İMEAK DENİZ TİCARET ODASI
TURKISH CHAMBER OF SHIPPING

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İstanbul 2019

İSTANBUL VE MARMARA EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ DENİZ TİCARET ODASI

2019 İSTANBUL

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ DENİZ TİCARET ODASI

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İSTANBUL -2019

Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu en kısa zamanda başarmalıyız...

Gazi Atatürk

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI

YÖNETİM KURULU

Sn. Tamer KIRAN	Yönetim Kurulu Başkanı
Sn. Şadan KAPTANOĞLU	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Sn. Recep DÜZGİT	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Sn. Ö. Faruk MİRAS	Yönetim Kurulu Sayman Üyesi
Sn. T. Taylan KALKAVAN	Yönetim Kurulu Üyesi
Sn. Başaran BAYRAK	Yönetim Kurulu Üyesi
Sn. İ. Tamer HAŞİMOĞLU	Yönetim Kurulu Üyesi
Sn. Adnan NAİBOĞLU	Yönetim Kurulu Üyesi
Sn. Uğur Sina ŞEN	Yönetim Kurulu Üyesi
Sn. Mustafa CAN	Yönetim Kurulu Üyesi
Sn. Burak AKARTAŞ	Yönetim Kurulu Üyesi

ÖNSÖZ

Türkiye'de ve Dünya'da denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ve 2018 yılı itibariyle ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan Denizcilik Sektör Raporu uzun bir çalışma sonunda hazırlanmıştır.

Raporun hazırlanmasında, belirsizliğini koruyan Dünya denizcilik sektöründe 2018 yılında gerçekleşen durumun yanısıra, ülkemiz açısından da ulaşılan durumun tarafsız olarak incelenmesi ve bilimsel verilere dayanarak ortaya konması gayemiz olmuştur.

Sektörümüzün ülke ekonomisine olan katkısını artırmak ve denizciliğimizin Dünya denizciliği ile rekabet edebilirliğini sağlamak amacıyla oluşturulan politikaların gerçekleştirilmesi yönündeki çalışmalarımız Odamızca ilgili yurtiçi ve yurtdışı Kurum ve Kuruluşlar nezdinde sürdürülmektedir. Gayemiz, denizciliğin ülkemizde bir "Devlet Politikası" olmasıdır.

Sektörümüzün gelecek yıllarda ülke ekonomisine olan katkılarının artarak devam edeceğine olan inancımızla, Raporumuzun yararlı olmasını dileriz.

Tamer KIRAN
Yönetim Kurulu Başkanı

İÇİNDEKİLER

1. DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER 1
1.1.DÜNYA EKONOMİSİ 1
1.2.DÜNYA DENİZ TİCARETİ 6
1.2.1.Dünya Deniz Taşımacılığı 6
1.2.2.Dünya Deniz Ticaret Filosu 15
1.3. 2018 YILI DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARINDAKİ GELİŞMELER 18
1.3.1.Tanker Piyasası 18
1.3.2.Dökme Yük Piyasası 21
1.3.3.Konteyner Piyasası 23
1.4.ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI 26
1.4.1.Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları 26
1.4.2. ULUSLARARASI DENİZ TİCARET ODASI (ICS) 36
1.4.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri 36
1.4.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri 37
1.4.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri 40
2.2.TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ 55
2.2.1.Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri) 55
2.2.2.Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi 59
2.2.3.Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri) 66
2.2.4.Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri 71
2.2.5.Türk Deniz Ticaret Filosunun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri 76
2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER 79
2.3.1.Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler 82
2.3.2.Kabotaj Yük Taşımaları 85
2.3.3.Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler 93
2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı 96
2.3.5.En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler 99
2.3.6.Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler 101
2.3.7.Konteyner Taşımacılığı 109
2.3.8.Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler 113
2.4.TÜRK BOĞAZLARI 118
2.4.1.Türk Boğazlarının Konumu ve Özellikleri 118
2.4.2.Montrö Boğazlar Sözleşmesi 118

2.4.3.Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu 119
2.4.4.Boğazlar Tüzüğü ve Diğer Tedbirler 126
2.5.DENİZ SİGORTALARI 128
2.5.1.Su Araçları, Tekne ve Makine Sigortası (Hull & Machinery Insurance) 128
2.5.2.Su Araçları, Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası (Protection & Indemnity Insurance).. 129
2.5.3.Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk (Cargo Insurance) 129
2.5.4.Deniz Sigortaları Tarihçesi 130
2.5.4.1.Dünya'da Deniz Sigortaları 131
2.5.4.2.Türkiye'de Deniz Sigortaları 131
2.6.GEMİ İNŞA SANAYİ 135
2.6.1.Türk Gemi İnşa Sanayi 135
2.6.1.Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu 135
2.6.2.Savunma Sanayi Projeleri 144
2.6.3.Yat İnşa 145
2.6.4.Gemi Yan Sanayi 146
2.6.5.Gemi İnşa Sektörünün Sorunları: 147
2.7.GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ 150
2.7.1.Genel Olarak Gemi Geri Dönüşümü 150
2.7.2.Uluslararası Mevzuatların Değerlendirilmesi 151
2.7.3.Türkiye'nin Avantajları 153
2.7.4.2018 Yılı Hurda Fiyatları Değerlendirmesi 156
2.7.5.Türkiye'nin Gemi Geri Dönüşüm Vizyonu 157
2.7.6.Diğer Hususlar 157
2.8. Limanlar 161
2.8.1.Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları 160
2.8.2.TDİ Limanları 166
2.8.3.T.C.D.D. Tarafından İşletilen Limanlar 168
2.8.4.Liman Özelleştirmeleri 174
2.8.5.TCDD'den Özelleşen Limanlar 178
2.8.6.Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri 188
2.9.DENİZCİLİK EĞİTİMİ 194
2.10.TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI 199
2.10.1.Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları 199
2.10.2.Denizcilik Anlaşmaları 208
2.11.DENİZ TURİZMİ 213
2.11.1.Deniz Turizminin Tanıtımı 213

2.11.2.Örgütlenme 216
2.11.3.Deniz Turizmi Çalışma Grubu 216
2.11.4.2018 Yılında Genel Görünüm 217
2.11.5.Deniz Turizminin Unsurları 222
2.11.5.1.Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği 222
2.11.5.2.Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği 225
2.11.5.3.Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği 225
2.11.5.4.Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri 236
2.11.6.Diğer Unsurlar 237
2.11.6.1.Eğitim 237
2.11.6.2. Tanıtım 237
2.11.6.3.Ekonomi 238
2.11.7.Amaç ve Stratejiler 238
2.11.7.1.Stratejik Amaçlar 238
2.11.7.2.Hedef ve İlkeler 238
2.11.8.Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2013-2018) 238
2.11.9.Sonuç ve Değerlendirme 239
2.11.10.İstanbul Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı 242
2.12.TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ 257
2.12.1.Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu 258
2.12.2.Su Ürünleri Yetiştiriciliği 261
2.12.3.Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı 263
2.12.4.Su Ürünleri İhracatı 264
2.12.5.Su Ürünleri İthalatı 266
2.12.6.Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi 268
2.13.DENİZ KUMCULUĞU 270
2.13.1.Kumcular Limanı Yerleşim Yeri 270
2.13.2.Dünyada ve Türkiye'de Deniz Kumculuğunun Karşılaştırması 271
2.13.3.2018 Yılı Hedefleri 271
2.14.GEMİ ACENTELİĞİ 274
2.14.1.Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı 274
2.14.2.Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi 275
2.14.3.Gemi Acenteliği Mevzuatı 275
2.14.3.1.Türk Ticaret Kanunu 275
2.14.3.2.Gemi Acenteleri Yönetmeliği 276
2.14.3.3.Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ 276

2.14.3.4.Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi 276
2.14.4.Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu 277
2.14.5.Odamızda Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerler Faaliyetleri 282
2.15.LOJİSTİK SEKTÖRÜ 285
2.15.1.Lojistik Tanımı ve Kapsamı 285
2.15.2.Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum 285
2.15.3.Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi 286
2.15.4.Dünya'da Lojistik Merkezlerin/Köylerin Geçmişi ve Mevcut Durumu 289
2.15.5.Türkiye'de Lojistik Merkezler/Yük Terminalleri 290
EKLER 293

Tablolar Listesi

Tablo 1 : Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler..... 2
Tablo 2 : Dünya Gayri Safi Yurt içi Büyüme (Yıllık Bazda %) 4
Tablo 3: Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı..... 6
Tablo 4: Dünya Denizyolu Taşımacılığı (milyon ton)..... 7
Tablo 5: Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil)..... 9
Tablo 6: Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle Adet ve DWT Gelişimi.15
Tablo 7: Tanker Piyasaları 2018-2019 20
Tablo 8 : Dökmeyük Piyasaları 2018-2019 22
Tablo 9 : Düzenli Hat Piyasaları 2018-2019.....24
Tablo 10: 2016-2017 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri 38
Tablo 11: Harcama Yöntemiyle GSYH Ana Bileşenleri ..... Error! Bookmark not defined.
Tablo 12: Yıllara Göre Dış Ticaret 1923-2018 (1000 ABD $)... Error! Bookmark not defined.
Tablo 13: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) ..... Error! Bookmark not defined.
Tablo 14: Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) ..... Error! Bookmark not defined.
Tablo 15: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) ..... Error! Bookmark not defined.
Tablo 16: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması ..... Error! Bookmark not defined.
Tablo 17: Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı.... Error! Bookmark not defined.
Tablo 18: Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı Error! Bookmark not defined.
Tablo 19: Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı..... Error! Bookmark not defined.
Tablo 20: Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı.. Error! Bookmark not defined.
Tablo 21: Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı ... Error! Bookmark not defined.
Tablo 22: Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı ..... Error! Bookmark not defined.
Tablo 23: Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı .... Error! Bookmark not defined.
Tablo 24 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı ... Error! Bookmark not defined.
Tablo 25: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı ..... Error! Bookmark not defined.
Tablo 26: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması ..... Error! Bookmark not defined.
Tablo 27: Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı.... Error! Bookmark not defined.
Tablo 28: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri .. Error! Bookmark not defined.
Tablo 29: 1 Ocak 2019 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri.... Error! Bookmark not defined.
Tablo 30: 1 Ocak 2019 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu Error! Bookmark not defined.
Tablo 31: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları ..... Error! Bookmark not defined.

Tablo 32: Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı 79
Tablo 33: 2006-2018 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%) 80
Tablo 34: 2018 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Miktar ve Değer Yüzdeleri 81
Tablo 35: Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları.....82
Tablo 36: 2018 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'ları.....83
Tablo 37: 2018 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'ları (Devam)...84
Tablo 38: 2007-2018 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton) 85
Tablo 39: 2018 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (mton) 86
Tablo 40: 2018 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton %).....87
Tablo 41: 2007-2018 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil) 88
Tablo 42: 2007-2018 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil) 89
Tablo 43: 2016-2018 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları.....90
Tablo 44: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (MTON).....91
Tablo 45: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (TL).....92
Tablo 46: 2009-2018 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları 93
Tablo 47: Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları(ton).....94
Tablo 48: 2018 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (mton).....96
Tablo 49: 2018 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (mton) 96
Tablo 50: En Fazla İhracat + Transit Yük Elleçlenen Limanlarımız 97
Tablo 51: En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan Limanlar.....98
Tablo 52: En Fazla İhracat – Transit Yükleme Yapılan Ülkeler (mton) 99
Tablo 53: En Fazla İthalat – Transit Boşaltma Yapılan Ülkeleri (mton).....100
Tablo 54: 2018 Yılı Türkiye- OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme 101
Tablo 55 : 2018 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma ..102
Tablo 56: OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (mton) 103
Tablo 57: 2018 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (ton) 104
Tablo 58: AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (ton) 105
Tablo 59: AB Ülkeleriyle 2016-2017-2018 Denizyolu Dış Ticaret Değişimi (mton).....106
Tablo 60: KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat +Transit Yükleme (mton) 107
Tablo 61: KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat +Transit Boşaltma (mton) 107
Tablo 62: 2018 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton) 108
Tablo 63: Dünya Konteyner Filosu 2018 109
Tablo 64: 2009-2018 Konteyner Elleçlemeleri (TEU) 110
Tablo 65: 2018 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU).....111
Tablo 66: Yüz Bin TEU Üzerinde Konteyner Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU) 112
Tablo 67: 2017-2018 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları ..113
Tablo 68: 2018 Yılı Yurt Dışı bağlantılı Otomobil/Araç Elleçlemesi (Adet).....115
Tablo 69: Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları 119
Tablo 70: Tanker Trafiğine İlişkin Boğaz Geçişleri.....121
Tablo 71: İstanbul Boğazından 2016-2018 yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı 122
Tablo 72: Çanakkale Boğazından 2016-2018 yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı 122
Tablo 73: 2018 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş 123
Tablo 74: 2018 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş 123
Tablo 75: 2006- 2018 Yılları İstanbul Boğaz Gemi Geçişleri 124
Tablo 76: 2006- 2018 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri 125
Tablo 77: 2017-2018 Türkiye'deki Deniz Sigortaları 131
Tablo 78: 2018 Ana Arama Kurtarma Merkezi Kaza Bilgileri 133

Tablo 79: Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları 142
Tablo 80: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri 161
Tablo 81: Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri 162
Tablo 82: Aylar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları....163
Tablo 83: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkânları....167
Tablo 84: TCDD Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkânları 168
Tablo 85: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar....168
Tablo 86: TCDD Limanlarında 2014-2018 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı (Ton) 170
Tablo 87: Özel Limanların Listesi 172
Tablo 88: Mersin Limanı 2018 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)....179
Tablo 89: Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları....181
Tablo 90: Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları184
Tablo 91: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları 186
Tablo 92: Safiport Derince Uluslararası Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları 188
Tablo 93: Dünyanın En Fazla Yük Elleçleyen İlk 10 Limanı (milyon ton) 192
Tablo 94: Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman (1000 TEU) 192
Tablo 95: Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler 194
Tablo 96: Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları 195
Tablo 97: Türkiye'deki Denizcilik Meslek Liseleri....196
Tablo 98: Türkiye'deki Denizcilik Eğitimi Veren Özel Denizcilik Eğitim Kursları 197
Tablo 99: Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları....205
Tablo 100: İkili Denizcilik Anlaşmaları 208
Tablo 101: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri....218
Tablo 102: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yatlar 223
Tablo 103: Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine Ve Yıllara Göre Dağılımı 224
Tablo 104: Ülkeler Bazında Avrupa Kruvaziyer Pazarı Büyüme Oranı....226
Tablo 105: Varış Yerleri Bazında Dünya Kruvazyer Pazarı 229
Tablo 106: Türkiye'ye 2014 Yılında 1.8 Milyon Kruvaziyer Yolcusu Geldi 229
Tablo 107: İstanbul Salıpazarı Kruvaziyer Limanı 2013-2014 Yılı 12 Aylık Gemi Ve Yolcu İstatistik Bilgisi 230
Tablo 108: Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı 234
Tablo 109: Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Sustü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri....237
Tablo 110: Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı....243
Tablo 111: Şehir Hatları Filosu 245
Tablo 112: Çalışılan Hatlara Göre Toplam Yolcu Sayısı 247
Tablo 113: TURYOL Gemi Filosu....249
Tablo 114: Dünya Su Ürünleri Üretimi....257
Tablo 115: Türkiye Su Ürünleri Üretimi (Ton) 258
Tablo 116: Su Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı....259
Tablo 117: Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2018) 259
Tablo 118: Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton) 260
Tablo 119: Avcılığı En Çok Yapılan Demarsal Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton)260
Tablo 120: Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarı (Ton) 261
Tablo 121: Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı (Ton) 261
Tablo 122: Türkiye'de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton) .262

Tablo 123: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2018) 263
Tablo 124: Türkiye'nin Su Ürünleri İthalatı ve İhracatı 267
Tablo 125: Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu (15.05.2019) 278
Tablo 126: Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı (15.05.2019).....278
Tablo 127: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı I.BÖLGE 279
Tablo 128: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı II.BÖLGE (Şubeler Dahil) (Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar) (15.05.2019).....279
Tablo 129: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı III.BÖLGE (Şubeler Dahil) (Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar) (15.05.2019).....279
Tablo 130: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı.....280
Tablo 131: Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı.....280
Tablo 132: Muğla İlinde Faaliyet Gösteren Gemi Acente Firmalarının Dağılımı 281
Tablo 133: Gemi Acente istatistikleri 281
Tablo 134: Yıllara Göre Odamız Merkez ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimleri ve Seminerleri.....282
Tablo 135: Odamız Merkez Ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin Dağılımı 283
Tablo 136: Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin Dağılımı (2008-2018) 283
Tablo 137: Türkiye'nin Küresel Lojistik Performans Endeksi 287
Tablo 138: Yıllar İtibariyle Lojistik Merkez Yük Taşımaları 292

Grafik Listesi

Grafik 1: Dünya Gayri Safi Yurt İçi Büyüme..... 5
Grafik 2: Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı..... 6
Grafik 3: 2018 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton %) 9
Grafik 4: 2018 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %) 10
Grafik 5: Dünya Demir Cevheri Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil 10
Grafik 6: Dünya Kömür Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil.....11
Grafik 7: Dünya Tahıl Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil.....11
Grafik 8: Dünya Minör Dökme Yük Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil 12
Grafik 9: Dünya Ham Petrol Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil 12
Grafik 10: Dünya Petrol Ürünleri Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil 13
Grafik 11: Dünya Gaz Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil.....13
Grafik 12: Dünya Kimyasal Madde Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil 14
Grafik 13: Dünya Konteyner Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil.....14
Grafik 14: Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2019 (1000 DWT).....16
Grafik 15: Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2019 (DWT %).....17
Grafik 16: 2019 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelik Dağılımı (DWT).17
Grafik 17: Taşıma Modları Arasında CO^2 Emisyonlarının Mukayesesi 31
Grafik 18: Küresel sülfür üst sınırı 32
Grafik 19: ECA Bölgelerinde yakıt içerisinde müsaade edilen sülfür miktarı.....32
Grafik 20: PARIS MoU kapsamında denetlenen ve tutulan gemiler 36
Grafik 21 : Ocak –Aralık 2018 tarihleri arasında denetlemeler sonucu tutulan Türk bayraklı gemilerin ülkelere göre dağılımı.....37
Grafik 22 : Ocak – Aralık 2018 Tarih Aralığında Ülkelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları 40
Grafik 23: Ocak – Aralık 2018 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları 40
Grafik 24: Sektörlerin GSYH İçerisindeki Payları 48
Grafik 25 : 2016-2017-2018 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Gelişimi.....58
Grafik 26: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 60
Grafik 27: Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması.....61
Grafik 28: Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması 62
Grafik 29: Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması 63
Grafik 30: Kimyevi Madde Tankerleri Yaş Ortalaması.....64
Grafik 31: Konteyner Gemileri Yaş Ortalaması.....65
Grafik 32: RO-RO Gemileri Yaş Ortalaması 66
Grafik 33: 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı 67
Grafik 34 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 71
Grafik 35: Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi 73
Grafik 36: 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo.....73
Grafik 37: Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması 76
Grafik 38: 2018 Dünya Deniz Taşımacılığı (mton %) 79
Grafik 39: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%).....80
Grafik 40: 2007-2018 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları Değişimleri.....82
Grafik 41: 2007-2018 Kabotaj Taşımacılığı Değişim Yüzdeleri (%).....85
Grafik 42: 2018 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %) 86
Grafik 43: 2007-2018 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı 88
Grafik 44: 2007-2018 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı.....89
Grafik 45: 2017-2018 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tipleri Dağılımı 91
Grafik 46: 2004-2018 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları %.....92

Grafik 47: 2009-2018 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları.....93
Grafik 48: Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları 94
Grafik 49 : Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri.....95
Grafik 50: 2018 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzdelik Dağılımı .97
Grafik 51: AB Ülkeleriyle 2016-2017-2018 Denizyolu Dış Ticareti (Bir milyon ton üzeri) 106
Grafik 52: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret 108
Grafik 53: Dünya Konteyner Filosunun İlk 30 Ülkesi 110
Grafik 54: 2009-2018 Dış Ticaret Yıllık Değişim (TEU) 111
Grafik 55: 2018 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU).....112
Grafik 56: 2018 Yılı Bölgelere Ro-Ro ile Taşınan Araç Yüzdeleri 114
Grafik 57: 2018 Yılı Bölgelere Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet).....116
Grafik 58: 2010-2018 Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet) 116
Grafik 59: 2000-2018 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları.....120
Grafik 60: 2006-2018 İstanbul ve Çanakkale Boğazları Gemi GT 120
Grafik 61: İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi.....124
Grafik 62: Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi.....125
Grafik 63: 2017-2018 Deniz Sigortalarında Toplam Prim Üretimi 132
Grafik 64: 2002/2019 Faal Tersane Sayıları.....135
Grafik 65: 2004-2018 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları 136
Grafik 66: 2004-2018 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT).....137
Grafik 67: Tersanelerin Bakım-Onarım Değerleri (DWT).....137
Grafik 68: Tersanelerin İstihdam Durumu.....138
Grafik 69: Gemi İnşa Sanayinin 2009-2018 İhracat Değerleri 139
Grafik 70: 2002-2018 Tersane Proje Kapasiteleri 139
Grafik 71: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Sayısal Dağılımı.....140
Grafik 72: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT).....140
Grafik 73: Tanker Siparişi Alan Ülkeler Sıralaması 141
Grafik 74: Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı.....141
Grafik 75: Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri.....142
Grafik 76: Gemi Yapımı Alanında Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri ..144
Grafik 77: Dünya 24 metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2019.....146
Grafik 78: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri.....162
Grafik 79: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri.....162
Grafik 80: Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri.....163
Grafik 81: Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları.....164
Grafik 82: Aylara Göre Gemi Sayıları (2018) 164
Grafik 83: TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2018) 169
Grafik 84: TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton).....169
Grafik 85: TCDD Limanları 2014 – 2018 Elleçleme İstatistikleri.....171
Grafik 86: TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım (2018).....171
Grafik 87: Mersin Limanı 2018 Yükleme & Boşaltma 179
Grafik 88: Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları 180
Grafik 89: Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları.....181
Grafik 90: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları 186
Grafik 91: Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer gemi ve Yolcu Sayıları (2010-2018) 233

Grafik 92: Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı 242
Grafik 93: Türkiye Su Ürünleri İhracatı.....265
Grafik 94: Türkiye 'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2015).....265
Grafik 95: Türkiye Su Ürünleri İthalatı (Ton).....266
Grafik 96: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2015).....267
Grafik 97: Kum Satış Grafiği.....272
Grafik 98: Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı.....281
Grafik 99: 2017 Yılı Lojistik Merkezleri Yerleri Ve Durumu 291

DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

1. DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

Bu başlık altında dünya ekonomisi ve dünya deniz taşımacılığı ile dünya filosu bilgilerine yer verilmiştir.

1.1.DÜNYA EKONOMİSİ

2008 küresel finansal krizinin üzerinden yaklaşık 10 yıl geçmesine rağmen dünya ekonomisi kriz öncesi büyüme oranlarına halen ulaşamamıştır. Küresel büyümenin istenilen düzeylere gelememesinde kriz öncesi seviyelere ulaşamayan yatırım ve ticaret büyüme oranları, düşük verimlilik ve düşük ücret artışları etkili olmuştur. Genel olarak, küresel büyüme, 2008 yılına kıyasla hala sağlam, ancak dalgalı bir görünüm sergilemektedir. 2017 yılında nispeten dengeli dağılan büyüme oranlarının aksine 2018 yılında ülkeler ve sektörler arasında büyüme oranları farklılaşmaktadır. Bu dönemde artan ticaret engelleri, daralan finansal koşullar, yüksek borçluluk oranları, yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerde sermaye çıkışları ve süregelen jeopolitik gerilimlerin etkisi dünya ekonomisi üzerinde daha belirgin hale gelmiştir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde ABD Merkez Bankasının (Fed) faiz artışları ve Avrupa Merkez Bankasının (ECB) varlık alım programının sonuna gelmesiyle birlikte finansal koşulların gittikçe sıkılaşması risk oluşturmaktadır. Gelişmekte olan ekonomilerin birçoğunun 10 yıl öncesine kıyasla daha yüksek düzeyde özel ve kamu borçlarının olması, bu ülkeleri daha kırılgan kılmaktadır.

2018 yılında gelişmiş ekonomilerin büyüme oranlarının 2017'ye göre bir miktar hız kazanarak yüzde 2,4'e yükselmesi beklenmektedir. 2019 yılında ise bu oranın başta ABD ve Avro Bölgesi olmak üzere gelişmiş ekonomilerde beklenen ivme kaybı sonucu yüzde 2,1 olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir. Orta vadede çıktı açığının kapanması ve para politikalarında normalleşme adımlarının devam etmesiyle birlikte gelişmiş ekonomilerin, son dönem büyüme ortalamalarının altında büyümesi beklenmektedir.

ABD'de büyümenin, mali teşviklerin etkisiyle 2018'de yüzde 2,9'a ulaşması beklenmektedir. 2019 yılında güçlü iç talebin ekonomiyi tam istihdam seviyelerinin üzerine çıkarması ve ithalat ile cari açığı artırması öngörülmekle birlikte Çin'den ithal edilen ürünlere uygulanan tarifeler ve yakın zamanda açıklanan diğer ticari önlemlerin baskılayıcı etkisiyle büyümenin yüzde 2,5'e düşmesi beklenmektedir. Mevcut makroekonomik görünüm çerçevesinde Fed'in önümüzdeki dönemde de faiz artışlarını sürdürmesi beklenmektedir.

2017 yılında yüzde 2,4 oranında büyüyen Avro Bölgesinin 2018 ve 2019 yıllarında bir miktar ivme kaybederek sırasıyla yüzde 2 ve yüzde 1,9 oranında büyümesi beklenmektedir. Hâlihazırda devam eden destekleyici para politikası, artan tüketim harcamaları ve istihdamdaki iyileşme ılımlı büyüme oranını desteklemektedir. Ancak, küresel düzeydeki ticari gerilimlerin artması, ECB'nin para politikası normalleşme sürecine ilişkin üye ülkelerin olası uyum sorunları, İngiltere'nin AB'den ayrılma (Brexit) süreci, İtalya ekonomisindeki mali kırılganlıklar ve Avrupa dışındaki jeopolitik ve siyasi gerilimler ile göçmen sorunu Avro Bölgesi ekonomisi üzerinde önümüzdeki dönemde risk ve belirsizlik oluşturmaktadır.

2017 ve 2018 yılında yüzde 4,7 oranında büyüyen yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerin, 2018 ve 2019 yıllarında da aynı oranda büyümesi öngörülmektedir. Hindistan ekonomisindeki beklenen güçlü büyüme, yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerin büyümesine katkı sağlarken, ABD'nin 2018 yılında uygulamaya koyduğu tarifeler sebebiyle Çin'in daha düşük oranda büyümesi ihtimali, söz konusu ekonomilerin büyümesi açısından aşağı yönlü risk arz etmektedir. Bununla birlikte petrol fiyatlarındaki yükseliş trendi özellikle petrol ihracatçısı ülkelerin büyümelerini destekleyecektir.

Tablo 1 : Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler

	2017	2018	2019	2018 (*)	2019 (*)
Büyüme	3,7	3,7	3,7	-0,2	-0,2
Gelişmiş Ekonomiler	2,3	2,4	2,1	0,0	-0,1
ABD	2,2	2,9	2,5	0,0	-0,2
Japonya	1,7	1,1	0,9	0,1	0,0
Avro Bölgesi	2,4	2,0	1,9	-0,2	0,0
Almanya	2,5	1,9	1,9	-0,3	-0,2
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	4,7	4,7	4,7	-0,2	-0,4
Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa	6,0	3,8	2,0	-0,5	-1,6
Bağımsız Devletler Topluluğu	2,1	2,3	2,4	0,0	0,2
Rusya	1,5	1,7	1,8	0,0	0,3
Gelişmekte Olan Asya	6,5	6,5	6,3	0,0	-0,2
Çin	6,9	6,6	6,2	0,0	-0,2
Hindistan	6,7	7,3	7,4	0,0	-0,1
Latin Amerika ve Karayipler	1,3	1,2	2,2	-0,4	-0,4
Brezilya	1,0	1,4	2,4	-0,4	-0,1
Orta Doğu, Kuzey Afrika, Afganistan ve Pakistan	2,2	2,4	2,7	-1,1	-1,2
Sahra Altı Afrika	2,7	3,1	3,8	-0,3	0,0
Dünya Ticaret Hacmi	5,2	4,2	4,0	-0,6	-0,5
Mal ve Hizmet İthalatı					
Gelişmiş Ekonomiler	4,2	3,7	4,0	-0,8	-0,4
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	7,0	6,0	4,8	0,0	-0,9
Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama, Yüzde)					
Dünya	3,2	3,8	3,8	-	-
Gelişmiş Ekonomiler	1,7	2,0	1,9	-0,2	-0,3
ABD	2,1	2,4	2,4	-	-
Avro Bölgesi	1,5	1,7	1,7	-	-
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	4,3	5,0	5,2	0,3	0,7
İşsizlik Oranı (Yüzde)					
Gelişmiş Ekonomiler	5,6	5,2	5,0	-	-
ABD	4,4	3,8	3,5	-	-
Avro Bölgesi	9,1	8,3	8,0	-	-
Genel Devlet Bütçe Dengesi / GSYH (Yüzde)					
ABD	-3,8	-4,7	-5,0	-	-
Avro Bölgesi	-0,9	-0,6	-0,6	-	-
Genel Devlet Brüt Borç Stoku / GSYH (Yüzde)					
ABD	105,2	106,1	107,8	-	-
Avro Bölgesi	86,6	84,4	82,0	-	-
Ortalama Petrol Fiyatları (ABD doları/Varil)	52,8	69,4	68,8	-	-
LIBOR, Altı Aylık ABD doları (Yüzde)	1,5	2,5	3,4	-0,1	-0,1

Kaynak: IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Ekim 2018
(*) IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Temmuz 2018 Güncellemesinden Farklar

2017 yılında yüzde 6,9 oranında büyüyen Çin ekonomisinin 2018 ve 2019 yıllarında bir miktar ivme kaybederek sırasıyla yüzde 6,6 ve yüzde 6,2 oranlarında büyümesi öngörülmektedir. ABD'nin uyguladığı tarifelerin yanında, özel sektör borçluluğunu azaltmaya yönelik tedbirler ve ekonomide yeniden dengelenme politikaları da Çin büyümesini aşağı yönlü baskılamaktadır.

ABD, Kanada ve Meksika 30 Eylül 2018 tarihinde 24 yıllık NAFTA'nın yerine geçecek olan ve USMCA olarak anılan yeni çok taraflı bir serbest ticaret anlaşması üzerinde uzlaşmaya varmışlardır. Yeni anlaşmanın; otomobil sektörü, süt ürünleri, fikri mülkiyet hakları ve geçerlilik süresi gibi alanlarda NAFTA'dan temel farkları bulunmaktadır. Bu anlaşmanın başta Çin olmak

üzere Uzak Doğu ülkelerinin USMCA'ya taraf olan ülkelerle ticareti olumsuz etkilemesi beklenmektedir.

Son yıllarda küresel istihdam piyasasındaki koşulların iyileşmesiyle birlikte dünya işsizlik oranı yaklaşık yüzde 5,5 düzeyinde istikrar kazanmıştır.[2] 2017 yılında yüzde 4,4 olarak gerçekleşen ABD işsizlik oranının 2018 yılında yüzde 3,8'e ve 2019 yılında ise yüzde 3,5'e gerilemesi beklenmektedir. Avro Bölgesinde ise 2017 yılında yüzde 9,1 olan işsizlik oranının 2018 yılında yüzde 8,3'e ve 2019 yılında yüzde 8'e gerileyeceği tahmin edilmektedir. Ancak gelişmiş ekonomilerde reel ücret artışlarının sınırlı olması ve işgücü piyasasındaki görece düşük verimlilik düzeyleri gibi yapısal problemler varlığını sürdürmektedir.

2018 yılında küresel enflasyon oranının 2017 yılına kıyasla artarak yüzde 3,8 oranında gerçekleşmesi beklenmektedir. Enerji başta olmak üzere, emtia fiyatlarındaki yukarı yönlü hareket dünya genelinde enflasyonu artırmaktadır. 2017 yılında gelişmiş ekonomilerde yüzde 1,7 olarak gerçekleşen yıllık ortalama enflasyonun 2018 yılında 0,2 puan artarak yüzde 2,0 oranında gerçekleşmesi beklenmektedir. 2017 yılında yüzde 4,3 olan yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerin enflasyon oranının ise 2018 yılında 0,7 puan artışla yüzde 5 olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir.

2013 yılından itibaren ciddi oranlarda azalan gelişmekte olan ekonomilere yönelik net sermaye akımları 2017 yılında önemli ölçüde artış kaydetmiştir. 2017 yılındaki sermaye girişlerinin önemli bir kısmını doğrudan yabancı yatırımlar oluşturmuştur. Başta ABD olmak üzere gelişmiş ekonomilerin para politikalarındaki normalleşme süreci, küresel likiditede sıkılaşma ve büyüme görünümündeki aşağı yönlü riskler, gelişmekte olan ekonomilere yönelik net sermaye akımlarını 2018 yılında olumsuz etkilemiştir. Önümüzdeki dönemde söz konusu net sermaye akımlarının pozitif ancak düşük düzeyde gerçekleşmesi beklenmektedir.

Enerji fiyatları son dönemde yüksek petrol fiyatlarının etkisiyle artış göstermiştir. ABD'nin rekor seviyedeki yüksek petrol üretimine rağmen, 2018 yılının ilk yarısındaki arz kesintileri ve güçlü ekonomik faaliyet OECD ülkelerinin petrol stoklarını hızla düşürmüş, 2018 yılı Mayıs ve Temmuz aylarında petrol fiyatlarının 2014 yılı Kasım ayından bu yana en yüksek seviyelere çıkmasına neden olmuştur. Daha sonra Suudi Arabistan ve Rusya'daki yüksek üretim düzeyleri petrol piyasasını yeniden dengelemiştir. Bu gelişmelere rağmen İran'ın petrol ihracatının 2018 yılı Kasım ayından itibaren kısıtlanacak olması petrol fiyatlarında Ağustos ayı ortasından itibaren hızlı bir artışa neden olmuştur. 26 Ekim 2018 itibarıyla Brent tipi ham petrol fiyatları 76 ABD doları seviyesindedir.

Uluslararası ekonomik işbirliğini artırmayı amaçlayan ve küresel ekonomik kararların alındığı önemli bir platform olan G20 zirvesi 21-22 Temmuz 2018 tarihlerinde Arjantin'in dönem başkanlığında yapılmıştır. Toplantıda küresel ekonomi, teknolojik değişimin ekonomiler üzerindeki etkisi, özel sektörün altyapı yatırımlarına katılması, güçlü, sürdürülebilir ve dengeli büyüme çerçevesi, uluslararası finansal mimari, finansal düzenlemeler, vergi, eşitsizlik ve istihdam gibi konular ele alınmıştır. Toplantının ardından yayımlanan bildiride, küresel büyümenin gücünü korumasına karşın daha dengesiz hale geldiği belirtilmiş, kısa ve orta vadeli aşağı yönlü risklerin yükseldiği vurgulanmış, ancak korumacı ticaret politikalarından kaçınılmasına yönelik net bir ifadeye yer verilmemiştir.

Küresel ekonomi eğilimleri, 2018 yılında, gelişmiş ve gelişmekte olan uluslarda, oldukça olumlu ekonomik koşullar ile destekleyici seyir etmiştir. Ancak, 2018 yılının son 6 ayında, bazı hususlarda ticari gerilimin kısmen artması nedeniyle aşağı yönlü risklerin arttığı görülmektedir. Uluslararası Para Fonu (International Money Fund –IMF) tarafından gerçekleştirilen son düşüşün ardından, küresel ekonomik büyümenin hem 2018 hem de 2019 yılında %3.7 oranına ulaşması beklenmektedir. Ancak daha önceden yapılan tahminlere göre 2017 yılında %3.7 oranına, 2018 ve 2019 yıllarında %3.9 oranına ulaşması bekleniyordu. Bu çerçevede, kısa vade görünümüne ilişkin belirsizliğin de arttığı görülmektedir.

Tablo 2 : Dünya Gayri Safi Yurt içi Büyüme (Yıllık Bazda %)

Ülke/Bölge	2013	2014	2015	2016	2017(e)	2018(f)	2019(f)
Fransa	0.6	1.0	1.0	1.1	2.3	1.6	1.6
Almanya	0.6	2.2	1.5	2.2	2.5	1.9	1.9
İtalya	-1.7	0.1	1.0	0.9	1.5	1.2	1.0
İngiltere	2.0	2.9	2.3	1.8	1.7	1.4	1.5
Polonya	1.4	3.3	3.8	3.0	4.7	4.4	3.5
Macaristan	2.1	4.2	3.4	2.2	4.0	4.0	3.3
Toplam AB	0.3	1.9	2.4	2.0	2.7	*2.2*	2.0
Rusya	f 1.8	0.7	-2.5	-0.2	1.5	1.7	1.8
Çin	7.8	7.3	6.9	6.7	6.9	6.6	6.2
Japonya	2.0	0.4	1.4	1.0	1.7	1.1	0.9
Kore	2.9	3.3	2.8	2.9	3.1	2.8	2.6
Singapur	5.1	3.9	2.2	2.4	3.6	2.9	2.5
Hindistan	6.4	7.4	8.2	7.1	6.7	7.3	7.4
Malezya	4.7	6.0	5.1	4.2	5.9	4.7	4.6
Tayland	2.7	1.0	3.0	3.3	3.9	4.6	3.9
Hong Kong	3.1	2.8	2.4	2.2	3.8	3.8	2.9
Yayvan	2.2	4.0	0.8	1.4	2.9	2.7	2.4
Gelişen Asya	6.9	6.8	6.8	6.5	6.5	6.5	6.3
Amerika	1.8	2.5	2.9	1.6	2.2	2.9	2.5
Kanada	2.5	2.9	1.0	1.4	3.0	2.1	2.0
Afrika	5.2	5.1	3.3	1.4	2.7	3.1	3.8
Arjantin	2.4	-2.5	2.7	-1.8	2.9	-2.6	-1.6
Brezilya	3.0	0.5	-3.5	-3.5	1.0	1.4	2.4
Şişi	4.1	1.8	2.3	1.3	1.5	4.0	3.4
Meksika	1.4	2.8	3.3	2.9	2.0	2.2	2.5
Toplam Latin Amerika	2.9	1.3	0.3	-0.6	1.3	1.2	2.2
Toplam Ortadoğu	2.6	2.9	2.5	5.1	2.2	2.4	2.7
Gelişmiş Ekonomiler	1.4	2.1	2.3	1.7	2.3	2.4	2.1
Gelişmekte Olan Ekonomiler	5.1	4.7	4.3	_4.4	4.7	4.7	4.7
Dünya	3.5	3.6	3.5	3.3	3.7	3.7	3.7

Kaynak: ***IMF (Ekim 2018)***

Gelişmiş ekonomiler arasında ekonomik performans, 2018 yılında karma eğilimler kaydetmiştir. ABD'nin Gayri Safi Yurtiçi Hasıla büyüme oranı, GSYH, son üç yıl içerisinde en hızlı büyüme yaşanan 2018'in ikinci çeyreğinde, güçlü tüketici ve ticari harcamaların desteğiyle %2,9 oranına ulaşmıştır. Faiz oranlarında 2008 yılından beri görülmeyen seviyelere kadar yaşanan artışa ve parasal teşviklerde Ekim 2017'den beri görülmeyen düşüşe rağmen, 2018 yılında %2,9 ve 2019 yılında %2,5 oranına ulaşması öngörülmekte olup, bahse konu hızlanmanın kısa vadede devam etmesi beklenmektedir. Ancak, hem ABD hem de küresel ekonomi üzerinde geniş olumsuz etkiler yaratabilecek ve şiddetlendirebilecek olan ABD ve başlıca ticari ortakları arasında yaşanan ticari gerilimlerin son zamanlarda artması nedeniyle, genel görünüme ilişkin belirsizlik devam etmektedir. Aynı zamanda, 2018 yılının ilk yarısında, Euro-bölgesinde gerçekleşen ekonomik büyüme nispeten yavaşlamış olup, 2018 ve 2019 yıllarına ilişkin büyüme beklentilerinin etkisi 2018 yılının sonlarına doğru etkisini azaltmıştır. Brexit sürecinin Birleşik Krallık ve geniş Avrupa ekonomisi üzerine potansiyel etkisi hakkında belirsizlik de devam etmektedir. Japonya'ya ilişkin GSYH büyüme tahminleri de, 2018 yılının ilk çeyreğinde, olumlu gelişmeler beklenmesine rağmen güçsüz özel tüketim nedeniyle zayıflamıştır.

Çin'in ekonomik kalkınması, 2017 yılına kıyasla biraz yavaşlamış olmasına karşın 2018 yılında da oldukça güçlü bir seyir izlemiştir. 2017 yılında %6,9 olan iktisadi genişleme oranının

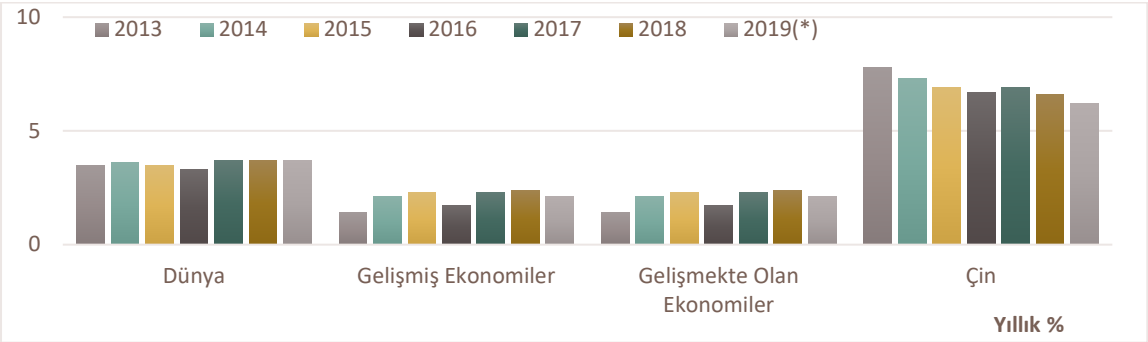
2018 yılında %6,6'ya ve 2019 yılında ise %6,2'ye doğru yavaşça azalması beklenmiştir ve Çin finans sektöründeki düzenleyicinin kredi büyümesini kısmen yavaşlatma çabası içinde olduğu görülmüştür. Ayrıca Çin ekonomisi, ABD ile artan ticari gerilimlerden kaynaklanan potansiyel sorunlar ile karşı karşıya kalma ihtimalı artmıştır. Genel olarak Çin'de daha çeşitli bir ekonomiye doğru bir değişimin devam etmesi beklenmekte olup, çevresel bir odak noktasının yanı sıra arz taraflı reform ile endüstriyel kapasite aşımını ele almaya devam etmiştir. Ayrıca Çin, altyapı gelişiminin potansiyel olarak gelecekte gerçekleşecek ticari iş ilişkilerini şekillendirmeye yardım etmesi bakış açısıyla "Bir Kuşak, Bir Yol" girişimi ile çeşitli bölgelere yatırım yapmaya da devam etmektedir. Öte yandan, Hindistan'da ekonomik büyüme, yüksek petrol fiyatlarının son zamanlarda olumsuz bir etkisi olmasına rağmen, 2016 yılı başından bu yana görülmeyen bir seviye olan ve 2018 yılının ikinci çeyreğinde %8,0 oranında gerçekleşen genişleme ile 2017 yılında gerçekleşen bozulmaları yıldan yıla iyileştirmektedir. Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (Association of Southeast Asian Nations – ASEAN) devletlerinin ekonomilerinde yaşanan büyümenin, tutarlı yerel talebin desteği ile 2018 yılında %5,3 oranı ve 2019 yılında %5,2 oranına artması beklenmektedir.

Öte yandan bir dizi gelişmekte olan devlet, büyük ölçüde yükselen petrol fiyatları, jeopolitik gerilimler ve doların kuvvetli değer artışı nedeniyle son aylarda bazı ekonomik türbülanslar ile karşılaşmıştır. 2018 yılı Ocak-Ağustos ayları arasında bir varili (blue barrel – bbl) ortalama 71$ olan Brent tipi ham petrol fiyatı, yıllık bazda yaklaşık %40 oranında artarak, Eylül ayında 80$/bbl seviyesinin üzerine çıkmıştır. Bahse konu fiyatlar, Venezüella'da yaşanan kesintilerin ve ABD yaptırımlarının İran üzerindeki etkilerine ilişkin endişelerin yanı sıra OPEC'in tedarik kesintisi anlaşmasının uzatılması ile kısmen desteklenmiştir.

Yüksek fiyatların Orta Doğu ve bazı Afrika ülkelerinde ekonomik koşulları desteklemesi beklenirken, 2018 yılında, ABD doları karşısında para birimi kaybı ile birlikte, bir takım gelişmekte olan ekonomilerde çekirdek enflasyon artışına neden olmuştur. Latin Amerika'da ekonomik büyümenin; Venezüella'da yaşanan ekonomik çalkantı, Arjantin ve Brezilya'da yaşanan döviz sıkıntısı ve Türkiye'nin de ekonomik koşullarında önemli bozulmalar görülmesi sebepleri ile baskı altında seyir etmesi bekleniyordu.

Genel olarak küresel ekonomi, küresel deniz ticaretinde genişleme yönünde olumlu bir ivme sağlayan kısmen sağlıklı bir büyüme evresinde devam ettiği görülmektedir. Ancak, büyüme gitgide istikrarsız bir hal almaktadır ve son zamanlarda ticari gerilimlerin artmasından kaynaklanan olası zincirleme etkiler de dâhil olmak üzere aşağı yönlü riskler artmaktadır. Kısa vadeli küresel ekonomik koşullar, tüm deniz taşımacılığı talep ortamını desteklemeyi sürdürmelidir ancak bahse konu durumu yakından takip etmek gerekmektedir.

Grafik 1: Dünya Gayri Safi Yurt İçi Büyüme



Kaynak: Clarksons

1.2.DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.2.1.Dünya Deniz Taşımacılığı

2017 yılına nazaran 2018 yılında global deniz ticareti gelişimi % 2,6 oranında artmış, 11.832 milyon tona ulaşmıştır. Ton Mil olarak artış ise %3,4 olarak gerçekleşmiştir.

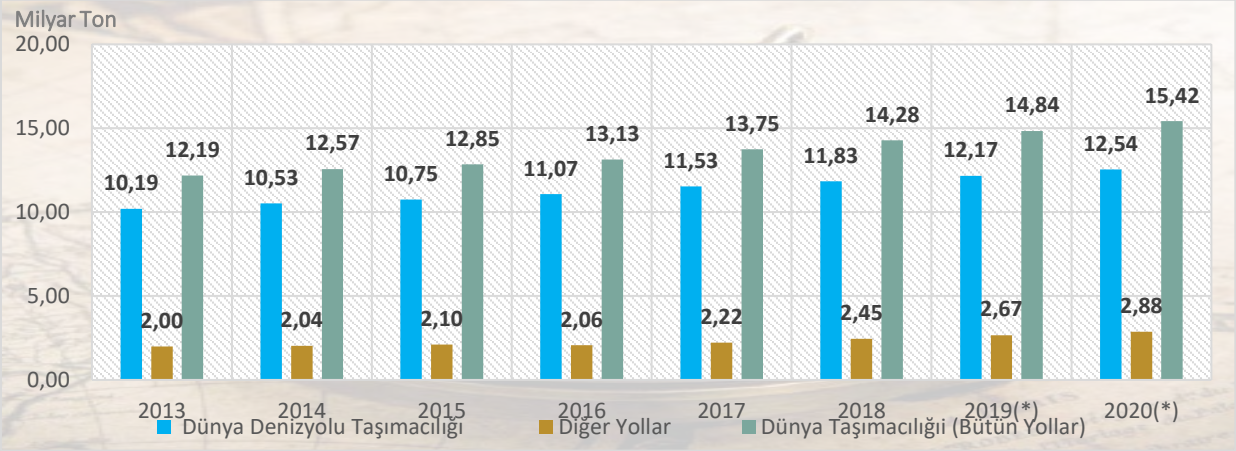
Mevcut projeksiyonlar, global deniz ticareti gelişiminin 2019 yılında % 2,8 oranında sabit kalacağını ve deniz ticaretinin toplam 12,2 milyar ton, 2020 yılında da 12,54 milyar ton olarak gerçekleşeceğini göstermektedir.

Tablo 3: Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı

Dünya Ticareti ve Deniz Yolu Taşımacılığı	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	10 (*) yıllık	5 (*) yıllık
Kişi Başına Denizyolu Ticareti										
Dünya Denizyolu Ticareti (mt)	10.193	10.529	10.749	11.068	11.529	11.831	12.168	12.541	3,9%	2,9%
Dünya Nufusu (milyon kişi)	7.182	7.266	7.349	7.467	7.550	7.633	7.716	7.795	1,2%	1,2%
Ticaret Tonajı (Kişi Başı)	**1,42**	**1,45**	**1,46**	**1,48**	**1,53**	**1,55**	**1,58**	**1,61**	**2,7%**	**1,7%**
Dökmeyük Taş.(Kişi Başı)	0,21	0,22	0,22	0,23	0,24	0,25	0,25	0,26	2,3%	1,2%
Konteyner Taşımacılığı (Kişi Başı)	0.21	0.22	0.23	0.23	0.24	0.25	0,25	0,26	4,5%	3,0%
Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları										
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	3,5%	3,3%	2,1%	3,0%	4,2%	2,6%	2,8%	3,1%	4,0%	2,9%
Dünya GSYİH Gelişimi	3.4%	3.5%	3.5%	3,3	3,8	3,7	3,5	3,6	3,8	3,6
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	**1,03**	**0,94**	**0,60**	**0,91**	**1,10**	**0,70**	**0,81**	**0,85**	**1,04**	**0,83**
Dünya Ticaret (milyar ton)										
Dünya Denizyolu Taşımacılığı	10,19	10,53	10,75	11,07	11,53	11,83	12,17	12,54	3,9%	2,9%
DünyaTicaret Hacmi (Bütün Modlar)	12,19	12,57	12,85	13,13	13,75	14,28	14,84	15,42	2.8%	3.2%
Dünya Taşımacılığı Denizyolu Oranı %	**84%**	**84%**	**84%**	**84%**	**84%**	**83%**	**82%**	**81%**	**84%**	**84%**

(*)Projeksiyon *Kaynak: Clarksons March Seaborn*

Grafik 2: Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı



Kaynak : *Clarksons March Seaborn*

Clarkson Spring dökümanından alınan bilgiler ışığında; genel olarak 2018 yılında, sektörlerin çoğunda nispeten olumlu talep eğilimleri görülmüştür. 2018 yılı Ocak-Ağustos ayları arasında yapılan Çin demir cevheri ithalatının sınırlı bir oranda büyüme kaydetmesine rağmen, kuru dökme yük ticaretinde %2.6 oranında ve mil başına ton bazında %3.2 oranında istikrarlı bir büyüme öngörülmüştür. ABD ve Çin arasında gerçekleşen ticari gerilim sürecinin ortasında, tahıl üretiminin %1 oranına kadar yavaşlaması beklenmesine rağmen; yaklaşık %3 oranında istikrarlı bir büyüme yaşayan kömür ve minör bulk ticaretinin, büyümeye katkı sağlaması öngörülmüştür. Bunların yanı sıra, 2018 yılı boyunca, deniz yoluyla taşınan konteyner sayısında gerçekleşmesi beklenen %5.3 oranında bir genişleme ile birlikte, konteyner ticareti oldukça güçlü seyir etmiştir. Özellikle arka planda Asya-Avrupa gibi ana ticaret hatlarında yaşanan yavaş büyüme oranına rağmen, Kuzey-Güney ve Asya içi ticaret hacminin %6'ının üstünde bir oranla güçlü bir şekilde büyümesi küresel büyümeye destek olmuştur.

Öte yandan, 2018 yılında petrol ticaretinde yaşanan büyümenin belirgin bir şekilde yavaşladığı görülmekte olup, ABD'de kaya petrolü üretimi artışı ile ithalatta keskin bir düşüş yaşanması ve Çin ithalatında yaşanan yavaşlama sonucu; deniz yolu ile yapılan ham petrol ticaretinde, yıl boyunca sadece %1.3 oranında bir büyüme gerçekleştirerek son 4 yılın en düşük büyüme hızının görülmesi öngörülmüştür. Ayrıca, petrol ürünleri ticaretinin de 2018 yılında, bazı bölgelerde yapılan yüksek stoklamanın etkisini yansıtacak şekilde, %2'den az bir oranda büyüme gerçekleştirmesi öngörülmüştür. Ancak, özellikle Avustralya ve ABD ihracat kapasitesi olmak üzere LNG ticaretinin %11 oranında bir büyüme kaydedeceği öngörülürken, Ortadoğu ihracatlarının desteğiyle, küresel LPG ticaretinin %4 oranında büyümesi ile gaz sektöründe deniz ticaret hacimleri sağlam bir şekilde büyümeye devam etmiştir. Deniz yolu ile taşınan kimyasal ürünler ticaretinin, 2018 yılında, Ortadoğu ve ABD ihracatlarının büyümesi ile, % 5 oranında sağlıklı bir büyüme gerçekleştirmesi öngörülmüştür.

Bununla beraber, çoğunlukla ABD politikalarından kaynaklanan ticari gerilim artmaya devam etmiştir. 2018 yılının ilk aylarında, ABD'nin çelik ve alüminyum ithalatına getirdiği gümrük tarifeleri, birkaç devletin misilleme ile karşılık vermesine yol açmıştır. O zamandan bu yana, özellikle ABD ile Çin arasında süren gerginlik, her iki devletin de karşılıklı olarak birbirlerine geniş çaplı ithalat tarifeleri getirmesi ile artmıştır.

ABD, Çin ve diğer ülkelerin 2017 yılı Ekim ayından itibaren gerçekleştirdikleri eylemler dâhil olmak üzere 2017 verilerine dayanarak, küresel deniz ticaretinin tahmini %1.5'lik kısmı yeni ek tarifelerin uygulanmasından etkilenmiştir. Çekişmelere maruz kalmanın yarattığı etki sektörlere göre farklılık göstermekte olup; konteyner ticaretinin ton bazında tahmini %3.8'i, kuru dökme yük ticaretinin %1.8'i, LPG ticaretinin %4'ü, LNG ticaretinin %0.5'i etkilenmiş olmakla beraber demir cevheri ve ham petrol ticaretine etkisi çok az olmuştur.

Tarifelerin gerçek etkilerini değerlendirmek karmaşık olup; tarifelerden etkilenen fiyatlandırmaya talebin duyarlılığı ve "ikame" hacimlerinin herhangi bir küresel etkiyi ne ölçüde sınırlayabileceği hususlarında bir belirsizlik bulunmaktadır. Bununla birlikte, yatırımcıların düşünceleri etkilenmiş olup; aynı zamanda, küresel ekonomik büyümeye büyük bir zincirleme etki ve geniş kapsamlı bir "ticari savaş" yaratma riskleri bulunmaya devam etmiştir.

2019 yılında deniz ticaretinin büyümesine ilişkin görünümün; arka planda genel olarak destekleyici bir dünya ekonomisi ile birlikte, ticaret hacimlerinde yaklaşık %3.2 oranında ılımlı bir genişlemeye işaret eden ilk öngörüler ile nispeten sağlıklı kalacağı öngörülmüştür.

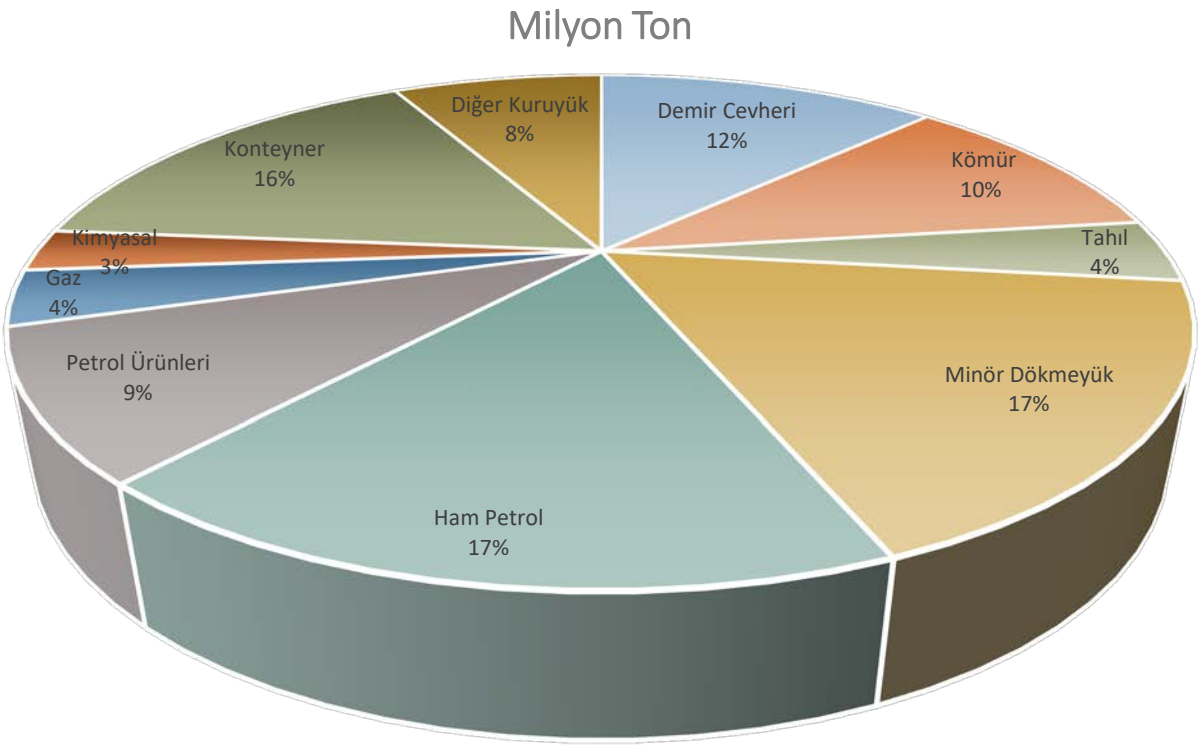
Küresel deniz ticareti, 2017 yılında gerçekleşen % 4,2 oranında sağlam bir büyümenin ardından, 2018 yılında ise dünya denizyolu taşımacılığı % 2,6'lık bir gerçekleşme yakalayabilmiştir. Deniz ticaret hacminin, dünyada kişi başına 1.55 tona denk gelen ve küresel ticaretin ton bazında tamamının %83'ünü temsil eden 11,83 milyar tona ulaşmıştır. (Tablo 4)

Tablo 4: Dünya Denizyolu Taşımacılığı (milyon ton)

Milyon Ton	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019(*)	2020(*)
Demir Cevheri	1.188	1.340	1.364	1.418	1.473	1473	1480	1501
Kömür	1.182	1.216	1.138	1.140	1.200	1.240	1.264	1.283
Tahıl	391	432	459	450	477	477	496	511
Minör Dökmeyük	1.823	1.844	1.871	1.893	1.949	2.023	2.089	2.153
Ham Petrol	1.836	1.803	1.872	1.938	2004	2.027	2.059	2.121
Petrol Ürünleri	956	957	1.022	1.036	1.055	1.067	1.099	1.143
Gaz	305	317	328	357	383	415	449	479
Kimyasal	264	267	278	283	304	320	336	352
Konteyner	1.532	1.622	1.661	1698	1.797	1.874	1.954	2.033
Diğer Kuruyük	779	808	829	855	889	915	941	965
Toplam	**10257**	**10.607**	**10.822**	11.068	**11.524**	**11.831**	**12.168**	**12.541**
Yıl Bazında Değişim %	3.5%	3.3%	2.1%	3.0 %	4.2%	3.6%	2.8%	3.1%

Kaynak: Clarksons March Seaborn

Grafik 3: 2018 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton %)

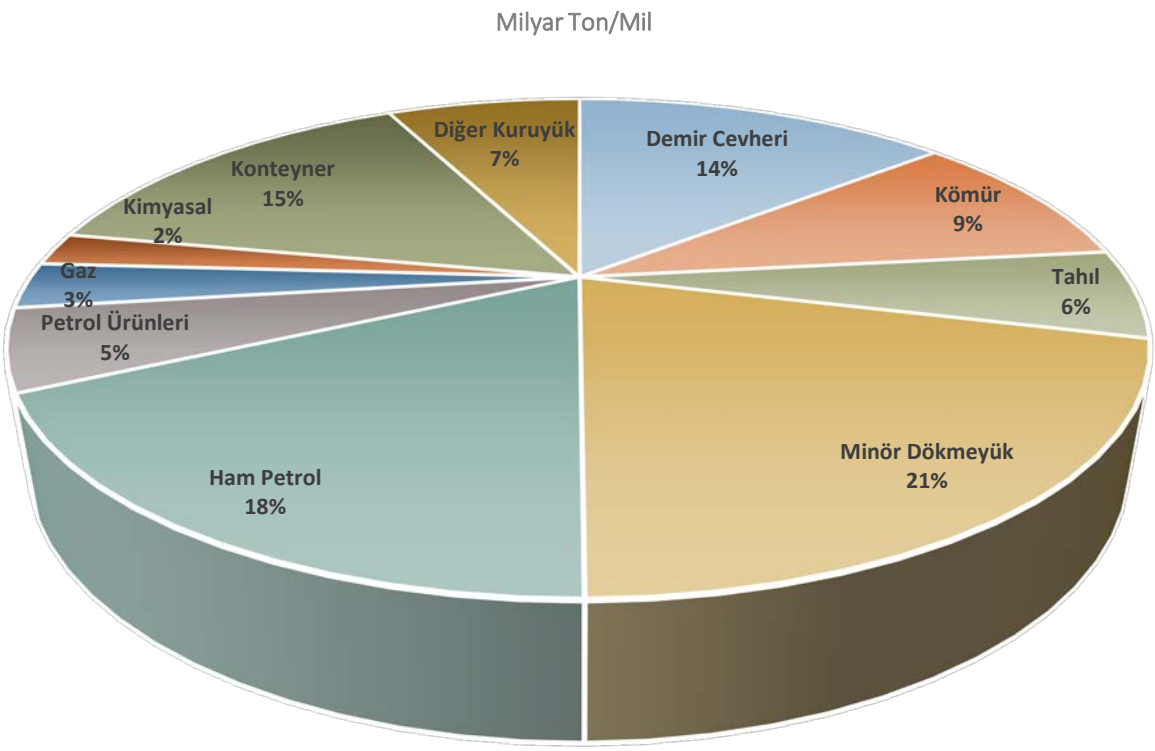


Tablo 5: Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil)

Milyar Ton-Mil	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (*)	2020 (*)
Demir Cevheri	6.961	7.604	7.647	7.934	8.180	8.169	8.088	8.292
Kömür	5.051	5.228	4.950	4.977	5.241	5.474	5.587	5.680
Tahıl	2.619	2.854	3.125	3.205	3.426	3.420	3.586	3.713
Minör Dökmeyük	10.283	10.720	10.913	11.119	11.665	12.281	12.813	13.355
Ham Petrol	8.889	8.846	9.026	9.585	10.138	10.465	10.861	11.453
Petrol Ürünleri	2.673	2.674	2.850	2.961	3.000	3.082	3.168	3.325
Gaz	1.301	1.368	1.398	1.476	1.595	1.767	1.948	2.134
Kimyasal	1.021	1.025	1.075	1.115	1.189	1.272	1.340	1.407
Konteyner	7.102	7.507	7.614	7.932	8.374	8.657	8.973	9.297
Diğer Kuru Yükler	3.688	3.829	3.894	3.996	4.142	4.225	4.323	4.415
Toplam	**49.588**	**51.655**	**52.492**	**54.300**	**56.950**	**58.812**	**60.687**	**63.071**
Yıl Bazında Değişim %	3,4%	4,2%	1,6%	3,4%	4,9%	3,3%	3,2%	3,9%

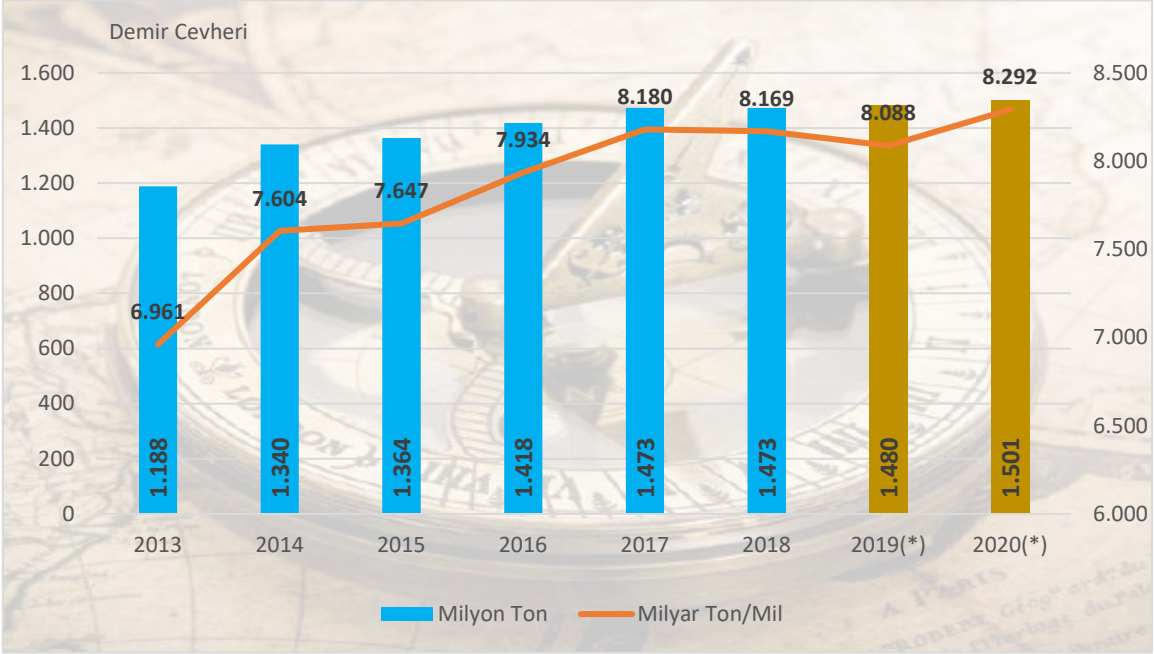
Kaynak: Clarksons March Seaborn

Grafik 4: 2018 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)



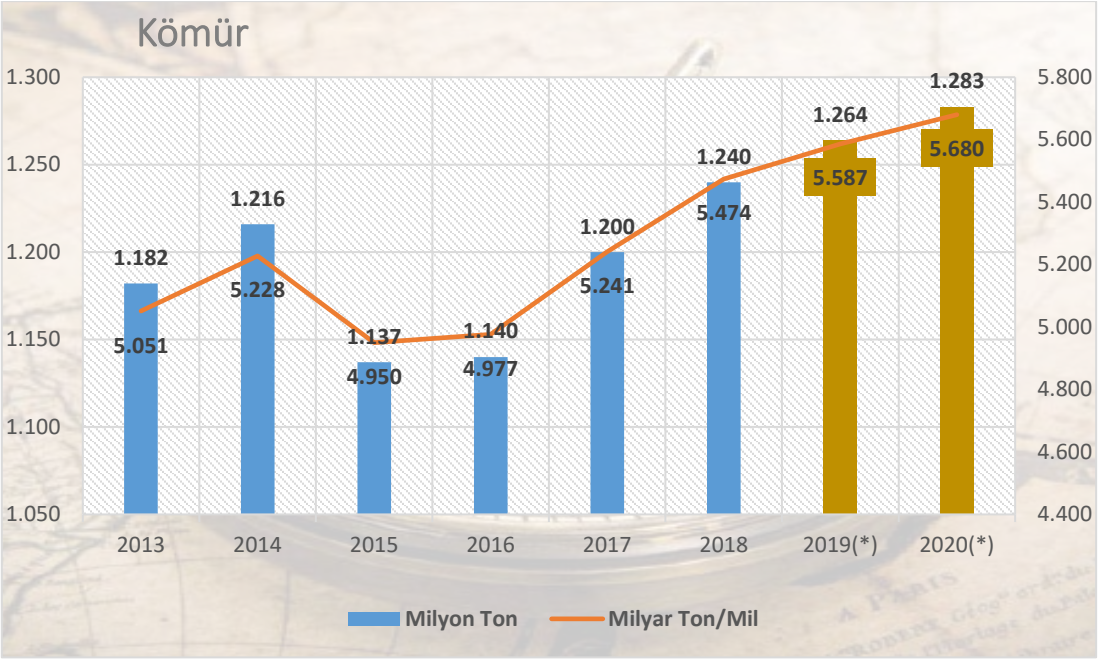
Dünya demir cevheri, kömür, tahıl, minör dökme yükler, petrol, petrol ürünleri, gaz, kimyasal madde ve konteyner taşımacılığın yıllık gelişim ce değişim tablo ve grafikleri aşağıda verilmektedir.

Grafik 5: Dünya Demir Cevheri Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



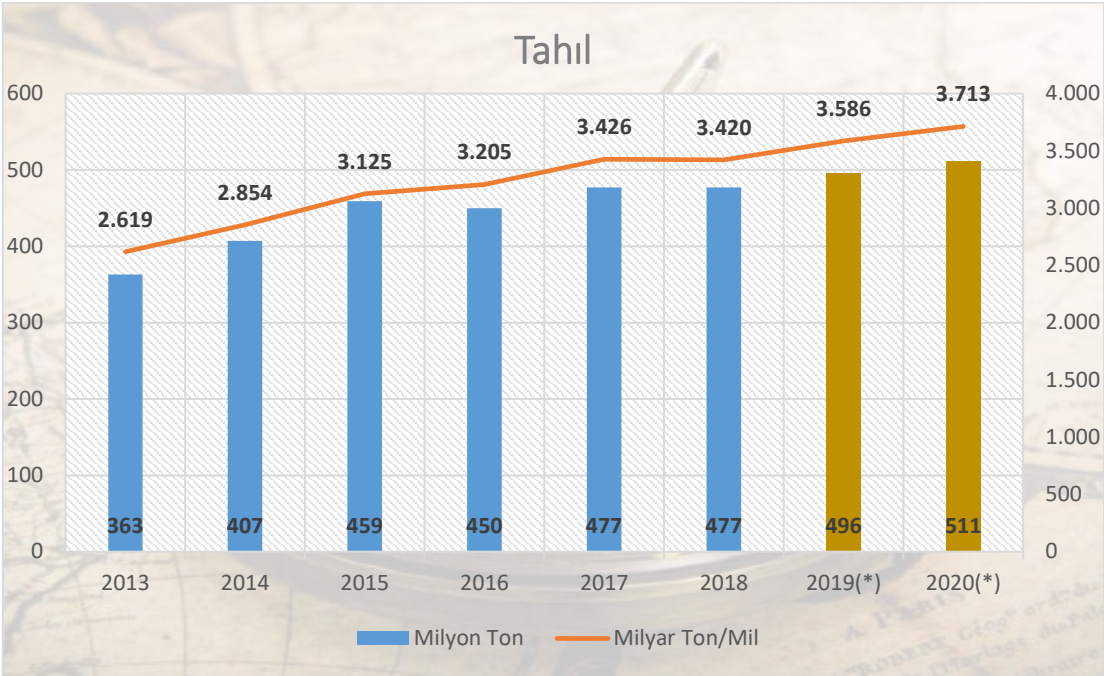
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2019-2020 *(*) Öngörülen*

Grafik 6: Dünya Kömür Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



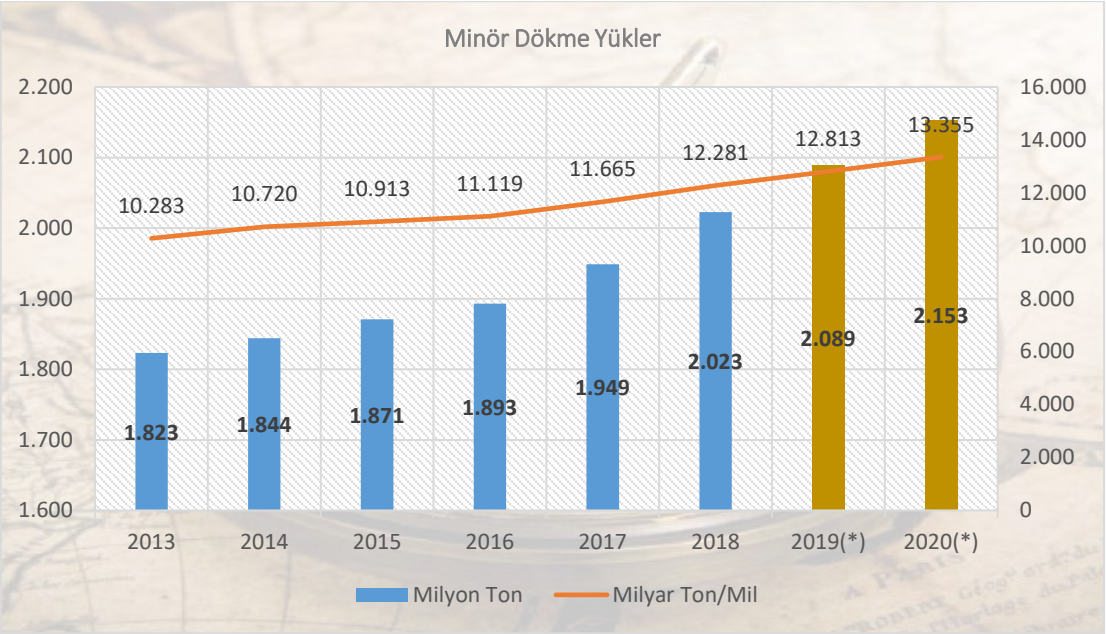
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2019 -2020(*) Öngörülen

Grafik 7: Dünya Tahıl Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



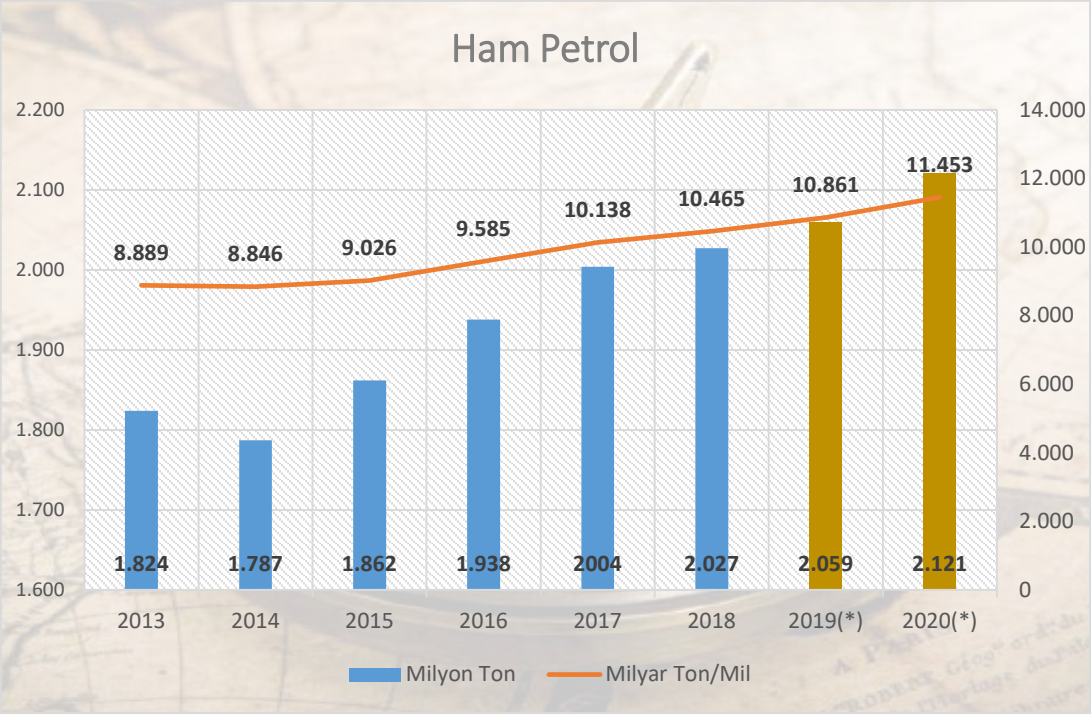
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2019 -2020*(*) Öngörülen*

Grafik 8: Dünya Minör Dökme Yük Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



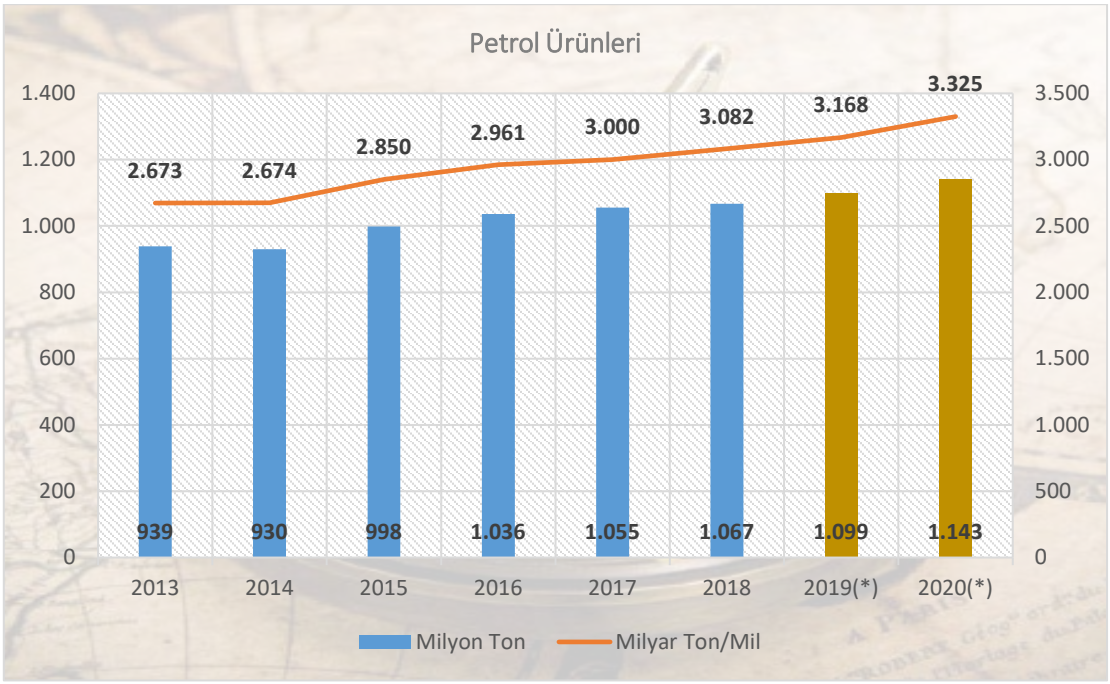
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2019-2020 *(*) Öngörülen*

Grafik 9: Dünya Ham Petrol Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



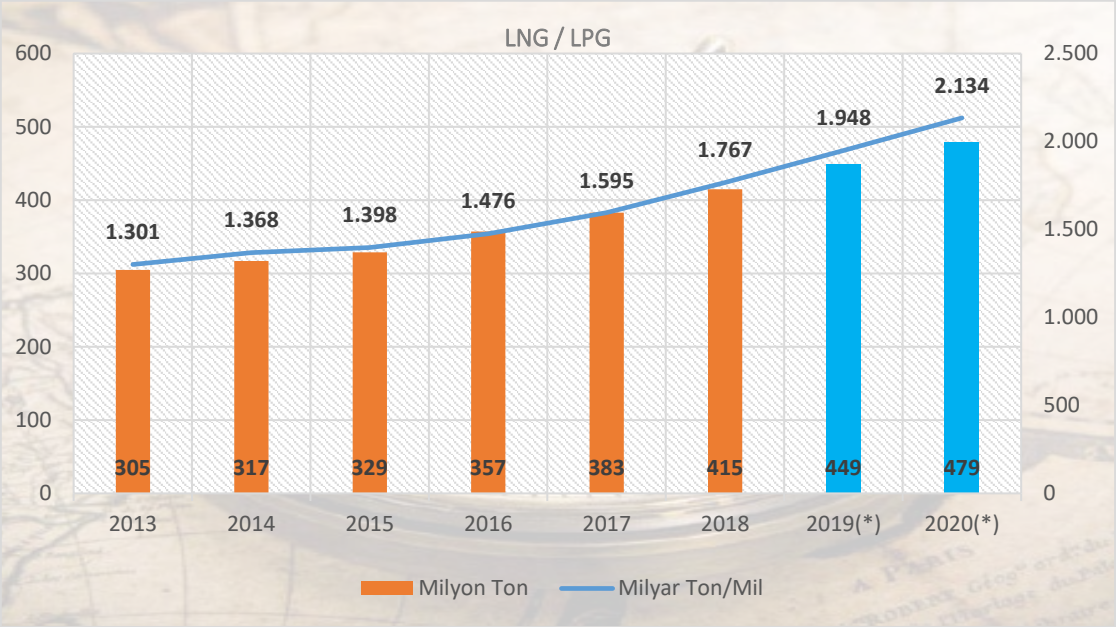
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2019-2020 *(*) Öngörülen*

Grafik 10: Dünya Petrol Ürünleri Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



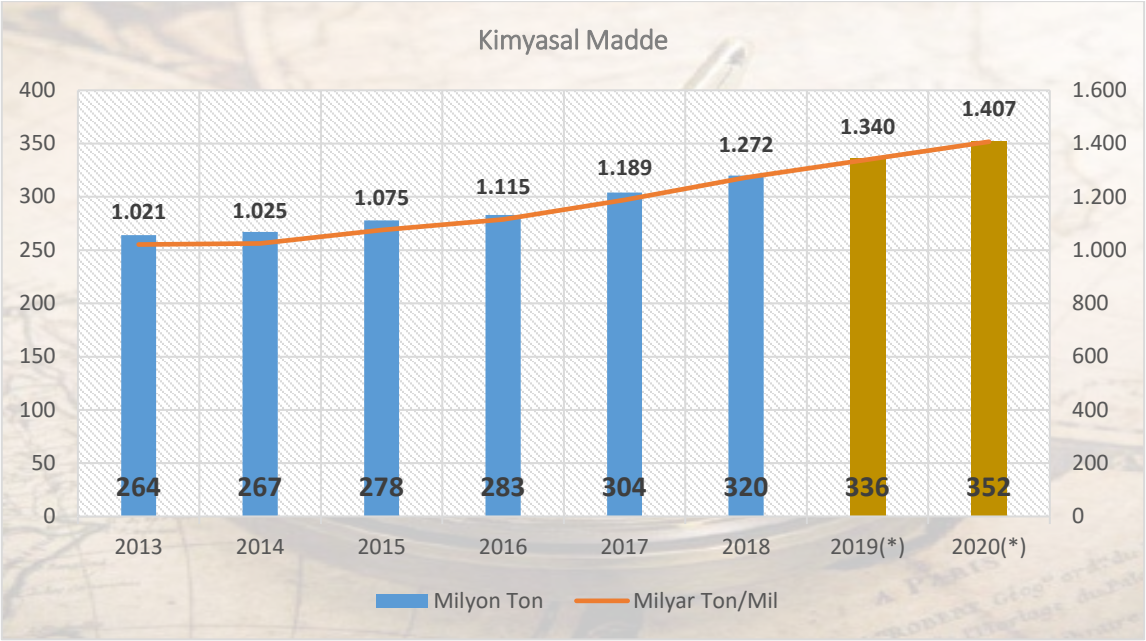
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2019-2020 *(*) Öngörülen*

Grafik 11: Dünya Gaz Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



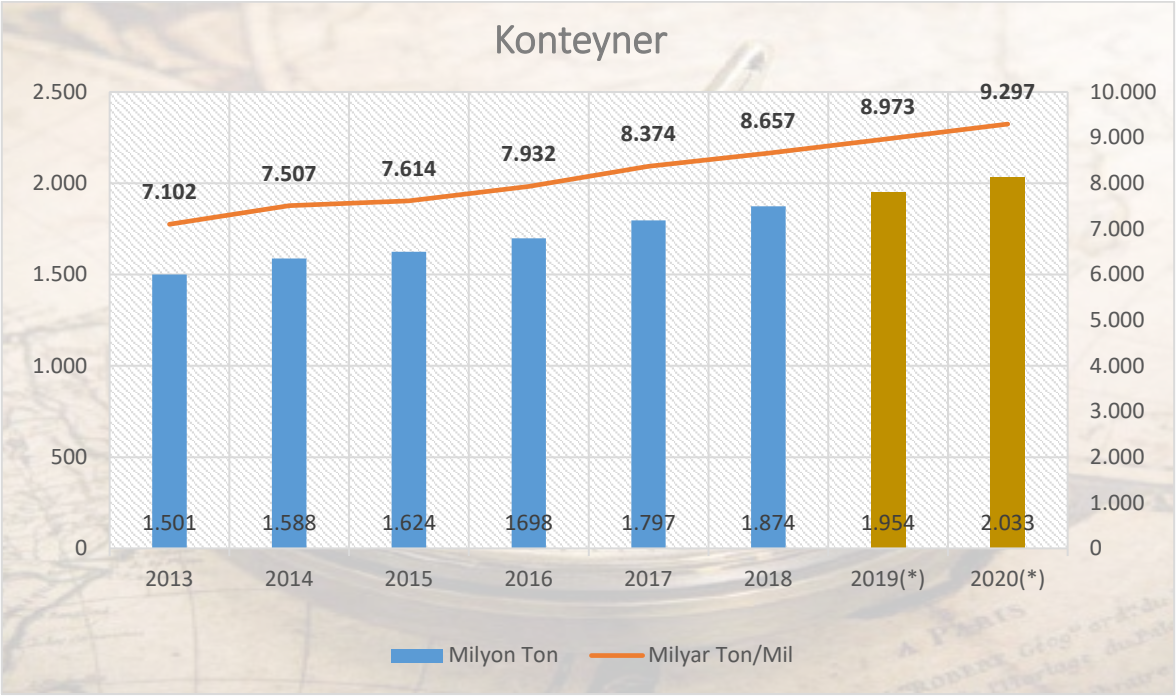
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2019-2020 *(*) Öngörülen*

Grafik 12: Dünya Kimyasal Madde Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2019 -2020*(*) Öngörülen*

Grafik 13: Dünya Konteyner Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2019 -2020*(*) Öngörülen*

1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu

2019'un başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) gemi sayısı 53.732 ve toplam tonajı 1,88 milyar DWT seviyesinde gerçekleşmiştir.

Tablo 6: Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle Adet ve DWT Gelişimi (300 GT ve üzeri)

YILLAR	TANKER	DÖKMEYÜK	KONTEYNER	KURUYÜK	YOLCU	TOPLAM
1987	257.233	223.186	21.105	108.174	3.445	613.143
1988	256.925	222.258	22.212	105.545	3.478	610.418
1989	261.168	223.212	23.735	103.355	3.589	615.059
1990	264.875	228.601	25.026	100.622	3.620	622.744
1991	273.342	236.574	26.992	101.966	3.774	642.648
1992	282.211	240.590	29.595	100.840	3.875	657.111
1993	287.141	237.423	31.578	102.430	3.980	662.552
1994	294.425	238.432	33.964	103.721	4.193	674.735
1995	292.801	245.787	38.851	100.020	4.342	681.801
1996	296.695	257.355	43.234	100.414	4.646	702.344
1997	303.417	265.993	48.250	100.028	4.877	722.565
1998	309.314	275.949	55.068	98.338	4.940	743.609
1999	313.950	271.568	60.709	99.484	5.079	750.790
2000	321.626	271.682	63.296	100.061	5.245	761.910
2001	327.455	278.084	68.715	99.174	5.330	778.758
2002	330.718	291.175	76.131	96.128	5.611	799.763
2003	333.176	296.855	83.744	96.754	5.856	816.385
2004	347.453	301.617	90.214	95.187	5.884	840.355
2005	368.399	319.167	99.190	95.346	5.933	888.035
2006	387.707	341.720	111.663	97.417	5.991	944.498
2007	411.319	363.646	128.174	100.322	6.062	1.009.523
2008	439.291	386.650	144.552	102.784	6.062	1.079.339
2009	463.287	414.431	161.945	106.820	6.062	1.152.545
2010	501.573	451.223	169.514	105.781	6.062	1.234.153
2011	523.608	528.126	183.722	107.049	6.062	1.348.567
2012	547.390	605.757	196.885	105.284	6.442	1.461.759
2013	555.181	666.861	206.409	104.531	6.282	1.539.263
2014	567.933	705.826	216.275	107.983	6.358	1.604.375
2015	579.205	738.612	227.674	109.139	6.378	1.661.008
2016	600.130	752.936	244.186	112.306	6.530	1.716.088
2017	636.364	771.086	245.555	112.773	6.659	1.772.437
2018	668.696	791.691	252.692	113.626	6.842	1.833.547
2019	680.185	813.197	265.094	116.035	7.078	1.881.589

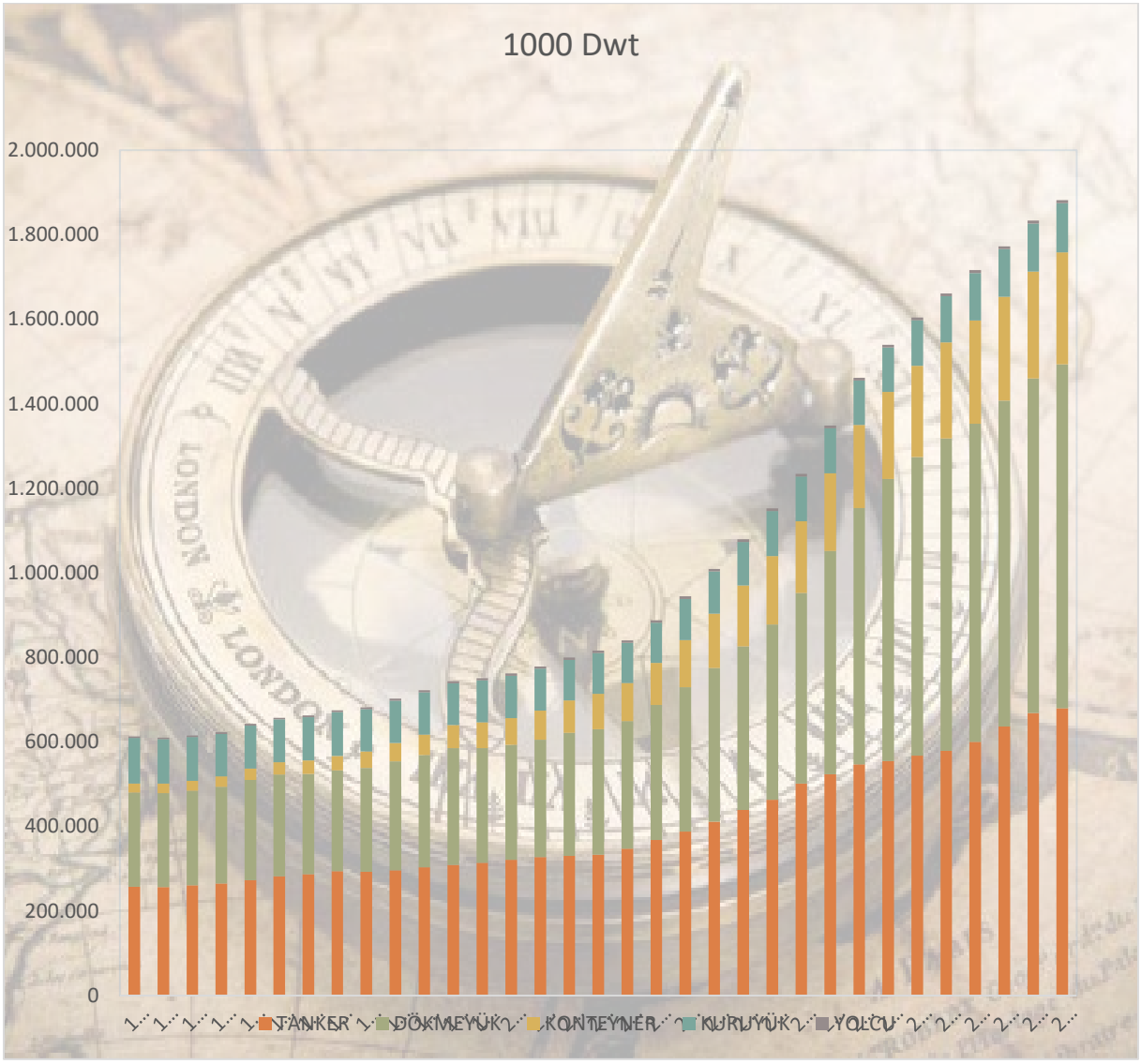
Kaynak: İlgili yıllara ait ISL Ocak-Şubat Sayıları

Dünya ticaret filosu, 2010-2018 döneminde DWT bazında yaklaşık %52 oranında büyürken, yıllık filo artışı, 2010-2011 yılındaki %9'luk seviyesinden 2018-2019 yılındaki değişimi %3'e düşmüştür.

Yunanistan, Çin ve Japonya kapasite bazında Dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip ülke olmaya devam etmektedir. Dünya tonajının yaklaşık %48'ini kontrol etmektedirler.

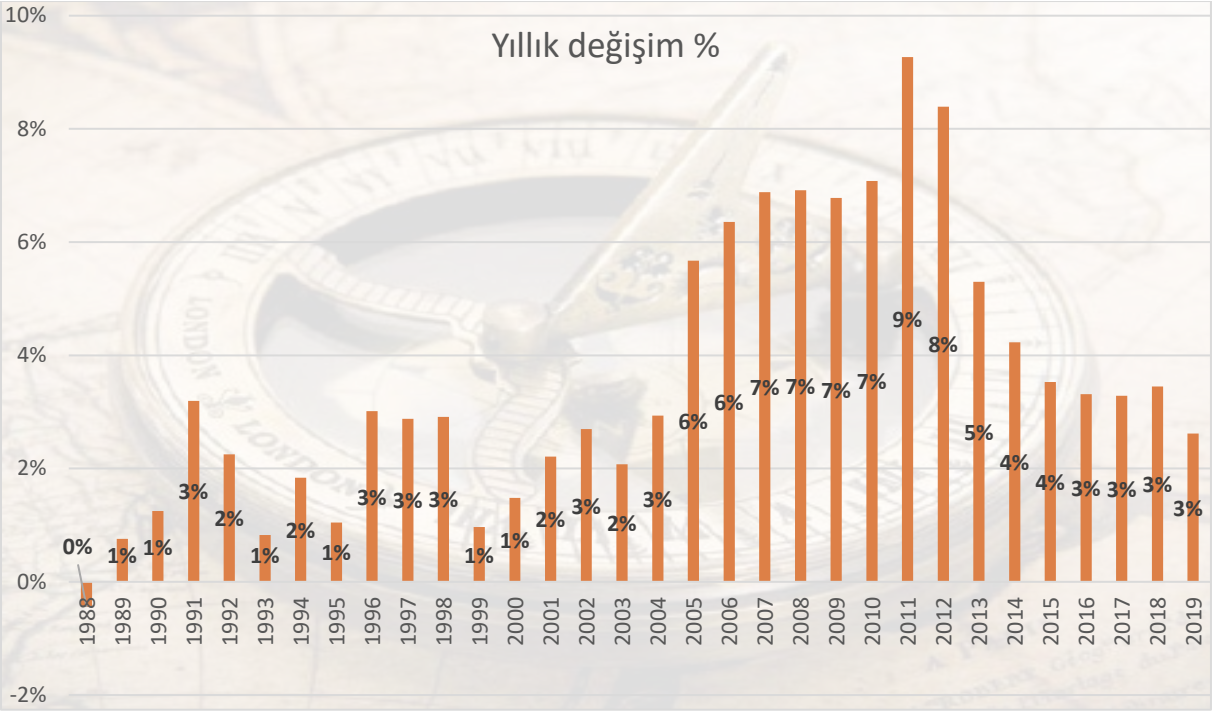
Panama 323 milyon DWT ve 6,398 gemi ile dünyanın en büyük sicile sahip ülkesi olmayı sürdürmektedir. Bunu 237 milyon DWT ile Marshall Adaları 236 milyon DWT ile Liberya takip etmektedir.

Grafik 14: Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2019 (1000 DWT)



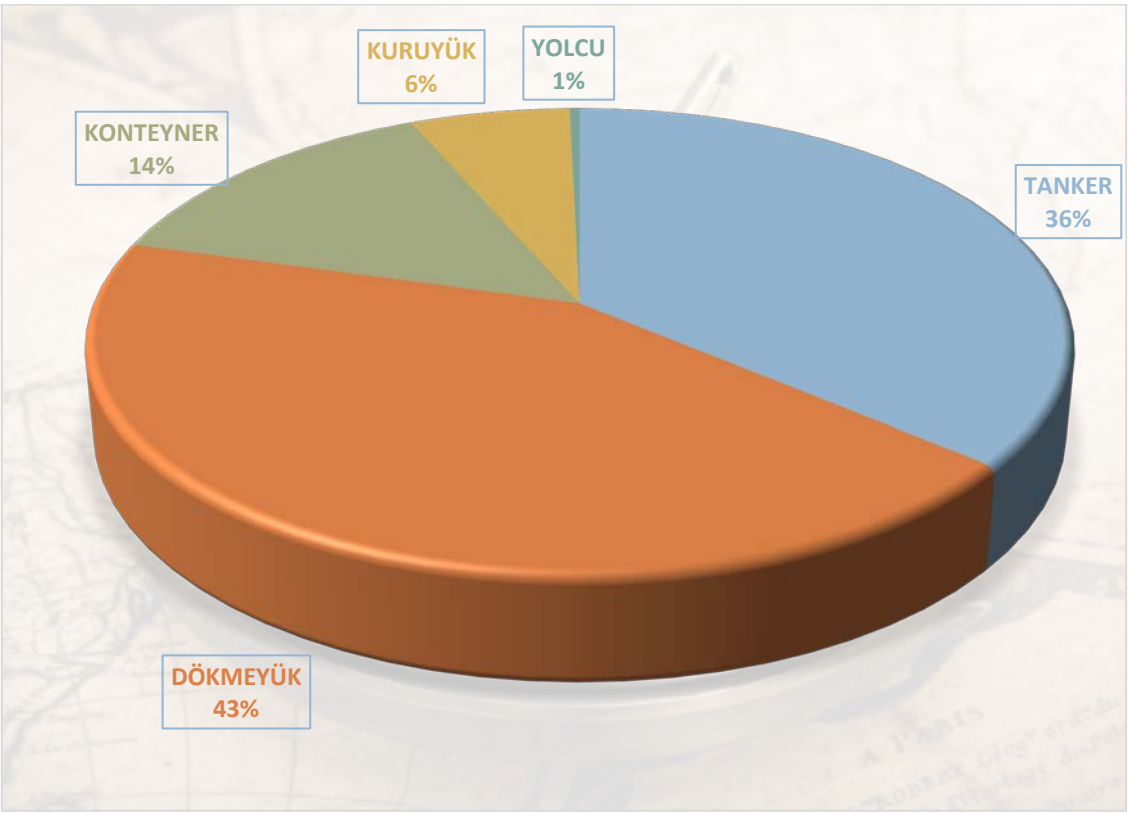
Kaynak : SSMR Değişik sayıları

Grafik 15: Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2019 (DWT %)



Kaynak : SSMR Değişik sayıları

Grafik 16: 2019 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelik Dağılımı (DWT)



Kaynak : SSMR Değişik sayıları

1.3. 2018 YILI DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARINDAKİ GELİŞMELER

1.3.1.Tanker Piyasası

2018 Yılında ticaret savaşları, tanker tonajında önceki yıllardan gelen aşırı tonaj artışı, petrol fiyatlarındaki anormal artış, küresel soğuma, politik yaptırımlar, ikame malların rekabeti (LNG), Rusya ve OPEC'ın tonaj kısıtlaması v.b. olaylar tanker piyasasını olumsuz etkilemiştir.

2018 Yılında tanker tonajının günlük getirisi (Ağırlıklı Ortalama Olarak) -% 3.8 düşerek 1990'lı yıllardan beri en düşük değer olan 11.216 $/gün olmuştur.

Tablo 7: Tanker Piyasaları 2018-2019

VLCC Single Voyage		Günlük kazanç $/gün		
		2017	2018	17-18 Değişim %
280,000t	Gulf - UKC	10.519	2.398	-77%
280,000t	Gulf - US Gulf	13.414	5.868	-56%
265,000t	Gulf - Japan	20.653	20.288	-2%
265,000t	Gulf - S.Korea	17.344	17.729	2%
270,000t	Gulf - Sing	21.060	20.843	-1%
280,000t	Gulf - Red Sea	24.562	25.173	2%
260,000t	WAF - China	19.763	18.358	-7%
260,000t	WAF - US Gulf	27.741	23.457	-15%
260,000t	WAF - WC India	25.689	23.123	-10%
275,000t	Caribs-Singapore	49.278	53.772	9%
VLCC Ağırlıklı Ortalama		17.794	15.561	-13%

Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

Clarksons verilerine göre dünya tanker taşımacılığın, tiplere ve sefer bölgelerine göre ortalama günlük kazançları tablosunda VLCC tankerlerinde (tek seferlik) günlük kazançlarda 2017 yılı ile 2018 yılı arasında %13'lük bir düşüş gerçekleşmiştir. Bu segmentlerde en fazla düşüş ise (13.414 $/gün'den 2.398 $/güne) %77 ile Körfez ile İngiltere kontinenti hattındadır.

Suezmax tankerlerde (tek seferlik) günlük kazançlarda 2017 yılı ile 2018 yılı arasında ağırlıklı ortalama olarak % 7'lik bir artış gerçekleşmiştir.

Suezmax Single Voyage		Günlük kazanç $/gün		
		2017	2018	17/18 Değişim %
130,000t	WAF - USAC	12.912	12.863	0%
130,000t	WAF - Med*	14.012	12.058	-14%
130,000t	Med - Med *	17.602	17.653	0%
140,000t	Black Sea - Med*	20.547	23.629	15%
130,000t	Gulf - WC India*	9.584	12.524	31%
Suezmax Ağırlıklı Ortalama		15.436	16.466	7%

Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

2018 Yılında bir önceki yıla oranla product (dirty) tankerlerde günlük kazançlarda %29 product (clean MR) lerde ise %14 olarak ciddi bir düşüş gerçekleşmiştir.

Product Tankers	Günlük kazanç $/gün		
	2017	2018	17/18 Değişim %
Product (Dirty)	10.184	7.270	-29%
Product (Clean MR)	10.213	8.750	-14%

Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

Aframax tankerlerde günlük kazançlarda 2017 yılı ile 2018 yılı arasında ağırlıklı ortalama olarak %17'lik bir artış gerçekleşmiştir.

Aframax Single	Voyage	Günlük kazanç $/gün		
		2.017	2.018	17/18 Değişim %
100,000t	Baltic - UKC	15.662	14.717	-6%
80,000t	Black Sea - Med	16.202	19.168	18%
80,000t	Sidi Kerir - Trieste	15.071	18.567	23%
80,000t	Mellitah - Fos	8.947	12.053	35%
80,000t	Med - USAC	14.673	15.270	4%
80,000t	UKC-UKC	11.907	16.234	36%
80,000t	UKC-USAC	12.714	12.864	1%
80,000t	Gulf - East	11.555	12.548	9%
80,000t	Indo - Japan	12.250	12.977	6%
70,000t	Caribs - US Gulf	14.464	19.012	31%
Aframax Ağırlıklı Ortalama		13.873	16.175	17%

Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

LNG / LPG	Ortalama		
	2017	2018	17/18 Değişim %
LPG Voyage Rates, $/mt 46.2K mt Gulf/Jap	27,49	34,30	24,8%
LPG TCE, $/day 84,000m3 modern-	14.990	18.326	22,3%
LPG 12 mths T/C, $/day			
84,000m^3 modern-	18.228	19.948	9,4%
59,000m^3 modern	16.737	17.953	7,3%
35,000m3	14.766	14.526	-1,6%
22,500m3 modern	12.288	13.897	13,1%
20,550 m3 Semi-Ref 17,000m3	13.401	14.849	10,8%
17,500 m3 Ethylene 8,250m3	20.852	20.988	0,7%
8,250 m3 Ethylene	15.639	15.452	-1,2%
3,500 m3Pressure (East)	6.895	8.011	16,2%
3,500 m3Pressure (West)	6.683	8.314	24,4%
LNG Spot Rate, $/day			
160,000m3 (TFDE)	46.058	88.692	92,6%
145,000m3 (ST)	28.596	52.000	81,8%

Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

Kimyasal Madde	Ortalama 2017	2018	17/18 Değişiklik %
Voyage Rates ($/mt)			
10.000 Gulf/WC India	25,89	27,12	4,75%
15.000 Gulf/Japan	36,60	41,78	14,15%
15.000 Gulf/Med.	47,05	49,07	4,29%
15.000 Gulf/Rott.	50,49	52,29	3,57%
5.000 Rott/Houston	33,98	35,15	3,44%
10.000 Rott/Houston	30,71	30,85	0,46%
5.000 Rott/Ulsan	83,47	87,86	5,26%
5.000 Singapore/Rott	76,35	79,92	4,68%
1.000 Sing./Houston	140,63	133,52	-5,06%
12.000 Ulsan/Houston	35,71	44,94	25,85%
5.000 Houston/Rott.	49,31	47,88	-2,90%
5.000 Houston/Ulsan	58,44	56,84	-2,74%
12 mths TC, $/day			
13.000 dwt IMO II	8.769	9.083	3,58%
19.000 dwt S/S	13.135	12.896	-1,82%

Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

Yükleme Bölgelerine Göre Dünya Tanker Filosu

Yükleme Bölgesi	Gemi Tipi HAM PETROL TANKERLERİ	Gemi Tipi ÜRÜN TANKERLERİ	Yükleme Bölgesi
Arap Körfezi Batı Afrika Kızıldeniz Amerika	VLCC Tanker Filosu 200.000+ üzeri dwt 753 adet gemi 232,1 milyon DWT	LR2 Tanker Filosu 85-124.999 DWT 362 gemi/39,7 milyon DWT	Arap Körfezi Hindistan
Batı Afrika Amdeniz Karadeniz Arap Körfezi Amerika	Suezmax Tanker Filosu 125-199.999 DWT 5554 adet gemi 86,6 milyon DWT	LR1 Tanker Filosu 55-84.999 DWT 371 gemi/27,3 milyon DWT	Arap Körfezi Hindistan Amerika Körfez İngiltere Kontinenti
Kuzey Denizi Akdeniz Karayipler Güney Doğu Asya Karadeniz Amerika	Aframax Tanker Filosu 85-124.999 DWT 654 adet gemi 71,5 milyon DWT	MR Tanker Filosu 40-54.999 DWT 1.537 gemi/73,7 Milyon DWT Hand Tanker Filosu 10-39.999 DWT 724 gemi/20,2milyon DWT	Amerika Körfez Hindistan İngiltere Kontitenti Akdeniz Güney Doğu Asya Güney Doğu Asya Akdeniz Karadeniz İngiltere Kontitenti

Kaynak: Clarkson Spring 2019

1.3.2.Dökme Yük Piyasası

Genel olarak, 2018 yılı boyunca dökme yük pazarında pozitif eğilimler görülmüştür. Dünya dökmeyük taşımacılığında tiplere ve sefer bölgelerine göre ortalama günlük kazançları tablosunda Capesize (tek seferlik) ağırlıklı ortalama kazançlarda 2017 yılı ile 2018 yılı arasında % 4'lük bir artış gerçekleşmiştir. Bazı hatlarda ciddi düşüşler %48, % 39, % 34 bazı hatlarda ise % 22, % 20 artışlar gerçekleşmiştir.

Tablo 8: Dökmeyük Piyasaları 2018-2019

Capesize Single Voyage			Günlük kazanç $/gün		
			2017	2018	Değişim %
176,000t	ore	Tubarao/Rotterdam	4.442	2.731	-39%
170,500t	ore	Tubarao/El Dekhelia	5.603	2.898	-48%
176,000t	ore	Tub/Qingdao	13.603	16.854	24%
166,500t	coal	Bolivar/Rotterdam	15.538	15.403	-1%
176,000t	ore	Dampier/Qingdao	14.539	16.895	16%
176,000t	ore	Saldanha/Qingdao	14.357	17.245	20%
176,000t	ore	Dampier/Japan 18m	19.255	18.245	-5%
165,000t	coal	Hay Pt./Qingdao	13.733	16.763	22%
168,500t	coal	R.Bay/Rotterdam	4.580	3.041	-34%
168,500t	coal	R.Bay/EC India	12.588	13.627	8%
Capesize Ağırlıklı Ortalama			13.475	14.026	4%

Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

Panamax günlük kazançlarda 2017 yılı ile 2018 yılı arasında %22'lik bir artış gerçekleşmiştir.

Panamax Single Voyage			Günlük kazanç $/gün		
			2017	2018	Değişim %
67,000t	coal	USGulf/ARA	8.783	10.125	15%
67,000t	coal	Bolivar/ARA	7.291	5.850	-20%
65,000t	coal	Murmansk/ARA	7.996	9.343	17%
60,000t	grain	USGulf/N. China	15.266	19.127	25%
72,000t	coal	Rob. Bank/N. China	12.279	16.284	33%
72,000t	coal	Dalrymp. B./N. China	11.494	15.092	31%
70,000t	coal	Indonesia/S. China	6.489	8.501	31%
72,000t	coal	Indonesia/WC India	11.555	12.736	10%
72,000t	coal	Indonesia/EC India	12.676	13.517	7%
60,000t	grain	Nopac/N. China	10.747	13.066	22%
66,500t	coal	R.Bay/Rotterdam	3.147	1.349	-57%
72,000t	coal	R.Bay/WC India	10.525	11.504	9%
Panamax Ağırlıklı Ortalama			10.570	12.866	22%

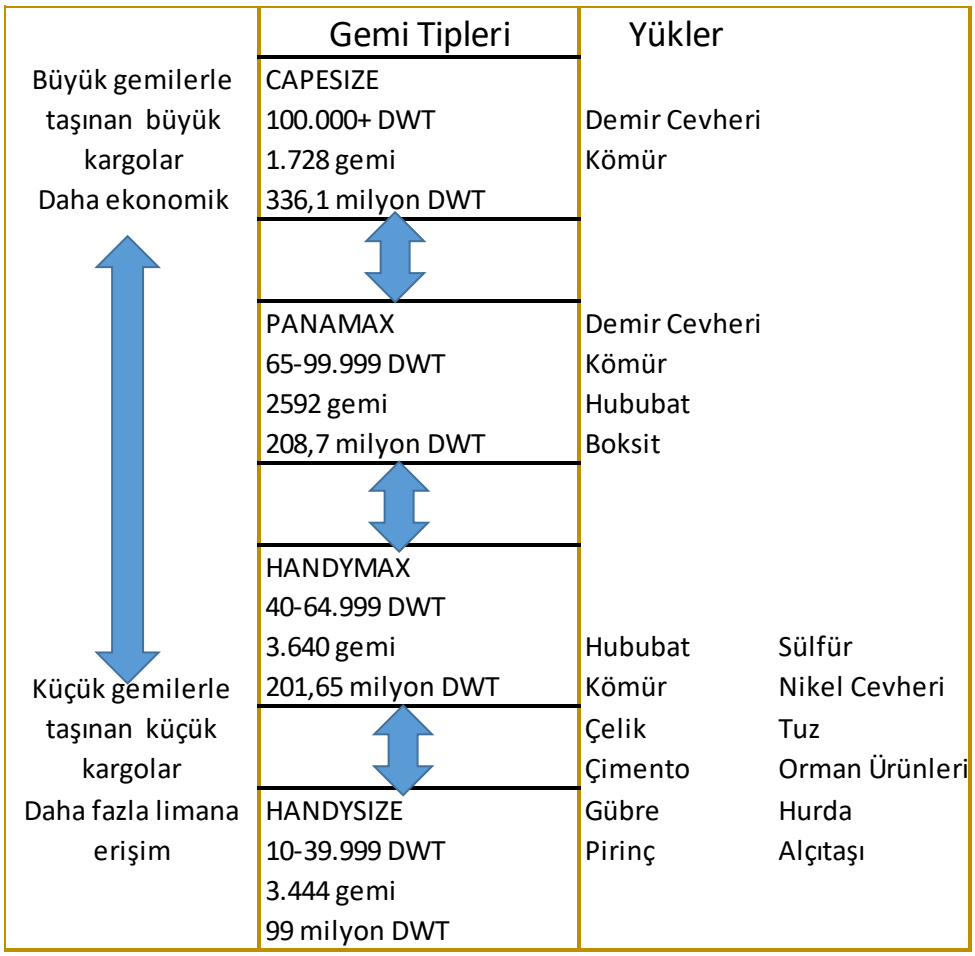
Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

Supramax ağırlıklı ortalama 2017 yılı ile 2018 yılı arasında %14'lik bir artış gerçekleşmiştir.

Supramax Single Voyage...			Günlük kazanç $ /gün		
			2017	2018	Değişim %
50.000t	grain	USGulf/Jap.(HSS)	18.412	22.384	22%
50.000t	coal	Richards B./WC India	6.284	6.503	3%
Supramax Ağırlıklı Ortalama			10.590	12.112	14%

Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

Dünya Dökme Yük Filosu



Kaynak: Clarkson Spring 2019

1.3.3.Konteyner Piyasası

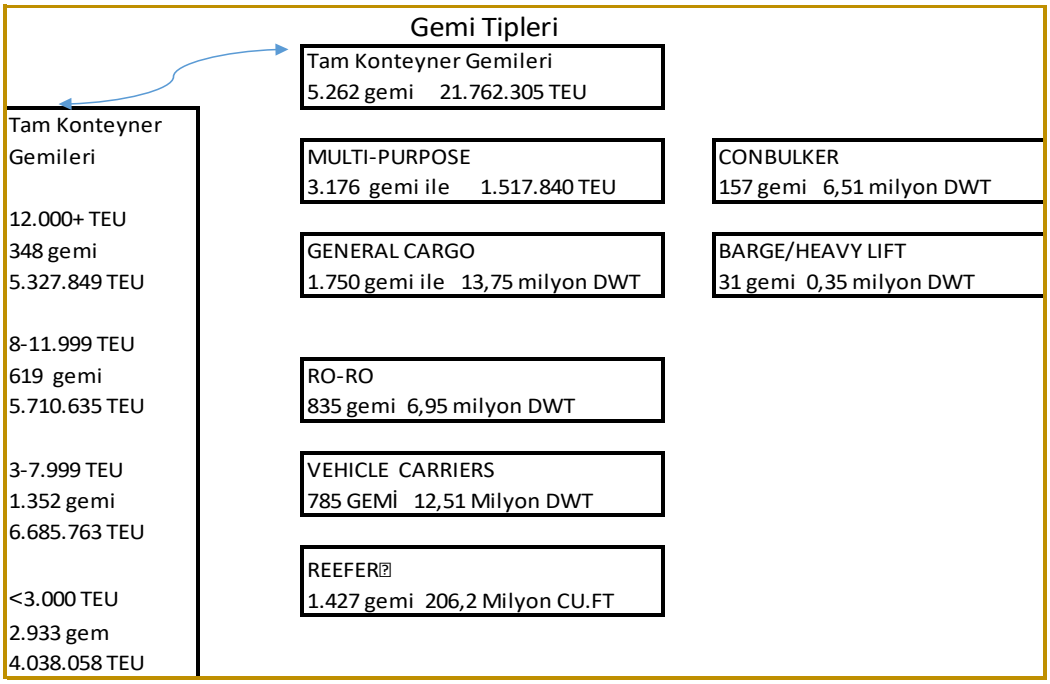
Konteyner kiralama piyasası 2018'de, farklı gemi ebatları arasında ciddi artışlar pozitif talep eğilimleriyle desteklenirken küçük ebatlarda sınırlı tedarik genişlemesi ile birlikte daha sınırlı gelişme göstermiştir. Bununla birlikte, özellikle daha büyük gemi segmentlerinde charter oranlarında bir miktar rahatlama görülmüştür.

Tablo 9: Konteyner Piyasaları 2018-2019

Konteyner – RO/RO ve Kısa Mesafe Navlunları	Ortalama				
	2015	2016	2017	2018	17/18 Değişim %
Containerships ($/Day, 6-12mth TC)					
Feeder, 1,000 teu grd.	7.250	6550	6.142	7.467	21,57%
Feeder 1,700 teu grd.	8.842	6.804	7.242	9.675	33,60%
Feeder 2,000 teu g'less	8.483	6.221	7.154	9.508	32,90%
Feeder 2.750 teu g'less	9.563	6.000	8.800	10.813	22,88%
Narrow Beam, 4,400 teu g'less	11.817	4.979	7.692	11.096	44,25%
Intermediate, 6,800 teu g'less-			13.171	14.542	10,41%
MPP Tonnage ($/Day)					
17,000 dwt, grd. 1 yr. t/c (liner)	8.463	7.858	7.671	8.992	17,22%
12,000 dwt, grd. 1 yr. t/c (liner)	7.379	6.767	6.454	8.342	29,25%
European Short Sea 3,000 dwt ($/t)					
ECUK/ARAG - N.Spain	22,24	16,59	18,61	20,93	12,47%
French Bay - ECUK	15,51	12,66	14,66	17,61	20,12%
Lower Baltic - ARAG	17,62	16,44	18,40	20,50	11,41%
UK/ARAG - W.Med	29,77	22,44	24,01	27,00	12,45%
3,500dwt g'less. 1 yr. t/c (€/day)	2.704	2.779	2.879	3.096	7,54%

Kaynak: Clarksons Autum2018/Weekly March 19

Tablo 9 : Düzenli Hatlarda Sefer Yapan Gemi Tiplerinin Sayı Ve Dwt



Kaynak: Clarkson Autumn 2018

2018 Şubat ayında, 2017 yılında görülen belirgin kazançlardan sonra birçok segment için T/C oranlarında bir gelişme gözlenmiş, Riskler talep tarafında kalırken, konteyner arzının büyümesinin 2018 ve 2019'da kontrol altında kalması öngörülmüştür. Konteyner piyasalarında gelecek yıllardaki gelişmelerinin, temel bulguların dengesi ve gelişimine bağlı olacağı değerlendirilmektedir.

ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

ULUSLARARASI DENİZ TİCARET ODASI

1.4.ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

1.4.1.Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO - International Maritime Organization)

Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın ihtisas organlarından olan IMO, Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı (IMCO - Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) adı ile 1948 yılında kurulmuştur. Kuruluş Sözleşmesi'nde 1975 yılında yapılan bir değişikliğin yürürlüğe girmesiyle Teşkilatın adı 22 Mayıs 1982 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir; merkezi Londra, İngiltere'dedir. Birleşmiş Milletler Teşkilatı'na Üye olan Türkiye, IMO' ya üyedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) genel olarak deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması, uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası, donatılması ve trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında hükümetler arasında işbirliğini sağlamak ve belirlenen standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik etmek amacıyla faaliyet göstermektedir.

IMO'nun temel felsefesi "Daha Emniyetli Seyir ve Daha Temiz Denizler" olup başlıca faaliyet alanları aşağıdaki gibidir:

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği bakımından gerekli teknik önlemleri almak ve bunlara ilişkin uluslararası kuralların düzenlenmesini teşvik etmek,
- Deniz işletmeciliğinin verimliliğini yükseltmek üzere, en etkili mevzuatın kabulünü teşvik etmek,
- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak ülkeler arasında işbirliğini sağlamak.

IMO teşkilatı bir Meclis, bir Konsey ve beş ana Komiteden oluşmaktadır. Komiteler aşağıda belirtilmiştir:

Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee – MSC), Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee – MEPC), Hukuk Komitesi (Legal Committee – LEG), Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Cooperation Committee – TC) ve Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee – FAL). Bazı alt Komiteler de, ana teknik Komitelerin çalışmalarını desteklemektedir.

Meclis IMO'nun en yüksek idari kuruluşudur ve tüm Üye Devletlerden oluşur. İki yılda bir düzenli oturumlarla toplanır, ancak gerekirse olağanüstü oturum da yapabilir. Meclis, çalışma programı ile bütçeyi oylamak ve Örgüt'ün mali düzenlemelerini saptamakla yükümlüdür. Meclis aynı zamanda Konseyi de seçer.

Konsey, Meclisin her olağan oturumundan sonra başlayan iki yıllık süreler için seçilir. Konsey, IMO'nun Yürütme Organıdır ve Meclisin altında, Örgüt' ün çalışmasını denetlemekle yükümlüdür. Meclis oturumları arasındaki sürede Konsey Meclisin tüm fonksiyonlarını yerine getirir fakat deniz emniyeti ve deniz kirlenmesinin önlenmesi hususlarında Hükümetlere tavsiyelerde bulunulması fonksiyonu hariçtir ve bu fonksiyon, IMO Konvansiyonu'nun Madde 15(j)'sine göre Meclise ayrılmış bulunmaktadır.

IMO Meclisi'nin 30. Oturumu, 27 Kasım - 6 Aralık 2017 tarihlerinde 1,500'den fazla delegenin katılımıyla Londra'da gerçekleştirildi. Toplantı sırasında IMO Konsey üyeliği seçimleri yapılmış olup, seçimler sonunda Türkiye 2018-2019 dönemi için C kategorisi Konsey Üyeliğine yeniden seçilmiştir. IMO, 6 Mart 2018 tarihinde uluslararası denizciliğin daha emniyetli ve daha güvenilir hale gelmesi ve daha yeşil bir ayak izi için uluslararası denizciliğe katkılarının 70. yılını kutlamıştır.

Örgüt, 2018 yılında aşağıdaki konuları yakından izlemiştir:
-Gemilerden kaynaklı sera gazlarının azaltılmasına yönelik daha somut hedefler belirlemek;
-İklim değişikliğiyle mücadeleye katkı sağlamak;
-Otonom gemiler gibi teknolojik gelişmeleri yakından takip etmek ve desteklemek;
-Siber tehditlere karşı tedbirler geliştirmek ve bunların yaygınlaşmasını sağlamak;
-Okyanusların sürdürülebilirliği için çalışmak.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention –MLC)

MLC 2006 Sözleşmesine Ülkemiz 26 Mart 2017 tarihinde taraf olmuş ve bu kapsamdaki Mevzuat uyumlaştırma çalışmaları sürdürülmektedir. Sözleşme toplam gemi tonajının %33'üne sahip 30 ülkenin onayından 12 ay sonra bu şartı sağlayan Üye Devletler için yürürlüğe girmiştir. (Article VIII, 3) Gemi adamlarına yönelik kapsamlı ilke ve haklar içeren Sözleşme, üç ayrı fakat birbiri ile ilgili bölümlerden oluşmaktadır. 16 madde ile Kurallar ve Kod bölümlerini içeren Sözleşme; gemi adamlarının gemideki yaşam koşullarını ve yaşam mahallerine ilişkin hükümlerin yanında gemi adamlarının kişisel haklar ve yasal çözüm yolları hususunda daha iyi bilgilendirilmeleri ve her düzeyde gelişmiş bir sosyal diyalog tesis edilmesini sağlamaktadır.

Sözleşme, üye ülke hükümetleri bakımından, 500 GT üzerindeki gemilere belgelendirme sistemini zorunlu hale getirmekte ve sözleşmeyi onaylamayan ülke bayraklı gemilerin lehine olabilecek haksız rekabeti engellemektedir. Halihazırda MLC 2006 Sözleşmesine onay veren ülke sayısı 93'tür (ILO 15/05/2019 verileri) Sözleşmenin; kabul şartı tamamlanma tarihi 20 Ağustos 2012, genel yürürlüğe giriş tarihi 20 Ağustos 2013'tür.

Genel kabul şartı sağlandıktan sonra onaylayan Üye Devletler için ise kendi onay tarihlerinden 12 ay sonra yürürlüğe gireceği belirtilmektedir.(Article VIII, 4) Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin onaylanmasının uygun bulunduğuna dair Kanun Tasarısı 18 Haziran 2014 tarihinde TBMM Dışişleri Komisyonunda kabul edilmiştir. Yasal süreç devam etmektedir. Türkiye resmen taraf olduğunda 12 aylık süre içerisinde Türk bayraklı gemilerin MLC 2006 kapsamında denetlenmesi ve belgelendirilmesi (Maritime Labour Certificate) gerekecektir.

Bayrak Devleti Performans Tablosu

ICS tarafından yıllık olarak hazırlanan Bayrak Devletleri Performans Tablosu gemi sahibi ve işleticisi firmaların gemilerini bir bayrak altına kayıt ettirmeden önce, ilgili bayrak devletinin performansı hakkında yeterli fikre sahip olmalarını amaçlamaktadır.

Bu bahisle düzenlenen tabloda; yeşil kutucuk ile belirtilen sembollerin ilgili bayrak devletinin o yıl için pozitif bir performans izlediğini simgelediği, kırmızı kutucuk sembolünün ise negatif bir performans izlenildiğinin göstergesi olduğu belirtilmektedir. Bayrak Devleti Performansı Tablosunda 6 ana konu altında toplam 19 kolonda değerlendirme yapılmış olup, Türkiye için aşağıda belirtilen göstergeler sunulmuştur.

Liman Devleti Kontrolleri kapsamında

Bayrak Devletlerinin tabloda değerlendirmeye alınması için Paris Memorandumu (MoU) ve Tokyo Memorandumu (MoU) içeriğindeki ülkelerde son 3 yıl içerisinde her yıl için en az 10 kez, böylelikle son üç yıl içerisinde en az 30 denetlemeye tabii tutulması kriteri getirilmiştir.

-Paris Memorandumu Beyaz Listesinde pozitif,
-Paris Memorandumu Kara Listesinde yer almama adına pozitif,
-Tokyo Memorandumu Beyaz Listesinde negatif,

-Tokyo Memorandumu Kara Listesinde yer almama adına pozitif gösterilmiş,
-Amerika Birleşik Devletleri (ABD)Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG) derecelendirmesinde, geçen 3 yıl içerisinde Paris MoU ve Tokyo MoU denetleme sayısı yerine ABD'ye varış yapan gemilerin sayısı dikkate alınmaktadır.
-ABD'ye giden Türk Bayraklı Gemi sayısı her yıl için 10, ve geçen 3 yıl içerisinde toplam 30 sayısına ulaşmadığı için değerlendirmeye alınmamıştır.

Sözleşmelerin Onaylanması

Ülkelerin tabloda adı geçen sözleşmelere taraf olmamak için kendi geçerli sebepleri olabileceğine vurgu yapılarak;
-Marpol I,II,III,IV,V ve VI'yı içeren sözleşmeler ile, LL66, STCW 78 ve CLC/FUND 92 Sözleşmelerine taraf olunduğunu,
-SOLAS 74 (ve 88 Protokolü) ve ILO MLC Sözleşmelerin tamamının Türkiye tarafından onaylanmadığı için kırmızı ile gösterilmiştir.

Onaylı Organizasyonlar

IMO'nun A.739 Kararı uyarınca; Bayrak Devletleri'nin kendileri adına Onaylı Organizasyonlar atayarak bunlar üzerinden kontrollerin sağlanabilmesine olanak tanınmıştır. Bayrak Devleti Performansları Rejiminin uygulanmasında kontroller gerçekleştiren Onaylı Organizasyonlar, ilgili Bayrak Devleti adına Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'ne bilgi sağlamaktadır. Atandıkları söz konusu görevleri gerektiği şekliyle yerine getirmeleri konusunda değerlendirmeye tabi tutularak "Bayrak Devleti Performans Tablosunda yer almaktadırlar. Tablo'da Türkiye'nin bu kapsamda pozitif gelişme gösterdiği görülmektedir.

Filo Yaşı

Bayrak Devletleri gemilerinin yaşları tam olarak geminin performansına etki etmediği, düzenli bir şekilde bakım ve tutuma haiz gemilerin de başarılı bir performans gösterebilecekleri değerlendirilmesinin yanı sıra olumlu yönde gösterilmiş Bayrak Devletlerinin, % 90'ının en genç gemi filosuna sahip olan devletler olduğu görülmektedir. Tabloda değerlendirmeye alınan gemiler 100 GRT üzeri ticari gemilerdir. İkinci sicile kayıtlı gemiler, ana devlet bayrağına eklenerek hesaba katılmıştır.

Raporlar

IMO ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından istenen çeşitli raporların Bayrak Devletleri tarafından uygun bir şekilde karşılanmasının değerlendirilmesi sonuçlarını göstermektedir. Türkiye pozitif gelişme ile gösterdiği belirtilmektedir.

IMO

Bayrak Devletinin, Uluslararası Denizcilik Örgütünün düzenlediği toplantılarda katılım sağlaması ve aktif olarak rol almasının değerlendirildiği kolonda Türkiye pozitif gelişme ile gösterilmiştir. İlgili tabloya http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Flag-State-Performance-Table/flag-state-table-2019.pdf?sfvrsn=2 linkinden ulaşılabilmektedir.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2018/2019 Bayrak Performan Tablosu

pozitif performans göstergesini sembolize etmektedir

	Liman Devleti Denetimleri						Onaylanan Sözleşmeler							A.739	Yaş	Raporlar		IMO	
	Paris MOU Beyaz Liste	Paris MOU Kara Listede Yer Almama	Tokyo MOU Beyaz Liste	Tokyo MOU Kara Listede Yer Almama	USCG Qualship 21	USCG Hedef Listesi (Emniyet)	SOLAS 74 (ve 88 Protokolü)	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL EK I - II)	MARPOL EK III - VI	Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi (LL 66 ve Protokolü)	Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW 78)	Uluslararası Çalışma Örgütü Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (ILO MLC)	Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC/FUND 92)	Tanınmış Klas Kuruluşları	Düşük Yaş Ortalaması (Gemi Sayısı)	STCW 95 Beyaz Liste	ILO Raporları	Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Toplantılarına Katılım	IMO Denetimlerine Uyum
Rusya	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Türkiye	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Yunanistan	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Kaynak: Uluslararası Deniz Ticaret Odası

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa Ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır.

Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM) T.O.B.B. bünyesinde kurulmuş olup, sekretaryası Odamız tarafından sürdürülmektedir. KMDYT Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağının üyesidir. KMDYTM' nin ana amacı, çevre dostu ve ekonomik bir taşıma metodu olan Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı kanalı ile Türk Denizciliğine ve ülke ekonomisine katkı sağlamaktır. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı web sitesi halen http://www.shortsea.org.tr adresinden hizmet vermekte olup, Ülkemiz ayrıca ESN (European Shortsea Network) sistemi üyesidir.

Deniz ve Çevresinin Korunması Faaliyetleri

Ülkemiz, deniz taşımacılığı sektöründe deniz emniyetini ve çevresini tehdit eden olasılıkları ortadan kaldırmak ya da en aza indirmek için; Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün kural ve tavsiyelerinin uygulanması ile AB Müktesebatına uyum faaliyetleri sürdürülmekte ve ayrıca Ulusal mevzuatımız takip edilmektedir. Türkiye, **MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve tüm Ek'lerine** taraf olmuş, deniz çevresi ile ilgili diğer önemli Sözleşmelere ise taraf olma süreci devam etmektedir.

"MARPOL EK-VI" ***(Gemilerdeki Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar)*** kapsamında; Gemilerin enerji verimliliğine yönelik yeni uygulamaları olan, *"Enerji Verimliği Dizayn İndeksi-EEDI (Ro-Ro Kargo ve Ro-Ro Yolcu Gemileri için getirilen)* ve 400 GT ve üzeri mevcut tüm gemiler için 01.01.2013 tarihinden itibaren *"Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı-SEEMP* İşletim Planlarının, uluslararası sefer yapan gemilerde de *"Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası-IEEC"* düzenlenmesi gerektiği, uygulamada sıkıntı yaşanmaması ve yeni döneme hazırlıklı olunması açısından, "Gemi Kaynaklı Emisyonların Azaltılması" ile ilgili olarak üyelerimize, "Eko Gemi" başlığı altında bilgilendirmeler yapılmış, Enerji Verimliliği uygulamaları ile ilgili teknik işbirliği ve teknoloji transferi için hazırlanan çalışmalar takip edilmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Marine Environment Protection Committee–MEPC) 69. Oturumunda, 5000 GT üzerindeki gemilerin karbondioksit (CO2) emisyonlarını bayrak devletlerine raporlaması hakkında karar verilmiştir. Uluslararası geçerliliği olacak bu sistemde, gemi isimlerinin kamuoyuna açıklanmayacağı, gemi sahiplerinin de taşınan yükle ilgili bilgileri açıklamak zorunda bırakılmayacağı öğrenilmiştir. Bu kapsamda, **İzleme, Raporlama ve Doğrulama (Monitoring, Reporting and Verification-MRV)** üzerinde yapılan çalışmalar izlenmektedir.

EU MRV (EU MRV, AB'nin genel anlamda sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisinin bir parçasıdır)

Bu çerçevede yayımlanan, Deniz Taşımacılığı Kaynaklı Karbon Dioksit (CO2) Emisyonlarının İzlenmesi, Raporlanması ve Doğrulanmasına İlişkin Yönetmelik (EU) 2015/757 ile,

a. 31 Ağustos 2017'den itibaren Gemilerin İzleme Planının kontrol makamına gönderileceği,

b. 01 Ocak 2018'den itibaren sefer sırasında tüketilen yakıtın ve diğer ilgili verilerin izleme başlangıcı (1.nci raporlama dönemi) olduğu,

c. 01 Ocak 2019 izleme (2.nci raporlama dönemi) olacağı,

d. Her yılın 30 Haziran tarihine kadar, kendisine raporlanan CO2 emisyonları hakkındaki bilgilerin kamuya açıklanacağı, öğrenilmiştir.

IMO MRV (IMO Veri Toplama Sistemi)

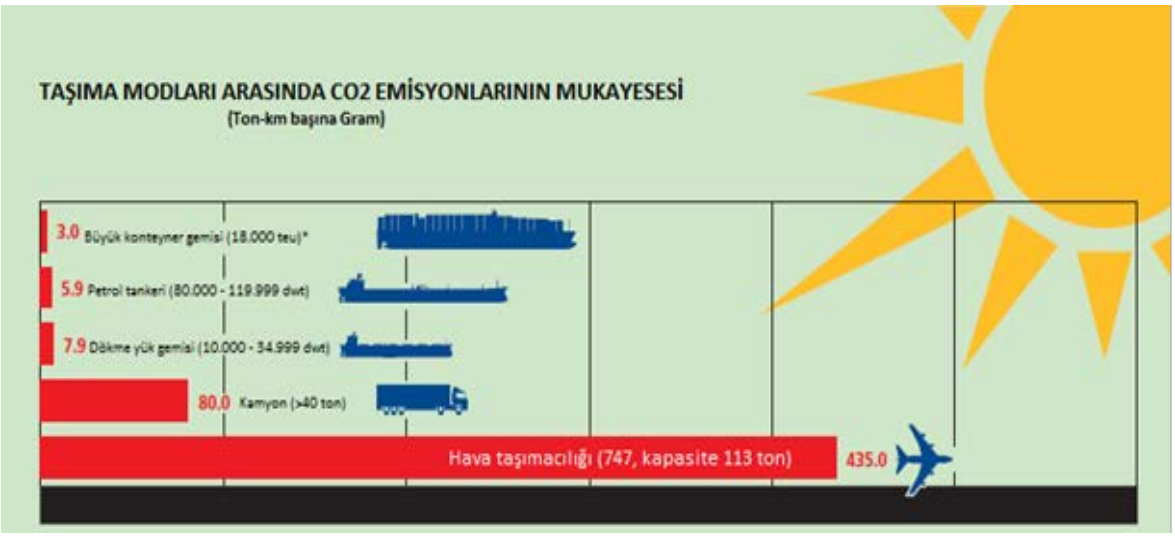
a. MARPOL Ek VI' nın 4. Bölümünde yapılan değişiklikler MEPC 70'te kabul edilmiş ve 1 Mart 2018'de yürürlüğe girmiştir.

b. Ocak 2019'dan itibaren tüketilen yakıtın ve enerji verimliliğiyle ilgili diğer verilerin izlenmesidir. (5000 GT üzerindeki Türk bayraklı gemilerin, 2019 yılından itibaren İdareye bilgi vereceği ve bu hususun GISIS üzerinden IMO'ya bildirileceği)

c. MEPC'nin, üç aşamalı bir süreç sonunda kendisine ulaşacak verileri nesnel, şeffaf ve kapsamlı bir politika belirlemeye yönelik tartışmalarda değerlendirmeye alacağı, uluslararası deniz ticaretinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak ve enerji verimliliğini arttırmak için yeni tedbirlere ihtiyaç olup olmadığının analizi de yine bu verilerin yardımıyla gerçekleştireceği bilinmektedir.

Ayrıca, MEPC 70. Oturumunda, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik görevlere ve zaman çizelgesine ilişkin yol haritası belirlendiği, 2019 yılına kadar küresel sera gazı emisyonu için, zorunlu veri toplama sisteminin oluşturulması kararı alındığı, hususları izlenmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

Grafik 17: Taşıma Modları Arasında CO_2 Emisyonlarının Mukayesesi



Kaynak: IMO Sera Gazı 2'nci Çalışması (Second IMO GHG Study AP Møller-Maersk, 2014)

"Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SOx) Emisyonu"nuna ilişkin (Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt-S oranı), küresel ve AB limanlarında olduğu gibi karasularımız dâhilinde de, "*Düşük Kükürtlü Yakıt*" uygulamasına ait bilgilendirmeler, Sektöre yapılmaktadır.

Gemilerde kullanılan yakıtların mevcut durumda %3,5 olan kükürt içeriğinin, **1 Ocak 2020 tarihinden itibaren %0,5 küresel kükürt limiti olarak uygulanması kararı alındığı,** Yeni küresel üst sınırın, IMO tarafından SOx Emisyon Kontrol Alanları(SECA) için, 1 Ocak 2015'ten itibaren %0,1 olarak belirlenen sınırı değiştirmeyeceği, AB Limanları ve ilan edilen Emisyon Kontrol Alanları için, bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör firmalarının, düşük kükürtlü yakıt bulundurmalarının önem taşıdığı hususuna ait bilgilendirmeler, sektöre yapılmaktadır.

MEPC 72'de; yeni ve güncel Uluslararası Standartların(ISO) geliştirilmesi ve MARPOL Ek-VI Kural 14.1.3'ün uygulama tarihini için gerekli zamanın 3 yıl olacağı, yakıt kalitesi ile ilgili muhtemel sorunlardan korunmak için alternatif geçici çözümler arandığı, 2020 yılı sonunda ISO 8217 standardının son halini alacağı hususları izlenmektedir.

MEPC 73'de ise;

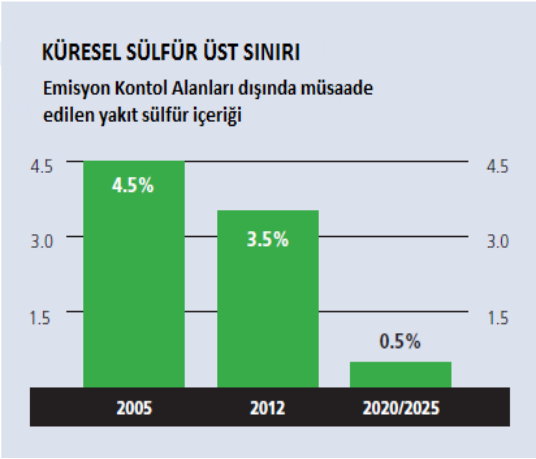
a. MARPOL Ek VI'a yüksek kükürtlü yakıtın sadece kullanımın yasaklanmasını değil, aynı zamanda gemilerde %0,50'in üzerinde bulunan bunker taşımalarının da yasaklanmasına yönelik değişiklikler (gemide azaltma teknolojisini onaylamadıkları sürece) kabul edildi ve 1 Mart 2020'den itibaren yürürlüğe girmesi kararlaştırıldı.

b. Akaryakıt tedarikçileri için gemilere verilen akaryakıt kalitesini güvence altına almak için En İyi Uygulama Hakkında Rehberlik konulu bir MEPC taslak taslağını onayladı.

c. MARPOL Ek VI kapsamında %0,50 kükürt sınırının tutarlı bir şekilde uygulanması için bir Gemi Uygulama Planı (SIP) geliştirilmesine dair Rehbere ilişkin MEPC Genelgesi taslağını onayladı. Zorunlu olmayan SIP, 1 Ocak 2020'deki %0,50 kükürt sınırına uymaya hazırlanmak için gemiler tarafından atılan adımları planlamalarına ve göstermelerine yardımcı olmak için gemi sahipleri / operatörleri tarafından doldurulması öngörülüyor.

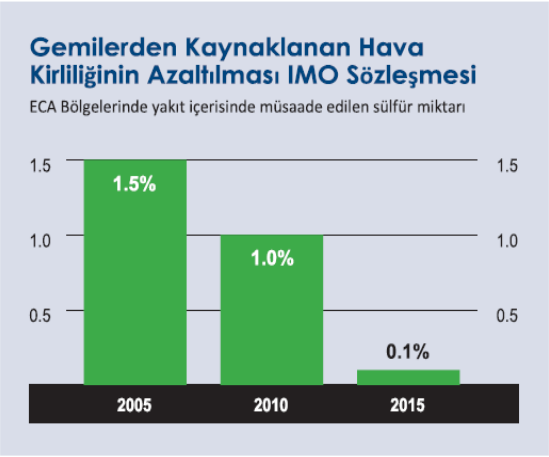
d. Gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının 2023'e kadar azaltılması konusundaki ilk IMO Stratejisinin takip eylemleri için bir program onaylandı.

Grafik 18: Küresel sülfür üst sınırı



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

Grafik 19: ECA Bölgelerinde yakıt içerisinde müsaade edilen sülfür miktar



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

"Azot Oksitler (NOx)" 1 Ocak 2000 tarihinde ve sonrasında inşa edilen bir gemide kurulu olan ve çıkış gücü 130 kW'den daha yüksek olan dizel makineler ile 1 Ocak 2000 tarihinde ve sonrasında büyük tadilata giren ve çıkış gücü 130kW'den daha yüksek olan dizel makineler için MARPOL Ek-VI'da yer alan "Azot Oksitler" başlıklı Kural 13'ün ve NOx Teknik Kod'un uygulanması süreci devam etmektedir. Bu çerçevede; Emisyon Kontrol Alanlarında (ECA) yeni gemiler için, 130 kW üzeri gemi makinalarında, MARPOL EK-VI Tier III uygulaması ve NOx emisyonlarının %75-80 azaltılmasına yönelik çalışmalar izlenmektedir.

Bununla birlikte, MEPC 70. Oturumunda Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulması ve bu bölgelerin, NOx Tier III kuralına uygun olarak 1 Ocak 2021'den itibaren yürürlüğe girmesine karar verildiği, hususları takip edilmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

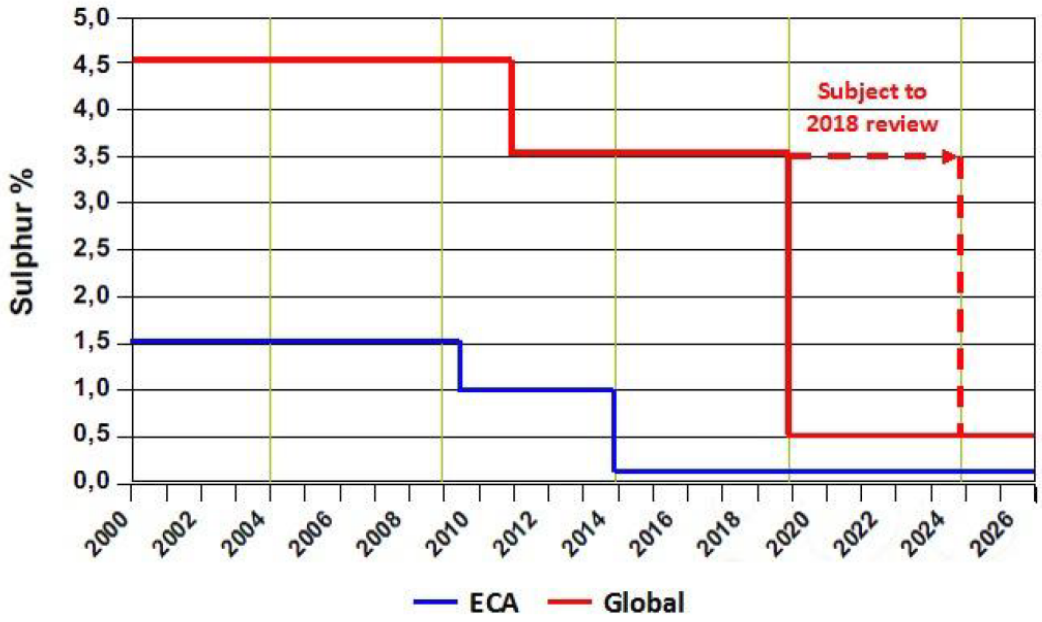
Emisyon Kontrol Alanları (ECA)

Ülkemizin taraf olduğu MARPOL Sözleşmesi 6. eki kapsamında gemilerin egzoz gazlarının kontrol edilmesi amacı ile bir dizi kural yürürlüğe girmiştir. Bunlar; kükürt oksitler (SOx), azot oksitler (NOx), ozon inceltici maddeler (ODS), Uçucu organik bileşikler (VOC), Partikül Maddeler(PM) ve sera gazları (GHG) hakkında bazı kurallar ortaya koymaktadır.

Emisyon Kontrol Alanları (ECA) ise kükürt oksitler (SOx), azot oksitler (NOx) için küresel uygulanmakta olan emisyon sınırlarının daha sıkı uygulandığı yani hava kirliliğinin daha düşük sınırlarda yapıldığı alanlardır. ECA alanları sadece Kükürt oksitler için veya hem kükürt oksit hem de azot oksitler için beraber uygulanmaktadır.

Kükürt Emisyon Kontrol Alanlarında (SECA) kükürt oksitler (SOx) için 1 Ocak 2015'den itibaren yakıttaki kükürt içeriği sınırı %0,1 olarak uygulanmaktadır. Bu değer zaten AB limanlarında 01 Ocak 2010 yılından beri uygulanmaktadır.

Sulfür Oksitler (SOx)-Sulphur Oxides



Kaynak: IMO (Marpol Ek-VI Yakıttaki Kükürt Limitleri)

Hem Kükürt hem de Azot oksitler için uygulanan alanlarda ise (ECA);

- 01 Ocak 2000- 01 Ocak 2011 inşa gemiler Tier 1
- 01 Ocak 2011 sonrası inşa gemiler Tier 2
- 01 Ocak 2016 sonrası inşa gemiler küresel olarak Tier 2 ECA alanlarında Tier 3 olarak sertifikalandırılmış makine ile donatılması gerekmektedir.

Dünyadaki ECA alanları ise aşağıdaki haritada gösterilmektedir.

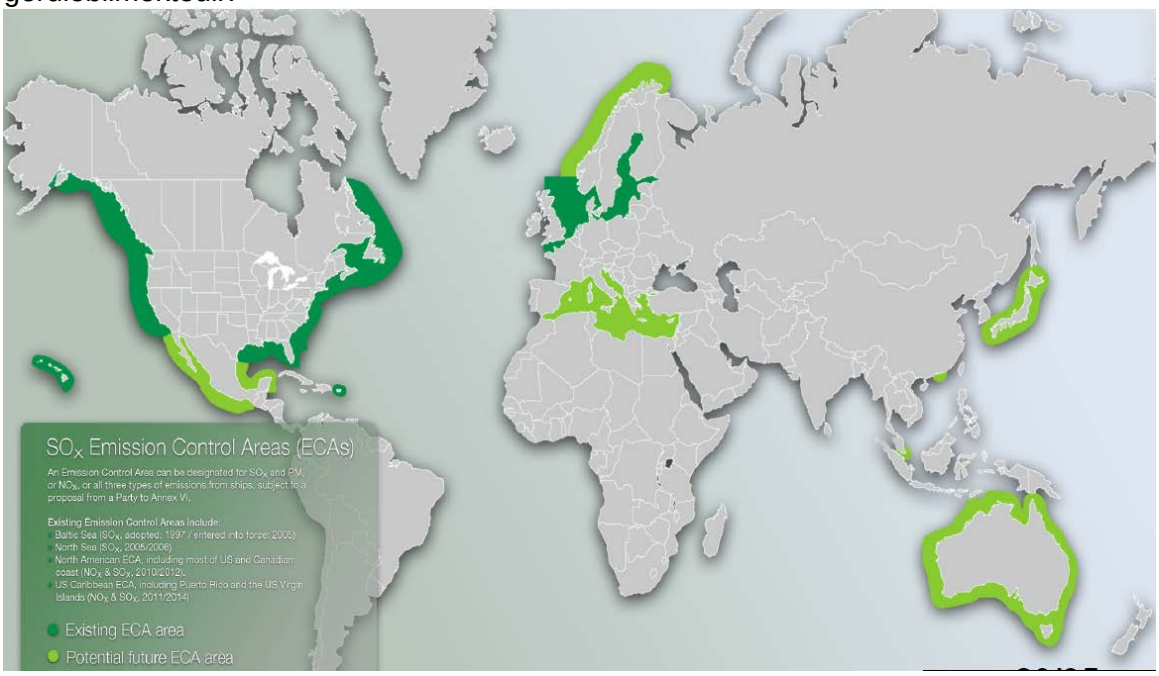
Şimdiye kadar ilan edilmiş 4 adet ECA bulunmaktadır.

- Baltık Denizi SECA (SOx);
- Kuzey Denizi SECA (SOx);
- Kuzey Amerika (SOx, NOx ve PM);
- Birleşmiş Devletler Karayip Denizi (SOx, NOx ve PM).

Akdeniz ECA İlanı

Akdeniz'in ECA ilan edilmesi ile ilgili AB ülkelerinin yoğun bir talebi bulunmakta olup, Fransa önderliğinde girişimler başlatılmış durumdadır.

ECA alanları sadece Akdeniz için değil, Avustralya, Japon Denizi, Kuzey denizi ve Güney Amerika bölgelerinde de tartışılmaktadır. Aşağıdaki haritada söz konusu bölgeler görülebilmektedir.



Kaynak: IMO (Marpol Ek-VI Yakıttaki Kükürt Limitleri)

Akdeniz için muhtemel bir ECA ilanı bizim için Türk Boğazları bölgesinin kapsama alınıp alınmayacağı ve Karadeniz/Akdeniz geçişinde gemilerin denetlenmesi konusunda nasıl bir rolümüz olacağı konularında stratejik öneme sahiptir.

"Yeşil Liman", İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için, limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının, çevre açısından kirlenmenin önüne geçilebilmesi ve sürdürülebilir kalkınmaya yönelik "Yeşil Liman" çalışmalarının arttırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılması için, MARPOL Ek-VI kapsamında *"Gemilere kıyıdan elektrik verecek sistemlerin limanlarımızda tesisi"* konuları yakından takip edilmektedir. Ayrıca, Limanların Çevre Yönetim Sistemini sağlamaları önem arz etmektedir.

"MARPOL EK-V" (Gemilerden Çıkan Süprüntüler/Katı Çöpler ile Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Kurallar) uyarınca; Akdeniz'e kıyısı bulunan ve Türkiye'nin de dâhil olduğu MARPOL 73/78 Ek-V ve MEPC 172(57) kararıyla, Akdeniz 1 Mayıs 2009'dan itibaren özel alan ilan edilmiş ve çöp boşaltımı yasaklanmıştır. MARPOL Ek-V kapsamında; Türk Bayraklı gemilerde tutulması gereken kayıtlar için gerekli *"Çöp Kayıt Defteri'*ne ait değişiklikler diğer MARPOL Sözleşmesi Eklerine ait defterlerde de olduğu gibi Odamızca hazırlanmakta ve üyelerimize duyurulmaktadır.

"MARPOL Ek-IV" (Gemilerden Kaynaklanan Pis Su Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar), ülkemizde 14.01.2015 tarihinde yürürlüğe girmiş olması sebebiyle kurala uyum çalışmaları takip edilmektedir.

"BUNKER 2001" (2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi)'e taraf ülkelerin; limanlarına gelen 1000 GT üzeri tüm gemilerden sertifika istendiği, Sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin sicillerine kayıtlı gemilerin, sözleşmeye taraf ülkelerin ilgili otoritelerinden sertifika edindikten sonra taraf ülke limanlarında ticari faaliyette bulunabileceklerdir. Bunker Sözleşmesi 2013 tarihinde Türkiye'de yürürlüğe girmiştir. Keza, *Bunker 2001 Sertifikasının Düzenlenmesine ve*

Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge, 19 Aralık 2013 tarihinde yürürlüğe girmiş ve konu hakkında üyelerimize bilgilendirmeler yapılmaktadır.

"Balast Suyu Yönetimi" (Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004)" Sözleşmesi, Türkiye'nin de içinde bulunduğu birçok ülke tarafından imzalanmış ve 8 Eylül 2017'de yürürlüğe girmiştir. Çevre denizlerimiz ve Türk Boğazlarında deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu, Ülkemiz canlı kaynaklarının korunması ve zararlı sucul organizmalar ile istilacı türlerin bertaraf edilmesi için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yapılan çalışmalar izlenmektedir. Sözleşme gereği, gemilerin balast arıtım teknolojileri ile donatılacağı, balast kapasitesi ve inşa yıllarının belirleyici olacağı, her geminin arıtma yapması gerektiği, tüm gemilerin "*Balast Suyu Yönetim Planı*" ile "*Balast Suyu Kayıt Defteri*" bulunduracağı, Sözleşmedeki son değişikliklerin kabul edileceği ve kuralların etkin bir şekilde uygulanması için, deneme aşamasının belirleneceği ayrıca, Sözleşmenin tüm dünyada aynı uygulanması için Kılavuz hazırlanacağı bilinmekte ve Balast suyu arıtma sistemleri ile ilgili Uluslararası ve Ulusal mevzuat çalışmaları takip edilmektedir. Anılan Bakanlıkların koordinasyonunda yapılan "Balast Suyu Sözleşmesi" ile ilgili tüm toplantı ve ilgili faaliyetler izlenmekte ve "Gemi Balast Suyu Yönetimi" hakkındaki güncel bilgiler ve çalışmalar üyelerimize seminerlerle verilmektedir.

"Mavi Kart Sistemi", Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, "*2872 sayılı Çevre Kanunu"* ve bu Kanun uyarınca yayımlanan "*Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği*" hükümleri, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yerine getirilmekte olup, küçük deniz araçları da bu Yönetmelik kapsamındadır. Atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla, 2013 tarihli "*Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi*" yürürlüğe girmiştir. Genelgeye ilişkin "*Mavi Kart Sistemi*" için, tüm kıyı il sınırlarımızda çalışmalar sürdürülmektedir. Fethiye ve Göcek bölgesinde, Odamız Projesi/İştiraki olan "Atık Su Otomasyon Sistemi (ASOS)"'nin çalışmaları tamamlanmış ve 37 noktada atık su boşaltım noktalarının, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mavi Kart Sistemine entegresi sağlanarak tam otomasyona geçilmiştir. Ayrıca, Odamız olarak, İzmir Bölgesinde 8, Marmaris Bölgesinde 25, Bodrum Bölgesinde 25 adet atık su boşaltım noktaları tesis edilmiş ve otomasyonu sağlanmış olup Bakanlık entegresi ile tam otomasyona geçilecektir.

Odamız, ilgili kurum/kuruluşlar ve TURMEPA'nın katılımı ile Mavi Kart uygulamaları, altyapı sorunlarının tespiti ve giderilmesine yönelik Çalıştaylar, Ankara, Antalya, İzmir, Bodrum, Fethiye ve Didim'de gerçekleştirilmiş olup, çalışmaların diğer kıyı illerimize de uygulamaya sokulması için mevzuat çalışmalarına katılım sağlanmış ve konu takip edilmektedir.

"Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü" (*Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi-Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi)*ne, 2010 tarihinde, ilk imza atan ülke olarak katılım sağlamış, ancak dünyada henüz yürürlüğe girmemiştir. Dünyanın, 5 ana gemi geri dönüşüm ülkesinden biri olan Türkiye, gemilerin işletim süreleri sona erdikten sonra geri dönüşüm esnasında çevre, güvenlik ve insan sağlığını gereksiz yere riske atmamayı amaçlamaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği aktif olarak görev almakta olup gerek Sözleşmenin hazırlanması gerekse Sözleşmeye esas Kılavuzların yazım aşamasında kural koyucu ülke konumuna gelmiş olan Ülkemizin, Sözleşmeye taraf olma çalışmaları sürdürülmektedir. Odamız konu hakkındaki mevzuat çalışmalarını ve güncel bilgileri üyelerimiz ile paylaşmaktadır. Odamız konu hakkındaki gelişmeleri üyelerimizle paylaşmaktadır. Söküm ile ilgili verilere http://www.gemisander.com/geri-donusume-alinan-gemiler/ internet adresinden ulaşılabilmektedir.

"Kutup Kodu"; Kutup Bölgeleri'nin deniz taşımacılığı için nasıl bir potansiyel taşıdığı, taşımacılık pratiği üzerinde ne yönde bir değişim yaratacağı ve bunun çevreye etkileri güncel konuların başında gelmektedir. Bu çerçevede 1 Ocak 2017 tarihinde "Kutup Sularında Faaliyet

Gösteren Gemilere Yönelik Kod-Kutup Kodu" yürürlüğe girmiş olup başarılı uygulamaların yaygınlaştırması amaçlamaktadır. Kutup Kodu; tasarım ve donanım, denizcilerin eğitimi ve kıyafetleri, yön tayin etme, arama ve kurtarma çalışmaları gibi konuların yanı sıra Kutup Bölgesi'nin kendine özgü iklim ve çevre özellikleri ile çevreyi olumsuz etkilerden koruma adına yapılabileceklere yer vermektedir. Arktik'te (Kuzey Kutbu) bölgesel düzenlemelere izin verecek şekilde gemi atık yönetimi yaklaşımı oluşturulması uygulamaları, Antarktik (Güney Kutbu) Bölgesinde ağır fueloil taşınmasının yasak olduğu (MARPOL Ek-I Bölüm 9 Kural 43) hususları takip edilmektedir.

1.4.2. ULUSLARARASI DENİZ TİCARET ODASI (ICS)

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), merkezi Londra, İngiltere'de olan ve deniz ticaretinde IMO, ILO, UNCTAD gibi çeşitli uluslararası kuruluşların faaliyetlerini yakından izleyen, bu kuruluşlara zaman zaman danışmanlık yapan ve herhangi bir ülkede deniz ticaretinin uluslararası uygulamasına aykırı düşen mevzuat oluşturulmasına karşı dünya denizciliği adına kamuoyu oluşturan etkin bir Oda'dır. Başlıca Komiteleri şunlardır: Denizcilik Komitesi, Denizcilik Politikası Komitesi, Deniz Hukuku Komitesi, Sigorta Komitesi, İşçi Sorunları Komitesi, Personel ile Donatma ve Eğitim Komitesi. Her takvim yılında bir kez, tüm ICS tam ve ortak üyelerine açık Yıllık Genel Kurul Toplantısı yapılır. 2017 yıllık Genel Kurul Toplantısı'na ülkemiz ev sahipliği yapmış olup, toplantı 9-11 Mayıs 2017 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

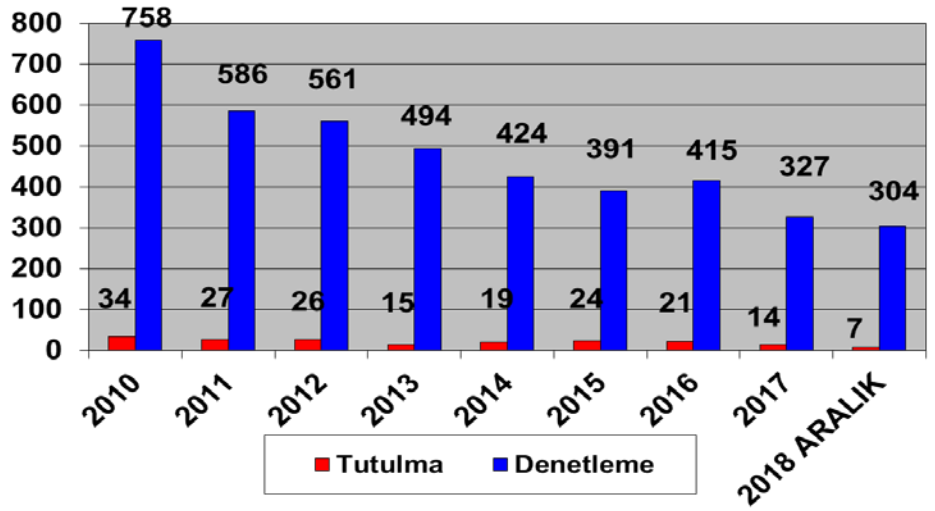
2018 yılı ICS Yönetim Kurulu Toplantısı, 11 Eylül 2018 tarihinde Londra'da gerçekleştirilmiştir.

ICS Armatörler için başlıca uluslararası ticari birlik olup, denizcilikle alakalı düzenlemeler, işletme ve hukuk kapsamındaki sorunlarla ilgilidir. Uluslararası Denizcilik Federasyonu (ISF- International Shipping Federation) ise armatörlere ait uluslararası işverenler örgütü olup, iş ve işçi meseleleri, eğitim sorunları ile ilgilidir. ICS ve ISF'nin üyeleri 36 ülkeden tüm sektörleri ve taşıma sınıflarını temsil eden ulusal armatörler birliklerinden oluşmaktadır. **ICS ve ISF'nin birleşmesi 1 Haziran 2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup,** ICS'ye **üye olan Odamız, 2010 yılı içinde ISF'ye de katılmak için başvuruda bulunmuş ve Şubat 2011'de ICS ve ISF'ye tam üye olmuştur.**

1.4.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından hazırlanan, 2018/2019 Bayrak Devleti performans tablosunda bayrağımız Beyaz Liste'de bulunmaktadır.

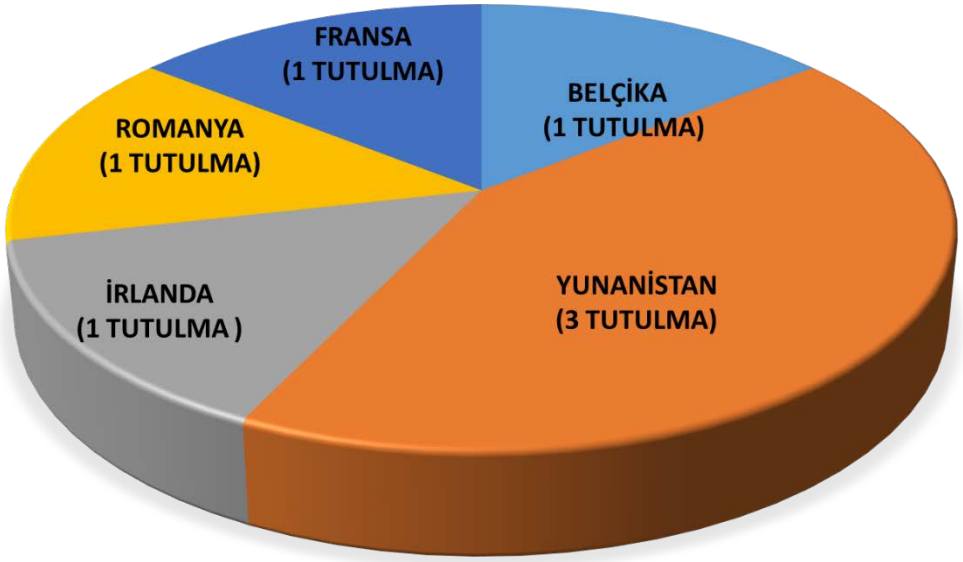
Grafik 20: PARIS MoU kapsamında denetlenen ve tutulan gemiler



Paris Memorandumu kapsamında 2018 yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik toplam 304 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle 7 gemi tutulmuştur.

Denetimlerde tutulmaya sebep olan kusurlar başlıca;
-Acil Durum Sistemleri,
-Seyir Güvenliği,
-Sertifika ve Dokümantasyon ile ISM gereklilikleri alanlarında tespit edilmiştir.

Grafik 21 : Ocak –Aralık 2018 tarihleri arasında denetlemeler sonucu tutulan Türk bayraklı gemilerin ülkelere göre dağılımı



Toplam Tutulan Gemi Sayısı 7

1.4.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri

Türkiye'nin düzensiz göç ile mücadelesinde İçişleri Bakanlığı bağlısı Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Gümrükler Muhafaza Müdürlüğü birimleri kolluk gücü olarak kullanılmaktadır. Deniz yoluyla gerçekleştirilen yasadışı mülteci hareketlerinin tespiti halinde ise, bu hareketlerin neredeyse tamamına Sahil Güvenlik unsurlarınca müdahale edilmektedir. Türkiye sınırları içerisindeki yasadışı mülteci hareketlerinde denizyolu, daha çok Ege Denizi kullanılmaktadır. Küresel ölçekte Doğu Akdeniz Göç Rotası üzerinde bulunan Türkiye, Orta Doğu'daki kaynak ülkelerden Avrupa'daki hedef ülkelere yönelen göçmenlerin kullandığı transit ülkelerden biridir. Türkiye'nin Doğu ve Güneydoğu sınırlarından ülkeye giriş yapan göçmenler; hedefledikleri Avrupa ülkelerine gidebilmek amacıyla özellikle Yunanistan ve İtalya'ya ulaşmak üzere, Türkiye'nin Ege Denizi kıyılarından denize açılmaktadırlar.

Tablo 10: 2016-2017 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri

2017–2018 YILLARI TÜM DENİZLERE AİT KIYASLAMALI DÜZENSİZ GÖÇ İSTATİSTİKLERİ								
AYLAR /	DÜZENSİZ GÖÇ OLAY SAYISI		DÜZENSİZ GÖÇMEN SAYISI		HAYATINI KAYBEDEN GÖÇMEN SAYISI		YAKALANAN ORGANİZATÖR SAYISI	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Ocak	17	41	756	1.640	-	-	7	6
Şubat	19	28	719	1.363	1	-	5	7
Mart	34	41	1.501	1.849	11	19	12	1
Nisan	34	58	1.551	2.534	7	-	11	4
Mayıs	28	69	1.236	3.398	-	7	7	5
Haziran	46	55	1.888	1.925	-	9	19	11
Temmuz	41	62	1.743	2.433	8	19	7	9
Ağustos	57	54	2.668	1.523	-	9	11	9
Eylül	75	88	3.407	3.019	24	11	27	9
Ekim	68	85	2.931	3.227	-	12	39	4
Kasım	42	42	2.052	1.187	4	7	19	16
Aralık	34	63	1.485	2.580	1	-	7	6
TOPLAM	**495**	**686**	**21.937**	**26.678**	**56**	**93**	**171**	**87**

Kaynak: Sahil Güvenlik Komutanlığı

Yasadışı Mültecilik Faaliyetleri Önemli İrtibat Noktaları

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI

ALO 158'i arayarak Sahil Güvenlik Komutanlığına Türkiye'nin her yerinden 24 saat ÜCRETSİZ ulaşılabilir.
Sahil Güvenlik İhbar ve Talep Hattı **ALO 158**
Açık denizden veya yurt dışından ulaşmak için
Tel: +90 312 158 00 00

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI ANKARA
Devlet Mah. Dikmen Cad. Merasim Sok. No:10 06650 Bakanlıklar/ANKARA
0312 417 50 50/52 (SANTRAL)
0312 416 48 90 (SANTRAL)
0312 417 28 45 (GENEL)
E-posta: sgk@sgk.tsk.tr

T.C İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü:
Acil Yardım Hattı: ALO 157

Türkiye ve Uluslararası Göç Örgütü (IOM) ile işbirliği çerçevesinde, "Türkiye'deki İnsan Ticareti Mağdurlarına Yardım" başlıklı proje kapsamında potansiyel insan ticareti mağdurlarına yönelik olarak, operatörlerinin Rusça, Romence, İngilizce ve Türkçe hizmet vermekte olduğu 157 Acil Yardım Hattı 2007 Nisan ayından itibaren uluslararası erişime 157 Acil Yardım Hattı'nın 2007 yılı Mayıs ayından itibaren yurt dışından erişime açılmasıyla birlikte (+90.312.157.11.22), bu konunun da ülke içi ve kaynak ülkelerde duyurusunun geniş kitlelere yapılmasının sağlanması amacıyla afişler hazırlanmıştır. Hattın açıldığı tarihten bugüne kadar 157 Acil Yardım Hattı ile 174 mağdur kurtarılmıştır. Dışişleri Bakanlığı bünyesinde bulunan acil yardım hattının 30/12/2014 tarihinde Göç İdaresi Genel Müdürlüğüne devri sağlanmıştır.

Genel Müdürlük

Adres: Lalegül Çamlıca Mahallesi 122. Sokak No:4 **Yenimahalle/ANKARA**
Tel: 0312 422 05 00
: 0312 422 05 01
: 0312 422 05 02
Fax: 0312 422 09 00
E-Posta :gocidaresi@goc.gov.tr

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (UNHCR)

www.unhcr.org
Tel: +41 22 739 8111
Ülkelere göre UNCHR ofisleri iletişim bilgilerine www.unhcr.org/contact adresinden ulaşılabilir.

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği Türkiye Temsilciliği:

Adres: Tiflis Caddesi, 212.Sokak, No:3, Sancak Mahallesi, 06550 Yıldız Ankara
Telefon: 409 70 75
Faks: 441 21 73
http://www.unhcr.org.tr
Bayan Carol BATCHELOR/ 01 Haziran 2010 /Temsilci

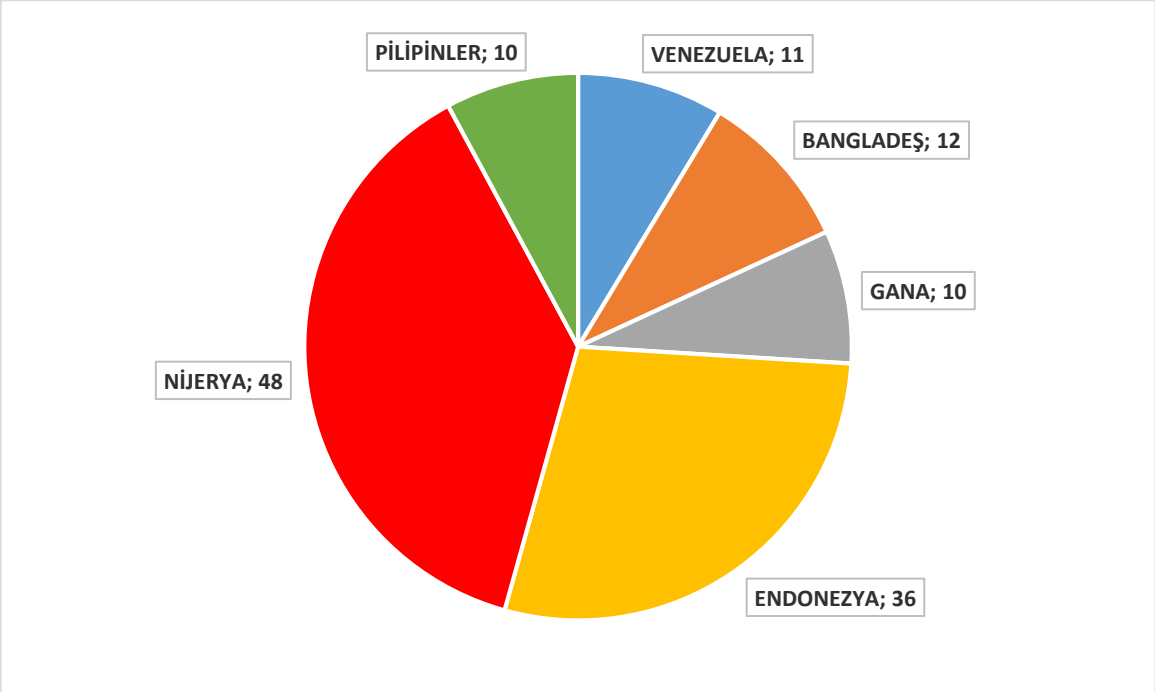
IMEAK Deniz Ticaret Odası
İlgili Personel: Serkan İnal
Tel: +90 212 252 01 30 (157)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO):
www.imo.org
Tel: +44 207 735 7611
E-posta: info@imo.org
Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine (RCCs)
Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminden (GISIS)
https://gisis.imo.org adresinden ulaşılabilir.

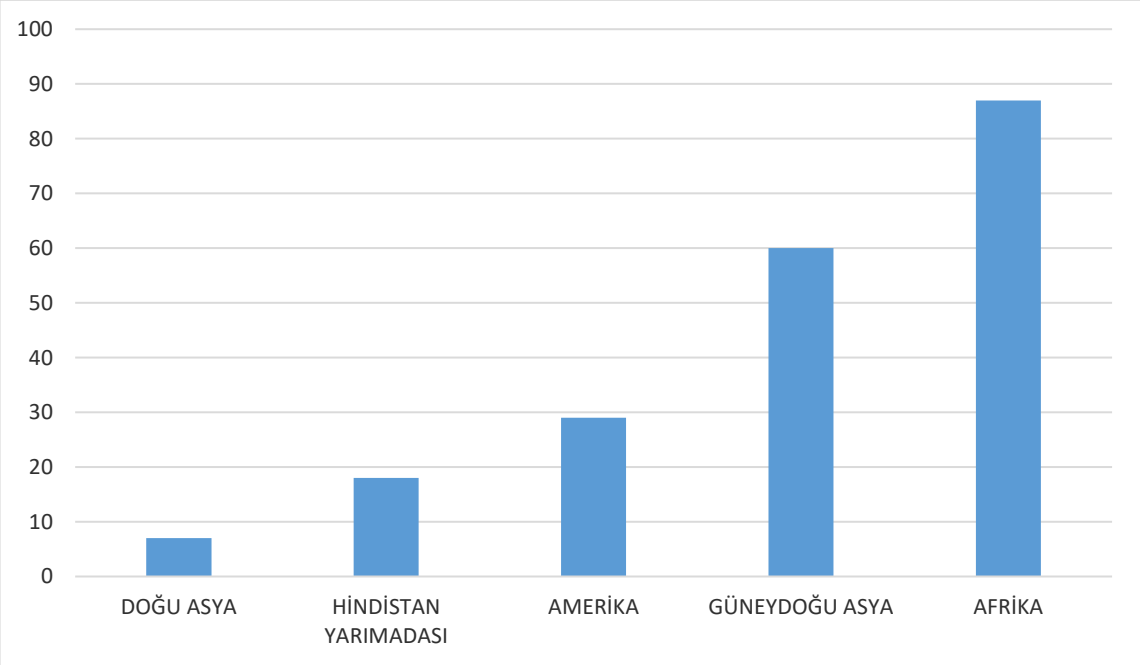
1.4.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau- IMB) 2018 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre; Ocak – Aralık 2018 tarihleri arasında rapor edilen 201 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının % 65'i aşağıda grafikte gösterilen ülkelerde meydana gelmiştir.

Grafik 22 : Ocak – Aralık 2018 Tarih Aralığında Ülkelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları



Grafik 23: Ocak – Aralık 2018 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları



Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olayları için Muhtemel Bölgeler ve Uyarılar

Denizcilerin, aşağıda belirtilen bölgelerden geçiş yaparken gerekli önlemleri almaları ve azami dikkat göstermeleri gerekmektedir.

Ocak – Aralık 2018 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası

Kaynak: Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau- IMB)

Güneydoğu Asya Ve Hindistan Yarımadası

Bangladeş: Deniz Haydutlarının demirlemeye hazırlanan gemileri hedef aldıkları, saldırıların çoğunun Chittagong demirleme bölgesinde ve bu bölgeye yaklaşırken meydana geldiği, geçen birkaç yıl içerisinde Bangladeş Hükümeti'nin büyük çabası sonucu yüksek oranda azalma görüldüğü ancak yeniden saldırı sayısında artış olduğu bildirilmektedir.

Endonezya: Tanjung Priok – Jakarta, Bintan Adası, Dumai, Muara Berau, Karumun Adası, Nipah ve Belawan demirleme sahası ve çevresinde Deniz Haydutluğu vakalarında, Deniz Haydutlarının ateşli silahlar ve kesici aletler kullandıkları, gemilere çıkış için genellikle gece saatlerini seçtikleri, fark edildikleri ve gemi tarafından alarm verildiği takdirde ise gemi mürettebatı ile karşılaşmadan kaçtıkları rapor edilmiştir.

Birçok saldırının rapor edilmeden geçiştirilmiş olabileceği belirtilmektedir. Endonezya Deniz Polisi ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi arasındaki görüşmeler olumlu sonuç vererek Endonezya Hükümetini harekete geçirmiş ve bir dizi önlem almasını sağlamıştır. Bunlardan biri olarak bölgede demirleme niyetinde olan gemilere, Endonezya Deniz Polisinin devriye gezdiği aşağıda belirtilen demir mevkilerinde demirlemeleri önerilmektedir.

Ocak – Aralık 2018 Tarih Aralığında Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası

Kaynak: Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau- IMB)

01 Ocak – 31 Aralık 2018 tarih aralığında Hindistan Yarımadası'nda 18, Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya'da 67 deniz haydutluğu vakası gerçekleşmiştir.

ÖNERİLEN DEMİR MEVKİLERİ

1. Belawan: 03:55.00N-098:45.30E
2. Dumai: 01:42.00N-101:28.00E
3. Nipah: 01:07.30N-103:37.00E
4. Tanjung Priok: 06:00.30S-106:54.00E
5. Gresik: 07:09.00S-112:40.00E
6. Taboneo: 04:41.30S-114:28.00E
7. Adang bay: 01:40.00S-116:40.00E
8. Muara Berau: 00:17.00S-117:36.00E
9. Muara Jawa: 01:09.00S-117:13.00E
10. Balikpapan: 01:22.00S-116:53.00E
11. Bintan Island: 01:21.00N-104:29.00E

Gemilerin deniz haydutluğuna karşı etkin bir gözetleme yapmaları ve gerekli önlemleri almaları, tüm saldırı ve şüpheli durumları yerel yetkililere ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi (International Maritime Bureau – IMB Piracy Reporting Centre)'ne bildirmeleri tavsiye edilmektedir.

Malaka Boğazı: Bölgedeki kıyı devletleri tarafından icra edilen etkin kontrol devriye faaliyetleri neticesinde Deniz Haydutluğu vakalarında büyük oranda azalma görülmüştür. Gemilerin Malaka Boğazından geçişlerinde etkin bir gözetleme yapmaları tavsiye edilmektedir. Bölgedeki devriye hizmetinin ne kadar daha devam edeceği ile ilgili herhangi bir bilginin şu an itibariyle mevcut olmadığı bildirilmektedir.

Malezya: Sabah açıkları ve kıyıları – römorkör/barç/ balıkçı teknelerine yapılan saldırılar sonucunda mürettebat kaçırılma vakaları yaşanmaktadır. Bu saldırıların 23 Mart 2017 tarihinden beri yaşanmadığı ancak 10 Eylül 2018 tarihinde 2 mürettebatın kaçırılması ile sonuçlanan bir vaka gerçekleştiği ve bu olayla birlikte yerel idarenin bölgedeki devriye sayısını artırdığı belirtilmektedir.

Filipinler: Deniz Haydutları Filipinlerin güneyinde Sibutu geçişi / Sibuti Adası / Tawi Tawi / Sulu Denizi / Celebes Denizi / Sabah'ın doğusundaki gemilere saldırılar düzenlenmekte, öncelikli olarak römorkör / barç ve balıkçı tekneleri hedef alınarak soygunlar gerçekleştirilmekte ve mürettebat fidye için kaçırılmaktadır.

Batangas – Dikkatli olunmalı, geçmişte ve mevcut saldırı ve soygun olayları gerçekleşmiştir.

Singapur Boğazı: Gemilerin Deniz Haydutluğu saldırılarına karşı gerekli önlemleri almaları ve etkin bir gözetleme yapmaya devam etmeleri tavsiye edilmektedir. Bölgede Deniz Haydutları' nın demirdeki ve seyir halindeki gemilere çıktıklarını ve özellikle de gece saatlerini tercih ettikleri rapor edilmiştir.

Güney Çin Denizi: Deniz Haydutluğu Vakaları' nın büyük ölçüde azaldığı, Anambas/ Natuna / Mangkai Adaları/ Subi Besar ve Merundung bölgelerinden geçiş yapan gemilerin olası saldırılara karşı dikkatli olmaları tavsiye edilmektedir. Raporda; Güney Çin Denizi'nde, Malezya, Endonezya ve Singapur'da küçük tonajlı tankerlere yönelik saldırıların 2014'ün Nisan ayından itibaren bir eğilim haline geldiği, 2015 yılı sonlarında aniden sona erdiği belirtilmektedir. Bölgede kriminal faaliyetler içerisinde olan kişilerin Malezya ve yerel otoritelerce tutuklandığı 2017 yılında ise Kuantan/Pulau Aur/ Malezya'nın doğu kıyılarında 2 tanker kaçırılmıştır.

Afrika ve Kızıldeniz

Benin: Bölgede demir mevkiinde saldırıların arttığı, 2018 yılının başlarında, birbirini takip eden haftalar içerisinde Benin demir mevkiinde 5 saldırı gerçekleştirildiği bildirilmektedir. Saldırılarda özellikle gaz tankerlerinin hedef alındığı ve Benin demir mevkii dışına seyir etmeye zorlandıkları belirtilmektedir. Gemiler kaçırılarak birkaç gün sonrasında salıverilmektedir. Salıverilme sebebinin geminin kaçırılması ile istenen fidyenin ödenmesi olduğu düşünülmektedir.

Geçmişte meydana gelmiş olan saldırılarda Deniz Haydutları' nın silahlı ve saldırgan oldukları, rapor edilen bazı vakalarda soygun yapılması düşünülen gemilere ateş açtıkları bildirilmektedir. Gemi Kaptanının Deniz Haydutları tarafından belirli bir bölgeye yönlendirilerek gemiye ait malzeme veya yükün(yakıt) bir kısmının çalındığı, mürettebatın ise yaralanması ile sonuçlanan hadiselerin meydana geldiği belirtilmektedir.

Gana: Takoradi

Gine: Conakry

Fildişi Sahilleri: Saldırı sayısında düşüş yaşandığı ancak halen tedbirli olunması gerektiği tavsiye edilmektedir.

Ocak – Aralık 2018 Tarih Aralığında Batı Afrika ve Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası

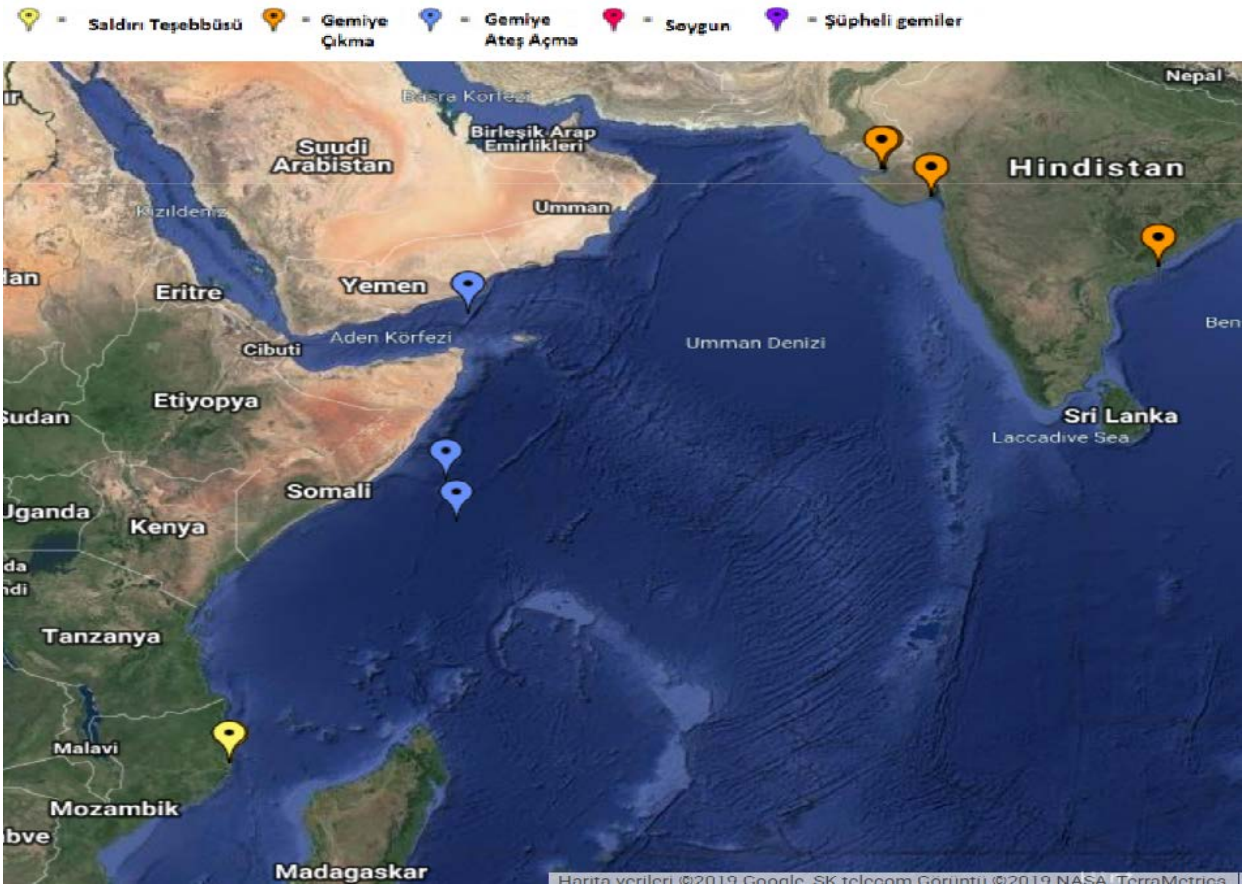
1 Ocak - 31 Aralık 2018 tarih aralığında Gine Körfezi ve çevresinde 87 deniz haydutluğu olayı gerçekleşmiştir.
Kaynak: Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau- IMB)

Nijerya: Lagos / Bölgedeki Deniz Haydutlarının silahlı ve saldırgan oldukları, kıyı boyunca, nehirlerde, demirleme alanlarında, limanlarda ve çevresinde gemilere soygun düzenledikleri, mürettebatı rehin aldıkları rapor edilmektedir. Saldırıların kıyıdan yaklaşık 170 deniz mili mesafe içerisinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Meydana gelen vakaların çoğunda Deniz Haydutları' nın gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıkları ve gemiyi yağmaladıkları; yükün, genellikle de yakıtın bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir. Genel olarak tüm Nijerya kıyıları ve açığı halen riskli olup, gemi mürettebatının kaçırılması yaralanması ile neticelenen olayların yaşandığı hadiseler mevcuttur. Birçok saldırı rapor edilmeden geçiştirilmiş olabilir. Saldırılar önemli ölçüde artmaktadır.

(Bayelssa Açıkları/Brass/Bonny Adası): Bu bölgelerde mürettebatın kaçırılması ve rehin alınmasıyla sonuçlanan vakalarda büyük oranda artış yaşanmaktadır. Bu yüksek riskli deniz bölgelerinden geçiş yapacak olan gemilerin ekstra önlemler alması gerektiği bildirilmektedir.

Togo(Lome)**:** Bölgede saldırıların büyük oranda düştüğü, ancak halen riskin devam ettiği, geçmişte meydana gelmiş olan saldırılarda Deniz Haydutları' nın silahlı ve agresif oldukları, Saldırıların demirde ya da açıkta ve genellikle gece vakti gerçekleşebileceği, Deniz Haydutları' nın gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıkları ve gemiyi yağmaladıkları; yükün bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir.

Ocak – Aralık 2018 Tarih Aralığında Somali, Aden Körfezi ve Kızıldeniz'deki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



Kaynak: Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau- IMB)

Aden Körfezi / Kızıl Deniz/ Somali / Arap Denizi / Hint Okyanusu: 2018 yılında bölgede, 3 geminin silahlı saldırıya uğradığı, buna rağmen Somalili deniz haydutlarının saldırının azaldığı ancak halen saldırı gerçekleştirebilme yetilerinin olduğu belirtilmektedir.

Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi, durumla ilgili gelişmeleri gözlemlemeye ve bölgeden transit geçiş yapan tüm ticari gemilerin güncel BMP Rehberi'ndeki tavsiyeleri dikkate alarak, gerekli önlemleri almaya devam etmeleri konusunda uyarmakta ve bölgede Inmarsat EGC Safety Net üzerinden yayın yapmaktadır. Tehlikenin halen devam etmekte olduğu, Aden Körfezi kıyıları, Yemen ve Somali'nin Kuzey kıyı bölgesinde, Kızıldeniz'in güneyindeki Bab'ül Mendep, Arap Denizi, Umman Körfezi, Somali'nin Güney ve Batı Kıyıları, bölgelerinin halen saldırı tehdidi altında olduğu bildirilmektedir. Geçmişte ise Kenya açıklarında, Tanzanya, Seyşeller, Madagaskar, Mozambik, Hint Okyanusu, Hindistan'ın Batı ve Güney Kıyıları ile Batı Maldivlerde saldırılar düzenlenmiştir.

Somali Deniz Haydutları uzun namlulu otomatik silahlar ve RPG'ler ile bazen kaçırılan balıkçı gemilerini ana gemi olarak kullanarak, onlardan indirilen süratli botlar ile Somali Kıyılarından uzak bölgelerde de saldırılar düzenleyebilmektedir. Gemi Kaptanlarının ve Gemi Shiplerinin BMP5 Kitapçığında da belirtildiği üzere Yüksek Riskli Bölgelerden (HRA) geçiş yapmadan önce gerekli prosedürleri takip etmeleri, 24 saat görsel ve radar izlemesi gerçekleştirmesinin yaklaşan tehlikelerin erken farkına varılması ve kaçınılması için gemi kaptanına ve Gemideki Sözleşmeli Özel Silahlı Güvenlik Personeline bildirilmesi açısından önemli olduğu belirtilmektedir.

Bölgede seyir yapan gemi kaptanları, ağlarını korumak için süratle kendilerine doğru yaklaşan balıkçılarla karşılaşabilir, bazı balıkçılar da yakaladıkları balıkları korumak için silah bulunduruyor olabilir. Bu balıkçılar deniz haydutları ile karıştırılmamalıdır.

Güney ve Orta Amerika Ve Karayipler

Ekvador Cumhuriyeti: Saldırıların durduğu fakat tedbirli olunması gerektiği bildirilmektedir.

Peru: Callao – Olay sayısında artış görülmektedir.

Vakaların Bildirilmesi:

Gemilerin daima dikkatli olmaları gerektiği, meydana gelen deniz haydutluğu saldırı ve girişimlerini Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi (IMB Piracy Reporting Centre)'ne rapor etmeleri istenmektedir.
Tel: +60 3 2078 5763 Fax: +60 3 2078 5769
E-posta: imbkl@icc-ccs.org
Merkezin 24 saatlik Deniz Haydutluğu Yardım Hattı: +60 3 2031 0014

Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Güvenlik Yardım Hattı

IMB'de denizciler, liman çalışanları, denizcilik acenteleri, tersane çalışanları, brokerler ve yükleme/boşaltma işçileri ve tüm ilgili birimlerin denizcilik suçları, güvenlik, terörizm, deniz haydutluğu ve yasa dışı aktiviteler ile ilgili gördükleri/duydukları/ bildiklerini rapor etmeleri için bir yardım/ihbar hattı oluşturulmuştur.

Alınan bütün bilgilerin kesinlikle gizli tutulacağı ve ilgili yetkililere aktarılacağı bildirilmektedir. Deniz suçları ve güvenlik konuları hepimizi ilgilendirmektedir ve yardımımızla oluşabilecek riskleri en aza indirerek can ve mal güvenliğinin korunmasına yardımcı olabiliriz.

Deniz Güvenliği Yardım/İhbar Hattının her gün 24 saat hizmet vermekte olduğu belirtilmektedir.

Tel: +60 3 2031 0014 Faks: +60 3 2078 5769 E-posta: imbsecurity@icc-ccs.org

TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

2. 2018 YILI TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

Bu bölüm altında Türkiye Ekonomisi ve Türk Denizcilik Sektörünün alt başlıkları incelenmiştir.

2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ

2017 yılında GSYH, yüzde 7,4 oranında artış hızıyla 2013 sonrası dönemde kaydedilen en yüksek büyüme hızına ulaşmıştır. Bu dönemde, genişleyici bir maliye politikası uygulanmış, Hazine destekli Kredi Garanti Fonunun (KGF) kredi kefalet teşviki sayesinde firmaların krediye erişim imkânları artırılmış, makro ihtiyati politikalara ilişkin genişletici bir çerçeve ortaya konulmuş, böylece iktisadi faaliyet ve yurt içi talep güçlü şekilde desteklenmiştir.

Bu tedbirler sayesinde ekonomi 2017 yılının ilk yarısında potansiyeline yakın bir performans göstererek yüzde 5,3 oranında büyürken, ikinci yarısında büyüme ivme kazanmıştır. Yılın üçüncü çeyreğinde büyüme oranı, özellikle bir önceki yılın aynı çeyreğinden gelen baz etkisiyle, son 24 çeyreğin en yükseği olan yüzde 11,5 oranına ulaşırken, son çeyrekteki büyüme hızı yüzde 7,3 olmuştur.

2017 yılında uygulanan teşvik ve tedbirlerin ekonomi üzerinde hızlı bir şekilde etkide bulunduğu ve iktisadi faaliyetteki güçlenmenin sektörel yayılımının arttığı gözlenmiştir. 2017 yılında sanayi sektörü büyümesi yüzde 9,1 oranında gerçekleşerek son altı yılın en yüksek seviyesine ulaşırken, hizmetler sektörü yüzde 7,8, tarım sektörü ise yüzde 4,9 oranında büyüme kaydetmiştir. Böylece, büyümeye sanayi sektörünün katkısı 1,8, hizmetler sektörünün katkısı 4,8 ve tarım sektörünün katkısı 0,3 puan olmuştur.

Harcama yönünden incelendiğinde, yüzde 7,4 oranındaki yurtiçi talep kaynaklı büyümeye toplam tüketim 4,4 puan katkı verirken, toplam sabit sermaye yatırımlarının katkısı yüzde 2,3 puan olmuştur. Net mal ve hizmet ihracatının büyümeye katkısı ise 0,1 puanda kalmıştır. Büyümeye üretim faktörlerinin katkıları incelendiğinde, toplam faktör verimliliğinin pozitif katkı verdiği, sermaye stoku ve istihdamın katkılarının da güçlü bir biçimde arttığı görülmüştür.

2017 yılında kaydedilen canlanma 2018 yılının ilk çeyreğinde de devam etmiş ve ekonomi yüzde 7,3 oranında büyümüştür. Büyümeye bu dönemde sanayi sektörü yüzde 8,1 oranındaki büyüme oranı ile 1,7 puan, hizmetler sektörü ise yüzde 7,2 oranındaki büyüme oranı ile 4,7 puan olumlu katkı vermiştir.

2018 yılının ilk çeyreğinde, yüzde 9,3 oranında artan özel tüketimin büyümeye katkısı 5,8 puan, yüzde 4,9 oranında artan kamu tüketiminin büyümeye katkısı 0,7 puan olmuştur. Net mal ve hizmet ihracatı bu dönemde büyümeye negatif katkı verirken toplam sabit sermaye yatırımları yüzde 7,9 oranında artarak büyümeye 2,3 puan katkı vermiştir. Yatırım harcamalarının büyümeye yaptığı bu katkının 1,7 puanı inşaat yatırımlarındaki artıştan kaynaklanmıştır.

2017 yılında olduğu gibi, 2018 yılının ilk altı ayında da ekonomik büyüme yurtiçi talep kaynaklı gerçekleşmiştir. 2018 yılının ikinci çeyreğinden itibaren Fed'in faiz artışları ve gelişmekte olan ülkelere yönelik risk algısının bozulmasıyla ülkemizdeki finansal piyasalardaki oynaklık artmış, buna bağlı olarak finansman maliyetleri yükselmiştir. Yılın ikinci çeyreğinden itibaren yurt içi talep, tüketim ve yatırım harcamaları ılımlı bir seyir izlemiştir. Bu çerçevede ekonomi yılın ikinci çeyreğinde yüzde 5,2, yılın ilk yarısında ise yüzde 6,2 oranında büyüme kaydetmiştir.

2018 yılının ilk yarısında canlı seyreden iç talep, yükselen ham petrol ve emtia fiyatları ile altın ithalatı kaynaklı olarak ithalatın ihracattan daha güçlü seyretmesi nedeniyle dış ticaret açığı genişlemiştir.

Bu dönemde, üretim yönünden sanayi ve hizmetler sektörlerinin katma değerlerinde kaydedilen artışlar büyümeyi desteklerken, olumsuz hava koşulları nedeniyle tarımsal üretim, özellikle ikinci çeyrekte zayıf bir görünüm sergilemiştir.

Tüketimde düşüş ve yatırımlarda ivme kaybına bağlı olarak yurtiçi talebin zayıflaması, diğer taraftan net mal ve hizmet ihracatının büyümeye katkısının artması ile ekonomide dengelenme eğiliminin 2018 yılının ikinci yarısında daha da belirginleşmesi beklenmektedir. Nitekim yılın üçüncü çeyreğine ilişkin öncü göstergeler iktisadi faaliyette göreli bir yavaşlamanın gerçekleştiğini gösterirken, oluşan rekabetçi kur düzeyinin de etkisiyle dış ticaret dengesinde iyileşme ve turizm gelirlerinde artış göze çarpmaktadır. Yılın son çeyreğinde, belirsizliklerin ve döviz kurundaki dalgalanmaların azalacağı, ekonomideki dengelenme sürecinin bir süre daha devam edeceği öngörüsü altında, 2018 yılının GSYH büyümesinin yüzde 3,8 seviyesinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir. 2018 yılında büyümeye ağırlıklı olarak sermaye stokunun katkı vermesi, toplam faktör verimliliğinin katkısının ise pozitif olması beklenmektedir.

2017 yılında gerçekleşen güçlü büyüme performansı ve uygulanan teşviklerin neticesinde bir önceki yıla göre, toplam istihdam 984 bin kişi, tarım-dışı istihdam ise 825 bin kişi artmıştır. Ancak, işgücüne katılma oranının bir önceki yıla göre 0,8 puan yükselmesinin ve yıla yüksek işsizlik oranıyla başlanmasının da etkisiyle, 2017 yılında işsizlik oranı bir önceki yıl ortalaması olan yüzde 10,9'da sabit kalmıştır. Tarım dışı işsizlik oranı yüzde 13, genç nüfusta işsizlik oranı ise yüzde 20,8 olarak gerçekleşmiştir.

2018 yılı Temmuz döneminde (Haziran-Temmuz-Ağustos) geçen yılın aynı dönemine göre istihdam edilenlerin sayısı 507 bin kişi artarak 29.265 bin kişi, istihdam oranı ise 0,2 puanlık artış ile yüzde 48,2 olmuştur. Bu dönemde işsizlik oranı 0,1 puanlık artış ile yüzde 10,8 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Ekonomik aktivitenin hızlanmasıyla ertelenmiş olan ithalat gerçekleşmiş ve dış ticaret açığı 2017 yılında 76,8 milyar ABD dolarına yükselmiştir. Dış ticaret açığının artmasına bağlı olarak 47,4 milyar ABD doları olarak gerçekleşen cari işlemler açığı milli gelirin yüzde 5,6'sı seviyesine yükselmiştir.

Küresel korumacılık eğilimlerindeki artışa rağmen, 2018 yılının Ocak-Ağustos döneminde ihracat, üretime ve ihracata yönelik desteklerin devam etmesinin de etkisiyle yüzde 5,2 oranında artmış ve 108,6 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Büyük ölçüde enerji fiyatlarının artmasına bağlı olarak yüzde 5,9 oranında artan ithalat 157,8 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. Bu dönemde, sektöre yönelik desteklerin olumlu etkisi ve jeopolitik olumsuzlukların azalmasına bağlı olarak net seyahat gelirleri yüzde 26 oranında artış kaydetmiştir.

Yılın kalan aylarında ticaret ortaklarımızın talebindeki canlılığın devam etmesine bağlı olarak ihracatta toparlanmanın ve ithalatta da gözlenen gerilemenin sürmesiyle 2018 yılı dış ticaret açığı 75,3 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir.

2016 yılından bu yana enflasyona dair gelişmelerde temel olarak Türk Lirasındaki değer kaybı başta olmak üzere, ithalat fiyatları, işlenmemiş gıda fiyatları ile iktisadi faaliyetin güçlü seyrinin yarattığı talep artışı belirleyici olmuştur. 2018 yılının ikinci çeyreğinde tüketici enflasyonu hızlı bir artış kaydetmiştir. Enflasyondaki yükseliş alt grupların geneline yayılan bir görünüm sergilemiş, ancak, özellikle gıda, enerji ve temel mal kalemlerindeki artış daha belirgin olmuştur. Çekirdek enflasyon göstergelerinin de belirgin şekilde yükseldiği ve ekonomik birimlerin fiyat artırma eğiliminin oldukça kuvvetlendiği gözlenmiştir. Toplam talep koşullarının enflasyon üzerindeki yükseltici etkisi ikinci çeyrek itibarıyla kademeli olarak zayıflamaya başlamakla birlikte, maliyet yönlü baskılar ve bozulan fiyatlama davranışları enflasyon görünümünü olumsuz etkilemeye devam etmiştir. Sonuç olarak, 2016 yılını yüzde

8,5 düzeyinde kapatan TÜFE artışı 2017 yılında yüzde 11,9 olmuş, 2018 yılının Eylül ayında ise yüzde 24,5 seviyesine yükselmiştir.

Yılın geri kalanında, para ve maliye politikalarındaki sıkı duruş, Enflasyonla Topyekûn Mücadele Programında öngörülen uygulamalar, finansal piyasalarda istikrar ve beklentilerin yönetimiyle TÜFE'nin yılsonunda yüzde 20,30 olarak gerçekleşmiştir.

2.1.1. Yıllık Gayrisafi Yurt İçi Hasla,2018

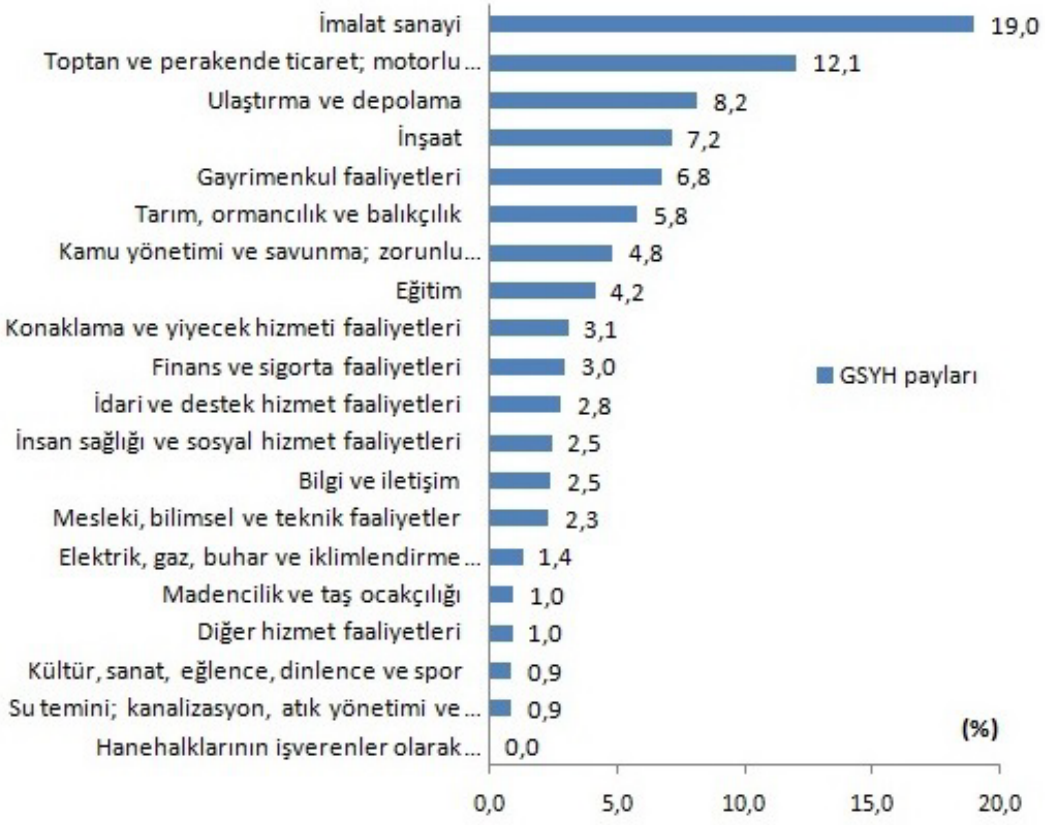
Bağımsız yıllık gayrisafi yurt içi hasıla 2018 yılında %2,8 artmıştır.

Yıllık verilere dayalı olarak hesaplanan bağımsız yıllık gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH), zincirlenmiş hacim endeksiyle 2018 yılında bir önceki yıla göre %2,8 artmıştır.

Üretim yöntemine göre cari fiyatlarla GSYH, 2018 yılında bir önceki yıla göre %19,7 artarak 3 trilyon 724 milyar 388 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Gayrisafi yurt içi hasılada en yüksek payı 2018 yılında %19,0 ile imalat sanayi almıştır. İmalatı, %12,1 ile toptan ve perakende ticaret; motorlu kara taşıtlarının ve motosikletlerin onarımı ve %8,2 ile ulaştırma ve depolama sektörü izlemiştir. Yıllık gayrisafi yurt içi hasılada en düşük pay hane halklarının işverenler olarak faaliyetleri için gerçekleşmiştir.

Kişi başına gayrisafi yurt içi hasıla 2018 yılında 45 bin 750 TL olmuştur. Kişi başına GSYH, 2018 yılında cari fiyatlarla 45 bin 750 TL, ABD doları cinsinden 9 bin 693 dolar olmuştur.

Grafik 24: Sektörlerin GSYH İçerisindeki Payları, Cari Fiyatlarla



Kaynak: TÜİK

Hane halkı ve hane halkına hizmet eden kar amacı olmayan kuruluşların nihai tüketim harcamaları bir önceki yıla göre %0,04 artmıştır.

Hane halkı ve hane halkına hizmet eden kar amacı olmayan kuruluşların nihai tüketim harcamaları 2018 yılında bir önceki yıl zincirlenmiş hacim endeksine göre %0,04 artmıştır. Hane halkı ve hane halkına hizmet eden kar amacı olmayan kuruluşların tüketim harcamalarının GSYH içindeki payı %56,7 olmuştur. Hane halkı harcamalarında en yüksek payı alan harcama grupları sırasıyla, %21,2 ile gıda ve alkolsüz içecekler, %16,4 ile ulaştırma ve %14,7 ile konut, su, elektrik, gaz ve diğer yakıtlar olarak gerçekleşmiştir.

Devletin nihai tüketim harcamalarının GSYH içindeki payı 2018 yılında %14,8 olurken, sabit sermaye oluşumunun payı %29,9 olarak gerçekleşmiştir. Bir önceki yıl zincirlenmiş hacim endeksine göre, devletin nihai tüketim harcamaları %6,6 artarken, gayrisafi sabit sermaye oluşumu ise %0,6 azalış göstermiştir.

Mal ve hizmet ihracatı 2018 yılında %7,8 artarken, ithalatı %7,8 azalmıştır.

Mal ve hizmet ihracatı 2018 yılında bir önceki yıl zincirlenmiş hacim endeksine göre %7,8 artarken, ithalatı % 7,8 azalmıştır.

Tablo 11: Harcama Yöntemiyle GSYH Ana Bileşenleri

Harcama bileşenleri	Cari değer (Bin TL)	GSYH içindeki pay (%)	Zincirlenmiş hacim endeksi (%)	Zincirlenmiş hacim endeksi değişim oranı (%)
Gayrisafi yurt içi hasıla	**3 724 387 936**		**174,3**	**2,8**
Hanehalklarının nihai tüketim harcamaları[1]	2 111 251 432	56,7	165,5	0,0
Devletin nihai tüketim harcamaları	552 357 471	14,8	155,9	6,6
Gayrisafi sabit sermaye oluşumu	1 114 094 790	29,9	224,2	-0,6
Stok değişmeleri	- 12 453 160	-0,3	-	-
Mal ve hizmet ihracatı	1 099 815 647	29,5	179,0	7,8
Mal ve hizmet ithalatı	1 140 678 244	30,6	160,5	-7,8

(1) Hanehalkı, hanehalkına hizmet eden kar amacı olmayan kuruluşları da içermektedir.

Kaynak: TÜİK

Gelir yöntemiyle GSYH bileşenlerinin gayrisafi katma değer içindeki payları, 2017, 2018

(%)

	İşgücüne yapılan ödemeler	Üretim üzerindeki net vergiler	Sabit sermaye tüketimi	İşletme artığı/Karma gelir (Net)
2017[r]	34,4	-0,9	17,1	49,4
2018	33,8	-0,7	18,2	48,7

(r) Revize edilmiştir.

Kaynak:TÜİK

İşgücü ödemeleri %19,2 artmıştır.

Gelir yöntemiyle gayrisafi yurt içi hasıla hesaplamalarına göre işgücü ödemeleri, 2018 yılında bir önceki yıla göre %19,2 artarken, brüt işletme artığı/karma geliri %21,6 artmıştır.

İşgücü ödemelerinin gayrisafi katma değer içindeki payı %33,8 olmuştur.

İşgücü ödemelerinin cari gayrisafi katma değer içindeki payı 2017 yılında % 34,4 iken bu oran 2018 yılında %33,8 olmuştur. Net işletme artığı/karma gelirin payı ise 2017 yılında %49,4 iken 2018 yılında %48,7 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 12: Yıllara Göre Dış Ticaret 1923-2018 (1000 ABD $)

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış ticaret Dengesi Değer	Dış Ticaret Hacmi Değer	İhracatın ithalatı karşılama %
1923	50 790		86 872		- 36 082	137 662	58,5
1924	82 435	62,3	100 462	15,6	- 18 027	182 897	82,1
1925	102 700	24,6	128 953	28,4	- 26 253	231 653	79,6
1926	96 437	-6,1	121 411	-5,8	- 24 974	217 848	79,4
1927	80 749	-16,3	107 752	-11,3	- 27 003	188 501	74,9
1928	88 278	9,3	113 710	5,5	- 25 432	201 988	77,6
1929	74 827	-15,2	123 558	8,7	- 48 731	198 385	60,6
1930	71 380	-4,6	69 540	-43,7	1 840	140 920	102,6
1931	60 226	-15,6	59 935	-13,8	291	120 161	100,5
1932	47 972	-20,3	40 718	-32,1	7 254	88 690	117,8
1933	58 065	21	45 091	10,7	12 974	103 156	128,8
1934	73 007	25,7	68 761	52,5	4 246	141 768	106,2
1935	76 232	4,4	70 635	2,7	5 597	146 867	107,9
1936	93 670	22,9	73 619	4,2	20 051	167 289	127,2
1937	109 225	16,6	90 540	23	18 685	199 765	120,6
1938	115 019	5,3	118 899	31,3	- 3 880	233 918	96,7
1939	99 647	-13,4	92 498	-22,2	7 149	192 145	107,7
1940	80 904	-18,8	50 035	-45,9	30 869	130 939	161,7
1941	91 056	12,5	55 349	10,6	35 707	146 405	164,5
1942	126 115	38,5	112 879	103,9	13 236	238 994	111,7
1943	196 734	56	155 340	37,6	41 394	352 074	126,6
1944	177 952	-9,5	126 230	-18,7	51 722	304 182	141
1945	168 264	-5,4	96 969	-23,2	71 295	265 233	173,5
1946	214 580	27,5	118 889	22,6	95 691	333 469	180,5
1947	223 301	4,1	244 644	105,8	- 21 343	467 945	91,3
1948	196 799	-11,9	275 053	12,4	- 78 254	471 852	71,5
1949	247 825	25,9	290 220	5,5	- 42 395	538 045	85,4
1950	263 424	6,3	285 664	-1,6	- 22 240	549 088	92,2
1951	314 082	19,2	402 086	40,8	- 88 004	716 168	78,1

(Devam) Yıllara Göre Dış Ticaret 1923-2018 (1000 ABD $)							
Yıllar	İhracat		İthalat		Dış ticaret Dengesi Değer	Dış Ticaret Hacmi Değer	İhracatın ithalatı karşılama %
1952	362 914	15,5	555 920	38,3	- 193 006	918 834	65,3
1953	396 061	9,1	532 533	-4,2	- 136 472	928 594	74,4
1954	334 924	-15,4	478 359	-10,2	- 143 435	813 283	70
1955	313 346	-6,4	497 637	4	- 184 291	810 983	63
1956	304 990	-2,7	407 340	-18,1	- 102 350	712 330	74,9
1957	345 217	13,2	397 125	-2,5	- 51 908	742 342	86,9
1958	247 271	-28,4	315 098	-20,7	- 67 827	562 369	78,5
1959	353 799	43,1	469 982	49,2	- 116 183	823 781	75,3
1960	320 731	-9,3	468 186	-0,4	- 147 455	788 917	68,5
1961	346 740	8,1	507 205	8,3	- 160 465	853 945	68,4
1962	381 197	9,9	619 447	22,1	- 238 250	1 000 644	61,5
1963	368 087	-3,4	687 616	11	- 319 529	1 055 703	53,5
1964	410 771	11,6	537 229	-21,9	- 126 458	948 000	76,5
1965	463 738	12,9	571 953	6,5	- 108 215	1 035 691	81,1
1966	490 508	5,8	718 269	25,6	- 227 761	1 208 777	68,3
1967	522 334	6,5	684 669	-4,7	- 162 335	1 207 003	76,3
1968	496 419	-5	763 659	11,5	- 267 240	1 260 078	65
1969	536 834	8,1	801 236	4,9	- 264 403	1 338 070	67
1970	588 476	9,6	947 604	18,3	- 359 128	1 536 081	62,1
1971	676 602	15	1 170 840	23,6	- 494 239	1 847 442	57,8
1972	884 969	30,8	1 562 550	33,5	- 677 581	2 447 519	56,6
1973	1 317 083	48,8	2 086 216	33,5	- 769 133	3 403 299	63,1
1974	1 532 182	16,3	3 777 501	81,1	-2 245 319	5 309 683	40,6
1975	1 401 075	-8,6	4 738 558	25,4	-3 337 483	6 139 633	29,6
1976	1 960 214	39,9	5 128 647	8,2	-3 168 433	7 088 862	38,2
1977	1 753 026	-10,6	5 796 278	13	-4 043 252	7 549 304	30,2
1978	2 288 163	30,5	4 599 025	-20,7	-2 310 862	6 887 187	49,8
1979	2 261 195	-1,2	5 069 432	10,2	-2 808 236	7 330 627	44,6
1980	2 910 122	28,7	7 909 364	56	-4 999 242	10 819 486	36,8
1981	4 702 934	61,6	8 933 374	12,9	-4 230 439	13 636 308	52,6
1982	5 745 973	22,2	8 842 665	-1	-3 096 692	14 588 639	65
1983	5 727 834	-0,3	9 235 002	4,4	-3 507 168	14 962 836	62
1984	7 133 604	24,5	10 757 032	16,5	-3 623 429	17 890 636	66,3
1985	7 958 010	11,6	11 343 376	5,5	-3 385 367	19 301 386	70,2
1986	7 456 726	-6,3	11 104 771	-2,1	-3 648 046	18 561 497	67,1
1987	10 190 049	36,7	14 157 807	27,5	-3 967 757	24 347 856	72
1988	11 662 024	14,4	14 335 398	1,3	-2 673 374	25 997 422	81,4
1989	11 624 692	-0,3	15 792 143	10,2	-4 167 451	27 416 835	73,6
1990	12 959 288	11,5	22 302 126	41,2	-9 342 838	35 261 413	58,1

(Devam) Yıllara Göre Dış Ticaret, 1923-2018 (1000 ABD $)							
Yıllar	İhracat		İthalat		Dış ticaret Dengesi Değer	Dış Ticaret Hacmi Değer	İhracatın ithalatı karşılama %
1991	13 593 462	4,9	21 047 014	-5,6	-7 453 552	34 640 476	64,6
1992	14 714 629	8,2	22 871 055	8,7	-8 156 426	37 585 684	64,3
1993	15 345 067	4,3	29 428 370	28,7	-14 083 303	44 773 436	52,1
1994	18 105 872	18	23 270 019	-20,9	-5 164 147	41 375 891	77,8
1995	21 637 041	19,5	35 709 011	53,5	-14 071 970	57 346 052	60,6
1996	23 224 465	7,3	43 626 642	22,2	-20 402 178	66 851 107	53,2
1997	26 261 072	13,1	48 558 721	11,3	-22 297 649	74 819 792	54,1
1998	26 973 952	2,7	45 921 392	-5,4	-18 947 440	72 895 344	58,7
1999	26 587 225	-1,4	40 671 272	-11,4	-14 084 047	67 258 497	65,4
2000	27 774 906	4,5	54 502 821	34	-26 727 914	82 277 727	51
2001	31 334 216	12,8	41 399 083	-24	-10 064 867	72 733 299	75,7
2002	36 059 089	15,1	51 553 797	24,5	-15 494 708	87 612 886	69,9
2003	47 252 836	31	69 339 692	34,5	-22 086 856	116 592 528	68,1
2004	63 167 153	33,7	97 539 766	40,7	-34 372 613	160 706 919	64,8
2005	73 476 408	16,3	116 774 151	19,7	-43 297 743	190 250 559	62,9
2006	85 534 676	16,4	139 576 174	19,5	-54 041 499	225 110 850	61,3
2007	107 271 750	25,4	170 062 715	21,8	-62 790 965	277 334 464	63,1
2008	132 027 196	23,1	201 963 574	18,8	-69 936 378	333 990 770	65,4
2009	102 142 613	-22,6	140 928 421	-30,2	-38 785 809	243 071 034	72,5
2010	113 883 219	11,5	185 544 332	31,7	- 71 661 113	299 427 551	61,4
2011	134 906 869	18,5	240 841 676	29,8	- 105 934 807	375 748 545	56
2012	152 461 737	13	236 545 141	-1,8	- 84 083 404	389 006 877	64,5
2013	151 802 637	-0,4	251 661 250	6,4	- 99 858 613	403 463 887	60,3
2014	157 610 158	3,8	242 177 117	-3,8	- 84 566 959	399 787 275	65,1
2015	143 838 871	-8,7	207 234 359	-14,4	- 63 395 487	351 073 230	69,4
2016	142 529 584	-0,9	198 618 235	-4,2	- 56 088 651	341 147 819	71,8
2017	156 992 940	10,1	233 799 651	17,7	- 76 806 711	390 792 592	67,1
2018 *	167 945 418	7	223 046 124	-4,6	- 55 100 706	390 991 542	75,3

***2018 verileri geçicidir.**

Kaynak : TÜİK

2.2.TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ

2.2.1.Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri)

Türk Deniz Ticaret Filosunun mevcut durum analizinde; gemi tipleri esas alınmak suretiyle, her tip geminin adet, tonaj (DWT, GT) ve yaş ortalamaları yanında, Milli Gemi Sicili (MGS) / Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) ve ithal/yurt içinde inşa durumları ayrı ayrı incelenmiştir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun yapısı ile ilgili analizlerde, filonun geneli üzerinde 1000 GT ve üzeri değerlendirme yapıldığı gibi, basit aritmetik yaş ortalaması yanında tonaj aralıkları dikkate alınarak yaş ortalamaları incelenmiştir. Sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2018 itibariyle toplu olarak analiz edilmiştir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 544 adet geminin 282 adedi ithal, 262 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 5.8, inşa gemilerin ise 1.4 milyondur.

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 544 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; %29,79'unu Kuruyük gemileri, %11,40'ını Dökmeyük gemileri, %10,48'ini Konteyner gemileri, %9,93'ünü Kimyevi Madde Tankeri ve %7,17'sini Hizmet gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak %31,23'üdür.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu 7.3 milyon DWT ve 5.7 milyon GT'dir. 7.3 milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %38,21'ini Dökmeyük gemileri, %19,44'ünü Petrol tankerleri, %16,49'unu Konteyner gemileri, %11,65'ini Kuruyük gemileri ve %6,22'sini Kimyevi Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise, %7,99'dur.

Tablo (14)'teki veriler dikkate alındığında, 544 adet gemiden %14,52'si (79 gemi) MGS'ye, %85,48'si (465 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun DWT olarak %6,53'ü MGS'ye, %93,47'si TUGS'a, GT olarak ise %10,91'i MGS'ye, %89,09'u TUGS'a kayıtlıdır.

MGS'ye kayıtlı toplam 479.863 DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla; %40,55'ini Konteyner gemileri, %35,28'ini Dökmeyük gemileri, %7,32'sini Kuruyük gemileri, %4,12'sini Hizmet gemileri ve %2,49'unu Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise MGS'nin %10,24'üdür.

TUGS'a kayıtlı toplam 6,8 milyon DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla; %38,43'ünü Dökmeyük gemileri, %20,63'ünü Petrol Tankerleri, %14,80'ini Konteyner gemileri, %11,95'ini Kuruyük gemileri ve %6,52'sini Kimyevi Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un %7,67'sidir.

Tablo 13: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
KURU YÜK GEMİSİ	47	115	162	29,79	324.091	532.229	856.320	11,65	229.481	335.372	564.853	9,83
DÖKME YÜK GEMİSİ	57	5	62	11,40	2.657.980	150.971	2.808.951	38,21	1.522.046	94.380	1.616.426	28,15
KONTEYNER	44	13	57	10,48	1.006.004	205.310	1.211.314	16,49	814.713	157.092	971.805	16,92
KURU YÜK-KONTEYNER	4	9	13	2,39	12.369	87.416	99.785	1,36	8.066	60.475	68.541	1,19
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	24	30	54	9,93	260.024	197.372	457.396	6,22	166.304	130.519	296.823	5,17
LPG TANKERİ	7	0	7	1,29	38.247	0	38.247	0,52	36.086	0	36.086	0,63
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,55	2.770	39.896	42.666	0,58	1.900	31.348	33.248	0,58
RO-RO GEMİSİ	22	0	22	4,04	242.010	0	242.010	3,29	579.825	0	579.825	10,09
RO-RO FERRY-YOLCU	9	5	14	2,57	25.132	0	25.132	0,34	59.704	20.906	80.610	1,40
FERİBOT	8	25	33	6,07	2.538	22.413	24.951	0,34	34.702	32.766	67.468	1,17
TREN FERİSİ	0	6	6	1,10	0	2.960	2.960	0,04	0	9.835	9.835	0,17
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	1	7	8	1,47	1.540	3.447	4.987	0,07	4.701	23.353	28.054	0,49
BALIKÇI GEMİLERİ	2	0	2	0,37	3.456	0	3.456	0,05	3.299	0	3.299	0,06
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	4	2	6	1,10	3.580	4.200	7.780	0,11	28.474	7.358	35.832	0,62
ŞEHİR HATLARI	1	0	1	0,18	0	0	0	0	1.043	0	1.043	0,02
ŞEHİR HATLARI ARABALI	0	6	6	1,10	0	1.974	1.974	0,03	0	7.547	7.547	0,13
RÖMORKÖR	1	0	1	0,18	0	0	0	0	1.565	0	1.565	0,03
HİZMET GEMİLERİ	25	14	39	7,17	37.416	34.250	71.666	0,98	196.133	124.415	320.548	5,58
PETROL TANKERİ	11	12	23	4,23	1.234.361	193.923	1.428.284	19,44	660.284	103.682	763.966	13,3
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,18	6.266	0	6.266	0,09	15.195	0	15.195	0,26
DENİZ ARAÇLARI	13	11	24	4,41	8.000	5.686	13.686	0,19	201.400	40.266	241.666	4,21
Toplam	**282**	**262**	**544**	100%	**5.865.784**	**1.482.047**	**7.347.831**	100%	**4.564.921**	**1.179.314**	**5.744.235**	100%

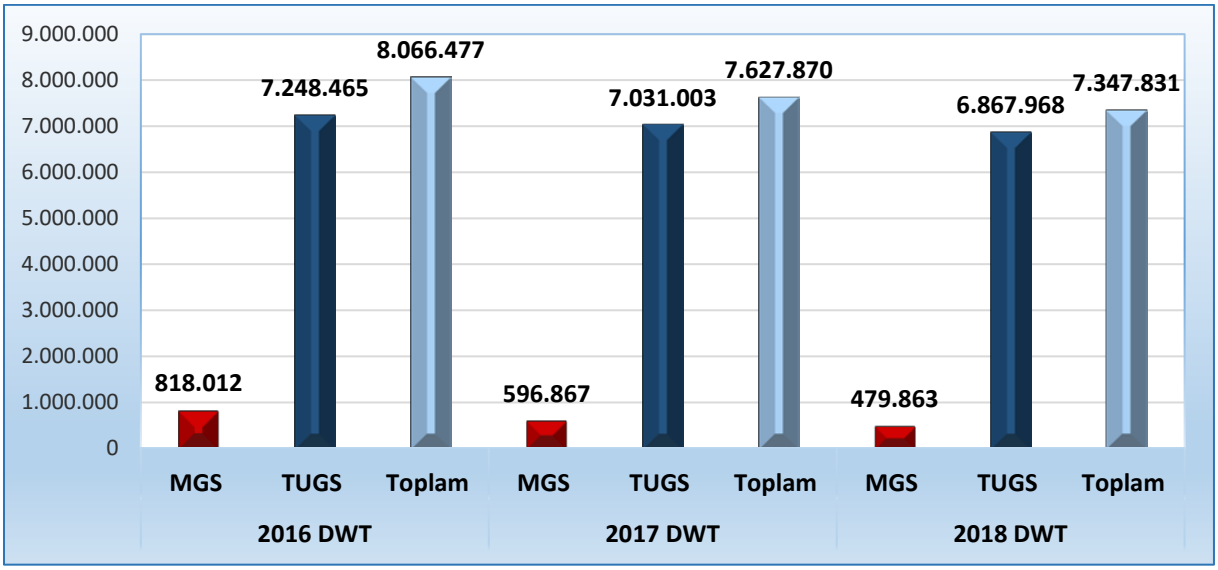
Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo 14: Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
KURU YÜK GEMİSİ	9	153	162	29,79	35.162	821.158	856.320	11,65	24.314	540.539	564.853	9,83
DÖKME YÜK GEMİSİ	7	55	62	11,40	169.296	2.639.655	2.808.951	38,21	107.000	1.509.426	1.616.426	28,15
KONTEYNER	8	49	57	10,48	194.610	1.016.704	1.211.314	16,49	154.602	817.203	971.805	16,92
KURU YÜK-KONTEYNER	1	12	13	2,39	2.356	97.429	99.785	1,36	1.720	66.821	68.541	1,19
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	2	52	54	9,93	9.497	447.899	457.396	6,22	6.441	290.382	296.823	5,17
LPG TANKERİ	1	6	7	1,29	4.444	33.803	38.247	0,52	3.983	32.103	36.086	0,63
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,55	2.770	39.896	42.666	0,58	1.900	31.348	33.248	0,58
RO-RO GEMİSİ	1	21	22	4,04	11.978	230.032	242.010	3,29	32.770	547.055	579.825	10,09
RO-RO FERRY-YOLCU	3	11	14	2,57	1.500	23.632	25.132	0,34	30.319	50.291	80.610	1,40
FERİBOT	1	32	33	6,07	2.314	22.637	24.951	0,34	1.596	65.872	67.468	1,17
TREN FERİSİ	6	0	6	1,10	2.960	0	2.960	0,04	9.835	0	9.835	0,17
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3	5	8	1,47	3.761	1.226	4.987	0,07	17.189	10.865	28.054	0,49
BALIKÇI GEMİLERİ	1	1	2	0,37	2.887	569	3.456	0,05	1.892	1.407	3.299	0,06
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	0	6	6	1,10	0	7.780	7.780	0,11	0	35.832	35.832	0,62
ŞEHİR HATLARI	0	1	1	0,18	0	0	0	0	0	1.043	1.043	0,02
ŞEHİR HATLARI ARABALI	0	6	6	1,10	0	1.974	1.974	0,03	0	7.547	7.547	0,13
RÖMORKÖR	1	0	1	0,18	0	0	0	0	1.565	0	1.565	0,03
HİZMET GEMİLERİ	22	17	39	7,17	19.774	51.892	71.666	0,98	192.039	128.509	320.548	5,58
PETROL TANKERİ	3	20	23	4,23	10.868	1.417.416	1.428.284	19,44	5.940	758.026	763.966	13,3
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,18	0	6.266	6.266	0,09	0	15.195	15.195	0,26
DENİZ ARAÇLARI	9	15	24	4,41	5.686	8.000	13.686	0,19	33.662	208.004	241.666	4,21
Toplam	**79**	**465**	**544**	100%	**479.863**	**6.867.968**	**7.347.831**	100%	**626.767**	**5.117.468**	**5.744.235**	100%

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 25 : 2016-2017-2018 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Gelişimi



Tablo 15: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	2016 DWT			2017 DWT			2018 DWT			2017-2018 Yılları Değişim %
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	
KURU YÜK GEMİSİ	52.735	978.412	1.031.147	52.735	918.077	970.812	**35.162**	**821.158**	**856.320**	-11,8%
DÖKME YÜK GEMİSİ	456.118	3.457.058	3.913.176	169.296	2.671.378	2.840.674	**169.296**	**2.639.655**	**2.808.951**	-1,1%
KONTEYNER	263.540	712.954	976.494	302.781	765.393	1.068.174	**194.610**	**1.016.704**	**1.211.314**	13,4%
KURU YÜK-KONTEYNER	2.356	120.967	123.323	2.356	101.916	104.272	**2.356**	**97.429**	**99.785**	-4,3%
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1.638	463.289	464.927	9.497	439.043	448.540	**9.497**	**447.899**	**457.396**	2,0%
LPG TANKERİ	0	39.389	39.389	0	33.803	33.803	**4.444**	**33.803**	**38.247**	13,1%
ASFALT TANKERİ	2.770	39.896	42.666	2.770	39.896	42.666	**2.770**	**39.896**	**42.666**	0,0%
RO-RO GEMİSİ	0	232.089	232.089	0	230.032	230.032	**11.978**	**230.032**	**242.010**	5,2%
RO-RO FERRY-YOLCU	0	25.197	25.197	13.478	25.232	38.710	**1.500**	**23.632**	**25.132**	-35,1%
FERİBOT	2.314	24.428	26.742	2.314	22.638	24.952	**2.314**	**22.637**	**24.951**	0,0%
TREN FERİSİ	1.660	0	1.660	2.960	0	2.960	**2.960**	**0**	**2.960**	0,0%
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3.761	1.226	4.987	3.761	1.226	4.987	**3.761**	**1.226**	**4.987**	0,0%
BALIKÇI GEMİLERİ	0	569	569	0	569	569	**2.887**	**569**	**3.456**	507,4%
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	0	5.990	5.990	0	7.780	7.780	**0**	**7.780**	**7.780**	0,0%
ŞEHİR HATLARI	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	0,0%
ŞEHİR HATLARI ARABALI	0	3.536	3.536	0	1.974	1.974	**0**	**1.974**	**1.974**	0,0%
RÖMORKÖR	0	979	979	0	0	0	**0**	**0**	**0**	0,0%
HİZMET GEMİLERİ	24.051	7.970	32.021	24.051	13.365	37.416	**19.774**	**51.892**	**71.666**	91,5%
PETROL TANKERİ	7.069	1.128.250	1.135.319	10.868	1.744.415	1.755.283	**10.868**	**1.417.416**	**1.428.284**	-18,6%
TREN FERRY/RO-RO	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	**0**	**6.266**	**6.266**	0,0%
DENİZ ARAÇLARI	0	0	0	0	8.000	8.000	**5.686**	**8.000**	**13.686**	71,1%
Toplam	**818.012**	**7.248.465**	**8.066.477**	**596.867**	**7.031.003**	**7.627.870**	**479.863**	**6.867.968**	**7.347.831**	**-3,7%**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (15)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tipleri dikkate alınarak MGS ile TUGS'un DWT gelişimleri incelenmiştir. Filomuzda DWT olarak, 2016-2017 yılları arasında %5,4 ve 2017-2018 yılları arasında ise %3,7 düşüş gerçekleşmiştir.

DWT bazında en fazla artış olan gemi tipi %507,4 ile Balıkçı Gemileridir.

2.2.2.Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi

Tablo (16)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi Kuruyük, Dökmeyük, Konteyner, Ro-Ro gemileri, Petrol Tankerleri, Kimyevi Madde Tankeri başlıkları altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine yer verilmektedir.

1000 GT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda, 544 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2018 itibariyle 22,29'dur.

Tablo 16: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması 1000 GT ve Üzeri

Gemi Tipi	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GT)	Yaş Ortalaması
KURU YÜK GEMİSİ	162	856.320	564.853	27
DÖKME YÜK GEMİSİ	62	2.808.951	1.616.426	17
KONTEYNER	57	1.211.314	971.805	14
KURU YÜK KONTEYNER	13	99.785	68.541	20
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	54	457.396	296.823	17
LPG TANKERİ	7	38.247	36.086	24
ASFALT TANKERİ	3	42.666	33.248	15
RO-RO GEMİSİ	22	242.010	579.825	14
RO-RO FERRY-YOLCU	14	25.132	80.610	23
FERİBOT	33	24.952	67.468	21
TREN FERİSİ	6	2.960	9.835	45
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	8	4.987	28.054	26
BALIKÇI GEMİLERİ	2	3.456	3.299	38
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	6	7.780	35.832	21
ŞEHİR HATLARI	1	0	1.043	66
ŞEHİR HATLARI ARABALI	6	1.974	7.547	25
RÖMORKÖR	1	0	1.565	34
HİZMET GEMİLERİ	39	71.666	320.548	34
PETROL TANKERİ	23	1.428.285	763.966	15
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	39
DENİZ ARAÇLARI	24	13.686	241.666	25
Genel Toplam	**544**	**7.347.832**	**5.744.235**	**22,29**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %29,79'unu oluşturan Kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 27'dir. DWT olarak filomuzun %38,21'ini oluşturan Dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 17'dir.

Tablo (17)'de toplam 544 adet ve 7.347.831 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

- 3.045.730 DWT'lik 103 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.611.583 DWT'lik 160 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 888.887 DWT'lik 97 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 801.630 DWT'lik 184 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

yer almaktadır.

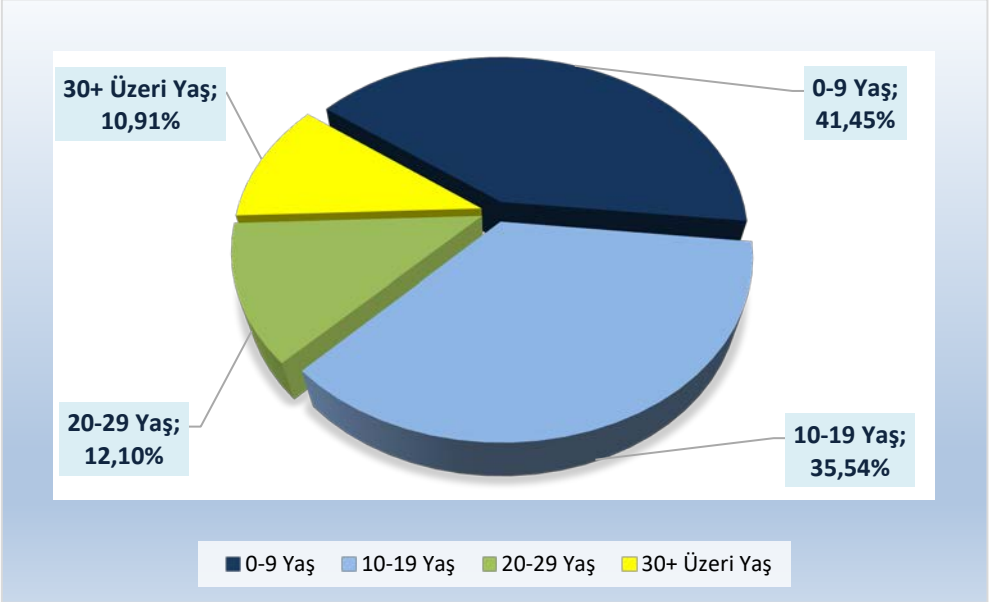
Tablo 17: Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

(1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	28	1.223	6,17%	18	5.560	28,04%	14	3.691	18,61%	53	9.357	47,18%	113	19.831
1500-5999	12	49.695	6,91%	48	190.036	26,41%	43	154.959	21,53%	96	324.894	45,15%	199	719.584
6000-9999	8	57.462	11,43%	23	171.883	34,19%	18	143.651	28,57%	18	129.794	25,81%	67	502.790
10000-34999	26	529.777	26,40%	50	895.003	44,60%	15	244.419	12,18%	17	337.585	16,82%	108	2.006.784
35000-52999	7	270.131	24,20%	13	576.040	51,61%	6	269.997	24,19%	0	0	0,00%	26	1.116.168
53000-79999	10	618.665	61,96%	5	307.658	30,81%	1	72.171	7,23%	0	0	0,00%	16	998.494
80000-119999	5	434.611	100,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	5	434.611
120000+	7	1.084.165	69,97%	3	465.403	30,03%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	10	1.549.568
Genel Toplam	**103**	**3.045.730**	41,45%	**160**	**2.611.583**	35,54%	**97**	**888.887**	12,10%	**184**	**801.630**	10,91%	**544**	**7.347.831**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 26: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



Grafik (26)'de görüldüğü üzere 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %41,45'i 0-9 yaş grubunda, %35,54'ü 10-19 yaş grubunda, %12,10'u 20-29 yaş grubunda ve %10,91'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (18)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %29,79'unu ve DWT olarak %11,65'ini oluşturan 162 adet ve 856.320 DWT'lik Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 82.608 DWT'lik 13 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 152.799 DWT'lik 27 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 273.005 DWT'lik 42 adet gemi 20-29 yaş grubunda,

- 347.908 DWT'lik 80 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
Yer aldığı görülmektedir.

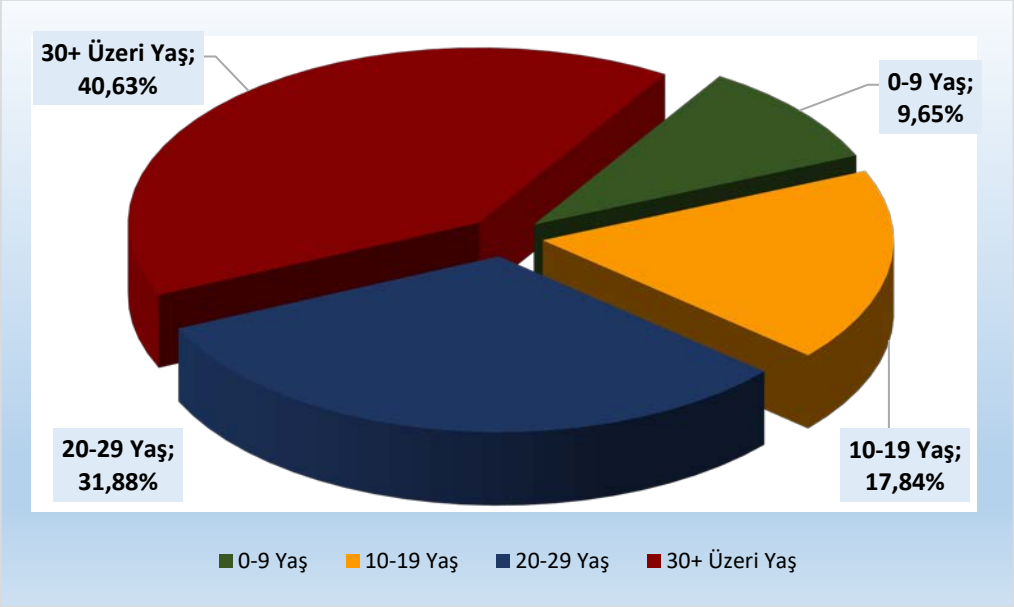
Tablo 18: Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

(1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	1	0	0%	1	0
1500-5999	8	38.419	47%	18	75.148	49%	33	119.393	44%	64	219.033	63%	123	451.993
6000-9999	3	21.445	26%	7	45.672	30%	6	46.361	17%	11	79.095	23%	27	192.573
10000-34999	2	22.744	28%	2	31.980	21%	1	10.560	4%	4	49.780	14%	9	115.064
35000-52999	0	0	0%	0	0	0%	2	96.691	35%	0	0	0%	2	96.691
53000-79999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
80000-119999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
120000+	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	**13**	**82.608**	100%	**27**	**152.799**	100%	**42**	**273.005**	100%	**80**	**347.908**	100%	**162**	**856.320**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 27: Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (27)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuruyük gemilerinin, %9,65'i 0-9 yaş grubunda, %17,84'ü 10-19 yaş grubunda, %31,88'i 20-29 yaş grubunda ve %40,63'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (19)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %11,40'ını oluşturan ve DWT olarak %38,21'ini oluşturan 62 adet ve 2.808.951 DWT'lik Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 1.441.838 DWT'lik 24 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 767.840 DWT'lik 17 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 339.500 DWT'lik 10 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 259.773 DWT'lik 11 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

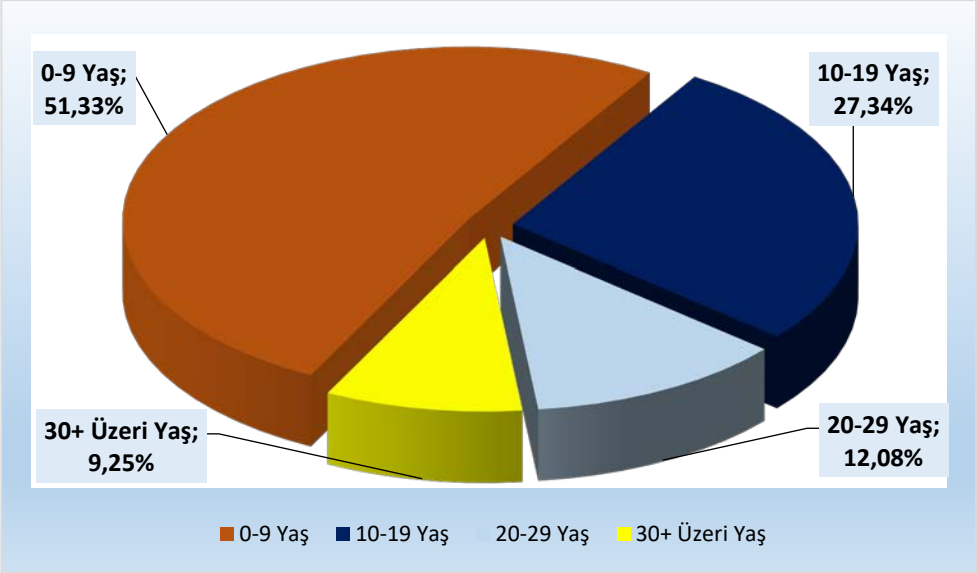
Yer aldığı görülmektedir.

Tablo 19: Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı
(1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
1500-5999	0	0	0%	0	0	0%	1	4.468	1%	0	0	0%	1	4.468
6000-9999	1	6.635	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	1	6.635
10000-34999 (HandySize)	5	142.061	10%	5	112.291	15%	4	89.555	26%	11	259.773	100%	25	603.680
35000-52999 (HandyMax)	2	70.603	5%	7	347.891	45%	4	173.306	51%	0	0	0%	13	591.800
53000-79999 (Panamax)	10	618.665	43%	5	307.658	40%	1	72.171	21%	0	0	0%	16	998.494
80000-119999 (Capesize)	5	434.611	30%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	5	434.611
120000+ (LargeSize)	1	169.263	12%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	1	169.263
Genel Toplam	**24**	**1.441.838**	100%	**17**	**767.840**	100%	**10**	**339.500**	100%	**11**	**259.773**	100%	**62**	**2.808.951**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 28: Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (28)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökmeyük gemilerinin, %51,33'ü 0-9 yaş grubunda, %27,34'ü 10-19 yaş grubunda, %12,08'i 20-29 yaş grubunda ve %9,25'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (20)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4,23'ünü ve DWT olarak %19,44'ünü oluşturan 23 adet ve 1.428.284 DWT'lik Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 918.498 DWT'lik 8 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 493.797 DWT'lik 10 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 3.384 DWT'lik 1 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 12.605 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

yer aldığı görülmektedir.

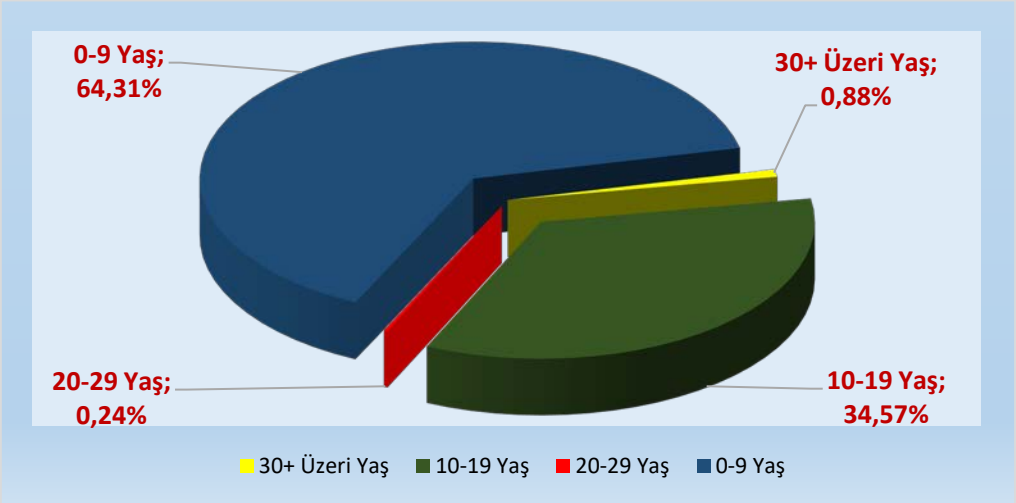
Tablo 20: Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

(1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
1500-5999	2	3.596	0%	7	28.394	6%	1	3.384	100%	4	12.605	100%	14	47.979
6000-19999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
20000-49999 (Product Tanker)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
50000-79999 (Panamax)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
80000-109999 (Aframax)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
110000-164999 (Suezmax)	6	914.902	100%	3	465.403	94%	0	0	0%	0	0	0%	9	1.380.305
165000-299999 (VLCC)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
300000+ (ULCC)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	**8**	**918.498**	100%	**10**	**493.797**	100%	**1**	**3.384**	100%	**4**	**12.605**	100%	**23**	**1.428.284**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 29: Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması



Grafik (29)'te Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, %64,31'i 0-9 yaş grubunda, %34,57'si 10-19 yaş grubunda, %0,24'ü 20-29 yaş grubunda, %0,88'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (21)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %9,93'ünü ve DWT olarak %6,22'sini oluşturan 54 adet ve 457.396 DWT'lik Kimyevi Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 104.015 DWT'lik 6 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 247.023 DWT'lik 30 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 56.185 DWT'lik 9 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 50.173 DWT'lik 9 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

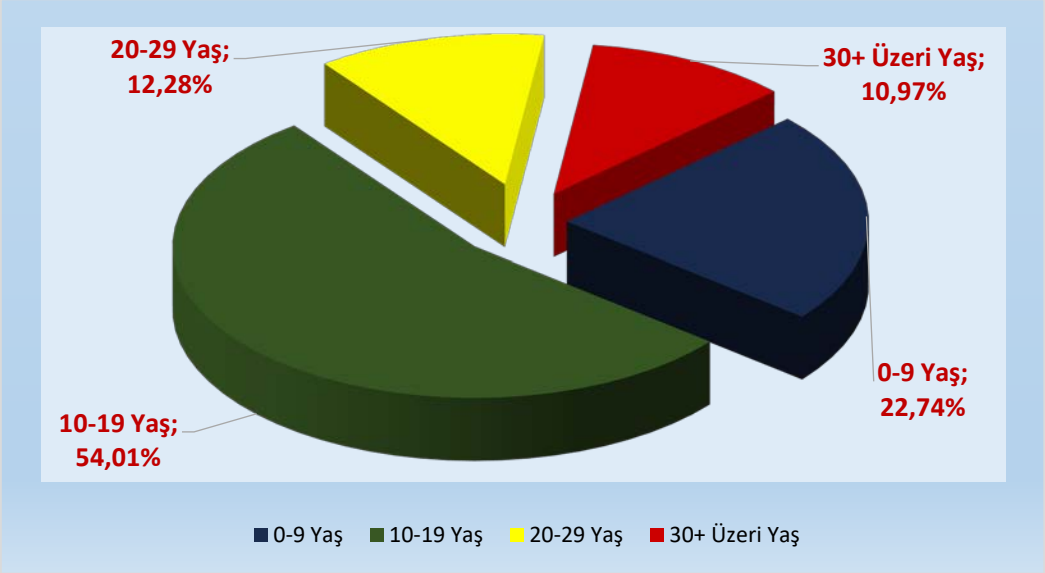
yer aldığı görülmektedir.

Tablo 21: Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
1500-5999	0	0	0%	15	59.480	24%	3	13.305	24%	5	18.716	37%	23	91.501
6000-19999	5	52.483	50%	14	147.544	60%	6	42.880	76%	4	31.457	63%	29	274.364
20000-49999 (Product Tanker)	0	0	0%	1	39.999	16%	0	0	0%	0	0	0%	1	39.999
50000-79999 (Panamax)	1	51.532	50%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	1	51.532
80000-10999 (Aframax)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
110000-164999 (Suezmax)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
165000-299999 (VLCC)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
300000+ (ULCC)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	**6**	**104.015**	100%	**30**	**247.023**	100%	**9**	**56.185**	100%	**9**	**50.173**	100%	**54**	**457.396**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 30: Kimyevi Madde Tankerleri Yaş Ortalaması



Grafik (30)'da Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kimyevi Madde Tankerlerinin, %22,74'ü 0-9 yaş grubunda, %54,01'i 10-19 yaş grubunda, %12,28'i 20-29 yaş grubunda ve %10,97'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır

Tablo (22)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %10,48'ini ve DWT olarak %16,49'unu oluşturan 57 adet ve 1.211.314 DWT'lik Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 297.875 DWT'lik 9 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 746.730 DWT'lik 35 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 166.709 DWT'lik 13 adet gemi 20-29 yaş grubunda,

yer aldığı görülmektedir.

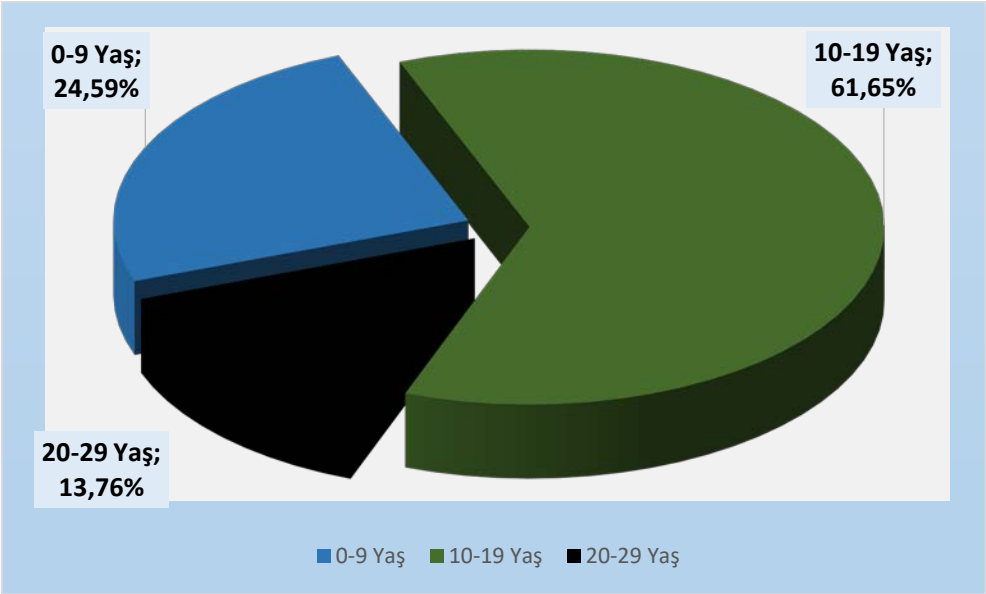
Tablo 22: Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

(1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
1500-5999	0	0	0%	1	3.301	0%	0	0	0%	0	0	0%	1	3.301
6000-9999	0	0	0%	3	21.330	3%	4	34.636	21%	0	0	0%	7	55.966
10000-34999	5	149.879	50%	26	533.949	72%	9	132.073	79%	0	0	0%	40	815.901
35000-52999	4	147.996	50%	5	188.150	25%	0	0	0%	0	0	0%	9	336.146
53000-79999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
80000-119999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
120000+	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	**9**	**297.875**	100%	**35**	**746.730**	100%	**13**	**166.709**	100%	**0**	**0**	0%	**57**	**1.211.314**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 31: Konteyner Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (31)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin, %24,59'u 0-9 yaş grubunda, %61,65'i 10-19 yaş grubunda, %13,76'sı 20-29 yaş grubunda yer almaktadır.

Tablo (23)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4,04'ünü ve DWT olarak %3,29'unu oluşturan 22 adet ve 242.010 DWT'lik Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 86.341 DWT'lik 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 117.124 DWT'lik 11 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 38.545 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

yer aldığı görülmektedir.

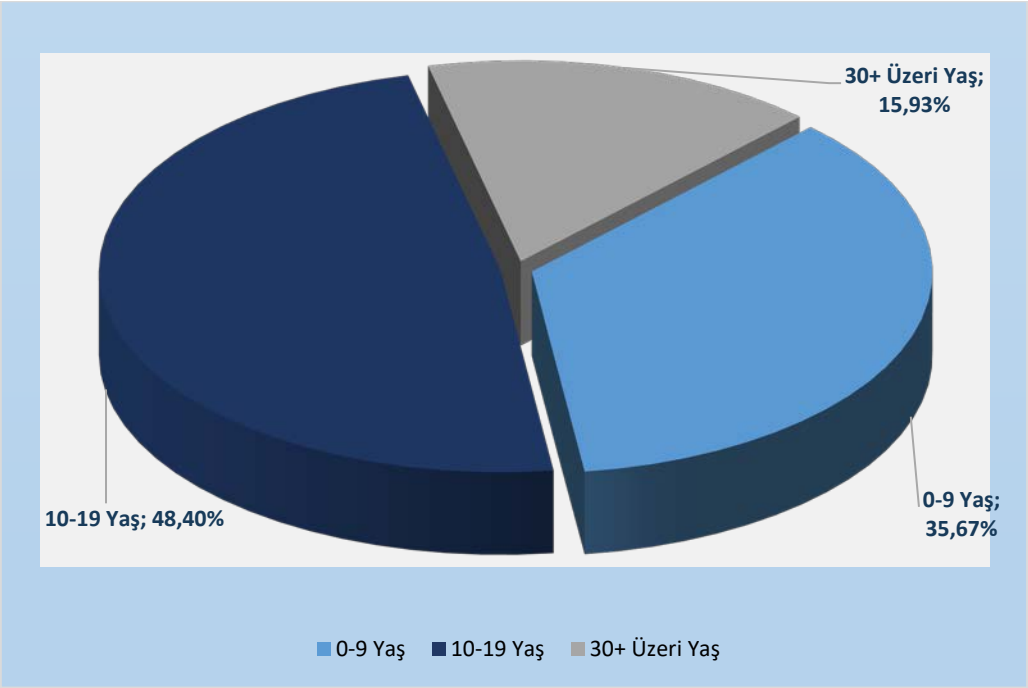
Tablo 23: Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

(1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	Tonaj	%	Adet	Tonaj	%	Adet	Tonaj	%	Adet	Tonaj	%	Adet	Tonaj
1500-5999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	1	4.538	12%	1	4.538
6000-9999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	1	5.975	16%	1	5.975
10000-34999	7	86.341	100%	11	117.124	100%	0	0	0%	2	28.032	73%	20	231.497
35000-52999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
53000-79999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
80000-119999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
120000+	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	**7**	**86.341**	100%	**11**	**117.124**	100%	**0**	**0**	0%	**4**	**38.545**	100%	**22**	**242.010**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 32: RO-RO Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (32)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Ro-Ro gemilerinin, %35,67'si 0-9 yaş grubunda, %48,40'ı 10-19 yaş grubunda, %15,93'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

2.2.3.Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)

Tablo (24-25)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun 1000 DWT kapasitesi üzerindeki gemilerinin uluslararası taşımalara uygun olabileceği varsayımından hareketle, sadece bu tonaj üzeri kapasitedeki gemilerin dikkate alındığı, sayısal ve tonaj analizi yapılmıştır.

Türk Deniz Ticaret Filosunda, 1000 DWT'nin üzerinde 259 adedi İthal, 278 adedi yurt içinde inşa olmak üzere toplam 537 adet gemi bulunmaktadır.

Tablo (24)'teki veriler dikkate alındığında Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 DWT'nin üzerinde bulunan 537 adet geminin; %14,90'ı (80 adet gemi) MGS'ye, %85,10'u (457 adet gemi) TUGS'a kayıtlıdır.

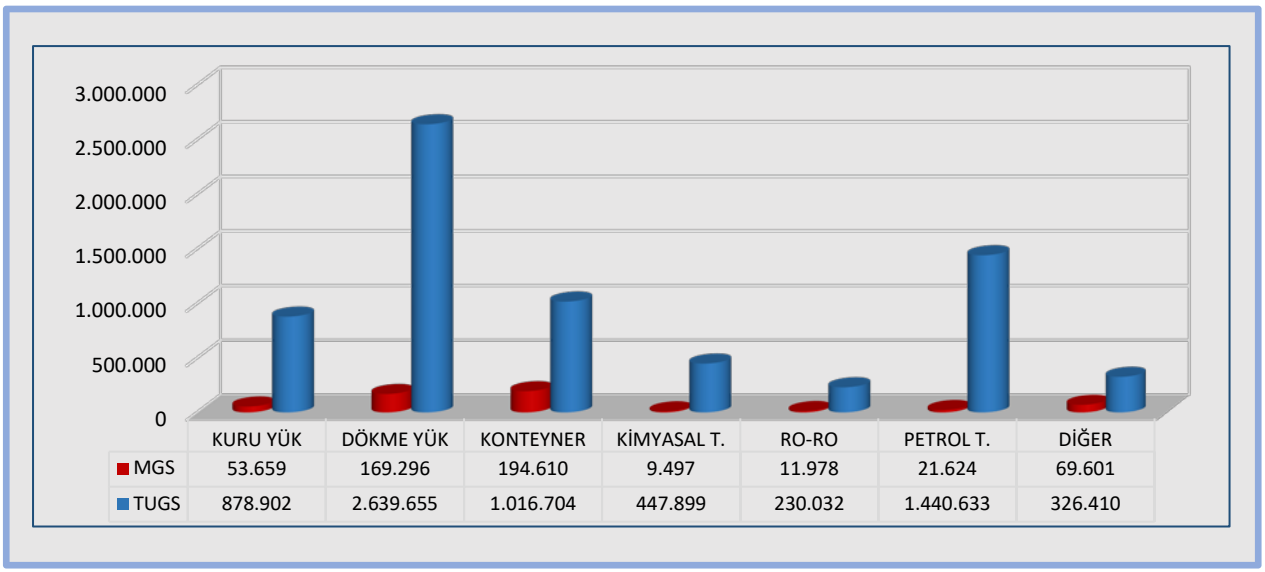
1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'si 5.226.744 ve DWT'si ise 7.510.500'dür. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %37,42'sini Dökmeyük gemileri, %19,47'sini Petrol Tankerleri, %16,13'ünü Konteyner gemileri, %12,42'sini Kuruyük gemileri, %6,09'unu Kimyevi Madde Tankerleri ve %3,22'sini Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin sicil dağılımında, büyük tonajlı gemilerin Türk Uluslararası Gemi Sicilini tercih ettiği gözlemlenmektedir.

- 2.808.951 DWT Dökmeyük gemileri tonajının %93,97'si TUGS'a, %6,03'ü MGS'ye,
- 1.462.257 DWT Petrol Tankerleri tonajının %98,52'si TUGS'a %1,48'i MGS'ye,
- 1.211.314 DWT Konteyner gemileri tonajının %83,93'ü TUGS'a, %16,07'si MGS'ye,
- 932.561 DWT Kuruyük gemileri tonajının %94,25'i TUGS'a, %5,75'ü MGS'ye,
- 457.396 DWT Kimyevi Madde Tankeri tonajının %97,92'si TUGS'a, %2,08'i MGS'ye,
- 242.010 DWT Ro-Ro gemileri tonajının %95,05'i TUGS'a, %4,95'i MGS'ye,

Tescillidir.

Grafik 33: 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı



Tablo 24 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı

(1000 DWT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
KURU YÜK GEMİSİ	22	189	211	39,27	53.659	878.902	932.561	12,42	33.209	572.160	605.369	11,58
DÖKME YÜK GEMİSİ	7	55	62	11,55	169.296	2.639.655	2.808.951	37,42	107.000	1.509.426	1.616.426	30,92
KONTEYNER	8	49	57	10,61	194.610	1.016.704	1.211.314	16,13	154.602	817.203	971.805	18,59
KURU YÜK-KONTEYNER	1	12	13	2,42	2.356	97.429	99.785	1,33	1.720	66.821	68.541	1,31
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	2	52	54	10,06	9.497	447.899	457.396	6,09	6.441	290.382	296.823	5,68
LPG TANKERİ	1	6	7	1,30	4.444	33.803	38.247	0,51	3.983	32.103	36.086	0,69
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,56	2.770	39.896	42.666	0,57	1.900	31.348	33.248	0,64
SU GEMİSİ	0	1	1	0,19	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01
RO-RO GEMİSİ	1	21	22	4,1	11.978	230.032	242.010	3,22	32.770	547.055	579.825	11,09
RO-RO FERRY-YOLCU	1	7	8	1,49	1.500	25.902	27.402	0,36	19.638	33.675	53.313	1,02
FERİBOT	1	8	9	1,68	2.314	14.854	17.168	0,23	1.596	11.685	13.281	0,25
TREN FERİSİ	2	0	2	0,37	2.600	0	2.600	0,03	2.466	0	2.466	0,05
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	2	0	2	0,37	3.240	0	3.240	0,04	15.284	0	15.284	0,29
BALIKÇI GEMİLERİ	1	0	1	0,19	2.887	0	2.887	0,04	1.892	0	1.892	0,04
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	0	3	3	0,56	0	7.780	7.780	0,1	0	24.309	24.309	0,47
DENİZ OTOBÜSLERİ	0	1	1	0,19	0	29.642	29.642	0,39	0	431	431	0,01
HİZMET GEMİLERİ	16	12	28	5,21	38.509	60.726	99.235	1,32	27.766	67.757	95.523	1,83
PETROL TANKERİ	10	36	46	8,57	21.624	1.440.633	1.462.257	19,47	12.499	771.842	784.341	15,01
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,19	0	6.266	6.266	0,08	0	15.195	15.195	0,29
DENİZ ARAÇLARI	4	2	6	1,12	8.981	9.085	18.066	0,24	4.782	7.316	12.098	0,23
Toplam	**80**	**457**	**537**	100%	**530.265**	**6.980.235**	**7.510.500**	100%	**427.548**	**4.799.196**	**5.226.744**	100%

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo 25: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı

(1000 DWT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
KURU YÜK GEMİSİ	54	157	211	39,27	334.607	597.954	932.561	12,42	235.640	369.729	605.369	11,58
DÖKME YÜK GEMİSİ	57	5	62	11,55	2.657.980	150.971	2.808.951	37,42	1.522.046	94.380	1.616.426	30,92
KONTEYNER	44	13	57	10,61	1.006.004	205.310	1.211.314	16,13	814.713	157.092	971.805	18,59
KURU YÜK-KONTEYNER	4	9	13	2,42	12.369	87.416	99.785	1,33	8.066	60.475	68.541	1,31
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	24	30	54	10,06	260.024	197.372	457.396	6,09	166.304	130.519	296.823	5,68
LPG TANKERİ	7	0	7	1,30	38.247	0	38.247	0,51	36.086	0	36.086	0,69
ASFALT TANKERİ	1	2	3	0,56	2.770	39.896	42.666	0,57	1.900	31.348	33.248	0,64
SU GEMİSİ	0	1	1	0,19	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01
RO-RO GEMİSİ	22	0	22	4,1	242.010	0	242.010	3,22	579.825	0	579.825	11,09
RO-RO FERRY-YOLCU	6	2	8	1,49	24.675	2.727	27.402	0,36	51.339	1.974	53.313	1,02
FERİBOT	0	9	9	1,68	0	17.168	17.168	0,23	0	13.281	13.281	0,25
TREN FERİSİ	0	2	2	0,37	0	2.600	2.600	0,03	0	2.466	2.466	0,05
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	1	1	2	0,37	1.540	1.700	3.240	0,04	4.701	10.583	15.284	0,29
BALIKÇI GEMİLERİ	1	0	1	0,19	2.887	0	2.887	0,04	1.892	0	1.892	0,04
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	2	1	3	0,56	3.580	4.200	7.780	0,1	21.740	2.569	24.309	0,47
DENİZ OTOBÜSLERİ	1	0	1	0,19	29.642	0	29.642	0,39	431	0	431	0,01
HİZMET GEMİLERİ	15	13	28	5,21	49.496	49.739	99.235	1,32	38.184	57.339	95.523	1,83
PETROL TANKERİ	17	29	46	8,57	1.243.354	218.903	1.462.257	19,47	665.854	118.487	784.341	15,01
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,19	6.266	0	6.266	0,08	15.195	0	15.195	0,29
DENİZ ARAÇLARI	2	4	6	1,12	9.085	8.981	18.066	0,24	7.316	4.782	12.098	0,23
Toplam	**259**	**278**	**537**	100%	**5.924.536**	**1.585.964**	**7.510.500**	100%	**4.171.232**	**1.055.512**	**5.226.744**	100%

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (26)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi Kuruyük, Dökmeyük, Konteyner, Ro-Ro gemileri, Petrol Tankerleri, Kimyevi Madde Tankeri başlıkları altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine yer verilmektedir.

1000 DWT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı Türk Deniz Ticaret Filosunda, 537 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2018 itibariyle 23,56'dır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %39,27'sini oluşturan Kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 30'dur. DWT olarak filomuzun %37,42'sini oluşturan Dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 17'dir.

Tablo 26: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması

(1000 DWT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GT)	Yaş Ortalaması
KURU YÜK GEMİSİ	211	932.561	605.369	30
DÖKME YÜK GEMİSİ	62	2.808.951	1.616.426	17
KONTEYNER	57	1.211.314	971.805	14
KURU YÜK KONTEYNER	13	99.785	68.541	20
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	54	457.396	296.823	17
LPG TANKERİ	7	38.247	36.086	24
ASFALT TANKERİ	3	42.666	33.248	15
SU GEMİSİ	1	1.027	488	49
RO-RO GEMİSİ	22	242.010	579.825	14
RO-RO FERRY-YOLCU	8	27.402	53.313	33
FERİBOT	9	17.168	13.281	28
TREN FERİSİ	2	2.600	2.466	45
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	2	3.240	15.284	57
BALIKÇI GEMİLERİ	1	2.887	1.892	32
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	3	7.780	24.309	24
DENİZ OTOBÜSLERİ	1	29.642	431	30
HİZMET GEMİLERİ	28	99.235	95.523	33
PETROL TANKERİ	46	1.462.257	784.341	17
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	39
DENİZ ARAÇLARI	6	18.066	12.098	9
Genel Toplam	**537**	**7.510.500**	**5.226.744**	**23,56**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (27)'de toplam 537 adet ve 7.510.500 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

- 3.063.861 DWT'lik 87 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.616.002 DWT'lik 149 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 901.031 DWT'lik 94 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 929.606 DWT'lik 207 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

yer almaktadır.

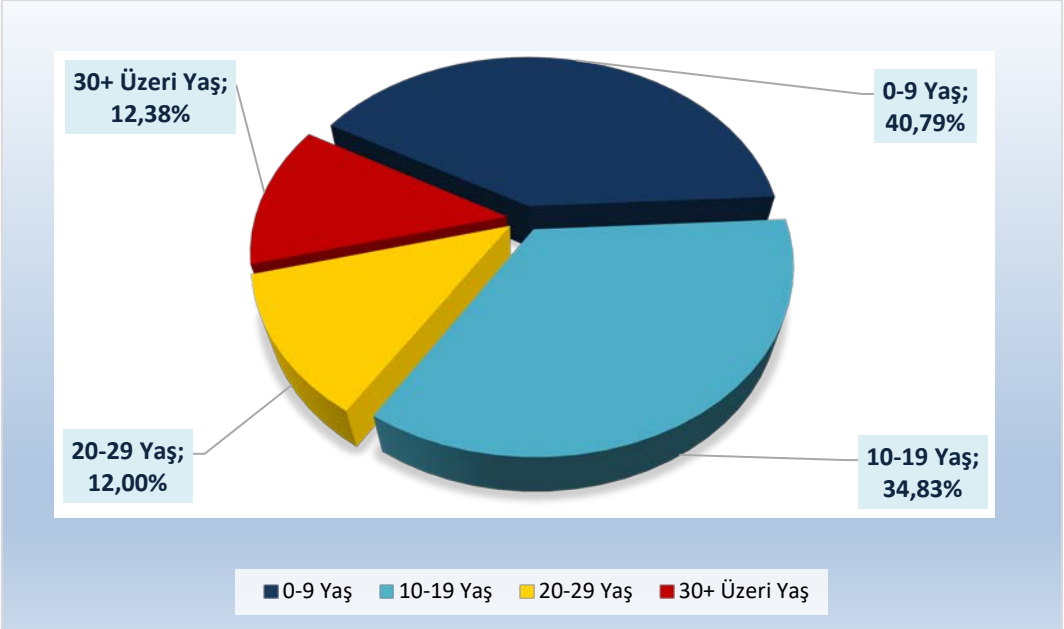
Tablo 27: Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

(1000 DWT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30+ Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	3	3.482	4,30%	5	6.699	8,28%	6	7.469	9,23%	50	63.251	78,18%	64	80.901
1500-5999	21	65.566	8,28%	50	193.316	24,42%	48	163.324	20,63%	121	369.334	46,66%	240	791.540
6000-9999	8	57.462	11,43%	23	171.883	34,19%	18	143.651	28,57%	18	129.794	25,81%	67	502.790
10000-34999	26	529.777	26,02%	50	895.003	43,95%	15	244.419	12,00%	18	367.227	18,03%	109	2.036.426
35000-52999	7	270.131	24,20%	13	576.040	51,61%	6	269.997	24,19%	0	0	0,00%	26	1.116.168
53000-79999	10	618.665	61,96%	5	307.658	30,81%	1	72.171	7,23%	0	0	0,00%	16	998.494
80000-119999	5	434.611	100,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	5	434.611
120000+	7	1.084.165	69,97%	3	465.403	30,03%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	10	1.549.568
Genel Toplam	**87**	**3.063.861**	40,79%	**149**	**2.616.002**	34,83%	**94**	**901.031**	12,00%	**207**	**929.606**	12,38%	**537**	**7.510.500**

Kaynak : İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 34 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



Grafik (34)'te görüldüğü üzere 1000 DWT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %40,79'u 0-9 yaş grubunda, %34,83'ü 10-19 yaş grubunda, %12,00'ı 20-29 yaş grubunda ve %12,38'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

2.2.4.Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

Bu bölümde kullanılan tablolardaki veriler SSMR yayınlarından yararlanılarak hazırlanmış olup, gemi sayı ve tonaj bilgilerindeki farklılıkların, SSMR yabancı kaynaklı yayında bazı gemi tiplerinin değerlendirilmeye alınmamasından kaynaklanmaktadır.

Tablo (28)'de, 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999 – 2019 yılları arasındaki gelişimi yer almaktadır. 1999 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 9,6 milyon DWT olup, bunun %90'ı Türk Bayraklı,

%10'u ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2019 Yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında 28,6 milyon DWT'nin %24'ü Türk Bayrağında, %76'sı ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1 Ocak 2019 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2018 yılı başı ile 2019 yılı başına göre %0,1'lik bir düşüş gerçekleşmiştir.

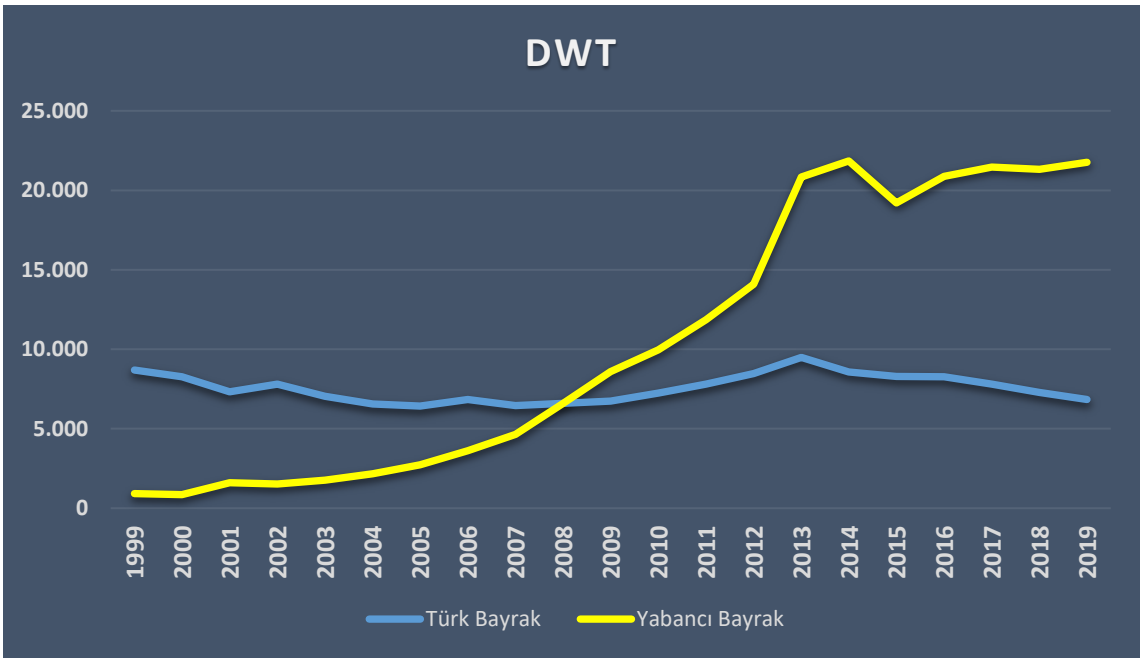
Tablo 28: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

Yıllar	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		Yıllık Değişim %
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	
1999	448	8.697	90%	69	915	10%	517	9.612	
2000	456	8.269	91%	96	855	9%	552	9.124	-5,1%
2001	445	7.321	82%	107	1.607	18%	552	8.928	-2,1%
2002	451	7.815	84%	117	1.514	16%	568	9.329	4,5%
2003	432	7.045	80%	147	1.772	20%	579	8.817	-5,5%
2004	408	6.556	75%	163	2.159	25%	571	8.715	-1,2%
2005	420	6.427	70%	237	2.725	30%	657	9.152	5,0%
2006	432	6.844	65%	353	3.609	35%	785	10.453	14,2%
2007	446	6.464	58%	424	4.650	42%	870	11.114	6,3%
2008	490	6.592	50%	513	6.591	50%	1.003	13.183	18,6%
2009	520	6.736	44%	636	8.592	56%	1.156	15.328	16,3%
2010	560	7.246	42%	665	9.954	58%	1.225	17.201	12,2%
2011	547	7.797	40%	672	11.863	60%	1.219	19.660	14,3%
2012	523	8.479	38%	642	14.093	62%	1.165	22.572	14,8%
2013	627	9.488	31%	842	20.838	69%	1.469	30.326	34,4%
2014	599	8.580	28%	890	21.846	72%	1.489	30.427	0,3%
2015	564	8.297	30%	834	19.209	70%	1.398	27.507	-9,6%
2016	551	8.272	28%	984	20.879	72%	1.535	29.151	6,0%
2017	525	7.800	27%	1.022	21.465	73%	1.547	29.265	0,4%
2018	483	7.288	25%	1.028	21.323	75%	1.511	28.611	-2,2%
2019	**457**	**6.831**	**24%**	**1.027**	**21.758**	**76%**	**1.484**	**28.589**	**-0,1%**

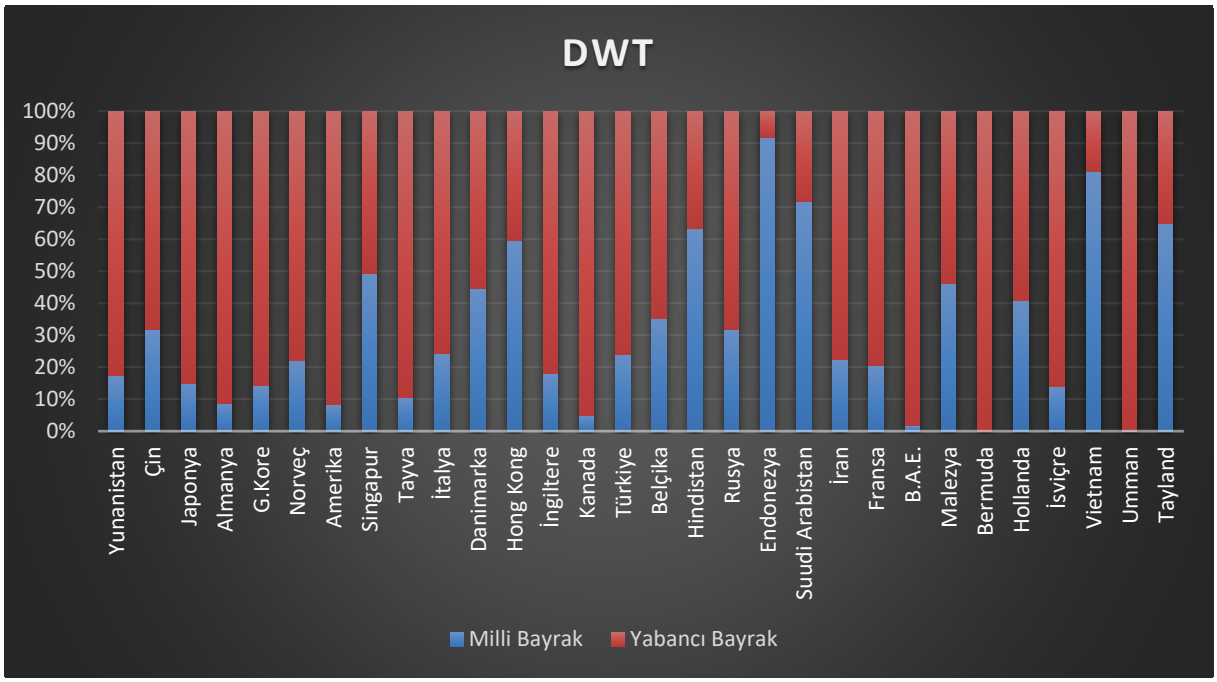
Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2019

1 Ocak 2019 itibariyle Shipping Statistics and Market Review dergisine göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 6,8 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 21,8 milyon DWT'dir.

Grafik 35: Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi



Grafik 36: 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo



Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 380 milyon DWT ile 1. sırada, Çin 270 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 241 milyon DWT ile 3. sırada ve Almanya 95 milyon DWT 4. sırada yer almaktadır.

Tablo 29: 1 Ocak 2019 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri

(1000 GT ve Üzeri)

Kontrol Ülkesi		Milli Bayrak				Yabancı Bayrak				Toplam Filo				Yıllık Değişim %	Yabancı Bayrak DWT %
2019 Yılı DWT Sıralaması		Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş		
1	Yunanistan	686	65.616	49	14.6	4.164	314.665	2.111	11.2	4.850	380.281	2.161	11.7	4.0	82.7
2	Çin	2.987	85.579	881	12.2	2.676	184.601	2.899	11.4	5.663	270.180	3.780	11.8	13.9	68.3
3	Japonya	820	35.724	154	11.9	3.280	206.179	1.698	8.2	4.100	241.904	1.852	8.9	-0.8	85.2
4	Almanya	187	8.320	600	15.6	2.603	87.191	3.795	11.7	2.790	95.511	4.394	12.0	-9.7	91.3
5	G. Kore	709	11.374	110	17.9	916	68.143	468	11.2	1.625	79.517	578	14.1	-0.9	85.7
6	Norveç	539	16.676	59	15.6	1.197	58.284	466	13.5	1.736	74.960	525	14.1	2.8	77.8
7	Amerika	208	4.975	90	22.2	970	54.570	199	13.8	1.178	59.545	288	15.3	-11.6	91.6
8	Singapur	712	27.055	353	9.4	720	27.768	390	14.3	1.432	54.823	743	11.9	3.3	50.7
9	Tayvan	119	5.485	156	16.3	839	46.054	865	12.5	958	51.539	1.021	13.0	0.0	89.4
10	İtalya	437	11.625	75	17.6	663	36.418	1.328	10.8	1.100	48.043	1.403	13.5	-5.2	75.8
11	Danimarka	363	20.337	1.419	14.3	564	25.407	1.027	11.1	927	45.745	2.446	12.4	5.4	55.5
12	Hong Kong	422	22.412	28	9.0	510	15.171	48	18.7	932	37.584	77	14.3	-11.7	40.4
13	İngiltere	189	5.737	107	13.2	568	26.251	578	11.8	757	31.987	685	12.2	5.4	82.1
14	Kanada	125	1.529	7	25.1	398	30.021	921	10.7	523	31.550	929	14.1	3.2	95.2
15	Türkiye	**457**	**6.831**	**107**	21.4	**1.027**	**21.758**	**222**	19.0	**1.484**	**28.589**	**329**	19.8	-0.9	76.1
16	Belçika	82	9.917	1	10.5	165	18.185	79	9.9	247	28.103	80	10.1	30.4	64.7
17	Hindistan	627	15.532	20	13.9	143	8.967	7	12.2	770	24.499	27	13.6	-1.4	36.6
18	Rusya	1.114	7.144	89	29.0	338	15.373	36	19.5	1.452	22.517	126	26.8	0.8	68.3
19	Endonezya	1.855	18.150	212	23.3	80	1.639	16	19.2	1.935	19.789	228	23.1	4.1	8.3
20	Suudi Arabistan	107	12.846	8	14.9	46	5.058	1	18.1	153	17.904	8	15.9	5.6	28.3
21	İran	145	3.914	105	19.7	57	13.436	-	14.1	202	17.349	105	18.1	-3.2	77.4
22	Fransa	109	3.257	220	14.5	204	12.707	934	10.3	313	15.964	1.154	11.8	7.4	79.6
23	B.A.E.	45	232	3	14.0	492	13.973	121	20.3	537	14.205	125	19.8	-2.1	98.4
24	Malezya	198	6.400	21	17.4	127	7.449	1	14.4	325	13.848	22	16.2	-3.7	53.8
25	Bermuda	-	-	-	-	67	11.796	0	9.5	67	11.796	0	9.5	12.2	100.0
26	Hollanda	564	4.706	194	12.6	309	6.837	70	13.7	873	11.542	264	13.0	-7.9	59.2
27	İsviçre	30	1.225	4	8.0	165	7.450	7	11.3	195	8.675	10	10.8	-8.3	85.9
28	Vietnam	809	7.012	40	12.5	115	1.611	4	18.9	924	8.624	44	13.3	-2.4	18.7
29	Umman	5	6	-	12.0	44	7.871	1	8.1	49	7.877	1	8.5	1.1	99.9
30	Tayland	306	4.710	29	25.9	73	2.530	31	15.1	379	7.241	60	23.8	-9.7	34.9
30 Ülke Toplamı		**14.956**	**424.324**	**5.141**	16.5	**23.520**	**1.337.366**	**18.324**	12.2	**38.476**	**1.761.690**	**23.465**	13.8	2.4	75.9
Diğer		2.264	32.316	222	23.6	2.565	72.958	394	24.7	4.829	105.275	616	24.2	4.0	69.3
Ara Toplam		17.220	456.640	5.363	17.4	26.085	1.410.324	18.719	13.0	43.305	1.866.964	24.081	14.7	2.5	75.5
Bilinmeyen										434	5.852	1 93	24.2	93.5	
Dünya Toplamı										**43.739**	**1.872.817**	**24.274**	14.8	2.6	

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2019

Dünya filosunda en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2019 itibariyle (1000 GT ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Çin'in 2'inci, Japonya'nın 3'üncü olduğu sıralamada Türkiye 15. sırada yer almıştır.

2018 yılına nazaran Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı %75'ten, 2019 yılı başı itibariyle %76'ya yükselmiştir.

30 Ülkenin DWT olarak %24,5'i milli bayraklarında, %75,5'i ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Tablo 30: 1 Ocak 2019 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu

(300 GT ve Üzeri)

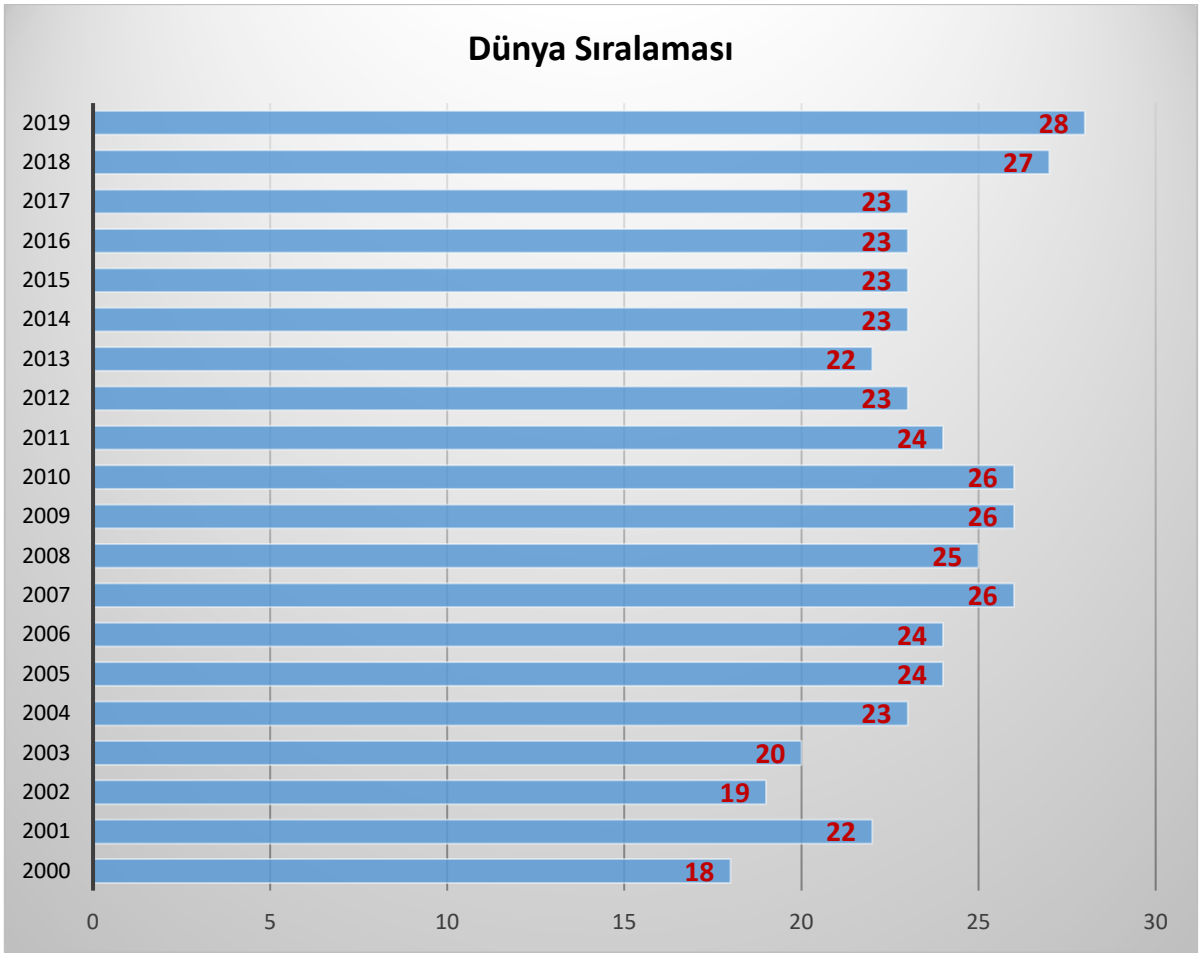
2019 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2018				1 Ocak 2019				DWT %	Yıllık Değişim %
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Panama	6.395	212.134	326.118	3.132	6.398	211.917	323.031	3.291	17.2	-0.9
2	Marşal Adaları	3.117	140.951	229.735	1.282	3.255	146.245	237.316	1.267	12.6	3.3
3	Liberya	3.160	139.109	218.893	3.798	3.332	149.541	236.874	3.876	12.6	8.2
4	Hong Kong (SAR)	2.462	112.401	180.585	2.932	2.544	124.263	197.725	3.454	10.5	9.5
5	Singapur	2.333	82.723	124.563	2.226	2.326	84.497	126.533	2.345	6.7	1.6
6	Malta	2.036	71.445	107.748	1.519	1.998	73.890	109.635	1.590	5.8	1.8
7	Çin	3.224	51.855	80.288	856	3.414	55.194	86.121	893	4.6	7.3
8	Yunanistan	946	41.129	72.201	44	913	39.573	69.099	50	3.7	-4.3
9	Bahama	1.133	52.571	64.788	177	1.146	54.383	65.727	177	3.5	1.5
10	İngiltere	767	30.671	41.854	816	735	30.755	42.844	826	2.3	2.4
11	Japonya	2.640	25.429	36.792	84	2.552	27.083	38.385	159	2.0	4.3
12	G. Kıbrıs	811	21.544	34.112	446	839	21.801	33.774	461	1.8	-1.0
13	Danimarka	480	16.778	18.715	1.180	504	20.310	22.436	1.494	1.2	19.9
14	Endonezya	3.069	13.658	19.161	213	3.267	14.689	20.564	216	1.1	7.3
15	Portekiz	474	14.793	19.349	945	517	14.667	19.620	907	1.0	1.4
16	Norveç	799	14.990	18.867	60	807	15.099	18.961	62	1.0	0.5
17	Hindistan	878	10.284	17.608	50	883	9.746	16.571	58	0.9	-5.9
18	Suudi Arabistan	137	7.592	13.451	8	125	7.334	13.054	8	0.7	-3.0
19	İtalya	701	15.313	14.489	127	673	14.541	12.904	121	0.7	-10.9
20	Güney Kore	1.028	9.674	13.920	107	1.021	8.763	12.439	110	0.7	-10.6
21	Belçika	83	5.025	8.200	1	92	6.033	10.178	1	0.5	24.1
22	Almanya	265	9.011	9.803	721	246	7.664	8.352	600	0.4	-14.8
23	Rusya	1.486	6.388	7.999	100	1.515	6.542	8.307	102	0.4	3.9
24	Amerika	363	7.333	8.220	232	364	7.326	8.126	241	0.4	-1.1
25	Bermuda	140	10.306	8.653	39	133	9.973	7.929	39	0.4	-8.4
26	Vietnam	1.378	4.566	7.475	38	1.370	4.710	7.710	40	0.4	3.2
27	Antigua & Barbuda	810	6.505	8.505	450	744	5.631	7.478	381	0.4	-12.1
28	**Türkiye**	**805**	**5.441**	**7.638**	**123**	**782**	**5.270**	**7.303**	**120**	**0.4**	**-4.4**
29	Fransa	195	5.534	6.772	199	203	5.777	6.956	220	0.4	2.7
30	Malezya	418	5.583	7.053	22	417	5.656	6.860	23	0.4	-2.7
31	Cayman Adaları	138	4.189	6.020	1	144	4.454	6.611	1	0.4	9.8
32	Hollanda	785	6.124	6.391	249	773	6.138	6.237	246	0.3	-2.4
33	Tayland	556	3.669	6.130	27	565	3.443	5.650	30	0.3	-7.8
34	Tayvan	172	3.188	4.581	142	184	3.820	5.636	160	0.3	23.0
35	Filipinler	948	3.860	5.611	56	1.021	3.716	5.362	52	0.3	-4.4
36	Brezilya	120	2.462	3.972	52	127	2.651	4.310	54	0.2	8.5
37	Kuveyt	45	2.682	4.856	1	40	2.275	4.135	1	0.2	-14.9
38	İran	361	2.685	4.058	99	375	2.747	4.126	106	0.2	1.7
39	Belize	426	1.872	2.901	17	446	1.955	3.079	17	0.2	6.1
40	Yeni Zelanda	218	1.776	2.847	17	219	1.899	3.060	19	0.2	7.5
156	**Toplam**	**53.045**	**1.224.375**	**1.833.549**	**23.102**	**53.732**	**1.261.907**	**1.881.589**	**24.285**	**100**	**2.6**

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2019

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri 40 ülke bazında sıralaması Tablo (30)'dadır. Buna göre dünya filosunun %17,2'sini bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, %12,6'sını bünyesinde bulunduran Marshall Adaları 2. sırada, %12,6'sını bünyesinde bulunduran Liberya ise 3. sırada yer almaktadır.

01.01.2019 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 156 ülke bazında 53732 adet gemi ile 1.881.589.000 DWT /1.261.907.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %0,4 ile Türkiye 28. sıraya gerilemiştir.

Grafik 37: Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması



2.2.5.Türk Deniz Ticaret Filosunun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin Deniz Ticaret Filolarının kapasiteleri, DWT olarak 300 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde Tablo (31)'de görülmektedir.

Türkiye'nin komşuları arasında milli ve yabancı filo sıralamasında dünya birincisi olan Yunanistan (69 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (33 milyon DWT) 2. sırada, Rusya (8 milyon DWT) 3. sırada ve Türkiye (7 milyon DWT) ise 4. sırada yer almaktadır.

Tablo 31: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları

(300 GT ve Üzeri)

Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya %	Değişim %
8	Yunanistan	913	69.099	3,70%	-4,30%
12	G.Kıbrıs	839	33.774	1,80%	-1,00%
23	Rusya	1.515	8.307	0,40%	3,90%
28	Türkiye	782	7.303	0,40%	-4,40%
38	İran	375	4.126	0,20%	1,70%
52	Mısır	96	1.383	0,10%	-1,10%
86	Ukrayna	102	272	0,00%	-6,20%
95	Bulgaristan	31	148	0,00%	43,60%
98	Gürcistan	20	126	0,00%	109,60%
109	Suriye	10	62	0,00%	6,10%
119	Romanya	16	41	0,00%	1,00%

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2018

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 380 milyon DWT, Rusya 22 milyon DWT ve İran 17 milyon DWT'dir.

DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

Dünya'da ve Ülkemizde denizyolunun tercih edilmesinin sebepleri, sınır aşımı olmaksızın ulaşım kolaylığı, en güvenli taşıma şekli olması, bir defada en büyük miktarı en çabuk şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu ucuzluk v.b. nedenlerdir.

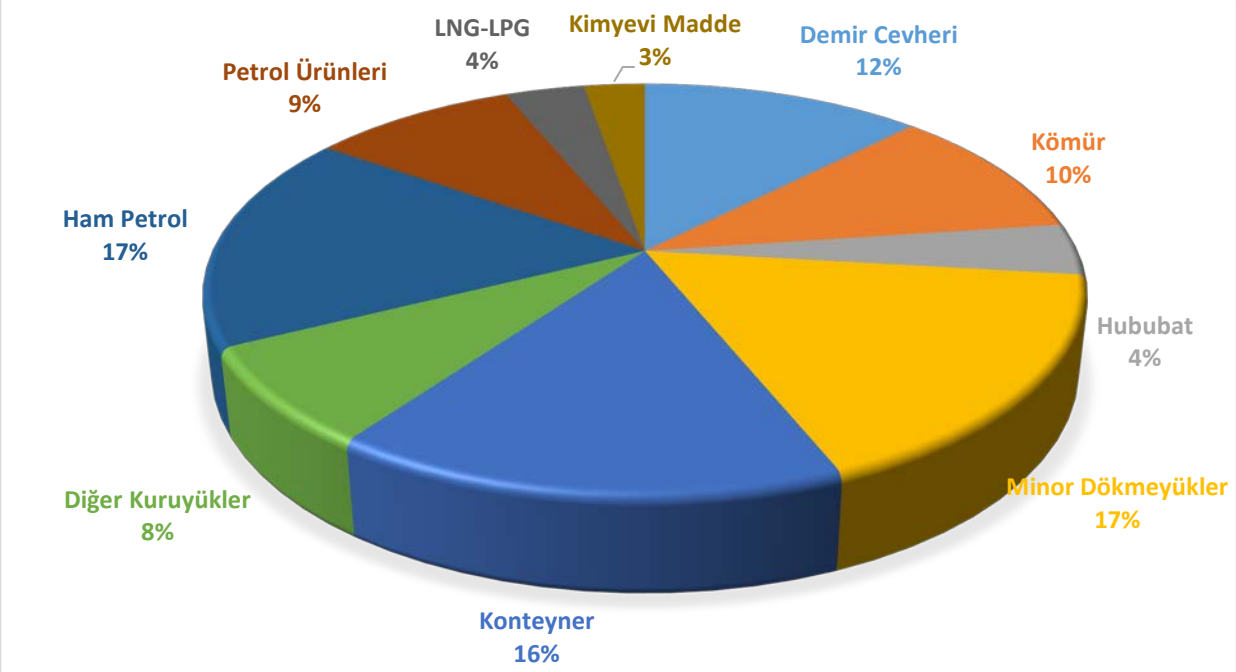
Dünya taşımacılığının 2008-2018 yıllarındaki yüzdelik dağılımı tablosunda 2018 yılında denizyolunun payı %83 olarak gerçekleşmiş olup, 2019 yılı için de öngörülen değer %83'tür.

Tablo 32: Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

Yıllar	Dünya Taşımacılığı (T***üm Yollar***) Milyar Ton	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2008	10,86	-	8,61	79%
2009	9,56	-12%	8,29	87%
2010	10,82	13%	9,13	85%
2011	11,56	7%	9,51	83%
2012	11,83	3%	9,93	84%
2013	12,19	3%	10,26	84%
2014	12,57	3%	10,61	84%
2015	12,85	3%	10,82	84%
2016	13,13	4%	11,14	85%
2017	13,75	4%	11,60	84%
2018	14,28	4%	11,90	83%
2019(*)	14,84	4%	12,26	83%
(*) Öngörülen)				

Kaynak: Clarksons Research Feb.2019

Grafik 38: 2018 Dünya Deniz Taşımacılığı (mton %)



Türkiye konum itibariyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavsak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağındadır.

Bu coğrafi avantaj ayrıca 4500 (8333km) deniz millik sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır.

2018 Yılında dünya deniz ticaretinin %84'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin % 88'i denizyoluyla taşınmıştır.

Tablo 33: 2006-2018 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

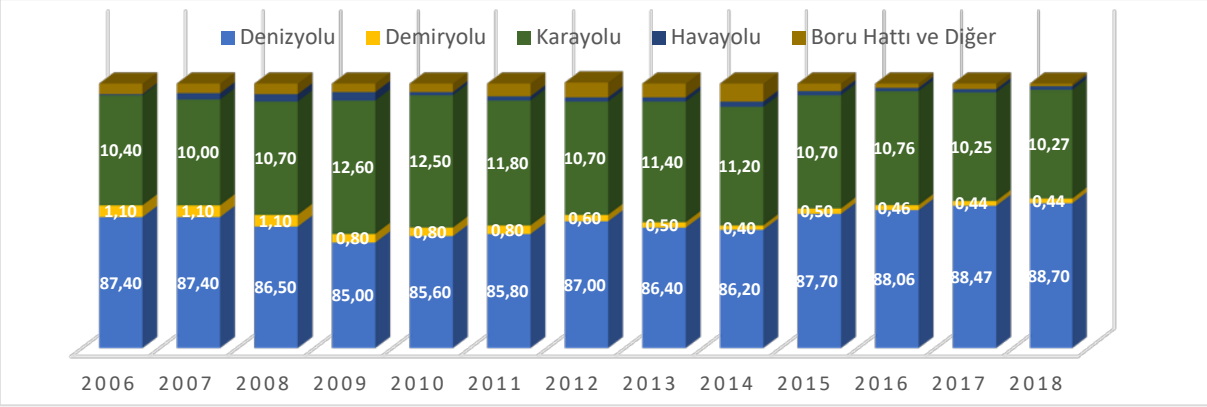
Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru ve Diğer
2006	87,40	1,10	10,40	0,10	1,00
2007	87,40	1,10	10,00	0,60	0,90
2008	86,50	1,10	10,70	0,70	1,00
2009	85,00	0,80	12,60	0,80	0,80
2010	85,60	0,80	12,50	0,30	0,80
2011	85,80	0,80	11,80	0,40	1,20
2012	87,00	0,60	10,70	0,40	1,40
2013	86,40	0,50	11,40	0,40	1,30
2014	86,20	0,40	11,20	0,50	1,70
2015	87,70	0,50	10,70	0,40	0,70
2016	88,06	0,46	10,76	0,32	0,40
2017	88,47	0,44	10,25	0,32	0,52
2018	88,70	0,44	10,27	0,35	0,24

Kaynak: TÜİK

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2018 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %88,70'i Denizyolu ile %10.27'si Karayolu ile, %0.44'ü Demiryolu ile %0.24'ü diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve %0,35'i ise Havayoluyla taşınmıştır.

2018 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak %60,97'si Denizyolu ile %21,00'i Karayolu ile %0,50'si Demiryolu ile %10,81'i Havayoluyla ile ve %6,72's, diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) taşınmıştır.

Grafik 39: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)



Tablo 34: 2018 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Miktar ve Değer Yüzdeleri

YOLLARA GÖRE DIŞ TİCARET			
	YOL ADI	*Miktar Ton %*	*Değer % ABD $*
İHRACAT	Demiryolu	0,48%	0,43%
	Denizyolu	**78,08%**	**62,84%**
	Diğer	0,24%	0,75%
	Havayolu	0,83%	8,19%
	Karayolu	20,38%	27,79%
Toplam		100,00%	100,00%
İTHALAT	Demiryolu	0,42%	0,55%
	Denizyolu	**95,26%**	**59,56%**
	Diğer	0,24%	11,22%
	Havayolu	0,05%	12,79%
	Karayolu	4,04%	15,87%
Toplam		100,00%	100,00%
DIŞ TİCARET	Demiryolu	0,44%	0,50%
	Denizyolu	**88,70%**	**60,97%**
	Diğer	0,24%	6,72%
	Havayolu	0,35%	10,81%
	Karayolu	10,27%	21,00%
Toplam		100,00%	100,00%

Kaynak: TÜİK

TÜİK'ten alınan bilgilerde, 2018 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 22,9 milyar $ belirlenemeyen bir değer yer almakta olup bu değer miktar ve hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden toplama ilave edilememiştir.

2018 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin ihracatının miktar olarak % 78'i, değer olarak ise % 62,84'ü, ithalatta ise miktar olarak % 92,26'sı ve değer olarak % 59,56'si denizyolu ile taşınmıştır. Diğer yollarla taşınan ihracat ve ithalat yüklerinin miktar ve değer bilgileri tablodadır.

2.3.1.Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

Türkiye'nin deniz taşımacılığı hacmindeki gelişmeler; Limanlarımızda işlem gören gemi sayıları, ithalat ve ihracat, kabotaj, transit yük elleçlemeleri, konteyner ve Ro-Ro taşımacılığı, OECD, AB ve KEİ ülkeleriyle dış ticaretimiz dikkate alınarak incelenmiştir.

Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları

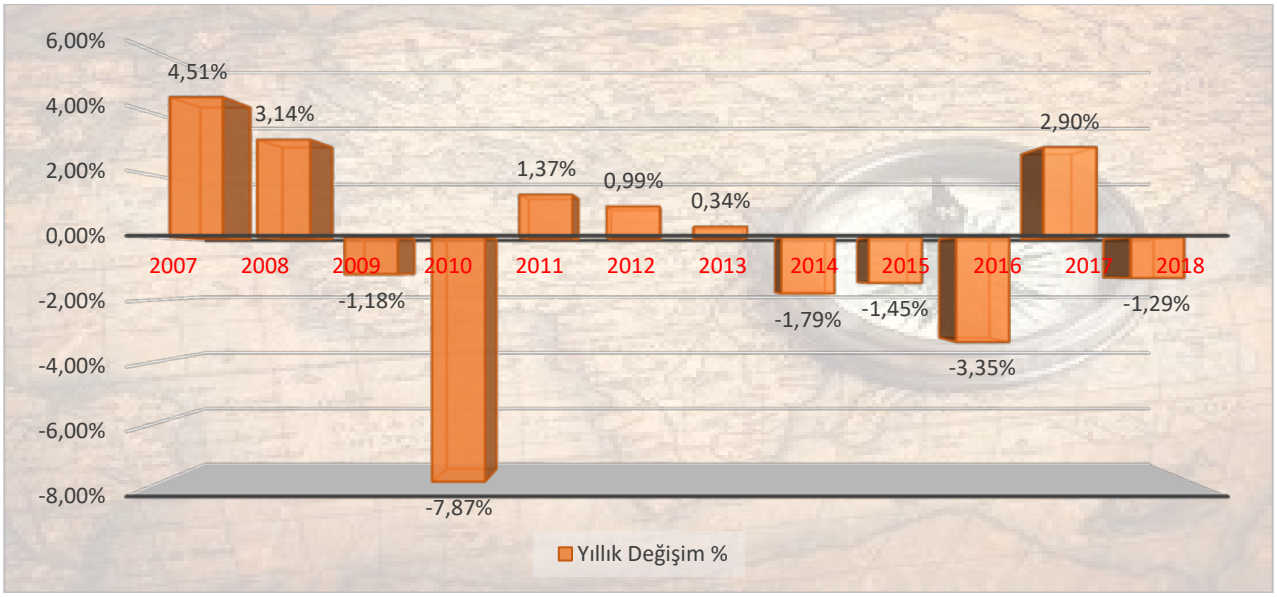
Limanlara gelen gemi sayıları ülkelerin deniz ticaretinin artış ve azalışına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. 2007-2018 yıllarında Limanlarımıza gelen gemi sayıları artış ve azalışları Tablo 35'de görülmektedir.

Tablo 35: Limanlarımıza Gelen Gemi Sayıları

Yıllar	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	Yıllık Değişim %	TB %	YB %
2007	43.662	35.262	78.924	4,51%	55,32%	44,68%
2008	45.362	36.042	81.404	3,14%	55,72%	44,28%
2009	45.813	34.631	80.444	-1,18%	56,95%	43,05%
2010	37.060	37.055	74.115	-7,87%	50,00%	50,00%
2011	37.234	37.900	75.134	1,37%	49,56%	50,44%
2012	38.333	37.542	75.875	0,99%	50,52%	49,48%
2013	39.835	36.295	76.130	0,34%	52,32%	47,68%
2014	38.685	36.081	74.766	-1,79%	51,74%	48,26%
2015	38.397	35.288	73.685	-1,45%	52,11%	47,89%
2016	37.644	33.576	71.220	-3,35%	52,86%	47,14%
2017	38.263	35.043	73.306	2,90%	52,20%	47,80%
2018	38.219	34.141	72.360	-1,29%	-0,11%	-2,57%

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 40: 2007-2018 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları Değişimleri



Tablo 36: 2018 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'ları

LİMAN BAŞKANLIKLARI	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	GT	Gemi Sayısı	GT	Gemi Sayısı	GT
İZMİT	4.323	21.723.998	5.665	122.040.416	9.988	143.764.413
AMBARLI	1.869	20.242.928	2.214	82.489.972	4.083	102.732.900
ALİAĞA	1.775	11.527.292	3.466	77.830.908	5.241	89.358.200
MERSİN	940	9.278.514	3.373	76.248.369	4.313	85.526.883
İSKENDERUN	1.576	6.704.508	3.215	60.409.715	4.791	67.114.223
GEMLİK	1.612	9.985.753	2.320	53.545.266	3.932	63.531.019
TEKİRDAĞ	1.068	5.434.899	1.413	37.810.874	2.481	43.245.773
BOTAŞ	201	2.778.079	634	37.878.178	835	40.656.257
İZMİR	740	5.595.426	1.307	25.814.563	2.047	31.409.989
TUZLA	2.091	17.019.202	1.041	11.057.220	3.132	28.076.422
YALOVA	973	7.485.746	513	8.542.163	1.486	16.027.909
SAMSUN	1.156	3.398.982	1.932	11.120.464	3.088	14.519.446
İSTANBUL	1.860	3.402.363	529	7.781.510	2.389	11.183.874
KARABİGA	830	1.492.289	473	9.077.045	1.303	10.569.334
KDZ. EREĞLİ	542	2.210.330	369	6.396.326	911	8.606.656
ZONGULDAK	255	1.323.262	355	6.452.333	610	7.775.595
ANTALYA	404	2.566.454	335	4.883.362	739	7.449.816
ÇEŞME	1.631	5.283.016	467	1.077.057	2.098	6.360.073
BANDIRMA	905	1.854.430	703	3.748.951	1.608	5.603.381
GÜLLÜK	1.240	1.868.680	423	3.452.073	1.663	5.320.754
TAŞUCU	184	182.747	808	5.066.640	992	5.249.387
KUŞADASI	454	62.566	275	3.881.807	729	3.944.373
TRABZON	267	839.848	412	2.789.429	679	3.629.277
ÇANAKKALE	1.020	1.155.353	133	1.818.226	1.153	2.973.579
BODRUM	1.644	567.532	382	1.172.119	2.026	1.739.650
MARMARA AD.	727	647.075	98	469.108	825	1.116.183
BARTIN	97	157.208	263	922.816	360	1.080.024
ÜNYE	373	671.695	82	388.204	455	1.059.899
İĞNEADA	82	6.520	45	1.017.893	127	1.024.413
KARASU	75	90.484	175	855.395	250	945.879
HOPA	334	267.457	73	380.361	407	647.818
RİZE	221	418.172	32	188.671	253	606.843
MARMARİS	472	193.656	117	306.390	589	500.046
TİREBOLU	81	455.863	2	17.025	83	472.888
FETHİYE	460	110.484	214	311.517	674	422.001
İNEBOLU	215	310.417	27	83.871	242	394.288
ALANYA	45	62.515	67	324.120	112	386.635
DİKİLİ	154	27.619	102	340.451	256	368.070
AYVALIK	979	320.776	1	74	980	320.850
BOZCAADA	227	137.949	2	71.612	229	209.561

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 37: 2018 Limanlarımıza Gelen Türk/Yabancı Gemi Sayıları ve GT'ları (Devam)

LİMAN BAŞKANLIKLARI	TÜRK BAYRAKLI		YABANCI BAYRAKLI		TOPLAM	
	Gemi Sayısı	GT	Gemi Sayısı	GT	Gemi Sayısı	GT
FATSA	65	42.239	41	112.250	106	154.489
GİRESUN	47	21.292	25	85.058	72	106.350
GÖCEK	93	85.359	5	2.860	98	88.219
KAŞ	512	77.391	2	9.475	514	86.866
EDREMİT	446	70.525	0	0	446	70.525
SİNOP	159	33.926	9	24.748	168	58.674
ERDEK	185	57.624	0	0	185	57.624
SÜRMENE	127	30.098	1	2.996	128	33.094
AMASRA	91	28.305	1	2.545	92	30.850
GÖKÇEADA	250	27.079	0	0	250	27.079
MUDANYA	86	22.793	0	0	86	22.793
KARATAŞ	750	21.520	0	0	750	21.520
VAKFIKEBİR	57	17.557	0	0	57	17.557
ENEZ	165	13.353	0	0	165	13.353
PAZAR	43	12.381	0	0	43	12.381
FOÇA	232	11.895	0	0	232	11.895
ŞİLE	131	9.914	0	0	131	9.914
ORDU	51	9.332	0	0	51	9.332
KEFKEN	159	8.939	0	0	159	8.939
SİLİVRİ	69	7.653	0	0	69	7.653
GERZE	29	6.501	0	0	29	6.501
AYANCIK	56	3.818	0	0	56	3.818
FİNİKE	35	3.185	0	0	35	3.185
GÖRELE	14	3.152	0	0	14	3.152
KEMER	169	2.536	0	0	169	2.536
CİDE	41	2.014	0	0	41	2.014
MANAVGAT	21	1.501	0	0	21	1.501
ANAMUR	19	908	0	0	19	908
DATÇA	15	217	0	0	15	217
TOPLAM	38.219	148.495.100	34.141	668.302.426	72.360	816.797.526

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2018 Yılında Liman Başkanlıkları itibariyle limanlarımıza gelen gemi sayıları ve GT'ları incelendiğinde, toplam 72.360 adet gemi ile toplam 816.797.526 GT olan gemilerin;

- Adet olarak %14, tonaj olarak %18 İzmit limanına,
- Adet olarak %6, tonaj olarak %13 Ambarlı limanına
- Adet olarak %7, tonaj olarak %11 Aliağa limanına,
- Adet olarak %6, tonaj olarak %10 ise Mersin limanına

Geldiği görülmektedir.

2018 Yılında Ülkemiz limanlarına gelen gemilerin toplam GT'a oranı, yabancı bayraklı gemilerin 668.302.426 GT ile %82'si, Türk Bayraklı gemilerin 148.495.100 GT ile %18'dr.

2.3.2.Kabotaj Yük Taşımaları

Türk liman ve iskelelerinde 2007-2018 yıllarını kapsayan kabotaj taşıma olarak yükleme ve boşaltma arasındaki farklılıklar sebebiyle sadece yükleme miktarları dikkate alınmıştır. (yükleme ve boşaltma miktarlarının eksik veya fazla yazılması, kum boşaltmaları v.s.)

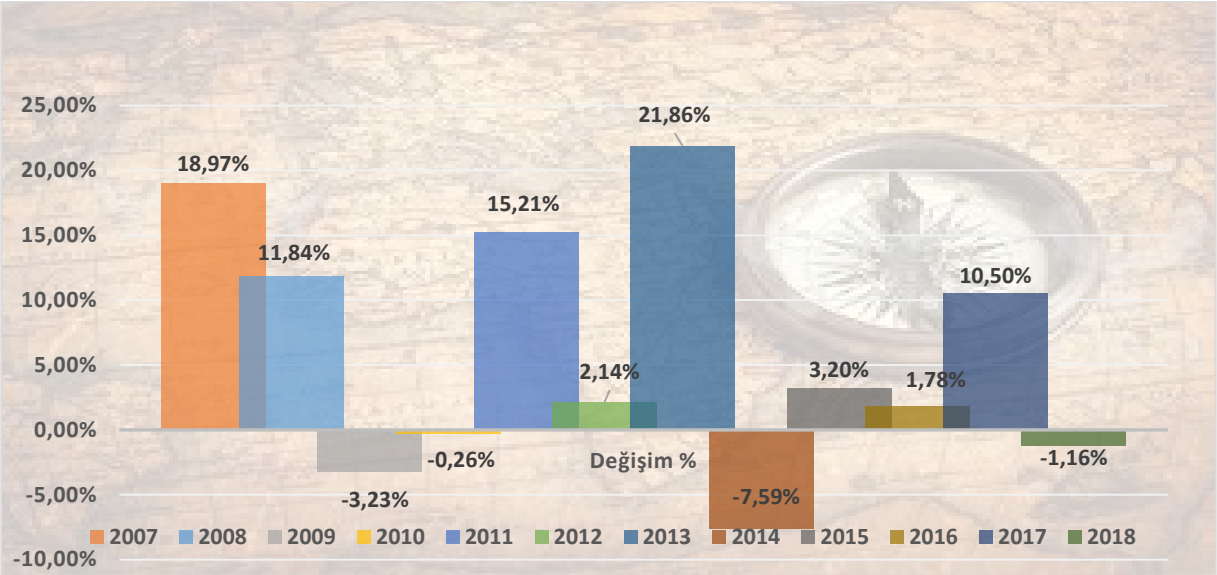
01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. 2007 – 2018 Yıllarında gerçekleşen kabotaj taşıması miktarları ile değişim bilgileri Tablo 38'dedir.

Tablo 38: 2007-2018 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim %
2007	18.004.619	18,97%
2008	20.136.037	11,84%
2009	19.485.900	-3,23%
2010	19.434.485	-0,26%
2011	22.389.570	15,21%
2012	22.869.458	2,14%
2013	27.868.157	21,86%
2014	25.753.831	-7,59%
2015	26.578.284	3,20%
2016	27.050.225	1,78%
2017	29.898.010	10,50%
2018	29.550.554	-1,16%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 41: 2007-2018 Kabotaj Taşımacılığı Değişim Yüzdeleri (%)



2018 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla %1,16 azalış ile 29.550.554 ton yük taşınmıştır. 2007-2018 yılları arasında kabotaj taşımacılığı %64 artmıştır.

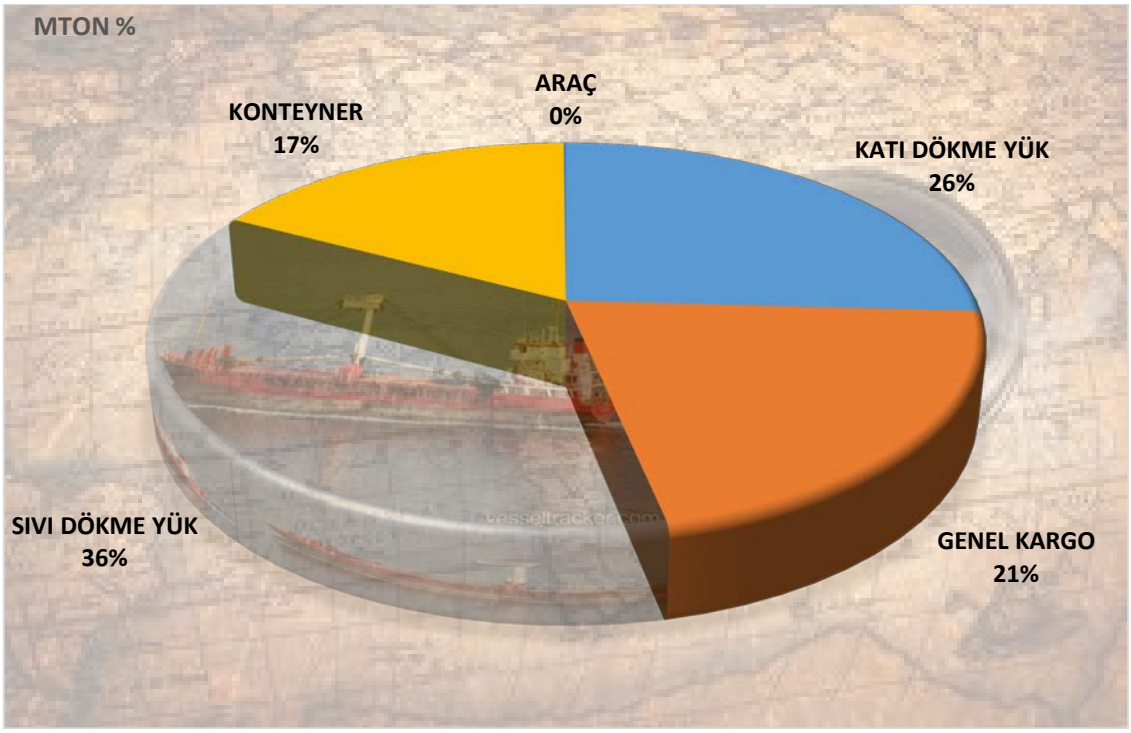
Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo sıralamasında, %36 ile Sıvı Dökme Yük, %26 ile Katı Dökme Yük, %21 ile Genel Kargo, %17 ile Konteyner ve %0,1 Araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 39: 2018 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (mton)

KARGO TİPİ	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TOPLAM KABOTAJ	% Pay
KATI DÖKME YÜK	7.387.667	8.019.732	15.407.399	26%
GENEL KARGO	6.127.024	6.277.564	12.404.588	21%
SIVI DÖKME YÜK	11.011.558	10.473.399	21.484.957	36%
KONTEYNER	4.997.254	5.203.620	10.200.874	17%
ARAÇ	27.051	30.976	58.027	0%
TOPLAM	**29.550.554**	**30.005.291**	**59.555.845**	**100%**

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 42: 2018 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)



Tablo 40: 2018 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton %)

Liman Başkanlığı	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	TOPLAM KABOTAJ	Limandaki Toplam Elleçleme İçindeki Kabotaj Payı %
KOCAELİ	5.442.083	5.637.060	11.079.143	18,6%
İSKENDERUN	5.385.047	1.373.430	6.758.477	11,3%
ALİAĞA	4.997.570	1.375.636	6.373.206	10,7%
AMBARLI	1.526.169	2.477.296	4.003.465	6,7%
TEKİRDAĞ	720.165	2.990.610	3.710.775	6,2%
GEMLİK	1.481.524	1.410.394	2.891.918	4,9%
KDZ.EREĞLİ	921.721	1.745.528	2.667.249	4,5%
İSTANBUL	62.328	2.312.804	2.375.132	4,0%
SAMSUN	1.304.187	830.553	2.134.740	3,6%
ANTALYA	452.635	1.541.371	1.994.006	3,3%
BOTAŞ	0	1.895.576	1.895.576	3,2%
KARABİGA	828.541	1.062.643	1.891.184	3,2%
ÇANAKKALE	1.648.931	44.044	1.692.975	2,8%
TUZLA	737.405	625.327	1.362.732	2,3%
MERSİN	352.783	810.995	1.163.778	2,0%
ÜNYE	686.196	434.735	1.120.931	1,9%
MARMARA AD.	1.021.063	1.272	1.022.335	1,7%
BANDIRMA	558.734	411.258	969.992	1,6%
İZMİR	341.113	587.608	928.721	1,6%
RİZE	11.000	561.983	572.983	1,0%
İNEBOLU	423.525	84.300	507.825	0,9%
TRABZON	160.166	326.377	486.543	0,8%
TİREBOLU	0	433.957	433.957	0,7%
YALOVA	500	348.664	349.164	0,6%
HOPA	126.197	137.575	263.772	0,4%
ZONGULDAK	110.880	131.903	242.783	0,4%
BARTIN	98.359	47.345	145.704	0,2%
GÜLLÜK	126.997	2.200	129.197	0,2%
GÖCEK	0	101.293	101.293	0,2%
BODRUM	0	94.400	94.400	0,2%
ALANYA	0	53.394	53.394	0,1%
ÇEŞME	0	43.950	43.950	0,1%
FATSA	0	28.478	28.478	0,0%
AMASRA	20.330	0	20.330	0,0%
MARMARİS	0	18.493	18.493	0,0%
BOZCAADA	0	7.858	7.858	0,0%
GİRESUN	0	5.785	5.785	0,0%
DİKİLİ	4.311	196	4.507	0,0%
KARASU	0	3.420	3.420	0,0%
ERDEK	0	2.119	2.119	0,0%
TAŞUCU	0	1.740	1.740	0,0%
VAKFIKEBİR	0	1.700	1.700	0,0%
İĞNEADA	94	18	112	0,0%
TOPLAM	29.550.554	30.005.291	59.555.845	100,0%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2018 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde %18 ile Kocaeli limanı, %11 ile İskenderun limanı ve %10 ile Aliağa limanı ilk üç sırada yer almıştır.

Kabotaj yüklemesinde Kocaeli ve İskenderun limanları %18 ile 1. sırada, Aliağa limanı ise %17 ile 2. sırada yer almaktadır.

Kabotaj boşaltmasında, Kocaeli limanı %19 ile 1. sırada, Tekirdağ limanı %10 ile 2. sırada ve Ambarlı limanı %8 ile 3. sırada yer almaktadır.

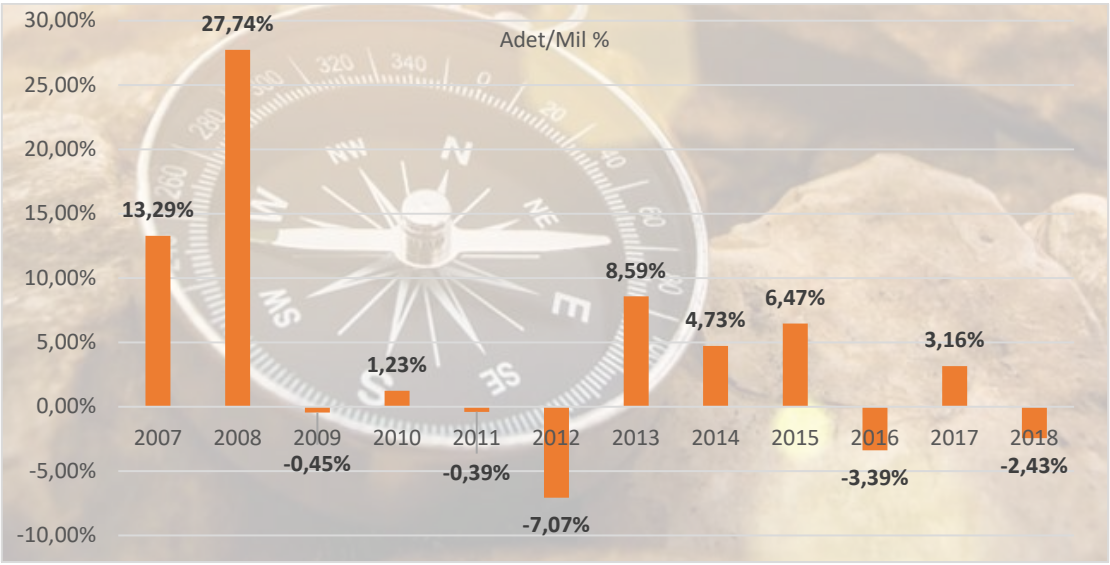
Tablo 41: 2007-2018 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim %	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2007	8.161.999	5,00%	59.942.527	13,29%
2008	8.866.797	8,64%	82.950.808	27,74%
2009	9.315.772	5,06%	82.580.396	-0,45%
2010	9.400.735	0,91%	83.607.444	1,23%
2011	10.402.917	10,66%	83.283.519	-0,39%
2012	10.710.645	2,96%	77.785.568	-7,07%
2013	11.318.561	5,68%	85.096.902	8,59%
2014	12.166.505	7,49%	89.322.962	4,73%
2015	13.042.399	7,20%	95.505.115	6,47%
2016	13.050.241	0,06%	92.267.227	-3,39%
2017	12.638.289	-3,15%	95.185.009	3,16%
2018	13.159.820	4,13%	92.868.442	-2,4%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosunda 2007 yılından 2018 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. 2007-2018 yıllarında kabotajda taşınan araç sayılarındaki en büyük artış %27,74 olarak gerçekleşmiştir. 2018 yılında araç sayısında %4,13 artış, adet x mil'de ise %2,4 düşüş gerçekleşmiştir. 2007-2018 yıllarında taşınan araç sayısı %61 artmıştır.

Grafik 43: 2007-2018 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı



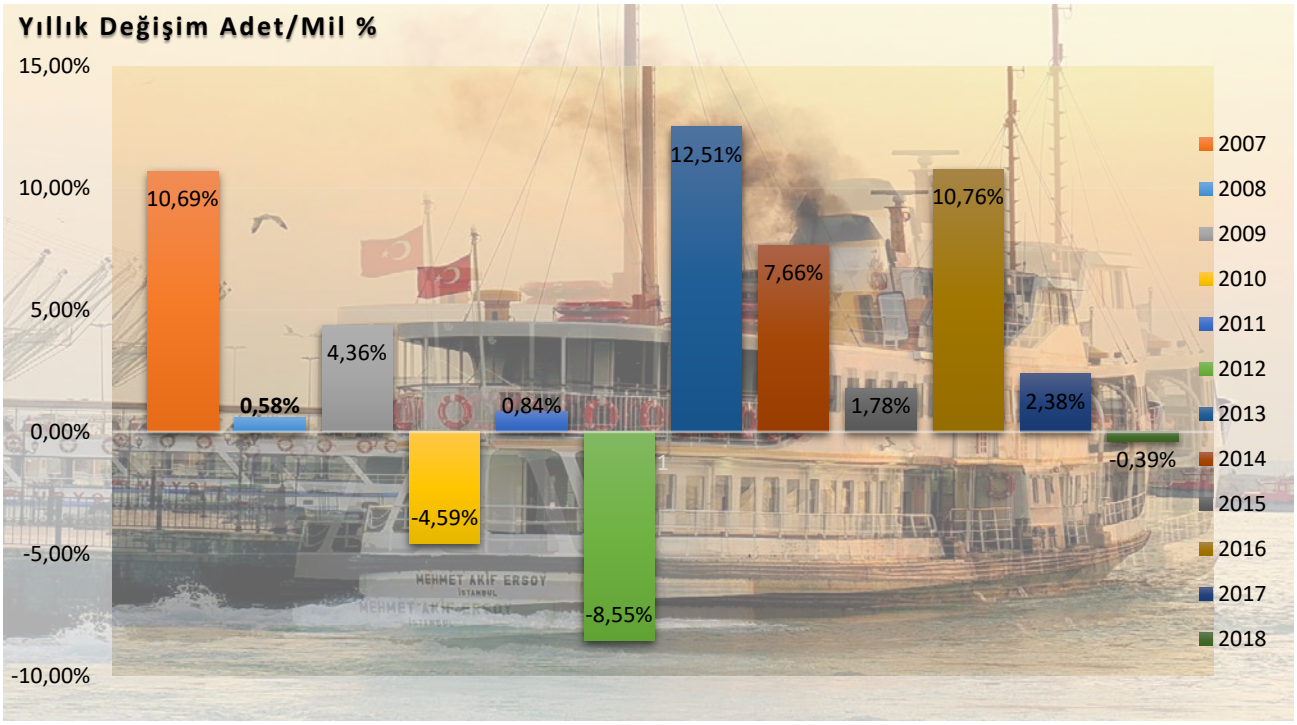
Tablo 42: 2007-2018 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil)

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim %	Yolcu (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2007	149.824.929	10,70%	842.975.355	10,69%
2008	151.645.639	1,22%	847.917.253	0,58%
2009	159.194.370	4,98%	886.609.389	4,36%
2010	154.198.088	-3,14%	847.715.977	-4,59%
2011	156.842.003	1,71%	854.909.150	0,84%
2012	159.076.921	1,42%	787.572.051	-8,55%
2013	164.426.997	3,36%	900.226.869	12,51%
2014	161.048.004	-2,06%	974.923.011	7,66%
2015	163.723.544	1,66%	992.592.392	1,78%
2016	148.101.589	-9,54%	1.112.255.126	10,76%
2017	137.195.691	-7,36%	1.138.826.307	2,38%
2018	139.556.332	1,72%	1.134.349.263	-0,39%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2018 Yılında kabotajda taşınan yolcu sayısı %1,72 artmış, yolcu adet x mil ise %0,39 azalmıştır.

Grafik 44: 2007-2018 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı



Tablo 43: 2016-2018 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları

GEMİ CİNSLERİ	2016			2017			2017		
	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TOPLAM İÇİNDEKİ %'Sİ	Yıllık Değişim %	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TOPLAM İÇİNDEKİ %'Sİ	Yıllık Değişim %	TEŞVİK MİKTARI (TL)	TOPLAM İÇİNDEKİ %'Sİ	Yıllık Değişim %
Balıkçı Gemileri	182.649.492	26,73	21,62	174.647.502	23	-4	156.938.218	24	-10
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	75.294.500	11,02	8,97	93.572.921	13	24	91.132.368	14	-3
Ticari Yatlar	19.608.342	2,87	-20,01	24.099.707	3	23	9.803.185	2	-8
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	292.115.517	42,75	6,18	326.041.046	44	12	280.094.906	43	-17
Tankerler	49.572.014	7,25	1,96	53.907.870	7	9	50.078.803	8	-7
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	64.079.956	9,38	16,58	73.162.691	10	14	61.514.287	9	-16
TOPLAM	683.319.821	100	9,77	745.431.737	100	9	649.561.768	100	-13

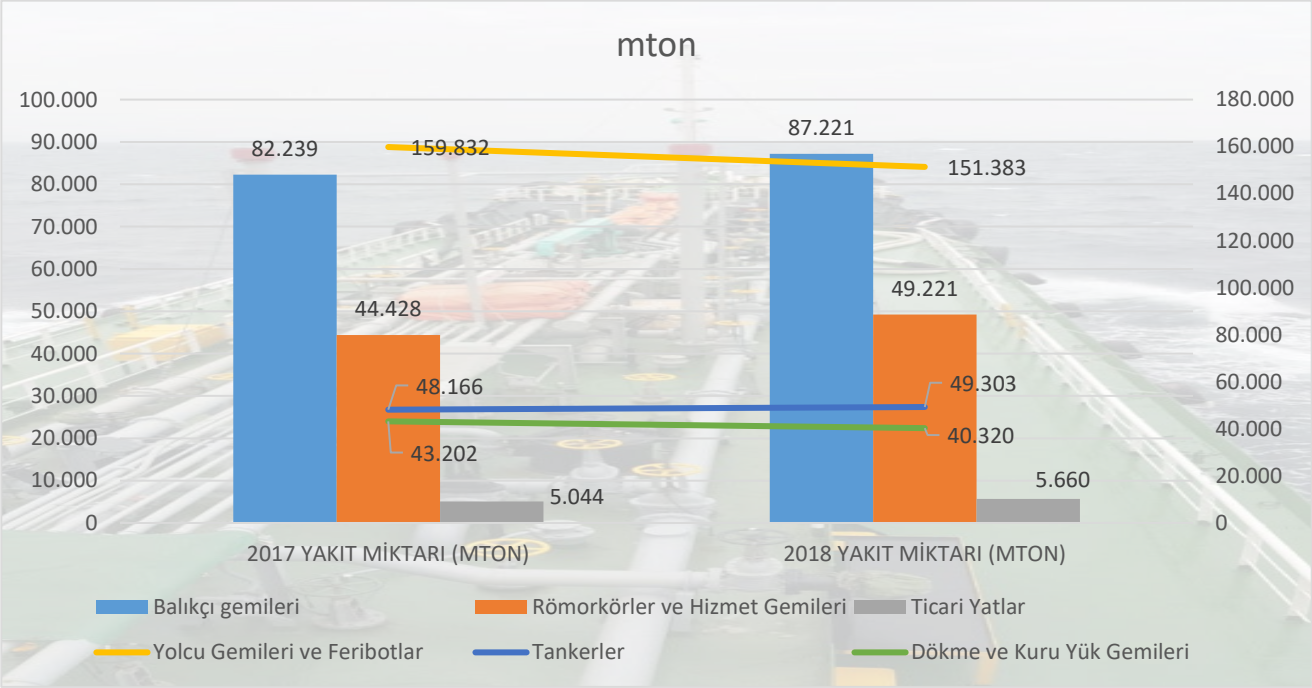
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2016-2018 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2018 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar %43
- Balıkçı Gemileri %24
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri %14
- Dökme ve Kuru yük Gemileri %9
- Tankerler %8
- Ticari Yatlar %2

Oranında teşvikten yararlanmışlardır.

Grafik 45: 2017-2018 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tipleri Dağılımı



Tablo 44: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (MTON)

YILLAR	KAMU SEKTÖRÜNE VERİLEN YAKIT (MTON)	ÖZEL SEKTÖRE VERİLEN YAKIT (MTON)
2004	125.216	115.584
2005	95.183	166.940
2006	92.988	190.457
2007	97.448	204.174
2008	99.576	206.706
2009	96.184	214.464
2010	93.518	227.233
2011	65.533	279.868
2012	35.423	329.311
2013	35.732	317.874
2014	36.689	302.172
2015	54.046	308.792
2016	40.975	338.928
2017	44.339	338.572
2018	48.349	334.757

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

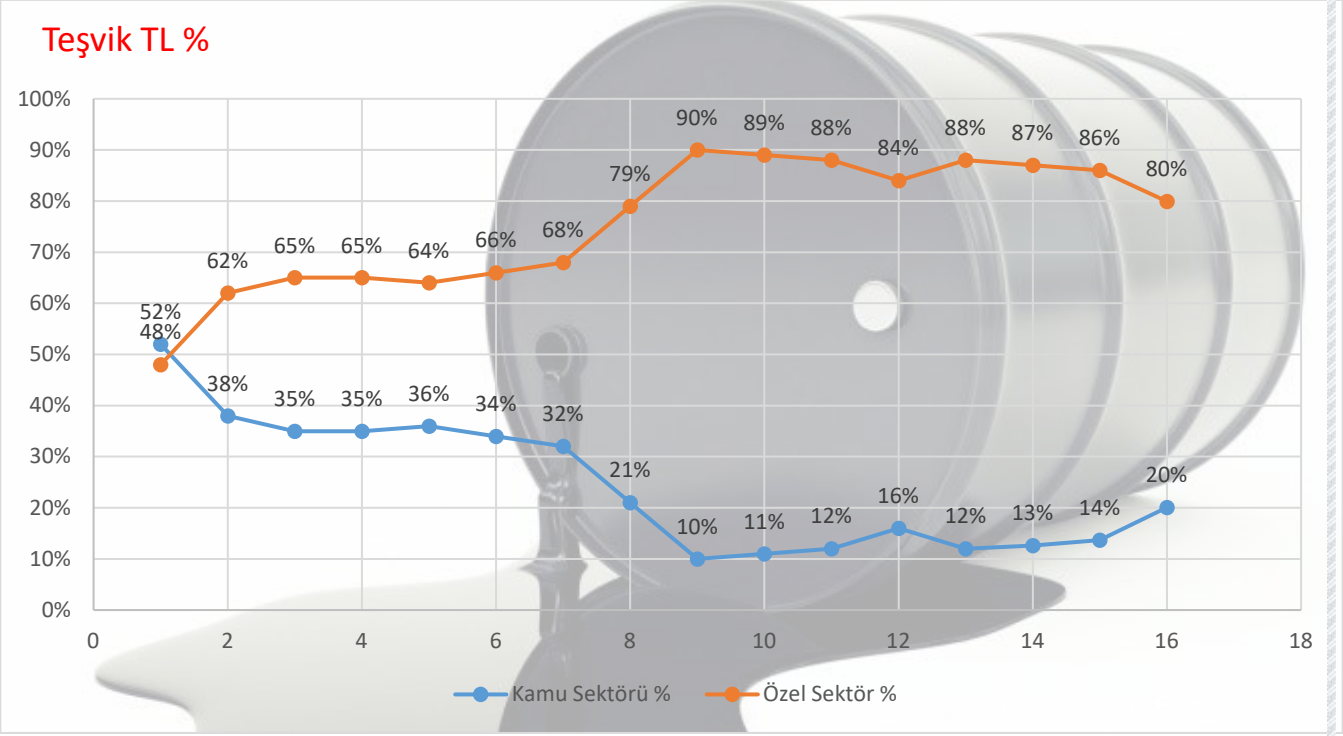
2004-2018 yıllarında 15 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne yakıt miktarı olarak 1.061.199 mton özel sektöre ise 3.875.832 mton, değer olarak ise kamu sektörüne 1.403.317.108 TL, özel sektöre ise 5.599.104.053 TL teşvik verilmiştir.

Tablo 45: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (TL)

YILLAR	KAMU SEKTÖRÜ TEŞVİK MİKTARI (TL)	%	ÖZEL SEKTÖR TEŞVİK MİKTARI (TL)	%	TOPLAM
2004	98.800.000	52%	91.200.000	48%	190.000.000
2005	93.692.039	38%	152.961.877	62%	246.653.916
2006	91.318.520	35%	171.510.235	65%	262.828.755
2007	97.789.012	35%	183.220.975	65%	281.009.987
2008	109.589.903	36%	199.050.771	64%	308.640.674
2009	114.812.091	34%	227.661.882	66%	342.473.973
2010	136.704.770	32%	289.624.908	68%	426.329.678
2011	100.640.937	21%	383.668.242	79%	484.309.179
2012	57.935.038	10%	496.849.562	90%	554.784.600
2013	67.391.960	11%	545.145.710	89%	612.537.670
2014	69.224.262	12%	522.832.355	88%	592.056.617
2015	101.983.628	16%	520.498.998	84%	622.482.626
2016	80.260.419	12%	603.059.562	88%	683.319.821
2017	94.160.598	13%	651.271.139	87%	745.431.737
2018	89.013.931	14%	560.547.837	86%	649.561.768
2004-2018	1.403.317.108	21%	5.599.104.053	79%	7.002.421.161

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 46: 2004-2018 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları %



2.3.3.Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler

Uluslararası taşımalar, ülkemiz limanlarından yüklenen ve boşaltılan ihracat ve ithalat yüklerinin yanında, yine limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan başka ülkelere ait transit yükleri kapsamaktadır.

Dış ticaret yüklerinin taşınmasında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Türkiye İstatistik Kurumu verileri dikkate alınmıştır.

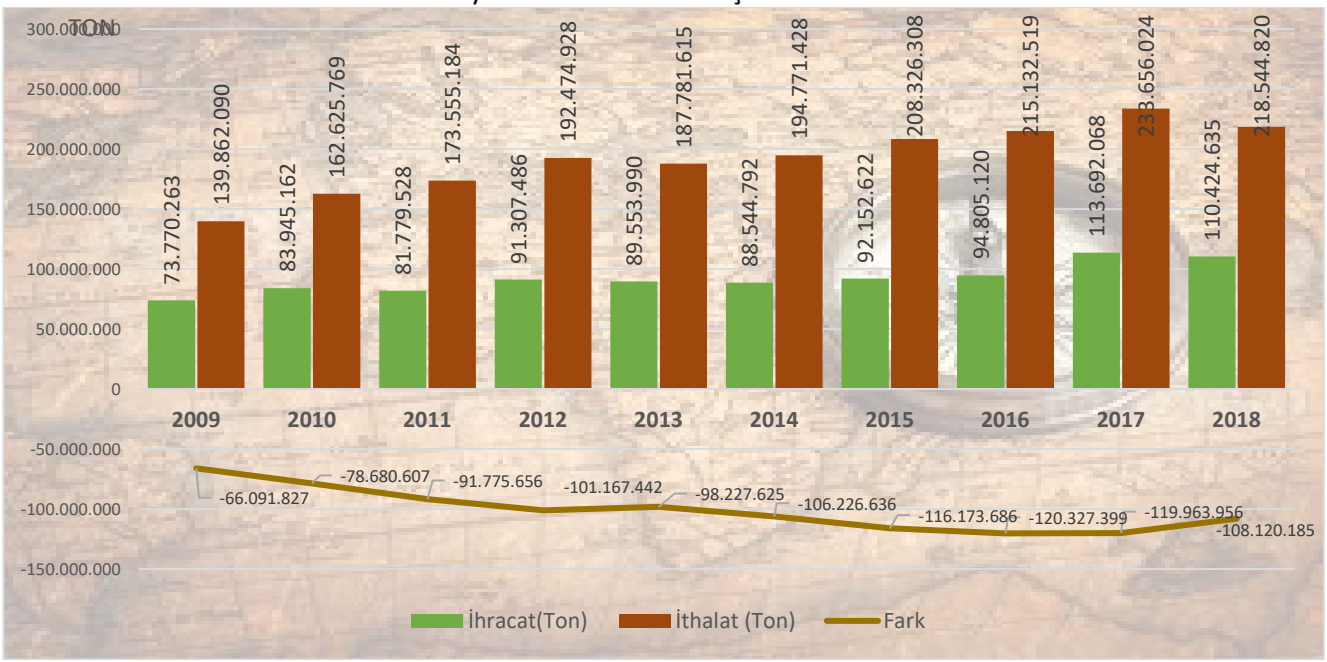
2018 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 218.544.820 ton, ihracatı ise 110.424.635 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 46: 2009-2018 Türk Bayraklı Gemilerin Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları

Yıllar	Dış Ticaret(Ton)	İhracat(Ton)	İthalat (Ton)	T/B Payı (Ton)	TB %	YB %
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12	88
2016	309.937.639	94.805.120	215.132.519	38.623.279	12	88
2017	347.348.092	113.692.068	233.656.024	36.815.820	11	89
2018	328.969.455	110.424.635	218.544.820	35.510.231	11	89%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 47: 2009-2018 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları



Tablo 46'daki verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2017 yılına nazaran 2018 yılında ihracat taşımaları 113 milyon tondan 110 milyon tona, ithalat taşımaları ise 233 milyon tondan 218 milyon tona gerilemiştir.

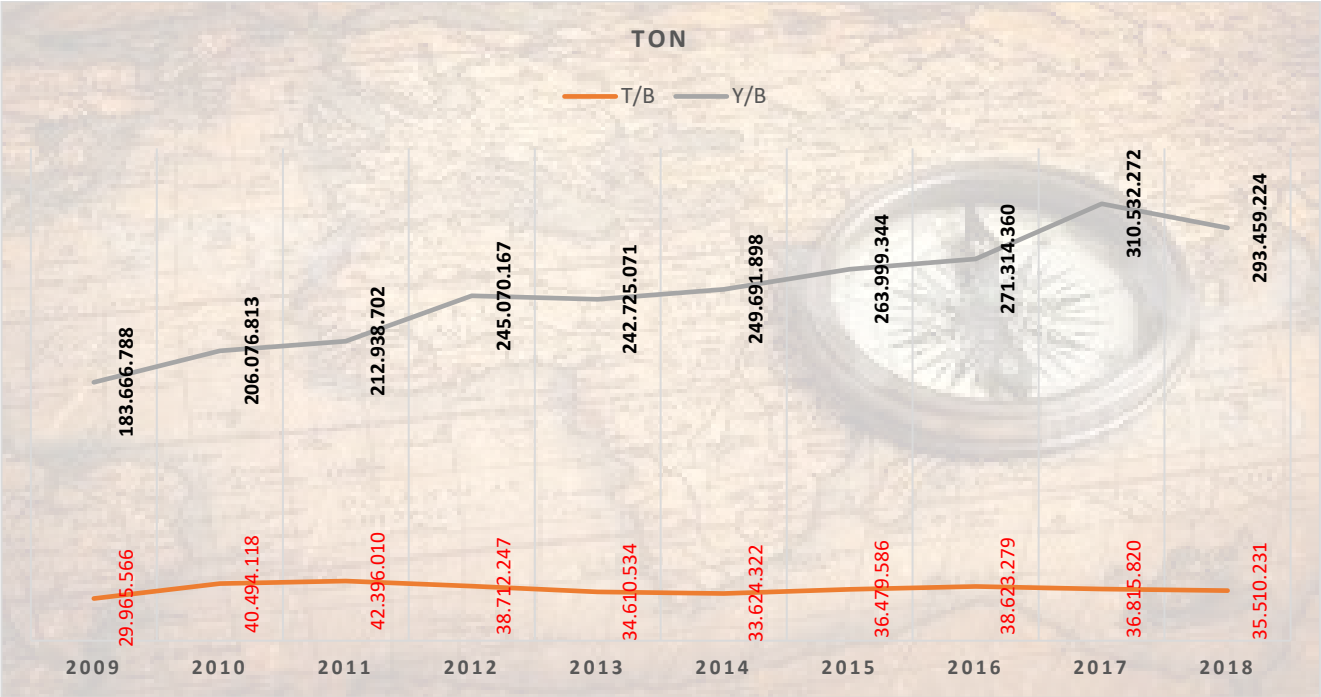
Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay %11'dir.

Tablo 47: Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları(ton)

Yıl	Türk Bayraklı				Yabancı Bayrak				Toplam	
	TB İthalat	%	TB İhracat	%	YB İthalat	%	YB İhracat	%	TB Dış Ticaret	YB Dış Ticaret
2009	20.387.046	15%	9.578.520	13	119.475.045	85	64.191.743	87	29.965.566	183.666.788
2010	28.878.432	18%	11.615.686	14	133.747.337	82	72.329.476	86	40.494.118	206.076.813
2011	30.122.065	17%	12.273.945	15	143.433.119	83	69.505.583	85	42.396.010	212.938.702
2012	26.476.350	14	12.235.897	13	165.998.578	86	79.071.589	87	38.712.247	245.070.167
2013	22.949.887	12	11.660.647	13	164.831.728	88	77.893.343	87	34.610.534	242.725.071
2014	20.880.367	11	12.743.955	14	173.891.061	89	75.800.837	86	33.624.322	249.691.898
2015	22.724.776	11	13.754.810	15	185.601.532	89	78.397.812	85	36.479.586	263.999.344
2016	23.350.424	11	15.272.855	16	191.782.095	89	79.532.265	84	38.623.279	271.314.360
2017	21.677.485	9%	15.138.335	13%	211.978.539	91%	98.553.733	87%	36.815.820	310.532.272
2018	19.850.109	9%	15.660.122	14%	198.694.711	91%	94.764.513	86%	35.510.231	293.459.224
2017-2018 Yıllık Değişim									-4%	-5%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 48: Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları



Kaynak : *Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü*

2018 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 110 milyon tonun 15,6 milyon tonu, % 14'ü Türk Bayraklı gemilerle; 94,7 milyon tonu, % 86'sı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 218 milyon tonun, 19,8 milyon tonu % 9'u Türk Bayraklı gemilerle, 212 milyon tonu % 91'i yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

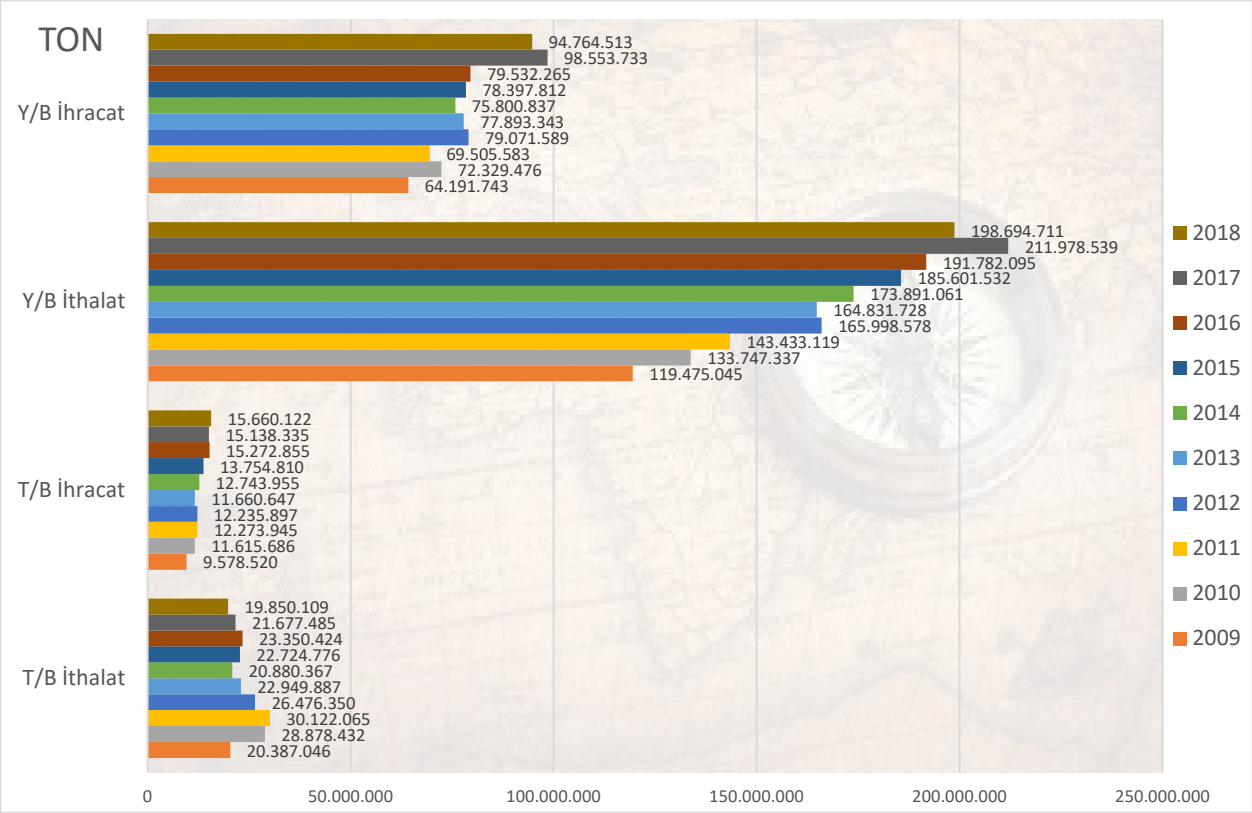
Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2009 yılında 213 milyon tonluk taşıma hacminin 2018'de 328 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 139 milyon tondan 218 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 73 milyon tondan 110 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2009 yılında ihracatta 9 milyon tondan 2018 yılında 15 milyon tona çıktığı, ithalatta ise 2009 yılında 20 milyon tondan 2018 yılında 19 milyon tona gerilediği Tablo 47'de görülmektedir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2009 yılında ihracatta 64 milyon tondan 2018 yılında 94 milyon tona, ithalatta ise 2009 yılında 119 milyon tondan 2018 yılında 198 milyon tona yükselmiştir.

2018 verilerine göre ithalat yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasında 2017 yılına nazaran %1'lik artış gerçekleşmiş, ihracat yükleri taşımasında ise % 2'lik oran değişmemiştir.

Grafik 49 : Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerin Taşımalarının Yıllık Gelişimleri



2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2018 yılı ihracat ve ithalat taşımaları miktar olarak en fazla ithalat ve ihracat yapılan kargo cinsleri dikkate alınarak aşağıdaki tablolar düzenlenmiştir.

Dış ticaret taşımacılığı ihracat yüklemesinde en fazla taşınan kargo sıralamasında, %44 ile konteyner, %25 ile katı dökme yük, %20 ile genel kargo, %6 ile sıvı dökme yük ve %4 araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 48: 2018 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (mton)

KARGO TİPİ	Türk Bayraklı İhracat	Yabancı Bayraklı İhracat	Toplam İhracat	Transit Yükleme	Toplam	İhracat % Payı
KATI DÖKME YÜK	3.485.802	23.755.644	27.241.446	33.029	27.274.475	25%
GENEL KARGO	2.177.135	20.389.816	22.566.951	8.533	22.575.484	20%
SIVI DÖKME YÜK	338.078	6.759.544	7.097.622	52.116.163	59.213.785	6%
KONTEYNER	5.895.245	42.729.153	48.624.398	10.917.499	59.541.897	44%
ARAÇ	3.763.862	1.130.356	4.894.218	5.853	4.900.071	4%
TOPLAM	15.660.122	94.764.513	110.424.635	63.081.077	173.505.712	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

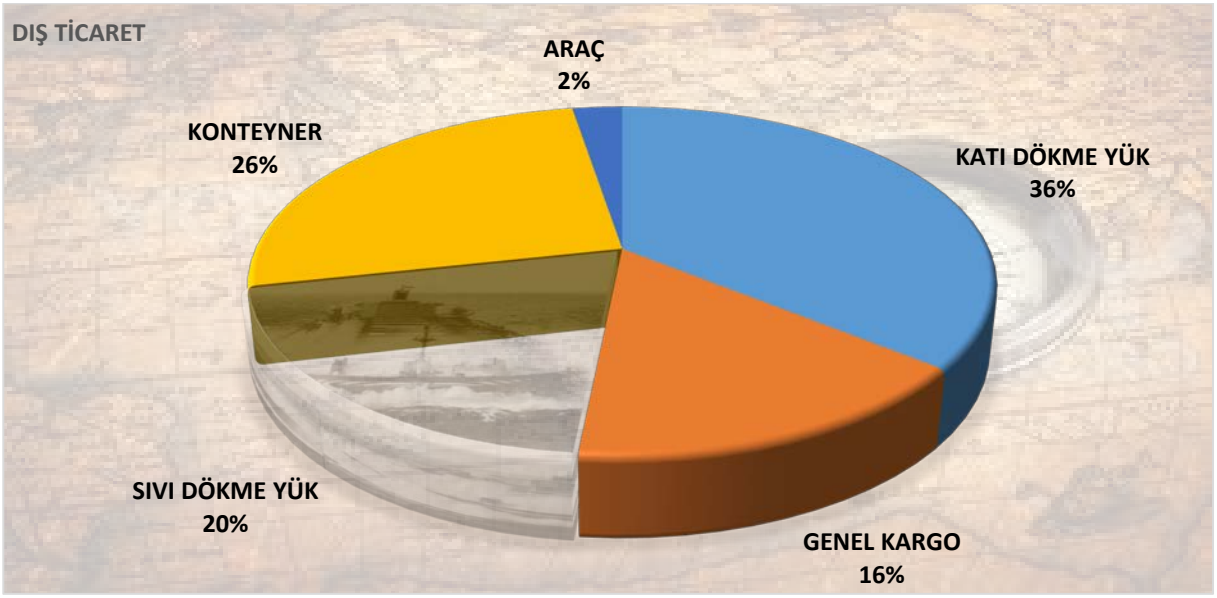
Dış ticaret taşımacılığı ithalat boşaltmasında en fazla taşınan kargo sıralamasında, %\42 ile katı dökme yükler, %27 ile sıvı dökme yükler, %17 ile konteyner, %13 genel kargo ve %2 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 49: 2018 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (mton)

KARGO TİPİ	Türk Bayraklı İthalat	Yabancı Bayraklı İthalat	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	Toplam	İthalat % Payı
KATI DÖKME YÜK	4.053.065	86.841.735	90.894.800	76.547	90.971.347	42%
GENEL KARGO	2.255.520	26.714.823	28.970.343	27.350	28.997.693	13%
SIVI DÖKME YÜK	6.248.721	52.478.922	58.727.643	290.684	59.018.327	27%
KONTEYNER	4.131.778	32.204.828	36.336.606	8.152.088	44.488.694	17%
ARAÇ	3.161.025	454.403	3.615.428	514	3.615.942	2%
TOPLAM	19.850.109	198.694.711	218.544.820	8.547.183	227.092.003	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 50: 2018 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzdelik Dağılımı



Tablo 50: En Fazla İhracat + Transit Yük Elleçlenen Limanlarımız

Liman Başkanlıkları	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İhracat	Transit Yükleme	2018 İhracat + Transit Yükleme	2017 İhracat + Transit Yükleme
BOTAŞ	66.566	1.492.323	1.558.889	51.289.700	52.848.589	60.428.687
KOCAELİ	2.048.353	15.907.650	17.956.003	980.004	18.936.007	15.027.263
AMBARLI	2.402.381	7.227.442	9.629.823	5.444.675	15.074.498	14.845.116
MERSİN	1.292.118	13.465.671	14.757.789	81.951	14.839.740	13.603.539
ALİAĞA	1.267.234	12.515.635	13.782.869	572	13.783.441	12.543.941
İSKENDERUN	531.166	12.384.139	12.915.305	829.005	13.744.310	12.040.572
GÜLLÜK	2.310.285	4.733.176	7.043.461	0	7.043.461	6.543.801
TEKİRDAĞ	126.455	2.185.655	2.312.110	4.412.245	6.724.355	5.831.591
GEMLİK	960.588	4.606.494	5.567.082	13.228	5.580.310	5.244.661
İZMİR	401.516	3.644.370	4.045.886	957	4.046.843	4.413.670
TAŞUCU	155.844	2.640.765	2.796.609	0	2.796.609	2.755.872
ANTALYA	62.910	2.594.345	2.657.255	0	2.657.255	2.661.843
TUZLA	2.242.538	7.207	2.249.745	5.336	2.255.081	2.256.959
KARABİGA	261.027	1.854.611	2.115.638	0	2.115.638	2.029.187
SAMSUN	62.840	1.840.037	1.902.877	0	1.902.877	1.388.880
ÇANAKKALE	44.000	1.674.250	1.718.250	0	1.718.250	1.344.994
ZONGULDAK	277.502	1.173.939	1.451.441	0	1.451.441	810.919
BANDIRMA	82.119	1.040.356	1.122.475	0	1.122.475	1.159.529
DİĞER	1.064.680	3.776.448	4.841.128	23.004	4.864.132	4.305.440
TOPLAM	15.660.122	94.764.513	110.424.635	63.081.077	173.505.712	169.236.464

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 51: En Fazla İthalat +Transit Boşaltma Yapılan Limanlar

Liman Başkanlığı	Türk Bayraklı İthalat	Yabancı Bayraklı İthalat	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	2018 İthalat + Transit Boşaltma	2017 İthalat + Transit Boşaltma
KOCAELİ	4.667.922	37.891.243	42.559.165	564.706	43.123.871	45.860.520
İSKENDERUN	1.769.576	35.102.119	36.871.695	341.517	37.213.212	37.237.750
ALİAĞA	3.370.481	30.457.997	33.828.478	118	33.828.596	36.778.087
MERSİN	1.228.441	15.756.661	16.985.102	51.913	17.037.015	19.018.403
AMBARLI	1.763.644	10.194.213	11.957.857	4.132.426	16.090.283	17.057.808
TEKİRDAĞ	375.892	11.597.538	11.973.430	3.407.743	15.381.173	14.823.532
KARABİGA	43.936	10.820.367	10.864.303	0	10.864.303	8.875.291
ZONGULDAK	296.672	9.055.469	9.352.141	0	9.352.141	8.873.708
SAMSUN	684.662	7.125.259	7.809.921	0	7.809.921	8.911.006
KDZ. EREĞLİ	562.653	6.559.957	7.122.610	0	7.122.610	7.742.740
BOTAŞ	335.112	5.651.159	5.986.271	0	5.986.271	9.147.538
GEMLİK	718.552	5.083.774	5.802.326	22.308	5.824.634	6.415.705
İZMİR	502.587	3.562.245	4.064.832	383	4.065.215	4.731.029
BANDIRMA	386.842	2.583.549	2.970.391	0	2.970.391	3.983.779
TUZLA	1.957.252	205.709	2.162.961	0	2.162.961	2.578.969
TRABZON	101.345	2.031.030	2.132.375	0	2.132.375	2.723.070
ANTALYA	186.209	1.113.753	1.299.962	0	1.299.962	1.523.427
BARTIN	52.907	578.456	631.363	0	631.363	602.075
ÇEŞME	576.561	30.651	607.212	514	607.726	545.332
ÇANAKKALE	12.641	594.223	606.864	0	606.864	423.096
KARASU	67.354	532.403	599.757	0	599.757	320.785
YALOVA	133.287	461.034	594.321	0	594.321	660.960
İSTANBUL	11.126	542.922	554.048	2.042	556.090	760.984
HOPA	11.426	287.699	299.125	23.513	322.638	510.545
TAŞUCU	0	298.079	298.079	0	298.079	563.255
RİZE	0	106.101	106.101	0	106.101	159.422
GÜLLÜK	5.857	87.939	93.796	0	93.796	116.242
İĞNEADA	0	75.151	75.151	0	75.151	0
ÜNYE	0	73.802	73.802	0	73.802	264.747
FATSA	1.190	67.949	69.139	0	69.139	100.311
ALANYA	0	64.410	64.410	0	64.410	13.700
İNEBOLU	25.981	18.509	44.490	0	44.490	62.403
GİRESUN	0	42.260	42.260	0	42.260	94.033
DİKİLİ	0	35.417	35.417	0	35.417	54.450
MARMARA AD.	0	3.150	3.150	0	3.150	0
TİREBOLU	0	2.500	2.500	0	2.500	6.651
MARMARİS	0	14	14	0	14	0
BODRUM	1	0	1	0	1	0
TOPLAM	19.850.109	198.694.711	218.544.820	8.547.183	227.092.003	241.541.353

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2.3.5.En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verileri dikkate alındığında, 2018 yılında denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında 1. sırada 12 milyon ton ile İtalya, 2. sırada 10 milyon ton ile İspanya ve 3. sırada ise 7 milyon ton ile Mısır yer almaktadır.

En fazla transit yükleme yapılan ülke sıralamasında ise 36 milyon ton ile İtalya 1 sırada, 2,3 milyon ton ile Hindistan 2. sırada ve %2 ile Portekiz 3.sırada yer almaktadır.

Tablo 52: En Fazla İhracat – Transit Yükleme Yapılan Ülkeler (mton)

Ülke	Türk Bayraklı İhracat	Yabancı Bayraklı İhracat	Toplam İhracat	Transit Yükleme	İhracat + Transit Yükleme
İTALYA	5.536.609	6.530.624	12.067.233	36.526.710	48.593.943
İSPANYA	1.136.356	9.011.529	10.147.885	1.316.756	11.464.641
MISIR	933.662	6.552.499	7.486.161	1.058.151	8.544.312
YUNANİSTAN	1.033.523	6.043.561	7.077.084	1.168.418	8.245.502
ABD	196.445	6.165.090	6.361.535	564.750	6.926.285
İSRAİL	1.564.607	4.823.071	6.387.678	270.249	6.657.927
SUUDİ ARABİSTAN	300	3.348.457	3.348.757	569.617	3.918.374
İNGİLTERE	31.514	2.931.542	2.963.056	812.948	3.776.004
BELÇİKA	35.828	3.667.862	3.703.690	57.683	3.761.373
ROMANYA	368.231	1.841.992	2.210.223	1.356.589	3.566.812
PORTEKİZ	168.145	1.186.572	1.354.717	2.084.441	3.439.158
RUSYA FEDERASYONU	366.710	2.408.560	2.775.270	659.450	3.434.720
FRANSA	907.857	1.275.463	2.183.320	1.156.255	3.339.575
MALTA	3.895	2.813.340	2.817.235	328.173	3.145.408
HİNDİSTAN	0	747.064	747.064	2.380.147	3.127.211
UKRAYNA	337.267	1.631.487	1.968.754	739.217	2.707.971
SİNGAPUR	0	2.106.859	2.106.859	527.320	2.634.179
KANADA	29.913	1.212.583	1.242.496	1.341.061	2.583.557
LÜBNAN	207.609	2.187.029	2.394.638	149.133	2.543.771
ÇİN	60	1.619.793	1.619.853	739.998	2.359.851
GÜRCİSTAN	808.686	338.045	1.146.731	1.156.671	2.303.402
HOLLANDA	98.238	2.077.519	2.175.757	92.826	2.268.583
TAYVAN	0	138.984	138.984	2.049.104	2.188.088
BULGARİSTAN	425.016	824.919	1.249.935	819.122	2.069.057
GANA	29.600	1.821.127	1.850.727	0	1.850.727
B.A.E.	0	1.253.216	1.253.216	372.494	1.625.710
KKTC	231.286	1.309.715	1.541.001	0	1.541.001
ENDONEZYA	0	103.217	103.217	1.291.842	1.395.059
CEZAYİR	243.431	716.258	959.689	314.630	1.274.319
FAS	186.038	1.025.682	1.211.720	22.237	1.233.957
TUNUS	134.216	674.515	808.731	356.376	1.165.107
YEMEN	0	1.094.399	1.094.399	0	1.094.399
KOLOMBİYA	0	1.044.869	1.044.869	0	1.044.869
Diğer	645.080	14.237.071	14.882.151	2.798.709	17.680.860
TOPLAM	15.660.122	94.764.513	110.424.635	63.081.077	173.505.712

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 53: En Fazla İthalat – Transit Boşaltma Yapılan Ülkeleri (mton)

Ülke	Türk bayraklı İthalat	Yabancı Bayraklı İthalat	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	Toplam İthalat + Transit Boşaltma
RUSYA FEDERASYONU	3.266.323	40.374.057	43.640.380	1.421.119	45.061.499
KOLOMBİYA	0	18.494.949	18.494.949	0	18.494.949
ABD	978.744	13.224.348	14.203.092	43.856	14.246.948
MISIR	3.886.201	8.956.262	12.842.463	335.911	13.178.374
YUNANİSTAN	953.357	10.311.481	11.264.838	1.126.858	12.391.696
UKRAYNA	1.704.044	8.067.762	9.771.806	647.694	10.419.500
İRAN	1.214.044	6.283.771	7.497.815	28.896	7.526.711
İSRAİL	417.848	6.534.701	6.952.549	387.844	7.340.393
BREZİLYA	93.494	7.054.849	7.148.343	55.112	7.203.455
İTALYA	2.955.396	3.456.731	6.412.127	250.636	6.662.763
IRAK	0	5.132.383	5.132.383	0	5.132.383
BELÇİKA	55.283	4.932.871	4.988.154	90.784	5.078.938
CEZAYİR	107.022	4.867.263	4.974.285	13.911	4.988.196
ÇİN	0	3.666.493	3.666.493	989.308	4.655.801
ROMANYA	465.357	2.274.588	2.739.945	756.654	3.496.599
HOLLANDA	20.317	3.341.492	3.361.809	34.529	3.396.338
İNGİLTERE	35.965	3.128.768	3.164.733	46.953	3.211.686
HİNDİSTAN	0	2.940.321	2.940.321	175.999	3.116.320
BULGARİSTAN	1.095.936	1.597.152	2.693.088	396.933	3.090.021
İSPANYA	149.300	2.568.886	2.718.186	98.767	2.816.953
KANADA	165.000	2.472.729	2.637.729	15.446	2.653.175
S.ARABİSTAN	4	2.496.623	2.496.627	148.616	2.645.243
FRANSA	894.967	1.640.324	2.535.291	79.020	2.614.311
GÜNEY AFRİKA	2.490	2.571.304	2.573.794	88	2.573.882
NORVEÇ	504	2.549.715	2.550.219	0	2.550.219
GÜNEY KORE	0	1.986.955	1.986.955	245.808	2.232.763
NİJERYA	0	2.198.269	2.198.269	0	2.198.269
KATAR	0	2.160.653	2.160.653	763	2.161.416
AVUSTRALYA	0	2.087.345	2.087.345	22	2.087.367
MALTA	2.000	1.750.203	1.752.203	164.115	1.916.318
LÜBNAN	231.773	1.568.321	1.800.094	8.420	1.808.514
FAS	228.717	1.441.080	1.669.797	23.107	1.692.904
LETONYA	5.005	1.377.328	1.382.333	285	1.382.618
GÜRCİSTAN	425.726	533.399	959.125	314.064	1.273.189
FİNLANDİYA	0	1.220.940	1.220.940	0	1.220.940
ALMANYA	6.544	1.141.796	1.148.340	35.291	1.183.631
ARJANTİN	46.263	1.020.607	1.066.870	0	1.066.870
Diğer	442.485	11.267.992	11.710.477	610.374	12.320.851
TOPLAM	19.850.109	198.694.711	218.544.820	8.547.183	227.092.003

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2017 Yılında denizyoluyla en fazla ithalat yapılan ülkeler sıralamasında ise, 1. sırada 43 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 18 milyon ton ile Kolombiya ve 3. sırada ise 14 milyon ton ile Amerika yer almaktadır.

Miktar olarak ithalatımızda Rusya Federasyonu'nun ilk sıralarda yer almasının sebebi ithal edilen ham petrol ve doğalgaz alımlarıdır.

En fazla transit boşaltma yapılan ülke sıralamasında ise 1.sırada 1,4 milyon ton ile Rusya Federasyonu ve 2. sırada ise 1,1 milyon ton ile Yunanistan yer almaktadır.

2.3.6.Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2018 Yılında denizyoluyla OECD Ülkelerine yapılan ithalat ve İhracatın miktar olarak bilgileri Tablo 54'te görülmektedir.

Tablo 54: 2018 Yılı Türkiye- OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme

OECD Ülkeleri	Türk Bayraklı	OECD Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İhracat	Transit Yükleme	2018 Toplam Yükleme	2017 Toplam Yükleme
İTALYA	5.536.609	429.353	6.101.271	12.067.233	36.526.710	48.593.943	55.419.982
İSPANYA	1.136.356	0	9.011.529	10.147.885	1.316.756	11.464.641	9.125.741
YUNANİSTAN	1.033.523	201.806	5.841.755	7.077.084	1.168.418	8.245.502	6.685.970
ABD	196.445	10.430	6.154.660	6.361.535	564.750	6.926.285	6.647.474
İSRAİL	1.564.607	87.533	4.735.538	6.387.678	270.249	6.657.927	5.881.133
İNGİLTERE	31.514	48.805	2.882.737	2.963.056	812.948	3.776.004	3.302.878
BELÇİKA	35.828	0	3.667.862	3.703.690	57.683	3.761.373	3.160.374
PORTEKİZ	168.145	43.499	1.143.073	1.354.717	2.084.441	3.439.158	2.720.378
FRANSA	907.857	0	1.275.463	2.183.320	1.156.255	3.339.575	3.491.726
KANADA	29.913	0	1.212.583	1.242.496	1.341.061	2.583.557	2.990.564
HOLLANDA	98.238	370.282	1.707.237	2.175.757	92.826	2.268.583	1.694.271
G. KORE	0	0	716.083	716.083	255.883	971.966	795.374
ALMANYA	6.000	35.089	774.647	815.736	24.812	840.548	609.687
İSVEÇ	0	0	489.636	489.636	0	489.636	458.410
POLONYA	32.800	0	304.098	336.898	0	336.898	290.734
SLOVENYA	26.838	0	221.905	248.743	9.652	258.395	311.679
İRLANDA	17.500	0	169.948	187.448	0	187.448	43.856
AVUSTRALYA	0	0	23.053	23.053	161.945	184.998	2.441
ŞİLİ	0	0	175.151	175.151	0	175.151	76.503
MEKSİKA	0	0	90.383	90.383	0	90.383	9.123
JAPONYA	1.430	3.005	66.101	70.536	0	70.536	105.294
İZLANDA	0	0	65.800	65.800	0	65.800	44.625
FİNLANDİYA	0	5.330	41.852	47.182	0	47.182	38.248
DANİMARKA	440	0	34.694	35.134	3.110	38.244	28866
LİTVANYA	0	0	21.125	21.125	0	21.125	0
NORVEÇ	0	0	4.345	4.345	11.115	15.460	4.305
LETONYA	0	0	8.856	8.856	54	8.910	0
SLOVAKYA	0	0	3.002	3.002	0	3.002	0
Y. ZELANDA	0	0	450	450	0	450	0
AVUSTURYA	0	0	0	0	0	0	0
ESTONYA	0	0	0	0	0	0	15
İSVİÇRE	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	10.824.043	1.235.132	46.944.837	59.004.012	45.858.668	104.862.680	103.939.651

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2018 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerine denizyoluyla 59 milyon ton ihracat, 45 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 104 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme

(ihracat ve transit) ülke sıralamasında 48 milyon ton ile İtalya, 11 milyon ton ile İspanya ve 8 milyon ton ile Yunanistan yer almaktadır.

2018 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerinden denizyoluyla 72 milyon ton ithalat, 2,5 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 75 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında 14 milyon ton ile A.B.D. 1. Sırada 12 milyon ton ile Yunanistan 2. Sırada ve %7 milyon ton ile İsrail 3. Sırada yer almaktadır.

OECD ülkeleriyle yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı %9 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise %91 olarak gerçekleşmiştir.

2018 Yılında Türkiye ile OECD Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret elleçlemesi 182 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu miktarın 131 milyon tonu ithalat-ihracat ve 51 milyon tonu ise transit yüklerdir.

Tablo 55 : 2018 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma

OECD Ülkeleri	Türk Bayraklı	OECD Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	2018 Toplam Boşaltma	2017 Toplam Boşaltma
ABD	978.744	0	13.224.348	14.203.092	43.856	14.246.948	14.357.732
YUNANİSTAN	953.357	485.322	9.826.159	11.264.838	1.126.858	12.391.696	12.489.311
İSRAİL	417.848	10.317	6.524.384	6.952.549	387.844	7.340.393	5.154.930
İTALYA	2.955.396	435.514	3.021.217	6.412.127	250.636	6.662.763	8.573.271
BELÇİKA	55.283	3.666	4.929.205	4.988.154	90.784	5.078.938	6.357.319
HOLLANDA	20.317	73.707	3.267.785	3.361.809	34.529	3.396.338	4.471.643
İNGİLTERE	35.965	92.741	3.036.027	3.164.733	46.953	3.211.686	4.294.959
İSPANYA	149.300	4.319	2.564.567	2.718.186	98.767	2.816.953	3.030.711
KANADA	165.000	0	2.472.729	2.637.729	15.446	2.653.175	2.585.124
FRANSA	894.967	0	1.640.324	2.535.291	79.020	2.614.311	2.866.300
NORVEÇ	504	156.591	2.393.124	2.550.219	0	2.550.219	3.375.551
G.KORE	0	828	1.986.127	1.986.955	245.808	2.232.763	2.621.310
AVUSTRALYA	0	0	2.087.345	2.087.345	22	2.087.367	1.573.148
LETONYA	5.005	0	1.377.328	1.382.333	285	1.382.618	0
FİNLANDİYA	0	0	1.220.940	1.220.940	0	1.220.940	1.555.487
ALMANYA	6.544	5.608	1.136.188	1.148.340	35.291	1.183.631	1.198.506
DANİMARKA	0	0	889.786	889.786	0	889.786	714.576
LİTVANYA	0	0	847.101	847.101	0	847.101	0
İSVEÇ	0	0	697.359	697.359	0	697.359	620.584
ESTONYA	0	0	514.181	514.181	0	514.181	487.563
PORTEKİZ	16.678	17.027	337.956	371.661	56.594	428.255	416.036
JAPONYA	0	0	263.511	263.511	39.469	302.980	155.563
POLONYA	0	0	208.104	208.104	3.255	211.359	196.535
SLOVENYA	16.577	0	156.380	172.957	21.180	194.137	116.558
MEKSİKA	0	0	120.951	120.951	0	120.951	70.537
ŞİLİ	0	0	55.737	55.737	75	55.812	2.507
İSVİÇRE	0	0	16.995	16.995	0	16.995	0
İRLANDA	0	0	10.120	10.120	88	10.208	11.651
SLOVAKYA	3.975	0	0	3.975	0	3.975	0
AVUSTURYA	0	0	269	269	0	269	0
İZLANDA	0	0	0	0	0	0	0
Y.ZELANDA	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	6.675.460	1.285.640	64.826.247	72.787.347	2.576.760	75.364.107	77.297.412

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 56: OECD Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (mton)

OECD Ülkeleri	2018 Dış Ticaret (İthalat + İhracat)	Transit Elleçleme	2018 Dış Ticaret Elleçleme	Yüzdelik Oran %
İTALYA	18.479.360	37.027.982	55.507.342	30,4%
YUNANİSTAN	18.341.922	3.422.134	21.764.056	11,9%
ABD	20.564.627	652.462	21.217.089	11,6%
İSRAİL	13.340.227	1.045.937	14.386.164	7,9%
İSPANYA	12.866.071	1.514.290	14.380.361	7,9%
BELÇİKA	8.691.844	239.251	8.931.095	4,9%
İNGİLTERE	6.127.789	906.854	7.034.643	3,8%
FRANSA	4.718.611	1.314.295	6.032.906	3,3%
HOLLANDA	5.537.566	161.884	5.699.450	3,1%
KANADA	3.880.225	1.371.953	5.252.178	2,9%
PORTEKİZ	1.726.378	2.197.629	3.924.007	2,1%
GÜNEY KORE	2.703.038	747.499	3.450.537	1,9%
NORVEÇ	2.554.564	11.115	2.565.679	1,4%
AVUSTRALYA	2.110.398	161.989	2.272.387	1,2%
ALMANYA	1.964.076	95.394	2.059.470	1,1%
LETONYA	1.391.189	624	1.391.813	0,8%
FİNLANDİYA	1.268.122	0	1.268.122	0,7%
İSVEÇ	1.186.995	0	1.186.995	0,6%
DANİMARKA	924.920	3.110	928.030	0,5%
LİTVANYA	868.226	0	868.226	0,5%
POLONYA	545.002	6.510	551.512	0,3%
ESTONYA	514.181	0	514.181	0,3%
SLOVENYA	421.700	52.012	473.712	0,3%
JAPONYA	334.047	78.938	412.985	0,2%
ŞİLİ	230.888	150	231.038	0,1%
MEKSİKA	211.334	0	211.334	0,1%
İRLANDA	197.568	176	197.744	0,1%
İZLANDA	65.800	0	65.800	0,0%
İSVİÇRE	16.995	0	16.995	0,0%
SLOVAKYA	6.977	0	6.977	0,0%
YENİ ZELANDA	450	0	450	0,0%
AVUSTURYA	269	0	269	0,0%
Toplam	131.791.359	51.012.188	182.803.547	100,0%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2018 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerine denizyoluyla 50 milyon ton ihracat, 46 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 96 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme yapılan (ihracat ve transit) ülke sıralamasında ilk üç sırada, 48 milyon ton ile İtalya, 11 milyon ton ile İspanya ve 8 milyon ton ile Yunanistan yer almaktadır.

Tablo 57: 2018 Yılı AB Ülkeleriyle Denizyolu İhracat ve Transit Yükleme (ton)

AB Ülkeleri	Türk Bayraklı	AB Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İhracat	Transit Yükleme	2018 Toplam Yükleme	2017 Toplam Yükleme
İTALYA	5.536.609	429.353	6.101.271	12.067.233	36.526.710	48.593.943	55.419.982
İSPANYA	1.136.356	0	9.011.529	10.147.885	1.316.756	11.464.641	9.125.741
YUNANİSTAN	1.033.523	201.806	5.841.755	7.077.084	1.168.418	8.245.502	6.685.970
İNGİLTERE	31.514	48.805	2.882.737	2.963.056	812.948	3.776.004	3.302.878
BELÇİKA	35.828	0	3.667.862	3.703.690	57.683	3.761.373	3.160.374
ROMANYA	368.231	0	1.841.992	2.210.223	1.356.589	3.566.812	3.366.265
PORTEKİZ	168.145	43.499	1.143.073	1.354.717	2.084.441	3.439.158	2.720.378
FRANSA	907.857	0	1.275.463	2.183.320	1.156.255	3.339.575	3.491.726
MALTA	3.895	1.194.092	1.619.248	2.817.235	328.173	3.145.408	3.383.102
HOLLANDA	98.238	370.282	1.707.237	2.175.757	92.826	2.268.583	1.694.271
BULGARİSTAN	425.016	0	824.919	1.249.935	819.122	2.069.057	1.732.772
ALMANYA	6.000	35.089	774.647	815.736	24.812	840.548	609.687
HIRVATİSTAN	29.900	0	86.314	116.214	460.630	576.844	539.825
İSVEÇ	0	0	489.636	489.636	0	489.636	458.410
POLONYA	32.800	0	304.098	336.898	0	336.898	290.734
SLOVENYA	26.838	0	221.905	248.743	9.652	258.395	311.679
G.K.R.C.	14.822	0	208.385	223.207	0	223.207	0
İRLANDA	17.500	0	169.948	187.448	0	187.448	43.856
FİNLANDİYA	0	5.330	41.852	47.182	0	47.182	38.248
DANİMARKA	440	0	34.694	35.134	3.110	38.244	28.866
LİTVANYA	0	0	21.125	21.125	0	21.125	10.122
LETONYA	0	0	8.856	8.856	54	8.910	41.156
SLOVAKYA	0	0	3.002	3.002	0	3.002	0
AVUSTURYA	0	0	0	0	0	0	0
ESTONYA	0	0	0	0	0	0	15
Toplam	9.873.512	2.328.256	38.281.548	50.483.316	46.218.179	96.701.495	96.456.057

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

AB ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı %19, AB Bayraklı gemilerin payı %5 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise %76 olarak gerçekleşmiştir.

2018 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerinden denizyoluyla 49 milyon ton ithalat, 3 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 52 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında 12 milyon ton ile Yunanistan 1. sırada, 6 milyon ton ile İtalya 2. Sırada ve 5 milyon ton ile Belçika 3. Sırada yer almaktadır.

2018 Yılında Türkiye ile AB Ülkeleri arasındaki denizyolu dış ticaret hacmi 99 milyon ton olarak gerçekleşmiştir.

AB ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı %14, AB Bayraklı gemilerin payı %3 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise %83 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 58: AB Ülkeleriyle Denizyolu İthalat ve Transit Boşaltma (ton)

AB Ülkeleri	Türk Bayraklı	AB Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Ülke Bayraklı	Toplan İthalat	Transit Boşaltma	2018 Toplam Boşaltma	2017 Toplam Boşaltma
YUNANİSTAN	953.357	485.322	9.826.159	11.264.838	1.126.858	12.391.696	12.489.311
İTALYA	2.955.396	435.514	3.021.217	6.412.127	250.636	6.662.763	8.573.271
BELÇİKA	55.283	3.666	4.929.205	4.988.154	90.784	5.078.938	6.357.319
ROMANYA	465.357	0	2.274.588	2.739.945	756.654	3.496.599	4.516.069
HOLLANDA	20.317	73.707	3.267.785	3.361.809	34.529	3.396.338	4.471.643
İNGİLTERE	35.965	92.741	3.036.027	3.164.733	46.953	3.211.686	4.294.959
BULGARİSTAN	1.095.936	0	1.597.152	2.693.088	396.933	3.090.021	4.451.710
İSPANYA	149.300	4.319	2.564.567	2.718.186	98.767	2.816.953	3.030.711
FRANSA	894.967	0	1.640.324	2.535.291	79.020	2.614.311	2.866.300
MALTA	2.000	313.796	1.436.407	1.752.203	164.115	1.916.318	2.478.826
LETONYA	5.005	0	1.377.328	1.382.333	285	1.382.618	1.368.891
FİNLANDİYA	0	0	1.220.940	1.220.940	0	1.220.940	1.555.487
ALMANYA	6.544	5.608	1.136.188	1.148.340	35.291	1.183.631	1.198.506
DANİMARKA	0	0	889.786	889.786	0	889.786	714.576
LİTVANYA	0	0	847.101	847.101	0	847.101	1.594.407
İSVEÇ	0	0	697.359	697.359	0	697.359	620.584
ESTONYA	0	0	514.181	514.181	0	514.181	487.563
PORTEKİZ	16.678	17.027	337.956	371.661	56.594	428.255	416.036
HIRVATİSTAN	55.660	0	323.751	379.411	1.588	380.999	549.400
POLONYA	0	0	208.104	208.104	3.255	211.359	196.535
SLOVENYA	16.577	0	156.380	172.957	21.180	194.137	116.558
İRLANDA	0	0	10.120	10.120	88	10.208	11.651
G.K.R.C.	802	0	4.036	4.838	88	4.926	0
SLOVAKYA	3.975	0	0	3.975	0	3.975	0
AVUSTURYA	0	0	269	269	0	269	0
Toplam	6.733.119	1.431.700	41.316.661	49.481.480	3.163.618	52.645.367	62.360.313

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

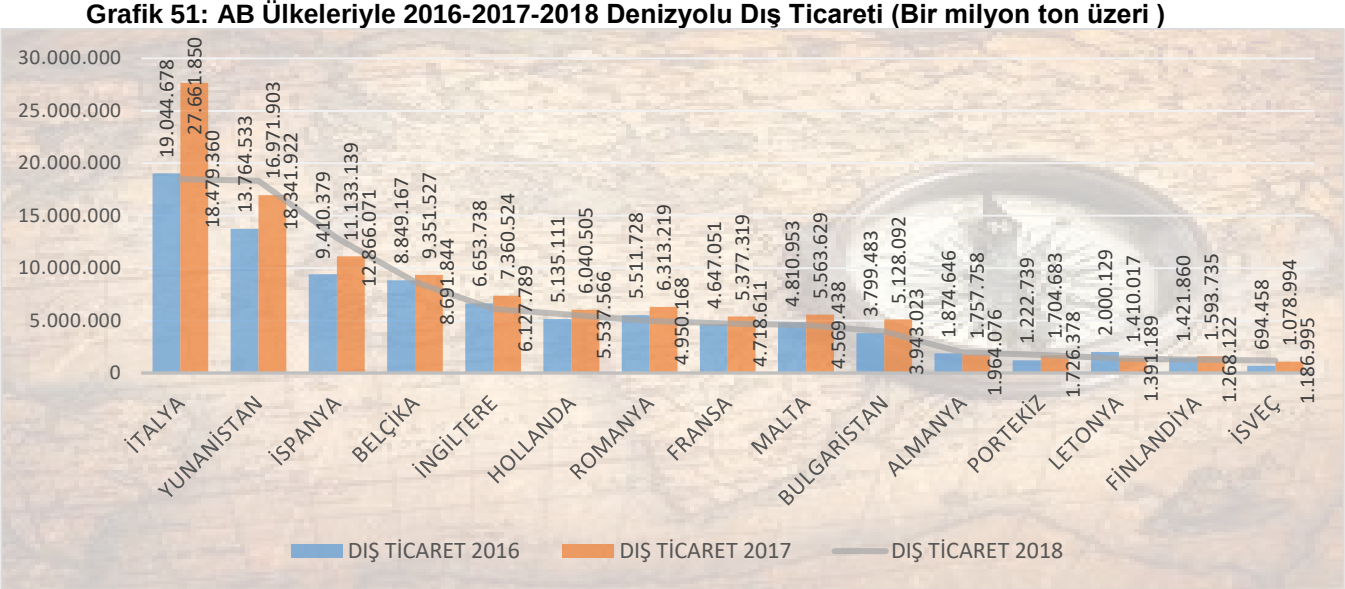
AB Ülkeleri ile ülkemiz arasında 2016- 2017 denizyolu dış ticaret taşımacılığımız kıyaslandığında, %12'lik bir düşüş gerçekleştiği görülmektedir. Ülkeler olarak incelendiğinde ise; 2018 yılında denizyolu dış ticaretimizin en fazla artışın gerçekleştiği ülkeler 1. Sırada 18 milyon ton ile İtalya, 2. Sırada %18 milyon ton ile Yunanistan ve 3. Sırada ise % 12milyon ton ile İspanya yer almaktadır.

Tablo 59: AB Ülkeleriyle 2016-2017-2018 Denizyolu Dış Ticaret Değişimi (mton)

AB ÜLKELERİ	DIŞ TİCARET 2016	DIŞ TİCARET 2017	DIŞ TİCARET 2018	2017-2018 Değişim %
İTALYA	19.044.678	27.661.850	18.479.360	-33%
YUNANİSTAN	13.764.533	16.971.903	18.341.922	8%
İSPANYA	9.410.379	11.133.139	12.866.071	16%
BELÇİKA	8.849.167	9.351.527	8.691.844	-7%
İNGİLTERE	6.653.738	7.360.524	6.127.789	-17%
HOLLANDA	5.135.111	6.040.505	5.537.566	-8%
ROMANYA	5.511.728	6.313.219	4.950.168	-22%
FRANSA	4.647.051	5.377.319	4.718.611	-12%
MALTA	4.810.953	5.563.629	4.569.438	-18%
BULGARİSTAN	3.799.483	5.128.092	3.943.023	-23%
ALMANYA	1.874.646	1.757.758	1.964.076	12%
PORTEKİZ	1.222.739	1.704.683	1.726.378	1%
LETONYA	2.000.129	1.410.017	1.391.189	-1%
FİNLANDİYA	1.421.860	1.593.735	1.268.122	-20%
İSVEÇ	694.458	1.078.994	1.186.995	10%
DANİMARKA	716.160	743.442	924.920	24%
LİTVANYA	996.215	1.604.527	868.226	-46%
POLONYA	650.543	480.054	545.002	14%
ESTONYA	414.085	485.055	514.181	6%
HIRVATİSTAN	668.650	735.225	495.625	-33%
SLOVENYA	234.720	419.069	421.700	1%
G.K.R.C.	0	0	228.045	100%
İRLANDA	64.978	55.206	197.568	258%
SLOVEKYA	0	0	6.977	100%
AVUSTURYA	0	0	269	100%
TOPLAM	92.586.004	112.969.472	99.965.065	-12%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 51: AB Ülkeleriyle 2016-2017-2018 Denizyolu Dış Ticareti (Bir milyon ton üzeri)



2018 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 16 milyon ton ihracat, 6 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 22 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla yükleme (ihracat ve transit) ülke sıralamasında 6,6 milyon ton ile Yunanistan, 3 milyon ton Romanya ve Rusya Federasyonu yer almaktadır.

Tablo 60: KEİ Ülkeleri Denizyolu İhracat +Transit Yükleme (mton)

KEİ Ülkeleri	Türk Bayraklı	KEİ Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İhracat	Transit Yükleme	2018 Toplam Yükleme	2017 Toplam Yükleme
YUNANİSTAN	1.033.523	201.806	5.841.755	7.077.084	1.168.418	8.245.502	6.685.970
RUSYA FEDERASYONU	366.710	371.204	2.037.356	2.775.270	659.450	3.434.720	3.278.869
ROMANYA	368.231	0	1.841.992	2.210.223	1.356.589	3.566.812	3.366.265
UKRAYNA	337.267	123.967	1.507.520	1.968.754	739.217	2.707.971	2.207.686
BULGARİSTAN	425.016	0	824.919	1.249.935	819.122	2.069.057	1.732.772
GÜRCİSTAN	808.686	0	338.045	1.146.731	1.156.671	2.303.402	1.773.919
ARNAVUTLUK	2.714	1.800	233.302	237.816	0	237.816	269.117
MOLDOVA	2.250	0	82.828	85.078	0	85.078	8.050
AZERBAYCAN	0	0	8.300	8.300	2.409	10.709	10.881
Toplam	3.344.397	698.777	12.716.017	16.759.191	5.901.876	22.661.067	19.333.529

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2018 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerinden denizyoluyla 71 milyon ton ithalat, 4 milyon ton transit yük olmak üzere toplam 75 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla boşaltma (ithalat ve transit) ülke sıralamasında 45 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 12 milyon ton ile Yunanistan ve 10 milyon ton ile Ukrayna yer almaktadır.

Tablo 61: KEİ Ülkeleri Denizyolu İthalat +Transit Boşaltma (mton)

KEİ Ülkeleri	Türk Bayraklı	KEİ Kendi Ülke Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	2018 Toplam Boşaltma	2017 Toplam Boşaltma
RUSYA FEDERASYONU	3.266.323	4.321.346	36.052.711	43.640.380	1.421.119	45.061.499	44.897.327
YUNANİSTAN	953.357	485.322	9.826.159	11.264.838	1.126.858	12.391.696	12.489.311
UKRAYNA	1.704.044	624.448	7.443.314	9.771.806	647.694	10.419.500	13.032.672
ROMANYA	465.357	0	2.274.588	2.739.945	756.654	3.496.599	4.516.069
BULGARİSTAN	1.095.936	0	1.597.152	2.693.088	396.933	3.090.021	4.451.710
GÜRCİSTAN	425.726	0	533.399	959.125	314.064	1.273.189	937.749
MOLDOVA	6.250	2.711	105.533	114.494	0	114.494	171.609
ARNAVUTLUK	2.239	0	21.264	23.503	0	23.503	18.153
AZERBAYCAN	0	0	9.676	9.676	0	9.676	60.037
Toplam	7.919.232	5.433.827	57.863.796	71.216.855	4.663.322	75.880.177	80.574.637

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 62: 2018 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)

KEİ Ülkeleri	İhracat	İthalat	Dış Ticaret
RUSYA FEDERASYONU	2.775.270	43.640.380	46.415.650
YUNANİSTAN	7.077.084	11.264.838	18.341.922
UKRAYNA	1.968.754	9.771.806	11.740.560
ROMANYA	2.210.223	2.739.945	4.950.168
BULGARİSTAN	1.249.935	2.693.088	3.943.023
GÜRCİSTAN	1.146.731	959.125	2.105.856
ARNAVUTLUK	237.816	23.503	261.319
MOLDOVA	85.078	114.494	199.572
AZERBAYCAN	8.300	9.676	17.976
Toplam	16.759.191	71.216.855	87.976.046

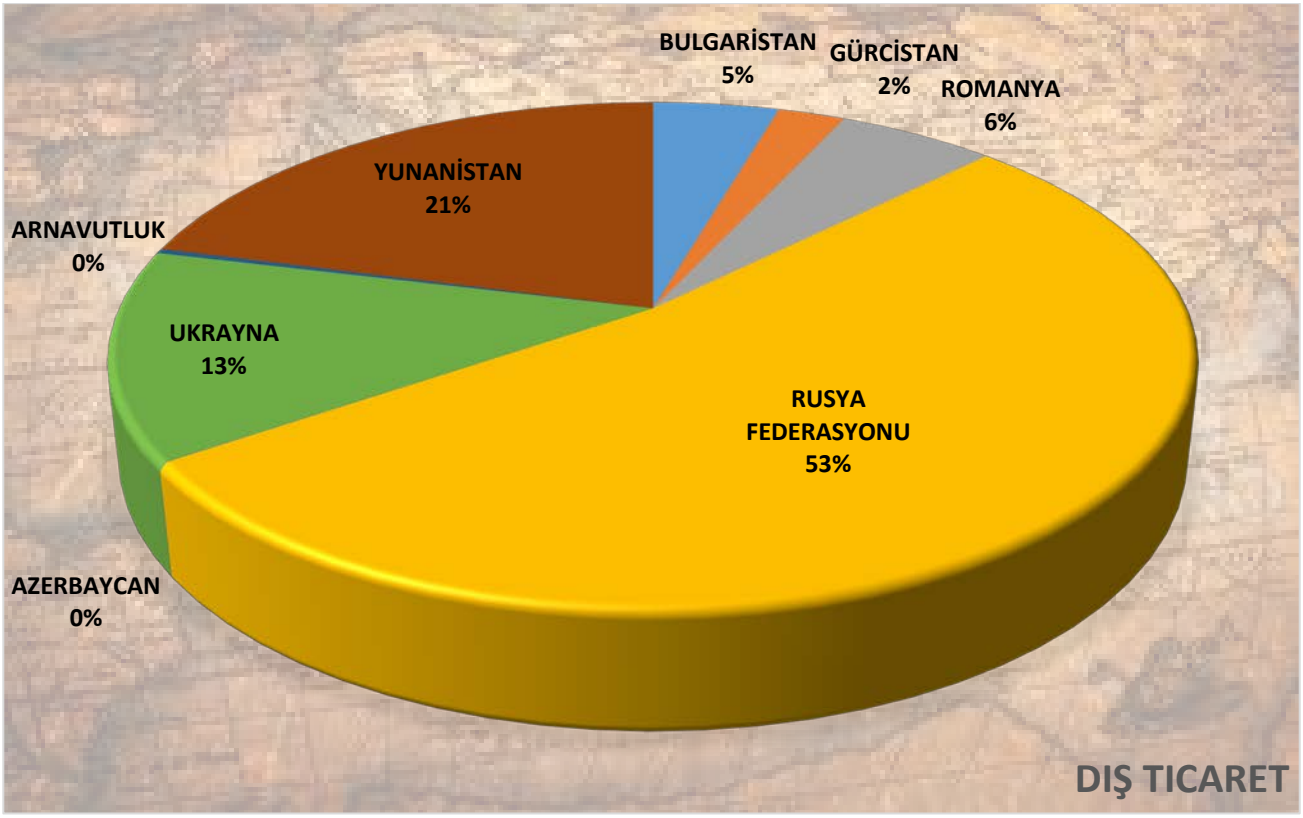
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2018 Yılında KEİ Ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 87 milyon ton olarak gerçekleşmiştir.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ithalat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı %11, KEİ ülke bayraklı gemilerin payı %8 ve yabancı bayraklı gemilerin payı ise %81 olarak gerçekleşmiştir.

KEİ ülkelerine yapılan denizyolu ihracat taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin payı %20, KEİ ülke bayraklı gemilerin payı %4 yabancı bayraklı gemilerin payı ise %76 olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 52: KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret



2.3.7.Konteyner Taşımacılığı

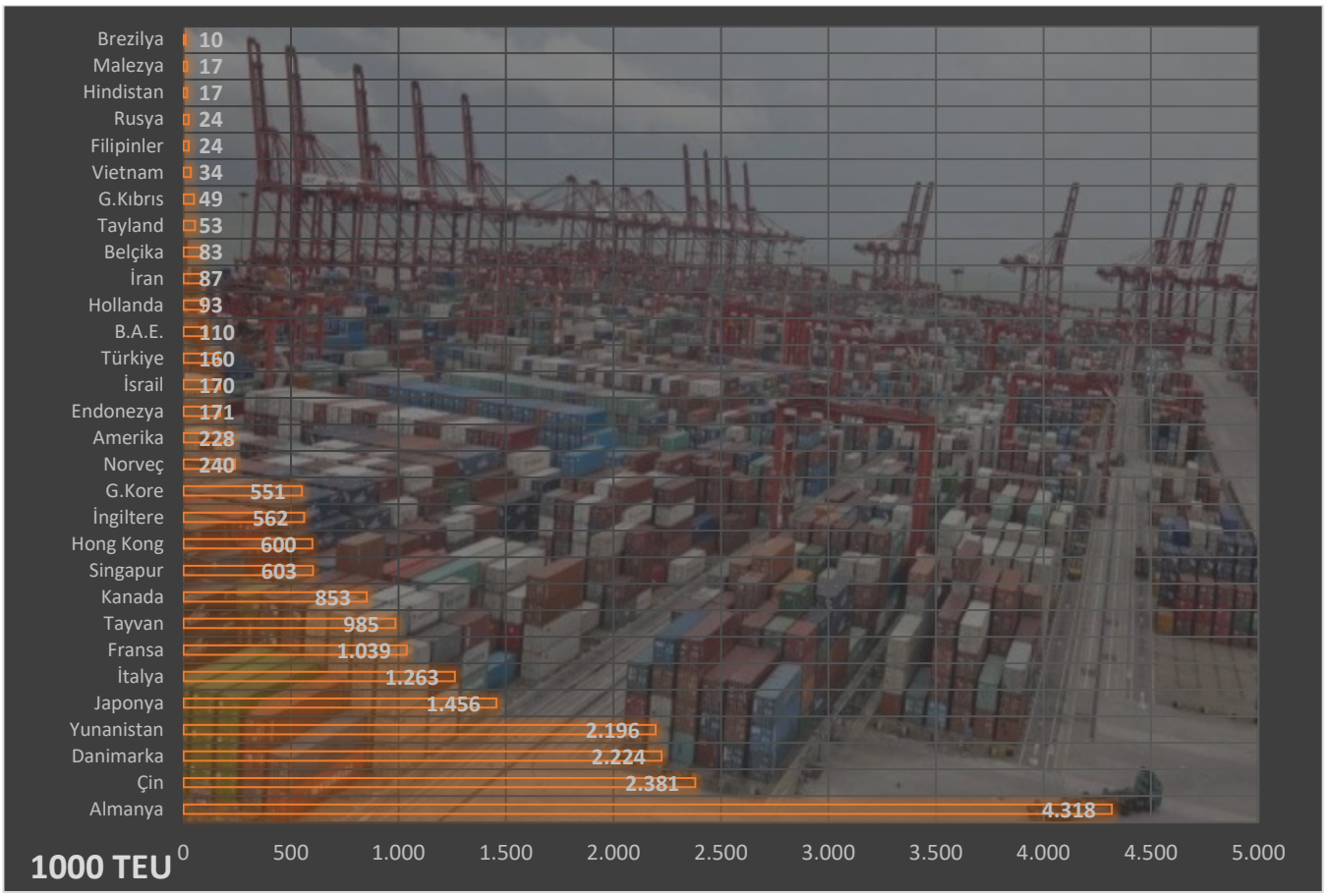
Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda DWT olarak ilk üç sırada %21 ile Almanya, %11 ile Çin ve %10 ile Danimarka paylaşmakta olup, Türkiye %0,8 oranı ile 18. Sıradadır.

Tablo 63: Dünya Konteyner Filosu 2018

TEU SIRA	Kontrol Ülkesi	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo			YB TEU %
		Adet	1000 DWT	1000 TEU	Adet	1000 DWT	1000 TEU	Adet	1000 DWT	1000 TEU	
1	Almanya	91	7.191	598	1.099	45.859	3.720	1.190	53.050	4.318	86.1
2	Çin	237	8.779	667	292	19.619	1.714	529	28.397	2.381	72.0
3	Danimarka	120	12.344	1.128	202	13.836	1.096	322	26.180	2.224	49.3
4	Yunanistan	6	457	40	481	26.463	2.156	487	26.919	2.196	98.2
5	Japonya	12	776	72	266	16.051	1.384	278	16.827	1.456	95.1
6	İtalya	0	0	0	207	15.775	1.263	207	15.775	1.263	100.0
7	Fransa	24	2.341	196	111	9.926	843	135	12.268	1.039	81.1
8	Tayvan	35	1.740	137	219	10.508	848	254	12.248	985	86.1
9	Kanada	1	15	1	105	9.765	852	106	9.780	853	99.9
10	Singapur	124	4.567	355	79	3.106	248	203	7.674	603	41.1
11	Hong Kong	76	5.983	543	31	761	58	107	6.744	600	9.6
12	İngiltere	13	895	78	114	6.140	483	127	7.034	562	86.0
13	G. Kore	84	1.359	101	112	5.551	450	196	6.910	551	81.6
14	Norveç	0	0	0	62	2.952	240	62	2.952	240	100.0
15	Amerika	30	914	67	47	2.079	161	77	2.993	228	70.5
16	Endonezya	191	2.282	155	12	215	16	203	2.497	171	9.2
17	İsrail	5	288	23	26	1.839	147	31	2.127	170	86.4
18	Türkiye	51	1.138	83	39	998	77	90	2.135	160	48.1
19	B.A.E.	2	28	2	59	1.438	108	61	1.466	110	98.1
20	Hollanda	30	371	30	57	796	63	87	1.167	93	67.6
21	İran	24	1.037	79	2	93	7	26	1.130	87	8.4
22	Belçika	0	0	0	26	1.067	83	26	1.067	83	100.0
23	Tayland	24	280	21	25	422	32	49	702	53	60.3
24	G. Kıbrıs	2	12	1	12	606	48	14	618	49	97.8
25	Vietnam	38	407	29	7	64	5	45	472	34	13.7
26	Filipinler	36	214	17	5	100	7	41	314	24	30.7
27	Rusya	13	87	7	11	229	17	24	316	24	70.7
28	Hindistan	7	183	14	3	43	3	10	226	17	19.4
29	Malezya	20	230	16	2	8	0	22	238	17	2.0
30	Brezilya	4	139	10	0	0	0	4	139	10	100.0
	30 Ülke	1.300	54.058	4.472	3.713	196.308	16.126	5.013	250.367	20.599	**78.3**
	Diğer	51	502	37	56	513	41	107	1.014	78	52.3
	Ara Toplam	1.351	54.560	4.510	3.769	196.821	16.167	5.120	251.381	20.677	**78.2**
	Bilinmeyen							13	1.279	120	
	Dünya Toplamı							**5.133**	**252.660**	**20.796**	

Kaynak: SSMR July2018

Grafik 53: Dünya Konteyner Filosunun İlk 30 Ülkesi



2018 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayırımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 4 milyon TEU, ithalat 4 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 935.661 TEU ve transit 1,4 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

2017 Yılına oranla 2018 yılında TEU bazında dış ticaret %7 oranında artmıştır.

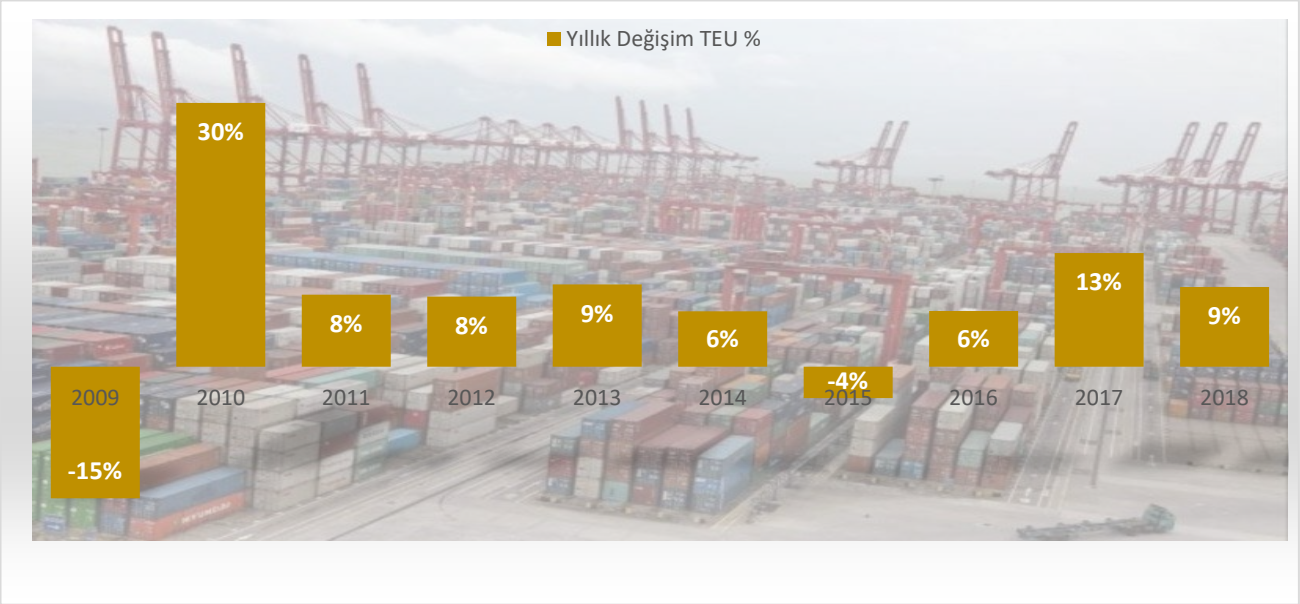
2018 yılı Konteyner (TEU bazında) kabotaj taşımacılığı %3 azalmış, ihracat ve ithalat taşımacılığımız ise %7 artmıştır.

Tablo 64: 2009-2018 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Yıl	YÜKLEME (TEU)			BOŞALTMA (TEU)			DİŞ TİCARET (TEU)			
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	İhracat-İthalat	Transit Elleçleme	Toplam	Yıllık Değişim %
2009	70.329	2.131.948	2.2.02.277	71.696	2.117.764	2.189.460	4.391.737	12.542	4.404.279	-15,17%
2010	104.278	2.306.587	2.410.865	104.047	2.354.304	2.458.351	4.869.216	874.239	5.743.455	30,41%
2011	154.338	2.690.889	2.845.227	305.256	2.770.190	3.075.446	5.461.079	757.171	6.218.250	8,27%
2012	236.905	2.879.122	3.116.027	235.440	2.942.562	3.178.001	5.821.683	898.368	6.720.051	8,07%
2013	274.589	3.165.653	3.440.242	269.908	3.199.969	3.469.877	6.365.622	989.815	7.355.437	9,46%
2014	266.997	3.488.008	3.755.005	260.067	3.581.811	3.841.878	7.069.819	754.238	7.824.057	6,37%
2015	305.882	3.394.508	3.700.390	300.182	3.454.345	3.754.527	6.848.854	691.481	7.540.335	-3,63%
2016	365.517	3543804	3909321	372.795	3.607.086	3.979.881	7.150.890	872.772	8.023.662	6,41%
2017	467.384	3.866.874	4.334.258	468.137	3.975.205	4.443.341	7.842.079	1.232.937	9.075.015	13,10%
2018	453.030	4.160.124	4.613.154	482.631	4.259.029	4.741.661	**8.419.153**	1.489.184	9.908.337	9,18%
2018 Konteyner Elleçlemesi **10.843.998 TEU**										

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 54: 2009-2018 Dış Ticaret Yıllık Değişim (TEU)



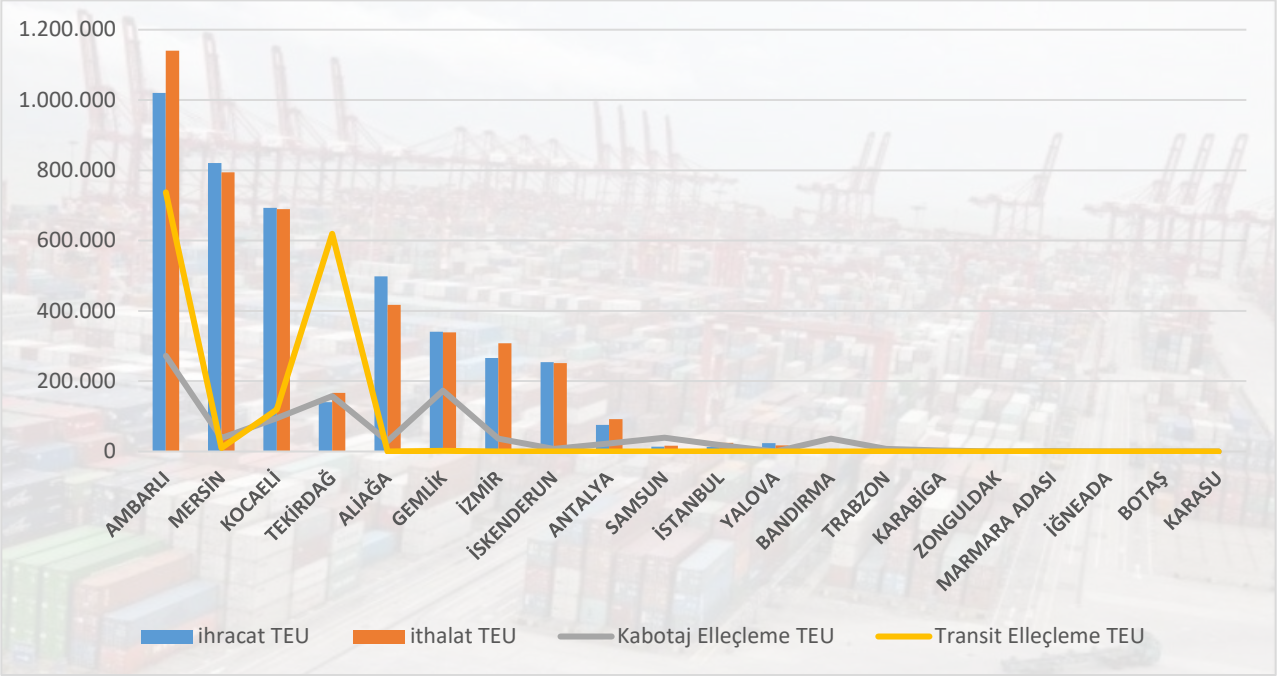
En fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman sıralamasında %29 ile Ambarlı, %15 ile Mersin ve %14 ile Kocaeli yer almaktadır.

Tablo 65: 2018 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Liman Başkanlıkları	Ihracat	Ithalat	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
	TEU	TEU	TEU	TEU	TEU
AMBARLI	1.019.828	1.140.186	272.180	737.341	3.169.535
MERSİN	820.550	793.997	37.958	9.856	1.662.361
KOCAELİ	693.364	689.791	94.857	119.609	1.597.621
TEKİRDAĞ	140.202	167.022	157.318	619.654	1.084.196
ALİAĞA	498.122	417.053	29.274	256	944.705
GEMLİK	340.681	338.918	172.835	2.264	854.698
İZMİR	266.426	308.085	36.283	114	610.908
İSKENDERUN	253.965	251.389	6.945	0	512.299
ANTALYA	75.986	91.645	23.209	0	190.840
SAMSUN	13.533	16.061	39.641	0	69.235
İSTANBUL	12.506	24.797	18.164	90	55.557
YALOVA	24.162	17.564	0	0	41.726
BANDIRMA	4	106	36.875	0	36.985
TRABZON	22	2.222	7.128	0	9.372
KARABİGA	0	0	2.350	0	2.350
ZONGULDAK	675	0	0	0	675
MARMARA ADASI	0	0	644	0	644
İĞNEADA	0	194	0	0	194
BOTAŞ	81	0	0	0	81
KARASU	18	0	0	0	18
TOPLAM	4.160.124	4.259.029	935.661	1.489.184	10.843.998

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 55: 2018 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)



Tablo 66: Yüz Bin TEU Üzerinde Konteyner Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)

Ülkeler	İHRACAT	İTHALAT	DIŞ TİCARET	TRANSİT ELLEÇLEME	2018 TOPLAM	2017 Toplam
	TEU	TEU	TEU	TEU	TEU	TEU
YUNANİSTAN	449.909	858.450	1.308.360	171.591	1.479.950	1.311.562
MISIR	464.774	585.999	1.050.773	84.283	1.135.056	1.242.965
İSRAİL	239.074	478.944	718.018	48.509	766.527	492.374
İTALYA	358.338	225.815	584.153	38.507	622.660	669.738
İSPANYA	346.517	136.945	483.462	33.775	517.237	425.739
S. ARABİSTAN	287.786	156.365	444.150	58.974	503.124	222.614
ÇİN	146.794	173.861	320.655	103.462	424.117	519.800
BELÇİKA	183.708	193.260	376.968	12.253	389.221	421.523
MALTA	190.912	150.635	341.547	21.023	362.570	379.451
RUSYA	97.611	94.661	192.272	154.047	346.319	348.637
LÜBNAN	125.079	207.420	332.499	11.993	344.492	308.834
GÜRCİSTAN	72.044	123.480	195.524	122.421	317.944	240.831
ROMANYA	55.470	70.329	125.799	130.866	256.665	282.429
İNGİLTERE	178.823	26.716	205.538	10.641	216.179	237.714
SİNGAPUR	116.481	62.214	178.695	27.862	206.557	253.497
GÜNEY KORE	70.775	94.864	165.639	27.564	193.203	194.338
BULGARİSTAN	47.998	46.687	94.685	94.852	189.537	151.751
UKRAYNA	37.343	50.164	87.507	90.581	178.087	151.989
CEZAYİR	56.505	73.024	129.529	31.225	160.754	122.048
AMERİKA	68.574	61.881	130.455	5.651	136.106	124.044
B.A.E.	75.375	21.961	97.336	37.214	134.550	122.002
LİBYA	64.190	54.410	118.600	10.473	129.073	101.281
PORTEKİZ	66.318	20.613	86.931	26.444	113.375	80.085
FRANSA	70.034	28.094	98.128	15.135	113.262	97.023
Diğer Ülkeler	289.692	262.242	551.934	119.840	671.774	572.747
Toplam	4.160.124	4.259.030	8.419.154	1.489.183	9.908.337	9.075.015

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2.3.8.Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler

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

Tablo 67: 2017-2018 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları

BÖLGE	HATLAR	2018 GELEN ARAÇ	2018 GİDEN ARAÇ	2018 TOPLAM ARAÇ	2017 TOPLAM ARAÇ
AVRUPA	TUZLA(PENDİK)-TRIESTE	64.970	74.431	139.401	116.208
	TUZLA(PENDİK)-TOULEN	31.463	53.281	84.744	69.953
	TUZLA(PENDİK)-ANCONA	0	0	0	841
	YALOVA-LAVRIO-TRIESTE	32.627	34.508	67.135	18.770
	İSTANBUL(HAYDARPAŞA)-TRIESTE	0	0	0	55.552
	İSTANBUL(HAYDARPAŞA)-SETE	0	0	0	778
	ÇEŞME-TRIESTE	24.640	29.493	54.133	52.388
	MERSİN-TRIESTE	17.220	16.706	33.926	42.341
	İZMİR(ALSANCAK)-SETE	7.079	6.899	13.978	14.513
	AMBARLI-TRIESTE	2.501	12.709	15.210	16.495
	İZMİR(ALSANCAK)-TRIESTE	1.877	3.139	5.016	8.533
	TUZLA(PENDİK)-BARİ	272	10.238	10.510	2.764
	GEMLİK(BORUSAN)- ZEEBRUGGE	0	790	790	549
	TUZLA(PENDİK)-PATRAS	5.525	3.388	8.913	0
	ÇEŞME-SETE	3.517	3.715	7.232	0
	İZMİT-ZEEBRUGGE	0	0	0	808
	YALOVA-SETE	266	928	1.194	0
	TOPLAM	**191.957**	**250.225**	**442.182**	**400.493**
KARADENİZ	İSTANBUL(HAYDARPAŞA)-CHORNOMORSK (ILYICHEVSKY)	11.142	11.818	22.960	18.689
	SAMSUN-GELİNCİK	4.712	6.748	11.460	10.916
	ZONGULDAK-CHORNOMORSK (ILYICHEVSKY)	7.318	7.522	14.840	15.609
	SAMSUN-TUAPSE	1.733	4.269	6.002	3.312
	SAMSUN-NOVOROSSİYSK	452	1.666	2.118	6.803
	SAMSUN-KAVKAZ TREN FERİ HATTI	30	171	201	509
	TOPLAM	**25.387**	**32.194**	**57.581**	**55.838**
AKDENİZ	MERSİN-MAGUSA	14.574	18.836	33.410	31.979
	TAŞUCU-GİRNE	6.826	7.986	14.812	14.241
	TAŞUCU-TRİPOLİ	7.256	7.200	14.456	19.788
	MERSİN-GİRNE	5.042	4.972	10.014	10.807
	İSKENDERUN-DHUBA	2.151	2.181	4.332	5.251
	MERSİN-HAIFA	1.255	1.208	2.463	1.790
	TAŞUCU-LATAKYA	374	379	753	0
	TOPLAM	**37.478**	**42.762**	**80.240**	**83.856**
DİĞER	TOPLAM	**869**	**2.688**	**3.557**	**2.114**
GENEL TOPLAM		**255.691**	**327.869**	**583.560**	**542.301**
Not: 500 ve üzeri Araç taşıyan hatlar baz alınmıştır.					

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 67''de 2018 yıllında Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayıları yer almaktadır.

Ro-Ro hatları ile 2018 yılında bölgeler itibariyle taşınan araç sayıları dikkate alındığında;

Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle en fazla araç taşınan hatlar Tuzla (Pendik)-Trieste (139.401 araç), Tuzla (Pendik)-Toulen (84.744 araç) ve Yalova Lavrio-Trieste (67.135 araç)

(Bölge toplamdaki oranı %66)

Türkiye'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle en fazla araç taşınan hatlar İstanbul (Haydarpaşa)-Chornomorsk (Ilyichevsky) (22.960 araç), Zonguldak-Chornomorsk (Ilyichevsky) (14.840 araç) ve Samsun-Gelincik (11.460 araç)

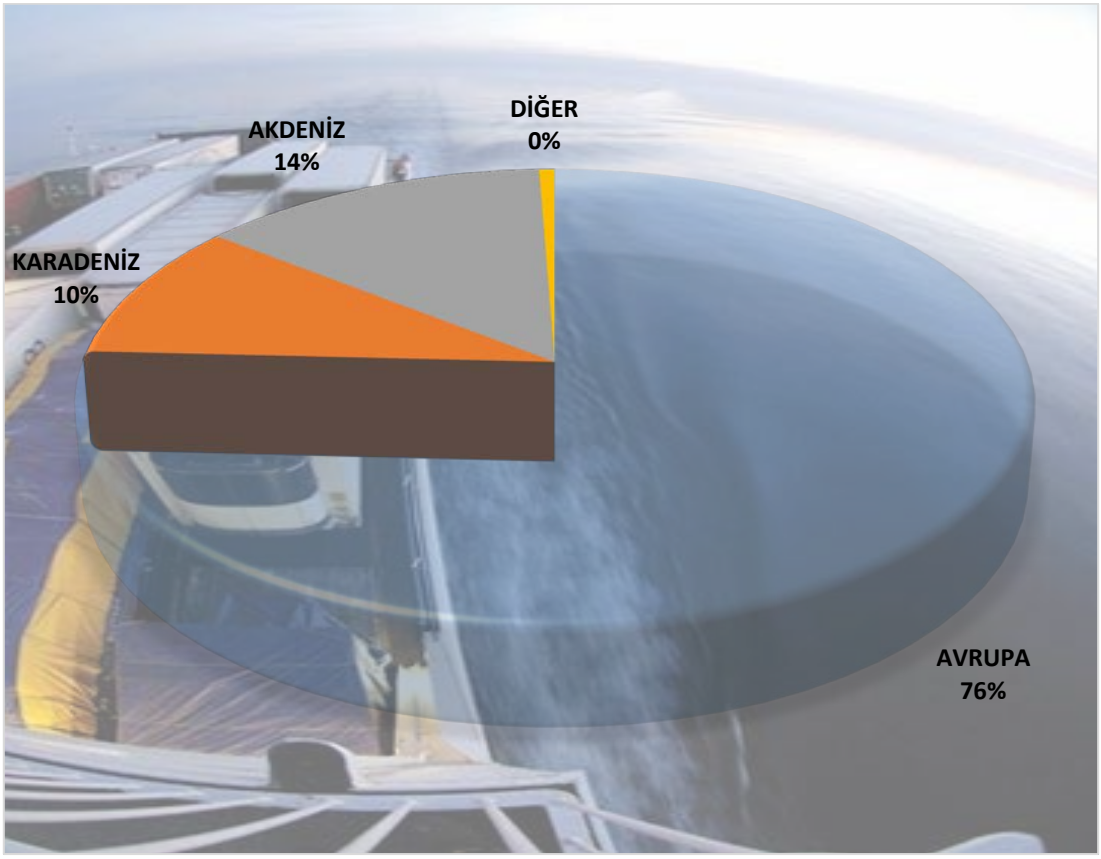
(Bölge toplamdaki oranı %86)

Türkiye'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle en fazla araç taşınan hatlar Mersin-Magosa (33.410 araç), Taşucu-Tripoli (14.456 araç) ve Taşucu-Girne (14.812 araç)

(Bölge toplamdaki oranı %78)

Diğer hatlarda ise 3.557 araç taşıması gerçekleşmiştir.

Grafik 56: 2018 Yılı Bölgelere Ro-Ro ile Taşınan Araç Yüzdeleri



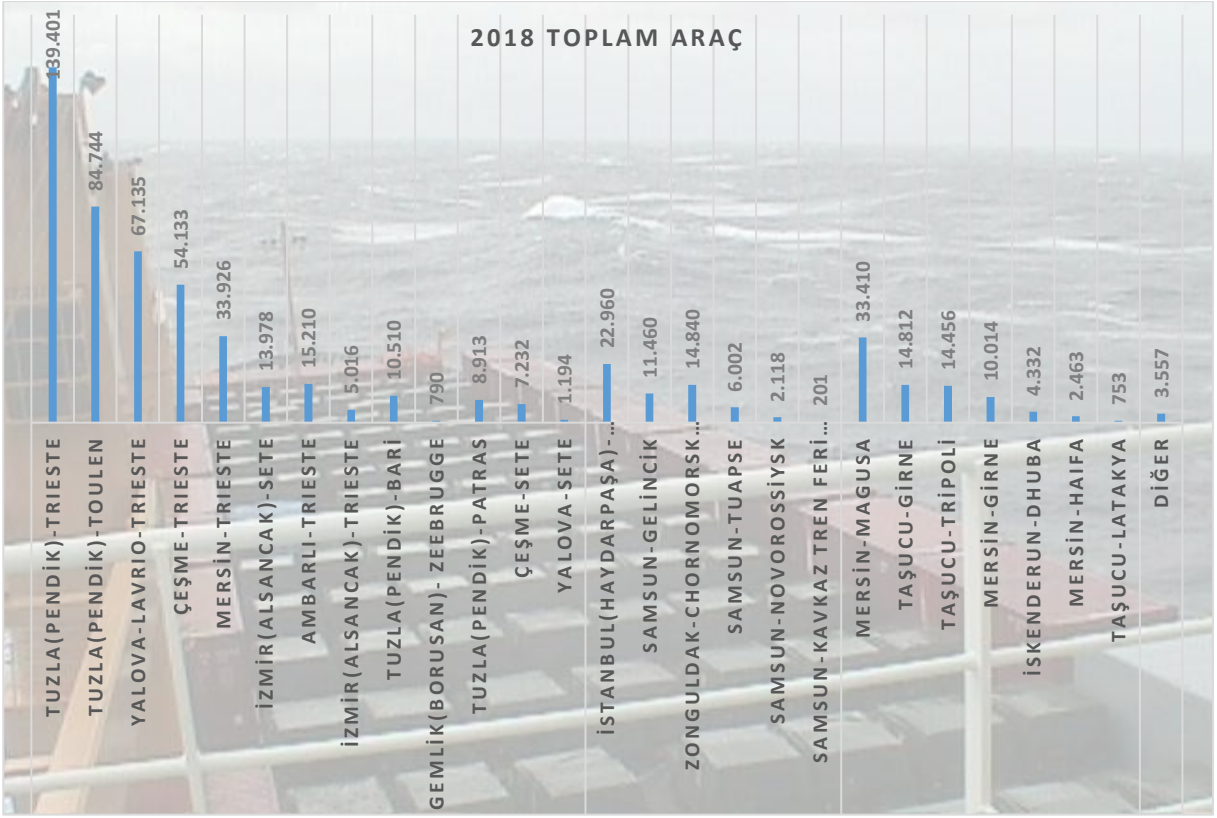
Tablo 68: 2018 Yılı Yurt Dışı bağlantılı Otomobil/Araç Elleçlemesi (Adet)

LİMAN BAŞKANLIĞI	LİMAN TESİSİ	GELEN ARAÇ	GİDEN ARAÇ	TOPLAM ARAÇ
İZMİT	AUTOPORT	141.137	225.877	367.014
	FORD OTOSAN LİMANI	20.032	321.208	341.240
	SAFİ DERİNCE LİMANI	91.732	223.709	315.441
	EFESANPORT	113.990	5.814	119.804
	DERİNCE SHELL&TURCAS TERMİNALİ	0	174	174
GEMLİK	GEMPORT	8.719	290.571	299.290
	BORUSAN LİMANI	36.026	233.509	269.535
	GEMLİK BELEDİYE İSKELESİ	28	385	413
İZMİR	TCDD ALSANCAK LİMANI	547	18.203	18.750
MERSİN	MERSİN ULUSLARARASI LİMANI	10.313	2.457	12.770
TAŞUCU	TAŞUCU TDİ LİMANI	4.918	6.149	11.067
	TAŞUCU BELEDİYE LİMANI	4.206	3.474	7.680
	TAŞUCU BALIKÇI BARINAĞI, FERİBOT VE YAT YANAŞMA İSKELESİ	460	1.053	1.513
ÇEŞME	ULUSOY LİMANI	2.405	2.853	5.258
AYVALIK	AYVALIK VAPUR İSKELESİ	1.830	1.704	3.534
İSTANBUL	TCDD HAYDARPAŞA LİMANI	539	886	1.425
ZONGULDAK	ZONGULDAK TTK LİMANI	189	732	921
BODRUM	BODRUM BELEDİYE RIHTIMI	320	388	708
	BODRUM YOLCU İSKELESİ	130	323	453
İSKENDERUN	LİMAK PORT İSKENDERUN	303	328	631
YALOVA	YALOVA RO RO TERMİNALİ	20	198	218
SAMSUN	SAMSUNPORT	29	59	88
MARMARİS	MARMARİS LİMANI	16	33	49
DİĞER		274	275	549
TOPLAM		438.163	1.340.362	1.778.525

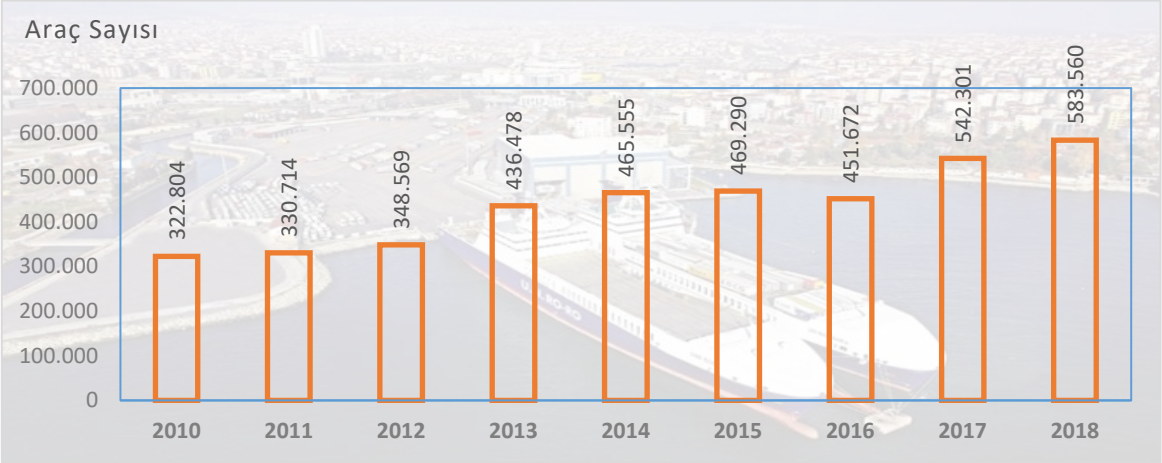
*** 2018 Yılında 1.725.540 "Satış Amaçlı" ve 52.985 "Taşıma Amaçlı" olmak üzere 1.778.525 Araç denizyolu ile taşınmıştır.**

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 57: 2018 Yılı Bölgelere Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet)



Grafik 58: 2010-2018 Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet)



TÜRK BOĞAZLARI

2.4.TÜRK BOĞAZLARI

2.4.1.Türk Boğazlarının Konumu ve Özellikleri

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizinden oluşan Türk Boğazlar sisteminin, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan stratejik öneme sahip tek suyoludur. Türk Boğazları, ülkemizin olduğu kadar, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin de gerek ekonomisi, gerek askeri güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır. Boğazlar, Karadeniz ülkelerini dünya piyasalarına bağlayan ana ticaret güzergâhıdır.

Türk Boğazları taşıdığı stratejik önemin yansıra, dünyada başka örneği olmayan birçok özelliğe sahiptir. İlk olarak, İstanbul Boğazı, 3000 yıllık tarihe ve 15 milyonu aşkın nüfusa sahip bir metropol olan, UNESCO tarafından "dünyanın kültür mirası" olarak ilan edilen İstanbul'un ortasından, şehrin en tarihi mekanlarının arasından kıvrılarak geçmektedir.

İkinci olarak, Türk Boğazları fiziki özellikleriyle seyir bakımından dünyadaki en zor suyollarından biridir. Boğazlardaki güçlü akıntılar, keskin dönüşler ve değişken hava koşulları seyrüseferi son derece zorlaştırmaktadır.

İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi' nden oluşan toplam uzunluk 164 deniz milidir. Türk boğazlarında, hızı saatte 7-8 mile ulaşan akıntı, rüzgâr, topuk ve adacıklar gibi zorunlu manevralar gerektiren ve emniyetli seyri engelleyen unsurlar bulunmaktadır.

2.4.2.Montrö Boğazlar Sözleşmesi

20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montrö Sözleşmesi ile ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş serbestisi ilkesi korunmakla birlikte, Boğaz geçiş rejimi Türkiye'nin güvenliği dikkate alınarak yeniden düzenlenmiştir.

Türkiye açısından büyük stratejik, siyasi ve ekonomik önemi haiz bir bölgeyi yakından ilgilendiren Montrö Sözleşmesi, imzalandığı tarihten bu yana ayakta kalabilen nadir çok taraflı anlaşmalardan biridir. Türkiye'nin 82 yılı aşkın bir süredir tam bir tarafsızlık içerisinde ve titizlikle uyguladığı Montrö Sözleşmesi, ülkemizin yanı sıra, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin ve üçüncü ülkelerin tümü için makul ve uygulanabilir bir çıkar dengesi oluşturmaktadır.

Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazlarından geçişlerde can, mal, çevre ve seyir güvenliğinin sağlanması konusunda bir düzenleme getirmemiştir. Ancak seyir güvenliği, Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen geçiş serbestisinin ayrılmaz bir unsurunu teşkil etmektedir. Bu nedenle, Türkiye uluslararası hukukun hükümleri veya genel kabul görmüş anlaşma ve sözleşmeler çerçevesinde geçiş güvenliğini düzenleme yetkisine sahiptir. Diğer bir ifadeyle, Türkiye, egemenliği altında olan Türk Boğazlarındaki “geçiş serbestisi” ilkesinin “serbest ve kuralsız” bir geçiş olarak yorumlanmasının mümkün olmadığını düşünmektedir.

2.4.3.Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu

Türk Boğazlarında trafik hacmi çok kritik ve tehlikeli boyutlara ulaşmıştır. 1936 yılında İstanbul Boğazından günde yalnız 17 gemi geçmekte iken, günümüzde bu sayı ortalama 50.000 civarındadır. Bu sayı günde ortalama 130 gemiye tekabül etmektedir. Diğer bir ifadeyle, Montrö Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılından bu yana Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı yaklaşık 8 kat artmıştır.

Tablo 69: Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları

YILLAR	İstanbul Boğazı			Çanakkale Boğazı		
	Gemi Adedi	GT	Değişim GT %	Gemi Adedi	GT	Değişim GT %
2006	54.880	475.796.880		48.915	595.826.240	
2007	56.606	484.867.696	2%	49.913	611.885.819	3%
2008	54.239	515.639.614	6%	48.978	657.396.892	8%
2009	51.422	514.656.446	0%	49.453	667.412.661	2%
2010	50.871	505.615.881	-2%	46.686	672.843.533	1%
2011	49.798	523.543.509	4%	45.379	705.412.518	5%
2012	48.328	550.526.579	6%	44.613	735.728.537	5%
2013	46.532	551.771.780	0%	43.889	745.567.671	2%
2014	45.529	582.468.334	6%	43.582	761.631.756	3%
2015	43.544	565.216.784	-4%	43.230	777.989.382	3%
2016	42.553	565.282.287	0%	44.035	772.922.682	-1%
2017	42.978	599.324.748	7%	44.615	823.460.636	8%
2018	41.103	613.088.166	3%	43.999	849.140.218	4%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

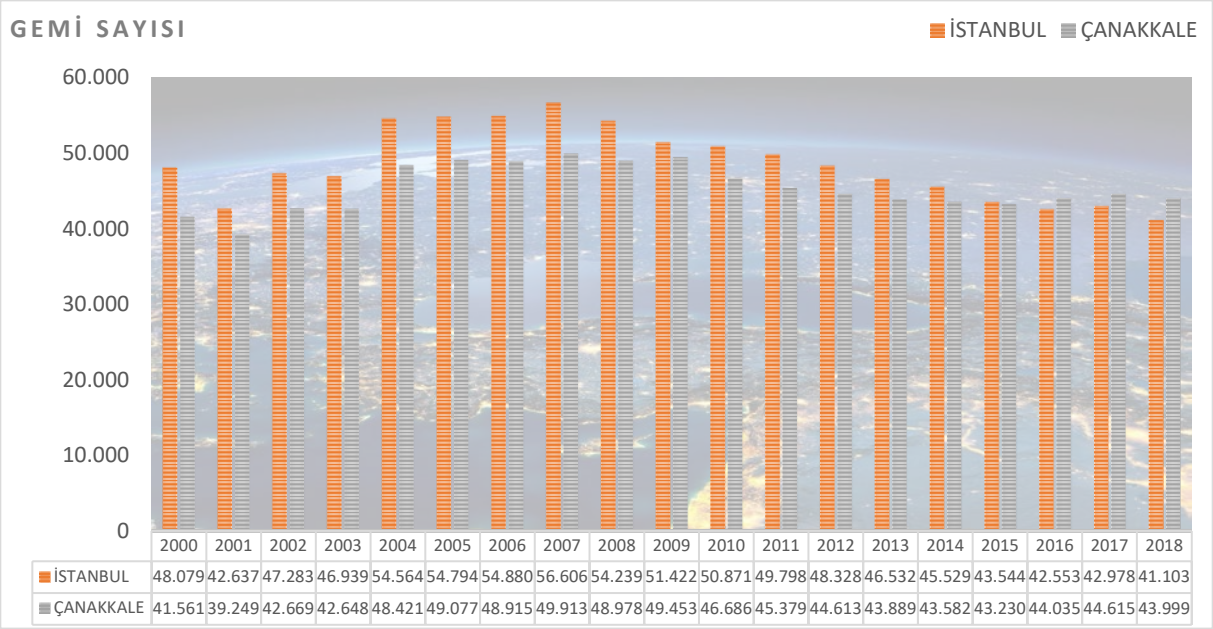
Buna ilaveten, İstanbul Boğazında ayrıca yoğun bir mahalli deniz trafiği bulunmaktadır. Ayrıca çok sayıda balıkçı teknesi ile özel deniz vasıtaları da bu suyolunu sürekli kullanmaktadır.

İstanbul Boğazından 2018 yılında toplam 41.103 gemi (8.587 adedi tanker) gemi, Çanakkale Boğazından ise toplam 43.999 gemi (9.251 adedi tanker) geçiş yapmıştır.

Geçtiğimiz yıllar içerisinde sadece gemi trafiği İstanbul Boğazında %3, Çanakkale Boğazında ise %4 artış kaydetmiştir. Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları kargonun niteliği değişmiştir.

İstanbul Boğazından 2006-2018 döneminde geçen gemi sayısında %25'lik azalmaya karşın gemilerin GT'larında %29 artış, Çanakkale Boğazında aynı dönemde geçen gemi sayısında %10'luk azalmaya karşın gemilerin GT'larında %42'lik bir artış gerçekleşmiştir. Tablo 69.

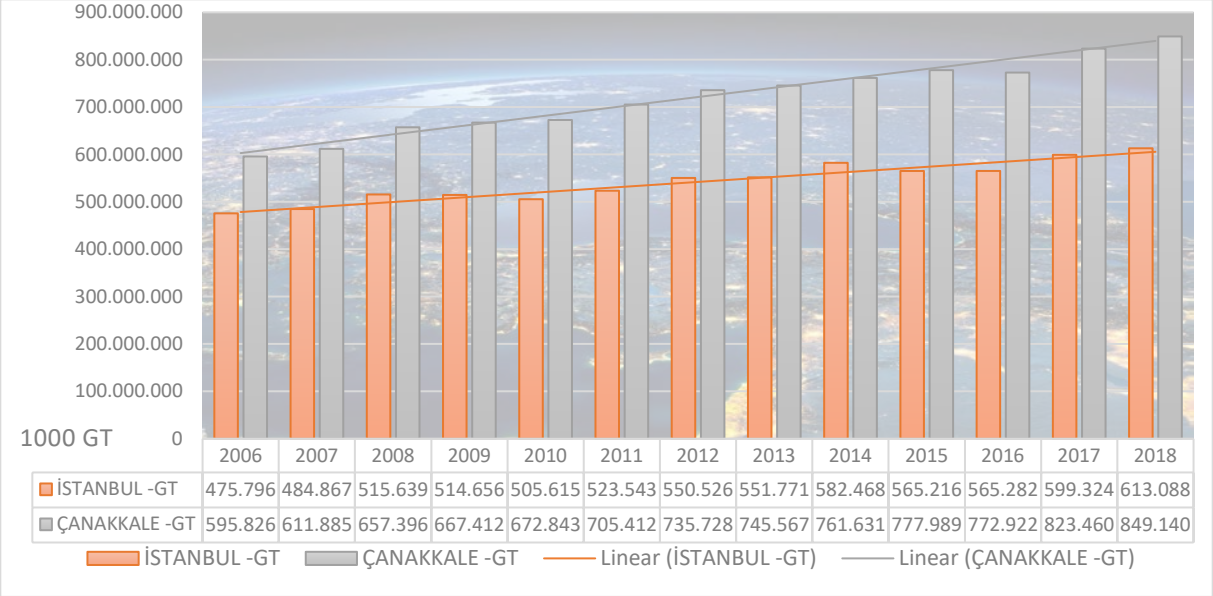
Grafik 59: 2000-2018 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
İSTANBUL	48.079	42.637	47.283	46.939	54.564	54.794	54.880	56.606	54.239	51.422	50.871	49.798	48.328	46.532	45.529	43.544	42.553	42.978	41.103
ÇANAKKALE	41.561	39.249	42.669	42.648	48.421	49.077	48.915	49.913	48.978	49.453	46.686	45.379	44.613	43.889	43.582	43.230	44.035	44.615	43.999

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 60: 2006-2018 İstanbul ve Çanakkale Boğazları Gemi GT



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
İSTANBUL -GT	475.796	484.867	515.639	514.656	505.615	523.543	550.526	551.771	582.468	565.216	565.282	599.324	613.088
ÇANAKKALE -GT	595.826	611.885	657.396	667.412	672.843	705.412	735.728	745.567	761.631	777.989	772.922	823.460	849.140

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Türk Boğazlarından geçen gemilerin önemli bir kısmı zehirli, tehlikeli ve patlayıcı madde (ham petrol, amonyak, sıvılaştırılmış gaz, radyoaktif maddeler, tehlikeli atıklar gibi) taşımaktadır. Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren, Karadeniz'deki limanlara akan petrolün artışına paralel olarak, Türk Boğazlarından tehlikeli madde ve petrol taşıyan gemilerin sayısında da artışlar gerçekleşmiştir.

Tablo 70: Tanker Trafiğine İlişkin Boğaz Geçişleri

Yıl	İSTANBUL BOĞAZI		ÇANAKKALE BOĞAZI	
	Tehlikeli Madde Taşıyan	Tehlikeli Madde Miktarı	Tehlikeli Madde Taşıyan	Tehlikeli Madde Miktarı
	Tanker Sayısı	(Milyon Ton)	Tanker Sayısı	(Milyon Ton)
2006	10.153	143.452.500	9567	152.726.000
2007	10.054	143.939.500	9271	149.320.000
2008	9303	140.357.500	8758	149.052.000
2009	9299	144.660.000	9567	152.105.500
2010	9274	146.750.500	9252	156.929.000
2011	9103	138.496.500	8818	154.606.000
2012	9027	131.123.000	8998	151.040.000
2013	9006	134.444.000	9299	149.091.000
2014	8745	133.961.000	9250	152.286.000
2015	8633	135.952.000	9524	155.531.000
2016	8703	136.100.000	9481	156.203.000
2017	8832	146.943.000	9478	166.729.000
2018	8587	147.375.459	9251	164.583.997

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Bugün Türk Boğazları yoluyla, en çok petrolün taşındığı boru hattından daha fazla tehlikeli madde taşınmaktadır. Taşınan tehlikeli madde miktarı her yıl artmaya devam etmektedir.

İstanbul Boğazı'nda tehlikeli yük taşıyan bir tankerin sebep olacağı bir kaza, Boğazın iki kıyısında yaşayan binlerce insanın hayatını tehlikeye atacağı gibi, şehrin tarihi dokusuna, çevredeki yaşam alanlarına ve çevreye telafisi çok zor hasar yaratacaktır.

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliği Türkiye için olduğu kadar Türk Boğazlarını kullanan tüm ülkeler için de önem taşımaktadır. Tehlikeli yük taşıyan gemilerin yol açabileceği kazaların Boğaz trafiğini belirsiz süreler için durdurması, ticaretlerini Boğazlar yoluyla yapan bölge ülkelerinin ekonomik çıkarlarına da zarar verecektir.

Tablo 71: İstanbul Boğazından 2016-2018 yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2016	2017	2018
Genel Kargo Gemisi	21.344	21.163	19.269
Dökme Yük Gemisi	7.664	8.206	8.501
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.033	6.212	6.014
Konteyner Gemisi	2.734	2.659	2.561
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	1.681	1.878	1.950
Gaz Tankeri	989	742	623
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	585	544	508
Römorkör	237	262	384
Diğer	234	227	367
Yolcu Gemisi	291	336	367
Ro-Ro Gemi	352	396	245
Savaş Gemisi	342	237	176
Araç Taşıyan Gemi	16	45	88
Frigorifik Gemi	40	46	34
Çimento Gemisi	4	6	12
Barç	6	18	3
Feribot	1	1	1
Toplam	42.553	42.978	41.103

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 72: Çanakkale Boğazından 2016-2018 yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2016	2017	2018
Genel Kargo Gemisi	16.680	16.485	15.764
Dökme Yük Gemisi	8.060	8.585	8.916
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.041	6.145	6.181
Konteyner Gemisi	4.728	4.957	5.123
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2.559	2.599	2.368
Ro-Ro Gemi	2.473	2.479	2.243
Araç Taşıyan Gemi	433	576	670
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	653	627	601
Diğer	454	511	597
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker	755	652	595
Römorkör	365	365	398
Savaş Gemisi	335	271	217
Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker	126	82	103
Frigorifik Gemi	125	113	67
Barç	29	89	57
Yolcu Gemisi	190	49	55
Feribot	29	24	30
Çimento Gemisi	0	6	14
Toplam	44.035	44.615	43.999

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 73: 2018 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş

AYLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			
								TTA	LPG LNG	TCH	Yedekli Geçiş
Ocak	3.374	47.293.602	1.918	3.352	2.049	302	30	518	56	160	6
Şubat	3.237	46.327.666	1.870	3.218	1.991	289	27	522	71	130	4
Mart	3.706	51.869.688	2.103	3.680	2.243	329	22	543	62	154	2
Nisan	3.595	52.509.361	2.071	3.583	2.199	352	28	504	53	160	7
Mayıs	3.568	51.061.996	1.925	3.542	2.156	342	38	485	61	174	4
Haziran	3.229	47.592.533	1.757	3.214	2.020	324	39	493	52	174	7
Temmuz	3.608	52.016.359	1.984	3.584	2.189	341	53	514	52	155	15
Ağustos	3.444	54.026.054	1.941	3.400	2.231	394	75	481	48	155	21
Eylül	3.157	50.332.247	1.794	3.146	2.086	355	54	458	33	149	17
Ekim	3.518	54.770.175	2.064	3.492	2.331	355	47	505	56	184	15
Kasım	3.193	52.003.434	1.965	3.178	2.155	358	47	451	32	191	6
Aralık	3.474	53.285.051	2.173	3.455	2.234	365	48	540	47	164	12
Toplam	41.103	613.088.166	23.565	40.844	25.884	4.106	508	6.014	623	1.950	116

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 74: 2018 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş

AYLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			
								TTA	LPG LNG	TCH	Yedekli Geçiş
Ocak	3.545	67.560.600	1.614	3.523	2.059	529	36	521	71	191	9
Şubat	3.436	65.236.095	1.572	3.416	1.998	491	41	519	78	179	13
Mart	3.829	72.056.454	1.722	3.785	2.225	552	68	533	77	205	11
Nisan	3.795	72.199.881	1.705	3.771	2.202	570	61	487	61	202	18
Mayıs	3.807	71.769.305	1.644	3.760	2.166	566	71	513	57	207	3
Haziran	3.653	67.937.957	1.686	3.610	2.021	513	88	527	60	214	10
Temmuz	3.751	71.874.855	1.704	3.693	2.195	566	77	521	58	183	13
Ağustos	3.634	71.209.193	1.668	3.581	2.211	580	81	486	54	197	23
Eylül	3.566	70.545.578	1.628	3.538	2.109	564	59	536	39	154	11
Ekim	3.833	75.510.522	1.724	3.796	2.303	576	63	527	48	217	17
Kasım	3.526	69.767.149	1.576	3.436	2.140	532	48	478	38	230	10
Aralık	3.624	73.472.629	1.715	3.604	2.206	573	39	539	57	187	18
Toplam	43.999	849.140.218	19.958	43.513	25.835	6.612	732	6.187	698	2.366	156

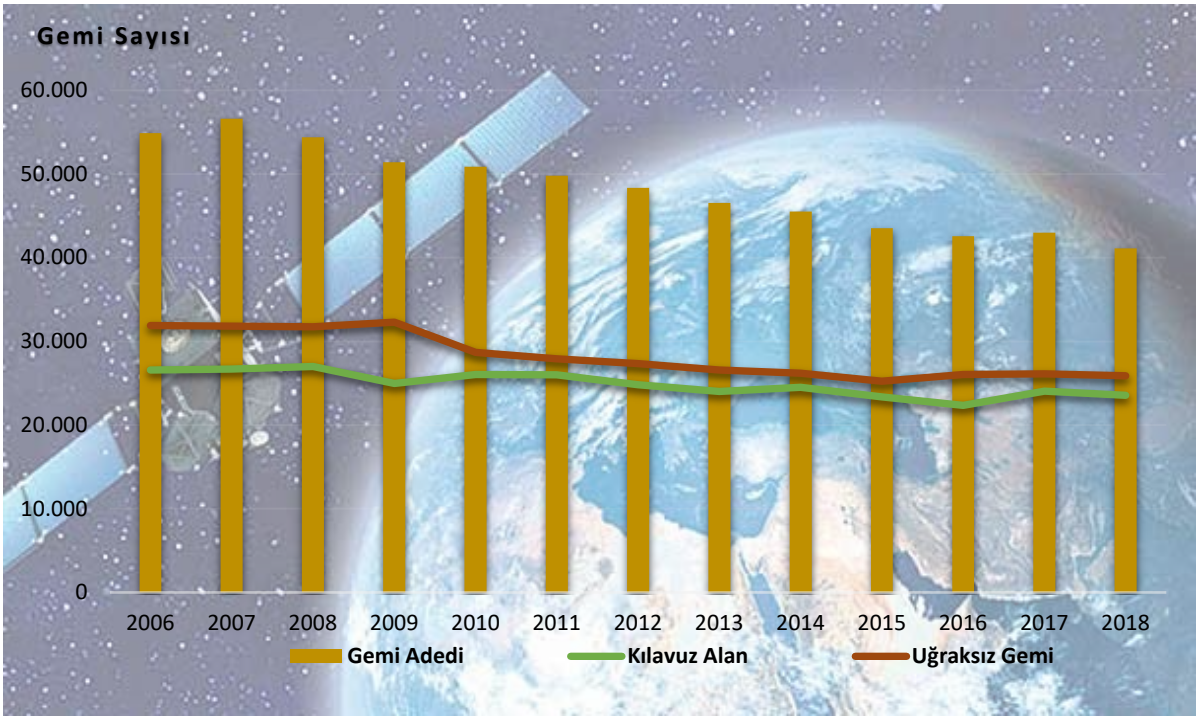
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 75: 2006- 2018 Yılları İstanbul Boğaz Gemi Geçişleri

YILLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG LNG	TCH	
2006	54.880	475.796.880	26.589	53.324	31.880	3.653	2.176	7.659	814	1.680	111
2007	56.606	484.867.696	26.685	55.132	31.826	3.653	2.138	7.204	800	2.050	105
2008	54.396	515.639.614	27.001	53.232	31.762	3.911	1.800	6.564	764	1.975	119
2009	51.422	514.656.446	24.977	50.712	32.297	3.871	1.128	6.557	866	1.876	122
2010	50.871	505.615.881	26.035	50.020	28.668	3.623	1.377	6.464	1.099	1.711	115
2011	49.798	523.543.509	26.011	49.179	27.938	3.800	1.046	6.216	1.227	1.660	93
2012	48.329	550.526.579	24.812	47.638	27.345	3.866	1.064	5.913	1.336	1.779	98
2013	46.532	551.771.780	24.023	45.616	26.577	3.801	1.192	5.685	1.741	1.580	87
2014	45.529	582.468.334	24.508	44.928	26.212	4.295	928	5.587	1.540	1.618	90
2015	43.544	565.216.784	23.349	43.039	25.243	3.930	879	5.825	1.232	1.576	71
2016	42.553	565.282.287	22.356	42.132	26.050	3.873	522	6.033	989	1.681	73
2017	42.978	599.324.748	24.059	42.700	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88
2018	41.103	613.088.166	23.565	40.844	25.884	4.106	508	6.014	623	1.950	116

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 61: İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi



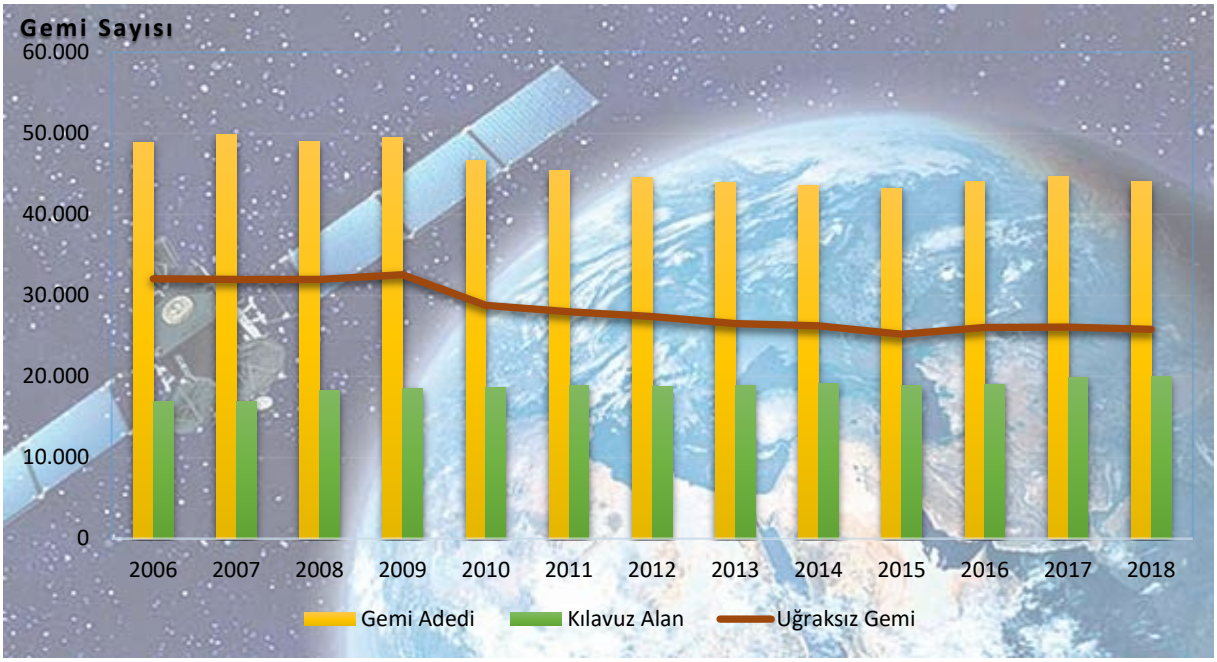
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 76: 2006- 2018 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri

YILLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M Büyük	500 GT Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/ LNG	TCH	
2006	48.915	595.826.240	16.871	48.264	32.061	4.845	1.404	7.204	798	1.565	131
2007	49.913	611.885.819	16.885	48.802	31.981	4.945	1.873	6.527	754	1.990	138
2008	48.978	657.396.892	18.334	48.565	31.981	5.223	844	5.990	777	1.991	162
2009	49.453	667.412.661	18.588	49.210	32.559	5.176	615	6.293	842	2.432	146
2010	46.686	672.843.533	18.678	46.469	28.768	5.098	598	6.017	902	2.333	138
2011	45.379	705.412.518	18.920	45.196	27.983	5.494	572	5.661	974	2.183	159
2012	44.613	735.728.537	18.775	44.416	27.418	5.919	519	5.656	1.038	2.304	134
2013	43.889	745.567.671	18.924	43.579	26.534	5.824	448	5.822	1.380	2.097	123
2014	43.582	761.631.756	19.107	43.238	26.257	5.902	512	5.875	1.206	2.169	116
2015	43.230	777.989.382	18.843	42.755	25.220	5.842	581	6.009	1.036	2.479	122
2016	44.035	772.922.682	19.007	43.543	26.071	5.665	661	6.041	881	2.559	139
2017	44.615	823.460.636	19.925	43.888	26.087	6.197	755	6.145	734	2.599	149
2018	43.999	849.140.218	19.958	43.513	25.835	6.612	732	6.187	698	2.366	156

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 62: Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2.4.4.Boğazlar Tüzüğü ve Diğer Tedbirler

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin artırılması amacıyla, Türkiye birbiriyle bağlantılı bir dizi önlemi uygulamaya koymuştur. Bu önlemler başlıklar halinde aşağıda sunulmuştur:

-Türk Boğazları Tüzüğü

Bu önlemlerden birincisi Türk Boğazları Tüzüğü'dür. Boğazlar Tüzüğü Temmuz 1994'te yürürlüğe konulmuş, bilahare edinilen tecrübeler ışığında gözden geçirilerek, 6 Kasım 1998 tarihinde yeni bir tüzük yürürlüğe girmiştir. Öte yandan, 1998 Tüzüğü'nün daha dikkatli uygulanması için ilgili birimlere yönelik olarak 2002 Ekim ayında bir iç uygulama talimatı çıkarılmış, söz konusu talimat edinilen tecrübeler ışığında gözden geçirilerek 2006 yılında tekrar yayınlanmıştır.

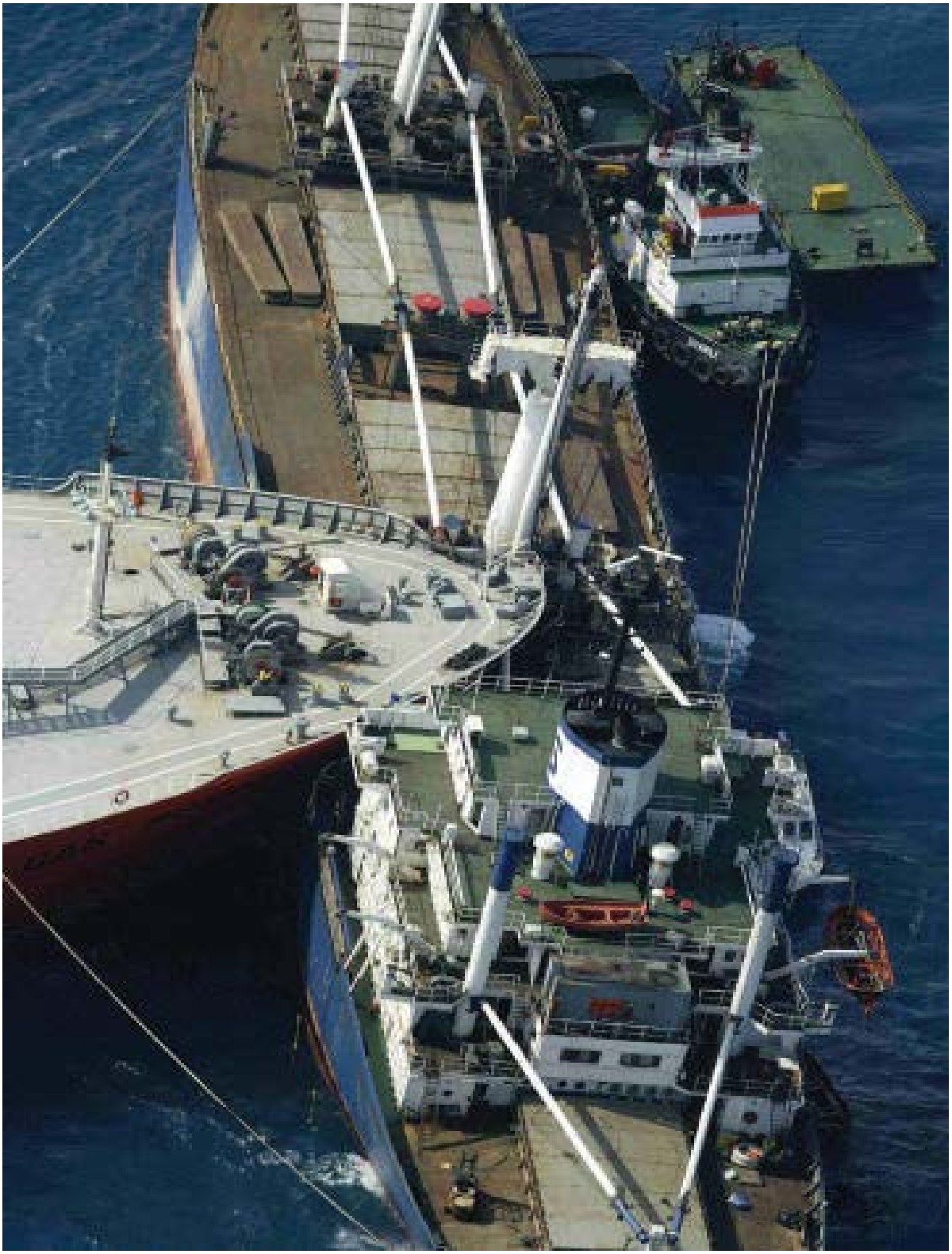
-Trafik Ayırım Şemaları

Türkiye'nin Boğazlarda can, mal, seyir ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla yürürlüğe koyduğu bir diğer önlem, Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi (COLREG) uyarınca, gemilerin geçişlerinde uymakla yükümlü olacakları trafik ayırım şemalarıdır (traffic separation schemes-TSS). Ülkemiz tarafından 1994 yılında ihdas edilen Trafik Ayrım Düzeni ve Rapor Sistemi, 1995 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından bazı kurallarla birlikte onaylanmıştır.

IMO'nun Mayıs 1999'da yapılan Deniz Güvenliği Komitesi 71. Dönem Toplantısında, Türk Boğazlarında uygulanan trafik düzeninin etkin ve başarılı olduğu, seyir güvenliğinin artmasına ve kazaların azalmasına katkıda bulunduğu teyit edilmiştir.

-Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTHS-VTS)

Diğer yandan, Türk Hükümeti'nin Boğazlarda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini azami düzeye yükseltmek amacıyla bazı fiziki tedbirler almaya yönelik çalışmaları kapsamında, Boğazlarda radar destekli Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTHS-VTS), 30 Aralık 2003 tarihinde operasyonel olarak devreye girmiştir. Söz konusu sistemin devreye girmesiyle birlikte Boğazlarda can, mal, çevre ve seyir güvenliği daha da artmış ve deniz trafiği daha etkin bir biçimde kontrol altına alınmıştır.



DENİZ SİGORTALARI

2.5.DENİZ SİGORTALARI

Deniz Sigortaları Su Araçları(Tekne ve makine Sigortası), Su Araçları Sorumluluk Koruma ve Tazmin Sigortası ve Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk olmak üzere 3 bileşenden oluşmaktadır.

Su Araçları; Tekne ve Makine Sigortası, gemi sahibinin gemideki yatırımını korur, geminin kendisini, makine ve cihazlarını kapsamaktadır.

Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası, üçüncü kişilere karşı sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan bazı masraflara ilişkin bir sigortadır.

Nakliyat, Yük sigortası ise taşınan yükün ziya ve hasarlarına karşı yük sahibinin finansal risklerini beyan edilen değer için koruma amaçlıdır.

2.5.1.Su Araçları, Tekne ve Makine Sigortası (Hull & Machinery Insurance)

Gemiler, çeşitli risklere karşı (geminin fiziksel olarak zarar görmesi, batması, savaş riski vb.) sigorta ettirilmektedir. Sigortalı, yapılan sözleşmeye göre sigortacıya sigorta primi öder. Sigorta primlerinin zamanında ödenmesi gerekmektedir. Zamanında ödenmeyen primler nedenli ile herhangi bir sorun yaşandığında, sigortacının sigortalının talebini karşılayamadığı durumlar ortaya çıkmaktadır.

Gemilerin sigorta ettirilmeleri, sigorta giderlerinin tahakkukunu ve ödemelerin yapılması ile ilgilenen birim, her gemi için ayrı ayrı sigorta primlerini tespit ederek ve bunları iş programında belirtmektedirler. Tahmini sigorta primleri için ek ücret istenmesi veya sigortaya esas değer artışları sebebiyle, oluşacak fazla ya da eksik tutarlar için, yıl içerisinde ya da yıl sonunda gerekli düzeltmeler yapılmaktadır.

Bu sigorta ile ticari amaçla yük taşımacılığında kullanılan teknelere, aşağıda belirtilen risklere karşı teminat sağlanmaktadır.

- Deniz, nehir ve göl gibi seyredilebilir sularda batma, oturma, çatışma vb. rizikolar
- Denizde ve karada hırsızlık, yangın, yıldırım, infilak, deprem.
- Rıhtım ve liman tesisleriyle, kara ya da hava araçlarıyla temas ya da bunlardan düşen cisimlerin verdiği hasarlar.
- Başka bir tekne ile çarpışması (çatışma) sonucunda çatılan gemiye karşı yasal sorumlulukları.
- Kaptan ve gemi personelinin kusuru sonucu sigortalı gemiye gelebilecek zararlar.
- Şaftların kırılması, kazanların patlaması, gizli kusur sonucu sigortalı geminin zarar görmesi

Tekne Harp ve Grev Sigortası Teminatı.

Tekne sigortaları ile isteğe göre birlikte temin edilebilen bu sigorta, gemiyi seferde bulunduğu esnada harp, grev, terör, kötü niyetli hareketler vb. risklere karşı teminat altına alır.

Çatışma Sorumluluğu Teminatı genellikle Koruma ve Tazmin Sigortası denilen ortak sigorta sistemi ile temin edilen sorumluluklardan olan ve sigortalı geminin başka bir gemi ile çatışması sonucu karşı gemiye veya üzerindeki yüke vereceği sorumlu olduğu hasarlar ve kullanım kaybı, Tekne ve Makine Poliçesi ile de belirli bir oranda (3/4) teminat altına alabilmektedir.

2.5.2.Su Araçları, Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası (Protection & Indemnity Insurance)

Bir geminin sahibi olunması veya işletilmesi dolayısıyla üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan bazı masraflara ilişkin sigortadır. Bu sigorta gemi sahibinin üçüncü kişilere karşı hukuki sorumluluklarını sigorta etmektedir. Üçüncü kişi kavramı, gemiye karşı kanundan ya da sözleşmeden kaynaklanan bir hak veya alacağa sahip olan, gemi sahibinin dışındaki herhangi bir kişiyi ifade etmektedir.

Gemi sahiplerinin kendi ortak çıkarlarını korumak amacıyla bir araya gelerek oluşturdukları ve " Kulüp " adı verilen karşılıklı sigorta birlikleri tarafından sağlanır. Gemi sahipleri bu kulüplerle yaptıkları " Kulüp Sigorta Sözleşmesi " ile " Kulüp Üyesi " olmaktadırlar.

Kulüplerin sağladığı teminatlar; koruma ve tazmin sigortası kapsamında,

- Gemi adamlarının hastalanması, yaralanması veya ölümü nedeniyle, hastaneye nakliye, tedavi, ücret, ülkesine gönderilme ve ülkesine gönderilen gemi adamının yerine başka bir gemi adamı yerleştirme masrafları ile tazminatlar, geminin batması veya önemli bir kaza geçirmesi nedeniyle gemi adamlarının zarar gören şahsi eşyalarının tazmini, yolcuların hastalanması, yaralanması veya ölümü halinde tıbbi yardım ve hastane masrafları ile
- Yolcunun ülkesine iade ve ulaştırma masrafları, tazminatlar, yolcunun zarar gören bagaj ve kişisel eşyalarının bedeli,
- Geminin çatmasından kaynaklanan zararların tazmini, geminin çekme veya römorkaj masrafları, yükün kısman veya tamamen ziya(kullanılamaz) olması, müşterek avarya, demuraj ve savunma tazminatı kapsamında; kira sözleşmesi veya konşimentodan kaynaklanan navlun, kira kaybı ve demuraj gibi uyuşmazlıklar,
- Savaş rizikosu teminatı kapsamında, savaş ve benzeri olayların riskleri ve
- Grev rizikosu teminatı kapsamında, grev nedeniyle gemi sahibinin üçüncü kişilere karşı sorumlulukları sigortalanmaktadır.

Kulüp sigortaları gemi sahiplerine karşı bir alacağı bulunan; gemi adamı, yolcu, kılavuz, yük sahibi ve gemi kaynaklı kirlenme zararı mağdurları için önemli bir teminat oluşturmaktadır.

2.5.3.Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk (Cargo Insurance)

Yükün, çarpma, çarpışma, yangın, infilak, yükleme, aktarma, boşaltma sırasında meydana gelebilecek zararların poliçedeki şartlar dahilinde teminat altına alır. İsteğe bağlı olarak Geniş Kapsamlı Teminat, Dar Kapsamlı Teminat, Tam Ziya gibi güvence sağlamaktadır.

Riski Oluşturan Temel Faktörler ve Dış Ticarette Risk Faktörleri,

- Fiziksel risk kaynakları (kazalar, yangın vb.)
- Ekonomik risk kaynakları (mevsimlik mali dalgalanmalar, ekonomik kriz alıcının ödeme güçlüğü içinde olmasına bağlı olarak tahsil edilemeyen alacaklar vb.)
- Doğal olaylar (depremisel, fırtına vb.)
- Sosyal risk kaynakları (hırsızlık, kundaklama vb.)'dır.

Yukarıdakilere ilaveten karşılaşılan risk unsurları aşağıda sunulmaktadır.

- Taşıma Sırasında Karşı Karşıya Kalınan Riskler
- Yükleme, taşıma ve boşaltma işlemlerinde tarafların yükümlülüklerini eksik yerine getirmesi ve buna bağlı olarak çıkan durumlar
- Taşıyıcının elinde olmayan nedenlerle ortaya çıkan kayıplar
- Ticari Riskler
- Alıcının yükün bir bölümünü veya tamamını almaktan vazgeçmesi

- Ekonomik kaynaklı nedenlerle alıcının iflası ve alıcının ödeme güçlüğü içerisinde bulunmasına bağlı tarafların ödeme yükümlülüklerini yerine getirmemesi
- Satıcı ve alıcı arasındaki anlaşmaya uygun miktar ve kalitede yükün zamanında alıcısına gönderilememesi
- Dış ticarete taraf olan ülkelerin farklı yapı ve yasal düzenlemelerine bağlı olarak çıkan anlaşmazlıklar
- Politik Riskler
- Seferin gerçekleşeceği ülkelerin limanlarında ve/veya seyir esnasında, hükümet müdahaleleri, yasaklamalar, savaş vb. olaylar karşısında, gemi, yük, ve/veya gemi adamlarının karşı karşıya kalabileceği risklerdir.

2.5.4.Deniz Sigortaları Tarihçesi

Bilinen en eski sigorta ve/veya sigortaya temel oluşturabilecek uygulamalar, örnekler, karşımıza deniz sigortaları olarak çıkmaktadır ve M.Ö. 3000 yıllarına kadar dayanmaktadır. Çinli tüccarlar gemilerin batmasından dolayı uğradıkları zararları karşılamak adına yükleri bölme yoluna giderek farklı teknelere paylaştırmışlardır. Bu riskin dağıtılması yönünden ilk sigortacılık örneklerindendir.

M.Ö. 1750'de ise Babillilerin deniz ve kara taşımacılığı için bir sigorta borçlanması olarak adlandırılabilecek bir sistem geliştirdikleri bilinmektedir. Bu uygulama ile risklerin ilk kez para karşılığı güvence altına alınmasına örnek teşkil etmektedir. Hammurabi, daha sonraları bu uygulamayı yasallaştırmış olup, zarara uğrayan kervanların risklerinin, diğer kervanlar arasında paylaşılmasını sağlamıştır.

M.Ö. 800'lü yıllarda ise Akdeniz'de güçlü bir ticaret kolonisi olan Rodoslular, müşterek avaryanın ilk örneklerini uygulamışlardır.

M.Ö 600'lü yıllarında ise Yunan ve Romalılar, sağlık ve hayat sigortacılığının temellerini atmışlardır. Vefat eden bir kişinin ailesine bakabilmek ve cenaze masraflarını karşılayabilmek amacıyla, bir yardımlaşma derneği kurularak, üyeleri haftalık olarak ortak bir havuza ödeme yapmışlardır. Yine aynı yüzyıllarda Hindular sigorta özelliği taşıyan kredi anlaşmaları yapmaya başlamışlardır. Basit içerikli bu anlaşmalar, toplumlardaki sigorta düşüncesini geliştirerek sigortacılıkta ilk adımları ortaya koyması bakımından önem taşımaktadır. Bu tür kredi anlaşmaları, Ortaçağda da gelişerek deniz ödüncü ve nakliyat sigortalarının temelini oluşturmuştur.

MS. 12. yüzyılda ilk yazılı sigorta kanununun da (Consolato de Mare) İtalyanlar tarafından hazırlandığı bilinmektedir.13 Şubat 1343 tarihinde İtalya'nın Cenova şehrinde ilk deniz sigorta poliçesi düzenlenmiştir.

1601 senesinde İngiltere'de ilk defa diğer mahkemelerden ayrı olmak üzere Deniz İhtisas Mahkemesi kurulmuştur.

Modern sigortacılığın temelleri ise 17. yüzyılda denizcilik sektöründe de birçok alanın doğmasına öncü olan Edward Lloyd'un kahvesinde atılmıştır. Londra'da o zamanlar yükün de ilgilisi olan gemi sahiplerinin vakitlerini geçirdikleri Lloyd'un kahvesinde, gemi sahipleri zararlarını karşılamak için her gemi sahibinin ortak bir fona para yatırmaları fikri ortaya çıkmıştır.

21 Aralık 1906 tarihinde ise İngiltere'de "Marine Act" kabul edilerek, mevcut Deniz Sigortalarının temelini oluşturmuştur.

2.5.4.1.Dünya'da Deniz Sigortaları

Günümüzdeki deniz sigortacılığına bakacak olur isek IUMI tarafından yayınlanan son raporlar çerçevesinde 2018 senesi içinde Dünya Ticareti % 4, Dünya Deniz Ticareti ise %3 büyümüştür, Dünya Ticaretindeki büyümenin 2019 senesinde de % 4 oranında olması öngörülmektedir.

2017 yılı itibarı ile Dünya Ticaretinin %84 ü deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda toplam Deniz Sigorta primleri de 28,5 milyar doları bulmuştur, 2016 ile kıyaslandığında bu %2 lik bir artışa denk gelmektedir.

28,5 milyar ABD doları toplam priminin bileşenleri bazında incelendiğinde;

- %24 Su Araçları Sigortaları 6,9 milyar ABD doları
- %57 Nakliyat/yük sigortaları 16,1 milyar ABD doları
- %12 Enerji sigortaları 3,6 milyar ABD doları
- %7 Su araçları sorumluluk sigortaları 1,9 milyar ABD doları

Olarak gerçekleştiği değerlendirilmektedir.

Bölge/kıta bazındaki dağılım ise aşağıdadır.

- %49,2 Avrupa
- %29,2 Asya/pasifik
- %9,7 Güney Amerika
- %5,6 Kuzey Amerika
- %4,0 Orta Doğu
- %2,3 Afrika

2.5.4.2.Türkiye'de Deniz Sigortaları

1872 yılında yabancı şirketlerin açtıkları temsilciliklerle başlayan Türkiye sigortacılık sektörü, geçen yıllar ile birlikte ciddi gelişmeler göstermiş olup, bugün 59'u Hayat Dışı ve 23'ü Hayat sigortası alanında faaliyet gösteren şirket bulunmaktadır. Ancak Deniz Sigortaları alanında gelişme aynı paralelde yürümemiştir

Deniz Sigortaları Nakliyat, Su Araçları ve Su Araçları Sorumluluk olmak üzere 3 bileşenden oluşmaktadır.

Tablo 77: 2017-2018 Türkiye'deki Deniz Sigortaları

bileşenden oluşmaktadır.DENİZ SİGORTALARI	Sigorta Şirketi Adedi		Toplam Prim Üretimi TL		Toplam Sigorta Üretimindeki Payı %	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Su Araçları Tekne ve Makine Sigortası	29	27	218.148.439	300.257.211	0,55%	0,55
Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası	5	4	26.402.168	31.336.619	0,07%	0,06%
Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk	33	32	651.957.892	829.833.718	1,64%	1,52%

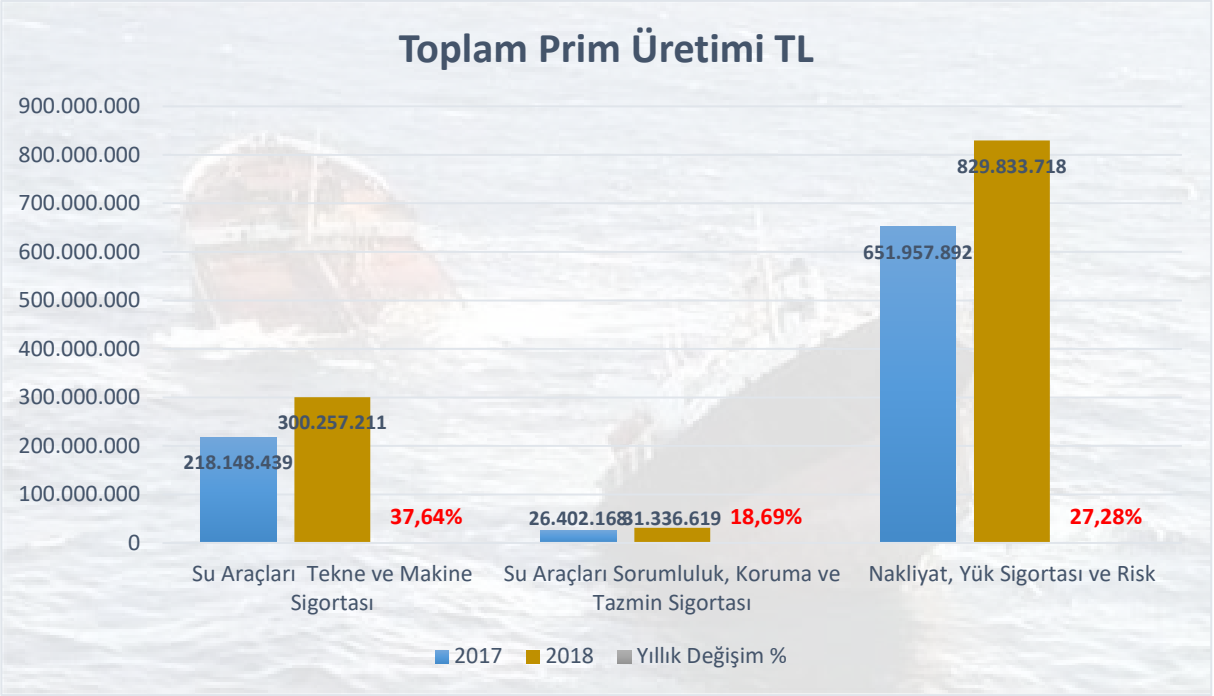
Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği

Nakliyat branşı, ağırlıklı kargo sigortalarını kapsamakta olup 32 şirket bu alanda faaliyet göstermekte iken, Su Araçları branşında Yat sigortaları ağırlıklı 27 şirket, Su Araçları Sorumluluk branşında ise sadece 4 şirket faaliyet göstermektedir.

Nakliyat sigortaları dışında faaliyette bulunan şirketler arasında da üretim homojen olarak dağılmamaktadır.

Türkiye Sigorta Birliği 01.01.2018-31.12.2018 arası üretim verilerine göre Su Araçları Sorumluluk dalında bir şirket sigorta üretiminin 89,39%'ini oluşturmakta iken, Su Araçları branşında ise ilk 5 Şirket üretimin 71,97%'sini oluşturmaktadır

Grafik 63: 2017-2018 Deniz Sigortalarında Toplam Prim Üretimi



Türkiye Sigorta Birliğinin 2017 2018 yılları arasındaki prim üretim değerleri dikkate alındığında;

- Su Araçları Tekne ve Makine Sigortasının %37,64,
- Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortasının %18,67,
- Nakliyat, yük Sigortası, Risk ise %27,28,

Oranında artış gerçekleştiği görülmektedir.

Yine Türkiye'de 2018 senesi içerisinde yaşanan deniz kazaları ve olaylarına bakacak olursak 1 Ocak – 31 Aralık 2018 Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistiklerine göre; olay sayısı 161, kurtarılan insan sayısı 602 kişi ve 17 ölü ve 22 kayıp olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 78: 2018 Ana Arama Kurtarma Merkezi Kaza Bilgileri

Olay Türü	Olay Sayısı	Kurtarılan	Ölü	Kayıp
Deniz Aracı Kazaları	161	602	17	22
Tıbbi Tahliye Olayları	63	70	7	0
Hava Aracı Kazaları	14	7	26	0
Deniz Haydutluğu	0	0	0	0
Toplam	**238**	**679**	**50**	**22**

Yasadışı Göçmen Olayları	**Arama Kurtarma Gerektiren**	**120**	**3234**	**73**	**0**
	AK Gerektirmeyen	**566**	**23444**	**0**	**0**

Kaynak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

GEMİ İNŞA SANAYİ

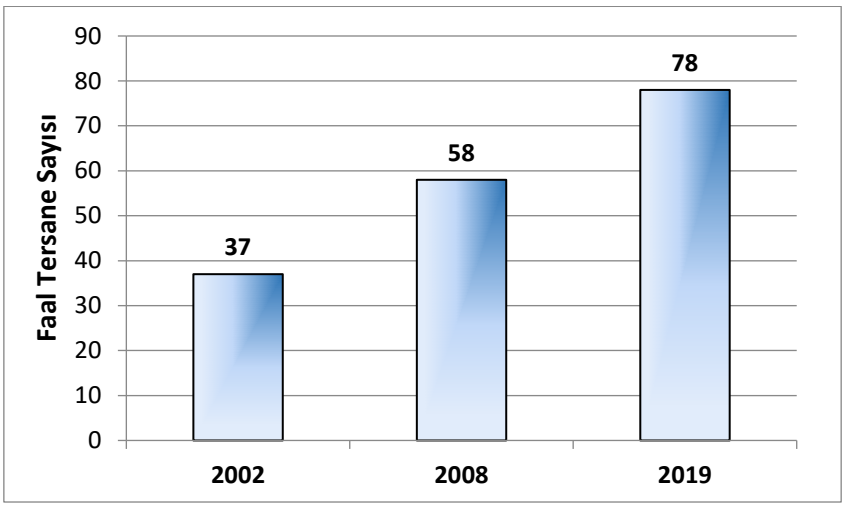
2.6.GEMİ İNŞA SANAYİ

2.6.1.Türk Gemi İnşa Sanayi

2.6.1.Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, Nisan 2019 itibariyle 78'e ulaşmıştır. Bu tersanelerimiz, Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup ayrıca 25 adet tersane yatırım aşamasındadır ve bunlara ek olarak 15 alan da tersane alanı olarak belirlenmiş durumdadır. 2008 yılı son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı son çeyreğine kadar kuvvetli şekilde hissedilen Küresel Ekonomik Kriz pek çok sektörü olduğu gibi Gemi İnşa Sektörünü de olumsuz etkilemiş, sipariş defterlerindeki düşüş hem istihdam hem de yeni yatırım ve modernizasyon çalışmalarının iptal ya da ötelenmesine sebep olmuştur.

Grafik 64: 2002/2019 Faal Tersane Sayıları



Kaynak: UDHB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 04/2019

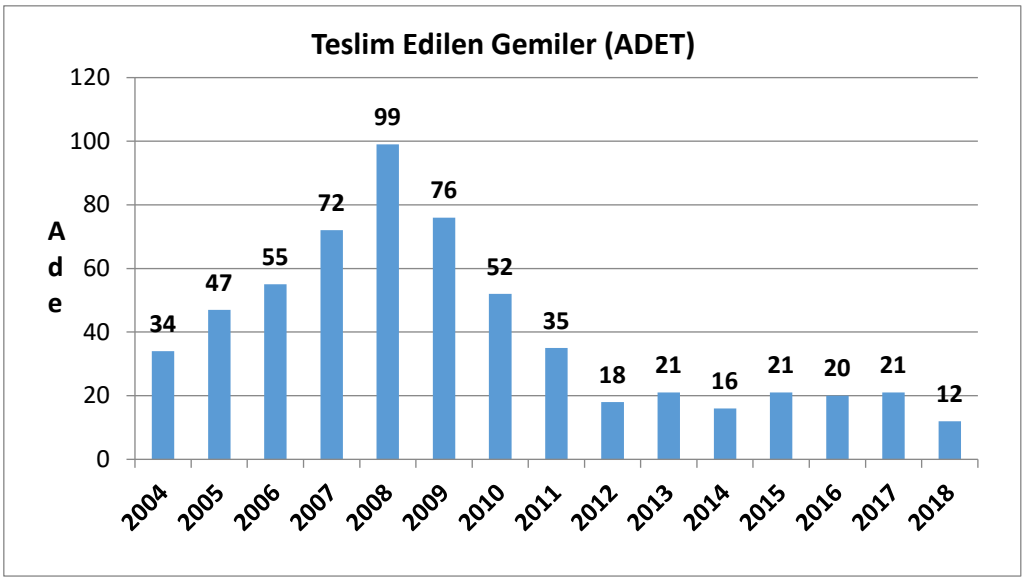
Gemi İnşa Sanayi desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

- Bağlısı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan,
- Döviz girdisi sağlayan,
- Bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran,
- Bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan,
- Bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten,
- Yan Sanayi ile birlikte önemli bir istihdam potansiyeli yaratan,

Stratejik bir ağır sanayi koludur.

1995–2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'luk 166 adet geminin teslimini gerçekleştiren Türkiye tersaneleri, 2002-2007 arasında 3.051.000 DWT büyüklükte 443 gemi teslim etmiştir. Küresel ekonomik krize kadar olan süreç içerisinde başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere siparişlerde dünya dördüncülüğüne kadar yükselen tersanelerimizin, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü ile 2018 yılında teslim ettikleri tonaj 72.743 DWT gemi sayısı ise 12'dir.

Grafik 65: 2004-2018 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları

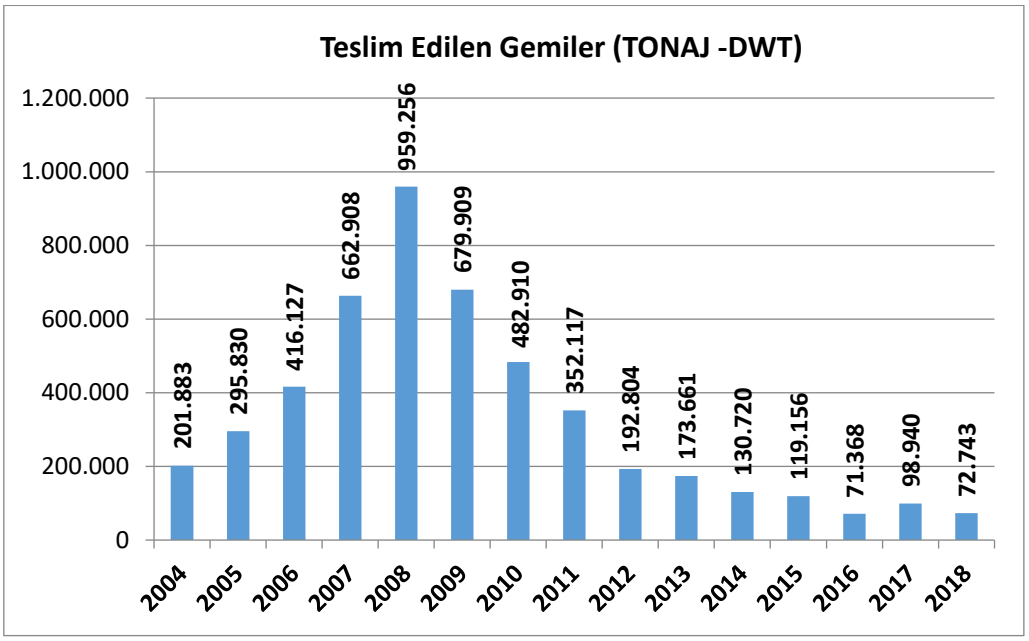


Kaynak: Clarkson Research Serv.02/2019

Türkiye'de faal durumda bulunan tersanelerin bir kısmı, halen tevsi ve modernizasyon çalışmalarını sürdürmektedir. Ancak küresel ekonomik kriz sonrası bankaların tersanelere olumsuz yaklaşımları, tersanelerin tevsi ve modernizasyon projelerini askıya alma sürecini başlatmış, bir kısım yatırımların ise ertelenmesine neden olmuştur.

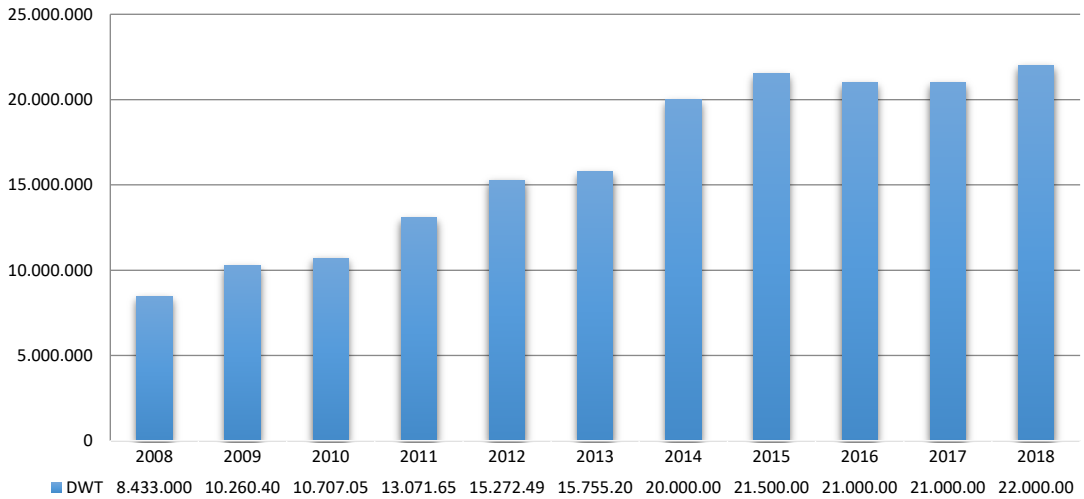
Yeni gemi inşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir. 2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e, 2015 yılında da yaklaşık 21.500.000 DWT'e yükselmiştir. 2018 yılı sonu itibariyle sektör 22.000.000 DWT'lik bakım-onarım değerine ulaşmıştır.

Grafik 66: 2004-2018 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 02/2019

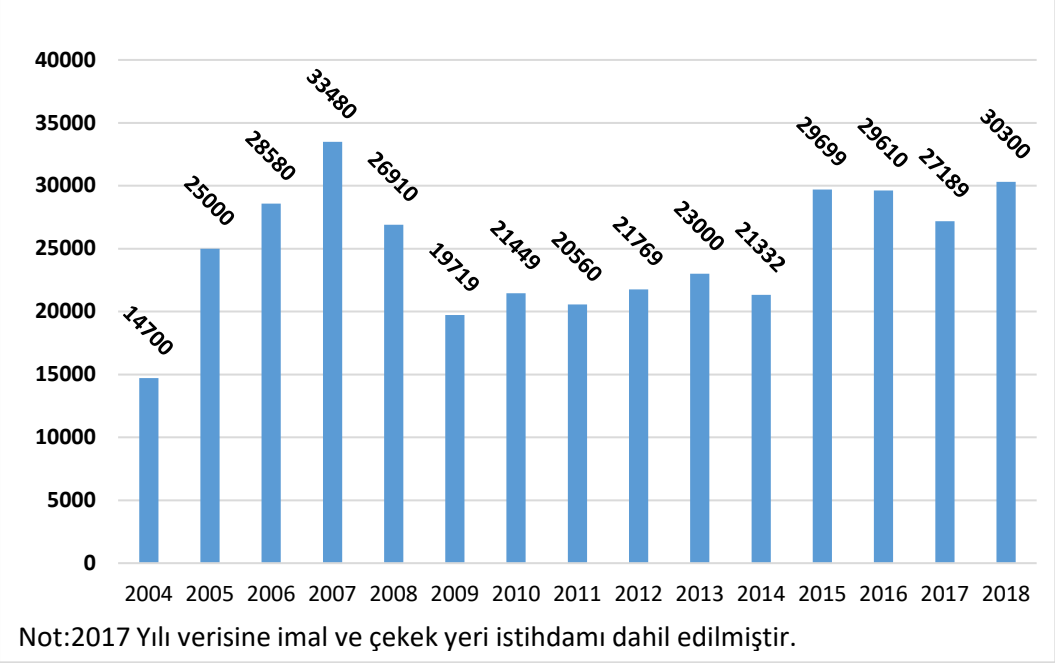
Grafik 67: Tersanelerin Bakım-Onarım Değerleri (DWT)



Kaynak: GİSBİR

Kriz çoğu sektörü olduğu gibi Türkiye gemi inşa sanayiini de son derece olumsuz yönde etkilemiştir. Bu sürecin ülke menfaatleri doğrultusunda yönetilebilmesi Türkiye gemi inşa sanayiine yönelik tedbirlerinin acilen sağlanmasıyla mümkün olabilecektir. İstihdama büyük katkı sağlayan tersanelerimizde doğrudan istihdam edilen personel 2007 yılında 33.480 kişi iken ekonomik krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ile 2013 yılında bu rakam 17.000'e gerilemiştir. 2017 yılı itibariyle 27.189 kişi olarak tespit edilen sektör çalışan sayısı, 2018 yılında 30.300'e yükselmiştir.

Grafik 68: Tersanelerin İstihdam Durumu



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 03/2019

Türkiye tersanelerinde 2008 yılına kıyasla siparişlerde büyük bir düşüş yaşanmıştır. 2019 yılından itibaren özellikle alınan römorkör siparişleri sayesinde adet bazında sipariş defterlerinde üst sıralara yükselen Türkiye'de, Nisan 2019 verilerine göre 127.181 DWT'lik 133 adet gemi siparişi olduğu görülmektedir.

2003 yılından önce tersanelerimiz tek parçada en fazla 16.000 DWT'lik gemi inşa edebilme durumunda iken, 2007 sonunda 180.000 DWT'lik gemi siparişi alabilecek noktaya ulaşmıştır. Ancak, yaşanan ekonomik kriz nedeniyle bu büyüklükte gemilerin üretimi aşamasına geçilememiştir.

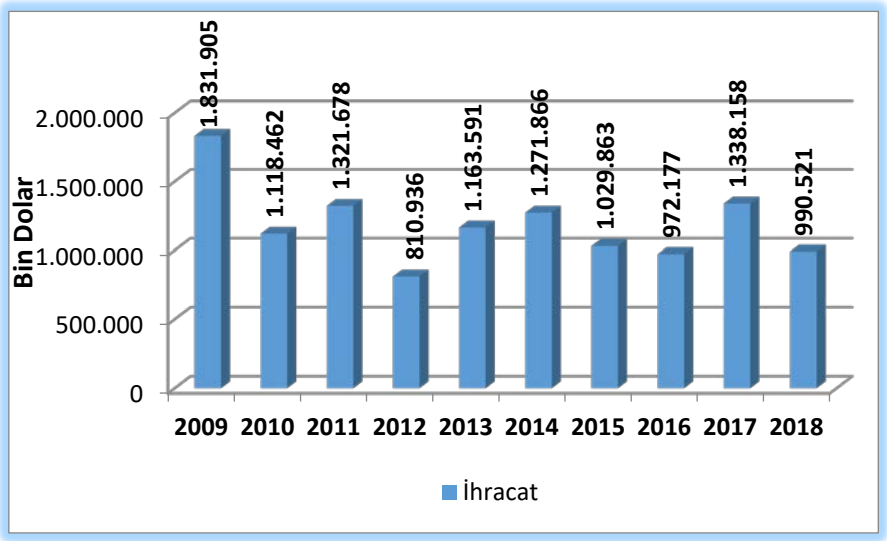
Türkiye tersaneleri 2002-2008 yılları arasında ürettiği gemilerin çoğunu ihraç amaçlı inşa etmiştir. Bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmiştir. Özellikle küçük tonajlı kimyasal tanker üretiminde Türkiye bir marka haline gelmiştir.

2008 yılında gemi ve yat ihracatının büyüklüğü 2,6 milyar USD'dir. 2009 yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş ve ihracat 1,83 milyar USD seviyelerine gerilemiştir.
Sonraki yıllarda iniş çıkışlar gösteren ait gemi ve yat ihracatı değerleri ise;

2010 yılında 1,12 milyar USD,
2011 yılında 1,32 milyar USD,
2012 yılında 0,81 milyar USD,
2013 yılında 1,16 milyar USD,
2014 yılında 1,28 milyar USD,
2015 yılında 1,02 milyar USD,
2016 yılında 0,97 milyar USD,
2017 yılında 1,33 milyar USD,
2018 yılında 0,99 milyar USD şeklindedir.

Gemi yan sanayi ihracatı da 2008 yılında 10,6 milyon USD iken küresel krizin etkisiyle 2009 yılında %71 azalarak 3,1 milyon USD'ye düşmüştür.

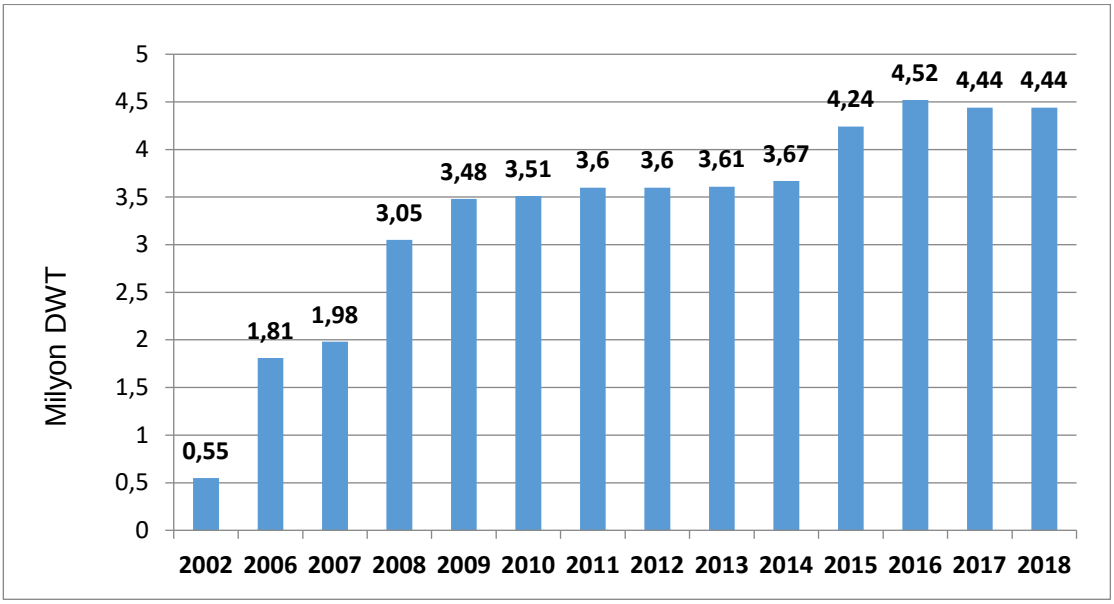
Grafik 69: Gemi İnşa Sanayinin 2009-2018 İhracat Değerleri



Kaynak: Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000 DWT iken 2012 itibariyle 3,60 milyon DWT'e çıkarak 6 kat büyüme sağlanmıştır. 2018 yılı itibariyle tersanelerimizin proje kapasiteleri 4,44 milyon DWT dolayındadır.

Grafik 70: 2002-2018 Tersane Proje Kapasiteleri



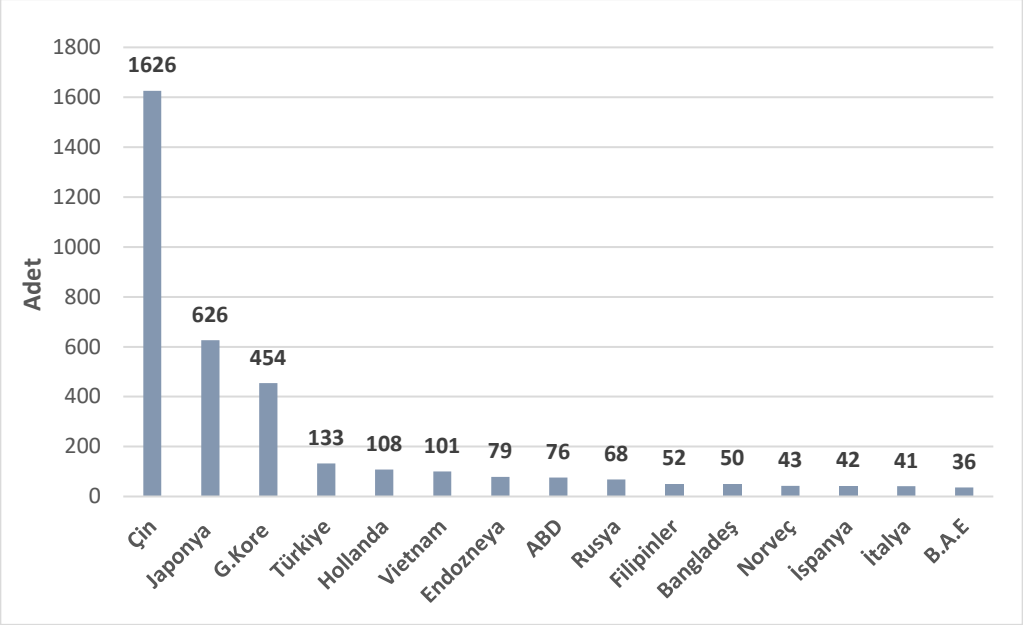
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 03/2019

Tersanelerimiz 2016 yılı itibariyle;

- **700.000 Ton/Yıl** Çelik İşleme,
- Proje bazında **2 milyon DWT/YIL** yeni gemi inşa,
- Bir defada **80.000 DWT'a** kadar yeni gemi inşası,
- **60-70** metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,
- **22 milyon DWT/YIL** bakım onarım kapasitesine sahiptir.

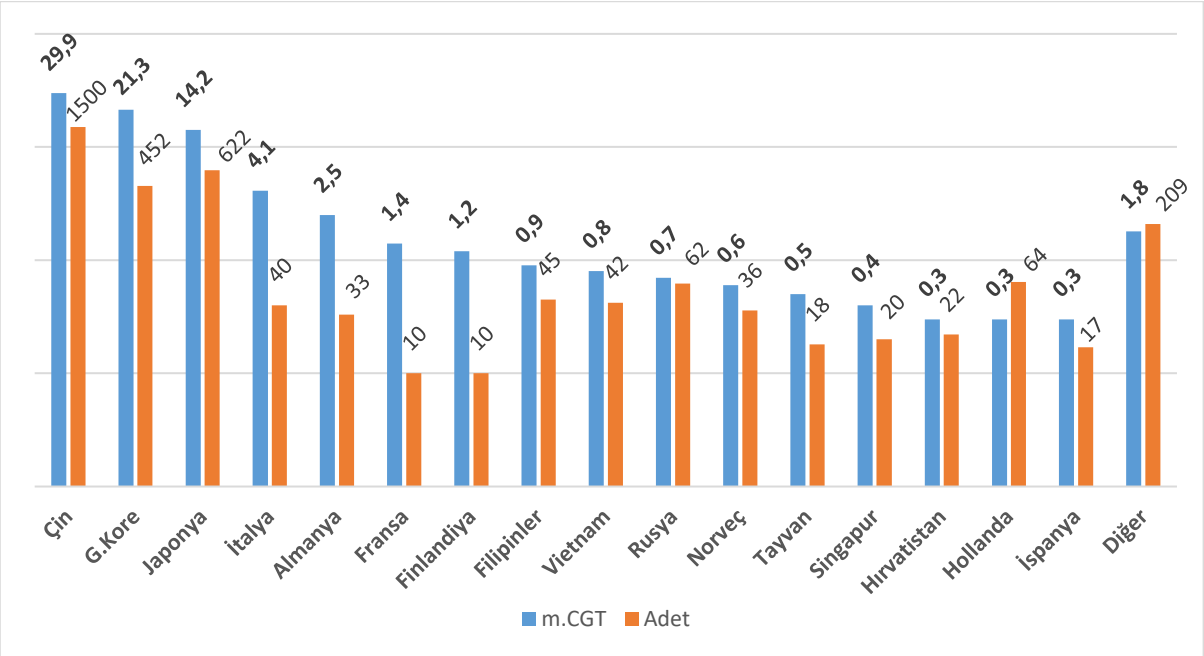
Tersanelerimizin 2006 yılındaki toplam siparişleri 2,07 milyon DWT iken 2008 sonunda bu rakam 4,34 milyon DWT'e ulaşmış; ancak krizle birlikte yaşanan sipariş iptalleri ve özellikle Uzakdoğu tersaneleriyle rekabet edebilirlik konusunda büyük sıkıntılar baş göstermiştir. Aralık 2008'de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244'e gerilemiş; Aralık 2008'de 4,34 milyon DWT olan sipariş tonajı da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17 milyon DWT'e inmiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008'den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT'lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların büyük kısmının inşa başlama tarihleri ileri tarihlere ötelenmiştir. 2019 yılı Nisan ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri büyük çoğunluğu römorkör olan 133 adet gemiden oluşmaktadır.

Grafik 71: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Sayısal Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2019

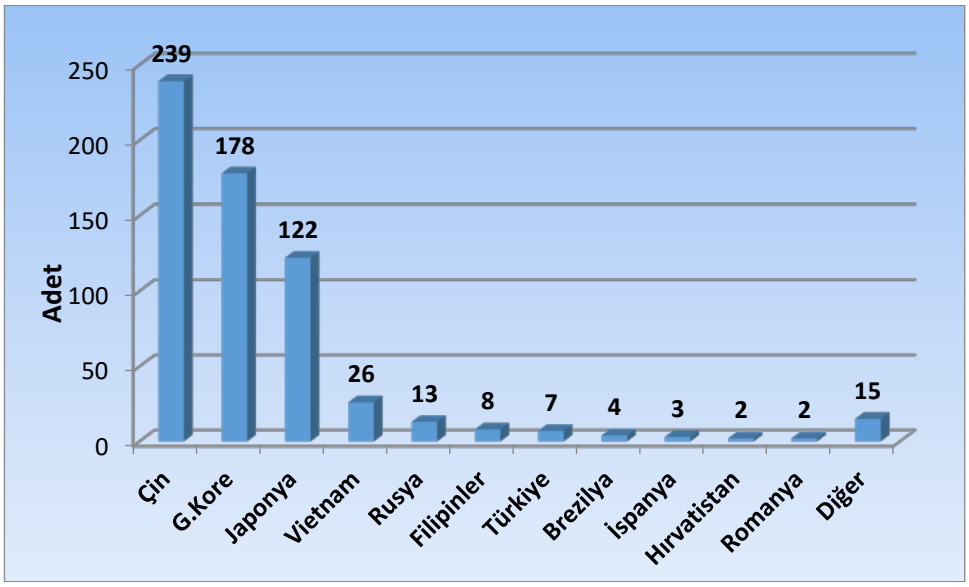
Grafik 72: Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2019

Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Uzun yıllar tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında yer alan Türkiye, 3. sıraya kadar yükselmiş olup bugün azalan siparişler nedeniyle tonaj bazında 9. adet bazında 7. sırada yer almaktadır.

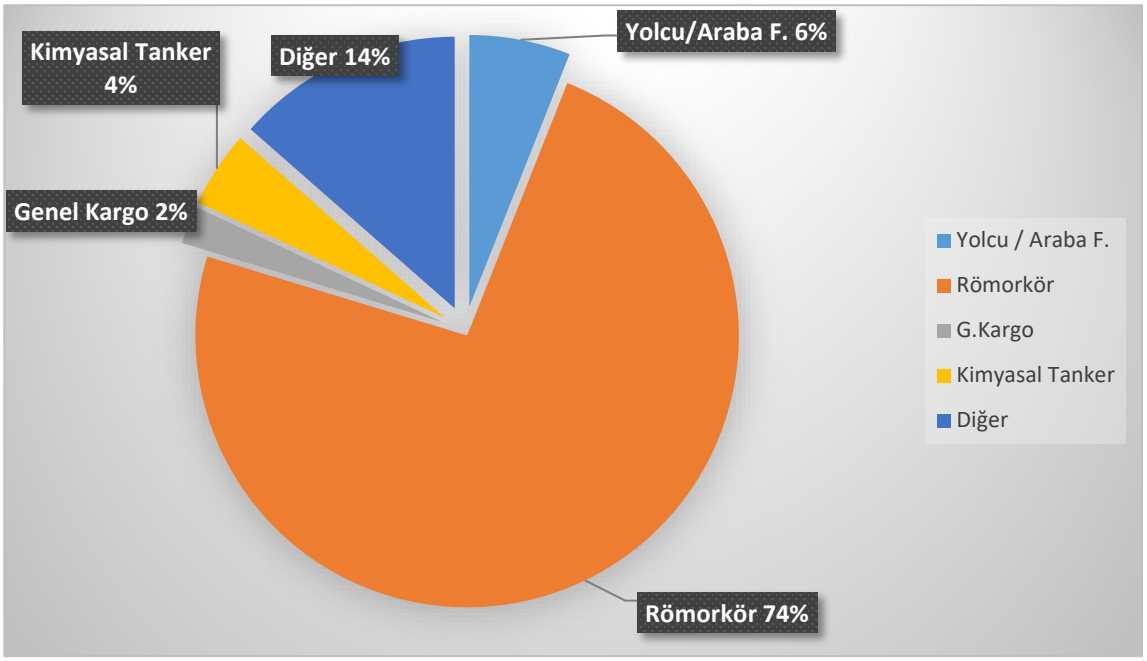
Grafik 73: Tanker Siparişi Alan Ülkeler Sıralaması



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2019

Tersanelerimizin Nisan 2019 itibariyle aldıkları gemi siparişlerinde gemi tiplerine göre adet bazında "Römorkörler" birinci, "Yolcu/Araba Feribotu" ikinci ve "Kimyasal Tankerler" üçüncü sırada yer almaktadırlar.

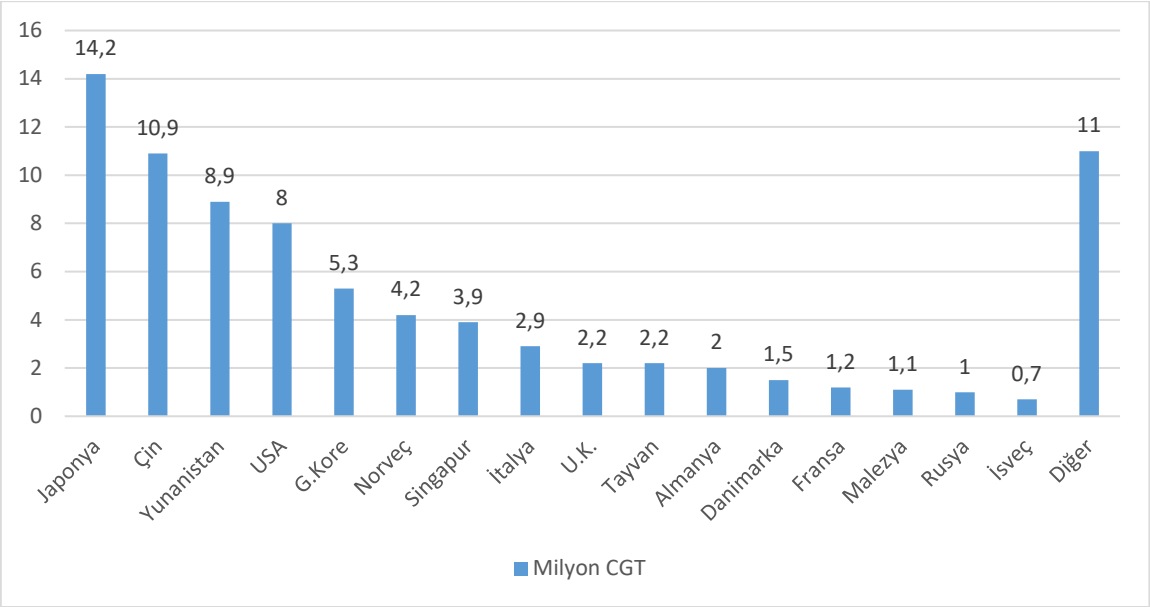
Grafik 74: Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2019

Türk Armatörlerinin Nisan 2019 itibariyle dünya genelinde 1,8 Milyon DWT'lik 107 adet gemi siparişleri mevcuttur.

Grafik 75: Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2018

2002 yılında 11 adet olan Yüzer Havuz sayısı 2008 yılında 17'ye, 2012 yılında 21'e yükselmiştir. Halen ülkemiz tersanelerinde 30 adet yüzer ve 10 adet kuru havuz bulunmaktadır.

Tablo 79: Tersanelerin Kuru ve Yüzer Havuz Sayıları

NO	İLİ	TESİS ADI/İŞLETMECİSİ	TESİS DURUMU	HAVUZ	BOYUTLARI	KALDIRMA KAPASİTE (TON)	İNŞA YILI
1	İSTANBUL	DENTAŞ İNŞA ve ONARIM SAN. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	128x30 m	5.000	1991
2	İSTANBUL	GİSAN GEMİ İNŞA SAN. ve AŞ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	167x34 m	9.000	2012
3	İSTANBUL	ÇEKSAN GEMİ İNŞA ÇELİK KONS. SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	130x29 m	7.000	1958
4	İSTANBUL	YARDIMCI GEMİ İNŞA A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	155x36 m	8.500	1983
5	İSTANBUL	KUZEYSTAR SHİPYARD	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	217,5x14,81 m	80.000	1963
6	İSTANBUL	KUZEYSTAR SHİPYARD	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	197x39,6 m	45.000	1960
7	İSTANBUL	TORLAK DENİZCİLİK SAN ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	67x28,4 m	7.500	1962
8	İSTANBUL	İSTANBUL DENİZCİLİK GEMİ İNŞA SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	93x28 m	4.200	1969
9	İSTANBUL	SNR GEMİ İNŞA SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	129x38 m	8.600	1967
10	İSTANBUL	DESAN DENİZ İNŞAAT SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	172x36 m	19.000	1963
11	İSTANBUL	DESAN DENİZ İNŞAAT SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	232x52	49.500	1914
12	İSTANBUL	DESAN 5442 NOLU PARSEL	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	178x36 m	19.000	1939
13	İSTANBUL	GEMAK GEMİ İNŞAAT SANAYİ ve TİC.A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	233x45 m	28.000	1961
14	İSTANBUL	GEMAK GEMİ İNŞAAT SANAYİ ve TİC.A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	170x33 m	9.000	1995

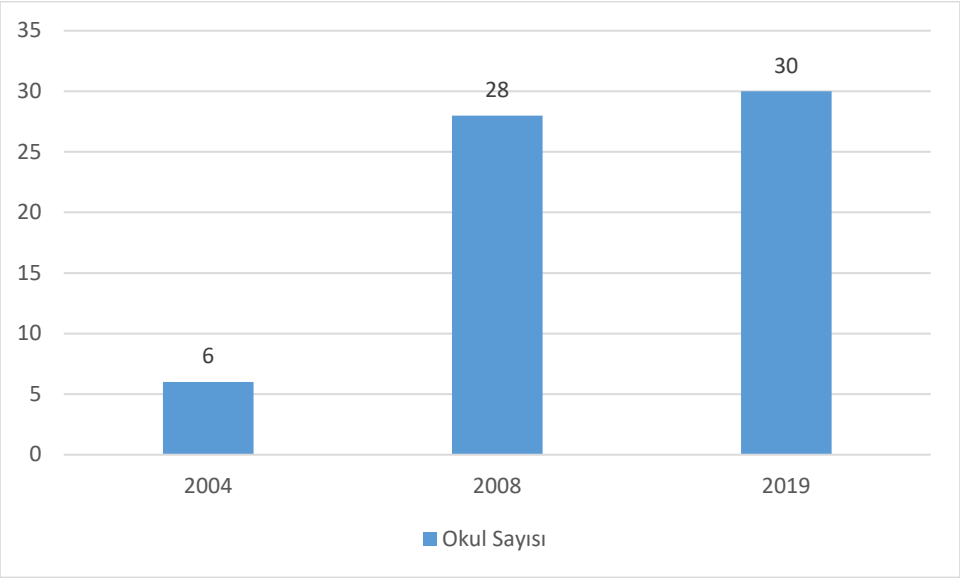
15	İSTANBUL	HİDRODİNAMİK GEMİ SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	115x22 m	2.750	1965
16	İSTANBUL	GEMSAN GEMİ ve GEMİ İŞLETMECİLİĞİ SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	220x45 m	20.000	1981
17	İSTANBUL	ÇİNDEMİR MAKİNE GEMİ ONARIM ve TERSANECİLİK A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	123x28 m	5.000	1964
18	İSTANBUL	ERKAL ULUSLARARASI NAKLİYAT ve TİCARET A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	350x80 m	100.000	1998
19	İSTANBUL	TORGEM GEMI INSAAT SAN. VE TIC. A.S.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	53x20 m	2.500	1999
20	İSTANBUL	TURQUOISE YAT SAN. AŞ	TEKNE İMAL	YÜZER HAVUZ	66x27 m	2.500	2016
21	İSTANBUL	TERSAN TERSANECİLİK ve TAŞIMACILIK SAN. ve TİC. A.Ş.	TEKNE İMAL	YÜZER HAVUZ	130x30 m	7.100	
22	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	230x37 m	22.000	2007
23	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	382x66 m	70.000	1974
24	YALOVA	TERSAN TERSANECİLİK SAN ve TİC AŞ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	178x35 m	9.000	2013
25	YALOVA	DOĞRUYOL TERSANECİLİK SAN. ve TİC. AŞ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	123x30 m	5.500	1993
26	YALOVA	HAT-SAN GEMİ İNŞAA BAKIM-ONARIM DEMİR NAK. SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	180x30 m	10.000	2017
27	YALOVA	SANMAR TERSANESİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	84x34 m	3.500	2015
28	YALOVA	SEFİNE DENİZCİLİK TERSANESİ SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	240x57 m	11.227	1973
29	KOCAELİ	UZMAR GEMİ İNŞ. SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	68x38 m	2.000	1973
30	KASTAMONU	INEBOLU DENIZCILIK SAN. ve TIC. A.S.	TERSANE (YATIRIMDA)	YÜZER HAVUZ	118x29 m	4.500	1969
				TOPLAM 30 ADET YÜZER HAVUZ		**576.877**	

NO	*İLİ*	*TESİS ADI/İŞLETMECİSİ*	*TESİS DURUMU*	*KURU / YÜZER HAVUZ*	*BOYUTLARI*
1	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI (HALİÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	109x22,5
2	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI (HALİÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	81,5x17
3	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI (HALİÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	151x16
4	İSTANBUL	URSA GEMİCİLİK BAKIM ONARIM TERSANECİLİK SAN. TİC. AŞ.	TEKNE İMAL (FAAL)	KURU HAVUZ	56x14 m
5	İSTANBUL	İSTANBUL TERSANE KOMUTANLIĞI (PENDİK TERSANESİ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	300X69
6	İSTANBUL	TUZLA GEMİ ENDÜSTRİSİ AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	300x53 m
7	İSTANBUL	SEDEF GEMİ İNŞAATI AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	315x50 m
8	İSTANBUL	DENİZ ENDÜSTRİSİ AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	210x37 m
9	YALOVA	SEFİNE DENİZCİLİK TERSANECİLİK TURİZM SAN. ve TİC. AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	240x40 m
10	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ (A-10)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	235x40x6,5 m

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen.Müd.04/2019

Gemi inşaatı ve onarımı sektöründe ihtiyaç duyulan eğitilmiş teknik eleman ve işçi açığını gidermek ve bu suretle sektöre nitelikli eleman kazandırmak amacıyla, 2004 yılından itibaren İstanbul Tuzla'da, Türkiye Gemi İnşa Sanayi A.Ş. (TGİSAŞ) ve Türk Loydu Vakfı ortak çalışması sonucunda kaynakçılık kursu (elektrik ark kaynağı ve gaz altı kaynağı) eğitimleri verilmiştir. Millî Eğitim Bakanlığı verilerine göre 2004 yılında 6 adet meslek lisesinde gemi yapım alanında eğitim verilirken, 2019 yılı itibariyle bu sayı 31 adede yükselmiştir.

Grafik 76: Gemi Yapımı Alanında Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri



Kaynak: Millî Eğitim Bakanlığı

2.6.2.Savunma Sanayi Projeleri

Son yıllarda Savunma Sanayi'ne yönelik projeler büyük bir ivme kazanmıştır. Özellikle MİLGEM projesinde sağlanan başarıların ardından artık ülkemiz tersaneleri yurt dışından dahi teklifler alarak askeri amaçlı gemi inşa projelerinin yapımını daha yüksek bir yerli katkı oranı ile gerçekleştirmektedirler. Dünya üzerinde askeri deniz kuvveti olduğu bilinen yaklaşık 162 ülke bulunmaktadır. Ülkemiz hali hazırda bir savaş gemisini tasarlayan, inşa eden, proje ve inşa kontrolünü ve idamesini gerçekleştiren 10 ülke arasında yer almaktadır. Geçmişte büyük ölçüde dışa bağımlı olduğumuz savunma sanayi projelerinin gemi inşa sektöründe ulaştığımız seviye ile paralel olarak seneler içerisinde kat ettiği mesafe net bir şekilde görülmektedir. Günümüzde su üstü askeri gemi ihtiyaçlarımız ülkemiz tersaneleri tarafından karşılanmaktadır.

Savunma Sanayi'ndeki Deniz Araçları Projeleri, *

1- MİLGEM (MİLLİ GEMİ) PROJESİ

Proje toplam 8 gemiden oluşmaktadır. TCG-HEYBELİADA ve TCG-BÜYÜKADA, hâlihazırda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı hizmetindedir. Üçüncü Gemi TCG-BURGAZADA 18 Haziran 2016 tarihinde, Dördüncü Gemi TCG-KINALIADA 03 Temmuz 2017 tarihinde denize indirilmiş olup test faaliyetleri devam etmektedir.

- *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı web sayfasından alınan bilgiler kullanılmıştır. (https://www.ssm.gov.tr/WebSite/contentlist.aspx?PageID=88&LangID=1)*

Projenin korvet sınıfı olan ilk dört gemisinden farklı olarak firkateyn sınıfı olan 5. gemisinin tasarımı ve inşası İstanbul Tersanesi Komutanlığı tarafından yürütülmekte, firkateyn sınıfı diğer üç geminin ise özel sektör tersaneleri tarafından inşa edilmesine yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

2- Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD)

Tam yüklü deplasmanda 27,436 ton ağırlıkta ve 231 metre boyunda inşa edilmesi planlanan Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi TCG ANADOLU, Silahlı Kuvvetlerimizin envanterinde yer alan en büyük deniz platformu olacaktır. İnşası devam etmektedir.

3- Amfibi Gemi (LST)

İlk gemi TCG-Bayraktar'ın inşasında %70,68 yerli sanayi katılımı sağlanırken, yerli sanayi katılımı içerisindeki KOBİ payı yaklaşık %48 olarak gerçekleşmiştir. Programın ikinci gemisi olan "Sancaktar'ın ise 2018 Nisan ayında Türk Deniz Kuvvetlerine teslim edilmiştir.

4- Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi (MOSHIP)

İnşasına 2011 yılında başlanan TCG-ALEMDAR Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi MOSHIP, üzerinde dünyanın en gelişmiş teknolojilerini barındırmakta olup, hizmete girmiştir.

5- Sahil Güvenlik Arama Kurtarma Gemisi

6- Yeni Tip Karakol Botu

Proje kapsamındaki 16 adet Yeni Tip Karakol Botlarının Geçici ve Kesin Teslimleri tamamlanmıştır.

2.6.3.Yat İnşa

Yat ve tekne imalat sanayi çok büyük oranda katma değere sahip, istihdam sağlayabilen, ihracat oranı yüksek bir sektördür. Bu sanayi makina, demir-çelik, ahşap, boya-kimya, elektrik-elektronik, tekstil, dekorasyon, lastik-plastik vb. birçok sanayi dalının ürünlerinin tersanelerde birleştirilmesi sonucunda üretim yapan ve muhtelif servis sektöründen de hizmet alan bir sanayi dalıdır.

Yat ve tekne endüstrisi gerek içeriği ve kapsamı ve gerekse uyguladığı teknoloji açısından gemi inşa sanayinden farklı olup gemi inşa sanayi için büyük yatırımlar, uzun süre ve deniz kenarında büyük yerlere ihtiyaç duyulurken, yat ve tekne imalat sanayi daha küçük yatırım ile daha kısa sürede ve daha küçük yerlerde faaliyet gösterebilmektedir. Büyük yatırımlar gerektirmemesine rağmen, katma değeri çok daha yüksektir.

Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkânı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar içinde mega yat bağlama imkanlarının da yer alması, ileriye dönük olarak ülkemizin mega yat turizm gelirlerinin de artmasını sağlayacak, bu yatırımlar ülkemiz için bir kazanç ve prestij kaynağı olacaktır.

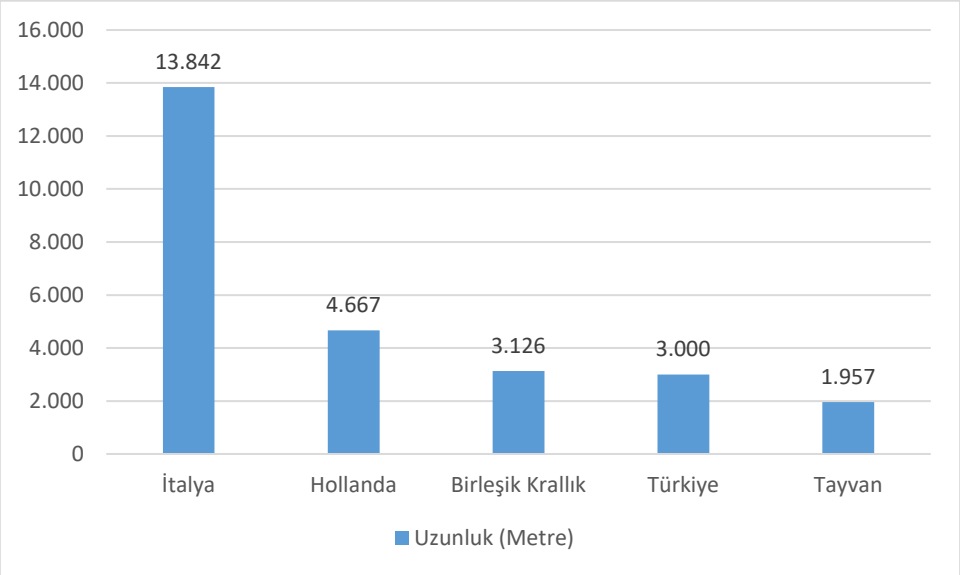
Ülkemiz yat ve tekne endüstrisinin genel olarak sahip olduğu üstünlükleri başlıklar halinde özetlersek:

- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitimli işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslararası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri
- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- Ülkemizin sahip olduğu yeterli teknolojik ve bilişim alt yapısı
- Uzakdoğu ülkelerine göre ülkemizin uluslararası pazara yakınlığı
- Ülkemizin sahip olduğu deniz ve yat turizm kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ve İkili beşerî ilişkiler

Türkiye özellikle süperyat (24 m ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve 2010 verileriyle teslim edilen süperyat adet ve uzunluğu itibariyle dünya üçüncülüğü konumuna kadar yükselmiştir. 2014 global sipariş defteri verileri incelendiğinde ülkemiz sipariş verilen ya da üretimde olan yatlar sıralamasında 3.005 m ve 68 proje ile yine

dünya üçüncülüğünde yer almış ve 2016 yılında da sipariş veya inşa halindeki süper yatların toplam uzunluğa göre ülkeler sıralamasında üçüncülükteki yerini korumuştur. 2019 Şubat ayı verilerine göre Türkiye uzunluk bazında 3.000 metre toplam ile dördüncü sırada yer almaktadır.

Grafik 77: Dünya 24 metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2019



Kaynak: Boat International Türkiye (Şubat 2019)

2.6.4.Gemi Yan Sanayi

Ülkemizde gemi yan sanayi, gemi inşa sanayimizin son yıllardaki gelişimine paralel olarak gelişme göstermekte fakat bazı gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemizde üretiminin yetersizliği sebebiyle tersaneler, yan sanayi ürünlerinin bir kısmını yurt dışından ithal etmektedirler. Yan sanayinin gemi değerinin önemli bir yüzdesi1 olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü ya da başka bir ifade ile iki sektörün birbiriyle etkileşimi daha da iyi anlaşılacaktır.

Gemi yan sanayi, istihdam yaratma özelliği en yüksek alt sektörlerden biri olma niteliği taşımaktadır. Gemi yan sanayi üretiminin ülkemiz genelinde küçük işletmeler tarafından gerçekleştirilmesinin taleplerin karşılanmasında sorunlar yaratmasına ek olarak, üretimde standardizasyonun olmayışı tersane taleplerinin onaylı ithal ürünlere kaymasına yol açmaktadır.

Güverte teçhizatı, zincir, çapa gibi üretimlerin yerli üreticilerimiz tarafından kalite bakımından oldukça iyi düzeyde gerçekleştirilmesine karşın, seyir cihazları gibi elektronik ağırlıklı ürünlerin üretimleri, dünyada birkaç büyük üreticinin tekel konumu nedeniyle hemen hemen hiç söz konusu olmamaktadır. Ayrıca gemi inşa sektörünün temel ham maddesi olan çelik saç ve profiller konusunda da yerli üretim, teslim süreleri, ebatlar ve standardizasyon gibi dezavantajları nedeniyle ihtiyacın çok az bir kısmını ancak karşılayabilmektedir.

Ülkemizdeki başlıca yan sanayi üretimleri şöyle sıralanabilir.

- Çelik döküm malzeme
- Kaynak ve kesme gereçleri
- Dizel jeneratör
- Güverte makinaları (ırgat, vinç..vb.)
- Kazan ve kompresörler
- Valfler ve boru devreleri

[1] *EMEC-European Marine Equipment Council bu oranı "gemideki ürünlerin, hizmetlerin ve sistemlerin değeri, gemi değerinin %70'inin (yolcu gemileri için %85) üzerinde" şeklinde vermektedir.*

- Havalandırma sistemleri
- Elektrik teçhizatı ve kablolar
- Ambar kapakları
- Kapı, lumbuz ve marangozluk ürünleri

Başlıca yan sanayi ithalatlarımız ise çelik saç ve profiller, elektronik seyir yardımcıları, haberleşme sistemleri, sevk sistemleri, baş ve kıç iterlerdir.

Ülkemiz gemi inşa sektörü, büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdama ve dolayısıyla da ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamıştır. 2002 yılında 30.000'lerde olan yan sanayi çalışanı sayısı, 2008 yılında 103.500'lere ulaşmıştır. Yan sanayi sektörümüzdeki istihdam 2011 yılı sonunda 62.256 kişidir. 2017 yılı itibariyle bu sayı yaklaşık 81.600 civarındadır.

Gemi yan sanayi firmalarımızın faaliyet alanlarından tespit edilebilenler, 12 alt başlıkta aşağıdaki şekilde listelenmektedir.

Balıkçı Irgat ve Dümen Sistemleri,
Elektronik Cihaz İthalatçıları ve İmalatçıları,
Gemi Makina Yedek Parça Satıcıları,
Jeneratör İmalatçıları ve İthalatçıları,
Lumbuz Kaporta İmalatçıları,
Mobilya Aksesuar ve Yat Dekorasyon Firmaları,
Pervane Dökümcüleri ve İthalatçıları,
Sentetik ve Çelik Halat İmalatçıları,
Şanzıman İthalatçıları ve İmalatçıları,
Şişme Bot İmalatçıları ve İthalatçıları,
Vana İmalatçıları,
Yangın Söndürücü İmalatçıları.

Gemi ve yat inşasında kullanılan malzeme ve ekipman olarak, yerli katkı oranı ortalama %35-40 oranındadır. Bu oran 1995-2004 yılları arasında ortalama %10-15 oranında iken; ilerleyen tarihlerde, tersanelerimizdeki gelişmeler paralelinde ortalama %30-35'ler seviyelerine yükselmiştir. Yükselen bu trend ile yan sanayi üreticisi bir kısım firmalar, uluslararası rekabet kuralları ve bunların getirdiği zorunluluklar nedeniyle ürün kalitesini artırmışlar ve ürettikleri ürünlerin inşa edilen gemi ve yatlarda yaygın kullanılmasını sağlamışlardır. Pendik'te Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesindeki İstanbul Tersanesi'nde ve daha sonra diğer özel sektör tersanelerimizde MİLGEM Projesi kapsamında inşa edilen gemilerde yerli katkı oranı, işçilik haricinde %70'lere yaklaşmıştır. Bütün bu gelişmeler, üretilen gemi yan sanayi malzemelerinin Türkiye tersanelerinde inşa edilen gemi ve yatlar sayesinde doğrudan ihracatına imkân yarattığı gibi istihdamın artışında da etkin rol oynamaktadır.

2.6.5.Gemi İnşa Sektörünün Sorunları:

- ***Global Ekonomik Kriz:*** 2009 yılında yaşanan Global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de son derece olumsuz etkilemiştir. Krizin etkilerinin kısa sürede atlatılması maksadıyla firmaların özellikle bankalarla yaşadığı finansal problemlerin öncelikli olarak çözülmesi; kredilerin yeniden yapılandırılması, tersanelere yönelik orta vadeli yatırım ve işletme kredisi için ilave fon yaratılması ve devlet destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması, sorunların çözümü için büyük önem taşımaktadır. **Türk Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi**, gemi yapım-onarım ve yan sanayi açısından da krizin etkilerinin giderilmesinde önemli bir adım olacaktır.
- ***Denizcilik Sanayi Sektörleri Strateji Belgesi:*** Gemi inşa ve gemi yan sanayi, Türkiye Sanayi Stratejisi Belgelerinde stratejik sanayi sektörleri arasında değerlendirilmemektedir. Bu bakımdan zaman yitirilmeden Denizcilik Sanayi Sektörleri Strateji Belgesi'nin hazırlığına başlanması ve sonuçlandırılması gerekmektedir.

- ***Eğitim-İstihdam:*** Tersanelere yetişmiş eleman kazandırmak, çalışan işçilerin mesleki eğitim almalarını sağlamak amacıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile iş birliği yapılarak gerekli eğitim planlaması yapılmalıdır. Sektöre yeni işgücü katılımında yaşanan sorunların, işgücü katılımını özendirici tedbirlerle ve tersane bölgelerine yakın meslek edindirme kursları ve yabancı işgücü kullanımının önünün açılması suretiyle giderilmesi sağlanmalıdır.
- ***Çevre:*** Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden korunmasına yönelik tedbirler alınmalı, tersanelerde ortaya çıkan katı ve sıvı atıkların bertaraf edilmesinde yerel yönetimler ve diğer ilgililerle iş birliği sağlanarak daha uygun maliyetli çözümler bulunmalıdır.
- ***Teşvikler:***
  - Tasarım teşviki başta olmak üzere, gemi-yat ve yan sanayii konusundaki devlet teşvikleri basit, kolay anlaşılır, yalın ve bürokratik işlemler mümkün olduğunca azaltılmış olarak yeniden düzenlenmeli; gemi otomasyonunda kullanılan yazılımların yerli üretiminin teşviki ile gemi ve yat üretiminde kullanılan her türlü malzeme, ürün, yazılım vb.nin belgelendirilmesi/sertifikalandırılması konusunun destek kapsamına alınması sağlanmalıdır.
  - Gemi inşasında kullanılan malzeme ve ekipmanda standardizasyona gidilerek kullanılan yerli katkının artırılması suretiyle yan sanayi desteklenmeli ve bu yolla maliyetlerde de düşüş sağlanmalıdır. Gerek gemi ve yat inşa sektöründe yerli katkı oranının ve gerekse ihracatın artırılması bakımından gemi-yat yan sanayiinde "markalaşma" büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan, özellikle yabancı alıcıların gemilerde kullanılan ürünlerde marka tercihleri nedeniyle sektörde ilave markalaşma desteğine ihtiyaç bulunmakta; ayrıca bu markaların yurtdışında açacakları satış, mümessillik, servis hizmetleri gibi birimlerinin özel teşvik kapsamına alınmaları gerekmektedir.
  - Gemi ve yat üretiminde yerli çelik ürünleri kullanımının arttırılması için sektörün ihtiyacına yönelik çelik üretimi ve talebe uygun ürün çeşitliliğinin artırılması desteklenmeli, üreticilerin ürün teslimi konusunda yabancı tedarikçiler gibi üretim programına uygun çalışmaları sağlanmalı, yerli ve yabancı üreticiler arasındaki fiyat farklılığını giderecek önlemler alınmalıdır.

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

2.7.GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

2.7.1.Genel Olarak Gemi Geri Dönüşümü

Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojide çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan gemilerin getirilmesi işlemlerinde, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır. Ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen Gemi Geri Dönüşümü IMO Dünya Denizcilik Örgütünün de kabul ettiği gibi "**yeşil endüstri**" diye de anılmaktadır. Demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümünün, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağladığı ve daha az çevre kirliliği yarattığı görülmektedir.

Hurda demirden çelik elde edilmesi, gerek doğanın tahribine, gerek sera gazı salınımına yol açan bu işlemleri ortadan kaldırdığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca enerji tüketimi açısından bakıldığında, 1 ton hematit cevherinin pik demire dönüştürülmesi için 7400 MJ. 1 ton çelik hurdasının eritilmesi için ise 1350 MJ enerji tüketilmekte, bu işlemler sonucunda yüksek fırında 2200 kg. CO2 atmosfere salınmakta, bir ton hurda çeliğin eritilmesi işleminde CO2 salınım miktarı ise 280 kg olmaktadır. Elektrik enerjisinin elde edilmesinde doğal enerji kaynaklarının kullanımı arttıkça bu miktar da düşecektir.

Hurda çelik geri kazanıldığında**,** Enerjinin %74 Hammadde kaynaklarının %90 oranında korunduğu, Su tüketiminin %40 azaltıldığı, Atık su kirlenmesinde %76, Hava kirlenmesinde %86, Maden atıklarında %97 azalma olduğu gözlenmiştir**.** Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliağa'da, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemi söküm izni, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, 22 Gemi geri dönüşüm firması 28 parselde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Dünya ticaretinde denizlerde halen 300 GT üzerinde 48000 gemi dolaşmaktadır. (yaklaşık 1,8 milyar DWT) Bu gemilerin yaş ortalaması 24.5'dir. İstatistikî olarak 20 yaşını geçmiş gemilerin çevre felaketleri ile sonuçlanan kazalara sebebiyet verme riskleri oldukça yüksektir. Halen yılda 20 milyon DWT geminin geri dönüştürülmesi gerekmektedir. Ancak çevre ve iş sağlığına uyumlu gemi geri dönüşüm tesislerinin azlığı da ayrıca üzerinde durulması gereken bir husustur.

Gemi Geri Dönüşüm Sektörünün Ekonomiye katkıları için temel üç başlık;

HAMMADDE

- ✓ Demir Çelik Fabrikaları ve Haddehanelerin Hurda Hammadde İhtiyaçlarının Sağlanması.
- ✓ Hurda Hammadde İthalatının Düşürülmesi
- ✓ Yassı Demir Çelik Mamullerinin Üretim Kalite Standartlarının Artırılmasına Katkı

KATMA DEĞER

Fabrikaların İthal Hurda Hammadde Tedarik Maliyetlerin Düşürülmesi Sonucu **Ton Başına 80 USD Döviz Tasarrufu**

İSTİHDAM

Gemi Geri Dönüşüme Bağlı Olarak Gelişen,

Gemi Yan Sanayi, Tekne Bakım/Tamir Sanayi

Haddehaneler Müteahhitler, Taşeronlar, Nakliyeciler Yardımcı Hizmetler

İle Birlikte **10.000 Kişiye Dolaylı**

2.7.2.Uluslararası Mevzuatların Değerlendirilmesi

Farkındalıkların küresel boyutta gelişmesiyle, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), Basel Sözleşmesi (BC) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gibi uluslararası kurumlar birbiri ardına gemi geri dönüşüm rehberleri yayımlamışlar ve konuya özgü ortak bir çalışma grubu oluşturmuşlardır.

IMO'nun **Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi**'nin kabulüyle bu endüstri dalında önemli bir aşamayı işaret etmektedir.

Sözleşme, henüz yürürlüğe girmemiş olmasına karşın temel beş geri dönüşümcü ülkelerin ulusal mevzuatında olduğu gibi pazarın tümünde etkisini göstermeye başlamıştır. Buna paralel olarak, deniz ulaştırma endüstrisi de sözleşmenin beklenen etkilerini içselleştirmeye hazır görünmektedir.

Özünde, konvansiyonel atık hiyerarşisindeki atığın kaynağında azaltılması, yeniden kullanım, geri dönüşüm, enerji geri kazanımı ve bertaraf süreçlerinin tümünü gemi özelinde içeren 'Gemi Geri Dönüşümü' için Hong Kong Sözleşmesi'ndeki "*bir geminin, tehlikeli ve diğer maddelere dikkat edilmesi kaydıyla, bileşenlerin ve malzemelerin yeniden işleyip kullanılır duruma getirmek amacıyla geri kazanımı için, bir gemi geri dönüşüm tesisinde, tam veya kısmi olarak sökülmesi faaliyeti ile depolama, bileşenlerin ve malzemelerin sahada işlem görmesi gibi birleşik işlemleri içeren, ancak farklı tesislerde daha ileri işlem görmesini ve imha edilmesi faaliyetini içermeyen işlemler bütünü*" tanımı, gemi geri dönüşüm tesisi dışındaki enerji geri kazanımı ve bertaraf aşamalarını içermemekle birlikte oldukça kapsayıcıdır.

Genellikle bir geminin ömrü ortalama 20 ila 35 yıl arasında değişmektedir. Geminin bakım ve işletme maliyetleri olası gelirlerini aşmaya başladığında, ya da ikinci el piyasası söz konusu gemi için bir seçenek olmadığında bir gemiyi hurdaya gönderme kararı alınır. Gemi sahibinin gemisini geri dönüşüme gönderme kararı birçok faktör tarafından etkilenir. Fakat bu faktörlerden en önemlisi navlun fiyatlarıdır. Genellikle, navlun oranları geri dönüşüme gönderilen gemi miktarlarıyla ters orantılıdır.

Basel Sözleşmesi, tehlikeli atıklara ilişkin hükümler içerdiğinden ve hurda gemilere ilişkin uygulanabilir hükümleri geliştirilmediğinden uluslararası deniz ulaştırmasının paydaşları tarafından göz ardı edilmiş olup Sözleşmenin gemi geri dönüşüm endüstrisi için sıkıntılar yarattığı ortaya çıkmıştır.

Bunun yanı sıra Sözleşme'de, Avrupa Birliği tarafından tehlikeli atıkların OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesini yasaklayan yeni bir Karar (*The Ban Amendment, Yasak Kararı)*alınmıştır. Ayrıca Basel Sözleşmesi ve Yasak Kararının eşdeğeri olan Avrupa Birliği mevzuatındaki Atık Taşınımı Tüzüğü'nün (*Waste Shipment Regulation*) yine hurda gemiler için uygulanabilir bir mekanizma içermemesi nedeni ile ömrünü tamamlamış Avrupalı gemilerin %91'inin, yukarıda bahsedilen mevzuattan kaçınarak, farklı çözümlere yöneldiğini AB Komisyonu tarafından belirlenmiştir.

Basel Sözleşmesin gemilerin geri dönüşümünü düzenleyemeyeceğinin anlaşılması, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe giriş tarihinin gecikeceği endişesiyle 'ara dönem'de uygulanabilir yaptırımların düzenlenmesine ilişkin, olarak AB Konseyi, AB Parlamentosu ile anlaşarak 27 Haziran 2013 tarihinde Gemi Geri Dönüşüm Yasasını kabul etmiş, 22 Ekim 2013 tarihinde Gemi Geri Dönüşüm Yasası AB Parlamentosu'nun ana toplantısında onaylamış ve 30.12.2013 tarihi itibariyle yürürlüğe girmiştir.

AB Bayraklı gemilerin geri dönüşümü sırasında oluşabilecek olumsuz emniyet ve çevre etkilerinin, gereksiz ekonomik yük oluşturmadan azaltılmasının sağlanmasıdır. Yeni Yasa, AB Bayraklı gemilerin OECD ülkeleri dışında kalan ülkelerde yer alan tesislerde minimum çevresel

ve emniyet koşulları yerine getirerek yasal olarak geri dönüştürülebilmesine imkân sağlamaktadır. Gemi sahipleri gemi geri dönüşüm kriterlerini sağlayan tesisleri "AB Listesi" içinden seçebilecektir.

AB Gemi Geri dönüşüm tesisleri listesine dahil olmak için öncelikle müracaat ve daha sonra AB komisyonu tarafından yetkilendirilen DNV GL kuruluşu tarafından denetime tabi olunması gerekmektedir. 8 firmanın listeye dahil olma müracaatları tamamlanmış, komisyona sundukları gemi geri dönüşüm tesis planlarının (SRFP) incelenmesi ve uygun görülmesinden sonra denetimlerine 4-8 Haziran 2018 tarihinde müracaat sırasına göre, Leyal ve Leyal Demtaş firmalarımızdan başlanmıştır. Aralık 2018 içerisinde AB Komisyonu 26 AB üyesi tesisin yer aldığı listeye AB dışından ABD'den bir Türkiye'den 2 tesisi (Leyal ve Leyal Demtaş) dahil etmiştir. 2018 yılı içerisinde 2 firmamızın denetimleri tamamlanmış, 2019 Ocak Ay'ı içerisinde 2 firmamız daha denetim sürecine girecektir.

Gemi geri dönüşüm işlerinin 3. Dünya ülkelerinin yaptığı bir endüstri olduğu ile ilgili kamuoyu algısı 2013 yılında yayımlanan AB gemi geri dönüşüm yönetmeliği ile son buldu. Avrupa ülkeleri gemi sökümü için ilk planda 26 firma ile AB gemi geri dönüşüm listesine girdi. %98 'i çelik olan gemilerin çevre ve iş sağlığına uyumlu olarak geri dönüştürülmesi halinde ülke ekonomilerine hammadde ve istihdam açısından büyük bir katkı sağladığı anlaşılmış oldu.

Yönetmeliğin uygulanması süreci ile ilgili bir çekinceler; AB Yönetmeliği ile AB Bayraklı gemilerin yönetmelik kriterlerini yerine getirmeyen ülkelere gönderilmesinin engellenmesi planlanmıştır. Ancak bu hükmün uygulanabilirliği konusunda çekinceler elbette bulunmaktadır.

Yıllık olarak hurdaya çıkacak AB bayraklı gemi tonajını karşılama kapasitesi; Yıllık olarak hurdaya ayrılacak AB bayraklı gemi tonajı yaklaşık 2 milyon ton civarındadır. AB listesine dahil olan tesislerin söküm kapasitelerinin 1-1,5 milyon ton olarak kabul ettiğimizde bu listeye dahil edilecek tesislerin artırılması gerekmektedir.

AB bayraklı gemilerin sökümünün çevre ve iş sağlığına uyumlu tesislerde yapılmasının sağlanması için ülkemizin katkısı ve avantajları

Tüm bu gelişmeler, hurda gemilerin bir çöp olmadığını, önümüzdeki yıllarda sektör üzerinden aslında devam eden ekonomik savaşın şiddetinin artacağını göstermektedir. Türk gemi geri dönüşüm sektörü 2000'li yıllarda aldığı tedbir ve uygulamaları nedeniyle. Hong Kong Sözleşmesine 2009 yılında yapılan diplomatik konferansta imza atan ülkelerin başında gelmektedir. Türkiye AB Gemi geri dönüşüm yönetmeliği kurallarını uygulayan önemli bir ülkedir. Türkiye AB Yönetmeliği yazım aşamalarına fiili olarak katılmıştır. Türkiye yıllar içerisinde kural konan ülkeler içinden çıkarak kural koyan ülke durumuna gelmiştir. Dünyanın en büyük hurda ithalatçısı olan ülkemiz de hurda tedarik bağımlılığının azaltılması için iç tedarikçilerin desteklenmesi önem arz etmektedir.

AB Yönetmeliği 31.12.2018 tarihinde uygulamaya alınmıştır; AB komisyonu 1 milyon ton kapasitesi ile Türkiye'nin AB Geri dönüşüm listesine dahil olması halinde AB bayraklı gemilerin Türkiye haricinde başka bir ülkede sökülemeyeceğini açıkladı.

Bayrak değiştirmek suretiyle yönetmeliğin baypas edilebileceği gerçeğini de kabul eden yetkililer, bu sorunun çözümü noktasında arayış içinde olduklarını ancak yönetmeliğin her ne kadar hukuksal bağlayıcı maddelere sahip olsa da listede yer almanın gönüllük esasına bağlı olduğuna dikkati çekti.

AB bayraklı gemi sahipleri için uygulanacak yaptırımların sonuçları önümüzdeki yıllarda görülecektir. Dünyada hurda gemilerin %95 'ini söken Diğer Asya ülkelerinin AB bayraklı hurda gemiler ile ilgili meydana gelen gelişmeler ile tavrı

AB bayraklı hurda gemilere işçilik –atık bertaraf ve yatırım maliyetleri avantajını kullanarak, yüksek fiyatlar veren diğer Asya ülkeleri, AB bayraklı gemilerin AB geri dönüşüm listesinde bulunan tesislerde ve ülkemizde sökülecek olmasının hurda gemi fiyatlarını düşüreceği ve armatörlerin kazanç kaybına uğrayacağını dillendirmeye başlamışlardır.

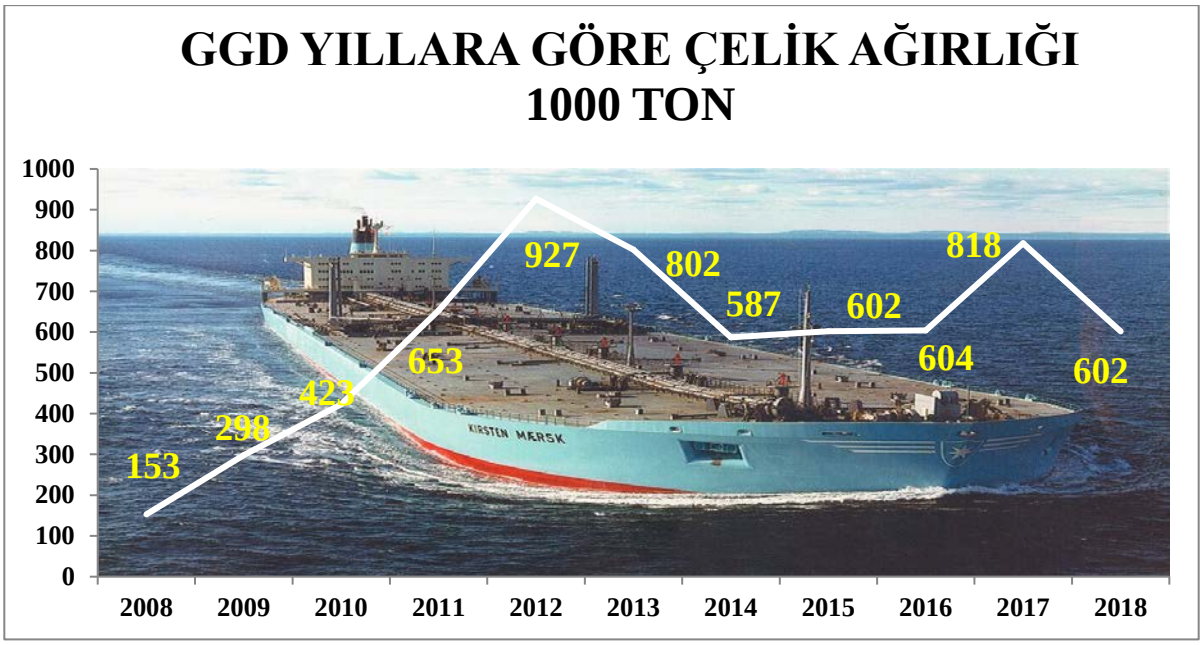
Türkiye ve Avrupa'daki gemi geri dönüşüm tesisleri halen kapasitelerinin altında faaliyet göstermekte, çünkü Güney Asya'da bulunan tesislerin yüksek gemi alım fiyatları ile rekabet edememektedir.

Akdeniz çanağında legal bir sektör olarak faaliyet gösteren Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi, çevre ve iş sağlığı en iyi uygulamaları ile, AB bayraklı ve diğer gemilerin geri dönüştürüleceği bir ülke olarak her zaman tercih edilecektir.

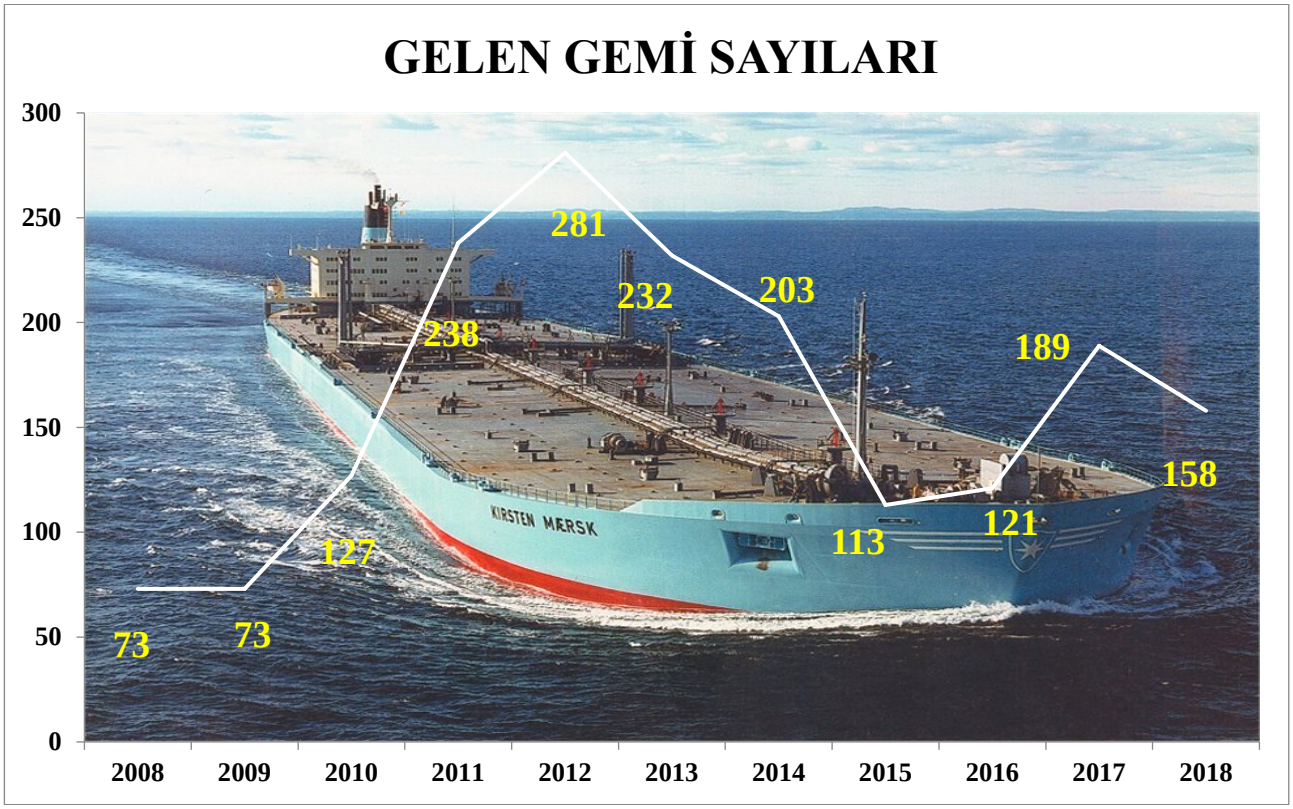
2.7.3.Türkiye'nin Avantajları

Ülkemiz, gemi geri dönüşüm sanayinin kolay bulunabilir kalifiye iş gücüne sahip olması ile pazara (AB'ye) olan yakınlık,

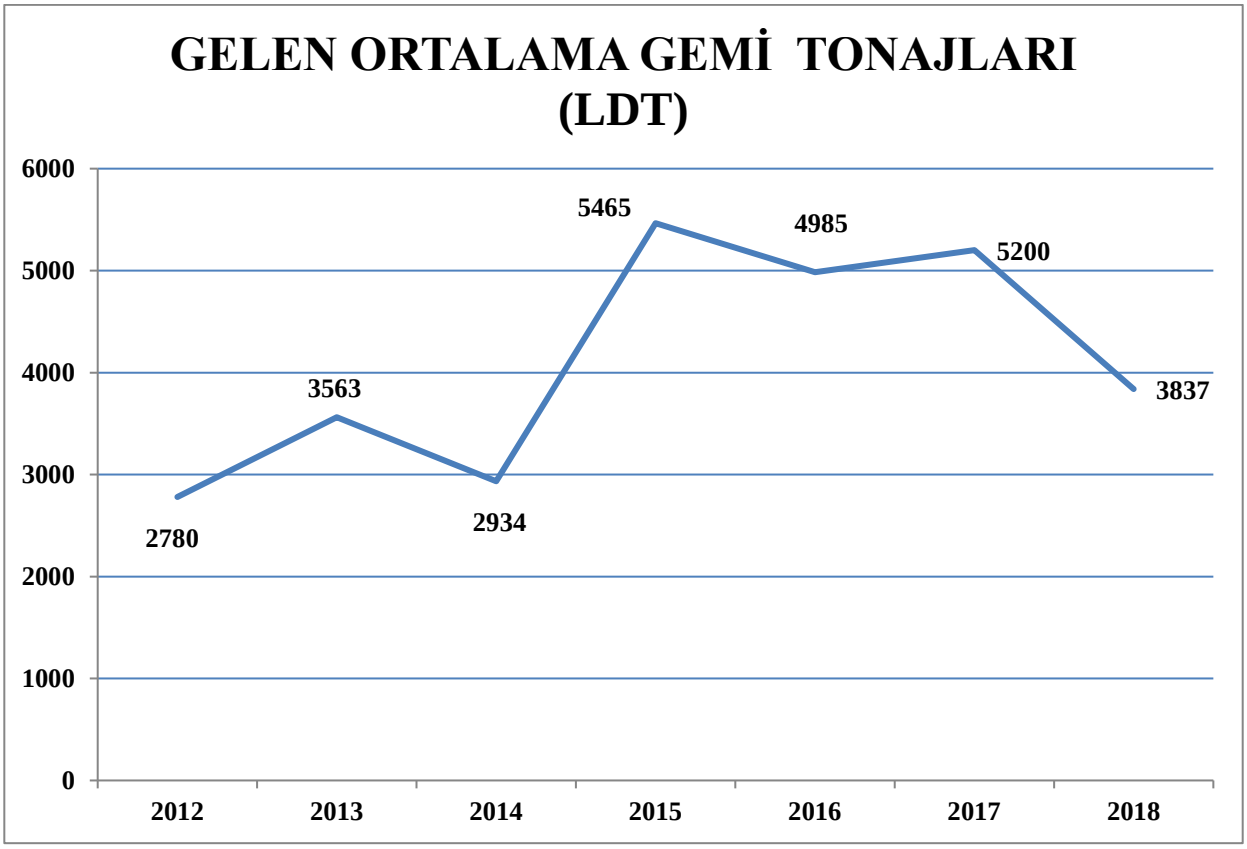
- ✓ Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olunması,
- ✓ Tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması,
- ✓ OECD Üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olması,
- ✓ Geri dönüşüm malzemelerinin ülke içinde ihtiyacının olması ve bunların gemi söküm ile elde edilebilir olması,
- ✓ Türk insanının girişimci yapısı, tecrübeli iş gücü
- ✓ OECD üyesi olarak gemi söküm açısından Basel anlaşmasına göre avantajlar,
- ✓ Merkezi Atık Yönetim sağlık ve iş güvenliği hizmetleri en iyi uygulamalar.
- ✓ OECD içindeki devlet gemilerinin sökümü, global büyümenin yavaşlaması.



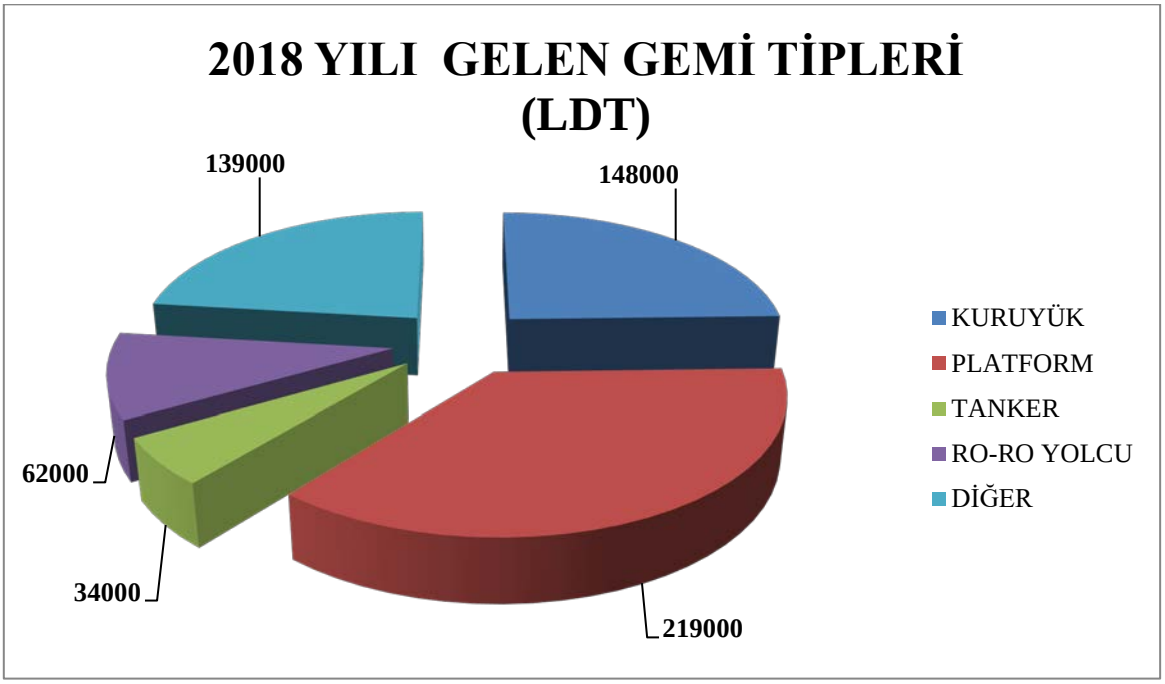
Kaynak: 2018 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu



Kaynak: 2018 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

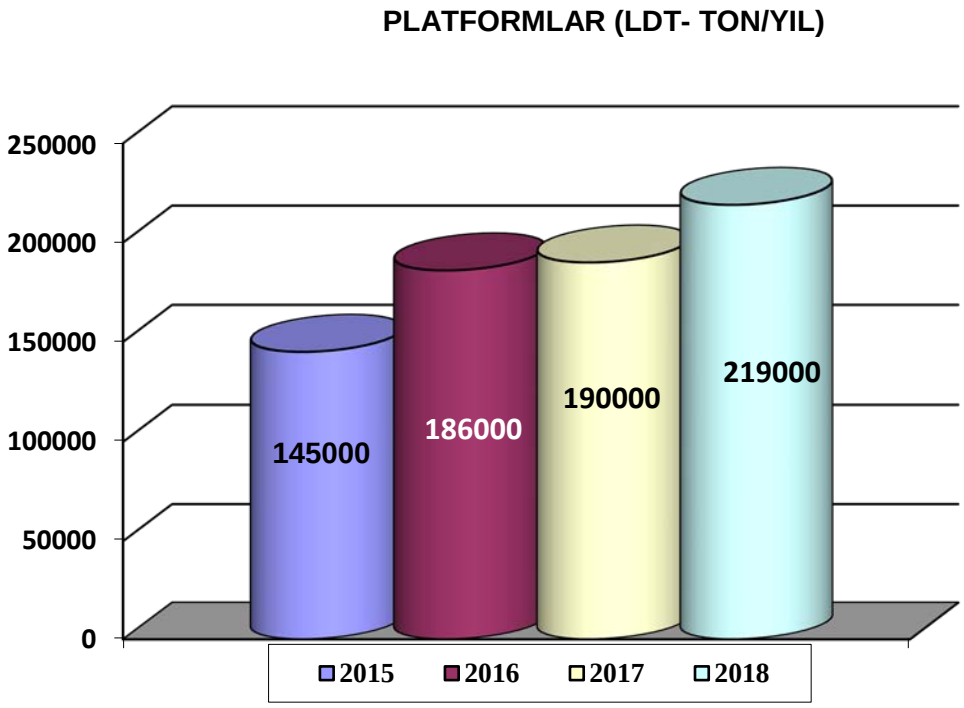


Kaynak: 2018 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

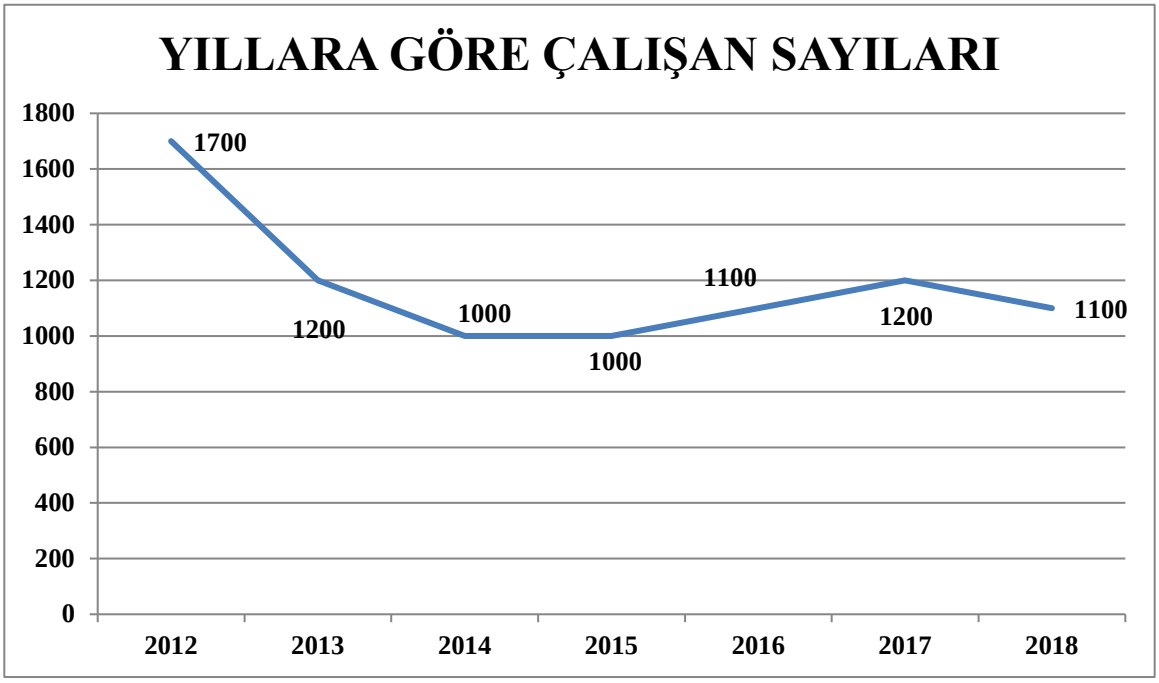


Kaynak: 2018 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

2015 yılında gerileyen ham petrol fiyatlarının etkileri, 2018 yılında da devam etmiş, Dünya gemi geri dönüşüm sektörlerinde ülkemiz petrol platformlarının geri dönüşümünde tercih edilen tek ülke olarak kayıtlara geçmiştir.



Kaynak: 2018 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

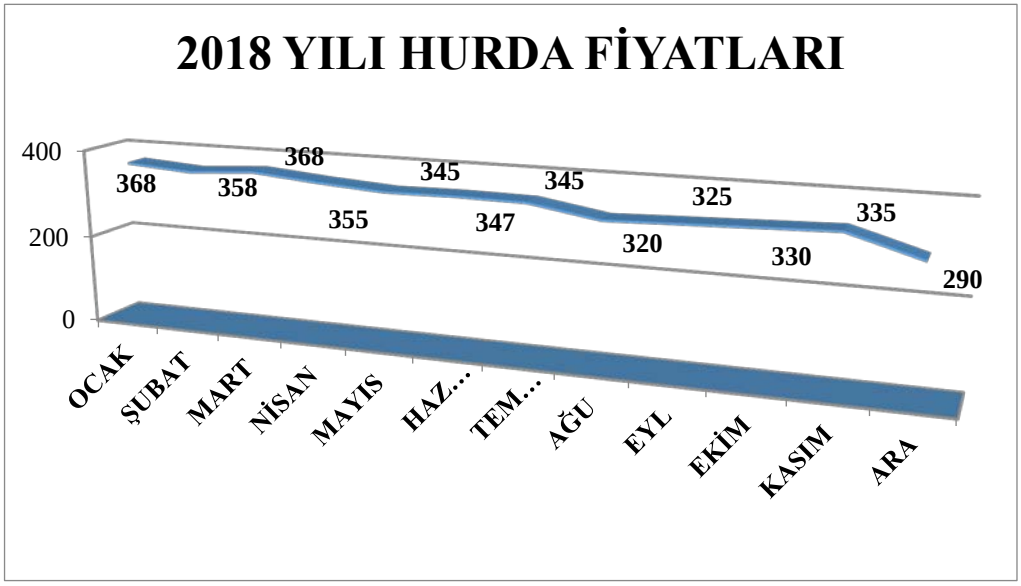


Kaynak: 2018 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

2.7.4.2018 Yılı Hurda Fiyatları Değerlendirmesi

2017 yılı 355 USD/ton olarak kapatılmış, Ocak 2018 ayı içerisinde 368 USD/tona yükselmiş mart ayına kadar bu seviyede seyretmiştir. Mart Ay'ından itibaren dünya demir çelik piyasasındaki gelişmelere bağlı olarak (iç talepte yaşanan daralma) düşüş eğilimine girmiş yıl 290 USD/Ton olarak kapanmıştır.

Çin çelik sektörü, 2018 yılında etkili olamamış, kütük demir ihracatları normal seviyede seyretmiştir. 2018 yıl sonuna göre 78 USD'lik bir düşüş meydana gelmiştir.



Kaynak: 2018 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

2018 Yılı Atık Yönetimi Özeti**;** Sektör de maden, hurda, donanım geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur.

2018 yılında, tesislerimize gelen uluslararası tehlikeli maddeler envanterine sahip (petrol platformları tankerler savaş vb.) gemilerin yapısal elemanlarında tehlikeli kimyasalların (PCB-HBCCD-FSPO-PCN TBT vb.) olmadığı/olanların ise uluslararası tehlike sınır değerleri altında olduğu tespit olunmuştur. Bu durum, gemilerin yıllar içerisinde asbestten olduğu gibi diğer tehlikeli maddelerden de arınmaya başladığını göstermektedir.

Tesislerimizde sökümü yapılan gemilerin atık yönetimleri bölgemizde merkezi olarak yapılmaktadır. Ulusal Atık Yönetim Yönetmeliği ve AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği uyumlu olarak yapılan yönetim sonucunda; atıklar metal geri dönüşümü, enerji geri kazanımı yoluyla geri kazanımı sağlanmıştır.

Atıkların mevzuatlara uyumlu olarak yapılan yönetimi ile atık kaynaklı çevre kirliliği önlenmiş, doğal kaynak ve fosil yakıtlardan tasarruf sağlanmıştır.

2.7.5.Türkiye'nin Gemi Geri Dönüşüm Vizyonu

Türkiye Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin sektör olarak yapıldığı tek ülkedir. Bu nedenle, büyük önem arz etmektedir. Türkiye AB bayraklı gemilerin %85'inin geri dönüşümü yapıldığı önemli bir merkezdir. Türkiye gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uygun yapma kararlığı ile Gemi geri dönüşüm Hong Kong sözleşmesini hiçbir çekince koymadan 2009 yılında diplomatik bir konferansta imzalayan tek ülkedir. Ayrıca Ülkemiz şerh koyarak TBMM'de sözleşmeyi kabul eden ülkelerin başında gelmektedir. Bu durum Gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uyumlu yapma kararlılığını göstermektedir. Gemi geri dönüşümü yapılan diğer Asya ülkelerine rol model olan ülkemiz, özellikle askeri gemiler ve AB bayraklı gemilerin geri dönüşümü için önemli bir gemi geri dönüşüm merkezidir.

2.7.6.Diğer Hususlar

TOKİ Mülkiyetinde bulunan Gemi söküm bölgesine ait kıyı kenar çizgisini de kapsayan revize imar planı çalışmaları 2017 içinde tamamlanmış Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından kurum görüşlerine açılmıştır. Plan yıl içinde onay sürecine girmiştir.

Gemi Geri Dönüşüm firmalarına, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından verilen gemi söküm yetki belgesi ve Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından verilen Gemi söküm izinleri imar planı kaynaklı olarak, yıllık olarak düzenlenmektedir. Bu durum, firmaların izin ve yetki belgeleri yenileme süreçlerinde hurda gemi tedarik, sözleşme kaynaklı hukuksal sorunlar ve en başta kapasite düşüşlerine neden olmaktadır. Bu nedenle, bölgenin diğer kurumların görüşüne açılan revize planının onaylanması büyük önem arz etmektedir.

Bu geçiş dönemlerinde, firmalardan kaynaklı olmayan imar planı konusundaki mağduriyetlerin asgariye indirilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Çevre Şehircilik Bakanlığı'ndan gerekli destek alınmaktadır.

AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği ve Hong Kong sözleşmesi ile Avrupa Birliği ve diğer Asya ülkelerin de dahil olduğu bir rekabet süreci başlamıştır. Süreçte kalıcı yatırımlar (Kuru havuzlar-merkezi arıtma-tesisleri ara depolama tesisi vb.) büyük önem arz etmektedir. Ancak sektörün önündeki en önemli engel, 2026 yılında sona erecek kira sözleşmeleridir. Firmaların kira sözleşmelerinin Gemi İnşa Sektöründe olduğu gibi, sözleşme bitim tarihi olan 2026 tarihi beklenilmeden, sektörde kalıcı yatırımların devamı/rekabet için önemli bir husus olduğundan uzatılması beklentisinde bulunulmaktadır.

Sektörümüzün her geçen yıl artarak devam eden yatırımlar ve tedbirlerle gemi geri dönüşümde tercih edilen bir ülke olması temel hedeftir. Faaliyetler bu kapsamda devam etmektedir.

LİMANLAR

2.8.LİMANLAR

2.8.1.Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları

8333 kilometre kıyı şeridine sahip Ülkemizde 180 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 2 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir.

Limanlar İşletilen Kurumlar açısından 3 kısma ayrılmaktadır:

KAMU LİMANLARI	20 LİMAN
BELEDİYE LİMANLARI	23 LİMAN
ÖZEL LİMANLAR	137 LİMAN

Limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilebilir. Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturan limanların da ülke ekonomisinin gelişmesindeki önemli rolü göz önüne alınarak, hizmetlerin en iyi şekilde yapılması, AB'ne entegrasyon sürecinde kısa ve uzun vadeli tüm önlemlerin alınması gerekmektedir.

2015 Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporuna göre Türkiye Limanları'nın Mevcut Teorik Kapasitesi aşağıdaki gibidir;

Yük Tipi	Teorik Kapasite
Konteyner	**25.543.028 TEU**
General Kargo + Kuru Dökme Yük	**318.246.892 Ton**
Sıvı Dökme Yük	**254.896.000 Ton**
Araç	**31.471.560 Ton**

Limanların Gelişme ve Büyüme Planları

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de limancılık sektörü çok dinamik bir sektördür. Dünya ekonomisindeki gelişmeler, mal ve hizmet ticaretini doğrudan etkilemekte ve özellikle mal ticaretindeki beklentiler en önemli ulaştırma altyapıları olan limanların yatırım planlarını etkilemektedir. Mal ve hizmet ticaretine ilişkin beklentilerin orta ve uzun vadede artması liman yatırımlarının hızlanmasına yol açtığı gibi, bu beklentilerin azalması yatırımların ertelenmesine neden olabilmektedir.

Limanların kapasitelerinin artması için iki seçenek bulunmaktadır, bunlar; mevcut limanların verimliliklerini arttırmaları ve fiziki yatırımlar yapmalarıdır. Fiziki yatırımlar ise;

- Liman yeni rıhtımlar ve geri sahalar ekleyerek fiziksel koşullarının geliştirilmesi,
- Limana yeni ekipman alma yoluyla liman elleçleme kapasitesinin arttırılmasıdır.

Liman/Tesis	Yük Cinsi	Mevcut Kapasite	Proje Sonu
Limak İskenderun	Konteyner	1.000.000 TEU	3,000,000 TEU
Toros Tarım (Samsun)	Dökme Katı/ Genel Kargo	3,300,000 Ton	8,500,000 Ton
Aksa	Genel Kargo	600.000 Ton	4,000,000 Ton
Petkim Konteyner Limanı (Petlim)	Konteyner	800.000 TEU	1,500,000 TEU *(bölgedeki yük talebine bağlı olarak ileride 4.000.000 TEU'ya çıkarılabilecektir.)*

Devlet Yatırımları

Devlet yatırımı olarak planlanan büyük ölçekli (mega) üç adet proje mevcuttur. Söz konusu projelerden Çandarlı Kuzey Ege Limanı inşa halinde, diğerleri etüt, proje aşamasındadır.

İzmir İl Bergama İlçesinde yer alan Çandarlı Kuzey Ege Limanı'nın 1500 metre uzunluğundaki dalgakıran inşaatının tamamlanmış olup, geri kalan altyapı ve üst yapıların kademeli olarak gerçekleştirilerek, ilk etabın 2018'de tamamlanması öngörülmektedir. İki etap halinde planlanan projede ilk etap (1 milyon TEU + 1 milyon TEU+ 2 milyon TEU) şeklinde 3 bölüme ayrılmış olup, 2.etap henüz planlanmamıştır.

Mevcut MIP Mersin Limanı'nın doğusunda yer alan Yeni Mersin konteyner limanı 5 aşamalı olarak planlanmıştır. Birinci aşaması 1.7 – 1.9 milyon TEU kapasiteli olacağı, liman tamamlandığı zaman 10 - 11.4 milyon TEU kapasiteye ulaşacağı belirtilmektedir.

Batı Karadeniz bölgesinde Zonguldak ili sınırları içerisinde planlanan Filyos Limanı öncelikle ard alanında kurulması planlanan endüstriyel zona hizmet edecektir. Liman tamamlandığı zaman 700 bin TEU konteyner ve 16 milyon Ton genel/dökme kargo elleçleyebilecektir.

Bunların dışında; İlave yatırımlar ile özelleştirildikten sonra İzmir Limanı'nın kapasitesinin 2,500,000 TEU'ya ulaşması planlanmaktadır.

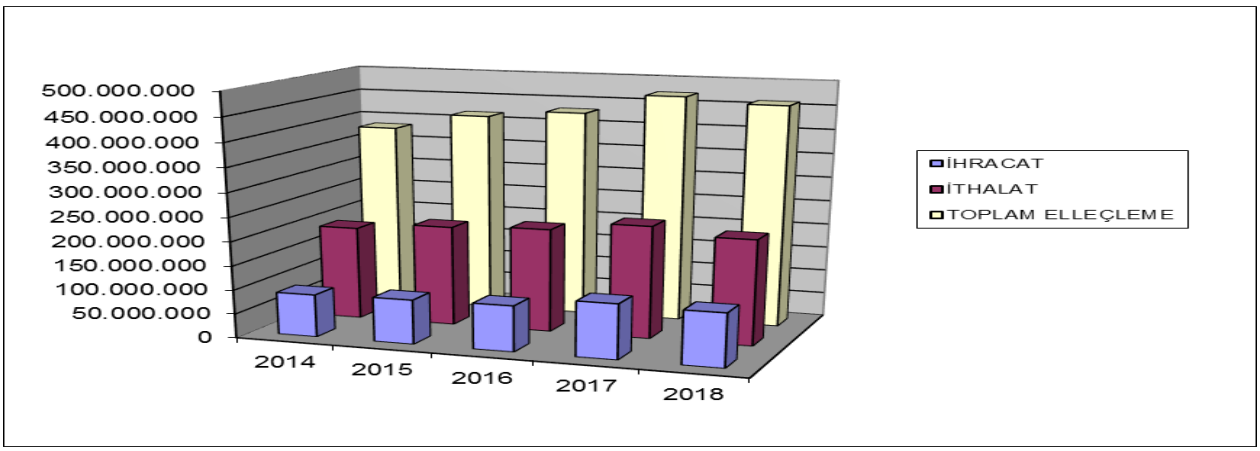
Mevcut Derince Limanı'nın doğusunda dolgu alan üzerine kurulacak olan Derince Konteyner Terminali 1,000,000 TEU kapasite artışı sağlayacaktır. *(Derince Konteyner Limanı özelleştirilen Safi Derince Limanı'nın bir parçasıdır)*

Tablo 80: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

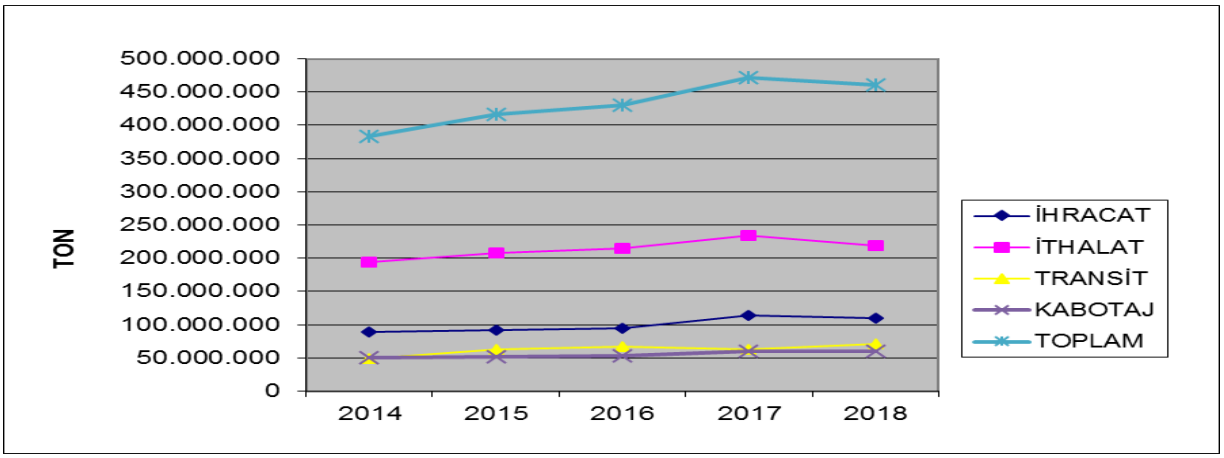
TAŞIMA CİNSİ		2014	2015	2016	2017	2018
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	12.739.297	13.754.810	15.272.855	15.138.335	15.660.122
	YAB. GEMİ	75.797.517	78.397.812	79.532.265	98.553.733	94.764.513
	TOPLAM	**88.536.814**	**92.152.622**	**94.805.120**	**113.692.068**	**110.424.635**
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	20.876.309	22.724.776	23.350.424	21.677.485	19.850.109
	YAB. GEMİ	173.837.477	185.601.532	191.782.095	211.978.539	198.694.711
	TOPLAM	**194.713.786**	**208.326.308**	**215.132.519**	**233.656.024**	**218.544.820**
KABOTAJ	YÜKLEME	24.982.892	25.894.384	26.249.991	29.898.010	29.550.554
	BOŞALTMA	25.746.316	26.578.284	27.050.225	30.498.069	30.005.291
	TOPLAM	**50.729.208**	**52.472.668**	**53.300.216**	**60.396.079**	**59.555.845**
TRANSİT	YÜKLEME	44.278.082	58.597.204	61.436.179	55.544.396	63.081.077
	BOŞALTMA	4.833.478	4.487.893	5.527.128	7.885.329	8.547.183
	TOPLAM	**49.111.560**	**63.085.097**	**66.963.307**	**63.429.725**	**71.628.260**
TOPLAM	YÜKLEME	157.797.788	176.644.210	182.491.290	199.134.474	203.056.266
	BOŞALTMA	225.293.580	239.392.485	247.709.872	272.039.422	257.097.294
	TOPLAM	**383.091.368**	**416.036.695**	**430.201.162**	**471.173.896**	**460.153.560**

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Grafik 78: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



Grafik 79: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri

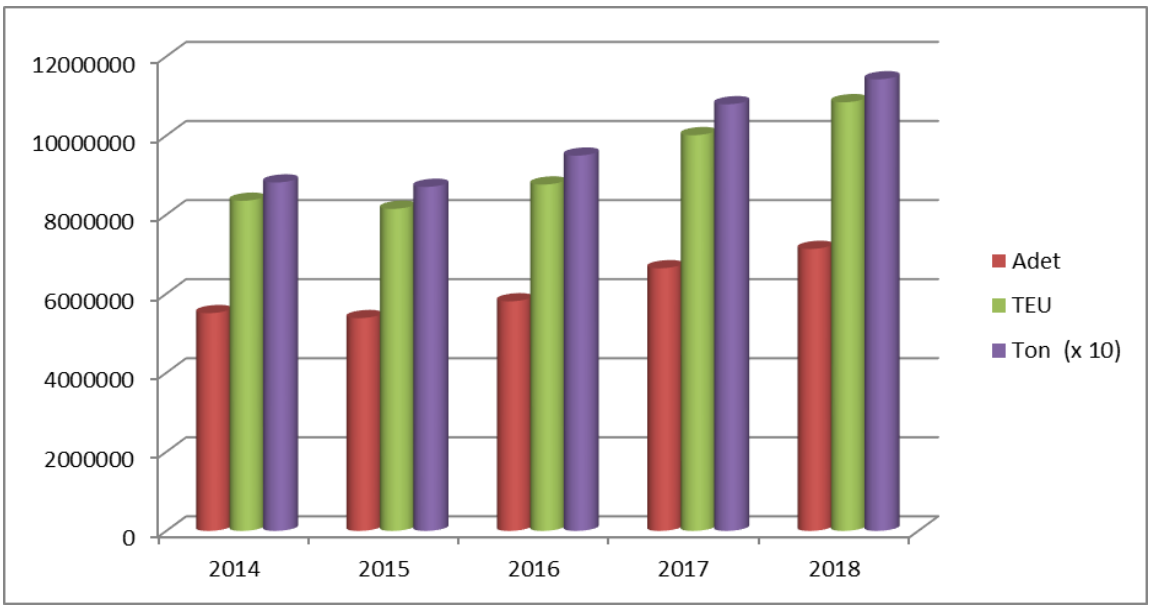


Tablo 81: Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri

TAŞIMA CİNSİ		2014	2015	2016	2017	2018
İHRACAT	ADET	2.269.118	2.198.508	2.309.172	2.490.272	2.665.729
	TEU	3.487.949	3.394.508	3.543.804	3.866.874	4.160.124
	TON	39.106.361	38.419.925	41.444.254	44.433.316	48.624.398
İTHALAT	ADET	2.335.795	2.248.636	2.352.515	2.580.351	2.751.631
	TEU	3.581.809	3.454.345	3.607.086	3.975.205	4.259.029
	TON	34.790.524	34.007.962	35.608.597	37.275.863	36.336.606
KABOTAJ	ADET	390.510	454.012	543.526	703.324	689.215
	TEU	526.798	606.064	738.312	935.521	935.661
	TON	4.934.786	5.869.320	7.032.995	10.059.528	10.200.874
TRANSİT	ADET	513.195	481.454	601.662	870.356	1.026.230
	TEU	754.216	691.481	872.772	1.232.937	1.489.184
	TON	9.305.368	8.728.650	10.842.751	16.149.201	19.069.587
TOPLAM	ADET	**5.508.618**	**5.382.610**	**5.806.875**	**6.644.303**	**7.132.805**
	TEU	**8.350.772**	**8.146.398**	**8.761.974**	**10.010.537**	**10.843.998**
	TON	**88.137.039**	**87.025.857**	**94.928.597**	**107.917.908**	**114.231.465**

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Grafik 80: Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri

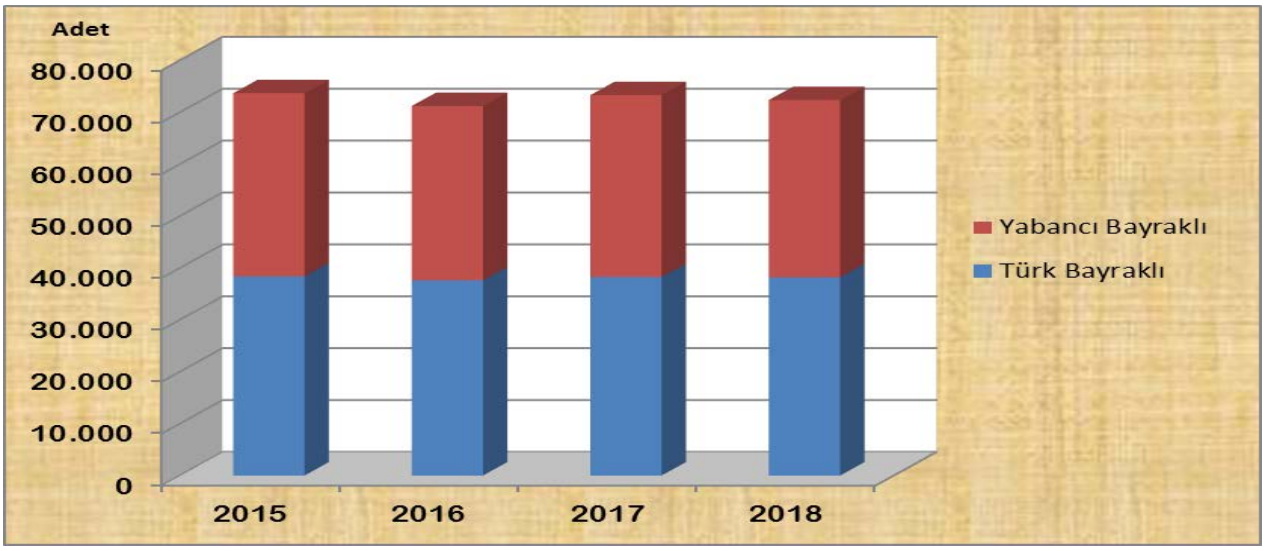


Tablo 82: Aylar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları

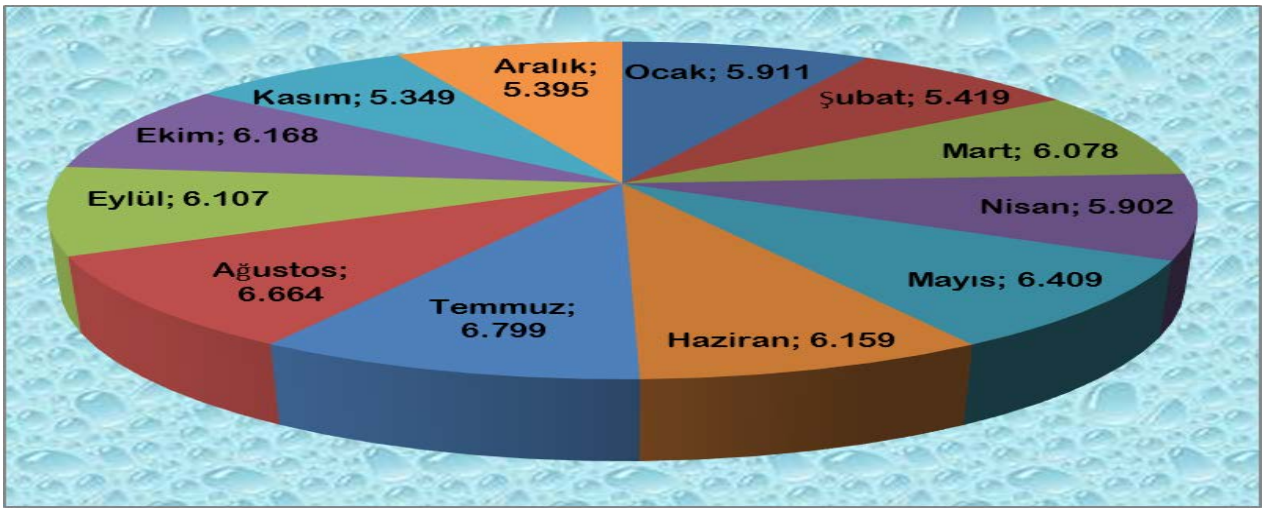
Ay	2015			2016			2017			2018		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	3.046	2.552	5.598	2.891	2.450	5.341	2.717	2.607	5.324	3.122	2.789	5.911
Şubat	2.307	2.391	4.698	2.678	2.563	5.241	2.632	2.372	5.004	2.710	2.709	5.419
Mart	3.168	2.753	5.921	3.136	2.842	5.978	3.008	2.782	5.790	3.080	2.998	6.078
Nisan	2.948	2.845	5.793	3.113	2.842	5.955	2.905	2.827	5.732	2.984	2.918	5.902
Mayıs	3.318	3.082	6.400	3.030	3.098	6.128	3.110	3.057	6.167	3.415	2.994	6.409
Haziran	3.262	3.244	6.506	3.105	3.137	6.242	3.188	2.969	6.157	3.230	2.929	6.159
Temmuz	3.601	3.228	6.829	3.048	2.811	5.859	3.487	3.179	6.666	3.682	3.117	6.799
Ağustos	3.842	3.055	6.897	3.904	2.928	6.832	3.967	3.196	7.163	3.844	2.820	6.664
Eylül	3.642	3.067	6.709	3.309	2.781	6.090	3.684	2.931	6.615	3.326	2.781	6.107
Ekim	3.163	3.189	6.352	3.519	2.799	6.318	3.421	3.116	6.537	3.331	2.837	6.168
Kasım	3.184	2.804	5.988	3.017	2.624	5.641	3.116	2.970	6.086	2.794	2.555	5.349
Aralık	2.916	3.078	5.994	2.894	2.701	5.595	3.028	3.037	6.065	2.701	2.694	5.395
TOPLAM	**38.397**	**35.288**	**73.685**	**37.644**	**33.576**	**71.220**	**38.263**	**35.043**	**73.306**	**38.219**	**34.141**	**72.360**

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Grafik 81: Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları



Grafik 82: Aylara Göre Gemi Sayıları (2018)



2018'de Dış Ticaretimizin (İthalat-İhracat) %88,7'si denizyoluyla yapılmış olup, Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2018 yılında 460.153.560 ton yük elleçlenmiştir.

2018 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %24'ü olan 110.434.635 tonu ihracat,
- %47,5'i olan 218.544.820 tonu ithalat,
- %12,9'u olan 59.555.845 tonu kabotaj,
- %15,6'sı olan 71.628.260 tonu transit,

Olarak gerçekleşmiştir.

2018 yılında elleçlenen 460.153.560 ton yükün, yük cinslerine göre dağılımları ise aşağıdaki gibidir;

Yük Tipi	Toplam Elleçleme (Ton)
Katı Dökme Yük	133.653.221
Genel Kargo	63.977.765
Sıvı Dökme Yük	139.717.069
Konteyner	114.231.465
Araç	8.574.040

Türkiye'de devlete bağlı kuruluşlara veya özel sanayi şirketlerine ait sanayi iskeleleri; Ege Bölgesi'nde Aliağa çevresinde, Akdeniz Bölgesi'nde İskenderun çevresinde ve Marmara Bölgesi'nde Ambarlı çevresi ve İzmit Körfezi'nde yer almaktadır.

Türkiye limanlarının yapılanmaları, bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek farklı ekipmanlarla donatılan konvansiyonel türde liman özelliği göstermektedir. Bu da dünya limanlarında görülen uzmanlaşma eğilimi ile ters düşmektedir.

Türkiye limanlarının Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında rekabet edebilmeleri için yapılanmalarında değişikliklere gidilmesi ve belli yük türlerinde uzmanlaşması ve/ya konteyner taşımacılığına yönelik yeni limanların oluşturulması projeleri üzerinde durulması gerekmektedir. Marmara Bölgesi'nde yer alan özel limanlar içinde konteyner operasyonu konusunda uzmanlaşmış konteyner terminalleri de çoğalmakta ve elleçleme miktarlarını da hızla arttırmaktadır.

Jeo-stratejik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye'nin uluslararası pazarlara ulaşmasında ve ülkenin ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde, ulusal ulaştırma sisteminin son noktası olan limanlar oldukça etkilidir. Küreselleşme ile birlikte limanlar sadece bölgesel yüke hizmet veren limanlar olmaktan çıkmış ve bir bölgenin limanı olmaktan çok bölgedeki yük trafiğinin limanı olma yönünde gelişme göstermiştir. Limanlar yapılanmalarını bölgelerindeki aktarma yüklerinden daha fazla pay almak için düzenlemektedir.

Türkiye limanları, Doğu Akdeniz ve Karadeniz denizcilik hatlarında stratejik konumda yer almakta ve Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü uluslararası ulaştırma koridorlarının kesişim noktasında bulunmaktadır. Bulundukları avantajlı konum ile aktarma/transit yükleri çekebilecek özelliktedirler. Türkiye'nin her bir bölgesinde bulunan limanları farklı ulaştırma ağlarına hizmet verebilecek konumda yer almaktadır. Akdeniz ve Ege Bölgesi'ndeki limanlar, kısa sapma mesafeleri ile Akdeniz'den geçen Asya-Avrupa ana denizcilik hattının yüklerini çekebilecek konumda yer almaktadır. Özellikle Akdeniz Bölgesi'nde bulunan limanlarımız Orta Doğu ve Merkezi Asya ülkelerine ana denizcilik hattından gelen yüklerin iletilmesinde aktarma/transit limanı işlevi görebilecek konuma sahiptir. Avrupa Birliği tarafından oluşturulan Trans-Avrupa ve Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarının Türkiye bağlantısı ve bu koridorların Doğu'ya uzatılması açısından ise Marmara Bölgesi'ndeki limanların önemi büyüktür. Türkiye'ye ulaşan Pan-Avrupa 4. koridoru ile Avrupa ülkelerinden Marmara limanlarına gelen yüklerin karayolu, demiryolu veya denizyoluyla Doğu ülkelerine iletilmesi sağlanabilecektir. Denize kıyısı olmayan Merkezi Asya ülkelerinin Avrupa ile ticaretinde en önemli ulaşım alanı olan Karadeniz'deki ticaret ve taşımacılık hacminin büyümesi sonucu bölgedeki limanlarımızın önemi daha da artmıştır. Limanlarımız yoluyla Avrupa merkezli yükler Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru doğrultusunda İran ve Hindistan'a ulaştırılabilmektedir.

Ancak, limanların denizcilik hatları tarafından tercih edilmesinin tek nedeni coğrafi konum değildir. Liman operasyonlarının verimliliği, hizmet kalitesi, uygun liman altyapı ve üstyapı fonksiyonları, liman tarifeleri ve liman emniyeti de hatların dikkate aldıkları diğer etkenlerdir. Bir liman rekabet edebilmek için uygun altyapıya, kaliteli işgücüne ve yüksek teknolojiye sahip olabilir; ancak hizmet sunduğu art alana ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantıları yetersiz ise bunların hiçbir önemi kalmayacaktır.

Bu açıdan bakıldığında özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışı en önemli altyapı eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle konteyner trafiğinde % 90 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması, kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol

açmaktadır. Halbuki demiryolu ulaşımı konteynerin deniz dışındaki ulaşımı için en ideal ulaştırma modlarından birisidir.

Türkiye'de elleçlenen yükün yaklaşık %38'i, konteynerin %63'ü Marmara Bölgesinde gerçekleşmektedir. Bölgede demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Tekirdağ limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliağa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır.

Bir Kuşak Bir Yol Projesi (OBOR)

OBOR ile Çin, Avrupa pazarına etkin şekilde ulaşabileceği bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmayı hedeflemektedir. Projede Kuşak (Belt) kara yatırımlarını, Yol (Road) ise deniz yatırımlarını ifade etmektedir. Çin, Kuşak olarak adlandırılan Kara İpek Yolu ve yol olarak adlandırılan Deniz İpek Yolu ile Asya, Ortadoğu ve Avrupa'yı verimli ve etkili bir şekilde birbirine bağlamaya çalışmaktadır. Bu kapsamda rotalar üzerinde bulunan yaklaşık 65 ülkede altyapı yatırımları hayata geçirilmekte, ikili anlaşmalarla ticari mal akışı kolaylaştırılmakta ve katılımcı ülkeler arasında ticari faaliyetler güçlendirilmektedir.

OBOR Projesinde Türkiye henüz kuşağın dışındadır ancak Çin – Avrupa güzergahında hayata geçecek yeni bir alternatif kesintisiz demiryolu hattı olan Bakü – Tiflis – Kars demiryolu projesi ile Türkiye'nin konumu güçlenecektir.

Denizyolu ayağında ise Türkiye'nin önemli üstünlükleri vardır. OBOR projesinde Akdeniz üç kıtanın düğüm noktası olarak görülmektedir ve özel bir öneme sahiptir. Port Said'den kısa bir mesafe ile İskenderun / Mersin limanları üzerinden Orta Doğu'ya ulaşılabilmektedir.

Uzakdoğu Avrupa seferi yapan bir ana gemi, Port Said'den geçtikten sonra Kontinant bölgesindeki Rotterdam limanına seyrettiğinde 3.300 deniz mili sonrasında Avrupa'ya ulaşmaktadır. Çin'in yatırım yaptığı Pire Limanı Yol 'da güzergahının bittiği yerdir ve Port Said'den sadece 580 deniz mili mesafeden sonra Pire limanına inen yük AB topraklarına doğrudan girmekte ve demiryolu bağlantılarıyla AB içlerine kolaylıkla eriştirilebilmektedir. Türk limanlarının AB güzergahındaki üstünlüğü Marmara Denizidir. Marmara Denizinde herhangi bir limana giden ana gemi, örneğin Ambarlı Limanı için 780 deniz mili mesafe kat etmekte, sonrasında besleme hatlarla Karadeniz limanlarına ya da kara yoluyla Orta ve Doğu Avrupa'ya aktarma yapılabilmektedir. Bu noktada Türkiye sadece Uzakdoğu- Avrupa ana deniz ticaret rotasının değil, Karadeniz – Akdeniz deniz ticaret rotasının da merkezinde yer almaktadır.

2.8.2.TDİ Limanları

Türkiye Denizcilik İşletmelerinin ilk nüvesini 1843 yılında kurulan "Fevaid-i Osmaniye" teşkil etmektedir. İşletme Kadıköy ve Adalar'a yolcu taşımacılığı ile faaliyetlerine başlamıştır. Değişik isimler ve statüler altında faaliyetini sürdüren şirket, 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu Karar'ı ile özelleştirme kapsamına alınarak, Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlanmıştır.

Şirketin faaliyetleri arasında bulunan tersanecilik hizmetleri, 1985 yılında bünyeden ayrılarak, bu hizmetleri yerine getirmek üzere Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. adı altında ayrı bir Genel Müdürlük oluşturulmuştur.

Şirketin organizasyonunda bir müdürlük olarak yer alan Kıyı Emniyeti Müdürlüğü, 1997 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulunun 97/12 sayılı kararıyla, ayrı bir Genel Müdürlük olarak Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına bağlanmıştır.

Şirketin Faaliyet Konuları:

Şirketin başlıca faaliyet konularını; liman işletmeciliği faaliyetlerinden olan kılavuzluk, römorkörçülük, palamar hizmetleri, yolcu hizmetleri, gemilere su ve elektrik verme, dalgıçlık hizmetleri ile her türlü gemi ve deniz araçlarının inşa, bakım ve onarım işleri teşkil eder.

TDİ A.Ş. İşletme Faaliyetlerini; Liman Hizmetleri, olarak sürdürmektedir.

Liman Hizmetleri:

Taşucu Limanı, Sarayburnu Limanı, Kabatepe Limanı, Kuruçeşme Limanı ile Gökçeada Uğurlu ve Kuzu Limanlarında yerine getirilmektedir.

Tablo 83: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkânları

LİMANLAR	RIHTIM UZUNLUĞU (Metre)	DERİNLİK (Metre)	YILLIK ELLEÇLEME (Bin Ton/Yıl)	GEMİ KABUL KAPASİTESİ (Adet/Yıl)	DEPOLAMA KAPASİTESİ (Bin Ton/Yıl)	KONTEYNER KAPASİTESİ (Teu/Yıl)	YOLCU KABUL KAPASİTESİ (Kişi/Yıl)
SARAYBURNU 1 ve 2 no.lu rıhtım	242	(-8, -12)	-	130	-	-	250.000
KURUÇEŞME 1 No.lu Rıhtım	129	(-6, -8)	-	200	-	-	-
KURUÇEŞME 2 No.lu Rıhtım	161	(-6, -8)	-	200	-	-	-
KABATEPE	295	(-4, -5)	-	365	-	-	90.000
GÖKÇEADA (Kuzu Limanı)	900	(-6, -7)	400	700	-	-	200.000
GÖKÇEADA (Uğurlu İskelesi)	76	(-6, -8)	-	365	-	-	-
TAŞUCU	610	(-6, -10)	1.200	1.500	127	-	1.500.000
TOPLAM	**2.413**		**1.600**	**3.460**	**127**	-	**2.040.000**

Kaynak: TDİ A.Ş.

Tekirdağ Limanında; pilotaj-römorkaj, barınma, palamar, tatlı su, terminal ve yükleme-boşaltma hizmetleri mevcut TDİ liman Hizmetleri Tarifesi kapsamında, Kuruluşları tarafından yerine getirilmiştir. 2018 yılında 415 adet gemiye pilotaj, 369 adet gemiye römorkaj, 464 gemiye palamar, 428 gemiye barınma ve 420 gemiye yükleme-boşaltma hizmeti verilmiş olup, toplam 1.803.240 ton yük elleçlemesi yapılmıştır.

Taşucu Limanında; pilotaj-römorkaj, barınma, palamar, tatlı su, terminal, yükleme-boşaltma hizmetleri ve yolcu taşıma hizmetleri mevcut TDİ Liman Hizmetleri Tarifesi kapsamında, Kuruluşları tarafından yerine getirilmektedir. 2018 yılında 657 adet gemiye pilotaj, 623 adet gemiye römorkaj, 632 gemiye palamar, 516 gemiye barınma, 17 adet gemiye yükleme-boşaltma hizmeti verilmiş olup, toplam 21.427 ton yük elleçlemesi yapılmıştır. Ayrıca, 310 adet gemi ile 29.181 adet yolcu ve 35.022 adet araç taşıması yapılmıştır.

Kuruluşlarına bağlı olarak faaliyetlerini sürdüren Kabatepe, Kuzu ve Uğurlu Limanlarında, 2018 yılında 845 adet gemiye hizmet verilmiştir.

Salıpazarı Liman Sahasının 2014 yılında özelleştirilmesi sonucunda Şirketin limancılık faaliyetleri, tatlı su, terminal, yolcu hizmetleri, Sarayburnu Limanında devam etmektedir. 2018 yılında Sarayburnu Limanına yanaşan 1 adet yat ve 4 adet askeri gemiye liman hizmeti, 34'ü Kuruçeşme Liman Sahasında olmak üzere toplam 39 gemiye de barınma hizmeti verilmiştir.

Yatırımlar:

TDİ A.Ş.'nin 2018 yılı yatırım programında, 1 adet proje yer almış olup, program yılı ödeneği, 3.766.000 TL olarak belirlenmiştir.

2.8.3.T.C.D.D. Tarafından İşletilen Limanlar

Tablo 84: TCDD Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkânları

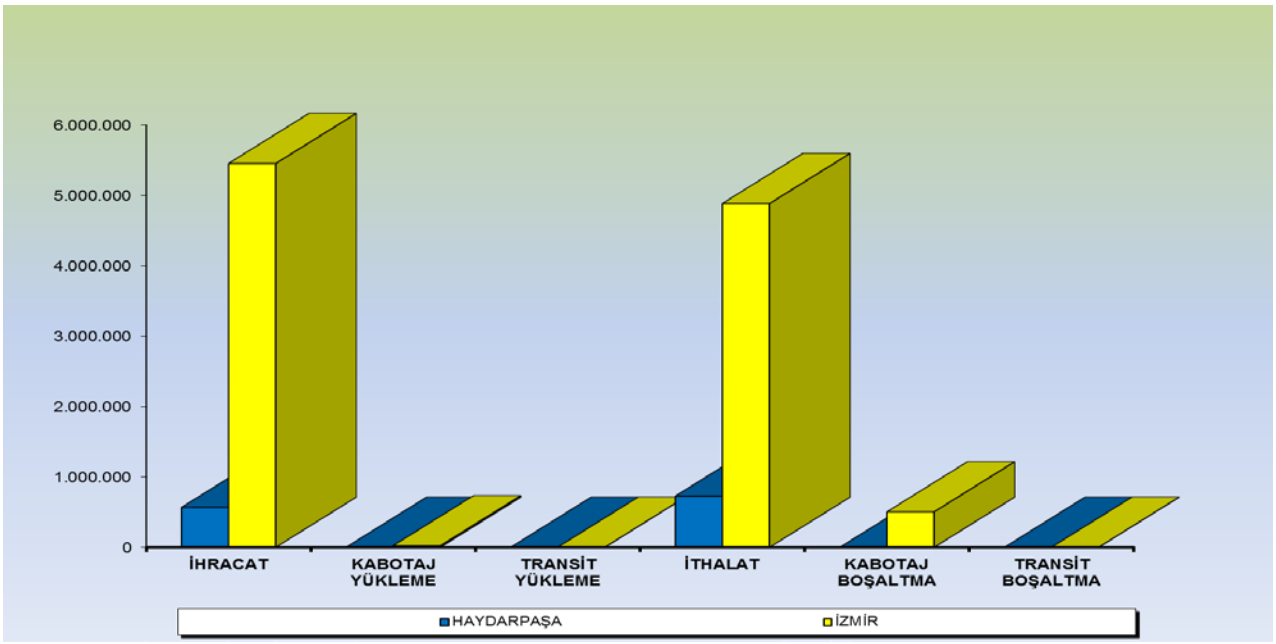
LİMANLAR	İZMİR			HAYDARPAŞA		
KAPASİTE	Teorik Kap.	Güncel Kap.	Geliştirilebilir	Teorik Kap.	Güncel Kap.	Geliştirilebilir
Toplam Rıhtım Uzunluğu(m)	3.386	--	--	3.413	--	--
Rıhtım Derinlikleri (m)	6-10	--	--	5-12	--	--
Liman Sahası (m²)	525.000	--	--	343.420	--	--
Gemi Kabul Kapasitesi (gemi/yıl)	1.305	3.588	2.503	1.169	1.944	5.435
RIHTIM ELLEÇLEME KAPASİTESİ						
Konteyner (Teu/Yıl)	810.208	1.025.624	1.984.018	654.637	481.008	1.217.047
G.Kargo ve K.Dökme Yük (Ton/Yıl)	1.317.104	4.597.883	5.814.420	1.913.111	231.912	16.374.641
Ro-Ro (Araç-Tır / Yıl)	350.000 A	884.500 A	--	149.100 T	143.988 T	--
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	--	--	--	--	--	--
DEPOLAMA KAPASİTESİ						
Konteyner (Teu/Yıl)	611.000	--	--	426.181	--	--
G.Kargo ve K.Dökme Yük (Kapalı Alan)(Ton/Yıl)	--	--	--	225.115	--	--
G.Kargo ve K.Dökme Yük (Açık Alan) (Ton/Yıl)	1.299.375	--	--	1.620.000	--	--
Ro-Ro (Araç-Tır / Yıl)	104.354 A	--	--	45.600 T	--	--
Sıvı Dökme Yük (m³/Yıl)	--	--	--	--	--	--

Tablo 85: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar

YILLAR	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	
HAYDARPAŞA							
2014	1.559.846	568.900	0	1.961.242	0	0	4.089.988
2015	1.415.146	0	0	1.875.954	456	0	3.291.556
2016	1.507.124	0	0	1.724.016	0	0	3.231.140
2017	1.301.059	0	0	1.510.235	0	0	2.811.294
2018	**566.243**	**0**	**0**	**726.765**	**160**	**0**	**1.293.168**
İZMİR							
2014	5.713.213	23.731	0	4.686.457	281.452	0	10.704.853
2015	4.967.082	0	0	4.397.228	272.640	0	9.636.950
2016	5.555.580	0	0	4.677.439	257.866	0	10.490.885
2017	6.020.876	31.553	0	5.480.171	376.130	0	11.908.730
2018	**5.453.110**	**21.002**	**0**	**4.884.092**	**502.731**	**0**	**10.860.935**
DERİNCE							
2014	1.559.066	2.863	6.636	1.233.367	160.091	1.913	2.963.936
2015	243.045	130	0	123.329	6.545	0	373.049
2016	0	0	0	0	0	0	0
2017	0	0	0	0	0	0	0
2018	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOPLAM							
2014	8.832.125	595.494	6.636	7.881.066	441.543	1.913	17.758.777
2015	6.625.273	130	0	6.396.511	279.641	0	13.301.555
2016	7.062.704	0	0	6.401.455	257.866	0	13.722.025
2017	7.321.935	31.553	0	6.990.406	376.130	0	14.720.024
2018	**6.019.353**	**21.002**	**0**	**5.610.857**	**502.891**	**0**	**12.154.103**

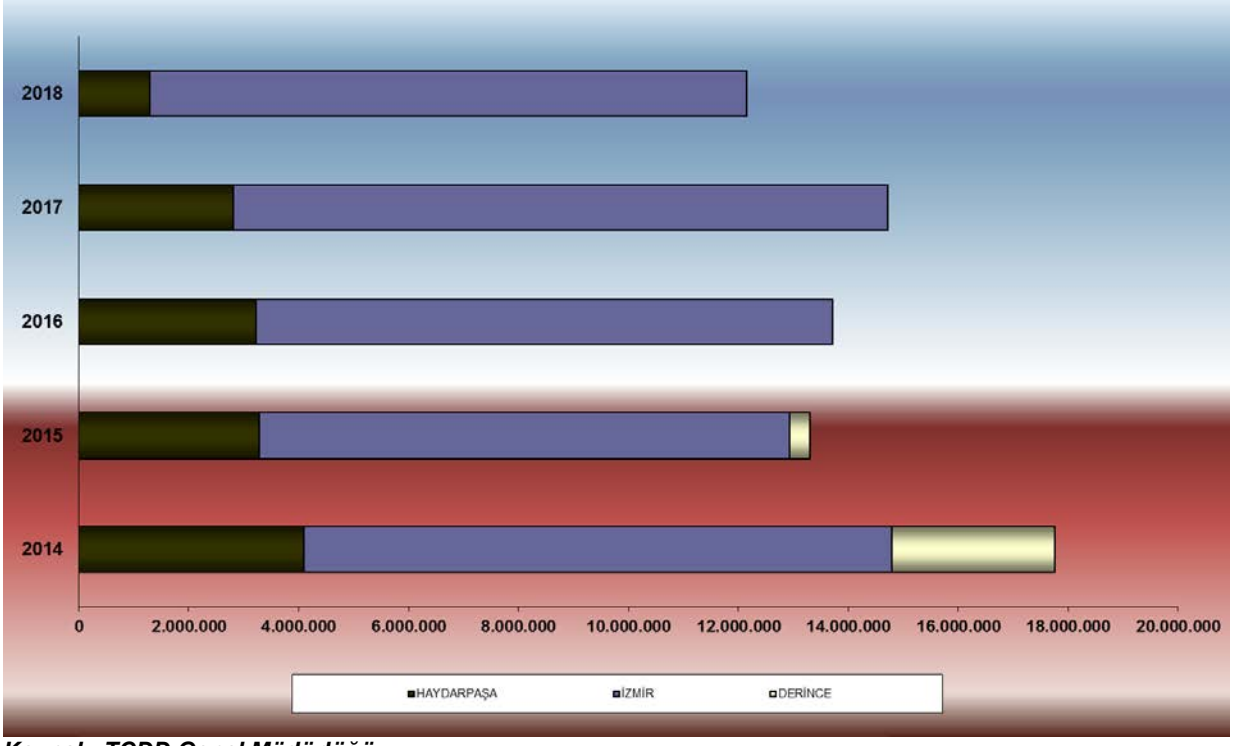
Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü **** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibariyledir.*

Grafik 83: TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2018)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik 84: TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

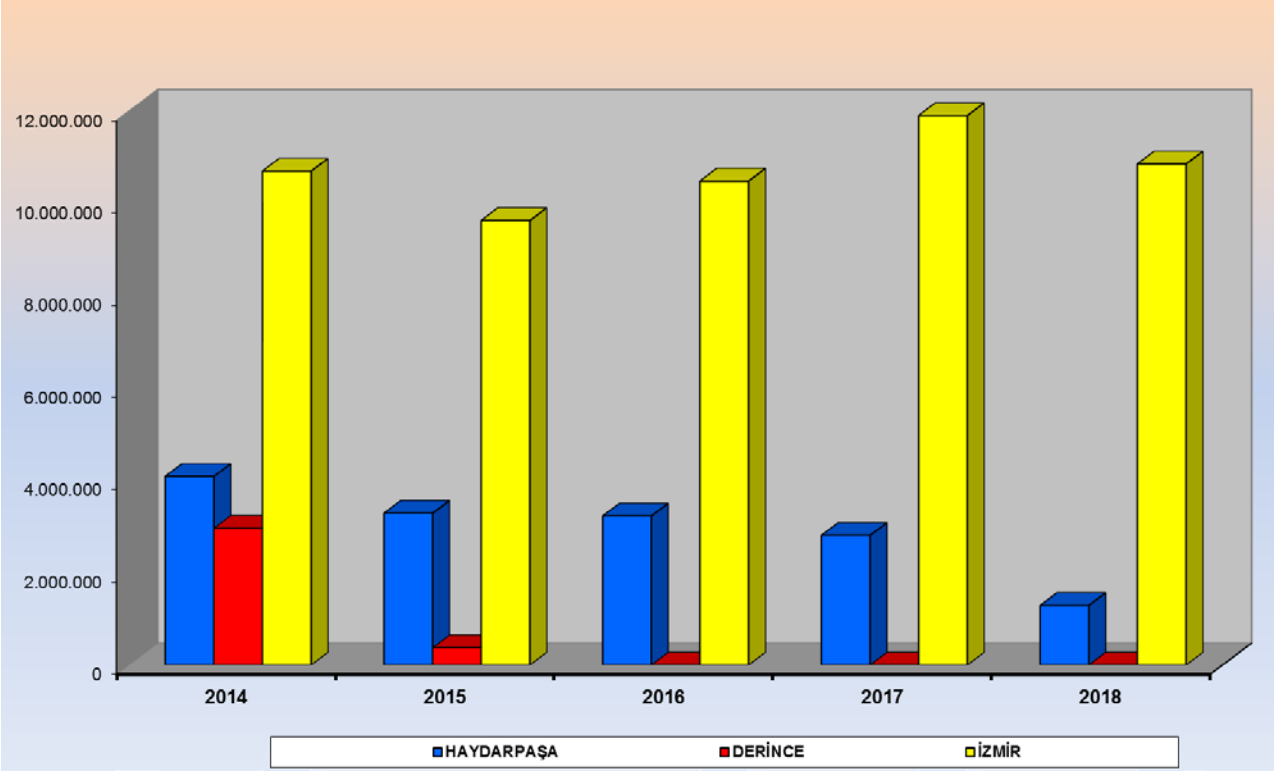
Tablo 86: TCDD Limanlarında 2014-2018 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı (Ton)

LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	D.KATI	D.SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	2014	2.759.000	762.088	568900	0	4.089.988
	2015	2.630.004	661.552	0	0	3.291.556
	2016	2.678.024	553.116	0	0	3.231.140
	2017	2.383.960	427.334	0	0	2.811.294
	2018	952.197	340.971	0	0	1.293.168
DERİNCE	2014	1.473.008	19.525	1.347.509	123.894	2.963.936
	2015	219.011	1.788	149.273	2.977	373.049
	2016	0	0	0	0	0
	2017	0	0	0	0	0
	2018	0	0	0	0	0
İZMİR	2014	560.179	6.782.740	3.047.204	314.730	10.704.853
	2015	763.370	6.656.669	1.969.201	247.710	9.636.950
	2016	912.554	7.602.048	1.714.695	261.588	10.490.885
	2017	938.274	7.895.352	2.750.898	324.206	11.908.730
	2018	775.529	7.392.536	2.407.474	285.396	10.860.935
TOPLAM	2014	4.792.187	7.564.353	4.963.613	438.624	17.758.777
	2015	3.612.385	7.320.009	2.118.474	250.687	13.301.555
	2016	3.590.578	8.155.164	1.714.695	261.588	13.722.025
	2017	3.322.234	8.322.686	2.750.898	324.206	14.720.024
	2018	1.727.726	7.733.507	2.407.474	285.396	12.154.103

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

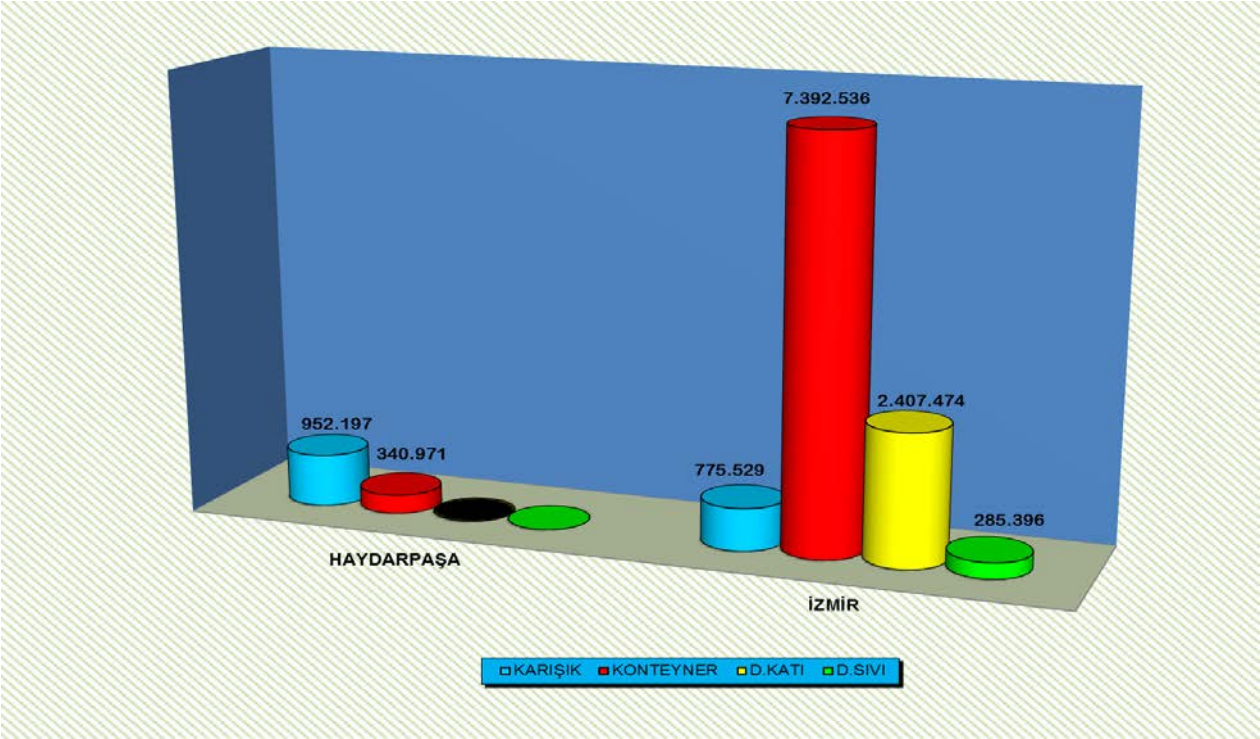
**** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibariyledir.*

Grafik 85: TCDD Limanları 2014 – 2018 Elleçleme İstatistikleri



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik 86: TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım (2018)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Tablo 87'de Özel limanların listesi verilmektedir.

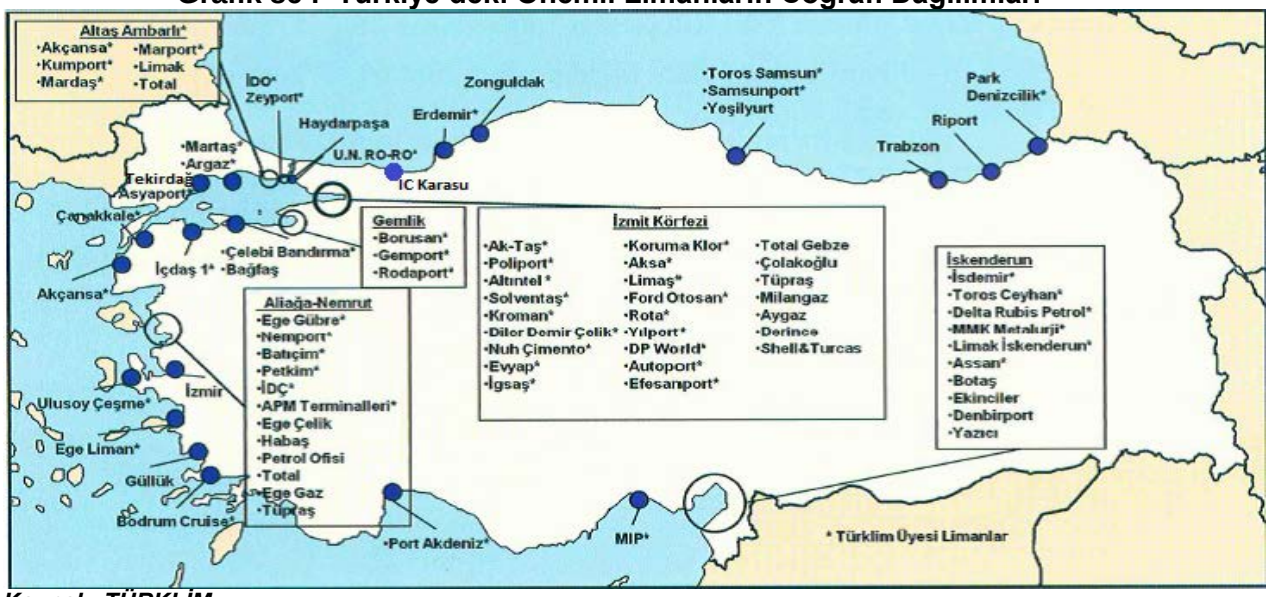
Tablo 87: Özel Limanların Listesi
1) ALİDAŞ ALANYA LİMANI 2) ANTALYA LİMANI SERBEST BÖLGE RIHTIMI 3) ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI 4) MOİL ŞAMANDIRA PLATFORMU 5) ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. (PORT AKDENİZ) 6) POAŞ ANTALYA ŞAMANDIRA TERMİNALİ
7) AKÇANSA ÇANAKKALE LİMANI 8) BAGFAŞ İSKELESİ 9) ÇELEBİ BANDIRMA LİMANI 10) BORUSAN LİMANI 11) BP GEMLİK TERMİNALİ 12) GEMLİK GÜBRE LİMANI 13) GEMPORT 14) RODA LİMANI 15) İÇDAŞ İSKELESİ 16) DOLAMİT MADENCİLİK RIHTIMI 17) ÖZGÜMÜŞ MADENCİLİK RIHTIMI
18) ASYAPORT 19) CEYPORT TEKİRDAĞ 20) AUTOPORT LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. 21) AKÇANSA AMBARLI LİMANI 22) AMBARLI DEPOLAMA TESİSLERİ 23) ANADOLU ÇİMENTO TESİSLERİ 24) LİMAK AMBARLI TERMİNALİ 25) AYGAZ LPG DEPOLAMA VE DOLUM TESİSLERİ 26) ÇEKİSAN ÇEKMECE DEPOLAMA 27) KUMPORT LİMANI 28) MARDAŞ 29) MARPORT 30) PETROL OFİSİ HARAMİDERE TESİSLERİ 31) TOTAL HARAMİDERE İSKELESİ 32) ANADOLU YAKASI KUMCULARI İSKELELERİ 33) MOBIL OIL SERVİBURNU İSKELESİ 34) PETROL OFİSİ ÇUBUKLU TESİSLERİ 35) ZEYPORT 36) AKÇANSA YALOVA ÇİMENTO TERMİNALİ İSKELESİ 37) AKSA AKRİLİK KİMYA SANAYİ A.Ş. 38) AKTAŞ TERMİNALİ 39) ALEMDAR DİLİSKELESİ 40) ALTINTEL İSKELESİ 41) AYGAZ YARIMCA DOLUM TESİSİ 42) ARGAZ LPG AKARYAKIT DOLUM VE DEPOLAMA TESİSİ 43) ÇOLAKOĞLU METALURJİ TESİSLERİ 44) DİLER LİMAN TESİSLERİ 45) EVYAP DENİZ İŞLETMECİLİĞİ LOJİSTİK VE İNŞAAT A.Ş. 46) FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ 47) GÜBRETAŞ TESİSLERİ 48) HABAŞ TERMİNALİ 49) İGSAŞ İSTANBUL GÜBRE SANAYİ A.Ş. 50) EFESAN PORT 51) KIZILKAYA LİMANI 52) KORUMA KLOR ALKALİ SAN. VE TİC. A.Ş. 53) KROMAN ÇELİK LİMAN TESİSLERİ 54) LAFARGE ASLAN ÇİMENTO İSKELESİ 55) LİMAŞ İZMİT TERMİNALİ

56) MARMARA TRANSPORT İSKELESİ 57) MİLANGAZ ŞAMANDIRA TESİSLERİ 58) NUH ÇİMENTO SAN. A.Ş. (NUHPORT) 59) OPAY PLATFORM İSKELESİ 60) PETLINE PLATFORMU 61) PETROL OFİSİ DERİNCE İSKELESİ 62) POLİPORT 63) SEDEF KONTEYNER TERMİNALİ VE LİMAN İŞLETMELERİ 64) SHELL DERİNCE TESİSLERİ 65) SOLVENTAŞ 66) TOTAL GEBZE TERMİNALİ 67) TURKUAZ İSKELESİ 68) TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİ TESİSLERİ 69) TÜPRAŞ KÖRFEZ SIVI YÜK İSKELESİ 70) YALOVA ELYAF İSKELESİ 71) YARIMCA ROTA LİMANI 72) SAFİ DERİNCE LİMANI 73) DP WORLD YARIMCA LİMANI 74) ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO ÖZEL LİMANI 75) ERDEMİR LİMANI 76) EREN HOLDİNG LİMANI 77) BÜTANGAZ TERMİNALİ 78) OPET MARMARA TERMİNALİ İSKELE VE PLATFORMU 79) SALIPAZARI KRUVAZİYER LİMANI 80) MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSLERİ 81) ÇAYIROVA CAM SANAYİ İSKELESİ 82) GİSAŞ TUZLA İSKELESİ 83) U.N. RO-RO PENDİK LİMANI 84) YILPORT
85) AKDENİZ KİMYA NEMPORT LİMANI 86) EGE ÇELİK LİMANI 87) EGE GÜBRE LİMANI 88) EGE GAZ LNG TERMİNALİ 89) HABAŞ İSKELESİ 90) BATIÇİM A.Ş. BATI LİMAN TESİSLERİ 91) İDÇ LİMANI 92) PETROL OFİSİ ALİAĞA TESİSLERİ 93) TOTAL OIL İSKELESİ 94) TÜPRAŞ LİMANI 95) PETKİM LİMANI 96) PETLİM KONTEYNER LİMANI 97) BODRUM CRUISE PORT 98) GÜLLÜK LİMANI 99) ÇEŞME LİMANI 100) DİKİLİ İSKELESİ 101) MOPAK İSKELESİ 102) KUŞADASI YOLCU LİMANI 103) MARMARİS LİMANI
104) LİMAKPORT İSKENDERUN 105) TOROS CEYHAN TERMİNALİ 106) SAVKA MERSİN TERMİNALİ 107) ADVANSA SASA POLYESTER TESİSLERİ 108) ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI 109) GÜBRETAŞ SARISEKİ İSKELESİ 110) İSDEMİR LİMANI 111) DELTA PETROL LİMANI

112) ORHAN EKİNCİ İSKELESİ 113) YAZICI İSKELESİ 114) ATAŞ TERMİNALİ 115) MERSİN LİMANI 116) MMK ATAKAŞ DÖRTYOL LİMAN İŞLETMESİ 117) MESBAŞ RIHTIMI 118) SAVKA PLATFORMU 119) SANKO LİMAN TESİSİ 120) ENERJİ MERSİN TERMİNALİ
121) IC KARASU LİMANI 122) SAMSUNPORT 123) TOROS TARIM SANAYİİ SAMSUN LİMAN İŞLETMESİ 124) SÜRSAN ŞAMANDIRASI 125) ORDU LİMANI 126) AYGAZ ŞAMANDIRALARI 127) PETROL OFİSİ ŞAMANDIRALARI 128) TOTAL OIL ŞAMANDIRASI 129) YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SAN. ŞAMANDIRASI 130) SİNOP LİMANI 131) YEŞİLYURT LİMANI
132) GİRESUN LİMANI 133) PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. 134) RİPORT 135) ÜNYE ÇİMENTO TESİSİ LİMANI 136) POAŞ ŞAMANDIRA TESİSLERİ 137) TRABZON LİMANI

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı & TÜRKLİM

Grafik 86 : Türkiye'deki Önemli Limanların Coğrafi Dağılımları



Kaynak: TÜRKLİM

2.8.4.Liman Özelleştirmeleri

Türkiye'de Liman İşletmeciliği akla gelince bugüne kadar büyük yük ve yolcu kapasitesine sahip ana limanlar çoğunluğu TCDD ve TDİ Limanları olmak üzere Kamu Kurumlarınca işletilmekte idi. 1997 tarihinden itibaren TDİ Limanlarında başlatılan özelleştirme kapsamında, özellikle Türkiye'nin konteyner taşımacılığında önemli rolü oynayan ve limanlarından gelir sağlanmasına rağmen, gelirlerin limanların modernizasyonu ve geliştirilmesi için kullanılmaması sonucu artan taşımacılık hızına ve ihtiyaçlarına cevap

veremez hale gelen TCDD Limanları, başta Mersin Limanı olmak üzere özellikle 2004 yılından itibaren özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Kamudan özel sektöre geçiş süreci her sektör gibi biraz sıkıntılı da olsa, özelleştirme sonucu, hem özelleştirme gelirlerinden ülkemizin faydalanacak olması, hem de çoğunlukla belirli zaman için işletme hakkı yöntemiyle özelleştirilen limanlarda yük hacmini arttırmak isteyen özel firmalar doğal olarak limanlara gerekli yatırım, altyapı ve teçhizat modernizasyonunu gerçekleştireceği için, limanlarımızın gelişimi için çok önemli bir adım olarak görülmektedir.

Liman Özelleştirmeleri;

- İhale İlanı
- İhaleye Teklifler
- Teklifleri değerlendirilip en uygun koşulları sağlayana ihalenin verilmesi
- Özelleştirme Yüksek Kurulu onayı ve;
- Devir sözleşme imzası

Aşamalarından sonra gerçekleşmektedir.

TDİ Liman Özelleştirmeleri

Tekirdağ Limanı:

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne ait Tekirdağ Limanı, 26.12.2018 tarihli "Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Tekirdağ Limanı'nın İşletme Hakkının Verilmesine İlişkin Sözleşme" kapsamında tanzim edilen "Tekirdağ Limanı Fiili Devir Protokolü" ile CEYPORT Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'ne 31.12.2018 tarihinde fiilen devredilmiştir.

Hopa Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ. ’ne 17-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 26.06.1997 tarihinde devredildi.

Giresun Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına ÇAKIROĞLU GİRESUN LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.’ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 10.07.1997 tarihinde devredildi

Ordu Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına ÇAKIROĞLU ORDU LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.’ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi.

Daha sonra 29.12.2014 tarihli ÖYK Kararı ile Ordu BB’ye devredilmiş olup liman vasfını yitirmiştir.

Sinop Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına ÇAKIROĞLU SİNOP LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.’ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi.

Rize Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına RİPORT RİZE LİMAN İŞLETMESİ YATIRIM AŞ.’ne 06-08-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 13.08.1997 tarihinde devredildi.

Antalya Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı kararıyla 30 yıllığına ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 31-08-1998 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 08.09.1998 tarihinde devredildi.

Alanya Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına ALİDAŞ ALANYA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 28-11-2000 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 08.12.2000 tarihinde devredildi.

Marmaris Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına MARMARİS LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 26-01-2001 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 02.02.2001 tarihinde devredildi.

Çeşme Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi AŞ.'ne 28.05.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 06.06.2003 tarihinde devredildi.

Kuşadası Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ege Liman İşletmeleri AŞ.'ne 02.07.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 07.07.2003 tarihinde devredildi.

Trabzon Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Trabzon Liman İşletmeciliği AŞ.'ne 20.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 21.11.2003 tarihinde devredildi.

Dikili Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Dikili Liman ve Turizm işletmeleri AŞ.'ne 22.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 04.12.2003 tarihinde devredildi.

Salıpazarı Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.10.2013 tarih ve 2013/157 sayılı kararı ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 17.02.2014 tarih ve 1417 sayılı yazıları kapsamında, "Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait Salıpazarı Liman Sahasının 30 Yıl Süreyle İşletme Hakkının Verilmesine İlişkin Sözleşme" kapsamında tanzim edilen "İstanbul Salıpazarı Limanı Fiili Devir ve Teslim Protokolü" ile Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırım A.Ş.'ye 24.02.2014 tarihinde fiilen devredildi.

Kemerköy Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.08.2014 tarih ve 2014/78 sayılı kararıyla 49 yıllığına Kemerköy Liman Hizmetleri A.Ş.'ne 23.12.2014 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 23.12.2014 tarihinde devredildi.

İnebolu Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 27.01.2014 tarih ve 2014/04 sayılı kararı ile özelleştirme kapsam ve programına alınan İnebolu Liman Sahasındaki taşınmazlar, Özelleştirme İdaresi Başkanlık Makamı'nın 02.09.2015 tarih ve 742 sayılı Olur'u ile TDİ'ye devredilmiş olup, 49 yıl süre ile işletme hakkı 08.10.2015 tarihli Liman Sahası İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında Ankara Doğal Elektrik Üretim ve Ticaret A.Ş.'ne devredilmiştir.

Bodrum Gökçebel Yat Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 22.07.2015 tarih ve 2015/60 sayılı kararıyla 49 yıllığına United Bodrum Turizm A.Ş.'ne 09.11.2016 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 10.11.2016 tarihinde devredildi.

TCDD Liman Özelleştirmeleri

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile TCDD tarafından işletilen limanlardan Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Bu kapsamda;

1. Mersin Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda, 755.000.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süreyle 11.05.2007 tarihinde PSA Afken Ortak Girişim Grubuna devredilmiştir. Liman Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP) adı altında hizmet vermektedir.

2. İskenderun Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 372.000.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süre ile 30.12.2011 tarihinde "Limak A.Ş." ye devredilmiştir. Liman Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

3. Bandırma Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 175.500.0000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süre ile 18.05.2010 Çelebi Ortak Girişim Grubu'na devredilmiştir. Liman Çelebi Bandırma Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

4. Samsun Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 125.200.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süre ile 31.03.2010 tarihinde Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.'ne devredilmiştir. Liman Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

5. Derince Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 543.000.000 ABD Doları bedelle ve 39 yıl süre ile 02.03.2015 tarihinde "Safi Holding A.Ş."ye devredilmiştir. Liman Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

6. İzmir Limanı: İzmir Limanı'nın Türkiye Varlık Fonu Yönetimi Anonim Şirketi tarafından üçüncü kişilere devri işlemleri tamamlanıncaya kadar TCDD'nin yönetiminde kalmasına, TCDD tarafından işletilmeye devam edilmesine, devir sonrası bu limanları devralacak yatırımcıların bakım onarım ve diğer yükümlülüklerine ilişkin denetim ve kontrollerinin TCDD tarafından getirilmesine, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 03.02.2017 tarih ve 2017/5 no.lu kararı ile karar verilmiştir.

Özelleşmesi Tamamlanan Limanlar

LİMAN ADI	ÖYK ONAY TARİHİ	SATIŞ DEVİR ONAY TARİHİ	SATIŞ BEDELİ
MERSİN	07.11.2005	11.05.2007	755 MİLYON USD
BANDIRMA	19.09.2008	18.05.2010	175,5 MİLYON USD
SAMSUN	19.09.2008	31.03.2010	125,2 MİLYON USD
İSKENDERUN	07.01.2011	30.12.2011	372 MİLYON USD
DERİNCE	12.08.2014	02.03.2015	543 MİLYON USD

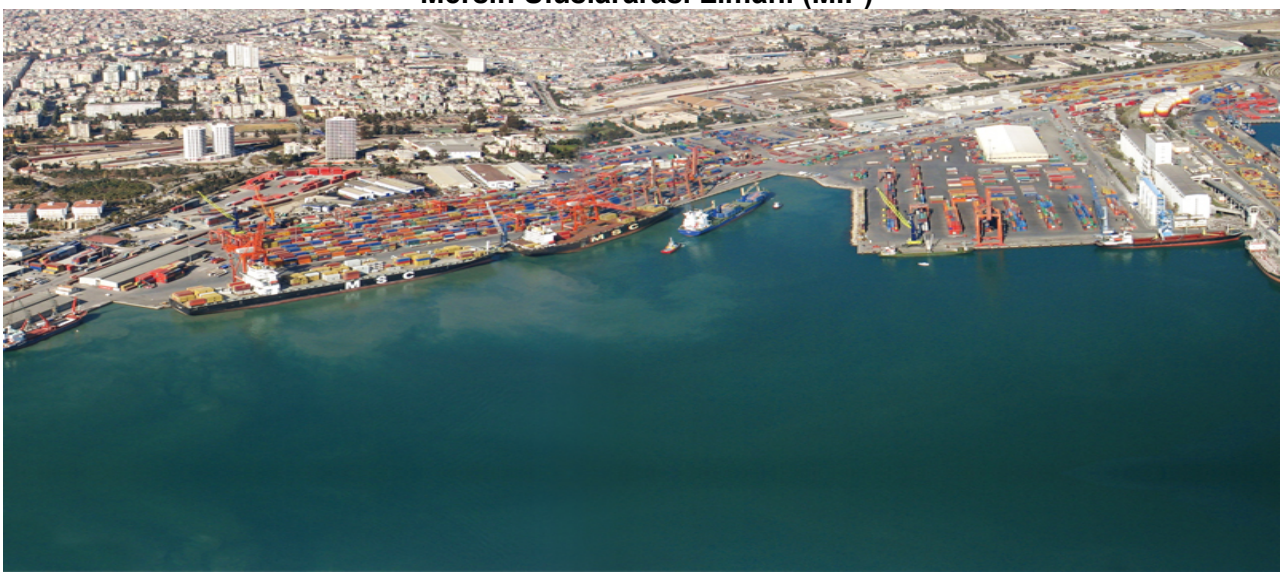
Özelleştirme İhalesi İptal Edilen Liman

LİMAN ADI	İHALE TARİHİ	İHALE İPTAL TARİHİ
İZMİR	03.05.2007	28.04.2010

Kaynak: TCDD / TDİ A.Ş. / ÖİB

2.8.5.TCDD'den Özelleşen Limanlar

Mersin Uluslararası Limanı (MIP)



Mersin Uluslararası Limanı (MIP); coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan çok modlu bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla, yalnız Türkiye'nin değil aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in de lider limanlarından birisidir.

İç Anadolu, Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin ithalat ve ihracat kapısıdır. Orta Doğu ülkelerinin transit merkezi de olan MIP, yurt içine ve Orta Doğu ülkelerine kara, hava ve demiryolları ile bağlanmıştır.

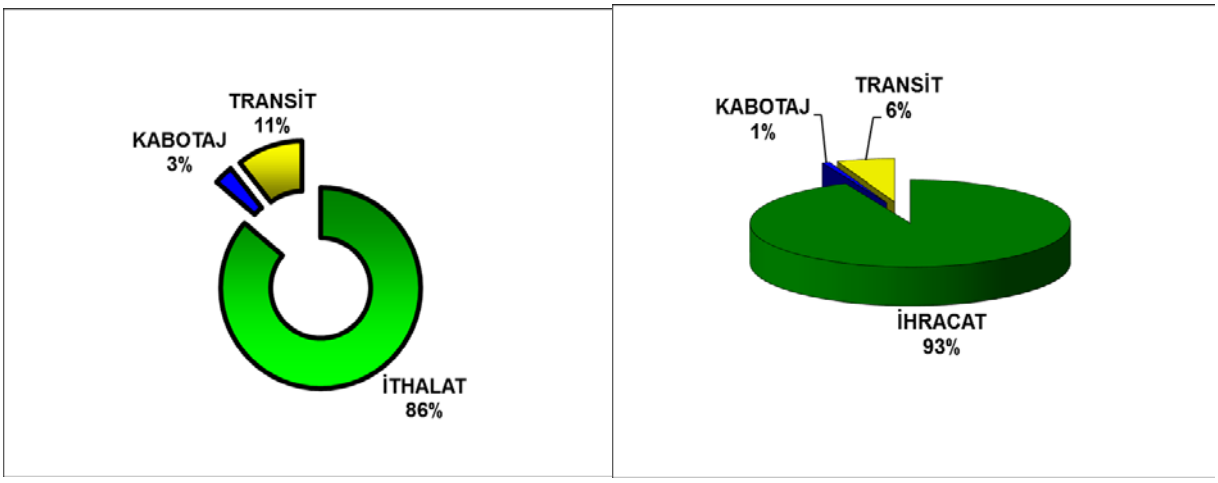
2,6 milyon TEU konteyner ve 10 milyon ton konvansiyonel yük kapasitesi ile toplam 3.370 metre rıhtım uzunluğu olan limanda yeni ekipman yatırımlarıyla birlikte 11 rıhtım vinci, 5 mobil vinç, 38 RTG, 99 terminal traktör, 13 reachstacker ve konvansiyonel yük hizmeti için 7 kuru dökme yük vinci bulunmaktadır.

Limanda her türlü yük çeşidine; konteyner, genel kargo, proje kargo, ro-ro, kuru dökme yük ve sıvı dökme yük hizmeti verilmektedir. 21 tane rıhtımı bulunan limanda, büyüklüğüne göre aynı anda 30'a yakın gemiye yükleme boşaltma hizmeti verebilmektedir.

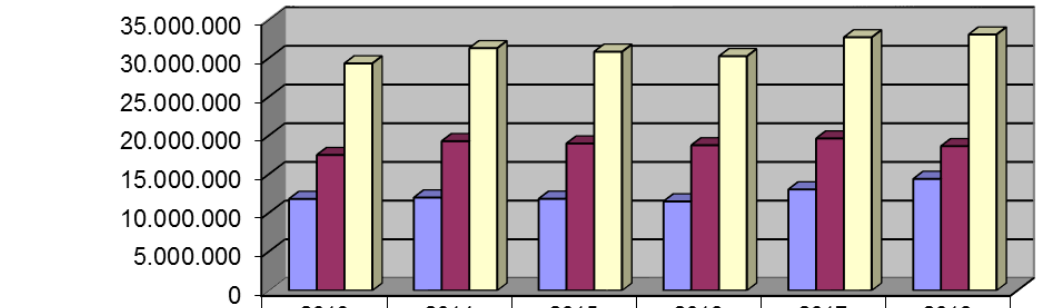
Toplam Liman Sahası	112 Hektar
Toplam Rıhtım	21
Max. Derinlik	15 m
Dizayn Kapasitesi	2.600.000 TEU / Yıl
Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi	1.000.000 Ton / Yıl
Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi	8.000.000 Ton / Yıl
Dökme Sıvı Yük Elleçleme Kapasitesi	750.000 Ton / Yıl
Ro-Ro Kapasitesi	150.000 Adet-Araç / Yıl
Toplam Rıhtım Uzunluğu	3370 m
Gantry Vinç	11
Mobil Vinç (MHC)	7

Tablo 88: Mersin Limanı 2018 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)							
YÜK CİNSİ	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOT.	TRANSİT	İTHALAT	KABOT.	TRANSİT	
ÇİMENTO	1.859.955	20.758	35.042	10.866		847	1.927.468
HUBUBAT	231.894	18.685	16.050	821.273		16.053	1.103.955
KİMYASALLAR	1.289.347	28.853	82.549	1.752.357	107	204.987	3.358.200
NARENCİYE	172.958		8.922	49.302		10.122	241.304
KONTEYNER			186.860			601.642	788.502
İNŞAAT MAKİNELERİ	13.334		1.148	43.185		6.395	64.062
PAMUK	114.971	150	3.831	122.536		5.092	246.580
GÜBRE	200.184	16.300	2.996	349.560	28.449	19.573	617.062
GIDA MADDELERİ	1.927.274	423	52.964	981.703	477	100.232	3.063.073
DONDURULMUŞ ET	12.009		1.133	67.294		46.897	127.333
MEYVE	160.175		2.469	200.064	41	395.295	758.044
GENEL YÜK	3.726.151	1.458	357.585	3.181.747	14.480	433.983	7.715.404
CAM	144.049	274	20.510	32.626		12.060	209.519
BAKLİYAT	297.264	119	3.315	840.218	22	7.844	1.148.782
CANLI HAYVAN	146			60.029		4.811	64.986
MAKİNE	139.637	62	5.286	141.267	37	13.310	299.599
MİNERALLER	1.837.685	17.614	11.711	747.234	5.646	11.171	2.631.061
PETROL ÜRÜNLERİ	18.039	6.295	4.054	4.940.012	533.119	4.644	5.506.163
PİRİNÇ	82.509		2.557	301.743		17.128	403.937
SODYUM KARB.	636.150		71	10.031		22	646.274
ŞEKER	2.637		5.024	33.825		1.029	42.515
TEKSTİL ÜRÜNLERİ	424.513	69	10.308	490.801	349	25.121	951.161
AHŞAP	21.382		8.870	95.931	71	6.092	132.346
BİTKİSEL YAĞ	128.702		4.795	583.269		9.792	726.558
ARAÇ	33.457	3	13.301	232.962		37.486	317.209
TOPLAM	13.474.422	111.063	841.351	16.089.835	582.798	1.991.628	33.091.097

Grafik 87: Mersin Limanı 2018 Yükleme & Boşaltma



Grafik 88: Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



	2013	2014	2015	2016	2017	2018
YÜKLEME	11.845.829	12.025.453	11.859.046	11.513.428	13.072.521	14.426.836
BOŞALTMA	17.515.010	19.303.224	19.006.861	18.774.248	19.657.182	18.664.261
TOPLAM ELLEÇLEME	29.360.839	31.328.677	30.865.907	30.287.676	32.729.703	33.091.097

Kaynak: Mersin DTO & MIP

Samsunport (Samsun)

Samsun Limanı deniz hinterlandı Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Suchumi limanları; Rusya'nın Soçi, Tuapse, Novorossiysk, Azak denizinde Azov, Taganrog, Jdanov, Yalta, Berdyansk, Geniçesk; Kırım'da Mis.Kız-Oğul, Feodosiya, Yalta, Todor, Sevastopol, Yevpatorskiy; Ukrayna'da Nikolayev, Odesa, İlichevski; Romanya'da Konstanta; Bulgaristan'da Varna limanları ile deniz taşımacılığı yapmaktadır.

Samsun Limanı Karadeniz Bölgesi'ndeki Türkiye'nin en büyük limanıdır. Limanın hem tren feri hem de demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Geniş bir hinderlanda sahiptir. Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin uğrak noktasıdır. Samsun, demiryolu ve karayolu bağlantısı ile Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya, Malatya illerini hinderlandı içine almaktadır.

2011 yılından itibaren konteyner elleçlemeye başlayan Samsunport limanında 2018 yılında 74.129 TEU konteyner elleçlemiştir.

Ana Liman,
1-2-3-4-5 no.lu rıhtımların tamamı 776 m uzunluğunda olup – 10,5 m derinliğe sahiptir.
6 nolu rıhtım 180 m olup – 6,5 / 7 m derinliğe sahiptir.
7-8-9 no.lu rıhtımlar 400 m uzunluğunda olup, - 6,5 / 7 m derinliğe sahiptir.

Sanayi Rıhtımı,
10-11-12 no.lu rıhtımlar 400 m uzunluğa sahip olup – 11 m derinliğe sahiptir.

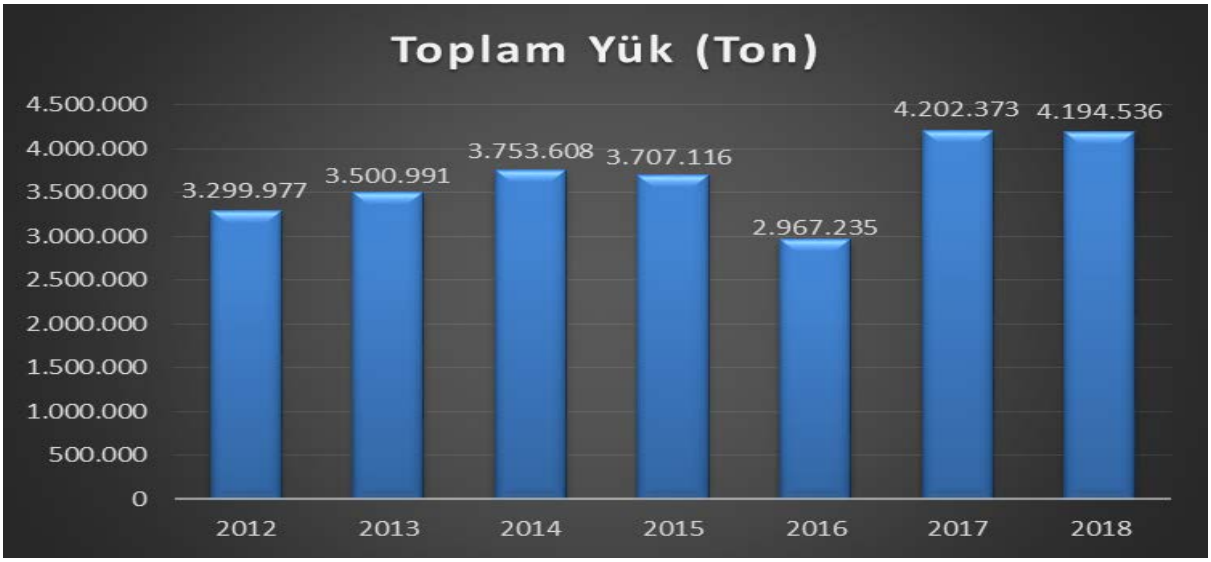
Liman Alanı	445.000 m²
Kapalı Alan	50.000 m²
Çelik Silo	60.000 ton
Konteyner Stok Alanı	100.000 m²
Rıhtım Uzunluğu	1.756 m
Rıhtım Derinlikleri	-6,5 / -12 m
Rıhtım Ekipman Kapasitesi	11.500.000 ton/yıl

2018 yılında 1.253 adet geminin uğrak yaptığı Samsun Limanında, yük gruplarına göre *elleçleme* değerleri aşağıdaki gibidir;

Tablo 89: Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Gemi Sayısı	Dökme Katı (Ton)	Dökme Sıvı (Ton)	Karışık Eşya (Ton)	Konteyner (Ton)	Ro-Ro (Ton)	Vagon Feri (Ton)	**Toplam (Ton)**
2018	1253	2.211.998	43.586	661.099	740.195	534.171	3.487	4.194.536
2017	1334	2.092.909	42.824	784.884	721.580	530.384	29.792	4.202.373
2016	986	1.459.473	38.936	569.239	627.007	266.376	6.206	2.967.235
2015	1484	1.543.466	56.470	802.569	658.451	629.874	16.287	3.707.116
2014	1423	1.665.403	48.559	794.776	589.552	617.128	38.190	3.753.608
2013	1250	1.657.680	61.558	761.662	486.623	491.547	41.921	3.500.991
2012	1391	1.543.651	55.742	716.700	393.184	528.682	62.018	3.299.977

Grafik 89: Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Kaynak: Samsunport

Çelebi Bandırma Limanı

Türkiye'nin iş ve sanayi merkezi olan İstanbul'a ve ticari açıdan büyük önem taşıyan Güney Marmara ve Ege Bölgesi'ne olan bağlantıları ile Bandırma Limanı, Marmara Denizi'nin güney kıyısında etkin bir konumdadır.

Marmara Denizi'nin güney kıyısında konuşlanan Bandırma limanı, Marmara Bölgesi'nin dökme yük ithalatı ve ihracatı kapılarından biridir. Modern bir altyapıya sahip olan liman, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve geniş liman içi stoklama sahaları sayesinde Türkiye dış ticaretinin dinamosu olan Güney Marmara, İç Anadolu ve Ege bölgelerine en yüksek faydayı sağlayabilecek liman olarak görülmektedir.

Bandırma Limanı, dökme yük, genel yük, konteyner, sıvı yük ve Ro-Ro gemilerine liman hizmetleri sunmakta olup, tüm rıhtımları geçici depolama rejimine tabi gümrüklü alandır. Bu hizmetlere ek olarak aynı zamanda otomotiv ihracat limanı olarak da hizmet vermesi planlanan Bandırma limanı, Türkiye'nin gelişme potansiyeli yüksek limanları arasında yer almaktadır. Tüm ülkeye uzanan demiryolu bağlantısı ile kombine taşımacılıkla her türlü yükün elleçlenebileceği bir limandır.

Toplam uzunluğu 2973 metre ve derinlikleri 6 – 11,50 metre arasında değişen 20 adet rıhtımı, 1000 metre ve 500 metre uzunluğunda iki mendireği bulunmaktadır.

Liman Özellikleri	
Koordinatlar	40 º 21' 45'' N - 027º 57' 50'' E
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner
Saha Kapasitesi	
Toplam Liman Sahası	268.348 m²
Toplam Depolama Sahası	215.569 m²
Gümrüklü Alan	268.348 m²
Ekipman Park Alanı	1.500 m²
CFS	8.000 m²
Toplam Rıhtım Uzunluğu	2.973 m
Yük Kapasitesi	
Konteyner (Teu/Yıl)	350.000

Dökme Yük (Ton/Yıl)	12.000.000	
Genel Yük (Ton/Yıl)	1.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/Yıl)	1.000.000	
Depolama Kapasitesi		
Konteyner (TEU)	4.195	
Dökme Yük / Açık Saha (Ton)	165.000	
Dökme Yük / Kapalı Depo (Ton)	35.000	
Genel Yük (Ton)	110.000	
Dökme Sıvı / Geçici Dep. Aktarma Tesisi	345 m³	
Gemi Kabul Kapasitesi		
Konteyner (Adet/Yıl)	330	
Dökme Yük (Adet/Yıl)	3.240	
Sıvı Dökme Yük (Adet/Yıl)	216	
Genel Yük (Adet/Yıl)	216	
Ro-Ro (Adet/Yıl)	13.140	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (Ton)**
Liebherr Lhm 400	1	104
Reggiane Mobil Liman Vinci 200	1	100
Gottwald Mobil Liman Vinci	1	63
Sennobogen 880 EQ	1	25
Sennobogen 835 R Special	2	13
Sennobogen 835 M Special	2	13
Sennebogen 870	1	16
Sennobogen 305 Teleskobik Vinç	1	5
Dolu Konteyner İstif Makinesi	2	45
Boş Konteyner İstif Makinesi	2	8
Loader	3	4
Forklift	4	2,5
Forklift	3	3
Forklift	1	32
Elektronik Kantar	4	100 (1 Adet 80 t)
Ekskavatör	4	1,1

Tablo 90: Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Genel Yük (Ton)	Dökme (Ton)	Sıvı Yük (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Adet)	Yolcu (Adet)
2018	442.841	3.063.734	505.910	35.695	196.192	941.610
2017	588.084	3.607.944	486.521	28.838	244.584	1.014.897
2016	407.894	3.210.578	394.026	11.471	215.090	951.788
2015	449.275	3.035.469	324.024	18.613	205.890	1.052.971
2014	406.026	3.906.540	257.143	25.163	220.534	1.028.496
2013	330.778	3.521.039	217.981	23.628	213.201	966.739
2012	367.221	3.485.486	225.189	9.748	205.462	821.008
2011	345.082	3.214.328	190.912	2.072	198.366	967.115

Kaynak: Çelebi Bandırma Limanı

Limakport İskenderun Limanı

Koordinatlar	36° 36' N, 36° 11' E
Liman Sahası Alanı	1.000.000 (m2)
Rıhtım Sayısı	8 Adet
Yanaşma Yeri Uzunlukları	1.652 (m)
Konteyner Rıhtım Uzunluğu	920 (m)
Genel Kargo Rıhtım Uzunluğu	732 (m)
Yanaşma Yeri Derinlikleri	Maks. 10-15.5 (m)
Reefer Plug	600 Adet
Konteyner Kapasitesi	1.000.000 TEU/Yıl
Dökme Yük Kapasitesi	2.500.000 Ton / Yıl
Genel Kargo Kapasitesi	600.000 Ton / Yıl
Ro-Ro Kapasitesi	120.000 Araç / Yıl
Ro-Pax Kapasitesi	30.000 Tır / Yıl

Liman Hizmetleri

- Modern liman ekipmanlarıyla konteyner elleçleme
- VETCOM sertifikalı soğuk hava aktarım tesisi ile soğutuculu konteyner elleçleme
- Her tür proje kargo elleçleme
- Limandan düzenli Ro-Pax gemileri
- Dökme yük / genel kargo (parçalı yükler) elleçleme
- CFS ve modern ambarlar ile depolama
- Yıllık 120.000 binek araç kapasitesi ile Ro-Ro gemileri
- Demiryolu vagon yükleme / boşaltma
- 7/24 kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri

"LimakPort, İç Anadolu, Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin ithalat ve ihracat kapısı görevini üstlenmektedir. Konya'dan Şırnak'a, Malatya'dan Kilis'e kadar geniş bir bölgenin sanayicileri ve ihracatçıları için önemli ve avantajlı bir liman haline gelmiştir. Ayrıca başta Kuzey Irak olmak üzere Orta Doğu'nun transit ticareti için büyük önem arz etmektedir.13 büyük konteyner taşımacılık hattı ile ve onların ana-feeder gemileriyle birçok limana direkt, aktarmalı olarak da tüm dünyaya bağlanmaktadır.

İskenderun Limanı'nın modern bir konteyner limanına dönüştürülmesine yönelik olarak yatırım çalışmalarına Ocak 2012'de başlanmış olup, 2014 yılı içinde çalışmalar tamamlanmıştır. 2,5 yıl süren yatırım çalışmaları sonucunda İskenderun Limanı, Ortadoğu'dan Avrupa'ya hizmet veren modern bir liman haline gelmiştir. Yıllık 1 milyon TEU elleçleme kapasitesi ile Doğu Akdeniz'in en modern ve en büyük konteyner terminallerinden biri haline gelmiştir.

1 milyon metrekare alanda faaliyet gösteren liman, lineer ve uzun rıhtım yapılarına, olumsuz hava koşulları için tam koruma sağlayan mendireğe ve 15,5 metre su derinliği ile derin su limanı olma özelliğine sahiptir. Aşırı rüzgârlı havalarda konteyner gemilerinin rıhtıma zarar vermemeleri ve halat koparmalarını engellemek üzere "Kıyı Palamar Ekipmanı (Shore Tension)" 2017 yılında faaliyete geçmiştir. Limana özel tasarlanmış modern konteyner elleçleme ekipmanları STS ve RTG vinçleri ile hizmet veren LimakPort, konteyner odaklı olarak tasarlanmış olmakla birlikte, yapılan kapsamlı ve çok yönlü yatırım ile ro-ro, proje kargo, dökme yük ve genel kargo yükleri operasyonlarında da bölgenin en önemli limanları arasındadır.

4 adet STS ve 14 adet RTG vinç bulunan limanda yüksekliği 72 metreyi bulan STS vinçler ile rıhtımdan 20 sıra konteynere erişim sağlanabilmektedir. Arka sahada istiflemede kullanılan elektrikli RTG vinçler ise çevre dostu uygulamalara olanak sağlamaktadır. Modern teknolojiye sahip X-Ray cihazı ile konteyner muayene işlemi gerçekleştirilmektedir. 600 adet reefer plug bulunmakta olup, soğutmalı konteynerler ile soğutmalı tırlar arasında gıda yükü aktarımının uygun koşullarda yapılabilmesi için 1000 m² alanda, 10 tır yükünün aynı anda işlem görebileceği VETCOM sertifikalı soğuk hava aktarım tesisi faaliyettedir. Ayrıca soğutmalı konteynerler için özel stok alanları mevcuttur.

Limanda gerçekleşen operasyonlarda liman vinçleriyle 180 tona kadar, gemi vinçleriyle ise 600 tona kadar her türlü proje yükü elleçlenebilmekte olup, talebe bağlı olarak yüklerin montaj ve de-montajı yapılmaktadır. Modern ekipmanlar ile 70.000 DWT'luk dökme yük gemilerine kadar hizmet verilmektedir. Limanda gübre, mısır, buğday, kepek, soya fasulyesi vb. tahıl ürünleri olan dökme yükler ile boru, rulo, sac, demir, paletli, bigbag'li, slingbag'li yükler ve kapsamlı proje kargo vb. genel yükler elleçlenmektedir."

2018 yılında toplam dolu DRY konteyner elleçlemesinde %26 büyüme gerçekleşmiştir. DRY dolu konteyner ithalatı 2018 yılında bir önceki yıla göre %29 büyümüştür. CFS operasyonları 2018 yılında 2017 yılına göre %20 büyüme gösterirken iç boşaltım büyüme oranı %25 dir.

Tablo 91: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner

Dönem	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	**Toplam (Ton)**
2013	898.509	1.284.899	**2.183.408**
2014	764.444	2.035.390	**2.799.834**
2015	1.338.443	2.378.422	**3.716.865**
2016	2.380.977	3.214.362	**5.595.339**
2017	2.137.952	3.341.090	**5.479.042**
2018	2.487.032	4.530.902	**7.017.934**

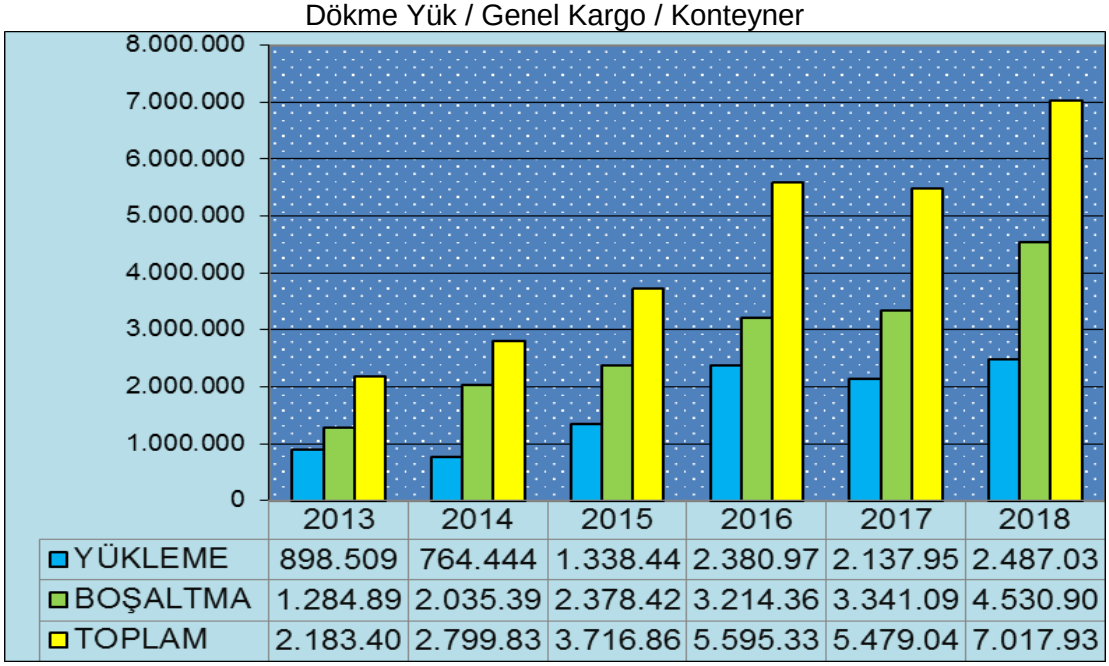
Konteyner		**Genel Yük**	
Yıl	Teu	Yıl	Ton
2013	31.476	2013	1.839.585
2014	79.291	2014	2.147.575
2015	144.686	2015	2.476.538
2016	253.499	2016	2.934.661
2017	269.583	2017	2.348.632
2018	317.961	2018	3.354.141

Ro-Ro / Ro-Pax

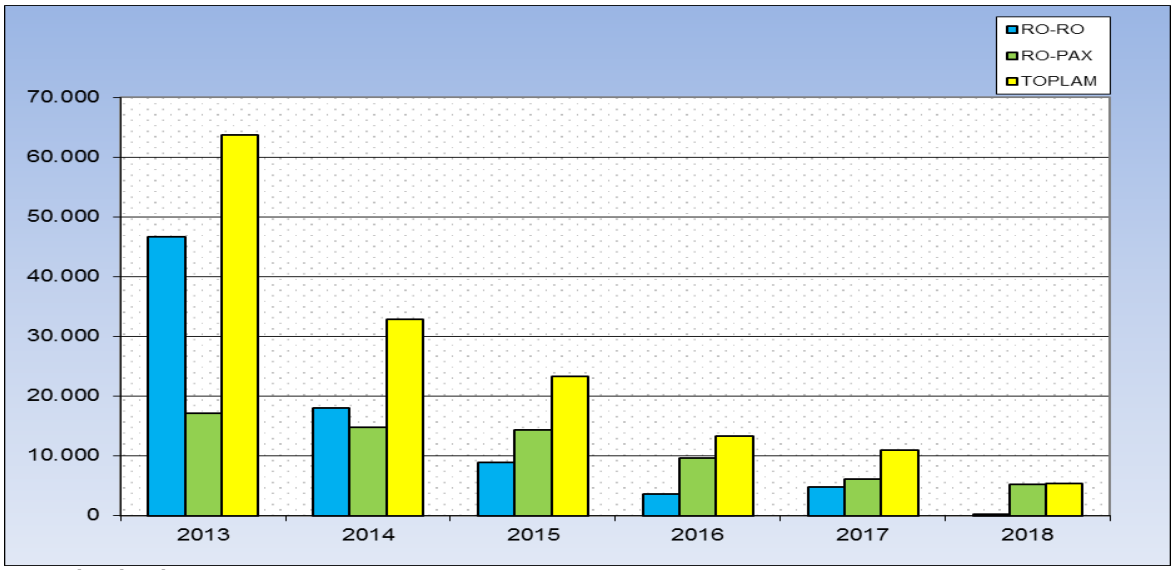
Dönem	Ro-Ro	Ro-Pax	**Toplam**
2013	46.602	17.087	**63.689**
2014	18.066	14.736	**32.802**
2015	8.888	14.355	**23.243**
2016	3.648	9.635	**13.283**
2017	4.784	6.127	**10.911**
2018	169	5179	**5348**

Grafik 90: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner



Ro-Ro / Ro-Pax



Kaynak: Limakport

Safiport Derince Uluslararası Limanı

Marmara Bölgesinde İzmit Körfezi'nin kuzeyinde bulunan Safiport Derince Limanı; Ro-Ro, proje kargo, dökme yük, genel yük, sıvı dökme yük, konteyner ve vagon gibi her türlü yük çeşitlerine hizmet vermektedir.

Liman Sahası Alanı	1.200.000 m²
Tank Kapasitesi	1.500.000 m³
Konteyner Kapasitesi	2.500.000 TEU
Dökme Yük Kapasitesi	10.000.000 Ton
Araç Kapasitesi	1.500.000 Adet

Rıhtım	Boy(m)	Draft(m)
1-2	90	14
3-4	440	15
5-6	550	12
7	160	10
8	120	5,5

Açık ve Kapalı Depolama Alanları

Mevcut 450.000 m² alan açık depolama sahası olarak kullanılmaktadır. 1800 m² ve 2500 m² kapasiteli 2 adet kapalı depo alanı bulunmakta olup, 5000 m² lik 3. depo alanı da inşa halindedir.

Ekipmanlar

- Mobil Vinç (35ton/200ton)

- Forklift (3ton/35ton)
- Kepçe
- Dolu ve Boş Konteyner Taşıma Forklifti
- Ekskavatör
- Gümrüklü saha (açık ve kapalı alanlar/35 ton tavan vinci)
- Gottwald (2x125 ton)
- Sennebogen 870 model ekskavatör
- Terminal Traktörü
- Konteyner ve çok amaçlı çekici dorse
- Çekici (90ton/150ton)
- STS/RTG/RMG

Tablo 92: Safiport Derince Uluslararası Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Dökme Kuru Yük (Ton)	Dökme Sıvı Yük (Ton)	Genel Kargo (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Adet)
2015	1.675.290	18.533	510.241	1.983	450.860
2016	1.876.300	16.865	626.400	6.750	422.350
2017	1.930.000	0	340.686	1.495	397.391
2018	3.200.520	0	567.680	800	366.684

2.8.6.Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler

- Limancılık Sektörü ticaret hacmi ve ekonomik parametrelerden direk olarak etkilenmekle birlikte, mevcut durumda tüm dünyada etkisi süren global krizin sonuçlarından da pay almaktadır. Türkiye ölçeğinde değerlendirmeye aldığımızda; Türkiye ekonomisinin pozitif yönde gelişme potansiyeli, artan liman yatırımları ve konteynerize yüklerin hacmindeki artış trendi sektörün ivmelenerek büyüyeceğine olan inancı desteklemektedir. Bu olumlu göstergelerle birlikte, daha önceden master plan dahilinde değerlendirmeye alınmamış liman yatırımlarının atıl kapasite ve verimsizliğe neden olması, sektörün kamu kurumları ile dönem dönem mali ve idari sıkıntılar yaşaması, lojistik sektörünün bir bütün olarak ele alınması gerekliliği, liman yatırımlarıyla birlikte destek verecek arka plan lojistik ağının eksikliği, mevcut durumda Türkiye limancılığına dair geliştirilmesi ve desteklenmesi gereken unsurlardır.
- Limanlar dünyadaki ekonomik gelişmelerden etkilenen yapıya sahip olduğundan finansal yapısı güçlü olan limanlarda kriz durumlarında yatırım yapmak avantajlı olmakta, ancak mevcut bürokrasinin çıkardığı engeller, bunların neden olduğu yatırım süreçlerinde yaşanan zaman ve maddi kayıplar rekabet koşullarını zorlaştırmaktadır. Bu kapsamda yatırım süreçlerindeki maliyetlerin düşürülmesi ve bürokratik engellerin neden olduğu zaman kayıplarının önüne geçilerek aynı maliyetle daha fazla iş üretimi (verimlilik) çalışmaları da ön plana çıkmaktadır.
- Gümrük, belediye ve diğer bağlı kamu kuruluşlarının mevcut limancılığa bakışı ve kısıtlamaları liman kapasitesini düşürmektedir. Transit yük konusunda coğrafi ve stratejik konumu düşünüldüğünde Türk limanları bölge rekabetinde daha etkili olabilir.
- Türk limancılığı şu anda deniz taşımacılığındaki artışa bağlı olarak bir toparlama dönemi yaşamaktadır. Ancak liman sektörünün de bu toparlanma dönemini iyi değerlendirmesi, örneğin; personel eğitimi, modernizasyon, ARGE faaliyetleri, kalifiye eleman yetiştirmek konularında etkin olması önemlidir. Birçok liman sadece gelir gider odaklı planları düşünmektedir ve bu durum normaldir. Liman sahalarının çevresi genellikle ev ve işyerleri ile sarılmış olup gelişme yönünde (özellikle arka plan) sıkıntılar yaşanmaktadır. Kamu ve yerel İdarelerin bu konuda limanları daha destekleyici politika oluşturmalıdır.

- Mevcut durumda Türkiye Limancılığı kayda değer yatırımların yapılmakta olmasına rağmen gelişmeye ve yatırıma açık konumdadır. Devlet limanlarının özelleştirilmesi ve özel liman işletmelerinin sayısındaki artış, Türk limancılığının hizmet kalitesini ve performansını yükseltmiştir. Özellikle ülkemizin önde gelen konteyner limanları, yapılan yatırımlarla birlikte Avrupa standartlarına erişmiş modern limanlar haline gelmişlerdir.
- Yeni yatırımlar ve mevcut yatırımların ilerlemeleri bürokrasi nedeniyle uzun sürmekte, farklı devlet kanalları kendi içlerinde de çelişebilmekte, sıkıntısını da liman yatırımcıları çekmektedir.
- 2001 krizinden sonra gösterilen ekonomik büyümeye paralel olarak limancılık sektörü de gelişme göstermiştir.

Türkiye'de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar

Türk Limancılık Sektörünün gelişimini engelleyen sorunlar değerlendirildiğinde, sektörün önünü açmak için gözden geçirilmesi ve uygulanmasının gerektiği tespit edilen uygulamalar;

1. Ulusal Liman Politikamız

- *Tek merkezden idare (UDHB):* Türkiye'de, denizcilik sektörüne gereken önem verilmeli ve liman yatırımları hakkında tek bir birim (UDHB) yetkilendirilmeli ve bu birim tarafından gerekli olan mevzuat değişiklikleri yapılmalıdır.
- *Limanların Önemi:* Liman imkanları kuvvetli olan ülkelerin ekonomik tesisleri çok daha hızlı gelişmektedir. Bunu bilen AB ülkeleri, limanlarını açık teşvikler ve görev zararının kapatılması suretiyle desteklemektedir. Gelecek 20 yılda sanayi ve dış ticaretin lokomotif gücü olan Türkiye limancılığının hem verdiği hizmet ile ülke ekonomisine katkı vermesi hem de uluslararası rekabette güçlü olmasını sağlayacak uzun dönemli stratejiler ve politikalar belirlenmelidir.
- *Türk Limancılık Politikası:* AB üye ülkelerin farklı liman politikası yaklaşımı göstermesi nedeniyle AB Liman politikası oluşmamış olup, bu kapsamda ülkemizin de kendine münhasır bir politikayı oluşturması daha önemli olmaktadır.

2. Liman Mevzuatı

- *Liman Yatırım ve İşletme Mevzuatı:* Bir bütün olarak ulusal liman yatırım ve işletme mevzuatlarımızın geliştirilmesi ve basitleştirilmesi gerekmektedir. Limanlar ile ilgili mevzuat karışıktır. Limanların altyapısı ve işletilmesi ile ilgili mevzuat güncellenmelidir. Devlet tarafından yapılan/yapılacak yasal düzenlemelerde; sektör tarafından gelen geribildirimler dikkate alınmalıdır. Yeni liman inşaatı veya mevcut limanların genişletilmesi işlemlerinde mevzuattan kaynaklanan zorluklar ve bürokrasinin tutumundan dolayı güçlükler vardır. Liman Tesislerinin inşaatından işletmeye alınmasına kadar geçen süreç tek resmi kurum tarafından yürütülmelidir.
- *Liman Faaliyetlerine Engel Olan Mevzuat ve Bürokrasi:* Limanlar bir ülkenin dış ticaret yapabilmesi için en önemli kapılar olarak ülke zenginliği için de önemli bir katkıdır. Bu durum göz önüne alınarak limanların faaliyetlerine engel olabilecek türde Yönetmelik ve Tebliğler hazırlanmasının ve kamu kuruluşları arasında koordinasyon sağlanarak aynı konu için farklı Bakanlıklar ile muhatap olunmasının önüne geçilmelidir.

3. Limanlar İle İlgili Bürokrasi

- *Bürokrasi:* Limanlarımız 24 ayrı Kanun, ayrıca onlarca Yönetmelik ve Tebliğ ile yapılan düzenlemeler kapsamında faaliyetlerini yürütmeye çalışmakta ve gerek yatırım gerekse işletmecilik aşamasında birçok resmi kurum ile etkileşim halinde bulunmakta olup, bu etkileşim sürecinin kolaylaştırılması ve sadeleştirilmesi gerekmektedir.
- *Yetki Sorunu:* Gerek liman yatırımlarında gerekse limanlarla ilgili çıkan Yönetmeliklerde birden fazla kurumun yetkilendirilmiş olması işlerin yavaşlamasına ve/veya durmasına neden olmaktadır. Gümrük, çevre, şehircilik, maliye gibi birimlerin limanlar ile ilgili alanları tek bir otorite üzerinden yürütülerek, yetki kullanımlarından kaynaklanan zaman kayıpları azaltılmalıdır.

4. Limancılık Sektörünün Yönetimi ve Denetimi

Limancılık Sektörünün ihtiyaçlarına ve sorunlarına yanıt verebilecek yeni bir yönetim modeli geliştirilmelidir. Yeni yönetim modelinin Kamuyu da içerecek şekilde ancak özel sektöre temsil hakkı tanımak kaydıyla limanda faaliyet gösteren tesis temsilcilerini de içermesiyle oluşturulması faydalı olacaktır.

5. Liman Yönetim Modeli

- *Bölgesel ve Yerel Liman Yönetim Modeli:* Bölgesel ve yerel bazda limanları içine alan ortak bir liman yönetim ve denetim uygulaması olan Liman Yönetimi Modeline geçilerek bu alan içindeki limanların kapasiteleri en optimum düzeyde kullanılmalı, öncelikli yatırım izinleri mevcut yönetim alanlarındaki kapasite doluluğuna bağlı olarak verilmeli, yatırımların bir bölümü ortak yapılarak limancılıkta en verimli, ölçek ekonomisi kurularak ortaya rekabet gücü çıkarılarak, ortaya çıkan kaynaklarla birçok liman işleticisinin bir araya gelerek kuracakları yeni işletmeler aracılığıyla dünya ölçeğinde rekabet edecek yatırımlar ve yeni limanlar hayata geçirilebilecektir.
- *Standardizasyon:* Bir tesisin liman olarak tanımlanmasını sağlayacak bütünü teşkil eden ekipman, geri hizmet sahası, draft yeterliği / kalitesi ve eğitimleri gibi konularda standardizasyon çalışmaları yapılarak dünya standartlarına ulaşması sağlanmalıdır.

6. Limanlar Master Planı

- *Master Plan:* Limanlar Master Planı mevcut limanların durumu ve genişleme esaslarını, gelecek açısından ülkemizin sanayileşme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda hangi tür limanların nerelerde yapılacağını, boyutları ve kuruluş şekilleri ve liman yönetim sistemlerinin ne olacağını ortaya çıkarmalı, yatırımcıların gelecek öngörüleri için tüm önemli veriler ortaya konulmalıdır.
- *PPP Modeli:* Devlet kuruluşları ile özel sektör kuruluşlarının birlikte proje üretmesinin önü (PPP modeli) açılmalıdır. Önemli liman tesislerimizin büyüyebilmesi için devletin altyapı inşasında özel sektöre zemin hazırlaması gerekmektedir.

7. İç Taşımacılığın (kabotaj) Arttırılması

Taşıma modlarında dengesizlikler, karayolu taşımacılığında yoğun trafikte oluşan kazalar ve karayollarındaki tahribatın önlenebilmesi için yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığı karayolundan

denizyoluna kaydırılmalıdır. Bu yük ve yolcu taşımacılığının bir kısmının karayoluna göre 7 kat düşük maliyeti olan deniz yoluna kaydırılması hem ülke ekonomisi, hem karayolu trafiğinin rahatlaması hem de liman işletmelerinin karlılığı ile sonuçlanacaktır. Devletin, limanların karayolu/demiryolu bağlantısı ve uygun depolama alanları tahsis etmesi gibi önlemlerle kabotaj taşımacılığına destek olması gerekmektedir. "Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Final Raporu" sonuçları göz önüne alınarak kabotaj hattında yük taşımacılığına uygun gemi tipleri ve elverişli hatlar belirlenip gerekli destek verilerek yatırımlar gerçekleştirilmelidir.

8. Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı

Transit olarak ülkemize gelen ve limanlarımıza boşaltılan konteynerlerin beyanname işlemleri ve muayeneleri nedeniyle konteyner taşıyan armatörlerin teslim süreleri uzamakta ve malların orjinalliği ve vasıflarının bozulması riski oluşmaktadır. Bu uygulamalar nedeniyle transit taşımacılıkta taşımacılık hatları konteyner üslerini komşu ülkelere kaydırmaktadırlar.

9. Özel Limanların Ulaşım Altyapısı, Karayolu / Demiryolu Bağlantı Olanakları

- *Ulaşım Altyapısı:* Ülkemizde multimodal taşımacılığın yapılabilmesi için gerekli altyapı bulunmamaktadır, ulusal ulaşım ağına katılımda zorluklar vardır, demiryolu taşımacılığından faydalanma imkânı arttırılmalıdır. Limanlar; hizmet verdiği hinterlanddaki sanayi kuruluşları birlikte değerlendirilmelidir. Liman + demiryolu ara bağlantısı + organize sanayi bölgesi + serbest bölgeler şeklinde yapılacak bir planlama ekonomik güç ve rekabet avantajı sağlayacaktır. Limanlar ve organize sanayi bölgeleri planlanırken mutlaka demiryolu bağlantısı göz önünde bulundurulmalıdır.
- *Kamu Desteği:* Devlet, özel limanlara demiryolu kılçıklarının liman bağlantıları için proje, teknik destek ve kredi desteği vermelidir.

10. Limanlarımızın Geri Saha Sorununun Çözülmesi

- *Geri saha sorunu:* Limanlarımızın çoğu kentsel yerleşim alanları içinde kalmıştır. Kentlerin limanlar üzerindeki baskıları bu limanlara pek genişleme olanağı tanımamaktadır. Çoğu limanlarımızın geri alanlarının sınırlı olması nedeni ile kapasiteden tam yararlanılamamaktadır. Limanların yoğun bulunduğu yerlerde geri alanlar diğer lojistik faaliyetler için tahsis edilmeli ve/veya yeni limanların daha geniş geri alanlara sahip uygun noktalarda yapılması sağlanmalıdır. Liman yakınlarındaki bölgelerin imar düzenlemelerinin yapılarak depolama ve sanayi alanlarının kurulması gerekmektedir.
- Limanlarımızın ve deniz yaklaşım kanallarının su derinlikleri,
  Limanlar üzerindeki mali yükler,
  Gümrük işlemleri,
  Liman yatırımları ve işletmelerine yönelik teşvikler,
  Liman personeli için çeşitli eğitim faaliyetleri ve ara eleman eksikliği,
  Römorkaj ve Kılavuzluk Sistemi
  Konularını kapsamaktadır.

Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

Dünya GSYİH'si 2017 yılında %3 oranında gelişme gösterirken, dünya mal ticareti %4,7 oranında artış göstermiştir. 2017 yılında 17,7 trilyon dolarlık mal ihraç edilmiştir. Çin %12,8 pay ve 2,3 trilyon dolar, ABD ise 1,5 trilyon dolar mal ihracatı yapmıştır.

2017 yılında dünyadaki limanlarda yük elleçleme miktarı %4,1 artış ile 11,6 milyar tona ulaşmıştır. Kuru dökme yükler %4,2 artışla 5,1 milyar tona ulaşmıştır. Kuru dökme yükleri %2,9 artış oranı ve 3,1 milyar ton ile sıvı yükler izlemektedir. Konteyner %5,1 artış ile 1,8 milyar tona ulaşmıştır. Sıvılaştırılmış gaz taşımacılığı (LPG ve LNG) %8,7 ile en fazla artış gösteren ürün grubu olmuştur. 2017 yılında kuru dökme yükler %44 pay ile deniz yoluyla en fazla taşınan yük olurken, sıvı yükler %27 pay ile ikinci sırada yer almıştır. Konteyner %16 paya sahip iken, sıvılaştırılmış gaz taşımacılığının payı %3'tür.

2017 yılında dünyanın en fazla yük elleçleyen 3 limanı yerini korumuştur. Ningbo – Zhousan limanı 2017 yılında tek başına %9,7 artışla 1 milyar ton yük elleçleyerek yine dünyanın en fazla yük elleçleyen limanı olmuştur. %0,8 artış ile 705 milyon ton elleçleyen Şangay limanı ikinci sırada yer alırken onu %5,5 artışla 626 milyon ton elleçleyen Singapur limanı takip etmiştir. İlk 10 limanın toplam elleçleme içindeki payı %52'dir.

Tablo 93: Dünyanın En Fazla Yük Elleçleyen İlk 10 Limanı (milyon ton)

Sıra	Liman Adı	Ülke	2016	2017	Değişim
1	Ningbo – Zhousan	Çin	917	1.007	%9,73
2	Shangai	Çin	700	705	%0,80
3	Singapore	Singapur	593	626	%5.54
4	Suzhou	Çin	573	607	%5,92
5	Guangzhou	Çin	521	566	%8.51
6	Tangshan	Çin	515	565	%9,62
7	Qingdao	Çin	500	507	%1.43
8	Port Hedland	Avustralya	484	505	%4.30
9	Tianjin	Çin	549	502	%- 8.43
10	Rotterdam	Hollanda	461	467	%1.34

2017 yılında ilk 20'de yer alan konteyner limanları içinde iki liman hariç hepsinde yük artışı olmuştur. Özellikle ilk 5'te yer alan limanların yük artış oranları dünya ortalamasının üzerindedir. İlk 10 içinde 7 Çin limanı yer alırken ilk 10 limanın toplam dünya konteyner elleçlemesinin içindeki payı yaklaşık %33'tür.

Tablo 94: Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman (1000 TEU)

Sıra	Liman Adı	2016	2017	Değişim
1	Shangai	37,133	40,230	%8,3
2	Singapore	30,904	33.670	%9,0
3	Shenzen	23,979	25,210	%5,1
4	Ningbo-Zhousan	21,560	24,610	%14,1
5	Busan	19,850	21,400	%7,8
6	Hong Kong	19,813	20,760	%4,8
7	Guangzhou	18,858	20,370	%8,0
8	Qingdao	18,010	18,260	%1,4
9	Dubai	14,772	15,440	%4,5
10	Tianjin	14,490	15.210	%5,0
11	Rotterdam	12,385	13,600	%9,8
12	Port Klang	13,170	12.060	%-8.4
13	Antwerp	10,037	10,450	%4,1
14	Xiamen	9,614	10,380	%8,0

DENİZCİLİK EĞİTİMİ

2.9.DENİZCİLİK EĞİTİMİ

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Türkiye'de, denizcilik eğitimleri konusunda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nı (İdare) muhatap kabul etmektedir. İdaremiz, 1990 yıllardan bugüne kadar konuya ilişkin uluslararası sözleşmelerin getirmiş olduğu zorunlulukları iç hukukumuza aktırmış, bu kapsamda IMO tarafından 25 Mayıs 2018 tarihinde yayınlanan MSC. Circ.1164/Rev 19 No.lu sirküler ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti denizcilik eğitiminde "Beyaz Liste" deki yerini korumuştur. Bunun yanı sıra, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından ülkemizde yapılan denetim faaliyetleri sonucunda ülkemizdeki denizcilik okullarından mezun olan öğrencilerin AB üyesi ülke bayrağını taşıyan gemilerde çalışabilmesi yolu açılmıştır.

Ülkemizde Denizcilik alanında eğitim veren **29 Fakülte, 32 Meslek Yüksekokulu 50 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ve 34 Özel Denizcilik Eğitim Kursu** denizcilik eğitim faaliyetlerini sürdürmektedir.

Tablo 95: Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler

No	İL	Fakülte
1	ADANA	ÇUKUROVA ÜNİVERSİTESİ
2	ANTALYA	AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
3	HATAY	İSKENDERUN TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
4	ISPARTA	ISPARTA UYGULAMALI BİLİMLER ÜNİVERSİTESİ
5	MERSİN	MERSİN ÜNİVERSİTESİ
6	MUĞLA	MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ
7	ELAĞZIĞ	FIRAT ÜNİVERSİTESİ
8	ERZURUM	ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
9	VAN	VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
10	İZMİR	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
11	İZMİR	EGE ÜNİVERSİTESİ
12	İZMİR	İZMİR KATİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ
13	ANKARA	ANKARA ÜNİVERSİTESİ
14	ORDU	ORDU ÜNİVERSİTESİ
15	RİZE	RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ
16	SİNOP	SİNOP ÜNİVERSİTESİ
17	TRABZON	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
18	ZONGULDAK	ZONGULDAK BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ
19	KKTC	GİRNE ÜNİVERSİTESİ
20	KKTC	İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ-KKTC EĞİTİM ARAŞTIRMA YERLEŞKESİ
21	BALIKESİR	BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
22	ÇANAKKALE	ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
23	İSTANBUL	İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
24	İSTANBUL	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
25	İSTANBUL	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ-CERRAHPAŞA
26	İSTANBUL	MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
27	İSTANBUL	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ
28	İSTANBUL	YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
29	KOCAELİ	KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ

Tablo 96: Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları

No	İL	MESLEK YÜKSEKOKULU
1	ADANA	ÇUKUROVA ÜNİVERSİTESİ
2	ANTALYA	AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
3	HATAY	İSKENDERUN ÜNİVERSİTESİ
4	MERSİN	MERSİN ÜNİVERSİTESİ
5	MUĞLA	MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ
6	İZMİR	EGE ÜNİVERSİTESİ
7	İZMİR	YAŞAR ÜNİVERSİTESİ
9	ARTVİN	ARTVİN ÇORUH ÜNİVERSİTESİ
10	BARTIN	BARTIN ÜNİVERSİTESİ
11	GİRESUN	GİRESUN ÜNİVERSİTESİ
12	KASTAMONU	KASTAMONU ÜNİVERSİTESİ
13	ORDU	ORDU ÜNİVERSİTESİ
14	SAMSUN	ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ
15	SİNOP	SİNOP ÜNİVERSİTESİ
16	TRABZON	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
17	ZONGULDAK	ZONGULDAK BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ
18	KKTC	GİRNE ÜNİVERSİTESİ
19	BALIKESİR	BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
20	BURSA	BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
21	ÇANAKKALE	ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
22	İSTANBUL	BEYKOZ ÜNİVERSİTESİ
23	İSTANBUL	GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
24	İSTANBUL	İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ
25	İSTANBUL	İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
26	İSTANBUL	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ-CERRAHPAŞA
27	İSTANBUL	NİŞANTAŞI ÜNİVERSİTESİ
28	İSTANBUL	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ
29	İSTANBUL	SAĞLIK BİLİMLERİ ÜNİVERSİTESİ
30	KOCAELİ	KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
31	TEKİRDAĞ	TEKİRDAĞ NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ
32	YALOVA	YALOVA ÜNİVERSİTESİ

Tablo 97: Türkiye'deki Denizcilik Meslek Liseleri

No	İl	Okul Adı
1	ADANA	ÇAKABEY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
2	ANTALYA	FETTAH TAMİNCE MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
3	ANTALYA	MANAVGAT TİCARET VE SANAYİ ODASI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
4	AYDIN	DİDİM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
5	AYDIN	ADVİYE - ERTUĞRUL ACUN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
6	BALIKESİR	PAKMAYA KENAN KAPTAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
7	BALIKESİR	KARŞIYAKA ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
8	BİTLİS	TATVAN SEYDİ ALİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
9	ÇANAKKALE	ARMATÖR YAKUP AKSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
10	Düzce	AKÇAKOCA FEDAİ KARABIYIK MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
11	Giresun	BULANCAK KAPTAN AHMET FATOĞLU MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
12	Giresun	ESPİYE Ş. CENGİZ SARIBAŞ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
13	Giresun	TİREBOLU PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
14	HATAY	SEFA ATAKAŞ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
15	İSTANBUL	ZİYA KALKAVAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
16	İSTANBUL	BEYKOZ BARBAROS HAYRETTİN PAŞA MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
17	İSTANBUL	PENDİK BARBAROS HAYRETTİN PAŞA MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
18	İSTANBUL	PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
19	İSTANBUL	ÖZEL ERYETİŞ REİS DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
20	İSTANBUL	HACI RAHİME ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
21	İZMİR	ÇEŞME ULUSOY DENİZCİLİK TEKNOLOJİSİ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
22	İZMİR	GÜZELBAHÇE İMKB MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
23	İZMİR	KARABURUN MORDOĞAN FATMA EMİN KARAAĞAÇ ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
24	İZMİR	KONAK ÇINARLI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
25	İZMİR	KONAK NEVVAR SALİH İŞGÖREN EĞİTİM KAMPÜSÜ - 4 MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
26	İZMİR	ŞEHİT İDARİ ATAŞE ÇAĞLAR YÜCEL MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
27	KASTAMONU	PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
28	KOCAELİ	GÖLCÜK MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
29	KOCAELİ	HEREKE NUH ÇİMENTO MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
30	MERSİN	AKDENİZ MERSİN DENİZ TİCARET ODASI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
31	MERSİN	TAŞUCU PROF. DR. DURMUŞ TEZCAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
32	Muğla	BODRUM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
33	Muğla	BODRUM TURGUT REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
34	Muğla	KÖYCEĞİZ ŞEHİT ÖMER HALİSDEMİR MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
35	Muğla	BOZBURUN DENİZ TİCARET ODASI ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
36	Muğla	75. YIL MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
37	Muğla	MİLAS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
38	Muğla	ÖREN ÇOK PROGRAMLI ANADOLU LİSESİ
39	ORDU	ATATÜRK MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
40	RİZE	IŞIKLI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
41	RİZE	ÇAYELİ AHMET HAMDİ İSAKOĞLU MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
42	RİZE	HASAN KEMAL YARDIMCI MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
43	SAMSUN	NEDİME SERAP ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
44	SİNOP	PROF. DR. NECMETTİN ERBAKAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
45	TEKİRDAĞ	KUMBAĞ MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
46	TRABZON	OF HACI MEHMET BAHATTİN ULUSOY MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
47	TRABZON	SÜRMENE TÜRK TELEKOM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
48	VAN	VAN PİRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
49	YALOVA	YALOVA ALTINOVA TERSANE GİRİŞİMCİLERİ A.Ş. MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ
50	ZONGULDAK	HATİCE ERDEM MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

Tablo 98: Türkiye'deki Denizcilik Eğitimi Veren Özel Denizcilik Eğitim Kursları

No	İl	Kurum Adı
1	İSTANBUL	ÖZEL AKTEN DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
2	FETHİYE	ÖZEL ALBATROS DENİZCİLİK VE YAT KAPTANLIĞI EĞİTİM MERKEZİ
3	İSTANBUL	ÖZEL ATILIM DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
4	İSTANBUL	ÖZEL AVRUPA DENİZCİLİK GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
5	İSTANBUL	ÖZEL BEYAZ ERGUVAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
6	İSTANBUL	ÖZEL BİLİMSEL DENİZCİLİK GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU KADIKÖY ŞUBESİ
7	İSTANBUL	ÖZEL BOĞAZİÇİ DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
8	MERSİN	ÖZEL BONCUK DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
9	SAMSUN	ÖZEL ÇAPA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
10	ANTALYA	ÖZEL DEM DENİZCİLİK KURSU
11	MERSİN	ÖZEL DOĞA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
12	İZMİR	ÖZEL DÖNENCE DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
13	İSTANBUL	ÖZEL EKOL DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
14	TUZLA	ÖZEL ERYETİŞ REİS DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
15	FETHİYE	ÖZEL FETHİYE DENİZCİLİK KURSU
16	ÇANAKKALE	ÖZEL GÜLAY DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
17	GÜLLÜK	ÖZEL GÜLLÜK GEMİADAMLARI EĞİTİM KURSU
18	KOCAELİ	ÖZEL İNCİ DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
19	İZMİR	ÖZEL İZMİR PUSULA DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
20	SAMSUN	ÖZEL KAPTAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
21	BODRUM	ÖZEL MARİNA DRAGOS BODRUM DENİZCİLİK EĞİTİM KURSU
22	MARMARİS	ÖZEL MARMARİS DENİZCİLİK EĞİTİM KURSU
23	FİNİKE	ÖZEL MARTI DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
24	İSTANBUL	ÖZEL MERCAN DENİZCİLİK VE GEMİADAMI KURSU
25	MERSİN	ÖZEL MODERN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI YETİŞTİRME KURSU
26	ANKARA	ÖZEL OYAK SAVUNMA VE GÜVENLİK ANONİM ŞİRKETİ
27	RİZE	ÖZEL RİZE SAHİL DENİZCİLİK GEMİADAMLARI KURSU
28	SAMSUN	ÖZEL SAMSUN DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARI KURSU
29	TRABZON	ÖZEL SANCAK DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
30	TUZLA	ÖZEL TURGUT REİS GEMİADAMLARI KURSU
31	GÖÇEK	ÖZEL YENİ VİRA DENİZCİLİK YELKEN VE GEMİADAMLARI KURSU
32	TEKİRDAĞ	ÖZEL DERİN DENİZ GEMİADAMI YETİŞTİRME KURSU
33	İSTANBUL	ÖZEL LİSKUR ARMADA DENİZCİLİK EĞİTİM MERKEZİ
34	KOCAELİ	HERGÜNER DENİZCİLİK KURSU

TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI

2.10.TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI

2.10.1.Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları

Çifte vergileme, vergiye tabi bir gelirin birden fazla ülkede vergi konusu olması, aynı gelirin hem elde edildiği ülkede hem de geliri elde edenin mukim (yerleşik) olduğu ülkede vergilendirilmesidir. Ülkeler bu istenilmeyen durumu ortadan kaldırmak amacıyla aralarında vergi anlaşmaları yapmaktadırlar.

Türkiye'nin bugüne kadar akdettiği ve halen yürürlükte olan anlaşmaları Gelir İdaresi Başkanlığı'nın Web sayfasında " www.gib.gov.tr " yer almaktadır. Burada yapılan açıklamalar genel nitelikli olup, ayrıntılar için ilgili anlaşmaların dikkate alınması gerekmektedir.

Anlaşmalarda düzenlenen gelir unsurları olarak; Çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmalarında:

- Gayrimenkul varlıklardan elde edilen gelirler,
- Ticari kazançlar,
- Uluslararası taşımacılık kazançları,
- Temettü gelirleri,
- Faiz gelirleri,
- Gayrimaddi Hak Bedelleri (Royalty gelirleri)
- Sermaye değer artış kazançları,
- Serbest meslek faaliyetlerinden elde edilen gelirler,
- Ücret gelirleri,
- Şirket yönetim kurulu üyelerinin gelirleri,
- Sanatçı ve sporcu gelirleri,
- Özel sektör çalışanlarının emekli maaşları,
- Kamu çalışanlarının ücret gelirleri ve emekli maaşları,
- Öğretmenler ve öğrencilerin elde ettikleri gelirler ve
- Diğer gelirler gibi

Gelirler düzenlenmektedir.

Yukarıda belirtilen gelir unsurları Anlaşmalarda ayrı ayrı ele alınmakta ve vergileme yetkisi duruma göre mukim olunan ülkeye veya gelirin elde edildiği kaynak ülkeye bırakılmakta, bazen de her iki ülke arasında paylaştırılmaktadır. Vergilemenin her iki Devlette de yapıldığı durumda aynı kazançlar üzerinden mükerrer vergilendirmeyi önlemek için diğer Devlette ödenen vergi mukim olunan devlette Anlaşmanın Çifte Vergilendirmenin Önlenmesine ilişkin madde hükümleri çerçevesinde duruma göre mahsup veya istisna edilmektedir.

Anlaşma Kapsamına Giren Kişiler:

Bir anlaşmanın kapsamına Anlaşmaya taraf Devletlerden birinde veya her ikisinde mukim olanlar girmektedir. Dolayısıyla her iki Devlet ile de mukimlik ilişkisi olmayanlar Anlaşmadan yararlanamamaktadırlar. Mukimlik konusu ise Anlaşmalarda ayrı bir maddede (Madde 4) ele alınmakta olup, konuya ilişkin açıklamalar bu maddede yer almaktadır.

Anlaşma Kapsamına Giren Vergiler:

Anlaşmaların kapsamına gelir üzerinden alınan vergiler girdiğinden, Ülkemiz açısından uygulama konusu olan vergiler gelir ve kurumlar vergisidir. Akdedilen anlaşmaların bazılarında servet üzerinden alınan vergiler de kapsama alınmış olmakla birlikte halen Türkiye'de gerçek anlamda uygulanan bir servet vergisi olmadığından bunun pratik bir sonucu bulunmamaktadır.

Ancak gelecekte Ülkemizde bu yönde bir vergi ihdas edilir ise bu Anlaşmalar için uygulama imkânı söz konusu olabilecektir.

Anlaşmada Yer Alan Genel Tanımlar:

Anlaşmaların uygulanması sırasında bazı terimlerin ne anlama geldiğinin belirlenmesinde ortaya çıkabilecek tereddütleri gidermek amacıyla Anlaşmalarda sıklıkla yer alan bazı terimlerin tanımları Anlaşmalarda (Madde 3) yapılmıştır. Bu tanımlamalar genel olarak "Türkiye" ve "Anlaşmaya taraf diğer Devlet" terimleri, "bir Akit Devlet teşebbüsü", "diğer Akit Devlet teşebbüsü", "vergi", "kişi", "şirket", "vatandaş", "uluslararası trafik", "kanuni merkez"e ilişkindir. Ayrıca "işyeri", "gayrimenkul varlık", "temettü", "faiz" ve "royalty" gibi terimlerin tanımları da kendileriyle ilgili maddelerde ayrı olarak yapılmıştır.

Diğer taraftan, Anlaşmalarda tanımlanmamış terimler yönünden uygulamaya açıklık getirmek amacıyla, tanımlanmamış terimlerin, anlaşma metnine aykırı olmadığı sürece, uygulama konusu olduğu Devlette taşıdığı anlama geldiği belirtilerek, Anlaşmaların yetersiz kaldığı durumlarda sorun çözümlenmiş olmaktadır.

Mukimliğin Belirlenmesi:

Anlaşma kapsamına giren kişilerin hangi Devletin mukimi olduğu konusu Anlaşmaların 4. maddesinde yer almaktadır. Anlaşmaların pek çok maddesinde vergileme yetkisi mukim olunan Devlete bırakılmış olduğundan, mukim olunan devletin belirlenmesi bu açıdan önem kazanmaktadır. Yine Anlaşma hükümlerinden yararlanmak isteyenlerin mutlak surette ilgili makamlara mukimlik belgesi ibraz etme zorunluluğu da bulunduğundan, bu maddede mukimliğin belirlenmesine yönelik getirilen kriterler önem kazanmaktadır.

Anlaşmalarda gerçek veya tüzel kişiler ikametgâh, ev, kanuni merkez, iş merkezi veya benzeri yapıda diğer herhangi bir kriter nedeniyle bir Devlette vergi mükellefiyeti altına giriyorlarsa artık bu Devletin mukimi olarak kabul edilmektedirler. Ancak, bir gerçek veya tüzel kişi yukarıda belirtilen kriterler nedeniyle bazen her iki Devlette birden mukim kabul edilebildiklerinden, çifte mukimlik sorunu ortaya çıkabilmektedir.

Böyle bir durum ortaya çıktığında, gerçek kişiler, Anlaşmaya taraf Devletlerden birinde devamlı bir meskenlerinin bulunması halinde bu Devletin, her iki Devlette de bir meskene sahip olmaları durumunda ise, kişisel ve ekonomik ilişkilerinin daha yakın olduğu Devletin mukimi olarak kabul edilmektedirler. Ancak, yukarıdaki kriterler kullanılmasına rağmen sorun çözülemiyorsa, bu defa sırasıyla mutat oturma yeri ve uyruklukları bu kişilerin mukimliğinin belirlenmesinde kriter olarak kullanılmaktadır. Bununla beraber, gerçek kişinin her iki Devletin de uyruğunda olması veya hiçbirinin uyruğunda olmaması durumunda ise sorun taraflarca karşılıklı anlaşma yoluyla çözümlenmektedir.

Çifte mukimlik sorununun gerçek kişiler dışında (tüzel kişi olup olmadıklarına bakılmaksızın şirketlerde, diğer tüzel kişi ve kurumlarda) ortaya çıkması halinde sorunun çözümünde hangi kriterin esas alınacağı yine Anlaşmaların bu maddesinde belirlenmektedir. Yürürlükteki Anlaşmalar dikkate alındığında bu sorun, iş merkezi, kanuni merkez, kurumlaşılan yer kriterlerinden birine yer vermek suretiyle veya yetkili makamlara sorunun çözümü konusunda yetki vermek suretiyle çözümlenmektedir.

Türkiye'de Elde Edilen Ticari Kazançlar

Anlaşmaya taraf diğer Devlette bulunan bir işyeri veya daimî temsilci vasıtasıyla elde edilen ticari kazançlar, "Ticari Kazançlar"a ilişkin (Madde 7) madde hükümleri uyarınca, diğer Devlette, yalnızca bu işyeri veya daimî temsilci vasıtasıyla elde edilen kazançlarla sınırlı olmak üzere, bu Devletin iç mevzuatının öngördüğü usul ve esaslar uyarınca vergiye tabi tutulmaktadır.

Diğer Devlette yapılacak faaliyetlerin hangi hallerde işyeri veya daimî temsilci oluşturacağı konusu ise ayrıntılarıyla Anlaşmalarda (Madde 5) açıklanmaktadır.

Örneğin, Türkiye'de mukim olan bir kişinin Rusya'da bulunan bir işyeri veya daimî temsilci vasıtasıyla ticari faaliyette bulunması durumunda, bu faaliyetten elde edilecek kazançlar yukarıda bahsedilen şekilde Rusya'da, bu Devletin iç mevzuatı çerçevesinde vergiye tabi tutulacaktır.

Gayrimenkul Varlıklardan Elde Edilen Gelirler

Diğer Devlette bulunan gayrimenkullerin kiraya verilmesinden elde edilen gelirler Anlaşmaların "Gayrimenkullerden Elde Edilen Gelirler" başlıklı 6. maddesi uyarınca gayrimenkulün bulunduğu Devlette ve bu Devletin iç mevzuatı uyarınca vergiye tabi tutulmaktadır.

Örneğin, Almanya'da veya Belçika'da yerleşik bir vatandaşımızın Türkiye'de sahip olduğu bir gayrimenkulü kiraya vermesinden elde ettiği kira gelirleri Türkiye'de vergiye tabi tutulacak, ancak Türkiye'de bu şekilde ödenmiş olan vergi mukim oldukları Almanya'da veya Belçika'da toplam kazançları üzerinden ödeyecekleri vergiden istisna edilmek suretiyle dikkate alınacak ve böylece vatandaşlarımızın mükerrer vergiye tabi tutulmaları önlenmiş olacaktır.

Uluslararası Taşımacılık Kazançlarının Vergilendirilmesi

Uluslararası taşımacılık kazançları Anlaşmaların 8 inci maddelerinde ele alınmış olup, kapsama genel olarak deniz, hava ve kara taşımacılık kazançları girmektedir. "Uluslararası Trafik" terimi ise deniz, hava ve kara ulaştırma araçlarının birden fazla ülkeye sefer yapmaları ve birden fazla ülkede çalışmalarını ifade etmektedir.

Uluslararası trafikte yapılan taşımacılık faaliyeti kapsamına bazı ülkelerde deniz, hava ve kara taşımacılığı; bazılarında ise yalnızca hava ve deniz taşımacılık kazançları girmektedir. Hava veya kara taşımacılığı yönünden Anlaşmalarda vergileme yetkisi genel olarak taşımacılık kazançlarını elde edenin mukim olduğu Devlete bırakılmıştır. Deniz taşımacılığı yönünden ise bazı Anlaşmalarda vergileme yetkisi mukim olunan Devlete bırakılmış; bazı Anlaşmalarda ise gelirin doğduğu kaynak Devlete, iç mevzuata göre %50 indirimli vergi alma hakkı tanınmıştır.

Temettü, Faiz ve Gayri maddi Hak Bedellerinin Vergilendirilmesi

Ülkemizin akdettiği bütün Anlaşmalarda temettü, faiz ve gayri maddi hak bedellerinden elde edilen gelirlerin vergilendirilmesinde vergileme hakkı, oran sınırlaması olmaksızın bu tür gelirleri elde edenlerin mukim olduğu Devlete bırakılmıştır. Ancak, bu tür gelirler elde edildikleri Devlette de (kaynak Devlet) Anlaşmalarda belirtilen oranları geçmeyecek şekilde vergiye tabi tutulmaktadırlar. Anlaşmalarda yer alan vergi oranları vergilemede yapılacak maksimum oranı ifade etmekte olup, bu oranlar hiçbir şekilde aşılmayacaktır. Ancak, Anlaşmalara taraf Devletlerin iç mevzuatlarında bu tür gelirler için veya Anlaşmalarda ele alınan diğer gelir unsurları için daha düşük bir vergi oranı uygulanıyor ise bu durumda Anlaşmalarda yer alan oranlar değil, mükellefin lehine olan bu düşük oranlar uygulanmaktadır. Diğer Devlet kaynaklı elde edilen temettü, faiz ve gayri maddi hak bedelleri için bu diğer Devlette alınacak maksimum vergi oranlarına ilişkin bilgiler de yine Gelir İdaresi Başkanlığı'nın Web sayfasında " www.gib.gov.tr "yer almaktadır.

Ancak, yukarıda belirtilen gelirleri elde edenlerin diğer Devlette bir işyerine veya sabit yere sahip olmaları ve bu tür gelirlerin bu işyeri veya sabit yer ile bağlantılı olarak elde edilmeleri durumunda, kaynak devlet vergileme oranları uygulanmayacak; bu şekilde elde edilen gelirler, bu diğer Devletin iç mevzuatı çerçevesinde duruma göre ticari kazanç veya serbest meslek kazancı kapsamında vergiye tabi tutulacaktır.

Anlaşmalarda, "Temettü", "Faiz" ve "Gayri maddi Hak Bedelleri" sırasıyla 10, 11 ve 12. madde olarak yer almakta olup, bunların ne anlama geldikleri yönünde yapılan tanımlamalar da yine bu maddelerde yer almaktadır.

Değer Artış Kazançları

Menkul veya gayrimenkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan değer artış kazançları bu madde kapsamında değerlendirilmektedir. Buna göre, diğer Devlette bulunan gayrimenkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan değer artış kazançları için vergileme, söz konusu gayrimenkulün bulunduğu Devlette ve bu Devletin iç mevzuatı çerçevesinde yapılacaktır. Diğer Devlette bulunan ticari veya mesleki işyerlerinin veya bunların aktifine kayıtlı menkul varlıkların (örneğin bir iş makinesi) elden çıkarılmasından doğacak değer artış kazançları, işyerinin bulunduğu Devlette ve bu Devletin iç mevzuatı çerçevesinde vergilendirilecektir.

Yine Anlaşmaların 8 inci maddesi kapsamında ele alınan ve uluslararası taşımacılık yapan firmaların taşımacılık araçlarını elden çıkarmaları dolayısıyla elde edecekleri kazançlar da mukim oldukları devlette vergiye tabi tutulacaktır.

Son olarak, yukarıda bahsedilenlerin dışında kalan mal varlıklarının elden çıkarılmasından doğacak değer artış kazançları (örneğin tahvil veya hisse senetlerinin) duruma göre bu varlıkları elden çıkaranların mukim olduğu Devlette veya gelirin elde edildiği kaynak Devlette vergilendirilmektedir.

Serbest Meslek Faaliyetinden Elde Edilen Gelirler

Söz konusu gelirlerin vergilendirilmesi ülkelere göre değişiklik göstermektedir. Bazı anlaşmalarda diğer Devlette sabit bir yer veya 183 gün süre ile icra edilecek serbest meslek faaliyetleri bu diğer Devlette vergiye tabi tutulur iken, bazı anlaşmalarda ödemenin diğer devlet mukimi tarafından yapılması, bazı anlaşmalarda ise, örneğin Almanya'da, ödemenin diğer Devletin mukimi olmayan bir kişi tarafından yapılması durumunda vergileme hakkı diğer Devlete geçmektedir. Yine bazı anlaşmalarda hizmet diğer Devlette icra edilmezse veya faaliyet süresi 183 günden daha az sürse bile diğer Devletin vergileme hakkı bulunmaktadır. Dolayısıyla konu ile ilgili yapılacak değerlendirmede, her bir anlaşma hükmünün ayrı ayrı dikkate alınmasında yarar görülmektedir.

Ücret Gelirleri

Ücret gelirlerinde vergileme hakkı hizmet erbabının mukim olduğu Devlete bırakılmıştır. Ancak, hizmetin diğer Devlette icra edilmesi ve aşağıda genel olarak belirtilen koşullardan birisinin diğer Devlette yerine gelmesi durumda vergileme bu diğer Devlette de bu Devletin iç mevzuatı çerçevesinde yapılacaktır. Bu koşullar Anlaşmalarda;

-Ücret geliri elde edenlerin diğer Devlette toplam 183 günü aşacak şekilde bulunmaları; veya

-Kendilerine yapılan ödemelerin diğer Devlette mukim olan işverenlerce yapılması; veya

-Kendilerine yapılan ödemelerin işverenin diğer Devlette sahip olduğu bir işyerinden veya sabit yerden yapılması olarak yer almaktadır.

Diğer taraftan, yukarıda belirtilen 183 günlük sürenin hesaplanmasında anlaşmalarda mali yıl/takvim yılı/herhangi bir kesintisiz 12 aylık dönem gibi kriterlerden birisi yer aldığından, ilgili anlaşmaların dikkate alınması gerekmektedir.

Emekli Maaşları

Anlaşmalarda özel sektör emekli maaşları ile kamu sektörü emekli maaşları ayrı ayrı ele alınmaktadır. Yurt dışında özel sektörde belli bir süre çalıştıktan sonra emekliliğe hak kazanan kişiler yönünden, diğer Devlet kaynaklı elde edilen emekli maaşlarının hangi ülkede vergilendirileceği konusu, Anlaşmalara göre değişiklik arz etmektedir. Bazı anlaşmalarda emekli maaşları kişinin mukim olduğu Devlette vergiye tabi tutulurken, bazı anlaşmalarda ödemenin yapıldığı Devlette vergiye tabi tutulmaktadır.

Diğer taraftan, Türk Gelir Vergisi Kanunu'nda (G.V.K. Md.23/13) yabancı ülkelerde bulunan sosyal güvenlik kurumları tarafından ödenen emekli, maluliyet, dul ve yetim aylıkları vergiye tabi tutulmadığından, vergileme hakkı anlaşmalarla Türkiye'ye bırakılsa dahi Türkiye'de bir vergilendirme yapılamayacaktır.

Buna göre, örneğin Almanya'da çalışıp emekli olan bir Türk vatandaşımızın bilahare Türkiye'ye ikamet etmek amacıyla dönmesi durumunda, elde ettiği emekli maaşları vergileme hakkı Türkiye'ye ait olsa dahi yukarıda belirtilen iç mevzuat hükümlerimiz uyarınca Türkiye'de de vergilendirilmeyecektir.

Kamu Görevi Dolayısıyla Elde Edilen Ücret ve Emekli Maaşlarının Vergilendirilmesi

Bir gerçek kişiye kamu görevi karşılığında yapılan ücret ve benzeri ödemeler ile bağlanan emekli maaşlarını vergilendirme yetkisi anlaşmalara göre değişiklik arz etmektedir. Bazı anlaşmalarda bu tür gelirleri ödeyen devlet vergileme hakkına sahip iken, bazı

anlaşmalarda bu gelirleri elde edenlerin mukim oldukları devletin vergileme hakkı bulunmaktadır.
Diğer taraftan, kamu iktisadi kuruluşlarında çalışanların ücret gelirleri ile emekli maaşlarının vergilendirilmesinde, vergileme duruma göre "Bağımlı Faaliyetler", "Müdürlere Yapılan Ödemeler" veya "Emekli Maaşları" ile ilgili madde hükümleri çerçevesinde yapılmaktadır.

Öğretmen ve Öğrenciler

Ülkemizin akdettiği anlaşmaların çoğunda öğretmen ve öğrenciler bir maddede ele alınmışken, bazı anlaşmalarda yalnızca öğrenciler yer almıştır. Öğretmenlerle ilgili özel bir düzenlemenin yer almadığı anlaşmalarda söz konusu kişilerin ücret gelirleri, kamu görevlisi olmaları durumunda "Kamu Görevleri" ile ilgili maddede, kamu görevlisi olmamaları durumunda ise "Ücretlere ilişkin maddede ele alınacaktır.

Diğer Devlette öğretim veya araştırma yapmak amacıyla bulunan öğretmenler, araştırmacılar veya profesörler belli bir süreyle sınırlı olmak üzere (bu süre anlaşmaların çoğunda iki yıl olarak belirlenmiştir) bu Devlette vergilendirilmemektedirler. Ancak bunun için, kendilerine yapılan ödemelerin bulundukları Devletin dışından yapılmış olması gerekmektedir.

Diğer Devlete öğrenim veya mesleki eğitim amacıyla giden öğrenci veya stajyerlerin bu amaca yönelik olarak elde ettikleri gelirler için ise anlaşmalarda genel olarak öngörülen ortak hüküm bunların öğrenim veya mesleki eğitim amacıyla bulundukları Devlette vergilendirilmemeleridir. Ancak bunun için de bu kişilere yapılacak ödemelerin bulundukları Devletin dışından yapılmış olması gerekmektedir.

Diğer Gelirler

Anlaşma maddelerinde ele alınmayan her nevi gelir unsurları bu madde çerçevesinde vergilendirilmektedir. Vergilendirme yetkisi de bazı anlaşmalarda mukim olunan Devlete, bazı anlaşmalarda ise gelirin doğduğu Devlete bırakılmıştır.

Bu maddenin uygulama alanına ikramiye, ödüller, bahis kazançları ve nafakalar gibi anlaşmaların önceki maddelerinde açıkça belirtilmeyen gelirler girmektedir.

Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi

Anlaşmalarda vergileme yetkisinin her iki Devlete de bırakıldığı durumda çifte vergilendirmenin nasıl önleneceği konusu yukarıdaki başlığı taşıyan maddede ele alınmaktadır.

Türkiye'de yerleşik (mukim) olanlar yönünden Anlaşmaya taraf diğer Devlette ödenen vergiler, elde edilen gelir unsurlarına göre bazı anlaşmalarda duruma göre mahsup veya istisna edilirken, bazı anlaşmalarda bütün gelir unsurları için mahsup sistemi benimsenmiştir.

Anlaşmalarda mahsup yönteminin yer aldığı durumda uygulama, Gelir ve Kurumlar Vergisi Kanunlarımızda yer alan "yabancı ülkelerde öden vergilerin mahsubuna ilişkin madde hükümleri çerçevesinde yürütülecektir.

Anlaşmalarda istisna yönteminin yer aldığı durumda uygulama, diğer Devlette Anlaşma hükümleri çerçevesinde ödenen vergiler Türkiye'de vergiden istisna edilmekte, diğer bir ifadeyle yurt dışı gelirleri genel netice hesaplarına intikal ettirilmekle beraber vergi matrahına dahil edilmemektedir. Ancak, bazı anlaşmalarda gelir vergisi yönünden artan oranlı tarifenin uygulanması bakımından vergi matrahına dahil edilebilmektedir.

Ayrım Yapılmaması

Anlaşmalarda diğer Devlette hizmet sunan veya faaliyette bulunan vatandaşların bu diğer Devlette, bu Devletin aynı koşullara sahip vatandaşlarına kıyasla daha değişik veya daha ağır bir vergilemeye ve buna bağlı mükellefiyetlere tabi tutulmayacakları hükme bağlanmıştır.

Yine teşebbüslerin diğer Devlette sahip oldukları işyerlerinin, bu diğer Devletin aynı faaliyetleri yürüten teşebbüslerine kıyasla daha ağır bir vergilemeye tabi tutulmayacakları öngörülmüş, ayrıca ayrım yapmama prensibinin, bir Akit Devletin bir veya birkaç mukimi tarafından doğrudan veya dolaylı olarak, kısmen ya da tamamen sermayesine sahip olunan veya kontrol edilen diğer Akit Devlet teşebbüsleri için de geçerli olduğu belirtilmiştir.

Karşılıklı Anlaşma Usulü

Anlaşmaya taraf Devletlerde mukim olanların, ilgili Anlaşmanın uygulanmasının kendileri bakımından Anlaşma hükümlerine uymadığı kanaatine varmaları halinde, sorunun çözülmesi bakımından durumu mukim oldukları Devletin yetkili makamına iletebilmektedirler. Anlaşmalarda uyrukluk dikkate alınarak bir ayrımcılık yapılmış ise bu durumda başvuru, mukim olunan Devlete değil uyrukluğunu taşıdıkları Devlete yapılacaktır.

Bu şekilde kendisine başvurulan yetkili makam vergilemede hata yapıldığı konusunda mükellefi haklı bulur ise, konuyu diğer Devletin yetkili makamına iletmekte ve sorun yetkili makamlar nezdinde çözülmeye çalışılmaktadır. Taraf Devletlerin yetkili makamları arasında sorunun çözümüne yönelik ulaşılan sonuç mükellefi tatmin ederse sorun giderilmiş olmakta; mükellef sonuçtan memnun kalmaz veya yetkili makamlar sorunun çözümü konusunda uzlaşmaya varamazlar ise konu, vergi tarhiyatının yapıldığı Devletin vergi mahkemesine taşınmaktadır.

Bilgi Değişimi

Çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmalarının bir diğer amacı da vergi kaçakçılığı ve vergiden kaçınmayı önlemek olduğundan, bu madde çerçevesinde yetkili makamlar ihtiyaç duydukları bilgileri diğer Devletin yetkili makamlarından sağlayabilmektedirler. Bu kapsamda Anlaşmaya taraf olan Devletler:

- İki Devlette faaliyet gösteren tam ve dar mükelleflerin işlemleri;
- Diğer Devlette ödenen vergiler veya tahsil edilen gelir unsurları;
- Diğer Devlette sahip olunan varlıklar ve bunların elden çıkarılması,
- Merkez ile işyeri veya ana şirket ile yavru şirketler arasında gelir tahsisine ilişkin bilgiler;
- Bağlı işletmeler arasındaki transfer fiyatlandırmaları;
- Kullanılan belgelerin gerçek olup olmadığı ile belgelerde yazılı tutarların kayıtlarda ne şekilde yer aldığı gibi konularda bilgi değişiminde bulunabilmektedirler.

Anlaşmaların hükümlerine göre, mükellefler hakkında alınan bilgiler gizli tutulmakta ve sadece Anlaşmaların konusuna giren vergilerin uygulanmasıyla görevli kişi veya makamlara verilebilmektedir.

Diplomatlar ve Konsolosluk Memurları

Çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmalarında yer alan hükümlerin bu kişilerin devletler hukukunun genel kuralları veya özel anlaşma hükümlerine göre yararlandıkları vergi ayrıcalıklarını olumsuz yönde etkilemeyeceği bütün anlaşmalarda kaydedilmiştir. Örneğin bir diplomat “Diplomatik İlişkiler Hakkında Viyana Sözleşmesi” çerçevesinde bir vergi imtiyazı elde etmiş ise, çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmaları bu imtiyazı ortadan kaldırmamaktadır.

SONUÇ

Anlaşmaların hükümlerinden yararlanmak isteyenlerin, mukim oldukları Devletin yetkili makamlarından mukimlik belgesi almaları ve bunu ilgili vergi dairesine ibraz etmeleri gerekmektedir. Türkiye’de mukim olanlar yönünden mukimlik belgesi bu aşamada Gelir İdaresi Başkanlığı ve sadece kendi mükellefleri ile sınırlı olmak üzere İstanbul Büyük Mükellefler Vergi Dairesi Başkanlığı tarafından düzenlenmektedir.

Tablo 99: Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları

(02.01.2019 tarihi itibarıyla)							
				Yayımlandığı Resmi Gazete		Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih	
		Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Tarih No	Yürürlük Tarihi		
	1)	Avusturya	03.11.1970	01.08.1973 - 14612	24.09.1973	01.01.1974	
		Avusturya(Revize)	28.03.2008	26.06.2009 - 27270	01.10.2009	01.01.2010	
	2)	Norveç	16.12.1971	21.12.1975 - 15445	30.01.1976	01.01.1977	
		Norveç (Revize)	15.01.2010	28.05.2011 - 27947 **(m.)**	15.06.2011	01.01.2012	
	3)	Güney Kore	24.12.1983	02.10.1985 - 18886	25.03.1986	01.01.1987	
	4)	Ürdün	06.06.1985	15.07.1986 - 19165	03.12.1986	01.01.1987	
	5)	Tunus	02.10.1986	30.09.1987 - 19590	28.12.1987	01.01.1988	
	6)	Romanya	01.07.1986	21.08.1988 - 19906	15.09.1988	01.01.1989	
	7)	Hollanda	27.03.1986	22.08.1988 - 19907	30.09.1988	01.01.1989	
	8)	Pakistan	14.11.1985	26.08.1988 - 19911	08.08.1988	01.01.1989	
	9)	İngiltere	19.02.1986	19.10.1988 - 19964	26.10.1988	01.01.1989	
	10)	Finlandiya	09.05.1986	30.11.1988 - 20005	30.12.1988	01.01.1989	
		Finlandiya (revize)	06.10.2009	24.03.2012 – 28243	04.05.2012	01.01.2013	
	11)	K.K.T.C.	22.12.1987	26.12.1988 - 20031	30.12.1988	01.01.1989	(1)
	12)	Fransa	18.02.1987	10.04.1989 - 20135	01.07.1989	01.01.1990	
	13)	Almanya (Feshedilen)	16.04.1985	09.07.1986 - 19159	30.12.1989	01.01.1990	(2)
		Almanya (Yeni)	19.09.2011	24.01.2012 - 28183	01.08.2012	01.01.2011	
	14)	İsveç	21.01.1988	30.09.1990 - 20651	18.11.1990	01.01.1991	
	15)	Belçika	02.06.1987	15.09.1991 - 20992	08.10.1991	01.01.1992	(3)
	16)	Danimarka	30.05.1991	23.05.1993 - 21589	20.06.1993	01.01.1991	
	17)	İtalya	27.07.1990	09.09.1993 - 21693	01.12.1993	01.01.1994	
	18)	Japonya	08.03.1993	13.11.1994 - 22110	28.12.1994	01.01.1995	
	19)	B.A.E.	29.01.1993	27.12.1994 - 22154	26.12.1994	01.01.1995	(4)
	20)	Macaristan	10.03.1993	25.12.1994 - 22152	09.11.1995	01.01.1993	
	21)	Kazakistan	15.08.1995	08.11.1996 - 22811	18.11.1996	01.01.1997	
	22)	Makedonya	16.06.1995	07.10.1996 - 22780	28.11.1996	01.01.1997	
	23)	Arnavutluk	04.04.1994	05.10.1996 - 22778	26.12.1996	01.01.1997	
	24)	Cezayir	02.08.1994	30.12.1996 - 22863	30.12.1996	01.01.1997	
	25)	Moğolistan	12.09.1995	30.12.1996 - 22863	30.12.1996	01.01.1997	
	26)	Hindistan	31.01.1995	30.12.1996 - 22863	30.12.1996	01.01.1994	
	27)	Malezya	27.09.1994	30.12.1996 - 22863	31.12.1996	01.01.1997	(5)
	28)	Mısır	25.12.1993	30.12.1996 - 22863	31.12.1996	01.01.1997	
	29)	Çin Halk Cum.	23.05.1995	30.12.1996 - 22863	20.01.1997	01.01.1998	
	30)	Polonya	03.11.1993	30.12.1996 - 22863	01.04.1997	01.01.1998	
	31)	Türkmenistan	17.08.1995	13.06.1997 - 23018	24.06.1997	01.01.1998	(6)
	32)	Azerbaycan	09.02.1994	27.06.1997 - 23032	01.09.1997	01.01.1998	
	33)	Bulgaristan	07.07.1994	15.09.1997 - 23111	17.09.1997	01.01.1998	
	34)	Özbekistan	08.05.1996	07.09.1997 - 23103	30.09.1997	01.01.1997	
	35)	A.B.D.	28.03.1996	31.12.1997 - 23217	19.12.1997	01.01.1998	
	36)	Beyaz Rusya	24.07.1996	22.04.1998 - 23321	29.04.1998	01.01.1999	

		Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Resmi Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih	
	37)	Ukrayna	27.11.1996	22.04.1998 - 23321	29.04.1998	01.01.1999	
	38)	İsrail	14.03.1996	24.05.1998 - 23351	27.05.1998	01.01.1999	
	39)	Slovakya	02.04.1997	03.10.1999 - 23835	02.12.1999	01.01.2000	
	40)	Kuveyt	06.10.1997	28.11.1999 - 23890	13.12.1999	01.01.1997	
	41)	Rusya	15.12.1997	17.12.1999 - 23909	31.12.1999	01.01.2000	
	42)	Endonezya	25.02.1997	15.02.2000 - 23965	06.03.2000	01.01.2001	
	43)	Litvanya	24.11.1998	10.05.2000 - 24045	17.05.2000	01.01.2001	
	44)	Hırvatistan	22.09.1997	10.05.2000 - 24045	18.05.2000	01.01.2001	
	45)	Moldova	25.06.1998	25.07.2000 - 24120	28.07.2000	01.01.2001	
	46)	Singapur	09.07.1999	18.07.2001 - 24466	27.08.2001	01.01.2002	(7)
	47)	Kırgızistan	01.07.1999	12.12.2001 - 24611	20.12.2001	01.01.2002	
	48)	Tacikistan	06.05.1996	24.12.2001 - 24620	26.12.2001	01.01.2002	
	49)	Çek Cumhuriyeti	12.11.1999	15.12.2003 - 25317	16.12.2003	01.01.2004	
	50)	İspanya	05.07.2002	18.12.2003 - 25320	18.12.2003	01.01.2004	
	51)	Bangladeş	31.10.1999	15.12.2003 - 25317	23.12.2003	01.01.2004	
	52)	Letonya	03.06.1999	22.12.2003 - 25324	23.12.2003	01.01.2004	
	53)	Slovenya	19.04.2001	23.12.2003 - 25325	23.12.2003	01.01.2004	
	54)	Yunanistan	02.12.2003	02.03.2004 - 25390	05.03.2004	01.01.2005	
	55)	Suriye	06.01.2004	28.06.2004 - 25506	21.08.2004	01.01.2005	
	56)	Tayland	11.04.2002	08.01.2005 - 25694	13.01.2005	01.01.2006	
	57)	Sudan	26.08.2001	17.09.2003 - 25232	31.01.2005	01.01.2006	
	58)	Lüksemburg	09.06.2003	08.01.2005 - 25694	18.01.2005	01.01.2006	(8)
	59)	Estonya	25.08.2003	04.07.2004 - 25512	21.02.2005	01.01.2006	
	60)	İran	17.06.2002	09.10.2003 - 25254	27.02.2005	01.01.2006	
	61)	Fas	07.04.2004	22.06.2005 - 25853	18.07.2006	01.01.2007	
	62)	Lübnan	12.05.2004	17.08.2006 - 26262	21.08.2006	01.01.2007	
	63)	Güney Afrika Cum.	03.03.2005	20.11.2006 - 26352	06.12.2006	01.01.2007	
	64)	Portekiz	11.05.2005	15.12.2006 - 26377	18.12.2006	01.01.2007	
	65)	Sırbistan-Karadağ	12.10.2005	08.08.2007 - 26607	10.08.2007	01.01.2008	(9)
	66)	Etiyopya	02.03.2005	09.08.2007 - 26608	14.08.2007	01.01.2008	
	67)	Bahreyn	14.11.2005	21.08.2007 - 26620	02.09.2007	01.01.2008	
	68)	Katar	25.12.2001	05.02.2008 - 26778	11.02.2008	01.01.2009	
		Katar (revize)	18.12.2016	30.12.2018 - 30641	31.12.2018	01.01.2019	
	69)	Bosna-Hersek	16.02.2005	08.04.2007 - 26487	18.09.2008	01.01.2009	
	70)	Suudi Arabistan *	09.11.2007	03.02.2009 - 27130 **(m.)**	01.04.2009	01.01.2010	
	71)	Gürcistan	21.11.2007	10.02.2010 - 27489	15.02.2010	01.01.2011	
	72)	Umman	31.05.2006	13.03.2010 - 27520	15.03.2010	01.01.2011	(10)
	73)	Yemen	26.10.2005	13.03.2010 - 27520	16.03.2010	01.01.2011	
	74)	İrlanda	24.10.2008	10.08.2010 - 27668	18.08.2010	01.01.2011	
	75)	Yeni Zelanda	22.04.2010	04.07.2011 - 27984 **(m.)**	28.07.2011	01.01.2012	
	76)	Kanada	14.07.2009	29.04.2011 - 27919 **(m.)**	04.05.2011	01.01.2012	
	77)	İsviçre	18.06.2010	12.01.2012 - 28171	08.02.2012	01.01.2013	
	78)	Brezilya	14.03.2005	12.01.2012 -28171	09.10.2012	01.01.2013	
	79)	Avustralya	28.04.2010	21.05.2013 - 28653 **(m.)**	05.06.2013	01.01.2014	
	80)	Malta	14.07.2011	27.04.2013 - 28630	13.06.2013	01.01.2014	

	81)	Meksika	17.12.2013	06.06.2015 - 29378	23.07.2015	01.01.2016	
	82)	Kosova	10.09.2012	28.08.2015 - 29459 **(2.m.)**	15.10.2015	01.01.2016	
	83)	Filipinler	18.03.2009	10.04.2011 – 27901	11.01.2016	01.01.2017	
		Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Resmi Gazete Tarih ve No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih	
	84)	Vietnam	08.07.2014	05.06.2017 – 30087 **(m.)**	09.06.2017	01.01.2018	
	85)	Gambiya	11.02.2014	07.06.2017 – 30089 **(m.)**	26.01.2018	01.01.2019	

(1)	Anlaşmanın 5 inci maddesinin 2 nci fıkrasının (h) bendinin 2 nci fıkrası, 11 inci maddesinin 3 üncü fıkrasının uluslararası bendi ve 14 üncü maddesinin 2 nci fıkrası gereğince bir Akit Devlette vergilendirilmeyecek olan kazanç ve iratlar hakkında 1.1.1987 tarihinden itibaren başlayan vergilendirilme dönemleri için yürürlüğe girmiştir.
(2)	Anlaşmanın deniz ve hava taşımacılığına ilişkin hükümleri 1.1.1983 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Ancak söz konusu Anlaşma feshedilmiş olup, hükümleri 1.1.1990 – 31.12.2010 tarihleri arasındaki vergilendirme dönemleri için uygulanmaktadır.
(3)	Anlaşma, uçakların uluslararası trafikte işletilmesinden sağlanan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren elde edilen gelirler üzerinden alınan vergilere uygulanacaktır. Anlaşmanın "Genel Tanımlar" başlıklı 3 üncü maddesinin 1(h)(ii) fıkrasını, "Bilgi Değişimi" başlıklı 26 ncı ve "Tahsilatta Yardımlaşma" başlıklı 27 nci maddesini değiştiren "Türkiye Cumhuriyeti ile Belçika Krallığı Arasında 2 Haziran 1987 Tarihinde Ankara'da İmzalanan Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 09.07.2013 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 03.08.2018 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.2019 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
(4)	Anlaşma, hava taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen gelirler ile bu kazançlar için açtırılan mevduat hesabı dolayısıyla elde edilen faiz gelirleri için 1.1.1988 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
(5)	Anlaşmanın "Bilgi Değişimi" başlıklı 25 inci maddesini değiştiren "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Malezya Hükümeti Arasında 27 Eylül 1994 Tarihinde Ankara'da İmzalanan Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 17.02.2010 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 25.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri bu tarihten itibaren uygulanmaktadır.
(6)	Anlaşma hükümleri müteahhitlik yönünden 17.08.1995; diğer hükümler yönünden ise 1.1.1998 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
(7)	Anlaşmanın "Bilgi Değişimi" başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren "9 Temmuz 1999 Tarihinde Singapur'da İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti ile Singapur Cumhuriyeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 05.03.2012 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 07.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 07.08.2013 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
(8)	Anlaşmanın "Bilgi Değişimi" başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren "Türkiye Cumhuriyeti ile Lüksemburg Dükalığı Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol" 30.09.2009 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 14.07.2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.2012 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
(9)	Sırbistan ve Karadağ döneminde, 12 Ekim 2005 tarihinde imzalanmış olan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sırbistan ve Karadağ Bakanlar Kurulu Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması" hem Sırbistan hem de Karadağ açısından geçerli olup, Anlaşma hükümleri 01.01.2008 tarihinden bu yana uygulanmaktadır.
(10)	Anlaşma, Gulf Air tarafından uluslararası trafikte hava taşımacılığı işletmesinden elde edilen kazançlar ile işletilen vasıtaların veya bunların işletilmesiyle ilgili menkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
*	"Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında İki Akit Devletin Hava Taşımacılık Teşebbüslerinin Faaliyetleri Dolayısıyla Alınan Vergilerde Karşılıklı Muafiyet Anlaşması" 11.01.1989 tarihinde imzalanmıştır. Anlaşma, 09.08.1990 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.1987 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. Söz konusu Anlaşma, yalnızca Akit Devletler tarafından hava taşımacılık faaliyetleri dolayısıyla alınan vergileri kapsamaktadır.

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı (www.gib.gov.tr)

2.10.2.Denizcilik Anlaşmaları

Denizcilik anlaşmaları ile;

- Deniz taşımacılığı,
- Filo yönetimi,
- Liman inşası ve bakımı,
- Gemi adamı ve PSC eğitimi,
- Düzenli hat kurulması,
- Klas kuruluşları arasında iş birliği,
- Deniz ve kıyı çevre koruması vs. alanlarında iş birliği,
- Deniz ticaretinin önündeki engellerin kaldırılması,
- Denizcilik konularında görüşmelerde bulunularak sorunların çözülmesi için bir platformun oluşturulması,
- Ülkelerin denizcilik alanında kendi uzmanlıklarını diğer tarafa aktarmasına imkân sağlaması,

Konularında iş birliğine mekanizmaları oluşturulmaktadır.

Söz konusu anlaşmalar ile iki ülke limanlarında bürokrasinin azaltılması, Tarafların deniz kazalarında, kendi gemilerine uyguladıkları muamelenin aynısını diğer ülke gemilerine de uygulanması, gemiadamı belgelerinin karşılıklı tanınması ve gemiadamlarına diğer ülke limanlarında vizesiz karaya çıkma hakkı tanınmaktadır.

Denizcilik anlaşmaları, imzacı tarafların özel sektörü için çerçeve anlaşmaları olup, ülkeler arasında denizcilik ilişkilerinin de yasal zeminini oluşturmaktadır. Toplam 53 ülkeyle imzalanan denizcilik anlaşması bulunmakta olup, 49 tanesi yürürlükte, 5 adedinin ise onay süreci devam etmektedir.

Tablo 100: İkili Denizcilik Anlaşmaları

Sıra No.	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı
1	Deniz Taşımacılığına İlişkin Türkiye Tunus Anlaşması	32824	20340
2	İtalya ile Derince Trieste Limanları Arasında Ro Ro gemilerinde 12'den fazla yolcu taşınmasına imkân veren Anlaşma	31921	19469
3	İtalya (Nota Teatisi) yoluyla Geçici Denizcilik Anlaşması	35245	22678
4	Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	32669	20191
5	Samsun ve Köstence Arasında Direkt Feribot Hattının Oluşturulması İle İlgili Mutabakat Zaptı	35971	23383
6	Türkiye Cumhuriyeti Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanlığı ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İş birliği Protokolü	36777	24164
7	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	38399	27756

8	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Sosyalist Halk Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine Dair Anlaşma	32028	19568
9	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	36876	24262
10	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	40728	27984
11	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	31837	19387
12	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İş birliği Anlaşması	38171	25511
13	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticareti Anlaşması	38997	26312
14	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cezayir Demokratik ve Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma	36096	23507
15	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	33972	21454
16	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	35375	22809
17	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	34849	22298
18	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Hırvatistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	
19	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	32585	20122
20	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması	35596	23020
21	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	37714	25068
22	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Letonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	38098	25440
23	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Cumhuriyeti Arasında Denizcilik ve Deniz Nakliyatı Alanlarında İşbirliğine Dair Anlaşma	27714	15414
24	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Deniz Nakliyatı Ortak Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	29061	16707
25	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Türkiye-Libya Ortak Gemi İnşa ve Onarım Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	29061	16707
26	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Litvanya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında 11 Temmuz 1994 tarihinde Vilnius'da imzalanan Denizcilik Anlaşması	38067	25409

27	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	38102	25443
28	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mısır Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	32504	20032
29	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	40891	28142
30	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karadeniz de Türk ve Romen Limanları Arasında Doğrudan Bağlantıların Kurulmasına İlişkin Anlaşma	30242	17842
31	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Köstence İstanbul ve Trabzon Arasında Ro Ro gemilerinde Yolcu ve Motorlu Araçların Taşınmasına Dair Anlaşma	31533	19094
32	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Açık Denizlere Giden Gemilerin Mürettebat Üyelerinin Sertifikalarının Karşılıklı Tanınması	38120	25461
33	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında imzalanan Karadeniz de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	38162	25459
34	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	39917	27200
35	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Alanında Arama-Kurtarma Anlaşması	40485	27848
36	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	40729	27985
37	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	25486	13323
38	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkmenistan Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	35787	23209
39	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Türkiye Cumhuriyeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşmasına Değişiklik Getiren Protokol	38088	25430
40	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşması	35549	22974
41	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Hindistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	32593	20120
42	Türkiye Cumhuriyeti ile Ürdün Haşimi Krallığı arasında Denizcilik Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	
43	Türkiye Cumhuriyeti ile Endonezya Cumhuriyeti arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	

44	Türkiye Cumhuriyeti ile Fas Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasına Dair Anlaşma	31950	19495
45	Türkiye Cumhuriyeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında Denizde Arama ve Kurtarma Konusunda Anlaşma	35644	23068
46	Türkiye Cumhuriyeti ile Malezya Hükümeti Arasındaki Deniz Ulaşımına İlişkin Anlaşma	30838	18422
47	Türkiye Cumhuriyeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Arasında Ticari Gemicilik Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	
48	Türkiye Cumhuriyeti ile Rusya Federasyonu arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	
49	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Koordine Edilmesi ve Düzenlenmesi için Anlaşma	31562	19122
50	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı arasında Deniz Ulaştırmasında İşbirliği Anlaşması	40599	27857
51	Türkiye Cumhuriyeti ile Yemen Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	40662	27919
52	Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	37090	24466
53	Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Gemiadamlarına Sağlık Raporlarının Düzenlenmesine İlişkin Protokol	39309	26614

Kaynak : Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DENİZ TURİZMİ

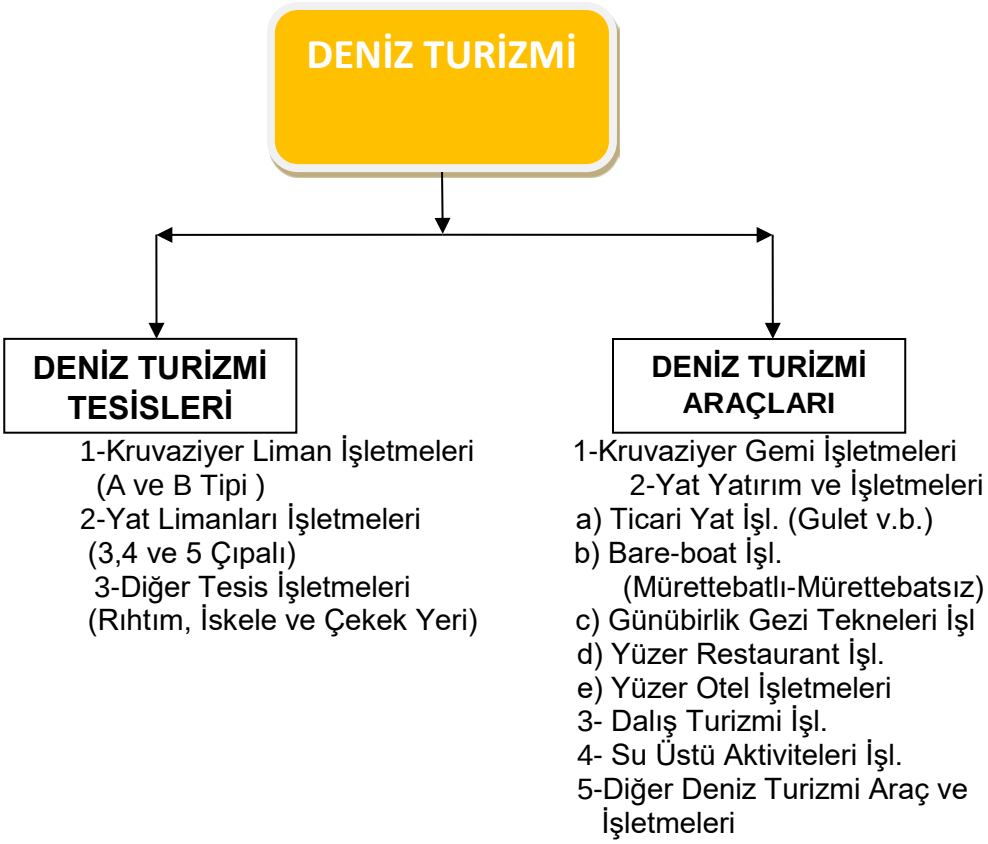
2.11.DENİZ TURİZMİ

2.11.1.Deniz Turizminin Tanıtımı

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile, onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri DENİZ TURİZMİ olarak tanımlanmaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de Deniz Turizmi, talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisidir.

Deniz Turizmi özetle aşağıdaki 2 bileşenden oluşmaktadır



Ülkemizde Deniz Turizmi gelirleri, turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır.
2002 Yılında; US $ 1,9 Milyar olan Deniz Turizmi gelirimiz,
2014 Yılında US $ 6,8 Milyar a ulaşmıştır.
Ancak 2015, 2016 ve 2017 yıllarında yaşanan global kriz sebebiyle;
2017 yılında US $ 3,2 Milyar gerilemiştir.
2018 yılında gelirimiz; US $ 5,9 Milyar a ulaşmıştır.

Deniz Turizmi alanında kamuya ve sektöre karşı en ilgili ve yetkili kuruluş, yasayla belirlenen sorumlulukları çerçevesinde Deniz Ticaret Odası'dır.

Yine çok eski yıllarda başlayan dalış turizmi, teknolojik gelişmeye paralel olarak su üstü sporlarının da eklenmesiyle önemli bir turizm sektörü haline gelmiştir. Günübirlik teknelerimiz ise, özellikle turizm merkezlerimizde sayıları binlerle ifade edilen bir filo oluşturmuştur.

Tüm bu sektörlerimizin, özellikle Antalya, Muğla (Fethiye, Marmaris, Bodrum) ve İzmir sahil şeridinde hızla gelişimi sonucunda yürürlükteki Yat Turizmi Yönetmeliği'nin sektörün ihtiyaçlarına cevap veremeyecek hale gelmesi sebebiyle Deniz Turizmi Sektörü, Kültür ve

Turizm Bakanlığı ile işbirliği içinde hazırlamış olduğu 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun Deniz Turizmi ile ilgili maddelerinde yapılması istenen değişiklik taslağı 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete'de Yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Turizm Teşvik Kanunu İle;

1- "Yat Turizmi" olan sektörün adı "Deniz Turizmi" olarak değişmiş ve genişlemiştir.

2- "Kruvaziyer Gemileri" ve "Kruvaziyer Limanları" kanun kapsamına alınmıştır.

3- "Günübirlik Gezi Tekneciliği" Kanun kapsamına girmiştir.

4- Yabancı bayraklı yatların (kruvaziyer gemilerin) karasularımızda kalma süreleri 2 yıldan 5 yıla çıkartılmıştır.

4/8/1983 Tarih ve 18125 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Yat Turizmi Yönetmeliği" günümüzde Deniz Turizmi'nin hızlı gelişimi ve meslek dallarının çeşitlenmesi ve bahsekonu Turizm Teşvik Kanununun değişmesi sonucu yetersiz kalması sebebiyle Kültür ve Turizm Bakanlığı koordinasyonunda diğer kamu ve sektör temsilcileri ve Odamızca "Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı" çalışmaları tamamlanarak "Deniz Turizmi Yönetmeliği 24.07.2009 Tarih ve 27298 (Asıl) Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye Deniz Turizmi Sektörünün Güçlü Yanları

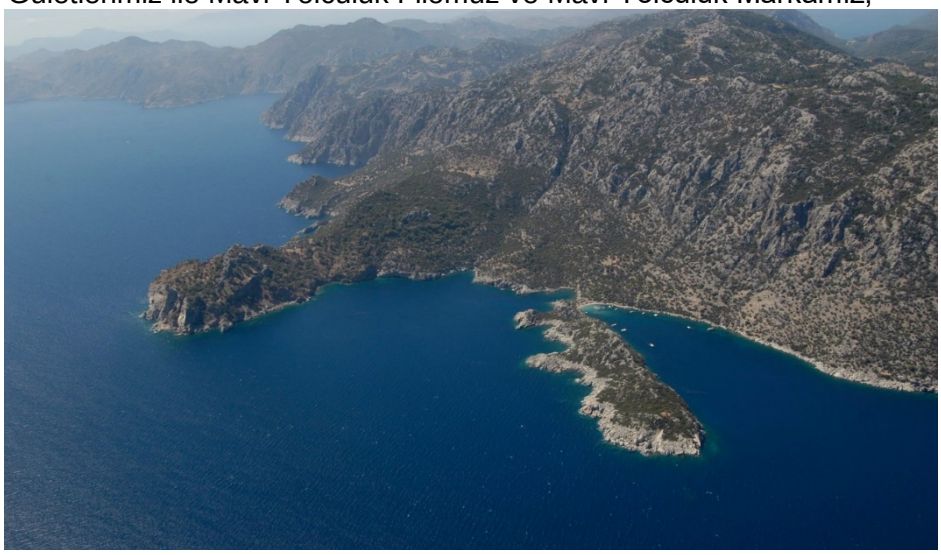
Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de Deniz Turizmi, talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisidir

Ülkemizin, Deniz Turizmi Sektöründe diğer komşu ülkeler ile rekabet edilebilir en büyük özellikleri aşağıda sıralanmaktadır.

(*)

1) Aynı anda 4 mevsimin yaşanması ve kış sezonunda 15 derecenin altına inmeyen deniz sıcaklığı,
2) Akdeniz'in en temiz ve güvenli deniz alanları,
3) Dağların denize dik inmesinden kaynaklanan girintili, çıkıntılı doğal korumalı koy-körfezler,
4) Kıyılarımız arkasında Sualtı- Antik Kentler ile deniz altı liman- yapı kalıntıları ve arkeolojik değerler,
5) Dalış Turizmi açısından antik çağlardan günümüze çok değerli bilgiler taşıyan arkeolojik eser kalıntıları ve birçok gemi batığı,

6) Koyların yakınlarında otantik köyler ve konuksever halkımız,
7) Havaalanı, hastane ve alışveriş merkezleri gibi yerlere kısa sürede ulaşım,
8) Dünyada benzeri olmayan Akdeniz Ahşap Tekne Yapım Teknikleri ile yapılmış Guletlerimiz ile Mavi Yolculuk Filomuz ve Mavi Yolculuk Markamız,



9) Koyları kısa süreli günübirlik gezmek isteyenler için her bölgede sayıları yüzlerce olan bölgeye özgü günübirlik gezi teknelerimiz,
10) Çeşitli su üstü faaliyetlerinin profesyonel anlamda yapılmasına uygun, bol rüzgârlı bölgelerimiz,

11) Dünyada ölçeğinde her gelir grubuna hitap edecek fiyat politikamız,
12) Yeni teknolojiler ile donatılmış yat limanlarımız ve yat çekek yerlerimiz,
13) Tehlikeli deniz memelilerinin olmadığı güvenli sular,
14) Tsunami, kasırga gibi sahillerde ağır tahribat yaratan, can ve mal emniyetini tehdit eden doğal olaylarının yaşanmadığı güvenli iklim,
15) Yılın 12 ayı hizmete elverişli turizm bölgelerimiz,
16) Teknelerin, katı-sıvı atıklarını denizde ve kıyıda alabilecek atık alım sistemleri,

Şeklindedir.

2.11.2.Örgütlenme

Deniz Turizmi Sektörü, 1982 yılında Türkiye genelinde kurulan İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası bünyesinde örgütlenmiş; 1986 yılında Antalya, 1988 yılında İzmir, 1990 yılında Deniz Ticaret Odası Muğla Şubesi olarak Bodrum'da faaliyete geçmiş olup, Sektörün gelişimine paralel olarak, 1996 yılında Marmaris ve 1998 yılında Fethiye Şubeleri kurulmuştur. Ayrıca DTO bünyesinde Yat İşletmeleri (7145), Marina İşletmeleri (7194), Sualtı ve Suüstü Sporları (7198) Meslek Komiteleri oluşturulmuş, 14 Ocak 2008 tarihinde yayınlanan Odalarda Mesleklerin Gruplandırılması Rehberi (NACE Rev.2) uyarınca İMEAK Deniz Ticaret Odası üyelerinin 6 haneli NACE kodları belirlenerek, Odamız Meslek Grupları yeniden yapılandırılmıştır.

Bu çerçevede İMEAK DTO bünyesinde Deniz Turizmi Sektörü ile ilgili Meslek Komiteleri;

14 No'lu Hernevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gezi İşletmeciliği,
38 No'lu Yat İşletmeciliği,
39 No'lu Gezi Tekneleri İşletmeciliği,
45 No'lu Marina İşletmeciliği,
46 No'lu Dalış Turizmi Faaliyetleri,
48 No'lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri,

Şeklinde yeniden düzenlenerek, ilgili meslek komitesi sayısı altıya çıkartılmıştır.

2.11.3.Deniz Turizmi Çalışma Grubu

90'lı yıllardan itibaren, öncelikle yat turizminin müteakiben de diğer deniz turizm unsurlarının ülke ekonomisine yaptığı katkılar göz ününe alınarak ve bu konudaki sorun , çözüm ve ihtiyaçlara daha güçlü bir platformda karar verme ilkesiyle Deniz Turizminin ağırlıkta olduğu Şubelerin ve Meslek Komiteleri'nin Başkanları'nın ve iştirakleriyle Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı'nın yönetiminde "Deniz Turizmi Çalışma Grubu" kurulmasına karar verilmiştir.

Deniz Ticaret Odası bünyesinde yapılanan Deniz Turizmi Çalışma Grubu, Yönetim Kurulu Başkanlığımızın onayı ile 20 Aralık 2000 tarihinde çalışmalarına başlamıştır. Deniz Turizmi Çalışma Grubu; Merkez, Antalya, Bodrum, Fethiye, İzmir, İskenderun, Marmaris Şube Başkanları ile Hernevi Turistik Yolcu Taşımacılığı İşletmeleri, Yat İşletmeleri, Günübirlik Gezi Tekneleri İşletmeleri, Marina İşletmeleri, Dalış Turizmi İşletmeleri, Su Üstü Aktiviteleri İşletmeleri Meslek Komiteleri Başkanlarından oluşmaktadır. Deniz Turizmi Çalışma Grubu, Deniz Ticaret Odası adına Deniz Turizmini etkin bir şekilde temsil etmektedir.

Deniz Turizmi Çalışma Grubu'nun en belirgin başarısı, Denizcilik Sektörü içinde ve değişik platformlarda yeterince dile getirilemeyen ve özellikle Kamu sektöründe hiç yer bulamamış "**Deniz Turizmi**" kavramını tanımlamak ve yerleştirmek olmuştur.

Özellikle son dönemlerde ilgili Bakanlıklar ve Müsteşarlıklar nezdinde gerçekleştirilen toplantılarda Deniz Turizmi kavramı, Türkiye turizminin en önemli yapıtaşlarından biri olarak kabul edilmiş olup, Deniz Ticaret Odası Deniz Turizmi Sektöründe yetkili kuruluş olmuştur.

2.11.4.2018 Yılında Genel Görünüm

Bugüne kadar, Deniz turizmindeki gelişmeler insanların denizden yararlanma imkanlarını arttırmış ve çeşitlendirmiştir. Önceleri elit bir kitlenin spor, denize dönük eğlence ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık uluslararası turizm hareketlerinin bir parçası haline gelmiştir.

Dünya yat turizminin odaklaştığı önemli bölgelerden biri olan Akdeniz çanağı gerek ticari gerekse amatör yatçılar için de cazibesini her geçen gün arttırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler Akdeniz'in en temiz ve en güzel kıyılarına sahip tarihten izler taşıyan bozulmamış koylara sahip ülkemizi de olumlu yönde etkilemiştir.

Ülkemizde 80'li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisi ile genel turizm sektörü içerisinde önemli yer tutmaktadır.

Küçük teknelerle günübirlik geziler veya kısa yatılı geziler şeklinde başlayan Yatçılık Türkiye'de diğer turizm çeşitlerine oranla uzun bir geçmişe sahip olmasına rağmen son on yılda kitle turizminin bir parçası olarak binlerce yatlık filo halinde hızlı bir gelişme göstermiştir. Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen ahşap yatlarımızın (guletlerimiz) oluşturduğu Mavi Yolculuk filomuz dünyada ilk ve tek olup, Mavi Yolculuk ülkemizin dünya turizmine hediye ettiği özgün bir turizm dalı olmuştur.

Yat yatırım ve işletmeleri, yat limanı yatırım ve işletmeleri sportif amaçlarla yapılan aletli dalış aktiviteleri, su sporları, amatör denizciliğe ilişkin faaliyetler ve deniz araçlarıyla yapılan günübirlik geziler bünyesinde toplayan deniz turizmi hizmet ticareti uluslararası alanda kapasitesini her geçen gün arttırmaktadır.

Turizmi Teşvik Kanunu ve bu kanuna paralel olarak Yat Turizmi Yönetmeliği yerine Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayımlanarak yürürlüğe giren "Deniz Turizmi Yönetmeliği"nin sağladığı ortamda gelişen deniz turizmi turizm girdilerinde yaklaşık %20'lik paya sahip bir sektör haline gelmiştir.

03.02.2017 tarih ve 29968 Sayılı (Asıl) Resmî Gazete yayımlanan 2017/9759 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile KDV %1'e, ÖTV ise %0' a indirilmiştir. 2018 Yılında 6198 adet Yabancı Bayraklı Yat, Türk Bayrağına geçmiştir.

Tablo 101: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI'NDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI					
				KAPASİTE	
Sayı	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1	Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası/AYDIN	310	-
2	Ataköy Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Ataköy/İSTANBUL	1.040	60
3	G-Marina Kemer	3 Çıpalı Yat Limanı	Kemer /ANTALYA	150	150
4	Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris/MUĞLA	676	122
5	Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	121	-
6	Setur Antalya Marina	3 Çıpalı Yat Liman	ANTALYA	200	150
7	Kumlubükü Yat Clup	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	10	-
8	Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Bodrum/MUĞLA	455	100
9	Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye / MUĞLA	230	-
10	Milta Bodrum Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	425	50
11	My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	67	15
12	D-Marin Didim Marina	5 çıpalı YatLimanı	Didim / AYDIN	576	600
13	D-Marin Port Göcek Marina	3 çıpalı Yat limanı	Fethiye /MUĞLA	379	-
14	Alaçatı Yat limanı	3 çıpalı YatLimanı	Çeşme / İZMİR	260	100
15	Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye/ MUĞLA	116	200
16	Yalova Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	YALOVA	240	80
17	Alanya Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Alanya/ANTALYA	287	160
18	Teos Marina	5 Çıpalı Yat Liman	Seferihisar/İZMİR	480	80
19	Port Iasos	Rıhtım ve İskele	Milas/ MUĞLA	100	-
20	Skopea Marina	Rıhtım ve İskele	Fethiye/MUĞLA	80	-
21	Marmaris Adaköy Marina	Rıhtım ve İskele	Marmaris/MUĞLA	33	-
22	Çeşme Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	377	100
23	West İstanbul Marina	4 Çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü/ İSTANBUL	600	370
-24	Ayvalık Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Ayvalık/BALIKESİR	200	150
25	Mersin YatLimanı	5 Çıpalı Yat Liman	Mersin	500	500
26	Güllük Yat Marin	Rıhtım ve İskele	Milas / MUĞLA	270	-
27	Gökova Ören Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Milas/ MUĞLA	416	**130**
			TOPLAM	**8598**	**3.117**
			GENEL TOPLAM	**11.715**	

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI'NDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ					
				KAPASİTE	
Sayı	**LİMAN ADI**	**TÜRÜ**	**BULUNDUĞU İL**	**DENİZDE**	**KARADA**
1	Ayvalık Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Ayvalık / BALIKESİR	-	140
2	Yat Lift Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum / MUĞLA		400
3	Ağanlar Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum / MUĞLA	**-**	200
4	Göcek Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Fethiye /MUĞLA		156
5	Neta Marina Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum / MUĞLA		21
6	Ege Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Milas/MUĞLA		50
			TOPLAM	**0**	**967**
			GENEL TOPLAM	**967**	

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI'NDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANLARI					
				KAPASİTE	
Sayı	**LİMAN ADI**	**TÜRÜ**	**BULUNDUĞU İL**	**DENİZDE**	**KARADA**
1	Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis / MUĞLA	40	12
2	Meersea Körmen Yat Limanı	Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
3	Kalkedon Marina	Tali Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	200	200
4	Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu / İSTANBUL	1.000	100
5	Mandalya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas / MUĞLA	50	-
6	Palmarina Bodrum Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	710	140
7	Martı Marina	4 Çıpalı Yat Limanı	Marmaris/ MUĞLA	306	70
8	Tümsağ Kumkuyu Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Erdemli/ MERSİN	200	200
			TOPLAM	**2.752**	**778**
			GENEL TOPLAM	**3.530**	

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI'NDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ					
				KAPASİTE	
Sayı	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
			TOPLAM		0
			GENEL TOPLAM	0	

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI'NDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM YATIRIMI BELGELİ KRUVAZİYER GEMİ LİMANLARI					
				KAPASİTE	
Sayı	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1	Salıpazarı Kruvaziyer Limanı	B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı	Salıpazarı/ İSTANBUL		
			TOPLAM	0	0
			GENEL TOPLAM	0	

Veriler 25.03.2019 tarihi itibariyledir.

	Tesis Sayısı	Kapasitesi
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI VE RIHTIM- İSKELELER:	27	11.715
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ:	6	967
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANI VE RIHTIM-İSKELELER:	8	3.530
TURİZM YATIRIMI BELGELİ KRUVAZİYER GEMİ LİMANI :	1	-
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ:		
DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ GENEL TOPLAMI	**42**	**16.212**

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Deniz Turizmi Envanteri (2018)

A) DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ

Kruvaziyer/Yolcu Limanları	**12 Adet**
Yat Limanları KTB Bakanlıktan Belgeli	**41 Adet**
Bakanlıktan Belgesiz ve Diğer Yat Limanı,İskele,Rıhtım **v.b.**	**42 Adet**

B) DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI

Yatlar (Guletler v.b.)		**1571 Adet**
Bare-Boat (KTB İzinli Yabancı Bayraklı)		**220 Adet**
Günübirlik Gezi Tekneleri		**2155 Adet**
Yüzer Restourant		**46 Adet**
Dalabilir Deniz Turizmi Aracı		**2 Adet**
İçsular Gezi Teknesi	(yaklaşık)	**1000 Adet**
Dalış İşletmeleri		**263 Adet**
Su üstü İşletmeleri		**697 Adet**

Ancak, 2015-2016 yıllarında dünyada yaşanan siyasi ve ekonomik kriz ile birlikte Ortadoğu savaş tehdidi, Ülkemiz Turizmini olumsuz etkilemiştir. Bu etki, 2017 ve 2018 yılında da devam etmiştir.

2006-2014 yıllarında "Deniz Turizmi"nde sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki deniz turizmi payının arttırılabilmesi için sektörün teşvikler ile desteklenmesi, yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir.

Ülkemiz Deniz Turizminin Gelecekte İstenilen Seviyeye Ulaştırabilmek için;

-İlgili Kamu Kurum ve Kuruluşlarca yapılan Marka Kentler, Marka Destinasyonlar çalışmaları kapsamında Mavi Yolculuğun Marka Destinasyonlar kapsamına alınmasının sağlanması,

-Deniz Turizmi Araçlarının Yenilenmesi için Teşvik Edilmesi Sağlanarak, Bölgeye Özgü tek tip geleneksel tekne tipinin devamlılığının sağlanması,

-Uluslararası Kruvaziyer Gemi İşletmelerinin rotalarının tekrar ülkemize çevrilmesinin sağlanması için Kruvaziyer Teşviklerin; Kruvaziyer Liman ve Acenta'ya sağlanarak dolaylı olarak liman hizmet ücretleri indirim teşviğinden yabancı kruvaziyer gemi işletenlerin de yararlanması ve ülkemiz kruvaziyer limanlarının tercih edilebilirliğinin arttırılması, Akdeniz çanağından rekabet gücünün sağlanması,

-Mavi Yolculuk Güzergahlarında Yer Alan Doğal Koyların Yapılaşmaya karşı Korunma altına alınarak, Sürdürülebilir Deniz Turizmi için Kıyı Alan Yönetim Sisteminin kurulması,

-2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu yeniden revize edilerek teşvik maddelerinin içeriğinin genişletilmesi ve uygulanabilirliğinin sağlanması,

--Atık alım tesislerinin tüm kıyı bölgelerinde planlanarak kapasite ile orantılı arttırılması,

-Mevcut çekek yerlerinin bir an önce ruhsatlandırılması ve yeni çekek yerlerinin açılması,

-Koylarımızın mevcut taşıma kapasitesi, Yat Limanlarımızınn Doluluk Oranı ve Akdeniz-Ege Yat Trafiği göz önüne alınarak, yeni Yat Limanı yatırım planlaması yapılması, Arz-Talep (Tekne-Yat Bağlama İhtiyacı) Doğrultusunda Yatırım ve İşletim Analizi yapılması,

-Deniz Kültürünün geliştirilmesi, seri üretim tekne için teşvik desteği sağlanması, kişi başına düşen rekreasyonel tekne sayısı arttırılması,

Hususları Sürdürülebilir Deniz Turizmi İçin Önceliklerimiz arasında yer almaktadır.

2.11.5. Deniz Turizminin Unsurları

2.11.5.1.Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği

Akdeniz Çanağı'nda dolaşan toplam yat sayısı günümüzde yaklaşık 1 milyona ulaşmıştır.

Ülkemize gelen turistler, "bareboat" (mürettebatlı-mürettebatsız) tekneler kiralayarak kıyılarımızda gezinti yapma imkânına sahiptir. Mürettebatlı teknelerin büyük bir kısmı olan "gulet"ler ise ülkemize özgü bir seyahat ve tatil türü olan "Mavi Yolculuk" turizmini yaratmıştır. Bu konuda; gerek turistlerin can ve mal güvenliği gerek deniz kirliliği gerekse haksız rekabetin önlenmesi ve mavi yolculuğun geleceğinin güvence altına alınması için ciddi bir kontrol sistemine ve yeni uygulanabilir kurallara ihtiyaç vardır. Yat işletmeciliği özendirilmeli ve gerekli mevzuat alt yapısı oluşturulşmalıdır.

Türkiye Akdeniz de en önemli 7 yat caharter rotası içinde yer almakta olup, bu Rotalar;
-Güney Fransa (Monoco, Cannes)
-İtalya ve Sardina,
-İspanya ve Blear Adaları (İbiza, Mallorca, Minorca)
- Malta ve Sicilya
- Hırvatistan ve Montenegro
- Yunanistan ve Adaları (Santorini, Mykanos)
-Türkiye ve Güney Sahilleri (Bodrum, Marmaris, Fethiye ve Antalya)

Şeklindedir. Rekabet ettiğimiz, Yunanistan ve Hırvatistan gibi ülkelerin yanında ülkemizin bulunduğu konum, tarihi ve kültürel zenginlikle birlikte yat limanı hizmet kalitemizin yüksekliği nedeniyle bu ülkeleri geride bırakmakta, kışlamada en cok tercih edilen ülke konumunda hızla ilerlemektedir.

Ayrıca, ülkemize özgü bir turizm dalı olan Mavi Yolculuk geleneksel ahşap bodrum tipinde inşaa edilmiş, seyir süresi 3-7 gün arasında değişen Bodrum- Antalya arasındaki koylarda bir mavi yolculuk serüvenidir.

Yıllar	Yatırım Belgeli-		Tablo 102: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yatlar					
			Yerli Yatlar		Bakanlık tarafından belgelendirilen Yabancı Yatlar		Toplam İşletme Belgeli	
	Yat-Yachts	Yatak-Beds	Yat-Yachts	Yatak-Beds	Yat-Yachts	Yatak-Beds	Yat-Yachts	Yatak-Beds
1989	510	4.900	544	4.964	623	4.394	1.167	9.358
1990	378	3.986	441	4.365	583	4.102	1.024	8.467
1991	397	4.281	460	4.559	403	2.846	863	7.405
1992	390	4.121	481	4.971	525	3.609	1.006	8.580
1993	400	4.253	474	5.034	553	3.732	1.027	8.766
1994	328	3.565	524	5.401	498	3.243	1.022	8.644
1995	336	3.655	547	5.567	412	2.616	959	8.183
1996	324	3.628	585	5.905	398	2.542	983	8.447
1997	321	3.605	606	6.071	393	2.470	999	8.550
1998	322	3.628	618	6.100	414	2.557	1.032	8.579
1999	323	3.625	612	6.013	410	2.573	1.022	8.586
2000	325	3.642	617	6.022	455	2.856	1.072	8.878
2001	307	3.551	821	7.404	480	2.977	1.301	10.381
2002	234	2.645	725	6.774	369	2.457	1.094	9.231
2003	234	2.645	725	6.905	333	2.329	1.058	9.234
2004	148	1.532	720	6.640	294	2.110	1.014	8.750
2005	97	874	723	6.394	345	2.486	1.068	8.880
2006	19	235	666	5.398	395	2.764	1.061	8.162
2007	19	235	845	6.764	381	2.748	1.133	9.512
2008	10	139	990	8.051	431	3.116	1.421	11.167
2009	10	139	964	7.841	433	3.191	1.397	11.032
2010	3	46	521	4.851	438	3.240	959	8.091
2011	4	48	992	10.292	868	7.199	1.860	17.491
2012	-	-	1.246	13.203	829	6.567	2.075	19.770
2013	-	-	1.529	15.312	871	6.911	2.400	22.223
2014	-	-	1.529	15.312	838	6.674	2.367	21.986
2015	-	-	1.529	15.312	826	6.626	2.355	21.938
2016	-	-	1.537	15.994	608	5.100	2.146	21.130
2017	1	26	1.542	16.055	314	2.555	1.856	18.610
2018	-	-	1.571	16.124	220	2.043	1.791	18.197

Tablo 103: Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine Ve Yıllara Göre Dağılımı

	2015		2016		2017		
BANDIRA	TC	OP	TC	OP	TC	OP	Flag
ALMANYA	184	234	94	307	46	211	Germany
AVUSTURYA	17	41	31	44	13	36	Austria
BELÇİKA	4	39	2	34	2	29	Belgium
DANİMARKA	-	17	1	17	-	14	Denmark
FİNLANDİYA	4	19	2	15	1	12	Finland
FRANSA	182	106	33	118	22	55	France
HOLLANDA	86	76	59	117	36	111	Netherlands
İNGİLTERE	326	866	69	930	36	824	U.Kingdom
İRLANDA	1	6	-	3	-	2	Ireland
İSPANYA	-	13	-	6	-	5	Spain
İSVEÇ	1	31	-	16	2	24	Sweden
İTALYA	4	95	1	78	-	62	Italy
LÜKSEMBURG	5	6	4	4	6	1	Luxembourg
PORTEKİZ	5	4	3	-	2	1	Portugal
YUNANİSTAN	378	70	274	72	315	35	Greece
ÇEK CUM.	-	-	1	-	-	1	Czech Rep.
İSVİÇRE	2	69	-	65	-	46	Switzerland
İZLANDA	-	-	-	1	-	-	Iceland
MACARİSTAN	1	1	-	2	1	5	Hungary
NORVEÇ	4	15	-	9	-	7	Norway
A.B.D.	228	3 557	169	4 402	53	2 113	U.S.A
AVUSTRALYA	8	44	4	45	2	35	Australia
JAPONYA	-	-	-	-	-	1	Japan
KANADA	2	18	-	18	-	15	Canada
MEKSİKA	-	1	-	-	-	-	Mexico
YENİ ZELLANDA	4	31	-	7	-	13	New Zealand
SIRBİSTAN	-	-	-	1	-	2	Serbia
MALTA	114	102	57	86	61	93	Malta
İSRAİL	-	29	1	20	1	17	Israel
DİĞER	157	607	72	563	104	586	Others
YABANCI TOPLAM	**1 717**	**6 097**	**877**	**6 980**	**703**	**4 356**	**T. Foreign**
TÜRK	**2 371**	**397**	**3 269**	**505**	**3 295**	**2 300**	**Turkey**
GENEL TOPLAM	**4 088**	**6 494**	**4 146**	**7 485**	**3 998**	**6 656**	**Grand Total**

Sarı Bayraklı Yat : Yabancı bir ülkeden, bir başka ülkenin limanına giriş yapmakta olan yatlara Sarı Bayraklı Yat denmektedir.
Flag Q Yatchs : Which come a foreign country and arrived in another countries ports.

T : Ticari **Ö : Özel**
C : Commercial **P : Private**

Kaynak:Kültür ve Turizm Bakanlığı

2014 yılında; 40.350 adede ulaşan Seyir İzin Belgesi Satışı,

2018 yılında ise; 29.224 adet Seyir İzin Belgesi satışı yapılmış olup, bu düşüşün sebebi, sözleşmesi biten Yabancı Bayraklı, Yabancı Uyruklu Yatçıların Türk Yat Limanlarından ayrılması ve Türk Sahipli Yabancı Bayraklı Yatların Türk Bayrağına geçişidir.

Deniz Turizmi Tesisleri Yatırım Ve İşletmeciliği

2.11.5.2.Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği

İtalya'nın 6500 km. uzunluğundaki kıyılarında 379, İspanya'nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 356, Hırvatistan'ın 5835 km uzunluğundaki kıyılarında 159 adet yat limanı varken, 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 83 adet yat bağlama yeri bulunmaktadır.

Dünya genelinde 19.000 adet yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5000 adet yat limanı mevcuttur.

Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibariyle 25 adet marina varken, 2018 Yılı sonu itibariyle bu rakkam 83 adete (41'i Bakanlıktan Belgeli Yat Limanı) ulaşmıştır.

Ataköy Marina, Setur Antalya Marina, D-Marin Turgutreis Marina, D-Marin Didim Marina, D-Marin Göcek Marina, Ece Saray Marina, Kemer Türkiz G-Marina, K.K.T.C. Karpaz Gate Marina, Martı Marina, Marmaris Yat Marin, Milta Bodrum Marina, Palmarina Yalıkavak, Teos Marina ve West İstanbul Marina Deniz Turizmi Tesisleri TYHA The Yacht Harbour Association tarafından verilen "5 Altın Çıpalı" tesisleri olarak hizmet vermektedirler. Bu tesisler sadece bir marina değil; su sporları ve alışveriş merkezi, onarım ve bakım üssü, sosyal ve kültürel aktiviteler merkezi bir "marina village", yani "deniz tatil köyü"dür.

2008 yılında Marinası olan Belediyeler Birliği'nce (AEMA) Avrupa Birliği dışında ilk ve tek üyesi olarak Fethiye Belediyesi seçilmiştir.

Ülkemizin toplam kıyı uzunluğu 8333 kilometre olup, 2017 yılı sonu itibariyle Ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 83 adet (41 adet Belgeli , 6'sı Belediye Yat Limanı olmak üzere ve diğer iskele, rıhtım bağlama yerleri dahil) Yat Bağlama Yeri ve 28,361 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmakta olup, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2023 hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile arttırılması planlanmaktadır.

Yap-İşlet-Devret Modeli ile İhale Edilerek İnşaatı Devam Eden Tesisler	İhale Edilecek Yat Limanları
Antalya Gazipaşa Yat Limanı Muğla Datça Yat Limanı Muğla Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri	İzmir Karaburun Yat Limanı Silivri Yat Limanı Tekirdağ Yat Limanı İzmir Çeşme Şifne Yat Limanı İzmir Seferihisar Ürkmez Yat Limanı İzmir Yeni Foça Yat Limanı Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı
Karasu Yat Limanı	
Tekirdağ Yat Limanı	
Haliç Yat Limanı ve Kompleksi	

2.11.5.3.Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

Seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmidir. 1980'den beri yıllık gelişme oranı %8'lerdedir. Hızla büyüyen kruvaziyer gemileri 3000- 3500 turist taşımakta böylece hem kişi başına maliyetlerini düşürerek şimdiye kadar kruvaziyer almada maddi gücü olmayan turistleri de kazanmakta ve sundukları imkanlarla çok cazip bir duruma gelmektedirler.

Bugünkü kruvaziyer endüstrisi kısa (3- 4 gün), uzun (15 gün ve fazlası) kruvaziyer imkanlarıyla birçok ülkenin kentlerini gezme olanağını vermektedir.

Dünya genelinde son bir yılda 14 milyon kişi kruvaziyer gemiler ile seyahat yapmıştır. Bunun 10 milyona yakını (9,747) Amerikalı, 4 milyonu da Avrupa ve diğer ülkelerdendir. Kruvaziyerlerin çoğu Karayipler'de seyir etmektedir.

Ancak Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde bir artış görülmektedir. En büyük grup (%48) Carnival'in sahip olduğu Carnival- Costa- Aida ve onu takip eden Caribbean (%24) de Avrupa'dan kruvaziyer seferlerini çoğaltmaktadır. Türkiye limanları da program dahilindedir. İstatistiklere göre limanlarımıza kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların sayısı 1 milyonu aşmıştır.

2009 yılında 22,039 yatak kapasitesine sahip 12 adet yeni geminin hizmete girmesi 2010 yılında 30 adet daha yeni gemi siparişi ile kruvaziyer turizmde genel artış hızla devam etmektedir. Böylelikle artış %30'lara erişmektedir. 15 yıl sonra 600,000 yatağa erişilebileceği değerlendirilmektedir. Bu durumda limanlarımıza gelecek olan kruvaziyer turist sayısı 3 milyona ulaşacaktır.

Ülkemize gelen turistlerin ancak %15'inin yüksek gelirli olduğu göz önüne alındığında zengin turist anlayışı alternatiflerden biri kruvaziyer turizmidir.

Son yıllarda, ülkemizin kruvaziyer sektöründeki en büyük gelişme kruvaziyer limanlarımızın birçoğunun özelleşmiş olmasıdır. Günümüz itibari ile her liman kendi trafiğini arttırmak amacıyla yenilenme ve yatırım yapma gayreti içerisindedir. ISPS Code güvenlik sistemi, bu yatırımların bir bölümünü oluşturmaktadır.

Geçmişte âtıl olarak değerlendirilen limanımız, ziyaretçi sayılarına bakıldığında Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek duruma gelmişlerdir. Dünya çapında bu denli hızlı büyüyen bir sektörde limanlarımızın da aynı gelişmeyi yakalamak zorundadır. Akdeniz çanağında tüm ülkeler liman yatırımlarını hızlandırmışlar, rekabet güçlerini arttırmak gayreti içerisindedirler.

Tablo 104: Ülkeler Bazında Avrupa Kruvaziyer Pazarı Büyüme Oranı

YILLIK BÜYÜME	2012	2013	2014	2015	2016	5 YILIN ORTALAMASI 2012-2016
Almanya	11.2	9.2	5	2.4	11.3	7.8
Fransa	9	8.2	13.7	3.1	-6.2	5.7
İsviçre	8.1	15.7	-5.9	-2.2	0	3.1
Avusturya	3.8	17.6	-3.5	-7.1	1.5	2.5
İngiltere ve İrlanda	0.1	1.5	-4.9	8.8	5.6	2.2
Benelüks Devletleri	6.2	10.7	-0.2	-6.8	0.1	2
İtalya	-9.4	4	-3.1	-4.1	-7.1	-3.9
İskandinavya	6	-10.9	5.6	-24.3	-2.2	-5.2
İspanya	-18.1	-17.6	-4.3	2.8	4.2	-6.6
Diğer	20.9	20.2	-0.6	-3	-2.9	6.9
TOPLAM	**1.2**	**3.5**	**0.4**	**3**	**1.9**	**2**

Türkiye için uzun vadeli planlar ve alt yapılar üzerinde çalışılması gerekmektedir. Türkiye'nin 2 adet kruvaziyer anlamında yolcu gemisi (feribotu) vardı. Ancak, bahsekonu gemiler yabancı ülke ortaklı bir şirkete devrolması ile birlikte henüz Ülkemiz bayrağını taşıtan bir türk şirkete ait Kruvaziyer Gemimiz bulunmamaktadır. T.C.Başbakanlık Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununun Deniz Turizmi ile İlgili Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin kanunda ilk defa Kruvaziyer Turizm tanımı yer almış olup, böylelikle ülkemizde kruvaziyer gemi inşaatı ve sektörü yeni bir ivme kazanacak ülkemiz kıyılarının turizm açısından değerlendirilme çeşitliği artarak döviz kazancında ülke ekonomisine önemli girdiler sağlanacaktır.

İzmir Limanı bir özelleştirme dönemine girmektedir. Bodrum Kruvaziyer Terminali Projesi ise uzun yıllardır ülkemizin ve özellikle Bodrum'luların gündeminde yer alan Bodrum Yolcu İskelesi, 2003 yılında Yap İşlet Devret sistemiyle DLH Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilmiş olup, 2008 yılında faaliyete geçmiştir. Böylelikle, 200 metre uzunluğunda bir ana iskele ile feribot ve tekne yanaşma yapılarından oluşmuş olan Bodrum Yolcu İskelesi, ülkemizin ilk tam kapsamlı ve modern kruvaziyer terminali olarak hayata geçmiştir. Bodrum'un turizm potansiyelinde önemli bir sıçrama yaratması beklenen terminalin, günümüz şartlarına uygun boyut ve kapasitede yapılabilmesi için çalışmalar da bir yandan devam etmektedir.

Ayrıca, Marmaris'te hizmet vermekte olan kruvaziyer limanı her geçen yıl artan gemi ve yolcu trafiği yanında büyük ve modern tip yolcu gemilerinin uğrak yeri olmuştur. Limanın kapasitesinin arttırılması ve yeni yanaşma yerleri oluşturulması için planlama ve avan projelendirme çalışmaları devam etmektedir.

Özet olarak, kruvaziyer turizm desteklenmeli, armatörlerimiz bu konuda yatırım yapmaya kanalize edilmeli ve mevcut limanlar ISPS Koduna uygun hale getirilmelidir.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın tasarı halindeki 2023 Turizm Stratejisine göre aralarında Galata ve Haydarpaşa limanlarının da bulunduğu 10 civarında kruvaziyer liman yapılması gündemdedir.

Dünya Kruvaziyer Şirketleri İstanbul'u Kalkış-Varış Limanı (Turn-Around Port) Olarak İlan Ederek Gelişme Programına Almışlardır.

- *Akdeniz'de*
- *Ana Limanlar;*
- Barcelona
- Venedik
- Napoli
- Pire

- *Ek Olarak;*

►İstanbul

►İzmir

.►Antalya

İstanbul, İzmir ve Antalya ile birlikte Ek Liman olarak lanse edilen St. Petersburg tüm şartları tamamlayarak 2008 yılında Turn-Around Port olmaya hak kazanmıştır

Ana Liman Olabilmek İçin;

- Dünya Kenti Olması
- Modern ve Kruvaziyer Limanına Yakın Hava Limanına Sahip Olması,
- Limana Yakın Otellerin Olması
- Ulaşım Yollarının Yeterli Olması
- Kruvaziyer Gemi Yolcu Trafiğine Uygun Modern Yolcu Terminali Olması,2500-5500 Yolcu Kapasiteli Gemiler İçin Uygun Rıhtım Olması,

Gerekmektedir. İstanbul, İzmir ve Antalya bu şartların tümüne sahiptir.

İlk kez 1831 yılında İtalya'dan yola çıkıp İzmir'i de kapsayan bir Akdeniz turu ile başlayan kruvaziyer turizmi, 2013 yılı sonunda dünya genelinde 20.9 milyon yolcuya ulaşmıştır.

2013 yılında, söz konusu 20,9 milyon kişinin 2,2 milyonu Türkiye limanlarını ziyaret etmiştir. Bir başka deyişle toplam kruvaziyer turistinin yaklaşık %11'inin yolu Türkiye'den geçmiştir.

Beklentiler bu yıl dünya genelinde kruvaziyer turist sayısının 22 milyona ulaşması. Bu da yaklaşık %5'lik bir artış beklentisi demek. Dünya limanları %5'lik büyüme hedefleri ile yola devam ederken, Türkiye dünya ortalaması üzerinde büyüme potansiyeli vaat etmiştir.

Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemilerinin %40'a yakını Yunanistan'daki Pire Limanı'ndan hareket ettiği için bu ülkedeki negatif gelişmeler direkt Türkiye'yi de etkiler hale gelmiştir. Pire Limanı'nda yaşanan olumsuzluklar nedeniyle rezervazyonlarını Batı Akdeniz'e kaydırma eğilimi gösteren dev kruvaziyer şirketlerin bu stratejisi Türkiye'nin bu alanda büyüme oranını da yarıya düşürmüş durumdadır.

Yunanistan faktörüne rağmen kruvaziyer yolcuların Türk turizminde önemi giderek artmaktadır. 2003 yılında sadece 581 bin kruvaziyer yolcuyu ağırlayan sektör, 11 yılda %285 gibi büyük bir atışa imza atarak 2014 yılında ufak bir düşüşle 1,8 milyon yolcuya ulaşmıştır. Oysa aynı dönemde dünya kruvaziyer turisti sayısındaki artış %150'lerde kaldı. Yani Türkiye dünya genelinin 2 katına yakın bir büyümeye imza atmıştır.

2013'te 2,2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'ye ziyaret ederken, bu rakam 2014 yılında başlayan Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile birlikte 2016 yılında dünyada yaşanan global kriz ve terör tehdidi kruvaziyer şirketlerinin, Doğu Akdeniz'den Uzak Doğu Kruvaziyer turlarına yönelmesi sebep olmuştur.

Kruvaziyer turisti, sağladığı gelir açısından da Deniz Turizminin yükselen yıldızı olmuştur. Kruvaziyer turistinin 7 günlük bir seyahatte gemide harcadığı tutar ortalama bin 719 dolardır. Yani kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 36 milyar dolara ulaşmış durumdadır. Bu rakama, kruvaziyer turistinin gemi dışında yaptığı harcamalar dahil değildir. Kruvaziyer turist, normal bir turistin ortalama 3 katı kadar harcama yapmaktadır.

Örneğin; Türkiye'de normal bir turistin günlük ortalama harcaması 50-55 dolar seviyesindeyken, transit bir limanda kruvaziyer turisti için bu rakam 120 doları, ana limanlarda ise 150 doları geçmektedir. Kruvaziyer tayfası da limanlarda günlük ortalama 70 dolar harcama yapmaktadırlar. Bu rakamlar baz alınarak yapılan hesaba göre, kruvaziyer turisti ve tayfasından Türkiye'de esnafa yaklaşık 400 milyon dolar para bırakmaktadır.

Özetle;

2013'te 2,2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'ye ziyaret ederken, bu rakam 2014'te dünyada yaşanan ekonomik krizle birlikte Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile kruvaziyer şirketlerinin Batı Akdeniz turlarına yönelmesi sebebiyle 1,8 milyon turiste ulaşmıştır.

- Dünyadaki tüm kruvaziyer turistlerinin %11'inin yolu Türkiye'den geçmektedir.
- Bir kruvaziyer turistinin 7 günlük gemi harcaması ortalama bin 719 dolardır.
- Türkiye'de günlük turist harcaması (konaklama ve ulaştırma hariç) ortalama 50 dolar, kruvaziyer turistinin limanlarda yaptığı günlük harcama ise ortalama 120-150 dolardır.
- Türkiye'ye gelen turistlerin %30'unun durağı İstanbul olmakla birlikte, İstanbul'u Kuşadası ve İzmir takip etmektedir.
- Dünya genelindeki 20,9 milyon kruvaziyer turistin %84'ü ABD'lidir.
- En çok tercih edilen rota %37,3 ile Karayipler ve Bahamalar. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz Bölgesi %19,1 ile ikinci sırada yer almaktadır.

Dünya ekonomisinde 2008-2009 krizinin yaralarını sarmasıyla birlikte yeniden büyümeye başlayan kruvaziyer turizminde Türkiye'nin de yükselişi sürmektedir. Son 11 yıla bakıldığında sadece 2009 yılında gerileme yaşayan Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısı 2013 yılında 2,2 milyonu geçerek, dünyadan aldığı pay %11'e çıkmıştır. Son 10 yılda büyüme oranı %285 olarak gerçekleşmiştir. Kesinleşen rezervasyonlar ve ön talepler dikkate alındığında Türkiye'ye

gelen kruvaziyer turisti sayısının 2019 yılında da tekrar %2-3 seviyesinde artması ve 2.3 milyona çıkması beklenmektedir.

Tablo 105: Varış Yerleri Bazında Dünya Kruvazyer Pazarı

YOLCULAR	2012	2013	2014	2015	2016	2015-2016 YILLARI % DEĞİŞİM ORANI
Akdeniz ve Atlantik Adaları	3.456	3.574	3.433	3.443	3.363	-2.3
Kuzey Avrupa	1.333	1.385	1.376	1.362	1.386	1.8
Karayipler ve Gerisi	1.350	1.400	1.578	1.652	1.925	16.5
TOPLAM	6.139	6.359	6.387	6.457	6.674	16

Tablo 106: Türkiye'ye 2014 Yılında 1.8 Milyon Kruvaziyer Yolcusu Geldi

Yıl	Gemi sayısı	Yolcu sayısı
2003	887	581.840
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2009	1.328	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013	1.572	2.240.776
2014	1.385	1.790.125

Kruvaziyer Turistin %30'U İstanbul'a gelmektedir. Türkiye'ye gelen kruvaziyer turistlerinin %30'unun durağı İstanbul oldu. Bunu %25.7 ile Kuşadası ve %21.7 ile İzmir takip etmiştir.

Salıpazarı Limanı'nın Özelleştirmesi Nedeniyle Kruvaziyer Gemilerin Yanaşma Yeri Sıkıntısı

Bilindiği üzere, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.10.2013 tarih ve 2013/157 sayılı kararı uyarınca **İstanbul Salıpazarı Liman Sahası'nın** işletme hakkı 30 yıl süre ile Doğuş Holding A.Ş. ye verilmiş olup, Salıpazarı liman sahası Şubat 2014 itibariyle söz konusu firmaya devredilmiştir.

Galata Port Projesi Kapsamında Salıpazarı Yolcu Limanı imar inşaatının İstanbul'a gelecek kruvaziyer gemilerin yanaşma yeri sıkıntısı yaşamasına neden olması, Dünya Kruvaziyer Acenteleri tarafından İstanbul'un bir Kalkış ve Varış Limanı (Turn-Around Port) olarak seçilmesi sebebiyle, **mevcut kruvaziyer turizm potansiyelinin korunması ve arttırılması için;**

-**Zeyport Limanı'na** 150 metre Boyuna Kadar Kruvaziyer Gemilerin yanaştırılmasının sağlanması,

-Turizm-2023 Stratejisi doğrultusunda **Ataköy Marina ve Yenikapı Dolgu ve Miting Alanında** yapılacak İmar Plan Değişikliği ile 150 Metre ve Üstü Kruvaziyer Gemiler İçin Bağlama ve Barınma Terminali'nın yanı sıra bir Home Port Terminalinin yapılmasının,

- **Sarayburnu Rıhtımının** da alternatif liman olarak kullanılmasının,

Uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 107: İstanbul Salıpazarı Kruvaziyer Limanı 2013-2014 Yılı 12 Aylık Gemi Ve Yolcu İstatistik Bilgisi

2013						2014					
AYLAR	TOPLAM GEMİ	TRANSİT YOLCU	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TOPLAM YOCU	AYLAR	TOPLAM GEMİ	TRANSİT YOLCU	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TOPLAM YOCU
OCAK	2	5.071	16	5	5.092	OCAK					
ŞUBAT	1	2.456	8	1	2.464	ŞUBAT	1	4			4
MART	4	7.676	238	441	8.355	MART	1	2.436	5		2.441
NİSAN	33	47.332	5.573	5.874	58.779	NİSAN	19	32.793	1.810	2.241	36.844
MAYIS	46	59.076	9.487	10.094	78.657	MAYIS	42	52.485	7.792	7.304	67.581
HAZİRAN	41	49.533	6.975	7.998	64.506	HAZİRAN	45	49.445	13.258	14.386	77.089
TEMMUZ	54	73.661	11.122	11.136	95.919	TEMMUZ	45	70.452	11.255	11.553	93.260
AĞUSTOS	62	74.412	14.208	13.962	102.582	AĞUSTOS	40	64.150	8.961	8.867	81.978
EYLÜL	73	77.761	11.850	13.596	103.207	EYLÜL	56	60.776	12.858	13.793	87.427
EKİM	72	89.462	15.079	15.749	120.290	EKİM	59	68.435	15.454	15.525	99.414
KASIM	16	23.068	7.139	7.332	37.539	KASIM	16	27.653	1.266	1.046	29.965
ARALIK						ARALIK	7	12.427	498	425	13.350
GENEL TOPLAM	**404**	**509.508**	**81.695**	**86.187**	**677.390**	GENEL TOPLAM	**331**	**441056**	**73157**	**75140**	**589353**
2013 YILI GEMİ SAYISI (12 AYLIK) 404						2014 YILI GEMİ SAYISI (12 AYLIK) 331					
2013 YILI YOLCU SAYISI (12 AYLIK)					677.390	2014 YOLCU SAYISI (12 AYLIK)					589.353

İstanbul, Kuşadası Ve İzmir Yolcuların % 75'ini Ağırlamaktadır.

Türkiye'ye gelen kruvaziyer turistinin geçtiğimiz yıllara göre 2019 da %2-3 artması beklenmektedir.

Dünyada kruvaziyer turizmi 2013 yılında 20,9 milyon kişiye ulaşırken, bu rakam 2014 yılında ise 18 milyon olarak gerçekleşmiş olup, 2018 yılı için beklenti 24,1 milyon kişidir. 2015 yılında kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 40 milyar dolara ulaşmıştır. Sektörün en büyük 3 şirketi Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises ve Norwegian Cruise yolcuların %79,4'üne, gelirin %71,8'ine sahiptir. Yolcuların ve tayfaların 2015 yılında limanlarda yaptığı doğrudan harcama yaklaşık 19,2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Kruvaziyer turizminin %84 gibi önemli bir kısmı ABD'li turistlerden oluşmaktadır. 2013 yılında 17,6 milyon ABD'li kruvaziyer yolculuğuna çıkarken, bunların 11.7 milyonunun yolculuğunun başlangıç noktası da ABD. 1990 yılından bu yana toplam 200 milyonu aşkın yolcu kruvaziyer turizmini tercih etmiştir. Bu rakamın %40'ı son 5 yılda yolculuk yapmıştır. Ortalama bir kruvaziyer yolculuğu 7 gün sürerken, kruvaziyer turistlerinin en çok tercih ettiği rota ise %37,3 ile Karayipler ve Bahamalar olarak gerçekleşmiştir. Bunu %19,9 ile Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz bölgesi takip etmiştir.

Bölge	Pay (%)
Karayipler/Bahamalar	37,3
Akdeniz	19,9
Avrupa (Akdeniz hariç)	9,8
Asya	3,6
Avustralya/Yeni Zelanda/G. Pasifik	4,1
Alaska	5,4
Güney Amerika	3,4
Diğer	16,5

Kruvaziyer yolcularının yaş ortalaması 50'dir. Yapılan araştırmalar yolcuların ortalama yıllık gelirinin 100-110 bin dolar seviyesinde olduğunu ortaya koymaktadır. Yolcuların kruvaziyer turizmini tercih etmesinin önemli nedeni 'eğlenceli ve hesaplı lüks' olarak öne çıkmasıdır. Yolcuların %86 gibi önemli bir kısmı evli ve %75'i zaten seyahate eşleriyle katılmaktadır.

Kruvaziyer turistinin gemide yaptığı harcama 7 günlük bir ortalama sehayat için 1.719 dolardır. Bu miktarın %75'i bilet parasına gitmektedir. Gemide yapılan diğer harcama kalemleri ise casino, bar, iniş giderleri ve spa olarak öne çıkıyor. Buna ek olarak, kruvaziyer turisti ve gemi tayfalarının indiği limanlarda yaptığı harcamanın 2015 yılında 19,2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Harcama kalemi		Harcama ($)
Bilet		1.304
Seyahat sırasında harcama		415
	Casino/Bar	*222*
	İniş giderleri (Kruvaziyere kalan)	*81*
	Spa	*40*
	Diğer	*61*
TOPLAM HARCAMA		**1.719**

Kruvaziyer turizminden en çok hangi limanların kazandığına bakıldığında ABD'de Florida'nın açık ara lider olduğu göze çarpmaktadır. Florida'da 3 kruvaziyer limanının toplam geliri yaklaşık 1,5 milyar dolardır. Miami Limanı 605 milyon dolarlık gelirle dünya lideri konumundadır. Dünya sıralamasında 4'üncü olan, Avrupa'da ise ilk sırada yer alan liman ise Barselona'dır.

Sıra	Şehir	Liman	Gelir (milyon dolar)
1	Florida	Miami	605
2	Florida	Fort Lauderdale	500
3	Florida	Port Canaveral	493
4	Barselona	Barcelona	382
5	Roma	Civitavechia	373
6	Bahamas	Nassau	349
7	Mexico	Cozumel	278
8	Venedik	Venice	255
9	Southampton	Southampton	243
10	Texas	Galveston	194

2023 HEDEFİ VE YENİ LİMANLAR: Gelir düzeyi yüksek bir turizm kitlesi demek olan kruvaziyer turizm, Türkiye için de büyük önem taşımaktadır. Bunun için kuşkusuz ilk etapta gerekli olan şey ise liman sayısını artırmak. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 'Türkiye Turizm Stratejisi 2023 hedefinde de de yeni limanlar yer alıyor. Buna göre,

- Samandağı Kruvaziyer Limanı,
- Antalya Kruvaziyer Limanı,
- Çeşme Kruvaziyer Limanı,
- Çanakkale Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı,
- Samsun Kruvaziyer Limanı,
- Trabzon Kruvaziyer Limanı, programa alınmış durumda.

Buna göre Turizm Sektöründe Başarmamız Gerekenler

1. Turizm çevre ve altyapı dengesinin kurulması ve çevre bilincinin oluşturulması
2. Yeterli düzeyde tanıtım
3. Fiyat dengesi
4. Kalifiye eleman
5. Ülke geneline yayılma
6. İç turizmde tatil bilincinin artırılması
7. Turizm sezonunun 12 aya çıkartılması
8. Verimlilik örgütlenmesinin sağlanması, sektörel güvencelerin oluşturulması

Türkiye Turizm Sektörünün Güçlü Yanları

1. İklim, doğal kaynaklar ile tarihi değerlerin varlığı ve henüz büyük oranda bozulmamış çevre
2. Ana pazarlardaki tanınmışlık, pazar payının yüksekliği ve buralarda Türkiye spesiyalisti seyahat organizatörleri ve uçak şirketlerinin varlığı
3. Akdeniz çanağındaki rakip ülkelere göre daha yeni ve daha nitelikli tesislerin varlığı
4. Halı, deri, konfeksiyon ve mücevher başta olmak üzere alışveriş olanakları, yöresel potansiyele bağlı olarak gelişen el sanatları ve el sanatı ürünlerinin varlığı
5. Turizmin çeşitlenmesine olanak veren coğrafi yapı ve ulaşım olanakları

Türkiye Turizm Sektörünün Zayıf Yanları

1. Sağlık, teknik altyapı ve enerji konularında yetersizlik

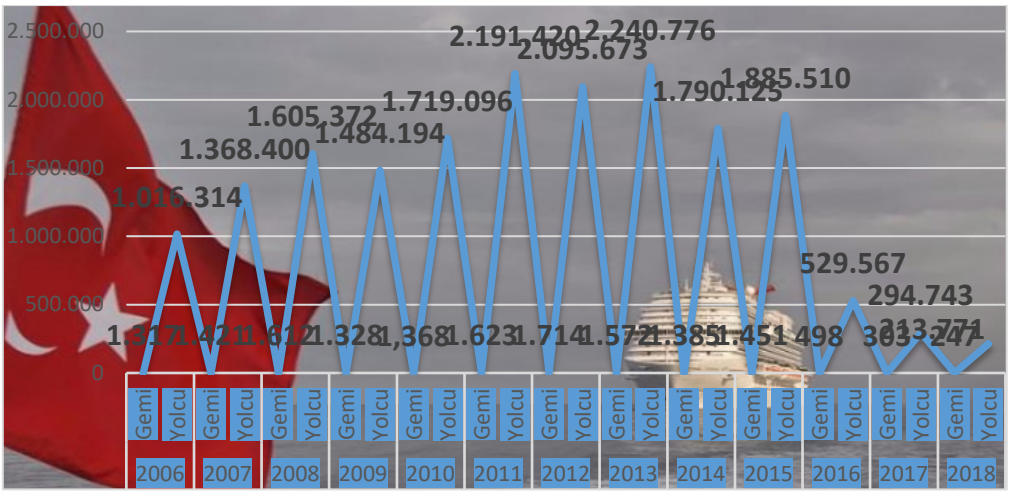
2. Turizmde yeterince çeşitlendirmeye ve coğrafi yaygınlaştırmaya gidilmemesi
3. İç turizm ile ilgili stratejik planlama eksikliği
4. Rekabet üstünlüklerimizin ortaya konulmasındaki güçlükler nedeni ile pazarlamanın düşük fiyatlara yapılması, düşük fiyatların bir çekim unsuru haline gelmesi
5. Ulaşım olanaklarının yetersizliği (Havayolu, Demiryolu vb.)

Bu tespitler ışığında, zayıf alanlarının iyileştirilerek, Ülkemizin mevcut Kruvaziyer Turizmini arttırmaya çalışılmak için ülkemizin önemli turizm alanlarının tanıtımının yapılması, yabancı basın, fuar, seminer, konferans v.b. yurtdışı tanıtımlarına daha çok ağırlık verilerek, iyi bir pazarlama strateji geliştirilmesi ve Ülkemiz Kruvaziyer Limanlarını Turn- Around Port (Kalkış-Varış) Limanı Haline getirmeliyiz.

Kaynaklar: CLIA ve Med Cruise Verileri
TURSAB Kruvaziyer Raporu
DTGM Verileri

2018 yılında 303 adet gemi ile 294.743 adet yabancı uyruklu yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir.

Grafik 91: Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer gemi ve Yolcu Sayıları (2010-2018)



Kaynak : Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 108: Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

LİMAN	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
ADI	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
Alanya	22	25.743	22	25.743	53	40.843	23	18.556	34	22.332	13	9.271	22	12.190
Antalya	64	127.250	55	159.430	64	163.575	58	175.778	52	168.538	16	45.979	11	40.301
Anamur	4	351	1	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bartın	2	208	9	882	15	2.071	20	2.824	8	954	2	171	1	103
Bozcada									12	62.050	46	61.315	0	0
Bodrum	82	46.031	131	52.832	114	28.546	78	32.879	90	14.970	3	1.336	22	31.817
Çanakkale	23	4.371	25	4.184	36	7.467	42	9.999	73	22.494	28	6.394	5	848
Çeşme	1	89	25	4.787	54	62.741	57	62.115	41	40.772	68	57.987	62	66.021
Datca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	34	17.485	24	4.865	21	7.655	32	7.914	41	8.317	17	3.998	1	99
Fethiye	5	1.975	11	1.969	4	1.067	8	1.938	10	2.824	2	338	0	0
Göcek	7	1.216	6	1.038	2	252	3	380	6	883	2	162	4	538
Güllük	3	1.692	7	1.079	7	476	3	329	3	347	3	323	7	640
İskenderu	5	1.308	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İstanbul	420	627.897	382	596.027	381	689.417	317	518.935	345	595.880	56	43.543	5	1.332
İzmir	262	493.533	288	552.764	190	486.493	124	257.233	114	241.716	24	27.619	18	9.172
Kaş	3	507	7	1.018	3	1.152	3	625	11	4.122	4	1.057	0	0
Kemer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuşadası	568	662.456	464	564.317	428	577.685	448	556.745	506	567.315	271	349.781	126	119.884
Marmaris	84	170.021	88	110.279	112	152.685	82	107.724	83	129.126	22	15.628	24	23.736
Mersin	3	416	2	774	3	1.381	0	0	2	1.597	3	2.505	0	0
Mudanya	5	922	0	0	2	414	0	0	2	655	1	54	0	0
Samsun	3	208	7	1.190	12	1.281	17	1.558	5	550	2	171	0	0
Sinop	9	4.088	10	3.708	16	7.460	30	17.518	5	1.361	2	174	1	103
Taşucu	4	805	4	709	0		3	937	1	286	3	226	0	0
Trabzon	13	6.267	18	8.015	24	8.115	37	16.138	10	2.281	2	1	1	103
Tuzla	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Yalova	-	-	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
TOPLAM	1.623	2.191.420	1.587	2.095.673	1.572	2.240.776	1385	1.790.125	1.456	1.889.370	590	628.033	311	306.887

Türkiye Kruvaziyer turizminden uğrak liman statüsünden 0,05'lik bir pay almaktadır.

Başlıca Kruvaziyer Limanlarımız

İstanbul

İzmir

Kuşadası

Fethiye

Marmaris

Bodrum

Antalya

Alanya

Mersin

Sinop

Samsun

2.11.5.4.Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri

Son yıllarda tüm dünyada yepyeni bir turizm dalı olan "Dalış Turizmi" kavramı oluşmuştur. Türkiye'nin sahip olduğu eşsiz sualtı değerlerinden başka ülkemizin bu konuda avantajlı bir yanı da coğrafi konumudur. 1985 yılında batık gemi kalıntılarının da içinde bulunduğu sualtı kültürel değerlerimiz, Kültür Bakanlığı'nın girişimleri ile bilimsel dalışlar dışında tüm dalışlara kapatılmıştır.

2001 yılı Eylül ayında Kültür Bakanlığı çalışmaları sonucu turizm amaçlı dalışlara kapalı olan alanlar tekrar değerlendirilmiştir.

Bodrum-Turgutreis yakınlarındaki ve birçok antik batık gemi kalıntısını bünyesinde bulunduran Yassıada, Kaş yakınlarındaki Kekova batık kenti ve Çanakkale bölgesinde bulunan 1. Dünya Savaşının gemi kalıntıları kontrollü olarak dalış turizmine açıldığı durumda Türkiye Kültür Dalış Turizmi açısından dünyanın en önemli ülkeleri arasında olacağı değerlendirilmektedir.

Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt v.s.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren rekrasyonel su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür.Su sporları, adı spor olsa bile sermaye-emek-bilgi yoğun birer ticari işletmelerdir. Kesin kurallarla denetlenen ve belirli özel kulvarlarda çalışan bu meslek dalı, 1990'lardan sonra hızla gelişmiş ve ciddi bir sektör olmuştur. Ülkemizde dalış turizmi ise çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerimizin çokluğu uzun yılar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu Turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemi ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

Ülke genelinde 700 dolayında su sporu işletmesinin büyük bir bölümü mevcut turistik tesisler bölgesinde, diğerleri İl ve İlçe Turizm Müdürlüklerinin belirlediği sahalarda faaliyet göstermektedir.

Yıl içinde gerçekleştirilen su sporları aktiviteleri karşılığında 150 Milyon Dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir.

Fethiye'den Marmaris / Aksaz'a kadar olan sahil şeridi geçtiğimiz yıllarda SU SPORLARI MERKEZİ ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart aylarında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

Çeşme Yarımadası, öncelikli yatırımlara dahil edilerek turizm sezonunu 12 aya çıkartacak yap-işlet-devret modeli uygulanmalıdır. Çeşme Yarımadası'nda sportif aktiviteler için kamp turizmi (futbol, basketbol), jeotermal seracılık, Alaçatı'da dünya çapında sörf okulu, yat limanı bölgesi, balıkçılık ve turizme öncelik tanınabilecek niteliktedir.

Tablo 109: Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Sustü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri

Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	İşletme Sayısı	Su Altı Belge Sayısı	Su Üstü Belge Sayısı
TOPLAM	781	263	697

2.11.6.Diğer Unsurlar

2.11.6.1.Eğitim

Denizcilik eğitimi, toplumun tüm kesimlerine optimal seviyede yansıtılmalıdır. Kalkınmanın, çağdaşlaşmanın ve dışa açılmanın esasını oluşturan eğitimin en önemli işlevlerinden biri de nitelikli insan gücünü yetiştirmektir. Belirlenen nitelikteki insanı yetiştirmek, ancak iş alanlarının gereksinim duyduğu bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazandıracak eğitim öğretim ortamının sağlanmasıyla mümkündür.

Özellikle kamu ve özel sektör kuruluşlarının denizcilik eğitimi alanına gerekli önemi göstermemeleri sonucu bir yandan kamunun eğitim maliyetini arttırmakta, diğer yandan da verilen eğitimin kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Denizcilik eğitimi alanında karşılaşılan sorunların ana başlıkları aşağıda sıralanmıştır.

a) Günlük deniz gezileri yapan işletmelerin gereksinim duyduğu işgücünün yetiştirilmesinde darboğazlar vardır.
b) Deniz turizmi alanında çalışan ya da gereksinim duyulan personeli yetiştirmek üzere açılmış olan orta ve yüksek öğretim düzeyindeki eğitim kurumları yetersizdir.
c) Yaygın eğitim alanında özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitimi nitelikli değildir.
d) Denizcilik eğitimi konusunda Denizcilik Müsteşarlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında istenilen düzeyde koordine sağlanamamıştır.
e) Turizm meslek yüksek okulları ile turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmi ile ilgili derslere yeterince yer verilememektedir.

Bu sorunların çözümüne yönelik olarak:

a) Deniz turizmi alanında çalışan personeli yetiştirmek üzere orta öğretim düzeyinde resmi ve özel Anadolu Meslek Liseleri ile yat limanlarının bulunduğu yörelerdeki Anadolu Meslek Liseleri bünyesinde denizcilik eğitimi bölümleri açılmalıdır. Nitekim Bodrum Anadolu Meslek Lisesi bünyesinde yıllardır yatçılık eğitimi veren okul, sektör ve Milli Eğitim Bakanlığı'nın müştereken hazırladığı müfredatıyla bu konuya iyi bir örnektir.
b) Denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarında yat işletmeciliği, deniz turizmi vb. alanlarda çalışacak elemanların yetiştirilmesi için gerek duyulan bölümler açılmalıdır.
c) Yaygın eğitim alanında Özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitim, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu becerikli insan gücünü yetiştirebilecek nitelikte olmalıdır.
d) Denizcilik eğitimi konusunda ilgili birimler arasında koordinasyon sağlanmalıdır.
e) Turizm meslek yüksek okullarında ve turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmiyle ilgili derslere daha fazla yer verilmelidir.

2.11.6.2. Tanıtım

Ülkemiz deniz turizmi sektörünün yurtdışındaki tanıtımı 1985 yılından öncesine gitmektedir, ancak bu tanıtım genel olarak Düsseldorf Deniz Turizmi Fuarında yapılan çalışmalarla sınırlı kalmıştır. Denizcilik fuarlarında gerçekleştirilen tanıtım çalışmaları, tamamıyla Turizm Bakanlığı bilgisi doğrultusunda ve Bakanlık bütçesinin elverdiği ölçüler içinde, yurt dışındaki Turizm Müşavirlikleri vasıtası ile yapılmıştır.

Deniz Turizmi Sektörü'nün tanımlarda yer alması doğrultusunda geniş bir çalışma başlatılmıştır.

Diğer ülkelerdeki tanıtım faaliyetlerine bakıldığında Yunanistan, İtalya, Fransa ve İspanya sürekli olarak söz konusu fuarlarda yer almaktadır. Tunus, İsrail, Slovenya ve Ukrayna ise deniz turizmi fuarlarında yeni yer almaya başlamışlardır.

2.11.6.3.Ekonomi

Deniz turizmi ülkemiz için çok önemli bir gelir kaynağıdır.

2023 yılında AB ülkelerindeki emekli nüfusun 100 milyonu aşacağı değerlendirilmektedir. Bu potansiyelin rasyonel bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Deniz Turizmi önemli bir gelir kaynağımız olmakla birlikte düzenli bir döviz istatistiğine sahip değildir. Deniz turizmi içindeki tüm sektörler Deniz Turizmi Yönetmeliği ile belgelendirilmeli ve döviz girdileri istatistiklerindeki sapmalar düzeltilmelidir.

2.11.7.Amaç ve Stratejiler

2.11.7.1.Stratejik Amaçlar

Deniz Turizmi Sektörünün stratejik amaçlarının en başında Türkiye Kıyıları Makro Plan Projesi çerçevesinde kıyılarımızın planlanarak, deniz turizmine elverişli koy, körfez ve kıyılarımızın belirlenmesi ve belirlenen bölgelerinin ekolojik dengesini bozmayacak şekilde yapılacak düzenlemelerle yeniden bölgesel kalkınma planlarını gerçekleştirilmesidir.

2.11.7.2.Hedef ve İlkeler

Türkiye, deniz turizmi bakımından İspanya, Fransa, İtalya, Hırvatistan ve Yunanistan'ın gerisindedir. Ancak yat limanları ve yatlarda üretilen turizm hizmetleri ile yat limanları ve çekek yerlerinde verilen onarım hizmetleri bakımından Akdeniz'de önemli bir rol oynamaktadır.

Türkiye kıyılarında sadece 10 Bin yat ağırlanabilmektedir; çünkü marina sayısı ve çeşidi yetersizdir. Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre, Türkiye'de 300 kıyı tesisi bulunmaktadır. Limanlar yedi kuruluşun ilgi alanındadır, kurumlar arası koordinasyon sağlanamamaktadır. Deniz turizmi 10 milyar dolarlık gelir vadeden bir sektördür.

2.11.8.Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2013-2018)

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2003-2018) Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından çalışmaları sürdürülen Türkiye Turizm Stratejisi, turizm sektöründe, kamu ve özel sektörün yönetişim ilkesi çerçevesinde işbirliğini gündeme taşıyan ve stratejik planlama çalışmalarının yönetim ve uygulanma süreçlerinde sektörün önüne bir yol haritası konularak yönlendirilmesi temel amaç olarak kabul edilmiştir.

2.11.9.Sonuç ve Değerlendirme

Tüm bu verilerin ışığında; Türkiye için çok önemli bir gelir kaynağı olan deniz turizminde arzu edilen seviyeye ulaşılamadığı saptanmaktadır. Türkiye'de turizm anlayışı, turizmin tamamlayıcı unsuru olan konaklamayı esas kabul etmekte, ana amaç olan unsurları ise tâli faktör olarak görmektedir. Kongre ve bilimsel turizm dışında tarihi, kültürel, dini ve doğal motifler de turizmin önemli unsurlarıdır. Türkiye'ye gelen turistlerin %80'inden fazlasının deniz varlıkları için geldiği Turizm Bakanlığı tarafından teyid edilmektedir. Deniz turizminin Türkiye'nin turizm gelirleri içinde tâli unsur olarak algılanmasına karşılık, %20'lik payı oluşturmaktadır. Deniz Turizminde ülkemizin güçlü yönleri şu şekilde sıralanabilir:

- Coğrafi konum
- Pazar büyüklüğü
- Ülkemizin zengin bir tarihe ve kültür varlıklarına sahip olması
- Deniz turizmi için doğal imkân ve kabiliyetlerin fazlalığı
- Akdeniz Çanağında beş altın çıpalı marinaların yarısından fazlasının ülkemizde olması
- Bakım onarım hizmetlerimiz

Zayıf taraflarımız:

- Marinalarımızın kapasitelerinin tam olarak kullanılmaması
- Bürokratik işlemlerin fazlalığı
- Marina yatırımlarının projelendirilmesi konusunda bürokrasinin azaltılması ve yatırımın hızlandırılması amaçlı Yuvarlak Masa yönteminin ülkemizde uygulanmaması
- Denizcilik ve turizm eğitimi eksikliği
- Uluslararası lobi çalışmalarının yetersizliği

Bunların yanısıra Akdeniz ülkeleriyle rekabet eksikliği, bölgesel istikrarsızlık, makro ekonomik istikrarsızlık, kötü imâj ve tanıtım gibi ülkemiz turizmi için en büyük tehdit ve riskleri oluşturan faktörlere rağmen; iyi bir tanıtım atağıyla ve diğer sorunların da giderilmesiyle, ülkemiz yat turizminde Akdeniz'in en tercih edilen ülkelerinden biri olma özelliğini, artan bir taleple sürdürme şansına sahip olacaktır. Türkiye'nin deniz turizminden optimal anlamda yararlanabilmesi için liman ücretlerinin düşürülmesi, marina yatırımlarının tamamlanması ve yeni marinaların yapılması, ekonomik getirisi çok yüksek bir turizm türü olan kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi ve müteşebbislere finansmanda gerekli kolaylıkların sağlanması, yat turizminin ve su sporlarının desteklenmesi, çok önemli bir potansiyeli bünyesinde barındıran turizme uygun sörf alanları ve dalış alanlarının hizmete sokulması gerekmektedir.

Bu uygulamaların gerçekleştiği durumda Türkiye deniz turizminde dünyanın en iyi birkaç ülkesinden biri olma imkân ve şansına sahip olacaktır.

Onuncu Kalkınma Planı ÖİK Raporu SWOT Sonuçları

Türkiye'nin turizm sektöründeki güçlü-zayıf yönleri ve karşı karşıya olduğu fırsat-tehditleri belirleyebilmek için devletin resmi politika belgesi olan ve T.C Kalkınma Bakanlığı'nın hazırladığı Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Turizm Özel İhtisas Komisyonu (O.İ.K) Raporu'ndan yararlanılmıştır. Bu raporda dünyadaki ve Türkiye'deki turizm eğilimleri dikkate alınarak, Türkiye'nin karşı karşıya bulunduğu fırsat ve tehditler ile güçlü ve zayıf yönler aşağıdaki şekilde ortaya konmuştur (Onuncu Kalkınma Planı, Turizm Ö.İ.K Raporu, 2014, s. 33-36):

"Türkiye Turizminin Güçlü Yönleri (G)

- Îklim koşullarının farklı turizm türlerinin sunulmasına olanak vermesi,
- Anadolu'nun zengin tarihi, kültürel mirası ve doğası ile sunulan turizm ürününün çeşitliliği,
- Somut olmayan kültürel miras unsurlarının zenginliği,
- Türk insanının konukseverliği,
- Turizm olgusuna çabuk adapte olabilecek genç ve dinamik nüfus yapısı,

- Özgün sosyo-kültürel özellikler ve Doğu ile Batının egzotik bileşimi,
- Ana pazarlardaki tanınmışlık/pazar payındaki yükseklik/Türkiye hakkında uzmanlaşmış seyahat organizatörlerinin ve uçak şirketlerinin varlığı,
- Uzak pazarlar için henüz keşfedilmemiş bir varış noktası olması,
- îç turizmde hareketlenme yaşanması,
- Turizmin çeşitlenmesine olanak veren coğrafi yapı ve ulaşım olanaklarının bulunması,
- Türkiye ekonomisinin göstergelerindeki iyileşme ve yatırımcıların ilgisinin artması,
- Uluslararası turizmde değişen talep yapısına uyum sağlanması,
- Kış turizmine uygun alanların varlığı ve kış turizmine uygun kamu yatırımlarının yaygınlaşması,
- Dünyadaki turizm eğilimlerine uygun olarak sağlık, termal ve gençlik turizminin gelişmesi,
- Yat turizmini geliştirmeye uygun kıyılar, kıyı yapıları ve rüzgarın varlığı.
- **Türkiye Turizminin Zayıf Yönleri (Z)**
- Altyapı, hizmet kalitesi ve destek sektörlerin hızlı talep artışına yanıt verememesi,
- Yenilenebilir enerji potansiyelinin yeterince değerlendirilememesi,
- Büyük ölçekli otellerin kırsal yakın çevre ve özgün mimari ile uyumsuzluğunun bulunması,
- Planlamada mevzuat kaynaklı yetki karmaşasının varlığı,
- Yat turizmi için liman ve marinaların dağılımının dengeli olmaması ve belgelendirmede kurumlar arası koordinasyon eksikliği,
- Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın ve Belediyelerin verdiği turizm işletmeleri belgelerinin farklı standartlar içermesi ve uyumlaştırmanın sağlanamamaması,
- Doğal, tarihi ve somut olmayan kültürel mirasın özgün niteliklerinin yeterince korunamaması,
- Tanıtma ve pazarlamaya ayrılan kaynakların kullanımında eşgüdüm yetersizliği,
- Tanıtım faaliyetlerinde sosyal medyanın etkin kullanılamaması,
- Mesleki niteliklerin belgelendirilmesine yönelik uygulamaların yetersizliği,
- Çevre bilincinin oluşmaması ve buna bağlı olarak sürdürülebilir çevre yönetiminin yetersizliği,
- Kentsel peyzaj kavramının yerleşmemiş olması,
- Deniz kıyısında kentsel katı atıkların geri dönüşümünün yetersizliği,
- Ulusal Turizm Konseyi'ne ve illerde Turizm Konseyleri'ne işlerlik kazandırılamamış olunması,
- Kaynakların farklı karar vericilerin elinde olması nedeni ile turizmin gelişiminin bütüncül yaklaşımdan yoksun kalması,
- Yerel halk ve yetkililerin, sürdürülebilir turizm kapsamında, karar mekanizmalarına yeterince katılamaması,

Türkiye Turizmi İçin Fırsatlar (F)

- Avrasya bölgesinin ve Körfez ülkeleri ile ilişkilerin siyasal ve ekonomik yönden önem kazanması,
- Dünyada Türkiye 'nin rekabet gücünün yüksek olduğu doğa, tarih, kültür, sağlık ve spor turizmine olan ilginin artması gelişmesi,
- Yat turizmini geliştirmeye uygun kıyılar, kıyı yapıları ve rüzgârın varlığı.
- Türkiye Turizminin Zayıf Yönleri (Z)
- Altyapı, hizmet kalitesi ve destek sektörlerin hızlı talep artışına yanıt verememesi,
- Yenilenebilir enerji potansiyelinin yeterince değerlendirilememesi,
- Büyük ölçekli otellerin kırsal yakın çevre ve özgün mimari ile uyumsuzluğunun bulunması,
- Planlamada mevzuat kaynaklı yetki karmaşasının varlığı,
- Yat turizmi için liman ve marinaların dağılımının dengeli olmaması ve belgelendirmede kurumlar arası koordinasyon eksikliği,
- Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın ve Belediyelerin verdiği turizm işletmeleri belgelerinin farklı standartlar içermesi ve uyumlaştırmanın sağlanamamaması,

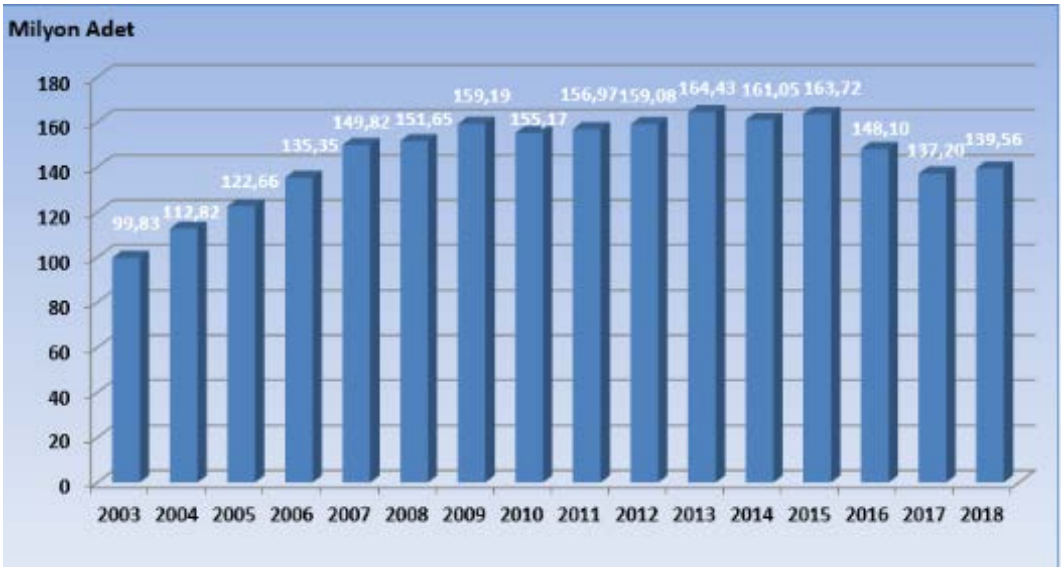
- Doğal, tarihi ve somut olmayan kültürel mirasın özgün niteliklerinin yeterince korunamaması,
- Tanıtma ve pazarlamaya ayrılan kaynakların kullanımında eşgüdüm yetersizliği,
- Tanıtım faaliyetlerinde sosyal medyanın etkin kullanılamaması,
- Mesleki niteliklerin belgelendirilmesine yönelik uygulamaların yetersizliği,
- Çevre bilincinin oluşmaması ve buna bağlı olarak sürdürülebilir çevre yönetiminin yetersizliği,
- Kentsel peyzaj kavramının yerleşmemiş olması,
- Deniz kıyısında kentsel katı atıkların geri dönüşümünün yetersizliği,
- Ulusal Turizm Konseyi'ne ve illerde Turizm Konseyleri'ne işlerlik kazandırılamamış olunması,
- Kaynakların farklı karar vericilerin elinde olması nedeni ile turizmin gelişiminin bütüncül yaklaşımdan yoksun kalması,
- Yerel halk ve yetkililerin, sürdürülebilir turizm kapsamında, karar mekanizmalarına yeterince katılamaması.
- Türkiye Turizmi İçin Fırsatlar (F)
- Avrasya bölgesinin ve Körfez ülkeleri ile ilişkilerin siyasal ve ekonomik yönden önem kazanması,
- Dünyada Türkiye 'nin rekabet gücünün yüksek olduğu doğa, tarih, kültür, sağlık ve spor turizmine olan ilginin artması,
- Doğu Akdeniz bölgesinin çekiciliğinin artması sonucu bölgede marina sayısında plansız artış,
- Turistik varış noktalarının çevresindeki çarpık yapılaşma "

Şeklinde belirlenmiştir.

2.11.10.İstanbul Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı

Kabotaj da 2018 yılında 139 Milyon 556 Bin 332 adet yolcu taşınmıştır.

Grafik 92: Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı



Tablo 110: Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı

Bölge	Hat	2017		2018	
		Yolcu (Adet)	YolcuxMil	Yolcu (Adet)	YolcuxMil
İstanbul Bölgesi	Eskihisar – Topçular/Tavşanlı	23.156.284	106.805.584	22.644.340	104.526.268
	Eskihisar – Altınova	217.902	610.126	117.510	329.028
	Diğer	79.844.573	564.510.685	79.833.146	559.868.133
	TOPLAM	**103.218.759**	**671.926.395**	**102.594.996**	**664.723.429**
Marmara Havzası	Erdek – Avşa (Türkeli)	191.715	3.438.752	146.659	2.636.760
	Tekirdağ – Avşa (Türkeli)	78.845	1.979.217	92.425	2.319.756
	Marmara A. – Erdek	176.470	3.519.319	212.033	4.226.941
	Marmara A. – Tekirdağ	2.375	59.375	1.761	44.025
	Erdek – Tekirdağ	2.791	111.361	5.627	224.517
	Marmara Ereğlisi - Bandırma	16.052	593.924	1.659	61.383
	Ambarlı – Bandırma	183.812	9.558.224	164.272	8.542.144
	Tekirdağ – Bandırma	27.386	1.268.081	23.895	1.090.855
	Avşa-Marmara A.	525	2.341	576	2.304
	Armutlu-Mudanya	8.354	83.540	8.156	81.560
	Yenikapı-Yalova	2.419.186	62.898.836	2.476.671	64.393.446
	Yenikapı-Bandırma	1.015.167	64.970.688	941.610	60.263.040
	Yenikapı-Bursa	1.226.414	54.575.423	1.261.999	56.158.956
	Pendik-Yalova	2.810.416	37.940.616	2.804.243	37.857.281
	Kartal-Yalova	43.662	1.257.466	0	0
	Diğer	3.544.122	161.731.516	3.499.361	160.286.771
	TOPLAM	**11.747.292**	**403.988.678**	**11.640.947**	**398.189.738**
İzmit Körfezi	Muhtelif	471.192	2.417.215	516.607	2.650.194
	TOPLAM	**471.192**	**2.417.215**	**516.607**	**2.650.194**
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu – Çardak	563.046	1.407.615	1.439.904	3.599.760
	Gelibolu – Lapseki	2.317.701	8.575.494	1.677.494	6.206.728
	Çanakkale – Kilitbahir	2.209.158	2.209.158	2.313.389	2.313.389
	Çanakkale – Eceabat	1.960.544	5.293.469	1.774.422	4.790.939
	Kepez – Eceabat	654	3.597	0	0
	Karabiga – Barbaros/Akport	3.533	113.056	0	0
	Kabatepe – Gökçeada	380.362	5.363.104	505.212	7.123.489
	G.Yükyeri – Bozcaada	692.443	2.839.016	820.302	3.363.238
	TOPLAM	**8.127.441**	**25.804.509**	**8.530.723**	**27.397.544**
Antalya Bölgesi	Antalya-Kemer	28.261	508.698	31.758	571.644
	TOPLAM	**28.261**	**508.698**	**31.758**	**571.644**
İzmir Bölgesi	Bodrum – Datça	84.773	1.610.687	87.761	1.667.459
	Diğer	13.517.537	32.548.762	16.152.514	39.098.982
	TOPLAM	**13.602.310**	**34.159.449**	**16.240.275**	**40.766.441**
Van Gölü	Tatvan-Van	436	21.364	1.026	50.274
	TOPLAM	**436**	**21.364**	**1.026**	**50.274**
GENEL TOPLAM		**137.195.691**	**1.138.826.308**	**139.556.332**	**1.134.349.263**

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

İstanbul Yolcu Taşımacılığı Tarihçesi

İstanbul Şehir Hatları Turizm San. ve Tic. A.Ş.

Şirketleri, yerel/ulusal düzeyde, deniz toplu ulaşım ve taşımacılık ihtiyacını karşılamak üzere; deniz üzerinde her türlü toplu taşıma araçları ile yürütülen toplu ulaşım ve taşımacılık hizmetlerini, deniz araçları ile turizm taşımacılığı ve turizm organizasyonu hizmetlerini en uygun şekilde/sistemle yapmak, yaptırmak, işletmek, işlettirmek, deniz üzerinde yürütülen her türlü deniz toplu ulaşımı ve taşımacılığının koordinasyonunu, entegrasyonunu ve denetimini yapmak ve ana sözleşmesinde yazılı olan diğer işleri yapmak amacıyla kurulmuş ve faaliyetlerine devam etmektedir.

Tarihçesi;
Şehir Hatları İdaresi 19. Yüzyılın ortalarından bugüne yaklaşık 163 yıllık bir deneyimi temsil eder. Bu deneyimin 1940'ların ortalarına kadar üç ayrı işletmeden beslendiği söylenebilir. Bunu, 19. Yüzyılın ortalarından 1940'ların ortasına gelinceye kadar İstanbul'da Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında birbirinden bağımsız işletmeler tarafından vapurlarla yolcu taşımacılığının yapılmış olmasından hareketle ileri sürmek mümkündür.

Bu işletmelerin kısaca tarihsel seyirlerine bakılacak olursa; 1844'te Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nin, İstanbul, İzmit, Gemlik ve Tekirdağ iskelelerinin yanı sıra İstanbul'da Sirkeci – Adalar, Sirkeci – Pendik, Sirkeci – Yeşilköy arasında vapur işletmeye başlayarak Marmara hattının temellerinin atıldığı görülür.

Bu işletme 1862'de Fevaid-i Osmaniye İdaresi, 1871'de İdare-i Aziziye İdaresi, 1878'de İdare-i Mahsusa, 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüştü. 1933'te anılan işletme çatısı altında Adalar, Anadolu Yakası iskeleleri ve Yalova hattında yani Marmara hattında faaliyet gösteren AKAY İdaresi kuruldu. Bu idare ise 1937'de kurulan Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü çatısı altında yer alan Şehir Hatları İşletmesine dönüştü.

1858'den beri vapurların işlediği Haliç hattında kurulu bulunan Haliç Vapurları Şirketi'nin 1841'de ve Boğaz hattında vapur işletmek üzere 1851'de kurulmuş olana Şirket-i Hayriye'nin 1945'te kamulaştırılarak bütün haklarının Şehir Hatları'na devri ile İstanbul sularında vapur taşımacılığı tek çatı altına toplanmış oldu. 1945'ten itibaren Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında vapur taşıma işini tek başına üstlenmiş bir hale gelen Şehir Hatları İşletmesi 1952'de kurulan Denizcilik Bankası yerine 1983'te kurulan Türkiye Denizcilik Kurumu ve 1948'te kurulan Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak faaliyetlerini sürdürdü.

2005 yılı Mart ayında Şehir Hatları´nın İDO'ya devri, Şehir Hatları´nda yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Tasarımını İstanbulluların halk oylaması ile seçtiği 5 yeni yolcu vapuru ve panoramik görüş açısına sahip 3 yeni Haliç vapuru inşa edildi ve hizmete alındı. Aynı dönemde, eski nesil yolcu vapurları ile tarihi önem ve değere sahip vapur iskelelerinin renovasyonu gerçekleştirildi ve bazı iskeleler yeniden inşa edildi.

2010 yılı Eylül ayında da İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Tic. San. AŞ. kurularak, Şehir Hatları vapurları ve İskeleleri yeni şirkete devredilmiştir.

Tablo 111: Şehir Hatları Filosu

	GEMİ ADI	ÇEŞİDİ	YOLCU KAPASİTESİ	İNŞAAT YILI	MÜLKİYET
1	AYKUT BARKA	yolcu vapuru	1.750	1973	İBB
2	BARIŞ MANÇO	yolcu vapuru	1.750	1973	İBB
3	A. HULUSİ YILDIRIM	yolcu vapuru	1.750	1974	İBB
4	ADEM YAVUZ	yolcu vapuru	1.300	1976	İBB
5	SAMİ AKBULUT (SARAYBURNU)	yolcu vapuru	1.300	1985	İBB
6	HAMDİ KARAHASAN	yolcu vapuru	1.300	1980	İBB
7	İLKER KARTER	yolcu vapuru	1.300	1980	İBB
8	AYDIN GÜLER	yolcu vapuru	1.300	1981	İBB
9	MUSTAFA AYDOĞDU	yolcu vapuru	1.300	1981	İBB
10	KALAMIŞ	yolcu vapuru	1.300	1987	İBB
11	İ. HAKKI DURUSU	yolcu vapuru	1.300	1985	İBB
12	N. ALPTOGAN	yolcu vapuru	1.300	1985	İBB
13	İSTANBUL -9 (SAMİ AKBULUT)	yolcu vapuru	1.300	1977	İBB
14	BEŞİKTAŞ- 1	yolcu vapuru	1.300	1986	İBB
15	METİN SÜLÜŞ	yolcu vapuru	1.300	1986	İBB
16	MODA	yolcu vapuru	1.300	1986	İBB
17	CADDEBOSTAN	yolcu vapuru	1.300	1987	İBB
18	EMİN KUL	yolcu vapuru	1.945	1988	İBB
19	S. FAHRİ KORUTÜRK	yolcu vapuru	1.945	1989	İBB
20	ŞH-FATİH	yolcu vapuru	1.800	2008	İBB
21	ŞH-KADIKÖY	yolcu vapuru	1.800	2009	İBB
22	ŞH-BEYOĞLU	yolcu vapuru	1.800	2009	İBB
23	ŞH-BEYKOZ	yolcu vapuru	1.800	2009	İBB
24	ŞH-SARIYER	yolcu vapuru	1.800	1977	İBB
25	KASIMPAŞA	yolcu motoru	600	2009	İBB
26	SÜTLÜCE	yolcu motoru	600	2009	İBB
27	HASKÖY	yolcu motoru	600	2009	İBB

İstanbul Boğazı ve Haliç' te deniz ticareti ve işletmeciliği alanında her çeşit "yolcu taşıma işleri" ile gemiler ve iskeleler aracılığı ile yolcu trafiğinin modern şartlarda gerçekleştirilmesini sağlamaktır.

Hizmet Verilen İskeleler;

1. ANADOLU HİSARI SH
2. ANADOLU KAVAGI SH
3. ARNAVUTKOY SH
4. AYVANSARAY SH
5. BEŞİKTAŞ BARBAROS HAYRETTİN PAŞA SH
6. BALAT ŞH
7. BEBEK ŞH

8. BEŞIKTAŞ (ÜSKÜDAR) SH
9. BEYKOZ SH
10. BEYLERBEYI SH
11. BOSTANCI SH
12. BURGAZADA SH
13. BÜYÜKADA SH
14. BÜYÜKDERE ŞH
15. ÇENGELKÖY SH
16. ÇUBUKLU SH
17. EMİNONÜ- BOĞAZ SH
18. EMİNÖNÜ HALİÇ ŞH
19. EMİNÖNÜ- KADIKÖY SH
20. EMİNÖNÜ- ÜSKÜDAR SH
21. EMİRGAN SH
22. EYÜP SH
23. FENER ŞH
24. HASKÖY SH
25. HAYDARPAŞA SH
26. HEYBELIADA SH
27. İSTİNYE SH
28. KABATAŞ SH
29. KADIKÖY- BEŞİKTAŞ- ADALAR SH
30. KADIKOY- EMİNÖNÜ- KARAKÖY – KABATAŞ SH
31. KANDİLLİ SH
32. KANLICA SH
33. KARAKÖY SH
34. KASIMPAŞA SH
35. KINALIADA SH
36. KUZGUNCUK SH
37. KÜÇÜKSU ŞH
38. MODA ŞH
39. ORTAKÖY SH
40. PAŞABAHÇE ŞH
41. POYRAZ SH
42. RUMELİ KAVAĞI SH
43. SARIYER SH
44. SEDEF ADASI SH
45. SÜTLÜCE SH
46. ÜSKÜDAR (EMİNÖNÜ-BEŞİKTAŞ) ŞH
47. YENİKÖY ŞH

Hatlar;
Özel Geziler
-Uzun Boğaz Turu (Yaz Kış Aktif)
-Kısa Boğaz Turu (Yaz Kış Aktif)
-Mehtaplı Geceler Turu (Yaz Sezonunda Aktif)
Üsküdar - Eyüp
Beşiktaş - Küçüksu
Kadıköy - Kabataş
Üsküdar - Beşiktaş
Boğaz Gidiş/Geliş Hatları
İstanbul - Adalar
Beşiktaş - Kadıköy
Eminönü - Üsküdar
Karaköy - Kadıköy

Eminönü - Kadıköy

Tablo 112: Çalışılan Hatlara Göre Toplam Yolcu Sayısı

2013 yılı Hat Bazında Taşınan Yolcu	
Sefer Yılı	**2013**
Özel Geziler	456.335
Üsküdar - Eyüp	1.582.877
Beşiktaş - Küçüksu	212.690
Kadıköy - Kabataş	3.581.138
Üsküdar - Beşiktaş	1.572.486
Boğaz Gidiş/Geliş Hatları	2.246.800
İstanbul - Adalar	4.432.334
Beşiktaş - Kadıköy	7.813.376
Eminönü - Üsküdar	11.268.157
Karaköy - Kadıköy	7.909.837
Eminönü - Kadıköy	12.481.550
TOPLAM	**53.557.580**

2013 yılı Çalışan Hatlara Göre Toplam Vapur/Gemi sayısı
21 adet Şehir Hatları Yolcu Vapuru
3 adet Şehir Hatları Yolcu Motoru
17 adet kiralık yolcu motoru

İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.

İDO - İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. İstanbul'un deniz ulaşımına ve trafik sorununun çözümüne katkıda bulunmak amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından 1987 yılında kurulmuştur. 2005 Mart ayında, TDİ'ye bağlı Şehirhatları İstanbul Deniz Otobüsleri'ne devredilmiştir. İDO günümüz itibariyle4 farklı tipte 8 hızlı feribot, 5 ayrı tipte 24 deniz otobüsüyle ve 20 adet arabalı feribot ile hizmet vermektedir.

Terminalleri:
İstanbul Avrupa Yakası
Yenikapı / Bakırköy / Kabataş / İstinye /
Sarıyer / Beşiktaş / Sirkeci / Avcılar /
Büyükçekmece
İstanbul Anadolu Yakası
Harem / Kadıköy / Bostancı / Maltepe /
Pendik / Kartal / Beykoz / Burgazada /
Kınalıada / Heybeliada / Büyükada Tuzla
Marmara Bölgesi
Eskihisar / Topçular / Yalova Hızlı Feribot
İskelesi / Yalova Deniz Otobüsü İskelesi /
Bandırma / Bursa / Marmara Adası /
Avşa Adası / Çınarcık / Armutlu Tatil Köyü /
Armutlu / Kumla / Gemlik / Esenköy
2017 yılında 36,9 Milyon Yolcu ve 9.7 Milyon araç taşımacılığı gerçekleştirmiştir.

“TURYOL” S. S.TURİZM VE YOLCU DENİZ TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ

Tarihçe;

Kuruluşumuzun deniz yolu ile yolcu taşımacılığında 1 asırı aşan geçmişi bulunmaktadır. Karadeniz kökenli gurbetçi büyüklerimizin bir araya gelerek, o zamanki adı Hanönü olan Karaköy’den Haydarpaşa’ya, boyları 5-6 metreye ulaşan iki çift kürekli kayıkları ile yolcu taşımaları son derece önemliydi. Çünkü, o dönemde, İstanbul’dan Anadolu’ya geçecek yolcular için tek toplu kara ulaşım aracı tren idi ve Avrupa yakasından Haydarpaşa Garı’na gidişin tek yolu da deniz taşımacılığıydı.

Zaman içinde Kadıköy yakasının nüfus yoğunluğunun artması sonucu büyüklerimiz Haydarpaşa’nın yanı sıra, Kadıköy yakasına da kayıkları ile yolcu taşımaya başlamışlar ve o zamanki adı Şirket-i Hayriye olan Deniz Yolları Şehir Hatları İşletmesi ile rekabete girmişlerdir. Mevcut taşıma araçlarını büyüterek, motorlu hale getirmek üzere arayışa geçip, İzmir’den Yunanlılardan kalma, MARMARA, KARADENİZ ve EGE isimleri verilen 3 adet deniz motoru satın alıp İstanbul’a dönmüşler.
Boyları yaklaşık 12-14 metre olan ve o günkü ölçülerde büyük bile sayılabilecek, bu teknelerin, taşıma kapasiteleri 20-30 kişi imiş. Çalışmalarını bu teknelerle daha geniş bir alana yaymak ve hizmet ağını geliştirmek amacı ile Sirkeci-Salacak, Üsküdar-Eminönü, Karaköy-Haydarpaşa ve Karaköy-Kadıköy olmak üzere sefer güzergâhlarını geliştirmişler.

40’lı ve 50’li yıllarda ülkemizde Karadeniz ve özellikle Sürmene yapısı ahşap tekne inşasına başlanmış ve mevcut 6-7 teknelik filo, diğer katılımcılar ile birlikte 15-16 tekneye yükselmiştir.

50’li ve 60’lı yıllar filonun en kısa süre içinde gelişme ve büyüme göstermiş olduğu yıllardır. O yıllarda Kooperatifimiz “Motorcular Cemiyeti” adı altında faaliyetini devam ettirmiş ve 60’lı yılların sonuna kadar geçmişle mukayeseli olarak en verimli dönemini yaşamıştır. 90’lı yılların başında genel iradenin kabulü ile Kooperatif kurulmasına karar verilmiş ve nihayet 1993 yılında Kooperatif kurulmuştur.

Yeni Galata köprüsünün yapımı sırasında, Eminönü ve Karaköy de bulunan iskelelerimiz inşaat sınırları içinde kalmış ve bir bakıma yolcu alma ve boşaltma yerleri elimizden alınmıştır. Kooperatifin o günkü yöneticileri, yoğun özveri ve gayretleri ile Eminönü, Üsküdar ve Karaköy de yeni iskele yerleri temini için büyük emekler sarf etmiş ve müteşebbis olmuşlardır. 1995

yılında iskelelerimizin alt yapıları bitirilmiş ve Kooperatifimize teslim edilmiştir. Bu yıldan itibaren başlayan düzenli, tarifeli ve hatlı çalışmalarımız, ilgili birimlerin de kontrol ve denetiminde devam etmiştir. 2 Kasım 1998 tarihinde yeniden yapılanmanın bir ürünü olan "Havuz Sistemi" içindeki yeni çalışma düzenine geçilerek sektöründe tüm Türkiye'ye örnek olunmuştur.

Kuruluşumuz; taşıma kapasiteleri 150 – 850 kişi arasında değişen 60 adet yolcu gemisi, 7 adet turizm belgeli gemisi, 2 adet feribot ve 1 adet hizmet gemisi ile, başta İstanbul olmak üzere İzmir, Marmaris, Antalya'da deniz yolu ile toplu taşımacılık hizmeti vermekte ayrıca Ayvalık-Midilli Adası (Yunanistan) ve Çeşme-Sakız Adası (Yunanistan) güzergahlarında uluslararası sularda yolcu ve araç taşımacılığı ve tur hizmetleri vermektedir.

TURSAB ile yapılan Protokol gereği, turizm acenteleri tarafından İstanbul'a getirilen turist gruplarının Boğaz ve Ada turları gerçekleştirilmektedir. Bu çerçevede İstanbul'a gelen yabancı turistin düzenli turlar ile deniz yoluyla gezdirilmesinde %90'lık paya sahip olan kuruluşumuz, bu yönden de kamu hizmeti görevini en iyi şekilde yapmaya çalışmaktadır. Yerli ve yabancı konukları gece veya gündüz yemekli ya da balo şeklinde geçen toplantılarında, Kooperatifimiz gemileri geniş açık ve kapalı salonları, barları, canlı müzik yayını ile en üst düzeyde hizmet vermeye devam edecektir.

Geçmişten gelen tecrübesini günümüz teknolojisi ile birleştiren Kuruluşumuz, hizmet kalitesini sürekli artırarak yolcu memnuniyetini üst düzeye taşımaya devam ederken, tüm yatırımlarını kendi özkaynakları ile yaparak ve 350 kişiyi aşan çalışanı ile önemli bir istihdam sağlayarak ülke ekonomisine katkı sağlamaya devam etmektedir.

Tablo 113: TURYOL Gemi Filosu

NO	GEMİ ADI	TAM BOY	YOLCU KAPASİTESİ
1	K.BEGO ŞEVKET	31,30 M	450
2	URFALI CEMAL	40,30 M	710
3	BÜYÜK VARAN - 2	41,90 M	795
4	TÜFEKÇİOĞLU - 2	34,50 M	550
5	FEYİZOĞLU - 2	34,95 M	500
6	F. ÖMEROĞLU	41,95 M	607
7	YENİ YEŞİLADA	41,95 M	700
8	METE - 2	40,55 M	700

9	ALTINKAYA - 1	39,70 M	716
10	VENÜS - 4	41,95 M	737
11	KAPTAN ENABİR CAN	41,30 M	700
12	BÜYÜK YEŞİLADA	39,90 M	380
13	YENİ MARMARA	29,50 M	401
14	NECMİ KETENCİ	41,90 M	750
15	İNANDILAR	41,05 M	713
16	KIRÇILOĞLU - 2	41,90 M	725
17	METİN YILMAZ	42,00 M	700
18	MÜHENDİS	35,25 M	555
19	H.REİSOĞLU - 5	41,70 M	750
20	AYNACIOĞLU	41,95 M	710
21	KINALI VARAN	39,95 M	700
22	HARRAN OVASI	40,28 M	605
23	MUZAFFER KAPTAN	36,00 M	550
24	VENÜS - 1	41,90 M	704
25	BÜYÜK BEŞİKTAŞ	41,95 M	707
26	YENİ MENDERES	37,70 M	650
27	KARADENİZ - A	41,95 M	725
28	KAPTAN MUSTAFA GÜLER	42,00 M	850
29	VARAN - 1	42,00 M	798
30	REİSOĞLU - 2	21,18 M	150
31	KAPTAN ŞEVKET İYİDERE - 1	41,62 M	850
32	KIRÇILOĞLU - 4	42,00 M	710
33	KAPTAN RECEP AYNACI	41,95 M	705
34	H.HASAN KAPTAN	41,95 M	750
35	BÜYÜK FEYİZOĞLU	41,50 M	700
36	KAPTAN DURSUN GÜLER	41,62 M	750
37	KAPTAN İLYAS MERT	41,955 M	700
38	KAPTAN AHMET CAN	24,00 M	230
39	ŞÜKRET	42,00 M	724
40	ADATEPE - 2	40,55 M	550
41	HADEKA	42,00 M	700
42	YAZICI - 4	40,00 M	700
43	METE - 3	41,45 M	750
44	POLARİS	39,10 M	750
45	H. REİSOĞLU - 4	36,00 M	550
46	MUSTAFA GÜNAY	42,00 M	850
47	B.ÇAĞLAYAN	34,90 M	600
48	NECDET ALİ YILDIRIM	41,96 M	714
49	KAPTAN HAŞİM TÜFEKÇİ	41,50 M	850
50	METEOĞLU	41,56 M	800
51	VARAN KAPTAN	36,20 M	600
52	BORA METEOĞLU	41,95 M	705
53	Y. ALİ REİS - 3	33,50 M	450
54	ÇAĞLAYAN PRINCESS	42,00 M	700
55	LÜTFİ KAPTAN	41,11 M	670
56	HAŞİM İNANDI	41,84 M	705
57	EMİN İNANDI	40,60 M	850
58	AYNACIOĞLU - 3	39,90 M	600
59	FETHİ BEY	41,96 M	750
60	MEFKÜRE	41,90 M	723

RO-RO / YOLCU GEMİLERİ			
61	LESVOS	41,80 M	443
62	CHIOS	57,50 M	190
DENİZ TURİZM GEMİLERİ			
63	BOSFOR	49,84 M	601
64	ZİYA BEY 1	24,50 M	85
65	TURYOL-2	26,60 M	99
66	TURYOL 3	24,30 M	81
67	TURYOL 4	32,40 M	170
68	TURYOL 5	25,25 M	92
69	HANÖNÜ - T	20,88 M	51
HİZMET GEMİLERİ			
70	TURYOL - B (SERVİS MOTORU)	13,40 M	4

İskeleler;

1. Eminönü
2. Karaköy
3. Üsküdar
4. Haydarpaşa
5. Kadıköy (Çayırbaşı)
6. Kadıköy (Metro)
7. Bakırköy
8. Büyükada
9. Heybeliada
10. Kınalıada
11. Büyükçekmece
12. Çınarcık (Yalova)
13. Kocadere (Yalova)
14. Esenköy (Yalova)
15. Armutlu (Yalova)
16. Foça (İzmir)
17. Karaburun (İzmir)
18. Mordoğan (İzmir)
19. Ayvalık (Balıkesir)
20. Çeşme (İzmir)
21. Midilli (Yunanistan)
22. Sakız (Yunanistan)

Hatlar ve Taşınan Yolcu Sayısı

2017 yılı İçerisinde, aşağıda isimleri yazılı hatlarda toplam 70 adet Yolcu Gemisi ile 18.847.000 yolcu taşınmıştır.

1. ÜSKÜDAR-EMİNÖNÜ-KARAKÖY-ÜSKÜDAR
2. KADIKÖY-EMİNÖNÜ-KARAKÖY-KADIKÖY
3. EMİNÖNÜ-KADIKÖY / HEYBELİADA-BÜYÜKADA
4. BAKIRKÖY-KINALIADA-HEYBELİADA-BÜYÜKADA
5. BÜYÜKÇEKMECE-BÜYÜKADA
6. EMİNÖNÜ-KADIKÖY / ÇINARCIK-KOCADERE-ESENKÖY
7. EMİNÖNÜ-KADIKÖY/ARMUTLU
8. FOÇA-KARABURUN-MORDOĞAN
9. BOĞAZ TURLARI (Eminönü, Kadıköy ve Üsküdar)

10. AYVALIK-MİDİLLİ
11. ÇEŞME-SAKIZ

Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi Ve Tic. A.Ş.
(Dentur Avrasya)

Tarihçeleri; Büyüklerimiz 18. yüzyılın başlarında Denizde Yolcu Taşımacılığı hizmetlerini kürekli ve yelkenli sandallarla vermeye başlamışlardır. Cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte örgütlenen büyüklerimiz ***1930*** yılında yolcu taşıyan deniz nakil vasıtaları esnaf odasını 40 katılımcı ile kurmuşlardır. ***1936 yılında ilk resmi hat ruhsatımızı alarak İstanbul Ticaret ve Sanayi odasına kayıtlı düzenli tüccar haline gelmişlerdir***. Teknolojik gelişime ayak uydurarak 1950'lerde kıçtan takma Motorlu sandallarla hizmet devam etmiş; 2 kıta arasında yolcu taşımacılığını ana unsur haline getirilmiştir. 1965 yılından sonra içten takmalı motorlarla 12 kişilik teknelerle hizmetlere devam edilmiştir.
1970'li yıllarda teknelerin boyları 12 metreye ulaşmış; tekne üstleri kapanmış ve daha güçlü motorlarla hizmet verilmiştir.
1980'li yıllarda İstanbul Kara Trafiğinin yoğunlaşmasını dikkate alınarak gemi boyları yine arttırılmış daha güçlü makinelerle, çift uskur kullanılmış, hızları arttırılmış daha çabuk ve emniyetli yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Böylece İstanbul halkının karşıdan karşıya geçmesi alışkanlık haline getirilmiştir.

1990' lı yıllarda UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) ve Üniversitelerle ortak çalışmalar yapılarak, İstanbul Boğazına uygun emniyetli ve süratli çelik sac tekneler ve çift makineli gemilerle kalite ve güvenlik yükseltilmiştir.

1997'de bir çatı altında toplanarak birlik ve beraberlikle hareket etmeye karar veren 40 adet ruhsatlı tekne sahibi ***S.S. Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifini kurarak Kurumsal bir kimliğe kavuşmuştur. Deniz toplu ulaşımında*** günümüz standartlarında hizmet vermek için ileri teknoloji ile planlı ve projeli IMO kurallarına uygun yani Uluslararası Denizcilik Organizasyonunda belirtilen denizde can ve mal güvenliği taleplerimiz göz önüne alınarak 12.10.1998 tarih ve 98/9-3 UKOME kararına göre tekne boy ve kapasitesi sınırlandırılmasının kaldırılmasına istinaden gemi boyları 25 ve 42 m.'ye yolcu sayısı 250 ve 1000 adede ulaşmıştır.

2002 yılında Kooperatifin bünyesinde kurulan Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş. ile hizmetlerin üst seviyelere çıkarılması amaç edinilmiştir. Kentsel Tasarıma uygun terminaller yapılarak İstanbul Büyükşehir Belediyesinden onay alınmıştır. Yolcularımıza daha modern hizmet verebilmek için turnike sistemleri; akbil sistemi uyumlu elektronik kart sistemiyle ileri teknolojiyi uygulamıştır. ***Ayrıca tüm çalışma sistemi tek bir elde toplanarak şeffaf ve yetkili kurumlarca kontrol edilebilir hale***

gelmiştir. Modern, lüks, hızlı, konforlu gemilerle ehliyetli ve tecrübeli deniz ve kara personelimizle halkımıza en iyi hizmeti vermek için çalışmalarımız devam etmektedir.

Toplu taşıma faaliyetlerimizin yanı sıra turizm acenteleri ile birlikte Boğaz turları ve deniz gezileri düzenlenerek yabancı turistlere İstanbul'un eşsiz güzellikleri farklı bir açıdan seyrettirilmektedir.

Özel organizasyonlar, özel geziler, düğünler ve şirket yemekleri için gemilerimiz kiralanabilmekte böylece halkımıza başka bir sosyal alanda da hizmet verilmektedir.

Toplu Ulaşım Hatlar;

- Üsküdar – Beşiktaş
- Üsküdar – Kabataş
- Eminönü – Bebek

Hizmet Verilen İskeleler;

- ÜSKÜDAR
- BEŞİKTAŞ
- KABATAŞ
- EMİNÖNÜ
- ORTAKÖY
- ARNAVUTKÖY
- BEBEK

Tüm Hatlarda toplam 40 adet gemi ile hizmet verilmektedir. Ayrıca Şehir hatları işletmesinin ihale ettiği hatlarda çalışılmaktadır. Boğaz turları ve ada turları ve özel geziler düzenlenmektedir.
Üsküdar – Beşiktaş- Kabataş hattı yıllık yolcu sayısı: 19.000.000 kişi

S. S. Mavi Marmara Deniz, Yolcu, Eşya Ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi

Kuruluş Tarihçesi: Mavi Marmara'nın temelleri, imkânların ve teknolojinin gelişmesi ile Bostancı-Adalar Vapur İskelesinin hemen yanında 10 denizcinin taşımacılık hizmeti vermesi sonucu gelişim göstermeye başladı. 1960-1970 yılları arasında yük mavnalarıyla yapılan seferler daha sonra 8-9 metrelik yolcu motorlarıyla gerçekleştirilmeye devam etti. 1990 yıllarından sonra sac ve çift motorlu gemiler ile büyüme ve gelişim hızlanmış oldu.

Zaman içinde yaşanan bu büyümenin ardından Mavi Marmara, 19.09.2002 tarihinde 21 denizcinin kooperatifleşmesi ve 2006 yılında da adalardaki 11 gemi sahibinin katılımıyla kurumsal bir çatı altında toplanmış oldu.

Mavi Marmara; Bostancı-Adalar, Adalar-Kabataş, Bostancı-Teşvikiye, Bostancı-Eminönü ve Yeşilköy-Adalar karşılıklı seferleri ile yolcu taşımak ve turizme katkıda bulunmak amacıyla 32 yolcu gemisi, 3 hızlı bot ve 1 yük gemisi ile faaliyetine devam etmektedir.

Mavi Marmara, Ulusal Sefer Yapan Hat İznine Sahip yolcu gemilerinde “Emniyetli Yönetim Sistemi” (EYS) uygulamaktadır. EYS Sistemi, emniyetli işletmecilik sistemi denetimi uygulamaları, sonuçları ve etkinliği, bağımsız denetçiler tarafından sistemli olarak denetlenmektedir.

Mavi Marmara; çevreye ve denize gelebilecek zararın önlenmesine yönelik tedbirlerini sürekli geliştirerek uygular, çevre kirliliğini önleme ve emniyet için gereken titizliği gösterebilecek personel ve geminin teminini kendisine politika edinmiştir.

Mavi Marmara'nın tüm kooperatif üyeleri, İBB Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin 1995/9-3 kararıyla hat izinlerini aldıktan sonra İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından ruhsatlandırılmıştır.

UDHB tarafından; iskeleleri kıyı tesisi işletme izinleri, gemileri de düzenli hat ruhsatları ile belgelendirilmiştir.

Gemileri düzenli olarak yıllık bazda kara ve deniz bakımları ve denetlerinden geçtikten sonra denize elverişlilik belgesi alarak yolcu taşımacılığı yapabilirler**.**

İşletmeci Altındaki Gemiler ve İskeleler

32 gemi, 3 Hızlı Bot, 1 Yük motoru ve 6 iskele

Görev Yapmakta Olduğu Hatlar

Bostancı-Adalar, Kabataş-Beşiktaş-Adalar, Yeşilköy-Adalar

Çalışılan Hatlara Göre Toplam Tekne Sayısı ve Yolcu Sayısı

32 tekne ve 4.600.000 yolcu sayısı

S.S. İstanbul Kartal Deniz Yolcu Yük Ve Turizm Taşımacılığı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi

Tarihçesi; Kooperatifleri 21.06.1995 tarihli ve 95/9-3 sayılı UKOME kararı (D.05 Kartal-Adalar Hattı) ile İstanbul Kartal'dan Adalar'a tarifeli seferler ile yolcu taşımak ve turizme katkıda bulunmak amacıyla 06.03.2006 yılında kurulmuştur.
İşletmeci Altındaki Gemiler 17 adettir.
Hizmet Verilen İskeleler;
-Kartal Rıhtımı
-Adalar (Büyükada, Heybeliada, Burgazada, Kınalıada) İskelesi/Rıhtımı
Kartal Adalar Hattında 14 Adet Yolcu Gemisi ile 2013 yılında 7.000 sefer yapılmış olup, 1.118.716 yolcu taşınmıştır.

Boğaziçi Yolcu Ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (Boğaziçi Yol Tur)

Tarihçesi; Esnaflarının 1930 yıllından beri Kasımpaşa hattında,1985 yılından beri de Boğaz turları yapmaktadır.
Kooperatifleri 02.08.2002 yılında kurulmuştur.
İşletmeci Altındaki Gemiler 22 adettir.
Hizmet Verilen İskeleler;

- Eminönü Turizm İskelesi,
- Eminönü Boğaz Turu İskelesi,
- Eminönü Kasımpaşa İskelesi

Kasımpaşa Hattında 1 adet tekne ile 150 kişi günlük taşınmakta olup, Turizm şirketleriyle özel Boğaz Turu ve Tarifeli Boğaz Turu 20 adet tekne ile günlük 800 kişi taşınmaktadır.

TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

2.12.TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

Türkiye Dünyadaki konumu nedeniyle zengin bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Ayrıca balıkçılık alanının büyük kısmını oluşturan farklı ekolojik özellikteki denizler 8333 km'lik bir kıyı şeridine, su ürünleri üretim alanı olarak kullanılabilecek 178 bin km² doğal göllere ve 3442 km² baraj göllerine sahip bulunmaktadır.

Kuzeyde sıcaklığı ve tuzluluğu düşük (%0.17-0.18) Karadeniz, batı ve güneyde sıcaklık ve tuzluluğu yüksek Ege ve Akdeniz ile bir karışım bölgesi olan Boğazlar ve Marmara Denizi mevcuttur.

Karadeniz'de 247, Ege Denizi'nde 300 ve Akdeniz'de 500 balık türü bulunmaktadır. Ülkemizde ekonomik öneme sahip tür sayısı ise 100 civarındadır. Türkiye'nin Dünya Su Ürünleri üretimi içersinde %0.04'lik paya sahiptir.

Tablo 114: Dünya Su Ürünleri Üretimi

	AVCILIK (ton)			YETİŞTİRİCİLİK (ton)			TOPLAM (ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2010	77.828.396	11.271.565	**89.099.961**	22.310.734	36.790.052	**59.100.786**	**148.200.747**
2011	82.623.550	11.124.401	**93.747.951**	23.366.371	38.698.805	**62.065.176**	**155.813.127**
2012	79.719.854	11.630.320	**91.350.174**	24.707.343	41.948.313	**66.655.656**	**158.005.830**
2013	80.899.153	11.687.507	**92.586.660**	25.536.710	44.686.846	**70.223.556**	**162.810.216**
2014	81.564.094	11.895.922	**93.460.016**	26.727.687	47.104.420	**73.832.107**	**167.292.123**
2015	81.179.323	12.525.293	**93.704.616**	27.879.872	48.761.154	**76.641.025**	**170.345.641**
2016	79.288.046	11.635.500	**90.923.545**	28.703.601	51.368.288	**80.071.894**	**170.995.437**
2017	80.598.532	11.924.181	**92.522.713**	30.626.044	49.509.738	**80.138.782**	**172.661.495**

Kaynak: FAO

Dünya su ürünleri üretiminde en büyük pay 16,6 milyon ton ile Çin'e aittir. Çin'i 8,8 milyon ton ile Peru, 4,5 milyon ton ile Endonezya, 4,4 milyon ton ile Japonya ve 4,3 milyon ton ile Şili izlemektedir. Türkiye ise son yıllarda yaklaşık 630 bin ton civarındaki toplam üretim ile ancak 30.sırada yer almaktadır.

Özellikle üretim miktarı olarak en büyük paya sahip olanlar Karadeniz'de hamsi, istavrit, kefal; Akdeniz'de sardalya, kefal; Ege Denizin'de sardalya, Marmara'da hamsi, istavrit ve kefal gibi pelajik türlerdir. Karadeniz'de avlanan balıkların %63'ünü hamsi oluşturmaktadır. Sarıkanat ve istavrit balığı ise %19'luk oranla ikinci sırada yer almaktadır.

Dip balıklarından Karadeniz'de kalkan, mezgit, barbunya, Ege ve Akdeniz'de tekir, berlam, iskarmoz balıkları ön sırada yer almaktadır. Kum midyesi, kara midye, karides ve istiridye, Marmara Denizine özgü önde gelen türlerdir. Ahtapot, istiridye ve mürekkep balığı Ege balıkçısı için önemli gelir kaynaklarıdır.

Deniz üretiminin %50'si Doğu Karadeniz, %25'i Batı Karadeniz, %15'i Marmara, %10'u Ege ve Akdeniz'den elde edilmektedir.

Türkiye'de yapılan üretimlere bakıldığında, Ülke tarihinde ilk kez 2018 yılında toplam üretimde yetiştiricilikten elde edilen miktar, avcılıktan elde edilen miktarı geçmiştir.

2018 yılında avcılık yoluyla elde edilen ürün miktarı 314 bin 94 ton iken, yetiştiricilik üretimi 314 bin 537 ton olarak gerçekleşmiştir.

Bu kapsamda toplam üretimin %35,3'ünün deniz balıkları avcılığı, %9,9'unun diğer deniz ürünleri avcılığı, %4,8'inin iç su ürünleri avcılığı ve %50'sinin ise yetiştiricilik ürünlerinden oluşmaktadır.

Tablo 115: Türkiye Su Ürünleri Üretimi (Ton)

Yıllar	AVCILIK (ton)			YETİŞTİRİCİLİK (ton)			TOPLAM (ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2000	460.521	42.824	**503.345**	35.646	43.385	**79.031**	**582.376**
2001	484.410	43.323	**527.733**	29.730	37.514	**67.244**	**594.977**
2002	522.744	43.938	**566.682**	26.868	34.297	**61.165**	**627.847**
2003	463.074	44.698	**507.772**	39.726	40.217	**79.943**	**587.715**
2004	504.897	45.585	**550.482**	49.895	44.115	**94.010**	**644.492**
2005	380.381	46.115	**426.496**	69.673	48.604	**118.277**	**544.773**
2006	488.966	44.082	**533.048**	72.249	56.694	**128.943**	**661.991**
2007	589.129	43.321	**632.450**	80.840	59.033	**139.873**	**772.323**
2008	453.113	41.011	**494.124**	85.629	66.557	**152.186**	**646.310**
2009	425.275	39.187	**464.462**	82.481	76.248	**158.729**	**623.191**
2010	445.680	40.259	**485.939**	88.573	78.568	**167.141**	**653.080**
2011	477.658	37.097	**514.755**	88.344	100.446	**188.790**	**703.545**
2012	396.322	36.120	**432.442**	100.853	111.557	**212.410**	**644.852**
2013	339.047	35.074	**374.121**	110.375	123.019	**233.394**	**607.515**
2014	266.078	36.134	**302.212**	126.894	108.239	**235.133**	**537.345**
2015	397.731	34.176	**431.907**	138.879	101.455	**240.334**	**672.241**
2016	301.464	33.856	**335.320**	151.794	101.601	**253.395**	**588.715**
2017	322.173	32.145	**354.318**	172.492	104.010	**276.502**	**630.820**
2018	283.955	30.139	**314.094**	209.370	105.167	**314.537**	**628.631**

Kaynak: TÜİK

2.12.1.Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu

Su ürünleri üretimi, özellikle 1970'li yıllarda devlet tarafından sağlanan düşük faizli kredi ve gümrük muafiyetleri ile gerek balıkçı teknesi sayısında gerek av gücünde meydana gelen artışlar sonucu hızlı bir gelişme göstermiştir.

Karadeniz'den elde edilen hamsi toplam üretimin yarısından fazla bir kısmı karşılamaktadır. Hamsi, istavrit, sardalya, uskumru, lüfer, palamut, mezgit, kalyoz, barbunya, tekir ve kefal türleri toplam üretimin %90'ından fazlasını karşılamaktadır.

İç sulardan avcılık yoluyla elde edilen üretimin son 10 yılda toplam üretimin %7-10'unu karşılamıştır. En büyük av sahası Van Gölü ve üretiminde en büyük pay bu gölde yaşayan en değişik tür olan inci kefaline aittir. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde enerji temini ve sulama amacıyla yapılmakta olan barajlar önemli bir üretim potansiyeli yaratacaktır.

Deniz ürünleri üretiminde ilk sırayı %62,43'luk oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi almakta, onu %15,49 ile Batı Karadeniz, %8,20 ile Marmara, %6,95 ile Ege ve %6,93 ile Akdeniz Bölgeleri izlemektedir.

Tablo 116: Su Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı

Yıllar	DENİZ (ton)			İÇSU (ton)			TOPLAM (ton)
	Balıklar	Diğer	Toplam	Balıklar	Diğer	Toplam	
2000	441.634	18.831	**460.465**	39.474	3.350	**42.824**	**503.289**
2001	464.987	19.230	**484.217**	39.215	4.108	**43.323**	**527.540**
2002	493.446	29.298	**522.744**	39.209	4.729	**43.938**	**566.682**
2003	416.126	46.948	**463.074**	39.873	4.825	**44.698**	**507.772**
2004	456.752	48.145	**504.897**	40.586	4.999	**45.585**	**550.482**
2005	334.248	46.133	**380.381**	42.630	3.485	**46.115**	**426.496**
2006	409.945	79.021	**488.966**	40.990	3.092	**44.082**	**533.048**
2007	518.201	70.928	**589.129**	40.213	3.108	**43.321**	**632.450**
2008	395.660	57.453	**453.113**	38.553	2.458	**41.011**	**494.124**
2009	380.636	44.410	**425.046**	35.604	3.583	**39.187**	**464.233**
2010	399.656	46.024	**445.680**	36.458	3.801	**40.259**	**485.939**
2011	432.246	45.412	**477.658**	34.328	2.769	**37.097**	**514.755**
2012	315.637	80.686	**396.323**	33.787	2.333	**36.120**	**432.443**
2013	295.168	43.879	**339.047**	32.281	2.793	**35.074**	**374.121**
2014	231.058	35.019	**266.077**	33.263	2.871	**36.134**	**302.211**
2015	345.765	51.966	**397.731**	32.376	1.800	**34.176**	**431.907**
2016	263.725	37.739	**301.464**	31.509	2.347	**33.856**	**335.320**
2017	269.677	52.496	**322.173**	29.773	2.372	**32.145**	**354.318**
2018	222.024	61.931	**283.955**	27.607	2.532	**30.139**	**314.094**

Kaynak: TÜİK

Kıyı ve kıyı ötesi balıkçılık karakterini taşıyan balıkçılık filomuzun ülkemiz denizlerinde su ürünleri üretimini en çok etkileyen sorunlardan biri de balıkçı barınakları, çekek yerleri ve limanlarıdır. Üretimde büyük paya sahip Karadeniz'de 1640 km. uzunluğundaki kıyı şeridinde toplam 142 adet balıkçı barınağı ve çekek yeri mevcuttur. Marmara Bölgesi, İstanbul ilinde ise toplam 44 kıyı yapısı mevcut olup, bunların 8 adedi liman, 26 adedi barınak ve 10 adedi de çekek yeridir.

Tablo 117: Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2018)

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (m)									TOPLAM
	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-14,9	15-19,9	20-29,9	30-49,9	50+	
Deniz	716	9.098	3.207	762	537	295	462	268	7	15.352
İçsu	249	2.101	218	23	53	12	0	0	0	2.656
TOPLAM	965	11.199	3.425	785	590	307	462	268	7	18.008

Kaynak: TOB/Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü

Tablo 118: Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Hamsi	Sardalya	İstavrit*	Palamut	Lüfer	Çaça
2000	280.000	16.500	22.200	12.000	4.250	7.000
2001	320.000	10.000	26.180	13.460	13.060	1.000
2002	373.000	8.684	26.482	6.286	25.000	2.050
2003	295.000	12.000	28.000	6.000	22.000	6.025
2004	340.000	12.883	27.405	5.701	19.901	5.411
2005	138.569	20.656	27.518	70.797	18.357	5.500
2006	270.000	15.586	25.927	29.690	8.399	7.311
2007	385.000	20.941	32.021	5.965	6.858	11.921
2008	251.675	17.531	32.177	6.448	4.048	39.303
2009	204.699	30.091	28.268	7.036	5.999	53.385
2010	229.023	27.639	20.447	9.401	4.744	57.023
2011	228.491	34.709	25.010	10.019	3.122	87.141
2012	163.982	28.248	30.946	35.764	7.390	12.092
2013	179.615	23.919	28.424	13.158	5.225	9.764
2014	96.440	18.077	16.324	19.032	8.386	41.648
2015	193.492	16.693	16.664	4.573	4.136	76.996
2016	102.595	18.162	11.148	39.460	9.574	50.225
2017	158.094	23.426	12.985	7.578	1.936	33.950
2018	96.452	18.854	20.678	30.920	5.767	20.057

Kaynak: TÜİK

Tablo 119: Avcılığı En Çok Yapılan Demarsal Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Mezgit	Bakalorya-Berlam	Tekir	Barbunya& Paşa Barbunu	Kalkan
2000	18.000	18.190	2.300	2.450	2.700
2001	10.000	20.810	1.570	2.455	2.455
2002	8.808	10.500	1.450	2.395	459
2003	8.000	7.500	1.050	1.400	300
2004	8.205	4.380	961	1.848	376
2005	8.309	4.100	1.207	2.825	649
2006	9.112	3.460	1.256	2.617	807
2007	12.940	3.337	1.732	2.390	769
2008	12.231	1.252	1.978	2.035	528
2009	11.146	1.557	2.818	2.778	383
2010	13.558	1.256	4.455	2.797	295
2011	9.455	921	3.877	2.289	166
2012	7.367	893	3.767	2.790	203
2013	9.397	676	2.333	2.144	209
2014	9.555	642	3.617	1.461	198
2015	13.158	706	3.476	1.281	239
2016	11.541	784	3.047	1.532	221
2017	8.248	1.011	2.074	1.476	167
2018	6.814	1.019	2.915	1.449	139

Kaynak: TÜİK

Tablo 120: Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Kum Midyesi (Akivades ve Beyaz K.M)	Deniz Salyangozu	Karidesler (Tüm Türler)	Midye (Kara ve Kıllı Midye)	Mürekkep Balığı
2000	10.000	2.150	2.000	1.200	550
2001	7.500	2.650	3.000	1.500	465
2002	10.000	6.241	4.000	5.000	909
2003	19.700	5.500	6.000	8.100	785
2004	16.899	14.034	5.279	5.734	1.570
2005	10.847	12.600	6.339	12.362	1.221
2006	49.610	11.613	3.856	9.234	1.199
2007	48.549	13.791	3.917	1.493	1.288
2008	38.151	11.442	4.668	342	1.502
2009	24.642	6.085	4.614	6.261	1.258
2010	26.987	8.437	4.705	981	1.597
2011	30.202	6.534	4.770	1.806	1.163
2012	61.240	9.596	5.038	2.093	1.396
2013	28.113	8.655	4.028	887	1.244
2014	21.836	7.004	4.416	204	697
2015	37.409	8.795	3.995	240	745
2016	20.937	10.354	4.501	78	925
2017	34.941	9.194	4.730	536	986
2018	44.533	9.672	4.536	604	1.042

Kaynak: TÜİK

2.12.2.Su Ürünleri Yetiştiriciliği

Ülkemiz gerek iç su gerekse deniz kaynakları açısından su ürünleri yetiştiriciliğine çok uygun olup, büyük bir potansiyele sahiptir. Toplam su ürünleri kaynaklarımız yüzey alanları itibariyle orman alanlarımızdan fazla, tarım alanlarımıza ise hemen hemen eşittir.

Tablo 121: Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Yetiştiricilik Üretimi				TOPLAM (ton)
	Deniz (ton)	Toplamdaki Payı (%)	İçsu (ton)	Toplamdaki Payı (%)	
2000	35.646	45,1	43.385	54,9	**79.031**
2001	29.730	44,2	37.514	55,8	**67.244**
2002	26.868	43,9	34.297	56,1	**61.165**
2003	39.726	49,7	40.217	50,3	**79.943**
2004	49.895	53,1	44.115	46,9	**94.010**
2005	69.673	58,9	48.604	41,1	**118.277**
2006	72.249	56,0	56.694	44,0	**128.943**
2007	80.840	57,8	59.033	42,2	**139.873**
2008	85.629	56,3	66.557	43,7	**152.186**
2009	82.481	52,0	76.248	48,0	**158.729**
2010	88.573	53,0	78.568	47,0	**167.141**
2011	88.344	46,8	100.446	53,2	**188.790**
2012	100.853	47,5	111.557	52,5	**212.410**
2013	110.375	47,3	123.018	52,7	**233.393**
2014	126.894	54,0	108.239	46,0	**235.133**
2015	138.879	57,8	101.455	42,2	**240.334**
2016	151.794	59,9	101.601	40,1	**253.395**
2017	172.492	62,4	104.010	37,6	**276.502**
2018	209.370	66,6	105.167	33,4	**314.537**

Kaynak: TÜİK

Bugün su ürünleri üretiminin yaklaşık %73,9'u deniz ürünleri, %6,7'si içsu ürünleri ve %19,5'u da yetiştiricilik ürünlerinden oluşmaktadır. Su ürünleri yetiştiriciliği konusunda, teknolojik ve ekonomik ilerlemeler ile yetiştiriciliğimiz son 10 yılda hızlı bir artış kazanmıştır yetiştirilen türler piyasa koşulları ve pazar beklentilerine göre değişmekte olup, iç su balıklarında alabalık üretimi, denizlerde ise çipura ve levrek üretimde önemli artışlar olmuştur. Ülkemizde bunun yanında karides, midye v.b. tür yetiştiricilikleri de yapılmaktadır.

Tablo 122: Türkiye'de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton)

Yıllar	Alabalık			Çipura	Levrek
	İçsu	Deniz	Toplam		
2000	42.572	1.961	44.533	15.460	17.877
2001	36.827	1.240	38.067	12.939	15.546
2002	33.707	846	34.553	11.681	14.339
2003	39.674	1.194	40.868	16.735	20.982
2004	43.432	1.650	45.082	20.435	26.297
2005	48.033	1.249	49.282	27.634	37.290
2006	56.026	1.633	57.659	28.463	38.408
2007	58.433	2.740	61.173	33.500	41.900
2008	65.928	2.721	68.649	31.670	49.270
2009	75.657	5.229	80.886	28.362	46.554
2010	78.165	7.079	85.244	28.157	50.796
2011	100.239	7.697	107.936	32.187	47.013
2012	111.335	3.234	114.569	30.743	65.512
2013	122.873	5.186	128.059	35.701	67.913
2014	107.983	5.610	113.593	41.873	74.653
2015	101.166	6.872	108.038	51.844	75.164
2016	101.297	5.716	107.013	58.254	80.847
2017	103.705	5.952	109.657	61.090	99.971
2018	104.887	9.610	114.497	76.680	116.915

Kaynak: TÜİK

Bölgeler itibariyle yetiştiricilikte %60'lık payla ilk sırada Ege Bölgesi gelmekte olup, Karadeniz Marmara, Akdeniz ve İçanadolu izlemektedir. En düşük üretim %2 ile Doğu Anadolu ve %1 ile Güneydoğu Anadolu Bölgesinde gerçekleşmiştir.

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

Dünyada ton ve ton benzeri balıkların stoklarında ciddi boyutta azalma olduğundan, bu türleri koruma amaçlı uluslararası bir komisyon kurulmuştur. Merkezi İspanya'da bulunan bu komisyon "Uluslararası Atlantik Ton Balıklarını Koruma Komisyonu" (ICCAT)dur. 1966 yılında kurulan bu komisyonun, Amerika, Japonya, Kanada, İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz, Yunanistan, Cezayir, Libya v.b. olmak üzere 34 üyesi bulunmaktadır.

Tablo 123: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2018)

Grup	Kapasite Grubu (ton)	Tesis Sayısı (adet)	Toplam Proje Kapasitesi (ton/yıl)
Deniz	0-50	172	3.929
	51-100	17	1.415
	101-250	18	3.324
	251-500	68	23.368
	501-1000	71	61.524
	1001>	80	160.870
	TOPLAM	**426**	**254.430**
İçsu	0-50	1.337	21.264
	51-100	105	9.200
	101-250	172	34.594
	251-500	118	51.689
	501-1000	125	108.209
	1001>	3	7.400
	TOPLAM	**1.860**	**232.356**
Deniz+İçsu	0-50	1.509	25.193
	51-100	122	10.615
	101-250	190	37.918
	251-500	186	75.057
	501-1000	196	169.733
	1001>	83	168.270
	TOPLAM	**2.286**	**486.786**

Kaynak:TOB/Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü

2.12.3.Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

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

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

Ülkemiz nüfusunun 2023 yılında yaklaşık 86 milyonu bulacağı ve buna paralel olarak bugün 700.000 ton civarında olan su ürünleri miktarımız yaklaşık olarak 800.000 ton artışla

1.500.000 tona ulaşacağı varsayımından hareket edilirse söz konusu üretim artışının karşılanmasında kullanılacak yollardan birinin de Açık Deniz Balıkçılığına geçmek olduğu görülmektedir.

Diğer taraftan, hızla gelişen balıkçılık, balıkçı teknelerinin boyut ve tonajlarını büyütürken, balıkçılarımızın pek çoğu da telsiz, radar ve sonar cihazı gibi teknolojinin yeni ürünlerini temin eder hale gelmiştir. Ancak, bu gelişmiş cihazlar ve teknelerle bunların yüksek maliyetleri balıkçılarımızı her hal ve şartta her, cins boy ve ebatta balığı avlamak ve pazara arz etmek mecburiyetiyle karşı karşıya bırakmıştır. Yatırımın maliyetini karşılamak borç taksitlerini ödeme zorunluluğu rasgele ve bilinçsiz avlanmayı, yasak avcılığı teşvik etmiş, buna Karadeniz'in kirlenmesi de eklenerek önce balık ve balık neslinin yok olması ve yakın gelecekte ise balıkçılık sektörünün büyük bir krizle karşı karşıya kalması tehlikesi baş göstermiştir.

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

Bu nedenle; Ülkemiz, balıkçılık faaliyetlerinin arttırılması ve balıkçılık ekonomisinin canlandırılması maksadıyla uzun menzil balıkçılığı kapsamında liman ülkeleriyle ikili görüşmeler halindedir.

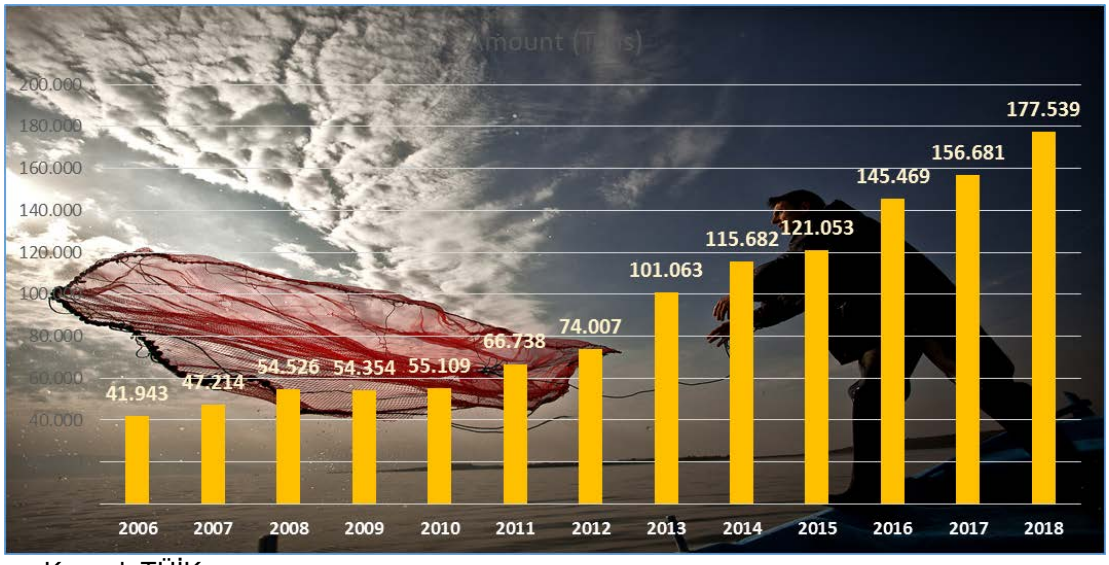
2.12.4.Su Ürünleri İhracatı

Geçmiş yıllarda Türkiye su ürünleri ihracatının büyük bir bölümünü taze-soğutulmuş balıklar oluşturmaktaydı. Fakat günümüzde ihracat yapısının büyük bir kısmını konserve balıklar oluşturmaktadır.

Mevcut Su Ürünleri ihracatı rakamları incelendiğinde, ihracatımız geçtiğimiz yıllardaki miktar ve değerlere kıstasla artarak devam etmektedir.

Ülkemiz su ürünleri ihracatına yöneldiği pazarlara bakacak olursak; 2015 yılı itibariyle ihracatımızda Hollanda miktar ve değer olarak en büyük payı alan ülke olup, bunu miktarca İtalya değerce Almanya izlemektedir. İngiltere ve Japonya ise diğer önemli pazarlarımızdır.

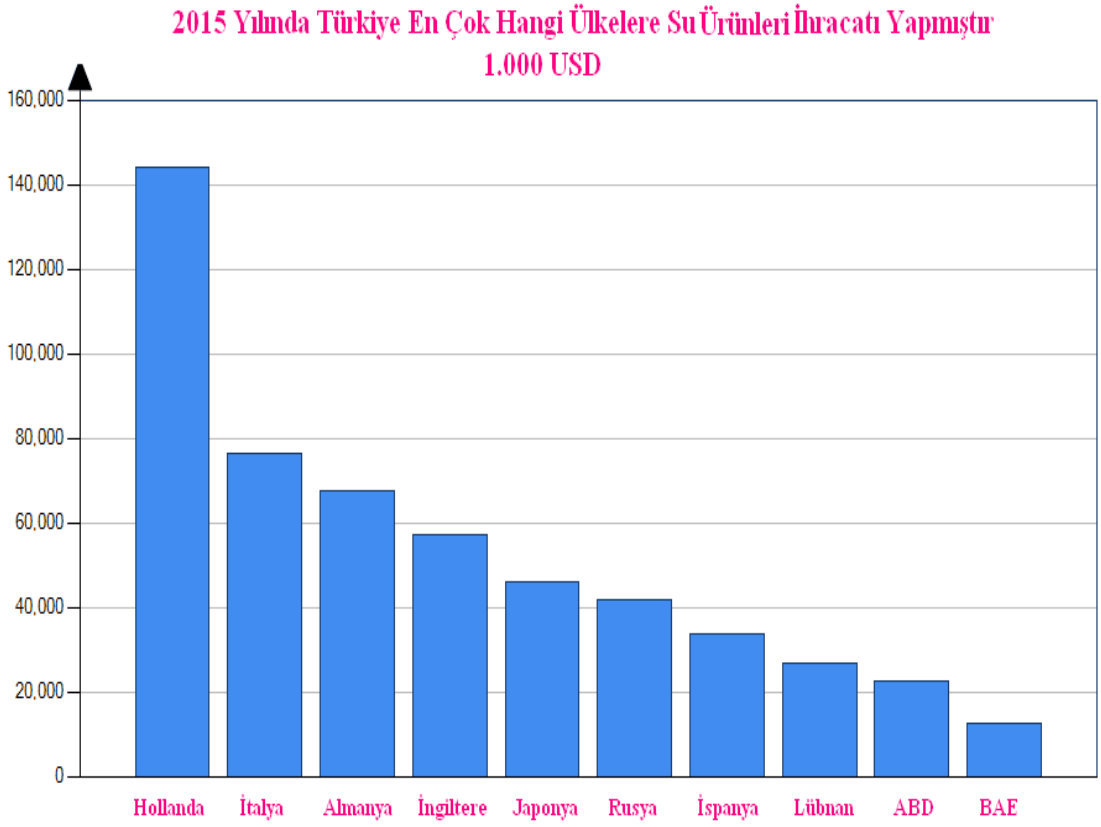
Grafik 93: Türkiye Su Ürünleri İhracatı



Kaynak:TÜİK

Su ürünleri ihracatımızın yöneldiği pazarlar her ne kadar AB ağırlıklı ise de dünyanın her bölgesinde ihracat gerçekleştirilmektedir. 2006 yılı verileri itibariyle Uzak Doğu pazarlarında; Japonya, Güney Kore, Tayvan, Orta Doğu; Lübnan, Cezayir ve Ürdün, Amerika Kıtasında; ABD ve Kanada ihracatımızda önde gelen pazarlar olmuşlardır. İleriki yıllarda anılan pazarların daha da iyi değerlendirilebileceği ve diğer dünya pazarlarına olan ihracatımızın da beraberinde arttırılabileceği düşünülmektedir.

Grafik 94: Türkiye 'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2015)



Kaynak :TUİK

2.12.5.Su Ürünleri İthalatı

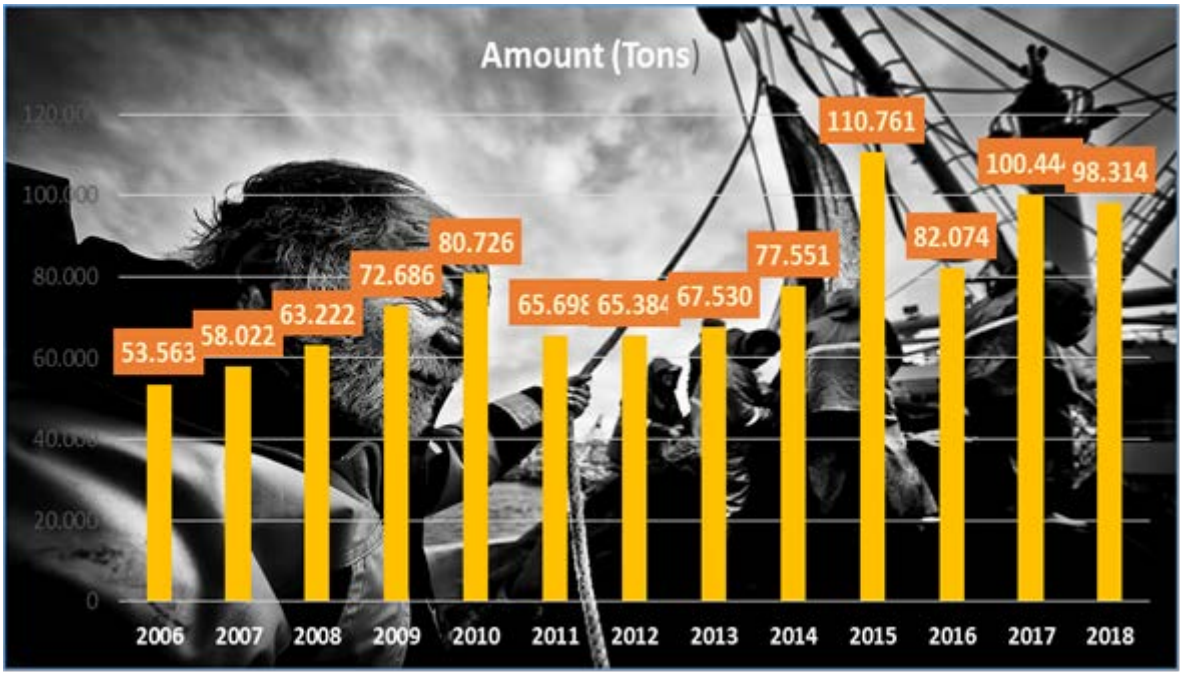
Türkiye'de işlenmiş ürünlerin, ithalat içindeki payı yıllar itibariyle giderek artmaktadır. Balık ithalatı Avrupa Birliği ülkelerinden özellikle Hollanda, İngiltere ve Norveç ile bazı Afrika ülkeleri Gana Fildişi sahilleri ve Uzakdoğu ülkelerinden Singapur, Tayland'la yapılmaktadır. İthalatımızda yumuşakça (kalamar, sübye) ve kabuklular (ıstakoz, karides vb.) ikinci büyük payı oluşturmakta ve toplam ithalatımızın yaklaşık %6,5'luk bir oranını teşkil etmektedir. İthalat daha çok Avrupa Birliği ve Uzakdoğu ülkelerinden işlenmiş ürünler olarak yapılmaktadır.

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

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

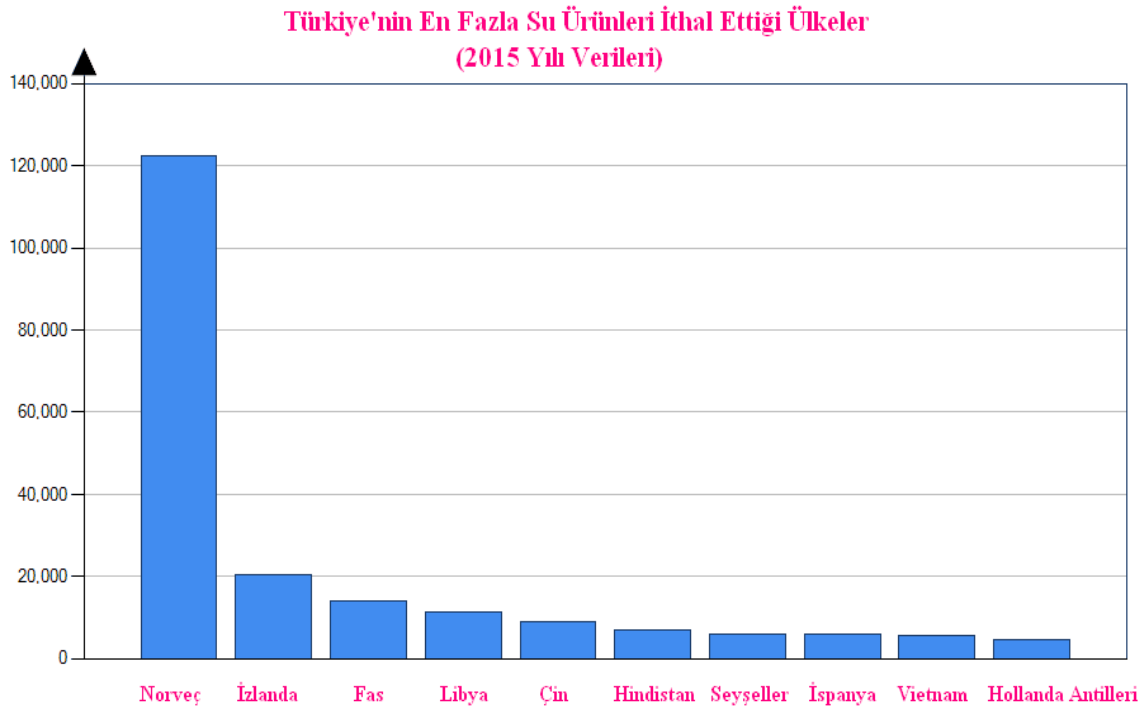
2006-2018 dönemi değerlendirildiğinde ithalatta ağırlıklı ürün grubunu dondurulmuş balıkların oluşturduğu, bunu yumuşakçaların ve balık filetolarının izlediği görülmektedir. Türkiye sahip olduğu coğrafi yapı ve iklim koşulları ile gerek deniz balıkçılığı gerekse tatlı su balıkçılığı ve kültür balıkçılığı yönünden büyük bir potansiyele sahip ülkemizde kaynakların akıllıca ve planlı kullanılması halinde uluslararası rekabet ortamında konumunu güçlendirmesi mümkün olacaktır.

Grafik 95: Türkiye Su Ürünleri İthalatı (Ton)



Kaynak:TÜİK

Grafik 96: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2015)



Tablo 124: Türkiye'nin Su Ürünleri İthalatı ve İhracatı

Yıllar	İHRACAT			İTHALAT		
	Miktar (ton)	Değer ($)	Değer (₺)	Miktar (ton)	Değer ($)	Değer (₺)
2000	14.533	46.374.937	28.752.958	44.230	36.647.254	22.601.314
2001	18.978	54.487.312	68.838.077	12.971	11.295.373	11.917.561
2002	26.860	96.728.389	148.444.397	22.532	18.754.783	29.392.818
2003	29.937	124.842.223	186.152.895	45.606	32.636.120	48.123.816
2004	32.804	180.513.989	258.987.885	57.694	54.240.304	77.423.079
2005	37.655	206.039.936	277.963.150	47.676	68.558.341	92.425.248
2006	41.973	233.385.315	336.723.477	53.563	83.409.842	120.592.605
2007	47.214	273.077.508	356.293.408	58.022	96.632.063	126.432.371
2008	54.526	383.297.348	505.545.565	63.222	119.768.842	154.343.337
2009	54.354	318.063.028	494.899.926	72.686	105.822.852	163.633.104
2010	55.109	312.935.016	471.459.989	80.726	133.829.563	200.395.897
2011	66.738	395.306.914	664.333.252	65.698	173.886.517	290.826.203
2012	74.006	413.917.190	744.907.572	65.384	176.402.894	317.626.975
2013	101.063	568.207.316	1.083.243.678	67.530	188.068.388	359.490.196
2014	115.381	675.844.523	1.481.211.383	77.551	198.273.838	435.691.472
2015	121.053	692.220.595	1.879.701.163	110.761	250.969.660	685.467.749
2016	145.469	790.303.664	2.398.269.090	82.074	180.753.629	548.878.092
2017	156.681	854.731.829	3.128.112.446	100.444	230.111.248	841.383.610
2018	177.500	951.793.070	4.578.607.932	98.315	188.965.220	898.860.692

Kaynak: TÜİK

2.12.6.Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi

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

İşleme sanayinde; dondurulmuş içsu ve deniz ürünü, ön pişirilmiş kerevit, ton, hamsi, sardalya, istavrit konservesi, tuzlanmış, salamura edilmiş hamsi, sudak filetosu, tütsülenmiş alabalık, yılan balığı, somon balığı gibi çeşitli ürünler, çeşitli soslar da kullanılarak üretilmektedir. Ülkemizde su ürünleri işleyen ve değerlendiren tesis sayısı giderek artmakta ve bu tesislerde, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, Su Ürünleri Yönetmeliği ve Avrupa Birliği Direktif şartlarının yerine getirilmesi yönünde uyum çalışmaları yürütülmektedir.

Son yıllarda ülkemizde özellikle su ürünleri işleme ve değerlendirme sanayinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmeler Avrupa Birliği direktiflerine ve denetimlerine bağlı olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından uygulanan Su Ürünleri Kalite Kontrolü Eylem Planı ile büyük bir ivme kazanmıştır. Bu ivme; av gemileri, yetiştirme çiftlikleri, işleme ve değerlendirme tesisleri ile yan sanayi kuruluşlarının iyileştirme ve modernleştirilmesini sağlamış, kalite ve hijyen açısından günümüz şartlarına uyumunu büyük ölçüde arttırmıştır.

Teknik ve hijyen şartları açısından Avrupa ve dünya standartlarına uyum sağlayan tesis sayısı ise 78'tir. Bu tesislerin 15 tanesi ülkemizde tüketilmeyen ve dış pazarlara ihraç edilen çift kabuklu yumuşakçalar işlenmektedir.

Ton balığı işlenmesine yönelik konserve sayısı 4'dür. İç sularda işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılan en önemli ürün sudak balığıdır. Kültür balıkçılığına paralel olarak başta somon ve alabalık olmak üzere bu ürünlerin füme ve fileto olarak değerlendirilmesine yönelik tesislerde devreye girmiştir.

EKONOMİYE SEKTÖRÜN KATKISI;

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de su ürünleri sektörü ekonomik değeri olan,istihdam sağlayan önemli bir sektördür. Su ürünleri sektörünün ekonomik olarak önem arz etmesinin sebepleri şu şekilde ifade edilebilir

- İnsan beslenmesinde önemli bir protein kaynağı olarak bitkisel ve hayvansal besinler ve beslenme açısından taşıdığı önem,
- Bazı sanayilere hammadde sağlanması,
- Sektörde geniş istihdam olanakları bulunması,
- Yüksek ihracat potansiyeline sahip olması,
- Avlama ve işleme ve bunun gibi araç ve gereçlerinin getirdiği teknolojik gelişme.

DENİZ KUMCULUĞU

2.13.DENİZ KUMCULUĞU

2.13.1.Kumcular Limanı Yerleşim Yeri

2005 yılından evvel "Taş Ocakları nizamnamesi" ile faaliyetleri düzenlenen ama gerek teknik gerekse uygulama açısından yetersiz kalan deniz kumculuğu faaliyeti 2005 yılında Maden kanununda yapılan değişiklikle yeni bir safhaya girmiş, "Denizlerdeki kum ve çakıl $SİO_2$ oranına bakılmaksızın 1A Grubu Maden sayılır" görüşü ile Deniz Kumu ***1 A grubu Maden*** Statüsü kapsamına alınmış dolayısı ile Deniz Kumculuğu Madencilik Sektörünün bir parçası olmuştur. 18.02.2018 tarih ve 29271 sayılı Resmî Gazetesinde yayımlanan değişikliklerle de 1A Grubu ruhsat verilecek alanlar 10 hektardan 20 hektara çıkarılmıştır.

Adı geçen kanunda ve yönetmeliklerde 2005 yılından bu yana yapılan değişiklikler olmuş ancak ana hatları ile kanun aynı kalmıştır. Bu bağlamda Deniz Kumculuğu 1A Grubu Maden Statüsünde tanımlanmış, tüm Maden İşletme Ruhsatları ile ilgili olarak Maden İşleri Genel Müdürlüğü (MİGEM) yetkili kılınmış ancak 1 A Grubu Maden Ruhsatlarının ihale ve Ruhsatlandırma yetkisi Valiliklere verilmiştir. Bu hususta da ilgili Maden Yönetmeliğinde;

"***Genel müracaat***

MADDE 8 – *(1) Kanunun 6 ncı maddesinde belirtilen nitelikleri taşıyan gerçek veya tüzel kişiler, maden hakkı için I. Grup (a) bendi madenlerde büyükşehir belediyesi olan illerde valiliklere diğer illerde il özel idarelerine, diğer grup madenlerde Genel Müdürlüğe müracaat yapılır.*

(2) I. Grup (a) bendi madenlerde Büyükşehir olan illerde Valilikler diğer illerde il özel idareleri, Genel Müdürlüğün uygun görüşünü alır. Genel Müdürlük, talep edilen alanın niteliği, talep alanında diğer grup ruhsatların bulunup bulunmadığı, ruhsat bulunması halinde yapılan nazari ve/veya mahalli inceleme sonucu dikkate alınarak görüşünü bildirir. Diğer kamu kurum ve kuruluşlarının olumlu görüşünün alınmasını takiben Valiliklerce/il özel idaresince ihale yolu ile işletme ruhsatı verilir. Bu madenlerin ihale bedeli Büyükşehir Belediyesi olan illerde ilgili muhasebe birimi hesabına, diğer illerde il özel idarelerinin hesabına yatırılır." şeklinde olup, bu süreç uzun ve bürokratik işlemler gerektirmektedir. İhaleye çıkacak alanların belirlenmesi, yeterli rezerve sahip ve çevreye uyumlu alanların bulunması ve yeterliliğe sahip işletmeciler için ihaleye çıkarılması sürecinde tüm çalışmaların bu ruhsatları vermeye tek yetkili olan Valiliklerce yapılması veya diğer madenlerdeki gibi ruhsat işlerinin MİGEM tarafından neticeye ulaştırılması sektör için öncelikli ve gerekli olmaktadır.

Mevcut rezerv alanları rüzgâr, sıcaklık, basınç ve akıntı gibi doğal nedenlerden dolayı yer değişimine uğrayabileceğinden 10hk.alan deniz içi maden ruhsatları için yetersiz kalmakta, yeni alınan ruhsatlar ile eşitlik sağlanabilmesi adına hali hazırda 10hk alanda işletme ruhsatına sahip kuruluşlara 20hk'lık işletme ruhsat hakkı tanınması gerekmektedir.

Diğer önemli bir sorun ise ihaleye açılacak alanların yeri ve rezervi hakkında bilimsel bir veri tabanı olmamasıdır. Bu konuda yetkili üniversiteler, ilgili devlet kuruluşları ve valiliklerin ortak girişimleri ve çalışmaları ile alanların tespit edilmesi ve rezerv belirlenmesi gereklidir. Bu sürecin işletme Ruhsatı veren Valiliklerce yapılması ve uygun yerlerin ihaleye açılması yapılan tüm giderlerin ihale bedeline yansıtılarak devletin kaybının önlenmesi sektörün önünü açacaktır.

- Beton Agregası olarak inşaatlarda
- Beton yollarda
- Cam sanayinde
- Seramik sanayinde
- Sanat yapılarında
- Tüm altyapı inşatlarında

Kullanılan kimyasal ve fiziksel özellikleri ile bu kullanımlara son derece uygun olan "Doğal Deniz Kumunun" ülke ekonomisine Katma Değer olarak sunulması son derece önem arzetmektedir.

2.13.2.Dünyada ve Türkiye'de Deniz Kumculuğunun Karşılaştırması

Uluslararası Deniz Araştırmaları Konseyi raporunda (ICES, 2014), Avrupa ve ABD'de deniz dibinden taranan yaklaşık 20 milyon ton/yıl malzemenin faydalı kullanım alanlarına göre dağılımı verilmiştir Buna göre inşaat/endüstriyel agregadan (%54) sonra en büyük payı %42 ile kıyı ve deniz uygulamaları almaktadır. Tarama malzemesinin kıyı ve deniz ortamı içerisinde kaldığı bu uygulamalar, kumsal besleme (%35) ile kıyı dolgusu ve kıyı alanı kazanımı (%7) şeklinde ikiye ayrılır. Ülkemizde taranan yıllık 1 milyon m3 malzemeden yalnızca inşaat/endüstriyel agrega olarak faydalanılmaktadır. Bu miktar hem agrega ihtiyacımızın küçük bir kısmını karşılarken hem de diğer faydalı kullanım olanaklarının ne kadar az değerlendirildiğini göstermektedir. Bu eksikliklerin başında kıyı ve deniz uygulamaları gelmektedir. Özellikle Türkiye gibi kıyı şeridi uzun olan ülkelere bakıldığında (Danimarka, Hollanda, ABD vb.) çıkartılan deniz kumunun yarısından fazlası mevcut kumsallarının geliştirilmesi amaçlı kullanılmaktadır.

Ülkemizde deniz kumculuğunda göze çarpan bir diğer önemli nokta ise, büyüklüğüne ve kıyılarının uzunluğuna kıyasla yıllık tarama miktarının kendinden küçük ülkelerden bile çok daha düşük olmasıdır. Örneğin ülkemizin 7200 km uzunluğundaki kıyı şeridine oranla Belçika'nın sadece 73 km kıyısı olmasına rağmen denizden çıkarttıkları kum ve çakıl miktarı bizimkinin 4 katıdır. Kıyı uzunluğu açısından Türkiye'ye daha yakın olan Hollanda ve Birleşik Krallık gibi ülkelerin yıllık tarama miktarları ülkemizin 15-27 katına ulaşmaktadır.

Ülkemizde deniz kumculuğunun önünde duran en büyük engel deniz dibi kaynaklarının haritalanmamış olması ve bu kaynakların kullanımıyla ilgili mevzuatların doğru kullanımın önünü açacak şekilde hazırlanmamış olmasıdır. Örneğin, Avrupa ülkeleri haritaladıkları mevcut deniz dibi kaynaklarınının arasından her sene belirledikleri bir plan çerçevesinde 700 km2 'ye varan yeni tarama alanları lisanslamaktadır. Ülkemizde son 10 yılda lisanslanmış alan toplamı 2 km2'dir.

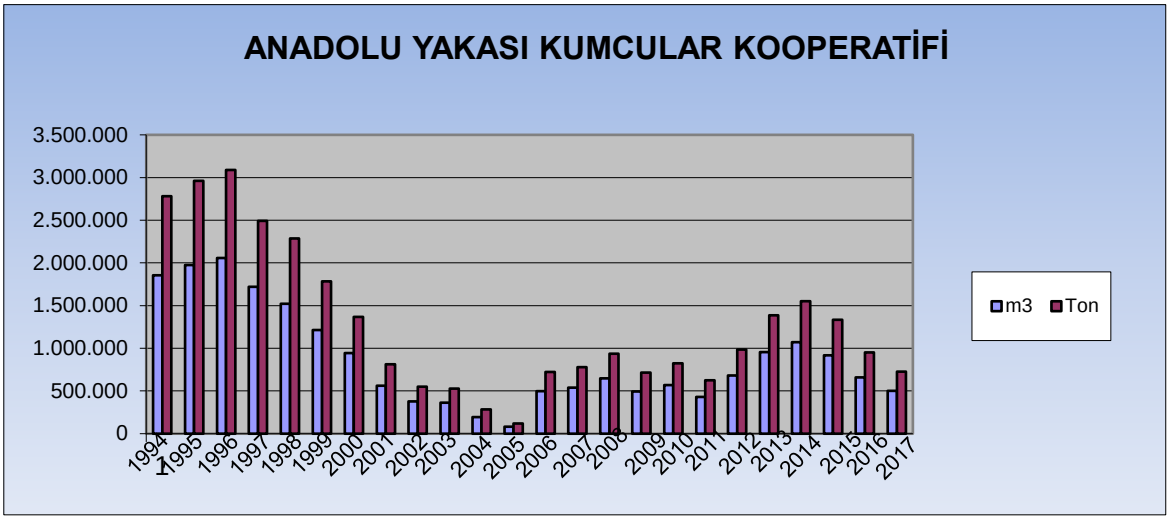
2.13.3.2018 Yılı Hedefleri

Kentsel Dönüşümün ihtiyacı olan kaliteli ve Standartlara uygun Doğal Deniz Kumunu piyasaya arz etmek ve 2018 yılında inşaatı bitirilecek, 2. Kısım İskele İnşaatının tamamlanmasıyla 2023 yılı Beşyüz milyar USD ihracat hedefine katkı sağlamaktır. İstanbul'da

başlatılan Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında faaliyet gösterilen bölgede büyük inşaat projelerine kaliteli doğal deniz kumunu en kısa, en hızlı ve en ekonomik bir şekilde sağlamak üzere Liman Tesisinde bir eleme alanı oluşturulmuş olup çalışmalar ve yasal prosedürler tamamlanarak 02.02.2018 tarihinde T.C. İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik il Müdürlüğünden 74603 nolu "Çevre İzin Belgesi" alınmıştır.

Kumcular Kooperatifi Pendik Güzelyalı da bulunan Kumcular Limanının I. Rıhtım İnşaatını Eylül 2015 tarihi itibariyle bitmiş ve 11.09.2015 tarihi itibariyle işletme izni alınmıştır. Yıllık 4.000.000 ton elleçleme kapasitesine sahip olan liman, tamamen bittiği zaman daha gelişmiş ekipmanlarda kullanılarak 10.000.000 ton elleçleme kapasitesine ulaşacaktır.

Grafik 97: Kum Satış Grafiği



GEMİ ACENTELİĞİ

2.14.GEMİ ACENTELİĞİ

2.14.1.Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı

Dünya üzerinde yük bulduğu her noktaya gemisini göndererek deniz taşımacılığı faaliyetinde bulunan gemi sahibi ya da işletmecisi, gemisinin gittiği yabancı ülke limanlarında taşıdığı yükle ve gemisi ilgili çok sayıda kurum ve kuruluşla iş yapmak mecburiyetinde olduğundan geminin uğrak yaptığı limanlarda gemisinin adına her türlü iş ve işlemleri yürütecek, kendi hak ve menfaatlerini en iyi şekilde koruyacak, yerel kuruluşları ve müşterileri iyi tanıyan ve ilişkileri iyi olan yerel temsilcilere ihtiyaç duymaları üzerine 14.yy sonları ile 15.yy.başlarında gemi acenteliği mesleği dünya denizcilik sektöründe mesleki yerini almış, zaman içinde ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda bugünkü şeklini almıştır.

Gemi acenteleri; yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleten veya gemi kiralayanı nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bu kişilerin tayin edilen bölge içinde haklarını koruyan, temsil eden, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren, karşılığında ücret alan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan aldıkları gemi acenteliği yetki belgesi ile faaliyet gösteren kişi veya kuruluşlardır.

Diğer bir anlatım ile gemi acenteleri; limanlarda veya boğaz geçişlerinde gemilerin yanaşıp kalkması veya boğaz geçişi için gerekli resmi işlemleri atandıkları kişi adına yapan, geminin su, yakıt, yedek parça, personel değişimi, kaptan avansı vb. ihtiyaçlarını atandıkları tarafın onayı üzerine karşılayan temsil yetkisine haiz kuruluşlardır. Son derece önemli olan temsil yetkisi taraflar arasında güvenirlilik esasına dayanır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne göre gemi acentesinin öncelikle kaptan ve armatörün hizmetinde olması prensibi esastır. Dünya geneline bakıldığında, gemi acenteleri, ana limanlarda uluslararası temsilcilikleri olan küresel deniz servis sağlayıcılarından, küçük çaplı aile işletmelerine kadar pek çok şekil ve büyüklükte karşımıza çıkmaktadır. İster aile şirketi ya da kurumsal şirket boyutunda olsun gemi acenteliği, taraflar arasında güvenirlilik esasına dayanan bir meslek olup, tamamiyle bir temsilcilik işidir.

Ülkemizde de gemi acentelik hizmetleri gerek büyük ve gerekse de orta ölçekte gemi acente firmaları aracılığıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan gemi acenteliği yetki belgesi ile verilmektedir.

Gemi sahibinin/işletmesinin yabancı limanlardaki yardımcısı konumunda olan denizcilik sektörünün hizmet kuruluşlarından olan gemi acenteleri, aynı zamanda gemi sahibi/işletmesi ile yük sahibi/yük temsilcisi arasında köprü görevi görmektedirler.

Gemi acentelerinin verdikleri gemi acentelik hizmetleri özetle; Türk Limanları'na gelen her türlü deniz taşıt ve araçlarının yolcu, yük, bakım/onarım, sörvey, ikmal, personel değişikliği, yükleme/ boşaltma, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin ilgili kuruluş ve birimler nezdinde ifası ve Türkiye Cumhuriyeti yasalarının öngördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu işlerle ilgili her türlü bilginin zamanında ve noksansız olarak gemi sahibi, kiracısı, işleticisi ve gemi kaptanına bildirilmesi işlemlerinden oluşmaktadır.

Gemi acentelik hizmetleri;

- Geminin liman uğrağı yaptığında verilen hizmetler
- Geminin Türk Boğazları'ndan geçişinde verilen hizmetler olarak

Ikiye ayrılmaktadır.

Geminin liman uğrağı yaptığında verilen hizmetler; gemi limana gelmeden önce, gemi limana geldiğinde, geminin limanda bulunduğu süre içinde verilen hizmetler, geminin limandan kalkışı sırasında ve kalkışı sonrasında hizmetler olarak sayılabilir.

2.14.2.Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi

Gemi acente firmaları İMEAK DTO bünyesinde;
- 40 No'lu Konteyner Gemi Acenteleri,
- 41 No'lu Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri,
- 42 No'lu Düzensiz Sefer Yapan Gemi Acenteleri ve
- 43 No'lu Kıyı Gemi Acenteleri olmak üzere

Toplam 4 ayrı meslek komitesi ile temsil edilmektedirler.

Ülkemizde ulusal düzeyde;
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDAD),
- Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği (KOGAD) ,
- İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği (DND),
- Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve
- İskenderun Deniz Nakliyecileri Derneği

Gemi acentelerinin üye oldukları sivil toplum kuruluşlarındandır.

2019 yılı itibari ile;
- 1902 tarihinde kurulan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 115 üye,
- 1913 tarihli İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği tamamı konteyner gemi acente firmasından oluşan 35 üye,
- 1967 tarihli İskenderun Deniz Nakliyeciler Derneği 66 üye,
- 1972 tarihli Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 62 üye,
- 2001 tarihli Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği 40 üye ile

Faaliyet göstermektedir.

Uluslararası düzeyde ise gemi acentelerini temsil eden uluslararası örgütler ise;- FONASBA (Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu) 1969 yılında kurulmuştur.
- ECASBA (Avrupa Topluluğu Brokerlar ve Acenteler Birliği): FONASBA'nın alt komitesi olarak 1990 yılında kurulmuştur.
- ASBA (Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği) : 1934 yılında Amerika ve Kanada'daki gemi brokerleri ve gemi acentelerinin bir araya gelmesi ile kurulmuştur.

Ülkemizde; İMEAK Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve Gemi Brokerleri Derneği FONASBA üyesidir.

2.14.3.Gemi Acenteliği Mevzuatı

Türkiye'de gemi acenteliği faaliyetleri; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 102-123.maddeleri ile 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve 10.03.2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ çerçevesinde yürütülmektedir.

2.14.3.1.Türk Ticaret Kanunu

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 102.maddesinde acentelik kavramı *"ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir*

işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir" şeklinde tanımlanmaktadır.

Gemi acenteleri de dahil olmak üzere farklı alanlarda faaliyet gösteren acenteler TTK'da tanımlanan 102.madde ile 123.maddeler arasında yer alan hükümlere tabidirler.

Her ne kadar acenteler için Türk Ticaret Kanunu'nda genel düzenlemeler yer alsa da acentelerin yaptığı iş ve işlemlerin sektörlerine göre farklılık arz etmesi nedeni ile gemi acenteleri için bir alt düzenleme yapılması ihtiyacı ortaya çıkmış, bu sebeple gemi acenteleri için kuruluş ve çalışma esaslarını ortaya koyan Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile özel bir düzenleme yapılmıştır.

2.14.3.2.Gemi Acenteleri Yönetmeliği

Gemi acenteliği faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişiler için ilk özel düzenleme Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik adı altında 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ardından sektörden gelen talepler doğrultusunda bahse konu yönetmelikte değişiklik yapılmış ve Gemi Acenteleri Yönetmeliği 02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu defa, Yönetmelikteki bazı hükümlerin sektör temsilcileri tarafından düzeltilmesi talebinden hareketle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca hazırlanan ve bugün de halen geçerli olan Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye'de faaliyet gösteren gemi acenteleri TTK, Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ hükümleri çerçevesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından verilen gemi acenteliği yetki belgesi ile belirli bir bölgede faaliyet göstermektedirler.

Yetki belgeleri belirlenen bölge sınırları içinde geçerlidir. Yetki belgesinin geçerli olduğu bölgeler Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile belirlenmiş ve yetki belgeleri dört bölgeye ayrılmıştır.

2.14.3.3.Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

Türkiye'de faaliyet gösteren gemi acentelerinin Türkiye karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazlarından geçen deniz taşıt ve araçlarına verdikleri acentelik hizmetleri karşılığında alacakları ücret miktarları Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ ile düzenlenmiştir.

10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan ve gemi acente firmalarının alacakları ücretin asgari düzeyini gösteren Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ hükümlerine gemi acente firmaları uymak zorundadır.

2.14.3.4.Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi

Gemi Acenteleri Yönetmeliği hükümleri gereğince, gemi acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak amacıyla eğitimleri planlamak ve organize etmek üzere Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu'nun kuruluş, çalışma usul ve esasları ile gemi acenteliği eğitimleri ile sınavlarda uyulacak esasları belirlemek amacıyla Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi hazırlanmıştır.

05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği çerçevesinde hazırlanan Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi 16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 sayılı Bakanlık Olur'u ile yürürlüğe girmiştir.

Hali hazırda gemi acenteliği eğitim seminer ve sınavları 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile 16 Mayıs 2013 tarihli Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi çerçevesinde Deniz Ticaret Odaları aracılığıyla yürütülmektedir.

2.14.4.Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu

Türkiye'de faaliyet gösteren gemi acenteleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından verilen "*gemi acenteliği yetki belgesi*" ile belirli bir bölgede faaliyet göstermektedirler. Yetki belgeleri Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile belirlenen bölge sınırları içinde geçerlidir ve dört bölgeye ayrılmıştır.

I. Bölge: Hopa Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Bartın Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki limanları kapsar.

II. Bölge: Zonguldak Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Ayvalık Liman Başkanlığı idari sınırları ile Gökçeada, Bozcaada, İğneada, Şile ve Karasu Liman Başkanlıkları dahil olmak üzere tüm Marmara Bölgesi limanlarını kapsar.

III. Bölge: Dikili Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki diğer tüm limanları kapsar.

IV. Bölge: Kaş Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki tüm Akdeniz Bölgesi limanlarını kapsar.

Şirket merkezinin bulunduğu bölge dışında başka bir bölgede faaliyet göstermek isteyen gemi acentesi şube açarak *(şube gemi acenteliği yetki belgesi alarak)* diğer bir bölgede faaliyet göstermektedir.

Hali hazırda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre; 15.05.2019 tarihi itibari ile **Bakanlık Sicili'ne kayıtlı 25 ilde faaliyet gösteren toplam 1082 adet gemi acente firması** bulunmaktadır. **Şubelerle beraber yetkilendirilmiş gemi acente sayısı 1295'e ulaşmaktadır.** 2019 yılında gemi acente firma sayısı bir önceki yıla göre %5,1 oranında artış göstermiştir.

Gemi acente firmalarının illere göre dağılımına bakıldığında; **yetkilendirilmiş toplam 1295 gemi acentesinin %82'sinin İstanbul, Muğla, İzmir, Mersin, Kocaeli ve Hatay olmak üzere 6 büyük şehirde** faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Tablo 125: Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu (15.05.2019)

Yıllar	İl Sayısı	Merkez	Şube	Toplam	Değişim %
2013	24	792	200	992	---
2014	24	800	194	994	0,20
2015	24	872	201	1.073	7,9
2016	24	937	196	1.133	5,6
2017	25	985	212	1.197	5,6
2018	26	1.008	221	1.229	2,6
2019	25	1.082	213	1.295	5,1

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 126: Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı (15.05.2019)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	**İstanbul**	**463**	**26**	**489**	**%36**
2	**Muğla**	**138**	**13**	**151**	**%12**
3	**İzmir**	**104**	**47**	**151**	**%12**
4	**Mersin**	**84**	**42**	**126**	**%10**
5	**Kocaeli**	**53**	**28**	**81**	**%6**
6	**Hatay**	**55**	**21**	**76**	**%6**
7	Antalya	25	5	30	%3
8	Samsun	23	9	32	%3
9	Aydın	22	3	25	%2
10	Bursa	12	9	21	%2
11	Balıkesir	18	1	19	%2
12	Zonguldak	17	0	17	%2
13	Trabzon	14	4	18	%1
14	Çanakkale	12	3	15	%1
15	Tekirdağ	11	0	11	%1
16	Bartın	5	2	7	
17	Ordu	6	0	6	
18	Yalova	3	0	3	
19	Rize	3	0	3	
20	Sinop	3	0	3	
21	Sakarya	3	0	3	
22	Giresun	3	0	3	
23	Kastamonu	2	0	2	
24	Artvin	1	0	1	
25	Ankara	2	0	2	
Toplam		**1082**	**213**	**1295**	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 127: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı I.BÖLGE

(Şubeler Dahil) *(Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)*
(15.05.2019)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	**Samsun**	**23**	**9**	**32**	**%42**
2	**Trabzon**	**14**	**4**	**18**	**%23**
3	**Bartın**	**5**	**2**	**7**	**%9**
4	Ordu	6	0	6	%8
5	Rize	3	0	3	%5
6	Sinop	3	0	3	%4
7	Giresun	3	0	3	%4
8	Kastamonu	2	0	2	%2
9	Ankara	2	0	2	%2
10	Artvin	1	0	1	%1
Toplam		**62**	**15**	**77**	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 128: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı II.BÖLGE (Şubeler Dahil) (Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar) (15.05.2019)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	**İstanbul**	**463**	**26**	**489**	**%74**
2	**Kocaeli**	**53**	**28**	**81**	**%12**
3	**Bursa**	**12**	**9**	**21**	**%3**
4	Balıkesir	18	1	19	%3
5	Zonguldak	17	0	17	%3
6	Çanakkale	12	3	15	%2
7	Tekirdağ	11	0	11	%2
8	Yalova	3	0	3	
9	Sakarya	3	0	3	
Toplam		**592**	**67**	**659**	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 129: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı III.BÖLGE (Şubeler Dahil) (Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar) (15.05.2019)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	**İzmir**	**104**	**47**	**151**	**%46**
2	**Muğla**	**138**	**13**	**151**	**%46**
3	Aydın	22	3	25	%8
Toplam		**264**	**63**	**327**	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 130: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı

IV. BÖLGE
(Şubeler Dahil) (Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar) (15.05.2019)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	**Mersin**	**84**	**42**	**126**	**%54**
2	**Hatay**	**55**	**21**	**76**	**%33**
3	Antalya	25	5	30	%13
Toplam		**164**	**68**	**232**	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 131: Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı

(Şubeler Dahil) (15.05.2019)

Sıra No	Bölgeler	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	**I.Bölge**	**62**	**15**	**77**	**%5,9**
2	**II.Bölge**	**592**	**67**	**659**	**%51**
3	**III.Bölge**	**264**	**63**	**327**	**%25**
4	**IV.Bölge**	**164**	**68**	**232**	**%18**
Toplam		**1.082**	**213**	**1.295**	

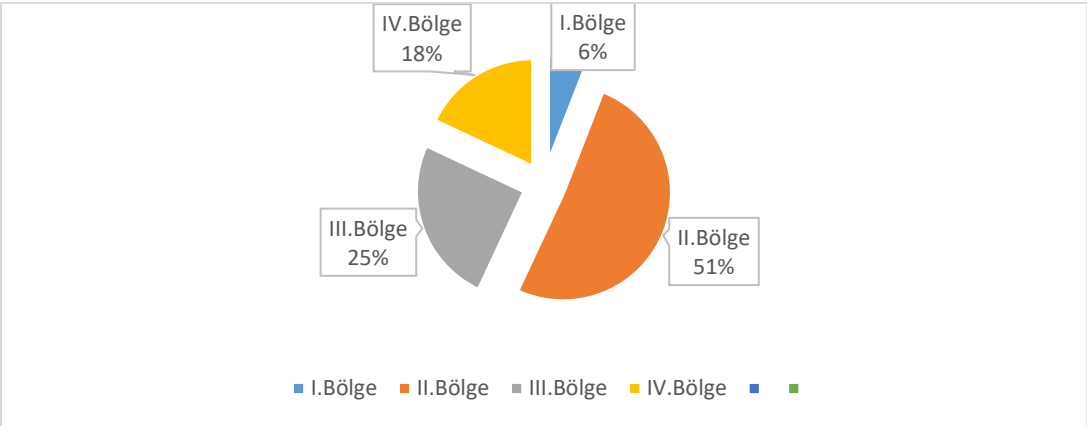
Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Bölgelere göre dağılıma bakıldığında;

- toplam 659 adet gemi acente firmasının %51 oran ile *(özetle gemi acente firmalarının yarısının)* İstanbul, Kocaeli ve Bursa gibi sanayi şehirlerinin arasında bulunduğu II.Bölge'de faaliyet gösterdiği,
- toplam 327 adet gemi acente firmasının ise %25 oran ile *(özetle gemi acente firmalarının dörtte birinin)* yoğun olarak yatlara gemi acenteliği hizmetinin verildiği Muğla İli ile yoğun olarak kruvaziyer gemilere acentelik hizmetinin verildiği İzmir ve Aydın illerinin yer aldığı III.Bölge'de faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nde yer alan bölgelere göre gemi acente firmalarının dağılımı grafik olarak aşağıda yer almaktadır.

Grafik 98: Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı



Tablo 132: Muğla İlinde Faaliyet Gösteren Gemi Acente Firmalarının Dağılımı

(Şubeler Dahil)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	**Bodrum**	**47**	**7**	**54**	**%36**
2	**Fethiye**	**45**	**3**	**48**	**%32**
3	**Marmaris**	**34**	**2**	**36**	**%24**
4	Milas	8	1	9	
5	Datça	4	0	4	
Toplam		**138**	**13**	**151**	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İstanbul'dan sonra İzmir'le beraber aynı sayıda *(toplam 151 adet gemi acente firması)* gemi acenteliği firmasının bulunduğu Muğla İli'nde faaliyet gösteren ve özellikle yatlara gemi acenteliği hizmeti veren gemi acentelerinin dağılımına bakıldığında;

- Bodrum'da toplam 54 adet gemi acente firmasının,
- Fethiye'de 48 adet gemi acente firmasının,
- Marmaris de ise 36 adet gemi acente firmasının,

Faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Tablo 133: Gemi Acente istatistikleri

GEMİ ACENTE İSTATİSTİKLERİ	
Yetki Belgesi Aktif Acente Sayısı	**1029**
Yetki Belgesi Aktif Acente Şubesi Sayısı	**224**
Aktif Acente Personeli Sayısı	**3850**
- Lise Mezunu Personel Sayısı	1379
- Üniversite Mezunu Personel Sayısı	1318
- Diğer	1153

Kaynak: *Ulaşan Erişen Türkiye 2018*

2.14.5.Odamızda Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerler Faaliyetleri

Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin 17.maddesinin 2.fıkrası ile Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi gereğince, Deniz Ticaret Odaları'nca gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği yenileme eğitim seminerleri düzenlenmektedir.

Bu çerçevede, Odamız Merkez ve şubelerinde 2007 yılından beri gemi acenteliği yetkili personel eğitimleri ile 2008 yılından itibaren de gemi acenteliği yenileme seminerleri düzenlenmektedir.

Odamız Merkez ve şubelerinde 2007-2018 yılları arasında **toplam 106 adet gemi acenteliği eğitimi düzenlenmiş,** bu eğitimlerde **toplam 4126 kişiye eğitim verilmiş**, eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olan **toplam 3792 kişi gemi acentesi personeli kartı almaya hak kazanmıştır.**

Odamız Merkez, şube ve temsilciliklerinde 2008-2018 yılları arasında **toplam 88 adet gemi acenteliği yenileme semineri düzenlenmiş**, **toplam 5077 kişiye gemi acenteliği yenileme semineri verilmiştir.**

Aşağıda yıllar itibari ile Odamız merkez, şube ve temsilciliklerinde verilen gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği seminerlerine ilişkin istatistikler yer almaktadır.

Tablo 134: Yıllara Göre Odamız Merkez ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimleri ve Seminerleri

YILLAR	GEMİ ACENTELİĞİ EĞİTİMLERİ	GEMİ ACENTELİĞİ YENİLEME EĞİTİM SEMİNERLERİ
2007	102	---
2008	215	146
2009	458	438
2010	338	1.045
2011	381	314
2012	430	308
2013	315	397
2014	326	926
2015	338	316
2016	303	349
2017	278	325
2018	470	513
TOPLAM	**3.954**	**5.077**

İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo 135: Odamız Merkez Ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin Dağılımı (2007-2018)

EĞİTİM YERİ	EĞİTİM SAYISI	YÜZDE ORANI (%)
İstanbul	**26**	**%25**
İzmir Şube	**21**	**%20**
İskenderun Şube	**16**	**%15**
Bodrum Şube	**16**	**%15**
Antalya Şube	8	%8
Fethiye Şube	6	%6
Kdz.Ereğli Şube	6	%6
Marmaris Şube	5	%5
Kocaeli Şube	1	
TOPLAM	**105**	

İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo 136: Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin Dağılımı (2008-2018)

SEMİNER YERİ	SEMİNER SAYISI	% ORANI (%)
İstanbul Merkez	**27**	**%31**
İzmir Şube	**19**	**%22**
İskenderun Şube	**8**	**%9**
Bodrum Şube	**7**	**%8**
Antalya Şube	5	%6
Kdz.Ereğli Şube	4	%5
Marmaris Şube	4	%5
Fethiye Şube	4	%5
Kocaeli Şube	1	%1
Trabzon Temsilciliği	3	%3
Çanakkale Temsilciliği	2	%2
Samsun Temsilciliği	1	%1
Hopa Temsilciliği	1	%1
TOPLAM	**86**	

İMEAK DTO İstatistikleri

LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.15.LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.15.1.Lojistik Tanımı ve Kapsamı

Lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmeti şeklinde tanımlanmaktadır.

Küresel ölçekte bilgi ve teknoloji alanında yaşanan gelişmeler, dünya üzerinde ekonomik ve sosyal ilişkilerde mesafe kavramını ortadan kaldırarak ticaretin serbestleşmesine yol açmış, rekabetin artması, küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Tüm bu nedenlerle küreselleşen dünyada ülkelerin ticaretteki başarılarını etkileyen faktör lojistik sektörü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Küreselleşen dünyada ülkelerin küresel rekabette öne geçmesinin temel koşulu, tedarik zincirlerinin verimli yönetilmesi ve lojistik hizmetlerin etkin, zamanında ve başarılı olarak sunulabilmesinden geçmektedir. Ülkelerin ekonomilerinin gelişmesinde, ticaretlerinin küreselleşmesinde temel ve en önemli unsurlardan biri olan lojistik sektöründe başarıya giden yol lojistik alt yapılarının dört taşıma modu (*kara, deniz, hava ve boru hattı taşımacılığı)* ile uyumlu bir şekilde doğru planlanması, yatırımların doğru zamanda, doğru ölçekte gerçekleştirilmesi ve verimli kullanımı ile mümkün olmaktadır.

2.15.2.Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum

Dünya lojistik sektörü küresel büyüklüğü yaklaşık 7,5 trilyon dolar civarında olup, yapılan araştırmalar sonucunda küresel lojistik sektörünün 2023 yılında 15 trilyon doları aşması beklenmektedir.

Türkiye'de ise 2017 yılında 851 milyar dolar olarak gerçekleşen Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH) içindeki lojistik sektörünün payı 100 milyar dolar üzerinde gerçekleşmiş olup, GSYİH’nın %14’ünün lojistik hizmetlerden oluştuğu ve lojistik sektörünün yaklaşık 400 bin kişiye istihdam sağladığı ifade edilmektedir.

Türkiye, Doğu ile Batı'yı, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan dört saatlik uçuş mesafesi içinde toplam 1,6 milyar nüfuslu, milli geliri 30 trilyon doları aşan, toplam küresel ticaretin neredeyse yarısına karşılık gelen bir dış ticaret hacmine sahip pazarlara erişim imkanı sunan bir coğrafyada yer almaktadır.

Türkiye'nin bu avantajlı coğrafi konumu, bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için bir üs işlevi niteliği taşımaktadır. 2018 yılında Türkiye’nin lojistik sektör büyüklüğü 372 milyar TL civarında gerçekleşmiş olup, bu rakam GSYH’nın %12’sine tekabül etmekte ve lojistik sektörünün Türkiye ekonomisi için önemini ortaya koymaktadır.

Bu arada, 2018 yılında dolar kurunda yaşanan değişkenliğin ithalat hacminde radikal düşüşlerin yaşanmasına neden olduğu, dış ticarette ithalatın 170 milyar dolara düştüğü ve ithalat ihracat rakamlarının neredeyse birbirine eşitlendiği, ihracat rakamlarının en yüksek oranlara ulaştığı görülmektedir.

Türkiye'de lojistik sektöründeki faaliyetlerin yaklaşık %50'sinin doğrudan lojistik firmaları tarafından, diğer %50'sinin sanayi ve ticaret firmalarınca gerçekleştirilmektedir. Bu açıdan lojistik sektörü için dış ticaret verileri büyük önem arz etmektedir.

Günümüzde hizmet sektöründe önemli bir paya sahip olan lojistik sektörünün ulusal ekonomide oluşturduğu etki, ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli bir ölçüttür. Küreselleşme ile birlikte bir ülkenin iç, dış ve transit ticarette lojistik hizmetlerin varlığı, yeterliliği ve çeşitliliği önem kazanmaktadır.

Türkiye, özellikle son yıllarda, uluslararası alanda birçok atılım gerçekleştirerek dünya pazarlarındaki konumunu güçlendirmiştir. Bu konumu güçlendirmek adına kilit rol oynayacak maliyet etkin bir sektör olan lojistik sektörü öne çıkmaya başlamıştır. Türkiye'de lojistik sektörünün ön plana çıkmasında ülkenin coğrafi konumu etkendir. Türkiye, Balkanlar, Orta Doğu, Kafkaslar ve Akdeniz bölgeleri arasında kalan bir ülke olması itibariyle lojistik merkezi ya da lojistik bağlantı noktası olabilme fonksiyonunu üstlenebilmektedir.

Uluslararası endeksler doğrultusunda Türkiye'nin lojistik sektöründeki yeri aşağıda yer almaktadır.

2.15.3.Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi

Bir ülkenin lojistik tedarik zinciri boyunca performansını ölçmek amacıyla, Dünya Bankası tarafından küresel yük sevkiyatçıları ve taşımacılarının dahil olduğu anket ile 160 ülke kıyaslanarak her iki yılda bir "*Lojistik Performans Endeksi*" yayınlanmakta olup, bu çalışmada 160 ülke;

- Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği/işlemleri,
- Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi, (*lojistik altyapı*)
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı,
- lojistik hizmetlerin/operasyonların kalitesi ve yetkinliği,
- sevkiyatların takibi ve izlenebilirliği,
- sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması (*zamanında teslimat*)

Şeklinde olmak üzere toplam 6 kritere göre değerlendirilmektedir.

Lojistik Performans Endeksi ile ülkelerin lojistik alanındaki sıkıntılı yönleri ile fırsatları ortaya konularak ülkelerin lojistik performanslarını arttırmasına yönelik çalışma yapmasına olanak sağlanmaktadır.

Dünya Bankası tarafından en son yayınlanan "*Küresel Lojistik Performans Endeksi 2018 Raporu*"na göre Türkiye **2018 yılında 3,15 puanla 160 ülke arasında 47. sırada yer almaktadır.**

Sıralamada; lojistiği büyümede stratejik sektör olarak benimseyen Almanya 4,20 puanla birinci, İsveç 4,05 puanla ikinci ve Belçika 4,04 puanla üçüncü sırada yer almakta olup, ilk 10'da yer alan diğer ülkeler Avusturya, Japonya, Hollanda, Singapur, Danimarka, İngiltere ve Finlandiya'dır. Afganistan 1,95 puanla listenin sonuncu sırasında yer aldığı görülmektedir. Almanya son üç dönemdir puanını artırmakta ve ilk sıradaki yerini korumaktadır.

Türkiye, 2014 yılında, 160 ülke arasında 3,50 genel lojistik puanı ile 30.sırada yer alırken 2016 yılı raporunda 3,42 genel lojistik puanı ile 34.sırada yer almış, 2018 yılında ise 3,15 genel lojistik puan ile 47.sıraya gerilemiştir.

Dünya Bankası'nın LPI 2018 Raporu'na göre Türkiye'nin küresel lojistik performans endeksinde yer alan kriterlere göre aldığı puanlar aşağıda yer almaktadır.

Tablo 137: Türkiye'nin Küresel Lojistik Performans Endeksi

	2016		2018	
Kriter	**Sıra**	**Puan**	**Sıra**	**Puan**
Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği	**36**	3,18	**58**	2,71
Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi	**31**	3,49	**33**	3,21
Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı	**35**	3,41	**53**	3,06
Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği	**36**	3,31	**51**	3,05
Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi	**43**	3,39	**42**	3,23
Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması	**40**	3,75	**44**	3,63
Genel Lojistik Puanı	**34**	3,42	**47**	3,15

Tablo değerlendirildiğinde;

- Türkiye'nin puan ve sıra açısından en zayıf alanı 2,71 puan ile "*Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği*",
- Puan açısından en kuvvetli alanın 3,63 puan ile "*Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması*", sıra açısından ise 33. sıra ile "*Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi"*
- "*Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği*" konusunda bugüne kadar birçok çalışma yapılmasına rağmen hala geliştirilmesi gereken en öncelikli konu olduğu görülmektedir.

2018 Küresel Lojistik Performans Endeksi Raporu'nun genel bulguları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Lojistik performans endeksi sıralamasında 2016 yılında 34. sırada bulunan Türkiye, 2018 yılında 13 sıra gerileyerek 47.sırada yer almıştır.

- Toplam 6 kriter içinde; gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği, rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesi kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği kriterlerinde ciddi performans düşüşü olduğu görülmektedir.

LPI metodolojisine göre altı kriter arasındaki ilişkiye bakıldığında; Gümrük**,** Altyapı ve Lojistik Hizmetlerin Kalitesi kriterleri, yönetimsel düzenlemeye tabi alanlar olarak değerlendirilmekte ve tedarik zincirinde sunulan hizmetler için GİRDİ niteliği taşımaktadır. Öte yandan Zamanında Teslimat, Uluslararası Sevkiyat ve Takip ve İzleme kriterleri hizmet sunumunun performansının değerlendirilmesinde sonuçlar olarak değerlendirilmekte ve tedarik zincirinde sunulan hizmetler bütününe sağlanan girdilerin bir ÇIKTI'ları olmaktadır.

LPI Metedolojisine Göre Altı Kriter İlişkisi

Kaynak :www.lojistikçilerinsesi.com

2016 yılı LPI sonuçları ile Türkiye'nin "*gelişime açık*" birçok alanı olduğunda ortaya konulmakla beraber 2018 yılı LPI sonuçları Türkiye'nin yeniden yapılandırılması gereken yapısal sorunlarının mevcudiyetinin varlığına işaret etmektedir.

Lojistik performansı iyileştirme adına yapılacakların sadece altyapı yatırımları ve ticaretin kolaylaştırılması ile sınırlı kalmadığı aksine Sürdürülebilirlik, esneklik ve teknolojik gelişmeler gibi olguların da üzerinde durulması gereken önemli detaylar olduğu karşımıza çıkmaktadır.

Günümüzde lojistik sektörü, uluslararası ticarette rekabet üstünlüğü sağlamada büyük bir öneme sahiptir. Küresel Lojistik Performansın iyileştirilmesi, ekonomik büyüme ve rekabetin özünü oluşturmaktadır. Avrupa'da, Hollanda gibi ticarette başı çeken ülkeler Uzakdoğu'da ise Vietnam ya da Endonezya gibi gelişmekte olan ülkeler, kesintisiz ve süreklilik arz eden lojistiği, büyümenin önemli bir parçası olarak görmektedir.

Bu açıdan, 2018 yılı lojistik performans endeksi sıralamasındaki geriye gidiş Türkiye'nin uluslararası lojistik rekabet gücünün zayıflaması olarak değerlendirilerek bir uyarı olarak ele alınmalı, nedenleri doğru tespit edilerek bu yönde acil olarak aksiyon alınmasının yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği kriteri açısından Ticareti ve gümrük işlemlerini zorlaştıran uygulamalar, kamu kurumları arasındaki eşgüdüm sorunları sebebiyle artan sınır kapılarındaki beklemeler, gümrük bürokrasisi, aşılması gereken öncelikli gümrük sorunları olarak değerlendirilmektedir.

Bu bakımdan Ticaret Bakanlığı'nın koordinasyonunda yürütülen Ticaretin Kolaylaştırılması Çalışma Grubu toplantıları ve eylem planlarının hayata geçirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Türkiye'nin Lojistik *Performansının Artırılmasına Yönelik Öneriler*

- Lojistik eğitimindeki büyük eksiklik giderilmeli,
- Lojistik yazılımlarının kalitesi artmalı, maliyetleri düşürülmeli *ve* yazılım kullanımı teşvik edilmeli,
- Lojistik şirketleri, hizmet kalitesini artıracak ve süreç iyileştirme çalışması yapacak danışmanlarla çalışmalı,
- Demiryolu ağı tüm lojistik odaklara kadar bağlanmalı,
- Limanlara demir yolu bağlanmalı, demiryolu olan limanlar büyütülmeli ve yeni limanlar

yapılmalı,
- Gümrük hizmetleri kolaylaştırılmalı, antrepo yerine milli depoda gümrüklü ürün depolaması devreye alınmalı,
- Küçük şehirlerde aktarma hizmeti verecek depolar inşa edilmeli, şehir içi dağıtımlar *konsolide edilmeli,*
- TCDD tarafından inşa edilmekte olan demir yolu intermodal yük terminalleri tamamlanmalı ve işletmesi özel sektöre bırakılmalı,
- Türkiye, coğrafi konumu ve liman altyapıları sayesinde transit konteyner taşımacılığını çok daha yukarılara çıkarabilecek potansiyele sahip olmakla beraber gümrük süreçlerinde gerçekleştirilecek basitleştirmeler ile Türk limanlarının üçüncü ülkeler arası taşımalarda çok ciddi bir aktarma limanı olarak kullanılmasının yolu açılmalıdır.
- Endüstri 4.0 ve Blockchain teknolojisinin getirdiği olanakların sektöre adaptasyonun sağlanmalıdır.

2.15.4.Dünya'da Lojistik Merkezlerin/Köylerin Geçmişi ve Mevcut Durumu

Dünyada ilk lojistik köy/merkez kavramı sanayileşmenin artması ile birlikte ilk olarak ABD, Texas'ta *inland port* adı ile tabir edilen liman ve uluslararası havaalanlarını içeren bütün taşımacılık türlerinin içeren bünyesinde endüstri parklarının da bulunduğu makro bir yapıda ortaya çıkmıştır.

Lojistik köyler/merkezler Avrupa'da ise ilk olarak Fransa'da kurulmuş, daha sonra tüm Avrupa'ya yayılmıştır. Bu lojistik köylerde dikkat çeken unsur; kara/hava/deniz ve demiryolu terminal noktalarını içinde barındıran merkezler olması, bu merkezlerin şehrin etrafında kümelenmiş olması ve içinde bilim laboratuvarlarını barındırmasıdır.

Avrupa'da 10 ülkede 33'ü Almanya'da olmak üzere *(İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz, Almanya, Danimarka, Yunanistan, Macaristan, Ukrayna ve Lüksemburg)* toplam 62 lojistik köy bünyesinde toplam 2400 işletme ile Avrupa Lojistik Köyleri Birliği (Europlatforms)'ne üye olarak faaliyet göstermektedir.

Almanya'da birçoğu 200 hektardan büyük olan 33 lojistik köy, bunlarda da toplam 1200 işletme ve 40.000 istihdam bulunmaktadır. Almanya'da Bremen Lojistik Köyü'nden başka Leipzig Lojistik Köyü (8330 hektar), Lübeck Lojistik Köyü (264 hektar) en gelişmiş köylerdir.

Fransa'da ise 23 adet lojistik köy bulunmakta olup, en büyüğü Rungis Lojistik Köyü'dür. İtalya'da ise lojistik hub olan lojistik köyler daha çok Milan etrafında kurulmuştur. Özellikle Bologna lojistik köyü (200 hektar) en gelişmiş lojistik köyü olarak yer almaktadır. İspanya ise coğrafi konum olarak Avrupa'nın lojistik anahtar rolündedir ve çok iyi organize edilmiş bir karayolu ağı ile çevrelenmektedir. En gelişmiş lojistik köyü Barselona Lojistik Köyü'dür.

Avrupa'da Lojistik merkezleri, lojistik merkez/köy yönetiminde en yaygın uygulanan model olan özel sektör-kamu ortaklık modelidir. Avrupa'da lojistik merkezler/köyler Belediye veya yerel yönetimler, sanayi odaları, taşımacılık kuruluşları ve 3. şahıslar tarafından belirli bir pay karşılığı sermaye desteği ile çok ortaklı kamu-özel sektör işbirlikli lojistik merkezler/köyler kurulmakta ve genellikle kamu ve/veya özel sektöre ait tek bir kurum tarafından işletilmektedir.

Lojistik köy/merkez kurulumu yapılırken en önemli unsur yer seçimi olup, lojistik merkezlerin/köylerin üretim ve tüketim merkezlerine yakın olması tercih edilmektedir. Bunun yanında taşımacılık modlarının hepsinin bir arada kullanılabileceği yerler olması, yöntem itibariyle verimliliğe elverişli karma taşımacılık yapılabilecek merkezler olması uygundur.

Lojistik merkezlerin tedarik zinciri açısından tüm ulaşım sistemlerine, bulunduğu bölgeye ve uluslararası ulaşım koridorlarına büyük faydaları vardır. Bulunduğu bölgeye olan

ekonomik faydalarının dışında kent trafiğini olumlu olarak etkilemekte, diğer taşıma modlarına entegre olarak kombine taşımacılığı geliştirmekte ve uluslararası ulaşım koridorlarında daha etkin olma yönünde katkılar sağlamaktadır.

2.15.5.Türkiye'de Lojistik Merkezler/Yük Terminalleri

Lojistik merkezler; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu vb.) etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb. faaliyetlerini gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgelerdir.

Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetleri daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmek amacıyla lojistik merkezler kurulmaktadır. Lojistik merkezler, ana taşıma koridorlarıyla etkin bağlantıları mevcut olup, limanların yakınında kurulan intermodal yük terminalleri hüviyeti de taşırlar.

Genel olarak lojistik merkezler, üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vb.), şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır.

Ülkemizde de modern yük taşımacılığının kalbi olarak görülen lojistik merkezlerin kurulmasına yönelik çalışmalar Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'nce (TCDD) yürütülmektedir.

Tüm ulaşım sistemleri ile entegre olması gereken lojistik merkezlerin, organize sanayi bölgelerine yakın yerlere kurulması ile yük potansiyeli yüksek olan bölgelerin yeniden yapılandırılması amaçlanmış, bu çerçevede 21 ayrı yerde lojistik merkez yapımı planlanmıştır.

8 adet Lojistik Merkez: Samsun (Gelemen) (Şekil 27), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Halkalı ve Kahramanmaraş (Türkoğlu) işletmeye açılmıştır.

5 adet Lojistik Merkezin de Bilecik (Bozüyük), Mersin (Yenice), Kars, Konya (Kayacık) ve İzmir (Kemalpaşa) inşaat çalışmaları devam etmektedir. Diğer Lojistik merkezlere ilişkin proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürdürülmektedir. Tablo 36'da Lojistik Merkezlerin durumu verilmiştir.

Lojistik merkezlerin faaliyete geçmesiyle Türk lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 34,2 milyon ton ilave taşıma imkânı 10 milyon m²'lik, açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılması planlanmaktadır. 2017 yılı Lojistik Merkezleri yerleri ve durumu aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Grafik 99: 2017 Yılı Lojistik Merkezleri Yerleri Ve Durumu

Kaynak: TCDD

Lojistik merkezlerin kurulma aşamasında, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vb.) şehirlere, demiryolu ve karayolu hatlar ile mümkünse limanlara yakın bölgelerde yer almalarına, ayrıca şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmalarına dikkat edilmektedir.

Türkiye'yi bölgenin lojistik üssüne dönüştürmesi hedefleyen lojistik merkezlerin tamamı hizmete girdiğinde, Türk lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 40 milyar ABD doları katkı sağlaması, 26 milyon ton ilave taşıma üretmesi, sekiz milyon metrekare konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırması beklenmektedir.

TCDD'nin işletmesi altında bulunan 9 adet lojistik merkez dışında "*Manisa Organize Sanayi Lojistik Merkezi*" ile "*Ankara Lojistik Üssü*" özel sektör tarafından işletilmektedir.

Açılan lojistik merkezlerinde tren teşkili, manevra, tartı, vb. tren işletmesiyle ilgili olan hizmetler TCDD tarafından, yükleme-boşaltma, elleçleme hizmetleri ise özel sektör tarafından verilmektedir.

Türkiye genelinde tüm lojistik merkezler faaliyete geçtiğinde; yük taşımacılığı ile ilgili hizmetlerin en iyi şekilde verilmesi, müşterilerin idari, teknik ve sosyal tüm ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, taşımaların ve taşıma kalitesinin artırılarak müşteri memnuniyetinin sağlanmasının yanı sıra bulundukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine katkı sağlayacağı değerlendirilmekte olup, bunun yanı sıra lojistik merkezlerin ; bulunduğu bölgenin ekonomik, sosyal, kültürel gelişimine önemli katkıda bulunduğu gibi bölge trafiğini de düzenleyeceği öngörülmektedir.

Tablo 138: Yıllar İtibariyle Lojistik Merkez Yük Taşımaları

Lojistik Merkezler	2010	2011	2012	2013	2014
Samsun (Gelemen)	880.201	899.581	1.336.242	1.327.485	1.288.107
İstanbul-Halkalı	1.084.587	991.112	791.810	493.933	12.964
İzmit (Köseköy)	648.541	500.826	460.118	13.388	121.949
Uşak	---	---	---	210.915	277.904
Denizli (Kaklık)	---	---	---	---	23.530
Eskişehir (Hasanbey)	--	---	---	---	184.648
Toplam	2.613.329	2.391.519	2.588.170	2.045.721	1.909.102

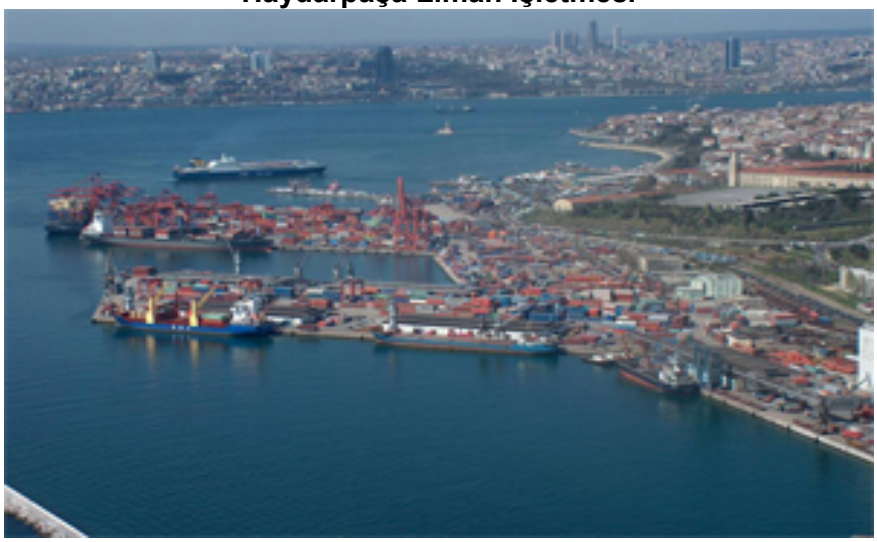
Kaynak : TCDD Stratejik Plan,2015

Lojistik merkezlerin istihdama ve GSYİH'ya doğrudan olumlu etkisinin yanı sıra gürültü, kirlilik vb. ulaşımdaki dışsal faktörlerin olumsuz etkisini azaltma yönünde katkısı bulunmaktadır.

EKLER

LİMANLAR

Haydarpaşa Liman İşletmesi



Liman İşleticisi: T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
Adres: TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü Haydarpaşa / İstanbul
Tel: 0216 348 80 20
Faks: 0216 345 17 05
E-Posta: haydarpasaliman@tcdd.gov.tr
Konumu
Enlem: 40° 59' 00" N
Boylam: 28° 57' 00" E

Liman Özellikleri

Pilotaj: Limana giren ve çıkan gemiler kılavuz almak zorundadır. Bu hizmet 24 saat boyunca TDİ tarafından verilmektedir.

Römorkaj: 2000 GT'den küçük gemiler için römorkör alma mecburiyeti yoktur. 2000 GT'den büyük gemiler için bu hizmet 24 saat boyunca Liman tarafından verilmektedir.

Deniz Vasıtaları: 6 adet römorkör, 2 adet demiryolu feribotu, 2 adet palamar botu ve 3 adet kılavuz botu mevcuttur.

Elleçleme Ekipmanları: Konteyner elleçlemeleri; 40 Tonluk 4 adet gantry Crane, 35 Tonluk 9 adet lastik tekerlekli transtainer, 42 tonluk 7 adet dolu ve 8-12 tonluk 7 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 10-25 tonluk 6 adet mobil vinç, 25 adet kısa mastlı (Dizel+Elektrik) ve 5 adet standart mastlı forklift, 3 adet loder, 25-50 tonluk 30 adet çekici seti bulunmaktadır. Ayrıca terminalde reefer konteynerler için uygun reefer panoları da mevcuttur.

Limanda ayrıca kiralık bir adet 65 tonluk MHC vinci mevcuttur.

Limanın Tarihçesi

Liman tesisleri 20.04.1899 tarihinde Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyasına inşa ettirilmeye başlanmış ve 1924 senesine kadar bu kumpanya tarafından işletilmiştir.

24.05.1924 tarih ve 506 sayılı yasayla liman, Hükümet tarafından satın alınmış ve 31.05.1927 tarihine kadar özel bir rejimle idare edilmiştir.

31.05.1927 tarih ve 1042 sayılı yasa gereğince Nafıa Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı bulunan Demiryolları İdaresine devredilmiştir.

Limanın mevcut tesisleri yeterli olmadığından, Bayındırlık Bakanlığınca 05.02.1953 tarihinde başlayan tevsiatın ilk kısmı 1954 senesinden itibaren peyderpey TCDD İşletmesine devredilmiştir. Liman gerçek anlamda 1967 yılında hizmete girmiştir.

İzmir Liman İşletmesi

Liman İşleticisi: T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
Adres: TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü - İzmir
Tel: 0232 463 16 00
Faks: 0232 463 22 48 - 463 20 17
E-Posta: izmirliman@tcdd.gov.tr
Konumu
Enlem: 38° 25' 00" N
Boylam: 27° 04' 30" E

Liman Özellikleri
Pilotaj: Limana giren ve çıkan gemiler kılavuz almak zorundadır.
Römorkaj: 2000 GT'den küçük gemiler için römorkör alma mecburiyeti yoktur.
Bu hizmetler, 24 saat boyunca TDİ tarafından verilmektedir.
Deniz Vasıtaları: 90 ton kapasiteli bir adet yüzer vinç mevcuttur.

Elleçleme Ekipmanları: Konteyner elleçlemeleri; 40 Tonluk 5 adet gantry Crane, 100 tonluk 3 adet MHC Vinci, 35-40 Tonluk 14 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 15 adet dolu ve 8-10 tonluk 14 adet boş konteyner mobil vinci ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 10-25 tonluk 6 adet mobil vinç, 12 adet kısa mastlı forklift (Dizel+Elektrik), 1 adet mini loder, 49 adet çekici seti bulunmaktadır. Terminalde reefer konteynerler için uygun reefer iskeleleri mevcuttur.

Limanda ayrıca kiralık 2 adet 100 tonluk MHC vinci mevcuttur.

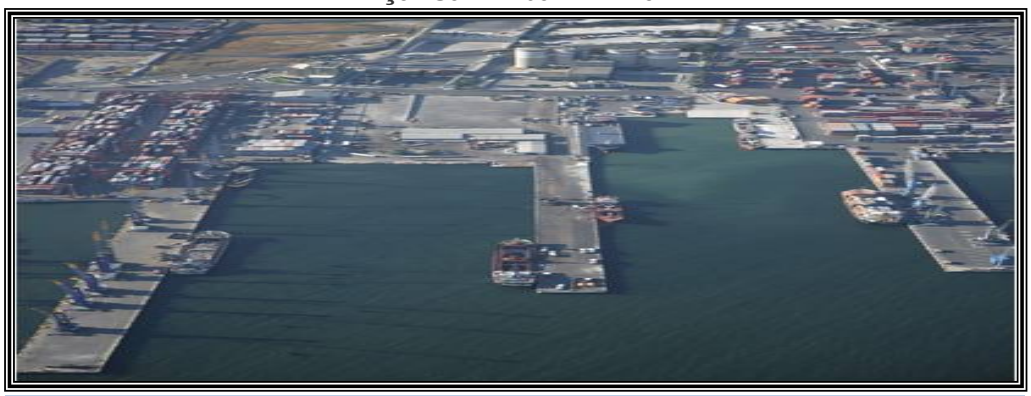
Dökme Yük Tesisi: TMO'ya ait toplam 70.000 ton kapasiteli iki beton silo mevcuttur.

Yolcu Hizmetleri: İzmir'in Ege'deki tarihi ve turistik yerlere çok yakın olmasından dolayı, liman yolcu terminali önemli ölçüde trafiğe sahiptir.

Limanın Tarihçesi

Alsancak beton iskelesinin 13.03.1957 tarih ve 4/8783 sayılı bakanlar Kurulu kararı ile TCDD'ye devri sağlanmış ve iskele 1.6.1959 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır. 22.01.1960 tarih ve 4/12662 sayılı vekiller heyeti kararı ile Denizcilik Bankası TAO'na devri kararlaştırılmış ve iskele 27.04.1960 tarihinde Denizcilik Bankası TAO'na devredilmiştir. 1964 yılından itibaren 440 sayılı kanun çerçevesine alınan Denizcilik Bankası TAO İktisadi devlet teşekkülü olarak faaliyetine devam etmiştir. Yüksek Planlama Kurulu'nun 16.12.1988 tarih ve 88/121 sayılı kararı ile İzmir Liman İşletmesi; 1 Ocak 1989 tarihi itibariyle TCDD'ye devredilmiştir.

Akçansa Ambarlı Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º58 ' N & 028º 41’ E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo
Elleçleme Kapasitesi	
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	2.000.000
Araç/Yolcu (Adet)	200.000
Toplam Liman Sahası	50.205 m²
Kapalı Ambar	2.623 m²
Gümrüklü Açık Alan	28.998 m²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	11.928 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	930 m
Maksimum Derinlik	13,5 m

Akçansa Çanakkale Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	39º 52' 48"N & 26º 09' 15"E	
Elleçlenen Yük	Kuru Dökme Yük, Genel Kargo, Tekerlekli Yük	
Elleçleme Kapasitesi (Ton/yıl)	4.000.000	
Depolama Sahası	13.000 m²	
Gümrüklü Alan	3.000 m²	
Açık Saha	10.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	895 m	
Maksimum Derinlik	13.5 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Sennebogen	2	**10 + 10**

Aksa Akrilik Kimya

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º 41 ' 10“ N & 29º 24' 30“ E
Elleçlenen Yük	Sıvı Kimyasal, Dökme Kuru Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Sıvı Dökme Yük (Ton/yıl)	300.000
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000
Toplam Liman Sahası	21.500 m²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1.000 m²
Ekipman Park Alanı	1.000 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	10 m
Maksimum Derinlik	8,5 m

Ak-Taş Terminali

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	º 29-51 N & º 40-42 E	
Elleçlenen Yük	Sıvı Kimyasal Madde	
Elleçleme Kapasitesi Dökme Yük (Ton/yıl)	100.000	
Toplam Liman Sahası	6.900m²	
Kapalı Ambar	38.000m³	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	90m	
Maksimum Derinlik	8m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Forklift	1	3 ton

Altaş Ambarlı Liman Kompleksi

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º 58’ N & 29º 41’ E
İşletmeci	Kumport Akçansa Mardaş Marport Total Oil Türkiye A.Ş.
Faaliyet Konusu	Konteyner, Genel Kargo, Ro-Ro, Dökme
Toplam Liman Sahası	2.000.000m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	6011 m
Minimum Derinlik	8 m
Maksimum Derinlik	16,5 m

Altıntel İskelesi

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40º 46" 06' N & 29º 32" 438' E	
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı, Dökme Katı & Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Katı ve Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.500.000	
Toplam Liman Sahası	8.231m²	
Kapalı Ambar	160m²	
Gümrüklü Açık Alan	3.594m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	4.477m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	500 m	
Maksimum Derinlik	13,5 m.	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Vinç	3	90-120-140

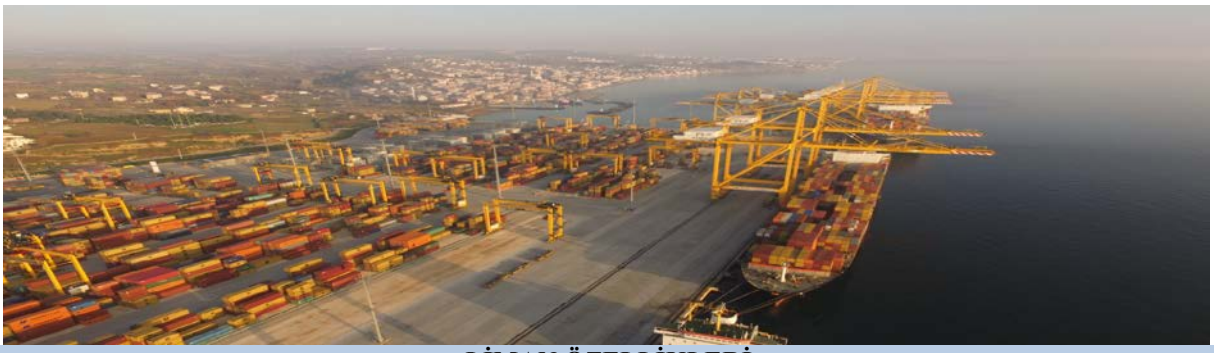
Argaz LPG Dolum Tevzii İnş. ve Tic. A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ			
Koordinatlar	1 No.lu Şamandıra	2 No.lu Şamandıra	3 No.lu Şamandıra
	41° 00’ 811’’ N 27° 59’ 972’’ E	41° 00’ 909’’ N 27° 59’ 943’’ E	41° 00’ 902’’ N 27° 00’ 170’’ E
Elleçlenen Yük	Akaryakıt ve LPG (Petrol Ürünleri)		
Elleçleme Kapasitesi	72.000 Ton/Yıl		
Max Draft	16.5 m		
Tam Boy	145 m		
En	20 m		
Rüzgar Alanı	745 m²		
Gemi Kabul Kapasitesi	1 Gemi (Max 15.000 DWT)		
Depolama Kapasitesi	14.166 m³ (LPG)		
Diğer Bilgiler	110.000 m³ (Akaryakıt tankları imalattadır)		

Assan Liman İşletmeleri A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º 46" 06' N & 29º 32" 438' E
Elleçlenen Yük	Konteyner – Genel Kargo
Elleçleme Kapasitesi Konteyner (TEU/yıl) Genel Kargo (Ton/yıl)	 250.000 500.000
Toplam Liman Sahası	128.280 m²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.240 m²
Ekipman Park Alanı	
Rıhtım-İskele Özellikleri Uzunluk Maksimum Derinlik	 2 x 340 m 16 m – 19 m
Ekipmanlar	2 x HMK 7608 2 x HMK 6407 5 x Full Container Handler (Stacker) 2 x Empty Container Handler (Stacker) 8 + 8 x Terminal Truck

Asya Port



LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40 54' N; 27 28' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	2.500.000	
Toplam Liman Sahası	320.000m²	
Kara Terminali	100.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	2.010m	
Maksimum Derinlik	19m	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite
STS	11	

MHC	2
RTC	33
Reachstacker	2
ECH	8
Mafi Trac	49

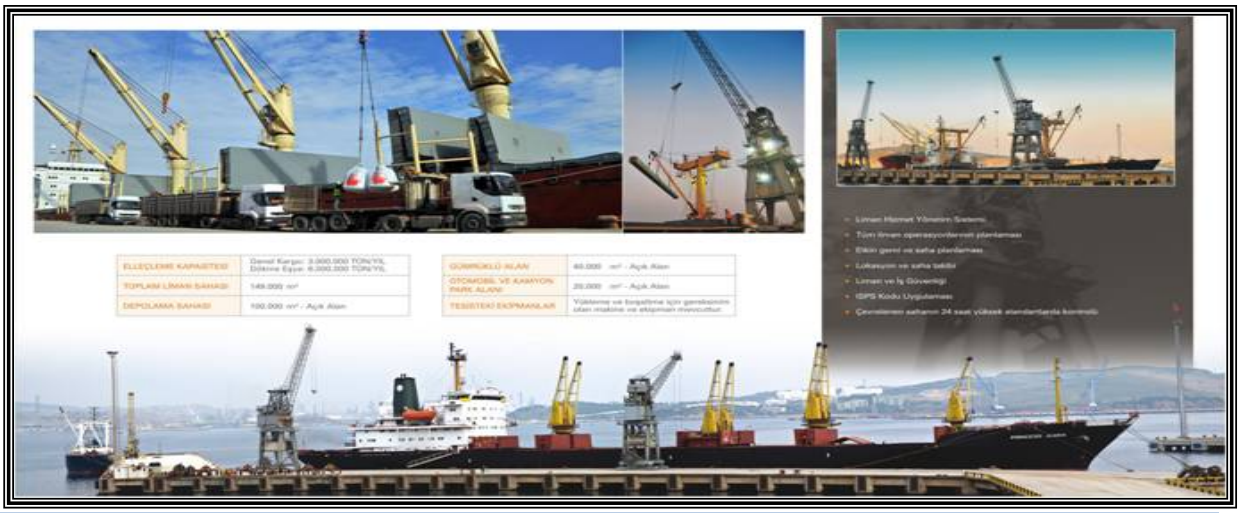
Autoport

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40º 43' 22" N & 029º 52' 39 E	
Elleçlenen Yük	Ro-Ro, Genel Yük, Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Araç (Adet/Yıl)	350.000	
Toplam Liman Sahası	159.545 m²	
Geçici Depolama Sahası	127.947 m²	
A Tipi Genel Antrepo Açık Ambar	15.850 m²	
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Ambar	5.400 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
İskele Uzunluk	2 x 328 m	
1 No.lu Rıhtım Derinlik	7.5 – 15 m	
2 No.lu Rıhtım Derinlik	12 – 19 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Rıhtım Vinci (MHC)	2	80
Teleskopik Vinç	4	140/130/100/65
Paletli Vinç (Sennebogen)	1	7
RMG	1	10
Forklift/Reach Truck	5	28/7/7/5/
Çekici/Traktör	1	100

Aves - Savka Platform

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	36º 46' 07" N & 034º 43' 49 E	
Elleçlenen Yük	Akaryakıt / Bitkisel Yağ	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Sıvı (Ton/Yıl)	500.000	
Rıhtım – İskele Özellikleri	Doğu Rıhtımı	Batı Rıhtımı
Uzunluk	282 m	282 m
Maksimum Derinlik	13 m	13 m

Batıçim Liman Tesisleri



LİMAN ÖZELLİKLERİ			
Koordinatlar	38° 45’00” N – 26° 53’50” E		
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Kuru Dökme Yük, Proje Kargo, Sıvı Dökme Yük, Tehlikeli Madde		
Elleçleme Kapasitesi	6.000.000 Ton/Yıl (Toplam)		
Toplam Liman Sahası	193.000 m²		
A Tipi Genel Antrepo Kapalı Depo	26.630 m²		
A Tipi Genel Antrepo Açık Saha	31.300 m²		
Geçici Depolama Alanı Açık Saha	20.000 m²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
	1 No.lu İskele	2 No.lu İskele	3 No.lu İskele
Uzunluk	205 m	186 m	193 m
Derinlik (max.)	17 m	32 m	32 m

Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Liebherr LHM 250 Mobil Vinç	1	64
Liebherr LHM 150 Mobil Vinç	1	44
Sennebogen 850 Mobil Vinç	1	15
Rıhtım Vinci	2	10

Bodrum Cruise Port

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	37º 01 "30 ' N & 27 º 26 "13 ' E	
Elleçlenen Yük	Yolcu	
Toplam Liman Sahası	22.000m²	
Kapalı Ambar		
Gümrüklü Açık Alan	2.081 m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.470 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	Berth No 1: 300 m	Berth No 2: 350 m
Minimum Derinlik	8 m	
Maksimum Derinlik	23 m	

Borusan Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40º 25"12 ' N & 29º 05"18 ' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Araç (Ro-Ro) - Genel Kargo – Proje Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	450.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Araç (Ro-Ro) (Araç/Yıl)	450.000	
Toplam Liman Sahası	360.000 m²	
Kapalı Ambar	13.550m²	
Gümrüklü Açık Alan	170.900m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	17.000m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1340 m	
Maksimum Derinlik	14,5 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Vinç (MHC)	3	100-140
Vinç (Liebherr)	2	40
RTG	8	41
STACKER	7	45
	2	10
SSG	3	60 (Under Spreader)
FORKLİFT	16	
ÇEKİCİ	19	
REEFER PLUG	224	

Çanakkale Liman İşletmesi

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40º 06" 21' N & 26º 22" 41' E	
Elleçlenen Yük	Dökme Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner, Akaryakıt Ürünleri, Kimyasal Ürünler, Yolcu	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Konteyner (TEU/yıl)	100.000	
Toplam Liman Sahası	90.000 m²	
Kapalı Ambar	3.000 m²	
Gümrüklü Açık Alan	35.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	214 m	
Maksimum Derinlik	30 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite**
Mobil Kreyn	2	12 Ton
Konveyör Bant	1	250 ton /saat
Forklift	1	4,5 ton
Bobcat	1	

Çelebi Bandırma

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40° 25'45" N – 27° 57'50" E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	350.000	
Dökme Katı ve Genel Yük (Ton/yıl)	11.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Araç (Araç/yıl)	700.000	
Toplam Liman Sahası	268.348 m²	
Kapalı Ambar	9.100 m²	
Gümrüklü Açık Alan	99.908 m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	14.600 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	2.973 m	
Maksimum Derinlik	12 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Vinç		
Liebherr LHM 400	1	104
Reggiane MHC 200	1	100
Gottwald HMK 170	1	63
Sennebogen 880 EQ	1	25
Sennebogen 870 R	1	16
Sennebogen 835 R	2	13
Sennebogen 835 M	2	13
Sennebogen 305	1	5

Delta Rubis Petrol

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	N 36° 50' 46" - E 36° 08' 06" (Port side) N 36° 50' 55" - E 36° 08' 20" (Aft) N 36° 50' 58" - E 36° 08' 18" (Aft Center) N 36° 51' 02" - E 36° 08' IS" (Aft)
Elleçlenen Yük	Ham Petrol ve Akaryakıt Ürünleri
Elleçleme Kapasitesi Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	7,000,000
Toplam Liman Sahası	52,000 m²
Gümrüklü Açık Alan	52,000 m²
Rıhtım-İskele CBM Özellikleri	3 Adet CBM Ünitesi (Siyah, beyaz ve bunker ürünleri için)
Draft	12.25 , 12.20 ve 7.5 m
Ekipmanlar	**Adet** / **Kapasite (ton)**
Vinç	- / -

Diler Demir Çelik

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º 46" 42' N & 29º 36" 00' E
Elleçlenen Yük	Dökme-Genel Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Genel Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Toplam Liman Sahası	57.077 m²
Kapalı Antrepo	4.080 m²
Kapalı Geçici Depo	3.108 m²
Açık Geçici Depo	10.465 m²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	2.500 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	965m
Maksimum Derinlik	13 m
Ekipmanlar	**Adet** / **Kapasite**
LHM Mobil Vinç	1x180 lastikli - 1x150 paletli
Elleçleme Makinesi	2 lastikli vinç, 7 paletli vinç
Forklift	1 adet 5 ton, 1 adet 3 ton, 4 adet 7 ton, 3 adet 10 ton, 2 adet 16 ton

DP World Yarımca

LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	
Elleçlenen Yük	Konteyner
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (TEU/yıl)	1.300.000
Toplam Liman Sahası	460.000 m²
Rıhtım 1	430 m
Rıhtım 2	465 m
Minimum Derinlik	16 m
Ekipmanlar	**Adet**
STS	8
RTG	34
TT	54

Efesan Port

LİMAN ÖZELLİKLERİ

Koordinatlar	40° 46 ` N / 29° - 32` E		
Elleçlenen Yük	Dökme Kuru Yük /Genel Yük / Asfalt / Ro-Ro		
Elleçleme Kapasitesi			
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000		
Dökme Yük (Ton/yıl)	750.000		
Asfalt (Ton/yıl)	200.000		
Ro-Ro Araba (Adet/yıl)	230.000		
Ro-Ro Tır (Adet/yıl)	50.000		
Toplam Liman Sahası	23.000 m²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	100.000 m²		
Dökme kuru yük depo GDA	20.000 m²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
İskele Uzunluk	225 m		
Rıhtım Uzunluk	327 m		
Maksimum Derinlik	24 m		
Ekipmanlar	**Adet**	**Marka**	**Kapasite (mton)**
Vinç	3	TerexFuchs 880	22
	1	Liebherr 180	64
	2	Sennebogen 3300	40
	1	Sennebogen 870	22
	1	Demag	45
	1	Gottwald HMK 300E	100

Ege Gübre Terminali

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	38º 45' 42"N & 026º 55' 46"E	
Elleçlenen Yük	Dökme Katı, Sıvı, General Kargo, Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	1.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	2.500.000	
Dökme Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Toplam Liman Sahası	474.000m²	
Kapalı Ambar	60.000m²	
Gümrüklü Açık Alan	284.000m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	417m x 30m ve 367m x 40m	
Maksimum Derinlik	28m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
STS (Double Boom)	2	100
MHC	1	100
MHC	2	40
RMC	1	10
Konteyner İstif Mk.	10	

Erdemir Limanı

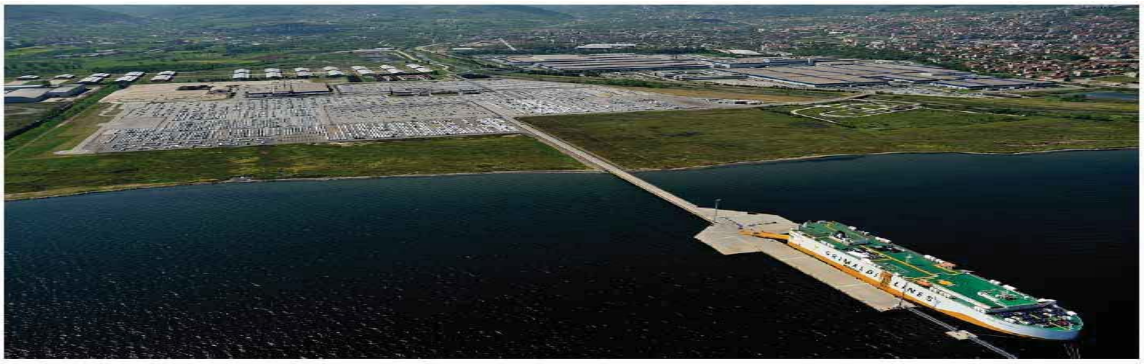
LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	41º16 ' N & 31º15' E
Elleçlenen Yük	Dökme Yük – Genel Kargo – Petrol/Ürün Tankeri – Feribot – Kimyasal Tanker - Konteyner – Ro-Ro
Elleçleme Kapasitesi	
Dökme Yük (Ton/yıl)	13.750.000
Genel Kargo ve Akışkan Yük (Ton/yıl)	6.250.000
Toplam Liman Sahası	750.000 m²
Kapalı Sundurma	3.000 m²
Antrepo Sahası (A Tipi)	139.000 m²

Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.670 m (Ro-Ro ve Tren Ferisi Rıhtımları Hariç)		
Maksimum Derinlik	20m		
Araç Cinsi	**Adet**	**Marka**	**Kapasite**
Dökme Yük Vinci	4	Caillard - Kawaden	30 – 31 Ton
Genel Kargo Vinci	5	Caillard – Siemag – MSM	40 – 25 – 15 Ton
Lastik Tekerlekli Mobil Vinç	1	Liebherr	40 Ton
Forkliftler	9	Konecrane-Doosan	3-10-16-20-32-42 Ton
Loader	5	Doosan-Liu Gong	0.4 – 3 – 4 m³
Endüstriyel Ekskavatör	1	Liebherr	1.8 m³
Tele Handler	1	Caterpilar	14 m
Paletli Ekskavatör	5	Doosan - Caterpilar	0,8 – 1,3 – 1,5 m³
Süpürge Aracı	2	Johnston – Ausa	-
Tanker	1	Ford	7 m³
Pilot Botu	1	Erdemir Pilot	400 bg
Palamar	2	Palamarcı 2 / Palamarcı 3	160 bg
Römorkör	3	Erdemir 1, 2 ve 3	30 – 40 ton

Evyap Port

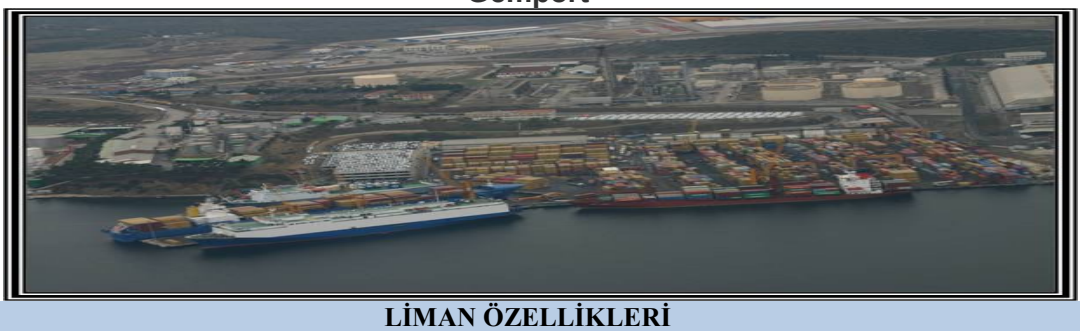
LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40º46 ‘15’ ' N & 029º42 ‘24’ ' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner, Sıvı Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	700.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Toplam Liman Sahası	265.000m²	
Gümrüklü Açık Alan	210.000m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20.000m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk(İskele)	358 m	
Uzunluk(No:1 Rıhtım)	35 m	
Maksimum Derinlik	16 m	
Uzunluk(No:4 Rıhtım)	80 m	
Maksimum Derinlik	16 m	
Uzunluk(No:5-6 Rıhtım)	455 m	
Maksimum Derinlik	16 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Vinç (SSG)	2	65
Vinç (MHC)	1	140
Vinç (MHC)	3	100
RTG	18	40

Ford Otosan Yeniköy İskelesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40° 43’ N 29° 51’ E
Elleçlenen Yük	Araç
Elleçleme Kapasitesi	
Araç/Yolcu (adet/yıl)	360.000
Toplam Liman Sahası	410.434 m²
Gümrüklü Açık Alan	31.634 m²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	378.800 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	320
Maksimum Derinlik	20

Gemport



LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40° 25' N & 29° 07' E	
Elleçlenen Yük	Konteyner - Araç (Ro-Ro) – Genel Kargo – Kuru Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	600.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	800.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Araç (Ro-Ro) (Araç/yıl)	450.000	
Toplam Liman Sahası	**700.000 m²**	
Depolama Sahası	212.264 m²	
Kapalı Ambar	11.500 m²	
Gümrüklü Açık Alan	300.000 m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	81.500 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.051 m	
Maksimum Derinlik	36 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
STS	4	70
MHC	7	80 - 104
Reach Stacker	12	8 - 45
Empty Handler	3	8
RTG	14	40

İçdaş Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ					
Koordinatlar	40° 27' N & 27° 08' E				
Elleçleme Kapasitesi					
Kuru Yük (Ton/yıl)	17.000.000				
Genel Yük (Ton/yıl)	8.000.000				
Toplam Liman Sahası	200.000 m²				
Kapalı Ambar	250.000 mt ürün depolanabilir kapasite				
Gümrüklü Alan	75.000 m²				
Rıhtım-İskele Özellikleri	Rıhtım 1	2	3	4	5
Uzunluk	270 m	270 m	320 m	320 m	500 m
Maksimum Derinlik	22 m	22 m	28 m	28 m	12 m
Ekipmanlar	**Adet**		**Kapasite (ton)**		
Sahil Vinci	2		30		
Sahil Vinci	2		45		
Sahil Vinci	2		50		
Sahil Vinci	2		100		
Sahil Vinci	3		120		
Yük Taşıyıcılar	21		150		
Forklift	35		28/14		

İDÇ Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ				
Koordinatlar	38° 46' N & 26° 56' E			
Elleçleme Kapasitesi				
Kuru Yük (Ton/yıl)	5.000.000			
Toplam Liman Sahası	196.717 m²			
Kapalı Gümrüklü Antrepo	7.050 m²			
Açık Gümrüklü Antrepo	36.005 m²			
Rıhtım-İskele Özellikleri	Rıhtım 1	Rıhtım 2	Rıhtım 3	Rıhtım 4
Uzunluk	160 m	250 m	250 m	160 m
Maksimum Derinlik	12 m	26 m	26 m	11 m
Ekipmanlar	**Adet**		**Kapasite (ton)**	
6180-R Sennebogen	1		160	
880 Sennebogen	2		30	
870 Sennebogen	1		20	
850 Sennebogen	1		10	
630 M Sennebogen	1		15	
İskele Vinci	2		12.5	
Ekskavatör	5		28/14	
Loder	9			
Forklift	12		3-7-9-16	

İDO İstanbul Deniz Otobüsleri

Deniz Otobüsü İskeleleri		Hızlı Feribot İskeleleri*
Avcılar	Kınalıada	Yenikapı
Beşiktaş	Burgazada	Pendik
Beykoz	Heybeliada	Güzelyalı
Bostancı	Büyükada	Bandırma
Bakırköy	Yalova	Yalova
Kabataş	Avşa	**Arabalı Vapur İskeleleri**
Büyükçekmece	Marmara Adası	Sirkeci
İstinye	Çınarcık	Harem
Kadıköy	Armutlu	Eskihisar
Kartal	Armutlu İhlas Tatil Köyü	Topçular
Maltepe	Esenköy	
Sarıyer	Gemlik	
Tuzla	Küçük Kumla	

* *Söz konusu iskelelerde Deniz Otobüsü İskeleleri de bulunmaktadır.*

İGSAŞ İstanbul Gübre

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40° 45' N & 29° 45' E	
Elleçlenen Yük	Genel, Dökme Yükler, Amonyak	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Toplam Liman Sahası	20.953 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	375 m + 243 m	
Maksimum Derinlik	21 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Vinç	1	30
Atlas	9	3
Sennebogen	2	5

İskenderun Demir Çelik A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ			
Koordinatlar	36º43.30 ' N , 36º11.06' E / 36º43.35 ' N , 33º11.15' E		
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Katı, Dökme Sıvı, Proje Kargo		
Elleçleme Kapasitesi			
Genel Kargo (Ton/yıl)	7.000.000 (mevcut kap.)		
Dökme Kuru Yük (Ton/yıl)	13.000.000 (mevcut kap.)		
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.000.000 (mevcut kap.)		
Toplam Liman Sahası	1.072.248 m²		
Kapalı Ambar	4.186 m²		
Gümrüklü Açık Alan (A Tipi Genel Antrepo)	69.640 m²		
Gümrüklü Açık Alan (Geçici Depolama)	270.190 m²		
Rıhtım-İskele Özellikleri			
Uzunluk	1.501 m		
Maksimum Derinlik	19 m		
Araç Cinsi	**Adet**	**Marka**	**Kapasite / Ton**
Unloader Rıhtım Vinci	2	Kawaden	50
Mobil Vinç	15	Mantsinen-Liebherr-Demak	10-300
Elektrikli Rıhtım Vinci	13	Caillard-Ardelt	3-5-6-7-8-10-30-45
Forkliftler	21	Baoli – Hyundai - Çukurova Manituo - Kalmar	10-15-55
Loader	7	Cat-Çukurova-Daewoo Hyundai-Hitachi-Daewoo-Cat	3 m³
Ekskavatör	8	Komatsu	1.5 - 3 m³
Mini Loader	2	Daewoo - Gehl	1 m³

Koruma Klor Alkali

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º 45.90’ N 29º 51.75’ E
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Kuru Yük (Ton/yıl)	720.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	2.200.000
Toplam Liman Sahası	3.060 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	170 m
Maksimum Derinlik	11 m

Kroman Liman Tesisleri

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40°46'35"N 29°35'45"E	
Elleçlenen Yük	Kuru - Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi Kuru Yük (Ton/yıl) Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Toplam Liman Sahası	29.000 m²	
Depolama Sahası	16.000 m²	
Gümrüklü Alan	16.000 m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	1.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri Uzunluk Maksimum Derinlik	 420 m 13 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Mobil Vinç	4	40-60
Ekskavator	7	8-15
Forklift	4	4-16

Kumport Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º 58' N & 028º 41' E
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük
Elleçleme Kapasitesi Konteyner (Teu/yıl)	 2.100.000
Araç/Yolcu	
Toplam Liman Sahası	468.909 m²
Kapalı Ambar	11.161 m²
Gümrüklü Açık Alan	370.484 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri Uzunluk Maksimum Derinlik	 2.174 m 16,5 m

Ekipmanlar	Adet	Kapasite (ton)
SSG İskele Vinci	7	55
Mobil İskele Vinci	7	104
RTG-Lastik Tekerli İstif Vinci	20	40-45
Stacker-Konteyner İstif Aracı	17	45
Empty Stacker – Boş Konteyner İstif Aracı	4	8-9

Kuşadası Yolcu Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ			
Koordinatlar	37° 51’ 48" N & 27° 15’ 18" E		
Elleçlenen Yük	Yolcu		
Toplam Liman Sahası	20.764 m²		
Gümrüklü Kapalı Alan **İskele Alanı**	2164 m² 4950 m²		
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.380 m²		
Rıhtım-İskele Özellikleri	İskele No 1-2	300 m uzunluk	9.5 – 17 m arası derinlik
	İskele No 3-4	253 m uzunluk	10 – 17 m arası derinlik
	İskele No 5 -6	331 m uzunluk	10 – 18 m arası derinlik
	İskele No 7-8	387 m uzunluk	10 – 18 m arası derinlik

Limakport İskenderun

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	36^0 38’ N & 36^0 10’ E
Elleçlenen Yük	Dökme, Konteyner, Genel Kargo, Proje Kargo, Ro-Ro, Yolcu
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (TUE/yıl)	1.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Genel Kargo (Ton/yıl)	600.000
Ro-Ro (Araç/yıl)	120.000
Ro-Pax (Tır/yıl)	30.000
Toplam Liman Sahası	1.000.000 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	1.652 m
Maksimum Derinlik	15.5 m

Limaş Liman İşletmeciliği A.Ş.

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	$40^0$43’04”N & $29^0$53’07”E	
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı-Genel Yük-Konteyner	
Elleçleme Kapasitesi		
Kuru Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	1.500.000	
Konteyner (TEU/yıl)	250.000	
Toplam Liman Sahası	120.000 m²	
Geçici Depolama Sahası	44.100 m²	
Ekipman Park Alanı	1000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri	**Rıhtım 1**	**Rıhtım 2**
Uzunluk	165 m	240 m
Genişlik	20.4 m	22 m
Maksimum Derinlik	10 m	13.5 m
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Mobil Rıhtım Vinci	2	160 (18 sıra)
Konteyner Reach Stacker	2	45 (6 Kat)
Boş Konteyner İstifleyici	1	9 Kat
Terminal Kamyonu	3	50
Sennebogen 835-R	1	8.5

Mardaş

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º57’ 08’’N & 28º40’ 07’’E
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Yük
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (TEU/yıl)	1.300.000
Genel Yük (Ton/yıl)	3.000.000
Toplam Liman Sahası	330.000 m²
Gümrüksüz Depolama Sahası	130.000 m²
Gümrüklü Ambar (1)	720 m²
Gümrüklü Ambar (2)	3.441 m²
Gümrüklü Alan	200.000 m²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	6.892 m²
CFS Sahası	12.000 m²

Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	915 m	
Maksimum Derinlik	16,5 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Mobil Vinç	11	80-100-140
RTG	8	50
Stacker	14	10-45
Ekskavator	5	9,5-20-25

Marport

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º 58’ N & 28º 40' E
Elleçlenen Yük	Konteyner
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (TEU/yıl)	2.400.000
Toplam Liman Sahası	530.000 m²
Kapalı Ambar	6.103 m²
Gümrüklü Açık Alan	428.806 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	1.605 m
Maksimum Derinlik	12 - 16,5 m
Ekipmanlar	
Raylı Vinç	10
Mobil Vinç	5
Lastik Tekerlekli Vinç	41
Konteyner İstif Mak.	8
Boş Konteyner İstif Mak.	10
Çekici	92
Dorse	109

Martaş

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º 58' N & 27º 56' E
Elleçlenen Yük	Kuru-Sıvı-Genel Yük-Ro/Ro-Yolcu Konteyner-Canlı Hayvan
Dökme / Karışık Yük (Ton/yıl)	6.000.000
Konteyner (TEU/yıl)	200.000
Toplam Liman Sahası	100.000 m²
Depolama Sahası	25.000 m²
Kapalı Ambar	5.000 m²
Genel Antrepo	25.000 m²
Gümrüklü Alan	25.000 m²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	20,000 m²
Ekipman Park Alanı	5.000 m²

Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.500 m	
Maksimum Derinlik	20 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Mobil Vinç	9	15-40-120-180
Forklift	5	5 – 7 – 14
Ekskavatör	9	

Mersin Limanı (MIP)

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	36° 47,15' N, 034° 38,50' E /36° 47,30’ N, 034° 38,6’ E	
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Kargo, Proje Kargo, Dökme Katı, Dökme Sıvı, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	2.600.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	1.000.000	
Dökme Katı Yük (Ton/yıl)	8.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	750.000	
Ro-Ro Kapasitesi	150.000 Adet – Araç / Yıl	
Toplam Liman Sahası	112 hektar	
Kapalı Ambar	15.170 m^2	
Gümrüklü Açık Alan	1.028.427 m^2	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	3370 m	
Maksimum Derinlik	15 m	
Ekipmanlar		
Araç Cinsi	**Adet**	**Kapasite/Ton**
SSG – İskele Vinci	11	40-65
Mobil İskele Vinci	5	70-150
RTG – Lastik Tekerli İstif Vinci	45	35-41
Stacker – Konteyner İstif Aracı	18	42-45
Empty Stacker – Boş Konteyner İstif Aracı		

MMK Metalurji

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	36º 46'' 51.7' N & 36º 11''12' E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Ro-Ro, Hurda Metaller, Demir-Çelik Ara Malları ve Ürünleri, Dökme Ürünler, Yaş Sebze ve Meyve, Konteyner
Elleçleme Kapasitesi	
Genel Yük (Ton/yıl)	4.000.000
Dökme Yük (Ton/yıl)	6.000.000

Toplam Liman Sahası	400.000 m²			
Kapalı Ambar	100.000 m²			
Gümrüklü Açık Alan	24.274 m²			
Rıhtım-İskele Özellikleri		Boy (Metre)	En (Metre)	Max. Su Derinliği (Metre)
	1 No.lu İskele	265	42	(-14,00)
	2 No.lu İskele	265	42	(-13,50)
	3 No.lu İskele	155	30	(-6,20)
	4 No.lu İskele	200	17	(-9,00)
	5 No.lu İskele	200	17	(-11,50)
	6 No.lu İskele	160	17	(-12,00)
	7 No.lu İskele	265	42	(-13,50)
	8 No.lu İskele	265	42	(-14,00)

Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite**	**Açıklama**
Vinçler	4	5.000, 6.000 ton/gün	Sennebogen 6180, 880EQ, Liebherr LHM 280
	6	3.000, 2.000 ton/gün	Sennebogen 870R, 835R, 835 M Special

Nemport Liman İşletmeleri

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	38º 46' 07"N & 26º 55' 51"E	
Elleçlenen Yük	Konteyner, Genel Yük, Proje Yükleri	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	450.000 TEU	
Genel Yük (Ton/yıl)	500.000 TON	
Toplam Liman Sahası	90.000 m²	
Kapalı Ambar	3.300 m²	
Gümrüklü Açık Alan	85.000 m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	820 m	
Genişlik	40 m	
Maksimum Derinlik	21.5 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Vinç (MHC)	5	4 x 100T – 1 x 140T
E-RTG	5	50
Dolu Stacker	5	4 x 45T – 1 x 10T
Boş Side Lifter	2	10 Ton
Aktarma Aracı	22	60 Ton

Nuh Çimento (Nuh Port)

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40º46,5'N - 29º36,5' E	
Elleçlenen Yük	Kuru-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Kuru Yük (Ton/yıl)	3.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	500.000	
Toplam Liman Sahası	57.000 m²	
Kapalı Ambar	600 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	595 m	
Maksimum Derinlik	16 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite**
Ameco Vinç Ve Konveyör Hattı.	1	800 Ton/Sa
Liebherr Vinç	1	Swl 104 Mt

Park Denizcilik Hopa Liman İşletmeleri A.Ş. (Hopa Port)

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	41º24'45"N & 41º21'45"E	
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı Yük, Konteyner, Ro-Ro	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	320.000	
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	900.000	
Toplam Liman Sahası	216.000 m²	
Depolama Sahası	102.462 m²	
Kapalı Ambar	18.220 m²	
Genel Antrepo	5 000 m² + 9 000 m³	
Gümrüklü Alan	90.808 m² + 10.000 m³	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	24.000 m²	
Ekipman Park Alanı	400 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.346 m	
Maksimum Derinlik	10 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**

Reggiani Vinç, MHC 60	1	40
Rıhtım Vinci	3 (2 + 1)	10-25
Coles Vinç	5 (4 + 1)	10-25

Petkim Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ								
Koordinatlar	38º 46' 36"N & 026º55' 33"E pozisyonundaki liman feneri ve denizdeki 38º 46' 30"N & 026º55' 30"E noktasını karadaki 38º 46' 30"N & 026º55' 49"E noktasına bağlayan alan içerisinde kurulmuştur.							
Elleçlenen Yük	Dökme Kuru Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Proje Yükleri, Konteyner, Sıvı Kimyasal, LPG							
Elleçleme Kapasitesi	7.000.000 Ton/yıl (Toplam)							
Gümrüklü Açık Alan	9.206 m^2							
Rıhtım-İskele Özellikleri	Kuru Yük-I	Kuru Yük-II	Kuru Yük-III	Tanker-II	Tanker-III/1	Tanker-III/2 (tuz)	Tanker-IV	Tanker-V
Uzunluk (m)	175	163	163	175	120	70	90	215
Maksimum Derinlik(m)	İnşaat Halinde	İnşaat Halinde	7	10	7	5	İnşaat Halinde	12

Petlim Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	38º 46’ 36’’’ N - 26º 55’ 33’’ E
Elleçlenen Yük	Genel Yük, Konteyner (İnşaat halinde)
Elleçleme Kapasitesi	1.500.000 TEU/yıl (inşaat halinde)
Gümrüklü Açık Alan	420.000 m² (inşaat halinde)
Kapalı Ambar	600 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	700 metre Konteyner Rıhtımı 150 metre Genel Kargo Rıhtımı
Maksimum Derinlik	16 m

Poliport

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40º 46' N & 29º 31' E	
Elleçlenen Yük	Kuru/Sıvı-Dökme; Genel Kargo	
Elleçleme Kapasitesi		
Dökme Kuru Yük (Ton/yıl)	4.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Dökme Sıvı Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Depolama Kapasitesi	170.000 m³	
Toplam Liman Sahası	150.000 m²	
Gümrüklü Kapalı Ambar	5.300 m²	
Gümrüklü Açık Alan	18.700 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.200 m	
Maksimum Derinlik	27 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Vinç	7	10-124

Port Akdeniz Ortadoğu Antalya Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	36º50'N - 30º36' 5”E
Elleçlenen Yük	Konteyner-Kuru- Genel Yük - Kruvaziyer
Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/yıl)	500.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	5.000.000
Yolcu	600.000
Toplam Liman Sahası	203.000 m²
Depolama Sahası	80.000 m²
Gümrüklü Alan	Tümü
Otomobil-Kamyon Park Alanı	5.000 m²
CFS Sahası	50.000 m²
Liman Dışı Terminal	60.000 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	1.769 m

Maksimum Derinlik	10 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasiteler (ton)**
Mobil Vinç	7	40 - 150
Ekskavatör	6	5 - 15
Stacker	6	45
Side Lifter	2	8
Mini Yükleyici	4	1,4 m^3
Last. Yükleyici	2	2,5-5,5 m^3
Forklift	24	3-5-10-25-33

Roda Port

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40º24 " N & 29 º05 " E	
Elleçlenen Yük	Konteyner-Genel Yük	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	150.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	2.000.000	
Toplam Liman Sahası	211.000 m²	
Kapalı Ambar	10.000 m²	
Gümrüklü Açık Alan	110.000 m²	
Gümrüksüz Açık Alan	101.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.200 m	
Maksimum Derinlik	12,5 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Mobil Vinç (MHC)	4	100
Mobil Vinç (Ekskav.)	3	10-12
RTG	2	40
Reachstacker(Dolu)	4	45
Reachstacker(Boş)	1	10
Portal Vinç	2	30
Ağır Yük Forklifti	3	22-32
Hafif Yük Forklifti	8	2-7

Rota Limanı - Yarımca

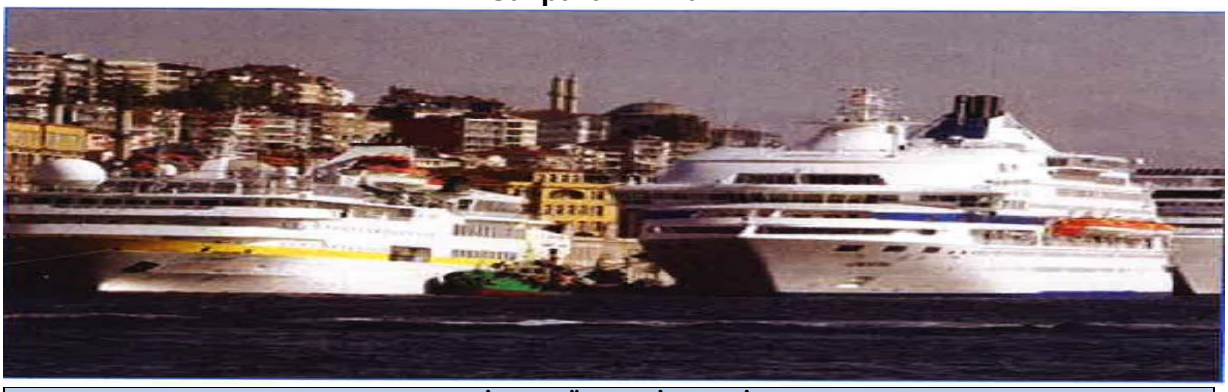
LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40º 46’ 16’’ N & 29º 43’ 23’’ E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo, Dökme Yük, Sıvı Yük
Elleçleme Kapasitesi (Ton / Yıl)	4.000.000
Toplam Liman Sahası	66.000 m²
Kapalı Ambar	32.000 m²
Gümrüklü Açık Alan	34.000 m²
Tank Kapasite (Adet/m³)	11/11.241
Rıhtım-İskele Özellikleri	

Uzunluk	880 m
Maksimum Derinlik	23 m
Ekipmanlar	**Adet**
Caterpillar 914 Loader	2
Caterpillar 307 Ekskavatör	3
Caterpillar D4 Dozer	1
600 T / Hour Siwertell Unldr	2
350 T / Hour Siwertell Unldr	1
Liebherr CBG3019	1
Linde Forklift (2,3,5,6 ton)	19
Clark (13,5 ton)	1
Kalmar (20 ton)	1
Bobcat	6
Caterpillar 908	1
Volvo L110	1
Volvo L120	1
Telehander	1

Samsunport

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	41º18 " N & 36 º22 " E	
Elleçlenen Yük	Depo ve Antrepo, Konteyner, Diğer Kargo, Gemi, Dökme Sıvı, Ro-Ro, Yolcu, Demiryolu Taşıma, Demiryolu Feribot, Atık Hizmetleri, Pilotaj, Römorkaj	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (TEU/yıl)	250.000	
Genel ve Dökme Yük (Ton/yıl)	11.500.000	
Sıvı Yük (Ton/yıl)	50.000	
Araç Yolcu	50.000 / 10.000	
Toplam Liman Sahası	445.000 m²	
Kapalı Ambar	50.000 m²	
Dikey Silo (Ton)	60.000	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.756 m	
Maksimum Derinlik	12 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
Vinç	25	5-104

Salıpazarı Limanı



LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	41º 01’ 33’’’ N - 28º 59’ 02’’ E	
Elleçlenen Yük	Yolcu	
Gümrüklü Açık Alan	13.250 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1.115 metre	
Maksimum Derinlik	9 metre	

Solventaş

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40º 46" 20' N & 29º 33" 10' E	
Elleçlenen Yük	Dökme Sıvı & Kuru Kimyasal	
Elleçleme Kapasitesi		
Sıvı Yük (Ton/yıl)	4.000.000	
Toplam Liman Sahası	24.000 m²	
Kapalı Ambar	1.579 m²	
Gümrüklü Açık Alan	24.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	505 m	
Maksimum Derinlik	11 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**

Toros Tarım Ceyhan

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	Batı İskele (Kara/İskele Ucu) 36 55 00 N-35 58 54 E 36 54 24 N-35 59 06 E	Doğu İskele (Kara/İskele Ucu) 36 55 12 N-35 59 18 E 36 54 30 N-35 59 34 E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo - Kuru Dökme - Sıvı Dökme - Proje Yükleri	
Elleçleme Kapasitesi K.Dökme ve G.Kargo (Ton/yıl) Dökme Sıvı (Ton/yıl)	 20.000.000 13.500.000	
Toplam Liman Sahası	700.000 m²	
Depolama Sahası	750.000 m²- açık sahalar	
Kapalı Ambar	15.158 m²- kimyasal ürün depolama tankları 9.744 m² - katı dökme depoları	
Genel Antrepo	256.366 m^3- tanklar 10.500 m^2 - kapalı tahıl ve yem hammadde depoları 51.007 m^2 - kapalı katı dökme ürün depoları	
Gümrüklü Alan	26.300 m²	
Otomobil-Kamyon Park Alanı	30.000 m²	
Ekipman Park Alanı	10.000 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri Uzunluk Maksimum Derinlik	 1.465 m 15 m	

Toros Tarım Samsun Terminali

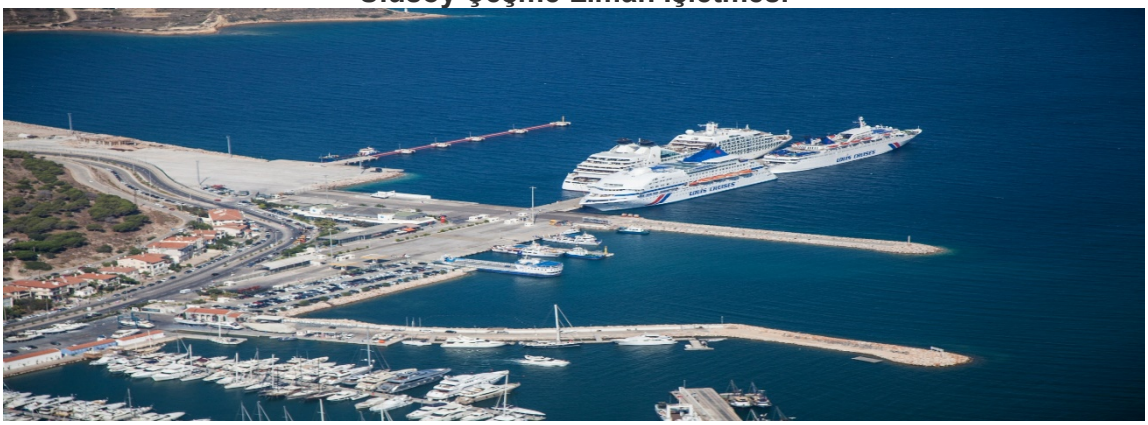
LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	41’15’ 02” N & 36’ 27’ 24” E
Elleçlenen Yük	Genel Kargo-Kuru Dökme-Sıvı Dökme Yükler
Elleçleme Kapasitesi Dökme Katı ve G.Kargo (Ton/yıl) Dökme Sıvı (Ton/yıl)	 4.200.000 4.500.000

Toplam Liman Sahası	1.312.000 m²
Depolama Sahası	150.000 m²- açık depolama sahaları
Kapalı Ambar	58.181 m³ - kimyasal depolama tankları 41.920 m² - katı dökme ürün depoları
Genel Antrepo	38.644 m³- kimyasal depolama tankları
Otomobil-Kamyon Park Alanı	3.215 m²
Ekipman Park Alanı	1.000 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	408 m
Maksimum Derinlik	19 m

U.N. Ro-Ro Pendik Terminali

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40’ 51’’30” N & 29’16’’19” E
Elleçlenen Yük	RO-RO
Elleçleme Kapasitesi Ro-Ro (Araç/yıl)	200.000
Toplam Liman Sahası	110.000 m²
Depolama Sahası	103.000 m²
Gümrüklü Alan	103.000 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	
Uzunluk	210 m
Maksimum Derinlik	7 m

Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi



LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	38 19’ 30’’ N & 26 17’ 44’’ E
Elleçlenen Yük	Araç, Yolcu
Toplam Liman Sahası	26.931 m²
İskeleler	
1-Ana İskele	322 x 15 m (1 adet dolfen) üst kotu + 2.20 m, derinlik: 8 – 16 m
2-Ro-Ro İskelesi	231 m x 8.60 m (5 adet dolfen) üst kotu + 2.30 m, derinlik: 9 – 16 m
3-Küçük İskele	50 m x 5 m üst kotu + 1.50 m, derinlik: 4 – 7 m
Rıhtımı	120 m üst kotu: + 2.20 m, derinlik: 8 m
Otopark Alanı	3.750 m²

Yılport

LİMAN ÖZELLİKLERİ		
Koordinatlar	40° 46’ 3.76 N - 29° 31’ 57.02 E	
Elleçlenen Yük	Konteyner – Sıvı – Genel – Kuru Dökme	
Elleçleme Kapasitesi		
Konteyner (Teu/yıl)	1.000.000	
Genel Yük (Ton/yıl)	5.000.000	
Sıvı Yük (m³/yıl)	1.000.000	
Toplam Liman Sahası	338.000 m²	
Kapalı Ambar	1.000 m² tam kapalı / 2.000 m² sundurmalı alan	
Genel Antrepo	3.500 m² A Tipi Genel Antrepo	
Gümrüklü Açık Alan	199.311 m²	
Rıhtım-İskele Özellikleri		
Uzunluk	1455 m	
Maksimum Derinlik	30 m	
Ekipmanlar	**Adet**	**Kapasite (ton)**
QC	8	61-70
MHC	5	50-250
RTG	21	41
REACH STACKER	5	45
EMPTY HANDLER	2	8

Zeyport Zeytinburnu Limanı

LİMAN ÖZELLİKLERİ	
Koordinatlar	40° 58.8’ N - 28° 53.9’ E
Elleçlenen Yük	Feribot / Yolcu, Ro-Ro, Genel Kargo
Toplam Liman Sahası	46.000 m²
Depolama Sahası	10.000 m²
Kapalı Ambar	220 m²
Genel Antrepo	Geçici Depolama Yeri
Gümrüklü Alan	27.000 m²
Rıhtım-İskele Özellikleri	Herbiri 110 m uzunluğunda 5 adet parmak iskele (kapasite:10 gemi) 4 adet Ro-Ro rampası
Uzunluk	
Maksimum Derinlik	Maks. 7,5 m. Safe Berth: 7,00 m.
Ekipmanlar	Mobil Vinç cap. 18 M/T Forklift cap. 5 M/T

2019 YARARLANILAN KAYNAKLAR

- 2019 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı
- 11 Kalkınma Taslak Planı Denizcilik Sektörü (2019-2023)
- Clarkson Research Services Verileri
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası Verileri
- IMO Sera Gazı 2'nci Çalışması (Second IMO GHG Study AP Møller-Maersk, 2014)
- ICS 2018 Yıllık Bülteni
- IMO (Marpol Ek-VI Yakıttaki Kükürt Limitleri)
- Sahil Güvenlik Komutanlığı Verileri
- Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu Verileri
- Türkiye İstatistik Kurumu Verileri
- IMEAK Deniz Ticaret Odası Filo İstatistikleri
- ISL Shipping Statistics and Market Review 2018,2019
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Verileri
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü Verileri
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Verileri
- Türkiye Sigorta Birliği Verileri
- Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Verileri
- Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)
- Milli Eğitim Bakanlığı Verileri
- Boat International Türkiye (Şubat 2019)
- Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri Verileri
- T.C. Devlet Demiryolları Limanlar Verileri
- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği Verileri
- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Verileri
- Mersin DTO & MIP Verileri
- Samsunport Verileri
- Limakport Verileri
- Kültür ve Turizm Bakanlığı Verileri
- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) Verileri
- Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü Verileri
- İMEAK DTO Acente İstatistikleri
- Lojistikçilerin Sesi Verileri
- Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi Verileri
- Gemi Acenteliği Eğitim Kitabı

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri

DENİZ TİCARET ODASI

Meclis-i Mebusan Cad. no:22 Fındıklı - İstanbul / Türkiye
Tel : +90 212 252 01 30 (pbx) Faks : +90 212 293 79 35
www.denizticaretodasi.org.tr