

**Ulaşım biçimleri: Deniz ulaşımı**

# Deniz ulaşımında trafik

Deniz ulaşımı

```
graph LR; A[Deniz ulaşımı] --- B[Yük taşımacılığı]; A --- C[Yolcu taşımacılığı];
```

Yük taşımacılığı

Yolcu taşımacılığı

Yük taşımacılığı

# Dökme yük gemileri

Dökme yük gemileri belirli malları taşımak üzere tasarlanmış gemilerdir. Sıvı dökme ve kuru dökme yük gemileri olmak üzere ikiye ayrılırlar. Suda yüzen en büyük gemileri içerir. En büyük tankerler, Ultra Büyük Ham Taşıyıcılar (ULCC) 500.000 (dwt) kadar, daha tipik boyut 250.000 ila 350.000 dwt arasında; en büyük kuru dökme yük taşıyıcıları yaklaşık 400.000 dwt iken, daha tipik boyut 100.000 ve 150.000 dwt arasındadır. Sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) teknolojisinin ortaya çıkması, özel gemilerle doğal gazın deniz ticaretini mümkün kıldı.

# Genel kargo gemileri

Genel kargo gemileri dökme olmayan yükleri taşımak üzere tasarlanmış gemilerdir. Geleneksel gemiler, aşırı yavaş yükleme ve boşaltma nedeniyle 10.000 dwt'nin altındaydı. 1960'lardan bu yana bu gemiler konteyner gemileriyle değiştirildi, çünkü konteyner gemileri daha hızlı ve verimli bir şekilde yüklenebilmekte, bu da ölçek ekonomisi ilkesinin daha iyi uygulanmasına izin vermektedir.

# Konteyner ve ro-ro taşımacılığı

# Konteyner taşımacılığı

Standart kap taşıyan gemilerdir. Standart kaplar "konteyner" adını alır. Türkçemizde konteyner karşılığı "yüklük" sözcüğü kullanılmaktadır. Yüklükler satıcının deposunda ya da terminalde önceden doldurularak mühürlenir ve terminaldeki stok sahasına gönderilir. Buradan da gemiye yüklenir. Konteynerlerin yüklenip boşaltılmasında özel konteyner araç-gereçleri kullanılır.

Oldukça yeni olan konteyner kullanımı ile deniz taşımacılığında bir çığır açılmıştır. Konteynerin ilk kullanımı 1920'lerde olmasına rağmen, yaygınlaşması 1960'lı yılları bulmuştur. Konteyner ile daha kısa sürede yükleme ve boşaltma yapılabildiği için, geminin limanda daha az beklemesi sağlanmaktadır. Bu ise sefer süresinin azalmasına ve dolayısı ile taşıma maliyetinde düşüşe imkan tanımaktadır.



# Konteyner taşımacılığı

Konteyner çelik veya alüminyum malzemedен yapılabilmekle birlikte, günümüzde çelik konteyner kullanımı daha yaygındır. Konteynerlerin taşıma alanında sağladığı bazı avantajlar şu şekilde sıralanabilir:

- Yükleri birleştirebilme imkanı;
- Emek yoğun elleçleme yerine seri elleçlemeye fırsat tanınması;
- Taşımada ekonomi sağlaması;
- Malın çalınma rizikosunun azalması;
- Yük hasarında azalma;
- Taşımada doküman tasarrufu;
- Sigorta maliyetlerinde tasarruf;
- Bir taşıma sisteminden diğerine kolayca geçiş;
- Mala ambalaj görevi görmesi.













# Ro/Ro taşımacılığı

Ro/Ro gemileri taşıt gemileridir. Hangarlarında genellikle tekerlekli yükler, üst güvertelerinde de konteyner taşınır. Ro/Ro gemileri boy/en oranı küçük olan gemilerdir. Böylelikle hem olabildiğince geniş güverte alanı sağlanmış olmaktadır; hem de gemi dengesi güçlendirildiğinden istif yüksekliği artırabilmektedir.

Ro/Ro gemileri seri yükleme boşaltma yapar. Özellikle tekerlekli yüklerin elleçlenmesi durumunda ro/ro'lar birkaç saat gibi kısa bir zaman dilimi içinde limandaki işlerini bitirirler. Bu yüzden, bu tür gemilerde elleçleme sırasında hızlı enine ve boyuna birim değişiklikleri görülür.









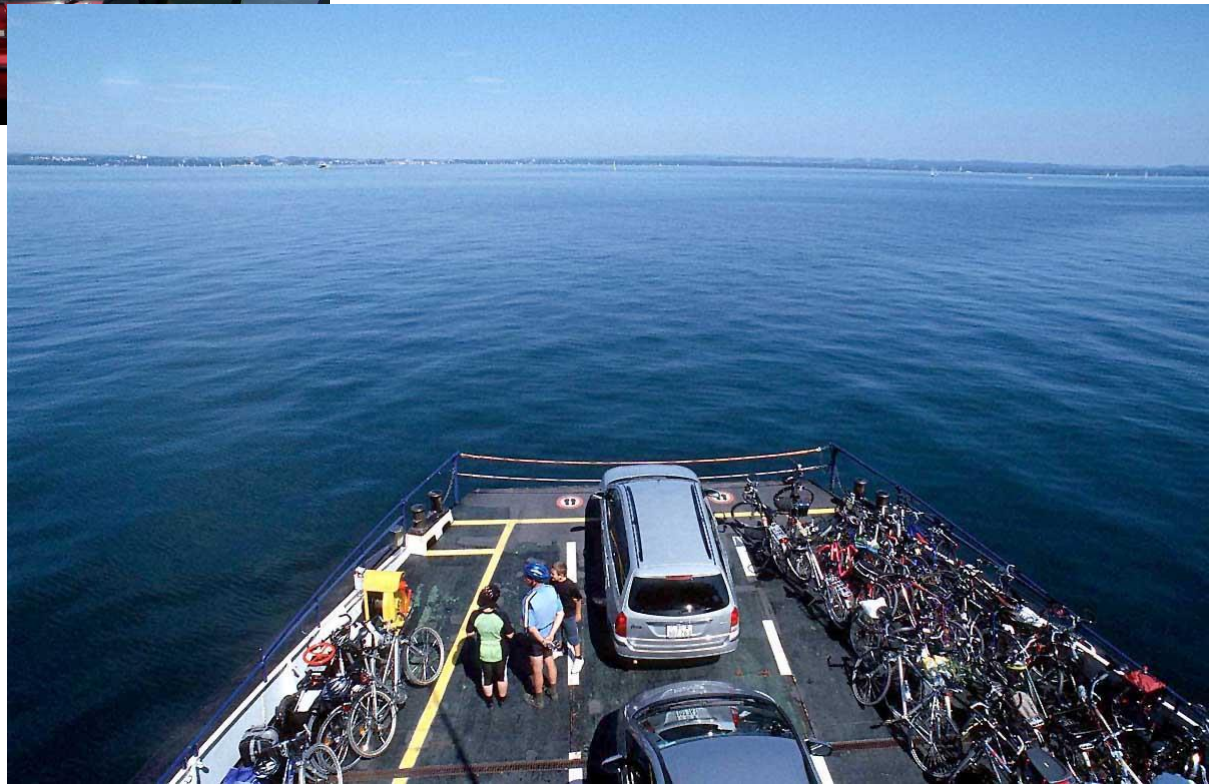
Yolcu taşımacılığı

# Yolcu taşımacılığı

Yolcu gemileri geçmişte, uzun mesafeli taşımacılık için mevcut tek ulaşım türü oldukları için tarihsel olarak önemli bir rol oynamıştır. Çağdaş bir ortamda, yolcu gemileri iki kategoriye ayrılabilir:

- İnsanların servis aracı tipi bir hizmette nispeten kısa su kütleleri (nehir veya boğaz gibi) boyunca taşındığı yolcu feribotları
- Yolcuların bulunduğu yolcu gemileri genellikle birkaç gün süreli tatil gezilerini içerir.

Birincisi daha küçük ve daha hızlı gemiler olma eğilimindedir, ikincisi genellikle çok çeşitli olanaklara sahip çok büyük kapasiteli gemilerdir. 2018 yılında yaklaşık 28.5 milyon yolcuya yolcu gemileri tarafından hizmet verildi ve filonun yıl boyunca yeniden konuşlandırıldığı birkaç mevsimsel pazara hizmet verdiği için çok fazla büyüme potansiyeline sahiptir.



# Liner Transatlantiklerde Başlangıçtan Günümüze Gelişme ve Değişim

- 19. yüzyıl ortasından 20. yüzyıl ortasına kadar olan 100 yıllık süre
- BAŞLANGIÇ: (1838'de Atlantik Okyanusu 15.5 günde geçilmiştir. 200 yolcu ile sınırlı)
- GELİŞME: (1860'lar, Okyanusu geçiş 8-9 güne inmiş, gemilerin tonajı artmış, 1500 yolcu)
- OLGUNLUK: (20 yüzyılın ilk çeyreği; Okyanusu geçiş 4.5 gün; 1500-2000 yolcu; Avrupa'dan Amerika'ya göç)
- MODANIN GEÇMESİ:





# Nehir ve Kanallar





















citycruises

LENNY OF PEARL

citycruises.com

Serpent

MERCURIA

LİMANLAR



















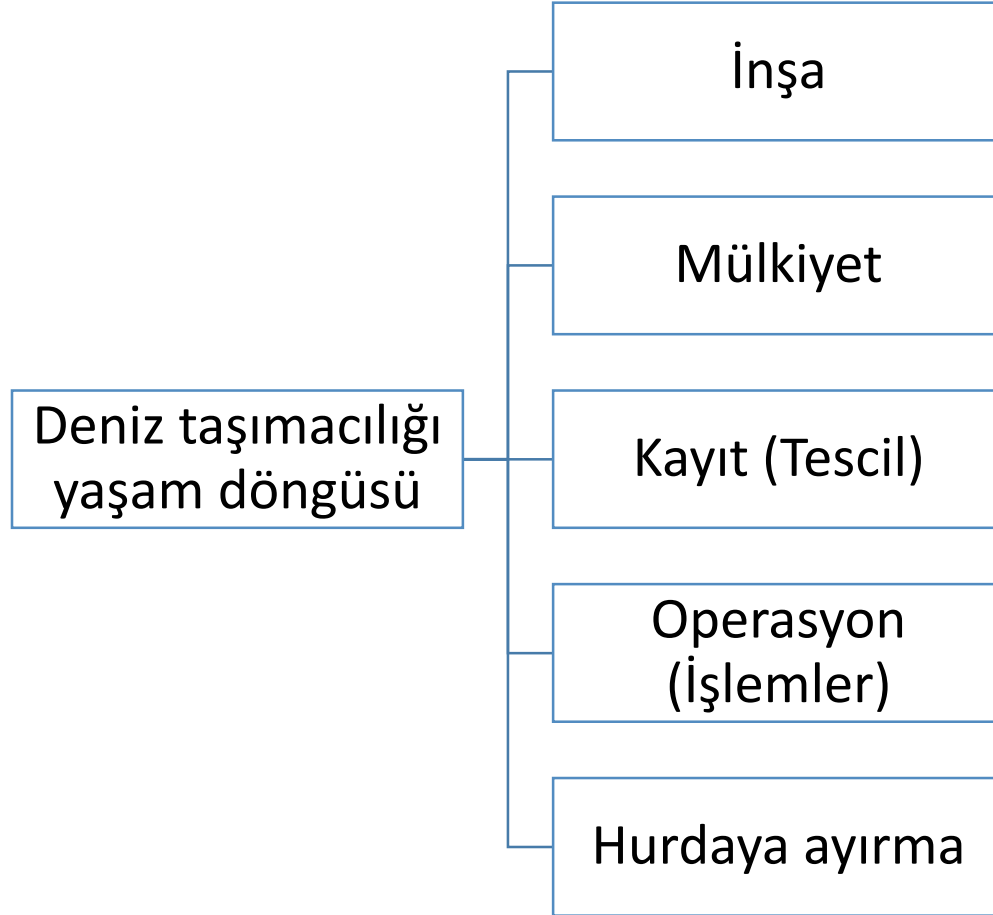




# Deniz taşımacılığı yaşam döngüsü ve başlıca ulusal aktörler

Deniz taşımacılığı temel ve yardımcı (destek) faaliyetleri içerdiği için çeşitli ekonomik sonuçları vardır. Böyle bir ilişki genellikle okyanus veya “mavi” ekonomi olarak adlandırılır. Deniz taşımacılığı, farklı ulusal aktörleri içeren beş ana aşamayı içeren bir yaşam döngüsünün bir parçasıdır.

# Deniz taşımacılığı yaşam döngüsü ve başlıca ulusal aktörler

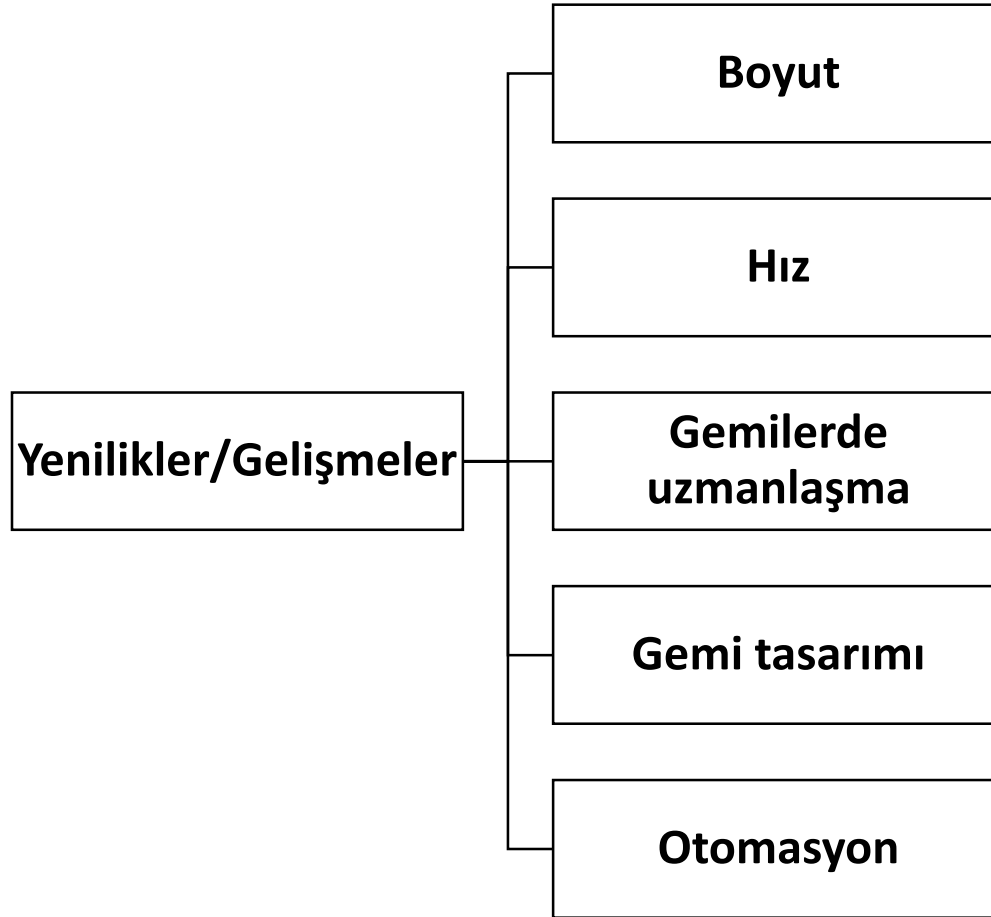




# Deniz taşımacılığı yaşam döngüsü ve başlıca ulusal aktörler

Ayrıca, deniz ulaştırması yaşam döngüsü yan faaliyetlerle desteklenmektedir. Örneğin, inşa veya işletme gibi, nakliyatın finanse edilmesi ve sigortalanması gerekir. İngiltere ve İskandinav ülkeleri bu sektörde bir uzmandır. Deniz operasyonları, çoğu Filipinler ve Endonezya'dan işe alınan denizcileri gerektirir. Dünyanın liman terminallerinin payı, Hong Kong, Hollanda, Singapur ve Birleşik Arap Emirlikleri'yle en büyük paya sahip küresel terminal operatörleri tarafından işletilmektedir.

# Deniz ulaşımındaki yenilikler



# Kaynakça

Ekler, C. 2002. Ulaşımında Politika ve Pratik, Ankara.

Kayseriliođlu, E.2004. Deniz Taşımacılığı Sektör Profili, İTO Etüd ve Araştırma Şubesi, İstanbul.

Kılınçaslan, T. 2012. Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi-Toplu Taşıım-Planlama-Politikalar, Ninova Yayınları, İstanbul.

Rodrigue, J.P., Comtois, B.C., Slack, B. 2013. The Geography of Transport Systems, Routledge, New York.

Saatçiođlu, C. 2006. Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları, gazi Kitabevi, Ankara.

Tümertekin, E. 1987. Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 2053, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N. 2015. Beşeri Coğrafya: İnsan. Kültür. Mekan, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N. 2015. Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Worldwatch Enstitüsü, Dünyanın Durumu, 1993-2012, Tema Yayınları, İstanbul.

Yollar Türk Milli Komitesi. 1994. Karayolları ve Çevre: El Kitabı. Ankara, 1994.