

## TEKNELERİN GEMİ İLE TAŞINMASINA DAİR ÇALIŞMA HAYDARPAŞA-FETHİYE ÖRNEĞİ

Duygu DERNEK<sup>1</sup>, Birsen KOLDEMİR<sup>2</sup>

### ÖZET

*Yat taşımacılığı dünyada karayolu ve denizyolu taşımacılığı ile yapılmakta olup denizyolunda genel yük gemileri, yarı batar (semi-submersible) gemiler ve konteyner gemileri ile yapılmaktadır. Ülkemizde Amerika, Tayland gibi ülkelerden tekne ithalat-ihracatı yapıldığı gibi daha yakınımızda bulunan Hırvatistan gibi ülkelerden de tekne nakliyesi yapılmaktadır. Nitekim Türkiye'nin kendi kıyı şeritleri boyunca kabotaj hattında tekne taşımacılığı yapabilecek potansiyel mesafeye sahip olduğu dikkat çekmektedir. İstanbul bölgesinde yoğunlukta bulunan yaz döneminde güney sahillerine inmekte olan tekne sahipleri sonbahar döneminde teknelerini tekrar İstanbul'a çekmektedir. Seyir riskleri, zaman, mesafe etkenlerinden dolayı kabotaj hattında Haydarpaşa Limanı ve Fethiye arasında yapılacak taşımacılığın maliyet analizleri; Çanakkale Boğaz geçiş masrafları, liman masrafları ve gemi sefer maliyetleri dikkate alınarak hesaplanmıştır. Örnek gemi ve örnek tekne modeline göre teknelerin taşınması ile tekne başına maliyet ve teknelerin Haydarpaşa ve Fethiye arasında seyri ile bir teknenin seyir maliyeti belirlenerek karşılaştırma yapılmıştır.*

**Anahtar Sözcükler:** Kabotaj, yat, tekne taşımacılığı,

---

<sup>1</sup>Yüksek Lisans Öğrencisi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, [duygu\\_dernek@yahoo.com.tr](mailto:duygu_dernek@yahoo.com.tr).

<sup>2</sup> Yrd.Doç.Dr., İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, İstanbul, [bkr@istanbul.edu.tr](mailto:bkr@istanbul.edu.tr).

## 1. GİRİŞ

Ülkemizde ithalat ihracat taşımacılığı olarak Amerika, Tayland, İngiltere ve daha yakında Hırvatistan gibi ülkelerden gemi ile tekne nakliyesi yapılmaktadır. Bu tekne operasyonları çoğunlukla Haydarpaşa, Ambarlı, İzmit Körfezi, Fethiye Bodrum, Marmaris limanlarımızda aktif haldedir. Bununla birlikte kendi karasularımız arasında aktif bir yat taşıma etkinliği gözlenmemiştir. Ülkemizdeki yat sahipleri İstanbul ve Güney sahillerimizde konumlanmış olup, İstanbul civarında bulunan yat sahipleri yaz döneminde Güney sahillerine inerek sonbaharda tekrar teknelerini İstanbul'a getirmektedir.

İstanbul bölgesindeki yerleşik yat sahipleri için talep edilen uygun tarihlerde kuzey-güney ve güney-kuzey yönlü kendi karasularımızda alternatif olarak gemi ile yat taşımacılığı yapılabileceği düşünülmektedir ve ayrıca yatçılığı ulaşım faktöründen ziyade, gezi ve keyif amaçlı yapan yat sahiplerinin bu alandaki talepleri bilinmektedir.

Çalışmada ülkemizdeki yatçılık ve marina sektörü dikkate alınarak, Haydarpaşa – Fethiye arası tekne taşımacılığının örnek gemi modeli üzerinden maliyet analizleri yapılırken, örnek tekne modelinin aynı mesafeyi seyir masrafları ile karşılaştırılması ve yat kaptanın seyir esnasında karşılaşılabileceği riskler dezavantaj olarak maliyetleştirilemeyen giderler kaleminde incelenmiştir.

Bu çalışmanın amacı kabotaj seyrinde tekne sahiplerinin talepleri doğrultusunda gemi ile seyir masraflarının ortaya çıkarılarak, kabotaj taşımacılığında sağlanan avantajlara dikkat çekmek ve potansiyel mesafeye sahip kıyılarımız arasında yapılacak taşıma faaliyetinin maliyetlerinin incelenmesidir. Ortaya çıkacak maliyetler ve kıyaslamalar tekne sahiplerine bir kılavuz olacaktır.

### 1.1. Kabotaj Taşımacılığı

815 kabul tarihli 19/4/1926 tarihli 359 numaralı resmi gazetede yayımlanan Türkiye sahillerinde nakliyatı bahariye (kabotaj) ve limanlarla karasuları dahilinde icrayı sanat ve ticaret hakkında kanuna göre "Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyinde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hizmetini ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe munhasırdır Ecnebi sefaini ancak memaliki ecnebiyeden almış oldukları yolcu ve hamuleyi Türk liman ve limanlarına ihraç ederler ve Türk liman ve

limanlarından ecnebi liman ve limanlarına gidecek yolcu ve hamuleyi de alırlar” (Resmi Gazete, 1926: 759).

Yurt içi (kabotaj) taşımalarda kara yolları %95 oranıyla ağırlıklı konumunu sürdürmeye devam etmektedir. Tam tersine AB’de yurt içi taşımaların da %40’dan fazlası deniz yolları ile yapılmaktadır. Türkiye’deki bu manzaranın değişmesi için deniz taşımacılığına yönelik son derece yetersiz olan altyapı yatırımlarının artırılması gereklidir. Nitekim Türkiye’de son on yıllık dönemde deniz yollarına ortalama %2,4 oranında yatırım yapılmıştır (Çelikkaya, 2012: 94).

Limanlarımızın etkinliğinin artırılması ve karayollarındaki yükün azaltılması maksadı ile kabotajda deniz taşımacılığı bir alternatiftir. Kabotaj taşımacılığına yönelik Türk armatörüne sağlanan teşvikler aşağıda sıralanmıştır.

- Özel tüketim vergisi indirilmiş yakıt uygulaması.
- Katma değer vergisi istisnası.
- Gelir ve kurumlar vergi istisnası ve Türk uluslararası gemi sicili kanunu.

## 1.2. Ülkemizde Yatçılık ve Marina Sektörü

Ülkemizde yat turizmi, yat ve yat limanı ile marina işletmeciliği, 04.08.1983 tarih ve 18125 sayılı resmi gazete madde 4’de yayınlanan “Yat Turizmi Yönetmeliği” ile belirli kurallar altına alınmıştır. Bu yönetmelikte yat değimi; yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36’yı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonlato belgesinde “Ticari Yat” veya “Özel Yat” olarak belirtilen deniz aracı olarak tanımlanmaktadır (Resmi Gazete, 1983: 3265).

Yatlar hareket yeteneklerini ya yelken kullanarak rüzgârdan, ya da motor gücünden elde ederler. Yatlar kullanım amaçlarına göre özel ve ticari, kullanım şekillerine göre yelkenli, motorlu ve karma, yapımlar türlerine göre ahşap, beton, fiberglas ve saç yatlar olarak sınıflandırılabilirler.

Yat ve tekne endüstrisi federasyonunun 2015 yılı Türk yat ve tekne endüstrisi raporunda yer alan verilere göre Türkiye’de tekne başına düşen kişi sayısı 2356 kişi iken, İsveç’te bu sayı 12, Amerika’da 18, Hollanda’da 31, Yunanistan’da 78, Fransa’da 101 kişidir. Bu veriler

ülkemizde insanların denize ne kadar uzak olduğu ve amatör denizciliğin ne kadar gerilerde seyir ettiğine dair çarpıcı bir sonuçtur (Dentur, 2015).

Bu bağlamda ülkemizde marinacılık sektörüne bakılacak olursa; denize açılmak isteyen amatör denizcilerimizin karşısına çıkan en büyük engel, teknelerini muhafaza edecekleri, güvenle bağlayacakları, teknelerinin bakım-onarımlarını yapacakları ve istedikleri zaman rahatlıkla denize çıkabilecekleri marina, yat limanı, rampa ve çekek yerlerinin yetersiz olmasıdır.

Ülkemizde bulunan marinalar incelendiğinde etkinliğin Marmara bölgesinden güney sahillerimize doğru olduğu görölmektedir. Nitekim takribi 1600 km uzunluğundaki Karadeniz kıyılarımızda marina etkinliği görölmemektedir. Bununla birlikte Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın mavi rota projesi kapsamında Ordu ile Trabzon arası kıyı kesiminde yat turizmi için uygun bir noktaya marina inşa projesi olduğu bilinmektedir (Haberci 53, 2015).

Tekne veya yat sahibi olan vatandaşlarımızın da en büyük sorunu güvenli ve uygun maliyetli barınak olması sebebiyle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tekne-Park Projesi çalışmalarına Temmuz 2012'de başlamıştır. Halkının büyük bir bölümü deniz kıyısında veya kıyıya yakın bölgelerde yaşayan ülkemizde amatör denizcilik istenilen ölçüde gelişme sağlayamamıştır. Amatör denizcilik halkımızın gözünde maddi gelirin çok üzerinde olan lüks bir denizcilik faaliyetidir. Ekonomik ve çevre koşullarının iyileştirilerek, halkın amatör denizciliğe teşvik edilmesi hedeflenerek özellikle tekne hareketlerinin yoğun olduğu bölgelerde seyir, can, mal ve çevre güvenliği ile teknelerin barınma/demirleme alanlarına ihtiyaç duyulmakta olup, kıyılarımızın seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik daha etkin kullanılarak disiplin altına alınması, denizcilik kültürünün yaygınlaştırılması ve amatör denizciliğin geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Tekne Park Projesinin hedefleri aşağıda sıralanmıştır (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013: 274).

Tekne hareketlerinin yoğun olduğu bölgelerde seyir, can, mal ve çevre güvenliğine yönelik katkı sağlamak.

Tekne veya yatlarıyla bölge dışından gelen insanlara teknelerini güvenli park etme imkânı sağlaması sayesinde bölge turizmine ve ekonomisine olumlu yönde bir katkı sağlamak.

Teknelerin daha düzenli bağlanması sağlayarak kıyı şeritlerinin düzensiz bir görüntü içermesine engel olmak ve tekne/yat kullanıcılarına ait atıkların düzenli bir şekilde toplanması sayesinde deniz kirliliğinin önlenmesine katkı sağlamak.

Teknelere daha ekonomik ve güvenli bir şekilde barınma imkânı sağlayarak, amatör denizcilik faaliyetlerinin gelişmesini sağlamak, denizciliği sevdirmek, tekne sahibi olmayı teşvik etmek, mevcut talebi karşılamak ve vatandaşlara sunulacak hizmet kalitesini arttırmaktır (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013: 274).

Bu kapsamda sağlanacak elverişli ortam kişilerin yatçılığa özendirilmesinde ayrıca bir etken olmakla birlikte, kabotaj taşımacılığına olan talebe dolaylı yoldan olumlu etkileri olacağı tahmin edilmektedir.

## **2. KABOTAJ HATTINDA YAT TAŞIMACILIĞI**

Yat taşımacılığı ülkemizde kabotaj hattında belli bir potansiyel oluşturabileceği düşünülen bir sektördür. Ülkemizde Mayıs ve Haziran aylarında İstanbul ve çevresinde konaklayan yat sahipleri güneye inmekte ve Eylül ayında tekrar İstanbul ve çevresindeki marinalara dönmektedirler. Yat sahipleri gerek zaman kıtasından, gerek seyirde risk faktörlerinden (özellikle sonbahar dönemi), gerekse teknelerin seyir süresi ile amortisman değerinden dolayı gemi yoluyla nakliye hususunda bir talep oluşturacağı düşünülmektedir.

Yat taşımacılığı karayolu ve deniz yolu nakliyesi ile yapılabilmekte olup deniz yolu ile nakliye çok amaçlı genel yük gemileri, konteyner gemileri ve yarıbatan (semi-submersible) gemilerle yapılabilmektedir. Çalışmada genel yük gemisi ile yat taşımacılığı incelenmiştir.

### **2.1. Örnek Gemi Seçimi**

Kabotaj hattında nakliyesi düşünülen teknelerin öncelikle oluşturacağı maliyeti incelemek gerekmektedir. Bunun içinde uygun gemi tipi seçimi ilk etkindir. Kabotaj hattında yapılacak taşımacılıklarda geminin kabotaj yasası gereği Türk siciline kayıtlı olması gerekmektedir. Tekne taşımacılığında seçilecek gemi modelinde diğer bir etken geminin yeterli vinç kapasitesine sahip olmasıdır. Böylelikle teknelerin elleçleme işlemleri vinçli gemilerle yapılarak saha vinci kira maliyeti ortadan kaldırılmış olacaktır.

Vinç kapasitesi yüksek ve gemi yaşı uygun olan Türk bayrağına kayıtlı aşağıda detayları verilen bir örnek gemi seçilmiştir. Gemi armatörü geminin isminin gizli tutulmasını istemesi sebebiyle çalışmada geminin ismi "MV X" olarak adlandırılmıştır.

Gemi adı: MV X  
Bayrağı: Türk  
Gemi tipi: Multi Purpose/ General Cargo  
İnşa yılı: 2006  
DWT: 12966  
Gross tonaj: 9490 M/T  
Net tonaj: 4574 M/T  
Ambarlar: 4 ambar çift cidarlı ve Box Shape tip  
Ambar No1: 12,60mx12,06m - 1655,62m<sup>3</sup>  
Ambar No2: 25,60mx17,20m - 5310,78m<sup>3</sup>  
Ambar No3: 25,60mx17,20m - 5352,36m<sup>3</sup>  
Ambar No4: 19,20mx17,20m - 4060,20m<sup>3</sup>  
Hız: 14,5 knots  
IFO sarfiyatı: 17 ton/gün  
MDO sarfiyatı: 0,5 ton/gün seyirde  
MDO sarfiyatı: 0,7 ton/gün limanda (geminin çalışmaması durumunda)  
MDO sarfiyatı: 1,4 ton/gün limanda (3 vincin çalışması durumunda)  
Gemi vinçleri: 3 adet vinç, 30 M/T, 22 metre erişebilirlik  
Baş pervane: 450 kw

## 2.2. Tekne Elleçlemesi İçin Uygun Liman Seçimi

Kabotaj hattında Marmara Denizi'nden Akdeniz'e ve Akdeniz'den Marmara Denizi'ne gemi ile transferi yapılacak teknelere uygun liman seçimi için Marmara Denizinde ve Ege/ Akdeniz'de yer alan limanlar incelenmiştir.

Liman seçimi yapılırken dikkat edilecek kriterler aşağıda sıralanmıştır.

Teknenin bulunduğu lokasyona yakın olan bir yükleme limanı belirlenmelidir. Gemi ile nakliye için teknenin bulunduğu yere en yakın liman seçilmelidir ki zaman ve yakıt maliyeti açısından tekne sahibine lokasyon cazip gelmelidir.

Teknenin tahliye edileceği liman/demir bölgesi tekne sahibinin esas varış yapmak istediği lokasyona yakın olmalıdır. Yükleme limanında

olduğu gibi uygun lokasyon zaman ve yakıt maliyeti açısından tekne sahibine cazip gelmelidir.

Limanın / demir bölgesinin tekne yeklemek için gelecek geminin draftına yeterli derinlikte olması gerekmektedir.

Rıhtım boyunun gemi boyu açısından yeterli olması gerekmektedir. Yanaşılacak rıhtımın bir ucundan diğer ucuna rıhtım derinliği değişebildiğinden gemi draftı ve gemi boyu dikkate alınarak yanaşacağı rıhtımı seçilmelidir. Denize tahliye ve denizden yekleme koşulları açısından tehlike arz etmemesi için geminin yanaşacağı rıhtımın deniz trafiğinden etkilenmemesi gerekmektedir.

Körfez/boğaz limanları tercih sebebidir. Tekne elleemesi teknelerin hasar görmemesi adına özel imkan ve dikkat gerektiren bir operasyon olduğu için açık deniz limanlarında yapılacak elleçleme kötü hava koşullarına denk geldiği zaman yekleme/tahliyeye imkan vermemektedir. Maliyet açısından tekne elleçleme ücretinin uygun olduğu liman seçilmelidir.

Uygun liman seçimi için ülkemizin kuzey kesimleri incelendiğinde Karadeniz Bölgesi'nde aktif yat potansiyelinin olmadığı marinaların konumlarına bakılarak anlaşılmıştır. Marmara Bölgesi'nde İstanbul, marina çoğunluğu bakımından yatçıların en fazla konumlandığı şehir olarak görülmesi sebebiyle Haydarpaşa Limanı bölgedeki marinalara yakın konumu ile en uygun liman olarak seçilmiştir.

Haydarpaşa Liman ücretleri 2015 yılı tekne elleçleme tarifesi üzerinden özel talepler doğrultusunda %50 indirim uygulaması maliyet açısından büyük fayda oluştıracaktır (T.C. Devlet Demir Yolları, 2015: 35-36).

Saha araştırmaları sırasında konum ve maliyet açısından Güney kesimde Fethiye demir bölgesi tekne elleçlemesine uygun liman olarak seçilmiştir.

Haydarpaşa ve Fethiye arası mesafe vessel distance web sitesi üzerinden hesaplanmış olup 494 nm'dir (Vessel Distance, 2015).

## 2.3. Gemi Sefer Maliyetleri

Örnek gemi için Haydarpaşa ve Fethiye limanları arası sefer maliyetleri hesaplamasında Haydarpaşa Liman giriş-çıkış ücretleri, Çanakkale Boğaz geçiş ücretleri, Fethiye demir bölgesi ücretleri, seyir masrafları ve tekne elleçleme ücretleri dikkate alınmıştır.

### 2.3.1. Haydarpaşa Limanı Lokal Masrafları

Haydarpaşa limanına yanaşacak “M/V X” isimli örnek geminin gross ve net tonu dikkate alınarak ilgili makamların 2015 yılı tarifelerine göre Haydarpaşa Limanı lokal masrafları yaklaşık 4000 USD olarak belirlenmiştir. Bu masraflar kılavuzluk, römorkör, barınma, yola elverişlilik belgesi, fener rüsumu, deniz ticaret odası oda ve navlun payı, sahil sağlık rüsumu, atık ve acentelik ücretlerini içermektedir. Geminin Türk bayraklı olması ve kabotaj hattında çalışması durumuna kılavuzluk, römorkör, fener, sahil sağlık, deniz ticaret odası ücretleri diğer gemilere göre farklı tarife bazında ve indirimli olarak hesaplanmaktadır.

“MV X” gemisi 450 kw baş itere sahip olması sebebiyle liman giriş çıkışlarda iki römork yerine tek römork alabilmektedir (Resmi Gazete, 2012). Geminin teknik özelliği maliyet açısından lokal masrafları düşürmektedir.

### 2.3.2. Çanakkale Boğaz Geçiş Ücretleri

Çanakkale Boğazı’ndan geçecek M/V X isimli örnek geminin gross ve net tonu dikkate alınarak ilgili makamların 2015 yılı tarifelerine göre Çanakkale boğaz geçiş masrafları yaklaşık 450 USD olarak belirlenmiştir.

Limanlar yönetmeliğindeki kılavuz kaptan ve römorkör alınmasına ilişkin esaslara göre “Çanakkale veya İstanbul Boğazından girip Marmara limanlarından birine gidecek, Marmara limanlarından ayrılıp Çanakkale veya İstanbul Boğazından çıkacak uğraklı geçiş yapan her tonajdaki yabancı bayraklı ticaret gemileri, Çanakkale Boğazı Ege girişi ile Marmara limanları ve İstanbul Boğazı Karadeniz girişi ile Marmara limanları arasındaki güzergâhın deniz trafiği ve kıyı güvenliği yönünden ilgili liman başkanlıklarınca zorunlu görülen kesimlerinde seyir süresince kılavuz kaptan almak zorundadırlar” (Resmi Gazete, 2012). Dolayısıyla Türk bayraklı Marmara denizinde liman uğrağı yapacak gemilerin boğaz



geçişinde kılavuzluk hizmeti alma zorunluluğu yoktur. Bu sebeple hesaplamaya dahil edilmeyerek maliyet açısından fayda sağlanmıştır.

### **2.3.3. Fethiye Demir Bölgesi Lokal Masrafları**

Fethiye’de yük gemileri için bir liman tesisi olmaması sebebiyle Fethiye Liman Başkanlığı tarafından demirde tekne elleçlemesine izin verilmektedir ve dolayısıyla yanaşma/kalkma pilotaj, römorkör palamar ve barınma ücreti oluşmamaktadır.

Fethiye Limanı’na giriş-çıkış yapacak M/V X isimli örnek geminin gross ve net tonu dikkate alınarak ilgili makamların 2015 yılı tarifelerine göre Fethiye Demir Bölgesi lokal masrafları yaklaşık 2750 USD olarak belirlenmiştir.

### **2.3.4. Toplam Sefer Maliyeti**

Seyir masrafları hesaplamasında Haydarpaşa limanı Fethiye arasındaki mesafe dikkate alınarak seyir süresinde ve limanda bulunduğu süre zarfında harcanan yakıt maliyeti ve geminin işletmeye alma (running cost ) ücretleri sefer süresi ve liman sürecinde geçen zaman ile endeksli hesaplanmıştır. Geminin işletmeye alma masrafları 9490 gross ton bir gemi için takribi olarak 3325 USD hesaplanmış olup bu ücretlere personel maaşı, ofis harcamaları, bayrak klüp sigortası, tekne ve makine sigortası, yağlama yağı, su, klas, bakım onarım, kırtasiye giderleri, iletişim ve beklenmeyen giderlerden oluşmaktadır (Esmer, 2005: 211). Gemiye işletmeye alma ücreti günlük olarak hesaplanmaktadır. Sefer bazında seyir ve limanda geçen sürelerinin toplamıyla çarpılarak hesaplanır.

Yakıt maliyetleri fiyatları Opet firmasından 03.12.2015 tarihli ÖTV’siz yakıt fiyatlarına göre hesaplanmıştır.

Elleçleme ücreti Haydarpaşa Limanı’ndan %50 indirim uygulamasının kabul edilmesi esasına göre hesaplanmıştır.

Gemi hızı 14,5 knots üzerinden hesaplandığında seyir süresi 1,42 gün olarak belirlenmiştir.

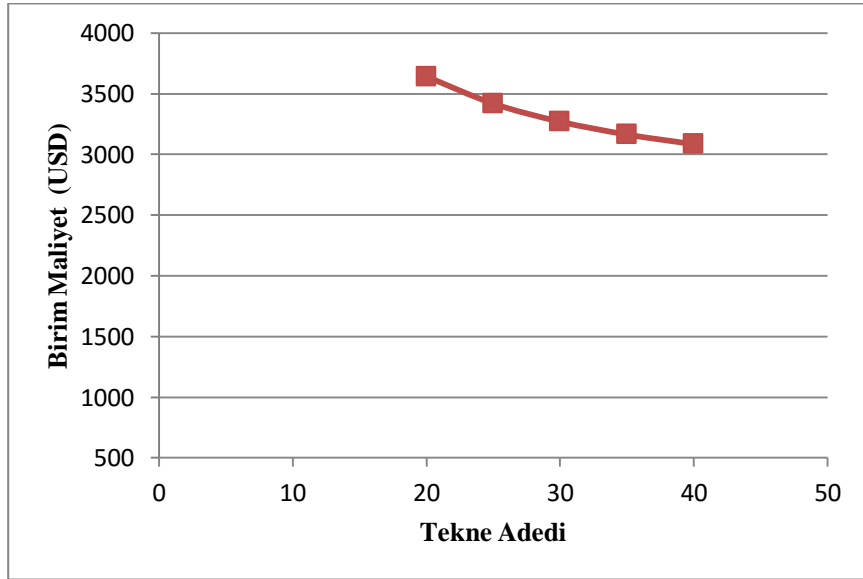
Örnek tekne modeline göre 20 tekne elleçlenmesi durumunda limanda kalma süresi toplam 4 gün üzerinden alınmıştır.

Teknenin seyirde güvenli nakliyesi için yükün bağlanması işlemi dışarıdan seçilecek yük bağlama (lashing) firması tarafından yaptırılması halinde tekne başı piyasa değerleri kapsamında 500 USD ile 1000 USD arasında maliyet oluşacaktır. Hesaplama tekne başı bağlama ücreti 700 USD alınmıştır. Bu işlemin gemi personeli tarafından yapılması durumunda maliyetler azalacaktır.

Teknelerin ortalama eşdeğer mal kıymetinde olduğu düşünülerek yüke nakliye sırasında hasar gelmesi durumunu garanti altına alabilmek için emtea sigortası tekne başı 500,00 USD olarak alınmıştır. Emtea sigorta fiyatları geminin yaşının genç olmasına bağlı olarak düşmekte ve tekne'nin mali değerine göre artmaktadır.

Yakıt maliyeti, Haydarpaşa lokal masraflar, tekne yükleme ücretleri, Fethiye lokal masraflar, yük bağlama ve emtea sigortası ücretleri toplamı sefer maliyetini vermekte olup 20 tekne bazında 4 gün limanda kalma süresi ile yaklaşık 73.000,00 USD sefer maliyeti oluşturduğu belirlenmiştir.

Tekne başı birim maliyet yaklaşık olarak 3650,00 USD olarak hesaplanmıştır.



Şekil 1: Tekne sayısına bağlı olarak birim taşımacılık maliyet değişimleri

Birim taşımacılık maliyeti Şekil 1’de grafiği verilen aynı ölçülerde 25 tekne bazında limanda kalma süresi 5 gün üzerinden yaklaşık 3400 USD, 30 tekne bazında limanda kalma süresi 6 gün üzerinden yaklaşık 3250 USD, 35 tekne bazında limanda kalma süresi 7 gün alınarak yaklaşık 3150 USD, 40 tekne bazında ve limanda kalma süresi 8 gün alınarak 3100 USD olarak hesaplanmıştır. Tekne elleçlemesindeki hız ve tekne sayısına bağlı olarak limanda kalma süresi maliyetler üzerine bir etken olmakla birlikte elleçleme esnasında vinç operatörünün tecrübesi limanda kalma süresinin azalmasıyla orantılı olarak maliyetleri düşürmede ciddi bir etken olacağı gözlemlenmektedir. Bununla birlikte geminin taşıma kapasitesine bağlı olarak tekne sayısındaki artış ile birim maliyetin düşeceği gözlemlenmiştir.

## 2.4. Tekne Seyir Riskleri ve Maliyetleri

Yat sahipleri açısından tekne ile seyir bir ulaşım aracı olarak değil, gezinti ve keyif amaçlı olarak düşünülmektedir. Özellikle uzun mesafede seyir yat kaptanın tecrübesiyle ters orantılı olarak çeşitli riskleri barındırmaktadır.

Oluşma sıklığına göre başlıca tekne kazaları şöyle sıralanabilir:

- Başka tekneyle çatışma.
- Sabit bir nesneyle çatışma.
- Alabora.
- Nedeni bilinmeyen kazalar.
- Denize düşme.
- Karaya oturmak.
- Yangın veya patlama (yakıttan kaynaklanan).
- Yüzen nesnelere çatışma.
- Su alma/su alarak batacak hale gelme.
- Batma.
- Tekne veya pervaneyi vurma.
- Teknede düşme.
- Yangın veya patlama (yakıttan değil) (Atmaca, 2005, s. 71).

Yukarıda belirtilen tekne kazaları dikkate alındığında gece seyirinde, sisli ve akıntılı hava koşullarında kaza riski daha da artmaktadır. Seyirde kaptanın tecrübesi risk faktörlerini azaltacak en önemli faktörlerden biri olmakla birlikte teknenin uzun seyir için hazırlıklı olması gerekir.. Yatçıların yaz döneminde güney sahillerimize inebilmek için kat edecekleri mesafe, zaman ve risk faktörleri dikkate alındığında teknesini deniz yolu taşımacılığı ile güney sahillerine indirmek ve sonbahar döneminde tekrar denizyolu taşıması ile Marmara

Bölgesi'ne çıkarmak özellikle sonbahardaki hava koşulları sebebiyle bir alternatif olarak avantajlı görülmektedir.

Gemi ile nakliye yerine, teknesi ile seyir etmek isteyen bir tekne sahibinin üstleneceği maliyetler; yakıt maliyeti ve eğer kendi gitmeyecekse kaptan atama ücretleridir. Maliyet hesaplamalarında Searay marka, Sundancer 260 model, tam boyu 8,1 metre, eni 2,59 metre, ağırlığı 3024 kg yakıt kapasitesi 261 litre, yakıt tipi benzin, motor markası Mercruiser, motor gücü 375 hp, maksimum hızı 22 knots/saat, maksimum hızda yakıt sarfiyatı 2,4 litre/nm olan örnek motor yat modeli dikkate alınmıştır.

Haydarpaşa Limanı ve Fethiye arası mesafe 494 nm'dir. Saatte 22 knot yapan bir motor yat Haydarpaşa Fethiye arası seferini 22,45 saatte tamamlayacaktır.

Maksimum hızda yakıt sarfiyat değeri 2,4 litre/nm olan örnek tekne modeli Haydarpaşa ve Fethiye arasında maksimum 1185,60 litre yakıt harcayacaktır. Teknenin yakıt kapasitesinin 261 litre olması sebebiyle maksimum hızda seyir etmesi durumunda 1185,60 litre yakıt gerekeceğinden maksimum hızda seyrin elverişli olmadığı yatçının seferi tamamlayabilmek için en az 5 kez yakıt ikmali yapması gerektiği gözlenmektedir. Ekonomik hızda seyir durumunda yakıt sarfiyatı 2-3 katı ölçüde azalacaktır ancak seyir süresinin de artmasına sebep olacaktır.

Ataköy Marina yakıt istasyonundan 28.12.2015 tarihinde alınan yakıt fiyatına göre örnek tekne modelinin Haydarpaşa ve Fethiye arasındaki seyrinde yaklaşık 2000 USD maksimum devirde yakıt maliyeti oluşacağı belirlenmiştir.

Takribi bir günlük seyir için yat kaptanı atanması durumunda yat kaptanı ücretlerinin USD 400 - USD 900 arası değişeceği düşünülerek yat kaptanı ücreti ve dönüş ulaşım ve uçak masrafları için ise USD 100 olarak dikkate alınıp tekne seyir maliyeti maksimum değerler üzerinden yaklaşık olarak 3000 USD belirlenmiştir.

### **3. SONUÇ**

Kendi karasularımız arasında genel kargo gemilerinde elleçleme oranları oldukça düşük olmakla birlikte, kabotaj taşımacılığının devletin sağladığı teşviklerle daha fazla hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda yapılan çalışmamızda liman fener, sahil sağlık rüsumu, kılavuzluk römorkör, palamar ücretleri, deniz ticaret odası oda payı ücretlerinde kabotaj hattında çalışan gemilerimiz için indirimli tarife

uygulanması ve ÖTV'siz yakıt kullanımı Türk armatörüne sağlanan başlıca avantajlardır. Nitekim mesafesi 494 nm olan Haydarpaşa Fethiye seferi yerine, yaklaşık mesafe uzaklığında Haydarpaşa'dan başka bir yabancı limana gidilmesi durumunda lokal masrafların bu maliyetlerin üzerinde olacağı açıkça anlaşılmıştır.

Haydarpaşa'dan Fethiye'ye 20 adet teknenin kabotaj taşıması yapılması durumunda örnek alınan gemi tipi ve tekne modeline göre birim maliyet yaklaşık olarak 3650 USD hesaplanmıştır ve geminin DWT'i büyük olduğundan taşıma kapasitesine bağlı olarak tekne sayısı arttırıldığında tekne başına maliyetlerin düştüğü 3100 USD'ye kadar gerilediği gözlemlenmiştir. Teknenin kendi seyir etmesi durumunda maksimum ücret olarak 3000,00 USD hesaplanmıştır. Teknenin ekonomik hızda seyri ve yat sahibinin yat kaptanı ataması yerine kendi seyir etmesi durumunda maliyetler azalacak olmakla birlikte bu durumda zaman faktörü dezavantaj olarak ortaya çıkacaktır. Teknenin deniz yolu ile nakliye maliyeti ile maksimum tekne seyir maliyetleri kıyaslandığında rakamların birbirine çok yakın olması sebebiyle kabotaj hattında yat taşımacılığının tekne sahiplerine zaman ve risk faktörleri açısından elverişlilik, armatörlere farklı bir taşımacılık potansiyeli ve karlılık doğuracağı görülmektedir. Ayrıca bu tarz taşımacılık işlemlerinin daha avantajlı hale getirilmesi adına bu alanda verilecek devlet teşviklerinin arttırılması gerekliliğidir.

## KAYNAKÇA

- Atmaca, S. (2005). *Deniz Kazaları ve Can Kurtarma Araçları*, Amatör Denizci El Kitabı (s.71), Amatör Denizcilik Federasyonu, İstanbul.
- Çelikkaya, A. (2012) "*Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme*". Maliye Dergisi, Sayı 162. s:94.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2013). *Denizcilik*. <http://www.ubak.gov.tr> Erişim Tarihi: 02.05.2014
- Dentur. (2015) "*Türkiye Yat ve Tekne Endüstrisi Raporu*", Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu, 25.06.2015.
- Esmer S., Yılmazel M. ve Firuzan A. (2005). "*Gemi İşletim Maliyetlerinde Gider Minimizasyonu*", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:7, Sayı:3. s:211.
- Haberci 53. (2015). *Karadenize Dev Marina Yatırımı* <http://www.haberci53.com/karadeniz/karadeniz-dev-marina-yatirimi-h17720.html> Erişim Tarihi: 29.12.2015.
- Resmi Gazete. (1926). *Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahariye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun*. Sayı:359, Tertip:3, Cilt:7, 19.04.1926. s:759.
- Resmi Gazete. (1983). *Yat Turizmi Yönetmeliği*. Sayı: 18125, Tertip:5, Cilt:22, 04.08.1983. s:3265.
- Resmi Gazete. (2012). *Limanlar Yönetmeliği, Limanlarda Seyir Emniyeti*. Sayı:28453, 31.10.2012.
- T.C. Devlet Demir Yolları. (2015). *TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi* <http://www.tcdd.gov.tr/files/liman/limantarife.pdf> Erişim Tarihi: 22.05.2015 .
- Vessel Distance. (2015). *Routing* [http://www.vesseldistance.com/?page\\_id=2](http://www.vesseldistance.com/?page_id=2) Erişim Tarihi: 02.10.2015 .