1991	26,2	6,5		88,32	250	7
Yeni Yeşilada	1994	40,35	7,5		137,66	550	10
Tüfekçioğlu-2	1995	34,5	8		145,63	550	10
Adatepe-2	1993	40,9	8		185	550	11
Yeni Varan	1948	21,8	5,88		50,13	150	7
Urfalı Cemal	1999	40,39	8,5		190	550	8
Reisoğlu-2	1985	22	5,6		47	150	7
Aynacıoğlu	1959						

Tadilat halinde

Kaynak: S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcıları Kooperatifi (TURYOL)-2004

2.4.1.4 Avrasya Deniz Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (AVRASYA DENTUR)

Avrasya Dentur filosunda 21 tanesi 25 metre, 16 tanesi 18 metre ve 3 tanesi 15 metre olmak üzere toplam 40 adet deniz motoru hizmet vermektedir. Her gün bu motorlardan 8 tanesi dönüşümlü olarak bakım amaçlı yada günlük tekne turlarında kullanılmak üzere sefer dışı kalmaktadır. Hafta sonları ise toplam 20 motor seferden alınmaktadır.

Sefer yapılan hatlar; Üsküdar-Beşiktaş, Üsküdar-Kabataş ve Beşiktaş Belediyesi ile anlaşarak 22 Temmuz 2001'de başlatılan Eminönü-Bebek hatlarıdır. Eminönü-Bebek hattı, Eminönü – Kabataş – Beşiktaş – Ortaköy – Arnavutköy – Bebek iskeleleri arasında sefer yapmaktadır.

En yoğun kullanılan hat, Üsküdar-Beşiktaş hattıdır. Bu hatta motorlar sabah saat 06:00'da çalışmaya başlamaktadır. Gece saat 24:00 ile 01:00 arasında seferler bitmektedir. 25 metrelik teknelerin yazın 250, kışın 150 kişilik kapasitesi mevcuttur. 18 metrelik teknelerin ise yazın 200, kışın 100 kişilik kapasitesi mevcuttur. Kış aylarında mevcut çalışma sistemine göre 80 yolcu aldığında deniz motoru sefere başlamaktadır. Ortalama %50 doluluk oranıyla çalışıldığı belirtilmiştir.

Motorlar, genel olarak belirli bir doluluk oranına sahip olunca seferlerine başlamaktadırlar. Sabah ve akşam saatlerinde çok kısa aralıklarla seferler düzenlenmektedir.

Avrasya Dentur, servis araçlarıyla anlaşmalar yapmaya başlamıştır. Böylelikle servis araçları, personelini yada öğrencileri iskeleye bırakıp derhal anlaşmalı motorla karşıya geçirebilmektedir. Bu sistemin zamanla yaygınlaşacağı öngörülmektedir.

Avrasya Dentur ' un filosu hakkında daha detaylı bilgi Tablo 15 de bulunmaktadır.

Tablo 15: AVRASYA DENTUR Teknelerinin Özellikleri

Geminin Adı	İnşa Tarihi	Boy	Genişlik	Gross Ton	Yolcu Kapasitesi	Sürat(Knots) Ekonomik
Eken-1	1990	25	8	142,39	330	10
Kaçar-1	1999	24.90	7.30	101,92	230	10-11
Yeşilçay-1	1998	24.70	6.70	81,34	250	9
Artur-1	1997	18.00	6.06	97,87	200	9
Yeni Aksu	1999	24.90	7.20	97,77	250	10
Mustafa-1	1996	18.30	6.00	49,22	136	10
Dedem-1	1998	24.90	7.20	97,77	250	10
Yunus-5	1997	18.35	7.40	47.18	125	12
Aytepe-1	1998	24.42	6.72	91.83	250	10
Gönül-5	1997	18.00	6.06	97.87	200	8
Nazmi Ketenci	1996	18.30	6.00	49.22	134	8
Tafralı	1996	18.00	5.80	53.22	150	8
Rüstem Morgül	1994	23.10	6.00	72.17	180	9
K.A.Karayel	1999	25.00	7.50	130.50	300	10
K.Ahmet Cemal	1998	24.90	7.20	97.77	250	10
Mehmet Erdinç	1996	18.30	6.00	49.22	134	8
Nebioğlu-1	1999	24.90	7.30	104.41	250	11
Koçal	1996	18.00	5.80	53.52	150	8
Nihat Kaptan	1998	24.90	7.20	97.77	250	9
Hızır Reis-4	1998	24.90	7.20	97.77	250	10
Aydın Sedat	1999	24.90	7.20	101.25	210	12
Nazmi kaptan-1	1996	18.40	7.20	99.49	160	10
Yazıcı-III	1992	25.50	6.50	77.31	300	9
Ahmet Şişman	1999	24.80	7.30	102.32	250	10
Önder-K	1998	24.90	7.20	97.77	250	10
Orhan Kaptan	2000	24.80	7.50	166.30	250	10
Girilitoğlu-4	1996	18.30	6.00	49,22	134	8
Emin-1	1996	18.30	6.00	49,22	134	8
Sabri-K	1999	24.80	6.75	85,48	250	11
Girit –II	1996	18.40	7.20	99,49	180	8
Yeni Kısmet	1999	24.80	7.20	104,41	250	9
Morgül-2	1990	14.00	4.30	17,91	36	7
Sayın-1	1996	18.30	6.00	49,22	134	8
Yeni Barbaros	1997	19.00	7.00	125,73	200	10
M.Şişmanoğlu	1999	24.80	6.75	85,48	250	11
Yeni Ceylan	1997	18.00	6.45	119,49	200	8
Fecri Saadet	1999	24.80	6.90	91,21	250	11
Kartal Kaan	1996	18.30	6.00	49,22	134	10
Bıyıklı	1993	16.15	5.50	41,08	94	7
Aktaş-1	1994	16.15	5.50	42,67	100	7

Kaynak: Avrasya Deniz Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (AVRASYA DENTUR) Filo Tabl.-2004

2.4.1.5. İstanbul Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası

Odaya bağlı olarak çalışan toplam 140 deniz vasıtası bulunmaktadır. Bu araçlardan 40 tanesi Üsküdar-Beşiktaş hattında, 30 tanesi Beykoz-Yeniköy hattında ve 21 tanesi Bostancı-Adalar hattında çalışmaktadır.

Avrasya - Dentur odaya bağlı iken, Turyol'un ayrı bir kooperatifi bulunmaktadır. Haliç'te çalışan tekneler de bu odaya bağlıdır. İstanbul Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası'nın filosu hakkında daha detaylı bilgi aşağıdaki gibidir.

Tablo 16 : İstanbul Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası Filosu

Hat	Hatta Çalışan Tekne Sayısı	Boy (m)	Genişlik (m)	Bir Seferde Taşıma Kapasitesi	Sürat (Mil)
Bostancı-Adalar	21	14.30	4.60	1071	10
Kartal-Adalar	22	15.30	4.80	735	10
Maltepe-Adalar	5	-	-	-	-
Büyükada-Adalar	11	13.70	4.10	250	10
Kımalıada-Adalar	6	14.35	4.80	279	10
Beykoz-Yeniköy	30	12.70	4.20	732	10
Eminönü-Kasımpaşa	24	13.00	4.10	1074	10
Kasımpaşa-Eminönü	26	8.50	2.50	312	7
Balıkpazarı-Ticaret Odası	34	7.30	2.00	136	7
Yağkapanı-Ticaret Odası	14	5.50	1.40	56	5
Hasköy-Balat	12	5.20	1.20	48	3
Eyüp-Sütlüce	47	5.30	1.30	188	3
Sütlüce-Eyüp	39	5.30	1.30	156	3

Kaynak: İstanbul Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası Üye Motorlar ve Özellikleri listesi-2004

Motorlar, genel olarak belirli bir doluluk oranına sahip olunca seferlerine başlamaktadırlar. Sabah ve akşam saatlerinde çok kısa aralıklarla seferler düzenlenmektedir. Motorlar, çalışma düzenlerini kendileri ayarlamaktadırlar. Bununla birlikte, Bostancı-Adalar hattı, ve Kartal-Adalar hattı ağırlıklı olarak yaz aylarında çalışmaktadır. 06:00'da çalışmaya başlayan motorların büyük bir kısmı 21:00'de seferleri bitirirken, 02:00'ye kadar çalışan nöbetçi motorlar bulunmaktadır.

2005 yılı ocak ayı itibariyle; İstanbul içi kısa mesafeli deniz taşımacılığında, toplam 95 iskele' de 215 adet deniz aracı çalışmaktadır. Bunlardan 38 adedi yolcu vapuru, 23 adet arabalı vapur, 22 adedi deniz otobüsü, 7 adedi feribot, (1 Adedi yavaş + 6 adedi hızlı), 12 adedi motorbot, ve geri kalan 102 adedi ise hafif yolcu teknesi özelliklerindedir.

2004 yılı verilerine göre İstanbul içi ve yakın çevresinde denizyolu ile yapılan günlük yolculuk adedi ortalama 275.000' kişi/gün ve 14.000 araç/gün üzerinde gerçekleşmektedir.

2.5. İstanbul İçi Liman Hizmetleri

Liman Hizmetleri; Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına bağlı Bölge müdürlükleri altında Liman başkanlıklarının organizasyonu ile verilmektedir. İstanbul ve çevresinde İstanbul Bölge Müdürlüğüne bağlı olarak, Ambarlı liman başkanlığı, İstanbul liman başkanlığı ve Tuzla liman başkanlığı olmak üzere üç liman başkanlığı ve bunlara bağlı liman ve iskeleler de hizmet verilmektedir.

2.5.1. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskeleler

2.5.1.1 Akçansa Limanı

Özel sektör tarafından işletilmektedir. Limanda her çeşit dökme yük ve genel kargo hizmetleri verilmektedir. Liman sahası toplam 40.000 m² dir. 2.500 m² büyüklüğünde otomobil, kamyon park alanı ve Ro-Ro rampası bulunmaktadır. Dökme yük elleçleme kapasitesi; 2.000.000 TEU/Yıllık, karışık yük elleçleme Kapasitesi 1.500.000 TEU/Yıllık tır. Kapalı ambar 2.400 m², Gümrüklü açık alan 18.000 m² dir. Rıhtım/İskele bilgileri aşağıdaki gibidir.

Tablo 17 : Akçansa Limanı Rıhtım-İskele özellikleri

İSKELE NO	BOY	EN	DERİNLİK	NOT
1	310 m	25 m	13,5 m	Her türlü elleçleme
2	310 m	25 m	10 m	Her türlü elleçleme
Rıhtım	200 m	-	8 m	Sadece çimento

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, AkçansaLimanı,<http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

2.5.1.2 Ambarlı Depolama Hizmetleri Limanı

Ambarlı liman başkanlığına bağlı olarak özel sektör tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü yük taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine hizmet verilmemektedir. I.M.D.G. kodlu yükler elleçlenmektedir. Karayolu ile tek hat üzerinden otoyol 9 km, çift hat bölünmüş 2 km ulaşım imkanı bulunmaktadır ve hava limanına 15 km mesafededir. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, özel sektör tarafından verilmektedir. Depolama İmkani, Tehlikeli, parlayıcı, patlayıcı, kimyasal madde 540.000 (Ton/Yıl)dır. Liman kapasitesi Dökme sıvı yük 540.000 (TON) dir.⁶⁸

⁶⁸ Denizcilik Müsteşarlığı. Arpaş Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Son beş yıl içerisinde elleçlenen yük miktarı ve uğrayan gemi sayısı aşağıdaki gibidir.

Tablo 18: Ambarlı Depolama Hizmetleri Limanında Elleçlenen Yük Miktarları ve Gemi Sayısı

Yıl	Dökme Sıvı Yük (TON)	Tanker
2004	293.493	291
2003	286.482	202
2002	307.483	153
2001	402.687	244
2000	467.133	288

Kaynak: <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

2.5.1.3. Anadolu Çimentoları A.Ş Limanı

Anadolu Çimentoları A.Ş. tarafından, Ambarlı Liman başkanlığına bağlı olarak işletilmektedir. İstanbul il sınırları içerisinde Büyük Çekmece - Yakuplu köyü Ambarlı liman tesisleri içinde yer almaktadır. Liman hizmet türü özel amaçlıdır. Üçüncü şahıs yüklerine de hizmet verilmektedir. Karayolu ile otoyol bağlantısı 5 km dir. 1 Adet Rıhtım bulunmaktadır. Rıhtım uzunluğu, 281 mt, Derinliği 2,5 – 12 mt arasında değişmektedir. Gemi kabul kapasitesi 396 adet/yıl dır. Liman kapasitesi 20.000 TON dökme kuru yük ve 160 Adet Ro-Ro araç kapasitesi mevcuttur.

Tablo 19: Anadolu Çimentoları A.Ş. Limanı taşınan Araç sayısı ve Elleçlenen yük miktarları.

YIL	Dökme Kuru Yük (Ton)	Ro-Ro (Araç)
2004	244.042	35.434
2003	297.754	33.626
2002	185.606	34.436

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, Anadolu Çimentoları Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 20: Anadolu Çimentoları A.Ş. Limanı Yıllara göre Liman'a uğrayan Gemi sayıları.

YIL	Yük Tanker	Ro-Ro Diğer
2004	122	294
2003	102	268
2002	73	274

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, Anadolu Çimentoları Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Limanda, Mobil Vinç, Kargo Forklifti, Loder gibi elleçleme ekipmanları bulunmaktadır. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri özel sektör tarafından verilmektedir. 13.700 m² gümrüklü alan ve 18.300 m² gümrüksüz alana sahiptir. Toplam olarak yıllık 20.000 TON kuru yük depolama kapasitesi mevcuttur. Deniz hudut kapısı olarak hizmet vermektedir. Bekleme İskelesi ve rıhtımı yoktur. Liman içinde, Gümrük müdürlüğü, Gümrük muhafaza müdürlüğü, Ulaştırma bakanlığı saymanlık ve DTO' na yer tahsis edilmiştir. Limanda çalışan acenteler bulunmaktadır.

2.5.1.4. AYGAZ A.Ş. LPG Depolama ve Dolum Tesisleri Limanı

Ambarlı Liman başkanlığına bağlı olarak, AYGAZ A.Ş tarafından işletilmektedir. Özel bir iskeledir. Liman hizmet türü özel amaçlı olup LPG transferi için kullanılmaktadır. Üçüncü şahıslara hizmet verilmemektedir. I.M.D.G. Kodlu yükler elleçlenmektedir. Ulaşım imkanı, tek hat otoyol ile karayolu bağlantısı 2,7 km dir.

1 Adet gemi kabul kapasitesine sahip 8,5x7 mt uzunluğunda 6,5 mt derinliğinde sabit Platform, 1 adet gemi kabul kapasitesine sahip 7x7 mt uzunluğunda 40 mt derinliğinde yüzer Platform iskele, 3 adet sabit bağlama şamandırası ve 4 adet yüzer bağlama şamandırası bulunmaktadır. Liman kapasitesi yıllık 365.000 TON dökme sıvı yüküdür.⁶⁹

Son beş yıl içerisinde uğrayan gemi sayısı ve elleçlenen yük miktarında sürekli olarak bir azalma meydana gelmiştir. Bunun temel sebebi İstanbul ve çevresinde doğal gaz kullanımında artış olmasıdır.

Elleçleme ekipmanı olarak, Hortum Vinci, SWL bulunmaktadır. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri özel sektör tarafından verilmektedir. Yük elleçleme ve gemiye verilen hizmetleri için denizcilik müsteşarlığınca belirlenen tarifeler uygulanmaktadır. Depolama kapasitesi Ton/Yıl olarak 14.100 m³ (küre tank) Tehlikeli, parlayıcı,

⁶⁹Denizcilik Müsteşarlığı, Aygaz Dolum Tesisleri Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

patlayıcı, kimyasal maddedir. Deniz hudut kapısı olarak hizmet vermektedir. Bekleme iskelesi ve rıhtımı yoktur. Liman içinde yer tahsis edilen kamu otoritesi bulunmamaktadır.

Tablo 21 : AYGAZ A.Ş. LPG Tesisleri Limanı Elleçlenen Yük ve Uğrayan Gemi Sayısı.

Elleçlenen Yük Miktarı		Uğrayan Gemi sayısı
Yıl	Dökme Sıvı Yük (Ton)	Tanker
2004	198.704	122
2003	218.000	118
2002	243.121	137
2001	326.968	184
2000	360.038	201

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, Aygaz Dolum Tesisleri Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

2.5.1.5. ÇEKİSAN Çekmece Depolama Limanı

Özel sektör tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü akaryakıt yüküdür. Üçüncü şahıs yüklerine hizmet vermemektedir. Ulaşım imkanı karayolu ile tek hat otoyol ve çift hat bölünmüş yol mevcuttur. SHELL/ BP/ EXXON MOBİL AKARYAKIT Liman hinterlandında yer alan ve hizmet verilen endüstri tesisleridir.

Elleçleme ekipmanı olarak rıhtım vinci ve kargo forklifti bulunmaktadır. Yıllık olarak 1.000.000. TON kapalı depolama imkanı vardır. Gemi kabul kapasitesi 1.000 DWT olan, uzunluğu 160 mt, derinliği 4,5 mt olan 1 adet iskelesi ile, kapasitesi 15.000 DWT olan, uzunluğu 12 mt, derinliği 9 mt olan 1 adet Platform ve kapasitesi 40.000 DWT olan, derinliği 14 mt 1 adet Şamandırası bulunmaktadır. Liman kapasitesi , 1.000.000 (TON) dökme sıvı yüküdür.⁷⁰

Liman içinde ; Gümrük müdürlüğü ve Gümrük muhafaza müdürlüğüne yer tahsis edilmiştir.

⁷⁰ Denizcilik Müsteşarlığı, Çekisan Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 22: ÇEKİSAN Limanı Elleçlenen Yük ve Uğrayan Gemi Sayısı.

Yıl Tanker)	Dökme sıvı yük (Ton)	Uğrayan Gemi sayısı (
2004	1.124.644	709
2003	1.215.137	869
2002	1.159.799	836
2001	1.142.334	808
2000	1.273.830	880

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, Çekisan Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

2.5.1.6. KUMPORT Limanı

Özel sektör tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü yük taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine de hizmet verilmektedir. Ulaşım imkanları karayolu ile otoyol' a 3 km, hava limanına 14 km.dir. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini özel sektör vermektedir. Yük elleçleme ve gemiye verilen hizmetlerde denizcilik müsteşarlığı tarafından belirlenen tarife uygulanmaktadır.

Depolama imkanı olarak gümrüklü alan 382.000 m², gümrüksüz alan 64.000 m² dir. Soğutuculu konteynır kapasitesi 80 adettir. Gemilerden katı ve sıvı atık alımı hizmeti verilebilmekte ve su temini yapılabilmektedir. Gemi bekleme (Laid –Up) iskelesi ve rıhtımı yoktur. Liman içinde, Gümrük müdürlüğü ve Gümrük muhafaza müdürlüğü bulunmaktadır.

Elleçleme ekipmanı olarak; Lastik tekerli mobil vinç, Reach Stackers (Konteyner istifleyici), Kargo forklift, Loder ve traktör bulunmaktadır. Limanda çalışan dokuz adet acente vardır.⁷¹

Tablo 23: KUMPORT Ambarlı Limanı Kapasitesi

D.Kuru Yük(Ton)	D.Sıvı Yük(Ton)	G.Kargo(Ton)	Konteynır(TEU)	Ro-Ro(Araç)
1.500.000	100.000	1.000.000	1.000.000	75.000

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

⁷¹ Denizcili Müsteşarlığı, Kumport Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Rıhtım ve İskele bilgileri aşağıdaki gibidir.

Tablo 24: KUMPORT Ambarlı Limanı Rıhtım ve İskele Bilgileri

Rıhtım / İskele Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
Rıhtım No:1	300	13,5	
Rıhtım No:2	100	11	
Rıhtım No:3	200	8	
Rıhtım No:4	150	8	
Rıhtım No:5	120	10	
Rıhtım No:6	250	12,5	
Rıhtım No:7	250	12,5	
Rıhtım No:8	120	10	
Rıhtım No:9	120	10	
İskele No:10	250	12,5	
İskele No:11	250	12	
İskele No:12	120	10	
İskele No:13	150	8	

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 25: KUMPORT Ambarlı Limanı Yolcu sayısı ve Elleçlenen Yük Miktarı

YIL	Dökme Kuru Yük(Ton)	Dökme Sıvı Yük(Ton)	Genel Kargo (Ton)	Konteynır (TEU)	Ro-Ro(Araç)
2004	200.000	3.800	470.000	483.831	250
2003	150.000	1.555	263.000	439.993	310
2002	126.000	10.700	300.000	275.800	2.550
2001	120.000	25.000	280.000	227.000	10.500
2000	220.000	33.000	340.000	252.000	7.880

Tablo 26: KUMPORT Limanı Uğrayan gemi sayısı

YIL	Yolcu	Kuru Yük	Tanker	Genel Kargo	Konteynır	Ro-Ro	Diğer
2004							1.373
2003							1.266
2002							895
2001							905
2000							850

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

2.5.1.7 MARDAS Marmara Deniz İşletmeciliği Limanı

Özel sektör tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü yük taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine de hizmet verilmektedir. Karayolu ile otoyol 7 km, bölünmüş yol 5 km. Hava limanı 14 km. mesafededir. Hurda demir, Mamul demir işleyen muhtelif firmalar Liman hinterlandında bulunan endüstri tesisleridir. Elleçleme ekipmanları olarak; Paletli mobil vinç, Lastik tekerlekli vinç, Reach stackers (Konteynır İstifleyici), Konteynır Forklift, Kargo forklift, Loder, Traktör, Trayler gibi ekipmanlar bulunmaktadır. Yük elleçleme ve gemiye verilen hizmetlerde denizcilik müsteşarlığının belirlediği tarife uygulanmaktadır.

Depolama imkanı olarak

Açık (Ton/Yıl) ----- 1.000.000

Kapalı (Ton/Yıl) (Liman+Antrepo) ----- 300.000

Gümrüklü Alan (m2)(Liman+Antrepo)----- 73.375

Gümrüksüz Alan (m2) ----- 78.200

Konteynır (TEU/Yıl) ----- 150.000

Soğutuculu Konteynır Kapasitesi----- 50 Plug

Kara Terminali (TEU/Yıl) ----- Bos Depo

Bulunmaktadır.

Liman kapasitesi; Genel Kargo; 3.000.000(Ton), Konteynır(TEU) 150.000 dır.

Gemilerden katı ve sıvı atık alım hizmeti için, katı 38 m3/gün, sıvı 200 TON atık alım kapasitesi vardır. Gemi bekleme (LAID-UP) iskelesi ve rıhtımı yoktur. Liman içinde gümrük müdürlüğü ve gümrük muhafaza müdürlüğüne tahsis edilmiş yerler vardır.

Tablo 27: MARDAŞ Limanı Rıhtım İskele Bilgileri;

Rıhtım / İskele Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
Rıhtım No:1	523	7 – 14,5	4 (ort.boya göre)
Rıhtım No:2	392	9 – 14,5	3 (ort.boya göre)

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, Mardaş Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 28: MARDAŞ Limanı Elleçlenen Yük Miktarları ve Uğrayan gemi sayıları

YIL	Genel Kargo(Ton)	Uğrayan Gemi S	Konteynır(TEU)	Uğrayan Gemi S
2004	2.551.272	709	137.062	451
2003	2.644.062	942	88.408	427
2002	2.786.673	808	53.600	321
2001	2.343.559	635	4.166	
2000	1.688.349	495		

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Limanda çalışan, 13 adet acente, bir adette İhtiyaç malzemeleri satıcı (SHIP CHANDLER) bulunmaktadır.⁷²

2.5.1.8. MARPORT Limanı

Özel sektör tarafından işletilmektedir. Yolcu taşımacılığı ve özel amaçlı taşımacılık hizmeti vermektedir. Üçüncü şahıs yüklerine de hizmet verilmektedir.

⁷² Denizcilik Müsteşarlığı, Mardaş Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Liman Kapasitesi 600.000 Konteynır (TEU) dir. Ulaşım imkanı karayolu ile otoyol bağlantısı 35 km, bölünmüş yol 10 km dir. Yük elleçleme işlemlerinde denizcilik müsteşarlığınca belirlenen tarife uygulanmaktadır.

Tablo 29: MARPORT Rıhtım ve İskele Bilgileri;

Rıhtım / İskele			
Numarası (Adet)	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi
Rıhtım No:	800	14,5	3
Rıhtım No:			
(Batı Mendirek)	400	12	2

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 30 : MARPORT Limanı Elleçlenen yük miktarı ve Limana uğrayan Gemi sayısı

YIL	Konteynır(TEU)	Konteynır Gemisi adedi
2004	462.009	737
2003	246.966	745
2002	234.084	890
2001	127.872	828
2000	117.560	327

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Elleçlenen konteynır sayısı gemi sayısına göre daha fazla artış göstermiştir. Elleçleme ekipmanı olarak; Gantry crane, Rıhtım vinci, Lastik tekerlekli mobil vinç, Yüzer mobil vinç, Reach Stackers (Konteynır istifleyici),Trayler bulunmaktadır.

Depolama alanı olarak;

Kapalı Alan (Ton/Yıl) ----- 8.360

Gümrüklü Alan (m2) ----- 260.000

Konteynır (TEU/Yıl) ----- 600.000

Soğutuculu Konteynır Kapasitesi (Adet) ----- 76

imkanları bulunmaktadır. Liman içinde gümrük müdürlüğüne tahsis edilmiş yeri vardır.

Limanda çalışan sekiz adet acente bulunmaktadır.⁷³

2.5.1.9. PETROL OFİSİ Haramidere Tesisleri Limanı

Özel sektör firması PETROL OFİSİ A.Ş. tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü yük taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine hizmet verilmemektedir. Liman kapasitesi, dökme sıvı yük (Ton) 100.000 m3 (Tank kapasitesi) dir. Ulaşım İmkanları açısından karayolu bağlantısı otoyol ile 10 km, bölünmüş yol ile 3 km.dir. Liman hinterlandında bulunan EÜAS termik santral boru hattı, POAŞ sahası içerisinden geçmektedir.⁷⁴

Tablo 31: Petrol Ofisi Haramidere Limanı Rıhtım, İskele, Platform, Şamandıra bilgileri.

Rıhtım / İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
Platform		13	1 Adet – kıçtankara
Şamandıra		13	1 Adet – kıçtankara

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 32: Petrol Ofisi Haramidere Limanı Elleçlenen Yük miktarı ve Uğrayan Gemi sayısı

YIL	Dökme Sıvı Yük(Ton)	Tanker
2004	1.032.327	420
2003	923.554	319
2002	1.105.666	332
2001	1.042.432	301
2000	1.217.330	319

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

⁷³ Denizcilik Müsteşarlığı, Marport Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

⁷⁴Denizcilik Müsteşarlığı, Petrol Ofisi Haramidere Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Depolama kapasitesi; tehlikeli, parlayıcı, patlayıcı, kimyasal madde (Ton/Yıl) 1.000.000 dir.

2.5.1.10. TOTAL Haramidere Tesisleri Limanı

Ambarlı liman başkanlığına bağlı olarak özel sektör firması; TOTAL OİL TÜRKİYE A.Ş. tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü yük taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine hizmet verilmemektedir. Liman Kapasitesi olarak dökme sıvı yük (Ton) 500.000 dir. Ulaşım imkanı bakımından, karayolu ile bölünmüş yol bağlantısı 10 Km dir. Tek yönlü yol 15 km, Boru hattı bağlantısı ise 11.5 km dir.

Tablo 33: TOTAL Haramidere limanı rıhtım ve iskele bilgileri

Rıhtım /İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi(Adet)
Rıhtım No:1	202	16	1
Rıhtım No:2	202	10	1

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 34: TOTAL Haramidere limanı elleçlenen yük miktarı ve uğrayan gemi sayısı

YIL	Dökme Sıvı Yük(Ton)	Tanker
2004	360.482	218
2003	255.977	196
2002	226.477	167
2001	127.713	156

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Depolama kapasitesi; Tehlikeli, Parlayıcı, Patlayıcı, Kimyasal Madde (Ton/Yıl) 300.000 dir. 2 adet 2 TON kaldırma kapasiteli rıhtım vinci bulunmaktadır. Gemilerden katı ve sıvı atık alım hizmeti yapılabilmektedir. Katı atık kapasitesi 39 m3/gün, sıvı atık kapasitesi 200 TON/gün dür.

Liman İçinde Liman Başkanlığı, Gümrük Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü, Deniz Polisi, Sahil Sağlık, Jandarma birimlerinin ofisleri bulunmaktadır.⁷⁵

⁷⁵ Denizcilik Müsteşarlığı, Total Haramidere Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

2.5.1.11. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelere Uğrayan Gemi Sayısı ve Elleçlenen Yüklerin Analizi

Yıllar itibariyle 2000-2004 dönemi içerisinde Ambarlı Liman başkanlığı kapsamındaki Liman ve İskelelere uğrayan toplam gemi sayısı 2004 yılında, 2000 yılına oranla %62 oranında artış göstermiştir. Ancak bu artış limanlarda verilen hizmet türüne, liman kapasitesine ve taşınan yük çeşidine göre farklı oranlarda ortaya çıkmaktadır.

Özellikle Genel kargo yük taşımacılığında, Kumport Limanında %38, Mardaş Limanındaki %51 oranında elleçlenen yük miktarındaki artış, ile Anadolu Çimentoları Limanındaki RO-RO ve Dökme kuru yük taşımacılığındaki artış, Ambarlı Liman başkanlığına bağlı Limanlarda, Kumport Limanına uğrayan gemi sayısını %62, Mardaş Limanına uğrayan gemi sayısını ise % 134 oranında artırmıştır. Aynı şekilde Anadolu Çimentoları Limanı 2002 yılından itibaren RO-RO gemilerinin uğrak yeri olmuştur. Bu artışın temel nedeni Haydarpaşa limanındaki yüklerin bu bölgelere kaymasından kaynaklanmaktadır.

Buna karşılık Aygaz limanı ve Çekisan limanında, elleçlenen sıvı dökme yük miktarındaki azalışa paralel olarak, 2004 yılı itibariyle Aygaz limanında %40, Çekisan limanında %20 oranında limanlara uğrayan gemi sayısında düşüş gerçekleşmiştir. Bu durumun temel sebebi İstanbul genelinde boru hatları ile taşınan doğalgaz kullanımındaki artıştır.

2000-2004 Yılları itibariyle, Ambarlı liman başkanlığına bağlı liman ve iskelelere yük bırakmak ve almak için gelen gemilerin yıllara göre dağılımı Tablo 35 deki gibidir.

Tablo 35 : 2000-2004 Dönemi Ambarlı Liman başkanlığına Bağlı Limanlara Uğrayan Gemi Sayısı

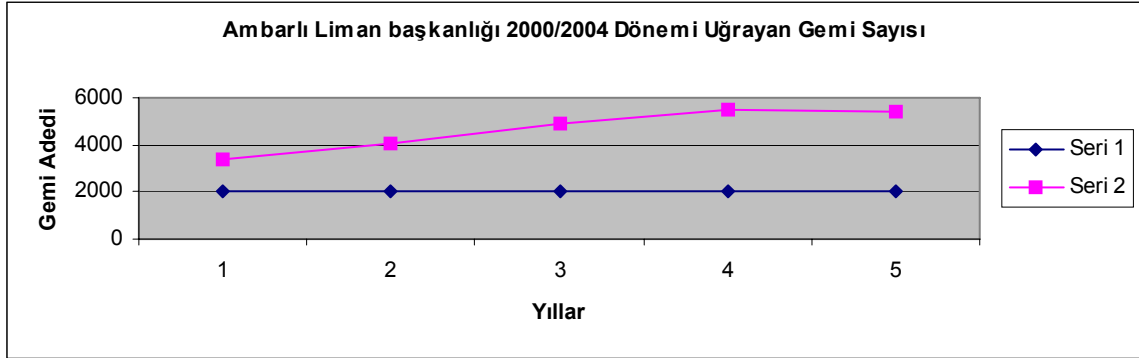
Yıllar	Gemi Sayısı (Adet)									TOPLAM
	Ambarlı Limanı	Aygaz Limanı	Çekisan Limanı	Kumport Limanı	PO H.dere Limanı	TOTAL H.dere Limanı	Marport Limanı	Anadolu Çimento Limanı	Mardaş Limanı	
2004	291	122	709	1.373	420	218	737	416	1.160	5.446
2003	202	118	869	1.266	319	196	745	370	1.369	5.454
2002	153	137	836	895	332	167	890	347	1.129	4.886
2001	244	184	808	905	301	156	828	-	635	4.061
2000	288	201	880	850	319	-	327	-	495	3.360

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Yıllara göre toplam gemi sayısında sürekli bir artış gözlenirken, Limanların bu artıştan almış oldukları pay değişiklik göstermektedir. Bunu ortaya çıkaran temel sebep, taşınan yükün özelliğine göre limanlardaki ihtisaslaşma ve verilen hizmetin türüdür.

Bununla birlikte Liman depolama kapasitesi ve ulaşım sistemleri arasındaki bağlantı yolları imkanı da, limanlara uğrayan gemi sayısında etkili olmaktadır.

Grafik : 1



Taşınan yükün özelliğine ve limanlarda verilen hizmetin türüne göre; Sıvı dökme yüklere bakıldığında verilen hizmetin türünden ziyade, Liman bağlantı yollarının yanında diğer taşıma sistemleri ile entegrasyonu ve limanın depolama kapasitesi ön plana çıkmaktadır.

Yıllara göre elleçlenen sıvı dökme yük miktarının, liman ve iskelelere göre dağılımı Tablo 36 daki gibidir.

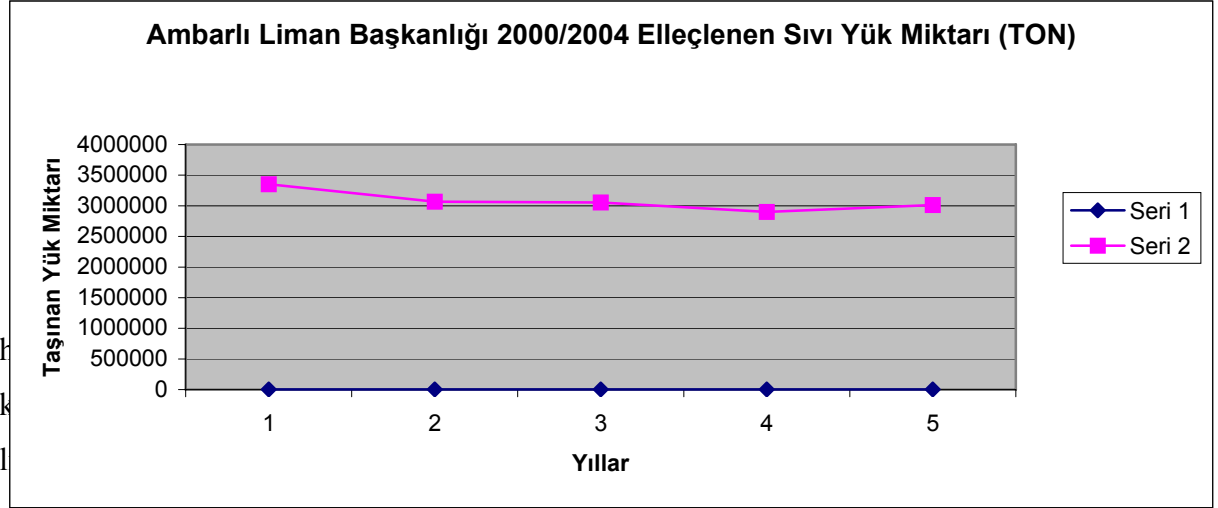
Tablo 36 :2000-2004 Dönemi Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelerde Elleçlenen Sıvı Dökme Yük miktarları

Yıllar	Dökme Sıvı Yük (TON)						TOPLAM Dökme Sıvı Yük (TON)
	Ambarlı Limanı	Aygaz Limanı	Çekisan Limanı	Kumport Limanı	PO H.dere Lmanı	TOTAL H.dere Limanı	
2004	293.493	198.704	1.124.644	3.800	1.032.327	360.482	3.013.450
2003	286.482	218.000	1.215.137	1.555	923.554	255.977	2.900.705
2002	307.483	243.121	1.159.799	10.700	1.105.666	226.477	3.053.246
2001	402.687	326.968	1.142.334	25.000	1.042.432	127.713	3.067.134
2000	467.133	360.038	1.273.830	33.000	1.217.330		3.351.331

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Elleçlenen toplam sıvı yük miktarı yıllara göre sürekli azalış eğiliminde olmuş, ancak TOTAL haramidere limanında sürekli artış eğilimi olmuş, diğer limanlarda ise Aygaz ve Çekisan limanları hariç, 2004 yılında düşük miktarda bir toparlanma görülmüştür.

Grafik 2:



Yıllar itibariyle elleçlenen Kuru dökme yük miktarlarının Limanlara göre dağılımı Tablo 37 de gösterilmiştir.

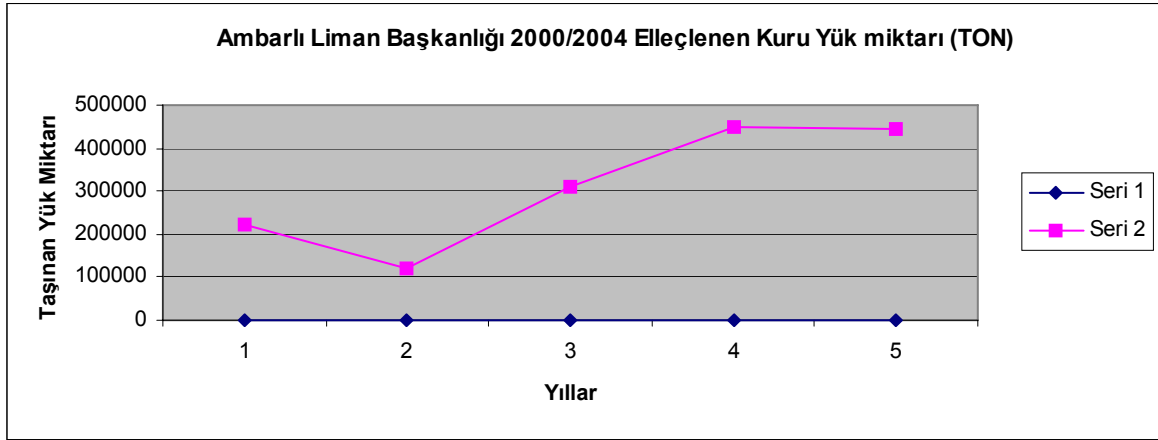
Tablo 37 : Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelerde Elleçlenen Kuru Dökme Yük miktarları

Yıllar	Dökme Kuru Yük (TON)		TOPLAM
	Anadolu Çimento Limanı	Kumport Limanı	
2004	244.042	200.000	444.042
2003	297.754	150.000	447.754
2002	185.606	126.000	311.606
2001	-	120.000	120.000
2000	-	220.000	220.000

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Anadolu Çimentoları Limanında 2003 yılında elleçlenen yük miktarında büyük bir artış olmuş, 2004 yılı içerisinde bunun bir kısmı kumport limanına kaymıştır. Bu yük kaymasındaki temel sebep kumport limanındaki kuru yük depolama kapasitesinin çok daha fazla olması ve bağlantı yolları avantajıdır.

Grafik :3 Yıllara göre Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda Elleçlenen Kuru Yük durumu



Genel kargo yükleri açısından bakıldığında Limanlarda verilen hizmet türü ve liman kapasitesi ön plana çıkmaktadır. Ayrıca depolama imkanları da etkili olmaktadır. Elleçlenen toplam yük miktarı 2002 yılı itibariyle en yüksek seviyesine çıkmış, 2003 itibariyle düşmüş, 2004 yılında ise tekrar artış eğilimi göstermiştir.

Kumport Limanı ve Mardaş limanı aynı zamanda gümrük sahası olduğu için ülke ekonomisindeki gelişmelere bağlı olarak ithalat ve ihracat miktarlarındaki fiziki değişikliklerinde yük elleçlenen genel kargo yük miktarlarında etkili olduğu söylenebilir.

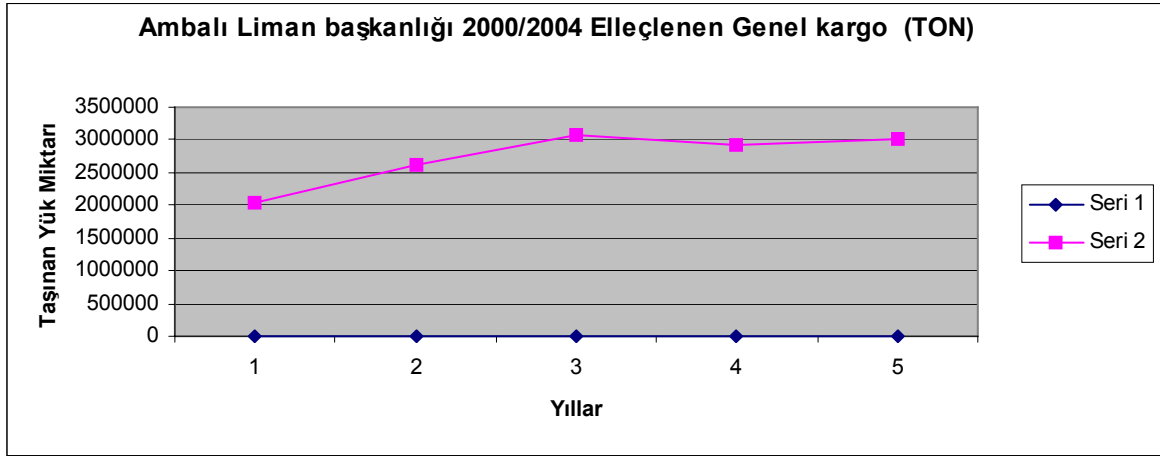
Yıllara göre elleçlenen genel kargo yük miktarlarını gösteren değerler Tablo 38 deki gibidir.

Tablo 38 : Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelerde Elleçlenen Genel Kargo Yük miktarları

Yıllar	Genel Kargo (TON)		TOPLAM
	Kumport Limanı	Mardaş Limanı	
2004	470.000	2.551.272	3.021.272
2003	263.000	2.644.062	2.907.062
2002	300.000	2.786.673	3.086.673
2001	280.000	2.343.559	2.623.559
2000	340.000	1.688.349	2.028.349

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Grafik 4. Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda Elleçlenen Kargo Yükünün yıllara göre seyri



Elleçlenen konteyner miktarına bakıldığında yıllar itibariyle hem toplam olarak, hem de limanlar bazında sürekli artış gözlemlenmiştir. Bu durumun temel nedeni Haydarpaşa limanından konteyner yüklerinin bir kısmının bu limanlara kaymış olması ve konteynerlerin taşıma modları arasında aktarılabilmesi için sağlamış olduğu teknik kolaylıklardır. Bunu yanında limanların vermiş olduğu hizmet türü ile depolama kapasiteleri de etkili olmaktadır.

Yıllara göre Limanlarda elleçlenen konteyner miktarları Tablo 39 daki gibidir.

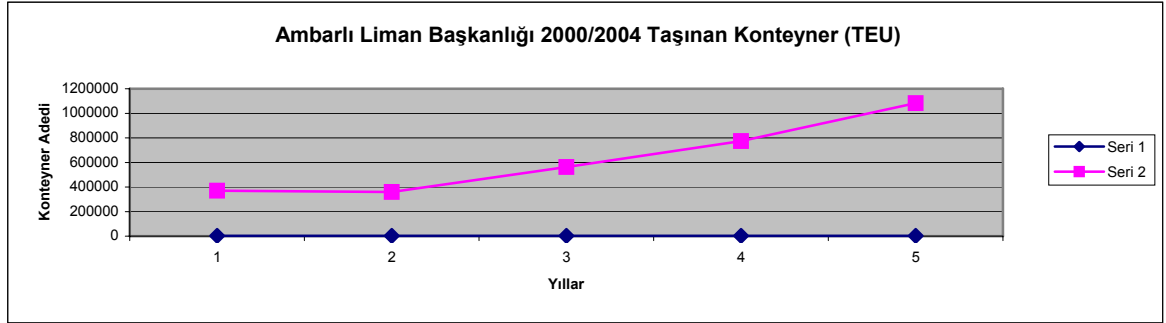
Tablo 39 :2000-2004 Yılları Ambarlı Liman Başkanlığı Limanlarında Elleçlene Konteyner adedi

Yıllar	Konteyner (TEU)			TOPLAM
	Kumport	Mardaş	Marport	
2004	483.831	137.062	462.009	1.082.902
2003	439.993	88.408	244.966	773.367
2002	275.800	53.600	234.084	563.484
2001	227.000	4.166	127.872	359.038
2000	252.000	-	117.560	369.560

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Yük türlerine göre elleçlenen konteynır adedi toplam miktarda sürekli artış eğilimindedir.

Grafik 5 : Ambarlı Liman Başkanlığı Limanlarında Elleçlenen Konteynır yüklerin yıllara göre değişim seyri



RO-RO taşımacılığına bakıldığında en belirgin faktör, Limanın konumu, kolay ulaşılabilirliği ve hizmet alanı kapasitesi (manevra yapabilme kabiliyeti) ile rihtım yapısı ön plana çıkmaktadır. Haydarpaşa limanın şehir içerisinde kalması, buradan yapılan RO-RO taşımacılığının bir kısmının Ambarlı liman sahasına kayması ile Anadolu çimentoları limanının uygun yapısı, 2003 yılından itibaren buradan yapılan RO-RO taşımacılığının sürekli artış eğiliminde olmasına neden olmuştur.

Limarlarda ihtisaslaşmaya yönelik çalışmalar ise, Kumport limanının Genel kargo, Dökme kuru yük ve konteynır taşımacılığına kayması ise RO-RO taşımacılığının azalmasına neden olmuştur.

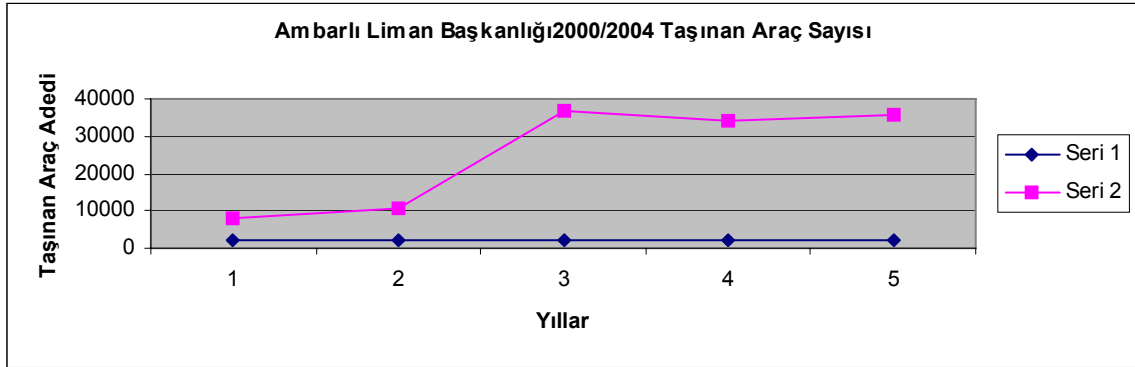
Tablo 40: 2000-2004 Yılları Ambarlı Liman Başkanlığı Limanlarında Elleçlenen RO-RO Araç adedi

Yıllar	RO/RO (ARAÇ)		TOPLAM
	Anadolu Çimento L	Kumport Limanı	
2004	35.434	250	35.684
2003	33.626	310	33.936
2002	34.436	2.550	36.986
2001	-	10.500	10.500
2000	-	7.880	7.880

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Ambarlı liman bölgesinde RO-Ro taşımacılığı 2002 yılında en yüksek seviyesine çıkmış, 2003 yılında yaklaşık %8 oranında bir azalma olmuş 2004 yılında ise toparlanma eğilimi göstermiştir.

Grafik 6: Ambarlı Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda 2000-2004 dönemi taşınan Araç seyri



2.5.2. İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Liman Ve İskeleler

2.5.2.1. Anadolu Yakası Kumcular iskelesi

İstanbul Liman Başkanlığına bağlı olarak, Özel sektör firması, SS İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifitaraftından işletilmektedir. Hizmet türü yük taşımacılığıdır.

Tablo 41 Kumcular İskelesi Rıhtım ve İskele Bilgileri

Rıhtım /İskele Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
İskele No:1	60	4-5	1.200 DWT
İskele No:2	85	5-7	1.500 DWT
İskele No:3	50	3-5	1.000 DWT
İskele No:4	37	3-5	500 DWT
İskele No:5	48	3-5	1.000 DWT

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Limanda 5 adet Paletli bulunmaktadır. Karayolu bağlantısı mevcuttur.

2.5.2.2. Haydarpaşa Limanı

Kamu kuruluşu olan TCDD HAYDARPASA LİMAN İŞLETMELERİ tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü yük taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine de hizmet verilmektedir. Kılavuzluk hizmetleri TDİ A.Ş tarafından, Römorkaj hizmetleri TCDD tarafından yapılmaktadır. Yük elleçleme de denizcilik müsteşarlığınca belirlenen tarife

uygulanmaktadır. Ulaşım İmkanları bakımından, Çift hat ve elektrikli demiryolu bağlantısı ve Karayolu ile otoyol bağlantısı mevcuttur. Gemilerden katı ve sıvı atık alımı hizmeti mevcuttur. Sıvı atık alım kapasitesi 10.500 m³ dür. Liman içinde yer tahsis edilen kamu otoriteleri, Gümrük Müdürlüğü ve Gümrük Muhafaza Müdürlüğü dür.⁷⁶

Tablo 42 Haydarpaşa Limanı Kapasitesi

Dökme Kuru Yük(Ton)	Genel Kargo(Ton)	Konteynır(TEU)	Ro-Ro(Araç)
1.000.000	3.000.000	550.000	200.000

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 43 Haydarpaşa Limanı Rıhtım ve İskele Bilgileri

Rıhtım / İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
Rıhtım No:1	150	5	Motor Rıhtımı
Rıhtım No:2-3	430	5-9,5	Gemi boyuna bağlı
Rıhtım No:4-5	334	9-9,5	“
Rıhtım No:6	220	9,25	“
Rıhtım No:7-8	246	9	“
Rıhtım No:9	206	5-7	“
Rıhtım No:10-11	350	8-11	“
Rıhtım No:12	300	12	“
Rıhtım No:13-14	295	10	“
Rıhtım No:15	220	7	“
Rıhtım No:16	160	6	“
Rıhtım No:17	141	7	“
Rıhtım No:18	164	7	“
Rıhtım No:19	97	6	“
Rıhtım No:20	50	6	“
Rıhtım No:21	50	6	“

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

⁷⁶ Denizcilik Müsteşarlığı, Haydarpaşa Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 44 Haydarpaşa Limanı Elleçlenen Yük Miktarı

YIL	Dökme Kuru Yük(Ton)	Genel Kargo(Ton)	Konteynır(TEU)	Ro-Ro(Araç)
2004	8.727	47.347	316.982	131.158
2003	16.195	38.245	248.174	137.600
2002	7.194	51.811	224.282	105.035
2001	45.750	132.502	224.544	84.296
2000	93.987	470.844	298.230	101.388

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 45 Haydarpaşa Limanı Uğrayan Gemi Sayısı

YIL	Kuru Yük	Tanker	Genel Kargo Konteynır	Ro-Ro	Diger
2004	28	57	785	366	57
2003	23	62	744	338	88
2002	10	80	765	315	115
2001	16	126	846	436	108
2000	18	181	937	434	431

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Haydarpaşa Limanında elleçleme ekipmanları olarak, Gantry Crane, Rıhtım Vinci, Lastik Tekerli Mobil Vinç, Mobil Vinç Yüzer, Reach Stackers (Konteynır İstifleyici), Konteynır Forklifti, Kargo Forklifti, Loder, Traktör, Trayler bulunmaktadır.

Haydarpaşa Limanı Depolama İmkanları;

Açık Alan (Ton/Yıl)----- 313.047

Kapalı Alan(Ton/Yıl) ----- 21.043

Gümrüklü Alan (m2)----- 413.047

Konteynır (TEU/Yıl)----- 550.000

Soğutuculu Konteynır Kapasitesi----- 80 Konteynır/gün

Kara Terminali (TEU/Yıl)----- 50.000 m2 dır.

Haydarpaşa limanında ileriye dönük olarak yolcu ve yolcu-yük gemilerine hizmet vermek amacıyla yolcu salonu yapımı projesi bulunmaktadır.

Bununla birlikte ileride Limanın bulunduğu alanın turizm potansiyelini arttırmak için otel ve marina projeleri gündemdedir. Bu amaçla Limana yönelik karışık yük

hizmetine son verilerek alternatif limanlara kaydırılması planlanmakta olup, kruvaziyer ve yolcu-yük gemilerine hizmet verilmesinin yanında konteynır taşımacılığına ait hizmete devam edilmesi düşünülmektedir.⁷⁷

2.5.2.3. MOBİL OİL Serviburnu Limanı

Özel sektör firması tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü özel amaçlı yükler içindir. Üçüncü şahıs yüklerine hizmet verilmemektedir. Tek yönlü karayolu bağlantısı 0,4 Km dir. Elleçleme ekipmanı olarak ; 1 det 1981 model 0,8 TON kaldırma kapasitesine sahip rıhtım vinci vardır. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini TDİ A.Ş vermektedir. Liman Kapasitesi dökme sıvı yük (Ton) 100.000 dur. Depolama imkanı olarak, kapalı alan 90.000 TON/Yıl, Gümrüklü alan (m2): 90.000 TON/YIL dır. Gemilerden katı ve sıvı atık alımı hizmeti yoktur.

Tablo 46 MOBİL OİL Serviburnu Limanı Rıhtım ve İskele bilgileri

Rıhtım /İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
İskele No:	17	5,5	50 Adet/Yıl

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 47 MOBİL OİL Serviburnu Limanı Elleçlenen Yük Miktarları ve Uğrayan gemi sayısı

YIL	Dökme Sıvı Yük(Ton)	Tanker
2004	53.869	20
2003	50.290	25
2002	38.458	21
2001	39.165	15
2000	84.000	46

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

⁷⁷ Denizcilik Müsteşarlığı, Haydarpaşa Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Liman içinde yer tahsis edilmiş kamu otoritesi olarak Gümrük Müdürlüğü bulunmaktadır. Limanda çalışan bir adet acente vardır.⁷⁸

2.5.2.4. PETROL OFİSİ Çubuklu Tesisleri Limanı

Özel sektör firması olan PETROL OFİSİ A.Ş. tarafından işletilmektedir. Liman hizmeti yük taşıma amaçlıdır. Üçüncü şahıs yüklerine hizmet verilmemektedir. Liman kapasitesi olarak, dökme sıvı yük 450.000 TON dur. Karayolu ile otoyol bağlantısı 3 km. havayolu ise 40 km dir.Elleçleme ekipmanları olarak, Rıhtım vinci ve Kargo forklifti bulunmaktadır. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini TDİ A.Ş. vermektedir. Gemilerden katı ve sıvı atık alımı hizmeti yoktur. Yakıt temin imkanı bulunmakta, su temin imkanı ise yoktur.

Depolama İmkani olarak:

Gümrüklü Alan (m2) ----- 5 Adet Tank

Gümrüksüz Alan (m2) ----- 6 Adet Tank

Tehlikeli, Parlayıcı, Patlayıcı, Kimyasal Madde (Ton/Yıl) 450.000 kapasitesi vardır.

Tablo 48 PETROL OFİSİ Çubuklu Limanı Rıhtım ve İskele bilgileri.

Rıhtım /İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
Rıhtım No:1	106,5	4	2 Adet
İskele No:1	15,8	6	2 Adet
İskele No:2	12	4	2 Adet

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

⁷⁸ Denizcilik Müsteşarlığı, Mobil Oil serviburnu Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 49: PETROL OFİSİ Çubuklu Limanı Elleçlenen Yük Miktarları ve Uğrayan Gemi sayısı

YIL	Dökme Sıvı Yük(Ton)	Tanker
2004	366.487	456
2003	277.334	264
2002	268.570	264
2001	240.089	268
2000	213.441	161

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Limana içinde yer tahsis edilen kamu otoriteleri olarak: GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ ve GÜMRÜK MUHAFAZA MÜDÜRLÜĞÜ vardır. Liman içinde bir adet acente çalışmaktadır.⁷⁹

2.5.2.5. TDİ İstanbul Limanı

İstanbul Liman Başkanlığına bağlı olarak kamu kuruluşu olan; TDİ A.Ş.tarafından işletilmektedir.Hizmet türü yolcu taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine de hizmet verilmektedir. Ulaşım imkanı olarak tek yönlü otoyol ile karayolu bağlantısı mevcuttur. Konum olarak şehir merkezindedir. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini şirket kendisi vermektedir. Gemiye verilen hizmetlerde denizcilik müsteşarlığınca belirlenen ücret tarifesi uygulanmaktadır. Gemilerden katı 150 m3, Sıvı 750 TON atık alım hizmeti yapılabilmektedir.

Tablo 50 TDİ İstanbul Limanı Rıhtım ve İskele bilgileri .

Rıhtım / İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
Rıhtım No:2	20	8	
Rıhtım No:3	126	8	1
Rıhtım No:4	120	8	1
Rıhtım No:5	129	8	1
Rıhtım No:6	126	8	1
Rıhtım No:1	171	12	1
Rıhtım No:2	136	12	1
Rıhtım No:3	119	12	1
İskele No:4	174	12	1

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

⁷⁹ Denizcilik Müsteşarlığı, Petrol Ofisi Çubuklu Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 51 TDİ İstanbul Limanı Yolcu sayısı ve Uğrayan Gemi sayısı

YIL	Yolcu Sayısı	Yolcu Gemisi
2004	207.238	835
2003	243.052	831
2002	151.515	891
2001	266.793	941
2000	311.810	1048

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Elleçleme ekipmanları olarak; Rıhtım Vinci, Mobil Yüzer Vinç, Forklift Kargo bulunmaktadır. Liman içinde Yer tahsis edilen kamu Otoriteleri; Liman Mülki İdare Amirliği, Gümrük Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü,Emniyet Deniz Şube Müdürlüğüdür. Limanda çalışan yedi adet acente, yedi adette gemi ihtiyaç malzeme satıcısı (Ship Chandler) bulunmaktadır.⁸⁰

2.5.2.6.ZEYPORT Limanı

Özel sektör tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü yolcu ve yük taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine de hizmet vermektedir. Bölünmüş otoyol ile karayolu bağlantısı 4 km, Hava Limanı uzaklığı 10 Km.dir.(92) Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini TDİ A.Ş vermektedir. Gemiye verilen hizmetlerde denizcilik müsteşarlığı tarafından belirlenen ücret tarifesi uygulanmaktadır. Gemi bekleme (LAID-UP) (gemi adedi) iskelesi ve rıhtımı yoktur. Deniz hudut kapısı olarak çalışmaktadır.

Tablo 52 ZEYPORT Limanı Rıhtım ve İskele bilgileri aşağıdaki gibidir.

Rıhtım / İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul
Kapasitesi (Adet)			
İskele No:1	100	6	2
İskele No:2	100	6	2
İskele No:3	100	6	2
İskele No:4	100	6	2
İskele No:5	150	6	2

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

⁸⁰ Denizcilik Müsteşarlığı, TDİ İstanbul Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 53 ZEYPORT Limanı Yolcu sayısı ,Yük Miktarları ve Uğrayan Gemi sayısı

YIL	Yolcu sayısı	Yolcu Gemisi
2004	24.998	315
2003	23.897	265
2002	21.858	277
2001		314
2000		360

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Limana depolama kapasitesi;

Gümrüklü Alan (m2)----- 32.000

Gümrüksüz Alan (m2) ----- 10.000

dir.

Limana içinde yer tahsis edilen kamu otoriteleri; Liman Başkanlığı, Gümrük Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü, Hudut ve Sahiller Sağlık ve Emniyet Müdürlüğü Deniz Şubesi dir. Limanda çalışan dört adet acente bulunmaktadır.⁸¹

2.5.2.7. İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelere Uğrayan Gemi Sayısı ve Elleçlenen Yüklerin Analizi

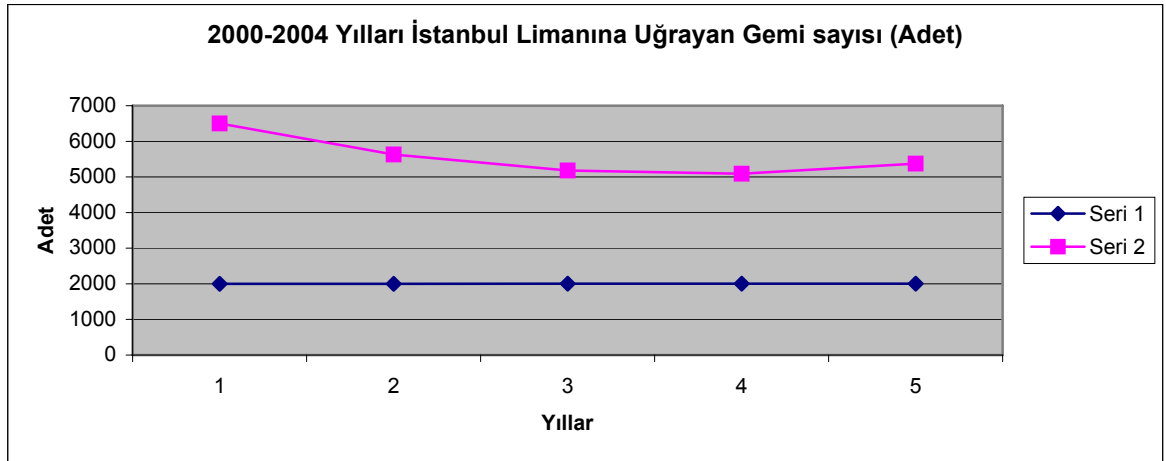
İstanbul Liman başkanlığına bağlı liman ve iskelelere uğrayan toplam gemi sayısı, 2000-2003 döneminde sürekli azalış eğilimi göstermiş, 2004 yılında ise kısmi bir artış gözlemlenmiştir. Özellikle Haydarpaşa limanına uğrayan gemi sayısında sürekli azalış gözlemlenmiştir. Bunun en önemli sebebi, Haydarpaşa limanının şehir merkezinde kalmış olmasından dolayı gelecekte farklı projeler için değerlendirme düşüncelerinin ortaya çıkmış olması nedeniyle gemi trafiğinin şehir dışı limanlara kaydırılması düşüncesidir.

⁸¹ Denizcilik Müsteşarlığı, Zeyport Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 54: 2000-2004 Yılları İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Limanlara Uğrayan Gemi sayısı

Yıllar	Yolcu Gemisi (Adet)		Tanker (Adet)			Konteyner Ge Adet	Kuru Yük G Adet	RO-RO Adet	Diğer Adet	TOPLAM Adet
	TDİ İstanbul L	Zeyport L	PO Çubuklu L	Mobil Oil L	Haydarpaşa L	Haydarpaşa L	Haydarpaşa L	Haydarpaşa L	Haydarpaşa L	
2000	1.048	360	161	46	181	937	18	434	431	3.616
2001	941	314	268	15	126	846	16	436	108	3.070
2002	891	277	264	21	80	765	10	315	115	2.738
2003	831	265	264	25	62	744	23	338	88	2.640
2004	835	315	456	20	57	785	28	366	57	2.919

Grafik 7: 2000-2004 Dönemi İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Limanlara Uğrayayan Gemi sayısı



Türlerine göre taşınan yük miktarlarına bakıldığında, PO Çubuklu limanındaki dökme sıvı yük miktarındaki artıştan kaynaklanan toplam sıvı yük miktarında artış eğilimi ortaya çıkmış, Dökme kuru yük ve Genel kargo yüklerinde ise azalış eğilimi ortaya çıkmıştır.

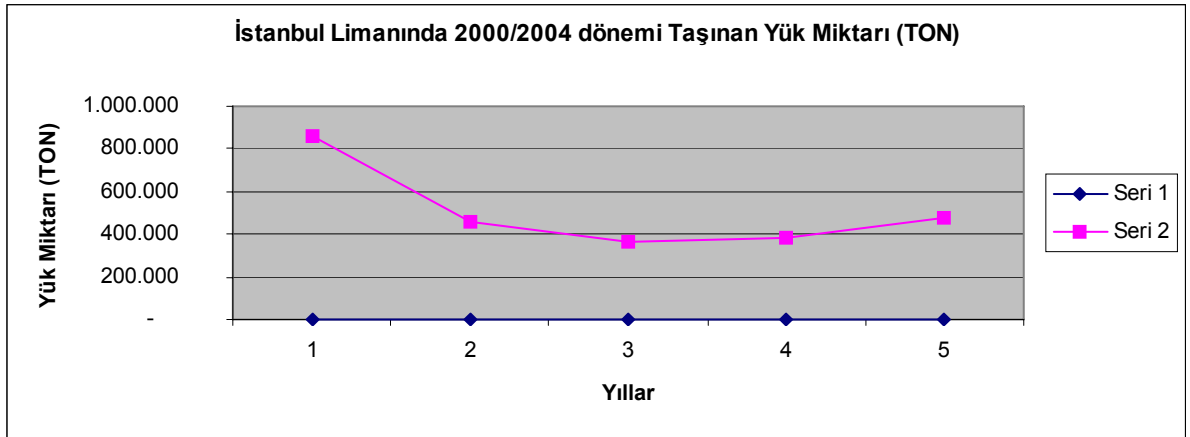
Bunun arkasında yatan temel neden, PO çubuklu limanından şehir merkezindeki yakıt bayileri ve boğaz istikametinde seyir yapan gemilere buradan yakıt teslimatı yapılmasıdır.

Tablo 55: 2000-2004 Yılları İstanbul Liman başkanlığına bağlı Liman ve İskelelerde elleçlenen yük miktarları

Yıllar	Dökme Sıvı Yük (TON)		Sıvı Yük TOPLAM	Dökme Kuru Yük (TON)	Genel Kargo (TON)	Genel TOPLAM
	Mobil Oil	PO Çubuklu		Haydarpaşa	Haydarpaşa	
2000	84.000	213.441	297.441	93.987	470.844	862.272
2001	39.165	240.089	279.254	45.750	132.502	457.506
2002	38.458	268.570	307.028	7.194	51.811	366.033
2003	50.290	277.334	327.624	16.195	38.245	382.064
2004	53.869	366.487	420.356	8.727	47.347	476.430

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Grafik 8: İstanbul Liman Başkanlığına Bağlı Limanlarda Taşınan Yük seyri



Taşınan konteynır sayısında 2001 ve 2002 yıllarında azalma eğilimi olmuş, 2003 yılında tekrar artış eğilimine geçerek 2004 yılında, 2000 yılına oranla %7 oranında artış gerçekleşmiştir.

Taşınan RO-RO sayısında ise 2001 yılında %17 oranında düşüş olmuş, 2003 yılında %35 oranında artış gerçekleşmiş, 2004 yılında ise bir önceki yıla göre %35 azalarak 2000 yılındaki miktarda araç taşınmıştır.

Taşınan toplam uluslararası yolcu sayısında ise 2000 yılından itibaren düşüş eğilimi ortaya çıkmış, 2002 yılında %45 oranında azalış gerçekleşmiş en düşük seviyeye inmiştir. 2003 yılında bir önceki yılı göre %47 oranında artış olmuş ancak 2004 yılında %14 oranında tekrar düşüş yaşanmıştır. Genel ekonomik durumun 1999 yılından itibaren durgunluğa dönüşmüş olduğu dönemlerde yurt dışından yolcu taşımacılığının daha hızlı ve rahat olması için ZEYPORT LİMANI 2002 yılında hizmete alınmıştır.

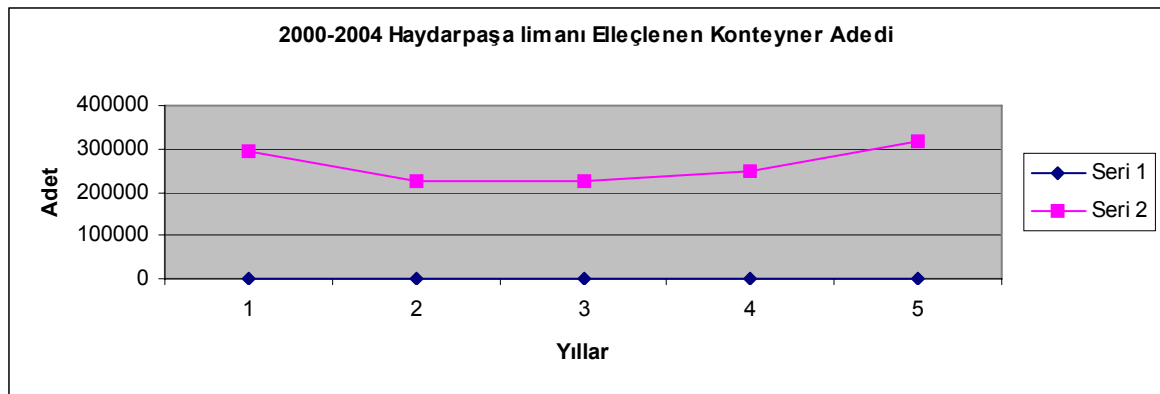
Diğer taraftan genel ekonomik durum ve döviz kuru karşısında Türk lirasının değerindeki dalgalanmalarda taşınan yük ve yolcu sayısına etki eden faktörler olarak ortaya çıkmıştır.

Tablo 56: 2000-2004 Yılları İstanbul Liman başkanlığına bağlı Limanlarda taşınan Araç-Yolcu ve Konteynır sayısı

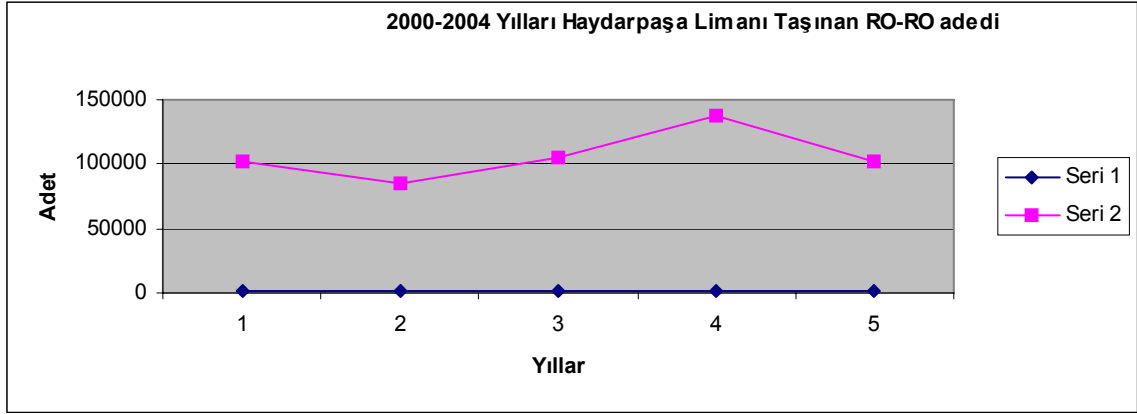
Yıllar	Konteynır (TEU)	RO-RO(Araç)	Yolcu Sayısı (Adet)		Yolcu sayısı Toplam
	Haydarpaşa	Haydarpaşa	TDİ İstanbul L	Zeyport Limanı	
2000	296.230	101.388	311.810	-	311.810
2001	224.544	84.296	266.793	-	266.793
2002	224.282	105.035	151.515	21.858	173.373
2003	248.174	137.600	243.052	23.897	266.949
2004	316.982	101.388	207.238	24.998	232.236

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

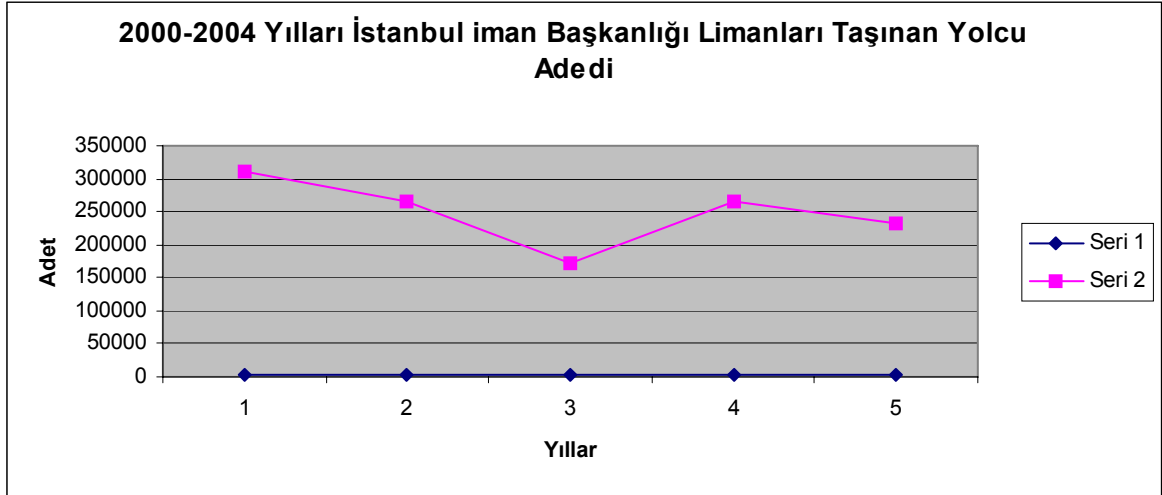
Grafik 9: Haydarpaşa Limanında elleçlenen Konteynır seyri



Grafik 10 : Haydarpaşa Limanında Taşınan RO-RO seyri



Grafik 11 : İstanbul Liman başkanlığına Bağlı Limanlarda Taşınan Yolcu seyri



2.5.3. Tuzla Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskeleler

2.5.3.1. Çayırova Cam Sanayi İskelesi

Tuzla liman başkanlığına bağlı olarak özel sektör firması ÇAYIROVA CAM SANAYİ A.Şi tarafından işletilmektedir. Liman Hizmet türü yük taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine hizmet verilmemektedir. Liman Kapasitesi, dökme kuru yük 200.000 TON dur. Karayolu ile bölünmüş otoyol bağlantısı 2 km, hava Limanına uzaklığı 15 km. dir.

Tablo 57 Çayırova Cam sanayii İskelesi Rıhtım ve İskele bilgileri

Rıhtım /İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
Rıhtım No:1	312	4,5	2

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 58 Çayırova Cam Sanayii Elleçlenen Yük miktarı ve uğrayan gemi sayısı

YIL	Dökme Kuru Yük(Ton)	Kuru Yük Gemisi
2004	162.699	102
2003	159.009	91

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Liman hinterlandında hizmet veren endüstri kuruluşları ve yükleri olarak; Cam, deterjan, tekstil, kum – soda vb dir. Elleçleme ekipmanı olarak, paletli rıhtım vinci bulunmaktadır. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, GİSAŞ GEMİ İNSA SANAYİ AŞ tarafından verilmektedir. Liman içinde GÜMRÜK MUHAFAZA MÜDÜRLÜĞÜ bulunmaktadır.⁸²

2.5.3.2.GİSAŞ Tuzla İskelesi

Tuzla liman başkanlığına bağlı olarak özel sektör firması, GİSAŞ GEMİ İNŞA SANAYİ A.Ş tarafından işletilmektedir. Tek yönlü karayolu bağlantısı bulunmaktadır. Sabiha gökçen havaalanı 20 Km mesafededir. Liman hizmet türü yük taşımacılığıdır. Üçüncü şahıs yüklerine de hizmet verilmektedir. Liman kapasitesi, dökme kuru yük 100.000 TON, genel kargo 240.000 TON dur.

Tablo 59 : GİSAŞ Tuzla İskelesi rıhtım ve iskele bilgileri

Rıhtım /İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
İskele No:1	200	8,6	1 Adet(max.130 m boyunda)

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

⁸² Denizcilik Müsteşarlığı, Çayırova Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Tablo 60 : GİSAŞ Tuzla İskelesi Elleçlenen Yük Miktarı ve Uğrayan gemi sayısı

YIL	Dökme Kuru Yük(Ton)	Genel Kargo(Ton)	Kuru Yük gemisi	Konteynır
2004	89.770	93.253	63	47
2003	57.125	49.904	40	31
2002	52.875	49.096	35	23
2001	43.530	28.912	30	23
2000	28.350	21.810	16	13

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Liman hinterlandında tersaneler bulunmaktadır. Tuzla bölgesinde bulunan tersanelerin ve yan sanayi kuruluşlarının ihtiyacı olan girit, sac ve ana makine aksamı gibi gemi inşa ve onarım malzemelerinin yüklenmesi ve boşaltılması yapılmaktadır. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri şirketin kendisi tarafından yapılmaktadır. Liman içinde; Liman Başkanlığı, Gümrük Muhafaza,Sahil sağlık denetleme kamu otoriteleri bulunmaktadır. Limanda çalışan dört adet acente bulunmaktadır.⁸³

2.5.3.3. UN RO-RO Pendik Limanı

Tuzla liman başkanlığına bağlı olarak özel sektör firması; U.N RO-RO İŞLETMELERİ A.Ş tarafından işletilmektedir. Liman hizmet türü yük taşımacılığı ve özel amaçlı taşımacılıktır. Üçüncü şahıs yüklerine hizmet verilmemektedir. Liman kapasitesi; Ro-Ro(Araç) 560 Treylerdir. Karayolu bağlantısı otoyol ile 1 km, havayolu bağlantısı 15 km dir.

Tablo 61 : UN RO-RO Pendik Limanı Rıhtım ve iskelesi ve Elleçleme Ekipmanları ,

Rıhtım / İskele			
Numarası	Uzunluğu(m)	Derinlik(m)	Gemi Kabul Kapasitesi (Adet)
Rıhtım No:	209	7,5	2

⁸³ Denizcilik Müsteşarlığı, Gisaş İskelesi, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Elleçleme ekipmanı olarak, Lastik tekerlekli mobil vinç, konteynır forklifti, Kargo forklifti, ve Mafi Çekiciler bulunmaktadır. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri GİSAŞ Gemi İnşa Sanayi A.Ş tarafından yapılmaktadır. Liman içinde; Gümrük Muhafaza Müdürlüğü, Gümrük Müdürlüğü, Kara Ulaştırması Bölge Müdürlüğü, Deniz Polisi bulunmaktadır. Limanda çalışan bir adet acente vardır.⁸⁴

(NOT :UN Ro-Ro Limanı 2005 yılı itibariyle yeni faaliyete geçmiştir.)

2.5.3.4. Tuzla Liman Başkanlığına Bağlı Liman ve İskelelere Uğrayan Gemi Sayısı ve Elleçlenen Yüklerin Analizi

İstanbul'un Anadolu yakasındaki sanayi bölgesi ve tersaneler için malzeme temini ve ürün nakliyesinde önemli bir konuma sahip olup, özellikle tersanelerde yeni gemi inşasının artması, Tuzla liman başkanlığına bağlı liman ve iskelelere uğrayan gemi sayısında ve taşınan yük miktarında istikrarlı olarak sürekli artış eğilimi ortaya çıkarmıştır. Diğer taraftan 2003 yılında Tuzla Liman başkanlığına bağlı olarak Çayırova Limanı ve gümrüğünün faaliyete geçmesi ve 2005 yılında da Un RO-RO Limanının faaliyete geçmesi, Haydarpaşa limanına uğrayan gemilerin ve yüklerin bir kısmının bu limanlara kaymasına neden olmuştur.

Tablo 62 : Tuzla Liman Başkanlığına Uğrayan Gemi sayısı

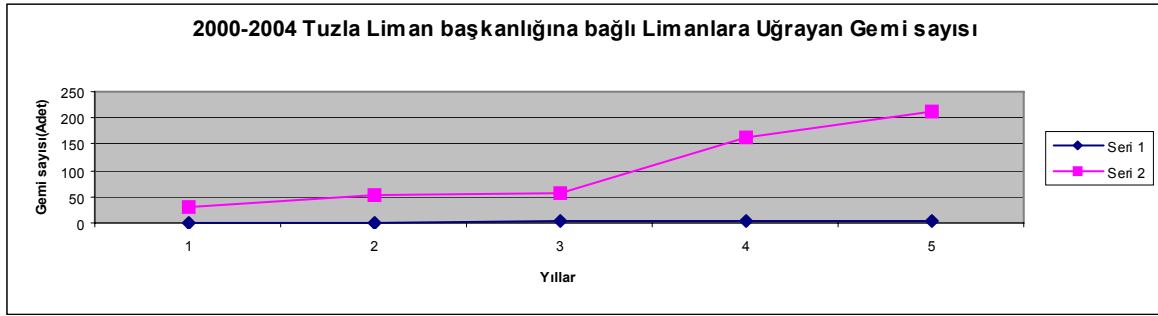
Yıllar	Kuru Yük gemisi Adet		Konteynır Gemisi Adet GİSAŞ L	Genel
	Çayırova L GİSAŞ L			TOPLAM
2000	-	18	13	31
2001	-	30	23	53
2002	-	35	23	58
2003	91	40	31	162
2004	102	63	47	212

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

2000 –2004 yılları arasında Tuzla Liman başkanlığı limanlarına uğrayan gemi sayısı 7 kattan daha fazla bir artış göstermiştir. 2000 yılında uğrayan gemi sayısı 31 iken bu rakam 2004 yılında 212 'ye çıkmıştır. Bunda şüphesiz 2003 yılında faaliyete geçen Çayırova Limanının etkisi çok fazladır.UN RO-RO Limanının devreye girmesiyle 2005 yılı ve sonrasında daha da artabilecektir.

⁸⁴ Denizcilik Müsteşarlığı, Un RO-RO Pendik Limanı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Grafik 12: Tuzla liman Başkanlığına Bağlı Limanlara Uğrayan Gemi sayısı durumu



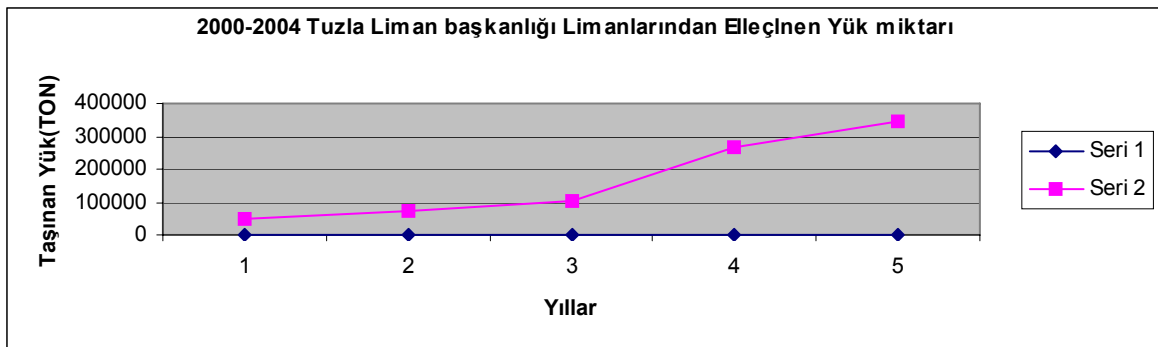
Gemi sayısındaki artış şüphesiz taşınan yük türü ve bundaki artışa bağlı olarak gerçekleşmektedir. Taşınan yük türleri Dökme kuru yük ve genel kargo yükleridir. 2000 yılında taşınan toplam yük miktarı 50.160 Ton iken ,2004 yılında bu rakam 345.722 TON olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 63 : 2000-2004 Yılları Tuzla Liman Başkanlığına Bğlı Limanlar Elleçlenen Yük Durumu

Yıllar	Dökme Kuru Yük (TON)		Genel Kargo(TON)	Genel
	Çayırova L	GİSAŞ L	GİSAŞ L	TOPLAM
2000	-	28.350	21.810	50.160
2001	-	43.530	28.912	72.442
2002	-	52.875	49.096	101.971
2003	159.009	57.125	49.904	266.038
2004	162.699	89.770	93.253	345.722

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, <http://www.denizcilik.gov.tr/limanlar/index1.htm>

Grafik 13:Tuzla Liman Başkanlığına Bağlı Limanlardan Elleçlenen yük durumu



III. BÖLÜM

3. İSKENDERİYE'DE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

3.1. İskenderiye'de Denizyolu Taşımacılığının Tarihi Gelişimi

İskenderiye Limanı, Mısır'ın 4000 yıllık tarihinden beri yaşayan dünyadaki en eski limanlardan biridir. Pharos adasının karşısında Rakoda köyü yakınında milattan önce 332 yılında kurulmuştur. Mısır ile Dünyanın diğer bölgeleri arasında ticari bağlantı kurulabilecek, korunaklı ve aynı zamanda dinlenme yeri olarak kurulması için ideal bir site olarak öngörülmüştür. Kuzeyinde Akdeniz, güneyinde Mariotis gölü bulunan dar bir kara parçası üzerindedir. Büyük İskender tarafından kurulmuş olduğu için onun ismini taşımaktadır. Büyük İskender milattan önce 331 yılında Mısır'a gelip, İskenderiye şehrini inşa etmeye başladığında aynı zamanda deniz filusunun temelini de atmıştır.⁸⁵

Batalesa döneminde Pharos adası ile yeni şehir (İskenderiye) arasında bir köprü inşa edilmiştir. Bu köprü limanı doğu ve batı olarak ikiye ayırmaktadır.

İkinci Batlamyos (Knidoslu Sostratos), kendi döneminde meşhur deniz feneri kulesini inşa etmiştir. İskenderiye feneri antik çağın en ünlü deniz feneridir, dünyanın yedi harikasından biri olarak kabul edilir. Bu fener daha sonra yapılan tüm fenerlere bir örnek teşkil etmiştir. M.Ö. 280 yıllarında İskenderiye limanındaki Pharos Adası'nda yaptırılmıştır. 1375' te meydana gelen bir deprem sonucu yıkılmıştır.

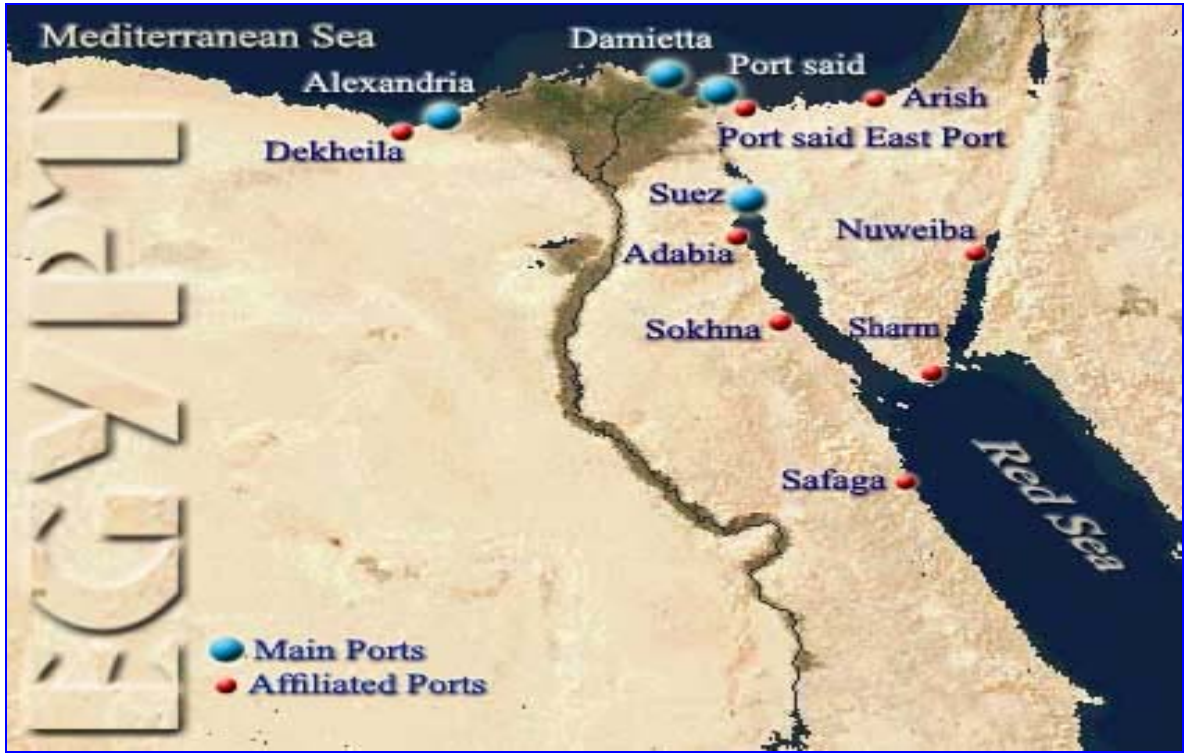
İskenderiye tarihinin düzenlenmesi birinci yüzyıldadır. Şehir Yunan alfabesinin ilk beş harfi ile isimlendirilen bölgelere ayrılmıştır. Krallık bölgesi olan doğu limanına bakan şehir alanı yaklaşık 13 kısma ayrılmıştır ve Kraliyet binalarını içermektedir. Bugün buraların çoğu yerleri bahçeler, kütüphane ve krallık mezarları ile meşhur müze alanıdır.

Mısır kraliçesi Kleopatra, Milattan önce birinci yüzyılda, Mısır'ı İskenderiye'den yönetmiştir. Mısır deniz filusunun, Romalılara yenilmesi ile milattan önce 30.yılında Mısır, Romalıların bir vilayeti olmuş ve İskenderiye, Roma İmparatorluğunun ana limanı haline gelmiştir.

İskenderiye 642 yılında Arapların eline geçmiş, Mısır'ın başkenti İskenderiye'den Kahire'ye taşınmıştır. İskenderiye bununla birlikte eski önemini kaybetmiş ve 1700 lere kadar küçük bir balıkçı köyü olarak kalmıştır.

⁸⁵ Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

Şekil 1: Mısır Limanlarının Konumu



Kaynak: Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

1517 de Osmanlı Devletinin bir parçası haline gelinceye kadar Arapların yönetiminde kalan şehir, bu tarihten itibaren Osmanlı devleti idaresinde yönetilmiş, 1810 da Mehmet Ali Paşa' nın kontrolü altına girmiştir. Mehmet Ali Paşa (1810-1849) döneminin sonunda, İskenderiye'de Tersane inşa edilmiş ve Mahmudiye kanalı kazılmıştır. Bu dönemden beri çoklu taşıma modeli İskenderiye'de uygulanmaktadır. Bu dönemde İskenderiye tekrar önemli bir Liman haline gelmiştir.

1882 İngilizler Mısır'ın yönetimini ele geçirmişlerdir. İskenderiye; İngilizlerin buradan ayrılmasına kadar (1947), doğu Akdeniz'deki önemli liman merkezi olmuş, birinci dünya savaşı ve ikinci dünya savaşı esnasında Akdeniz'deki ana deniz üssü görevini görmüştür.⁸⁶

1947 yılından beri Mısır Arap Cumhuriyeti tarafından yönetilen Mısır'da, İskenderiye; En önemli liman olarak Akdeniz'e ve Avrupa ülkelerine açılmak için bir kapı görevi üstlenmiştir. Aynı zamanda Akdeniz ile Kızıldeniz arasında transit geçiş

⁸⁶ AlexHistory, Alexandria, An Archeological Guide to the City, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

yapan uluslararası deniz yolu taşımacılığı rotası üzerinde bulunması ve Afrika kıtasının Akdeniz'e bağlantısındaki en güvenli liman olması ise önemini daha da artırmaktadır.

3.2. İskenderiye'de Denizyolu Taşımacılığının Mevcut Durumu

İskenderiye; Mısırın ikinci büyük şehri ve en önemli ana limanıdır. Tarihi süreç içerisinde bir çok iyileştirmeler ve düzenlemeler yapılmıştır. 1966 yılında devlet başkanı Nasır, İskenderiye Limanı genel İdaresinin sorumluluklarını ve haklarını içeren 3293/1966 no'lu önergeyi hazırlatmıştır. İskenderiye Liman İdaresi 6/1967 no'lu yasal düzenleme ile kurulmuştur.

İskenderiye Limanı gibi yönetimi ve işletilmesi işi, İskenderiye Limanı Genel İdaresi (A.P.A) tarafından yapılmak üzere 494/1986 no'lu düzenleme ile de El-Dekheila Limanı kurulmuştur.

İskenderiye'deki denizyolu taşımacılığının mevcut durumunu değerlendirebilmek için Mısır'ın denizyolu taşımacılığındaki durumu ile birlikte bakmak gerekir.

Mısır Arap Cumhuriyeti'nin seyri sefere müsait 3.100 km (Nil nehri dahil) su yolu mevcuttur. İç taşımacılığın %4'ü su yolu ile yapılmaktadır. 15 Adet Ticari Liman, 42 adet özel amaçlı ihtisas Limanı bulunmaktadır. İhtisas Limanları Turizm amaçlı limanlar, Petrol limanları, Maden Limanları ve Balıkçı Limanlarıdır.⁸⁷

Tablo :64 Mısır Limanları Genel İstatistik verileri

Mısırdaki Limanların Genel Verileri	
Toplam Ticari Liman sayısı	15 Liman
Ana Ticari Limanların Toplam rıhtım uzunluğu	32.3 Km
Ana Ticari Limanların Toplam alanı	479.77 km ²
- Toplam Kara alanı	73.99
- Toplam su alanı	405.78
Özel Amaçlı İhtisas limanları sayısı	42 Liman
- Turizm Limanları	11 Liman
- Petrol Limanları	14 Liman
- Maden Limanları	9 Liman
- Balıkçı Limanları	8 Liman

⁸⁷Egypt Maritime Transpor Sector, General Statistics, <http://www.mts.gov.eg/english/inside>

Nehir taşımacılığı ana Limanları

- İskenderiye'deki El Nahda Limanı
- Kahire'deki Assar El Naby Limanı (Konteynır Limanıdır.)
- Damietta Limanı
- Aswan Limanı
- Kena Limanı

Kaynak: Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

Mısırda 9 adet Liman İdaresi Başkanlığı ve bu başkanlıklardaki liman siciline kayıtlı irili ufaklı, 19.209 adedi faal, 430 adedi faaliyet dışı toplam 19.639 adet deniz aracı bulunmaktadır. Bu deniz araçlarından yaklaşık %48'ne karşılık gelen 9.374 adedi İskenderiye Limanı Genel İdaresi Liman siciline kayıtlı olarak çalışmaktadırlar.

Ticari Limanlardan ;İskenderiye Limanı ve El Dekheila limanı ile, İhtisas Limanlarından;

- Petrol Limanı olan; Edco For Liquefied Gas Terminali, EL Hamra (EL Alamein) Limanı ve El Maadiya (Proje halinde) Limanı

- Turistik Liman olan; Sidi Kerir(Sumid) Limanı, San Stefano Limanı, Marina Port (EL Alamein)

- Balıkçı Limanlarından ise; Abu Kir Balıkçı Limanı, El Maadiya (El Maadiya Strait) limanı, New EL Brols Limanı, İskenderiye Limanı Genel İdaresine bağlıdır.⁸⁸

Tablo 65 : Liman İdaresi Başkanlıkları ve Liman siciline kayıtlı çalışan toplam deniz aracı sayısı

Liman Adı	Kara sularında çalışan tescilli Gemi sayısı		Uluslararası Çalışan tescilli Gemi sayısı		Toplam	
	Çalışan	Çalışmayan	Çalışan	Çalışmayan	Çalışan	Çalışmayan
ABO REDEIS	1				1	0
ALEXANDRIA	6950	356	2061	7	9011	363
DAMIETTA	147	2	1589	12	1736	14
EL ARISH	896	10	38	1	934	11
HURGHADA	939		52		991	0
MERSA MATRUH	120				120	0
PORT SAID	1676	28	786	1	2462	29
SAFAGA	134		181		315	0
SHARM ELSHEKH	276		48		324	0
SUEZ	2024	13	1070		3094	13
RASHID			221		221	0
TOPLAM	13163	409	6046	21	19209	430

Kaynak: Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

⁸⁸ Egypt Maritime Transpor Sector, General Statistics, <http://www.mts.gov.eg/english/inside>

Mısır Arap Cumhuriyeti Ticari limanlarının toplam kargo yükleme - boşaltma kapasitesi yıllık 130,13 milyon TON Kargo, 5.47 milyon TEU olup, Mısır'daki uluslararası taşımacılığın %85-90'ı bu yolla sağlanmaktadır.

İskenderiye limanı 32.87 milyon TON Kargo kapasitesi ile en önemli limandır. Toplam kargo yüklerinin %25'inden daha fazlası İskenderiye limanında, %15'inden daha fazlası ise EL Dekheila limanında elleçlenmektedir.

Tablo 66 : Mısır Ticaret Limanlarının Kapasitesi

Liman Adı	Toplam Alan (km)	Kara Alanı (km)	Maksimum Kapasite		Faal İskele Adedi	Toplam Faal İskele uzunluğu (m)	Maksimum Derinlik (m)	Toplam Alan (m2)	Maksimum Gemi Kapasitesi (Tonaj)
			Kargo (Milyon Ton)	Konteynır TEU (Milyon)					
Alexandria	9.60	1.10	32.87	0.25	59	7966	12.8	687046	150000
EL-Dekheila	6.00	3.20	20.37	0.50	17	4073	18.89	593000	170000
Damietta	11.80	7.90	19.75	0.80	16	3950	14.50	83286	-
Port Said	3.00	1.30	14.13	0.82	33	4721	13.20	243253	-
EL-Arish	0.20	0.04	1.82	-	2	364	8.00	30000	10000
East Port Said	3.00	33.50	6.00	2.20	3	1200	14.00	642000	-
Suez	160.40	0.31	6.60	-	12	2070	8.00	24091	-
Petrol Dock		1.16	4.14	-	7	828	9.00		-
El-Adabiya		0.85	7.30	-	9	1460	12.00		-
El-Sokhna	87.82	22.3	8.50	0.90	5	1900	17.05	11140	-
Hurghada	8.36	0.02	-	-	3	190	3.60	-	-
Safaga	56.97	0.48	6.37	-	5	1273	14.00	40740	70327
AL-Tour	1.65	0.43	0.38	-	1	75	5.00	-	-
Nuweiba	9.87	0.34	1.90	-	4	380	8.00	22720	-
Sharm El-Sheikh	88.28	0.16	-	-	1	625	8.00	51500	-
TOPLAM	478.95	73.09	130.13	5.47	177	31075		2428776	

Kaynak: Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

Mısır ticaret limanlarının toplam alanı; 2.428.776 m2 dir. İskenderiye limanı ile El Dekheila limanının birlikte toplam alanı ise 1.280.046 m2 dir. Mısır ticari Limanlarının tamamının %52 den daha fazlasını oluşturmaktadır.

Yine 15 adet ticari limanın, farklı gemi kapasitelerine sahip toplam 31.075 mt. uzunluğunda, 177 adet faal durumda iskelesi bulunmaktadır. Bu iskelelerin 59 adedi İskenderiye limanında, 17 adedi ise El Dekheila limanında olup, sayısal olarak tüm iskelelerin yaklaşık %43' ü, büyüklük olarak ise toplam 12.039 mt. iskele uzunluğu ile yaklaşık %39'unu oluşturmaktadır.⁸⁹

Mısır deniz ticaret filosunda ise toplam 1.603.270 DWT kapasitesinde 164 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 1.416.104 DWT kapasitesine sahip 125 adedi faal diğerleri ise faaliyet dışıdır. Toplam 55 adet genel kargo gemisinden 29 adedi faal, 26 adedi ise faaliyet dışıdır. Bu durum denizyolu taşımacılığındaki genel sıkıntının açık bir göstergesidir.

Mısır'ın denizyolu taşımacılığı ile yapılan dış ticaretinin ancak %10-%15 kadarı, Mısır bandıralı gemiler tarafından taşınmaktadır. Ülke denizyolu taşımacılığında yabancı bandıralı gemilerin ve acentelerin ağırlığı hissedilmektedir.

2004 yılı itibariyle Mısır limanlarına uğrayan toplam gemi sayısı 13.590 adettir. Taşınan yük çeşitlerine göre sırası ile, Genel kargo yükü taşıyan gemiler, Konteynır gemileri, Yolcu gemileri, Kuru yük gemisi ve Sıvı yük gemileri en çok uğrayan gemiler olmuştur. İskenderiye Limanı'na 2175 genel kargo gemisi, 424 Konteynır gemisi, 412 adet sıvı yük gemisi, 203 adet kuru yük gemisi, 68 adet yolcu gemisi ve 65 adet diğer gemiler olmak üzere toplam 3.347 adet gemi uğramıştır.

El Dekheila limanına ise; 268 adet Konteynır, 249 adet Kuru yük gemisi, 238 adet Genel kargo gemisi, 60 adet Sıvı yük gemisi ve 3 adet diğer gemi olmak üzere toplam 817 adet gemi uğramıştır.⁹⁰ Bu durum İskenderiye Limanı Genel İdaresinin, Mısır denizyolu taşımacılığı içerisindeki ağırlığını göstermektedir.

⁸⁹ Egypt Maritime Transport Sector Statistics, <http://www.mts.gov.eg/english/inside>

⁹⁰ Egypt Maritime Transport Sector Statistics, <http://www.mts.gov.eg/english/inside>

Tablo 67 : Gemi tiplerine göre sınıflandırılmış Mısır Ticaret Filosu ----- DWT

Gemi Tipi	Çalışan		Çalışmayan		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
BALIKÇI GEMİSİ			1	0	1	0
RO-RO KARGO/KONTEYNİR GEMİSİ	2	9975	1	3133	3	13108
RO-RO KARGO / FERRY	2	14002			2	14002
GENEL KARGO GEMİSİ	29	253529	26	108212	55	361741
DENİZ TARAK GEMİSİ	4	0			4	0
KONTAYNİR / GENEL KARGO	1	17728			1	17728
DİĞER ÖZEL SERVİS GEMİLERİ	21	20091	1	1103	22	21194
ÖZEL KURTARMA GEMİSİ	3	8106			3	8106
RÖMORKÖT	1	836			1	836
YÜK-YOLCU GEMİSİ	1	3408			1	3408
ÇIKARMA GEMİSİ	2	6400	1	0	3	6400
KONTAYNİR GEMİSİ	1	40301			1	40301
YOLCU GEMİSİ	4	1376	2	10734	6	12110
YOLCU/RO-RO YÜK GEMİSİ	1	3133			1	3133
OTHER PONTOONS	1	0			1	0
YOLCU FERİBOU			2	1239	2	1239
RÖMORKÖR	12	14696	1	1006	13	15702
RÖMORKÖR / SUPPLY (ORSV)	8	9962			8	9962
TARAMA GEMİSİ	1	10801			1	10801
YOLCU İNİRME GEMİSİ			1	0	1	0
YAKIT TANKERİ	17	283068	2	39708	19	322776
KURU YÜK GEMİSİ	13	717447	1	22031	14	739478
NÜKLER YAKIT NAKİL GEMİSİ	1	1245			1	1245
TOPLAM	125	1416104	39	187166	164	1603270

Kaynak: Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

Tablo 68 : 2004 Yılında Mısır Limanlarına uğrayan gemi adedi

Limn Adı	Genel Kargo	Kuru Yık Gemisi	Sıvı Yık Gemisi	Konteynır	Yolcu Gemisi	Diğer	Toplam
El-Dekheila	238	249	60	267	0	3	817
Alexandria	2175	203	412	424	68	65	3347
Adabiya	241	58	331	3	2	5	640
Damietta	1115	254	116	1276	0	11	2772
Hurghada	0	0	0	0	0	0	0
Nowaiba	0	0	0	0	1166	0	1166
Port Said	1085	71	32	1191	234	404	3017
Safaga	96	58	8	0	574	6	742
Sharm El Sheikh	1	0	0	0	265	3	269
Sokhna	85	60	0	102	0	2	249
Suez	160	13	2	16	379	1	571
TOPLAM	5196	966	961	3279	2688	500	13590

Kaynak: Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

- The data on Port Said port include: Port Said , East Port Said and El-Arish ports.
- The quantities handled do not include empty containers tonnage.
- Source of the statistic: Ports Authorities

2004 yılı içerisinde, taşınan yık tırune göre deniz yolu ile yapılan toplam 46.282.000 TON kargo yıkunden 12.117.000 TON' u El Dekheila limanından, 10.094.000 TON kargo yık ise İskenderiye limanından boşaltılmıştır. Denizyolu ile yapılan kargo yık ithalatının %48'i İskenderiye Limanı Genel İdaresine bağlı limanlardan yapılmıştır.⁹¹

⁹¹ Egypt Maritime Transport Sector Statistics, <http://www.mts.gov.eg/english/inside>

Tablo 69 : 2004 Yılında Mısır Limanlarında boşaltılan Kargo yükü --- 1000 Ton

Liman Adı	Genel Kargo	Dökme Kuru Yük	Dökme Sıvı Yük	Konteynır	Özel Kargo	Transit	Toplam
El-Dekheila	4876	5150	183	1635	82	191	12117
Alexandria	3362	1862	338	2154	2301	78	10094
Adabiya	2135	217	14	26	933	2	3327
Damietta	2058	4151	3	415	1326	4155	12108
Nowaiba	66	5			0	30	101
Port Said	54	1055	73	605	4	3418	5210
Safaga	19	1763	9		189	6	1986
Sokhna	1			662	58	498	1218
Suez	98	5		1	13	3	121
TOPLAM	12669	14207	620	5499	4907	8380	46282

Kaynak: Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

- The data on Port Said port include: Port Said , East Port Said and El-Arish ports.
- The quantities handled do not include empty containers tonnage.
- Source of the statistic: Ports Authorities

Limanlarda yüklemesi yapılan, kargo yüklerinin 2004 yılı içerisindeki toplam 36.414.000 TON' un, 7.966.000 TON' u İskenderiye limanından, 5.237.000 TON' u ise El Dekheila limanından gerçekleştirilmiştir. Deniz yolu ile yapılan toplam taşımacılığın %36 dan daha fazlası bu iki limanda elleçlenmiştir.⁹²

⁹² Egypt Maritime Transport Sector Statistics, <http://www.mts.gov.eg/english/inside>

Tablo 70 : 2004 Yılında Mısır Limanlarından Yüklene Kargo yükü -- 1000 Ton

Limn Adı	Genel Kargo	Dökme Kuru Yük	Dökme Sıvı Yük	Konteynır	Özel Kargo	Transit	Toplam
El-Dekheila	77	3047	1315	615	0	183	5237
Alexandria	1951	1646	2842	1202	264	62	7966
Adabiya	366	1530	10	72	15		1993
Damietta	687	4796	111	844	5	3944	10387
Nowaiba	371	18	0		12		401
Port Said	46	1421		647	0	3395	5509
Safaga	141	1652	5		88		1886
Sokhna	458	1515		567	0	0	2540
Suez	421	150	5	1	18		595
Total	4517	15775	4288	3947	402	7584	36514

- The data on Port Said port include: Port Said , East Port Said and El-Arish ports.
- The quantities handled do not include empty containers tonnage.
- Source of the statistic: Ports Authorities

2004 yılında elleçlenen konteynır sayısına bakıldığında, iç limanlar arasında taşınan yüklerden boşaltılan 508.101 TEU ‘nun 128.281 TEU kadarı El Dekheila limanında, 208.938 TEU kadarı İskenderiye limanında boşaltılmış, yine aynı yıl içinde iç limanlara yüklenen 570.489 TEU konteynırın 100.021 TEU kadarı El Dekheila limanından, 160.357 TEU kadarı ise İskenderiye limanından elleçlenmiştir. İç Limanlar arasında elleçlenen toplam konteynırın % 55’nden daha fazlası İskenderiye’den gerçekleştirilmiştir. Ancak iç limanlar arası taşınan konteynır yükünün %90’ dan fazlası yabancı bayraklı gemiler tarafından gerçekleştirilmiştir.

Transit gemilerde ise, Boşaltılan 971.247 TEU konteynırın 11.753 TEU El Dekheila limanında 5.589 TEU İskenderiye limanında elleçlenmiştir. Yüklene yüklerden ise 854.018 TEU dan , 12.221 TEU konteynır El Dekheila limanından, 4.007 TEU konteynır ise İskenderiye limanından elleçlenmiştir.⁹³ Transit konteynır taşımacılığının

⁹³ Egypt Maritime Transport Sector Statistics, <http://www.mts.gov.eg/english/inside>

%02 den daha azı İskenderiye limanlarından gerçekleştirilmiştir. Transit konteynır yüklerinin toplamda %04 kadarı Mısır bayraklı gemiler tarafından taşınmıştır.

Tablo 71: 2004 Yılında Mısır Limanlarında Elleçlenen Konteynır ----- TEU

Liman Adı	İç Limanlar arasında				Transit Limanlarda			
	Boşaltılan	Mısır Bayraklı Gemilerin Taşıma Oranı	Yüklenen	Mısır Bayraklı Gemilerin Taşıma Oranı	Boşaltılan	Mısır Bayraklı Gemilerin Taşıma Oranı	Yüklenen	Mısır Bayraklı Gemilerin Taşıma Oranı
Adabiya	1929	100%	2449	99.92%	0	0%	0	0%
El-Dekheila	128281	4.74%	100021	8.32%	11753	2.08%	12221	16.22%
Alexandria	208938	22.73%	160357	23.14%	5589	2.18%	4007	18.27%
Damietta	41468	1.91%	108860	0.76%	519961	4.4%	478000	4.49%
Port Said	56972	5.21%	81354	0.66%	384021	2.19%	359787	3.8%
Sokhna	70363	0%	117337	0%	49894	0%	3	0%
Suez	150	0.67%	111	0%	29	0%	0	0%
TOPLAM	508101		570489		971247		854018	

Kaynak: Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

- The data on Port Said port include: Port Said , East Port Said and El-Arish ports.
- The quantities handled do not include empty containers tonnage.
- Source of the statistic: Ports Authorities

Mısır deniz ticaret filosunun, Uluslararası denizyolu taşımacılığında zayıf olması, Mısır bayraklı gemilerin hem iç limanlar arasında, hem de transit taşımacılıkta toplam taşıma oranının düşük olmasına neden olmaktadır.

Diğer taraftan İskenderiye limanının hinterland sahasında yer alan, Süveyş kanalı en önemli döviz kaynağıdır. 2000 yılında 14.141 gemi geçişi ile dünya deniz taşımacılığı içerisinde %7'lik paya sahiptir. 2000 yılındaki geliri 1.94 milyar \$'dır. Süveyş kanalının gelirlerinin %25'ini petrol taşımacılığı oluştururken, kalanını ise kuru yük taşımacılığı oluşturmaktadır. 441 milyon \$'lık kanal derinleştirme projesinin 2010 yılına kadar

bitirilmesi planlanmaktadır. Ayrıca, 2006 yılı sonuna kadar geçiş süresini 14 saatten 11 saate azaltacak yeni kanal projesi içinde 1.5 milyar \$'lık bir proje sürdürülmektedir.⁹⁴

Mısır genelinde oluşu gibi İskenderiye' dede, Şehir içi taşımacılık kamunun elindedir. Ancak özel okullar ve iş yerlerince özel servis araçları kiralanmaktadır. Kamuya ait taşımacılık firmaları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Denizyolu ile yapılan şehir içi taşımacılık ve kısa mesafeli yolcu taşımacılığı bulunmamaktadır.

Buna etki eden en önemli faktörler,

- Şehrin yerleşim alanının denize paralel olarak kurulmuş olması ve denizyolu yolcu taşımacılığının şehir içinde kullanılmasının ekonomik olmadığı gibi, şehir içi ulaşım problemlerini çözmede pratik sonuçlarının ortaya çıkmaması.

- Bunun yanında şehrin karayolu ulaşım ağı ve demiryolu ile metro bağlantıları, şehir içi ulaşımı kolaylaştırmaktadır.

- Diğer bir sebep ise, İskenderiye'ye geliş, gidişlerde yapılacak olan yurt içi yolculukların ağırlıklı olarak Kahire istikametinde kara bölgesi derinliklerine doğru, Kuzey-Güney hattı üzerinde olması.

- Kuzey batı rüzgarları nedeniyle şehrin sahil şeridinin küçük iskele ve liman alanları için uygun olmaması, Büyük korunaklı liman inşaatlarının yapılması zorunluluğunun ortaya çıkarmış olduğu maliyet artışlarından kaynaklanan sebeplerdir.

İskenderiye ve Nil deltası bölgesinde Nehir taşımacılığı yapılmamaktadır. Bu bölgede Nil nehri zirai amaçlarla kanallara bölünmüş olduğu gibi, nehirde su seviyesi düşmekte, gemilerin ilerlemesine müsait olmaktan çıkmaktadır. Ancak karayolu ve demiryolu bağlantıları ile İskenderiye - Kahire arası 2- 2,5 saat gibi bir sürede gerçekleşebilmektedir.

Önemli bir turizm ülkesi olan Mısır'da, Uluslararası turizm faaliyeti olarak düzenlenen gezi turlarında İskenderiye, büyük yolcu gemileri (Kruvaziyerler) nin uğrak merkezi olmaktadır. Turizm sektöründe faaliyet gösteren büyük tur operatörleri tarafından düzenlenen gezi turları ile, buradan karayolu ve demiryolu yada havayolu ile düzenlenen kombine taşımacılık sistemi ile Mısır içlerine seyahatler düzenlendikten sonra Kızıldeniz'e geçilerek orada tekrar gemiler ile seyahate devam edilmekte yada tersi

⁹⁴ Alex Port Foundation, <http://www.alexportic.net/English/page.2.htm>

uygulama ile İskenderiye'den gemilere binilmektedir. Bu gezi turlarında önemli bir nokta Kahire'de feribotlar ile Nil gezisi yapılmasıdır.

Nil nehrinde yıllık 5 milyon ton yük taşınması yapılmaktadır. **Deniz yolu** yük taşınması 10 milyon TON /yıl, yolcu taşınması 500-700 bin kişi, kara yolu yük taşınması 40-50 milyon ton, demir yolu yük taşınması 5-6 milyon ton, demir yolu yolcu taşınması 70 milyon kişi/yıldır.⁹⁵

Ülkede, 1998 yılında çıkarılan 22 sayılı kanun ile limanların bir kısmının özelleştirilmesi hedeflenmiş ancak beklenen sonuçlar alınamamıştır. Diğer taraftan anılan kanun yerli ve yabancı şirketlerin yap-işlet-devret şeklinde liman hizmetleri vermelerine imkan tanımaktadır. Limanlarda hizmet kalitesi ve ekipman kapasitesi düşüktür. Sektör bölgede bulunan Beyrut ve Hayfa limanlarının yoğun rekabeti ile karşı karşıyadır. Bu limanlarda faaliyet gösteren 13.500 adet gemi bulunmaktadır. Sektörün yıllık iş hacmi 1,9 milyar dolar dolaylarındadır.⁹⁶

İskenderiye'de denizyolu taşımacılığını etkileyen faktörlerden biride Süveyş kanalına alternatif olarak 1977 yılında açılmış olan, Kızıl deniz ile Akdeniz arasında petrol taşımacılığına imkan sağlayan SUMED boru hattıdır. Söz konusu boru hattı, Mısır Arap Cumhuriyeti, Abu dabi, Suudi Arabistan, Kuveyt ve Katar'ın mülkiyetindedir. Anılan boru hattı 500.000 dwt ton'a kadar olan tankerlerin yüklenilmesinde kullanılmaktadır. İşletme kapasitesi 2.3 milyon varil/gün' dür.⁹⁷

Mısır'ın deniz yolu taşımacılığı kapasitesini güçlendirmede önemli bir adım, dünyanın en büyük liman işletici firması olan Hong Konglu Hutchison Whampoa'nın İskenderiye ve El Dekheila' da konteynır taşımacılığı için iki liman inşa etme işini almış olmasıdır. İlk aşaması 2007'de tamamlanacak olan projede;

- İskenderiye'deki terminali

A.P. Moeller-Maersk,

Neptune Orient Lines ve

⁹⁵ 1-Ahram Al Ektesady/haftalık ekonomi dergisi Sayı;1686, 30 Nisan 2001; -Al Ahram Gazetesi 19 Temmuz 2001)

⁹⁶ Ahram Al Ektesady/haftalık ekonomi dergisi Sayı;1686, 30 Nisan 2001; - Al Ahram Gazetesi 19 Temmuz 2001

⁹⁷Ahram Al Ektesady/haftalık ekonomi dergisi Sayı;1686, 30 Nisan 2001; - Al Ahram Gazetesi 19 Temmuz 2001

China Shipping Container Lines, firmaları,

- El Dekheila' daki terminali de,

Royal P&O Nedlloyd ve

Evergreen Marine Transport firmaları kullanacaktır.

3.3.İskenderiye Ticaret Odası

Mısırın ilk Limanı olan İskenderiye’de ticaret odasının özel bir yeri vardır. İthalat – ihracat gibi ticari faaliyetlerin merkezidir. İskenderiye ticaret odasının ana amacı ticari işlerdir. İskenderiye yaklaşık 4 milyon civarındaki nüfusu ile Mısır ekonomisinde önemli bir yere sahiptir Mısır endüstrisinin %4’ü İskenderiye de bulunmaktadır.

Amreya Serbest bölgesi, Borg El Arab El Guedida Endüstri bölgesi, Dekheila ve Nouzha havaalanları ile birlikte İskenderiye’nin önemi gittikçe artmaktadır. Bununla birlikte Mısır ticaretinin %80’ Akdeniz’in en büyük limanlarından biri olan İskenderiye limanından yapılmaktadır. İskenderiye ticaret odası deniz yolu ile yapılan ticari faaliyetlerde etkin rol oynamaktadır.

1922 yılından beri faaliyet gösteren İskenderiye ticaret odası, Mısırın en eski ticaret odasıdır. İskenderiye de endüstriyel yada ticari faaliyette bulunmak için ticaret odası üyesi olmak zorunludur.Ticaret odasının ticari sektörlerin tamamı için yaklaşık olarak 140.000 civarında üyesi bulunmaktadır. İskenderiye ticaret odası, Kahire’deki Mısır Ticaret odası Genel Federasyonunun ve Arap Ticaret odası federasyonunun Endüstri ve ziraat sürekli ofisinin bir üyesidir.⁹⁸

3.4. İskenderiye Denizyolu Taşımacılığı Hinterland Bölgesi

Mısır’daki ana limanlar İskenderiye, Nuweiba, Port said ve Suez(Suveys) dir. Suudi Deniz taşıma şirketi (The Saudi Sea Transport Company) Süveyş ve Cidde limanları arasında düzenli olarak arabalı Feribot taşımacılığı yapmaktadır.

Sina’ da, Hurgada ile Sharm el-Sheikh arasında Feribot seferleri yapılmaktadır. Bir başka Feribot haftada iki kez Yukarı Mısır ile Sudan (Wadi Halfa) arasında çalışmaktadır. Fakat bazı zamanlarda seferler iptal edilmektedir.⁹⁹

⁹⁸ Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

⁹⁹ Alex Port Foundation, <http://www.alexportic.net/English/page.2.htm>

Ayrıca Güney Sina ve Akabe (Ürdün) arasında günde iki defa sefer yapan bir feribot bulunmaktadır. Feribot işleten ana şirketler.¹⁰⁰

- Odessa da faaliyet gösteren The Black Sea Shipping Company,
- Arab Express Shippinh,
- Egyptian Navigation Company
- Gulf Agency Company
- Orient Shipping Ltd. Bulunmaktadır.

Çok sayıda Kruvaziyer gemisi Afrika'nın diğer bölgelerine gezi programları için Yukarı Nil' de çalışmaktadır.

Ana Kruvaziyer işleticileri

- Cunard Line
- Orient Lines
- Princess Cruises,
- Royal Caribbean ve
- Silversea Cruises dir.

3.4.1.Nil Gezisi

Meşhur bir turizm faaliyetidir. Fiyatları gezi organizasyonlarına göre değişmektedir. Yüksek fiyatlı olanlar büyük otellerin çoğu tarafından işletilen Kruvaziyer gemileridir. Diğerleri daha düşük ücretlidir ve Kahire'deki seyahat acenteleri tarafından işletilmektedir.

Luxor ve Aswan arasında düzenli olarak nehir gemileri çalışmaktadır. Bazı zamanlarda Kahire ve Aswan arasında standart turlar yapılmaktadır. Nil üzerinde bütün kategorilerde 160 dan fazla özel tekne çalışmaktadır. Feluccas adındaki geleneksel Nil botları ise Nil üzerinde gezinti yapmak için kullanılmaktadır.¹⁰¹

¹⁰⁰ Alex Port, <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm>

¹⁰¹ Alex Port, <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm>

3.4.2. Süveyş Kanalı

Süveyş kanalı Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayan ilk direkt su kanalıdır. Uluslararası seyrüsefere 17 Kasım 1869'da açılmıştır. 26 Temmuz 1956'da kanal millileştirilmiştir. Değişik sebeplerle kanal beş defa kapatılmış olup, 1967'nin sonlarında yapılan kapatmadan sonra 8 yıl kapalı kalmıştır ve tekrar 5 Haziran 1975'te açılmıştır.¹⁰²

Tablo 72: Süveyş Kanalı'nın karakteristik özellikleri ve Uzunluklar:

Tam Boyu	190.250 mt.
Girişteki şamandıradan Port-Said Fenerine kadar	19.500 mt.
Bekleme sahasından Güney girişine kadar	8.500 mt.
Port-Said'ten İsmailiye'ye kadar	78.500 mt.
İsmailiye'den Tawfik'e kadar	83.750 mt.
Çift bölümün uzunluğu	78.000 mt.
Su seviyesinin genişliği (kuzey-güney)	345-280 mt.
Şamandıralar arasındaki uzunluk	215-195 mt.
Kanalın derinliği	22.5 mt.
Gemiler için azami geçiş su çekimi	62 ft.
Deniz yolculuğu için ayrılmış alan	4800-4350 m ² .
Azami DWT	210.000 tons
Yüklü tanker için izin verilen sürat	13 km./saat
Boş tankerler ve gemiler için izin verilen sürat	14 km./saat

Kaynak: Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

Kanalın avantajları: Dünyadaki kapakları olmayan en uzun kanaldır. Diğer su yolları ile karşılaştırıldığında, kaza oranı çok düşüktür. Seyrüsefer gece ve gündüz yapılmaktadır. Gemi trafik yönetim sistemi mevcuttur. Elektronik sistem ve radar ağı hizmeti vardır. Sefer yapan büyük tankerler için barınma imkanına sahiptir.

¹⁰² Alex Port <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm>

Süveyş kanalı gelirleri Mısır'ın döviz kazandıran dört ana sektörden birini oluşturmaktadır. 1998 yılında 1,8 milyar dolar olan Süveyş kanalı gelirleri, 2004 yılında yaklaşık 3,1 milyar dolara ulaşmıştır. Bu artışın en önemli nedenleri petrol fiyatlarındaki artış nedeniyle gemilerin Afrika'yı dolaşmak yerine daha kısa olan Süveyş kanalını tercih etmeleri, Kuzey ülkelerinin Çin ile ticaretinin artması ve Irak nedeniyle ABD donanma gemilerinin, kanalı sıklıkla kullanmaları olarak belirtilmektedir. Kanal İdaresi'ne göre dünya deniz ticaretinin % 7.5' i buradan geçmektedir.¹⁰³

3.5. İskenderiye Limanı Genel İdaresi ve Ana Ticaret Limanları

İskenderiye'de iki adet ana ticaret limanı bulunmaktadır. Bunlardan birisi İskenderiye Limanı diğeri ise El-Dekheila Limanıdır. Her iki Liman' da Ulaştırma bakanlığına bağlı olarak İskenderiye Liman İdaresi tarafından işletilmektedir.

Şehrin Eski yerleşim merkezi olan Pharos adasının doğusundaki Doğu Limanından, Şehrin batısındaki çöl bölgesine kadar olan kısmın tamamını kaplayan deniz kıyısı Liman bölgesidir. İskenderiye limanının bir parçası olan doğu Limanı, büyük tonajlı gemilerin girmesine müsait değildir. Bu alan tarihi dokusu nedeniyle koruma altında olup, küçük teknelerin kullanımına müsaittir. Ticari faaliyetlerin yürütüldüğü alan İskenderiye Batı limanı ile El Dekheila limanıdır. Esasında El Dekheila limanı İskenderiye batı limanının doğal bir uzantısı şeklindedir.¹⁰⁴

İskenderiye de genellikle kuzey batı rüzgarları hakim rüzgarlardır. Rüzgar şiddeti, yaz aylarında 2-3 Beaufort kuvvetinde, kış aylarında 3-4 Beaufort kuvvetindedir. Liman içi ortalama dalga boyu yüksekliği 0,46 mt dir. Deniz su yoğunluğu 1.030 g/cm² dir. Şehrin denize bakan yüzü kuzeye açık olduğu için, liman bölgesi büyük ve uzun mendireklerle çevrilmiş olup liman giriş bölgeleri, dalga etkisinden korunacak şekilde karaya doğru daraltılmıştır. El Dekheila limanının batı bölgesi, kara bölgesi olduğu için dalga etkisinden korunmak amacıyla mendirek boyu daha kısa ve liman giriş bölgesi daha geniştir.¹⁰⁵

¹⁰³ Alex Port, <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm>

¹⁰⁴ Alex Port Foundation, <http://www.alexportic.net/English/page.2.htm>

¹⁰⁵ El Dekheile Port, <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

Şekil 2 İskenderiye Batı Limanı ve El Dekheila Liman Bölgesi



3.5.1. İskenderiye Limanı Genel İdaresi

İskenderiye Limanı Genel idaresi, yönetim kurulu aracılığı ile yönetilmekte olup bu yönetim kurulu bir başkan, bir başkan yardımcısı olmak üzere sektörlere göre limanda işlem yapan kamu kurum ve kuruluşlarının temsilcisi olan, toplam on altı üyeden oluşmaktadır. Yönetim kurulu, Bakanlar Burulunun 2147/2000 no' lu önergesi ve Ulaştırma Bakanlığının 115-121-130/2000 no' lu önergeleri ile oluşturulmuştur. Yönetim kurulu üyeleri temsil makamına göre aşağıdaki gibidir.

Yönetim kurulu başkanı, Yönetim kurulu başkan yardımcısı ,Denizcilik sektörü başkanı, Deniz ve Karayolu taşıyıcıları birliği üyesi, İthalata ve İhracat Kontrol idaresi başkanı, Liman İdaresi başkanı, Devlet konseyi başkan vekili, Maliye Bakanlığı birinci sekreteri, İskenderiye Valiliği genel sekreteri, İskenderiye Gümrük idaresi merkez departmanı başkanı, Endüstri ve Maden projeleri yürütme idaresi merkez departman başkanı, İskenderiye Deniz Ticaret odası başkanı, Yapı sistemleri birliği üyesi, İskenderiye Ticaret odası başkanı, Performans Değerlendirme ve Geliştirme müsteşarı (Gözlemci), İskenderiye Serbest bölgesi merkez departman başkanı (Gözlemci), şeklindedir.

3.5.2. İskenderiye Limanı

İskenderiye limanı; Doğu limanı ve Batı limanı olmak üzere T Şeklinde bir yarımada ile iki bölüme ayrılmış bulunmaktadır. Doğu limanı, zincirlerle tutturulmuş doğu ve batı mendirekleri ile orta mendirek arasında uzatılmıştır. Doğu limanı sığ olup seyir için elverişli değildir. Balıkçı teknelerinin kullanımına tahsis edilmiştir.

Alex limanı da denilen Batı limanı İse, İki dış mendirek arasından birbirini bağlayarak Mahmudiye kanalının yanına kadar uzanmaktadır.

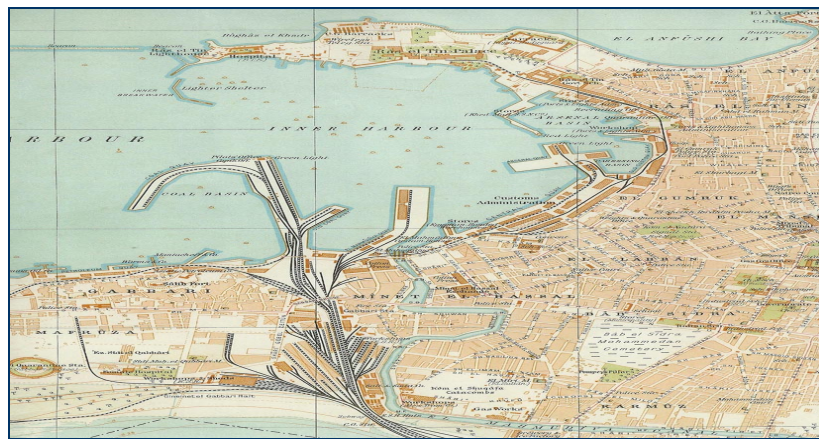
Batı Limanı içinde deniz seyir kanalı olarak iki ayrı bölge bulunmaktadır. Bunlardan büyük olanı, 2.000 m. Uzunluk, 220 m. genişlik, 14.2 m. derinlikte ve **Büyük kanal bölgesi** olarak isimlendirilmektedir. Küçük olanı ise 1600 m. uzunluk 100 m. genişlik, 8.5 m. derinlikte. Bu bölge **Küçük kanal bölgesi** olarak isimlendirilmektedir.¹⁰⁶

İskenderiye limanınının 8.500.000 m²'si su alanı, 1.100.000 m² si kara alanı olmak üzere toplam 9.600.000 m² alanı bulunmaktadır. Bu alanın 900.000 m² si gümrük bölgesine ayrılmıştır. Limanın maksimum uzunluğu 4.8 km, genişliği ise 2 km dir. Toplam 61 adet rıhtım bulunmaktadır. Liman sahası içinde yaklaşık 35 km uzunluğunda demiryolu hattı bulunmaktadır.¹⁰⁷

İskenderiye batı Limanı, deniz etkisinden taşlarla ve iki ayrı mendirekle korunmuştur. Giriş alanı genişliği yaklaşık olarak 400 mt dir. Liman kömür rıhtımları ve iç mendirekle adaya doğru yapılan köprü tarafından bölünerek kendi içinde iki bölgeye ayrılmıştır. Birinci kısım İç liman(iç havuz), İkinci kısım 600 hektarlık su alanı ile dış liman olarak adlandırılmaktadır.

İç Liman; Genel kargo yüklerinin elleçlenmesi için kullanılırken, Dış liman; Petrol ve büyük hacimli kargo trafiği için kullanılmaktadır. Limanda sıvılaştırılmış gaz terminali bulunmaktadır. 8.53 m genişlikte ve 122 m uzunlukta gemiler için kullanışlıdır.

Şekil 3 İskenderiye Liman haritaları



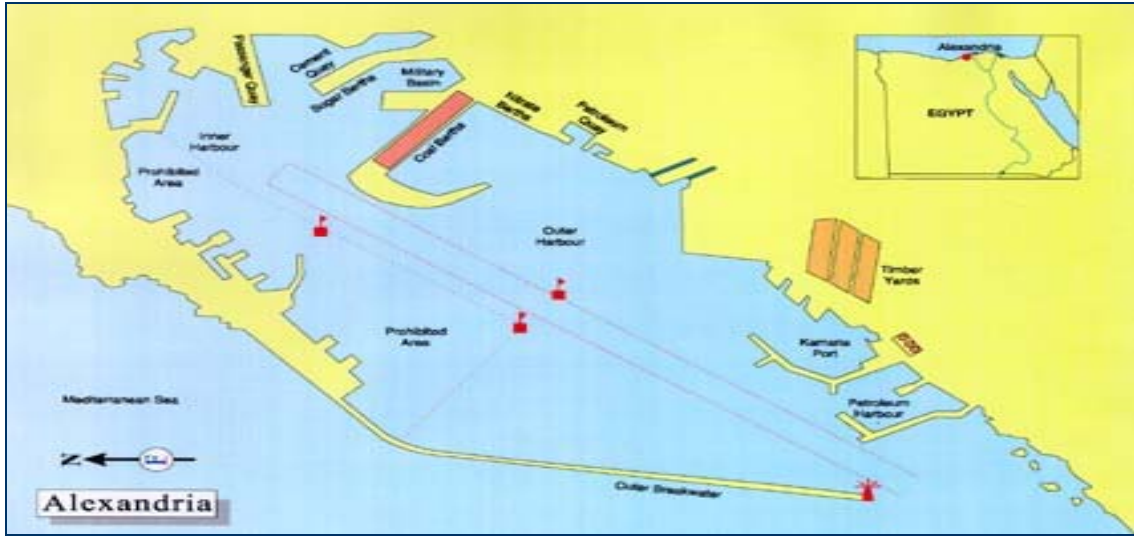
¹⁰⁶ Alex Port Foundation, <http://www.alexportic.net/English/page.2.htm>

¹⁰⁷ Alex history, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>



Kaynak : <http://alexportic.net/>

Şekil 4: İskenderiye Batı Limanı Krokisi



Kaynak : <http://alexportic.net/>

Tablo 73 : İskenderiye Limanı Hizmet Üretim Bilgileri

Maksimum Kapasite	23.7milyonton/yıl (detayları aşağıdaki gibidir.)
Genel ve geleneksel Kargo kapasitesi	3.3 Milyon Ton
Özel Kargo Yükleri	0.7 Milyon Ton
Katı Yükler	10.8 Milyon Ton
Sıvı Yükler	6.9 Milyon Ton
Konteynır ağırlığı	2 Milyon Ton
TEU Kapasitesi (Konteynır)	250.000
Maksimum Gemi Büyüklüğü	150.000 Ton
Çalışma saati,	24 saat. (tarifeli çalışma süresi)

Kaynak: <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

Tüm gemilerin limana girişlerinde ve çıkışlarında, Liman içinden emniyetli geçiş için, iç liman demirleme alanında ve baştan başa manevralarda kılavuz kaptan almak

zorunludur. Yanaşma alanı Negma fenerinden 3 deniz mili mesafededir. Giriş yapan gemiler dış bekleme bölgesinde dış liman demirleme alanına pilot alınarak girilmesi için bekletilmektedirler, pilot alındıktan sonra iç limanda dizayn edilmiş - belirlenmiş rıhtıma demirletilmektedir. Bu alanlar dışında demirleme yasaklanmıştır.¹⁰⁸

Pilotaj kurulu; Dış limana demirlemek için geminin kılavuz kaptan (pilot) alması amacıyla bekleme alanında oluşturulmuştur. Pilotaj ücretleri, 1983 yılında düzenlenen kanun ve onun değişiklikleri olan, 24 adet ek yasal düzenleme ile düzenlenmiştir. Liman içi pilotaj hizmetlerinde istihdam edilmiş 59 adet kılavuz kaptan bulunmaktadır.¹⁰⁹

Gemi tamiri ve bakım onarım için liman içinde faaliyetini sürdüren İskenderiye tersanesini temsil eden belirlenmiş şirketler tarafından tekne tamiri yapılmaktadır. Gemi inşa tesisatı kadar modern ekipmanları olan iki kuru havuz ve 4 yüzer havuz bulunmaktadır. Gemi inşa ve tamir hizmetleri Mısır Şirketi (Egyptian Company) tarafından gerçekleştirilmektedir. Bakım onarım ve tamir hizmetlerinin yapılabilmesi için, Kuru havuz 158,5x18,9x64 m ebatlarında, ve Yüzer havuz 267x39,6x 9.5 m ebatlarındadır. Mekanik havuzlama yapmak mümkündür.¹¹⁰

Tamamlayıcı hizmetler olarak, tatlı su temini, yağ, yakıt temini, kılavuzluk hizmetleri, gıda temini, dezenfeksiyon, katı ve sıvı atıkların alınması, dinlenme, yatacak yer, depolama, yedek parça, elektrik malzemeleri, mürettebat temini ve Serbest bölge alanı, imkanları bulunmaktadır.

Güvenlik ve Çevre koruma önlemleri olarak ise; emniyet, İtfaiye, tıbbi hizmetler, kurtarma faaliyetleri, güvenlik hizmetleri ve kirlilikle mücadele hizmetleri vardır.

Tüm gemiler için römorkaj hizmetleri zorunlu olarak verilmektedir. Römorkaj hizmetlerinin gerçekleştirilmesi için 67 adet römork mevcuttur.¹¹¹

¹⁰⁸ Egypt Port Authorities, <http://www.alexportic.net/English/page.6.htm>

¹⁰⁹ Alex Port, <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm> - Alex Port

¹¹⁰ Alex Port On Going Project, <http://www.alexportic.net/English/page.5.htm>

¹¹¹gypt port Authorities, <http://www.alexportic.net/English/page.6.htm>

Tablo 74: İskenderiye Limanı, Tiplerine göre düzenlenmiş Rıhtım ve İskele bilgileri.

Rıhtım/İskele Tipi	Rıhtım Adedi	Rıhtım/İskele Yerleri	Uzunluk (m.)	Derinlik (m.)	
Genel Kargo	30	5/1, 5/2, 5/3, 5/4, 9, 10, 11, 12,13, 14, 25, 26, 27, 28, 30, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 71, 72/71, 72/73, 73	3657.6	3.96	11.89
Çimento	1	56	182.88	5.6	10.06
Yolcu ve Turist Terminali	4	16, 20, 22, 24	698.6	9.45	10..06
Ro-Ro	4	14/16, ,25/26 18/20, 18/16	356.92	8.23	9.45
Askeri	2	46, 47	335.28	9.45	10.06
Konteynır Terminali	4	49, 51 53, 54	731.52	10.97	10.97
Gübre	3	65, 66, 67	426.72	8.23	8.53
Moloz Yük Rıhtımı	1	71		10.06	
Erzak ve Tahıl Terminali	3	82, 84, 85	518.16	9.75	9.75
Kömür Terminali	3	62, 63, 64	365.76	8.53	10.06
Canlı Hayvan Rıhtımı	1	86	121.92	5.49	5.49
Sıvı Yağlar ve Petrol Ürünleri terminali	5	87/1, 87/2, 87/3, 87/4,	975.36	10.06	10.36

Kaynak: <http://www.alexportic.net>

Limanda yüzer ünite olarak, 24 adet römorkör tekne,13 adet kılavuz teknesi, 4 adet yüzer asansör, 9 adet zararlı atık arıtma ünitesi, 17 adette hizmet ve palamar teknesi bulunmaktadır. Bunların dışında ayrıca, özel araba, traktör, otobüs, nakliye kamyonu, ambulans, merdiven, maçuna gibi ekipmanlarda bulunmaktadır.

Depolama ve tedarik hizmetleri için gemilerin beslenmesinde Kömür ve katı madenler, BATTON ve RICA Co. (palamar : FERTICOAL), ve Overseas for Cool Shipping and Trading Company /palamar;VOSCOT) tarafından tedarik edilmektedir.

Petrol ve Petrol ürünleri ise; Shell-Egypt (*Cable: SHELL*), Mobil-Egypt (*Cable: MOBIL OIL*), ESSO Standard - Near East (*Cable: NEAR EAST*),ESSO (*Cable: ESS*), ve COOPERATIVE SOC (*cable: COOPETROL*) tarafından sağlanmaktadır.

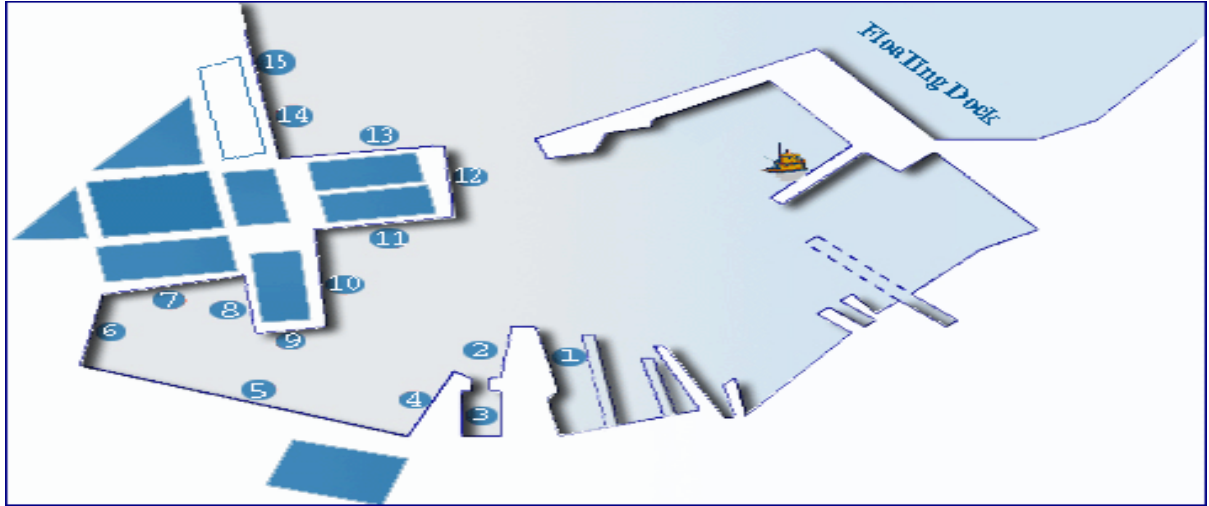
Hizmetler ve kolaylıklar olarak; Konteynır terminal hizmetleri, Towage , RO-RO terminal hizmetleri, Kılavuzluk(Pilotaj) hizmetleri, Römorkaj hizmetleri, İtfaiye hizmetleri, Radyo haberleşme İstasyonu, Telefon hizmetleri, Güvenlik hizmetleri, Acil

durum hizmetleri verilmektedir. Gece ve gündüz çalışma vardiyası olarak sürekli hizmet veren iki vardiya çalışma sistemi bulunmaktadır.

3.5.2.1. Liman Bölgeleri

Birinci Bölge; 5.ci rıhtım ile 15.inci rıhtım arasında kalan bölgedir. Genel Kargo yükleri için kullanılmaktadır

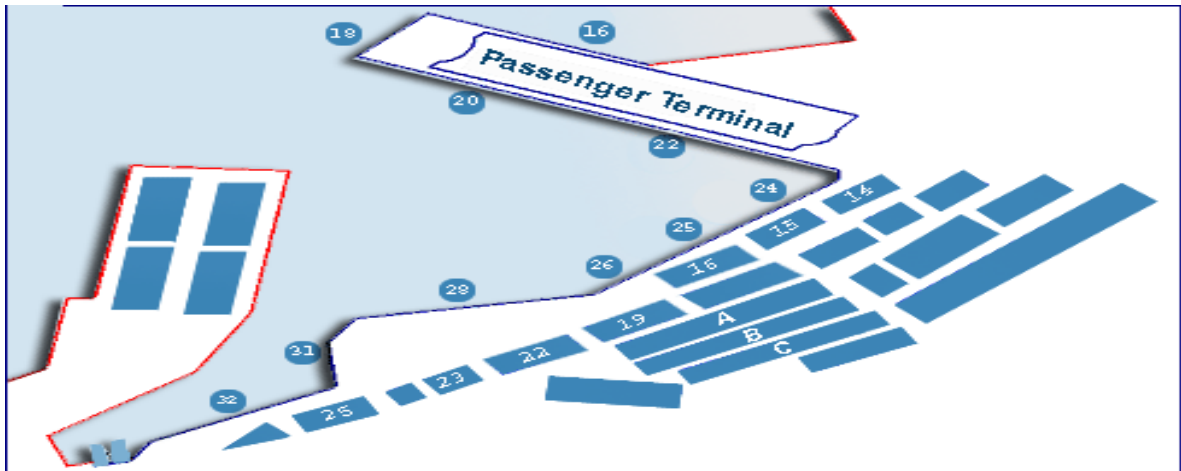
Şekil 5: İskenderiye Limanı Birinci Bölge



Kaynak: <http://www.alexportic.net>

İkinci Bölge ; 16.ncı rıhtım ile 31.inci rıhtım arasında kalan bölgedir. Dört tip faaliyet bulunmaktadır. Kargo yüklerinin birleştirilmesi, Ro-Ro taşımacılık, Yolcu terminali, Büyük hacimli malzeme yükleri, ve mavnı boşaltma işlemleri yapılmaktadır.

Şekil 6: İskenderiye Limanı İkinci Bölge



Kaynak: <http://www.alexportic.net>

16 ve 31 no' lu Rıhtım arasındaki bölgede

- Kargo ve Ro - Ro birleştirilmiştir.
- Yolcu terminali
- Büyük hacimli paket yükler
- Mavna boşaltımı işleri yapılmaktadır.

18 no' lu rıhtımın ortasında büyük hacimli kargo yükü taşıyan gemiler ve 18 no' lu rıhtımda sadece iki RO-RO gemisi yanaşabilir. Yine 25 no' lu rıhtımın ortasına büyük hacimli kargo gemisi yanaşabilecek özelliktedir.

Yolcu istasyonu 16, 18, 22, 24 no' lu rıhtımların gerisinde bulunmaktadır. İstasyon binasının kapladığı alan 8.000 m2 dir. İstasyon girişi ve bahçelerle birlikte toplam alan 27.000 m2 civarındadır.

Kargo yükleme işlemleri 16 ve 18-28 no' lu rıhtımlardan, mavna kargosu 30, 31, 32 no' lu rıhtımlardan yapılmaktadır.

Üçüncü Bölge ; 33 ile 47.ci rıhtımlar arasında bulunmaktadır. Genel kargo yükleri ve mavna boşaltma işlemleri için kullanılmaktadır.

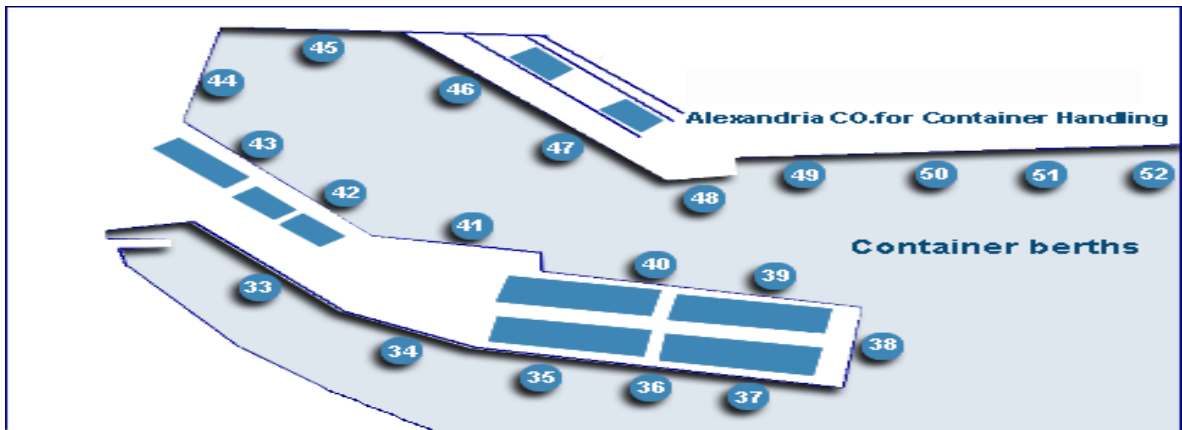
Yük tipleri (Genel yükler- Mavnadan yükler, Büyük hacimli yükler)

33 no' lu Rıhtım; Rıhtım tarafında çalışan taşınabilir maçunalarla direkt olarak traylere mavna boşaltımı için kullanılmaktadır.

34 no' lu Rıhtımın önünde açık bir alan vardır. Genel kargo yüklerini depolamada kullanmak için depolar vardır. Bu bölge askeri rıhtım alanıdır.

40 no' lu rıhtım RO - RO ve Genel kargo gemileri için ayrılmıştır.

Şekil 7: İskenderiye Limanı Üçünü Bölge



Kaynak: <http://www.alexportic.net>

Dördüncü bölge ;50.nci ve 68.nci rıhtımlar arasında yer almaktadır. Konteynır yükleri, Çimento, Kömür, mavna boşaltma, gübre, ve Genel kargo yükleri için kullanılmaktadır.

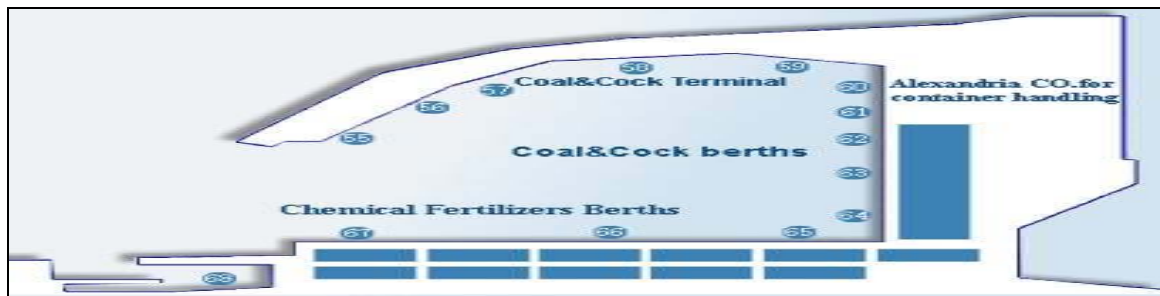
Konteynır terminali; 49 no' lu rıhtımdan 54 no' lu rıhtıma kadardır. Konteynır gemileri için toplam uzunluğu 525 m dir. 54 no' lu rıhtım RO - RO gemileri için, 155 m uzunluğunda ve terminalin kuzeyindedir. Konteynır terminali, açık alanda yerleştirme ve boşaltma yapmak ve konteynır yüklemesinde kullanılmak üzere 2 adet maçuna ile donatılmıştır.

62, 63, 64 no' lu Rıhtımlar kömür boşaltmak için kullanılmaktadır. Uzunluğu 480 mt ve derinliği 9-10 m.dir. 30.000 TON kapasiteli iki gemi yada daha küçük üç gemi yanaşabilmektedir. Rıhtım ile gemi arasına puntonlar konularak 40.000 TON kapasiteli büyük gemilerin yanaşması mümkün olabilmektedir.

65, 66, 67 no' lu rıhtımlar, Gübre ve genel kargo için kullanılmaktadır. Gübreler genellikle bu rıhtımın arkasında boşaltılmakta ve paketlenmektedir. 65, 66, no' lu rıhtımın toplam uzunluğu, 440 m, derinliği 7,5 - 8 m dir. Bu iki rıhtım Limanın en iyi rıhtımları sayılır. Rıhtım gerisinde 200 m2 alanı olan geniş açık alanı bulunmaktadır ve gübre boşaltımı için kullanılmaktadır.

68 no' lu rıhtım, dördüncü bölgenin sonunda küçük bir havuzun yanındadır. Sadece maçunaların boşaltımı için kullanılmaktadır.

Şekil 8: İskenderiye Limanı Dördüncü Bölge



Kaynak: <http://www.alexportic.net>

Beşinci Bölge ;71.nci ve 85.inci rıhtımlar arasındaki bölgedir. Kereste ve Genel yüklerin yüklenmesi, Molozlar, Kereste ve hububat boşaltımı, Hububatların yüklenmesi, Un ve tahıl nakliyesi için kullanılmaktadır. 71, 72, 81 no' lu rıhtımlar Çok amaçlı terminal projesinin altında, geliştirilerek tamamlanmış olan projedir. Molozların yükleme ve boşaltımı, 71 no' lu rıhtımın gerisine gemi yanaştığında gemi ile rıhtım arasında

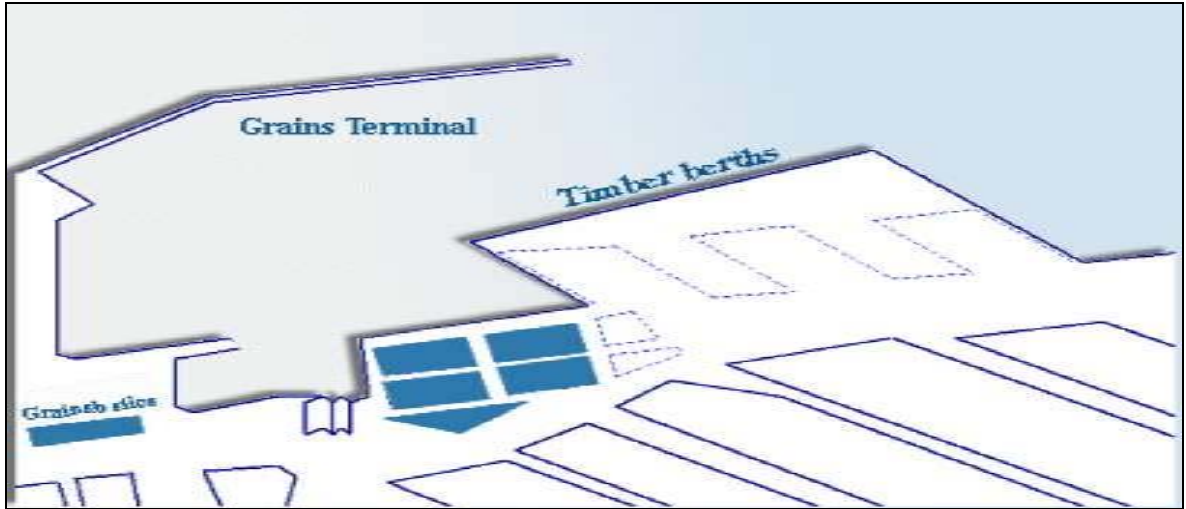
bağlanan hortumlar kullanılarak yapılmaktadır. 71, 81, no' lu rıhtımların olduğu alanı, kereste rıhtımı olarak adlandırılmaktadır.

82 no' lu rıhtım özellikle, tahıllar, unlar ve onların paketlenmesi işlerinin kabulü için ayrılmıştır. Tahılların alınması ve onların depolanmasında kullanılan ekipmanların kullanımı için gerisinde geniş bir alan bulunmaktadır.

82 no' lu Rıhtımda, Traylerler için park ve mavna boşaltımında kullanılması için geniş bir alan ile, El Nobereia Kanalında depoların yanında, bağlama yeri dışında bir küçük havuz bulunmaktadır. Kapasitesi 50.000 ton olan bir silo ve 3 adet tulumba bulunmaktadır. Treylerler tarafından paketlenmiş olarak liman içinde taşınması için kullanım kapasitesi 3.500 TON/gün olan tahıl paketleme için torbalama ünitesi bulunmaktadır.

85 no' lu Rıhtım; ithal edilmiş olan tahıllar için ayrılmıştır. Kapasitesi 100.000 TON olan bir silo ve 2 adet tulumba bulunmaktadır. Mahalli taşımalar için demiryolu kullanılmak suretiyle büyük çaplı dökme tahıl yüklemeleri yapmak mümkündür.

Şekil 9: İskenderiye Limanı Beşinci Bölge



Kaynak: <http://www.alexportic.net>

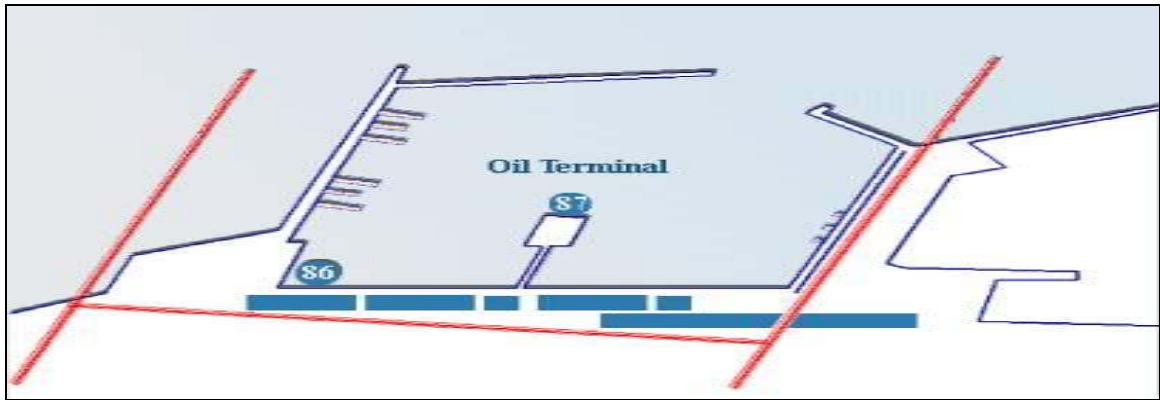
Altıncı Bölge ; Canlı hayvanların nakliyesi için 86.ncı rıhtım, limanın sınırlarında yer almaktadır. Burada ithal ve ihraç amaçlı canlı hayvan yükleme ve boşaltma işlemleri yapılmaktadır. Diğer rıhtımlar ile yakıt rıhtımı arasında geniş bir alanı kapsamaktadır.

(Petrol Ürünleri Rıhtımı); Aynı bölge içerisinde petrol ürünleri rıhtımı da bulunmaktadır.

Limanda petrol ürünlerinin depolanması serbest değildir. Fakat 2 km uzunluktaki petrol boru hatları ile petrol rıhtımı ve rafineri birbirine bağlanmıştır. Limanın batı kıyısında yer almaktadır. 87.rıhtımın etrafını çevirmiş 5 iskeleden yakıt ürünleri bunker hizmetleri yapılabilmektedir.

Bu bölge Limanın batısındaki son bölgedir.87/1,2,3,4,5, no' lu yağ rıhtımları, sıvı yağlar, petrol ürünlerinin kabulü ve gemilerin hazırlanması ile petrol ürünlerinin ihracatı için kullanılmaktadır.

Şekil 10: İskenderiye Limanı Altıncı Bölge



Kaynak: <http://www.alexportic.net>

3.5.2.3 İskenderiye Limanının Ana terminalleri

İskenderiye Limanı Konteynır Terminali ; 29.04.1984 tarihli bakanlık kararı düzenlemesiyle inşa edilmiştir. Deniz taşımacılık sektör şirketi olan , Alexandria Company for Container handling tarafından yönetilmekte ve işletilmektedir.

49, 51, 53, 54 no' lu Rıhtımlar Ro-Ro Gemileri ve Konteynır gemilerinin kullanabileceği toplam 720 m uzunlukta ve 14 m derinlikte. Terminal yükleme ekipmanları ile donatılmıştır.

Terminal alanı büyüklüğü toplam 163.000 m² dir. Ve toplam kapasitesi 230.000 konteynır/Yıl dir. Kapasitenin 3.000.000 Konteynır' a çıkartılması mümkündür.¹¹²

Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Terminali ; Resmi olarak açılışı 1962 yılında yapılmıştır. Terminal (10 no' lu Müşteriler Kapısı) El Nasır yolunun sonunda bir köprü ile, Liman yakın bölgesindeki aşağı kasaba ile bağlantılıdır. Turizm ofisi, Müşteriler Soruşturma ofisi, Göçmen ofisi, sağlık karantina Ofisi, Zirai Karantina ofisi, Bankalar,

¹¹² Alex Port, <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm>

Telefon, Posta ofisi, Polis, vb. ihtiyaç duyulan ofislerin çoğu bu istasyonda konuşlandırılmıştır.

16, 18, 20, 22, 24 no' lu rıhtımların toplam uzunluğu 698 m ve derinliği 9-10 m dir.

Kömür Terminali ; Terminal El-Nasr Co.Şirketi tarafından işletilmektedir. Kok kömürü ve Kimyasal esaslı madenler içindir. Şirket Liman sahası içindeki yükleme ekipmanlarını işletmektedir. 61, 62, 63, 64 no' lu rıhtımların bulunduğu alandır. Toplam uzunluğu 600 m ve derinlik, 9-10 m dir. 30.000 TON kapasiteden büyük iki gemi yada daha küçük üç gemi yanaşabilmektedir.

Gemi ve rıhtım arasında 40.000 TON' dan daha büyük gemilerin yanaşması mümkün olabilecektir. Yükleme işlemleri genellikle rıhtım üzerinde iki adet raylı vinç kullanılarak yapılmaktadır. Kömür terminalinde, makas vinci, yükleme boşaltma istif ekipmanı (200 ton /saat /vinç) kapasiteli vinçler bulunmaktadır.

Ayrıca 80.000 TON Sıkıştırılmış kömür + 30.000 TON kok kömür olmak üzere toplam 110.000 TON kapasiteli depoları bulunmaktadır. Depo sahasının 36.503 m3 toplam alanı bulunmaktadır.¹¹³

Hububat Terminali ; 82, 84, 85 no' lu rıhtımların bulunduğu bölgedir. Toplam uzunluğu 535 m ve derinliği 10 m dir.

82 no' lu rıhtımda, 85 no' lu rıhtımın arkasında 50.000 TON kapasiteli bir silo bulunmaktadır. Diğer taraftan teknik pompaları olan (3 adet pompa 84 no' lu rıhtımda 150 TON/saat kapasiteli, 2 adet pompa 85 no' lu rıhtım da 250 TON /saat kapasiteli) 100.000 TON kapasiteli bir silo bulunmaktadır.

85 no' lu rıhtım ve uzantısı inşa halindedir. uzunluğu 300 m, genişliği 70 m, ve derinliği 12 m dir. Proje tamamlandığında 70.000 TON üzerinde kapasiteli gemiler yanaşabilecektir. Silo çalıştığında toplam 150.000 TON kapasiteli olacaktır.¹¹⁴

Çok Amaçlı Terminal ; 71 no' lu rıhtımdan 81 no' lu rıhtıma kadar 10 adet rıhtımın bulunduğu bölgedir. Derinliği 4-6 m dir. 40.000 m2 geri sahası bulunmaktadır. Büyük gemilerin yanaşması için müsait değildir.

¹¹³ Alex Port , <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm>

¹¹⁴ Alex Port , <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm>

İskenderiye Liman idaresi (A.P.A) ,1994 de bu rıhtımın derinliğini 12 m' ye , Depolama alanının büyüklüğünü 98.000 m 'ye genişletilmesine karar vermiştir. O zamandan beri yapılan çalışmalar ile genişletme projesi tamamlanmıştır.¹¹⁵

3.5.2.4 İskenderiye Limanı Yanaşma Alanı

İki adet serbest geçiş yolu (Seyir yolu) bulunmaktadır. Liman giriş genişliği 400 metre ve iki adet dalgakıranı vardır.¹¹⁶

Tablo 75 : İskenderiye Limanı Serbest geçiş yanaşma alanları

Serbest Geçiş yolu	Uzunluk (Knots)	Genişlik (Cable)	Derinlik m.
Büyük Geçit Boğazı	1.1	1	14.2
Küçük Geçit Boğazı	0.9	0.5	8.5

3.5.2.5 Deniz Feneri

Yeri; Liman girişinin önündedir. Yüksekliği 42 m. çapı 5 m olan daire şeklinde bir kuledir.¹¹⁷

Şekil 11: İskenderiye Limanı Mendirek Deniz Feneri



Kaynak: <http://www.alexportic.net>

¹¹⁵ Alex Port on Going Project, <http://www.alexportic.net/English/page.1.htm>

¹¹⁶ Alex Port, <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm>

¹¹⁷ Alex Port, <http://www.alexportic.net/English/page.3.htm>

3.5.3 EL DEKHEİLA LİMANI

El- Dekheila limanı, İskenderiye limanının doğal bir uzantısıdır.1980 yılında inşa edilmeye başlanmış ve 1986 yılında işletmeye açılmıştır. İskenderiye hava alanından batıya doğru denizden 7 km, karadan 10 km mesafede eski Dekheila havaalanı bölgesinde yer almaktadır.

3.5.3.1 Liman Konumu ve Özellikleri

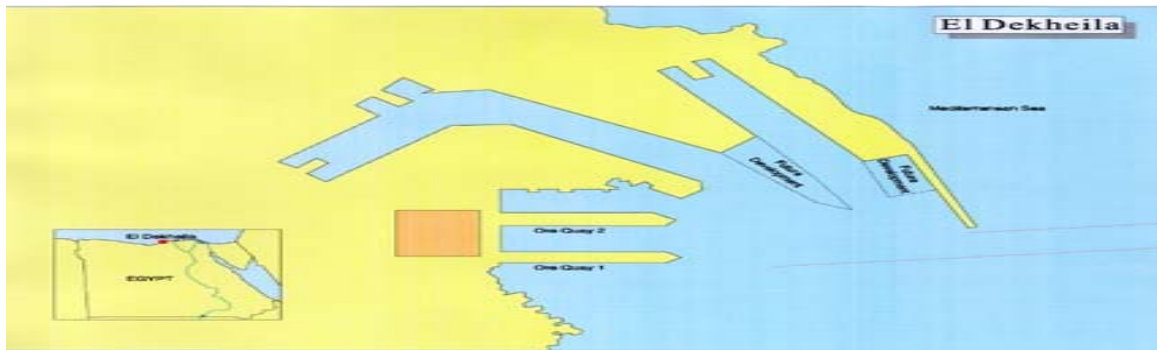
El-Dekheila Limanının doğal özelliklerine bakıldığında, yoğunluklu olarak kuzey batı rüzgarları etkisi altında olduğu görülür. Rüzgar şiddeti yaz aylarında 2-3 Beaufort, Kış aylarında ise 3-4 Beaufort şiddetindedir. Liman içi su yoğunluğu,1.030 g/cm² dir.Liman içi dalga boyu 0,46 m dir.

Şekil 12: El Dekheila Limanı Geri Bölgesi



Kaynak: El Dekheile Port, <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

Şekil 13: El Dekheila Limanı Krokisi



Kaynak: El Dekheile Port, <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

Liman bölgesi kıyı kenarı derinliği fazla olan bir körfezdedir. Zararlı kimyasal maddelerden arıtma maliyeti düşüktür. Kuzey kıyıları sığdır ve dalgakıran (mendirek) inşa edilmesi küçük kara hizmetlerinin maliyetinin düşürülmesini sağlamaktadır.

Liman alanının bir kısmı kumlu ve çamurludur. Bu bölge enkazdan korunmuş ve inşası pahalıdır. Limanın, İskenderiye çöl yoluna ve demiryollarına kolay bağlantısı bulunmaktadır. Liman alanı, nakliye maliyetinin düşük olması için, serbest bölge alanı içinde ve İskenderiye'nin batı bölgesi elektrik üretim projesi yanında yer almaktadır. Toplam alanı yaklaşık 6km² (2.74 km² su, 3.26 km² kara) dır. Maksimum hizmet üretim kapasitesi 11.5 milyon TON/yıl dökme sıvı yük, 500.000 TEU Konteynır,170.000 GRT genel kargo gemisi kapasitesi vardır.

Tablo 76 : El Dekheila Limanının, tiplerine göre düzenlenmiş Rıhtım/İskele bilgileri

Rıhtım /İskele Tipi	Rıhtım/İskele Adedi	Rıhtım No	Uzunluk (m.)	Derinlik (m.)	
				Sığ Bölge	Derin Bölge
Yakıt	3	91/A, 91/B, 91/C	690.07	13.41	13.59
Maden	2	90/1, 90/2	640.08	13.41	17.37
Genel Kargo	3	92, 94/1, 94/2	792.48	12.80	13.41
Konteynır	4	96/1,96/2, 96/3 ,96/4	243.84	11.89	11.89
Çok amaçlı	1	98/1	228.6	10.06	10.06

Kaynak: El Dekheile Port, <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

El Dekheila limanı elleçleme ekipmanları raylı crane, pic-up, traktör vb bulunmaktadır. Depolama, tedarik ve yardımcı hizmetler olarak tatlı su temini, yakıt, yağ temini, temizlik hizmetleri, katı ve sıvı atık çöp alım hizmeti, gıda temini, elektrik yükleme hizmeti, kalacak yer temini, kurutma, dinlendirme, yedek parça, hava ulaşım hizmeti, denizcilikle ilgili bilgiler gibi hizmetler verilmekte, Serbest bölge avantajları sunulmaktadır.

Güvenlik ve çevre koruma hizmeti olarak; Emniyet, itfaiye, tıbbi hizmetler, kurtarma faaliyetleri, kirlilikle mücadele hizmetleri verilmektedir.¹¹⁸

Hizmetlerin verilmesi için 70.000 TON' dan büyük Genel kargo gemileri ve 170.000 TON' dan büyük maden cevheri gemilerinin yanaşması imkanı, Pilotaj

¹¹⁸ El Dekheile Port, <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

(kılavuzluk Hizmeti) (Bütün gemiler için zorunludur), Yedekleme hizmeti (2.000 TON’ dan daha büyük gemiler için zorunludur), Rıhtımda temiz su tedarik hizmeti, Rıhtımda telefon hatları bağlantı hizmeti, Kirlilik önleme ve çevre koruma ekipmanı, Nakliye yönteminin tüm şekilleri, Kargo yüklemek için elektronik ekipman (Demir, Kömür, Petrol ürünleri vb)tedarik, Yiyecek tedariki, Elektronik terazi imkanları mevcuttur.

3.5.3.2. Konteynır Terminali

Terminalin toplam alanı 380.000 m2 dır.

Toplam kapasite; Soğuk hava tertibatı olan Konteynırlar için, 500.000 TON /Yıl dır

3.5.3.3. Hububat Terminali

92, 94/1, 94/2 No’ lu rıhtımlardır. 800 m uzunlukta ve 14-15 m derinliktedir. Kapasitesi 130.000 TON olan iki silo bulunmaktadır. Her bir silo için 500 TON /saat/Pompa kapasiteli iki adet Pompa vardır. Terminal Ekipmanı olarak; Çeşitli ebatlarda Vinç, Treyler, Tarama gemisi, Forklift, Traktör, Trayler bulunmaktadır

3.5.3.4. El Dekheila Limanı Yanaşma Alanı

Seyir kanalları, 1.5 mil uzunluk, 250 m. genişlik, ve 20 m. derinliktedir. Manevra sahası, dairesel dönüş alanı 750 m. Çapındadır. Ana mendirek; Limanı korumak için kuzey batıdan 2.250 m. uzunluğunda geniş bir alana yayılmıştır. Mendirek uzunlukları birkaç doğal adaya doğru uzatılmış ve kayalarla sağlamlaştırılmıştır. Mendirek kısımları 2.77 m’ den 8’ m ye kadar farklılıklar bulunmaktadır. Derinlikleri 10-12 metre arasında, çamurlu kısım 1-2 m arasındadır. Pilotaj ve römorkaj hizmetleri, İskenderiye limanı düzenlemeleri çerçevesinde yapılmaktadır.¹¹⁹

3.5.3.5. Tarama Serbest Geçiş Alanı ve Rıhtımlar

71-81 Rıhtımları bölgesi ve 85 no’ lu yeni rıhtım alanı, çok amaçlı terminal olarak inşa edilmektedir. Yollar, köprüler, kapılar, ve tartı sistemleri geliştirilmektedir.

Yolcu taşıma Terminali Saat başına 2.000 Yolcuya hizmeti verecek şekilde toplam alanı 2.500 m2 olan bina yeniden düzenlenmektedir.

İdare Binası ; Eski binaların rehabilitasyonu ile birlikte, İskenderiye Liman İdaresi için (A.P.A) için 11 no’ lu kapı’ ya toplam alanı; 5.000 m2 olan yeni yönetim binası inşa

¹¹⁹ Egypt Port Authorities, <http://www.alexportic.net/English/page.6.htm>

edilmektedir. Bina; Bilgi veri merkezi, konferans odası, dinlenme merkezi, hizmetler, İşadamları ve davetliler merkezini içerecek şekilde planlanmıştır.

Yönetim Bilgi sistem projesi; İskenderiye Liman idaresi bilgi işlem servis birimiyle direkt network ağı bağlantısı sağlayacak şekilde, Yönetim bilgi sistemine uygulayarak, liman hizmet performansının artırılması öngörülmektedir. Elektronik ticaret projesi mevcut olup, Mevcut manuel (elle yapılan) doküman proseslerinin yeniden düzenlenmesi ve otomatik bilgi akışının sağlanması ile, İskenderiye limanı çerçevesinde Liman birliği sağlanmaya çalışılmaktadır.

Liman alanı içinde elektronik kontrol sistemi mevcuttur. Elektronik kamera kontrol sistemi ile İskenderiye ve El dekheila alanlarının güvenliğinin sağlanması, Müşterilerin giriş çıkış kapılarının kontrolü, Liman/rıhtım faaliyetlerinin kontrolü gerçekleştirilmektedir.¹²⁰

3.5.3.6. Liman İçindeki Kurum, Kuruluş ve Şirketler

Liman sahası içerisinde, her biri kendi görev alanı ilgili iştiğal etmek üzere oluşturulmuş, değişik bakanlıklara bağlı toplam 33 adet kamu otoritesine bağlı idari ofis, ve şirket ile, taşımacılık ve tedarik hizmeti yapan özel şirketler bulunmaktadır. Kamu otoritesine bağlı ofislerin ağırlığı Ulaştırma bakanlığına bağlı olmak üzere şu şekilde dağılmaktadır. Ulaştırma bakanlığına bağlı 12 adet şirket ve idare, Maliye bakanlığına bağlı vergi ve gümrük idaresi, Ekonomi ve dış ticaret Bakanlığına bağlı 3 adet idare ve ofisleri, Malzeme ve tedarik ve İç Ticaret Bakanlığına bağlı olarak 3 adet idari ofis, Ziraat Bakanlığına bağlı olarak çalışan 2 adet idari ofis, İçişleri Bakanlığına bağlı 3 adet, Endüstri bakanlığına bağlı 3 adet, Sağlık Bakanlığına bağlı 2 adet, farklı özelliklerde, Askeri vb. olmak üzere 3 adet İdari ofis, ile değişik büyüklüklerde özel şirketler bulunmaktadır.¹²¹

3.6. İskenderiye Limanları 2003-2004 Karşılaştırması

Limn durumu ; 2004 yılı itibariyle İskenderiye'deki limanlara gelen gemilere niteliğine göre yüklenen ve boşaltılan yüklere bakıldığında, Kuru dökme yük taşıyan 390 gemi ile 17.894,7 (000 ton) yük elleçlenmiştir. Diğer yükler de ise; 2.671 gemi ile toplam 13.163,8 (000 ton) yük elleçlenmiştir. Elleçlenen yükler ağırlıklı olarak limana gelen ve

¹²⁰ El Dekheile Port <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

¹²¹ El Dekheile Port <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

gemilerden boşaltılan yüklerdir. Tanımlama da geleneksel yükler önceliği alırken, hububat ve toz maden cevheri yükleri İskenderiye'deki limanlarda en çok elleçlenen yüklerdir.¹²²

Tablo 77: 2004 yılı İskenderiye Limanı Niteliklerine göre elleçlenen yük miktarı ve gemi sayıları

Toplam Kuru Yük	Dökme Kuru Yük						Genel Toplam	Genel		Tanımlama		
	Gübre ve Tuz		Toz maden Cevheri		Hububat			Ürünler		Geleneksel		
	Yüklenen	Boşaltılan	Yüklenen	Boşaltılan	Yüklenen	Boşaltılan		Yüklenen	Boşaltılan	Yüklenen	Boşaltılan	
17894.7	772.4	60.8	4096.3	6898.9	177.9	5888.4	13163.8	606.5	10.0	4177.4	8369.9	Yük Miktarı (1000 ton)
390	0	7	0	185	0	198	2671	0	5	0	2666	Gelen Gemi Adedi
75	0	6	0	51	0	18	136	0	47	0	89	Bekleyen Gemi Adedi
263	0	22	0	192	0	49	440	0	150	0	290	Bekleme Gün sayısı
11	0	4	0	4	0.0	3	6	0.0	3	0.0	3	Bekleme Averajı
%19	0	%86	0	%27	%0	%9	%5	%0.0	940 %	%0.0	%3	Bekle/Gelme oranı

Kaynak: El Dekheile Port, <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

2003-2004 yılları itibariyle, İskenderiye'deki limanlarda elleçlenen yüklerin karşılaştırması yapıldığında, Limana gelen gemi sayısı, yaklaşık %5 oranında artmıştır. Elleçlenen yük miktarı ise yaklaşık %15 oranında artarak toplam olarak 38.980,7 (000 Ton) olmuştur. Limanda bekleyen gemi sayısı ile bekleme gün sayısı azalmıştır.

Dikkat çeken önemli hususlardan birisi 2004 yılı içinde 66 adet yolcu gemisi limana gelmiş olup, hiç beklemeden limandan ayrılmış olmalarıdır. Limanda işlemi yapılmış deniz yolcusu bulunmamaktadır. Gelen gemilerin tamamı turizm amaçlı olup, kombine taşımacılık kapsamında tur düzenleyen firmalarıdır.

¹²² Alexandria Port Authorities Statistics, <http://www.alexportic.net/English/stat.htm>

Tablo 78; İskenderiye Limanları 2003-2004 Yılları elleçlenen yük miktarı ve gemi sayıları karşılaştırması¹²³

Genel Toplam		Diğerleri	Ofis yazınetleri	Yolcu	Toplam sıvı yük	Sıvı Yükler					Özel Kargo			Tanımlama
2003	2004					Toplam Molozlar	Yağlar & Lube Oils		Petrol Ürünleri		Toplam Özel Kargo	Yüklenen	Boşaltılan	
							Yüklenen	Boşaltılan	Yüklenen	Boşaltılan				
33962.9	38980.7	0.0	0.0	0.0	6105.1	129.8	41.6	401.9	4344.9	1186.9	1817.1	27.3	1789.8	Yük Miktarı (1000 ton)
4080	4233	256	190	66	429	30	0	34	0	365	487	0	487	Gelen Gemi Adedi
471	311	2	2	0	51	3	0	4	0	44	47	0	47	Bekleyen Gemi Adedi
1574	970	2	2	0	138	7	0	10	0	121	127	0	127	Bekleme Günü
3.3	3	1	1	0.0	7	2	0	2	0.0	3	3	0	3	Bekleme Averağı
%12	%7	%1	%1	0	%12	%10	%0	%12	0	%12	%10	%0	%10	Bekleme/Gelme Oranı

Kaynak: El Dekheile Port, <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

Limanda elleçlenen yüklerin, istatistik analizi yapıldığında, gelen gemi sayısı %4, çıkan gemi sayısı %3, toplam kargo yükü %15, toplam boşaltılan kargo yükü %12, toplam yüklenen kargo yükü %20, özel kargo yükü %25, petrol ürünleri %3 oranında artarken, genel kargo yükleri %12, hububat % 9, toz maden cevheri % 2, Gübre%7, Yakıt ve yağ %26, moloz yükleri ise %47 oranında azalmıştır.

¹²³ Alexandria Port Authorities Statistics, <http://www.alexportic.net/English/stat.htm>

Tablo 79: Elleçlenen Yük değerleri:

Oranı	Fark	2003	2004	Analiz Değerleri
%4	153	4080	4233	Gelen Gemi Sayısı
%3	110	4094	4204	Çıkan gemi Sayısı
%15	5017.1	33962.9	38980.0	Toplam Kargo Yüğü
%12	2587.7	22019.0	24606.7	Toplam Boşaltılan Kargo Yüğü
%20	2430.2	11943.9	14374.1	Toplam Yüklenen Kargo Yüğü
Bekleme Averajı				
%12-	0.4-	3.4	3.0	Genel Kargo
	3.0	0.0	3.0	Tahıl
%9-	0.3-	3.3	3.0	Hububat
%2-	0.1-	4.1	4.0	Toz madn cevheri
%7-	0.3-	4.3	4.0	Gübre
%25	0.6	2.4	3.0	Özel Kargo
%3	0.1	2.9	3.0	Petrol Ürünleri
%26-	0.7-	2.7	2.0	Yakıt ve yağ
%47-	1.8-	3.8	2.0	Molozlar
0.090909-	0.3-	3.3	3	Toplam Bekleme Averajı

Kaynak: El Dekheile Port, <http://www.alexportic.net/English/page.4.htm>

İstatistik olarak taşınan ve elleçlenen yüklerde ağırlık genel kargo yükleri, toz maden cevheri, petrol ürünleri ve hububat ağırlıklıdır.

Genel kargo ve toz maden yüklerindeki artışa karşılık diğer yüklerde azalma olmuştur.

2004 yılında, 2003 yılına göre genel toplamda, elleçlenen kargo yük karşılaştırması yapıldığında %15 oranında yük artışı olmuştur.¹²⁴

¹²⁴ Alexandria Port Authorities Statistics, <http://www.alexportic.net/English/stat.htm>

Tablo 80: İstatistik Analiz

Yüzde Oranı	Elleçlenen Kargo Yük Karşılaştırması artış / azalış 2003 ve 2004	2003 Yılı	2004 Yılı	Taşınan Yük Tipi
%44	3863.7	8683.6	12547.3	Genel Kargo
%108	319.7	296.9	616.6	Mahsuller
%1-	88.3-	6154.6	6066.3	Hububat
%45	3432.3	7562.9	10995.2	Toz maden cevheri
%36-	475.6-	1308.8	833.2	Gübre
%7	120.0	1697.1	1817.1	Özel Kargo
%29-	2281.2-	7813.0	5531.8	Petrol Ürünleri
%93	214.3	229.2	443.5	Yakıt ve Yağlar
%40-	87.0-	216.8	129.8	Moloz yükler
%0	0.0	0.0	0	Yolcu
%0	0.0	0.0	0	Diğerleri
%15	5017.9	33962.9	38980.8	Toplam

Kaynak: Alexandria Port Authorities Statistics, <http://www.alexportic.net/English/stat.htm>

Limanların geliştirilmesi için, Batı Akdeniz Ülkeleri Ulaştırma Bakanları 1995'te iki ayrı toplantıda bir araya gelmişler ve Akdeniz'de Deniz taşımacılığının geliştirilmesi için Bölgesel Konferans sonrasında Akdeniz Su Yolları Taşımacılığı Çalışma Grubu birkaç yılı kapsayan bir programı kabul etmiştir. Bu programa göre; İşbirliği aşağıdaki konular üzerinde yoğunlaşacaktır:

Limanların geliştirilmesi, mesnetsiz kısıtlamaların kaldırılması, usullerin basitleştirilmesi, denizlerde ve havada güvenliğin artırılması, deniz taşımacılığında kaynaklanan kirliliğin daha etkili biçimde izlenmesi de dahil çevre standartlarının yüksek düzeyde uyumlaştırılması ve uyumlaştırılmış trafik yönetimi sistemlerinin geliştirilmesi yoluyla Akdeniz'de etkili, farklı biçimleri içeren ve kombine bir deniz ve hava taşımacılığı sisteminin geliştirilmesi, Akdeniz'in güney ve doğu kıyılarında doğu-batı kara bağlantılarının geliştirilmesi, Karşılıklı işletilebilirliği sağlamak üzere Akdeniz ulaştırma ağlarının Trans-Avrupa Ağı'na bağlanması konularında çalışma programı kabul etmiştir.

IV. BÖLÜM

İSTANBUL – İSKENDERİYE MUKAYESESİ

Deniz yolu taşımacılığının; İstanbul ve İskenderiye örneğinde kısa özetini yaptığımızda aşağıdaki sonuçlara ulaşmak mümkündür

1- İstanbul'un coğrafi konumu; Karadeniz'i, Ege Denizi ve Akdeniz'e bağlayan ve uluslar arası transit geçişe imkan veren, doğal deniz yolu üzerinde olması nedeniyle, kurulmuş olduğu tarihi devirlerden bu güne sürekli olarak denizyolu taşımacılığının ana merkezlerinden birisi olmuştur. İstanbul'da denizyolu taşımacılığının tarihi gelişimi kesintiye uğramamıştır. Karadeniz ülkelerinin Akdeniz' e inmesi için tek geçiş yoludur. Alternatifi yoktur.

İskenderiye , Mısır'ın 4000 yıllık tarihinden beri yaşayan dünyadaki en eski limanlardan biridir. Ancak tarihi süreç içerisinde, İskenderiye önemini her dönemde koruyamamıştır. Denizyolu taşımacılığındaki gelişme tarihi süreç içinde kesintiye uğramıştır. Alternatif Limanlar bulunmaktadır.

2- İstanbul; Deniz yolu taşımacılığında uluslararası transit geçiş güzergahında olduğu gibi, kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığı bakımından da çok ciddi avantajlara sahip bir konumdadır. Bir taraftan iki kıyısı' da yerleşim alanı olan bir boğaza sahip olduğu gibi, hem şehrin kendisi hem de, yakın çevresindeki yerleşim alanları, Ülkenin endüstri, ticaret, kültür ve turizm merkezi olma özelliğini de taşıması nedeniyle ulaşım modlarının bütün çeşitleri, en geniş anlamda kullanım imkanı bulmaktadır.

İskenderiye, Mısır'daki, en önemli ticari liman olarak, Mısır'ın Akdeniz'e ve Avrupa ülkelerine açılmak için bir kapı görevi üstlenmiştir. Aynı zamanda Akdeniz ile Kızıldeniz arasında transit geçiş yapan uluslararası deniz yolu taşımacılığı rotası üzerinde bulunması, ve Afrika kıtasının Akdeniz'e bağlantısındaki en güvenli liman olması ise önemini daha da artırmaktadır.

Ulaşım modlarından, şehir içi denizyolu taşımacılığı bulunmamaktadır. Yakın bölgesi ile denizyolu taşımacılığı imkanı ekonomik değildir.

3- İstanbul, sürekli büyüyen bir ekonomiye sahip bölge içerisinde, büyük deniz akıntılarına ve hakim rüzgarlara kapalı bir iç denize ve doğal liman alanlarına sahip olması ve aynı zamanda şehir içi ulaşım problemlerinin çözümünde alternatif taşıma imkanlarını bir arada kullanıma sunması, büyük bir zenginlik olarak ortaya çıkmaktadır.

İskenderiye, Ağırlıklı olarak uluslararası ticarete konu olan dökme yüklerin boşaltma merkezi olarak dikkat çekmektedir. Bununla birlikte iç ticarete konu olan yüklerde İskenderiye limanlarında elleçlenebilmektedir. Akdeniz'deki kuzeybatı rüzgarlarına açık deniz alanı, Limanların inşa maliyetini artıran faktörlerden birisidir.

4- İstanbul'da, Şehir içi ulaşım problemini çözmek ve koordine etmek amacıyla, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı bünyesinde Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) Başkanlığı bulunmaktadır. Şehir içi deniz ulaşımında beş adet kurum; 2005 yılı ocak ayı itibariyle; İstanbul içi kısa mesafeli deniz taşımacılığında, toplam 95 iskele' de 215 adet deniz aracı ile çalışmaktadır. Denizraçlarından, 38 adedi yolcu vapuru, 23 adet arabalı vapur, 22 adedi Deniz otobüsü, 7 adedi feribot,(1 Adedi yavaş + 6 adedi hızlı), 12 adedi motorbot, ve geri kalan 102 adedi ise hafif yolcu teknesi özelliklerindedir.

2004 yılı verilerine göre İstanbul içi ve yakın çevresinde denizyolu ile yapılan günlük yolculuk adedi, ortalama 275.000'kişi/gün ve 14.000 araç/gün üzerinde gerçekleşmektedir.

- İskenderiy'de Şehir içi ve yakın bölgeler ile denizyolu taşımacılığı bulunmadığı için, Bu amaca yönelik İskele ve Gemi yatırımları yapılmamıştır. Şehir içi toplu taşıma kamu otoritesinin organizasyonundadır.Raylı sistem ve Karayolu ile gerçekleştirilmektedir.

5- İstanbul'da Liman Hizmetleri; Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına bağlı Bölge Müdürlükleri altında Liman Başkanlıklarının organizasyonu ile verilmektedir.

İstanbul ve çevresinde İstanbul Bölge Müdürlüğüne bağlı olarak, Ambarlı Liman başkanlığı, İstanbul Liman Başkanlığı ve Tuzla Liman Başkanlığı olmak üzere üç Liman başkanlığı ve bunlara bağlı Liman ve İskeleler de hizmet verilmektedir. Liman başkanlıklarına bağlı Liman ve İskeleler kamu kurumları tarafından işletilenler olduğu gibi özel sektör firmaları tarafından da işletilenler mevcuttur. Bu limanlarda liman İşleticisi firmalardan bir kısmı üçüncü şahıs yükleri için hizmet vermemektedir. Liman ve İskeleler taşınan yükün konusuna göre İhtisaslaşmışlardır. Her biri kendi niteliğine göre ayrı yüklerin elleçlenmesi için hizmet vermektedir. Bu yönüyle, Taşınan yük çeşitlerine göre dünyada önde gelen limanlardandır.

İskenderiye'de Liman hizmetleri ve denizyolu taşımacılığı Kamu otoritesinin elindedir. Ulaştırma bakanlığına bağlı olarak , Denizyolu taşımacılığı idaresinin organizasyonunda, İskenderiye Limanları Genel İdaresi (Kurul olarak çalışmaktadır.) ne bağlı iki adet ticari liman bulunmaktadır. Bunlardan birisi, İskenderiye Limanı diğeri ise

El-Dekhelia Limanıdır. Taşıma konusu yüklere göre Liman içinde rıhtım bölgeleri oluşturulmuştur. Ayrıca Petrol taşımacılığı ,Turizm ve Balıkçılık yapan ihtisas liimanları vardır.

İskenderiye Limanı, Gerek AB ile Akdenizli ortakları arasında gerek ortakların kendi arasında verimli ve karşılıklı işletilebilir ulaştırma ağları ve uluslararası deniz taşımacılığı hizmetleri piyasasına giriş serbestisi, ticaret akışlarının gelişmesi ve Avrupa-Akdeniz Ortaklığı'nın aksamadan işlemesi açısından vazgeçilmez önem taşır.

6- İstanbul, Uluslararası gemi trafiği açısından, tüm yüklerin taşındığı boğaz bölgesinde, yerleşim alanları,deniz trafiği tehlikesi altındadır. Özellikle Petrol tankerleri ve kimyasal taşıyıcılar bakımından sıkı kontrol altına alınmış olaup, Boğazda gemi trafiği sürekli kontrol altında tutulmaktadır.

İskenderiye, petrol yüklerinin taşınması bakımından daha zayıftır. SUMED boru hattı, petrol taşımacılığında gemi trafiğini azaltmıştır. Yerleşim alanlarının deniz trafiğinden kaynaklanan emniyet riski bulunmamaktadır.

7- İstanbulda, Liman başkanlıkları bölgelere ayrılmış olup, Üç Liman başkanlığı bulunmaktadır. Limanlar yük çeşitlerine göre ihtisaslaşmıştır. Coğrafi alan olarak geniş bölgeye yayılmıştır. Şehir içi Limanların kendi içindedeki karşılıklı yük sevkiyatı yapılabilmektedir.

İskenderiye'de sadece bir adet Liman idaresi mevcuttur. Limanlar, şehrin yerleşim biçimine göre toplulaştırılmış tek alanda bulunmaktadır.,şehir dışından gelen ve şehir dışına giden gemilere ve yüklere hizmet verilmektedir. Limanlar kendi içinde bölgelere ayrılarak yük türlerine göre tesis edilmişlerdir.

8- İstanbul'da askeri Limanlar tamamen ayrı iken, İskenderiyede aynı liman içerisinde,yer tahsisi bulunmaktadır.

İstanbul'da tersaneler, sanayi ve iş kolu olarak ortaya çıkmış olup, belli alanda ihtisaslaşmış, Liman sahası dışında organize olmuş, çok sayıda kamu ve özel sektör firmaları tarafından işletilmektedir.

İskenderiye'de Liman bölgesi içinde , Yapılanmış ve kamu sektörü tarafından işletilmektedir.

9- Taşınan Yük türleri bakımından, İstanbul Limanlarındaki toplam miktar, İskenderiye Limanlarındaki miktardan çok fazladır.

10- Hem İstanbul'da hemde İskenderiye'de yapılan deniz yolu taşımacılığında IMO kuralları ve ISPS Güvenlik kodu uygulamaları geçerlidir.

11- İstanbul'da Şehrin karşılıklı iki kıyıdan oluşması ve yerleşime açılmış Adaların varlığı şehir içi ve yakın bölgesinde deniz yolu ile yolcu taşımacılığını zorunlu olarak ortaya çıkarmaktadır. Denizyolu taşımacılığı talep yapısı, gemilerin teknik özellikleri ile taşıma ücretlerine ve yolculuk yapanların kullanılabilir gelir durumlarına göre değişiklik göstermektedir.

İskenderiye'de ise böyle bir durum mevcut değildir.

SONUÇ

Dünyanın belli başlı kentlerindeki ulaşım sistemleri, bu kentlerin kendi özel konumlarına, teknolojik olanaklarına göre önemli farklılıklar içermektedir. Bu farklar, kentlerin büyüklüklerine göre taşıma sisteminde kullanılan araçların yapısı, taşıma işlemini yapan kuruluşlar ve bunların alt yapıları ile taşınan yükün sayısal büyüklükleri, niteliği ve yolculuk amaçlarına göre değişmektedir.

Teknolojik gelişmelerin denizyolu taşımacılığında da uygulanması, bir taraftan, yüksek süratli, emniyetli ve daha konforlu deniz araçlarının taşımacılıkta kullanılmasını beraberinde getirirken, diğer taraftan uzak mesafelere daha çok miktarda ve daha ucuza sevkiyat yapma imkanını getirmiştir.

20. yüzyılın başında, teknolojik gelişmelere paralel olarak, özellikle gelişmiş ekonomilerin yönlendirmesi ile daha küresel bir bakış açısına yönelmiş, yeni kentleşme olgusu ortaya çıkmış, Metropoliten planlama kavramı ile, Metropolleşme ve Metropol sistemler tanımlanmaya başlamıştır.

Denizyolu taşımacılığı açısından baktığımızda, dünyadaki bütün metropol kentlerin en büyük olanlarının denizyolu bağlantısı olduğunu görürüz.

Bugün dünya ticaretinin yaklaşık *yüzde 80* 'i deniz yolu ile yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat daha ucuzdur.

Denizyolu taşımacılığının niteliğini, taşınan yükün ne olduğu belirlemektedir. Taşınacak birim yük konusuna göre, deniz araçları kendi içinde sınıflandırılırken, kalkış ve varış limanlarındaki İskele, ve terminaller ile bunların içinde bulunduğu yerleşim birimlerindeki konumları da farklılaşmaktadır.

Kombine taşımacılık ve birim yük kavramı ve niteliği, özellikle konteynırların ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmaktadır.

Günümüzde, denizyolu taşımacılığı kurallarının, Uluslararası örgütler tarafından yada devletlerin karşılıklı olarak yaptıkları sözleşmeler ile belirlenen kurallar çerçevesinde belirlenmesi zorunlu hale getirmiştir. Kent planlamalarında, denizcilikle ilgili yapılanmalarda bu kurallar göz ardı edilmemelidir.

Denizyolu taşımacılığının küreselleşmesinde somut sonuç, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 'nun kurulmuş ve aktif olarak çalışıyor olmasıdır. IMO çatısı altında,

Uluslararası ticarete gemi trafiğini etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında, hükümetler arası işbirliğini sağlamak, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması ve seyrüsefer etkinlikleriyle ilgili standartların, ülkelerce benimsenmesini teşvik etmek amacıyla, konferanslar düzenlenmekte ve kararlar alınarak yürürlüğe konulmaktadır.

Teknolojik gelişmelerin, endüstriyel üretime ve pazarlama ağına uygulanması ile ulaşım alanında ortaya çıkan kolaylıklar, beraberinde yeni yerleşim alanlarının da oluşmasına neden olmuştur Nitekim İstanbul'un büyümesine denizyolu taşımacılığı çok büyük etkide bulunmuştur.

Bu durum deniz yolu taşımacılığında yeni kuralların ve uygulamalarında ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bir taraftan taşımaya ilişkin uluslararası yasal ve idari düzenlemeler yapılırken aynı zamanda gemi inşa, tadil, bakım ve onarım işlemleri de aynı şekilde hem ulusal hem de uluslararası yasal ve idari düzenlemeler kapsamında düzenlenmiştir.

Denizyolu taşımacılığını etkileyen faktörlerden birisi,Diğer ulaşım modları ile entegrasyon durumudur. Bu nedenle deniz ulaşım bağlantısı olan bütün Metropol kent planlamalarında; Limanlar, İskele ve yolcu terminalleri ile, bunların şehir içi ve şehirlerarası bağlantı yolları, deniz araçlarının İnşa, tadil ve tamirlerinin yapılacağı tersane ve atölyeler ile yakıt ve kumanya temin edebilecekleri, yakıt dolun tesisleri, su depoları ve bağlantı tesisatı, haberleşme ve satış sistemleri alt yapı tesisatı, gemi ve deniz personeli eğitim kurumları ile yönetim kurumlarının bulunmasına yer verilmiş ve bunların şehir içindeki konumları doğal şartlar ile birlikte içinde bulunduğu yerleşim biriminin konumuna göre belirlenmiştir.

Limanlar, İskele ve Rıhtımlar gemilerin yanaşması için müsait olduğu kadar, Yükleme ve boşaltma yapabilmek için, kara araçlarının ve iş makinelerinin de rahat bir şekilde kullanımına müsait olması halinde ekonomik olmaktadır.

Bugün için sabit iskeleler kullanıldığı gibi yüzer iskelelerde kullanılmaktadır. Özellikle su derinliğinin fazla olduğu yerlerde yüzer iskeleler ekonomik tercih olarak ortaya çıkmaktadır.

Birçok iskelede, teknolojik yenilikler kullanılarak, sabit yapı üzerinde otomatik rampa sistemleri oluşturulmakta, deniz seviyesinin dalga hareketlerine bağlı olarak değişmesinin ortaya çıkarabileceği olumsuzluklar minimize edilmektedir.

Denizyolu taşımacılığının konusunu oluşturan yükler çok çeşitli ve büyük miktarda olduğu için, Bu yüklerin gerek limanlara getirilmesinde ve gerekse Limanlardan diğer yerleşim birimleri ve tesislere nakledilmesi için rahat, emniyetli ve taşınan yükün özelliğine göre zamanında ve niteliğini kaybetmeden ulaştırılabileceği bağlantı yollarının da olması gerekmektedir. Uzun dönemli kent planlamalarında, taşıma modlarının ileride alacağı şekilde göz önüne alınarak, liman ve bağlantı yolları da plan kapsamına alınmaktadır.

Gemi yapımı için tersaneler, kapasitelerine ve büyüklüklerine göre ayrılabilceği gibi, gemi inşa malzemelerinin özelliğine yada inşa edilen gemi tipine göre, Kamu yada özel sektör tarafından işletilmesine, askeri amaçlı yada ticari amaçlı olmalarına göre de sınıflandırılabilir.

Bugün dünyada belli konularda ihtisaslaşmış ve uluslararası çalışan pek çok tersane bulunmaktadır. Gemi İnşa sanayiindeki gelişme, taşınacak yük konusuna göre, gemi inşa malzemesi ve gemi tiplerinin de çeşitlenmesi ve bunların kent planlamalarında konularının belirlenmesine neden olmaktadır. Halen dünyada asırlardır işletilen tersaneler bulunmaktadır. Tersane yatırımları büyük ve uzun dönemli yatırımlar olduğu için kent planlamaları ile birlikte endüstriyel planlamalarda ve ülkelerin kalkınma planlamalarında da yer almaktadır.

Atölyeler, Denizyolu taşımacılığının dolaylı istihdam alanlarıdır. İnşa edilmiş bir geminin uzun yıllar hizmet verebilir şekilde yaşatılması için alt sanayiinin de oluşması ve desteklenmesi bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır.

Deniz araçlarının uyması gereken uluslararası kriterler; IMO tarafından hazırlanan sözleşmeler, ek protokoller, kararlar ile belirlenmektedir. Bu sözleşmelere ve ek protokollere taraf olan ülkeler, kendi bayraklarını taşıyan deniz araçlarının söz konusu kriterlere uygunluğunu taahhüt etmiş olmaktadır. Hem İstanbul'da, hem de İskenderiye'de denizyolu taşımacılığında IMO kuralları etkindir.

Denizde güvenliğin sağlanması bir anlamda gemiler ve sahil kara istasyonları ile sağlıklı bir haberleşmenin yapılabilmesinden geçmektedir. Denizde tehlike ve güvenlik haberleşmesinde özellikle can güvenliği sözleşmesini, telsiz-telgraf ve telsiz teçhizatları ile ilgili koordineli çalışacak tehlike ve güvenlik haberleşmesi düzenlemelerinin yeniden yapılandırılmasını ve yeni bir Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS*) oluşturulması kararlaştırılmıştır

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

Bayrak devletince, uygun olan araçların seyrüseferine izin verilirken, uygun olmayanların eksikliklerinin giderilmesi ve ancak bu eksiklikler giderildikten sonra sefere çıkması sağlanır.

Liman devleti denetimini uygulama yetkisi, uluslararası sözleşmelere dayanan ulusal hukukundur. Bu nedenle mevzuat zorunlulukları ek maliyetler getirebilmektedir.

Bir yerleşim birimindeki nüfus yapısı, kent dokusu, çalışma saatleri, limanların ve iskelelerin konumu ve diğer ulaşım sistemleri ile olan bağlantısı, yükleme boşaltma, satış sistemleri, ve alternatif ulaşım imkanları, denizyolu taşımacılığını etkileyen yerleşim alanı ile ilgili faktörlerdir.

Yerleşim alanları adalardan oluşması halinde, denizyolu taşımacılığı alternatifi olmayan bir ulaşım biçimi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte karşılıklı kıyılarda, iki kıyı arasındaki uzaklık ile bu kıyılarda yaşayan nüfus çokluğu ve her iki kıyı arasındaki ekonomik, ticari ve sosyal faktörlerin etkisi ile ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığı olmak üzere tüm alanlarda denizyolu taşımacılığı önem kazanmakta (İstanbul Örneğinde olduğu gibi), diğer taraftan bütün yerleşim alanlarında denize paralel yerleşim dokusu içerisindeki iki mesafe arasında deniz yolu taşımacılığı önemini yitirmektedir.(İskenderiye Örneğinde olduğu gibi)

Kent dokusunun etkisi ve nüfusun ikamet amaçlı yaşam yeri ile çalışma alanlarındaki dağılımına göre denizyolu taşıtlarının kullanılması halinde, çalışma saatleri öncesinde, yerleşim alanlarından çalışma alanları istikametinde taşınan yük ve yolcu sayısı artmakta, karşı yönden ise yük ve yolcu sayısı azalmaktadır. Çalışma saatleri sonrasında ise aynı durum ters yönlü olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum daha büyük ölçekte ise hafta başı ve hafta sonları ile, mevsimlere göre yaz ve kış aylarında gerçekleşmektedir. Hafta sonlarında tatil bölgelerine doğru, hafta başlarında ise ikamet ve çalışma alanlarına doğru denizyolu taşımacılığı artmaktadır. (İstanbul Örneğinde şehir içi ve yakın bölge denizyolu taşımacılığında etken faktördür.)

Mevsimlere göre bakıldığında ise, daha çok turistik amaçlı taşımacılığın ön plana çıktığı, kısa mesafeli yolcu ve yük taşımacılığının yaz aylarında arttığı, kış aylarında ise azaldığı görülmektedir. Bu durumun denizyolu taşımacılığındaki bir başka etkisi, tarifeli

olarak kısa mesafeli yolcu ve araç taşımacılığı yapan deniz araçlarında, sefer başına taşıma hariç genel değerlendirmelerde(günlük-aylık-yıllık olarak) tam kapasite çalışma imkanının zorlaşmasıdır.(İstanbul örneğinde etken faktördür.)

Metropol kentlerde deniz yolu taşımacılığını etkileyen faktörlerden biri de coğrafi faktörlerdir. Özellikle kent yerleşim dokusuna göre, konuşlandırılmış limanların, kuvvetli rüzgarlara açık olması, Deniz suyu sıcaklıklarındaki ani değişiklikler, Liman ve iskelelerin deniz suyu akıntılarına açık olması, Uygun su derinliğinin bulunmaması gibi durumlar ile yaz ve kış mevsimlerindeki sosyal aktivitelerin farklılaşması denizyolu taşımacılığını da farklı boyutlarda etkilemektedir.

Denizyolu taşımacılığı gerek global olarak uluslararası boyutta, gerekse içinde bulunduğu ülke yada bölge boyutunda olsun, genel ekonomik durum ile çok yakından ilgili olup, ekonomik durumdan etkilendiği gibi, aynı zamanda onu etkileyebilmektedir

Gemiler ile, endüstriyel üretim süreçlerinin farklı aşamalarında, çok çeşitli özelliklere sahip ürün taşımaları gerçekleştirilmekte ve talep elastikiyeti denizcilik sektörünün tüm alt piyasalarında aynı düzeyde olmamaktadır. Ekonomik büyüme hızıyla, toplam deniz taşımacılığı talebinin büyüme hızı arasındaki ilişki zamanla değişebilir ve denizciliğin bir alt piyasası zayıflarken, bir diğeri güçlü duruma geçebilir.

Denizcilik sektöründeki en önemli ve çözülmesi gereken konulardan birisi, uygun finansman kaynağı temin etmektir. Gemilerin, inşa süresi uzun ve ilk yatırım maliyetleri yüksektir. Bu nedenle gemi yatırım kararı vermek ve zamanını belirlemek önemli bir süreçtir.

İskele ve Limanlar; Liman bölgelerine göre geniş bir alana yerleşmiştir. Kargo yükleri ve Kuru dökme ve sıvı dökme yükler ile, Petrol ürünleri yükleri için kullanılmakta olan Liman ve İskeleler yaşam mahallerinden uzak bölgelerde, her biri müstakil olarak, Yolcu liman ve terminalleri ise yaşam mahalleri içinde bulunmaktadır.

İstanbul'da coğrafi özellikler genel olarak, denizyolu taşımacılına avantaj sağlayacak niteliktedir. Gemi inşa sanayi için tersane ve atölyeler belli bir bölgede, toplanmış olup, Tarihi nitelik taşıyan ve asırlardır hizmet veren kamu tersaneleri mevcuttur.

Limanların kurvaziyer dahil tüm yolcu taşımacılığında yolcu yükleme ve boşaltma sistemlerinin ve yat limanları ile marinalar dahil tüm terminallerin modernizasyonu ve ileri teknolojilerle donatılması, Yük taşımacılığına ilişkin olarak paketleme, gruplama ve

depolama teknolojilerinin geliştirilmesi, inen, binen ve seyir halindeki yükün son teknolojiler ile izlenmesi için, yeni projeler geliştirilmektedir. Bunlar ;

Gemi, tekne ve her türlü deniz taşıma aracının imalatında ileri teknolojilerin kullanılması,

Denizyolu taşımacılığı ile ilgili olarak, çevre faktörlerinin ve güvenliği en üst düzeyde korunduğu bir ortamda ulaşımın yapılması ve bunun için Uluslararası kriterlerinde planlamalarda dikkate alınması

Kamuya açık terminallerde, internet üzerinden ulaştırmanın tüm modlarını ve turizmin tüm çeşitlerini kapsayan, bilgi, rezervasyon, bilet alma ve ödeme sistemlerinin yaygın kullanımı.

Kombine taşımacılıkta, yükü taşımanın her modunda en hızlı ve emniyetli şekilde yüklenip / boşaltılmasını ve yükün elektronik ortamlarda anlık izlenmesini sağlayacak teknolojilerin edinilmesine yönelik, faaliyet konusunu destekleyen, kombine taşımacılığa uygun, yükün elektronik ortamda anlık izlenmesini sağlayan teknolojilerin yaygın kullanımınıdır.

Deniz araçlarının teknik özellikleri, taşınan yük'ün çeşidi ve büyüklüğü, Liman kapasitesi, verilen hizmetin niteliği, rıhtım ve İskele özellikleri, kullanılan ekipmanlar, diğer ulaşım modaları ile kolay entegrasyon,denizsuyu derinlikleri, deniz aracı tadil ve bakım imkanları, güvenlik ve teknolojik imkanlar gibi etkenler ile şehrin konumu ve içinde bulunduğu ülkenin genel ekonomik durumu ,Metropol kentlerde denizyolu taşımacılığını etkileyen ana faktörler olmaktadır.

KAYNAKLAR

KİTAP VE MAKALELER

AKDEN, Necmettin, (1992) “Liman Planlaması”, “Liman Üniteleriyle Kapasitesi Arasındaki İlişki ve Elleçleme Maliyetinin Hesaplanması”,Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü. İşletme İktisadı Enstitüsü

AKDEN, Necmettin, (1997) Deniz Taşımacılığında Taşıyıcı – Yükleyici İlişkileri ve Yükleyicilerin Ekonomik Çıkarlarının Korunması Doktora Tezi İstanbul üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

AKDEN, Necmettin, (1994) ,İstanbul Ulaşımında Denizden yararlanma, İ.Ü. İşletme İktisadı Enstitüsü

BAŞCI, Murat, (1999) İstanbul Deniz Ulaşımı İçerisinde Beşiktaş – Üsküdar Bağlantısının Gelişimi ve Kullanıcı talep Analizi; Yüksek Lisans Tezi ; İstanbul teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

BİNATLI, Meltem Nur, (1996) Deniz Ticaretinde Ekonomik Gemi Yatırımları ve İşletmeciliğinin Analizi, Yüksek Lisans Tezi ;İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

DEMİREL, Emrullah, (1996) Akdeniz içi Feribot Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Alternatif Taşıma Hatlarının Analizi;Yüksek Lisans Tezi; İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

ERGÜLEÇ, Mehmet Emin, (2002) Deniz Politikası Açısından Liman İşletmeciliğinde Entegre Ulaşım Sistemleri Yüksek Lisans Tezi; İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü

GEÇER, Turgay, (2001) Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü ve Finansmanı; Doktora Tezi ; Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü

KOLDEMİR, Birsen, (1995) İstanbul Deniz Ulaştırma Sisteminin Optimizasyonu ; Yüksek Lisans Tezi; İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

KÖLETELİ, Levent, (1998) Denizyolu İle Yapılan Düzenli hat taşımacılığı Modeli. Yüksek Lisans Tezi : İstanbul Üniversitesi.Fen Bilimleri Enstitüsü

ÖZKAN, İ. Reşat, Deniz Ticaret Odası Yayın No:49 Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları.

SALAMA, RAMADAN S, (1994) Halen Yapılmakta Olan Deniz Taşımacılığına Yeni Alternatif Modeller ;Yüksek Lisans Tezi; Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Deniz İşletmeciliği ve Yönetmeliği Anabilim Dalı

TEKBAŞ, Didem, (1999) Limanlarımızın Ülke Kalkınmasındaki Rolü Yüksek Lisans Tezi; İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

TEKEL, Ayşe, Metropoliten Planlamanın önemi ve gerekliliği Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi Cilt 11 Sayı 1 Ocak 2002

TUTEL, Eser, (1998) "Gemiler..Suvariler... İskeleler", İletişim yayınları 489.- İstanbul Dizisi 12,1.Baskı,İstanbul

TUTEL, Eser, (1997) "Şirket-i Hayriye" İletişim Yayınları 289, İstanbul Dizisi- 19, 2. Baskı, İstanbul

RAPORLAR

Denizcilik Müsteşarlığı; Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı(Şubat 2005) IMO – Uluslar arası Denizcilik Örgütü Raporu

Devlet Planlama Teşkilatı (2000) Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Küreselleşme Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2000]

İBB Ulaşım daire Başkanlığı- İstanbul 1. Kent içi Ulaşım Şurası Raporu 14-16 Mart 2002.

İstanbul Deniz Otobüsleri San ve Tic.A.Ş..Faaliyet Raporu (2005)

İstanbul Deniz Otobüsleri San ve Tic.A.Ş.Dokuz Adet Gemi Yatırım Projesi Fizibilite Raporu (2005)

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Şehir Hatları Müdürlüğü Faaliyet Raporu (2004)

Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu (Haziran 2001) "Türk Sanayiinde Sektörel Sorunlar ve Çözüm Önerileri" Raporu ; Denizcilik İş Kolu

Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Kent İçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu (Nisan1995)

VİZYON 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli; (Temmuz 2003-Ankara)Teknoloji Öngörüsü Projesi Raporu- Denizcilik.

İNTERNET VE SÜRELİ YAYINLAR

- Ahram Al Ektesady/haftalık ekonomi dergisi Sayı;1686, 30 Nisan 2001
- Al Ahram Gazetesi 19 Temmuz 2001
- Alexandria, An Archeological Guide to the City
- DPT, <http://ekutup.dpt.gov.tr/destek/1999/gelisme.html>
- [http://www.kutuphane.biz./indir/gemimuhe/gemi%20\(4\).doc](http://www.kutuphane.biz./indir/gemimuhe/gemi%20(4).doc). (SEVİMAY, Hayri R., Osmanlıdan Günümüze Türk Denizciliği 1992)
- <http://birimweb.icisler.gov.tr/strateji/arastirma/Trafik/B5.doc> (Kent içi ulaşım ve Gelişmiş Büyükşehirlerde Ulaşım Yönetimi)
- <http://ekutup.dpt.gov.tr/destek/1999/gelisme.html>
- <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/yavuzs/limandev.pdf> (Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması .)
- <http://www.coastalsafety.gov.tr> (T.C.Ulaştırma Bakanlığı Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Faaliyet alanı)
- <http://www.denizcilik.gov.tr>
- http://www.dlh.gov.tr/home/lm_kpstopl.html
- <http://www.alexportic.net/English/>
- <http://www.coastalsafety.gov.tr>

ÖZGEÇMİŞ

İlhami BAŞER

30.12.1965 Yılında Yozgat'ta doğdu. İlkokulu Çalatl Köyü İlkokulunda okudu, 1979 yılında Parasız yatılı okullar sınavını kazanarak, Ortaokul ve Liseyi; Amasya Atatürk Lisesi'nde Okudu.1985 Yılında matematik bölümünden mezun oldu.1986 yılında İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesine girdi.1991 yılında Kamu Yönetimi bölümünden mezun oldu. Askerlik görevini Ankara Mamak Muhabere Okulunda yaptı.1993 yılında terhis oldu. 1994 yılı başından itibaren, İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı değişik şirketlerde yöneticilik yaptı. Halen İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş de, Muhasebe ve Finansman Müdürlüğü yapmaktadır. Mali Müşavirlik unvanı olup, evli ve üç çocuk babasıdır.