

İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

# DENİZ TİCARET ODASI

# DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU



İstanbul 2023

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



**DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU  
İSTANBUL- 2023**





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

*M. Atatürk*



## İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU



**TAMER KIRAN**  
Yönetim Kurulu Başkanı



**RECEP DÜZGİT**  
Yönetim Kurulu Başkan  
Yardımcısı



**ADNAN NAİBOĞLU**  
Yönetim Kurulu Başkan  
Yardımcısı



**TİMUR TAYLAN KALKAVAN**  
Yönetim Kurulu Sayman  
Üyesi



**BURAK AKARTAŞ**  
Yönetim Kurulu Üyesi



**ORHAN GÜLCEK**  
Yönetim Kurulu Üyesi



**İBRAHİM KEMAL BARIŞ  
DİLLİOĞLU**  
Yönetim Kurulu Üyesi



**SAİM EMRE DORUK**  
Yönetim Kurulu Üyesi



**İSMAİL GÖRGÜN**  
Yönetim Kurulu Üyesi



**AHMET CAN BOZKURT**  
Yönetim Kurulu Üyesi



**SERHAT BARIŞ TÜRKMEN**  
Yönetim Kurulu Üyesi



### ÖNSÖZ

Cumhuriyetimizin kuruluşunun 100. yıldönümüne erişmenin sevinci ve mutluluğuyla büyük umutlarla girdiğimiz 2023 yılında maalesef tarihimizin en büyük depremlerinden birisini yaşayarak derinden sarsıldık.

“Asrın felaketi” olarak tanımlanan Kahramanmaraş merkezli depremler sonucunda 50 bini aşkın insanımızı kaybettik, bölge genelinde büyük bir yıkıma uğradık.

Büyük afette hayatını kaybedenlere bir kez daha Allah’tan rahmet, yakınlarını kaybeden vatandaşlarımıza sabırlar, depreme maruz kalanlara ise geçmiş olsun dileklerimi iletiyorum. Acımız şüphesiz çok büyük ve uzunca bir süre de yaşadığımız büyük acıyı unutmamız mümkün olmayacak.

Pandemi sonrası dönemde Rusya-Ukrayna savaşı ve Çin-ABD gerilimi gibi siyasi belirsizlikler ekonomik aktiviteye ilişkin endişeler yaratırken, dünya genelinde ekonomik durgunluğu da derinleştiriyor. Ekonomik olumsuzluklara yüksek enflasyon ve düşük büyümenin eklenmesi küresel ekonomiyi yavaşlatırken, küresel deniz ticaretinde 2023 yılında yıllık ton bazında %1,6 oranında sınırlı bir büyüme tahmin ediliyor.

Ekonomimizin genel gidişatına baktığımızda deprem nedeniyle bir miktar gerileyen büyüme hızının tekrar toparlanma eğiliminde olduğunu görüyoruz. Hakikaten son dönemde ülkemiz açısından müthiş gelişmelere tanık oluyoruz. Ülkemizin gururu, yerli ve milli otomobil markamız TOGG’un ilk siparişlerinin teslimi gerçekleşti. Yine özellikle savunma sanayimizde mühendislerimizin, teknisyenlerimizin alın teri, emeği, azmi ile hayata geçen, yüksek teknolojiye dayalı projeleri görmekten büyük gurur duyuyoruz.

Halihazırda Türk denizciliği; dünyanın en büyük filosunu kontrol eden ülkeler sıralamasında (1000 GT ve üzeri) 1700 Türk sahipli gemi sayısı ve yaklaşık 40 milyon DWT taşıma kapasitesi ile 14. sıraya yükselmiştir. Sektörümüz, gelişimi hızla devam eden tersanelerimizde her geçen gün artan modern gemi inşa kapasitesi, büyüyen deniz ticaret filosu, lojistik yetenek ve altyapısını geleceğin ihtiyaçlarına göre geliştiren limanları ile ülke ekonomisine katkısını her geçen gün artırmaktadır.

Denizcilik Sektör Raporumuz 2023, Türkiye’de ve Dünya’da denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ortaya koymaktadır.

Her yıl düzenli ve uzun uğraşlar sonucu hazırlanan, denizcilik sektörü ile ilgili en güncel veriler ve doğru bilgilere yer verilen raporumuzu istifadelerinize sunarken, hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür eder, sektörümüze ve camiamıza hayırlı olmasını dilerim.

**Tamer KIRAN**

**Yönetim Kurulu Başkanı**





## İÇİNDEKİLER

<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>15</b>
<b>GRAFİKLER LİSTESİ</b> .....	<b>18</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>20</b>
<b>1. DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER</b> .....	<b>35</b>
1.1. DÜNYA EKONOMİSİ .....	35
1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ .....	36
1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı.....	36
1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu .....	40
1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI .....	45
1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları .....	45
1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) .....	63
1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri.....	63
1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri.....	64
1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri.....	66
2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ.....	79
2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri).....	85
2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi.....	89
2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri).....	97
2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri.....	102
2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER.....	111
2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler.....	114
2.3.2. Kabotaj Yük Taşımaları .....	114
2.3.3. Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler .....	121
2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı.....	124
2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler.....	126
2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler .....	127
2.3.7. Konteyner Taşımacılığı .....	129
2.3.8. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler .....	132
2.4. TÜRK BOĞAZLARI.....	137
2.4.1. Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu .....	137
.....	145
2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ.....	147
2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu.....	147
2.5.2. Savunma Sanayi Projeleri.....	158

2.5.3. Yat İnşaatı .....	162
2.5.4. Gemi Yan Sanayi .....	163
2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları .....	165
2.6. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ .....	169
2.7. KIYI YAPILARI .....	175
2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu .....	175
2.7.1.1. Limanlar .....	177
2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri .....	177
2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu.....	178
2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler.....	183
2.7.1.2. Tersane .....	186
2.7.1.3. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi .....	187
2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekek Yeri.....	188
2.7.1.5. Balıkçı Barınakları .....	189
2.8. DENİZ TURİZMİ.....	193
2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2022 Yılı Genel Deniz Turizmi Değerlendirmesi .....	193
2.8.2. Deniz Turizminin Unsurları .....	199
2.8.2.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği.....	199
2.8.2.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği .....	203
Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı * Veriler 31/01/2022 tarihi itibariyledir.....	206
2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği .....	206
2.8.2.4. Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Faaliyetleri .....	214
2.8.3. İstanbul Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı .....	215
2.9. TÜRKİYE'DE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ.....	231
2.9.1. Giriş .....	231
2.9.2. Su Ürünlerinde Mevcut Durum .....	232
2.9.2.1. Dünyada Su Ürünleri Üretimi.....	232
2.9.2.2. Türkiye'de Su Ürünleri Üretimi.....	234
2.9.2.2.1.Su Ürünleri Avcılığı .....	235
2.9.2.2.2. Su Ürünleri Yetiştiriciliği .....	237
2.9.2.2.3. Su Kaynakları Yönetimi ve Balıklandırma .....	239
2.9.3.Su Ürünleri Sektörünün Ekonomik Değerlendirmesi .....	240
2.9.3.1. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri .....	240
2.9.3.2. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı.....	241
2.9.3.2.1. Dış Ticaret .....	241
2.9.4.Su Ürünleri'nde Üretim ve Tüketimi .....	242
2.9.5.Su Ürünleri Tescil Edilen Türler .....	243

<b>2.10. GEMİ ACENTELİĞİ</b> .....	<b>247</b>
2.10.1. Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı .....	247
2.10.2. Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi .....	248
2.10.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı .....	248
2.10.3.1. Türk Ticaret Kanunu .....	249
2.10.3.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği.....	249
2.10.3.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ .....	249
2.10.3.4. Gemi Acenteliği Faaliyetine İlişkin Mevzuatsal Süreç .....	250
2.10.4. Gemi Acente Firmalarına İlişkin Veriler.....	250
.....	257
<b>2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ</b> .....	<b>259</b>
2.11.1. Taşıma İşleri Organizatörleri.....	259
2.11.1.1. Taşıma İşleri Organizatörünün Tanımı ve Kapsamı .....	259
2.11.4.2. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Örgütlenmesi .....	259
2.11.4.3. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Mevzuatı .....	260
2.11.4.4. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği .....	260
2.11.5. Gözetim Hizmeti ve Deniz Ticareti Gözetim Hizmeti Faaliyetleri .....	260
2.11.6. Türkiye’de Lojistik Merkezler.....	262
<b>2.12. DENİZ SİGORTALARI</b> .....	<b>267</b>
2.12.1. Deniz Sigortalarına Genel Bir Bakış .....	267
2.12.2. Türkiye’de Deniz Sigortaları.....	269
2.12.3. Dünya’da Deniz Sigortaları .....	273
<b>2.13. TÜRKİYE’NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALAR</b> .....	<b>277</b>
2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları.....	277
2.13.1.1. Anlaşmalarda Düzenlenen Gelir Unsurları .....	277
2.13.2. Denizcilik Anlaşmaları.....	281
<b>2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ</b> .....	<b>287</b>
2.14.1. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi .....	287
2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları .....	287
2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları.....	288
2.14.1.3. Cinsiyete Göre Öğrenci Sayıları.....	290
2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu .....	290
2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları .....	291
2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları.....	292
2.14.2.4. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler .....	293
2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokullarının Durumu .....	296
2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları .....	296
2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları.....	297

2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları.....	299
2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları .....	299
2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu .....	301
2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları .....	301
2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları .....	302
2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları .....	303
2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler .....	304
2.14.5. Üyelere Yönelik Eğitimler.....	306
2.14.7. Personele Yönelik Eğitimler.....	306
KAYNAKLAR .....	307

## TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler.....	37
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı .....	37
Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton).....	38
Tablo 4. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil).....	39
Tablo 5. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle DWT Gelişimi (300 GT ve üzeri).....	40
Tablo 6. 2021-2022 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri .....	64
Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), Aralık 2021- Aralık 2022 .....	81
Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2013-2022 .....	83
Tablo 9. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	86
Tablo 10. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	87
Tablo 11. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) .....	88
Tablo 12. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri) .....	89
Tablo 13. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) .....	90
Tablo 14. Kuru Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) .....	91
Tablo 15. Dökme Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	92
Tablo 16. Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) .....	93
Tablo 17. Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) .....	94
Tablo 18. Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) .....	95
Tablo 19. Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) .....	96
Tablo 20. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri) .....	98
Tablo 21. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri) .....	99
Tablo 22. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 DWT ve Üzeri) .....	100
Tablo 23. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri) .....	101
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri) .....	102
Tablo 25. 1 Ocak 2023 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri).....	104
Tablo 26. 1 Ocak 2023 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri) .....	105
Tablo 27. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri).....	107
Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı.....	111
Tablo 29. 2012-2022 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%) .....	112
Tablo 30. 2022 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri .....	113
Tablo 31. 2012-2022 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton).....	114
Tablo 32. 2022 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton) .....	115
Tablo 33. 2022 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton) .....	116
Tablo 34. 2012-2022 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil) .....	117
Tablo 35. 2012-2022 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı .....	118
Tablo 36. 2020-2022 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları (TL) .....	119
Tablo 37. ÖTV'siz Yakıt İllere Göre 2022 Yılında Teslim Miktarları.....	120
Tablo 38. 2012-2022 Türk Bayraklı Gemilerin Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları.....	122
Tablo 39. Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları(ton) .....	123
Tablo 40. 2022 Kargo Tipleri Bazında İhracat ve Transit Yükleme (mton) .....	124
Tablo 41. 2022 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton).....	125
Tablo 42. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon Ton), 2022 .....	126
Tablo 43. Türkiye- OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2022 .....	127
Tablo 44. Türkiye- AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (mton), 2022 .....	128
Tablo 45. 2022 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton).....	129
Tablo 46. Dünya Konteyner Filosu 2022.....	130
Tablo 47. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2012-2022 .....	131
Tablo 48. 2022 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU).....	131

Tablo 49. Konteyner Elleçlemesi Yapılan 20 Ülke (TEU) .....	132
Tablo 50. 2022 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet) .....	132
Tablo 51. 2022 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları .....	133
Tablo 52. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları.....	137
Tablo 53. Tanker Trafiğine İlişkin Boğaz Geçişleri .....	139
Tablo 54. İstanbul Boğazından 2018-2022 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı .....	140
Tablo 55. Çanakkale Boğazından 2018-2022 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı .....	140
Tablo 56. 2022 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş .....	141
Tablo 57. 2022 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş .....	141
Tablo 58. 2006-2022 Yılları İstanbul Boğaz Gemi Geçişleri .....	142
Tablo 59. 2006-2022 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri .....	143
Tablo 60. Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları.....	156
Tablo 61. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları .....	157
Tablo 62. Süper Yat Siparişlerinde Tonaj Bazında İlk Beş Ülke .....	163
Tablo 63. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2002-2022 Tamamlanan Önemli Projelerin Listesi.....	178
Tablo 64. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2020-2022 .....	178
Tablo 65. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2020-2022 .....	179
Tablo 66. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2018-2022.....	180
Tablo 67. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2021-2022 .....	181
Tablo 68. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2018-2022.....	182
Tablo 69. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU) .....	185
Tablo 70. Ülkelere Göre Turizm Gelirleri Dünya Sıralaması (Milyar \$) .....	194
Tablo 71. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama .....	194
Tablo 72. Ülkelere Göre Turist Sayısı Avrupa Sıralaması (Milyon Kişi) .....	195
Tablo 73. Ülkelere Göre Gelen Turist Sayısı Dünya Sıralaması (Milyon Kişi) .....	195
Tablo 74. 2020-2022 Yıllarında (Ocak-Aralık) Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı İlk 5 Ülke .....	197
Tablo 75. Yıllara Göre Geceleme Yapan Ziyaretçilerin Kişi Başı Ortalama Turizm Harcaması, Kalış Süresi ve Gecelik Gelir .....	198
Tablo 76. Yıllara Göre Ülkemize Gelen Ziyaretçiler .....	198
Tablo 77. Yıllara Göre Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat İşletmeleri Yat ve Yatak Kapasiteleri .....	200
Tablo 78. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Boylarına ve Bandıralarına Göre Dağılımı (2021).....	201
Tablo 79. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı .....	202
Tablo 80. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri.....	204
Tablo 81. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri -Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları.....	205
Tablo 82. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları .....	206
Tablo 83. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekek Yerleri.....	206
Tablo 84. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanları.....	206
Tablo 85. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2022.....	211
Tablo 86. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	213
Tablo 87. Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Suüstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri .....	215
Tablo 88. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Sayısı .....	216
Tablo 89. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı.....	217
Tablo 90. Yurtdışı Hatlar Bazında Yolcu Gemileri İle Taşınan Yolcu Sayısı (2022) .....	218
Tablo 91. Yolcu Gemileri İle Taşınan Yurtdışı Yolcu Sayısı (2022).....	219

Tablo 92. Dünya Su Ürünleri Üretimi (Ton) .....	233
Tablo 93. Dünya’da Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimi .....	233
Tablo 94. Türkiye’de Su Ürünleri Üretimi (Ton) .....	234
Tablo 95. Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı.....	235
Tablo 96. Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton) .....	235
Tablo 97. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2021) (Adet).....	236
Tablo 98. Avcılığı En Çok Yapılan Demersal Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton).....	236
Tablo 99. Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarları (Ton) .....	237
Tablo 100. Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı .....	237
Tablo 101. Türkiye’de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton) .....	238
Tablo 102. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2021).....	238
Tablo 103. Balıklandırma (Sazan) Miktarları.....	239
Tablo 104. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri .....	240
Tablo 105. Türkiye’nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı .....	241
Tablo 106. Su Ürünleri Üretimi, İhracatı, İthalatı ve Tüketimi.....	242
Tablo 107. Gemi Acente İstatistikleri .....	250
Tablo 108. Yıllar İtibariyle Yetkilendirilmiş Gemi Acente Firmaları Verileri .....	251
Tablo 109. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı .....	252
Tablo 110. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı - I.BÖLGE-Karadeniz Bölgesi (Hopa Liman Başkanlığı’ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar) .....	253
Tablo 111. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı - II.BÖLGE-Marmara Bölgesi (Zonguldak Liman Başkanlığı’ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar) .....	253
Tablo 112. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- III.BÖLGE- Ege Bölgesi (Dikili Liman Başkanlığı’ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar).....	253
Tablo 113. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- IV. BÖLGE-Akdeniz Bölgesi (Kaş Liman Başkanlığı’ndan İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar).....	254
Tablo 114. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı .....	254
Tablo 115. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı .....	256
Tablo 116. Deniz Sigortaları Verileri.....	270
Tablo 117. Türkiye’de Yaşanan Deniz Kazaları, 2022 .....	272
Tablo 118. Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları.....	278
Tablo 119. Mevcut Anlaşmaları Tadil Eden Ek Protokoller.....	281
Tablo 120. İkili Denizcilik Anlaşmaları.....	282
Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum.....	287
Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum .....	289
Tablo 123. Türkiye’nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı .....	290
Tablo 124. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu .....	291
Tablo 125. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu .....	292
Tablo 126. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu .....	293
Tablo 127. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu .....	297
Tablo 128. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu .....	298
Tablo 129. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu .....	299
Tablo 130. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu .....	300
Tablo 131. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu .....	301
Tablo 132. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu .....	302
Tablo 133. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu.....	303
Tablo 134. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu .....	304
Tablo 135. Üyelere Yönelik Eğitim İstatistikleri .....	306
Tablo 136. Personele Yönelik Eğitim İstatistikleri.....	306



## GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı (Milyar Ton) .....	37
Grafik 2. 2022 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton) .....	38
Grafik 3. 20202 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %) .....	39
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2022 (1000 DWT) .....	41
Grafik 5. 2022 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelerle Dağılımı (DWT/%) .....	41
Grafik 6. Toplam Sera Gazı Emisyonları .....	49
Grafik 7. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler .....	63
Grafik 8. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Ülkelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları.....	67
Grafik 9. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları.....	67
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2018Ç1-2022Ç4 .....	79
Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2021-2022.....	80
Grafik 12. İşsizlik ve İstihdam Oranı (%), Ocak 2021-Aralık 2022.....	80
Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2021 1.Çeyrek – 2022 4.Çeyrek .....	81
Grafik 14. Yıllık Yi-ÜFE ve TÜFE değişimi, % .....	82
Grafik 15. 2020-2021-2022 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi.....	88
Grafik 16. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%).....	90
Grafik 17. Kuru Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) .....	91
Grafik 18. Dökme Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%).....	92
Grafik 19. Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) .....	93
Grafik 20. Kimyevi Madde Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) .....	94
Grafik 21. Konteyner Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) .....	95
Grafik 22. Ro-Ro Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) .....	96
Grafik 23. 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı.....	97
Grafik 24. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%).....	101
Grafik 25. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi (1000 GT ve Üzeri) .....	103
Grafik 26. 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo (1000 GT ve Üzeri) .....	103
Grafik 27. Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Dünya Sıralaması .....	106
Grafik 28. 2016- 2022 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton).....	111
Grafik 29. 2012-2022 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%) .....	112
Grafik 30. Dış Ticaret Miktar (Ton /%).....	113
Grafik 31. Dış Ticaret Değer (\$/%).....	113
Grafik 32. 2012-2022 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%).....	114
Grafik 33. 2022 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %) .....	115
Grafik 34. 2012-2022 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı Bazında Yıllık Değişim (%).....	117
Grafik 35. 2012-2022 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı Değişimi (%) .....	118
Grafik 36. 2020-2022 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tiplerine Göre Teşvik Miktarı (Milyon TL).....	119
Grafik 37. 2004-2022 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektöre Verilen Yakıt Miktarları (mton) .....	121
Grafik 38. 2004-2022 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları .....	121
Grafik 39. 2012-2022 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları .....	122
Grafik 40. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları .....	123
Grafik 41. 2022 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (%).....	124
Grafik 42. KEİ Ülkeleri İhracat ve İthalat Yüzdelerle Dağılımı (%).....	129
Grafik 43. Bölgeler İtibariyle Ro-Ro Taşımacılığı .....	134
Grafik 44. 2013-2022 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları .....	138
Grafik 45. 2013-2022 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT (1.000 GT) .....	138
Grafik 46. İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi .....	142
Grafik 47. Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi .....	143
Grafik 48. 2003 / 2022 Faal Tersane Sayıları .....	147
Grafik 49. 2008-2022 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları (Adet).....	148

Grafik 50. 2008-2022 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT) .....	148
Grafik 51. 2011-2022 Yılları Arasında Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT) .....	149
Grafik 52. Gemi İnşa Üretim Tesisleri / Tersanelerin İstihdam Durumu (Kişi) .....	149
Grafik 53. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin \$), 2010-2022 .....	152
Grafik 54. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2022 .....	153
Grafik 55. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Sayısal Dağılımı .....	153
Grafik 56. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT) .....	154
Grafik 57. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet) .....	154
Grafik 58. Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%) .....	155
Grafik 59. Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri (Milyon CGT) .....	155
Grafik 60. Gemi Yapımı Alanında Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liselerinin Sayısı .....	158
Grafik 61. 2022 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet) .....	170
Grafik 62. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı.....	170
Grafik 63. Yıllar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü .....	171
Grafik 64. 2022 Yılı Aylar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü .....	171
Grafik 65. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları.....	176
Grafik 66. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2018-2022 .....	182
Grafik 67. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2018-2022.....	183
Grafik 68. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı .....	196
Grafik 69. 2022 Yılında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı .....	197
Grafik 70. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı .....	207
Grafik 71. 2019 ve 2022 Yılları Arası Kruvaziyer İstatistikleri .....	212
Grafik 72. Kabotaj’da Hatlı Tarifeli Olarak Liman İçi Ve Limanlar Arası Taşınan Denizyolu Yolcu Sayısı .....	216
Grafik 73. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İhracat İthalat Değerleri (Bin ABD \$), Ocak-Aralık 2022 .....	241
Grafik 74. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%) .....	255
Grafik 75. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri ), 1999-2022 .....	271
Grafik 76. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2022.....	271
Grafik 77. Kargo Tipleri Bazında Yük Elleçlemeleri, 2022 .....	272
Grafik 78. Teminat Tiplerine Göre Dağılım (%).....	273
Grafik 79. Bölgelere Göre Dağılım (%).....	274
Grafik 80. Öğrenim Türüne Göre Öğrenci Sayıları .....	288
Grafik 81. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023) .....	290
Grafik 82. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023) .....	291
Grafik 83. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023) .....	293
Grafik 84. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2022 - 2023).....	296
Grafik 85. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023).....	297
Grafik 86. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023) .....	298
Grafik 87. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023).....	299
Grafik 88. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2022-2023).....	301
Grafik 89. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023) .....	302
Grafik 90. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023).....	303
Grafik 91. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023) .....	303
Grafik 92. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2022-2023) .....	305

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2022/2023 Bayrak Performans Tablosu .....	49
Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi .....	50
Şekil 3. Deniz Ticaretindeki Büyümeye Kıyasla Uluslararası Deniz Taşımacılığı CO2 Emisyon Tahminleri (2008-2018) .....	50
Şekil 4. IMO'nun İklim Değişikliğine Yönelik Kural ve Uygulamaları .....	52
Şekil 5. SOx Emisyon Regülasyonu.....	58
Şekil 7. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı.....	58
Şekil 6. Küresel Sülfür Üst Sınırı .....	58
Şekil 8. ECA ve Küresel Kapsamda Yıllar İtibariyle Yakıttaki Kükürt Limitleri .....	59
Şekil 9. Emisyon Kontrol Alanları .....	60
Şekil 10. Yıllara Göre NOx Regülasyonu .....	60
Şekil 11. Ocak – Aralık 2022 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası .....	68
Şekil 12. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Hindistan Yarımadası, Doğu ve Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası .....	69
Şekil 13. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası.....	72
Şekil 14. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Güney Amerika'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası .....	74
Şekil 15. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı.....	187
Şekil 16. 2017-2025 Yılları Arası Küresel Seyahat ve Turizm Pazarı Geliri .....	209
Şekil 17. Kruvaziyer Destinasyonları 2019 ve 2022 Yolcu Hacmi.....	210
Şekil 18. Lojistik Merkezlerinin Mevcut Durumu .....	263

**KISALTMALAR**

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>AEA</b>	: Avrupa Ekonomik Alanı
<b>AFID</b>	: Alternatif Yakıtlar Altyapı Tüzüğü
<b>ASBA</b>	: Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği
<b>AYM</b>	: Avrupa Yeşil Mutabakatı
<b>BBNJ (Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction)</b>	: Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması
<b>BM</b>	: Birleşmiş Milletler
<b>BSGM</b>	: Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü
<b>BWMS (Ballast Water Management System)</b>	: Balast Suyu Yönetim Sistemi
<b>BWRB (Ballast Water Record Book)</b>	: Balast Suyu Kayıt Defteri
<b>CGT (Compensated Gross Tonnage)</b>	: Kompanse Gross Tonaj
<b>CH4</b>	: Metan
<b>CII (Carbon Intensity Indicators )</b>	: Karbon Yoğunluk Göstergesi
<b>CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services)</b>	: Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrükleme Hizmetleri Derneği
<b>CLIA ( Cruise Lines International Association)</b>	: Kruvaziyer Hatları Uluslararası Birliği(D
<b>CO</b>	: Karbon
<b>CO2</b>	: Karbondioksit
<b>COLREG (International Regulations for Preventing Collisions at Sea)</b>	: Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi
<b>ÇED</b>	: Çevresel Etki Değerlendirme
<b>DAU</b>	: Denizcilik Atıkları Uygulaması
<b>DİMDEG</b>	: Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi
<b>DND</b>	: Deniz Nakliyecileri Derneği
<b>DOKAP</b>	: Giresun Balıkçı Barınağı
<b>DTÖ</b>	: Dünya Ticaret Örgütü
<b>DWT</b>	: Deadweight Ton
<b>ECA</b>	: Emisyon Kontrol Alanı
<b>ECASBA (European Community Association of Ship Brokers and Agents)</b>	: Avrupa Topluluğu Brokerlar ve Acenteler Birliği : Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu
<b>ECOLPAF</b>	
<b>EEDI (Energy Efficiency Design Index)</b>	: Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi
<b>EEXI ( Energy Efficiency Existing Ship Index)</b>	: Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi
<b>EGCS (Exhaust Gas Cleaning System)</b>	: Egzoz Gazı Temizleme Sistemi
<b>EMEC (European Marine Equipment Council)</b>	: Avrupa Deniz Ekipmanları Konseyi
<b>ETD (Energy Taxation Directive)</b>	: Enerji Vergisi Yönergesi
<b>ETS (European Union Emission Trading System)</b>	: AB Emisyon Ticaret Sistemi
<b>EYS</b>	: Emniyetli Yönetim Sistemi
<b>F&amp;R (Fund and Reward)</b>	: Fon ve Ödül
<b>FAL (Facilitation Committee )</b>	: Kolaylaştırma Komitesi
<b>FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations)</b>	: Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü
<b>FD&amp;D (Freight, Demurrage &amp; Defence Insurance)</b>	: Navlun, Sürastarya ve Savunma Sigortası

<b>Fed (Federal Reserve)</b>	: Amerikan Merkez Bankası
<b>FİATA</b>	: Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
<b>FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents)</b>	: Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu
<b>GABS</b>	: Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi
<b>GHG (Green House Gases)</b>	: Sera Gazı
<b>GRT</b>	: Gros Ton
<b>GSYH</b>	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
<b>GT</b>	: Gros Ton
<b>IBWMC (International Ballast Water Management Certificate)</b>	: Uluslararası Balast Suyu Yönetim Sertifikası
<b>ICS (International Chamber of Shipping)</b>	: Uluslararası Deniz Ticaret Odası
<b>ILO (International Labour Organization)</b>	: Uluslararası Çalışma Örgütü
<b>IMB (International Maritime Bureau)</b>	: Uluslararası Denizcilik Bürosu
<b>IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization)</b>	: Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı
<b>IMF (International Monetary Fund)</b>	: Uluslararası Para Fonu
<b>IMO (International Maritime Organization)</b>	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
<b>ISL (The Institute for Shipping Economics and Logistics)</b>	: Denizcilik Ekonomisi ve Lojistik Enstitüsü
<b>IUMI (International Union of Marine Insurance)</b>	: Uluslararası Deniz Sigortaları Birliği
<b>İBB</b>	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
<b>İDO</b>	: İstanbul Deniz Otobüsleri
<b>İHA</b>	: İnsansız Hava Aracı
<b>K.K.T.C.</b>	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
<b>KEİ</b>	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
<b>KEP</b>	: Kayıtlı Elektronik Posta
<b>KMDYTM</b>	: Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi
<b>KOBİ</b>	: Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
<b>KOGAD</b>	: Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği
<b>kW</b>	: Kilowatt
<b>LEG (Legal Committee)</b>	: Hukuk Komitesi
<b>LNG (Liquefied Natural Gas)</b>	: Sıvılaştırılmış Doğalgaz
<b>MEPC (Marine Environment Protection Committee )</b>	: Deniz Çevresini Koruma Komitesi
<b>MEPC (Marine Environment Protection Committee)</b>	: Deniz Çevresini Koruma Komitesi
<b>MERSİS</b>	: Merkezi Sicil Kayıt Sistemi
<b>MGS</b>	: Milli Gemi Sicili
<b>MKM</b>	: Müşterek Koordinasyon Merkezi
<b>MLC (Maritime Labour Convention)</b>	: Denizcilik Çalışma Sözleşmesi
<b>MoU (Memorandum of Understanding)</b>	: Memorandum
<b>MRV (Monitoring, Reporting and Verification)</b>	: IMO Veri Toplama Sistemi
<b>MSC (Maritime Safety Committee )</b>	: Deniz Emniyeti Komitesi
<b>N2O</b>	: Nitrozoksit
<b>NECA (Nitrogen Emission Control Area)</b>	: Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi
<b>NOx</b>	: Azot Oksitler
<b>ODS</b>	: Ozon İnceltici Maddeler

<b>OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development)</b>	: İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı
<b>ÖTV</b>	: Özel Tüketim Vergisi
<b>P&amp;I (Protect and Indemnity Insurance)</b>	: Koruma ve Tazmin Sigortası
<b>PM</b>	: Partikül Maddeler
<b>S</b>	: Kükürt
<b>SECA (SOx Emisyon Kontrol Alanları)</b>	: Kükürt Emisyon Kontrol Alanı
<b>SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan)</b>	: Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı
<b>SOx</b>	: Kükürt Oksitler
<b>SSMR (Shipping Statistics and Market Review)</b>	: Denizcilik İstatistikleri ve Piyasa Analizi
<b>STK</b>	: Sivil Toplum Kuruluşu
<b>TBGTHS</b>	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi
<b>TC (Technical Cooperation Committee )</b>	: Teknik İşbirliği Komitesi
<b>TCDD</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi
<b>TDİ</b>	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri : Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü Müdürlüğü
<b>TEPGE</b>	
<b>TEU</b>	: Twenty-foot Equivalent Unit
<b>TGİSAŞ</b>	: Türkiye Gemi İnşa Sanayi A.Ş.
<b>TİO</b>	: Taşıma İşleri Organizatörleri
<b>TL</b>	: Türk lirası
<b>TOB</b>	: Tarım ve Orman Bakanlığı
<b>TOBB</b>	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
<b>TSB</b>	: Türkiye Sigorta Birliği
<b>TSS (Traffic Separation Schemes)</b>	: Trafik Ayırım Şemaları
<b>TTK</b>	: Türk Ticaret Kanunu
<b>TUGS</b>	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
<b>TÜFE</b>	: Tüketici Fiyat Endeksi
<b>TÜİK</b>	: Türkiye İstatistik Kurumu
<b>TYHA (The Yacht Harbour Association)</b>	: Yat Limanları Birliği
<b>UAB</b>	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
<b>UKOME</b>	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi
<b>UN (United Nations)</b>	: Birleşmiş Milletler
<b>UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)</b>	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
<b>UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)</b>	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
<b>UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)</b>	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
<b>USCG (United States Coast Guard)</b>	: ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı : Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
<b>UTİKAD</b>	
<b>VDAD</b>	: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
<b>VOC</b>	: Uçucu Organik Bileşikler
<b>YİD</b>	: Yap-İşlet-Devret Modeli
<b>Yi-ÜFE</b>	: Yurtiçi Üretici Fiyat Endeksi





DÜNYA EKONOMİSİ VE  
DÜNYA  
DENİZCİLİĞİNDEKİ  
GELİŞMELER





# DÜNYA EKONOMİSİ





## 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

Tüm dünyayı derinden etkileyen Covid-19 pandemisiyle mücadelede sağlanan olağanüstü teşviklerin ve ekonomik aktiviteyi destekleyici politikaların uygulanmasıyla güçlenen toplam talebe karşılık olarak gelişen arz sorunları, başta gıda ve enerji olmak üzere, tüm emtia fiyatlarında tarihi yüksek seviyelerin görülmesine yol açmıştır. 2021 yılı boyunca reel ekonominin daha canlı, finansal risk iştahının daha yüksek seyretmesi ve küresel enflasyonun ivme kazanmasıyla ülkeler arası ayrışmalar meydana gelmiş olsa da küresel büyüme beklentilere kıyasla daha güçlü gerçekleşmiştir. Nitekim küresel tedarik zincirlerindeki bozulmalara rağmen iktisadi faaliyet dünya genelinde salgın öncesi dönem seviyelerine yakınsamıştır. IMF verilerine göre 2021 yılında bir önceki yıl ile kıyaslandığında; ABD %5,7, Almanya %2,6, Japonya %1,7, Birleşik Krallık %7,4, Fransa %6,8 oranlarında büyüme kaydederken, Avro Bölgesindeki büyüme %5,2 olmuştur. Aynı dönemde Meksika %4,8, Hindistan %8,7, Rusya %4,7 ve Brezilya %4,6 büyümüştür. Çin ise yükselen ve gelişmekte olan ülkeler bloku içinde daha iyi performans göstererek %8,1 oranında büyümüştür. Böylece 2021 yılındaki küresel büyüme %6,0 olmuştur. Küresel ekonomi 2021 yılındaki güçlü toparlanmasını 2022 yılının ilk çeyreğinde de devam ettirmiştir.

Kuvvetli büyümeye eşlik eden ve 2021 sonu itibarıyla yaygın ve kalıcı hale gelmeye başlayan küresel enflasyon görünümü, ekonomiler üzerinde baskı oluşturmuş ve parasal sıkılaştırma adımlarının atılmasına yönelik beklentilerin artmasına neden olmuştur. Nitekim 2022 yılının ilk çeyreğinden itibaren küresel düzeyde başta ABD olmak üzere çeşitli ülkelerde politika faiz oranları son yarım asırda görülmeyen sıklıkta yükseltilmiş; ancak bu defa dünya ekonomisinde durgunluk beklentisi güçlenmiştir. Bu gelişmelere paralel olarak küresel hisse senedi piyasalarında düşüşler ve toplam talebin azalacağı beklentisiyle başta petrol fiyatları olmak üzere emtia fiyatlarında dalgalanmalar görülmüştür.

Küresel ekonomi üzerinde olumsuz etki oluşturan bir diğer gelişme ise 2022 yılının başında ortaya çıkan Rusya-Ukrayna savaşı olmuştur. Söz konusu jeopolitik gerilim, Rusya'yla başta ABD ve Avrupa ülkeleri olmak üzere alınan karşılıklı yaptırımların etkisiyle küresel ölçekte bir dizi politik, ekonomik ve sosyal yansımalara yol açmıştır. Rusya ve Ukrayna'nın başlıca ihracatçısı olduğu gıda, emtia ve enerji arzı ciddi kesintiye uğramış, savaşın etkisiyle doğalgaz başta olmak üzere enerji grubu fiyatlarında ve gıda grubu fiyatlarında rekor artışlar yaşanmıştır. Türkiye'nin öncülüğündeki diplomatik çabaların etkisiyle Ukrayna ve Rusya ürünlerinin uluslararası pazarlara erişiminin artması ve son dönemde küresel resesyon beklentilerinin güçlenmesiyle küresel emtia fiyat artışları kısmen dizginlenmiştir.

Dünya ekonomisindeki son gelişmeler değerlendirildiğinde, mevsimsel etkilerden arındırılmış OECD verilerine göre ABD bir önceki çeyreğe kıyasla 2022 yılının ikinci çeyreğinde %0,1 oranında küçülmüş, aynı dönemde Birleşik Krallık %0,2, Almanya %0,1, İspanya %1,5, Fransa %0,5 ve İtalya %1,1 oranlarında büyümüştür. Bu dönemde Avro Bölgesindeki büyüme oranı %0,8 olmuştur. Japonya ekonomisi ise %0,9 oranında görece ılımlı hızda büyüyerek küresel hasılanın daha fazla zayıflamasını sınırlamıştır.

Önümüzdeki dönemde küresel ticaretin gidişatını küresel büyüme performansı, Rusya-Ukrayna savaşındaki gelişmeler, süregelen tedarik zincirleri sorunlarının çözümüne dair tedbirler, ticaret savaşlarının yeniden şiddetlenmesi olasılığı, küresel yeşil ekonomiye geçiş çabaları ile sürdürülebilir borçlanma imkânlarının varlığı belirleyecektir.

Açıklanan son IMF tahminlerine göre, 2022 yılında küresel mal ve hizmet ticaretinde yüzde 4,3 oranında büyüme gerçekleşmesi beklenmektedir. 2023 yılında ise aynı büyüklüğün yüzde 2,5 olacağı tahmin edilmektedir.

Bu gelişmelerle, 2021 yılında yüzde 6,0 oranında büyüyen küresel ekonominin hız keserek, güncel IMF tahminlerine göre 2022 yılında %3,2 ve 2023 yılında %2,7 oranında büyümesi öngörülmektedir.

2021 yılına göre küresel büyüme performansında hissedilir yavaşlamanın olacağı anlaşılmaktadır. IMF'nin güncel tahminlerine göre 2022 yılında Avro Bölgesi'nin büyüme hızının ivme kaybetmesi beklenmektedir. Bölgenin önde gelen ekonomilerinden olan Almanya'nın aynı dönemde %1,5, Birleşik Krallık'ın %3,6, Fransa'nın %2,5, İspanya'nın %4,3, İtalya'nın %3,2 oranlarında büyümesi beklenmektedir. 2022 yılında, Japonya ekonomisinde ekonomik büyümenin %1,7 olması, diğer gelişmiş ülkelerin yer aldığı grubun %2,8 büyümesi beklenmektedir. Böylece gelişmiş ekonomilerin toplamda %2,4 büyüyeceği tahmin edilmektedir.

ABD ekonomisindeki parasal sıkılaşma iktisadi faaliyetin ivme kaybetmesine yol açmıştır. ABD, 2022 yılı ilk çeyreğinde mevsimsel etkilerinden arındırılmış verilere göre bir önceki çeyreğe göre %0,4, ikinci çeyreğinde ise %0,1 oranında küçülmek suretiyle "teknik resesyona" tanımı kapsamına girmiştir. Yılın üçüncü çeyreği itibarıyla ekonomik güven, istihdam ve imalat sanayii siparişleri gibi öncü veriler ile ekonomik gidişata ilişkin güncel beklentiler, ABD'deki faaliyetlerin zayıflamakta olduğunu ima etmektedir. Bu çerçevede, ABD ekonomisinin 2022 yılında %1,6, 2023 yılında %1,0 büyümesi beklenmektedir.

Avro Bölgesi ise mevsim etkilerinden arındırılmış olarak 2022 yılının ilk çeyreğinde bir önceki döneme göre %0,6 ve 2022 yılı ikinci çeyreğinde %0,8 oranında büyüme kaydetmiştir. Toparlanmanın önceki yıla göre daha zayıf seyretmesinde teşvik politikalarının sönümlenmesi ve Rusya-Ukrayna savaşının enerji ve diğer emtia arz ve fiyatlarında oluşturduğu dengesizlikler rol oynamıştır. Yüksek enerji fiyatları gelişmiş Avrupa sanayisini zorlamaktadır. IMF tahminlerine göre Avro Bölgesinin 2022 yılında %3,1, 2023 yılında ise %0,5 oranında büyümesi beklenmektedir.

Küresel finansal koşulların sıkılaşması ile savaş ve jeopolitik gerilimler, yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerin 2021 yılına göre zayıflamasına yol açması beklenmektedir. Özellikle yükselen ve gelişmekte olan Avrupa ekonomilerinde büyümenin önceki tahminlere göre daha zayıf olması kuvvetle muhtemeldir. Nitekim 2022'de Rusya'nın yüzde 3,4 küçülmesi öngörülmektedir. Diğer taraftan Hindistan'ın %6,8, Brezilya'nın %2,8, Güney Afrika'nın ve Meksika'nın %2,1 büyümesi beklentisiyle, yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerin 2022 ve 2023 yıllarında %3,7 büyümesi beklenmektedir. Söz konusu büyümenin önemli bir oranda Çin, Hindistan ve Suudi Arabistan ekonomilerinin büyüme performansı neticesinde oluşması öngörülmektedir.

Bir önceki yılı %8,1 oranında çok yüksek hızda bir büyümeyle bitiren Çin ekonomisi, artışa geçen Covid-19 vakaları ile “Sıfır Covid” politikasının gereği olarak, gündeme gelen bölgesel kapanmalar ve gayrimenkul sektöründe yaşanan finansal güçlükler nedeniyle 2022 yılının ikinci çeyreğinde bir önceki çeyreğe göre %2,6 küçülmüştür. Hâlihazırda küresel emtia fiyat artışları, salgınla mücadele politikası ve ABD ile gerilimli dış politika ve ticaret ilişkileri gölgesinde ekonomik ivmesini kaybetme riskiyle karşı karşıya olan Çin, büyümeyi tekrar rotasına yönlendirme ve ılımlı para politikasını olabildiğince sürdürme eğilimi göstermektedir. Bu kapsamda, Çin ekonomisinin yerel ve küresel olumsuz koşullara rağmen 2022 yılında %3,2, 2023 yılında ise %4,4 oranında büyümesi öngörülmektedir.

**Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler**

	2021	2022 (1)	2023 (1)	2022 (2)	2023 (2)
<b>Büyüme (Yüzde Gelişim)</b>					
Dünya	6,0	3,2	2,7	-0,4	-0,9
Gelişmiş Ekonomiler	5,2	2,4	1,1	-0,9	-1,3
ABD	5,7	1,6	1,0	-2,1	-1,3
Japonya	1,7	1,7	1,6	-0,7	-0,7
Avro Bölgesi	5,2	3,1	0,5	0,3	-1,8
Almanya	2,6	1,5	-0,3	-0,6	-3,0
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	6,6	3,7	3,7	-0,1	-0,7
Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa	6,8	0,0	0,6	2,9	-0,7
Rusya	4,7	-3,4	-2,3	5,1	0,0
Gelişmekte Olan Asya	7,2	4,4	4,9	-1,0	-0,7
Çin	8,1	3,2	4,4	-1,2	-0,7
Hindistan	8,7	6,8	6,1	-1,4	-0,8
Latin Amerika ve Karayipler	6,9	3,5	1,7	1,0	-0,8
Brezilya	4,6	2,8	1,0	2,0	-0,4
Sahra Altı Afrika	4,7	3,6	3,7	-0,2	-0,3
<b>Dünya Ticaret Hacmi (Yüzde Gelişim)</b>					
Mal ve Hizmet İthalatı	10,1	4,3	2,5	-0,7	-1,9
Gelişmiş Ekonomiler	9,5	6,0	2,0	-0,1	-2,5
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	11,8	2,4	3,0	-1,5	-1,8
<b>Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama, Yüzde Değişim)</b>					
Gelişmiş Ekonomiler	3,1	7,2	4,4	1,5	0,2
ABD	4,7	8,1	3,5	-	-
Avro Bölgesi	2,6	8,3	5,7	-	-
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	5,9	9,9	8,1	1,2	0,2
<b>İşsizlik Oram (Yüzde)</b>					
Gelişmiş Ekonomiler	5,6	4,5	5,0	-	-
ABD	5,4	3,7	4,6	-	-
Avro Bölgesi	7,7	6,8	7,0	-	-
<b>Genel Devlet Bütçe Dengesi / GSYH (Yüzde)</b>					
ABD	-9,5	-4,0	-5,3	-	-
Avro Bölgesi	-3,8	-3,5	-2,9	-	-
<b>Genel Devlet Brüt Borç Stoku / GSYH (Yüzde)</b>					
ABD	128,1	122,1	122,9	-	-
Avro Bölgesi	95,3	93,0	91,3	-	-
Ortalama Petrol Fiyatları (ABD Doları/Varil)	69,4	98,2	85,6	-	-

Kaynak: IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Ekim 2022,

(1) Tahmin

(2) IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Nisan 2022 Güncellemesinden Farklar

Kapsamlı bilanço genişletme programı uygulayan Fed'in bilançosu Nisan 2021'de yaklaşık 8,9 trilyon ABD dolarına yükselerek zirveye tırmandıktan sonra, Fed bir taraftan varlık alımlarını azaltırken diğer taraftan dirençli hale gelen enflasyonla mücadele etmek amacıyla Mart 2022'den itibaren toplamda 300 baz puan faiz artırmıştır. ABD ekonomisinde çekirdek enflasyonunun katı bir görünüm arz etmesi ve diğer öncü göstergeler yüksek faiz artışlarının devam edebileceği beklentilerini desteklemektedir. Fed'in özellikle işgücü piyasasındaki gelişmeleri ve yeni gelecek sık frekanslı verileri izleyerek, 2023 yılında faiz artışlarına devam etmesi muhtemeldir.

2022 yılı itibarıyla küresel ekonomilerde işgücü piyasaları talep ve arz yönlü olarak bir süredir iyileşen görünümünü korumuştur. Bu çerçevede, 2022 yılında işsizlik oranının gelişmiş ekonomilerde %4,5, ABD'de %3,7, Avro alanında %6,8, Almanya'da %2,9, İspanya'da %12,7, Japonya'da %2,6 ve Birleşik Krallık'ta %3,8 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. Yükselen ve gelişmekte olan ülkeler açısından bakıldığında ise işsizlik oranının, Çin'de %4,2, Brezilya'da %9,8 ve Güney Afrika'da ise %34,6 olması öngörülmektedir.

Küresel enflasyon, finansal koşulların talebi sınırlama etkisine rağmen, Rusya-Ukrayna savaşının da etkisiyle 2022 yılında oluşan arz kısıtları ve yüksek enerji maliyetleri nedeniyle dirençli görünümünü korumaktadır. Bununla birlikte, küresel durgunluk belirtilerinin artmasıyla yılın son çeyreği itibarıyla endüstriyel metal fiyatlarında geri çekilmeler yaşanmaktadır. Bu çerçevede, son IMF tahminlerine göre, gelişmiş ekonomilerde ortalama tüketici enflasyonunun, 2021 yılında %3,1 oranındaki seviyesinden, 2022 yılı itibarıyla %7,2'ye yükseleceği öngörülmektedir. Diğer taraftan, yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde ise 2021 yılında %5,9 olan yıllık ortalama tüketici fiyatları artışının, 2022 yılında %9,9 düzeyinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

Salgınla birlikte küresel talebin tarihi bir çöküş yaşaması ve petrol ihraç eden ülkeler arasındaki anlaşmazlıklar nedeniyle Brent petrol fiyatları Nisan 2020'de 18 dolar/varil seviyesine gerilemiş, ancak küresel ekonomideki canlanma ile toparlanan petrol fiyatları, Rusya-Ukrayna savaşının da etkisiyle 2022 yılı Mart ayında 123 ABD doları/varil düzeyine yükselmiştir. Küresel durgunluk fiyatlamasının ağır basmasıyla üretim kısıtlamalarına rağmen petrol fiyatları aşağı yönlü dalgalanma eğiliminde olup 95 Doları dolar/varil civarında seyretmektedir.

Muhtemel küresel durgunluğun derinleşmesi ve savaş dahil jeopolitik gerilimlerin artması, küresel ekonomiye yönelik başlıca riskler arasında yer almaktadır. Küresel ekonomide olası bir sert inişin, küresel ticareti ve büyümeyi kısıtlaması kaçınılmaz görünmektedir. Diğer taraftan Rusya-Ukrayna savaşının uzun bir süreye yayılması, dünya enerji fiyatlarının istikrarsızlaşmasına yol açmaktadır. Özellikle enerji ithalatçısı sanayileşmiş ülkelerde muhtemel üretim aksaklıkları küresel büyümeyi ayrıca tehdit etmektedir. Diğer jeopolitik sorunlar, ticaret savaşları ve olası yeni yaptırımlar ilave risk faktörleri olarak varlığını korumaktadır.

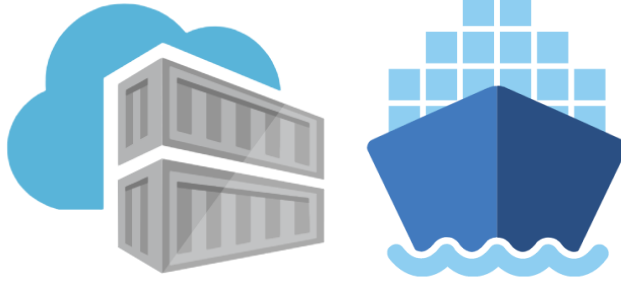
Sıkılaştan finansal koşullar, küresel sermaye piyasalarında oynaklıklar, enerji ve diğer emtia fiyatlarının yüksek seviyelerde kalmaya devam etmesi ile jeopolitik gerilimler, ekonomi üzerinde belirli düzeyde baskı unsurlarıdır. Bununla birlikte, uluslararası düzeyde yürütülen diplomatik çabalar, uzlaşma arayışları ve bölgesel ticaret iş birlikleri, Türkiye'nin istikrar kazanan

makro politikaları ve dinamik üretim yapısıyla birlikte değerlendirildiğinde, söz konusu olumsuzlukları asgari düzeyde tutacak fırsatlar olduğu düşünülmektedir. Ayrıca, salgının uzun dönemli yansımaları ve Rusya-Ukrayna savaşı çok kutuplu bir ekonomik düzene yol açmakta ve dünya üretim merkezlerinin farklı coğrafyalara dağılmasına neden olmaktadır. Türkiye, coğrafi konum avantajı ve esnek üretim olanaklarıyla küresel ekonominin önemli üreticisi olma yönünde güçlü bir aday olarak ön plana çıkmaktadır.





# DÜNYA DENİZ TİCARETİ





## 1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

### 1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı

Küresel deniz ticareti eğilimleri son zamanlarda gerilemeye devam etti; küresel ticaret göstergesi 2020'nin 4. çeyreğinden bu yana en zayıf performansı ile Ekim-Aralık 2022'de yıllık %-1,7 düşüş göstermiş olup önemli makroekonomik dalgalanmalar, Çin'deki zayıf trendler ve kilit bölgelerdeki tüketiciler üzerindeki baskı 2022'nin sonlarında deniz ticareti üzerinde baskı olduğunu göstermektedir. Deniz ticaretinin 2022'de ton olarak %0,7 ve ton-mil olarak %0,8 azaldığı tahmin edilmektedir.

2023'te küresel deniz ticareti için temel senaryo, daha zayıf bir küresel ekonominin devam eden baskılarına rağmen değişen ticaret modelleriyle ton-mil ticaretinin %2,8 artmasıyla ton bazında yıllık %1,5'lik ılımlı bir büyümedir. Enerji emtialarının, enerji dışı emtialardan daha iyi performans göstermeye devam edeceği, enerji ticaretinin 2023'te %2,6 büyüyeceği tahmin edilirken, enerji dışı emtiaların %0,6 büyüyeceği tahmin edilmektedir.

Deniz yoluyla taşınan petrol ticaretinin, 2022'de yaklaşık %4,0 oranında büyüdüktan sonra genişleyen Atlantik tedarikçileri, Çin'deki talebin yeniden canlanması ve yeni rafineri başlangıçlarından kaynaklanan ılımlı hacim büyümesiyle 2023'te %2,9 oranında büyüyeceği tahmin edilmektedir. Bununla birlikte, Rusya-Ukrayna ihtilafı nedeniyle değişen ticaret kalıplarının ton-mil bazında %7,6'lık bir büyüme sağlaması beklenmektedir.

2022'deki tahmini %1,8'lik düşüşün ardından, deniz yoluyla taşınan kuru dökme yük ticaretinin 2023'te %1,3 artacağı tahmin edilirken, Çin'in 'yeniden açılması' ve tahıl ticaretindeki %4-5'lik sağlam bir toparlanma, talebi destekleme potansiyeline sahipken, makroekonomik dalgalanmaların 2023 sonlarında azalmasına rağmen bazı emtialar üzerindeki baskılar devam edeceği öngörülmektedir.

Konteyner ticareti ciddi bir baskı altında kalmaya devam ederken, ticaretteki son keskin düşüşlerin (Eylül-Kasım 2022 genelinde yıllık -%9) ve tüketici harcamaları üzerindeki baskının devam etmesine ilişkin beklentilerden sonra 2023 tahminleri, 2022'deki -%3,8'lik düşüşün ardından TEU'da %1,6'lık yıllık düşüşe (TEU-mil cinsinden %1,4) indirgenmiştir.

LNG ticareti, kilit bölgelerdeki enerji güvenliği endişeleri ile artan ABD ihracatı ve Avrupa'da devam eden güçlü LNG talebi nedeniyle 2023'te küresel olarak %3,8 artış öngörüsüyle keskin bir odak noktası olmaya devam etmektedir.

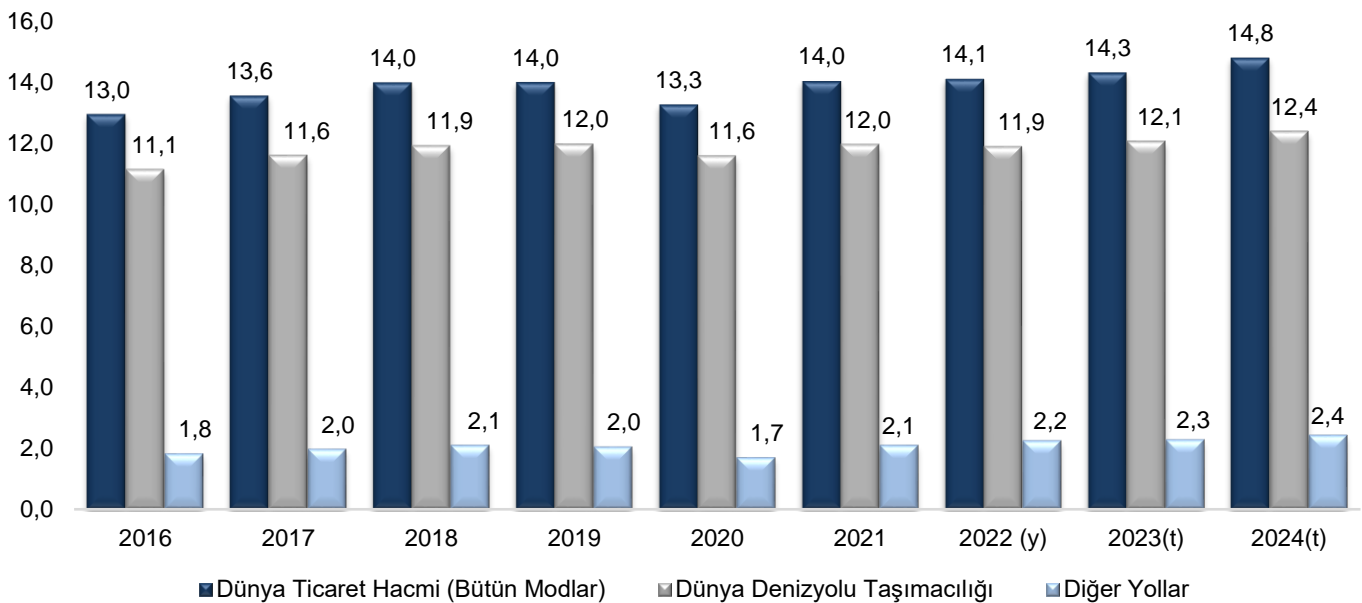
**Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı**

Dünya Ticareti ve Deniz Yolu Taşımacılığı	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (y)	2023(t)	2024(t)	10 (*) Yıllık Trend	5 (*) Yıllık Trend
<b>Kişi Başına Denizyolu Ticareti</b>											
Dünya Denizyolu Ticareti (milyar ton)	11,14	11,60	11,91	11,97	11,58	11,96	11,88	12,06	12,39	1,6%	0,2%
Dünya Nüfusu (milyon kişi)	7,46	7,55	7,63	7,71	7,80	7,88	7,95	8,03	8,11	1,1%	1,0%
Ticaret Tonajı (Kişi Başı)	1,49	1,54	1,56	1,55	1,49	1,52	1,49	1,50	1,53	0,5%	-0,8%
Dökmeyük Taş. (Kişi Başı)	1,07	1,10	1,11	1,09	1,03	1,05	1,04	1,04	1,06	0,1%	-1,2%
Konteyner Taşımacılığı (Kişi Başı)	0,21	0,22	0,23	0,23	0,23	0,24	0,23	0,22	0,23	1,2%	-0,5%
<b>Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları</b>											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	3,0%	4,2%	2,7%	0,5%	-3,3%	3,3%	-0,7%	1,5%	2,8%	1,6%	0,3%
Dünya GSYİH Gelişimi	3,3%	3,8%	3,6%	2,8%	-3%	6%	3,4%	2,9%	3,1%	3,0%	2,4%
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	0,91	1,10	0,74	0,17	1,11	0,55	-0,20	0,50	0,89	0,55	0,11
<b>Dünya Ticaret (milyar ton)</b>											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı	11,14	11,60	11,91	11,97	11,58	11,96	11,88	12,06	12,39	1,6%	0,2%
Dünya Ticaret Hacmi (Bütün Modlar)	12,95	13,56	13,99	14,00	13,27	14,04	14,11	14,32	14,80	1,5%	0,2%
<b>Dünya Taşımacılığı Denizyolu Oranı</b>	<b>86%</b>	<b>86%</b>	<b>85%</b>	<b>86%</b>	<b>87%</b>	<b>85%</b>	<b>84%</b>	<b>84%</b>	<b>84%</b>	<b>85%</b>	<b>85%</b>

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

2022 yılı yaklaşık verilerdir. 2023 ve 2024 yılları ise tahmini verilerdir. \* \*Bu yıl da dahil olmak üzere 5 veya 10 yıllık döneme kadar olan ortalamalara dayalı trendler, dönem boyunca bileşik ortalama büyüme oranıdır. Başlangıç ayında mevcut olan en son bilgilere dayalı verilerdir. Veri noktaları, aynı ay içinde Clarksons Research raporlarında yayınlanan istatistiklerden farklı olabilir. Nüfus veri kaynağı: BM'dir. GSYİH veri tabanı IMF'dir. IP Endeksi önemli ekonomilerden oluşan bir seçkiyi baz alır. Toplam Dünya Ticareti (Tüm Modlar) bazında IMF ve DTÖ dahil olmak üzere çeşitli endüstri kaynaklarına dayanır. Kişi başına düşen toptan ticaret kuru yük, ham petrol ve petrol ürünleri ticaretini içermektedir. ^Ton cinsinden küresel ticaretin yaklaşık %80'ini kapsayan temel ticaret sepetine dayanır.

**Grafik 1. Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı (Milyar Ton)**



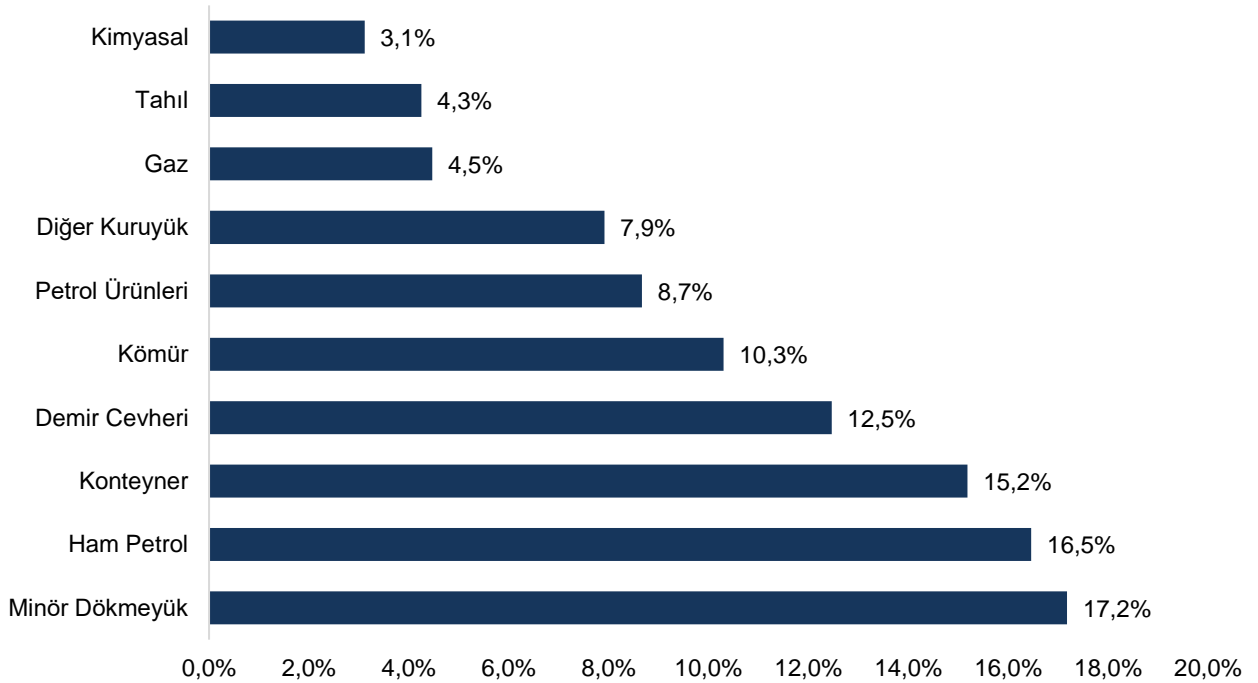
Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

**Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton)**

Milyon Ton	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (y)	2023(t)	2024(t)
Demir Cevheri	1.418	1.476	1.475	1.455	1.501	1.517	1.481	1.483	1.494
Kömür	1.142	1.210	1.271	1.297	1.179	1.228	1.224	1.250	1.254
Tahıl	450	475	474	479	517	525	505	531	551
Minör Dökmeyük	1.919	2.001	2.062	2.083	2.037	2.127	2.041	2.054	2.118
Ham Petrol	1.985	2.037	2.061	2.017	1.863	1.861	1.956	1.999	2.077
Petrol Ürünleri	1.097	1.106	1.118	1.080	963	1.010	1.030	1.073	1.116
Gaz	372	399	434	479	481	509	531	550	573
Kimyasal	321	342	363	374	370	378	370	376	389
Konteyner	1.582	1.668	1.741	1.778	1.764	1.869	1.804	1.785	1.846
Diğer Kuruyük	854	888	914	927	903	940	941	954	972
<b>Toplam</b>	<b>11.140</b>	<b>11.603</b>	<b>11.913</b>	<b>11.970</b>	<b>11.579</b>	<b>11.964</b>	<b>11.882</b>	<b>10.256</b>	<b>12.389</b>
<b>Yıl Bazında Değişim</b>	<b>3,0%</b>	<b>4,2%</b>	<b>2,7%</b>	<b>0,5%</b>	<b>-3,3%</b>	<b>3,3%</b>	<b>-0,7%</b>	<b>1,5%</b>	<b>2,8%</b>

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn  
2022 yılı yaklaşık verilerdir. 2023 ve 2024 yılları ise tahmini verilerdir.

**Grafik 2. 2022 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton)**



Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

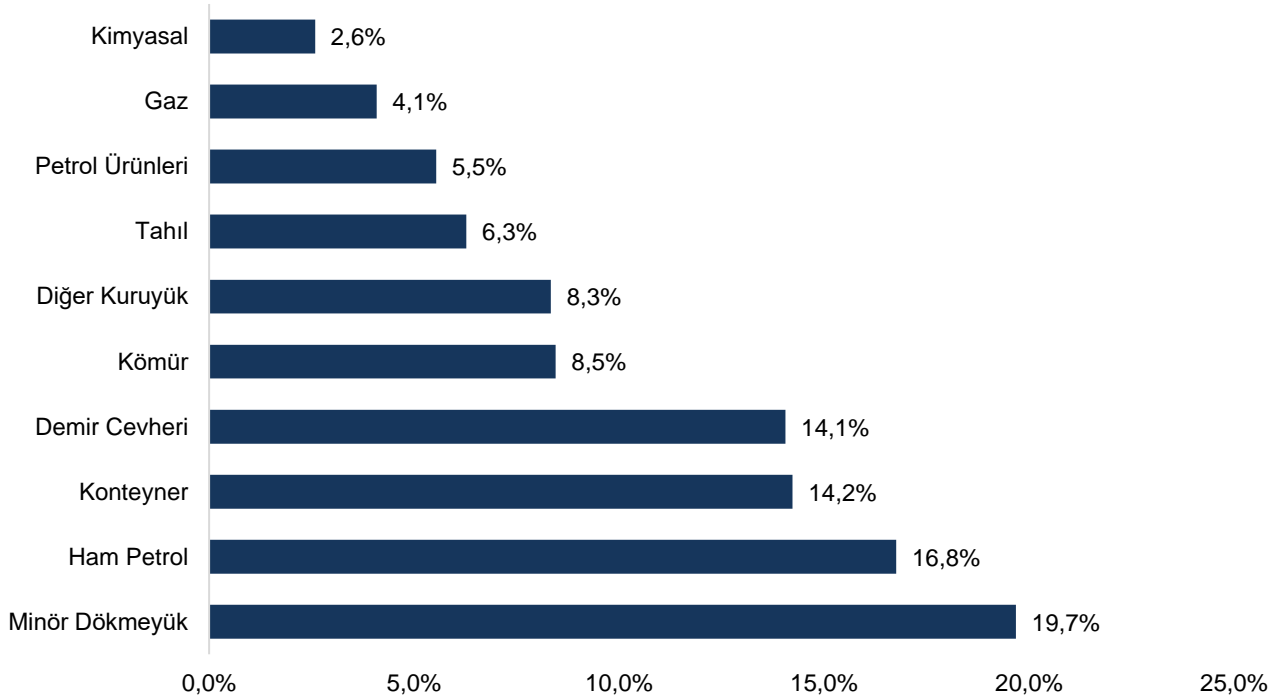
**Tablo 4. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil)**

Milyar Ton/Mil	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (y)	2023(t)	2024(t)
Demir Cevheri	7.886	8.208	8.190	8.003	8.336	8.487	8.199	8.229	8.350
Kömür	4.641	4.899	5.204	5.145	4.630	4.844	4.931	5.139	5.145
Tahıl	3.085	3.272	3.158	3.383	3.741	3.778	3.660	3.853	3.991
Minör Dökmeyük	10.029	10.713	11.061	11.151	11.182	11.722	11.479	11.627	11.997
Ham Petrol	9.751	10.269	10.548	10.373	9.651	9.344	9.776	10.406	10.934
Petrol Ürünleri	3.108	3.116	3.137	3.132	2.844	3.082	3.230	3.592	3.890
Gaz	1.525	1.652	1.848	2.027	2.138	2.397	2.385	2.473	2.586
Kimyasal	1.204	1.287	1.407	1.482	1.506	1.532	1.508	1.538	1.592
Konteyner	7.548	7.930	8.225	8.396	8.314	8.762	8.302	8.190	8.476
Diğer Kuruyük	4.312	4.528	4.651	4.715	4.639	4.834	4.861	4.942	5.043
<b>Toplam</b>	<b>53.090</b>	<b>55.877</b>	<b>57.431</b>	<b>57.805</b>	<b>56.981</b>	<b>58.782</b>	<b>58.331</b>	<b>59.988</b>	<b>62.004</b>
<b>Yıl Bazında Değişim</b>	<b>3,5%</b>	<b>5,2%</b>	<b>2,8%</b>	<b>0,7%</b>	<b>-1,4%</b>	<b>3,2%</b>	<b>-0,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>3,4%</b>

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

2022 yılı yaklaşık verilerdir. 2023 ve 2024 yılları ise tahmini verilerdir.

**Grafik 3. 20202 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)**



Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

### 1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu

2023'ün başında dünya ticaret filusunun (300 GT ve üzeri) gemi sayısı 60.004 ve toplam tonajı 2.166.510 milyar DWT seviyesinde gerçekleşmiştir.

**Tablo 5. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle DWT Gelişimi (300 GT ve üzeri)**

Yıllar	Tanker	Dökmeyük	Konteyner	Kuruyük	Yolcu	Toplam	Toplam Değişim
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	-0,4%
1989	261.168	223.212	23.735	103.355	3.589	615.059	0,8%
1990	264.875	228.601	25.026	100.622	3.620	622.744	1,2%
1991	273.342	236.574	26.992	101.966	3.774	642.648	3,2%
1992	282.211	240.590	29.595	100.840	3.875	657.111	2,3%
1993	287.141	237.423	31.578	102.430	3.980	662.552	0,8%
1994	294.425	238.432	33.964	103.721	4.193	674.735	1,8%
1995	292.801	245.787	38.851	100.020	4.342	681.801	1,0%
1996	296.695	257.355	43.234	100.414	4.646	702.344	3,0%
1997	303.417	265.993	48.250	100.028	4.877	722.565	2,9%
1998	309.314	275.949	55.068	98.338	4.940	743.609	2,9%
1999	313.950	271.568	60.709	99.484	5.079	750.790	1,0%
2000	321.626	271.682	63.296	100.061	5.245	761.910	1,5%
2001	327.455	278.084	68.715	99.174	5.330	778.758	2,2%
2002	330.718	291.175	76.131	96.128	5.611	799.763	2,7%
2003	333.176	296.855	83.744	96.754	5.856	816.385	2,1%
2004	347.453	301.617	90.214	95.187	5.884	840.355	2,9%
2005	368.399	319.167	99.190	95.346	5.933	888.035	5,7%
2006	387.707	341.720	111.663	97.417	5.991	944.498	6,4%
2007	411.319	363.646	128.174	100.322	6.062	1.009.523	6,9%
2008	439.291	386.650	144.552	102.784	6.062	1.079.339	6,9%
2009	463.287	414.431	161.945	106.820	6.062	1.152.545	6,8%
2010	501.573	451.223	169.514	105.781	6.062	1.234.153	7,1%
2011	523.608	528.126	183.722	107.049	6.062	1.348.567	9,3%
2012	547.390	605.757	196.885	105.284	6.442	1.461.758	8,4%
2013	555.181	666.861	206.409	104.531	6.282	1.539.264	5,3%
2014	567.933	705.826	216.275	107.983	6.358	1.604.375	4,2%
2015	579.205	738.612	227.674	109.139	6.378	1.661.008	3,5%
2016	600.130	752.936	244.186	112.306	6.530	1.716.088	3,3%
2017	636.364	771.086	245.555	112.773	6.659	1.772.437	3,3%
2018	668.696	791.691	252.692	113.626	6.842	1.833.547	3,4%
2019	680.185	813.197	265.094	116.035	7.078	1.881.589	2,6%
2020	720.645	849.314	274.659	118.583	7.325	1.970.526	4,7%
2021	743.332	881.717	281.440	119.665	7.472	2.033.626	3,2%
2022	759.763	913.822	293.016	122.043	7.602	2.096.246	3,1%
2023	786.720	940.065	305.220	126.610	7.895	2.166.510	3,4%

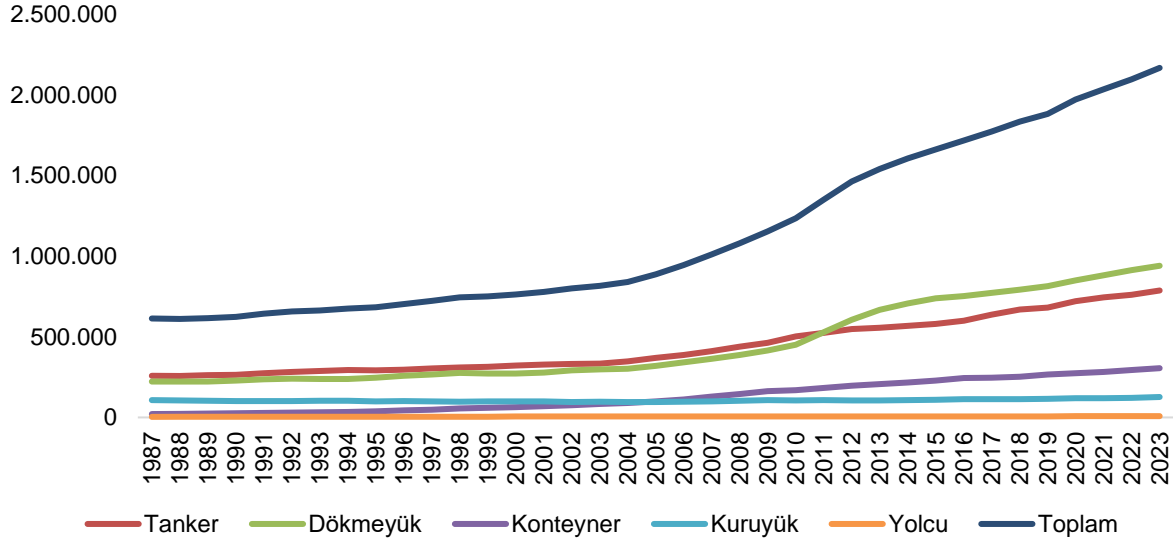
Kaynak: İlgili yıllara ait ISL Ocak-Şubat Sayıları ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları



Yunanistan, Çin ve Japonya kapasite bazında Dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip ülke olmaya devam etmektedir. Dünya tonajının yaklaşık %48,4'ünü kontrol etmektedirler.

Liberya 370 milyon DWT ve 4.619 gemi ile dünyanın en büyük sicile sahip ülkesi olmuştur. Bunu 358 milyon DWT ile Panama 291 milyon DWT ile Marshall Adaları takip etmektedir.

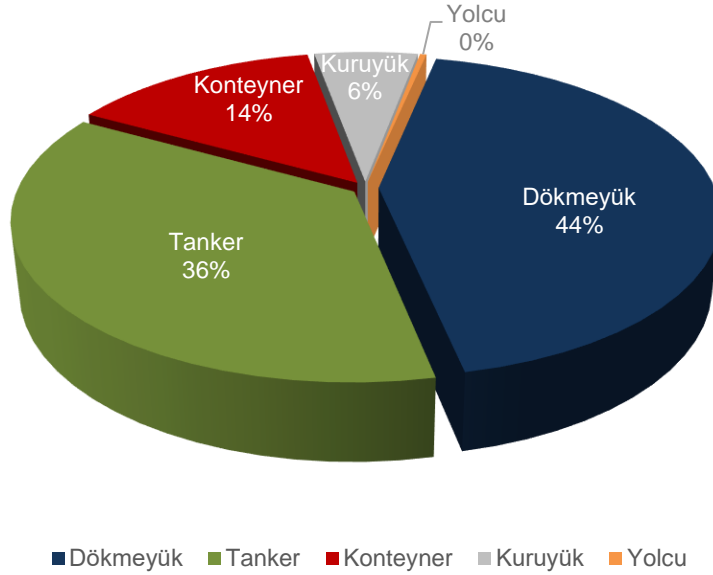
**Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2022 (1000 DWT)**



Kaynak: ISL

2023 yılında Tanker, Dökmeyük, Konteyner, Kuruyük, Yolcu gemi tiplerinin toplamı 2.166.510 DWT olarak ölçülmüştür. Bu gemi tipleri içerisinde DWT bazında en fazla paya sahip olan gemi tipi %43,4 ile Dökmeyük gemi tipidir.

**Grafik 5. 2022 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdeleri Dağılımı (DWT/%)**



Kaynak: ISL

# ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI





### 1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

#### 1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları

##### Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO)

Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın (United Nations – UN) denizcilik sektörüne ilişkin uzman kurumu olan IMO, Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization- IMCO) adı ile 1948 yılında kurulmuştur. 1975 yılında Kuruluş Sözleşmesi'nde yapılan bir değişikliğin yürürlüğe girmesiyle Teşkilatın adı 22 Mayıs 1982 tarihi itibarıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir. Söz konusu Örgüt'ün merkezi Londra/Birleşik Krallık'tır. Birleşmiş Milletler'in bir üyesi olan Türkiye, IMO'da Üye Devlet statüsünde yer almaktadır.

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 iş birliğini 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 aşağıda sunulmuştur:

- 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 iş birliğini 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 İş Birliği Komitesi (Technical Cooperation Committee – TC) ve Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee – FAL). Bazı alt Komiteler de ana teknik Komitelerin çalışmalarını desteklemektedir.

IMO Konseyinde Türkiye 2020-2021 dönemi için C kategorisi Konsey Üyesidir.

##### Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention –MLC)

"6898 sayılı Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'nın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" 25 Mart 2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olup; Sözleşme'nin ulusal mevzuatla uyumlaştırma süreci devam etmektedir. Kurallar ve Kod ile Eklerde yapılacak değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkili kılınmıştır.

Sözleşme toplam gemi tonajının %33'üne sahip 30 ülkenin onayından 12 ay sonra, bu şartı sağlayan Üye Devletler için yürürlüğe girmiştir. 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 96'dır (ILO 15/05/2019 verileri). Sözleşmenin; kabul şartı tamamlanma tarihi 20 Ağustos 2012, genel yürürlüğe giriş tarihi 20 Ağustos 2013'tür. Halihazırda 102 ülke taraf olmuştur.

MLC 2006 Sözleşmesine Türkiye olarak henüz taraf olmamamıza rağmen, anlaşmaya taraf olan ülkeler tarafından yapılan Liman Devleti Denetimlerinde Türk bayraklı gemilere bu sözleşme hükümleri kapsamında eksiklik ve tutuklama maddeleri yazılmaktadır. Türk bayraklı gemilerin liman devleti denetimlerinde MLC 2006 Sözleşmesi kapsamında eksiklik veya tutuklama durumunu yaşamaması adına Sözleşmeye uygunluklarının yanı sıra, MLC 2006 Uygunluk Sertifikasının bulunması da önem arz etmektedir.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren dört değişiklik kabul edilmiştir. 2014 yılında kabul edilen değişikliğin yürürlüğe giriş tarihi 18 Ocak 2017, 2016 yılında kabul edilen değişikliğin yürürlüğe giriş tarihi 8 Ocak 2019, 2018 yılında kabul edilen değişikliğin yürürlüğe giriş tarihi 26 Aralık 2020 ve son olarak 2022 yılında kabul edilen değişikliğin yürürlüğe giriş tarihi 23 Aralık 2024 olarak belirlenmiştir. Ülkemizin MLC 2006 ve değişikliklerine uyum süreci devam etmektedir.

### **Bayrak Devleti Performans Tablosu**

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping -ICS) tarafından yıllık olarak hazırlanan Bayrak Devletleri Performans Tablosu'nun hazırlanış amaçları arasında, gemi sahibi ve işleticisi firmaların gemilerini bir bayrak altına kayıt ettirmeden önce, ilgili bayrak devletinin performansı hakkında yeterli fikre sahip olmaları konusunda yardımcı olmak ve kayıtlı oldukları bayrak devleti idaresine; denizde can güvenliği, deniz çevresinin korunması, gemiadamlarının adil çalışma saatleri ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi gibi konularda gerekli baskıyı yapması hususunda cesaretlendirmek olduğu ifade edilmektedir.

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 izlendiğinin göstergesi olduğu belirtilmektedir. Bayrak Devleti Performansı Tablosu'nda 6 ana konu altında toplam 19 kolonda değerlendirme yapılmış olup, Türkiye için aşağıda belirtilen göstergeler sunulmuştur.

### **Limn Devleti Kontrolleri kapsamında**

Bayrak Devletlerinin tabloda değerlendirmeye alınması için Paris Memorandumu (MoU) ve Tokyo Memorandumu (MoU) içeriğindeki ülkelerde son 3 yıl içerisinde en az 30 denetlemeye tabii tutulması kriteri bulunmaktadır.

Böylelikle;

- 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'nin Qualship 21 programında pozitif göstergede yer alma değerlendirmesi için ABD'ye varış yapan Türk Bayraklı gemi sayısının son 3 yıl içerisinde en az 3 olması gerekmektedir. Aksi takdirde bu sayıdan az bir uğrak yapılmış ve denetimlerde herhangi bir tutulma yaşanmasa dahi pozitif gösterge alınamamaktadır.

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 Memorandumunda Türk Bayraklı gemilerin son 3 yıl içerisindeki denetim ve tutulma sayılarına göre bayrağımız halen gri listede yer aldığından (son 3 yıl denetim 85 ve tutulma sayısı 2) Beyaz listesinde negatif,
- Tokyo Memorandumu Kara Listesinde yer almama adına pozitif gösterilmiş,
- Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG) derecelendirmesinde, denetleme sayısı yerine ABD'ye varış yapan gemilerin sayısı dikkate alınmaktadır.

ABD'ye varış yapan Türk Bayraklı gemilere ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı'nca gerçekleştirilen denetimlerde son 3 yıl içerisinde birden fazla tutulma yaşanması ve Bayrak devletlerinin genel denetim ve tutulma oranı üzerinde kalmaları sebebiyle Bayrağımız negatif gösterge ile değerlendirilmiştir.

### **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, SOLAS Sözleşmelerinin yanı sıra 2022 yılında 88 Protokolü'ne de taraf olarak öncesinde negatif olan performans göstergesinde pozitive geçilmiştir. Uluslararası Çalışma Örgütü Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin (ILO MLC) ülkemizce tam onay sürecinin tamamlanmaması sebebiyle bayrak performansımız bu alanda halen negatif olarak kaydedilmiştir.

### **Onaylı Organizasyonlar**

IMO'nun A.739 Kararı uyarınca; Bayrak Devletleri'nin kendileri adına Onaylı Organizasyonlar atayarak bunlar üzerinden kontrollerin sağlanabilmesine olanak tanımıştır. 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 <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2023/01/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2022-2023.pdf> linkinden ulaşılabilir.





### 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, sekreteryası Odamız tarafından sürdürülmektedir. KMDYT, Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağının (European Shortsea Network) üyesidir. Sistem 13 farklı ülkenin Tanıtım Merkezi tarafından temsil edilmektedir. 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 <http://www.shortsea.org.tr> adresinden hizmet vermektedir.

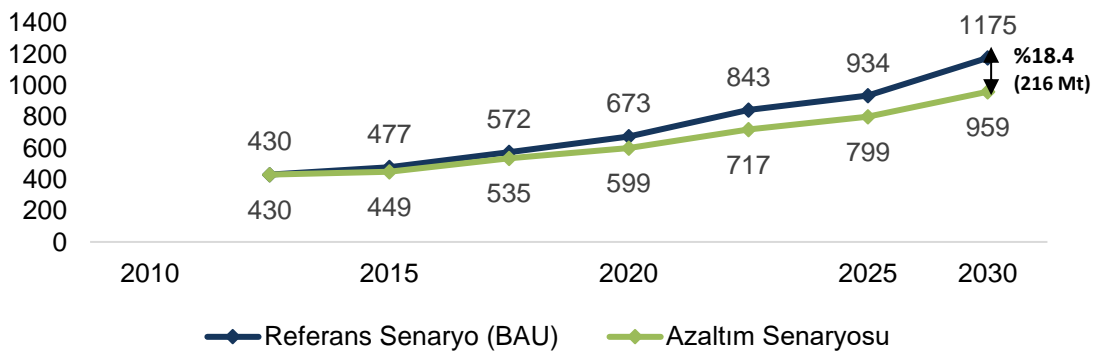
### Deniz ve Çevresinin Korunması Faaliyetleri

Deniz taşımacılığı sektöründe deniz emniyetini ve çevresini tehdit eden olasılıkları ortadan kaldırmak ya da en aza indirmek için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile AB Müktesebatına ülkemizin uyum faaliyetleri kapsamındaki kural ve tavsiyelerin uygulanması yanında sektöre yönelik ulusal mevzuatımız da Odamızca takip edilmektedir. Türkiye, MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve tüm Ek'lerine taraf olduğu gibi deniz çevresi ile ilgili diğer önemli sözleşmelere de, ülkemiz çıkarları doğrultusunda taraf olma sürecini devam ettirmektedir.

Son zamanlarda, ulusal ve uluslararası Yeşil Mutabakat çalışmaları kapsamında; Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin 21'inci Taraflar Konferansı'nda (COP21) kabul edilen "Paris Anlaşması"nın beyan ile birlikte onaylanması Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından uygun bulunmuş olup "Paris Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun (Kanun No.7335)" 7 Ekim 2021 tarihli ve 31621 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Paris Anlaşması, küresel sıcaklık artışını sanayi öncesi seviyeden 2 °C artış ile sınırlı tutmak ve 1,5°C için çaba göstermeye yönelik tüm ülkelerin kendi taahhütlerini beyan etmesi prensibine dayanmaktadır. Bu kapsamda ülkemiz, 2030 yılı itibariyle olası sera gazları emisyonunu %18-21 arasında azaltmayı taahhüt etmiştir.

**Grafik 6. Toplam Sera Gazı Emisyonları**

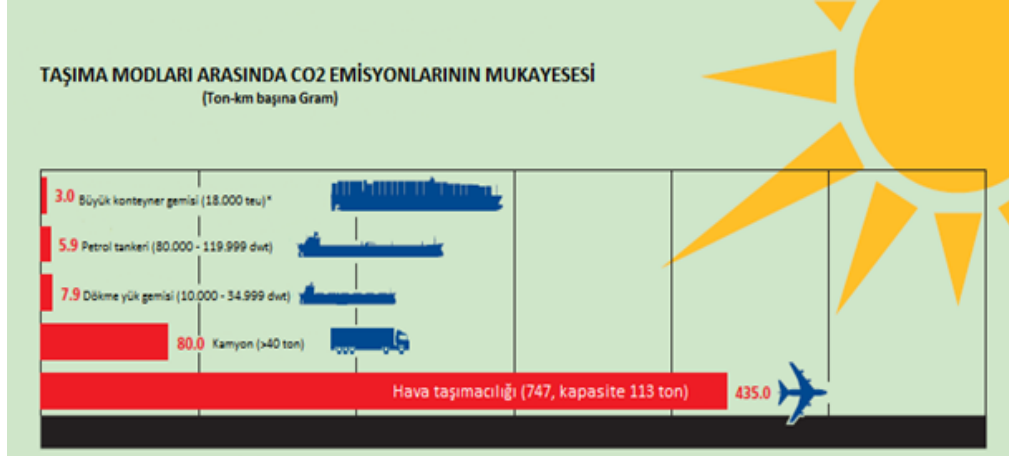


Kaynak: Denizcilik Sektörünün Yeşil Dönüşüme Uyumu (İMEAK DTO,2021)

Dünyayı ciddi seviyede tehdit eden küresel ısınma ve hava kirliliği son yıllarda kritik boyutlara ulaşmıştır. Özellikle endüstride ve tüm ulaşım modlarında kullanılan fosil yakıtlardan oluşan emisyon (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, CO), PM ve VOC hava kirliliğinin önemli kaynaklarından biridir.

Denizcilik sektörü, yılda 940 milyon ton CO<sub>2</sub> salınımıyla küresel sera gazlarının yaklaşık %2,5'lik kısmından sorumlu olsa da deniz taşımacılığı, taşınan kargo tonajı başına CO<sub>2</sub> emisyonu oranında diğer taşımacılık yöntemlerine kıyasla en çevreci taşımacılık modelidir.

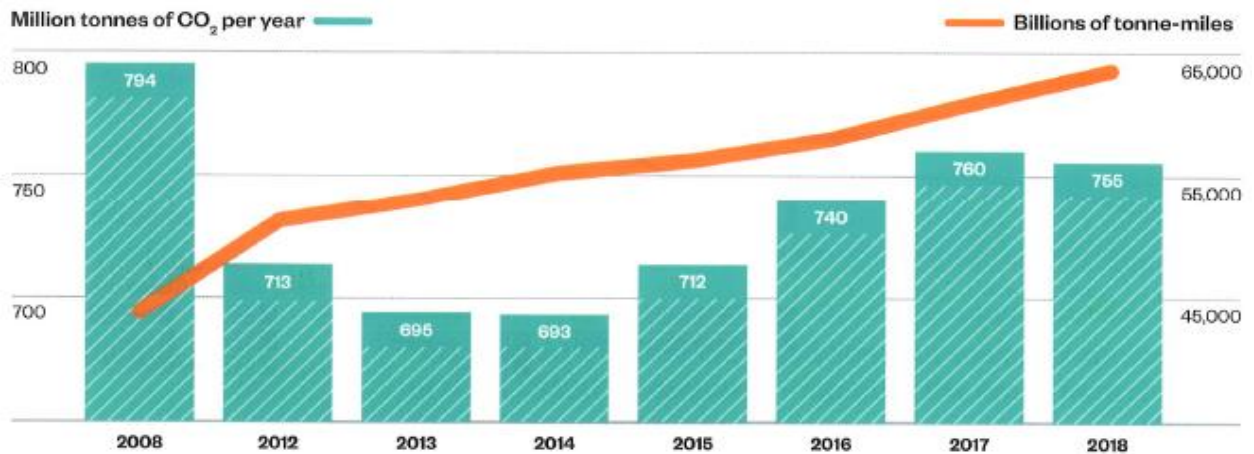
### Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO<sub>2</sub> Emisyonlarının Mukayesesi



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

Bu grafik, deniz ticaretindeki büyümenin uluslararası deniz taşımacılığı faaliyetleri emisyonlarıyla bağlantısını (Şekil 3) belirtmekte olup, deniz ticaretindeki önemli artışa rağmen sektörün toplam CO<sub>2</sub> emisyonlarının 2008 yılı seviyelerinin altında kaldığını göstermektedir.

### Şekil 3. Deniz Ticaretindeki Büyümeyle Uluslararası Deniz Taşımacılığı CO<sub>2</sub> Emisyon Tahminleri (2008-2018)



Kaynak: Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması-ICS Rehberi (2022)

Ancak denizcilik sektöründen kaynaklanan emisyon ve kirleticilerin, belirlenen hedefler doğrultusunda daha fazla azaltılması için çalışmalar küresel olarak sürdürülmektedir.

Bu devam eden çalışmalar/faaliyetler kapsamında üyesi olduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesindeki Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) toplantılarında; MARPOL Ek-VI'daki Değişiklikler, Hava Kirliliğinin Önlenmesi ve Gemilerin Enerji Verimliliği, Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı (Green House Gases-GHG) Emisyonlarının Azaltılması, Kısa Vadeli GHG Azaltma Tedbirleri, Fon ve Ödül (Fund and Reward-F&R) Teklifinin Değerlendirilmesi başlıklarında uluslararası denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren konular görüşülmekte ve önemli kararlar alınmaktadır. Ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilen söz konusu faaliyetler takip edilmekte olup, denizcilik sektörümüzü etkileyebilecek aşağıda yer almaktadır.

Mevcut gereksinimler uyarınca yeni inşa edilen gemilerin, **Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi (Energy Efficiency Design Index-EEDI)** kapsamında başlangıçtan itibaren daha fazla enerji verimli olacak şekilde tasarlanıp inşası gerçekleştirilmektedir. Ayrıca bu gemilerde **Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı'nın (Ship Energy Efficiency Management Plan-SEEMP)** uygulanması da zorunludur. SEEMP, gemi işletenlerinin gemiye özgü çeşitli tedbirler yoluyla enerji verimliliğini artırmaya yönelik bir plana sahip olmalarını sağlamaktadır. IMO MEPC toplantılarında alınan kararlar sonucunda, MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-VI'nın 4. Bölümü'nde yer alan enerji verimliliği tedbirlerine yönelik uygulanacak ilave gereklilikler çerçevesindeki taslak değişiklikler ile gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin **IMO Başlangıç Stratejisi'nde** belirtilen hedef düzeyleri doğrultusunda çalışmalar yapılarak uluslararası denizcilik sektörünün karbon yoğunluğunu azaltmak amaçlanmaktadır.

Söz konusu IMO toplantılarında sunulan enerji verimliliğine yönelik tedbirler paketi; **Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index – EEXI)** sistemine dayalı olarak karbon yoğunluğunu azaltmak için teknik gereklilikler ile yeni bir operasyonel **Karbon Yoğunluk Göstergesi (Carbon Intensity Indicators-CII)** mekanizmasına dayalı yeni ve mevcut gemiler için operasyonel karbon yoğunluğu azaltma gereksinimlerinden oluşmaktadır. Bu ikili yaklaşım hem teknik (geminin nasıl yenilendiği ve donatıldığı) hem de operasyonel önlemleri (geminin nasıl işletildiği) ele almayı hedeflemektedir.

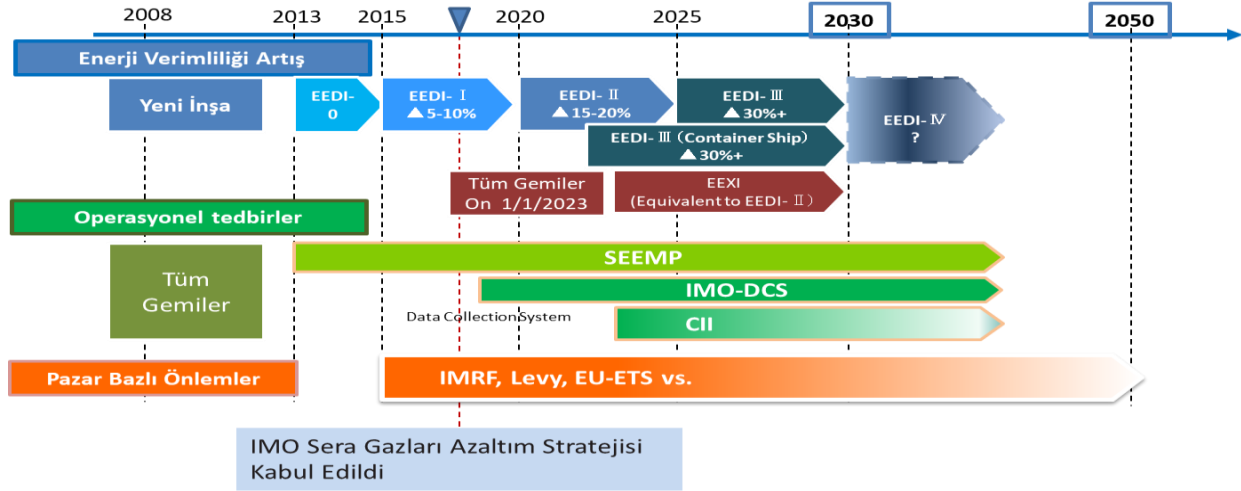
Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) Ek-VI'da yapılan değişiklikler 1 Kasım 2022 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2018 yılında kabul edilen Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına yönelik Uluslararası Denizcilik Örgütü Başlangıç Stratejisi çerçevesinde geliştirilen bu teknik ve operasyonel değişiklikler, gemilerin kısa vadede enerji verimliliklerini iyileştirmelerini ve böylece sera gazı emisyonlarını azaltmalarını gerektirmektedir.

Enerji verimliliklerini ölçmek ve yıllık operasyonel CII ile CII derecelendirmelerinin raporlanmasına yönelik veri toplamak için 1 Ocak 2023 tarihinden itibaren tüm gemilerin, elde ettikleri Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi'ni hesaplamaları zorunlu olmuştur. MEPC tarafından, en geç 1 Ocak 2026 tarihine kadar CII ve EEXI gerekliliklerinin uygulanmasının etkinliği gözden geçirilecek olup gerektiğinde daha fazla değişiklik yapılacak ve kabul edecektir.

Temel referans olan 2008 yılı değerlerine kıyasla 2030 yılına kadar tüm gemilerin karbon yoğunluğunu %40 oranında azaltmaya yönelik olarak gemilerin, enerji verimliliklerini belirlemek için elde ettikleri Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi ve yıllık operasyonel Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) ve ilgili CII derecesi olmak üzere bu değerleri hesaplamaları gerekmektedir.

Karbon yoğunluğu ile GHG emisyonları katedilen mesafe boyunca taşınan kargo miktarıyla ilişkilendirilmektedir.

**Şekil 4. IMO'nun İklim Değişikliğine Yönelik Kural ve Uygulamaları**



Kaynak: Denizcilik Sektörünün Yeşil Dönüşüme Uyumu (İMEAK DTO,2021)

### Deniz Çevresini Koruma Komitesi

Deniz Çevresini Koruma Komitesi 79'uncu Dönem (Marine Environment Protection Committee-MEPC 79) Toplantısı 12-16 Aralık 2022 tarihleri arasında çevrim içi ortamda gerçekleştirilmiş olup öne çıkan konular arasında;

1 Temmuz 2025 tarihinden itibaren Akdeniz Kükürt Emisyon Kontrol Alanı (Sulphur Emission Control Area-SECA) oluşturulmasının kabul edilmesi, 2023 yılı için planlanan IMO Sera Gazı Başlangıç Stratejisi'nin revize edilmesinin onaylanması, ilerleyen süreçte uygulanması öngörülen teknik ve piyasaya dayalı önlemler hakkında yapılan değerlendirmeler yer almıştır. Ayrıca, MEPC 79'da aşağıda yer alan IMO belgelerinde yapılan değişiklikler kabul edilmiştir.

#### - **MARPOL Ek I, II, IV, VI**

Kuzey Kutbu (Arctic) bölgesindeki limanlarda, liman kabul tesislerinin oluşturulmasına yönelik MARPOL Ek I, II, IV ve VI'daki değişiklikler kabul edilmiştir. Bölgesel Kabul Tesisleri Planının Geliştirilmesine İlişkin 2012 Rehberi, MARPOL değişiklikleriyle uyumlu olacak şekilde düzenlenmiştir. Bahse konu değişiklikler 1 Mayıs 2024 tarihinde yürürlüğe girecektir.

#### - **MARPOL Ek V – Çöp Kayıt Defteri**

100-400 GT arasındaki gemiler için de Çöp Kayıt Defterinin zorunlu hale getirilmesi için MARPOL Ek V'te yapılan değişiklikler kabul edilmiştir. Söz konusu uygulama 1 Mayıs 2024 tarihinde yürürlüğe girecektir.

#### - **MARPOL Ek VI – Akdeniz Kükürt Emisyon Kontrol Alanı (SECA)**

MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikler, Kükürt Oksitler ve Partikül Madde için bir Akdeniz Emisyon Kontrol Bölgesi oluşturmak üzere kabul edilmiştir. Diğer Kükürt ECA'ları ile aynı şekilde; kükürt içeriği %0,1'i aşmayan yakıt veya Egzoz Gazı Temizleme Sistemi (Exhaust Gas Cleaning System-EGCS/Scrubber) kullanımı zorunlu hale gelecektir. **Değişiklikler 1 Mayıs 2024 tarihinde yürürlüğe girecek olup uygulama 1 Mayıs 2025 tarihinde başlayacaktır.** (Akdeniz'in Türk

*Boğazları ve Marmara Denizi'ni de kapsayacak şekilde SECA bölgesi olma sürecinin çalışmaları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) tarafından yürütülmektedir.)*

- **MARPOL Ek VI – IMO Gemi Yakıt Tüketim Veritabanı'na Sunulacak Bilgiler**

IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veritabanı'na sunulmak üzere gerekli bilgilere ilaveten, mevcut gemiler için Elde Edilen ve Gerekli Karbon Yoğunluk Göstergesi (Carbon Intensity Indicator-CII) değerleri, CII derecesi ve Elde Edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (Energy Efficiency Design Index-EEXI) değerlerini dahil etmek için MARPOL Ek VI'nın 4'üncü Ek'indeki değişiklikler kabul edilmiştir.

Değişiklikler 1 Mayıs 2024 tarihinde yürürlüğe girecektir. Ancak, 2023 yılı CII verilerinin IMO'ya bildirilmesini sağlamak için 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren İdarelerin erken uygulamaya başlaması değerlendirilmektedir.

- **Balast Suyundaki Zararlı Sucul Organizmalar- Balast Suyu Kayıt Defteri (Ballast Water Record Book-BWRB)**

Balast Suyu Yönetimi (Ballast Water Management-BWM) Sözleşmesi Eki'nin 2'nci Ekindeki BWRB formatı revize edilmiştir. Revize edilmiş BWRB ile yağ kayıt defterine benzer şekilde kod harfleri (A-H) bulunmakta olup BWM sistemlerindeki sorun kaydının iyileştirilmesi amaçlanmaktadır. Bahse konu değişiklikler, 2023 Temmuz ayında gerçekleştirilecek MEPC 80'de kabul edilmek üzere duyurulacaktır.

- **Balast Tanklarında Gri Su ve Artırılmış Atık Su Kullanımı**

MEPC 79'da artırılmış atık suların ve gri suyun geçici olarak depolanması için balast tanklarının kullanılmasına izin verilmesi gerektiği kabul edilmiştir. Söz konusu uygulamaya yönelik Rehberlerin MEPC 80'de geliştirilmesi öngörülmektedir.

- **IMO Sera Gazı Stratejisinin Revizyonu**

IMO Sera Gazı Stratejisi'nin planlanan revizyonu hakkında kapsamlı bir görüş alışverişinde bulunulmuştur. MEPC 79'da kapsamlı etki değerlendirmelerinin yürütülmesi için süreç ve metodolojik unsurlara ilişkin Rehber revize edilmiştir. Stratejideki sera gazı azaltma hedeflerinin vizyonu ve seviyeleri konusunda üye devletler arasında anlaşma sınırlı kalmıştır. 2050 yılına kadar tamamen dekarbonizasyonu destekleyenler ile tam dekarbonizasyon hedefine ulaşma sürecinin fizibilite çalışmasının gerçekleştirilmesini ve karar alınmadan önce devletler üzerindeki potansiyel etkilere ilişkin daha detaylı değerlendirme yapılmasını isteyenler arasında görüş farklılığı oluşmuştur. Ayrıca, 2030 ve 2040 yılları için belirlenen ara sera gazı azaltım hedefleri konusunda fikir ayrılıkları devam etmiştir.

MEPC tarafından, bu konuda oluşturulan çalışma planına bağlı kalınacak olup 2023 Temmuz ayında gerçekleştirilecek MEPC 80'de revize edilmiş stratejinin kabul edileceği belirtilmiştir.

- **Sera Gazı Emisyonlarını Azaltmak İçin Orta ve Uzun Vadeli Önlemler**

MEPC 79'dan önceki hafta düzenlenen Çalışma Grubu toplantısında, oluşturulması muhtemel orta ve uzun vadeli önlemler hakkında kapsamlı bir görüşme yapılmıştır. Söz konusu toplantıda çeşitli tedbir önerileri görüşülmüş olup teknik ve ekonomik unsurları birleştiren bazı önlemler desteklenmiştir.

Piyasaya dayalı önlemlerde, fosil yakıtlar ile düşük veya sıfır karbonlu yakıtlar arasındaki fiyat farkını kapatmak için gelirlerin kısmen gemilere geri verildiği bir indirim sistemi ile Yaşam Döngüsü Sera Gazı Emisyonlarına (Well-to-Wake/WtW) veya downstream yani kullanım sonrası oluşan (Tank-to-Wake/TtW) emisyonlara sabit bir fiyat uygulanacak vergi planı oluşturulması konusuna sıcak bakılmıştır. Bunlara ilave olarak WtW Sera Gazı yoğunluğu yakıt standardına yönelik bir teknik önlem için önemli bir destek sağlanmıştır. Konu hakkında daha fazla değerlendirme yapılacak olup hangi önlemlerin mevzuat haline getirileceğine dair karar MEPC 80'de verileceği belirtilmiştir.

### - **Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) İçin Düzeltme Faktörleri**

CII düzeltme faktörleri için ilave teklifler MEPC 80'e ertelenmiştir. İfade edilen farklı görüşler göz önünde bulundurulduğunda, daha fazla düzeltme faktörü ekleme kararlarının ancak 2025 yılındaki inceleme döneminde alınması öngörülmektedir.

### - **Gemilerde CO<sub>2</sub> Yutak Sistemleri**

MARPOL Ek VI kapsamında sera gazı düzenlemelerinde gemide CO<sub>2</sub> yutak sistemleri oluşturulmasının ve depolamasının dikkate alınmasına yönelik hükümler hakkında kısa bir değerlendirme yapılmış olup süre kısıtlaması nedeniyle bu konu MEPC 80'e ertelenmiştir.

### - **Deniz Yakıtları İçin Yaşam Döngüsü Sera Gazı /Karbon Yoğunluğu**

Yaşam döngüsü sera gazı/karbon yoğunluğuna ilişkin rehberlerin geliştirilmesi üzerine kısa bir değerlendirme yapılmıştır. Yazışma grubu rehberler üzerindeki çalışmalarına devam edecek olup rehberlere yönelik ilk çalışmanın MEPC 80'de tamamlanması beklenmektedir.

## **Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin (Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction-BBNJ) Korunması**

Ulusal yetki alanı dışındaki alanlarda deniz biyolojik çeşitliliğinin (Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction-BBNJ) korunması ve sürdürülebilir kullanımına ilişkin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS) kapsamında uluslararası yasal olarak bağlayıcı belgeye ilişkin Hükümetlerarası Konferansın Beşinci Oturumu (IGC-5) 20 Şubat-3 Mart 2023 tarihleri arasında ABD'nin New York şehrinde gerçekleştirilmiştir.

Birleşmiş Milletler Genel Merkezinde beşinci tur (IGC-5) anlaşma müzakerelerinin sonuçlanmasının ardından, "BBNJ" olarak bilinen ulusal yetki alanı dışındaki alanlarda deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanımına ilişkin bağlayıcı uluslararası belge 4 Mart 2023 tarihinde kabul edilmiştir.

Söz konusu yeni anlaşma Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (UNCLOS) yer alan deniz ortamını korumaya yönelik gereklilikler üzerine oluşturulmuş ve açık denizler ile deniz tabanında sektörler arası Deniz Koruma Alanları ve diğer alan bazlı yönetim araçlarının kurulmasını sağlayacak bir süreç ortaya koymuştur.

Ayrıca, bahse konu anlaşma, IMO nezdinde görüşülecek ve üzerinde mutabık kalınacak, gemiler için gerekli olabilecek önlemlerin ayrıntılarıyla birlikte mevcut düzenlemeleri tamamlayacaktır.

## Poseidon Prensipleri

“Poseidon Prensipleri” girişimi, 18 Haziran 2019 tarihinde 11 denizcilik bankası tarafından başlatılmış olup denizcilik finans kurumları arasında ilk sektöre özgü, kendi kendini yöneten iklim uyum anlaşması oluşturulmuştur. Poseidon Prensipleri, finans kuruluşlarının gemi finans portföylerini sorumlu çevresel davranışlarla uyumlu hale getirmelerini sağlamak için tasarlanmıştır.

Bahse konu girişimin, küresel gemi finansmanı portföyünün %65’inden fazlasını temsil eden, 13 farklı ülkeden 30 kuruluş ile hem sayı hem de etki olarak genişlediği bilinmektedir.

Bu kapsamda, Poseidon Prensipleri Yıllık Faaliyet Raporu-2022 yayımlanmış olup söz konusu raporda, Prensipler bünyesindeki 30 bankadan 28’inin müşterilerinden sağlanan emisyon verilerine ait detaylar yer almaktadır. Raporda, söz konusu kurumların 7 tanesinin gemi finansmanı portföylerinin, Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün 2050 yılına kadar %50 oranında emisyon azaltımına yönelik Sera Gazı Başlangıç Stratejisi hedefiyle uyumlu olduğu gösterilmektedir.

## Avrupa Yeşil Mutabakatı (European Green Deal)

Denizcilik sektörü açısından yukarıda yer alan uluslararası kural ve tedbirler yakından takip edilmekte olup, aynı zamanda Avrupa Birliği’nin (AB) Avrupa Yeşil Mutabakatı-AYM (European Green Deal) uygulamaları da izlenmekte ve küresel ekonominin önemli bir yeşil dönüşüm sürecinde olduğu görülmektedir. Ayrıca, etkilerini günlük yaşantımızda artarak hissettiğimiz iklim değişikliği tehdidi dünyanın karşılaştığı ciddi riskler sıralamasında en başta yerini alırken, bu tehdidin küresel ekonomi politikalarını, uluslararası ticaretin kurallarını ve ürün standartlarını da hızla değiştireceği öngörülmektedir. Uluslararası ticarete büyük pay sahibi olan denizcilik sektörü de söz konusu değişimden en çok etkilenecek sektörlerin başında gelmektedir.

AB tarafından 2050 yılı itibariyle karbon-nötr bir kıta olma yönünde hedef belirlenmiştir. Bu çerçevede, iklim değişikliğinin önümüzdeki yıllarda AB’nin sanayi ve ticaret politikaları başta olmak üzere tüm politika ve stratejilerine dahil edilmesini öngören Avrupa Yeşil Mutabakatı 11 Aralık 2019 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından açıklanmıştır. AYM sadece bir iklim politikası olarak değil; aynı zamanda ekonomik bir dönüşüm programı olarak kurgulanmıştır. Avrupa Birliği, AYM ile başta sınırda karbon düzenlemesi olmak üzere, iklim değişikliğini önleme gayreti içinde sanayi, ulaştırma, tarım politikalarında yeşil ve dijital dönüşüm ile yeni büyüme stratejisini uygulamaya koymakta olup, 2050 hedefleri dahilinde AYM’nin esas alınacağı bilinmektedir.

Avrupa Komisyonu tarafından 14 Temmuz 2021 tarihinde açıklanan şekliyle, **2030 yılında sera gazı emisyonlarını 1990 yılı seviyelerine kıyasla en az %55 oranında azaltmaya** yönelik emisyon hedeflerine ulaşmak için sunulan “**Fit For 55 (55’e Uyum)** Paketi”nde; denizcilik sektörü ve yakıt ikmali üzerinde doğrudan etkisi olan 4 öneri; **Avrupa Birliği Emisyon Ticareti Sistemi** (Emission Trading System-ETS), **FuelEU Maritime Girişimi**, **Enerji Vergilendirme Direktifi** (Energy Taxation Directive-ETD), **Alternatif Yakıtlar Altyapısı** (Alternative Fuels Infrastructure-AFI) şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

Bu çerçevede; Avrupa Komisyonu, Avrupa Konseyi ve Avrupa Parlamentosu arasında 11-16 Aralık 2022 tarihleri arasında yapılan toplantıda Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın bir devamı olarak, Avrupa Birliği'nin 2030 yılına kadar sera gazı emisyonlarını %55 oranında azaltmak için tasarladığı bir paket olan "55'e Uyum (Fit for 55)" mevzuatı üzerinde anlaşmaya varılmıştır. Bu kapsamda, **denizcilik sektörünün AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne (ETS) dahil edilmesi ve 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren denizciliğin AB ETS içinde yer alması kabul edilmiştir.**

ETS kapsamında;

- 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren 5000 GT üstü yük ve yolcu gemileri yıllık karbondioksit emisyonları için takip eden bir sonraki yılın 30 Nisan tarihine kadar emisyon izni bedeli ödeyecekler.
- Ödemeler 2024 yılı için %40, 2025 için %70, 2026 ve sonrasında %100 oranında uygulanacaktır.
- Avrupa Ekonomik Alanı-AEA (AB+Norveç+İzlanda) dışı limanlardan AEA limanlarına yapılan sefer ve AEA limanlarından AEA dışı limanlara yapılan seferlerde %50, AEA limanları arası sefer ve AEA limanlarındaki emisyonlar %100 fiyatlandırılacaktır.
- 2026 yılından itibaren metan (CH<sub>4</sub>) ve Nitrözoksit (N<sub>2</sub>O) emisyonları da kapsama dahil edilecektir (Hesaplama yöntemi henüz ilan edilmedi).
- 1 Ocak 2027 tarihinden itibaren 5000 GT üstü offshore supply gemileri sisteme dahil edilecektir.
- 1 Ocak 2025 tarihinden itibaren 400-5000 GT arası gemiler AB MRV'ye dahil edilecek olup 31 Aralık 2026 tarihine kadar AB Komisyonu 400GT-5000 GT arası gemilerin ETS sisteme dahil edilip edilmemeleri konusunu değerlendirecektir.
- Buz sınıfı (ice class) gemiler %5 daha az emisyon izni bedeli ödeyecektir.
- AEA dışı bölgelerinde ve küçük adalarda (Yunanistan Ege Adaları, Kanarya Adaları vs.) seferler istisna tutulabilecektir.
- AB ETS gelirlerinden sektörün dekarbonizasyonu için inovasyon fonu içinde denizciliğe ayrı bir fon ayrılacaktır.

Ayrıca, AYM kapsamında ilgili Bakanlıklar ve sektör paydaşlarının katılımı ile düzenlenen çevrim içi toplantılara Odamız nezdinde katılım sağlanmakta ve AYM çalışmaları takip edilmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Avrupa Birliği tarafından getirilecek kural ve uygulamalara uyum kapsamında gelecekte kullanılabilecek teknoloji beklentileri olarak; rüzgar destekli gemi sevk sistemleri ve güneş/dalga enerjisi gibi yenilenebilir enerji kullanımı, daha hafif gemilerin üretilmesine yönelik malzeme teknolojisinin geliştirilmesi, biyodizel, metanol, amonyak, hidrojen, elektrik ve sentetik yakıtlar olmak üzere yeni düşük karbonlu yakıtların kullanımı ve karbon yakalama teknolojisi karşımıza çıkmaktadır.

Dünyada süregelen bu gelişmeler ışığında, ülkemiz nezdinde konunun önemi açısından Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda ve ilgili kurumların katılımıyla yürütülen çalışmalar neticesinde, uluslararası ticaret düzeninde son yıllarda ivme kazanan iklim değişikliği ile



mücadele politikalarına adaptasyonu sağlamayı hedefleyen ve ihracatta rekabetçiliğimizi güçlendirecek bir yol haritası niteliğinde olan ulusal “Yeşil Mutabakat Eylem Planı” yayımlanmıştır. Bu Eylem Planında yer alan Sürdürülebilir Akıllı Ulaşım Başlığı altında “6.2 Yeşil denizcilik ve yeşil liman uygulamalarının geliştirilmesi” hedefine yer verilmesi sektörümüz açısından uygun değerlendirilmektedir. Bu hedefe ulaşmak amacıyla, denizcilik sektöründen kaynaklanan zararlı emisyonların azaltılması için; Ar-Ge teşviği, gemilerde ve limanlarda enerji verimliliği artırıcı önlemler ve düşük ve sıfır karbonlu yakıtların desteklenmesi gibi sonuca yönelik eylemlere de yer verilmesi denizcilik sektörü açısından önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

**IMO Veri Toplama Sistemi (IMO MRV) MARPOL Ek-VI** kapsamında Mart 2018 ayından itibaren yürürlükte olup sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisinin bir parçasıdır. Deniz Taşımacılığı Kaynaklı Karbon Dioksit (CO<sub>2</sub>) Emisyonlarının İzlenmesi, Raporlanması ve Doğrulanmasına İlişkin Yönetmelik (EU 2015/757) ile Gemilerin İzleme Planları raporlamasıyla sefer sırasında tüketilen yakıt ve diğer ilgili verilerin izlenmesi, gemi işletmeciliğinden toplanan bilgilerle enerji verimliliği ile ilgili nesnel, kapsamlı ve şeffaf uygulamalarla deniz ticaretinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak ve enerji verimliliğini artırmak için yeni tedbirlere yönelik ihtiyaç analizleri bu veriler yardımıyla gerçekleştirilmektedir. Ayrıca, Avrupa Birliği Veri Toplama Sistemi de bu çalışmalara benzer bir şekilde yürütülmekte ve takip edilmektedir.

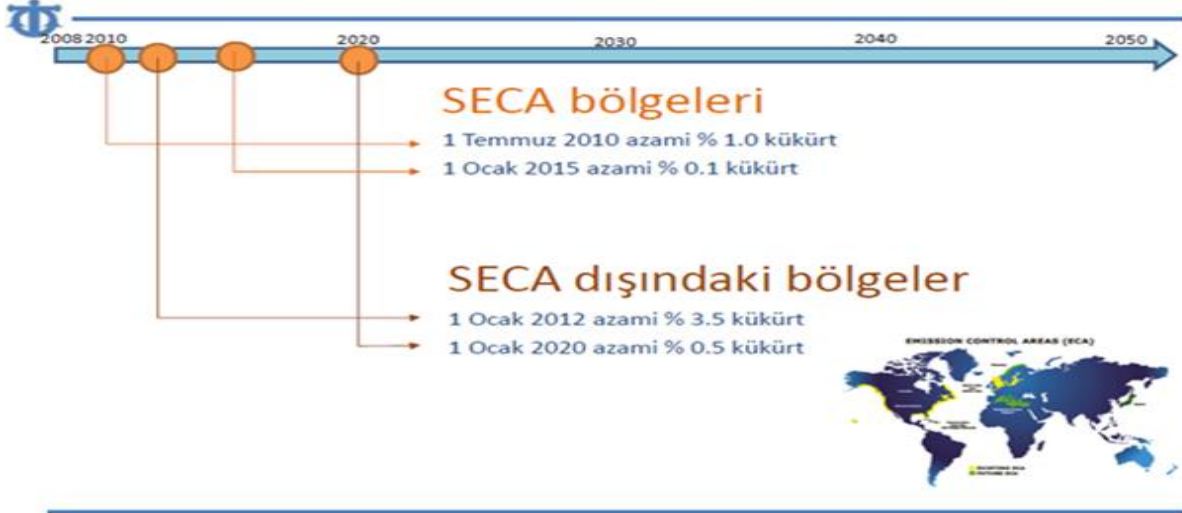
**“Yeşil Liman”**, İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için, limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının, çevre açısından kirlenmenin önüne geçilebilmesi ve sürdürülebilir kalkınmaya yönelik “Yeşil Liman” çalışmalarının artırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye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

Ayrıca yeşil liman uygulamalarına yönelik, Avrupa Yeşil Mutabakatı Alternatif Yakıtlar Altyapı Tüzüğü (AFID) kapsamında 2030 yılı ile konteyner gemi, Ro-Ro ve yolcu gemilerinin uğradığı limanlarda kıydan elektrik (cold ironing) alabilme, limanlarda LNG ikmalinin sağlanması ve alternatif yakıtlar (hidrojen gibi) için limanlarda ikmal altyapısının kurulması hususları takip edilmektedir.

**“Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SO<sub>x</sub>) Emisyonu”**nuna ilişkin [Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt(S) oranı], küresel ve AB limanlarında olduğu gibi karasularımız dâhilinde de, “Düşük Kükürtlü Yakıt” uygulamasına ait gelişmeler takip edilmektedir.

Gemilerde kullanılan yakıtlarda kükürt içeriğine yönelik olarak 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren %0,5 küresel kükürt limiti olarak uygulanması kararı alınmış olup bu uygulama ile gemilerden kaynaklanan kükürt oksit oranında yılda yaklaşık olarak 8,5 milyon metrik ton azalımı ile %77’lik bir düşüş öngörülmektedir. Yeni küresel üst sınırın, IMO tarafından SO<sub>x</sub> Emisyon Kontrol Alanları (SECA) için 1 Ocak 2015’ten itibaren %0,1 olarak belirlenen sınırın uygulanması dolayısıyla, AB limanları ve ilan edilen Emisyon Kontrol Alanları için, bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör firmalarının düşük kükürtlü yakıt bulundurmaları önem arz etmektedir.

Şekil 5. SOx Emisyon Regülasyonu

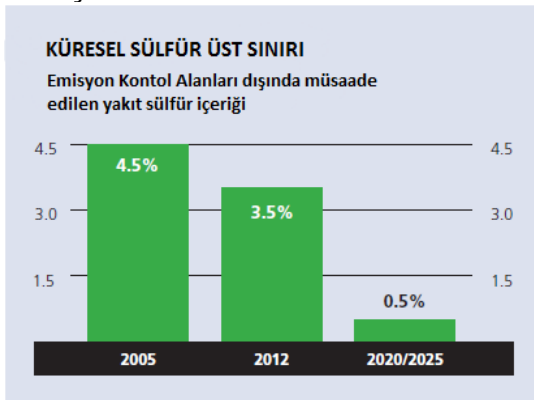


Kaynak: MARPOL Ek-VI SOx Emisyon Limitleri

IMO'nun MEPC 259(68) sayılı kararı ve ilgili diğer kurallar kapsamında, yetkilendirilmiş klas kuruluşları gözetiminde gemilere donatımı yapılarak sertifikalandırılan Egzoz Gazı Temizleme Sistemleri (Scrubber) MARPOL Ek-VI Kural 4 kapsamında eşdeğer uygulama (küresel kükürt üst limiti) olarak kabul edilmektedir. Bu eşdeğer uygulama ile ilgili olarak, bazı ülkeler egzoz gazı temizleme sistemi yıkama sularının tahliyesinin sınırlandırılması ile ilgili yerel düzenlemeler yapabilmektedir.

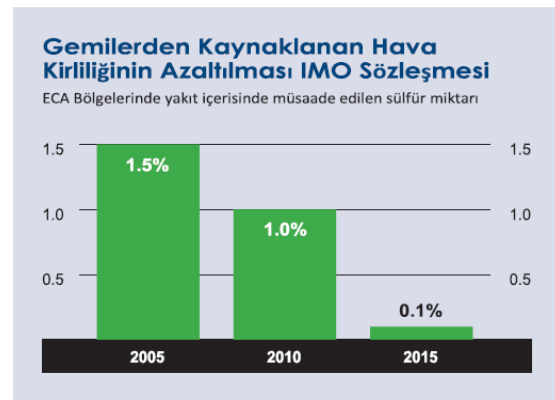
Ulusal mevzuatımız olan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nin 23'üncü maddesinin (b) bendinde yer alan "*Türkiye'nin hükümranlılık bölgesine giren denizlerde; gemilerden çöp, petrol ve petrol türevleri ile bunlarla bulaşık sintine suları, kirli balast suları, slaç, slop, yağ ve benzeri katı ve sıvı atıkların, her türlü kargo artıklarının ve bu denizler üzerindeki hava sahasında seyreden uçakların atıklarının boşaltılması yasaktır*" hükmü uyarınca, Ülkemiz karasularında scrubber yıkama sularının denize boşaltılmasının yasak olduğu Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 06.04.2021 tarihinde belirtilmiştir.

Şekil 6. Küresel Sülfür Üst Sınırı



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

Şekil 7. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

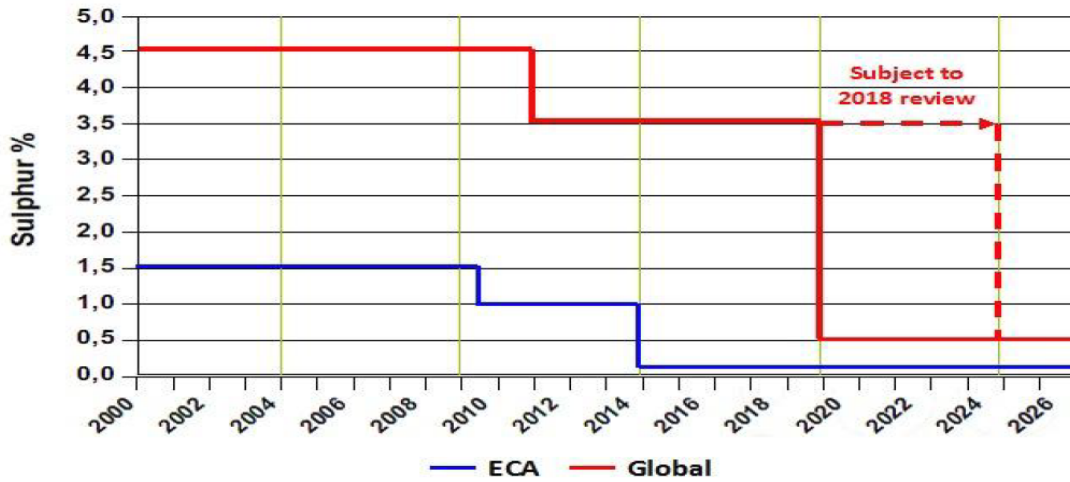
## Emisyon Kontrol Alanları (ECA)

Ülkemizin taraf olduğu MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-VI kapsamında, gemilerin egzoz gazlarının kontrol edilmesi amacı ile bir dizi kural yürürlüğe girmiş olup kükürt oksitler (SO<sub>x</sub>), azot oksitler (NO<sub>x</sub>), ozon inceltici maddeler (ODS), uçucu organik bileşikler (VOC), partikül maddeler (PM) ve sera gazları (GHG) hakkında bazı kurallar ortaya konmuştur.

Emisyon Kontrol Alanları (ECA) ise kükürt oksitler (SO<sub>x</sub>), azot oksitler (NO<sub>x</sub>) için küresel uygulanmakta olan emisyon sınırlarının daha sıkı uygulandığı, 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 (SO<sub>x</sub>) için 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren yakıttaki kükürt içeriği sınırı %0,1 olarak belirlenmiştir. Bu değer zaten AB limanlarında 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren yürürlüktedir.

Şekil 8. ECA ve Küresel Kapsamda Yıllar İtibariyle Yakıttaki Kükürt Limitleri

### Sulfür Oksitler (SO<sub>x</sub>)-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 arasında 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 (SO<sub>x</sub>)
- Kuzey Denizi SECA (SO<sub>x</sub>)
- Kuzey Amerika ECA (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> ve PM)
- Birleşik Devletler Karayip Denizi ECA (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> ve PM)

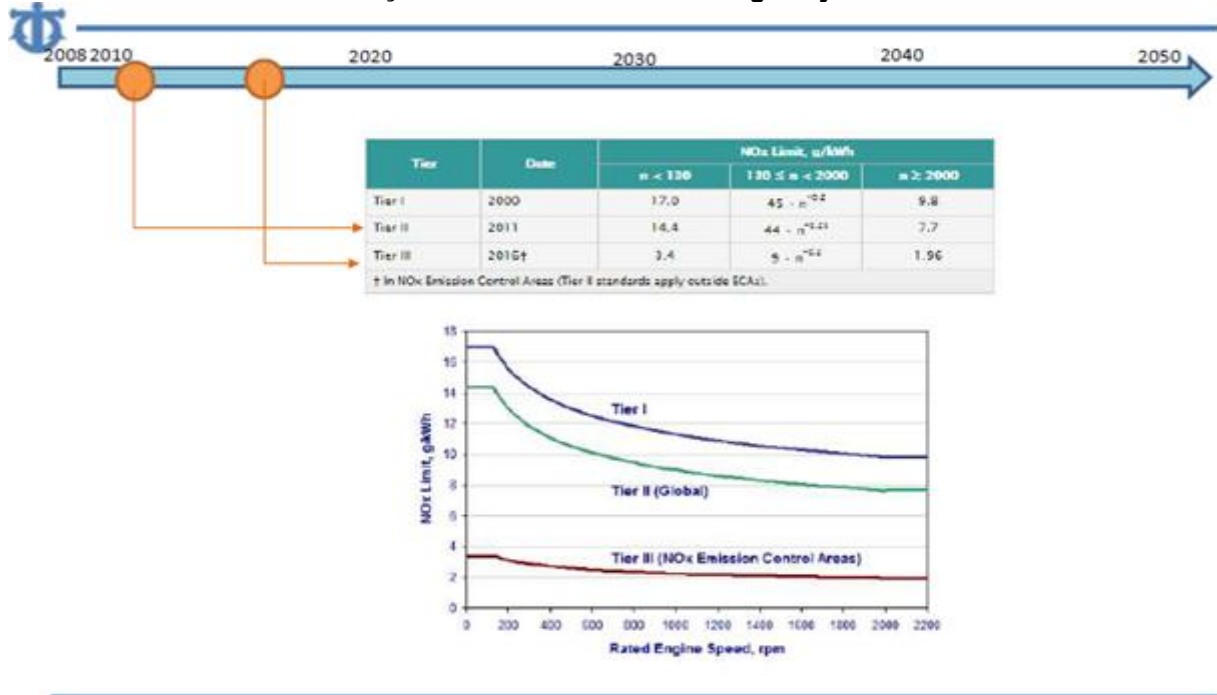
Şekil 9. Emisyon Kontrol Alanları



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

“Azot Oksitler (NO<sub>x</sub>)” 1 Ocak 2000 tarihi 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 NO<sub>x</sub> Teknik Kod'un uygulanması süreci devam etmektedir. Bu çerçevede; Emisyon Kontrol Alanlarında (ECA) yeni gemiler için, 130 kW üzeri gemi makinelerinde, MARPOL Ek-VI Tier III uygulaması ve NO<sub>x</sub> emisyonlarının %75-80 azaltılmasına yönelik çalışmaların takibi sürdürülmektedir. Bununla birlikte, MEPC 70. Oturumunda Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulduğu ve bu bölgelerin, NO<sub>x</sub> Tier III kuralına uygun olarak 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

Şekil 10. Yıllara Göre NO<sub>x</sub> Regülasyonu



Kaynak: MARPOL Ek-VI NO<sub>x</sub> Emisyon Limitleri

**“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 gelmekte olup, Arktik'te (Kuzey Kutbu) bölgesel düzenlemelere izin verecek şekilde gemi atık yönetimi yaklaşımı oluşturulması uygulamaları, Antarktik (Güney Kutbu) Bölgesinde ağır yakıt taşınmasının yasak olduğu (MARPOL Ek-I Bölüm 9 Kural 43) hususları takip edilmektedir.

**“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 hazırlanmaktadır. Ayrıca Ek-V'e ait diğer gelişmeler takip edilmektedir.

**“MARPOL EK-IV”** (Gemilerden Kaynaklanan Pis Su Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar), ülkemizde 14.01.2015 tarihinde yürürlüğe girmiş olması nedeniyle, kurala uyum çalışmaları takip edilmektedir.

**“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 2018 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Çevre denizlerimiz ve Türk Boğazları'nda deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu, ülkemiz canlı kaynaklarının korunması ve zararlı sucül organizmalar ile istilacı türlerin bertaraf edilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nca yapılan çalışmalar izlenmektedir. Sözleşmeye göre Eylül 2024 ayından itibaren tüm gemilerde arıtma sistemlerinin kurularak tamamıyla uygulamaya geçilmesi planlanmaktadır. Uygulama takvimi, Sözleşmede belirtilen D-2 standardına uygunluğun, 8 Eylül 2024 tarihine kadar gemi özelinde zaman içinde aşamalı olarak gerçekleşeceğini belirtmekte olup, 8 Eylül 2019 - 8 Eylül 2024 tarihlerini kapsayan beş yıllık süreç başlamıştır. Yaklaşık 50.000 geminin D-2 Yönetmeliği'ne (Gemide Arıtma Tesisi) uyması ve bu nedenle bir Balast Suyu Yönetim Sistemi (Ballast Water Management System-BWMS) tesis etmesi ve kullanması gerekmektedir. Sözleşme gereği, gemilerin balast arıtma teknolojileri ile donatılacağı, balast kapasitesi ve inşa yıllarının belirleyici olacağı, gemilerin “Balast Suyu Yönetim Planı” ile “Balast Suyu Kayıt Defteri” bulunduracağı, Sözleşmedeki değişikliklerin ve kuralların etkin bir şekilde yürütülebilmesine yönelik tip onayı almış cihazların denemelerinin yapıldığı ayrıca, Sözleşmenin tüm dünyada aynı uygulanması için rehber hazırlandığı bilinmekte ve balast suyu arıtma sistemleri ile ilgili uluslararası ve ulusal mevzuat çalışmaları Odamızca takip edilmektedir. İlgili Bakanlıkların koordinasyonunda yapılan toplantı ve faaliyetler kapsamında “Gemi Balast Suyu Yönetimi” hakkındaki güncel bilgiler ve çalışmalar izlenmektedir.

MEPC 75'te gündeme gelen BWM Sözleşmesi'ne Yönelik Değişiklikler kapsamında, E-1 kuralı sürveyleri, balast suyu yönetim sistemlerinin devreye alma testleri ve Uluslararası Balast Suyu Yönetim Sertifikası (International Ballast Water Management Certificate – IBWMC) ile ilgili MEPC 74'te onaylanan değişikliklerin 1 Haziran 2022 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yapılan değişiklik ile biyolojik süreçlerin düzgün çalıştığının gösterilmesi ve ilgili analizin belirteç niteliğinde olması gerektiği bilinmekte olup konu yakından takip edilmektedir.

## 2872 Sayılı Çevre Kanunu

Deniz kirliliği konusunda; ulusal mevzuatımız olan 2872 Sayılı Çevre Kanunu hükümleri uygulanmaktadır. Bu kanun gereğince kesilen cezalarda ise, verilecek İdari Para Cezasının miktarı, geminin grostonu ile çarpılmak suretiyle belirlenmekte, kirliliğin miktarına ve cinsine bakılmamaktadır. Denizcilikte gelişmiş diğer ülkelerdeki bazı vakalardaki cezaların verilmesinde, meydana gelen kirliliğin miktarı, cinsi, olayda kasıt olup olmadığı, kirletenin temizlemek için ihbarı ve tedbir alması gibi hususlar dikkate alınmaktadır. 2872 Sayılı Çevre Kanunu, 26.04.2006 tarihinde (Revize Kanun No:5491) ve 10 Aralık 2018 tarihinde, Kanununun bazı maddelerine yönelik değişiklikler (Revize Kanun No:7153) Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş ancak yine para cezası miktarının, geminin grostonu ile belirlenmesi uygulanmasından vazgeçilmemiş olsa da Odamız olarak konuya yönelik ilgili Bakanlıklarla çalışmalar sürdürülmektedir.

Diğer yandan, 2872 Sayılı Çevre Kanunu’nun 20’nci maddesinde yer alan para cezası miktarlarına istinaden hazırlanan “2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ” her yıl için Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından düzenlenmektedir.

2872 Sayılı Çevre Kanunu kapsamındaki idari para cezalarının şu ana kadar sahadaki uygulamalarından elde edilen tecrübelere bakıldığında, son yıllarda yeniden değerlendirme oranlarında görülen yıllara sâri artışın yanında kurum, kuruluş ve işletmelere yönelik “üç kat” uygulaması ile Özel Çevre Koruma Bölgelerinde “iki kat” uygulamasıyla da idari para cezalarının son derece yüksek oranlara ulaştığı görülmektedir.

## Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU)

Gemi atıklarının takibi ve yönetimine ilişkin iş/işlemlerin çevrim içi ortamda yürütüldüğü “Gemi Atık Takip Sistemi” ile “Mavi Kart Sistemi”, 01.05.2020 tarihi itibarıyla erişime kapatılarak “Denizcilik Atıkları Uygulaması”na geçilmiş olup Denizcilik Atıkları Uygulaması Hakkındaki Genelge (2020/21) yayınlanarak bürokrasinin azaltılması için bu iki sistem birleştirilmiştir. İşlemlerin çevrim içi ortamda eş zamanlı olarak dijital takibi sağlanmaktadır.

Bahse konu Genelgeyle, gemilerden kaynaklanan atık ya da yük artıklarının, lisanslı bir atık kabul tesisine veya atık alım gemilerine verilmesi ve bertarafa gönderilmesine kadar olan tüm süreç “Denizcilik Atıkları Uygulaması” sayesinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından anlık ve çevrim içi izlenmektedir. Gemi atıklarının denetimi, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından yetki devri yapılmış kurum/kuruluşlarca da aynı uygulama üzerinden eş zamanlı takip edilmekte, gerekli denetimler gerçekleştirilmektedir. *(Atık motor yağı dışında atık üretecek bir donanımı bulunmayan deniz araçları Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU) dışındadır).*

Bu çerçevede, DAU Hakkındaki Genelge Uygulamaları” ile “Küçük Deniz Araçlarından Atık Alımı ve Atık Alım Alt Yapısı” hakkında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’na Odamızca yazılan yazılar ve koordinasyonumuz neticesinde, atıkların toplanması ve yönetimi konularında kısa vadede alınabilecek tedbirlerin görüşülmesi amacıyla Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü Deniz ve Kıyı Yönetimi Dairesi Başkanlığı katılımıyla çevrim içi toplantılar düzenlenmektedir.

## 1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

Odamızın 1984 yılında üyesi olduğu Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), dünya deniz ticaret filosunun %80'inden fazlasını temsil eden ulusal armatör birlikleri mensubu armatörler ve işletmecilere yönelik faaliyetlerde bulunan uluslararası nitelikte bir ticari birliktir.

ICS'in amacı, denizcilik sektörü üzerinde anlaşmaya varılmış, birleşik görüşünü ilgili tüm düzenleyici otoritelere sunmak olup ayrıca denizcilik, denizcilik politikası ve gemi inşaatı, işletme, güvenlik ve yönetim dahil olmak üzere teknik konularda sektörün savunucusu olarak hareket etmek ve sektördeki en iyi uygulamaları geliştirmektir.

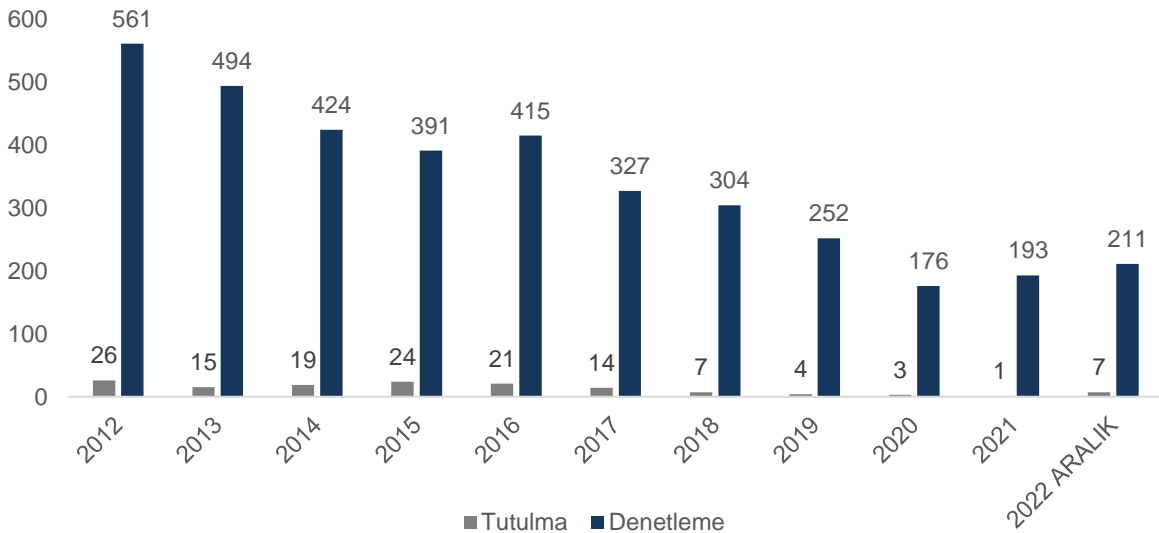
ICS'in yaklaşık 40 ülkeden üyesi bulunmaktadır. Ulusal üye kuruluşlar, armatör topluluğunun tüm sektörlerinden nakliye şirketlerini temsil etmektedir. Söz konusu üye kuruluşlar arasında kuru dökme yük gemileri, petrol tankerleri, kimyasal tankerler, gaz taşıyıcıları, konteyner gemileri, genel kargo gemileri, açık deniz destek gemileri ve yolcu gemileri yer almaktadır.

ICS'te Türkiye 2022-2023 dönemi için C kategorisi Konsey Üyesidir.

## 1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından hazırlanan, 2022/2023 Bayrak Devleti performans tablosunda bayrağımız Beyaz Liste'de bulunmaktadır.

**Grafik 7. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler**



Kaynak: Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

Paris Memorandumu kapsamında 2022 yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik toplam 211 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle Almanya'da 1 Yunanistan'da 1, İtalya'da 4 ve Romanya'da 1 olmak üzere toplamda 7 gemi tutulmuştur.

### 1.3.4. 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 Komutanlığı 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 6. 2021-2022 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri**

Aylar	Düzensiz Göç Olay Sayısı		Düzensiz Göçmen Sayısı		Hayatını Kaybeden Göçmen Sayısı		Yakalanan Organizatör Sayısı	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Ocak	20	77	391	1.929	1	1	5	6
Şubat	26	83	723	2.637		2		49
Mart	43	76	1.251	2.771	3		5	10
Nisan	62	117	2.104	3.243		2	5	17
Mayıs	35	139	862	4.680			6	45
Haziran	61	160	1.651	4.660		1	19	24
Temmuz	62	161	1.736	5.103		1	13	23
Ağustos	84	194	2.444	6.331		3	12	43
Eylül	116	165	3.682	5.710	4	22	11	38
Ekim	113	169	2.670	4.777		6	2	23
Kasım	127	143	3.592	3.666	3	1	18	4
Aralık	99	133	2.570	4.018	4	2	18	10
<b>Toplam</b>	<b>848</b>	<b>1.617</b>	<b>23.676</b>	<b>49.518</b>	<b>15</b>	<b>41</b>	<b>113</b>	<b>293</b>

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:11/1 06650 /ANKARA  
0312 417 50 50/52 (SANTRAL)  
0312 416 48 90 (SANTRAL)  
**E-posta:** [sgk@sg.gov.tr](mailto:sgk@sg.gov.tr)  
Fax: 0312 417 28 45

---

**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 724 çağrıda 14846 kişi kurtarılmıştır. Dışişleri Bakanlığı bünyesinde bulunan Acil Yardım hattınının 30/12/2014 tarihinde Göç İdaresi Genel Müdürlüğüne devri sağlanmıştır.

**Genel Müdürlük**

**Adres:** Çamlıca Mahallesi 122. Sokak No:4 Yenimahalle/ANKARA  
**Tel:** 0312 422 05 00  
**Fax:** 0312 9 09 00-99  
**E-Posta :** [gocidaresi@goc.gov.tr](mailto:gocidaresi@goc.gov.tr)

---

**Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (UNHCR)**

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

**Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği Türkiye Merkez Ofisi:**

Adres: Tiflis Caddesi, 552.Sokak, No:3, Sancak Mahallesi, 06550 Yıldız/ Ankara  
UNHCR Danışma Hattı: 444 48 68  
Web sitesi: [www.unhcr.org/turkey](http://www.unhcr.org/turkey)

**Temsilcilik:**

Adres: Enis Behiç Koryürek Sokak, No:15, Aziziye Mahallesi, Çankaya Ankara,  
Telefon: 90 312 409 7300  
Fax: 90 312 441 2173

E-posta: [turan@unchr.org](mailto:turan@unchr.org)

---

**İMEAK Deniz Ticaret Odası**  
İlgili Personel: Serkan İNAL  
Tel: +90 212 252 01 30 (157)

---

#### **Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO):**

[www.imo.org](http://www.imo.org)  
Tel: +44 (0) 20 7735 7611  
Fax: +44 (0) 20 7735 7611  
E-posta: [info@imo.org](mailto:info@imo.org)  
Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine (RCCs)  
Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminden (GISIS)  
<https://gisis.imo.org> adresinden ulaşılabilir.

---

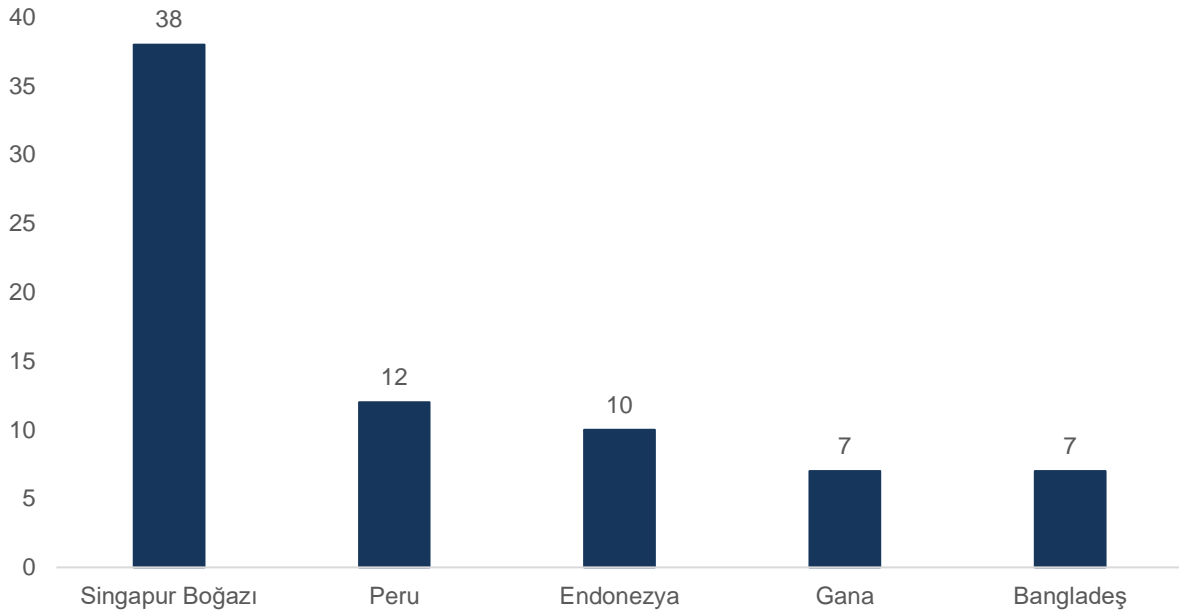
#### **Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi**

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü)  
Tel: +90 312 231 91 05 (24 Saat) + 90 312 232 47 83 (24 Saat)  
Faks: + 90 312 232 08 23 (24 Saat)  
E-posta: [trmrcc@uab.gov.tr](mailto:trmrcc@uab.gov.tr)  
Web sitesi: <https://denizcilik.uab.gov.tr/aakkm>

#### **1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri**

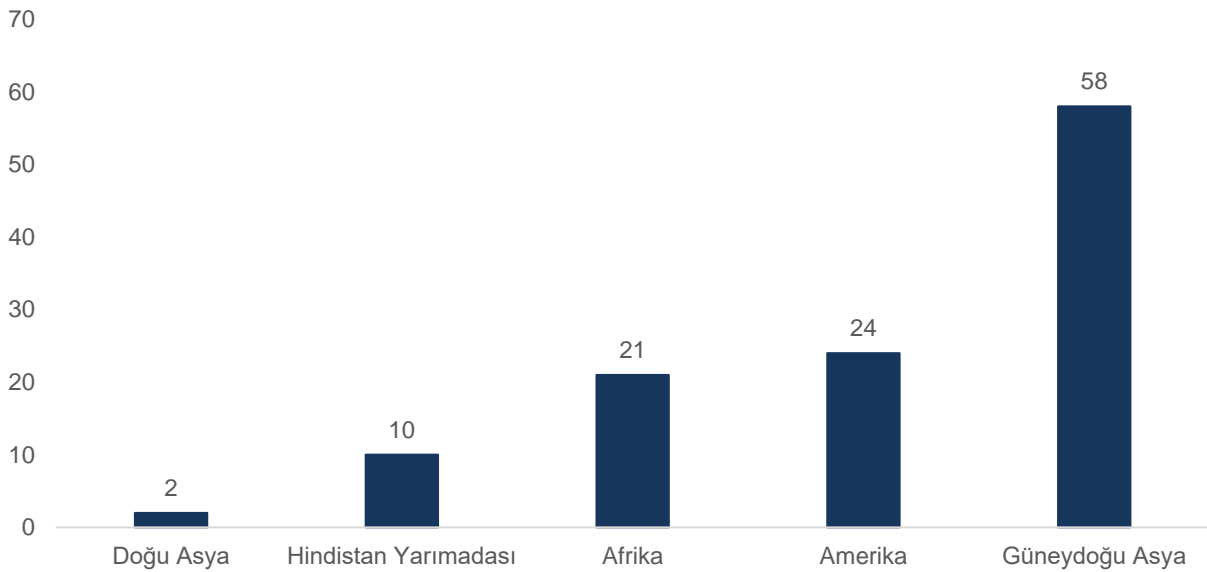
Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2022 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre; Ocak – Aralık 2022 tarihleri arasında rapor edilen 115 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının %64'ü Grafik 8'de gösterilen ülkelerde meydana gelmiştir.

**Grafik 8. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Ünelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları**



Kaynak: International Maritime Bureau- IMB

**Grafik 9. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları**



Kaynak: International Maritime Bureau- IMB

### **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.

Şekil 11. Ocak – Aralık 2022 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

### 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.

#### Güneydoğu Asya ve Hindistan Yarımadası

**Bangladeş:** Deniz haydutlarının genellikle demirdeki gemileri hedef aldıkları, saldırıların çoğunun Chittagong demirleme bölgesinde ve bu bölgeye yaklaşırken meydana geldiği, geçen birkaç yıl içerisinde Bangladeş Hükümeti'nin büyük çabası sonucu saldırılarda yüksek oranda azalma görüldüğü bildirilmektedir.

**Endonezya:** Belawan ve Tanjung Priok/Jakarta demir 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 personeli ile karşılaşmadan kaçtıkları rapor edilmiştir.

Birçok saldırının rapor edilmeden geçirilmiş 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 alınmasını sağlamıştır.

Bunlardan biri olarak bölgede demirleme niyetinde olan gemilere, Endonezya Deniz Polisi'nin devriye gezdiği aşağıda belirtilen demir mevkilerinde demirlemeleri önerilmektedir.

### Önerilen Demir Mevkileri

1. Belawan: 03:55.00K - 098:45.30D
2. Dumai: 01:42.00K - 101:28.00D
3. Nipah: 01:07.30K - 103:37.00D
4. Tanjung Berakit/Bintan: 01:23.30K - 104:42.30D
5. Tanjung Priok: 06:00.30G - 106:54.00D
6. Gresik: 07:09.00G - 112:40.00D
7. Taboneo: 04:41.30G -114:28.00D
8. Adang Bay: 01:40.00G -116:40.00D
9. Muara Berau: 00:17.00G - 117:36.00D
10. Balikpapan: 01:22.00G -116:53.00D

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 Merkezine (International Maritime Bureau – IMB Piracy Reporting Centre) bildirmeleri tavsiye edilmektedir.

### Şekil 12. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Hindistan Yarımadası, Doğu ve Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

01 Ocak – 31 Aralık 2022 tarih aralığında Hindistan Yarımadası'nda 10, Doğu ve Güneydoğu Asya'da 60 deniz haydutluğu vakası gerçekleşmiştir.

**Malaka Boğazı:** Bölgedeki kıyı devletleri tarafından 2005 yılı Temmuz ayından bu yana 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 itibarıyla mevcut olmadığı bildirilmektedir.

**Malezya:** Bandar Penawar, Johor – gemilere demirde saldırılar gerçekleştirilmiştir. Tanjung Pai açıkları – gemilere seyir esnasında saldırı gerçekleştirilmiştir.

Sabah açıkları ve kıyıları – römorkör/barç/ balıkçı teknelerine yapılan saldırılar sonucunda personel kaçırılma vakaları yaşanmaktadır. Bu saldırılar 2018 yılında 2, 2019 yılında Tambisan/Sabah açıklarında 2 ve 2020 yılı Ocak ayında 1 personelin kaçırılması ile sonuçlanmıştır. Yerel idarenin bölgedeki devriye sayısını artırdığı belirtilmektedir. İdare tarafından deniz haydutluğu eylemlerinde bulunan militanların yakalandığı ve etkisiz hale getirildiği, bölgede Malezya ve Filipin yetkilileri tarafından gerçekleştirilen devriyelerle kaçırma/saldırı eylemlerinin durduğu rapor edilmektedir. İMB PRC'den bölgedeki gelişmeleri takip etmektedir. Bölgeden geçiş yapacak olan ticaret gemileri Sabah Denizcilere İlanlar 14/2017 Gemi Raporlarlama Sistemleri bildirimini referans alarak keskin gözcülük yapmaları ve olası risklere karşı önlem almaları tavsiye edilmektedir.

**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 personel fidye için kaçırılmaktadır.

Mart 2017 yılından bu yana deniz haydutları tarafından personelin rehin alınması durmuş, Sabah açıklarında balıkçı gemileri ve römorkörler hedef alınmış, 2018 yılında 2, 2019 yılında 2, 2020 yılında 1 personel kaçırılmıştır.

Batangas/Tabangas – Dikkatli olunmalı, geçmişte bazı saldırı ve soygun olayları gerçekleştirilmiştir.

**Manila:** Dikkatli olunması gerektiği, geçmişte bazı soygun vakalarının rapor edildiği belirtilmektedir.

**Singapur Boğazı:** Aralık 2019'da özellikle geceleri olmak üzere Singapur'daki deniz haydutluğu saldırısında artış olduğu yönünde genel bir uyarı yayımlanmıştır. Birkaç hafta içerisinde 12 vaka kayda geçmiştir. Birçoğunun da rapor edilmediği düşünülmektedir. Bir ya da birkaç grup tarafından bölgeden geçen gemilerin hedef alındığı görülmektedir. Gemilerin deniz haydutluğu saldırılarına karşı gerekli önlemleri almaları ve etkin bir gözetleme yapmaya devam etmeleri tavsiye edilmektedir. Bölgede deniz haydutlarının demirdeki ve seyir halindeki gemilere çıktıklarını ve özellikle de gece saatlerini tercih ettikleri rapor edilmiştir.

**Güney Çin Denizi:** Deniz haydutluğu vakalarının Tioman / Pulau Aur / Anambas / Natuna / Mangkai Adaları/ Subi Besar/ Merundung ve çevresinde büyük ölçüde azaldığı, buna rağmen geçiş yapan gemilerin, özellikle geceleri 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 Endonezya yerel otoritelerince tutuklandığı bilgisi verilmiştir. 2017 yılında Kuantan/Pulau Aur/ Malezya'nın doğu kıyıları'nda 2 tankere saldırı gerçekleştirilmiştir.

**Batı Afrika (Gine Körfezi)- Genel kural olarak:**

- (i) “Gine Körfezini kapsayan Batı Afrika Açıklarında Deniz Haydutluğundan Kaçınma ve Deniz Güvenliğinin Artırılması için En İyi Yönetim Uygulamaları Rehberi – (BMP West Africa) talimatlarına uyulması,
- (ii) Gemi personelinin eldeki tüm imkanlar gözetilerek etkin bir gözcülük yapması. Geminin ETA’sının limana doğrudan yanaşmasına müsaade edecek şekilde ayarlanması ya da kıyıdan 300 deniz mili mesafede beklenmesi gerektiği tavsiye edilmektedir. Kıyıdan 261 deniz mili açıkta deniz haydutluğu hadisesi yaşanmıştır.

**Angola (Luanda):** Soygun vakaları rapor edilmiştir.

**Benin:** Geçmişte meydana gelmiş olan saldırılarda deniz haydutlarının silahlı ve saldırgan oldukları, rapor edilen bazı vakalarda soygun yapmak istedikleri gemilere ateş açtıkları bildirilmektedir. Gemi Kaptanının, deniz haydutları tarafından belirli bir bölgeye yönlendirilerek gemiye ait malzeme veya yükün(yakıt) bir kısmının çalındığı, personelin ise yaralanması ile sonuçlanan hadiselerin meydana geldiği belirtilmektedir.

**Kamerun (Idenao / Douala):** Geçmiş yıllarda bazı kaçırma hadiseleri meydana geldiği mevcut durum itibariyle vakalarda azalma görüldüğü kaydedilmiştir.

**Ekvator Ginesi:** En son deniz haydutluğu hadisesinin Bioka Adası açıklarında gerçekleştiği, biri kaçırma, diğeri ise Bata’nın 87 deniz mili açıkların gemiye ateş açıldığı olaylar rapor edilmiştir.

**Gabon (Gentil Limanı / Owendo demi sahası):** Kıyıdan 70 deniz mili açıkta personel kaçırma hadisesi gerçekleştiği bildirilmiştir.

**Gana (Takoradi):** Takoradi demir sahası ve Accra da deniz haydutluğu olayları rapor edilmiştir.

**Gine (Conakry):** Demir sahalarında soygun vakaları rapor edilmiştir.

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

### Şekil 13. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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, personeli rehin aldıkları rapor edilmektedir. Saldırıların kıyıda yaklaşık 261 deniz mili mesafe içerisinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Meydana gelen vakaların çoğunda deniz haydutlarının gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıkları ve gemiyi yağmaladıkları; yükün, genellikle de yakıtın bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir. Bu vakalarda gemi insanların kaçırıldığı ve yaralandığı rapor edilmiştir.

Genel olarak tüm Nijerya kıyıları ve açığı halen riskli olup, bölgeden geçiş yapan tankerlerdeki personelinin kaçırılması yaralanması ile neticelenen olayların yaşandığı hadiseler mevcuttur.

**Togo (Lome):** Togo kıyıları ve açıklarında demirdeki gemilerin saldırıya uğradıkları ile ilgili raporlar verilmektedir.

**Kongo:** Pointe Noire / Off Point – Temkinli olunması gerektiği ifade edilmektedir.

**Sao Tome & Principe:** Son zamanlarda herhangi bir hadise rapor edilmemiştir. Geçmişte gemilere saldırı, kaçırma ve mürettebatın rehin alınması hadiseleri yaşanmıştır. Yaşanan deniz haydutluğu olaylarındaki azalmaya rağmen gemilerin tedbirli olması ve olası deniz haydutluğu vakalarına karşı önlemleri kararlılıkla sürdürmesi gerektiği tavsiye edilerek bölgenin balıkçı gemileri ve ticari gemiler için halen yüksek riskli olduğu bildirilmektedir.



**Aden Körfezi / Kızıl Deniz/ Somali / Arap Denizi / Hint Okyanusu:** Yakın zamanda herhangi bir deniz haydutluğu olayı yaşanmamıştır.

Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor 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 Maldivler'de saldırılar düzenlenmiştir.

Somalili 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 kaptanları ve sahiplerinin BMP5 Kitapçığında da belirtildiği üzere, yüksek riskli bölgelerden geçiş yapmadan önce gerekli prosedürleri takip etmelerinin, 24 saat gözcülük ile radar izlemesi gerçekleştirilmesinin 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.

**Yemen açıkları ve kıyılarından, Aden Körfezi'nden geçiş yapacak gemiler:** Yemen'deki sivil savaş nedeniyle bölgede deniz haydutluğu kaynaklı olmayan güvenlik riski mevcuttur.

**Hürmüz Boğazı, Umman Körfezi ve İran açıklarından geçiş yapacak gemiler:** 2021 yılında deniz haydutluğu kaynaklı olmayan tankerlerde patlamaya neden olan vakalar ve gemilere izinsiz giriş hadiseleri meydana gelmiştir.

## Şekil 14. Ocak – Aralık 2022 Tarih Aralığında Güney Amerika'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

### Güney ve Orta Amerika ve Karayipler

**Brezilya:** Macapa – vakaların artış gösterdiği, temkinli olunması gerektiği ifade edilmektedir.

**Ekvator:** Guayaquil demir sahası / Kılavuz Kaptan ile nehir geçişi esnasından silahlı soyguncuların ateş açtığı bildirilmektedir.

**Haiti** Port Au Prince: Deniz haydutluğu vakalarında azalma görülmektedir. Halihazırda olası hadiselerle karşı uyanık kalınarak vardiya düzenlemesine devam edilmesi tavsiye edilmektedir.

**Meksika:** Puerto Dos Bocas: Hadiselerde azalma görülmesine rağmen geçmişte silahlı deniz haydutlarının bölgedeki faaliyetleri rapor edilmiştir.

**Peru:** Callao – Deniz Haydutluğu vakalarının devam ettiği, deniz haydutluğu saldırılarına karşı uyanık olunması ve tedbir alınması gerektiği belirtilmektedir.

**Venezuela** (Puerto La Cruz / Puerto Jose): Halihazırda hadiselerin durmasının yanı sıra geçmişte soygun vakalarının meydana geldiği, özellikle demirdeki gemilerin deniz haydutluğu saldırılarına karşı tedbirlerini almış olmaları gerektiği bildirilmektedir.

## Doğu Avrupa / Ukrayna

Ukrayna ve Rusya savaşı sebebiyle Karadeniz de deniz mayınları rapor edildiği ve Ukrayna kıyılarından neta bulunulması gerektiği bildirilmektedir.

### 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 olunabilmektedir.

**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](mailto:imbsecurity@icc-ccs.org)

WhatsApp ya da Telegram +601126593057

### Karadeniz Tahıl Girişimi

22 Temmuz 2022'de İstanbul'da imzalanan Karadeniz Tahıl Girişimi neticesinde İstanbul'da Müşterek Koordinasyon Merkezi (MKM), 27 Temmuz 2022'de kurulmuştur.

Ukrayna Limanlarından Tahıl ve Gıda Maddelerinin Güvenli Taşınmasına İlişkin olarak Karadeniz Tahıl Girişimi çalışmaları neticesinde kurulan tahıl koridorunda ülkemiz önemli bir rol üstlenmiştir. Söz konusu Girişim, belirlenmiş Ukrayna limanlarından tahıl ve amonyak dahil ilgili gıda maddeleri ve gübrelerin ihracatı için güvenli seyrüseferin kolaylaştırılmasına izin vermektedir.

Bu Girişimin Tarafları, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri tarafından önerildiği üzere Türkiye Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu ve Ukrayna'dır.

Girişimin amacı, Odesa, Chernomorsk ve Yuzhny Limanlarından ("Ukrayna limanları") tahıl ve amonyak dahil ilgili gıda maddeleri ve gübrelerin ihracatı için güvenli seyrüseferi kolaylaştırmaktır.

Taraflar, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterinin bu girişimin müzakerelerini güvence altına almadaki rolünü kabul etmiştir.

İstanbul'da Birleşmiş Milletler himayesinde Taraflar ve Birleşmiş Milletler temsilcilerini içeren bir Müşterek Koordinasyon Merkezi (MKM) kurulmuştur. MKM bu Girişimin genel

gözetimini ve koordinasyonunu yürütmektedir. Her bir Taraf ve Birleşmiş Milletler, MKM'de bir üst düzey yetkili ve kararlaştırılan gerekli sayıda personel tarafından temsil edilmektedir.

Ticaret gemileri, liman yetkilileriyle yakın temas halinde olduktan sonra, ayrıntıları doğrulanarak ve yükleme limanları teyit edilerek önceden MKM'ne kaydedilmekte ve gemiler, geçişleri süresince teknik olarak izlenmektedir. Gemiler, tüm Taraflarca mutabık kalınan deniz insani koridorundan ilerlemekte ve MKM, güvenli limanların ve tıbbi yardım seçeneklerinin belirlenmesi de dahil olmak üzere ayrıntılı bir operasyon ve iletişim planı yürütmektedir.

Herhangi bir provokasyon ve olayı önlemek için, deniz insani yardım koridorundan geçen gemilerin hareketleri Taraflarca uzaktan izlenmektedir. MKM'in izni olmadan ve tüm Taraflarla istişare edildikten sonra hiçbir askeri gemi, uçak, insansız hava aracı (İHA) deniz insani koridoruna MKM tarafından kararlaştırılan bir mesafeden daha fazla yaklaşmamaktadır.

18 Mart 2022 tarihli Birleşmiş Milletler basın duyurusu ile ilk olarak 22 Temmuz 2022'de İstanbul'da imzalanan Karadeniz Tahıl Girişimi'nin tekrar uzatıldığı ifade edilmiştir. İlk iki dönemde, yaklaşık 25 milyon ton tahıl ve gıda maddesi 45 ülkeye taşınarak küresel gıda fiyatlarının düşmesine ve piyasaların istikrar kazanmasına yardımcı olmuştur. Girişim, 19 Mart 2023'te tüm taraflarca tekrar uzatılmıştır.

Müşterek Koordinasyon Merkezi, gemilerin, insani yardım koridoru aracılığıyla Ukrayna'dan tahıl, diğer gıda maddeleri ve amonyak dahil gübreleri güvenli bir şekilde ihraç etmesine izin vermek için Karadeniz Tahıl Girişimi'nin uygulanmasını kolaylaştırmaktadır.

Karadeniz Tahıl Girişimi, Rus gıda ürünleri ve gübrelerinin dünya pazarlarına tanıtılmasına ilişkin Mutabakat Zaptı ile özellikle gelişmekte olan ülkeler için küresel gıda güvenliği açısından kritik önem taşımaktadır.

Girişim sayesinde, önemli hacimlerde ticari tahıl ihracatının Karadeniz'deki üç önemli Ukrayna limanından (Odesa, Chornomorsk, Yuzhny/Pivdennyi) dünya pazarlarına taşındığını görülmüştür.

İlk iki dönem boyunca, 25 milyon metrik tondan fazla tahıl ve gıda maddesi, 1.600'den fazla yolculukla 45 ülkeye taşınmış ve küresel gıda fiyatlarının düşmesine ve piyasaların istikrar kazanmasına yardımcı olmuştur. İlk iki dönem boyunca Dünya Gıda Programı, Afganistan, Afrika ve Yemen'deki insani yardım operasyonlarını doğrudan desteklemek için 481.000 mt'un üzerinde buğday sevk edilmiştir.

Tahıl Koridoru vasıtasıyla yapılan taşımalardaki tahılın %45'i gelişmiş, %49'u gelişmekte olan ve %6'sı ise az gelişmiş ülkelere ulaştırılmıştır. İstatistiklerden de görüldüğü üzere gelişmekte olan ülkeler taşınan tahıl üzerindeki en fazla paya sahiptir.

Koridorda taşınan tahılın %77'sini buğday ve mısır, Geri kalanını ise ayçiçeği, arpa gibi tahılların yanı sıra Ayçiçek yağı oluşturmaktadır. 18 Mart 2023 tarihinde taraflarca yapılan müzakereler neticesinde anlaşmanın uzatılmasında mutabık kalınmıştır.





TÜRKİYE EKONOMİSİ VE  
TÜRKİYE  
DENİZCİLİĞİNDEKİ  
GELİŞMELER



# TÜRKİYE EKONOMİSİ







## 2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

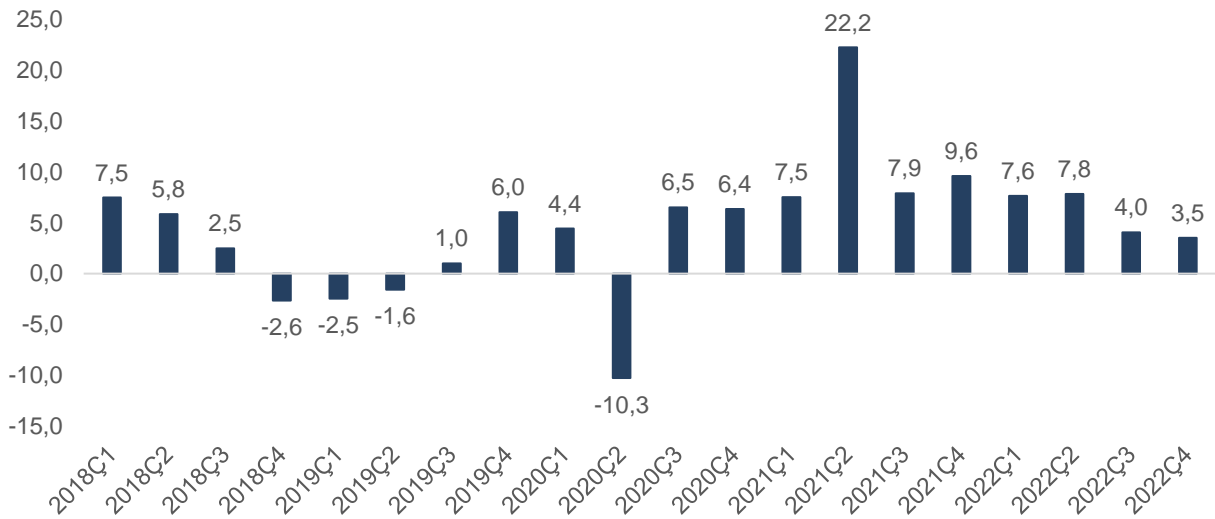
### 2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ

Küresel ekonominin %3,1 daraldığı 2020 yılında Türkiye ekonomisi %1,8 büyüme gerçekleştirdi. Kredi genişlemesi ile iç talebi canlandırıcı politikalar 2020 yılında büyümeye destek verdi. Tüm dünyada 2021 yılında hem baz hem de para ve maliye politikalarının etkisiyle küresel ekonomi %6,2 büyüme gerçekleştirdi. Türkiye ekonomisinin büyüme oranı da 2021 yılında %11,4 seviyesine ulaştı. Bu büyümede ana faktör sanayi üretimi ve ihracat oldu. Pandemi döneminde AB gibi yüksek standartta ürün talep eden bir piyasanın talebini olağanüstü bir çabayla karşılayan Türk iş dünyası başta sanayi olmak üzere birçok sektörün katkısıyla büyüme oranını %11,4 taşıdı.

2022 yılına gevşek para politikası ile giren ekonomimiz, Türk Lirası'nın değer kaybı ve ihracatın katkısıyla yılın ilk yarısında %7,60 büyüme gösterdi. Bununla birlikte, yılın ikinci yarısında enflasyonla mücadele çerçevesinde TL'nin değer kaybını sınırlama politikaları ihracatta rekabet gücünü azaltmaya başladı. Rusya- Ukrayna savaşının arkasından başta Avrupa olmak üzere yavaşlayan küresel ekonomi ihracat düşüşünün diğer önemli bir nedeni oldu. 2022 yılının ikinci yarısından sonra büyümenin kompozisyonunda değişim ortaya çıktı. İç talep dış talebin yerini almaya başladı. Düşük faiz ortamında kredi destekleri ve özellikle ücret ayarlamaları ile artan iç talep, yılın kalanında %3,5 civarında bir büyümeyi olanaklı kıldı. Bu çerçevede, Türkiye ekonomisi 2022 yılını %5,6 büyüme oranı ile tamamladı 2023 yılının ilk çeyreğinde de büyüme %4 olarak gerçekleşti.

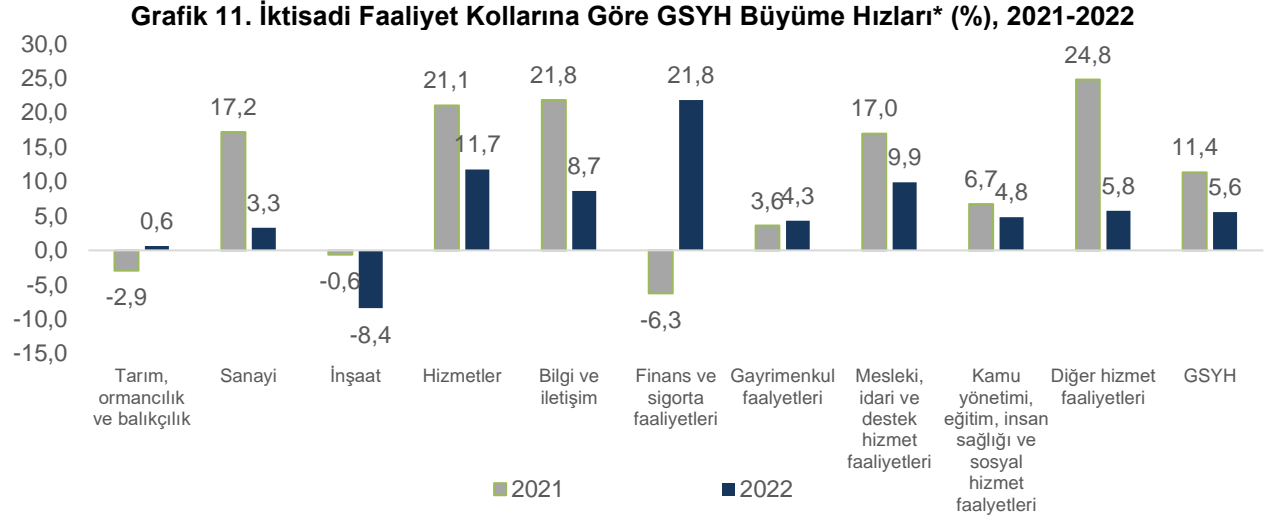
2022 yılının ikinci yarısından sonra tüketim harcamalarının öne çıkması kadar hizmet sektörlerindeki hareketlilik de büyümeye destek verdi. İç ve dış turizm bu çerçevede öne çıkan sektörlerden birisi oldu. Tüm dünyada da pandemi sonrası hizmet sektörlerinin pozitif olarak ayrıştığını, ötelenen talebin hızla devreye girdiğini görüyoruz. Benzer bir eğilim ülkemizde de yaşanıyor.

**Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2018Ç1-2022Ç4**



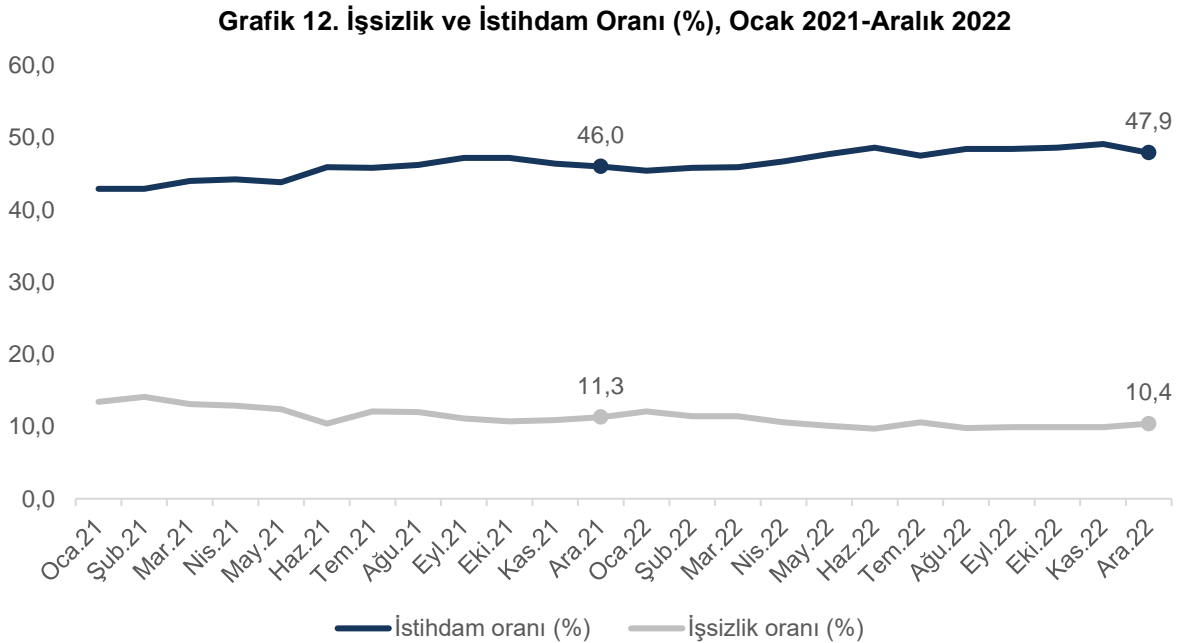
Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK

GSYH'yı oluşturan faaliyetler incelendiğinde; 2022 yılında bir önceki yıla göre toplam katma değer %21,8 ile en fazla finans ve sigorta faaliyetleri sektöründe artmıştır. 2022 yılında daralan tek sektör, %8,4 ile inşaat sektörü olmuştur. 2021 yılında %17,2 büyüyen sanayi sektörü, 2022 yılında %3,3 büyümüştür. 2021 yılında pandemiden sonra toparlanarak %21,1 büyüme yakalayan hizmetler sektörü, 2022 yılında ivme kaybederek %11,7 büyümüştür.



Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK  
\*Zincirlenmiş hacim endeksi olarak

Gerek büyümeyi destekleyen politikalar gerek istihdamı korumayı amaçlayan önlemlerin etkisiyle pandemi döneminde artan işsizlik tekrar %10'lar seviyesine düşmüş ve o civarda seyretmeye devam etmektedir. 2021 yılında Covid-19 salgını kısıtlamalarının kaldırılması ve ekonomik aktivitenin canlanması ile birlikte işgücü piyasasında güçlü bir toparlanma görülmüştür. 2022 yılında işgücü piyasasındaki toparlanma devam etmiş, işsizlik oranı %10,4 seviyesine gerilemiştir. 2022 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına kıyasla işsiz sayısı 112 bin kişi azalmıştır.



Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri - TÜİK

2022 yılı Aralık ayına bakıldığında istihdam edilenlerin sayısı, 2021 yılı Aralık ayına göre artarak 31 milyon 173 bin kişi olmuştur. İstihdam oranı ise 1,9 puan artarak %47,9 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde işgücüne katılma oranında da artış görülmüştür.

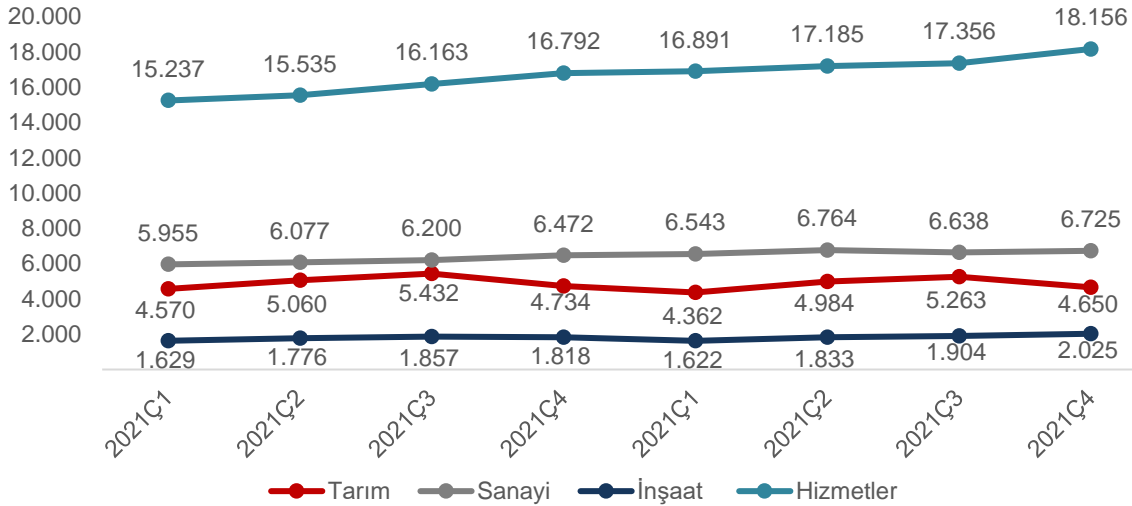
**Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), Aralık 2021- Aralık 2022**

	Aralık 2021	Aralık 2022	Fark
Nüfus	64.173	65.102	929
İşgücü	33.298	34.811	1.513
İstihdam	29.550	31.173	1.623
İşsiz	3.749	3.637	-112
İşgücüne dahil olmayanlar	30.875	30.292	-583
İşgücüne katılma oranı (%)	51,9	53,5	1,6
İstihdam oranı (%)	46	47,9	1,9
İşsizlik oranı (%)	11,3	10,4	-0,9

Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2022 yılı son çeyreğinde istihdam edilen 31 milyon 556 bin kişinin, %14,7'si tarım, %21,3'ü sanayi, %6,4'ü inşaat, %57,5'i ise hizmet sektöründe bulunmaktadır. 2022 yılı son çeyreğinde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla istihdam edilen kişi sayısı tarım hariç tüm sektörlerde artarken, en fazla artış hizmet sektöründe olmuştur.

**Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2021 1.Çeyrek – 2022 4.Çeyrek**



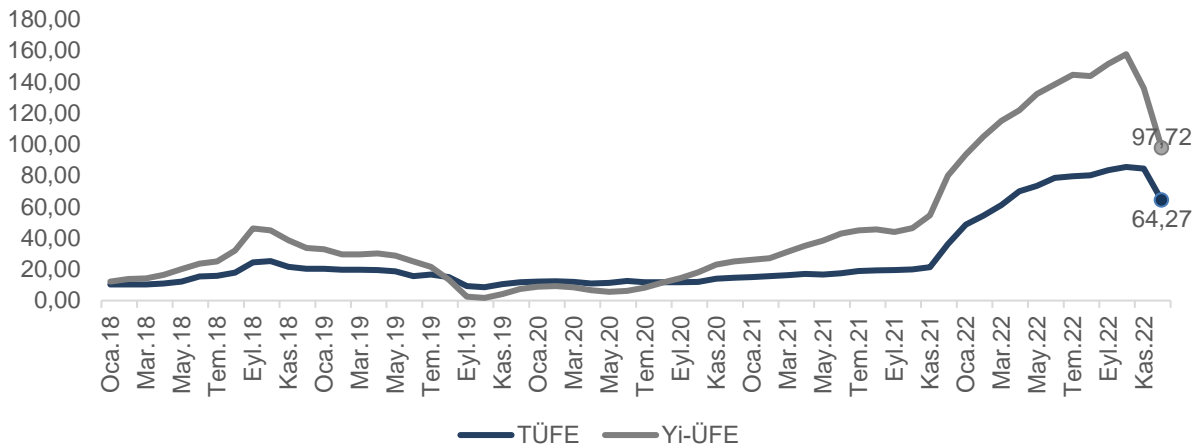
Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

Büyüme ve istihdam tarafında küresel ekonomiden pozitif olarak ayrılan Türkiye ekonomisi, enflasyon tarafında ise hedeflerden oldukça uzak bir noktada seyretmektedir. Tüm dünyada pandemi sonrası enflasyonda bir artış izledik. Özellikle Rusya-Ukrayna Savaşının arkasından bu artış daha da ivmelendi. Türkiye ekonomisinde de enflasyon gerek küresel dinamiklerle gerek içeride çok hızlı yükseliş gösteren kurların etkisiyle 2021 yılında % 36 civarına, 2022 yılında da % 65 seviyelerine çıkmıştır. Merkez Bankası'nın liralasma stratejisi çerçevesinde hem döviz kurlarını yönetmeye çalışması hem de TL likiditesini kısması baz etkileri ile birleşince enflasyonda 2023 yılının başından itibaren düşüş izlenmektedir. Rakamlar yine de % 5 TÜFE hedefinin oldukça üzerinde seyretmeye devam etmektedir.

2021 yılında emtia fiyatlarındaki yüksek seyir, küresel tedarik zincirinde yaşanan aksaklıklar, artan taşımacılık ücretleri ve kur geçişkenliği TÜFE yıllık artış hızını ivmelendirmiş, yılın son çeyreğinde kurda yaşanan önemli artışlar TL'nin değer kaybını artırmıştır. Böylece, 2021 yılı Aralık ayında TÜFE yıllık artış hızı %36,08 olmuştur. 2022 yılında da TÜFE'nin artış hızı ivme kazanmaya devam etmiştir. Ekim 2022'de yıllık TÜFE artışı %85,51 olarak gerçekleşerek rekor seviyeye ulaşmıştır. Aralık 2022'de ise baz etkisiyle TÜFE'nin yıllık artış hızında yavaşlama görülmüş, Aralık ayı yıllık TÜFE artışı %64,27 olmuştur.

2021 yılında emtia fiyatlarındaki yükseklik ve TL'deki değer kaybının artması Yurtiçi üretici fiyat endeksinin (Yİ – ÜFE) artış hızını yükseltmiş ve Aralık 2021'de Yi-ÜFE artış hızı %79,89 seviyesinde gerçekleşmiştir. 2022 yılında ise küresel ekonomideki belirsizliklerin de yansımalarıyla Yi-ÜFE artış hızı daha da ivme kazanmıştır. Ekim 2022'de yıllık Yi-ÜFE artışı %157,69 oranında gerçekleşerek rekor seviyeye ulaşmıştır. Aralık 2022'de ise baz etkisiyle Yi-ÜFE'nin yıllık artış hızında yavaşlama görülmüş ve %97,72 olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 14. Yıllık Yi-ÜFE ve TÜFE değişimi, %



Kaynak: Enflasyon ve Fiyat İstatistikleri- TÜİK

Dış ticaret verilerine baktığımızda, özellikle 2021 yılında ihracatın güçlü artışı dış ticaret açığını ve genel anlamda cari işlemler açığını önemli oranda aşağı çekmiştir. %11,4 büyüdüğümüz 2021 yılında 32 milyar ABD dolarından, 7,3 milyar ABD dolarına gerileyen cari işlemler açığı, ekonominin performansı açısından oldukça başarılı bir büyüme-cari açık kombinasyonuna işaret etmektedir. Bununla birlikte, yukarıda bahsettiğimiz nedenlerle ihracatta yaşanan ivme kaybı, iç talebin artışı ile birle

şince 2022 yılında cari işlemler açığı 48,4 milyar ABD dolarına yükselmiştir. 2023 yılının ilk yarısında cari işlemler açığı artma eğilimindedir.

2022 yılında Rusya-Ukrayna savaşı ve küresel düzeyde sıkı para politikası uygulamalarının etkisiyle küresel ekonomik aktivite ve küresel ticaret zayıflamıştır. İhracat, 2022 yılında bir önceki yıla kıyasla %12,9 oranında artarak 254,2 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde ithalat %34 oranında artarak 363,7 milyar ABD doları seviyesinde gerçekleşmiştir. İthalattaki artışın fazla olmasında iç talep ve emtia fiyatları etkili olmuştur. Böylece, 2021 yılında %83 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2022 yılında %69,9 olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2013-2022**

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış ticaret dengesi (Değer) (bin \$)	Dış ticaret hacmi (Değer)(bin \$)	İhracatın ithalatı karşılama oranı (%)
	Değer (bin \$)	Değişim (%)	Değer (bin \$)	Değişim (%)			
2013	161.480.915		260.822.803		-99.341.888	422.303.718	61,9
2014	166.504.862	3,1	251.142.429	-3,7	-84.637.567	417.647.291	66,3
2015	150.982.114	-9,3	213.619.211	-14,9	-62.637.098	364.601.325	70,7
2016	149.246.999	-1,1	202.189.242	-5,4	-52.942.243	351.436.241	73,8
2017	164.494.619	10,2	238.715.128	18,1	-74.220.509	403.209.747	68,9
2018	177.168.756	7,7	231.152.483	-3,2	-53.983.726	408.321.239	76,6
2019	180.832.722	2,1	210.345.203	-9,0	-29.512.481	391.177.924	86,0
2020	169.637.755	-6,2	219.516.807	4,4	-49.879.052	389.154.562	77,3
2021	225.214.458	32,8	271.425.553	23,6	-46.211.095	496.640.011	83,0
2022	254.201.009	12,9	363.708.915	34,0	-109.507.906	617.909.924	69,9

Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri- TÜİK



# TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ







## 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 da yaş ortalamaları incelenmiştir. Sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2022 itibarıyla toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibarıyla sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 495 adet geminin 276 adedi ithal, 219 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 5,2 milyon, inşa gemilerin ise 1,3 milyondur.

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 495 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; %20'sini Kuru Yük gemileri, %13,7'sini Kimyevi Madde Tankerleri, %10,1'ini Konteyner gemileri, %8,3'ünü Deniz Araçları ve %7,9'unu Dökme Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise filonun sayısal olarak ancak %40'tır.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu 6,5 milyon DWT ve 5,6 milyon GT'dir. 6,5 milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %27,4'ünü Dökme Yük gemileri, %20'sini Petrol tankerleri, %16,7'sini Konteyner gemileri, %13,4'ünü Kimyevi Madde Tankerleri ve %8,7'sini Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise %13,8'dir.

Tablo (10)'daki veriler dikkate alındığında, 495 adet gemiden %13,1'i (65 gemi) MGS'ye, %86,9'u (430 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun DWT olarak %5,6'sı MGS'ye, %94,4'ü TUGS'a, GT olarak ise %7,9'u MGS'ye, %92,1'i TUGS'a kayıtlıdır.

MGS'ye kayıtlı toplam 362.595 DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %37'sini Konteyner gemileri, %25,8'ini LNG Tankeri, %10,8'ini Kuru Yük gemileri, %7,9'unu Kimyevi Madde Tankerleri ve %5,5'ini Hizmet gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise MGS'nin %13'üdür.

TUGS'a kayıtlı toplam 6,2 milyon DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %28,8'sini Dökme Yük gemileri, %21'ini Petrol Tankerleri, %15,5'ini Konteyner gemileri, %13,7'sini Kimyevi Madde Tankerleri ve %8,5'ini Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un %12,5'idir.

**Tablo 9. 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 Gemisi	29	70	99	20,0	207.715	357.130	564.845	8,7	142.389	230.608	372.997	6,6
Dökme Yük Gemisi	36	3	39	7,9	1.673.659	119.368	1.793.027	27,4	961.732	73.531	1.035.263	18,4
Konteyner	37	13	50	10,1	870.390	218.521	1.088.911	16,7	697.483	171.185	868.668	15,4
Kuru Yük-Konteyner	4	2	6	1,2	21.447	13.392	34.839	0,5	25.925	8.663	34.588	0,6
Kimyevi Madde Tankeri	39	29	68	13,7	658.193	216.556	874.749	13,4	422.570	144.583	567.153	10,1
LPG Tankeri	5	0	5	1,0	27.804	0	27.804	0,4	25.574	0	25.574	0,5
LNG Tankeri	2	0	2	0,4	187.228	0	187.228	2,9	218.696	0	218.696	3,9
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	6.600	54.850	61.450	0,9	5.311	43.630	48.941	0,9
Ro-Ro Gemisi	19	1	20	4,0	233.950	17.183	251.133	3,9	579.063	60.465	639.528	11,3
Ro-Ro Ferry-Yolcu	8	12	20	4,0	27.419	701	28.120	0,4	43.404	27.779	71.183	1,3
Feribot	1	27	28	5,8	0	23.014	23.014	0,4	1.815	35.438	37.253	0,6
Tren Ferisi	0	5	5	1,0	0	2.960	2.960	0,0	0	7.916	7.916	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	8	4	12	2,5	4.078	1.700	5.778	0,1	33.411	28.578	61.989	1,1
Balıkçı Gemileri	2	2	4	0,8	3.876	0	3.876	0,1	3.591	13.372	16.963	0,3
Bilimsel Araştırma Gemisi	3	1	4	0,8	2.690	0	2.690	0,0	10.061	4.789	14.850	0,3
Şehir Hatları	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.043	0	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	4	4	0,8	0	1.264	1.264	0,0	0	4.874	4.874	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	25	12	37	7,5	46.958	4.200	51.158	0,8	203.631	29.274	232.905	4,1
Petrol Tankeri	12	12	24	4,8	1.113.614	190.478	1.304.092	20,0	604.090	101.446	705.536	12,5
Tren Ferry/Ro-Ro	1	0	1	0,2	6.266	0	6.266	0,1	15.195	0	15.195	0,3
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	16	3	19	3,8	95.602	41.021	136.623	2,1	146.163	56.075	202.238	3,5
Deniz Araçları	25	16	41	8,3	42.002	32.331	74.333	1,1	292.141	155.277	447.418	7,9
Özel Amaçlı Gemiler	1	0	1	0,2	5.552	0	5.552	0,1	10.763	0	10.763	0,2
<b>Genel Toplam</b>	<b>276</b>	<b>219</b>	<b>495</b>	<b>100</b>	<b>5.235.043</b>	<b>1.294.669</b>	<b>6.529.712</b>	<b>100</b>	<b>4.445.616</b>	<b>1.197.483</b>	<b>5.643.099</b>	<b>100</b>

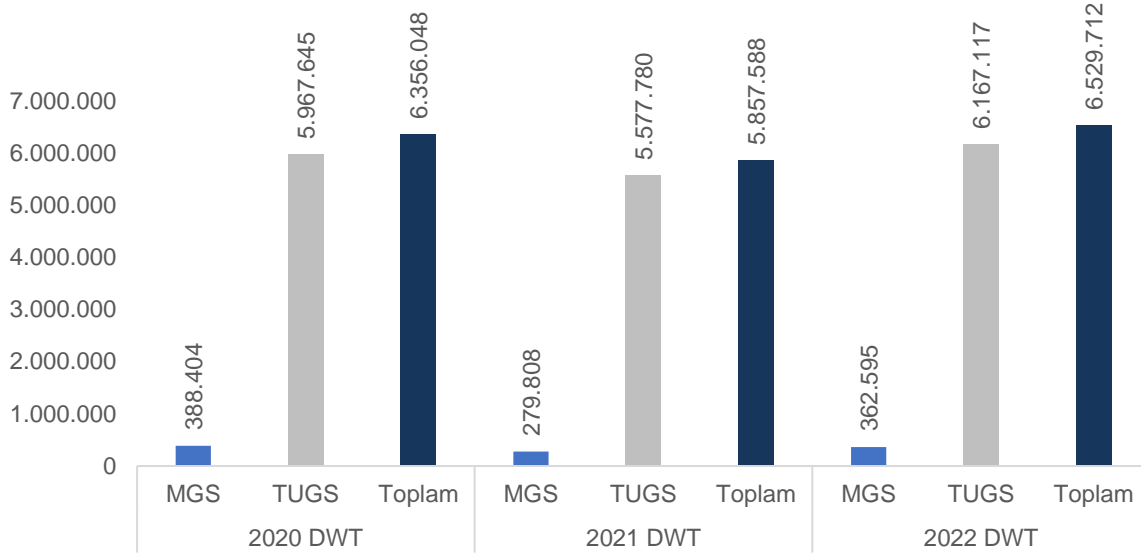
Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Tablo 10. 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 Gemisi	7	92	99	20,0	39.246	525.599	564.845	8,7	26.277	346.720	372.997	6,6
Dökme Yük Gemisi	1	38	39	7,9	18640	1.774.387	1.793.027	27,4	11.529	1.023.734	1.035.263	18,4
Konteyner	4	46	50	10,1	134264	954.647	1.088.911	16,7	105.777	762.891	868.668	15,4
Kuru Yük-Konteyner	0	6	6	1,2	0	34.839	34.839	0,5	0	34.588	34.588	0,6
Kimyevi Madde Tankeri	5	63	68	13,7	28.743	846.006	874.749	13,4	19.312	547.841	567.153	10,1
LPG Tankeri	0	5	5	1,0	0	27.804	27.804	0,4	0	25.574	25.574	0,5
LNG Tankeri	1	1	2	0,4	93.715	93.513	187.228	2,9	109.777	108.919	218.696	3,9
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,8	0	61.450	61.450	0,9	0	48.941	48.941	0,9
Ro-Ro Gemisi	1	19	20	4,0	1.500	249.633	251.133	3,9	19.638	619.890	1.565	11,3
Ro-Ro Ferry-Yolcu	2	18	20	4,0	0	28120	28120	0,4	10.681	60.502	639.528	1,3
Feribot	1	27	28	5,8	2314	20.700	23.014	0,4	1.596	35.658	37.253	0,6
Tren Ferisi	5	0	5	1,0	2960	0	2.960	0,0	7.916	0	7.916	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	10	12	2,5	3.240	2.538	5.778	0,1	15.284	46.705	61.989	1,1
Balıkçı Gemileri	1	3	4	0,8	0	3.876	3.876	0,1	1.474	15.489	16.963	0,3
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	4	4	0,8	0	2.690	2.690	0,0	0	14.850	14.850	0,3
Şehir Hatları	0	1	1	0,2	0	0	0	0,0	0	1.043	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	4	4	0,8	0	1.264	1.264	0,0	0	4.874	4.874	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	71.183	0,0
Hizmet Gemileri	14	23	37	7,5	19774	31.384	51.158	0,8	59.495	173.410	232.905	4,1
Petrol Tankeri	3	21	24	4,8	10.868	1.293.224	1.304.092	20,0	5.940	699.596	705.536	12,5
Tren Ferry/Ro-Ro	0	1	1	0,2	0	6.266	6.266	0,1	0	15.195	15.195	0,3
Açık Deniz Faaliyeti	0	19	19	3,8	0	136.623	136.623	2,1	0	202.238	202.238	3,5
Deniz Araçları	17	24	41	8,3	7.331	67.002	74.333	1,1	49.098	398.320	447.418	7,9
Özel Amaçlı Gemiler	0	1	1	0,2	0	5.552	5.552	0,1		10.763	10.763	0,2
<b>Genel Toplam</b>	<b>65</b>	<b>430</b>	<b>495</b>	<b>100</b>	<b>362.595</b>	<b>6.167.117</b>	<b>6.529.712</b>	<b>100</b>	<b>445.358</b>	<b>5.197.741</b>	<b>5.643.099</b>	<b>100</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Grafik 15. 2020-2021-2022 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi**



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Tablo 11. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)**

Gemi Tipleri	2020 DWT			2021 DWT			2022 DWT			2021-2022 Yılları Değişim (%)
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	
Kuru Yük Gemisi	42.007	664.523	706.530	41.441	562.526	603.967	39.246	525.599	564.845	-6,5
Dökme Yük Gemisi	116.655	1.792.514	1.909.169	18.640	1.518.458	1.537.098	18.640	1.774.387	1.793.027	16,7
Konteyner	156.278	858.308	1.014.586	134.264	901.180	1.035.444	134.264	954.647	1.088.911	5,2
Kuru Yük-Konteyner	2.356	55.631	57.987	2.356	36.776	39.132	0	34.839	34.839	-11,0
Kimyevi Madde Tankeri	9.497	620.584	630.081	22.621	643.138	665.759	28.743	846.006	874.749	31,4
LPG Tankeri	0	27.804	27.804	0	27.804	27.804	0	27.804	27.804	0,0
LNG Tankeri	0	0	0	0	93.513	93.513	93.715	93.513	187.228	100,2
Asfalt Tankeri	2.770	54.850	57.620	0	61.453	61.453	0	61.450	61.450	0,0
Ro-Ro Gemisi	0	135.903	135.903	0	122.276	122.276	1.500	249.633	251.133	105,4
Ro-Ro Ferry-Yolcu	1.500	32.265	33.765	0	30.778	30.778	0	28.120	28.120	-8,6
Feribot	2.314	19.873	22.186	2.314	20.700	23.014	2.314	20.700	23.014	0,0
Tren ferisi	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	0,0
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3.761	3.466	7.227	3.761	2.538	6.299	3.240	2.538	5.778	-8,3
Balıkçı Gemileri	0	569	569	0	3876	3876	0	3.876	3.876	0,0
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	7.780	7.780	0	4.480	4.480	0	2.690	2.690	-40,0
Şehir Hatları	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Şehir Hatları Arabalı	0	1.974	1.974	0	1.264	1.264	0	1.264	1.264	0,0
Römorkör	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Hizmet Gemileri	19.774	133.623	153.397	19.774	147.917	167.691	19.774	31.384	51.158	-69,5
Petrol tankeri	10.868	1.416.636	1.427.504	10.868	1.256.231	1.267.099	10.868	1.293.224	1.304.092	2,9
Tren Ferry/Ro-Ro	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0,0
Kuru Yük/Ro-Ro	11.978	127.076	139.054	13.478	128.606	142.084	0	0	0	-
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	0	0	0	0	0	0	0	136.623	136.623	-
Özel Amaçlı Gemiler	0	0	0	0	0	0	0	5.552	5.552	-
Deniz Araçları	5.686	8.000	13.686	7.331	8.000	15.331	7.331	67.002	74.333	384,9
<b>Genel Toplam</b>	<b>388.404</b>	<b>5.967.645</b>	<b>6.356.048</b>	<b>279.808</b>	<b>5.577.780</b>	<b>5.857.588</b>	<b>362.595</b>	<b>6.167.117</b>	<b>6.529.712</b>	<b>11,5</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (11)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tipleri dikkate alınarak MGS ile TUGS'un DWT gelişimleri incelenmiştir. Filomuzda DWT olarak, 2020-2021 yılları arasında %7,8 düşüş gerçekleşirken, 2021-2022 yılları arasında %11,5 artış gerçekleşmiştir.

### 2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi

Tablo (12)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi Kuru Yük, Dökme Yük, 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, 495 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2022 tarihi itibariyle 24'tür.

**Tablo 12. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)**

Gemi Tipi	Gemi Adı	DWT	GT	Ortalama Yaş
Kuru Yük Gemisi	99	564.845	372.997	28
Dökme Yük Gemisi	39	1.793.027	1.035.263	18
Konteyner	50	1.088.911	868.668	18
Kuru Yük Konteyner	6	34.839	34.588	30
Kimyevi Madde Tankeri	68	874.749	567.153	18
LPG Tankeri	5	27.804	25.574	25
LNG Tankeri	2	187.228	218.696	2
Asfalt Tankeri	4	61.450	48.941	6
Ro-Ro Gemisi	20	251.133	639.528	16
Ro-Ro Ferry-Yolcu	20	28.120	71.183	20
Feribot	28	23.014	37.253	26
Tren Ferisi	5	2.960	7.916	48
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	12	5.778	61.989	21
Balıkçı Gemileri	4	3.876	16.963	21
Bilimsel Araştırma / İnceleme Gemisi	4	2.690	14.850	25
Şehir Hatları	1	0	1.043	70
Şehir Hatları Arabalı	4	1.264	4.874	29
Römorkör	1	0	1.565	38
Hizmet Gemileri	37	51.158	232.905	39
Petrol Tankeri	24	1.304.092	705.536	18
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	36
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	19	136.623	202.238	14
Özel Amaçlı Gemiler	1	5.552	10.763	23
Deniz Araçları	41	74.333	447.418	34
<b>Genel Toplam</b>	<b>495</b>	<b>6.529.712</b>	<b>5.643.101</b>	<b>24</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (13)'te toplam 495 adet ve 6.529.712 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

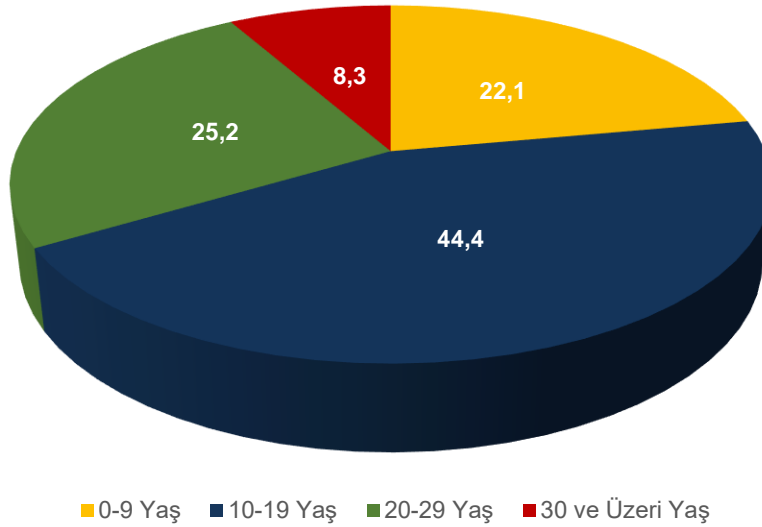
- 1.445.166 DWT'lik 69 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.897.665 DWT'lik 162 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 1.647.222 DWT'lik 102 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 539.659 DWT'lik 162 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer almaktadır.

**Tablo 13. 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 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-149	27	0	0,0	23	0	0,0	6	0	0,0	46	0	0,0	102	0
150-1499	0	0	0,0	7	4.653	0,2	5	3.582	0,2	16	10.443	1,9	28	18.678
1500-5999	8	30.130	2,1	38	144.261	5,0	30	107.274	6,5	75	252.053	46,7	151	533.718
6000-9999	7	49.912	3,5	21	152.541	5,3	16	129.907	7,9	14	106.802	19,8	58	439.162
10000-34999	12	213.372	14,7	51	941.081	32,5	27	536.182	32,6	11	170.361	31,6	101	1.860.996
35000-52999	9	349.620	24,2	7	299.186	10,3	16	744.300	45,2	0	0	0,0	32	1.393.106
53000-79999	0	0	0,0	8	507.837	17,5	2	125.977	7,6	0	0	0,0	10	633.814
80000-119999	2	187.228	13,0	3	247.564	8,5	0	0	0,0	0	0	0,0	5	434.792
120000+	4	614.904	42,5	4	600.542	20,7	0	0	0,0	0	0	0,0	8	1.215.446
<b>Genel Toplam</b>	<b>69</b>	<b>1.445.166</b>	<b>100,0</b>	<b>162</b>	<b>2.897.665</b>	<b>100,0</b>	<b>102</b>	<b>1.647.222</b>	<b>100,0</b>	<b>162</b>	<b>539.659</b>	<b>100,0</b>	<b>495</b>	<b>6.529.712</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Grafik 16. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)**



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (16)'da görüldüğü üzere 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %22,1'i 0-9 yaş grubunda, %44,4'ü 10-19 yaş grubunda, %25,2'si 20-29 yaş grubunda ve %8,3'ü 30 ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.

Tablo (14)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %20'sini ve DWT olarak %8,7'sini oluşturan 99 adet ve 564.845 DWT'lik Kuru Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

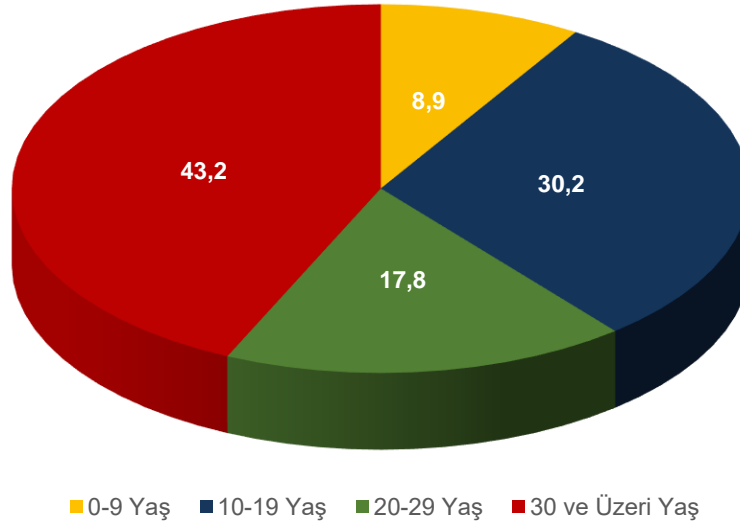
- 50.071 DWT'lik 6 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
  - 170.538 DWT'lik 27 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
  - 100.322 DWT'lik 14 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
  - 243.914 DWT'lik 52 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

**Tablo 14. Kuru Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)**

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve 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	0,0	0	0
1500-5999	3	15.086	30,1	15	61.407	36,0	12	41.267	41,1	43	153.350	62,9	73	271.110
6000-9999	1	7.121	14,2	9	64.535	37,8	1	9.190	9,2	5	33.940	13,9	16	114.786
10000-34999	2	27.864	55,7	3	44.596	26,2	0	0	0,0	4	56.624	23,2	9	129.084
35000-52999	0	0	0,0	0	0	0,0	1	49.865	49,7	0	0	0,0	1	49.865
53000-79999	0	0	0,0	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	0,0	0	0
120000+	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
<b>Genel Toplam</b>	<b>6</b>	<b>50.071</b>	<b>100,0</b>	<b>27</b>	<b>170.538</b>	<b>100,0</b>	<b>14</b>	<b>100.322</b>	<b>100,0</b>	<b>52</b>	<b>243.914</b>	<b>100,0</b>	<b>99</b>	<b>564.845</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Grafik 17. Kuru Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)**



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (17)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuru Yük gemilerinin, %8,9'u 0-9 yaş grubunda, %30,2'si 10-19 yaş grubunda, %17,8'i 20-29 yaş grubunda ve %43,2'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.



Tablo (15)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %7,9'unu oluşturan ve DWT olarak %27,4'ünü oluşturan 39 adet ve 1.793.027 DWT'lik Dökme Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

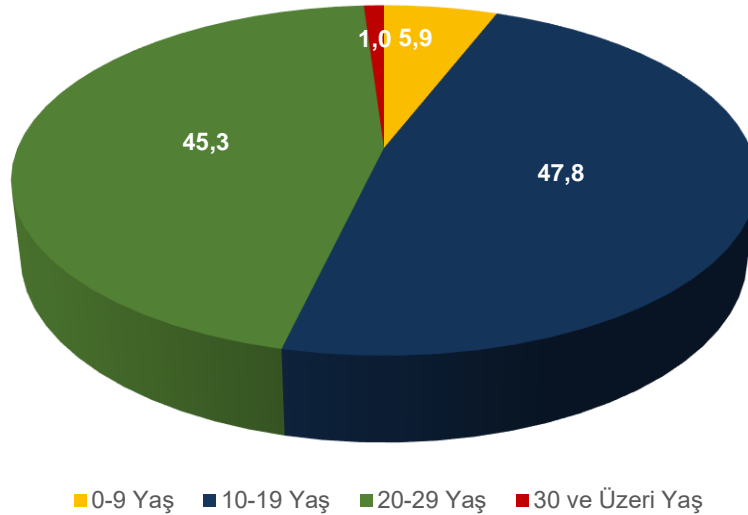
- 105.526 DWT'lik 3 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
  - 856.903 DWT'lik 16 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
  - 811.958 DWT'lik 19 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
  - 18.640 DWT'lik 1 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

**Tablo 15. Dökme Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)**

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-9999	0	0	0,0	0	0	0,0	1	4.468	0,6	0	0	0,0	1	4.468
10000-39999 (Handysize)	3	105.526	100,0	5	117.438	13,7	5	148.356	18,3	1	18.640	100,0	14	389.960
40000-49999 (Handymax)	0	0	0,0	1	45.683	5,3	6	273.208	33,6	0	0	0,0	7	318.891
50000-59999 (Supramax)	0	0	0,0	4	222.380	26,0	6	313.755	38,6	0	0	0,0	10	536.135
60000-84999 (Panamax)	0	0	0,0	6	471.402	55,0	1	72.171	8,9	0	0	0,0	7	543.573
85000-149999 (Capesize)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
150000+ (Capesize)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
<b>Genel Toplam</b>	<b>3</b>	<b>105.526</b>	<b>100,0</b>	<b>16</b>	<b>856.903</b>	<b>100,0</b>	<b>19</b>	<b>811.958</b>	<b>100,0</b>	<b>1</b>	<b>18.640</b>	<b>100,0</b>	<b>39</b>	<b>1.793.027</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Grafik 18. Dökme Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)**



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (18)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökme Yük gemilerinin, %5,9'u 0-9 yaş grubunda, %47,8'i 10-19 yaş grubunda, %45,3'ü 20-29 yaş grubunda ve %1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (16)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4,8'ini ve DWT olarak %20'sini oluşturan 24 adet ve 1.304.092 DWT'lik Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

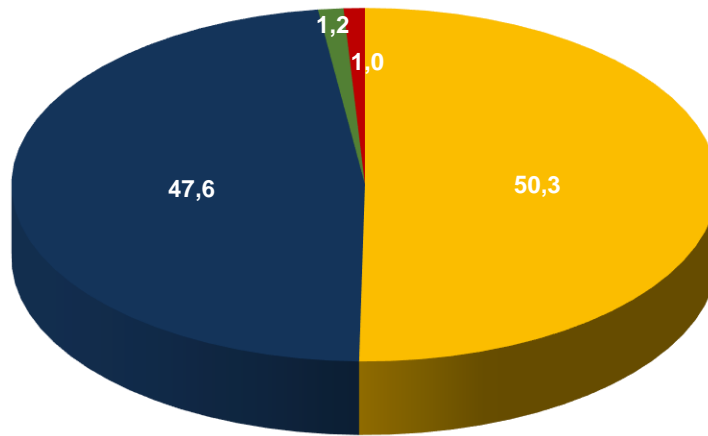
- 655.493 DWT'lik 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 620.830 DWT'lik 9 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 15.164 DWT'lik 4 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 12.605 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

**Tablo 16. Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)**

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-4999	2	3.596	0,6	4	13.169	2,1	4	15.164	100,0	4	12.605	100,0	14	44.534
5000-7499	0	0	0,0	1	7.119	1,2	0	0	0,0	0	0	0,0	1	7.119
7500-9999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
10000-39999 (Handysize)	1	36.993	5,6	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	1	36.993
40000-59999 (Handymax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
60000-79999 (Panamax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
80000-119999 (Suezmax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
120000-199999 (Suezmax)	4	614.904	93,8	4	600.542	96,7	0	0	0,0	0	0	0,0	8	1.215.446
200000-324999 (VLCC)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
325000+(ULCC)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
<b>Genel Toplam</b>	<b>7</b>	<b>655.493</b>	<b>100,0</b>	<b>9</b>	<b>620.830</b>	<b>100,0</b>	<b>4</b>	<b>15.164</b>	<b>100,0</b>	<b>4</b>	<b>12.605</b>	<b>100,0</b>	<b>24</b>	<b>1.304.092</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Grafik 19. Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)**



■ 0-9 Yaş ■ 10-19 Yaş ■ 20-29 Yaş ■ 30 ve Üzeri Yaş

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (19)'da Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, %50,3'ünü 0-9 yaş grubunda, %47,6'sını 10-19 yaş grubunda, %1,2'sini 20-29 yaş grubunda, %1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (17)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %13,7'sini ve DWT olarak %13,4'ünü oluşturan 68 adet ve 874.749 DWT'lik Kimyevi Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

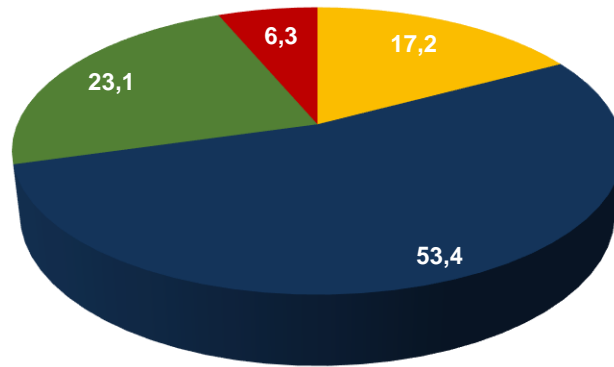
- 150.182 DWT'lik 9 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 467.215 DWT'lik 32 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 202.108 DWT'lik 18 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 55.244 DWT'lik 9 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

**Tablo 17. 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 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-4999	1	3.338	2,2	5	20.284	4,4	5	18.120	9,0	4	13.864	25,1	15	55.606
5000-7499	2	12.165	8,1	7	45.781	9,8	5	31.384	15,5	1	6.400	11,6	15	95.730
7500-9999	2	16.026	10,7	2	17.826	3,8	2	17.305	8,5	4	34.980	63,3	10	86.137
10000-39999 (Handysize)	3	68.663	45,7	16	281.793	60,3	5	89.043	44,1	0	0	0,0	24	439.499
40000-59999 (Handymax)	1	49.990	33,3	2	101.531	21,7	1	46.256	22,9	0	0	0,0	4	197.777
60000-79999 (Panamax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
80000-119999 (Aframax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
120000-199999 (Suezmax)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
200000-324999 (VLCC)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
325000+ (ULCC)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
<b>Genel Toplam</b>	<b>9</b>	<b>150.182</b>	<b>100,0</b>	<b>32</b>	<b>467.215</b>	<b>100,0</b>	<b>18</b>	<b>202.108</b>	<b>100,0</b>	<b>9</b>	<b>55.244</b>	<b>100,0</b>	<b>68</b>	<b>874.749</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Grafik 20. Kimyevi Madde Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)**



■ 0-9 Yaş ■ 10-19 Yaş ■ 20-29 Yaş ■ 30 ve Üzeri Yaş

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (20)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kimyevi Madde Tankerlerinin, %17,2'si 0-9 yaş grubunda, %53,4'ü 10-19 yaş grubunda, %23,1'i 20-29 yaş grubunda ve %6,3'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (18)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %10,1'ini ve DWT olarak %16,7'sini oluşturan 50 adet ve 1.088.911 DWT'lik Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

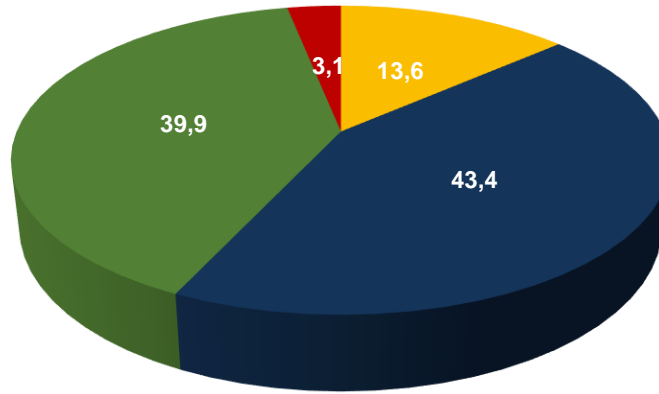
- 147.996 DWT'lik 4 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
  - 472.381 DWT'lik 20 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
  - 434.368 DWT'lik 23 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
  - 34.166 DWT'lik 3 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

**Tablo 18. Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)**

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve 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	0,0	0	0
1500-5999	0	0	0,0	1	3.301	0,7	0	0	0,0	0	0	0,0	1	3.301
6000-9999	0	0	0,0	0	0	0,0	3	20.563	4,7	1	9.766	28,6	4	30.329
10000-34999	0	0	0,0	17	391.924	83,0	18	338.782	78,0	2	24.400	71,4	37	755.106
35000-52999	4	147.996	100,0	2	77.156	16,3	2	75.023	17,3	0	0	0,0	8	300.175
53000-79999	0	0	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	0,0	0	0
120000+	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
<b>Genel Toplam</b>	<b>4</b>	<b>147.996</b>	<b>100,0</b>	<b>20</b>	<b>472.381</b>	<b>100,0</b>	<b>23</b>	<b>434.368</b>	<b>100,0</b>	<b>3</b>	<b>34.166</b>	<b>100,0</b>	<b>50</b>	<b>1.088.911</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Grafik 21. Konteyner Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)**



■ 0-9 Yaş ■ 10-19 Yaş ■ 20-29 Yaş ■ 30 ve Üzeri Yaş

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (21)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin, %13,6'sı 0-9 yaş grubunda, %43,4'si 10-19 yaş grubunda, %39,9'u 20-29 yaş grubunda ve %3,1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (19)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4'ünü ve DWT olarak %3,9'unu oluşturan 20 adet ve 251.133 DWT'lik Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

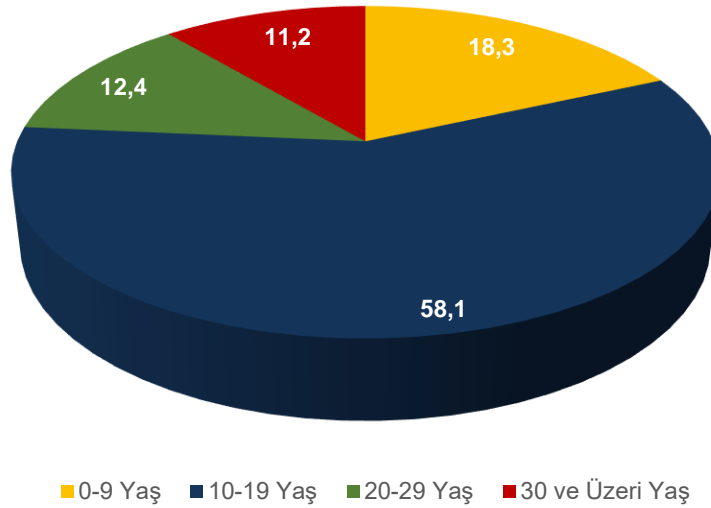
- 46.110 DWT'lik 3 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
  - 145.896 DWT'lik 11 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
  - 31.095 DWT'lik 4 adet gemi 20-29 yaş ve üzeri grubunda,
  - 28.032 DWT'lik 2 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

**Tablo 19. 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 ve 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	0,0	0	0
1500-5999	0	0	0,0	0	0	0,0	1	1.500	4,8	0	0	0,0	1	1.500
6000-9999	0	0	0,0	0	0	0,0	3	29.595	95,2	0	0	0,0	3	29.595
10000-34999	3	46.110	100,0	11	145.896	100,0	0	0	0,0	2	28.032	100,0	16	220.038
35000-52999	0	0	0,0	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	0,0	0	0
80000-119999	0	0	0,0	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	0,0	0	0
<b>Genel Toplam</b>	<b>3</b>	<b>46.110</b>	<b>100,0</b>	<b>11</b>	<b>145.896</b>	<b>100,0</b>	<b>4</b>	<b>31.095</b>	<b>100,0</b>	<b>2</b>	<b>28.032</b>	<b>100,0</b>	<b>20</b>	<b>251.133</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Grafik 22. Ro-Ro Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)**



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (22)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Ro-Ro gemilerinin, %18,3'ü 0-9 yaş grubunda, %58,1'i 10-19 yaş grubunda, %12,4'ü 20-29 yaş grubunda ve %11,2'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

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

Tablo (20 – 21)'de 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 238 adedi İthal, 212 adedi yurt içinde inşa olmak üzere toplam 450 adet gemi bulunmaktadır. (Tablo 13)

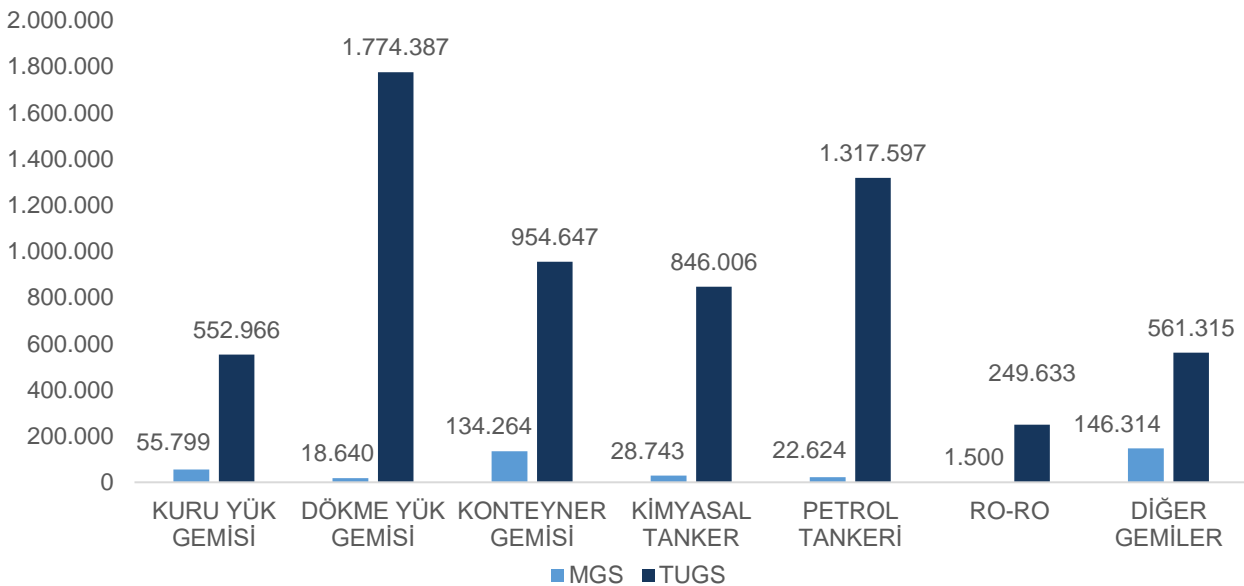
Tablo (21)'deki veriler dikkate alındığında Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 DWT'nin üzerinde bulunan 450 adet geminin; %14,2'si (64 adet gemi) MGS'ye, %85,8'i (386 adet gemi) TUGS'a kayıtlıdır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'si 4.912.303 ve DWT'si ise 6.664.435'dir. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %26,9'unu Dökme Yük gemileri, %20,1'ini Petrol Tankerleri, %16,4'ünü Konteyner gemileri, %13,1'ini Kimyevi Madde Tankerleri, %9,2'sini Kuru Yük gemileri ve %3,8'ini Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.793.027 DWT Dökme Yük gemileri tonajının %99,0'ı TUGS'a, %1,0'ı MGS'ye,
- 1.340.221 DWT Petrol Tankerleri tonajının %98,3'ü TUGS'a %1,7'si MGS'ye,
- 1.088.911 DWT Konteyner gemileri tonajının %87,7'si TUGS'a, %12,3'ü MGS'ye,
- 874.749 DWT Kimyevi Madde Tankeri tonajının %96,7'si TUGS'a, %3,3'ü MGS'ye,
- 608.765 DWT Kuru Yük gemileri tonajının %90,8'i TUGS'a, %9,2'si MGS'ye,
- 251.133 DWT Ro-Ro gemileri tonajının %99,4'ü TUGS'a, %0,6'sı MGS'ye, tescillidir.

**Grafik 23. 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı**



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikli

**Tablo 20. 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 Gemisi	34	94	128	28,5	215.259	393.506	608.765	9,2	146.783	250.660	397.443	8,1
Dökme Yük Gemisi	36	3	39	8,8	1.673.659	119.368	1.793.027	26,9	961.732	73.531	1.035.263	21,1
Konteyner	37	13	50	11,1	870.390	218.521	1.088.911	16,4	697.483	171.185	868.668	17,7
Kuru Yük-Konteyner	4	2	6	1,3	21.447	13.392	34.839	0,5	25.925	8.663	34.588	0,7
Kimyevi Madde Tankeri	39	29	68	15,2	658.193	216.556	874.749	13,1	422.570	144.583	567.153	11,5
LPG Tankeri	5	0	5	1,1	27.804	0	27.804	0,4	25.574	0	25.574	0,5
LNG Tankeri	2	0	2	0,4	187.228	0	187.228	2,8	218.696	0	218.696	4,5
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,9	6.600	54.850	61.450	0,9	5.311	43.630	48.941	1,0
Su Gemisi	0	1	1	0,2	0	1.027	1.027	0,0	0	488	488	0,0
Ro-Ro Gemisi	19	1	20	4,4	233.950	17.183	251.133	3,8	579.063	60.465	639.528	13,0
Ro-Ro Ferry-Yolcu	6	1	7	1,6	26.962	1.339	28.301	0,4	38.378	975	39.353	0,8
Feribot	0	10	10	2,2	0	18.555	18.555	0,3	0	14.280	14.280	0,3
Tren Ferisi	0	2	2	0,4	0	2.600	2.600	0,0	0	2.466	2.466	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	1	3	0,7	31.182	1.700	32.882	0,5	5.132	10.583	15.715	0,3
Balıkçı Gemileri	1	0	1	0,2	3.307	0	3.307	0,0	2.184	0	2.184	0,0
Bilimsel Araştırma/İnceleme Gemisi	1	0	1	0,2	2.690	0	2.690	0,0	3.327	0	3.327	0,1
Hizmet Gemileri	16	13	29	6,4	58.432	20.522	78.954	1,2	40.600	8.963	49.563	1,0
Petrol Tankeri	19	29	48	10,7	1.123.607	216.614	1.340.221	20,1	610.354	116.835	727.189	14,8
Tren Ferry/Ro-Ro	1	0	1	0,2	6.266	0	6.266	0,1	15.195	0	15.195	0,3
Kuru Yük/Ro-Ro	0	1	1	0,2	0	1.923	1.923	0,0	0	998	998	0,0
Deniz Araçları	3	6	9	2,0	42.002	35.626	77.628	1,2	23.240	27.741	50.981	1,0
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	11	3	14	3,1	95.602	41.021	136.623	2,1	87.872	56.075	143.947	2,9
Özel Amaçlı Gemiler	1	0	1	0,2	5.552	0	5.552	0,1	10.763	0	10.763	0,3
<b>Genel Toplam</b>	<b>238</b>	<b>212</b>	<b>450</b>	<b>100</b>	<b>5.290.132</b>	<b>1.374.303</b>	<b>6.664.435</b>	<b>100</b>	<b>3.920.182</b>	<b>992.121</b>	<b>4.912.303</b>	<b>100</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo 21. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	Milli	TUGS	Toplam	%	Milli	TUGS	Toplam	%	Milli	TUGS	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	19	109	128	28,5	55.799	552.966	608.765	9,2	35.600	361.843	397.443	8,1
Dökme Yük Gemisi	1	38	39	8,8	18.640	1.774.387	1.793.027	26,9	11.529	1.023.734	1.035.263	21,1
Konteyner	4	46	50	11,1	134.264	954.647	1.088.911	16,4	105.777	762.891	868.668	17,7
Kuru Yük-Konteyner	0	6	6	1,3	0	34.839	34.839	0,5	0	34.588	34.588	0,7
Kimyevi Madde Tankeri	5	63	68	15,2	28.743	846.006	874.749	13,1	19.312	547.841	567.153	11,5
LPG Tankeri	0	5	5	1,1	0	27.804	27.804	0,4	0	25.574	25.574	0,5
LNG Tankeri	1	1	2	0,4	93.715	93.513	187.228	2,8	109.777	108.919	218.696	4,5
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,9	0	61.450	61.450	0,9	0	48.941	48.941	1,0
Su Gemisi	0	1	1	0,2	0	1.027	1.027	0,0	0	488	488	0,0
Ro-Ro Gemisi	1	19	20	4,4	1.500	249.633	251.133	3,8	19.638	619.890	639.528	13,0
Ro-Ro Ferry-Yolcu	0	7	7	1,6	0	28.301	28.301	0,4	0	39.353	39.353	0,8
Feribot	1	9	10	2,2	2.314	16.241	18.555	0,3	1.596	12.684	14.280	0,3
Tren Ferisi	2	0	2	0,4	2.600	0	2.600	0,0	2.466	0	2.466	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	1	3	0,7	3.240	29.642	32.882	0,5	15.284	431	15.715	0,3
Balıkçı Gemileri	0	1	1	0,2	0	3.307	3.307	0,0	0	2.184	2.184	0,0
Bilimsel Araştırma/İnceleme Gemisi	0	1	1	0,2	0	2.690	2.690	0,0	0	3.327	3.327	0,1
Hizmet Gemileri	12	17	29	6,4	33.819	45.135	78.954	1,2	24.892	24.671	49.563	1,0
Petrol Tankeri	11	37	48	10,7	22.624	1.317.597	1.340.221	20,1	13.193	713.996	727.189	14,8
Tren Ferry/Ro-Ro	0	1	1	0,2	0	6.266	6.266	0,1	0	15.195	15.195	0,3
Kuru Yük/Ro-Ro	0	1	1	0,2	0	1.923	1.923	0,0	0	998	998	0,0
Deniz Araçları	5	4	9	2,0	10.626	67.002	77.628	1,2	5.882	45.099	50.981	1,0
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	0	14	14	3,1	0	136.623	136.623	2,1	0	143.947	143.947	2,9
Özel Amaçlı Gemiler	0	1	1	0,2	0	5.552	5.552	0,1	0	10.763	10.763	0,3
<b>Genel Toplam</b>	<b>64</b>	<b>386</b>	<b>450</b>	<b>100</b>	<b>407.884</b>	<b>6.256.551</b>	<b>6.664.435</b>	<b>100</b>	<b>364.946</b>	<b>4.547.357</b>	<b>4.912.303</b>	<b>100</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri



Tablo (22)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi Kuru Yük, Dökme Yük, Konteyner ve Ro-Ro gemileri, Petrol Tankeri ve 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, 450 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2022 itibariyle 24,7'dir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %28,5'ini oluşturan Kuru Yük gemilerinin genel yaş ortalaması 33'dür. DWT olarak filomuzun %26,9'unu oluşturan Dökme Yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 18'dir.

**Tablo 22. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 DWT ve Üzeri)**

Gemi Tipi	Adet	DWT	GT	Yaş Ortalaması
Kuru Yük Gemisi	128	608.765	397.443	33
Dökme Yük Gemisi	39	1.793.027	1.035.263	18
Konteyner	50	1.088.911	868.668	18
Kuruyük-Konteyner	6	34.839	34.588	30
Kimyevi Madde Tankeri	68	874.749	567.153	18
LPG Tankeri	5	27.804	25.574	25
LNG Tankeri	2	187.228	218.696	2
Asfalt Tankeri	4	61.450	48.941	6
Su Gemisi	1	1.027	488	53
Ro-Ro Gemisi	20	251.133	639.528	16
Ro-Ro Ferry-Yolcu	7	28.301	39.353	40
Feribot	10	18.555	14.280	31
Tren Ferisi	2	2.600	2.466	49
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3	32.882	15.715	52
Balıkçı Gemileri	1	3.307	2.184	34
Bilimsel Araştırma/İnceleme Gemisi	1	2.690	3.327	36
Hizmet Gemileri	29	78.954	49.563	37
Petrol Tankeri	48	1.340.221	727.189	19
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	36
Kuru Yük/Ro-Ro	1	1.923	998	38
Deniz Araçları	9	77.628	50.981	24
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	14	136.623	143.947	14
Özel Amaçlı Gemiler	1	5.552	10.763	23
<b>Genel Toplam</b>	<b>450</b>	<b>6.664.435</b>	<b>4.912.303</b>	<b>24,7</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (23)'te toplam 450 adet ve 6.664.435 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

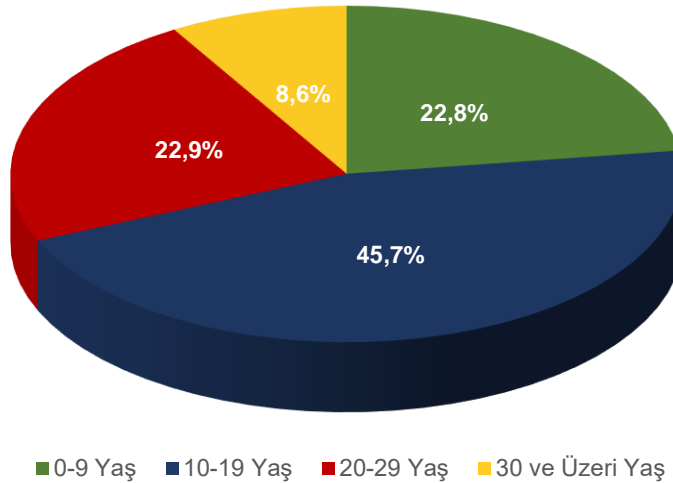
- 1.518.763 DWT'lik 58 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 3.046.740 DWT'lik 144 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 1.526.822 DWT'lik 96 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 572.110 DWT'lik 152 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer almaktadır.

**Tablo 23. 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 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	2	2.259	0,1	5	6.535	0,2	2	2.873	0,2	40	50.845	8,9	49	62.512
1500-5999	19	59.013	3,9	43	149.401	4,9	33	117.680	7,7	91	268.873	47,0	186	594.967
6000-9999	7	49.912	3,4	21	152.541	5,0	18	147.689	9,7	12	89.020	15,6	58	439.162
10000-34999	15	255.827	16,8	50	943.074	31,0	28	528.364	34,6	9	163.372	28,5	102	1.890.637
35000-52999	9	349.620	23,0	9	385.441	12,7	14	658.045	43,1	0	0	0,0	32	1.393.106
53000-79999	0	0	0,0	9	561.643	18,4	1	72.171	4,7	0	0	0,0	10	633.814
80000-119999	2	187.228	12,3	3	247.564	8,1	0	0	0,0	0	0	0,0	5	434.792
120000+	4	614.904	40,5	4	600.541	19,7	0	0	0,0	0	0	0,0	8	1.215.445
<b>Genel Toplam</b>	<b>58</b>	<b>1.518.763</b>	<b>100</b>	<b>144</b>	<b>3.046.740</b>	<b>100</b>	<b>96</b>	<b>1.526.822</b>	<b>100</b>	<b>152</b>	<b>572.110</b>	<b>100</b>	<b>450</b>	<b>6.664.435</b>

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

**Grafik 24. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)**



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (24)'te görüldüğü üzere 1000 DWT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %22,8'i 0-9 yaş grubunda, %45,7'si 10-19 yaş grubunda, %22,9'u 20-29 yaş grubunda ve %8,6'sı 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 (24)'te, 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999 – 2023 yılları arasındaki gelişimi yer almaktadır. 1999 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 9,6 milyon DWT olup, bunun %90,5'i Türk Bayraklı, %9,5'i ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2023 yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında 38,1 milyon DWT'nin %14,3'ü Türk Bayrağında, %85,7'si ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1 Ocak 2023 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2022 yılı başı ile 2023 yılı başına göre %24,2'lik bir artış gerçekleşmiştir.

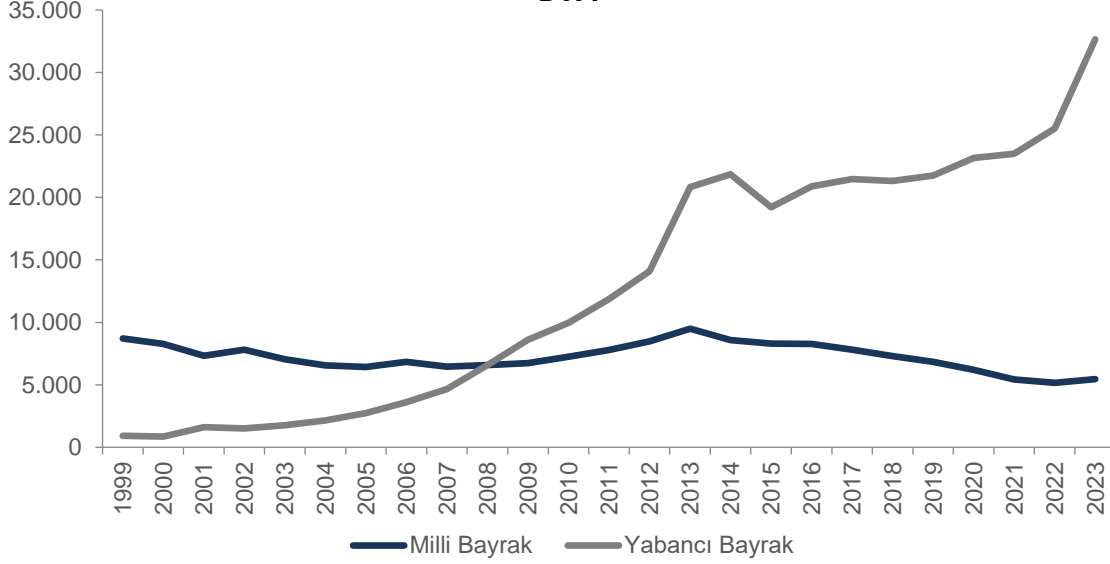
**Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)**

Yıllar	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		Yıllık DWT Değişim %
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	
1999	448	8.697	90,5	69	915	9,5	517	9.612	
2000	456	8.269	90,6	96	855	9,4	552	9.124	-5,1
2001	445	7.321	82,0	107	1.607	18,0	552	8.928	-2,1
2002	451	7.815	83,8	117	1.514	16,2	568	9.329	4,5
2003	432	7.045	79,9	147	1.772	20,1	579	8.817	-5,5
2004	408	6.556	75,2	163	2.159	24,8	571	8.715	-1,2
2005	420	6.427	70,2	237	2.725	29,8	657	9.152	5,0
2006	432	6.844	65,5	353	3.609	34,5	785	10.453	14,2
2007	446	6.464	58,2	424	4.650	41,8	870	11.114	6,3
2008	490	6.592	50,0	513	6.591	50,0	1.003	13.183	18,6
2009	520	6.736	43,9	636	8.592	56,1	1.156	15.328	16,3
2010	560	7.246	42,1	665	9.954	57,9	1.225	17.201	12,2
2011	547	7.797	39,7	672	11.863	60,3	1.219	19.660	14,3
2012	523	8.479	37,6	642	14.093	62,4	1.165	22.572	14,8
2013	627	9.488	31,3	842	20.838	68,7	1.469	30.326	34,4
2014	599	8.580	28,2	890	21.846	71,8	1.489	30.427	0,3
2015	564	8.297	30,2	834	19.209	69,8	1.398	27.507	-9,6
2016	551	8.272	28,4	984	20.879	71,6	1.535	29.151	6,0
2017	525	7.800	26,7	1.022	21.465	73,3	1.547	29.265	0,4
2018	483	7.288	25,5	1.028	21.323	74,5	1.511	28.611	-2,2
2019	457	6.831	23,9	1.027	21.758	76,1	1.484	28.589	-0,1
2020	410	6.194	21,1	1.074	23.157	78,9	1.484	29.352	2,7
2021	384	5.432	18,8	1.108	23.497	81,2	1.492	28.929	-1,4
2022	353	5.157	16,8	1.164	25.523	83,2	1.517	30.680	6,1
2023	345	5.447	14,3	1.352	32.649	85,7	1.697	38.096	24,2

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2023

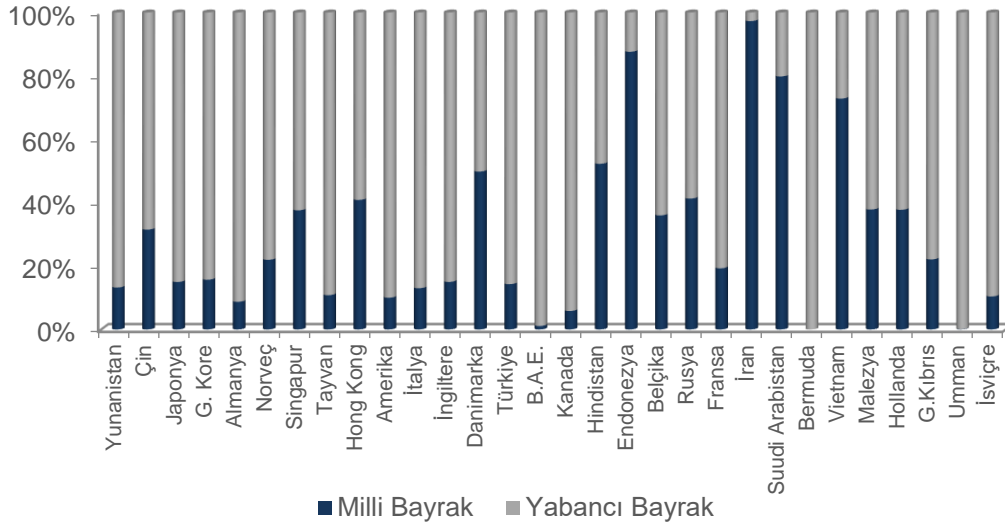
1 Ocak 2023 itibarıyla Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 5,4 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 32,7 milyon DWT'dir.

**Grafik 25. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi (1000 GT ve Üzeri)  
DWT**



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2023

**Grafik 26. 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo (1000 GT ve Üzeri)  
DWT**



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2023

Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 424,8 milyon DWT ile 1. sırada, Çin 367,8 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 251,7 milyon DWT ile 3. sırada ve Güney Kore 99,2 milyon DWT 4. sırada yer almaktadır.

**Tablo 25. 1 Ocak 2023 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)**

Kontrol Ülkesi	Milli Bayrak				Yabancı Bayrak				Toplam Filo				Yabancı Bayrak DWT %
	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	
1 Yunanistan	602	56.196	40	16,2	4.584	368.697	1.946	12,8	5.186	424.893	1.986	13,2	86,8
2 Çin	4.931	115.841	1.016	12,8	3.349	252.011	3.237	13,2	8.280	367.851	4.253	12,9	68,5
3 Japonya	896	37.718	308	12,4	3.359	214.027	1.975	8,3	4.255	251.745	2.283	9,2	85,0
4 G. Kore	742	15.566	328	18,1	923	83.662	641	11,7	1.665	99.227	969	14,5	84,3
5 Almanya	148	6.689	531	19,5	2.092	70.069	2.926	14,4	2.240	76.758	3.457	14,7	91,3
6 Norveç	665	16.786	85	16,2	1.032	59.642	439	15,3	1.697	76.427	524	15,6	78,0
7 Singapur	702	25.838	338	11,1	856	42.927	637	14,7	1.558	68.764	975	13,0	62,4
8 Tayvan	135	6.448	252	16,2	884	53.181	1.391	12,5	1.019	59.628	1.643	13,0	89,2
9 Hong Kong	471	23.553	149	10,8	780	34.093	84	19,2	1.251	57.647	233	16,1	59,1
10 Amerika	206	5.718	86	24,7	965	51.377	145	14,9	1.171	57.095	231	16,6	90,0
11 İtalya	375	6.869	68	21,5	807	45.968	2.530	15,4	1.182	52.837	2.598	17,3	87,0
12 İngiltere	162	6.457	197	14,5	674	36.596	956	13,0	836	43.054	1.152	13,3	85,0
13 Danimarka	363	21.099	1.300	15,5	435	21.262	1.282	14,8	798	42.361	2.582	15,1	50,2
14 Türkiye	345	5.447	70	22,5	1.352	32.649	207	21,1	1.697	38.096	277	21,4	85,7
15 B.A.E.	48	369	6	15,5	801	33.570	206	19,6	849	33.939	212	19,4	98,9
16 Kanada	144	1.739	13	23,6	352	28.140	1.266	12,6	496	29.879	1.279	15,8	94,2
17 Hindistan	682	15.428	17	15,8	210	14.090	5	17,7	892	29.518	21	16,2	47,7
18 Endonezya	2.141	22.795	194	25,0	107	3.223	47	20,6	2.248	26.017	241	24,8	12,4
19 Belçika	67	8.047	5	10,7	112	14.320	34	11,4	179	22.368	39	11,1	64,0
20 Rusya	1.280	8.447	131	30,1	281	12.010	37	23,8	1.561	20.458	168	29,0	58,7
21 Fransa	110	3.743	307	14,9	271	15.661	1.260	13,8	381	19.404	1.568	14,1	80,7
22 İran	211	18.412	158	21,0	7	512	7	27,6	218	18.924	164	21,2	2,7
23 Suudi Arabistan	113	13.050	8	14,6	32	3.299	0	13,0	145	16.349	8	14,2	20,2
24 Bermuda	-	-	-	-	90	15.702	40	8,6	90	15.702	40	8,6	100,0
25 Vietnam	873	10.871	51	15,8	170	4.057	4	20,3	1.043	14.928	55	16,5	27,2
26 Malezya	197	5.213	34	18,5	149	8.564	2	14,6	346	13.777	36	16,8	62,2
27 Hollanda	527	4.505	186	15,0	331	7.427	51	15,2	858	11.932	237	15,1	62,2
28 G.Kıbrıs	57	2.297	9	17,9	176	8.098	25	17,4	233	10.394	34	17,5	77,9
29 Umman	4	6	-	16,3	59	8.368	7	11,8	63	8.373	7	12,1	99,9
30 İsviçre	15	854	1	8,9	153	7.350	2	13,5	168	8.204	3	13,0	89,6
<b>30 Ülke Toplamı</b>	<b>17.212</b>	<b>465.997</b>	<b>5.884</b>	<b>17,2</b>	<b>25.393</b>	<b>1.550.552</b>	<b>21.388</b>	<b>13,9</b>	<b>42.605</b>	<b>2.016.549</b>	<b>27.273</b>	<b>15,2</b>	<b>76,9</b>
<b>Diğer</b>	<b>2.765</b>	<b>37.897</b>	<b>236</b>	<b>24,6</b>	<b>2.642</b>	<b>77.228</b>	<b>383</b>	<b>22,6</b>	<b>5.407</b>	<b>115.125</b>	<b>619</b>	<b>23,6</b>	<b>67,1</b>
<b>Ara Toplam</b>	<b>19.977</b>	<b>503.894</b>	<b>6.121</b>	<b>18,3</b>	<b>28.035</b>	<b>1.627.780</b>	<b>21.771</b>	<b>14,7</b>	<b>48.012</b>	<b>2.131.674</b>	<b>27.892</b>	<b>16,2</b>	<b>76,4</b>
<b>Bilinmeyen</b>									<b>751</b>	<b>25.068</b>	<b>132</b>	<b>25,1</b>	
<b>Dünya Toplamı</b>									<b>48.763</b>	<b>2.156.742</b>	<b>28.024</b>	<b>16,3</b>	

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2023

Dünyanın kolay bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2023 itibariyle (1000 GT ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Çin'in 2'nci, Japonya'nın 3'üncü olduğu sıralamada Türkiye 14. sırada yer almıştır.

2023 yılı başı itibariyle, Türkiye'nin milli bayraktaki gemi oranı adet bazında %20,3 ve yabancı bayrakta %79,7'dir. DWT olarak oranı ise milli bayrakta %14,3 ve yabancı bayrakta %85,7'dir. 30 Ülkenin DWT olarak %23,1'i milli bayraklarında, %76,9'u ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Tablo 26. 1 Ocak 2023 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)

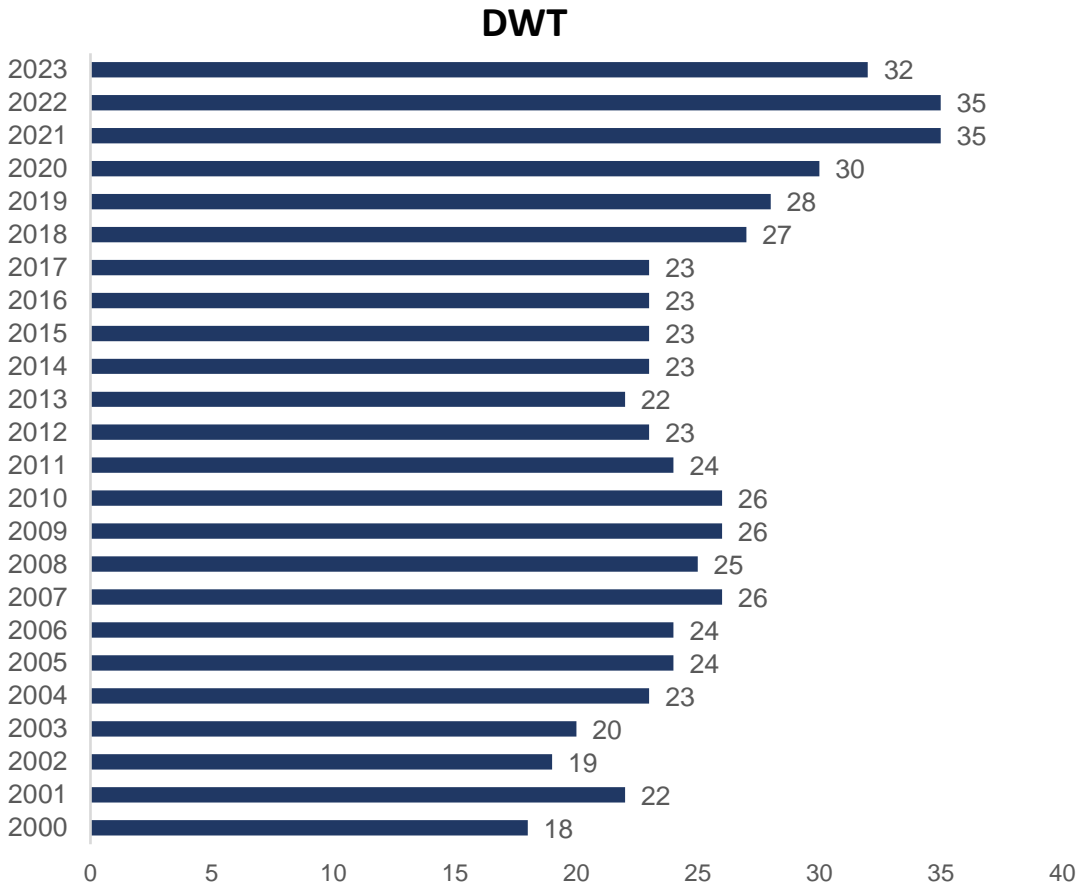
2023 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2022				1 Ocak 2023				Toplam DWT Payı %	Yıllık Değişim DWT (%)
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Liberya	4.128	201.796	326.858	4.702	4.619	227.799	370.398	5.155	17,1	13,3
2	Panama	6.657	225.013	342.619	3.858	6.881	233.815	358.423	3.898	16,5	4,6
3	Marshall Adaları	3.768	171.344	281.531	1.241	3.892	177.673	291.454	1.140	13,5	3,5
4	Hong Kong (SAR)	2.501	130.851	207.596	3.680	2.382	126.469	199.649	3.669	9,2	-3,8
5	Singapur	2.281	86.074	127.160	2.549	2.296	88.838	130.373	2.812	6,0	2,5
6	Çin	5.203	69.405	108.995	970	5.780	74.128	116.622	1.017	5,4	7,0
7	Malta	1.900	82.097	113.641	2.243	1.822	80.345	107.607	2.428	5,0	-5,3
8	Yunanistan	855	36.540	62.133	41	831	35.269	59.200	41	2,7	-4,7
9	Bahama	1.078	52.851	59.858	185	1.054	52.608	58.627	187	2,7	-2,1
10	Japonya	2.809	28.805	38.889	257	2.796	29.982	40.694	313	1,9	4,6
11	G. Kıbrıs	847	21.935	32.776	447	822	20.625	30.502	402	1,4	-6,9
12	İngiltere	546	21.350	30.248	412	510	20.771	29.288	419	1,4	-3,2
13	Portekiz	702	19.077	25.807	1.117	757	19.916	26.849	1.157	1,2	4,0
14	Endonezya	3.603	17.647	25.044	200	3.738	18.258	25.785	201	1,2	3,0
15	Danimarka	556	22.902	26.190	1.478	542	22.324	25.360	1.435	1,2	-3,2
16	Norveç	946	16.836	20.735	87	967	16.836	20.652	87	1,0	-0,4
17	İran	476	11.273	19.873	158	482	11.457	20.216	159	0,9	1,7
18	Güney Kore	1.070	11.859	15.005	259	1.083	13.759	17.454	335	0,8	16,3
19	Hindistan	905	9.467	15.948	61	944	10.245	17.137	59	0,8	7,5
20	Suudi Arabistan	124	7.600	13.745	8	130	7.369	13.248	8	0,6	-3,6
21	Vietnam	1.443	6.816	11.370	46	1.437	6.979	11.592	51	0,5	2,0
22	Rusya	1.610	7.435	9.399	136	1.603	7.541	9.587	138	0,4	2,0
23	Belçika	92	5.729	9.522	10	89	5.328	8.848	6	0,4	-7,1
24	Amerika	364	7.744	8.562	271	385	7.932	8.705	273	0,4	1,7
25	İtalya	606	13.452	9.420	101	593	13.172	8.572	91	0,4	-9,0
26	Fransa	226	7.637	8.174	360	220	8.015	8.273	384	0,4	1,2
27	Almanya	219	6.575	6.939	537	214	6.807	7.103	563	0,3	2,4
28	Bermuda	126	10.220	7.539	52	112	9.713	6.681	56	0,3	-11,4
29	Tayvan	208	4.408	6.596	184	210	4.711	6.550	253	0,3	-0,7
30	Kamerun	84	2.186	3.969	2	142	3.629	6.502	6	0,3	63,8
31	Antigua & Barbuda	605	4.668	6.144	307	583	4.750	6.292	308	0,3	2,4
32	Türkiye	679	4.351	5.726	89	658	4.651	6.149	90	0,3	7,4
33	Cayman Adaları	122	3.830	5.998	21	112	3.744	5.971	21	0,3	-0,4
34	Malezya	446	5.239	5.924	36	435	5.219	5.924	37	0,3	0,0
35	Filipinler	1.111	4.059	5.937	49	1.266	4.014	5.820	50	0,3	-2,0
36	Hollanda	729	5.600	5.785	215	713	5.607	5.688	208	0,3	-1,7
37	Palau	221	1.968	3.077	19	323	3.249	5.173	26	0,2	68,1
38	Bangladeş	396	2.492	4.191	10	444	3.005	5.085	10	0,2	21,3
39	Kuveyt	47	2.721	4.807	1	47	2.659	4.694	1	0,2	-2,4
40	Tayland	553	3.165	5.226	30	564	2.884	4.567	42	0,2	-12,6
<b>160 Ülke Toplamı</b>		<b>58.228</b>	<b>1.404.509</b>	<b>2.096.259</b>	<b>26.932</b>	<b>60.004</b>	<b>1.452.834</b>	<b>2.166.510</b>	<b>28.036</b>	<b>100,0</b>	

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2023

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri kırk ülke bazında sıralaması Tablo (26)'dadır. Buna göre dünya filosunun DWT olarak %17,1'ini bünyesinde bulunduran Liberya 1. sırada, %16,5'ini bünyesinde bulunduran Panama 2. sırada, %13,5'ini bünyesinde bulunduran Marshall Adaları ise 3. sırada yer almaktadır.

Bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 160 ülke bazında 60.004 adet gemi ile 2.166.510.000 DWT ve 1.452.834.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %7,4 oranda artış ile Türkiye 32'inci sırada yükselmiştir.

**Grafik 27. Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Dünya Sıralaması (300 GT ve Üzeri)**



Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2023

### 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 (27)'de görülmektedir.

Türkiye'nin komşuları arasında milli ve yabancı filo sıralamasında dünya birincisi olan Yunanistan (59,2 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (30,5 milyon DWT) 2. sırada, İran (20,2 milyon DWT) 3. sırada, Rusya (9,6 Milyon DWT) 4. sırada ve Türkiye (6,2 milyon DWT) ile 5. sırada yer almaktadır.

**Tablo 27. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)**

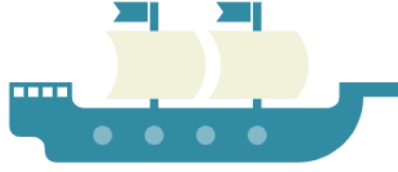
Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya DWT %	Yıllık DWT Değişim %
8	Yunanistan	831	59.200	2,7	-4,7
11	G. Kıbrıs	822	30.502	1,4	-6,9
17	İran	482	20.216	0,9	1,7
22	Rusya	1.603	9.587	0,4	2,0
32	Türkiye	658	6.149	0,3	7,4
56	Mısır	104	1.541	0,1	2,0
90	Ukrayna	98	271	0,0	-13,3
91	Suriye	11	248	0,0	341,1
106	Bulgaristan	24	96	0,0	-18,3
120	Romanya	17	42	0,0	12,4
145	Gürcistan	4	3	0,0	31,8

Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2023





# DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER





### 2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

Dünya taşımacılığının 2016-2022 yıllarındaki yüzdeler dağılımı tablosunda 2022 yılında denizyolunun payı %85 olarak gerçekleşmiştir. Küresel deniz ticaret taşımacılığı 2022 yılında %0,6 azalarak 11,14 milyar tona inmiştir.

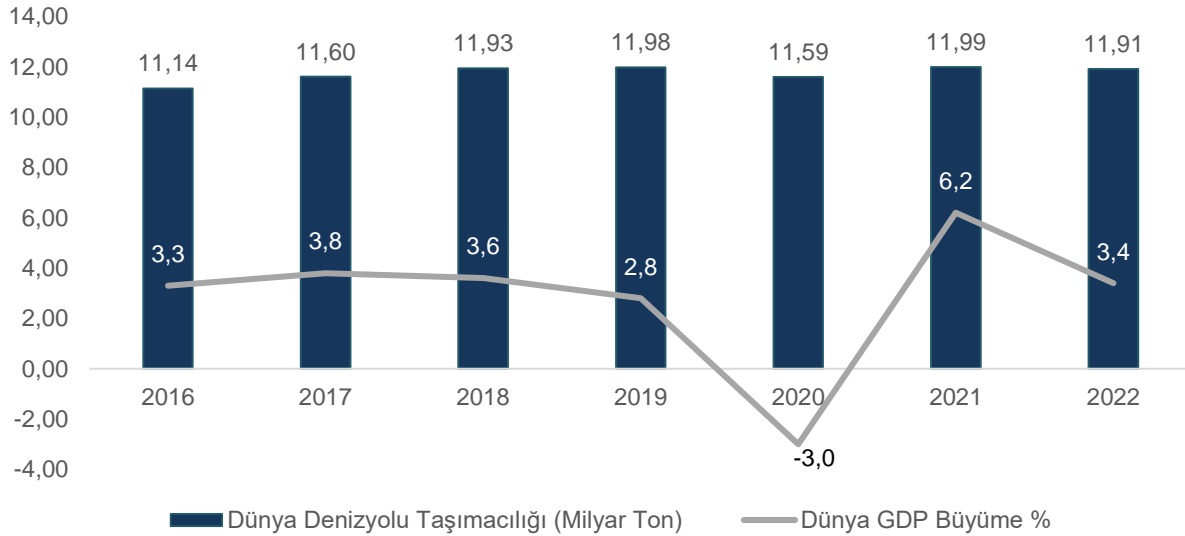
2023 Yılı için %1,6'lık bir yükselme ile küresel deniz taşımacılığının 12,10 milyar ton olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

**Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı**

Yıllar	Dünya Taşımacılığı Tüm Yollar (Milyar Ton)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı ( %)
2016	12,9	11,14	86,0
2017	13,5	11,60	86,0
2018	13,9	11,93	85,0
2019	14,1	11,98	86,0
2020	13,3	11,59	87,0
2021	14,0	11,99	85,0
2022	14,1	11,91	85,0

Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Mart 2023

**Grafik 28. 2016- 2022 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton)**



Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Mart 2022

2022 Yılında dünya taşımacılığının %85'i denizyoluyla, %15'i karayoluyla (kara ve demir) ve %1'den azı ise havayoluyla taşınmıştır.

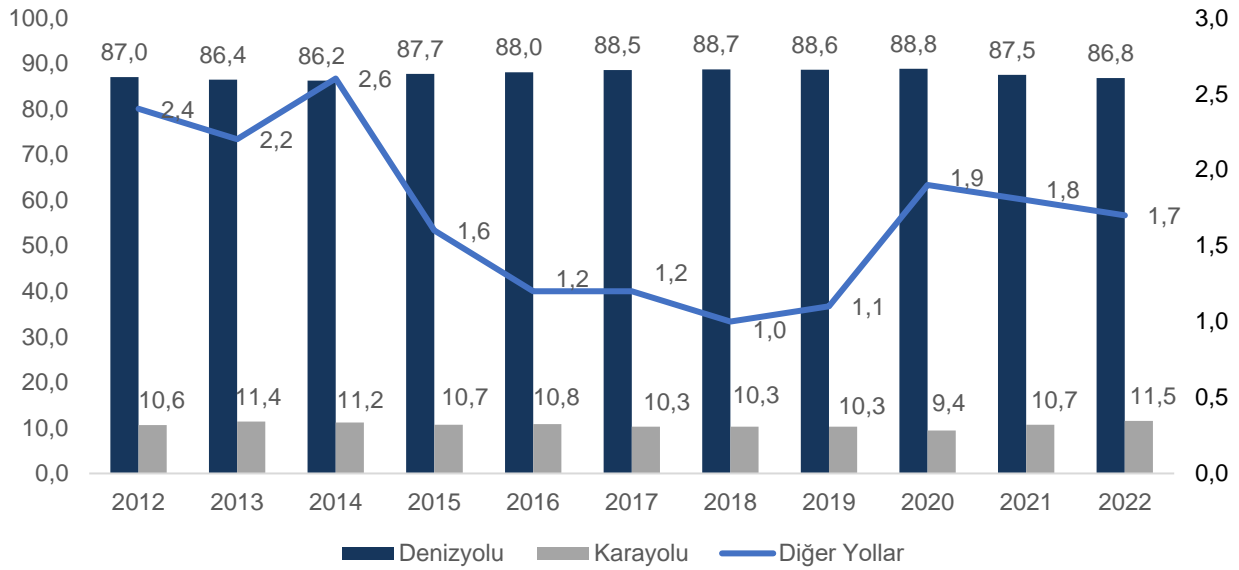
Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2022 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %86,85'i denizyolu ile %11,52'si karayolu ile, %0,70'ı demiryolu ile, %0,33'ü havayolu ile ve %0,60'ı ise sabit ulaşım sistemi ile taşınmıştır.

**Tablo 29. 2012-2022 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)**

Yıllar	Denizyolu	Karayolu	Boru ve Diğer	Demiryolu	Havayolu
2012	87,0	10,6	1,4	0,6	0,4
2013	86,4	11,4	1,3	0,5	0,4
2014	86,2	11,2	1,7	0,4	0,5
2015	87,7	10,7	0,7	0,5	0,4
2016	88,0	10,8	0,4	0,5	0,3
2017	88,5	10,3	0,5	0,4	0,3
2018	88,7	10,3	0,2	0,4	0,4
2019	88,6	10,3	0,3	0,4	0,4
2020	88,8	9,4	1,1	0,6	0,2
2021	87,5	10,7	0,9	0,7	0,2
2022	86,8	11,5	0,6	0,7	0,6

Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri- TÜİK  
Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

**Grafik 29. 2012-2022 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)**



Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri - TÜİK  
Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

2022 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 363 milyar ABD \$ belirlenemeyen bir değer yer almakta olup bu değer hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden "sabit ulaşım sistemi diğer" bölümüne eklenmiştir.

2022 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak %55,68'i denizyolu ile %23,17'si karayolu ile %0,88'i demiryolu ile %9,59'u havayoluyla ile ve %0,18'i sabit ulaşım sistemi ile taşınmış olup ve hangi yollar taşındığı belirtilmeyen veri ise %10,49'dur.

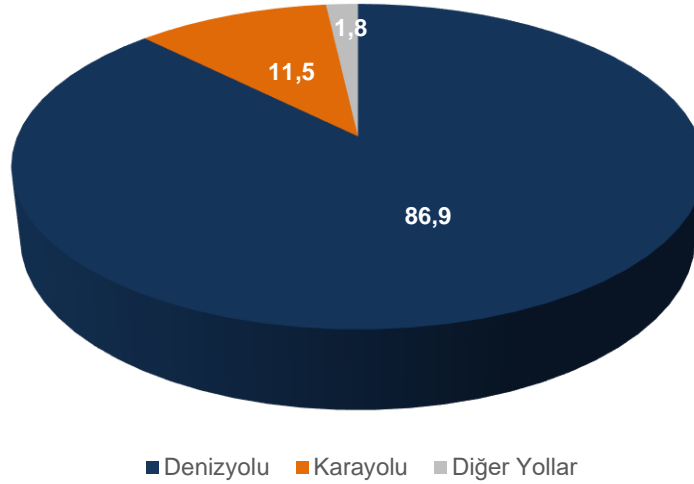
**Tablo 30. 2022 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri**

Yollar	İhracat Miktar Ton (%)	İthalat Miktar Ton (%)	Dış Ticaret Miktar Ton (%)	İhracat Değer ABD \$ %	İthalat Değer ABD \$ %	Dış Ticaret Değer ABD \$ %
Denizyolu	80,0	91,9	86,9	59,1	53,3	55,7
Karayolu	18,4	6,5	11,5	31,6	17,3	23,2
Havayolu	0,7	0,1	0,3	8,1	10,6	9,6
Demiryolu	0,9	0,5	0,7	1,0	0,8	0,9
Sabit Ulaşım Sistemi	0,0	1,1	0,6	0,2	0,2	0,2
Bilinmeyen	0,0	0,0	0,0	0,0	17,8	10,5
<b>Toplam</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri - TÜİK

Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

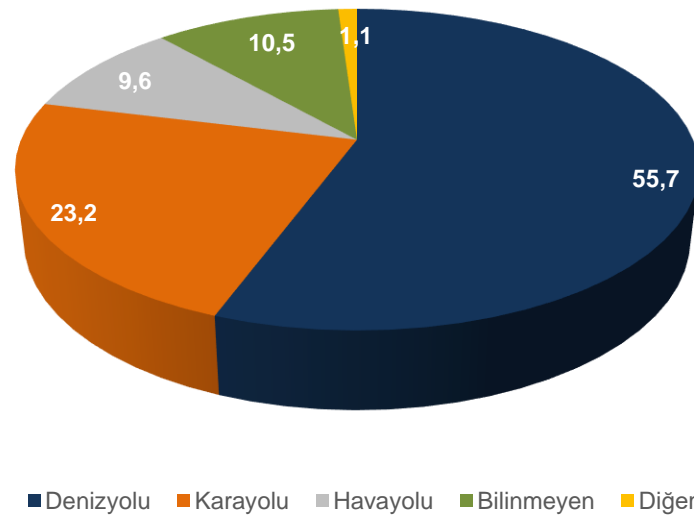
**Grafik 30. Dış Ticaret Miktar (Ton /%)**



Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri - TÜİK

Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

**Grafik 31. Dış Ticaret Değer (\$/%)**



Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri - TÜİK

Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

### 2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

Türkiye'nin deniz taşımacılığı hacmindeki gelişmeler; kabotaj taşımacılığı, kabotajda kullanılan ÖTV'si İndirilmiş yakıt miktar ve teşvik değerleri, ithalat ve ihracat, transit yük elleçlemeleri, konteyner ve Ro-Ro taşımacılığı, OECD, AB ve KEİ ülkeleriyle dış ticaretimiz dikkate alınarak incelenmiştir.

### 2.3.2. Kabotaj Yük Taşımaları

Türk liman ve iskelelerinde kabotaj yük taşıması miktarları yükleme ve boşaltma arasındaki farklılıklar sebebiyle sadece yükleme miktarları dikkate alınmıştır.

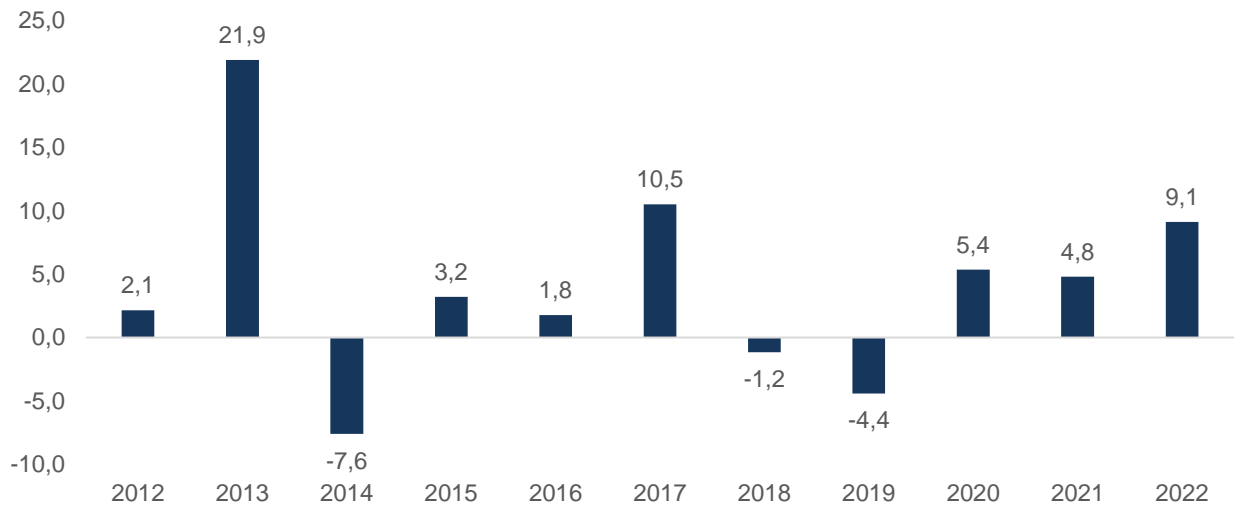
ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. 2012 – 2022 Yıllarında gerçekleşen kabotaj taşıması miktarları ile değişim bilgileri Tablo 31'dedir.

**Tablo 31. 2012-2022 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)**

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim (%)
2012	22.869.458	2,1
2013	27.868.157	21,9
2014	25.753.831	-7,6
2015	26.578.284	3,2
2016	27.050.225	1,8
2017	29.898.010	10,5
2018	29.550.554	-1,2
2019	28.251.017	-4,4
2020	29.763.556	5,4
2021	31.184.349	4,8
2022	34.027.952	9,1

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Grafik 32. 2012-2022 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%)**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2022 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla %9,1 artış ile 34.027.952 ton yük taşınmıştır. 2012-2022 Yılları arasında kabotaj taşımacılığı %48 artmıştır.

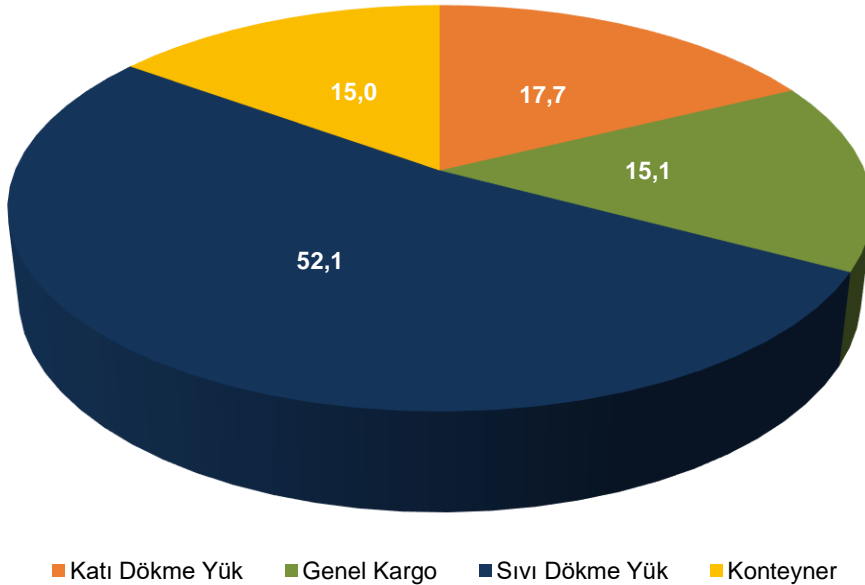
**Tablo 32. 2022 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton)**

Kargo Tipi	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Toplam Elleçleme	Yüzelik Dağılım (%)
Katı Dökme Yük	6.207.232	5.751.251	11.958.483	17,7
Genel Kargo	5.143.985	5.060.448	10.204.433	15,1
Sıvı Dökme Yük	17.631.444	17.565.697	35.197.141	52,1
Konteyner	5.033.465	5.082.704	10.116.169	15,0
Araç	11.826	13.224	25.050	0,0
<b>Toplam</b>	<b>34.027.952</b>	<b>33.473.324</b>	<b>67.501.276</b>	<b>100,0</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo tipleri, %52,1 ile Sıvı Dökme Yük, %17,7'i ile Katı Dökme Yük, %15,1 ile Genel Kargo, %15 ile Konteyner ve yüzde birden küçük araç olarak gerçekleşmiştir.

**Grafik 33. 2022 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü  
Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

2022 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde %18,6'sı ile Aliağa limanı, %17,7 ile Kocaeli ve %10,8 ile İskenderun limanları ilk üç sırada yer almıştır.



Tablo 33. 2022 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)

Limn Başkanlıkları	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Kabotaj Elleçleme	Toplam Elleçleme (%)
Aliağa	8.992.279	3.544.289	12.536.568	18,6
Kocaeli	5.469.232	6.505.669	11.974.901	17,7
İskenderun	5.834.112	1.458.830	7.292.942	10,8
Tekirdağ	2.197.939	3.979.771	6.177.710	9,2
Gemlik	1.495.440	1.483.040	2.978.480	4,4
Ambarlı	838.841	2.086.554	2.925.395	4,3
Antalya	546.935	2.333.236	2.880.171	4,3
Ceyhan	1.637.293	1.108.419	2.745.712	4,1
Samsun	974.242	1.512.424	2.486.666	3,7
İstanbul	187.475	2.118.799	2.306.274	3,4
Karadeniz Ereğli	614.770	1.587.552	2.202.322	3,3
Mersin	465.648	1.407.488	1.873.136	2,8
İzmir	457.112	966.551	1.423.663	2,1
Karabıga	652.787	712.752	1.365.539	2,0
Marmara Adası	964.006	1.340	965.346	1,4
Çanakkale	721.515	124.798	846.313	1,3
Bandırma	302.516	361.405	663.921	1,0
Zonguldak	386.982	255.375	642.357	1,0
Tuzla	301.004	341.061	642.065	1,0
Ünye	277.282	136.574	413.856	0,6
Trabzon	138.299	249.465	387.764	0,6
Tirebolu	0	378.160	378.160	0,6
Hopa	368.802	1.774	370.576	0,5
Rize	0	291.440	291.440	0,4
Yalova	18.760	253.955	272.715	0,4
İnebolu	154.247	0	154.247	0,2
Dikili	2.180	81.920	84.100	0,1
Alanya	0	48.048	48.048	0,1
Göcek	0	44.950	44.950	0,1
Çeşme	0	31.145	31.145	0,0
Karasu	0	30.000	30.000	0,0
Fatsa	14.033	12.022	26.055	0,0
Bartın	9.200	7.753	16.953	0,0
Marmaris	0	10.548	10.548	0,0
Silivri	0	3.360	3.360	0,0
Güllük	3.326	0	3.326	0,0
Bodrum	0	1.846	1.846	0,0
Amasra	1.695	0	1.695	0,0
Mudanya	0	700	700	0,0
Taşucu	0	311	311	0,0
Ayvalık-Giresun-Sürmene	0	0	0	0,0
<b>Toplam</b>	<b>34.027.952</b>	<b>33.473.324</b>	<b>67.501.276</b>	<b>100,0</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Tablo 34. 2012-2022 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)**

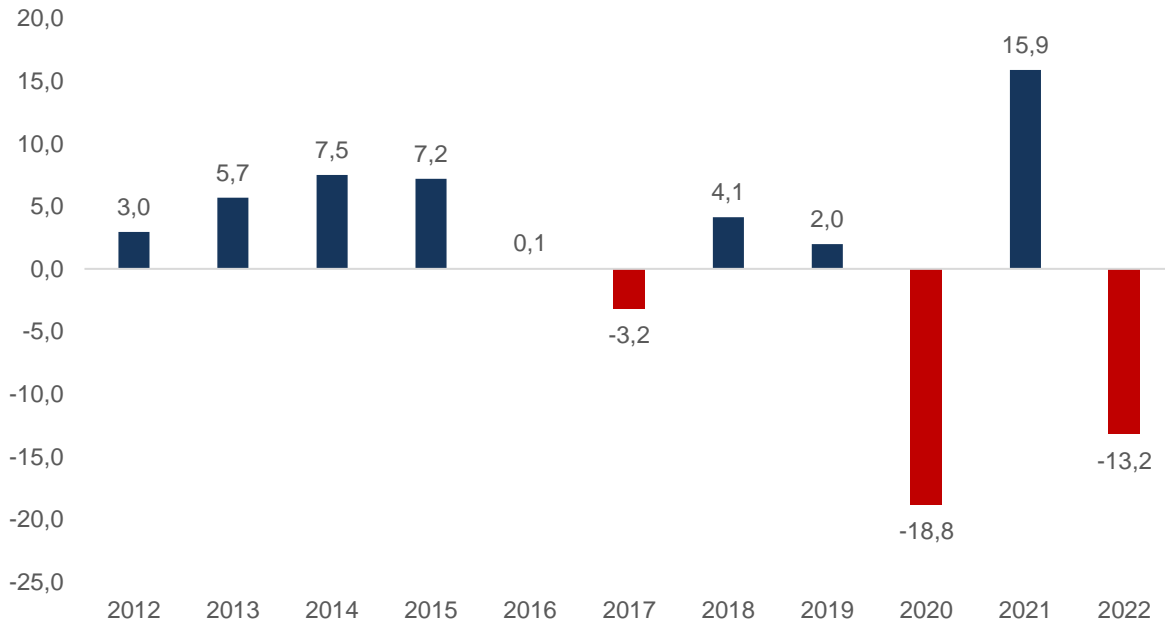
Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim (%)	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim (%)
2012	10.710.645	3,0	77.785.568	-7,1
2013	11.318.561	5,7	85.096.902	8,6
2014	12.166.505	7,5	89.322.962	4,7
2015	13.042.399	7,2	95.505.115	6,5
2016	13.050.241	0,1	92.267.227	-3,4
2017	12.638.289	-3,2	95.185.009	3,2
2018	13.159.820	4,1	92.868.442	-2,4
2019	13.420.802	2,0	92.289.144	-0,6
2020	10.892.467	-18,8	70.059.483	-24,1
2021	12.619.473	15,9	80.295.012	14,6
2022	10.958.382	-13,2	73.097.769	-8,9

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosunda 2012 yılından 2022 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. Son üç yıl değerlendirildiğinde; Covid-19 etkisiyle getirilen kısıtlamalar kapsamında 2020 yılında araç sayısındaki gerileme sonrasında, 2021 yılında %15,9, adet x mil bazında ise %14,6'lık bir artış gerçekleşmiştir.

2022 yılında ise araç sayısında %13,2, araç-mil sayısında %8,9 azalış olarak gerçekleşmiştir.

**Grafik 34. 2012-2022 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı Bazında Yıllık Değişim (%)**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Tablo 35. 2012-2022 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı**

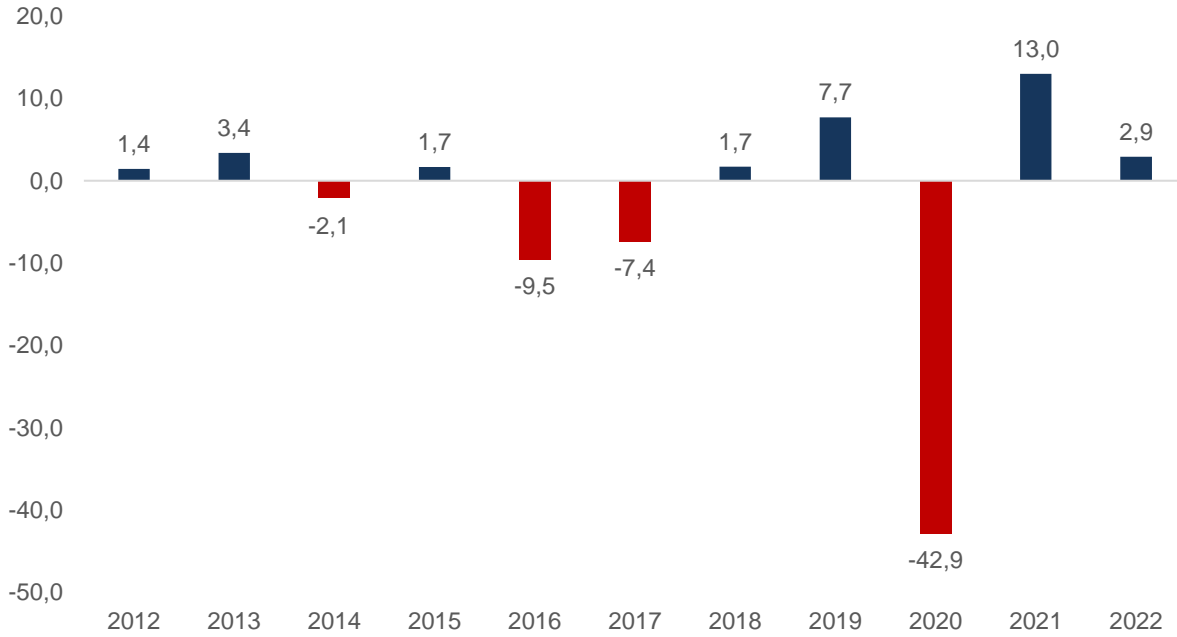
Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı Yıllık Değişim (%)	Yolcu (Adet x Mil)	Yıllık Değişim (%)
2012	159.076.921	1,4	787.572.051	-8,6
2013	164.426.997	3,4	900.226.869	12,5
2014	161.048.004	-2,1	974.923.011	7,7
2015	163.723.544	1,7	992.592.392	1,8
2016	148.101.589	-9,5	1.112.255.126	10,8
2017	137.195.691	-7,4	1.138.826.307	2,4
2018	139.556.332	1,7	1.134.349.263	-0,4
2019	150.312.216	7,7	1.218.893.742	7,5
2020	85.866.238	-42,9	650.022.306	-46,7
2021	97.045.463	13,0	751.019.255	15,5
2022	99.825.813	2,9	550.524.602	-26,7

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Covid-19 kısıtlamaları tüm dünyada olduğu gibi yolcu taşımacılığına negatif yönde etkisi kendisini göstermiş olup, 2020 yılında neredeyse %50 düşüş yaşanmıştır. 2021 yılında bir önceki yıla kıyasla kabotajda taşınan yolcu sayısı %13, yolcu adet x mil bazında ise %15,5 artış olarak gerçekleşmiştir.

2022 yılına gelindiğinde ise bir önceki yıla nazaran taşınan yolcu sayısı %2,9 artarken yolcu mil oranı %26,7 gerilemiştir.

**Grafik 35. 2012-2022 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı Değişimi (%)**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 36. 2020-2022 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları (TL)

Gemi Cinsleri	2020			2021			2022		
	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)
Balıkçı Gemileri	231.071.559	28,0	27,0	82.082.305	22,0%	-64,5	194.113.977	23,4%	136,5
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	114.933.254	14,0	7,0	52.150.848	14,0%	-54,6	125.661.188	15,1%	141,0
Ticari Yatlar	12.065.571	1,0	-8,0	5.400.645	1,4%	-55,2	14.338.131	1,7%	165,5
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	263.558.618	32,0	-12,0	117.970.755	31,6%	-55,2	270.881.598	32,6%	129,6
Tankerler	123.368.421	15,0	81,0	81.037.061	21,7%	-34,3	157.564.883	19,0%	94,4
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	77.096.450	9,0	38,0	34.203.198	9,2%	-55,6	67.739.966	8,2%	98,1
<b>Toplam</b>	<b>822.093.873</b>	<b>100,0</b>	<b>13,0</b>	<b>372.844.812</b>	<b>100,0%</b>	<b>-54,6</b>	<b>830.299.743</b>	<b>100,0</b>	<b>122,7</b>

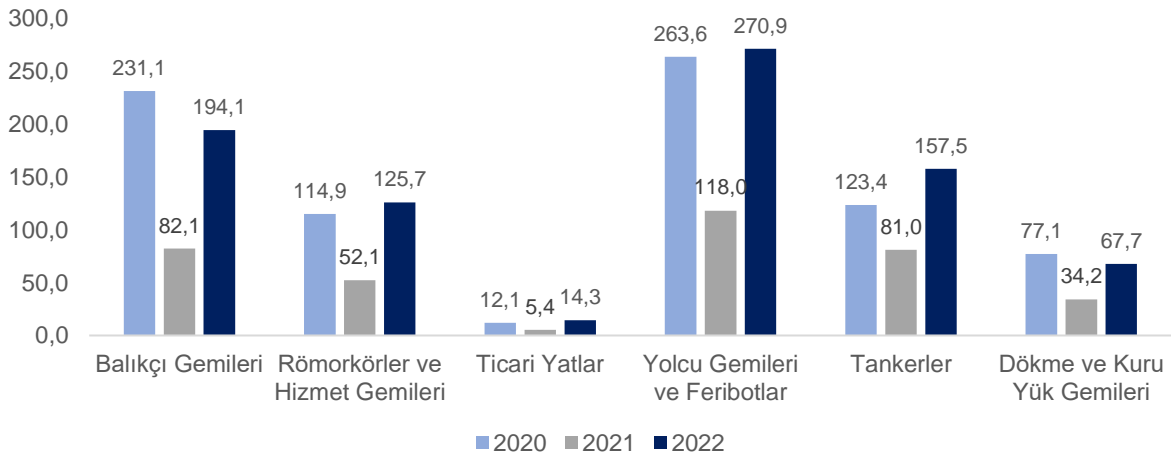
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2020-2022 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2022 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar %32,6
- Balıkçı Gemileri %23,4
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri %15,1
- Dökme ve Kuru Yük Gemileri %8,2
- Tankerler %19,0
- Ticari Yatlar %1,7

oranında teşvikten yararlanmıştıdır.

Grafik 36. 2020-2022 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tiplerine Göre Teşvik Miktarı (Milyon TL)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 37. ÖTV'siz Yakıt İllere Göre 2022 Yılında Teslim Miktarları

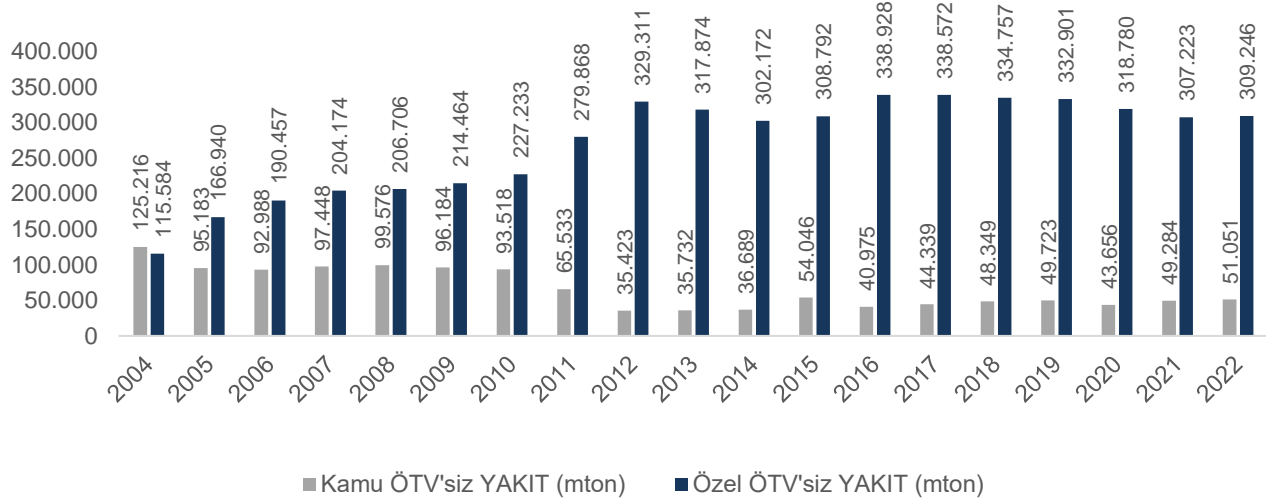
Sıra	Teslim İli	Motorin (ton)	Fuel (ton)	Toplam (Motorin+ Fuel Oil)	% Oran
1	İstanbul	119.713	3.175	122.888	34,1
2	İzmir	52.667	6.441	59.108	16,4
3	Kocaeli	38.616	2.512	41.128	11,4
4	Çanakkale	23.297	0	23.297	6,5
5	Tekirdağ	10.629	5.636	16.265	4,5
6	Hatay	10.358	0	10.358	2,9
7	Muğla	10.356	0	10.356	2,9
8	Samsun	9.274	0	9.274	2,6
9	Bursa	9.220	0	9.220	2,6
10	Mersin	7.578	0	7.578	2,1
11	Zonguldak	6.945	0	6.945	1,9
12	Yalova	6.508	0	6.508	1,8
13	Balıkesir	6.311	0	6.311	1,8
14	Adana	5.414	0	5.414	1,5
15	Sinop	3.696	0	3.696	1,0
16	Kırklareli	3.655	0	3.655	1,0
17	Trabzon	2.806	0	2.806	0,8
18	Antalya	2.756	0	2.756	0,8
19	Edirne	2.696	0	2.696	0,7
20	Aydın	2.427	0	2.427	0,7
21	Ordu	1.897	0	1.897	0,5
22	Düzce	1.131	0	1.131	0,3
23	Kastamonu	1.034	0	1.034	0,3
24	Rize	1.016	0	1.016	0,3
25	Giresun	863	0	863	0,2
26	Bartın	535	0	535	0,1
27	Artvin	471	0	471	0,1
28	Sakarya	293	0	293	0,1
29	Elazığ	235	0	235	0,1
30	Malatya	103	0	103	0,0
31	Gaziantep	24	0	24	0,0
32	Van	12	0	12	0,0
<b>Toplam</b>		<b>342.533</b>	<b>17.763</b>	<b>360.296</b>	<b>100,0</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2022 ÖTV'siz Yakıt teslimlerinde il bazlı listede, toplam 360.296 ton ÖTV'si İndirilmiş motorin ve fuel oilde İstanbul %34,1, İzmir %16,4, Kocaeli %11,4, Çanakkale %6,5 ve Tekirdağ %4,5 oranında pay almıştır.

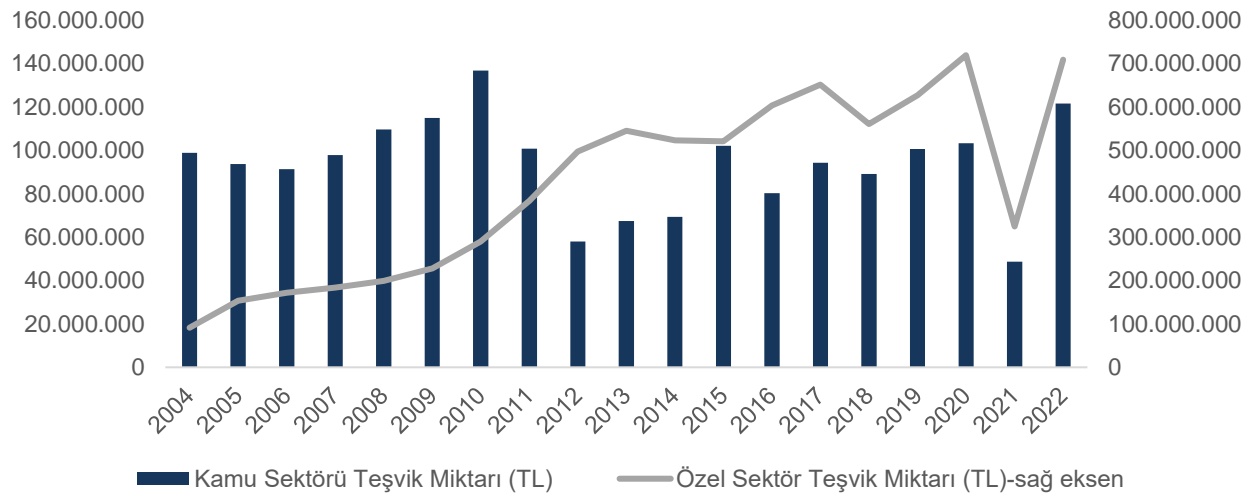
17 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne yakıt miktarı olarak 1.203.862 mton özel sektöre ise 4.834.735 mton ÖTV'si İndirilmiş Yakıt verilmiştir. Aynı dönemde verilen teşvik miktarı değeri olarak ise kamu sektörü 1,65 milyar TL, özel sektöre ise 7,3 milyar TL olarak gerçekleşmiştir.

**Grafik 37. 2004-2022 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektöre Verilen Yakıt Miktarları (mton)**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Grafik 38. 2004-2022 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2020 yılını tüm dünyada ve ülkemizde Covid-19 salgını ile mücadele yılı olarak taşımacılıkta karayolu, havayolu ve denizcilik sektörlerindeki akaryakıt talebi büyük oranda azalmış, 2021 yılı içinde ise enerji kaynaklı yüksek enflasyon ve ÖTV'siz yakıtın teşvik miktarının düşmesi ile talep azalmıştır. ÖTV'siz yakıt olarak 2021-2022 yılları kıyaslandığında verilen teşvik miktarında (mton) %1, değer olarak ise (TL) %122,7'lik artış gerçekleşmiştir.

### 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.

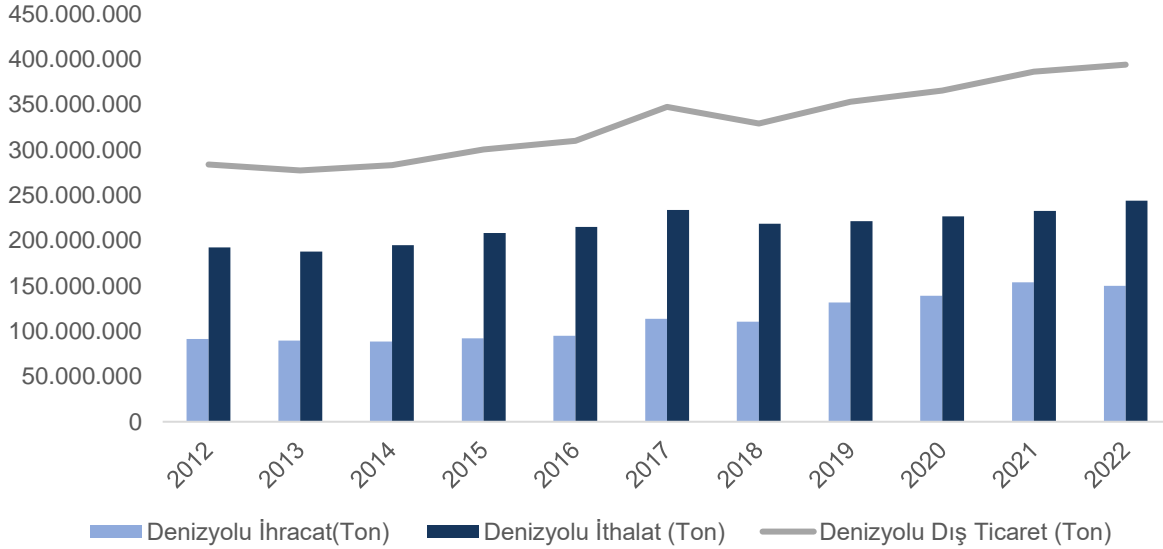
2022 yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 243.917.119 ton, ihracatı ise 150.172.902 ton olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 38. 2012-2022 Türk Bayraklı Gemilerin Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları**

Yıllar	Denizyolu Dış Ticaret (Ton)	Denizyolu İhracat (Ton)	Denizyolu İthalat (Ton)	T/B Payı (Ton)	TB (%)	YB (%)
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14,0	86,0
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12,0	88,0
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12,0	88,0
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12,0	88,0
2016	309.937.639	94.805.120	215.132.519	38.623.279	12,0	88,0
2017	347.348.092	113.692.068	233.656.024	36.815.820	11,0	89,0
2018	328.969.455	110.424.635	218.544.820	35.510.231	11,0	89,0
2019	353.081.390	131.676.578	221.404.812	27.895.737	8,0	92,0
2020	365.442.296	138.902.823	226.539.473	29.679.160	8,0	92,0
2021	386.396.718	153.763.658	232.633.060	29.999.196	8,0	92,0
2022	394.090.021	150.172.902	243.917.119	28.443.135	7,0	93,0

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Grafik 39. 2012-2022 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 38'deki verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2012 yılına nazaran 2022 yılında ihracat taşımaları 91 milyon tondan 150 milyon tona, ithalat taşımaları ise 192 milyon tondan 243 milyon tona yükselmiştir.

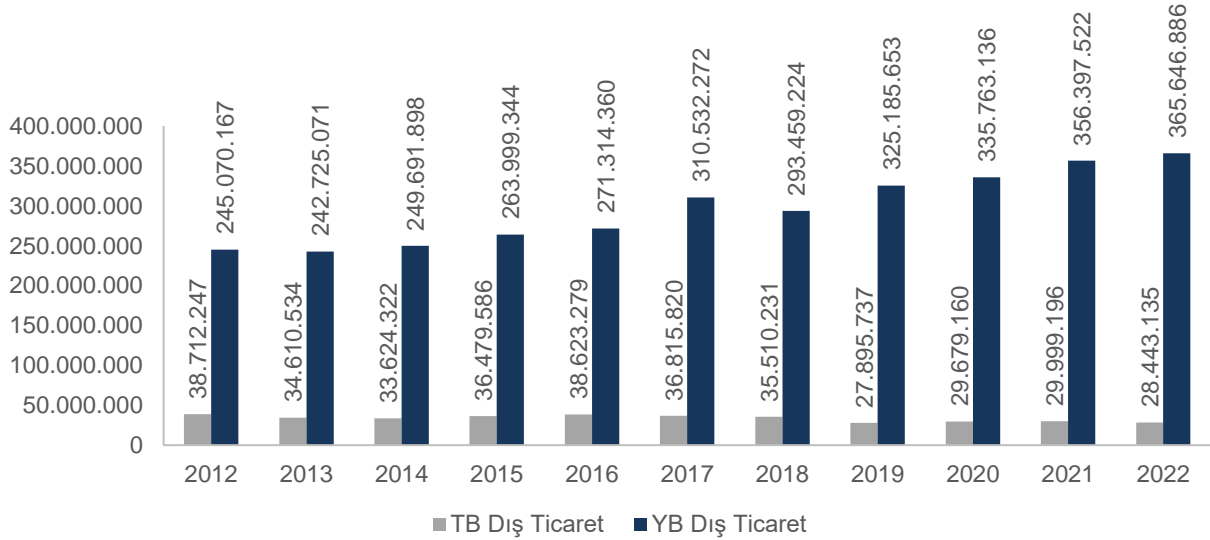
Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay 2022 yılında da %7'dir.

**Tablo 39. Denizyolu Dış Taşımlarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları(ton)**

Yıl	Türk Bayraklı					Yabancı Bayraklı				
	TB İthalat	%	TB İhracat	%	TB Dış Ticaret	YB İthalat	%	YB İhracat	%	YB Dış Ticaret
2012	26.476.350	14,0	12.235.897	13,0	38.712.247	165.998.578	86,0	79.071.589	87,0	245.070.167
2013	22.949.887	12,0	11.660.647	13,0	34.610.534	164.831.728	88,0	77.893.343	87,0	242.725.071
2014	20.880.367	11,0	12.743.955	14,0	33.624.322	173.891.061	89,0	75.800.837	86,0	249.691.898
2015	22.724.776	11,0	13.754.810	15,0	36.479.586	185.601.532	89,0	78.397.812	85,0	263.999.344
2016	23.350.424	11,0	15.272.855	16,0	38.623.279	191.782.095	89,0	79.532.265	84,0	271.314.360
2017	21.677.485	9,0	15.138.335	13,0	36.815.820	211.978.539	91,0	98.553.733	87,0	310.532.272
2018	19.850.109	9,0	15.660.122	14,0	35.510.231	198.694.711	91,0	94.764.513	86,0	293.459.224
2019	13.763.576	6,0	14.132.161	11,0	27.895.737	207.641.236	94,0	117.544.417	89,0	325.185.653
2020	16.098.249	7,0	13.580.911	10,0	29.679.160	210.441.224	93,0	125.321.912	90,0	335.763.136
2021	15.257.051	7,0	14.742.145	10,0	29.999.196	217.376.009	93,0	139.021.513	90,0	356.397.522
2022	14.634.461	6,0	13.808.674	9,0	28.443.135	229.282.658	94,0	136.364.228	91,0	365.646.886

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Grafik 40. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımlarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2022 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayrımlı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 150,2 milyon tonun 13,8 milyon tonu, %9'u Türk Bayraklı gemilerle; 136,3 milyon tonu, %91'i yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 243,9 milyon tonun, 14,6 milyon tonu %6'sı Türk Bayraklı gemilerle, 229 milyon tonu %94'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2012 yılında 283 milyon tonluk taşıma hacminin 2022'de 394 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 192 milyon tondan 243 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 91 milyon tondan 150 milyon tona yükseldiği görülmektedir.



Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2012 yılında ihracatta 12 milyon tondan 2022 yılında 14 milyon tona yükseldiği, ithalatta ise 2012 yılında 26 milyon tondan 2022 yılında 15 milyon tona gerilemiştir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımaları ise, 2012 yılında ihracatta 79 milyon tondan 2022 yılında 136 milyon tona, ithalatta ise 2012 yılında 165 milyon tondan 2022 yılında 229 milyon tona yükselmiştir.

2022 verilerine göre ithalat ve ihracat yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasında 2021 yılına nazaran %1'lik düşüş gerçekleşmiştir.

#### 2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2022 yılı limanlarımızda gerçekleşen elleçleme bilgileri, ithalat taşımaları, ihracat taşımaları, kabotaj elleçlemeleri ve transit elleçlemelerin kargo cinsleri dikkate alınarak aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

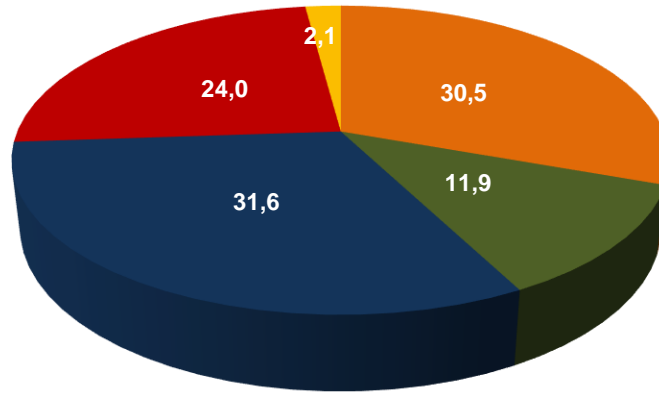
En fazla taşınan kargo sıralamasında, %32 sıvı dökme yük, %30 Katı Dökme Yük, %24 konteyner, %12 genel kargo ve %2 araç olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 40. 2022 Kargo Tipleri Bazında İhracat ve Transit Yükleme (mton)**

Kargo Tipi	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Katı Dökme Yük	53.893.719	98.361.181	152.254.900	11.958.483	1.082.358	165.295.741
Genel Kargo	21.448.487	32.099.289	53.547.776	10.204.433	815.175	64.567.384
Sıvı Dökme Yük	15.629.517	69.612.852	85.242.369	35.197.141	50.761.639	171.201.149
Konteyner	53.110.090	38.658.736	91.768.826	10.116.169	28.359.814	130.244.809
Araç	6.091.089	5.185.061	11.276.150	25.050	0	11.301.200
<b>Toplam</b>	<b>150.172.902</b>	<b>243.917.119</b>	<b>394.090.021</b>	<b>67.501.276</b>	<b>81.018.986</b>	<b>542.610.283</b>

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

**Grafik 41. 2022 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (%)**



■ Katı Dökme Yük ■ Genel Kargo ■ Sıvı Dökme Yük ■ Konteyner ■ Araç

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 41. 2022 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton)

Limn Başkanlığı	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Dış Ticaret Elleçlemesi
Kocaeli	26.735.825	42.775.690	69.511.515	745.676	567.112	70.824.303
Aliağa	23.608.450	44.355.485	67.963.935	250.961	305.471	68.520.367
Ceyhan	4.640.049	11.379.639	16.019.688	49.456.572	5.462	65.481.722
İskenderun	19.693.779	39.047.212	58.740.991	1.042.689	558.915	60.342.595
Tekirdağ	5.205.156	16.240.604	21.445.760	8.711.692	7.837.651	37.995.103
Mersin	16.572.653	19.342.571	35.915.224	523.376	584.831	37.023.431
Ambarlı	8.667.535	10.479.821	19.147.356	4.237.278	4.422.436	27.807.070
Gemlik	6.486.196	5.378.533	11.864.729	294.548	255.354	12.414.631
Karabıga	1.815.423	10.108.970	11.924.393	200.069	201.306	12.325.768
Zonguldak	1.210.194	10.189.075	11.399.269	34.243	9.274	11.442.786
Samsun	3.026.620	8.070.867	11.097.487	0	0	11.097.487
Güllük	7.854.027	93.882	7.947.909	3.350	0	7.951.259
KDZ. Ereğli	1.215.388	6.482.347	7.697.735	0	0	7.697.735
İzmir	3.458.037	3.376.133	6.834.170	2.182	2.811	6.839.163
Tuzla	2.559.313	2.573.876	5.133.189	138.804	171.907	5.443.900
Bandırma	1.417.280	3.729.187	5.146.467	33.062	36.517	5.216.046
Taşucu	3.961.428	831.740	4.793.168	0	0	4.793.168
Antalya	3.169.398	703.554	3.872.952	0	0	3.872.952
Çanakkale	3.140.976	416.392	3.557.368	0	0	3.557.368
Yalova	1.287.200	1.984.331	3.271.531	0	0	3.271.531
Trabzon	123.324	1.824.255	1.947.579	134.324	0	2.081.903
Çeşme	885.972	800.023	1.685.995	0	0	1.685.995
Karasu	198.042	1.252.977	1.451.019	0	0	1.451.019
Bartın	748.336	690.597	1.438.933	54	0	1.438.987
İstanbul	64.119	812.383	876.502	115.672	105.470	1.097.644
Giresun	374.332	371.459	745.791	0	0	745.791
Dikili	641.258	14.493	655.751	0	0	655.751
Ünye	562.645	80.795	643.440	0	0	643.440
Marmara A.	631.814	0	631.814	0	0	631.814
Hopa	23.700	196.558	220.258	20.371	4.749	245.378
Rize	114.937	92.332	207.269	4.795	0	212.064
Alanya	0	98.242	98.242	0	0	98.242
Fatsa	70.197	17.617	87.814	0	0	87.814
İnebolu	4.672	82.910	87.582	0	0	87.582
Tirebolu	0	22.550	22.550	0	0	22.550
Ayvalık	4.557	5	4.562	0	0	4.562
Sürmene	65	0	65	0	0	65
Marmaris	5	13	18	2	0	20
Bodrum	0	1	1	0	0	1
<b>Toplam</b>	<b>150.172.902</b>	<b>243.917.119</b>	<b>394.090.021</b>	<b>65.949.720</b>	<b>15.069.266</b>	<b>475.109.007</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2022 Yılında limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret elleçlemede 30 milyon tonun üzerinde yük elleçleyen altı limanın yüzdeler oranı sırasıyla Kocaeli %15, Aliğa %14, Ceyhan %14, İskenderun %13 ve Tekirdağ ile Mersin %8'dir.

Türkiye'nin 475 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemede ihracat, ithalat ve transitinin %72'si altı limanda gerçekleşmiştir.

### 2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

2022 yılında ülkeler bazında denizyolu ile dış ticaret taşımacılığımızın ithalat, ihracat olarak (transit elleçleme hariç) olarak değerlendirildiğinde, 1. sırada 75 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 32 milyon ton ile Amerika Birleşik Devletleri ve 3. sırada ise 23 milyon ton ile İtalya yer almaktadır.

En fazla ihracat yapılan ülke 16 milyon ton ile Amerika, en fazla ithalat yapılan ülke 72 milyon ton ile Rusya Federasyonu ve en fazla transit yükleme yapılan ülke ise 36 milyon ton ile İtalya'dır.

**Tablo 42. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon Ton), 2022**

Ülke	Toplam İhracat	Toplam İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Dış Ticaret Elleçlemesi
Rusya Federasyonu	3.535.432	72.059.264	75.594.696	1.102.684	1.916.421	78.613.801
İtalya	14.756.240	8.280.942	23.037.182	36.518.623	348.109	59.903.914
Amerika	16.267.238	15.913.157	32.180.395	386.264	220.327	32.786.986
Mısır	9.784.124	11.033.299	20.817.423	1.138.495	569.788	22.525.706
İsrail	10.676.543	6.309.655	16.986.198	1.217.968	570.247	18.774.413
İspanya	11.571.247	3.409.527	14.980.774	2.566.460	653.749	18.200.983
Yunanistan	5.976.893	8.343.882	14.320.775	1.203.856	1.137.885	16.662.516
Çin	3.827.330	7.723.038	11.550.368	865.891	1.764.912	14.181.171
Belçika	5.875.362	5.122.120	10.997.482	517.779	521.770	12.037.031
Kolombiya	227.992	11.554.031	11.782.023	0	0	11.782.023
Romanya	4.977.666	3.000.648	7.978.314	1.716.665	1.086.681	10.781.660
Ukrayna	1.433.813	7.440.037	8.873.850	307.349	438.558	9.619.757
Hindistan	1.280.538	4.199.774	5.480.312	1.917.798	1.088.189	8.486.299
Brezilya	849.044	7.258.398	8.107.442	242	45.925	8.153.609
Irak	114.132	7.835.894	7.950.026	0	0	7.950.026
Cezayir	1.465.488	5.861.843	7.327.331	283.538	55.004	7.665.873
Hollanda	3.599.904	3.558.283	7.158.187	308.963	89.371	7.556.521
Birleşik Krallık	3.233.222	2.936.058	6.169.280	990.508	130.743	7.290.531
Fransa	3.377.893	3.043.518	6.421.411	441.798	65.432	6.928.641
Suudi Arabistan	2.132.146	2.552.063	4.684.209	1.473.395	749.707	6.907.311
Fas	4.447.498	1.582.420	6.029.918	253.972	65.164	6.349.054
Bulgaristan	1.712.729	2.190.703	3.903.432	932.663	753.005	5.589.100
Diğer Ülkeler	39.050.428	42.708.565	81.758.993	11.804.809	2.798.279	96.362.081
<b>Toplam</b>	<b>150.172.902</b>	<b>243.917.119</b>	<b>394.090.021</b>	<b>65.949.720</b>	<b>15.069.266</b>	<b>475.109.007</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Dış Ticaret elleçlemesinde, Rusya Federasyonu %17, İtalya %13 ve Amerika %7'si ilk üç sırada yer almaktadır. İlk üç ülke toplam elleçlemenin %36'sını oluşturmaktadır.

### 2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2022 yılında miktar olarak, ülkemiz ile OECD ülkeleri arasında denizyoluyla 81 milyon ton ihracat, 82 milyon ton ithalat, 46 milyon ton transit yükleme ve 5 milyon ton transit boşaltma olmak üzere 214 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Ülkemiz ile İtalya arasında toplam 56 milyon ton yük, Amerika Birleşik Devletleri arasında 33 milyon ton, İsrail ile İspanya 18 milyon ton ve Yunanistan ile 16 milyon ton yük elleçlenmiştir.

**Tablo 43. Türkiye–OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2022**

OECD Ülkeleri	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Yük Elleçleme
İtalya	14.756.240	8.280.942	23.037.182	36.518.623	348.109	59.903.914
Amerika	16.267.238	15.913.157	32.180.395	386.264	220.327	32.786.986
İsrail	10.676.543	6.309.655	16.986.198	1.217.968	570.247	18.774.413
İspanya	11.571.247	3.409.527	14.980.774	2.566.460	653.749	18.200.983
Yunanistan	5.976.893	8.343.882	14.320.775	1.203.856	1.137.885	16.662.516
Belçika	5.875.362	5.122.120	10.997.482	517.779	521.770	12.037.031
Kolombiya	227.992	11.554.031	11.782.023	0	0	11.782.023
Hollanda	3.599.904	3.558.283	7.158.187	308.963	89.371	7.556.521
Fransa	3.377.893	3.043.518	6.421.411	441.798	65.432	6.928.641
Güney Kore	1.101.018	2.934.188	4.035.206	228.509	506.050	4.769.765
Avustralya	16.321	3.507.731	3.524.052	250.702	12.773	3.787.527
Portekiz	1.700.710	647.061	2.347.771	1.277.254	78.768	3.703.793
Kanada	1.771.019	1.435.080	3.206.099	62.331	106.084	3.374.514
Almanya	811.872	1.347.214	2.159.086	150.704	83.219	2.393.009
Norveç	188.387	1.862.399	2.050.786	92.304	350	2.143.440
Danimarka	291.987	1.006.436	1.298.423	0	0	1.298.423
Litvanya	83.616	984.887	1.068.503	26.359	0	1.094.862
Polonya	638.533	368.971	1.007.504	23.559	21.103	1.052.166
İsveç	476.686	451.619	928.305	0	2.764	931.069
Letonya	350.292	538.211	888.503	0	5.737	894.240
Finlandiya	91.300	766.029	857.329	0	276	857.605
İrlanda	203.786	11.963	215.749	545.903	0	761.652
Slovenya	308.892	198.792	507.684	31.359	17.367	556.410
Japonya	120.599	396.702	517.301	2.636	7.209	527.146
Estonya	24.234	426.919	451.153	0	16.441	467.594
Şili	263.832	14.107	277.939	50.300	24.952	353.191
Meksika	141.606	138.631	280.237	0	8.311	288.548
İzlanda	166.808	0	166.808	0	0	166.808
İngiltere	102.699	31.363	134.062	6.837	8.816	149.715
İsviçre	3.028	0	3.028	0	0	3.028
Yeni Zelanda	294	1.637	1.931	0	0	1.931
<b>Toplam</b>	<b>81.186.831</b>	<b>82.605.055</b>	<b>163.791.886</b>	<b>45.910.468</b>	<b>4.507.110</b>	<b>214.209.464</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2022 Yılında miktar olarak, ülkemiz ile AB Ülkeleri arasında denizyoluyla 58 milyon ton ihracat, 47 milyon ton ithalat, 48 milyon ton transit yükleme ve 5 milyon ton transit boşaltma olmak üzere 158 milyon ton yük elleçlenmiştir.

AB Ülkeleri listesinde en fazla dış ticaret taşımacılığı gerçekleştirilen ilk 3 ülke İtalya, İspanya ve Yunanistan'dır.

**Tablo 44. Türkiye- AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (mton), 2022**

AB Ülkeleri	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Dış Ticaret Elleçlemesi
İtalya	14.756.240	8.280.942	23.037.182	36.518.623	348.109	59.903.914
İspanya	11.571.247	3.409.527	14.980.774	2.566.460	653.749	18.200.983
Yunanistan	5.976.893	8.343.882	14.320.775	1.203.856	1.137.885	16.662.516
Belçika	5.875.362	5.122.120	10.997.482	517.779	521.770	12.037.031
Romanya	4.977.666	3.000.648	7.978.314	1.716.665	1.086.681	10.781.660
Hollanda	3.599.904	3.558.283	7.158.187	308.963	89.371	7.556.521
Fransa	3.377.893	3.043.518	6.421.411	441.798	65.432	6.928.641
Bulgaristan	1.712.729	2.190.703	3.903.432	932.663	753.005	5.589.100
Malta	1.291.921	2.288.703	3.580.624	103.646	74.906	3.759.176
Portekiz	1.700.710	647.061	2.347.771	1.277.254	78.768	3.703.793
Hırvatistan	408.668	708.423	1.117.091	1.364.746	0	2.481.837
Almanya	811.872	1.347.214	2.159.086	150.704	83.219	2.393.009
Danimarka	291.987	1.006.436	1.298.423	0	0	1.298.423
Litvanya	83.616	984.887	1.068.503	26.359	0	1.094.862
Polonya	638.533	368.971	1.007.504	23.559	21.103	1.052.166
İsveç	476.686	451.619	928.305	0	2.764	931.069
Letonya	350.292	538.211	888.503	0	5.737	894.240
Finlandiya	91.300	766.029	857.329	0	276	857.605
İrlanda	203.786	11.963	215.749	545.903	0	761.652
Slovenya	308.892	198.792	507.684	31.359	17.367	556.410
Estonya	24.234	426.919	451.153	0	16.441	467.594
<b>Toplam</b>	<b>58.530.431</b>	<b>46.694.851</b>	<b>105.225.282</b>	<b>47.730.337</b>	<b>4.956.583</b>	<b>157.912.202</b>

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

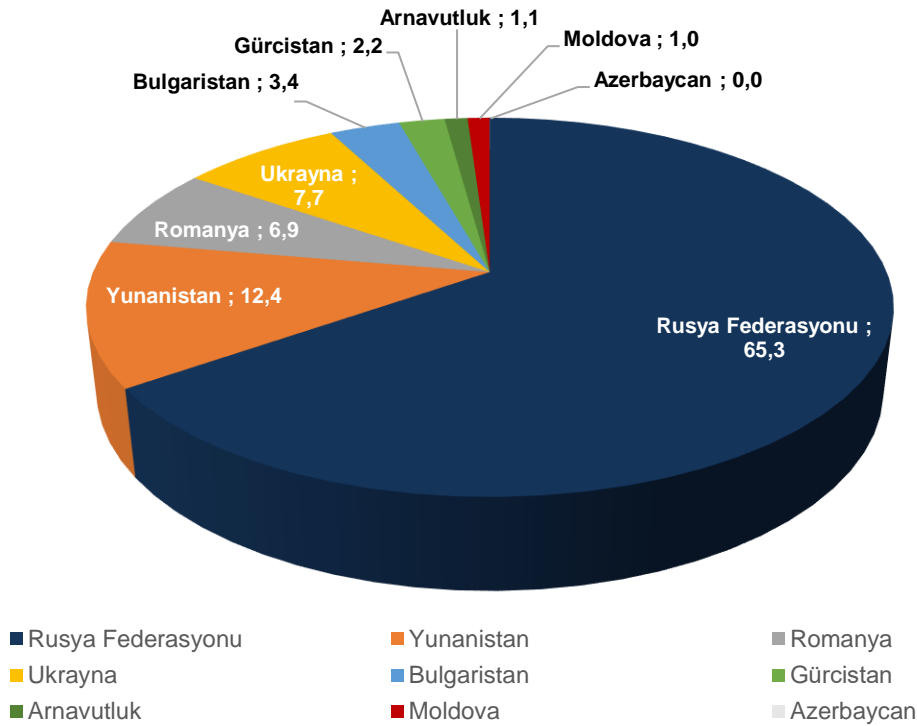
2022 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 21 milyon ton ihracat, 6 milyon ton transit yükleme, 95 milyon ton ithalat, 6 milyon ton transit boşaltma olmak üzere toplam 128 milyon tonluk yük elleçlenmiştir. KEİ ülkelerinden denizyolu dış ticareti (ithalat ve ihracat) ülke sıralamasında Rusya Federasyonu %65, Yunanistan %13 ve Ukrayna %8 olarak yer almaktadır.

Tablo 45. 2022 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)

Ülke	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Dış Ticaret Elleçlemesi
Rusya Federasyonu	3.535.432	72.059.264	75.594.696	1.102.684	1.916.421	78.613.801
Yunanistan	5.976.893	8.343.882	14.320.775	1.203.856	1.137.885	16.662.516
Romanya	4.977.666	3.000.648	7.978.314	1.716.665	1.086.681	10.781.660
Ukrayna	1.433.813	7.440.037	8.873.850	307.349	438.558	9.619.757
Bulgaristan	1.712.729	2.190.703	3.903.432	932.663	753.005	5.589.100
Gürcistan	876.647	1.658.758	2.535.405	1.094.576	587.292	4.217.273
Arnavutluk	1.197.002	76.938	1.273.940	17.392	35.343	1.326.675
Moldova	964.794	249.451	1.214.245	0	0	1.214.245
Azerbaycan	6.984	0	6.984	561	603	8.148
<b>Toplam</b>	<b>20.681.960</b>	<b>95.019.681</b>	<b>115.701.641</b>	<b>6.375.746</b>	<b>5.955.788</b>	<b>128.033.175</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 42. KEİ Ülkeleri İhracat ve İthalat Yüzdeleri Dağılımı (%)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü  
Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

### 2.3.7. Konteyner Taşımacılığı

Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda TEU olarak ilk üç sırayı %16 ile Çin, %13 ile Almanya ve %10 ile Danimarka paylaşmakta olup, Türkiye %1 oranı ile 17. sıradadır.

Tablo 46. Dünya Konteyner Filosu 2022

Sıra NO	Kontrol Ülkesi	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş Ort.	Yıllık Değişim (%)
1	Çin	810	44.424	3.828	11,6	2,6
2	Almanya	890	40.313	3.290	13,8	-9,5
3	Danimarka	338	28.780	2.491	12,8	-24,0
4	Yunanistan	484	26.071	2.138	14,1	0,7
5	Japonya	332	23.371	2.092	7,9	4,1
6	İtalya	332	24.676	2.048	17,4	20,6
7	Fransa	186	16.518	1.448	11,1	17,2
8	Tayvan	316	16.285	1.358	11,9	26,4
9	Kanada	136	13.273	1.161	9,7	10,3
10	İngiltere	201	13.032	1.073	13,1	7,6
11	Güney Kore	211	10.804	955	12,4	18,0
12	Singapur	233	10.700	893	13,1	17,8
13	Norveç	61	3.975	334	12	-8,9
14	Amerika	85	3.106	233	16,2	-7,8
15	Endonezya	230	2.746	189	16,8	-3,0
16	B.A.E.	84	2.277	170	19,4	17,4
17	Türkiye	88	1.988	149	17,2	4,5
18	İran	29	1.661	140	13,8	-
19	İsrail	36	1.584	127	10,6	-23,2
20	Tayland	54	926	72	17	33,1
21	Hollanda	44	562	46	15,1	-30,4
22	Belçika	15	550	43	11,4	-37,8
23	Bermuda	4	467	40	5,5	-
24	Hong Kong	32	557	40	20,1	-20,7
25	Vietnam	46	531	38	18,3	10,7
26	Malezya	34	437	31	20,1	28,5
27	Rusya	26	353	28	20,2	5,2
28	Filipinler	42	277	21	25,4	-3,8
29	Brezilya	7	250	18	10,2	16,7
30	Hindistan	7	178	13	15,2	-7,9
<b>30 Ülke Toplamı</b>		<b>5.393</b>	<b>290.671</b>	<b>24.507</b>	<b>13,4</b>	<b>4,3</b>
Diğer		130	1.496	113	22,4	28,1
Bilinmeyen		28	812	63	18,8	
<b>Dünya Toplamı</b>		<b>5.551</b>	<b>292.978</b>	<b>24.683</b>	<b>13,6</b>	<b>4,5</b>

Kaynak: SSMR July2022

2022 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 4,7 milyon TEU, ithalat 4,8 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 820.950 TEU ve transit yükleme-boşaltma ise 2 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

2021 Yılına oranla 2022 yılında TEU bazında dış ticaretimiz (ithalat ve ihracat) %1 oranında artmıştır.

**Tablo 47. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2012-2022**

Yıl	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Dış Ticaret (TEU)			Yıllık Değişim %
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	İhracat-İthalat	Transit Elleçleme	Toplam	
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	8,0
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	9,0
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	6,0
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	-4,0
2016	365.517	3.543.804	3.909.321	372.795	3.607.086	3.979.881	7.150.890	872.772	8.023.662	6,0
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	13,0
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	9,0
2019	359.958	4.594.647	4.954.605	393.309	4.540.201	4.933.510	9.134.849	1.703.722	10.838.571	9,0
2020	370.088	4.618.225	4.988.313	361.264	4.480.472	4.841.736	9.098.697	1.796.601	10.895.298	1,0
2021	410.755	46.677.414	47.088.169	421.232	4.744.227	5.165.459	9.421.640	2.337.843	11.759.483	8,0
2022	407.267	4.694.918	5.102.185	413.682	4.814.757	5.228.439	9.509.675	2.035.758	11.545.433	-2,0
<b>Toplam Elleçleme 12,4 Milyon TEU</b>										

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

En fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman sıralamasında %23 ile Aliğa, %17 ile Ambarlı ve %16 ile Antalya yer almaktadır.

**Tablo 48. 2022 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)**

Limn Başkanlıkları	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Konteyner Elleçleme
Aliğa	940.189	1.045.768	156.189	725.069	2.867.215
Ambarlı	957.058	932.889	60.679	108.685	2.059.310
Antalya	921.963	944.705	53.597	69.320	1.989.585
Bandırma	245.786	256.706	207.848	1.062.888	1.773.228
Bartın	762.715	677.575	35.523	18.029	1.493.841
Gemlik	355.295	350.483	143.490	39.581	888.849
İskenderun	312.738	323.875	11.575	11.147	659.335
İstanbul	139.960	196.912	53.066	336	390.275
İzmir	35.226	45.028	26.382	0	106.636
Karabiga	19.101	32.202	41.577	0	92.881
Karasu	4.583	6.843	5.406	700	17.532
Kocaeli	282	1.636	10.693	0	12.611
Marmara Adası	0	0	12.291	0	12.291
Marmaris	0	0	1.389	0	1.389
Mersin	0	0	1.195	0	1.195
Samsun	0	110	0	0	110
Tekirdağ	0	24	49	0	73
Trabzon	15	0	0	0	15
Tuzla	8	2	0	0	10
Zonguldak	0	0	0	2	2
<b>Toplam</b>	<b>4.694.918</b>	<b>4.814.757</b>	<b>820.949</b>	<b>2.035.758</b>	<b>12.366.382</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü



**Tablo 49. Konteyner Elleçlemesi Yapılan 20 Ülke (TEU)**

Ülke	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Konteyner Elleçleme
Mısır	580.651	525.446	1.106.097	72.261	46.050	1.224.408
Yunanistan	393.161	646.375	1.039.537	33.691	82.113	1.155.340
İsrail	329.304	714.214	1.043.517	22.193	50.721	1.116.431
İspanya	380.605	156.066	536.670	45.089	40.736	622.495
İtalya	306.502	210.656	517.157	62.961	25.849	605.968
Belçika	293.360	197.307	490.667	21.780	38.306	550.753
Çin	214.964	170.918	385.882	42.577	104.263	532.721
Rusya Federasyonu	169.925	187.389	357.314	65.828	95.316	518.458
Amerika	175.832	269.079	444.911	29.342	23.257	497.510
Suudi Arabistan	159.388	117.723	277.111	90.371	56.531	424.012
Fas	281.648	95.366	377.015	20.277	5.094	402.386
Libya	123.933	174.323	298.256	14.714	5.718	318.687
Gürcistan	55.406	128.827	184.233	90.382	35.171	309.786
Birleşik Krallık	193.262	82.109	275.371	13.172	8.326	296.868
Romanya	69.086	52.809	121.895	80.068	88.871	290.834
Lübnan	48.595	203.038	251.632	21.225	10.640	283.497
Singapur	140.539	77.656	218.196	41.003	17.377	276.576
Güney Kore	106.978	112.015	218.992	22.181	34.130	275.303
Malta	50.272	211.491	261.763	2.170	5082	269015
B.A.E.	127.306	32.125	159.431	39.132	21.361	219.923
Diğer Ülkeler	494.204	449.827	944.031	204.352	206.083	1.354.465
<b>Toplam</b>	<b>4.694.919</b>	<b>4.814.757</b>	<b>9.509.675</b>	<b>1.034.766</b>	<b>1.000.993</b>	<b>11.545.433</b>

Kaynak: UAB Denizcilik 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 50. 2022 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet)**

Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Avrupa Ro-Ro Hatları	251.930	252.158	504.088
Karadeniz Ro-Ro Hatları	51.701	56.606	108.307
Akdeniz Ro-Ro Hatları	51.628	51.916	103.544
Hint Okyanusu Ro-Ro Hatları	147	238	385
Diğer Ro-Ro Hatları	2186	1078	3.264
<b>Toplam</b>	<b>357.592</b>	<b>361.996</b>	<b>719.588</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 51. 2022 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları

Bölge	Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Avrupa	Tuzla (Pendik) - Trieste	108.599	108.005	216.604
	Yalova - Sete	58.157	60.210	118.367
	Çeşme - Trieste	34.848	35.165	70.013
	Mersin - Trieste	32.893	24.924	57.817
	İzmir - Tarragona	6.542	7.128	13.670
	Yalova - Lavrio - Trieste	3.099	5.370	8.469
	Tuzla (Pendik) - Patras	2.978	2.822	5.800
	Yalova - Bari	1.307	3.349	4.656
	Çeşme - Sakız Adası	393	1.221	1.614
	Tuzla (Pendik) - Bari	795	684	1.479
	İzmir - Sete	527	746	1.273
	İzmir - Selanik	24	917	941
	Yalova - Tarragona	470	390	860
	Kocaeli - Zeebrugge	0	794	794
	Yalova - Patras	680	0	680
	Gemlik - Salerno	400	47	447
	Kocaeli - Anvers	218	28	246
	Kocaeli - Bremerhaven	0	224	224
Kocaeli - Portbury	0	134	134	
<b>Toplam Avrupa Ro-Ro Hatları</b>		<b>251.930</b>	<b>252.158</b>	<b>504.088</b>
Karadeniz	Samsun - Tuapse	20.779	21.362	42.141
	Samsun - Novorossiysk	19.163	22.006	41.169
	Karasu - Çornomorsk	3.693	3.406	7.099
	Samsun - Temrük	2.718	3.180	5.898
	Samsun - Kavkaz	1.852	2.618	4.470
	Karasu - Kavkaz	1.627	2.075	3.702
	Zonguldak - Çornomorsk	899	976	1.875
	İstanbul (Haydarpaşa) - Çornomorsk	723	675	1.398
	Karasu - Tuapse	247	308	555
<b>Toplam Karadeniz Ro-Ro Hatları</b>		<b>51.701</b>	<b>56.606</b>	<b>108.307</b>
Akdeniz	Mersin - Gazimağusa	19.647	19.384	39.031
	Taşucu - Girne	12.745	14.048	26.793
	Taşucu - Tripoli (Lübnan)	13.311	13.363	26.674
	Mersin - Hayfa	4.042	4.336	8.378
	Mersin - Girne	1.264	637	1.901
	Taşucu - Gazimağusa	614	26	640
	Kocaeli - Aşdod	5	122	127
<b>Toplam Akdeniz Ro-Ro Hatları</b>		<b>51.628</b>	<b>51.916</b>	<b>103.544</b>
Hint Okyanusu	İskenderun - Darüsselam	0	238	238
	Mersin - Sittwe	147	0	147
<b>Toplam Hint Okyanusu Ro-Ro Hatları</b>		<b>147</b>	<b>238</b>	<b>385</b>
Diğer Ro-Ro Hatları		2.186	1.078	3.264
<b>Toplam</b>		<b>357.592</b>	<b>361.996</b>	<b>719.588</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Ro-Ro hatları ile 2022 yılında bölgeler itibariyle taşınan araç sayıları dikkate alındığında ilk üç bölge;

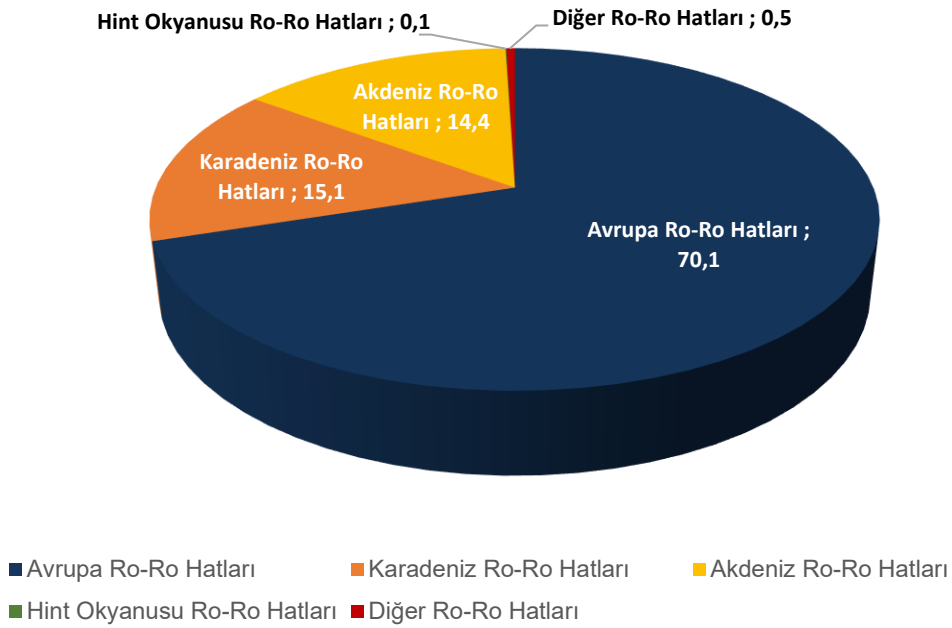
Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 504.088 araç ile bölgenin toplamda oranı %70,

Türkiye'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 103.307 araç ile bölgenin toplama oranı %15,

Türkiye'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 103.544 araç ile bölgenin toplama oranı %14'tür.

Diğer bölgelerin oranı ise %0,5'tir.

**Grafik 43. Bölgeler İtibariyle Ro-Ro Taşımacılığı**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

\*Diğer; Hint Okyanusu Ro-Ro Hatları, İskenderun- Cidde Ro-Ro Hatları, Diğer Ro-Ro Hatları

# TÜRK BOĞAZLARI





## 2.4. TÜRK BOĞAZLARI

### 2.4.1. Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu

Türk Boğazlarında trafik hacmi çok kritik ve tehlikeli boyutlara ulaşmıştır. 1936 yılında İstanbul Boğazından günde yalnız 17 gemi geçmekteyken günümüzde bu sayı günde ortalama 96 gemiye tekabül etmektedir. Diğer bir ifadeyle, Montrö Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılından bu yana Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı yaklaşık 6 kat artmıştır.

**Tablo 52. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları**

Yıllar	İstanbul Boğazı			Çanakkale Boğazı		
	Gemi Adedi	GT	Değişim Gemi Adedi	Gemi Adedi	GT	Değişim Gemi Adedi
2006	54.880	475.796.880	-	48.915	595.826.240	-
2007	56.606	484.867.696	3,1%	49.913	611.885.819	2,0%
2008	54.396	515.639.614	-3,9%	48.978	657.396.892	-1,9%
2009	51.422	514.656.446	-5,5%	49.453	667.412.661	1,0%
2010	50.871	505.615.881	-1,1%	46.686	672.843.533	-5,6%
2011	49.798	523.543.509	-2,1%	45.379	705.412.518	-2,8%
2012	48.329	550.526.579	-2,9%	44.613	735.728.537	-1,7%
2013	46.532	551.771.780	-3,7%	43.889	745.567.671	-1,6%
2014	45.529	582.468.334	-2,2%	43.582	761.631.756	-0,7%
2015	43.544	565.216.784	-4,4%	43.230	777.989.382	-0,8%
2016	42.553	565.282.287	-2,3%	44.035	772.922.682	1,9%
2017	42.978	599.324.748	1,0%	44.615	823.460.636	1,3%
2018	41.103	613.088.166	-4,4%	43.999	849.140.218	-1,4%
2019	41.112	638.892.062	0,0%	43.759	872.312.222	-0,5%
2020	38.404	619.758.776	-6,6%	42.036	858.844.972	-3,9%
2021	38.551	631.920.375	0,4%	43.342	898.473.519	3,1%
2022	35.146	541.444.690	-8,8%	42.340	871.621.677	-2,3%

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

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

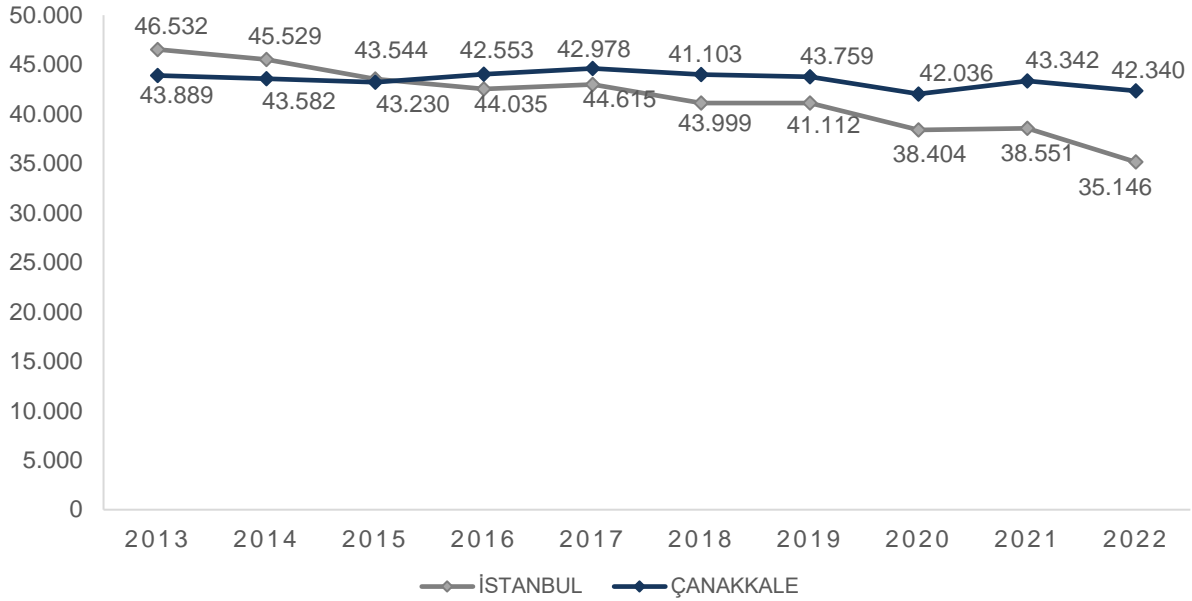
İstanbul Boğazından 2022 yılında toplam 35.146 gemi (8.653 adedi tanker) gemi, Çanakkale Boğazından ise toplam 42.340 gemi (9.904 adedi tanker) geçiş yapmıştır.

2021-2022 yıllındaki GT olarak gemi trafiği İstanbul Boğazında %14,3 Çanakkale Boğazında ise %2,9 düşüş göstermiştir.

İstanbul Boğazından 2006-2022 döneminde geçen gemi sayısında %35,9'luk azalmaya karşın gemilerin GT'lerinde %13,8 artış, Çanakkale Boğazında aynı dönemde geçen gemi

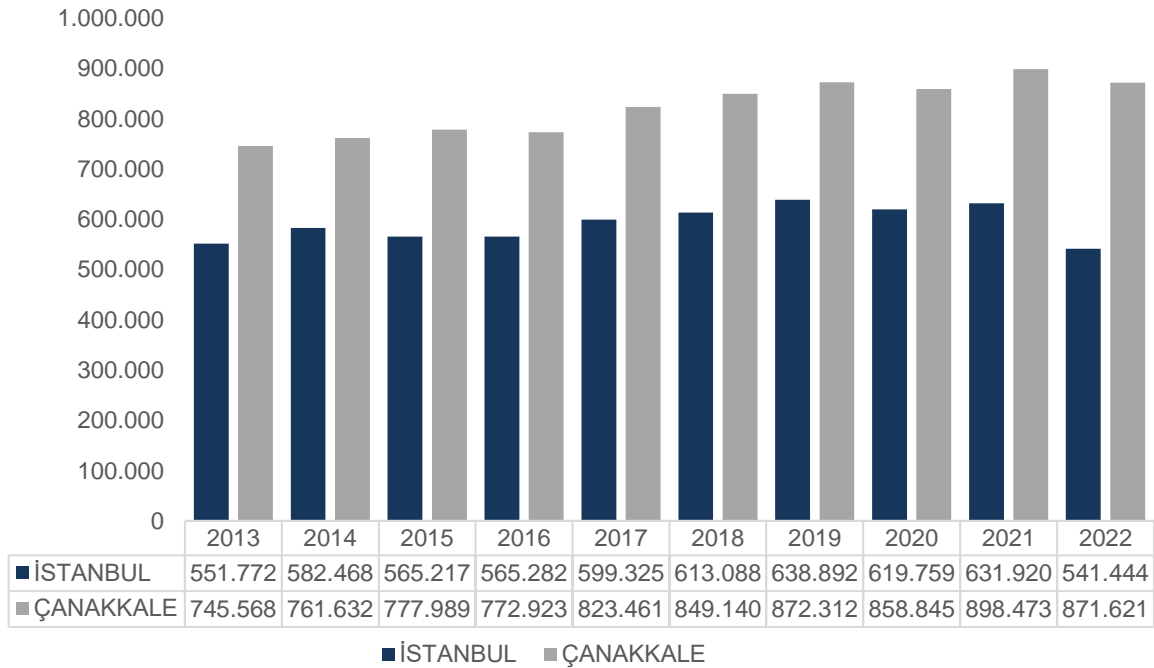
sayısında %13,4'lük azalmaya karşın gemilerin GT'lerinde %46,3'lük bir artış gerçekleşmiştir. Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları kargonun niteliği değişmiştir.

**Grafik 44. 2013-2022 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Grafik 45. 2013-2022 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT (1.000 GT)**



Kaynak: UAB Denizcilik 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 53. Tanker Trafiğine İlişkin Boğaz Geçişleri**

Yıllar	İstanbul Boğazı		Çanakkale Boğazı	
	Tehlikeli Madde Taşıyan Tanker Sayısı	Tehlikeli Madde Miktarı (Metrik Ton)	Tehlikeli Madde Taşıyan Tanker Sayısı	Tehlikeli Madde Miktarı (Metrik Ton)
2006	10.153	143.452.500	9.567	152.726.000
2007	10.054	143.939.500	9.271	149.320.000
2008	9.303	140.357.500	8.758	149.052.000
2009	9.299	144.660.000	9.567	152.105.500
2010	9.274	146.750.500	9.252	156.929.000
2011	9.103	138.496.500	8.818	154.606.000
2012	9.028	131.123.000	8.998	151.040.000
2013	9.006	134.444.000	9.299	149.091.000
2014	8.745	133.961.000	9.250	152.286.000
2015	8.633	135.952.000	9.524	155.531.000
2016	8.703	136.100.000	9.481	156.203.000
2017	8.832	146.943.000	9.478	166.729.000
2018	8.587	147.375.459	9.247	164.583.997
2019	8.957	159.499.000	9.843	171.685.000
2020	8.435	139.244.513	9.372	157.193.034
2021	8.248	147.222.005	9.208	167.993.772
2022	8.653	146.904.132	9.904	166.774.727

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Bugün Türk Boğazları yoluyla, en çok petrolün taşındığı boru hattından daha fazla tehlikeli madde taşınmaktadır.

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 54. İstanbul Boğazından 2018-2022 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı**

Gemi Cinsleri	2018	2019	2020	2021	2022
Genel Kargo Gemisi	19.269	18.637	16.864	16.891	15.371
Dökme Yük Gemisi	8.501	8.811	8.592	8.684	7.076
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.014	5.934	5.252	5.085	5.447
Konteyner Gemisi	2.561	2.642	2.633	2.735	2.426
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	1.950	2.462	2.653	2.701	2.782
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	508	530	555	566	491
Gaz Tankeri	623	561	530	462	424
Ro-Ro Gemi	245	266	222	268	274
Yolcu Gemisi	367	250	74	217	85
Römorkör	384	270	175	214	234
Savaş Gemisi	176	178	205	190	30
Frigorifik Gemi	34	59	52	48	15
Çimento Gemisi	12	9	18	46	38
Araç Taşıyan Gemi	88	113	87	18	67
Barç	3	9	15	13	34
Feribot	1	2	1	2	1
Diğer	367	379	476	411	351

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Tablo 55. Çanakkale Boğazından 2018-2022 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı**

Gemi Cinsleri	2018	2019	2020	2021	2022
Genel Kargo Gemisi	15.764	14.771	14.197	14.713	13.880
Dökme Yük Gemisi	8.916	9.204	9.170	9.349	8.049
Konteyner Gemisi	5.123	5.238	5.219	5.502	5.767
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.181	6.178	5.644	5.196	5.874
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2.368	2.996	3.057	3.385	3.414
Ro-Ro Gemi	2.243	1.957	1.649	1.974	2.140
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	601	592	593	607	521
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker	595	539	542	498	477
Araç Taşıyan Gemi	670	644	498	448	443
Römorkör	398	365	306	341	337
Savaş Gemisi	217	216	211	206	34
Barç	57	75	109	179	60
Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker	103	130	129	129	139
Frigorifik Gemi	67	83	76	71	32
Çimento Gemisi	14	10	17	45	47
Yolcu Gemisi	55	101	26	43	489
Feribot	30	26	26	29	9
Diğer	597	634	567	627	628

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 56. 2022 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş

Aylar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak	3.094	53.873.357	2.098	3.081	2.036	457	28	438	47	270	7
Şubat	3.094	54.325.814	2.049	3.080	2.100	462	20	428	42	252	6
Mart	2.550	40.467.687	1.673	2.548	1.599	310	32	412	29	201	6
Nisan	2.624	37.750.190	1.589	2.622	1.592	274	24	377	32	223	7
Mayıs	2.858	41.289.326	1.778	2.854	1.705	306	32	486	35	218	6
Haziran	2.815	40.050.237	1.792	2.813	1.656	288	28	482	32	188	10
Temmuz	2.844	42.872.809	1.840	2.838	1.699	322	36	503	29	206	11
Ağustos	2.888	43.646.730	1.894	2.886	1.678	320	39	467	27	216	9
Eylül	3.070	44.922.607	2.193	3.069	1.523	308	32	445	36	275	9
Ekim	3.137	46.958.826	2.215	3.135	1.632	329	35	451	38	243	8
Kasım	3.086	46.791.501	2.146	3.075	1.703	344	31	435	32	251	7
Aralık	3.086	48.495.606	2.113	3.082	1.747	359	51	523	45	239	10
<b>Toplam</b>	<b>35.146</b>	<b>541.444.690</b>	<b>23.380</b>	<b>35.083</b>	<b>20.670</b>	<b>4.079</b>	<b>388</b>	<b>5.447</b>	<b>424</b>	<b>2.782</b>	<b>96</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 57. 2022 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş

Aylar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak	3.609	78.731.200	1.999	3.586	2.061	683	65	457	63	308	14
Şubat	3.653	75.409.507	1.955	3.632	2.103	640	60	440	64	276	18
Mart	3.289	68.819.727	1.898	3.278	1.579	564	48	496	48	256	9
Nisan	3.355	66.163.591	1.792	3.338	1.626	529	69	429	39	292	11
Mayıs	3.556	70.644.285	1.892	3.531	1.672	578	76	532	51	328	9
Haziran	3.491	70.395.831	1.947	3.467	1.688	569	59	482	48	282	12
Temmuz	3.421	71.606.814	1.899	3.403	1.669	600	61	521	33	272	5
Ağustos	3.539	71.938.456	2.020	3.522	1.653	597	49	483	32	276	6
Eylül	3.497	72.187.122	2.101	3.479	1.497	600	65	486	45	311	9
Ekim	3.655	76.556.306	2.169	3.635	1.618	627	64	492	58	253	9
Kasım	3.642	75.021.468	2.124	3.630	1.692	617	43	490	65	317	5
Aralık	3.633	74.147.370	2.173	3.623	1.726	619	63	566	70	243	13
<b>Toplam</b>	<b>42.340</b>	<b>871.621.677</b>	<b>23.969</b>	<b>42.124</b>	<b>20.584</b>	<b>7.223</b>	<b>722</b>	<b>5.874</b>	<b>616</b>	<b>3.414</b>	<b>120</b>

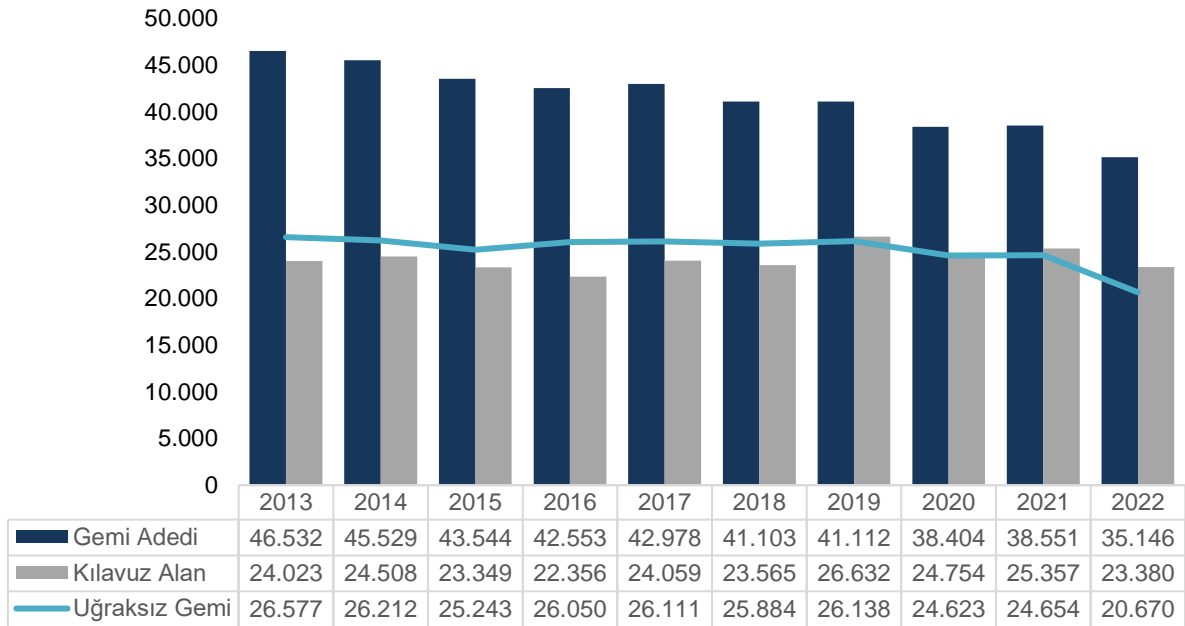
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 58. 2006-2022 Yılları İstanbul Boğaz Gemi Geçişleri

Yıllar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den 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
2019	41.112	638.892.062	26.632	40.870	26.138	4.400	333	5.934	561	2.462	89
2020	38.404	619.758.776	24.754	38.175	24.623	4.952	374	5.252	530	2.653	67
2021	38.551	631.920.375	25.357	38.340	24.654	5.306	374	5.085	462	2.701	75
2022	35.146	541.444.690	23.380	35.083	20.670	4.079	388	5.447	424	2.782	96

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 46. İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi



■ Gemi Adedi ■ Kılavuz Alan — Uğraksız Gemi

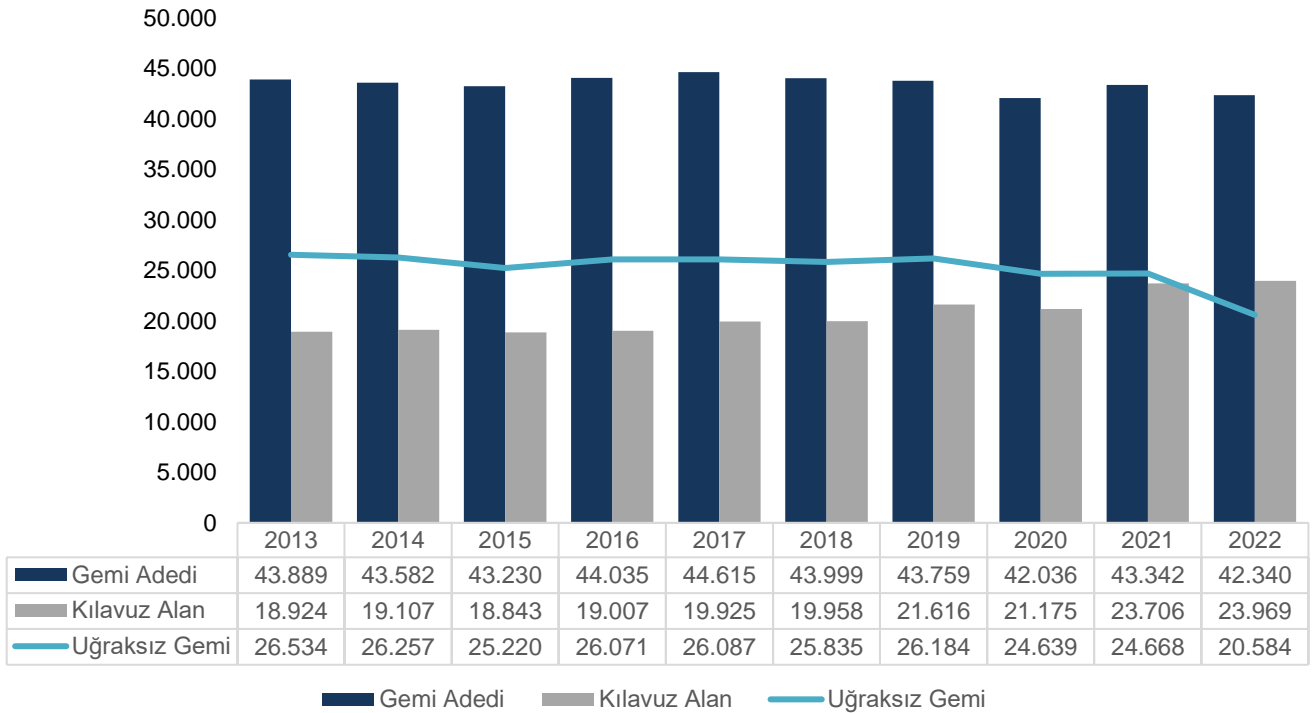
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 59. 2006-2022 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri

Yıllar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den 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	6.181	698	2.368	156
2019	43.759	872.312.222	21.616	43.321	26.184	7.010	714	6.178	669	2.996	138
2020	42.036	858.844.972	21.175	41.581	24.639	7.430	779	5.644	671	3.057	126
2021	43.342	898.473.519	23.706	42.896	24.668	7.855	820	5.196	627	3.385	131
2022	42.340	871.621.677	23.969	42.124	20.584	7.223	722	5.874	616	3.414	120

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 47. Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü



# GEMİ İNŞA SANAYİ



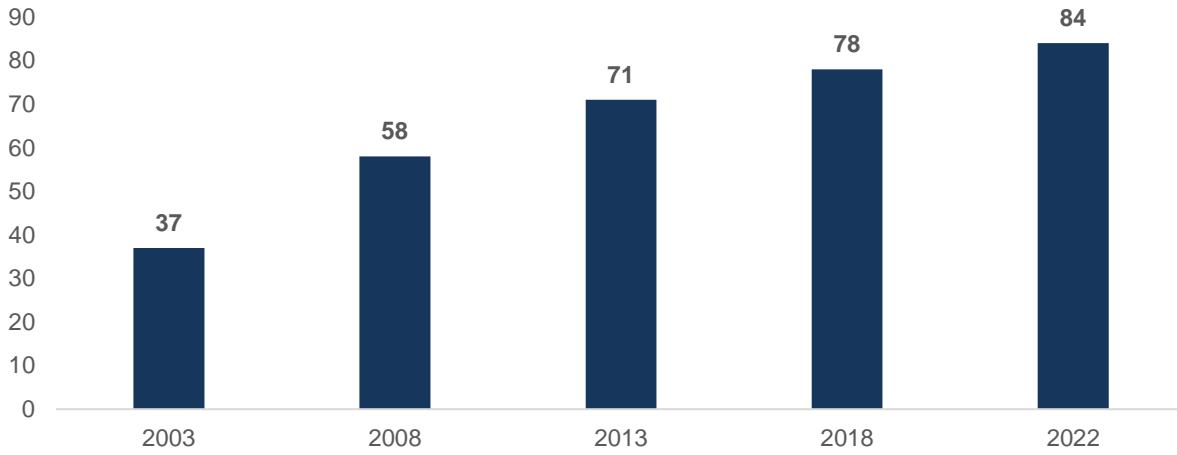


## 2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ

### 2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, 2008'de 58'e, 2021'de 84'e ulaşmıştır. Mart 2023 itibarıyla 84 adet tersane faal durumda olup, bu tersanelerimiz, Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmıştır. Ayrıca 9 adet tersane yatırım aşamasında ve 13 alan da tersane alanı olarak belirlenmiş durumdadır. 2008 yılı son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı son çeyreğine kadar kuvvetli şekilde hissedilen küresel ekonomik krizin ardından 2019'da ortaya çıkan Covid-19 pandemisi pek çok sektörü olduğu gibi gemi inşa sektörünü de olumsuz etkilemiş, sipariş defterlerindeki düşüş hem istihdam hem de yeni yatırım ve modernizasyon çalışmalarının iptal ya da ötelenmesine sebep olmuştur.

**Grafik 48. 2003 / 2022 Faal Tersane Sayıları**



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2023

Gemi inşa sanayi, desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

- Bağılı 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 önemli bir istihdam potansiyeli yaratan,

stratejik bir ağır sanayi koludur.

Avrupa Birliği ekonomisini sürdürülebilir kılmak için çevre bilincinin ön planda olduğu temiz, yeşil ve sürdürülebilir gelecek hedeflerini barındıran çok kapsamlı bir büyüme planı olarak özetleyebileceğimiz Yeşil Mutabakat, sektörün farklı alanlara yönelmesine ve bu kapsamda tersanelerimize gelen çevre dostu, alternatif yakıtlı, elektrikli, hibrit gemi siparişlerinde artışa neden olmuştur. Temel öncelikleri 2030 yılına kadar karbon emisyonlarını azaltmak, 2050 yılına kadar ise karbon emisyonlarını sıfırlamak, insanların yaşam kalitesini artırmak, endüstri, tarım ve diğer sektörleri daha çevreci bir yaklaşıma yönlendirmek ve çevreye verilen zararı azaltmak için politikalar geliştirmek olan Yeşil Mutabakat, 2050 yılında Avrupa kıtası olarak iklim nötr

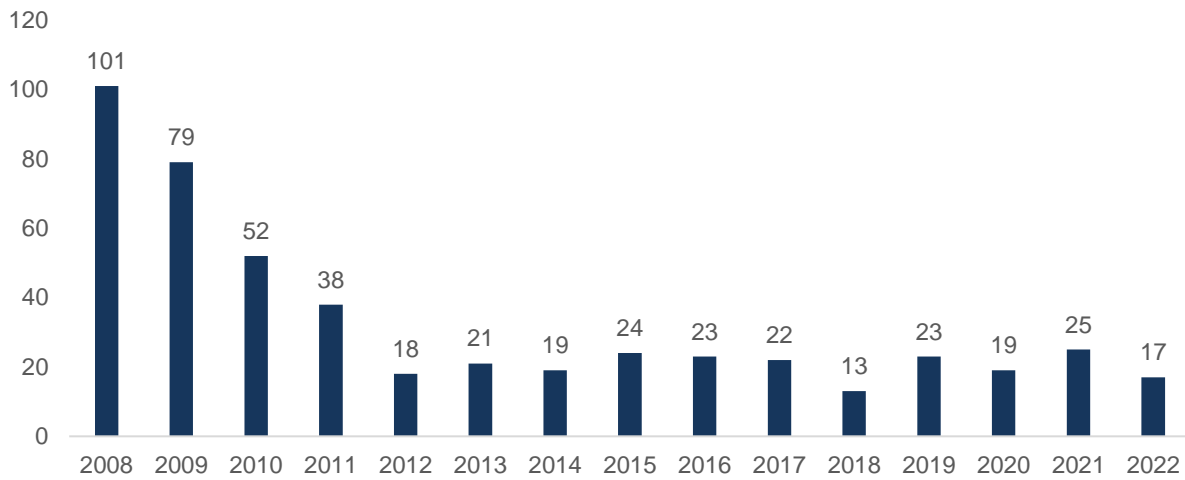


olmayı hedeflerken Türkiye’den de bu hedeflere paralel uygulamalar geliştirilmesini beklemektedir.

2008 küresel ekonomik krizi ve ardından gelen pandemi döneminde yeni gemi inşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, savunma sanayi projelerine, bakım-onarım faaliyetlerine ve özel amaçlı gemi yapımına yönelmiştir.

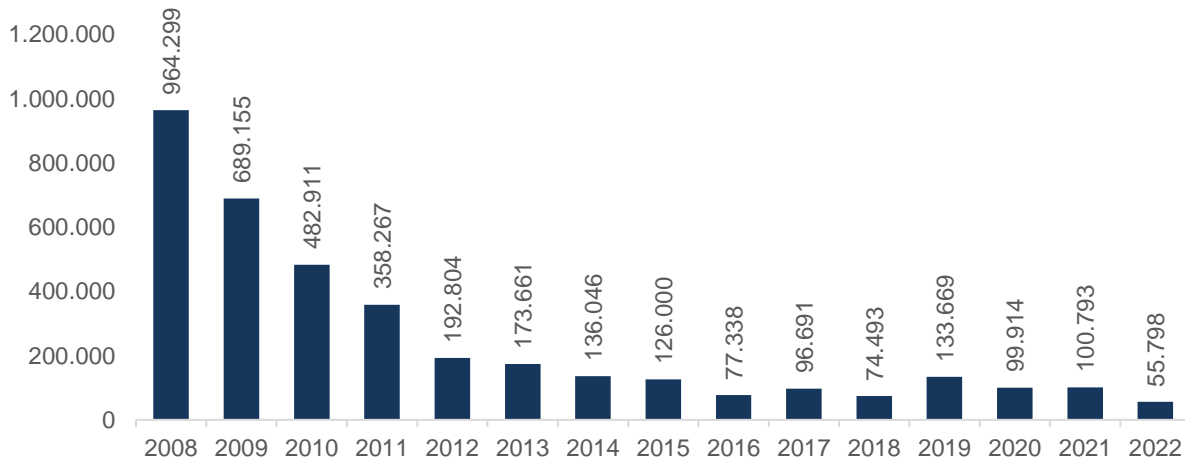
2008 küresel ekonomik krizine kadar olan süreç içerisinde başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere dünya dördüncülüğüne kadar yükselen tersanelerimizin, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü sonrası 2019 yılında teslim ettikleri gemiler toplam tonaj olarak 133.669 DWT, adet olarak da 23’tür. 2020 yılında teslim edilen gemiler 20 adet ve toplam 101.114 DWT iken, 2021 yılında 25 adet ve 100.793 DWT, 2022 yılında ise 17 adet ve 55.798 DWT olmuştur.

**Grafik 49. 2008-2022 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları (Adet)**



Kaynak: Clarkson Research Serv.03/2023

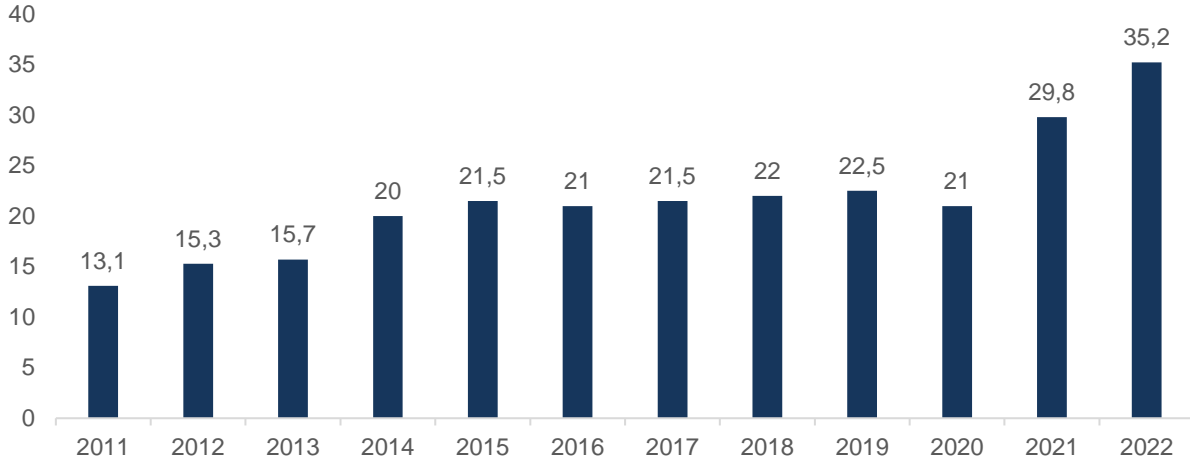
**Grafik 50. 2008-2022 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)**



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2023

2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım büyüklüğü, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e, 2015 yılında da yaklaşık 21.500.000 DWT'e yükselmiştir. 2019 yılı sonu itibariyle 22.500.000 DWT'ye ulaşan sektör 2020 yılı sonu itibariyle 21.000.000 DWT seviyelerine gerilemiş, 2021 yılı içerisinde ise 29.800.000 DWT düzeyine ulaşarak, 2022 yılında 35.200.000 DWT'ye yükselmiştir.

**Grafik 51. 2011-2022 Yılları Arasında Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)**

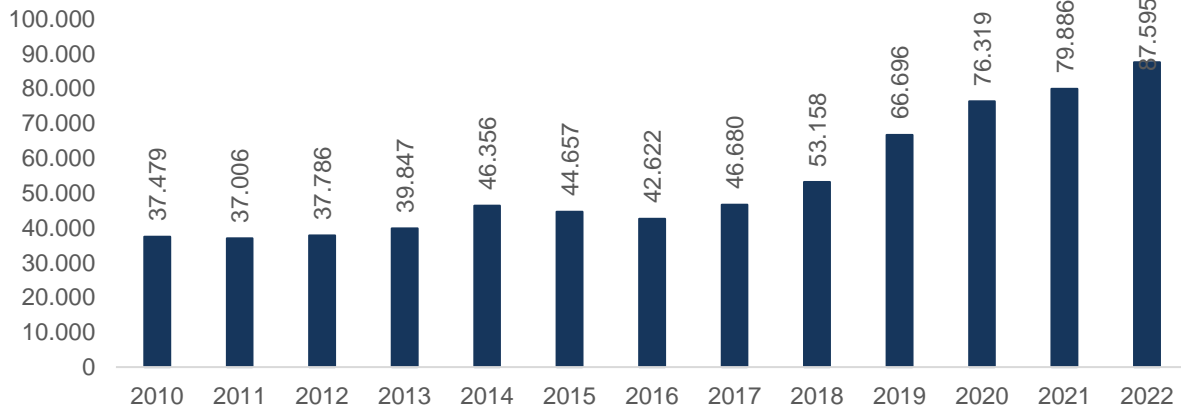


Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2023

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

Birçok sektör gibi Türkiye gemi inşa sanayiini de son derece olumsuz yönde etkileyen 2008 krizi sektördeki istihdama da yansımıştır. İstihdama büyük katkı sağlayan gemi-yat inşa ve gemi yan sanayimizde istihdam edilen çalışan sayısı 2010 yılında 37.479 kişi iken ekonomik krizden dolayı yaşanan sipariş iptallerine rağmen 2013 yılında 39.847’ye ve kriz sonrası kısmi toparlanmanın ardından 2017 yılı itibariyle 46.690 kişiye yükselmiştir. Bu sayı 2018’de 53.158, 2019’da 66.696, 2020’de 76.319, 2021’de 78.569, 2022’de mart ayı verilerine göre 87.595’e ulaşmıştır.

**Grafik 52. Gemi İnşa Üretim Tesisleri / Tersanelerin İstihdam Durumu (Kişi)**



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - 03 / 2023

Kısa dönemde dünya gemi inşa piyasasının, yeni inşa gemilere yönelik güçlü bir taleple olumlu bir seyir izlediği görülmekte olup, birçok tersane ileriye dönük siparişler almaktadır. Bununla birlikte, yakıt fiyatlarında devam eden belirsizlik ve teknolojik seçimler ile yeni inşa piyasası fiyatlandırmasının sektöre bazı etkilerinin olacağı da değerlendirilmektedir. Her şeye rağmen deniz taşımacılığındaki yakıt dönüşümünün, ileride ciddi ölçüde bir filo yenilenmesini gerektireceği ve bunun uzun dönemde siparişlerin artmasına sebebiyet vereceği görülmektedir. AB Yeşil Mutabakatı, tersanelerimize gelen elektrikli ve hibrit gemi siparişlerini artırmış,

tersanelerimiz ayrıca özel amaçlı gemi yapımında da önemli başarılarla imza atmıştır. İlk yüzer enerji gemisi (powership), ilk uzaktan kumandalı gemi, elektrikli römorkör, elektrikli-hibrit kutuplara seyahat edebilen yolcu gemileri, elektrikli-hibrit feribotlar, balıkçı gemileri gibi projeler tersanelerimizin başarıları arasındadır.

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği kayıtlarına göre 2022-2023 arasındaki iki yıllık dönemde teslim edilecek 30 çevreci gemi mevcuttur. Bu 30 adet çevre dostu geminin 9'u feribot, 8'i balıkçı gemisi, 5'i römorkör, 4'ü canlı balık taşıma gemisi, 3'ü yolcu gemisi ve 1'i de ropax'tır.

Bilgi teknolojilerindeki gelişmeler ve Endüstri 4.0 olarak adlandırılan yeni dönem, sektörde de etkisini göstermiştir. Bugün dünya gündeminin ön sıralarında yer bulan "otonom gemiler" konusunda araştırmalar sürmekte, savunma amaçlı insansız deniz araçları konusunda da çalışmalar yürütülmektedir.

Covid-19 un Türkiye bazında etkileri incelendiğinde, UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün Mayıs-2020 tarihli "Covid-19 Küresel Salgınının Sektörümüze Etkisi Raporu"nda, yapılan anket ve görüşmeler sonucunda

- Tedarik zincirinde orta şiddette zayıflama olduğu, bu zayıflamanın üretimi yavaşlattığı ve tüm tesislerde üretimin ve tamirin geciktiği,
- Ortalama %32,6 oranında iş gücü kaybının yaşandığı,
- %85,19 oranında dizayn/üretimi yeniden planlama zorunluluğunun ortaya çıktığı,
- Tersanelerin faaliyet yoğunluğunun ortalama %53,57 düştüğü,
- Kontratlar konusunda Mart 2020 itibariyle tersanelerin %10,71'inin etkilenmediği, %3,57'sinde %10'dan az, %32,14'ünde %10-%30 arası, %25'inde %30-%50 arası ve %28,57'sinde %50'den fazla azalma görüldüğü,
- Tersanelerin tümünde likidite etkisinin yaşandığı ve ilk çeyrekte tersanelerin %46,43'ünün hiç veya yeterli banka desteği alamadığı,
- Sosyal mesafe kuralının, servis araçlarının %50 kapasite ile çalışma zorunluluğunun, uzayan yemek molalarının, 60/65 yaş üstü ve kronik hastalığı olan personelin evden çalışması veya izin kullanması ve sokağa çıkma sınırlamalarının sonucu olarak işgücü kayıplarının ve buna bağlı olarak maliyet artışlarının ortaya çıktığı,
- Maske, eldiven, dezenfektan dağıtımı, ek temizlik ve dezenfektasyon hizmetleri, ambalajlı gıda, termal kamera, ateş ölçer vb. teçhizat ile bunların takip ve kayıt işlemlerinin, bu işlemler için ek personel görevlendirilmesi vb. hususların da keza maliyet artışına ve asil işe konsantrasyonun azalmasına yol açtığı,
- Gerek resmi işlemlerde gerekse müşteri ilişkilerinde elektronik iletişim dışında temas kurulamamasının sorunlara neden olduğu, bu yüzden projelerin ilerlemesinin olumsuz etkilendiği,
- Siparişlerde azalma, kararsızlık, ulusal korumacılık politikalarının, finansman ve rekabet koşullarını güçleştirdiği,
- Müşterilerin kendi ülkelerinde ve global ekonomik durgunluk ve geleceğe dönük kaygılar nedeniyle de yeni siparişler vermekte kararsızlık yaşadıkları,
- IMO ve klas kuruluşlarının gemilerin zorunlu periyodik bakım zamanlarını pandemi dolayısı ile ötelemesi nedeniyle havuz çalışma programlarında iptaller olduğu,
- Yurtdışındaki birçok ekipman üreticisinin faaliyetlerinin durma noktasına geldiği,
- Gümrük ve nakliye işlemlerinin yavaşladığı,

hususlarının Covid-19 salgınının sektöre olumsuz etkileri olarak yansımış olduğunun belirlendiği ifade edilmektedir.

Türkiye tersanelerinde 2008 yılına kıyasla siparişlerde büyük bir düşüş yaşanmıştır. 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 yılından itibaren özellikle alınan römorkör siparişleri sayesinde sipariş defterlerinde adet bazında üst sıralara yükselen ülkemiz tersanelerinde büyük çoğunluğu römorkör olmak üzere 2021 yılı Ocak ayı itibariyle 130 adet olan sipariş miktarının, Mart 2022 verilerine göre toplam 63.369 DWT büyüklükte 144 adete yükseldiği görülmektedir.

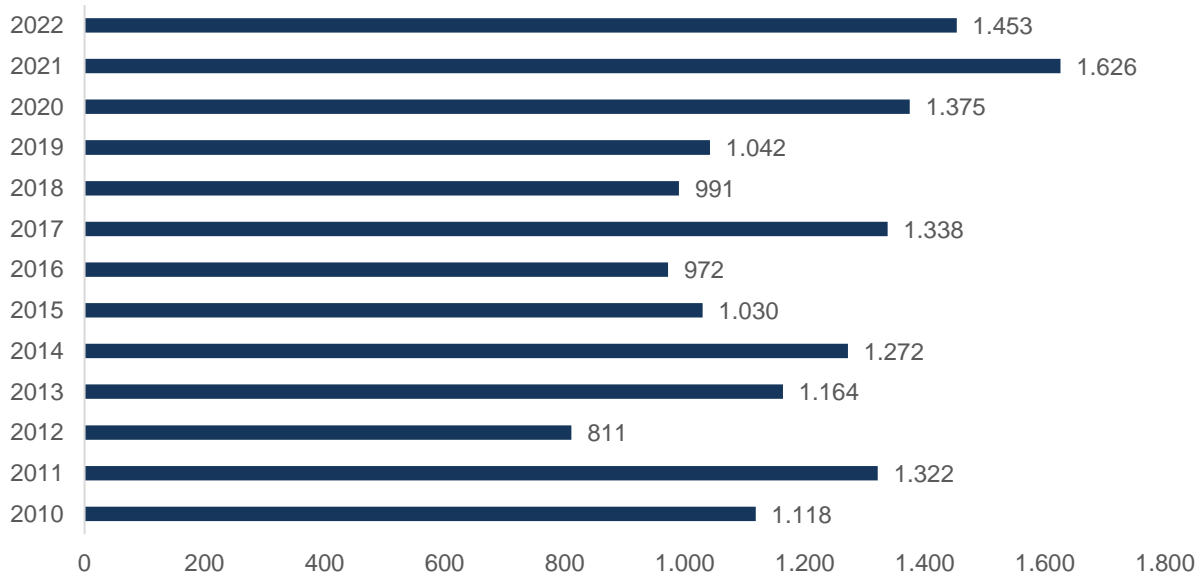
2023 Mart verilerine göre Türkiye tersaneleri 2002-2008 yılları arasında ürettiği gemilerin çoğunu ihracat amaçlı inşa etmiş ve bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmiştir. Özellikle küçük tonajlı kimyasal tanker üretiminde Türkiye o yıllarda bir marka haline gelmiştir. Bunun sonucu olarak da 2008 yılında gemi, yat ve yan sanayi ihracatının büyüklüğü 2,6 milyar ABD doları düzeyine yükselmiştir.

2009 yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş ve ihracatımız 1.83 milyar ABD doları seviyelerine gerilemiştir. Sonraki yıllarda iniş çıkışlar gösteren gemi, yat ve yan sanayi ihracatına ait değerler ise;

2010 yılında 1,118 milyar ABD doları,  
2011 yılında 1,322 milyar ABD doları,  
2012 yılında 0,812 milyar ABD doları,  
2013 yılında 1,164 milyar ABD doları,  
2014 yılında 1,272 milyar ABD doları,  
2015 yılında 1,030 milyar ABD doları,  
2016 yılında 0,972 milyar ABD doları,  
2017 yılında 1,338 milyar ABD doları,  
2018 yılında 0,991 milyar ABD doları,  
2019 yılında 1,042 milyar ABD doları,  
2020 yılında 1,375 milyar ABD doları,  
2021 yılında 1,626 milyar ABD doları  
2022 yılında 1,453 milyar ABD doları şeklindedir.

Gemi yan sanayinin ihracattaki payı da 2022 yılında 61 Milyon ABD dolarıdır.

**Grafik 53. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin \$), 2010-2022**



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

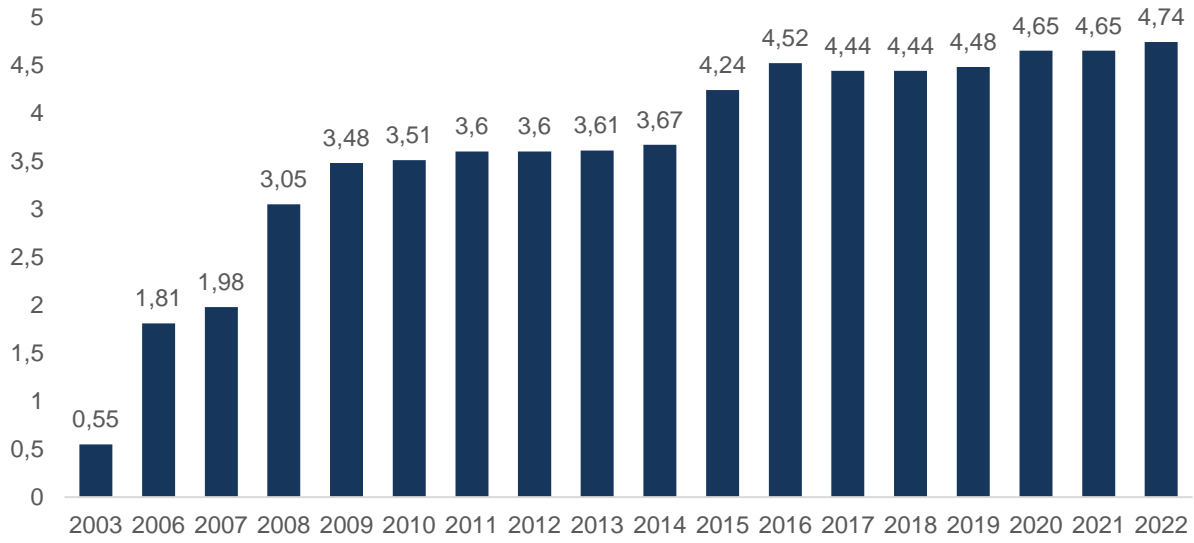
2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000 DWT iken 2012 itibariyle 3.600.000 DWT'e çıkarak 6 kat büyüme sağlanmıştır. Tersanelerimizin proje kapasiteleri ise 2022 yılı itibariyle 4.740.000 DWT'dur.

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

Tersanelerimiz 2023 yılı itibariyle;

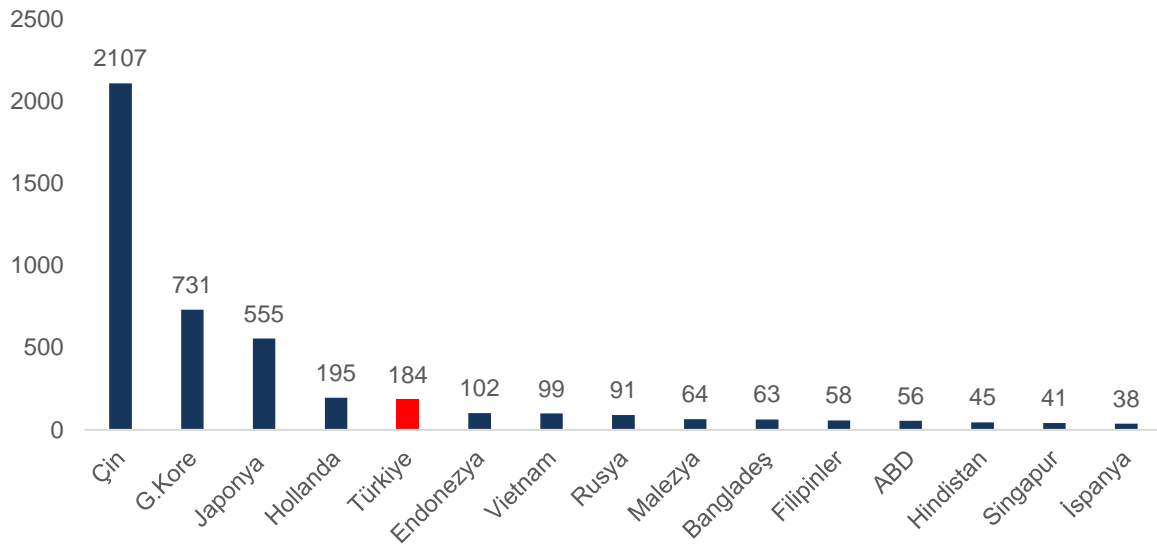
- 700.000 Ton/Yıl çelik işleme,
- 2 milyon DWT/YIL yeni gemi inşa,
- Tek parçada 180.000 DWT'a kadar yeni gemi inşa,
- 60-70 metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,
- 22,5 milyon DWT/YIL bakım onarım kapasitesine sahiptir.

**Grafik 54. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2022**



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 03/2023

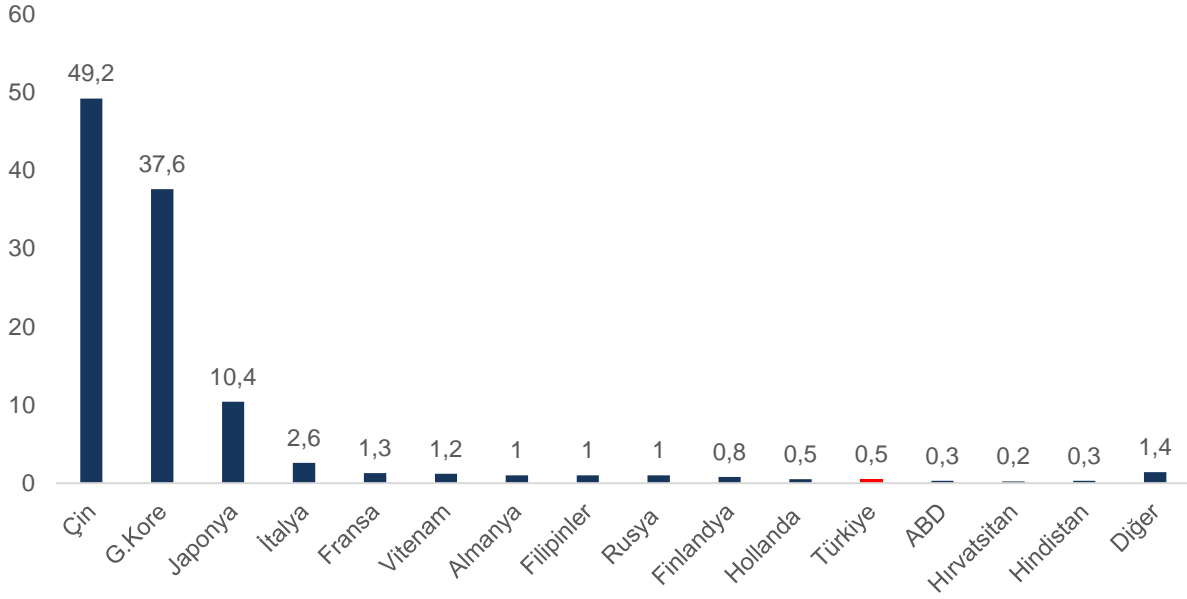
**Grafik 55. Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Sayısal Dağılımı**



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2023

Tersanelerimizin Ocak 2022 itibariyle aldıkları gemi siparişlerinde adet bazında “römorkörler” birinci, “yolcu/araba feribotları” ikinci ve “yolcu gemileri” üçüncü sırada yer almaktadır.

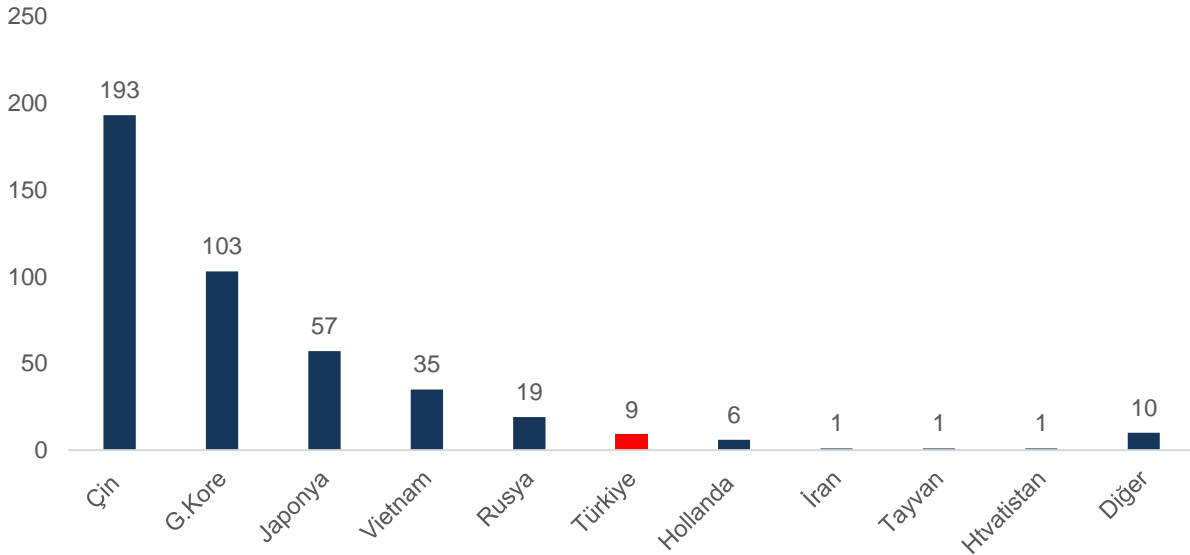
**Grafik 56. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT)**



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2023

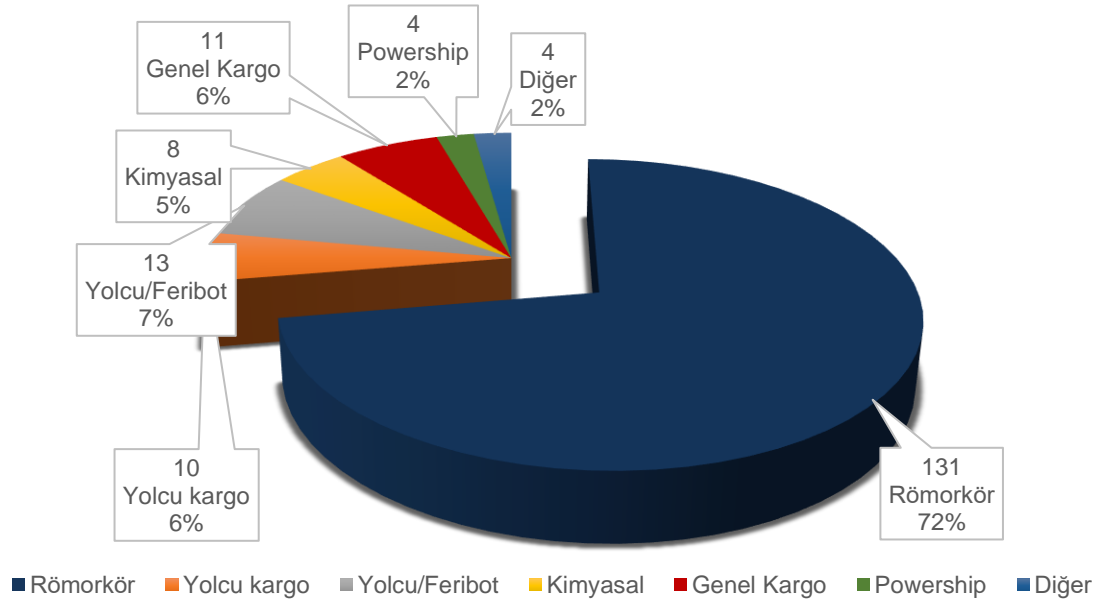
Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Uzun yıllar tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında yukarılarda yer alan ve 3. sıraya kadar yükselmiş olan ülkemiz, bugün azalan siparişler nedeniyle tonaj (Milyon CGT) bazında 12. adet bazında 6. sıradadır.

**Grafik 57. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet)**



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2023

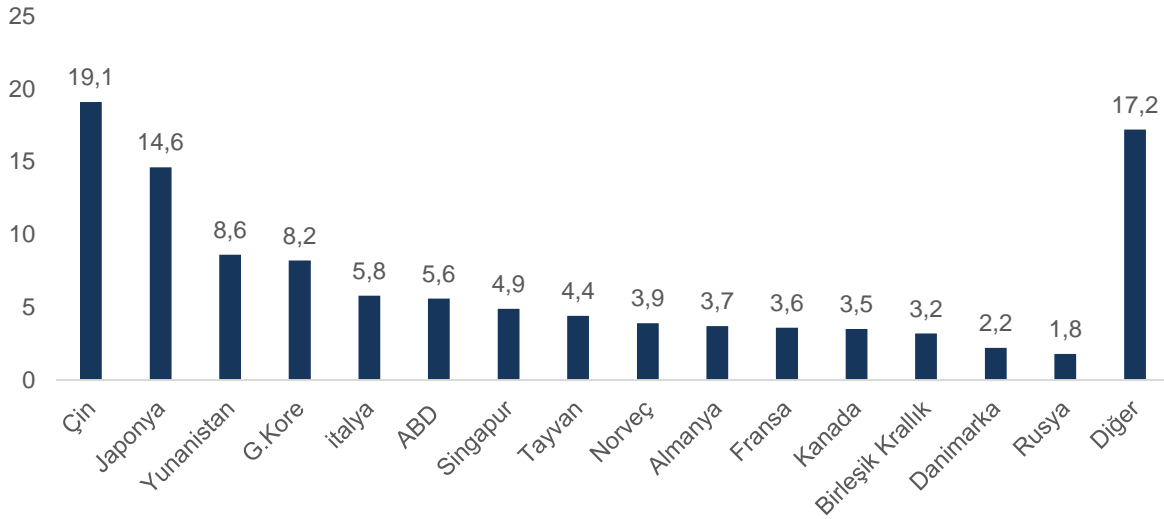
**Grafik 58. Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%)**



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2023

Türk Armatörlerinin dünya genelinde siparişleri, Mart 2023 itibariyle toplam 757.666 CGT ve 121 adet gemidir.

**Grafik 59. Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri (Milyon CGT)**



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2023

2002 yılında 11 adet olan Yüzer Havuz sayısı 2008 yılında 17'ye, 2012 yılında 21'e yükselmiştir. 2023 itibarıyla ülkemiz tersanelerinde 35 adet yüzer ve 11 adet kuru havuz bulunmaktadır.



**Tablo 60. Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları**

NO	İl Adı	Tesis Adı/İşletmecisi	Tesis Durumu	Havuz Boyutları	Kaldırma Kapasitesi (Ton)
1	İstanbul	Dentaş İnşa ve Onarım San. A.Ş.	Tersane (faal)	128x30 m	5.000
2	İstanbul	Gisan Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	167x34 m	9.000
3	İstanbul	Çeksan Gemi İnşa Çelik Kons. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	130x29 m	7.000
4	İstanbul	Art Gemi İnşa ve Tersanecilik Hizmetleri A.Ş. (2. Tesis -Aydıntepe)	Tersane (faal)	190x41,6 m	13.500
5	İstanbul	Art Gemi ve Tersanecilik Hizmetleri A.Ş. (1. Tesis- Tuzla Şube)	Tersane (faal)	219,5x45,14 m	20.000
6	İstanbul	Kuzyestar Shipyard	Tersane (faal)	281x62 m	80.000
7	İstanbul	Kuzyestar Shipyard	Tersane (faal)	217,5x43 m	45.000
8	İstanbul	İstanbul Denizcilik Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	95x28,40 m	7.500
9	İstanbul	SNR Gemi İnşa Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	122,60x38,40 m	7.000
10	İstanbul	Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	139.5x35.51 m	8.500
11	İstanbul	Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	212,2x51,2	30.000
12	İstanbul	Desan 5442 Nolu Parsel	Tersane (faal)	171,6x35,9 m	17.000
13	İstanbul	Gemak Gemi İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	192x37.38 m	14.000
14	İstanbul	Gemak Gemi İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	223.97x45 m	28.000
15	İstanbul	Hidrodinamik Gemi San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	115,3x22 m	2.500
16	İstanbul	Çindemir Makine Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.	Tersane (faal)	111.74x27.80m	5.000
17	İstanbul	Erkal Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.	Tersane (faal)	350x79,26 m	65.000
18	İstanbul	Turquoise Yat San. AŞ	Tersane (faal)	66x27 m	2.500
19	İstanbul	Tersan Tersanecilik ve Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	130x30,5 m	6.500
20	İstanbul	Torlak Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	195X39,6 m	13.000
21	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (faal)	353,28x66 m	72.000
22	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (faal)	285x54,6 m	52.500
23	Yalova	Doğruyol Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	128x30.2 m	5.500
24	Yalova	HAT-SAN Gemi İnşaa Bakım-Onarım Demir Nak. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	240.4x46 m	25.000
25	Yalova	HAT-SAN Gemi İnşaa Bakım-Onarım Demir Nak. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	227.5x43 m	22.500
26	Yalova	Hicri Ercili Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	96x30.1 m	4.500
27	Yalova	Özata Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	183.9x33.6 m	10.000
28	Yalova	Özata Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	264x52	28.000
29	Yalova	Sanmar Tersanesi	Tersane (faal)	83,8x33,5 m	3.500
30	Yalova	Sefine Denizcilik Tersanesi San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	282,2x57 m	36.857
31	Yalova	Seltaş Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	260x45 m	7.213
32	Yalova	Tersan Tersanecilik San ve Tic AŞ	Tersane (faal)	178x35 m	9.000
33	Yalova	Tersan Tersanecilik San ve Tic AŞ	Tersane (faal)	309.4x60.9 m	43.717
34	Kocaeli	Uzmar Gemi İnş. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	68x38 m	2.000
35	Kastamonu	İnebolu Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	117,8x29 m	4.500

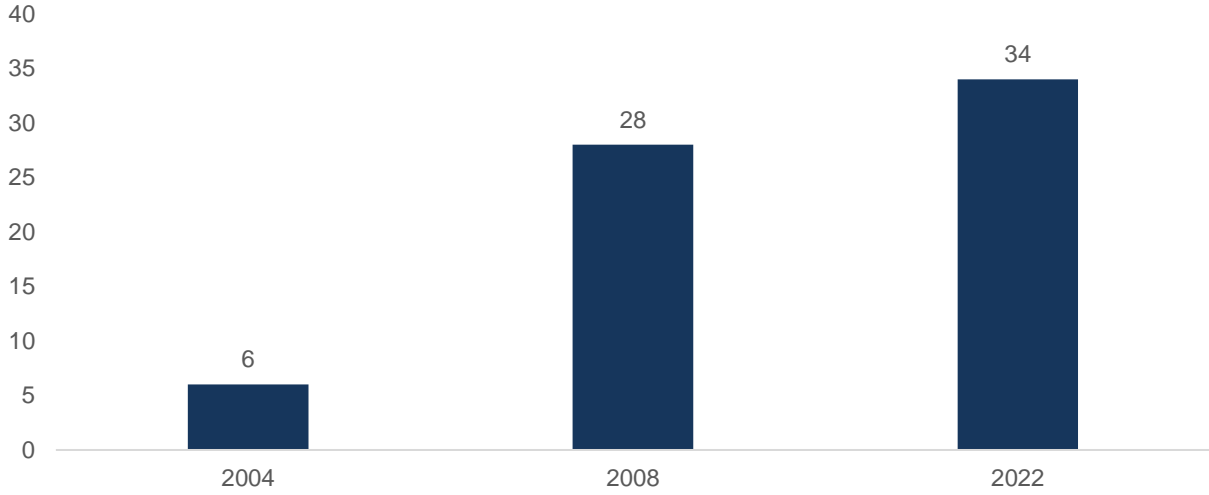
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd.03/2023

**Tablo 61. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları**

NO	İl Adı	Tesis Adı/İşletmecisi	Tesis Durumu	Kuru / Yüzer Havuz	Boyutları
1	İstanbul	İstanbul Şehir Hatları (Haliç)	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	109x22,5
2	İstanbul	İstanbul Şehir Hatları (Haliç)	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	81,5x17
3	İstanbul	İstanbul Şehir Hatları (Haliç)	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	151x16
4	İstanbul	Ursa Gemicilik Bakım Onarım Tersanecilik SAN. TİC. AŞ.	Tekne İmal (Faal)	Kuru Havuz	56x14 m
5	İstanbul	İstanbul Tersane Komutanlığı (Pendik Tersanesi)	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	300X69
6	İstanbul	Tuzla Gemi Endüstrisi A.Ş.	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	300x53 m
7	İstanbul	Sedef Gemi İnşaatı A.Ş.	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	315x50 m
8	İstanbul	Deniz Endüstrisi A.Ş.	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	210x37 m
9	Yalova	Sefine Denizcilik Tersanecilik Turizm SAN. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	240x40 m
10	Yalova	Beşiktaş Gemi (A-10)	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	235x40x6,5 m
11	Çanakkale	İçdaş Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım San.. A.Ş.	Tersane (Faal)	Kuru Havuz	370x70 m

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd.03/2023

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, 2022 yılı itibarıyla bu sayı 31 adede olmuştur.

**Grafik 60. Gemi Yapımı Alanında Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liselerinin Sayısı**

Kaynak: Millî Eğitim Bakanlığı 03/2023

**2.5.2. 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.

**Deniz Araçları Projeleri,<sup>1</sup>****1- Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD)**

Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi ANADOLU, bir amfibi tabur ile gerekli muharebe ve destek araçlarını ana üs desteği olmadan kriz bölgelerine taşıyabilecek, havuzunda taşıyacağı çıkarma araçları ile çıkarma operasyonlarına katılabilecek, helikopterler ve insansız hava araçlarıyla gece ve gündüz operasyon yapmasına olanak sağlayacak bir uçuş güvertesine sahip olacaktır.

ANADOLU, ameliyathane, röntgen cihazları, diş tedavi üniteleri ile yoğun bakım ve enfeksiyon odaları dahil en az 30 yatak kapasitesine sahip bir hastaneye sahip olacak ve insani yardım operasyonlarında Hastane Gemisi olarak görev yapabilecektir.

<sup>1</sup> Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı internet sayfasından alınan bilgiler kullanılmıştır. (<https://www.ssb.gov.tr/Website/ContentList.aspx?PageID=88>)

Tam yüklü deplasmanda 27,436 ton ağırlıkta ve 231 metre boyunda olan Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi ANADOLU, Silahlı Kuvvetlerimizin envanterinde yer alan en büyük deniz platformu olacaktır.

Mevcut durumda deniz kabul testleri devam eden ANADOLU geçtiğimiz günlerde DZKK envanterine dâhil edilmiştir.

### **2- Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi (DİMDEG)**

Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi (DİMDEG) yüzer birliklerin, helikopter yakıtı dâhil olmak üzere akaryakıt ve su ikmallerini denizde imal yöntemi ile süratli bir şekilde yapmak üzere tasarlanmıştır. DİMDEG, muharip unsurlar ve ileri üsler için denizde ikmalin yanı sıra, Barışı Destekleme Harekâtı, Afet ve Acil Durumlara Müdahale ve insani Yardım kapsamlarında da görev yapabilecek donanıma sahiptir.

Ayrıca gemilerde bulunan insanlı ve insansız suüstü ve sualtı araçlarının, helikopterlerin ve gemiye konuşlu insansız hava araçlarının belirli bir seviyedeki bakımlarının/onarımlarının yapılmasında da destek sağlayacaktır. 2023 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edilmesi planlanmaktadır.

### **3- MİLGEM 5. Gemi Tedariki Projesi**

Bu proje, ilk milli Fırkateyn gemisi olacak MİLGEM Projesinin Beşinci Gemisi, İstif Sınıfı Fırkateynlerin de ilk gemisidir.

Projede, 150'den fazla sistem için 80 civarında alt yüklenici görev yapmaktadır. Toplamda sözleşmeli ve sipariş emriyle çalışılan firma sayısı ise 220'yi bulmuştur. İstanbul Fırkateyninin yerlilik oranının yüzde 75'in üzerine çıkarılması hedeflenmektedir.

Bu gemi ile envantere ilk kez alınacak olan Teknoloji Kritik Milli silah ve sensör sistemleri bulunmaktadır.

Proje kapsamında milli olarak tasarlanan ve inşa edilen İstanbul'un 2023 yılı içerisinde hizmete alınması hedeflenmektedir. MİLGEM İSTİF Sınıf Fırkateynlerin 6., 7. ve 8. Fırkateynleri olan devam niteliğindeki platformlara yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

### **4- Yeni Tip Denizaltı Projesi**

Bu proje ile, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının ihtiyacına binaen, Denizaltı Harekât Konsepti kriterlerini karşılamak üzere, havadan bağımsız tahrik sistemli 6 adet denizaltının Gölcük Tersanesi Komutanlığında azami ölçüde Türk sanayi katılımı ile inşa edilmesi amaçlanmıştır. Modern savaş sistemleri ile donatılacak olan bu denizaltılar, emsallerine göre daha uzun süre su altında kalma kabiliyeti nedeniyle Denizaltı Harekâtı anlamında Deniz Kuvvetleri Komutanlığımıza büyük bir üstünlük sağlayacaktır.

Tüm denizaltıların inşasına Gölcük Tersanesi Komutanlığında başlanmış, birinci denizaltının 2023 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edilmesi planlanmaktadır.

Proje kapsamında çok sayıda yerli firmalarımızın ürünlerinin ilk kez bir denizaltı platformunda kullanılması sağlanmış olup bu çerçevede denizaltı tasarım kabiliyeti de dahil olmak üzere birçok alanda sanayimizin görev almasına imkân tanınmıştır.

### **5- Barbaros Sınıfı Fırkateyn Yarı Ömür Modernizasyonu Projesi**

Bu proje ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde kayıtlı 4 adet BARBAROS Sınıfı Fırkateynin mevcutta bulunan silah ve sensör sistemlerinden oluşan savaş sistemlerinin yerine, çağın gereklerine uygun biçimde yerli ve milli olarak geliştirilen sistemlerle donatılması hedeflenmektedir.

Yerli ve milli imkânlarla modernizasyon yapılan bu proje, kapsamı itibariyle dünyada bir ilktir.

İlk geminin modernizasyonunun 2023 yılında tamamlanması ve geminin hizmete alınması planlanmaktadır

### **6- Preveze Sınıfı Denizaltı Yarı Ömür Modernizasyonu Projesi**

Bu proje ile, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde bulunan 4 adet PREVEZE sınıfı denizaltının çağın ve geleceğin deniz harbi gereksinimlerine uygun biçimde, büyük çoğunluğu yerli ve millî imkanlarla geliştirilen silah, sensör, seyir, muhabere ve platform sistemleri ile modernize edilmesi hedeflenmiştir.

Modernizasyon faaliyetlerinde Ülkemiz adına ilk kez geliştirilen sistemlerin kullanılması söz konusu olup bu çaptaki bir denizaltı modernizasyonu Dünya'da çok az ülkenin projelendirebildiği bir konudur.

İlk denizaltının modernizasyonunun 2023 yılında tamamlanması ve 2024 yılı başında yeniden hizmete alınması planlanmaktadır.

### **7- Kontrol Botu Projesi**

Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nün ihtiyacına binaen stratejik tesis, üs, liman ve sahillere yakın kesimlerde denizde emniyet, denizde güvenlik ve kaçakçılıkla mücadele görevlerinin yerine getirilmesi ve ayrıca göç olaylarının yoğunlaştığı bölgelerde düzensiz göçle mücadele ve arama/kurtarma faaliyetlerinin icra edilmesi ve desteklemesi amacıyla 164 adet Kontrol Botu tedariki amaçlanmıştır.

%50'den fazla KOBİ payının gerçekleştirilmesi hedeflenen Kontrol Botu Projesinde, proje bazında en fazla sayıda deniz platform tedariki sağlanacak ve ihtiyaç makamlarının kullanımına sunulacaktır.

V kesitli, tek gövdeli kayıcı tip tekne olarak milli imkânlarla tasarlanan Kontrol Botunun inşa faaliyetleri sürdürülmekte olup, 2022 yılında operasyonel bot kabul testi ile ilk botun geçici kabulü yapılacak olup ardından seri üretim faaliyetleri ve bunların geçici kabulleriyle projeye devam edilecektir.

## 8- Türk Tipi Hücüm Bot Projesi

Bu proje ile, Savunma Sanayii Başkanlığı uhdesinde savunma sanayii sektörümüzde gerçekleştirilen projelerden edinilmiş olan deneyimlerle birlikte, ilk faz olan tasarımdan başlayarak hücumbotların üretimi tamamlanana kadar yerli ve milli bir yaklaşım ortaya konacaktır.

Bu kapsamda ülkemizin gerek mühendislik gerekse üretim alanındaki yetkinlikleri azami oranda kullanılacak şekilde dışa bağımlı olmaksızın, yüksek sürat ve manevra kabiliyetinin yanı sıra etkin silahlar ve sensörler ile donatılacak olan Türk Tipi bir Hücumbotun tasarımı tamamlanacaktır. Geliştirilmiş olan milli sistemlerin yanı sıra hali hazırda geliştirilmekte olan milli sistemlerin de tasarımda yer alacağı bu dönem sonunda hücumbotun yerlilik oranının çok yüksek olması hedeflenmektedir.

## 9- Akaryakıt Gemisi Tedariki Projesi

Limanda, alargada, yaklaşma sularında ve bekleme mevkilerinde akaryakıt ikmali yapabilecek kabiliyete sahip toplam 4 (dört) adet Akaryakıt Gemisi tedarik edilecektir. İlk geminin 2023' te Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edilmesi planlanmaktadır.

## 10- Lojistik Destek Gemisi Projesi

Lojistik Destek Gemisi Projesi kapsamında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı muharip unsurlarının akaryakıt (F-76 ve JP-5), tatlı su ve yiyecek ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla iki adet gemi tedarik edilmektedir.

Kıçtan Yüzdürmeli Denizde İkmal Sistemi ile yüzer unsurlara, Dikey İkmal Sistemi ile helikopterlere yakıt ikmali yapma kabiliyetine sahip olan gemiler, aynı zamanda 15 tonluk genel maksat helikopterinin gece ve gündüz iniş kalkışına imkân sağlayabilecektir. Gemiler ayrıca küçük çapta cerrahi müdahaleleri yapabilecek kapasitede tıbbi mahallere sahip olacaktır.

Tam yüklü halde 9080 ton deplasmana ve 106 m boya sahip gemilerin ilki olan TCG Yzb. Güngör DURMUŞ 08 Aralık 2021 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edilmiş olup, ikinci gemi Ütğm. Arif EKMEKÇİ' nin Eylül 2023'te teslim edilmesi planlanmaktadır.

## 11- İnsansız Deniz Araçları Projesi

**MARLİN-ASV:** İstihbarat-Keşif-Gözetleme, Suüstü Harbi ve Elektronik Harp (EH) görevlerini icra edebilecek kabiliyetlere sahip, farklı insanlı/insansız platformlarla birlikte çalışabilir özellikte, uzaktan kontrollü/yarı-otonom/tam otonom İnsansız Deniz Aracı'dır. Söz konusu aracın Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterine 2023 yılı içerisinde girmesi planlanmaktadır.

**ULAQ SİDA:** İstihbarat-Keşif-Gözetleme, Suüstü Harbi ve Denizaltı Savunma Harbi (DSH) görevlerini icra edebilecek kabiliyetlere sahip, farklı insanlı/insansız platformlarla birlikte çalışabilir özellikte, uzaktan kontrollü/yarı-otonom/tam otonom İnsansız Deniz Aracı'dır. Söz

konusu aracın Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterine 2023 yılı içerisinde girmesi planlanmaktadır.

**SANCAR SİDA:** İstihbarat-Keşif-Gözetleme, Suüstü Harbi ve Mayın Karşı Tedbir (MKT) görevlerini icra edebilecek kabiliyetlere sahip, farklı İnsanlı/İnsansız Platformlarla birlikte çalışabilir özellikte, uzaktan kontrollü/yarı-otonom/tam otonom İnsansız Deniz Aracı'dır. Söz konusu aracın Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterine 2023 yılı içerisinde girmesi planlanmaktadır.

**SALVO SİDA:** İstihbarat-Keşif-Gözetleme, Suüstü Harbi ve Drone gerektiren görevleri icra edebilecek kabiliyetlere sahip, farklı insanlı/insansız platformlarla birlikte çalışabilir özellikte, uzaktan kontrollü/yarı-otonom/otonom İnsansız Deniz Aracı'dır. Söz konusu aracın Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterine 2024 yılı içerisinde girmesi planlanmaktadır.

**MİR İDA:** Sualtı/Suüstü özel görevleri icra edebilecek kabiliyette, farklı İnsanlı/İnsansız Platformlarla birlikte çalışabilir özellikte, Sürü yetenekli otonom/yarı-otonom İnsansız Deniz Aracı'dır.

**Albatros-S İDA:** Şüpheli bot/gemi Angajman, Arama-kurtarma, Geniş Alan Tarama, Yüksek Değerli Platform Refakat ve Koruma, Çok Riskli görevler için kullanım amacıyla geliştirilmiş İnsanlı/İnsansız Platformlarla birlikte çalışabilir özellikte Sürü kabiliyetli maliyet-etkin otonom/yarı-otonom İnsansız Deniz Aracı'dır.

### 2.5.3. Yat İnşaatı

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 yatırımlara, uzun süreye 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 şöyle özetleyebiliriz:

- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitilmiş işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslararası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri
- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları

- Yeterli teknolojik ve bilişim alt yapısı
- Uzakdoğu ülkelerine göre uluslararası pazara yakınlık
- Ülkemizin deniz ve yat turizmi kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ile ikili beşeri 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. Sektör 2021 yılı Ocak ayı itibariyle 3.497 m uzunluk ile üçüncü sırada iken, 2022 yılı verilerine göre 54.494 GT ile 4 sırada yer almaktadır.

**Tablo 62. Süper Yat Siparişlerinde Tonaj Bazında İlk Beş Ülke**

Sıra NO	Ülke	Toplam GT	Proje Sayısı	Ortalama GT
1	İtalya	211.416	593	357
2	Hollanda	93.598	76	1.232
3	Almanya	85.909	20	4.293
4	Türkiye	54.494	102	534
5	Tayvan	22.962	108	213

Kaynak: Boat International (2023 Global Order Book)

### 2.5.4. 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 yüzdesi<sup>2</sup> 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 sac ve profiller konusunda da yerli üretim, teslim süreleri, ebatlar ve standardizasyon gibi dezavantajları nedeniyle ihtiyacın çok az bir kısmını ancak karşılayabilmektedir.

<sup>2</sup> EMEC-European Marine Equipment Council bu oranı "gemideki ürünlerin, hizmetlerin ve sistemlerin değeri, gemi değerinin %70'inin (yolcu gemileri için %85) üzerinde" şeklinde vermektedir.



Ülkemizdeki başlıca yan sanayi üretimleri şöyle sıralanabilir.

- Çelik döküm malzeme
- Kaynak ve kesme gereçleri
- Dizel jeneratör
- Güverte makinaları (ırgat, vinç.v.b.)
- Kazan ve kompresörler
- Valfler ve boru devreleri
- Havalandırma sistemleri
- Elektrik teçhizatı ve kablolar
- Ambar kapakları
- Kapı, lumbuz ve marangozluk ürünleri

Başlıca yan sanayi ithalatlarımız ise çelik sac ve profiller, elektronik seyir yardımcıları, haberleşme sistemleri, sevk sistemleri, baş ve kış iteleridir.

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 yılında bu sayı yaklaşık 81.600 civarındaydı. 2020 Ağustos ayı verilerine göre yan sanayideki istihdam 97.250 kişidir.

Gemi yan sanayi firmalarımızın faaliyet alanlarından tespit edilebilenler, 13 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,
- Boya Üretim ve Tedarik Firmaları

Gemi ve yat inşasında kullanılan malzeme ve ekipman olarak, yerli katkı oranı %35-40 dolayındadır. Bu oran 1995-2004 yılları arasında %10-15 civarında iken; ilerleyen tarihlerde, tersanelerimizdeki gelişmeler paralelinde %30-35'ler seviyesine 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.

### 2.5.5. 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 amacıyla 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 Filosu'nun Yenilenmesi Projesi**, gemi yapım-onarım ve yan sanayi açısından da krizin etkilerinin giderilmesinde önemli bir adım olacaktır.
- **Denizcilik Sanayi Sektörleri Strateji Belgesi:** Desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde bağılı 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 ve yan sanayi ile birlikte önemli bir istihdam potansiyeli yaratan gemi inşaatı, bakım-onarım ve yan sanayi sektörünün stratejik sanayi sektörleri arasında değerlendirilmesi, bu sektörün ülke ekonomisine daha fazla katkıda bulunmasını sağlayacaktır.
- **Finansman, Kontr-Garanti:** Uygun ve yeterli finansmana ulaşamama, yurtdışı siparişlerle ilgili verilecek teminatlar için istenen kontr-garanti mektupları ve gemi inşaatında kullanılan bazı ürünlerin ÖTV'ye tabi olması, sektörün rekabet edebilirliğini zorlaştıran en önemli sorunlar arasındadır.
- **Bürokrasi:** Tersanecilik faaliyetleri ile ilgili ve yetkili kurumlar, son derece müdahaleci davranmakta, bu kurumların işlemler için talep ettikleri belge, doküman ve evraklar nedeni ile sektör ağır bir bürokrasi yükü ile karşı karşıya kalmaktadır. İşlemlerin kolaylaştırılması ve bürokrasinin azaltılması sektörün daha üretken ve verimli çalışmasını sağlayacaktır.
- **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 teşviği 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 artırılması 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





## 2.6. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

Ülkemiz gemi geri dönüşüm sanayiinin merkezi İzmir-Aliağa olup, günümüz itibariyle 23 adet tesis faal olarak çalışmalarını sürdürmektedir. 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.

Bir geminin ömrü cinsine ve çalışma koşullarına bağlı olarak 20 ila 35 yıl arasında değişmektedir ve hurda çelik geri kazanıldığında,

- Enerjinin %74, hammadde kaynaklarının %90 oranında korunduğu,
- Su tüketiminde %40,
- Atık su kaynaklı kirlilikte %76,
- Hava kirliliğinde %86,
- Maden atıklarında %97

azalma sağlandığı gözlenmiştir.

Dünyada saygın bir konumda yer alan ülkemiz gemi geri dönüşüm endüstrisinin başlıca avantajlarını;

- Kalifiye iş gücüne sahip olması ve pazara (Avrupa) olan yakınlık,
- Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olma,
- Tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması,
- OECD üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olunması,
- Gemi geri dönüşüm sonucu elde edilen malzemelere ülke içinde de ihtiyacın bulunması ve bunların gemi geri dönüşümü ile elde edilebilir olması,
- Türk insanının girişimci yapısı, deneyimi,
- OECD üyesi olarak gemi geri dönüşümü açısından Basel Anlaşması açısından avantajlar,
- OECD bünyesinde devlet gemilerinin geri dönüşümü, global büyümenin yavaşlaması,
- AB Gemi Geri Dönüşüm Listesi'nde en çok tesisle yer alınması,

şeklinde özetleyebiliriz.

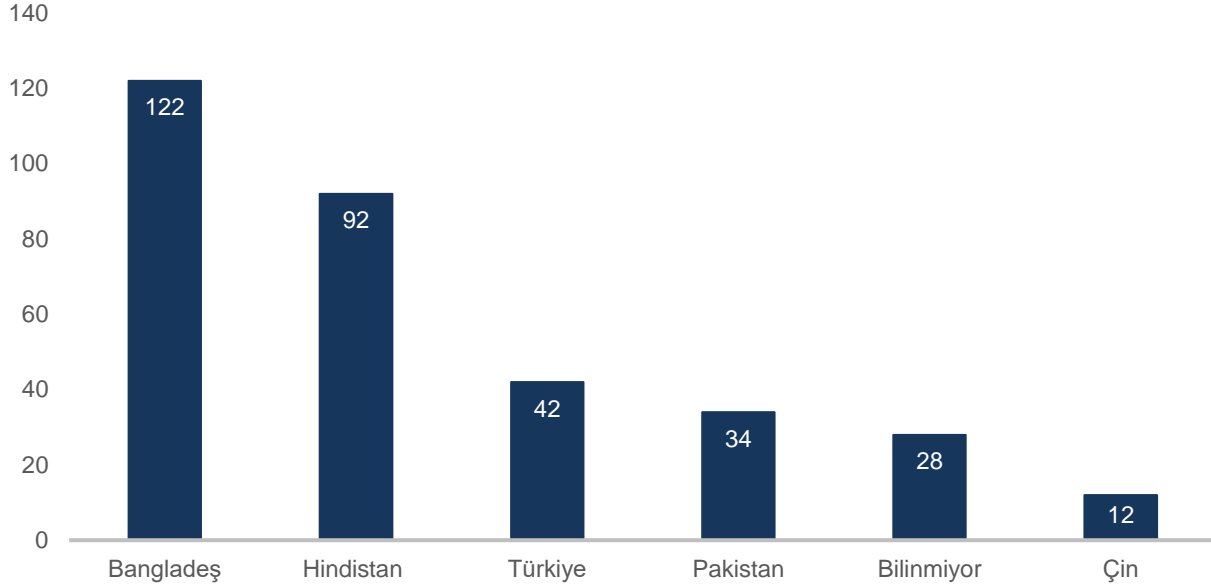
Gemi geri dönüşüm sektörü, denizcilik sektörünün iç dinamiklerine olumlu etkiler yapmaktadır. Filo tonaj ve gemi sayısını dengeleyerek navlun fiyatlarına etki eder, gemi inşa sanayinin yeni siparişler almasını sağlar.

Emek yoğun bir sektör olan gemi geri dönüşüm sanayimiz, sağlanan teknik destekler ve uluslararası alanda itibarının artırılması konusunda gerçekleştirilen tanıtım faaliyetleri ile 2020 yılı itibariyle 1.400 kişiye doğrudan istihdam yaratırken, yan sanayi ve tedarikçisi olduğu demir çelik sektörü ile bu rakamın birkaç misli dolaylı istihdam imkânı sağlamaktadır.

31 Aralık 2018'de yürürlüğe giren ve uygulanmaya başlanan Avrupa Geri Dönüşüm Yönetmeliği ile Avrupa Birliği bayraklı gemilerin AB Gemi Geri Dönüşüm Listesine dahil olmayan tesislerde geri dönüştürülmesinin yolu kapanmış; ülkemiz bu alanda önemli bir başarı sağlayarak, ABD'deki bir tesis ile AB dışından listeye giren iki ülkeden biri olmuştur. Aralık 2018'de 3 tesis ile Liste'ye giren sektörümüz, bu sayıyı 2022 sonlarına doğru 6'ya çıkarmıştır.

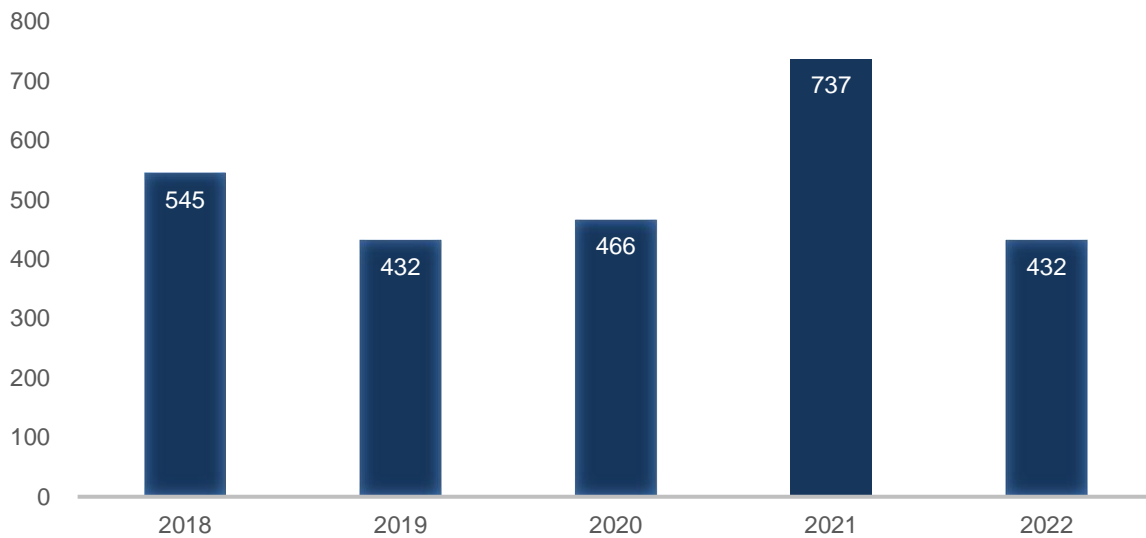
2022 yılı gemi geri dönüşüm global verilerine göre ülkemiz dünya sıralamasında adet olarak 3. konumdadır.

**Grafik 61. 2022 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)**



Kaynak: Clarksons Research Services Limited 03/2023

**Grafik 62. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı**



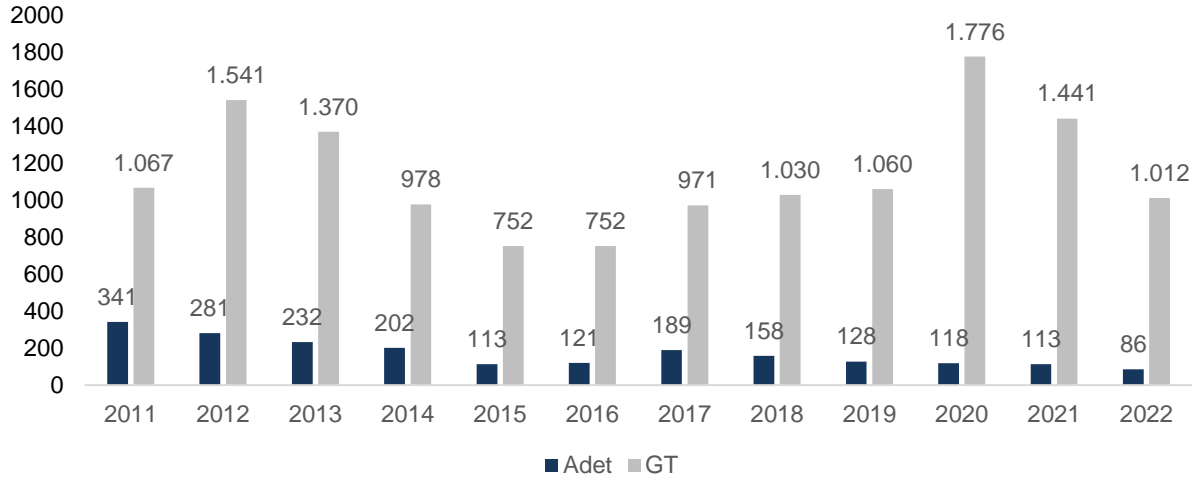
Kaynak: Clarksons Research Services Limited 03/2023

Denizcilik endüstrisinin bütün bileşenleri gibi, gemi geri dönüşüm sektörü de 2020 yılındaki pandemiden etkilenmiştir. Ülkemiz geri dönüşüm tesislerinde, sosyal mesafenin

korunması ve hijyenin sağlanması gibi amaçlarla çalışan sayısının azaldığı, bağlı çalışanların ise COVID-19 pandemisi öncesi duruma göre yarı yarıya düştüğü tahmin edilmektedir.

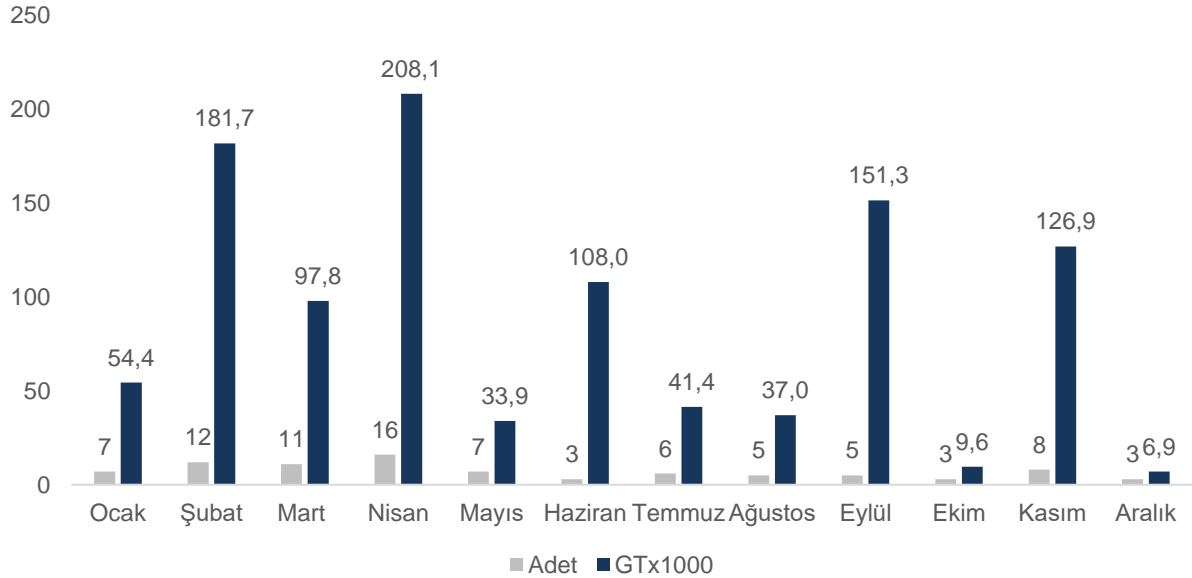
2022 yılına bakıldığında 86 adet gemi Türkiye'deki tesislere getirilerek geri dönüşüme alınmıştır. Bu süreçte bölgedeki demir çelik fabrikalarının hurda hammadde ihtiyaçları karşılanmış olup, geri dönüştürülen gemi miktarı 2019 yılında 1.060 milyon, 2020 yılında 1.776 milyon, 2021 yılında 1.441 milyon ve 2022 yılında 1.012 milyon gros ton olmuştur.

**Grafik 63. Yıllar İtibariyle Türkiye'de Gemi Geri Dönüşümü**



Kaynak: Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı 03/2023

**Grafik 64. 2022 Yılı Aylar İtibariyle Türkiye'de Gemi Geri Dönüşümü**

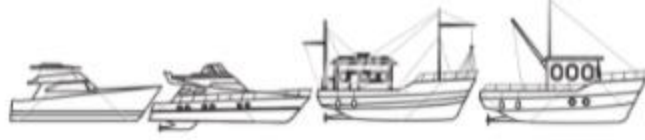
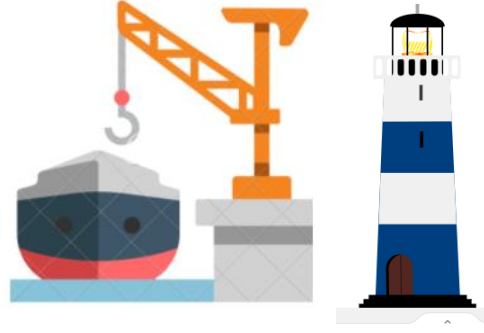


Kaynak: Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı 03/2023





# KIYI YAPILARI





## 2.7. KIYI YAPILARI

### 2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu

Ülkemiz denizleri ve kıyılarının büyük kısmı, deniz ve karada hâkim coğrafi yapı ve iklimsel özellikler yanı sıra jeopolitik gelişmeler gibi üretime imkan ve destek veren karakteristik özellikler sayesinde çok farklı endüstri kollarına hizmet üzere kullanılabilir. 2022 Kasım ayı itibarıyla, farklı işlevlerde ve faal olarak liman ve iskele tesisi, marina/yat limanı/yanaşma yeri, tersane, tekne imal yeri, çekek yeri, balıkçılık kıyı yapısı ve gemi söküm tesisi olmak üzere toplam 957 adet kıyı yapısı yer almaktadır ve üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin, kıyı alanlarının toplam uzunluğu 8.333 km'dir.

Söz konusu kıyı yapılarında ve özellikle limanlarımızda son yıllarda oldukça büyük değişim ve gelişmeler yaşanmaktadır. Kıyılarımızda yaşanan bu gelişmenin ortaya çıkmasında; belirli ekonomik gelişmeler ve endüstriyel talepler ile gerçekleştirilen bazı yasal düzenlemelerin önemli etkisi olmuştur. Bilhassa 1997 yılı sonrasında kıyılarda özel liman yatırımlarının önünün açılması ile bu alanda bir talep patlaması yaşanmıştır. Günümüze kadar olan süreç içerisinde, özelleşen kamu limanları dışında, yeni liman alanları ile Kocaeli, İskenderun ve Aliağa gibi deniz kıyısında bulunan sanayi bölgelerindeki iskelelerin tevsi projeleri ile limancılık alanlarının büyümesi de söz konusudur.

2010 yılında Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı çalışması yapılmış olup, söz konusu plan; ülkemiz kıyılarındaki limancılık ihtiyaç analizini ve temel öneriler noktasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca planlanan 3 ana liman projesini (Filyos, Çandarlı, Mersin) ortaya koymuştur. Ulaşan ve Erişen Türkiye 2002-2022 yayında bulunan T.C. Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı 2002-2022 Tamamlanan Önemli Projelerin Listesi'ne baktığımızda Filyos, Çandarlı ve Mersin Limanları başta olmak üzere 15 liman projesinin tamamlandığı belirtilmiştir.

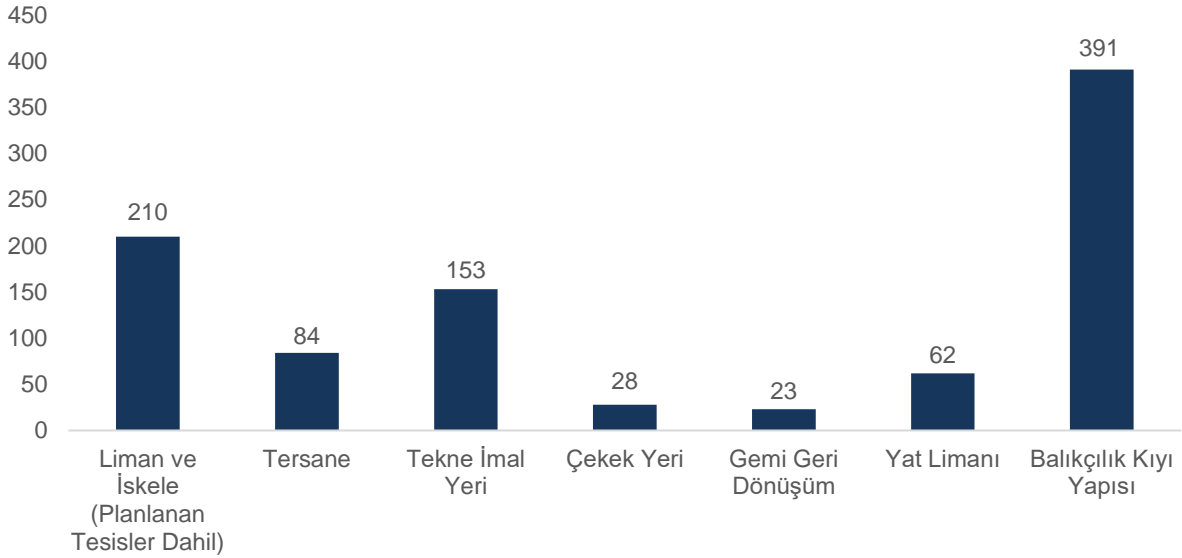
Diğer taraftan ülkemizdeki balıkçı barınaklarına yönelik durum tespiti ve balıkçı barınaklarımızın ihtiyaç duydukları teknik eksikliklerin tamamlanması amacıyla "Balıkçı Barınakları İhtiyaç Analizi Çalışması" Bakanlık tarafından hazırlanarak envanter çıkarılması sağlanmıştır.

Ülkemizin artan turizm potansiyeli ve Akdeniz çanağındaki yat turizminden alacağı payın artırılmasına yönelik oluşturulan politikalar yat limanı sayımızı arttırmaktadır. Bununla birlikte kamu ve özel sektör tarafından inşası tamamlanmış olan turizm kıyı yapıları için öngörülen hedefler ile halen işletilmekte olan yat limanlarına ek olarak ihtiyaç duyulan kapasitenin karşılanması amaçlanmaktadır.

Denizcilik sektöründe kamu ve özel sektör tarafından gerçekleştirilmiş ve halen işletilmekte olan yat limanlarına ilaveten ihtiyaç duyulan kapasitenin karşılanması amacıyla kamu imkânları, Yap-İşlet-Devret modeli ve özel sektör dinamikleri ile yat turizmi için zorunlu altyapının oluşturulması ve ülkemizin turizm açısından bölgedeki ayrıcalıklı rolünün belirlenmesi büyük önem arz etmektedir.

Ülkemizde işletilmekte olan yat limanı ve yat bağlama amaçlı 80 adet tesis ile 21 adet yat çekek yeri bulunmaktadır. Bu tesislerin mevcut yat bağlama ve barınma kapasitesi 28,567 yattır. Bu kapasitenin; inşaatı devam eden 7 adet yat limanı ile 2.793 adet, projelendirilen 34 adet yat limanlarıyla 19.570 adet artırılması planlanmaktadır.

**Grafik 65. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları**



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Birçok kullanım türüne olanak veren kıyılar, planlı kullanımla kullanışı arttırılabilen, kötü ve yanlış kullanımlarla niteliği bozulabilen doğal kaynaklardır. Kıyı alanı kavramının büyük önem taşıdığı ülkemizde mevcut kıyı kaynaklarımızın korunabilmesi için kıyı alanlarına daha bütüncül bir yaklaşım ile yaklaşılması gerekmektedir. Kıyılarımızın korunması ve efektif olarak kullanımının sağlanması amacıyla öncelikli olarak; Samsun- Kirazlık, Ambarlı, Antalya, Mersin ve Tekirdağ bölgelerinde yoğun olarak bulunan ve akaryakıt ürünlerini elleçlemek üzere yapılmış boru hattı ve şamandıra sistemlerinin ortak bir platform/terminal sistemi üzerinden ayrı boru hatlarıyla elleçleme yapılabilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca çalışma başlatılmış olup, Antalya Bölgesine yönelik etüt-proje çalışmaları devam etmektedir.

Yapılan çalışmalar ilgili kurumlarla da paylaşılmış olup, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığı'nın bu konuda destekleri alınmıştır. Ülkemiz insanına denizi daha çok sevdirmek ve insanımızın denizden daha fazla faydalanmasını sağlamak amacıyla, özellikle yat limanları doluluk oranlarının fazla olduğu Ege ve Akdeniz kıyılarında ve devamında ülkemizin tamamına yönelik olarak "Kıyılarımızda Güvenli Barınma Yerlerinin ve Bağlama Sistemlerinin Etüt Projesi" yapılmış olup, sonucunda özel tekne sahiplerinin en büyük sorunu olan bağlama sorununun çözülmesi hedeflenmektedir.

Ülkemizdeki barınma ve bağlama yeri ihtiyacının bir kısmının çözümüne yönelik legal altyapının oluşturulabilmesi ve sürecin kolaylaştırılması amacıyla, mevzuatta "tonoz sistemleri" tanımlaması yapılmıştır. Bu sistemlerin uygulanmasına ilişkin usul ve esasların Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın çalışmaları ile belirlenmesi hükme bağlanmıştır. Bu doğrultuda özellikle tekne trafiğinin yoğun olduğu sahil kesimlerinde ve koylarda, kıyının kamu yararına kullanımına engel olunmadan, seyir, can, mal ve çevre güvenliğine uygun, özel mülkiyete konu edilmeksizin, kamunun kullanımına açık, seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından gerekli kriterleri sağlayan tonoz sistemlerinin kurulmasına ve işletilmesine yönelik mevzuat çalışmaları devam etmektedir.

### 2.7.1.1. Limanlar

#### 2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri

Filyos Limanı Projesi, Türkiye belirlediği 2023 vizyonuna ulaşabilmek ve dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girebilmek amacıyla sanayinin rekabet gücünün artırılması, verimliliğinin yükseltilmesi, yüksek katma değerli ve ileri teknoloji ürünlerin üretilmesi için çalışmalar yapmaktadır. Bu maksatla üretime ve ticarete yönelik uygun fiziki altyapı ve imkânlar yaratmaya başlamıştır.

Türkiye'nin ilk mega endüstri bölgesi olan Filyos Endüstri Bölgesi, güneyindeki Filyos Serbest Bölgesi ve Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olan Filyos Limanı da Filyos Yatırım Havzası'nda yer alan ve Türkiye'nin önemle üzerinde durduğu ulusal bir yatırım projesidir. Projeye birlikte yeni taşımacılık koridorları oluşturulması, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın trafik yükünün azaltılması, nitelikli üretimin artırılması, ulusal ve uluslararası taşımacılık ve ticaretin geliştirilmesi planlanmaktadır.

Filyos Limanı Türkiye'nin artan dış ticaretini karşılamak ve bölgesel bir aktarma merkezi olmasını sağlamak için planlanmış üç büyük yatırımdan biridir. Türkiye'nin Batı Karadeniz kıyısında, Zonguldak ili sınırları içerisinde yer almaktadır.

Proje kapsamında;

- 2450 m uzunluğunda ana mendirek,
- 1370 m uzunluğunda tali mendirek,
- 3000 m uzunluğunda (-14 m ve -19 m derinliğinde) rıhtım,

Büyük ölçekli bölgesel ana liman projelerinden birisi olan Filyos Limanı'nın altyapı inşaa çalışmaları tamamlanmış olup; genel kargo, Ro-Ro, kuru dökme yük ve konteyner olmak üzere toplam 25 milyon ton yük elleçleme kapasitesine sahiptir. Etüt proje çalışmaları yapılmakta olan limanın kara ve demiryolu bağlantısının yapımının da gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Altyapı maliyeti 2.226 milyon TL olan liman 4 Haziran 2021 tarihinde açılmış olup, YİD modeli ile üstyapısının ihale edilmesinin çalışmalarına başlamıştır.

Karasu Limanı Projesi, Batı Karadeniz'in en büyük limanlarından biri olan ve 2017 Mart ayında faaliyete açılan Karasu Limanı, 1,5 yıl gibi kısa bir sürede şu an neredeyse tam kapasite ile çalışmalarını sürdürmektedir.

Proje kapsamında;

- 250 bin m<sup>2</sup>'lik bir çalışma alanına sahip olan liman, çalışma alanını 500 bin m<sup>2</sup>'ye çıkarmayı planlıyor,
- 1,108 m uzunluğunda (-11 derinliğinde) rıhtım,
- Elleçleme kapasitesi 6,000,000 genel yük (ton/yıl)

Limanda iki adet vinç çalışmakta ve aynı anda 5 gemiye birden hizmet verebilmektedir. Karadeniz Sahil Yolu projesine bağlantı yolu bulunan limanın, projenin tamamlanmasıyla kapasite artışının çok daha fazla hız kazanacağı aşikardır. Yakın çevrede birçok sanayi ve üretim kuruluşları var ki bunlar çok büyük ihracat kapasitelerine sahipler. Karasu Limanı Sakarya, Kocaeli, İstanbul Zonguldak başta olmak üzere Eskişehir, Ankara, Çankırı, Yozgat gibi birçok ilimize de hitap ediyor. Bu projenin tamamlanmasıyla tüm bu kuruluşlar üretim mallarını kolaylıkla ihraç edebilecekler.

**Tablo 63. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2002-2022 Tamamlanan Önemli Projelerin Listesi**

Sıra NO	Kurum	Proje Adı	Proje Başlama	Proje Bitiş	Proje Bedeli 2022 (TL)
1	AYGM	Turgutreis Yat Limanı (YİD Projesi)	2000	2003	180.702.500
2	AYGM	Çanakkale Limanı (YİD Projesi)	2004	2005	308.306.416
3	AYGM	Bodrum Yolcu İskelesi (YİD Projesi)	2005	2007	158.689.650
4	AYGM	Didim Yat Limanı (YİD Projesi)	2006	2009	197.130.000
5	AYGM	Çeşme Yat Limanı (YİD Projesi)	2008	2010	160.111.516
6	AYGM	Sığacık Yat Limanı (YİD Projesi)	2008	2010	87.015.817
7	AYGM	Yalova Yat Limanı (YİD Projesi)	2009	2010	65.552.805
8	AYGM	Kaş Yat Limanı (YİD Projesi)	2008	2011	190.681.878
9	AYGM	Mersin Yat Limanı (YİD Projesi)	2009	2011	100.819.346
10	AYGM	Alanya Yat Limanı (YİD Projesi)	2007	2011	87.106.392
11	AYGM	Kumkuyu Yat Limanı (YİD Projesi)	2012	2013	44.764.938
12	AYGM	Çandarlı Limanı (Mendirek)	2011	2014	957.535.544
13	AYGM	Muğla Ören Yat Limanı (YİD Projesi)	2011	2015	160.168.125
14	AYGM	Karasu Limanı (YİD Projesi)	2014	2017	1.201.083.406
15	AYGM	Filyos Limanı	2016	2021	2.513.062.088

\*AYGM: Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü  
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

### 2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu

2022 yılında limanlarımıza uğrayan gemi sayısı, 2021 yılına göre %13,4 artarak 58 bin 52 olmuştur. Limanlarımıza uğrayan Yabancı Bayraklı gemi sayısı bir önceki yıla göre %11,2 artmış, Türk Bayraklı gemi sayısı ise %18,5 artmıştır.

**Tablo 64. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2020-2022**

Aylar	2020			2021			2022		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	1.388	2.913	4.301	1.212	2.796	4.008	1.158	2.808	3.966
Şubat	1.323	2.613	3.936	1.097	2.713	3.810	1.145	2.758	3.903
Mart	1.319	2.679	3.998	1.182	3.022	4.204	1.198	2.882	4.080
Nisan	1.028	2.571	3.599	1.274	3.108	4.382	1.355	3.118	4.473
Mayıs	1.058	2.559	3.617	1.354	3.005	4.359	1.736	3.363	5.099
Haziran	1.216	2.707	3.923	1.340	3.015	4.355	1.794	3.464	5.258
Temmuz	1.273	2.802	4.075	1.291	2.913	4.204	1.835	3.479	5.314
Ağustos	1.299	2.810	4.109	1.418	3.205	4.623	1.799	3.752	5.551
Eylül	1.329	2.865	4.194	1.274	3.137	4.411	1.661	3.859	5.520
Ekim	1.416	3.092	4.508	1.244	3.114	4.358	1.589	3.843	5.432
Kasım	1.252	2.916	4.168	1.244	3.001	4.245	1.292	3.466	4.758
Aralık	1.321	3.072	4.393	1.190	3.050	4.240	1.359	3.339	4.698
<b>Toplam</b>	<b>15.222</b>	<b>33.599</b>	<b>48.821</b>	<b>15.120</b>	<b>36.079</b>	<b>51.199</b>	<b>17.921</b>	<b>40.131</b>	<b>58.052</b>

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

**Tablo 65. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2020-2022**

Liman Başkanlığı	2020 Toplam		2021 Toplam		2022 Toplam	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Alanya	20	707.498	19	733.388	29	1.021.163
Aliağa	5.356	102.687.486	5.783	109.543.467	6.067	115.127.698
Amasra	5	4.963	2	1.985	10	310.441
Ambarlı	3.455	87.045.737	3.453	84.542.039	3.895	77.363.575
Anamur	0	0	1	2.491	0	0
Antalya	703	7.986.149	748	8.598.254	690	8.700.424
Ayvalık	62	20.571	15	5.881	477	168.959
Bandırma	1.059	5.695.379	1.040	5.479.378	1.061	5.648.654
Bartın	505	1.756.059	512	1.745.879	364	1.284.167
Bodrum	125	31.196	5	70.458	2.071	5.978.174
Bozcaada	10	101.339	8	22.838	11	409.360
Ceyhan	1.256	46.427.640	1.183	44.188.601	1.293	47.912.867
Çanakkale	457	3.303.032	468	3.364.611	522	3.998.991
Çeşme	522	5.312.005	505	4.877.177	1.458	7.083.367
Datça	0	0	0	0	1	43.188
Dikili	121	435.420	134	420.434	185	1.083.514
Erdek	9	5.540	56	15.594	0	0
Fatsa	38	109.107	37	95.076	40	89.319
Fethiye	73	439.936	73	516.702	413	660.115
Finike	0	0	1	2.659	2	998
Gemlik	3.308	59.116.408	3.504	60.977.094	3.485	57.398.019
Giresun	150	780.920	154	992.953	90	768.032
Göcek	3	5.994	14	27.972	23	47.454
Güllük	387	4.114.934	531	5.682.217	557	5.619.840
Hopa	193	702.131	146	487.989	140	509.520
İğneada	9	13.322	1	6.074	0	0
İnebolu	102	324.455	95	321.547	79	261.533
İskenderun	4.052	76.327.130	4.634	80.686.077	4.694	76.916.598
İstanbul	654	5.162.848	538	6.227.847	1.375	28.571.617
İzmir	1.660	24.797.800	1.530	22.619.154	1.586	22.482.893
Karabiga	902	9.536.036	940	9.449.840	996	8.984.559
Karadeniz Ereğli	825	8.281.576	883	9.532.736	818	7.869.189
Karasu	394	5.136.976	477	6.115.714	388	2.946.298
Kaş	5	804	8	10.259	31	76.850
Kocaeli	8.976	146.524.596	9.554	154.977.812	9.321	156.056.459
Kuşadası	6	77.451	33	1.071.672	967	26.003.369
Marmara Adası	656	1.061.429	791	1.113.540	734	1.031.163
Marmaris	53	115.809	39	2.005.793	367	932.833
Mersin	3.903	78.899.280	4.122	80.798.905	4.257	74.375.125
Mudanya	0	0	0	0	1	1.998
Rize	168	558.418	155	530.841	117	430.269



Liman Başkanlığı	2020 Toplam		2021 Toplam		2022 Toplam	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Samsun	2.830	16.558.339	2.711	16.880.372	2.789	17.644.182
Silivri	7	10.801	2	2.793	10	5.152
Sinop	1	1.949	0	0	17	551.629
Sürmene	5	3.228	3	682	10	4.153
Taşucu	723	5.608.135	790	6.309.202	989	7.665.864
Tekirdağ	2.541	53.368.023	2.712	63.031.782	2.845	60.305.866
Tirebolu	53	475.437	50	406.370	60	521.090
Trabzon	428	2.633.595	407	2.669.160	414	2.995.025
Tuzla	617	12.871.512	779	15.152.458	796	15.770.190
Ünye	335	976.017	284	839.965	253	865.167
Yalova	472	6.915.714	565	8.847.130	549	10.122.512
Zonguldak	627	7.851.526	704	7.615.241	705	8.710.208
<b>Toplam</b>	<b>48.821</b>	<b>790.881.650</b>	<b>51.199</b>	<b>829.618.101</b>	<b>58.052</b>	<b>873.329.628</b>

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2022 yılında 542.610.283 ton yük elleçlenmiştir. 2022 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %27,7'si (150.172.902 tonu) ihracat,
- %45,0'ı (243.917.119 tonu) ithalat,
- %12,4'ü (67.501.276 tonu) kabotaj,
- %14,9'u (81.018.986 tonu) transit olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 66. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2018-2022**

Taşıma Cinsi	Bayrak Türü	2018	2019	2020	2021	2022
İhracat	Türk Bayraklı	15.660.122	14.132.161	13.580.911	14.742.145	13.808.674
	Yabancı Bayraklı	94.764.513	117.544.417	125.321.912	139.021.513	136.364.228
	<b>Toplam</b>	<b>110.424.635</b>	<b>131.676.578</b>	<b>138.902.823</b>	<b>153.763.658</b>	<b>150.172.902</b>
İthalat	Türk Bayraklı	19.850.109	13.763.576	16.098.249	15.257.051	14.634.461
	Yabancı Bayraklı	198.694.711	207.641.236	210.441.223	217.376.009	229.282.658
	<b>Toplam</b>	<b>218.544.820</b>	<b>221.404.812</b>	<b>226.539.472</b>	<b>232.633.060</b>	<b>243.917.119</b>
Kabotaj	Türk Bayraklı	29.550.554	28.251.017	29.763.556	31.184.349	34.027.952
	Yabancı Bayraklı	30.005.291	27.861.707	29.033.828	30.716.773	33.473.324
	<b>Toplam</b>	<b>59.555.845</b>	<b>56.112.724</b>	<b>58.797.384</b>	<b>61.901.122</b>	<b>67.501.276</b>
Transit	Türk Bayraklı	63.081.077	64.960.731	60.490.257	62.603.531	65.949.720
	Yabancı Bayraklı	8.547.183	10.013.567	11.912.715	15.405.413	15.069.266
	<b>Toplam</b>	<b>71.628.260</b>	<b>74.974.298</b>	<b>72.402.972</b>	<b>78.008.944</b>	<b>81.018.986</b>
<b>Toplam</b>	<b>Türk Bayraklı</b>	<b>203.056.266</b>	<b>224.888.326</b>	<b>229.156.636</b>	<b>247.551.538</b>	<b>250.150.574</b>
	<b>Yabancı Bayraklı</b>	<b>257.097.294</b>	<b>259.280.086</b>	<b>267.486.015</b>	<b>278.755.246</b>	<b>292.459.709</b>
	<b>Toplam</b>	<b>460.153.560</b>	<b>484.168.412</b>	<b>496.642.651</b>	<b>526.306.784</b>	<b>542.610.283</b>

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

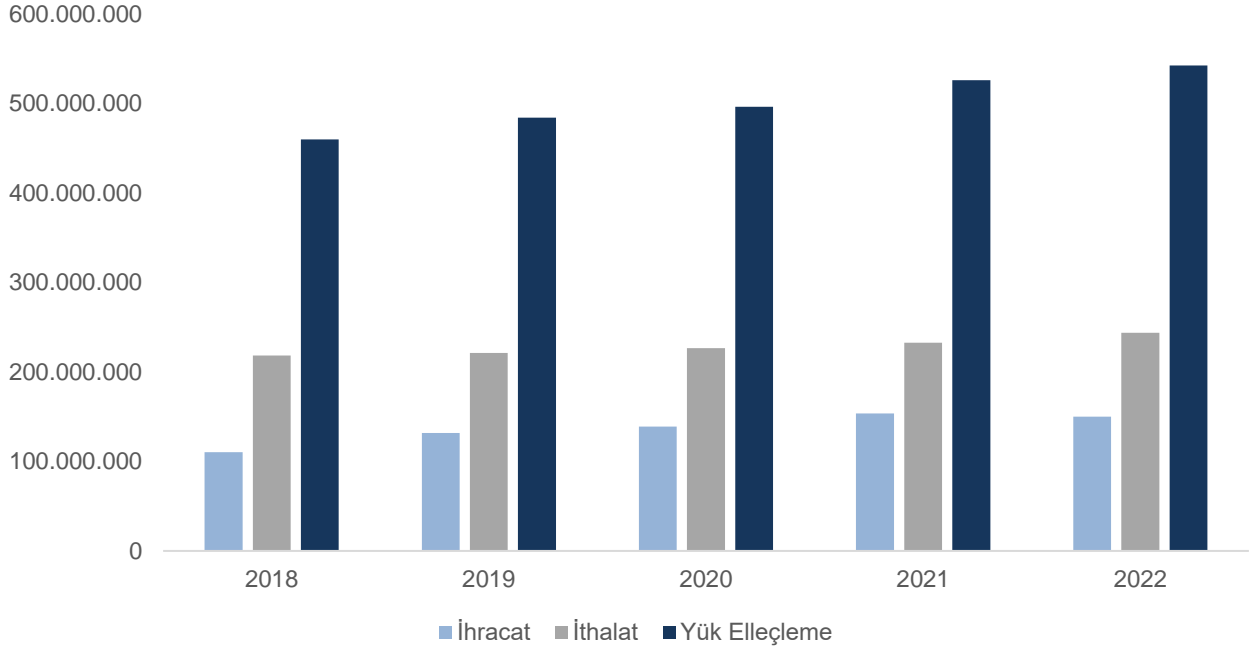
**Tablo 67. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2021-2022**

Liman Başkanlığı	2021			2022		
	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme
Alanya	0	160.087	160.087	0	146.290	146.290
Aliağa	29.425.210	44.464.667	73.889.877	32.851.690	48.205.245	81.056.935
Amasra	2.500	0	2.500	1.695	0	1.695
Ambarlı	15.052.407	16.924.930	31.977.337	13.743.654	16.988.811	30.732.465
Antalya	4.050.242	2.763.694	6.813.936	3.716.333	3.036.790	6.753.123
Ayvalık	1.928	0	1.928	4.557	5	4.562
Bandırma	2.056.855	3.780.571	5.837.426	1.752.858	4.127.109	5.879.967
Bartın	906.217	1.075.009	1.981.226	757.590	698.350	1.455.940
Bodrum	0	0	0	0	1.847	1.847
Ceyhan	54.603.343	8.611.620	63.214.963	55.733.914	12.493.520	68.227.434
Bozcaada	0	695	695	0	0	0
Çanakkale	3.891.741	598.772	4.490.513	3.862.491	541.190	4.403.681
Çeşme	794.007	730.189	1.524.196	885.972	831.168	1.717.140
Dikili	501.901	15.107	517.008	643.438	96.413	739.851
Erdek	1.000	1.000	2.000	0	0	0
Fatsa	91.974	29.317	121.291	84.230	29.639	113.869
Gemlik	9.222.262	6.759.127	15.981.389	8.276.184	7.116.927	15.393.111
Giresun	464.517	620.503	1.085.020	374.332	371.459	745.791
Göcek	0	32.245	32.245	0	44.950	44.950
Güllük	8.157.273	87.784	8.245.057	7.860.703	93.882	7.954.585
Hopa	368.675	289.525	658.200	412.873	203.081	615.954
İnebolu	235.547	71.665	307.212	158.919	82.910	241.829
İskenderun	26.743.950	41.067.560	67.811.510	26.570.580	41.064.957	67.635.537
İstanbul	256.828	2.347.694	2.604.522	367.266	3.036.652	3.403.918
İzmir	4.511.022	4.527.223	9.038.245	3.917.331	4.345.495	8.262.826
Karabiga	2.622.428	11.308.281	13.930.709	2.668.279	11.023.028	13.691.307
Karadeniz Ereğli	2.308.196	9.182.808	11.491.004	1.830.158	8.069.899	9.900.057
Karasu	759.901	1.280.805	2.040.706	198.042	1.282.977	1.481.019
Kefken	0	1.410	1.410	0	0	0
Kocaeli	32.055.045	49.280.098	81.335.143	32.950.733	49.848.471	82.799.204
Marmara Adası	1.661.412	2.301	1.663.713	1.595.820	1.340	1.597.160
Marmaris	0	11.292	11.292	7	10.561	10.568
Mersin	18.930.528	20.811.161	39.741.689	17.561.677	21.334.890	38.896.567
Mudanya	0	0	0	0	700	700
Rize	83.470	552.306	635.776	119.732	383.772	503.504
Samsun	3.930.027	9.247.048	13.177.075	4.000.862	9.583.291	13.584.153
Silivri	0	655	655	0	3.360	3.360
Sürmene	34	0	34	65	0	65
Taşucu	3.721.701	425.913	4.147.614	3.961.428	832.051	4.793.479
Tekirdağ	13.913.418	24.881.385	38.794.803	16.114.787	28.058.026	44.172.813
Tirebolu	0	381.396	381.396	0	400.710	400.710
Trabzon	178.611	2.095.316	2.273.927	395.947	2.073.720	2.469.667
Tuzla	2.739.257	2.938.537	5.677.794	2.999.121	3.086.844	6.085.965
Ünye	834.361	269.677	1.104.038	839.927	217.369	1.057.296
Yalova	1.178.091	2.035.251	3.213.342	1.305.960	2.238.286	3.544.246
Zonguldak	1.295.659	9.090.622	10.386.281	1.631.419	10.453.724	12.085.143
<b>Genel Toplam</b>	<b>247.551.538</b>	<b>278.755.246</b>	<b>526.306.784</b>	<b>250.150.574</b>	<b>292.459.709</b>	<b>542.610.283</b>

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2022 yılında 2021 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen yük miktarı %3,1 (16.303.499 ton) artmıştır.

**Grafik 66. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2018-2022**



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2022 yılında ülkemiz liman ve iskelelerinde, eleçlenen konteyner miktarı 12.366.382 TEU olmuştur.

Konteyner elleçlemesinin;

- %38'i (4.694.918 TEU) ihracat,
- %38,9'u (4.814.757 TEU) ithalat,
- %6,6'sı (820.949 TEU) kabotaj,
- %16,5'i (2.035.758 TEU) transit olarak gerçekleşmiştir.

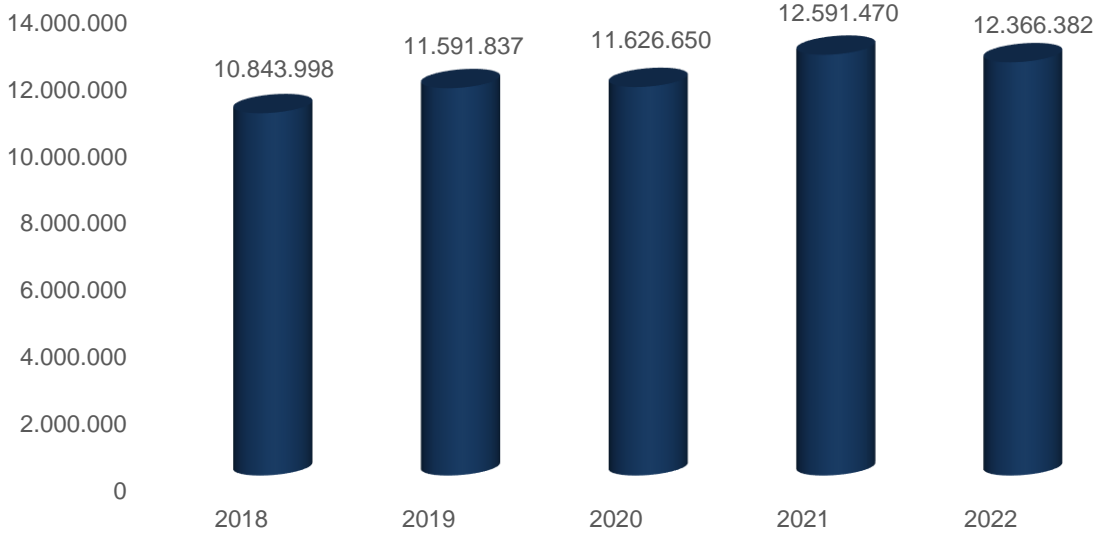
**Tablo 68. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2018-2022**

Taşıma Cinsi	2018	2019	2020	2021	2022
İhracat	4.160.124	4.594.647	4.618.225	4.677.414	4.694.918
İthalat	4.259.029	4.540.201	4.480.472	4.744.227	4.814.757
Kabotaj	935.661	753.267	731.352	831.986	820.949
Transit	1.489.184	1.703.722	1.796.601	2.337.843	2.035.758
<b>Genel Toplam</b>	<b>10.843.998</b>	<b>11.591.837</b>	<b>11.626.650</b>	<b>12.591.470</b>	<b>12.366.382</b>

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2022 yılında 2021 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı %1,8 (225.088 TEU) azalmıştır.

**Grafik 67. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2018-2022**



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

### 2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

Dünyada yaklaşık 5,500, Türkiye'de ise 180 civarında liman tesisi vardır. Konteyner bazında dünyada en fazla yük elleçleyen ilk 3 liman Shanghai (47 milyon TEU), Singapur (36 milyon TEU) ve Şenzen (28 milyon TEU) limanlarıdır.

Konteyner kapasitesi bakımından dünyanın en büyük limanı olan Çin'in Shanghai Limanı, küresel tedarik zincirinin istikrarının sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Açıklanan son verilere göre, Shanghai Limanı'nın konteyner kapasitesi geçen yıl önceki yıla göre yüzde 8,1 artarak 47 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Bunlar arasında limandan geçiş yapan uluslararası konteyner hacmi ise önceki yıla göre yüzde 13,4 artarak ilk kez 6 milyon TEU'yu geçmiştir. Shanghai Limanı, konteyner kapasitesi bakımından art arda 12 senedir dünya birincisidir.

Şekil 14. Shanghai Limanı



Tablo 70. Ülkeler Bazında Yük Elleçleme İstatistikleri

Ülke	2019	2020	2021	2022
Almanya	2.406.629	2.594.464	2.567.735	2.393.009
Amerika Birleşik Milletleri	18.963.569	24.855.338	27.097.690	32.786.986
Avustralya	4.629	1.443.632	5.322.259	3.787.527
Belçika	10.388.246	11.769.870	12.531.360	12.037.031
Birleşik Arap Emirlikleri	2.753.383	2.493.472	3.245.226	3.419.552
Brezilya	8.293.021	8.912.956	8.569.735	8.153.609
Çin	7.476.758	9.354.969	11.583.289	14.181.171
Güney Kore	3.160.424	3.942.176	4.135.872	4.769.765
Hollanda	7.295.743	9.047.413	8.402.372	7.556.521
İtalya	59.270.250	54.309.611	61.783.942	59.903.914
İspanya	17.843.295	19.246.209	19.415.981	18.200.983
Japonya	807.502	736.073	605.080	527.146
Kanada	4.220.834	3.350.964	4.254.905	3.374.514
Portekiz	3.150.448	3.136.446	4.189.698	3.703.793
Rusya	58.676.103	56.940.879	59.303.039	78.613.801

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2021 yılında Shanghai limanı 47 milyon TEU ile en fazla konteyner elleçleyen liman olma özelliğini korumaktadır. Bir önceki yıla göre 2021 yılında da en fazla konteyner elleçleyen ilk liman olma özelliğini korumaktadır.

Tablo 69. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU)

Bölge/Liman	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Busan	19.5	20.5	21.6	22.0	21.8	22.5	
Colombo	5.7	6.2	7.0	7.2	6.9	7.2	
Guangzhou	18.6	20.1	21.6	22.8	23.2	24.2	
Hong Kong	19.6	20.8	19.6	18.4	18.0	17.9	
Kaohsiung	10.5	10.3	10.4	10.4	9.6	9.9	
Keelung	1.4	1.6	1.5	1.5	1.5	1.6	
Kobe	2.8	2.9	2.9	2.9	2.6	2.8	
Manila	4.5	4.8	5.1	5.3	4.4	5.0	
Nagoya	2.7	2.8	2.9	2.8	2.5	2.7	
Ningbo	21.6	24.6	26.4	27.5	28.7	31.1	
Osaka	2.2	2.3	2.4	2.5	2.4	2.4	
Port Klang	13.2	12.0	12.3	13.6	13.2	13.8	
Qingdao	18.0	18.3	19.3	21.0	22.0	23.7	
Shanghai	37.1	40.2	42.0	43.3	43.5	47.0	
Shenzhen	24.1	25.3	25.7	25.8	26.6	28.8	
Singapore	30.9	33.7	36.6	37.2	36.9	37.5	37.3
Tanjung Priok	5.5	6.9	7.8	7.7	6.9	6.8	
Tianjin	14.5	15.0	16.0	17.3	18.4	20.3	
Tokyo	4.7	5.0	5.1	4.9	4.6	4.5	
Yokohama	2.8	2.9	3.0	3.0	2.7	2.8	
<b>Asya</b>	<b>396.5</b>	<b>422.7</b>	<b>446.5</b>	<b>459.5</b>	<b>459.0</b>	<b>493.1</b>	<b>485.1</b>
<i>% yıllık değişim</i>	<i>2%</i>	<i>7%</i>	<i>6%</i>	<i>3%</i>	<i>0%</i>	<i>7%</i>	<i>-2%</i>
Antwerp	10.0	10.5	11.1	11.9	12.0	12.0	
Bremen/Bremerhaven	5.5	5.5	5.5	4.9	4.8	4.8	
Felixstowe	4.1	4.3	3.9	3.6	3.5	3.7	
Hamburg	8.9	8.8	8.7	9.3	8.5	8.7	
Le Havre	2.5	2.9	2.9	2.8	2.4	2.8	
Rotterdam	12.4	13.7	14.5	14.8	14.3	15.3	
Southampton	2.0	2.0	2.0	1.9	1.8	1.9	
Algeciras	4.8	4.4	4.8	5.1	5.1	4.8	4.8
Barcelona	2.2	3.0	3.4	3.3	3.0	3.5	
Genoa	2.4	2.7	2.7	2.7	2.5	4.8	
La Spezia	1.3	1.5	1.5	1.4	1.1	1.3	
Marseilles/Fos	1.3	1.4	1.4	1.5	1.3	1.5	
<b>Kuzeybatı ve Orta Avrupa</b>	<b>132.6</b>	<b>139.3</b>	<b>146.5</b>	<b>149.4</b>	<b>144.8</b>	<b>152.6</b>	<b>142.1</b>
<i>% yıllık değişim</i>	<i>3%</i>	<i>5%</i>	<i>5%</i>	<i>2%</i>	<i>-3%</i>	<i>5%</i>	<i>-7%</i>
Charleston	2.0	2.2	2.3	2.4	2.3	2.8	2.8
Hampton Roads	2.7	2.8	2.9	2.9	2.8	3.5	
Long Beach	6.8	7.5	8.1	7.6	8.1	9.4	9.1
Los Angeles	8.9	9.3	9.5	9.3	9.2	10.7	9.9
Montreal	1.4	1.5	1.7	1.7	1.6	1.7	
New York/New Jersey	6.3	6.7	7.2	7.5	7.6	9.0	
Oakland	2.4	2.4	2.5	2.5	2.5	2.4	2.3
Seattle-Tacoma	3.6	3.7	3.8	3.8	3.3	3.7	3.4
Vancouver	2.9	3.3	3.4	3.4	3.5	3.6	3.6

<b>Kuzey Amerika</b>	<b>59.9</b>	<b>64.9</b>	<b>68.5</b>	<b>69.4</b>	<b>67.6</b>	<b>78.0</b>	<b>77.3</b>
% yıllık değişim	1%	8%	6%	%	-3%	15%	-1%
Dubai	14.8	15.4	15.0	14.1	13.5	13.7	
Jawaharlal Nehru	4.5	4.7	5.1	5.1	4.5	5.6	6.0
Mundra	4.8	4.2	4.4	4.8	5.7	6.7	
<b>Ortadoğu ve Hint Altıktası</b>	<b>64.4</b>	<b>70.4</b>	<b>73.1</b>	<b>73.9</b>	<b>72.7</b>	<b>77.9</b>	<b>77.4</b>
% yıllık değişim	2%	9%	4%	1%	-2%	7%	-1%
Buenos Aires	1.4	1.5	1.8	1.5	1.4	1.4	
San Juan	1.3	1.2	1.4	1.5	1.5	1.4	
Santos	3.6	3.9	4.1	4.2	4.2	4.4	
<b>Merkez ve Güney Amerika</b>	<b>43.5</b>	<b>45.4</b>	<b>47.7</b>	<b>47.6</b>	<b>47.4</b>	<b>52.3</b>	<b>50.4</b>
% yıllık değişim	-2%	4%	5%	0%	0%	10%	-4%
Sydney	2.4	2.5	2.6	2.6	2.5	2.8	
Melbourne	2.7	2.8	3.0	3.0	1.3	3.3	
<b>Okyanusya</b>	<b>11.7</b>	<b>12.2</b>	<b>12.9</b>	<b>12.9</b>	<b>12.7</b>	<b>12.5</b>	<b>12.3</b>
% yıllık değişim	0%	5%	6%	0%	-2%	-2%	-2%
Durban	2.6	2.7	3.0	2.8	2.6	2.4	
Mombasa	1.1	1.2	1.3	1.4	1.4	1.4	
Cape Town	0.9	0.9	0.9	0.9	0.8		
<b>Afrika</b>	<b>14.1</b>	<b>15.6</b>	<b>16.4</b>	<b>16.4</b>	<b>16.0</b>	<b>16.6</b>	<b>16.4</b>
% yıllık değişim	-2%	11%	5%	0%	-3%	4%	-1%

Kaynak: Clarksons Research, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

### 2.7.1.2. Tersane

Ülkemizde tersanelerin geçmişi Selçuklular devrine uzanmaktadır. Anadolu topraklarında Türk tersaneciliğinin, ilk Türk denizcisi ve Türk denizciliğinin kurucusu sayılan Çaka Bey ile başlayan yaklaşık dokuz yüz yıllık bir geçmişinin olduğu bilinmekte olup günümüzde "tersane"; ticari veya turistik amaçlı yolcu, yük, savaş, endüstriyel vb. gemiler ile yatların inşa, tadil, bakım ve onarımının yapıldığı, dalgakıranlarla durgun su temin edilebilen, yüzer havuzu, teknik ve sosyal altyapısı, yönetimi ve depolama birimleri de yer alabilen kıyı yapıları olarak tanımlanabilir. Emir Çaka Bey'in 1081'de ilk tersaneyi kurması ve 50 parçalık ilk Türk donanmasını inşa etmesiyle başlamaktadır.

Selçuklular devrinde denizcilik alanında yapılan en önemli tesis Alaiye (Alanya) tersanesidir. 1227 yılında yapılan bu tersane, inşasının üzerinden sekiz yüzyıla yakın zaman geçmesine rağmen hala ayakta durmaktadır.

1390 yılında Gelibolu tersanesi ve 1455 yılında da Haliç tersanesi ile başlayan süreçler bu günlere kadar değişen teknolojilere uyumlu olarak süregelmiştir.

Ülkemizdeki faal tersane ve gemi söküm tesislerine ilişkin 2003 ve 2022 yıllarına yönelik kıyaslama yapıldığında 2003 yılında 37 olan tersane sayısı, %127 artışla 2022 yılında 84'e yükselmiştir;

- 2003 yılında 37 adet tersane ve 550.000 DWT proje kapasitesi varken,
- 2022 yılında 84 adet tersane ve 4,74 milyon DWT proje kapasitesine ulaşıldığı görülmektedir

Şekil 15. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

### 2.7.1.3. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi

Gemi geri dönüşüm sektörü; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni gemilerin getirilmesi, daha güvenli ve çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır.

Gemi geri dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri türleri arasında yer almakta olup, ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen "yeşil endüstri" olarak da adlandırılmaktadır. Dönüşüm süreci, işletme ömrünün sonuna erişen gemilerin bertarafının şüphesiz ki en "Çevreye Duyarlı" yolu olup Gemi bünyesinde bulunan hemen her malzeme geri dönüştürülebilir veya olduğu gibi ya da elden geçirilerek yeniden kullanılabilir.

Gemi geri dönüşüm endüstrisi, ekonomilere olumlu katma değer sağlarken, sağlık ve güvenlik açısından ciddi riskler içerir. Bu endüstride, potansiyel riskleri önlemek veya en azından azaltabilmek için risk analizi yapmak ve operasyonlardaki emniyet gereksinimlerini karşılamak gerekir.

1976 yılından itibaren gemi söküm faaliyetleri ülkemizde sadece İzmir İli, Aliağa ilçesinde yapılmakta olup, 1.300 metrelik sahil şeridinde özel teşebbüse ait 22 tesis faaliyet göstermektedir ve bu tesislerin yıllık gemi geri dönüşüm kapasitesi toplam 1.450.000 ton'dur. Ayrıca, MKE Gemi Söküm Tesisi de aynı bölgede yer almaktadır.



#### 2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekek Yeri

Kültür ve Turizm Bakanlığı Türkiye Turizm Stratejisi ulaşım sistemi ile ilgili düzenlemeler çerçevesinde deniz turizmi altyapısını güçlendirmeye yönelik 2023 hedeflerine bakıldığında; Marka Kentlerin Kruvaziyer Turizm rotalarına dahil edilmesi amacıyla kruvaziyer limanlarının sayısının artırılması, mevcut İskele ve Limanlar ile kent bağlantısını sağlayacak toplu taşıma sistemlerinin ve liman geri saha altyapısı geliştirilmesi ve yatların pis suları, sintine suları ve katı atıklarının verileceği kabul tesisleri ve yüzer toplama sistemlerinin limanlarda yapılmasına yönelik altyapıların geliştirileceğine dair konular yer almaktadır.

Kamu ve özel sektör tarafından inşası tamamlanmış olan turizm kıyı yapıları için öngörülen hedefler ile halen işletilmekte olan yat limanlarına ek olarak ihtiyaç duyulan kapasitenin karşılanması amaçlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda kamu imkânları, YİD modeli ve özel sektör dinamikleri ile yat turizmi için zorunlu altyapının oluşturulması ve ülkemizin turizm açısından bölgedeki ayrıcalıklı rolünün belirlenmesi için büyük önem arz etmektedir. Halen ülkemizde kamu ve özel sektöre ait işletilmekte olan 62 adet yat limanı bulunmaktadır. Mevcut denizde yat bağlama kapasitemiz 18.545 yat olup, inşaatı devam eden ve planlanan yat limanları ile 2023 yılında 30.000 yat bağlama kapasitesine ulaşılması hedeflenmektedir.

Tekne İmal ve Çekek Yeri sayımız (hem kapsam içi hem de kapsam dışı dahil) 2015 yılında 772 iken, 2022 yılında %19 artarak 917 tesise yükselmiştir.

**Tablo 71. Yıllara Göre Tekne İmal ve Çekek Yeri Tesis Sayısı**

Yıl	Tekne İmal ve Çekek Yeri Tesis Sayısı
2015	772
2016	697
2017	724
2018	744
2019	780
2020	815
2021	819
2022	917

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

(Not: İlgili istatistik Kapsam içi ve kapsam dışı Tekne İmal ve Çekek Yeri verilerini içerir.)

İmar sorunu olan ve dağınık halde bulunan tekne imal yerlerini kümeleme yapmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca 7 ayrı yerde tespit edilen üretim bölgelerinin işletmeye alınması hedeflenmiştir.

- İzmir Çaltılıdere Tekne İmal Yeri (Ön izin sözleşmesi imzalanmıştır. ÇED Gerekli Değildir yazısının yenilenme çalışmaları devam etmektedir. Altyapı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca yapılacaktır.)
- Fethiye Karaot Tekne İmal ve Çekek Yeri (İmar planı onayı için Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğüne ilgili kooperatif tarafından başvuru yapılmıştır.)

- Bodrum Ören Tekne İmal ve Çekek Yeri (Ön izin sözleşmesi imzalanmış olup inşaat ruhsatları alınmıştır.)
- Marmaris Bozburun Tekne İmal ve Çekek Yeri (Jeolojik etüd raporu sonrasında teklif plan onaya sunulacaktır.)
- Manavgat Tekne İmal ve Çekek Yeri (Ön izin sözleşmesi imzalanmış, plan onay süreci Şubat 2016 da başlatılmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı, projenin uygun olmayan alternatif bir alana taşınmasını istemektedir.)
- Bartın Tekkeönü Tekne İmal ve Çekek Yeri (Bakanlıkça Genel Yerleşim Planı onaylanmıştır. İlgili valilik üzerinden yer tahsis süreci başlatılmıştır.)
- Bartın Kurucaşile Tekne İmal ve Çekek Yeri (Kooperatife tahsisinin yapılması uygun görülmüştür. Ancak henüz kooperatif kurulamamıştır.)

Yap-İşlet-Devret modeli ile 2003 yılına kadar 1 Haliç Yat Limanı ve Kompleksi proje bitirilmiş iken, bugün inşaatı tamamlanarak faaliyetine devam eden Yat Limanı sayısı 10'a çıkarılmıştır. Kamu kaynağı kullanılmadan inşa edilen bu projelerin ekonomiye katkısı yaklaşık 1 Milyar TL'dir.

#### 2.7.1.5. Balıkçı Barınakları

Ülkemizde 2003 yılında 178 adet balıkçı barınağı varken bu sayı 385'e ulaşmıştır. 18 yılda 207 adet balıkçı barınağı tamamlanmıştır.

Balıkçı Barınaklarına ilişkin iş ve işlemlerin ülke çapında etkin bir şekilde yürütülebilmesi amacıyla Balıkçı Barınakları İhtiyaç Analizi Projesi hazırlanmış olup, 2022 yılı Devlet Yatırım Programına alınmıştır. Aynı zamanda Marmara ve Karadeniz'de bulunan balıkçı barınaklarının yat turizmine kazandırılmasına yönelik eylem planı ve gerekli yasal düzenlemeler gerçekleştirilecektir. (Kültür ve Turizm Bakanlığı Türkiye Turizm Stratejisi 2023)

Diğer taraftan ülkemizdeki balıkçı barınaklarına yönelik durum tespiti ve balıkçı barınaklarımızın ihtiyaç duydukları teknik eksikliklerin tamamlanması amacıyla "Balıkçı Barınakları İhtiyaç Analizi Çalışması" Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı gerçekleştirilerek bir envanter çıkarılması sağlanmıştır.

#### Yapımı Devam Eden Balıkçı Barınakları

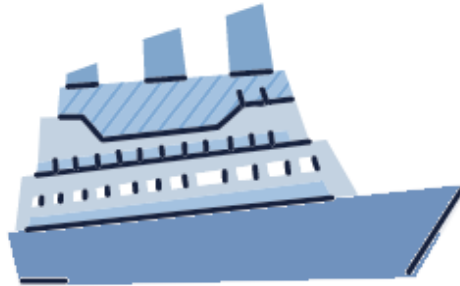
- Giresun Balıkçı Barınağı (DOKAP)

#### Devam Eden Balıkçı Barınakları Etüt Proje İşleri

- Anadolu Feneri Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Garipçe Köyü Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Anadolu Kavağı Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Yalıköy Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Körfez Atalar Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Kocaeli
- Tütünçiftlik Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Kocaeli
- Rumeli Kavağı Balıkçı Bar. Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Poyrazköy Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Güzelbahçe Yalı Balıkçı Barınağı Geliştirilmesi Projesi İlave Çed Araştırması Hizmet Alımı-İzmir

- Narlıdere Balıkçı Barınağı Mendirek Uzatılması İmar Planı ve Çed Araştırması-İzmir
- Ahmetbeyli Balıkçı Barınağı Kesin Proje, İmar Planı ve Raporları, Çed ve Fizibilite Raporu Hazırlanması-İzmir
- Doğanbey-Payamlı Balıkçı Barınağı Koruma Amaçlı İmar Planı Hazırlanması-İzmir
- Gülpınar Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Çanakkale
- Erdek İlhanlar Balıkçı Barınağı Sahil Düzenlemesi Kum Tutucu Mahmuz Çed ve İmar Planı Çalışması-Balıkesir
- Kilitbahir Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Çanakkale
- Esenköy Balıkçı Barınağı ve Sahil Tahkimatı Etüt Proje İşleri-Yalova
- Koruköy Balıkçı Barınağı Etüd ve Proje İşleri-Yalova
- Çanakkale Lapseki Şevketiye Balıkçı Barınağı İmar Planı Çed Ve Kesin Proje Hazırlanması-Çanakkale
- Adana Karataş Balıkçı Barınağı Geliştirilmesi İnşaatı ve Karataş İskelesi Etüt Proje İşleri-Adana
- Tatvan Merkez Balıkçı Barınağı İnşaatı Etüt Proje İşleri-Bitlis
- Taşucu Balıkçı Barınağı Geliştirilmesi İnşaatı Etüt Proje İşleri-Mersin
- Gazipaşa Uğrak-Yeşilöz Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Antalya
- Eğirdir Balıkçı Barınağı İmar Planı Hazırlanması-Isparta
- Karabiga Limanı ve Balıkçı Bar. Etüt Proje İşleri-Çanakkale
- Hatay Arsuz Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Hatay
- Taşucu Yat Limanı ve Balıkçı Bar. Çed Araştırması-Mersin
- Akçaabat Darıca Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Trabzon
- İnebolu Balıkçı Barınağı Etüt-Proje İşleri-Kastamonu
- Kartal Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Selimpaşa Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- İğneada Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Kırklareli
- Boğaziçi Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Muğla
- Çardak Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Çanakkale
- İskenderun Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Hatay
- Trabzon Akyazı Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Trabzon
- Alaplı Balıkçı Barınağı Mahmuz İlavesi Etüt Proje İşleri-Zonguldak
- Araklı Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Trabzon
- Evrenye Balıkçı Bar. Rıhtım İlavesi Etüt Proje İşleri-Kastamonu

# DENİZ TURİZMİ





## 2.8. DENİZ TURİZMİ

### 2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2022 Yılı Genel Deniz Turizmi Değerlendirmesi

Deniz ve içsularda, gezi, spor ve eğlence amaçlı çeşitli deniz ve su araçları ile yapılan turizm amaçlı meslek faaliyetleri “DENİZ TURİZMİ” olarak tanımlanmaktadır.

Bugüne kadar, Deniz Turizmi sektöründeki gelişmeler insanların denizden yararlanma imkanlarını artırmış ve çeşitlendirmiştir. Önceleri belirli bir kitlenin spor, denize dönük eğlence ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık günümüzde özellikle Akdeniz çanağı için uluslararası turizm hareketlerinin bir parçası haline gelmiştir.

Dünya yat turizminin yoğunlaştığı önemli bölgelerden biri olan Akdeniz çanağı, gerek ticari gerekse amatör yatçılar için de cazibesini her geçen gün artırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler Akdeniz’in en temiz ve en güzel kıyılarına sahip, tarihten izler taşıyan, bozulmamış koylara sahip ülkemizi de olumlu yönde etkilemektedir.

Küçük teknelerle günübirlik geziler veya kısa yatılı geziler şeklinde başlayan yatçılık Türkiye’de diğer turizm çeşitlerine oranla uzun bir geçmişe sahip olmasına rağmen son yirmi yılda kitle turizminin bir parçası haline gelerek, deniz turizmi araç çeşitliliği ile filo haline gelerek, 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 marka değeri olan 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 artırmaktadır.

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 % 20’lik önemli bir yer tutmaktadır.

**Tablo 70. Ülkelere Göre Turizm Gelirleri Dünya Sıralaması (Milyar \$)**

No	Ülkeler	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	A.B.D.	196.5	200.7	199	72.5	70.2	135.2
2	İspanya	75,3	81,7	79,7	18.5	34.5	73
3	Fransa	58,9	66	63,8	32.6	40.8	59.7
4	Tayland	52,4	56,4	59.8	13.4	5.1	-
5	İngiltere	54.7	56.1	58.6	18.8	26.6	33.1
6	İtalya	44,2	49,3	49,6	19.8	25.2	44.3
7	Japonya	34,1	42,1	46,1	10.7	4.9	9.2
8	Avustralya	41,7	45	45,5	25.8	17	23.4
9	Almanya	39,9	43	41,8	22.1	22.3	31.5
10	Makao	35,9	40,7	40,1	9.2	15.3	8.7
11	Çin	38,6	40,4	35,8	10	11.3	9.6
12	B. Arap Emirlikleri	21	21,4	38.4	24.6	34.4	-
13	Hindistan	27,4	28,6	30,7	13.0	8.7	-
14	<b>Türkiye</b>	<b>23</b>	<b>25,9</b>	<b>34.3</b>	<b>13.3</b>	<b>26.6</b>	<b>41.2</b>
15	Hong Kong	33,3	36,9	29	2.9	1.9	3.1
16	Kanada	25	27.3	29.8	13.6	14.5	24
17	Meksika	21,3	22,5	24,6	11.0	19.8	28
18	Avusturya	20,5	23,1	22,9	13.8	9.9	19.2

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü

**Tablo 71. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama**

Yıllar	Toplam				Vatandaş (1)		
	Gelen Ziyaretçi Sayısı	Çıkan Ziyaretçi Sayısı	Turizm Geliri ( 1000 \$ )	Ortalama Harcama (\$)	Turizm (2) Gideri ( 1000 \$ )	Turizm Geliri ( 1000 \$ )	Ortalama Harcama (\$)
2004	20.753.734	20.262.640	17.076.607	843	2.954.459	3.862.552	1.262
2005	25.045.142	24.124.501	20.322.111	842	3.394.601	4.374.383	1.214
2006	23.924.023	23.148.669	18.593.951	803	3.270.948	4.463.614	1.153
2007	27.239.630	27.214.988	20.942.500	770	4.043.283	4.703.850	1.121
2008	31.137.774	30.979.979	25.415.067	820	4.266.197	5.418.439	1.191
2009	31.759.816	32.006.149	25.064.482	783	5.090.440	5.690.629	1.222
2010	32.997.308	33.027.943	24.930.997	755	5.874.520	5.558.366	1.231
2011	36.769.039	36.151.328	28.115.692	778	5.531.486	5.638.484	1.168
2012	37.715.225	36.463.921	29.689.249	814	4.593.389	6.365.680	1.243
2013	39.860.771	39.226.226	33.073.502	843	5.253.565	6.776.776	1.255
2014	41.627.246	41.415.070	35.137.949	848	5.470.481	6.301.489	1.132
2015	41.114.069	41.617.530	32.492.212	781	5.698.423	6.052.415	1.004
2016	30.906.680	31.365.330	22.839.468	728	5.049.793	6.184.432	1.014
2017	37.969.824	38.620.346	27.044.542	700	5.137.244	6.076.804	929
2018	46.112.592	45.628.673	30.545.924	669	4.896.310	5.511.261	825
2019	51.747.199	51.860.042	38.930.474	751	4.403.670	5.896.124	825
2020	15.971.201	15.826.266	14.817.273	936	1.104.545	2.965.813	951
2021	30.038.961	29.357.463	30.173.587	1.028	1.851.922	5.830.953	1.076
2022	51.387.513	51.369.026	46.477.871	905	4.276.533	7.067.152	1.006

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Merkez Bankası, Kültür ve Turizm Bakanlığı

Türkiye, 2022 yılında ülkelere göre turist sayısı Avrupa sıralamasında 50,5 milyon turist ile 4'üncü sırada, ülkelere göre turist sayısı dünya sıralamasında ise 6'ncı sırada yer almıştır.

**Tablo 72. Ülkelere Göre Turist Sayısı Avrupa Sıralaması (Milyon Kişi)**

No	Ülkeler	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Fransa	86,9	89,4	90,0	41,7	48,4	-
2	İspanya	81,9	82,8	83,5	18,9	31,2	71,7
3	İtalya	58,3	61,6	64,5	25,2	26,9	49,8
4	<b>Türkiye</b>	<b>37,6</b>	<b>45,8</b>	<b>51,2</b>	<b>15,9</b>	<b>29,9</b>	<b>50,5</b>
5	Almanya	33,5	34,6	35,2	10,9	10,4	28,5
6	İngiltere	39,5	38,7	39,4	11,1	5,9	30,5
7	Avusturya	21,3	22,0	22,7	9,6	8,4	26,2

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü

**Tablo 73. Ülkelere Göre Gelen Turist Sayısı Dünya Sıralaması (Milyon Kişi)**

No	Ülkeler	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Fransa	86,9	89,4	90,9	41,7	48,4	-
2	İspanya	81,9	82,8	83,5	18,9	31,2	71,7
3	A.B.D.	77,2	79,7	79,3	19,2	22,1	50,9
4	Çin	60,7	62,9	65,7	8,0	5,7	-
5	İtalya	58,3	61,6	64,5	25,2	26,9	49,8
6	<b>Türkiye</b>	<b>37,6</b>	<b>45,8</b>	<b>51,2</b>	<b>15,9</b>	<b>29,9</b>	<b>50,5</b>
7	Meksika	39,3	41,3	45,0	24,3	31,9	38,3
8	Tayland	35,6	38,2	39,9	6,7	0,4	11,2
9	Almanya	33,5	34,6	35,2	10,9	10,4	28,5
10	İngiltere	39,5	38,7	39,4	11,1	5,9	30,5
11	Japonya	28,7	31,2	31,9	4,1	0,2	3,8
12	Yunanistan	27,2	30,1	31,3	7,4	14,7	27,8
13	Malezya	25,9	25,8	26,1	4,3	0,1	10,1
14	Portekiz	21,2	22,8	24,6	6,5	9,6	-
15	Avusturya	21,3	22,0	22,7	9,6	8,4	26,2
16	Rusya	24,4	24,6	24,6	6,4	-	-

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü Ocak 2021 Barometresi

Ancak, 2019 Kasım ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan Yeni Koronavirüs (Covid-19) salgınının, tüm dünyayı etkisi altına alması neticesinde, ülkelerce alınan koruma ve uygulama tedbirleri kapsamında en fazla etkilenen iş kolu turizm sektörü olmuşsa da, yeni yatırım ve iş gücü ile 2022 yılı itibari ile toparlanmaya başlayan sektör, 2026 yılında 2019 yılındaki turizm gelirinin üzerine çıkarak, dünya genelinde turizm gelirinin arttıracığı değerlendirilmektedir.



**Grafik 68. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı**



Kaynak: Dünya Turizm Örgütü Ocak 2021 Barometresi

Gelişen ve değişen dünyada salgının tüketici davranışlarına etkisi neticesinde, sanal gerçeklikteki seyahat deneyimleri, kısa süreli deneyim turlarına yönelim, kapalı grup tam sosyal izolasyonun sağlanacağı Mavi Yolculuğa ya da sualtındaki mavi sessizliğe dalışa yönelim, su sporlarında kişisel farklı deneyimleri yaşama isteği, özel tekne kullanımı ve alımına olan ilgiyi arttırmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yapılan resmî açıklamalarda, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Türkiye İstatistik Kurumu'ndan alınan geçici veriler doğrultusunda;

**2022 yılında (Ocak-Aralık) ülkemizi ziyaret eden yabancı sayısı** (yurtdışında ikamet eden vatandaşlarımız (6.823.118) dahil) 2021 yılına (Ocak-Aralık) göre % 71,07 oranında bir artış göstererek **51.387.513'e ulaşmıştır.**

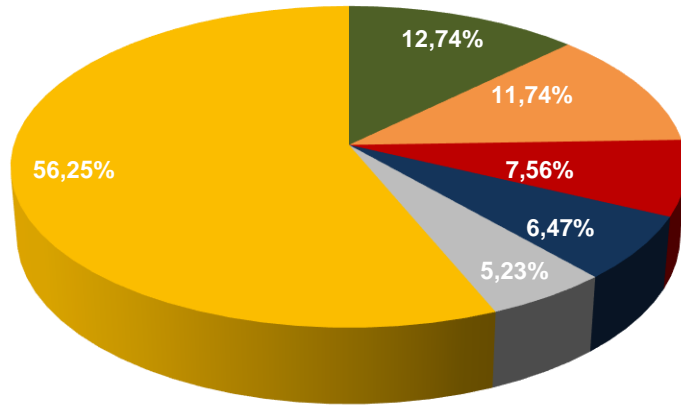
2022 yılı Aralık ayında ise ülkemizi ziyaret eden yabancı sayısı geçen yılın aynı dönemine göre %13,31 artış göstererek 2.813.134 olmuştur.

2022 yılı Ocak-Aralık döneminde Ülkemize en çok ziyaretçi gönderen ülkeler sıralamasında;

- 1- Almanya %12,74 (5.679.194)
- 2- Rusya Fed. %11,74 (5.232.611)
- 3- İngiltere (Birleşik Krallık) %7,56 (3.370.739)
- 4- Bulgaristan %6,47 (2.882.512)
- 5- İran %5,23 (2.331.076)

Yer almakta olup, İngiltere'yi (Birleşik Krallık) Bulgaristan ve İran izlemektedir.

**Grafik 69. 2022 Yılında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı**



■ Almanya ■ Rusya Fed. ■ İngiltere (Birleşik Krallık) ■ Bulgaristan ■ İran ■ Diğer

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

**Tablo 74. 2020-2022 Yıllarında (Ocak-Aralık) Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı İlk 5 Ülke**

Ülkeler	2022	2022 Milli Payı %	2021	2022 Milli Payı %	2020	2022 Milli Payı %
Almanya	5.679.194	12,74	3.085.215	12,48	11.118.932	8,79
Rusya Fed.	5.232.611	11,74	4.694.422	19,00	2.128.758	16,72
İngiltere	3.370.739	7,56	392.746	1,59	820.709	6,44
Bulgaristan	2.882.512	6,47	1.402.795	5,68	1.242.961	9,76
İran	2.331.076	5,23	1.153.092	4,67	385.762	3,03
Diğer	25.068.263	56,25	13.983.996	56,59	7.037.091	55,26
<b>Toplam</b>	<b>44.565.395</b>	<b>100,00</b>	<b>24.712.266</b>	<b>100,00</b>	<b>12.734.213</b>	<b>100,00</b>

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

2022 Aralık ayında deniz yoluyla ülkemizi ziyaret eden ziyaretçi sayısı (Günübirlik dahil) 95,974 olup, söz konusu ziyaretçi sayısı 2021 yılı Aralık ayına göre yaklaşık %100 oranında artış göstermiştir.

Deniz yoluyla ülkemize gelen yabancı ziyaretçi sayısını yıl olarak değerlendirdiğimizde, 2021 yılında deniz yoluyla 610,850 ziyaretçi ülkemizi ziyaret etmiş iken, 2022 yılında 3,184,568 ziyaretçiye ulaşarak, bir önceki yıla oranla deniz yoluyla ülkemize gelen ziyaretçi sayısında yaklaşık %500 oranında artış olmuştur.

**Tablo 75. Yıllara Göre Geceleme Yapan Ziyaretçilerin Kişi Başı Ortalama Turizm Harcaması, Kalış Süresi ve Gecelik Gelir**

Yıllar	Toplam			Yabancı Ziyaretçi			Yurtdışı İkametli Vatandaş Ziyaretçi		
	Kişi Başı Ortalama Harcama (\$)	Kişi Başı Ortalama Kalış Süresi (Gün)	Kişi Başı Gecelik Gelir (\$)	Kişi Başı Ortalama Harcama (\$)	Kişi Başı Ortalama Kalış Süresi (Gün)	Kişi Başı Gecelik Gelir (\$)	Kişi Başı Ortalama Harcama (\$)	Kişi Başı Ortalama Kalış Süresi (Gün)	Kişi Başı Gecelik Gelir (\$)
2012	795	10,8	77	715	9	84	1.241	21,4	58
2013	824	10,2	84	749	8,6	91	1.252	19,7	63
2014	828	10	85	775	8,6	94	1.130	18,5	61
2015	756	10,1	77	715	8,7	85	970	17,5	55
2016	705	11,4	63	633	9,8	65	978	17,4	56
2017	681	10,9	63	630	9,6	66	903	16,9	53
2018	647	9,9	65	617	9	69	801	15,3	52
2019	666	9,9	68	642	8,9	73	796	15,9	50
2020	762	12,4	61	716	10,2	70	926	21,1	44
2021	834	12,6	66	785	10,8	73	1.029	20,7	50

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Merkez Bankası, Kültür ve Turizm Bakanlığı

**Tablo 76. Yıllara Göre Ülkemize Gelen Ziyaretçiler**

Yıllar	Yabancı Ziyaretçi (A)	Değişim Oranı (%)	Yurtdışı İkametli Vatandaş Ziyaretçiler (B)	Değişim Oranı (%)	Toplam Ziyaretçi (A+B)	Değişim Oranı (%)
2003	14.029.558	5,8	2.434.065	-	16.463.623	-
2004	17.516.908	24,9	3.236.826	33	20.753.734	26,1
2005	21.124.886	20,6	3.920.256	21,1	25.045.142	20,7
2006	19.819.833	-6,2	4.104.190	4,7	23.924.023	-4,5
2007	23.340.911	17,8	3.898.719	-5	27.239.630	13,9
2008	26.336.677	12,8	4.801.097	23,2	31.137.774	14,3
2009	27.077.114	2,8	4.682.702	-2,5	31.759.816	2
2010	28.632.204	5,7	4.365.104	-6,8	32.997.308	3,9
2011	31.456.076	9,9	5.312.963	21,7	36.769.039	11,4
2012	31.782.832	1	5.932.393	11,7	37.715.225	2,6
2013	34.910.098	9,8	4.950.673	-16,6	39.860.771	5,7
2014	36.837.900	5,5	4.789.346	-3,3	41.627.246	4,4
2015	36.244.632	-1,6	4.869.437	1,7	41.114.069	-1,2
2016	25.352.213	-30,1	5.554.467	14,1	30.906.680	-24,8
2017	32.410.034	27,8	5.559.790	0,1	37.969.824	22,9
2018	39.488.401	21,8	6.624.191	19,1	46.112.592	21,5
2019	45.058.286	14,1	6.688.913	1	51.747.199	12,2
2020	12.734.213	-71,7	3.229.784	-51,7	15.963.997	-69,2
2021	24.712.266	94,1	5.326.695	64,9	30.038.961	88,1
2022	44.564.395	80,3	6.823.118	28,1	51.387.513	71,1

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü, Kültür ve Turizm Bakanlığı

### Ülkemiz Deniz Turizminin Sürdürülebilirliği için;

-Ülkemize özgü deniz turizmi araçları ile yapılan Mavi Yolculuğun yurtdışı tanıtımı ve pazarlanmasına destek vererek, ülkemiz deniz turizminin uluslararası pazarda hakettiği değerinin almasının sağlanması,

- Günübürlük Gezi Teknesi işletmeciliği hizmet kalitesinin artırılarak, haksız rekabetin önlenmesi için sınıflandırılmasının sağlanması,

- Tarihi ve kültürel yapıya sahip ülkemiz karasularında yer alan antik batık kentler, batık askeri veya tarihi gemiler vb. diğer değerli dalış alanlarının tanıtım ve pazarlamasını sağlayarak, 17 derece su sıcaklığı altına inmeyen ve güvenli dalışın yapılacağı ülkemiz sularında dalış turizmi süresinin 12 aya çıkartılması,

- Mavi Yolculuk Güzergahlarında Yer Alan Doğal Koyların Deniz Turizmi Aracı taşıma kapasitesinin belirlenmesi, sürdürülebilirliği için Kıyı Alan Yönetim Sisteminin oluşturulması,

- Ülkemizin farklı özelliklerine sahip koy ve kıyı alanlarında özellikle surf, windsurf, kiteboard gibi rekreasyonel faaliyetlerin rüzgara açık sığ su alanlarımızda yapılması ve tercih edilmesi için uluslararası yarışma, sporcu yetiştirme ve antreman alanı olarak kullanılmasının sağlanması su sporlarında pazar payının artırılması,

- Atık alım tesislerinin tüm kıyı bölgelerinde planlanarak kapasite ile orantılı şekilde artırılması,

- Mevcut çekek yerlerinin ruhsatlandırılması ve yeni çekek yerlerinin açılması,

- Koylarımızın mevcut taşıma kapasitesi, yat limanlarımızın doluluk oranı ve Akdeniz-Ege yat trafiği göz önüne alınarak yeni yat limanı yatırımları planlamasının yapılması, arz-talep (Tekne-Yat Bağlama İhtiyacı) doğrultusunda yatırım ve işletim analizi yapılması,

- Deniz kültürünün geliştirilmesi, seri üretim tekne için teşvik desteği sağlanması, kişi başına düşen rekreasyonel tekne sayısının artırılması,

hususları Odamızın Deniz Turizmi Stratejik Hedefleri kapsamında önceliklerimiz arasında yer almaktadır.

## 2.8.2. Deniz Turizminin Unsurları

### 2.8.2.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği

Akdeniz çanağında seyir yapan toplam yat sayısı günümüzde yaklaşık 1 milyona ulaşmıştır.

Ülkemize gelen turistler, “bareboat” (mürettebatlı-mürettebatsız) tekneler kiralayarak kıyılarımızda gezinti yapma imkanına sahiptir. Mürettebatlı teknelerin büyük bir kısmı olan “gulet”ler ise ülkemize özgü bir seyahat ve tatil türü olan “Mavi Yolculuk” turizmini gerçekleştirmektedir.

Türkiye, Akdeniz’de en önemli 7 yat charter rotası içinde yer almakta olup, bu rotalar;

- Güney Fransa (Monaco, Cannes)
- İtalya ve Sardunya,
- İspanya ve Balear Adaları (İbiza, Mallorca, Minorca)
- Malta ve Sicilya
- Hırvatistan ve Montenegro
- Yunanistan ve Adaları (Santorini, Mikonos)
- Türkiye ve Güney Sahilleri (Bodrum, Marmaris, Fethiye ve Antalya)

şeklinde dir.

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, ülkemiz kışlamada en çok tercih edilen ülke konumunda hızla ilerlemektedir.

**Tablo 77. Yıllara Göre Kültür ve Turizm Bakanlığında İşletme Belgeli Yat İşletmeleri Yat ve Yatak Kapasiteleri**

Yıllar	İşletme Sayısı			Yat Sayısı			Yatak Sayısı		
	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam
2003	97	9	106	725	333	1.058	6.905	2.329	9.234
2004	83	8	91	699	294	993	6.377	2.110	8.487
2005	76	10	86	723	345	1068	6.394	2.486	8.880
2006	60	11	71	666	395	1.061	5.398	2.764	8.162
2007	58	11	69	845	381	1.226	6.764	2.748	9.512
2008	61	15	76	990	431	1.421	8.051	3.116	11.167
2009	53	18	71	943	433	1.376	7.443	3.191	10.634
2010	59	17	76	521	438	959	4.851	3.240	8.091
2011	308	18	326	992	868	1860	10.292	7.199	17.491
2012	944	10	954	1246	829	2.075	13.203	6.567	19.770
2013	857	26	883	1.529	871	2.400	15.312	6.911	22.223
2014	857	27	884	1.529	838	2.367	15.312	6.674	21.986
2015	857	27	884	1.529	826	2.355	15.312	6.626	21.938
2016	1141	26	1167	1.537	603	2.140	15.994	36	16.030
2017	1.150	20	1.170	1.557	312	1.869	16.153	2.532	18.685
2018	1.158	18	1.176	1.571	251	1.822	16.124	2.043	18.167
2019	1.344	11	1.355	1.819	160	1.979	17.917	1.219	19.136
2020	1.450	0	1.450	1.946	0	1.946	18.550	0	18.550
2021	1.979	0	1.979	2.504	0	2.504	21.242	0	21.242
2022	2,221	0	2,221	2,745	0	2,745	23,055	0	23,055

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı \* 01.03.2023

Ayrıca ülkemize özgü bir turizm dalı olan Mavi Yolculuk, geleneksel ahşap bodrum tipinde inşa edilmiş, seyir süresi 3/7 gün arasında değişen Bodrum-Antalya arasındaki koylarda gerçekleştirilen bir deniz seyahati şeklindedir.

**Tablo 78. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Boylarına ve Bandıralarına Göre Dağılımı (2021)**

Bandıra	2021							Toplam
	Boyları							
	0-5.99	6.0-8.99	9.0-11.99	12.0-14.99	15.0-17.99	18.0-24.99	25.0 +	
Almanya	1	15	26	45	14	9	1	111
Avusturya	0	0	6	4	0	5	1	16
Belçika	0	0	2	4	3	0	0	9
Danimarka	0	1	2	1	0	1	0	5
Finlandiya	0	0	0	0	2	0	0	2
Fransa	0	4	9	10	1	1	5	30
Hollanda	0	2	7	16	7	4	3	39
İngiltere	3	8	52	62	39	134	113	411
İrlanda	0	0	0	0	0	0	0	0
İspanya	0	1	0	0	0	0	0	1
İsveç	0	2	4	4	1	0	0	11
İtalya	0	0	2	8	6	2	0	18
Lüksemburg	0	0	1	1	0	0	3	5
Portekiz	0	0	0	0	0	1	2	3
Yunanistan	4	18	38	4	3	3	7	77
Çek Cum.	0	0	0	0	1	2	0	3
İsviçre	0	0	3	13	2	0	0	18
İzlanda	0	0	0	0	0	0	0	0
Macaristan	0	0	0	0	0	0	0	0
Norveç	0	0	1	2	0	0	0	3
A.B.D.	2	44	221	268	139	188	74	936
Avustralya	0	0	3	10	4	4	0	21
Japonya	0	0	0	1	0	0	0	1
Kanada	0	0	1	10	2	1	0	14
Meksika	0	0	0	0	0	0	0	0
Yeni Zeland	0	0	0	1	1	0	0	2
Sırbistan	0	0	2	1	0	0	0	3
Malta	1	1	2	1	7	39	94	145
İsrail	0	2	3	1	3	0	0	9
<b>Diğer</b>	0	19	102	126	46	133	253	679
<b>Yabancı Toplam</b>	<b>11</b>	<b>117</b>	<b>487</b>	<b>593</b>	<b>281</b>	<b>527</b>	<b>556</b>	<b>2.572</b>
<b>Türk</b>	<b>2</b>	<b>65</b>	<b>289</b>	<b>346</b>	<b>152</b>	<b>139</b>	<b>51</b>	<b>1.044</b>
<b>Genel Toplam</b>	<b>13</b>	<b>182</b>	<b>776</b>	<b>939</b>	<b>433</b>	<b>666</b>	<b>607</b>	<b>3.616</b>

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

**Tablo 79. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı**

Bandıra	2018		2019		2020		2021	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	34	170	17	227	3	35	23	88
Avusturya	2	26	5	29	1	1	1	15
Belçika	2	26	-	35	1	1	1	8
Danimarka	-	14	1	15	-	-	1	4
Finlandiya	1	4	-	2	-	-	0	2
Fransa	13	81	5	133	1	16	7	23
Hollanda	29	100	25	130	14	28	8	31
İngiltere	30	689	18	804	51	121	205	206
İrlanda	-	3	-	3	-	1	0	0
İspanya	-	3	-	15	-	2	0	1
İsveç	2	17	-	21	-	8	2	9
İtalya	-	69	-	95	2	6	5	13
Lüksemburg	2	-	6	6	-	-	4	1
Portekiz	-	-	-	2	-	-	1	2
Yunanistan	222	47	333	90	4	5	25	52
Çek Cumhuriyeti	-	2	-	2	-	1	1	2
İsviçre	-	29	-	52	-	4	3	15
İzlanda	-	-	-	1	-	-	0	0
Macaristan	-	-	-	1	-	-	0	0
Norveç	-	2	-	16	-	-	0	3
A.B.D.	35	1.138	5	1.122	138	207	568	368
Avustralya	-	53	-	72	1	16	3	18
Japonya	-	-	-	2	-	-	1	0
Kanada	1	22	-	24	-	5	3	11
Meksika	-	-	-	-	-	-	0	0
Yeni Zelanda	1	22	-	34	2	4	0	2
Sırbistan	-	1	-	2	-	-	1	2
Malta	67	123	95	175	14	14	98	47
İsrail	-	18	1	30	-	10	4	5
Diğer	117	674	130	761	53	148	395	284
<b>Yabancı Toplam</b>	<b>558</b>	<b>3.333</b>	<b>641</b>	<b>3.901</b>	<b>285</b>	<b>633</b>	<b>1.360</b>	<b>1.212</b>
<b>Türk</b>	<b>1.830</b>	<b>2.665</b>	<b>1.887</b>	<b>2.818</b>	<b>71</b>	<b>78</b>	<b>450</b>	<b>594</b>
<b>Genel Toplam</b>	<b>2.388</b>	<b>5.998</b>	<b>2.528</b>	<b>6.719</b>	<b>356</b>	<b>711</b>	<b>1.810</b>	<b>1.806</b>

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Antalya, Muğla, Aydın ve İzmir başta olmak üzere Balıkesir ve Çanakkale illerinde yer alan nitelikli ve özel çevre koruma bölgelerinde yer alan koylara, günübirlik gezi tekneleri ile yerli ve yabancı turistlere yüzme molalı aynı gün içerisinde gerçekleştirilen gezi programları ile kısa süreli gezi düzenlenmektedir.

İstanbul Boğazi'nda gerçekleştirilen deniz turizmi faaliyetleri ise, Ege ve Akdeniz'deki günübirlik gezi teknesi işletme faaliyetlerinden farklı olarak, yolcu motorları ile saatlik biletli pulman koltukla kısa süreli seyir şeklinde ve yüzer tesis/günübirlik gezi teknesi (tenezzüh) ile

yeme-içme ve organizasyon amaçlı gündüz veya gece farklı saat dilimlerinde yerli ve yabancı turist gruplarına hizmet vermektedir.2023 Yılı Deniz Turizmi Aracı Filomuz;

- Ticari Yat 2.745 Adet
- Günübirlık Gezi Teknesi 2.807 Adet
- Dalabilir Deniz Turizmi Aracı 2 Adet
- Yüzer Deniz Turizmi (Restoran) Aracı 38 Adet
- Dalış Turizmi Merkezi 270 Adet
- Su Üstü Aktiviteleri Merkezi 697 Adet

Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Türk Bayraklı Özel Kullanıma Mahsus Deniz Turizmi Araçları ise;

Türk Bayraklı Özel Tekneler: 70.200 adet (4 metre üstü yat niteliğinde olmayan tekne statüsündeki deniz araçlarıdır.)

Türk Bayraklı Özel Yatlar: 9.300 adettir. (12 yolcuya kadar taşıyabilen yat tipinde inşa edilmiş deniz araçlarıdır.)

(Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı/Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı)

### 2.8.2.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği

İtalya'nın 6.500 km. uzunluğundaki kıyılarında 379, İspanya'nın 4.964 km uzunluğundaki kıyılarında 356, Hırvatistan'ın 5.835 km uzunluğundaki kıyılarında 159 adet yat limanı varken, 8.333 kilometrelik kıyılarımızda ise 84 adet yat bağlama yeri bulunmaktadır.

Her ne kadar diğer AB ülkelerine göre yat bağlama sayımız az gözükse de 84 adet yat bağlama yerinin 57 adedi nitelikli yat bağlama tesisidir.

Dünya genelinde 19.000 adet yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5.000 adet yat limanı mevcuttur.

Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibarıyla 25 adet ve 4.720 (kara+deniz) bağlama kapasiteli yat limanı varken, 2022 yılı sonu itibarıyla sonu itibarıyla ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 84 adet (37 adet belgeli, 6'sı Belediye Yat Limanı olmak üzere ve diğer iskele, rıhtım bağlama yerleri dahil) Yat Bağlama Yeri ve yaklaşık 29.000 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmakta olup, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2025 hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile artırılması planlanmaktadır.



**Tablo 80. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri**

DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ		Tesis Sayısı	Denizde	Karada	Toplam Yat Kapasitesi
Turizm İşletme Belgeli	Kruvaziyer Gemi Limanı	2	-	-	-
	Yat Limanı	19	8.376	2.982	11.358
	Yat Yanaşma Yeri/ Rıhtım ve İskeleler	11	1.295	63	1.358
	Yat Çekek Yerleri	5		827	827
Turizm Yatırım Belgeli	Yat Limanı	3	1.476	256	1.732
	Yat Yanaşma Yeri / Rıhtım ve İskeleler	1	150		150
<b>Genel Toplam</b>		<b>41</b>	<b>11.297</b>	<b>4128</b>	<b>15.425</b>

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı \* Veriler 01/03/2023 tarihi itibarıyla.

Ataköy Marina, Setur Antalya Marina, D-Marin Turgutreis Marina, D-Marin Didim Marina, D-Marin Göcek Marina, Ece Saray Marina, Kemer Türkiz G-Marina, Marmaris Yat Marin, Milta Bodrum Marina, Palmarina Yalıkavak ve Teos Marina, TYHA (The Yacht Harbour Association) tarafından verilen "5 Altın Çıpalı" tesisler 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" olarak faaliyet göstermektedir.

2012 Yılından sonra Yat Liman Yatırım ve İşletmeciliği sektörü durağanlığını korumuş olup, 2021 yılında İstanbul Büyükçekmece'de yapılan Kıyı Marina, 2022 yılında ise yeni Foça Oasis Yat Limanı deniz turizmi sektörüne hizmete açılmıştır.

### **Yapımı Devam Eden ve Yapılması Planlanan Yat Limanları**

- Tekirdağ Yat Limanı
- Silivri Yat Limanı
- Haliç Yat Limanı
- Ataport Marina
- Dalaman Yat Limanı
- Demre Yat Limanı
- Çeşmealtı Yat Limanı
- Güllük Yat Limanı
- Datça Yat Limanı
- Gazipaşa Marina
- Kumburgaz Yat Limanı
- Avşa Adası Yat Limanı
- Şifne Yat Limanı
- Şakran Yat Limanı
- Bayraklı Yat Limanı
- Seferihisar-Ürkmez Yat Limanı
- Körmen Yat Limanı
- Kalkedon Yat Limanı Bodrum
- Lapseki Yat Limanı
- Bağla Yat Limanı

Toplam 20 Yat Limanının hizmete açılması ile birlikte mevcut yat bağlama kapasitesine deniz (6.936) +kara (2.246) olmak üzere toplam 9.182 adet yat bağlama sayısı Deniz Turizmi hizmetine katılacaktır.

**Tablo 81. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri -  
Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları**

Sayı	Liman Adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	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	Rıhtım ve İskele	Göcek / MUĞLA	195	-
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 Yat Limanı	Didim / AYDIN	576	600
13	D-Marin Port Göcek Marina	3 Çıpalı Yat limanı	Fethiye / MUĞLA	379	-
14	Alaçatı Yat limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	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 lasos	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 Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Liman	MERSİN	500	500
26	Güllük Yat Marin	Rıhtım ve İskele	Milas / MUĞLA	270	-
27	Gökova Ören Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Milas/ MUĞLA	416	130
28	Yalıkavak Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	710	40
<b>Toplam</b>				<b>9.382</b>	<b>3.157</b>
<b>Genel Toplam</b>				<b>12.539</b>	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı \* Veriler 31/01/2022 tarihi itibarıyla.

**Tablo 82. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları**

Sayı	Liman adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Meersea Körmen Yat Limanı	Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
2	Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu / İSTANBUL	1.000	100
3	Mandalya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas / MUĞLA	50	-
4	Tümsağ Kumkuyu Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Erdemli / MERSİN	200	200
<b>Toplam</b>				<b>1.496</b>	<b>356</b>
<b>Genel Toplam</b>				<b>1.852</b>	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı \* Veriler 31/01/2022 tarihi itibarıyla.

**Tablo 83. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekek Yerleri**

Sayı	Liman adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Yat Lift Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum / MUĞLA		400
2	Ağanlar Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum / MUĞLA	-	200
3	Neta Marina Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum / MUĞLA		21
4	Ege Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Milas / MUĞLA		50
5	Albatros Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri (Rıhtım/İskele)	Marmaris / MUĞLA	40	48
<b>Toplam</b>				<b>40</b>	<b>719</b>
<b>Genel Toplam</b>				<b>759</b>	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı \* Veriler 31/01/2022 tarihi itibarıyla.

**Tablo 84. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanları**

Sayı	Liman adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Salıpazarı Kruvaziyer Limanı	B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı	Salıpazarı / İSTANBUL	-	-
<b>Toplam</b>				<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Genel Toplam</b>				<b>0</b>	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı \* Veriler 31/01/2022 tarihi itibarıyla.

### 2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

Türkiye, kruvaziyer turizmi açısından son derece önemli bir coğrafyadadır. Dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde, aynı süre içerisinde Avrupa, Afrika, Asya gibi üç kıtanın gezilip görülebileceği bir organizasyon mümkün değildir. Bu avantajın yanı sıra ülkemiz; Akdeniz iklim avantajı, tarihsel ve kültürel değerleri ile kruvaziyer turizmde son derece önemli ve tercih edilen bir konumdadır ve parlayan bir yıldızdır. Kruvaziyer gemilerin, Türkiye'de en çok tercih ettiği limanlar İstanbul, Kuşadası ve Bodrum'dur.

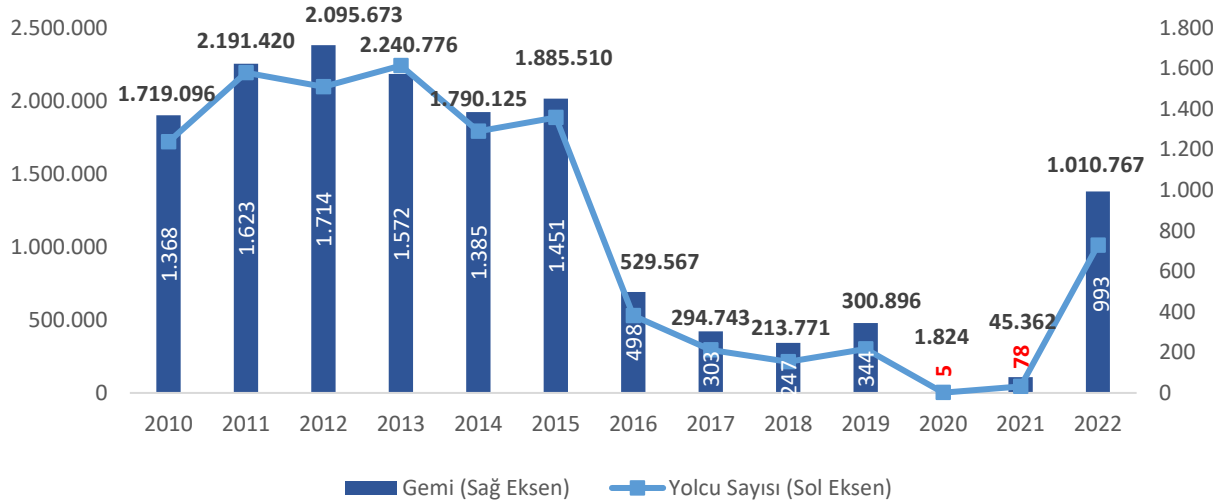
2021 yılının Ekim Ayı'nda hizmete açılması ile ilk gemisini ağırlayan İstanbul Kruvaziyer Limanı Galataport, ülkemiz limanlarına gelmek isteyen kruvaziyer gemi talebini arttırarak, kruvaziyer turizm marka değerine katkı sağlamıştır.

İstanbul'un tarihi ve kültürel değerleri ve şehrin turizm potansiyeline bağlı olarak, kruvaziyer gemiler ile yapılan her bir İstanbul ziyareti, şehrin farklı bir güzelliği ve kültürel zenginliğini keşfetme arzusu uyandırması nedeniyle Akdeniz kruvaziyer rotasının tercih edilmesinin en önemli faktörü olarak görülmektedir.

Ayrıca, ülkemizin kruvaziyer turizm açısından kıyı bandındaki Trabzon'dan, Hatay'a kadar tüm liman kentlerimizin, kendine has tarihi ve kültürel dokusunun yanı sıra coğrafik özellikleri, uluslararası koruma altına alınmış müze ve ören yerleri ile cazibesine korumakta,

bu doğrultuda, ülkemiz limanlarına kruvaziyer gemi ile gelen turistlerin, kısıtlı süre içerisinde gezisini tamamlamak zorunda olduğu ziyaret yerlerine, tekrar uzun süreli geldiği yapılan istatistiksel çalışmalarda görülmüştür. Böylelikle kruvaziyer turizmi, dolaylı olarak gelecek yıla ait turizm hareketliliğinin belirlenmesine katkı sağlamaktadır.

**Grafik 70. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı**



Kaynak : UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Ülkemiz limanlarına 2022 yılında, 993 adet kruvaziyer gemi ile 1 milyonun biraz üzerinde (1.010.767) yolcu gelmiştir. Pandemi öncesi son dönem olan 2019 yılıyla kıyaslandığında geçen yıl gelen gemi sayısında yaklaşık % 197 oranında artış olmuştur.

2023 yılı hedefleri doğrultusunda ülkemiz limanlarına gelmeyi planlayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayısının yaklaşık 1,5 milyona ulaşması beklenmektedir.

Ülkemiz limanlarına 2022 yılında gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısına bakıldığında; Kuşadası Global Port Kruvaziyer Limanı 465 kruvaziyer gemi ve 496 bin 211 yolcu ile birinci sırada, İstanbul Galataport 180 gemi 252 bin 026 yolcu ile 2. Sırada, Bodrum Cruise Port ise 98 gemi 95 bin 462 yolcu ile 3. sırada yer almaktadır.

2023 yılında ülkemiz limanlarına gelecek kruvaziyer gemi sayısına bakıldığında; İstanbul, Kuşadası ve Bodrum'a ilave Çeşme, Çanakkale, İzmir, Antalya, Marmaris ve Fethiye'ye de yoğunlaşma olacağı değerlendirilmektedir.

Pandemi öncesi en son veriler ışığı altında, Kruvaziyer Endüstrisinin Dünya çapında milyonlarca insan için iş ve ekonomik fırsat yaratılmasında önemli katkı ağlamasına ilişkin olarak;

- **29,7 Milyon Yolcu,**
- **1.166.000 İş İmkânı,**
- **50,53 milyar \$ maaş ve ücret,**
- **154,5 milyar \$ dünya çapında çıktı sağlamaktadır.**

**2019 Yılı Küresel Harcamalara ilişkin olarak;**

- Gemiye binmeden önce limanda Ortalama yolcu harcaması 385 \$ ,
- Bir gemi gezisi sırasında ziyaret edilen limanda ortalama yolcu harcaması 100 \$ olarak gerçekleşmiştir.

**COVID-19'un Kruvaziyer Turizme etkisine ilişkin olarak ise;**

COVID-19 salgını ve ardından yaşanan ticari duraklamanın kruvaziyer operasyonları üzerinde yıkıcı etkileri olması ile birlikte Mart-Eylül 2020 arasında, kruvaziyer operasyonlarının askıya alınması ile;

- 77 milyar \$ küresel ekonomik aktivite,
- 518.000 iş,
- 23 milyar \$ ücretten fazla kayıpla sonuçlanmıştır.

Ülkemiz, Uluslararası Kruvaziyer Gemi İşletmelerine hizmet edebileceği modern yeni Limanların hizmete girmesi ile birlikte, tercih edilebilirliği artacağı gibi, özellikle Doğu Akdeniz'de Antalya Ortadoğu Limanının etkinliğinin artırılması, Fethiye'ye ve Hatay'a yapılacak yeni kruvaziyer liman ile ülkemizin kültürel ve tarihi değer ve zenginliklerine tüm dünyanın bir gemi seyahati ile geçmişe bir yolculuk deneyimleyeme şansını elde edebilecektir.

Son 11 yılda, Dünya genelinde Kruvaziyer Endüstrisinde her yıl % 15'lik bir büyüme saptanmıştır. Dolayısıyla bu paydan ülkemizin de yaralanabilmesi için bulunduğu coğrafya nedeniyle, Ortadoğu'da yaşanan savaş, terör v.b. dış kaynaklı durumlardan çok kolay etkilendiğinden, bu hususlara karşı güvenli ülke imajı daha önce yaşanan tecrübeler nedeniyle, çok önem arz etmektedir.

Diğer bir konu ise Limanlarımızın ve çevresinin güvenliği ile birlikte geminin uğrak yaptığı durumda yolcuların liman hinterlandındaki tarihi, kültürel yerlere kolay ulaşımının sağlanması ve kısa bir süre de ziyaret edilmesi planlanan yerlerden sonra yine gemiye geri ulaşımın vaktinde gerçekleştirilebilmesi için İstanbul gibi metropol şehirlerde deniz ulaşım ağının kara trafiğine alternatif kullanımının sağlanması gerekmektedir.

Ayrıca, sadece İstanbul'un değil, Ege ve Akdeniz'de yer alan Kruvaziyer Limanlarında kalkış ve varış Limanı (Turn-Around Port) diğer bir deyişle Home Port (Ana Liman) olarak kullanılmasının sağlanarak, Gemiye Ülkemiz Limanlarından binecek yolcuların uçakla kolay ulaşımının sağlanması, konaklama yapabilmesi ve bu çerçevede yerel esnafın gelirini de katkı sağlaması için; Ege ve Akdeniz'e yurt dışından charter uçuşların artırılması, havalimanı-Kruvaziyer liman arasında kesintisiz ulaşım ağının kurulması ve bölgenin yetersiz ise konaklama tesisi yatak kapasitesinin geliştirilmesi, ayrıca, uluslararası tanıtım ve pazarlamaya ağırlık verilmesi gerekmektedir.

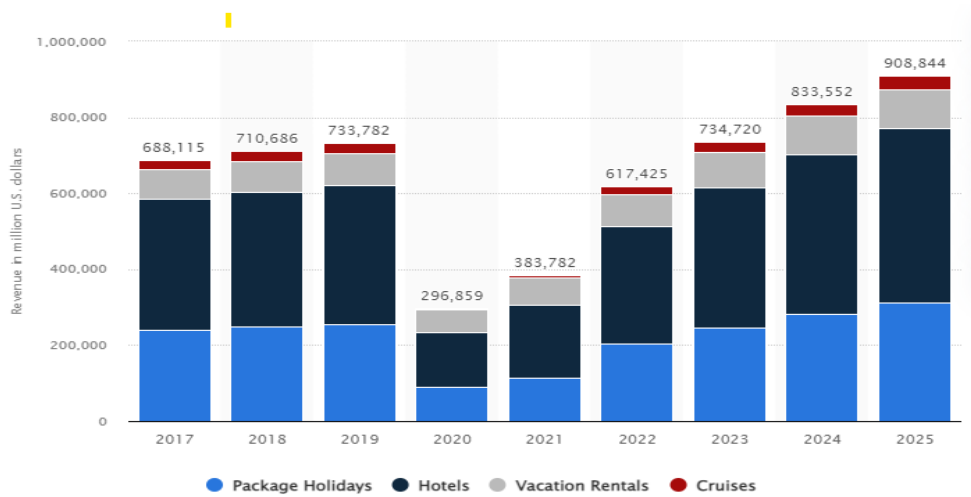
Ülkemiz kıyılarında mevcutta 26 adet Kruvaziyer Gemilerin yaşayabileceği Liman bulunmakta olup, Sektör ve ilgili Bakanlıklar nezdinde yapılan istişareler ve değerlendirmeler neticesinde, eksikliği bulunan limanların alt ve üst yapısının geliştirilmesi, mevcuttaki Liman Bölge potansiyelini karşılayamıyorsa yeni bir Kruvaziyer Limanın yapılarak, sektörün hizmetine katılması sağlandığından, atıl kapasite yaratacak bir yatırım özendirilmemektedir.

Bölgenin gelecek Kruvaziyer Turizm projeksiyonunda alacağı konum, Kruvaziyer Seyahatte Yolcuların Tüketici Talepleri ve olası değişiklikler, Gemi Donatanlarının talep ve beklentileri yeni yatırımları belirlemektedir.

2020 yılında, Covid-19 pandemisi ve bunun sonucunda uluslararası düzeyde uygulanmaya başlanan karantina kısıtlamaları nedeniyle, küresel seyahat ve turizm pazarından elde edilen gelir düzeyinde, 2019 yılından bugüne kadar 400 Milyon ABD doları üzerinde düşüş yaşanmıştır. Aşılmanın etkisi, ülkelerin seyahat ve kısıtlama politikalarındaki değişiklikler sonucunda, küresel seyahat ve turizm pazarında yaşanan hareketlilik neticesinde 2021 yılı itibarıyla sektörde toparlanma başlamış olup;

Uluslararası marketing şirketleri tarafından, “Turizm Dallarında Hareketlilik Pazarı Görünümü Tahminleri” kapsamında yapılan çalışmalar neticesinde, 2022 yılına kadar turizm gelirin 600 milyon ABD dolarının üzerine çıkacağı ve 2023 yılına kadar pandemi öncesindeki 730 milyon ABD doları üzerinde seyrederek 2025 yılına kadar genel turizm gelirin 900 milyon ABD dolarını aşacağı tahmin edilmektedir.

**Şekil 16. 2017-2025 Yılları Arası Küresel Seyahat ve Turizm Pazarı Geliri (Veri; Milyon ABD doları )**



Kaynak: Statista, 2022

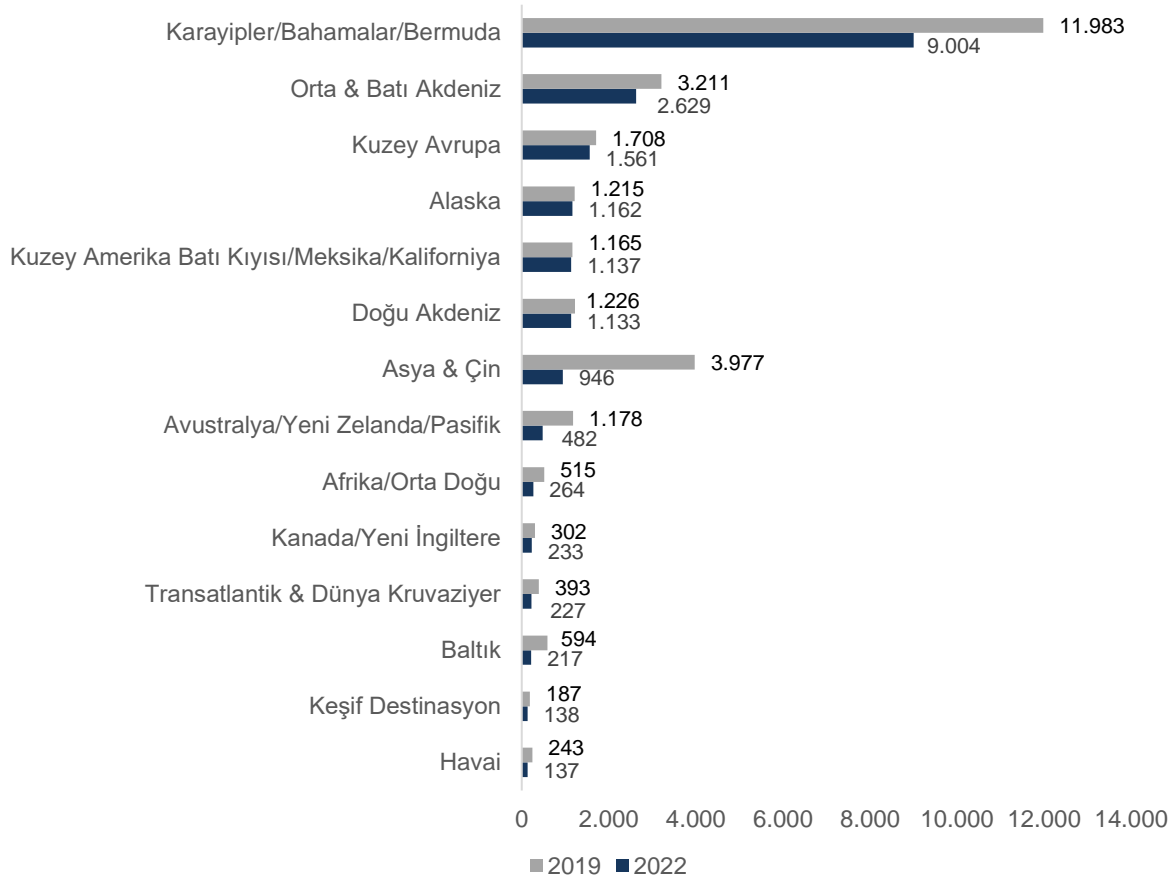
Dünya çapında hizmet veren turizm pazarındaki uluslararası kruvaziyer firmaları, 2021 yılında yaklaşık 6.65 milyar ABD doları gelir elde etmiş olup, kruvaziyer seyahat endüstrisinde söz sahibi firmalardan Carnival Cruise % 45 ile kruvaziyer şirketleri arasında açık ara en yüksek pazar payına sahip firma olmuştur. Carnival Cruise'u takip eden firmalar ise, % 25 pazar payı ile Royal Caribbean Cruises LTD ve %15 pazar payı ile Norveç Cruise Line olmuştur.

Akdeniz bölgesinde yer alan kruvaziyer seyahat endüstri ise tüm zorluklara, protokollere ve farklılıklara rağmen, özellikle MedCruise üyesi tüm kruvaziyer firmaları, kruvaziyer trafiğini yeniden canlandırmak için hatlarını başlatmaya ve kruvaziyer turizmi desteklemeye çalışmıştır.

2021 yılı başı itibarıyla, 125 kruvaziyer gemi turnikedeyken ve 3 kruvaziyer firmadan sadece 5 kruvaziyer gemi aktif durumdayken, bugün 32 adet kruvaziyer firmadan 69 kruvaziyer gemi Akdeniz'e dönmüş, 70 gemi ise Akdeniz'in güvenli limanlarında demirlemektedir.

Pandeminin ülkemiz limanlarına etkisini değerlendirdiğimizde; 2019 yılında, 344 kruvaziyer gemi ile 300.896 yabancı uyruklu yolcu, ülkemiz limanlarını ziyaret etmiş olup, pandemi nedeniyle 2020 ve 2021 yıllarında ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi uğrak sayısında azalma yaşanmıştır.

**Şekil 17. Kruvaziyer Destinasyonları 2019 ve 2022 Yolcu Hacmi**



Kaynak: CLIA 2022 Yolcu Verileri

Grafikte de görüleceği üzere CLIA (Cruise Lines International Association) verilerine göre; 2022 yılında Kruvaziyer trendleri arasında ilk üç sırada Karayipler, Bahama ve Bermuda, Asya ve Çin ve Orta ve Batı Akdeniz destinasyonları görülmektedir.

Kruvaziyer Turizmin gelecek projeksiyonunu 2023 Yılı Seyahat Endüstrisindeki Tüketici talepleri , belirleyici nitelikte olacağı değerlendirilmekte olup , Ülkemizin söz konusu Endüstride ilk üç sırada pay alacağı değerlendirilmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ülkemiz kruvaziyer potansiyelinin geliştirilmesi amacıyla, Kruvaziyer Liman niteliğinde inşaa edilmiş, Deniz Turizmi Tesislerini arttırmaya yönelik yeni yatırım projeleri üzerinde çalışmaktadır.

Bu projeler kapsamında Odamızca da yakinen takip edilen; İstanbul 'un Kruvaziyer Liman ihtiyacını karşılamak üzere Galataport a ilaveten, Yenikapı Kruvaziyer Limanının planına ilişkin olarak, şuan ÇED olumlu raporu hazırlanmış olup, yap-işlet-devret modeline göre yatırım planına ilişkin ihale dosyası hazırlanmaktadır.

Diğer bir çalışma ise, uzun yıllardır Odamızca da üzerinde çalışılan Fethiye Kruvaziyer Liman ihtiyacına ilişkin olarak, Bakanlıkça bölgede 4 yerde yapılan etüd araştırmaları neticesinde Fethiye Şövalye Adası Güney Batısındaki Karşı Kıyısına yapılması planlanan Kruvaziyer Liman yatırımının anılan Bölgenin Kruvaziyer Liman ihtiyacını karşılayacağı değerlendirilmektedir.

**Tablo 85. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2022**

Aylar	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu
Ocak	4	343	270	820	1.433
Şubat	1	1	0	293	294
Mart	6	84	135	410	629
Nisan	48	557	905	31.550	33.012
Mayıs	136	7.360	11.365	85.817	104.542
Haziran	122	6.687	8.844	100.376	115.907
Temmuz	120	10.707	13.478	96.922	121.107
Ağustos	160	15.311	15.670	144.676	175.657
Eylül	155	13.788	14.104	131.340	159.232
Ekim	157	21.263	22.599	167.573	211.435
Kasım	68	9.624	9.882	58.510	78.016
Aralık	16	1.997	3	7.503	9.503
<b>Genel Toplam</b>	<b>993</b>	<b>87.722</b>	<b>97.255</b>	<b>825.790</b>	<b>1.010.767</b>

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Ülkemizde kruvaziyer liman ve yanaşma yeri sayısı 26 adet olup, İstanbul Yenikapı Kruvaziyer Limanı ve Fethiye Kruvaziyer Limanı Projelerinin yapımı ile liman sayısının 28 adede ulaşması ve ülkemiz limanlarına gelen gemi ve yolcu sayısının artırılması hedeflenmektedir.

**Kruvaziyer Limanlarımız ve Kruvaziyer Gemi Yanaşma Yerleri ;**

- Galataport Kruvaziyer Limanı, İstanbul
- Haydarpaşa Limanı, İstanbul
- Sarayburnu Rihtımı, İstanbul
- Mudanya Limanı, Bursa
- Çanakkale (Kepez) Limanı, Çanakkale
- Bozcaada Kruvaziyer Limanı, Çanakkale
- Dikili Limanı, İzmir
- İzmir Limanı, İzmir
- Çeşme Limanı, İzmir
- Kuşadası Kruvaziyer Limanı, Aydın
- Güllük Limanı, Muğla
- Bodrum Kruvaziyer Limanı, Muğla
- Datça Limanı, Muğla
- Marmaris Kruvaziyer Limanı, Muğla



Fethiye Limanı, Muğla  
Göcek Limanı, Muğla  
Antalya Limanı, Antalya  
Kaş Limanı, Antalya  
Alanya Kruvaziyer Limanı, Antalya  
Taşucu Limanı, Mersin  
Mersin Yolcu Limanı, Mersin  
İskenderun Limanı, Hatay  
Trabzon Limanı, Trabzon  
Sinop Limanı, Sinop  
Samsun Limanı, Samsun  
Bartın Limanı, Bartın

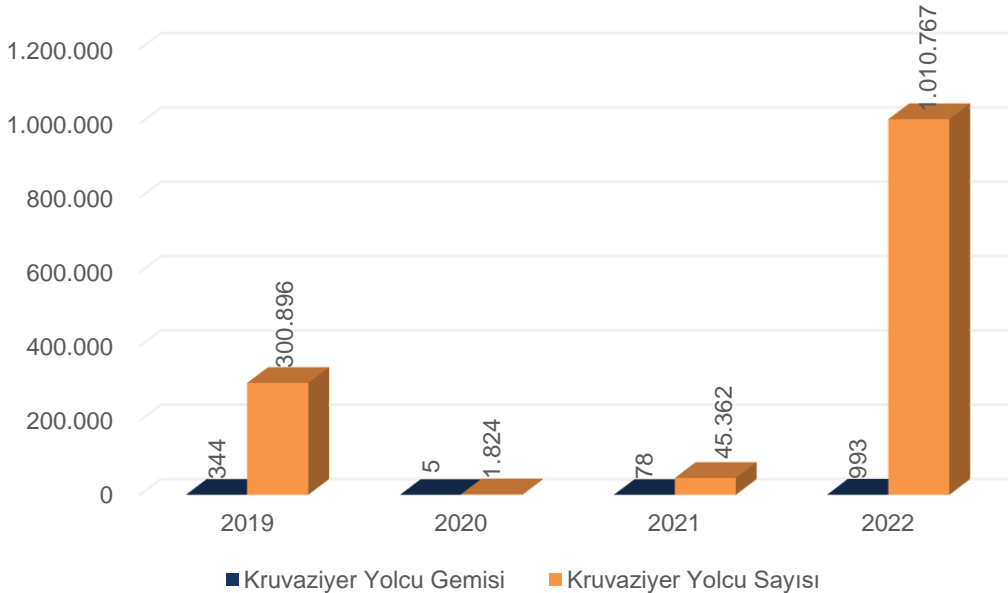
2022 yılında (Ocak-Aralık) ülkemiz limanlarını 993 adet kruvaziyer gemi ile gelen 1.010.767 adet yolcu ziyaret etmiştir.

2022 yılında ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısına bakıldığında;

Kuşadası Global Port Kruvaziyer Limanı 465 adet kruvaziyer gemi ile gelen 496.211 adet yolcu sayısı ile birinci sırada yer almakta olup, 180 adet Kruvaziyer Gemi ile gelen 252.026 adet yolcu sayısı ile İstanbul Galataport 2. Sırada, 98 adet gemi ile gelen 95,462 adet yolcu ile Bodrum Cruise Port 3. sırada yer almaktadır.

2022 yılı Kruvaziyer istatistiklerini, 2019 yılına oranla kıyaslandığında aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere gemi sayısında yaklaşık % 197 oranında artış gözlemlenmektedir.

**Grafik 71. 2019 ve 2022 Yılları Arası Kruvaziyer İstatistikleri**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Tablo 86. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı**

Liman	2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Alanya	34	22.332	13	9.271	22	12.190	15	3.023	26	15.406	1	91	1	116	6	5.746
Amasra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4.905
Antalya	52	168.538	16	45.979	11	40.301	3	7.656	0	0	1	91	4	1225	25	33.109
Ayvalık	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	19
Bartın	8	954	2	171	1	103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bodrum	90	14.970	3	1.336	22	31.817	20	24.263	15	6.219	0	0	3	214	98	95.462
Bozcada	12	62.050	46	61.315	0	0	0	0	0	0	0	0	1	57	11	3.446
Çanakkale	73	22.494	28	6.394	5	848	1	22	6	2.819	0	0	0	0	35	13.905
Çeşme	41	40.772	68	57.987	62	66.021	35	51.054	31	49.453	0	0	0	0	56	20.651
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	183
Dikili	41	8.317	17	3.998	1	99	2	103	4	776	0	0	0	0	28	6.410
Fethiye	10	2.824	2	338	0	0	2	273	0	0	0	0	2	208	4	790
Finike	0	0	0	0	0	0	0	0	2	598	0	0	0	0	0	0
Göcek	6	883	2	162	4	538	1	162	5	1.078	0	0	0	0	5	596
Güllük	3	347	3	323	7	640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İskenderun	0	0	0	0	0	0	0	0	13	7.513	0	0	0	0	0	0
İstanbul	345	595.880	56	43.543	5	1.332	0	0	0	0	0	0	9	3.914	180	252.026
İzmir	114	241.716	24	27.619	18	9.172	0	0	0	0	0	0	0	0	28	52.134
Kaş	11	4.122	4	1.057	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	663
Kuşadası	506	567.315	271	349.781	126	119.884	146	121.821	197	181.193	3	1642	27	9.057	465	496.211
Marmaris	83	129.126	22	15.628	24	23.736	21	5.311	44	35.830	0	0	31	30.571	14	11.562
Mersin	2	1.597	3	2.505	0	0	1	83	0	0	0	0	0	0	1	59
Mudanya	2	655	1	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsun	5	550	2	171	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sinop	5	1.361	2	174	1	103	0	0	0	0	0	0	0	0	14	7.906
Taşucu	1	286	3	226	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	61
Trabzon	10	2.281	2	1	1	103	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4.747
Tuzla	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ünye	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	176
Yalova	2	0	0	0	0	0	0	0	1	11	0	0	0	0	0	0
<b>Toplam</b>	<b>1.456</b>	<b>1.889.370</b>	<b>590</b>	<b>628.033</b>	<b>311</b>	<b>306.887</b>	<b>247</b>	<b>213.771</b>	<b>344</b>	<b>300.896</b>	<b>5</b>	<b>1.824</b>	<b>78</b>	<b>45.362</b>	<b>993</b>	<b>1.010.767</b>

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

#### 2.8.2.4. Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri 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 kapatılmıştı.

2001 yılı Eylül ayında Kültür ve Turizm Bakanlığı çalışmaları sonucu turizm amaçlı dalışlara kapalı olan alanlar tekrar değerlendirilmiştir. 12 Nisan 2020 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan "Su Altında Korunması Gerekli Kültür ve Tabiat Varlığı Bulunan Bölgelerde Turizm ve Sportif Amaçlı Dalış Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" ile bu alanlarda yapılacak dalış izni Yönetmelik gereği kurulacak Komisyonun değerlendirmesine bırakılmıştır.

Bodrum-Turgutreis yakınlarındaki ve birçok antik batık gemi kalıntısını bünyesinde bulunduran Yassıada, Kaş yakınlarındaki Kekova batık kenti ve Çanakkale bölgesinde bulunan 1. Dünya Savaşı gemi kalıntılarının kontrollü olarak dalış turizmine açılması durumunda Türkiye'nin Kültür Dalış Turizmi açısından dünyanın en önemli ülkeleri arasında yer alacağı değerlendirilmektedir.

Ülkemizde dalış turizmi çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerimizin çokluğu uzun yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemini ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

Odamız tarafından Türkiyede ilk girişim olarak , Manavgat ilçesinde yaptırılan Side Sualtı Müzesi, 31 Ekim 2015 tarihinde açılmıştır. Müzeyi, açıldığı günden bugüne 50 bin kişi su altına dalış yaparak ziyaret etmiştir.

Ayrıca, Çanakkale Savaşları'nın yaşandığı Tarihi Gelibolu Yarımadası'nda 106 yıl önce batan savaş gemileri, "Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı" 02 Ekim 2021 de dalış turizmine açılmıştır.

Yapılan çalışma ile Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı dalış noktaları; "Ertuğrul Koyu Massena ve Saghalien gemi kalıntıları", "Helles Barçları", "Tekke Koyu (W Beach) Batıkları", "Arıburnu Barç", "Küçükkemikli Barçları", "Arıburnu Layter", "HMS Triumph", "Lundy", "HMS Louis", "S.S. Milo", "Tuzla", "Denizaltı Mania Ağı", "Bebek Kayalıkları" ve "HMS Majestic"ten oluşmuş olup, Seddülbahir ve Kemikli Burnu arasındaki 150 kilometrelik alan ile Çanakkale Boğazı'ndaki batık savaş gemilerinin envanterinin çıkarılması ise tamamlanma aşamasına gelmiş durumdadır.

Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt vb.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren rekreatif su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür. Su sporları, adı spor olsa bile sermaye-emek-bilgi yoğun birer ticari işletmedir. 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 yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemini 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.

Fethiye'den Marmaris/Aksaz'a kadar olan sahil şeridi, 2018 yılında Su Sporları Merkezi ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart ayında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

Ayrıca, Ülkemiz Su Sporları açısından Dünyanın en ünlü sörf merkezlerinin arasında sayılan Alaçatı, denizinin sığ bir yapıya sahip olması ve yıl boyu esen rüzgar şiddeti ile sörf yarış ve antrenmanları için uluslararası özel yerlerden biri yapmıştır.

**Tablo 87. Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Suüstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri**

Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	Toplam İşletme Sayısı	Su Altı Belge Sayısı	Su Üstü Belge Sayısı
<b>Genel Toplam</b>	<b>976</b>	<b>279</b>	<b>697</b>

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

### 2.8.3. İstanbul Şehirçi Yolcu Taşımacılığı

Kabotaj'da;2021 yılında 97 Milyon 045 Bin 463 adet yolcu taşınmışken, 2022 yılında ise 126 Milyon 204 Bin 029 adet yolcu taşınmıştır.

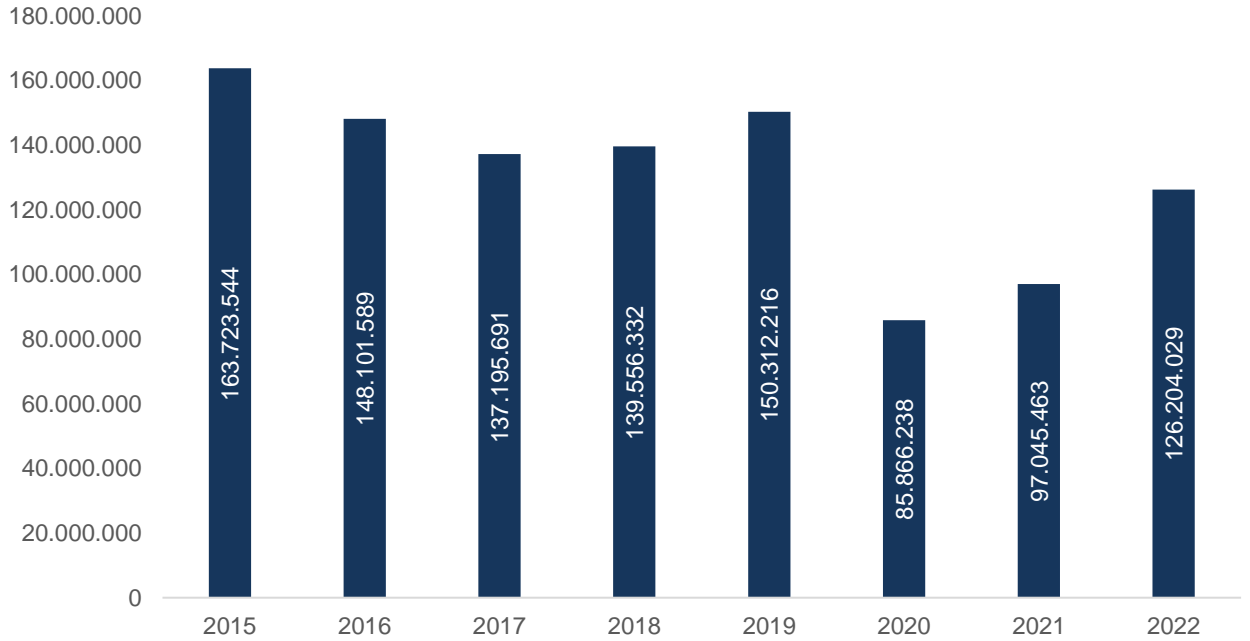
2021 yılında da Koronavirüs salgını sebebi ile kısıtlamaların devam etmesi nedeniyle, denizyolu yolcu taşımacılığı ile iştigal eden hatlı tarifeli yolcu gemileri; beyaz yaka iş gücünün uzaktan çalışmaya yönelmesi, ilk ve ortadereceli okullar ile yükseköğrenim kurumlarının online eğitime geçmesi, denizyolunu kullanan çoğu iş gücünün sosyal mesafeden ötürü şahsi araçlarına yönelmesi neticesinde yüzde elli yolcu taşıma kapasitesini de tam kapasitede kullanamadığından toplamda 97.045.463 yolcu taşınmışlardır.

**Tablo 88. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Sayısı**

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu x Mil
2003	99.825.813	550.524.602
2004	112.816.094	621.484.444
2005	122.661.230	670.751.087
2006	135.348.554	752.889.731
2007	149.824.929	842.975.355
2008	151.645.639	847.917.253
2009	159.194.370	886.609.389
2010	155.172.103	850.532.610
2011	156.968.095	848.418.350
2012	159.076.921	787.572.051
2013	164.426.997	900.226.869
2014	161.048.004	974.923.011
2015	163.723.544	992.592.392
2016	148.101.589	1.112.255.126
2017	137.195.691	1.138.826.307
2018	139.556.332	1.134.349.263
2019	150.312.216	1.218.893.742
2020	85.866.238	650.022.306
2021	97.045.463	751.019.255
2022	126.204.029	988.896.332

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Grafik 72. Kabotaj'da Hatlı Tarifeli Olarak Liman İçi Ve Limanlar Arası Taşınan Denizyolu Yolcu Sayısı**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2022 Yılında Kabotaj'da Hatlı Tarifeli olarak Liman içi ve Limanlar arası taşınan denizyolu yolcu sayısı 126.204.029'dur.

**Tablo 89. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı**

Bölge	Hatlar	2021		2022	
		Yolcu Sayısı	Yolcu x Mil	Yolcu Sayısı	Yolcu x Mil
İstanbul Bölgesi	Eskihisar – Topçular/Tavşanlı	21.723.707	102.101.423	20.478.325	96.248.128
	Eskihisar – Altınova	491.982	1.377.550	511.488	1.432.166
	Diğer	49.905.590	350.137.826	74.024.576	544.951.354
	<b>Toplam</b>	<b>72.121.279</b>	<b>453.616.799</b>	<b>95.014.389</b>	<b>642.631.648</b>
Marmara Havzası	Erdek – Avşa (Türkeli)	113.876	2.042.888	12.846	217.097
	Tekirdağ – Avşa (Türkeli)	30.827	770.612	6.609	166.238
	Marmara Adası – Erdek	161.264	3.213.158	18.027	351.527
	Marmara Adası – Tekirdağ	1.748	43.700	4.114	102.850
	Erdek – Tekirdağ	10.238	408.496	9.385	374.462
	Marmara Ereğlisi - Bandırma	5.005	185.185	0	0
	Ambarlı – Bandırma	128.206	6.666.712	106.626	5.544.552
	Tekirdağ – Bandırma	31.395	1.435.822	20.993	959.655
	Avşa-Marmara Adası	2.309	9.236	1.304	5.216
	Armutlu-Mudanya	6.207	62.070	8.884	88.840
	Yenikapı-Yalova	1.667.996	43.367.896	2.320.132	60.323.432
	Yenikapı-Bandırma	398.243	25.487.552	326.350	20.886.400
	İstanbul-Bursa	791.449	35.219.481	1.219.335	57.235.145
	Pendik-Yalova	2.110.378	28.490.103	2.689.566	36.309.141
	Diğer	2.164.938	99.060.674	2.425.864	99.771.491
<b>Toplam</b>	<b>7.624.079</b>	<b>246.463.584</b>	<b>9.170.035</b>	<b>282.336.045</b>	
İzmit Körfezi	Muhtelif	293503	1505670	499494	2562404
	<b>Toplam</b>	<b>293.503</b>	<b>1.505.670</b>	<b>499.494</b>	<b>2.562.404</b>
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu-Çardak	455.368	1.184.028	124.060	323.650
	Gelibolu-Lapseki	1.779.635	6.584.650	1.570.676	5.811.501
	Çanakkale-Kilitbahir	1.684.093	1.684.093	1.486.819	1.486.819
	Çanakkale-Eceabat	1.108.717	2.993.536	1.229.285	3.319.070
	Karabiga-Tekirdağ	4.530	212.910	3.382	122.291
	Kabatepe-Gökçeada	427.490	6.027.609	511.372	7.210.345
	G.Yüküyeri-Bozcaada	703.381	2.883.862	894.078	3.665.720
<b>Toplam</b>	<b>6.163.214</b>	<b>21.570.687</b>	<b>5.819.672</b>	<b>21.939.396</b>	
İzmir Bölgesi	Bodrum-Datça	101.538	1.827.684	102.701	1.848.618
	Muhtelif	10.741.263	26.006.068	15.595.732	37.479.926
	<b>Toplam</b>	<b>10.842.801</b>	<b>27.833.752</b>	<b>15.698.433</b>	<b>39.328.544</b>
Van Gölü	Tatvan-Van	587	28.763	2.006	98.294
	<b>Toplam</b>	<b>587</b>	<b>28.763</b>	<b>2.006</b>	<b>98.294</b>
<b>Genel Toplam</b>		<b>97.045.463</b>	<b>751.019.255</b>	<b>126.204.029</b>	<b>988.896.332</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Tablo 90. Yurtdışı Hatlar Bazında Yolcu Gemileri İle Taşınan Yolcu Sayısı (2022)**

Ülke	Hat	Sefer Sayısı			Yolcu Sayısı		
		Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Sefer Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemilerle Yapılan Sefer Sayısı	Toplam Sefer Sayısı	Gelen Yolcu Sayısı	Giden Yolcu Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı
Yunanistan	Bodrum-İstanköy	2.012	1.232	3.244	238.043	148.954	386.997
	Çeşme-Sakız Adası	1.397	720	2.117	113.098	110.294	223.392
	Marmaris-Rodos	332	232	564	76.355	55.912	132.267
	Ayvalık-Midilli	914	0	914	42.881	41.210	84.091
	Fethiye-Rodos	49	549	598	31.313	25.197	56.510
	Kuşadası- Samos	215	91	306	23.339	18.360	41.699
	Kuşadası-Vathi	177	142	319	23.825	9.781	33.606
	Çeşme-Karlovasi	128	0	128	4.682	4.763	9.445
	Kaş-Meis Adası	50	1	51	840	606	1.446
	İzmir-Midilli	18	0	18	1.289	49	1.338
	Kuşadası-Batnoz	11	19	30	748	272	1.020
	Çeşme-Vathi	10	0	10	518	405	923
	Bodrum-İleryoz Adası (Leros)	4	0	4	407	0	407
	Kuşadası-İstanköy	1	5	6	233	84	317
	İzmir-Plomari	1	0	1	0	147	147
	Bodrum-Kelemez Adası (Kalimnos)	1	6	7	69	39	108
	Bodrum-İkarya	0	2	2	48	0	48
	Antalya-Kandiye	0	1	1	19	0	19
	Antalya-Rodos	0	1	1	0	12	12
<b>Türkiye-Yunanistan</b>		<b>5.320</b>	<b>3.001</b>	<b>8.321</b>	<b>557.707</b>	<b>416.085</b>	<b>973.792</b>
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	Taşucu-Girne	0	1.124	1.124	133.371	122.904	256.275
	Mersin-Gazimağusa	0	664	664	29.546	31.095	60.641
	İskenderun-Girne	37	0	37	10.049	0	10.049
	Mersin-Girne	0	50	50	1.093	3.001	4.094
	İskenderun-Gazimağusa	9	0	9	1.655	0	1.655
	Taşucu-Gazimağusa	0	25	25	33	1.243	1.276
	<b>Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti</b>		<b>46</b>	<b>1.863</b>	<b>1.909</b>	<b>175.747</b>	<b>158.243</b>
Lübnan	Taşucu-Trablus	0	301	301	8.107	8.071	16.178
	<b>Türkiye-Lübnan</b>	<b>0</b>	<b>301</b>	<b>301</b>	<b>8.107</b>	<b>8.071</b>	<b>16.178</b>
Ukrayna	Zonguldak-Çornomorsk	27	9	36	712	628	1.340
	Karasu-Çornomorsk	9	17	26	65	267	332
	<b>Türkiye-Ukrayna</b>	<b>36</b>	<b>26</b>	<b>62</b>	<b>777</b>	<b>895</b>	<b>1.672</b>
Mısır	Taşucu-İskenderiye	0	1	1	7	0	7
	<b>Türkiye-Mısır</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
<b>Toplam</b>		<b>5.402</b>	<b>5.192</b>	<b>10.594</b>	<b>742.345</b>	<b>583.294</b>	<b>1.325.639</b>

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Tablo 91. Yolcu Gemileri İle Taşınan Yurtdışı Yolcu Sayısı (2022)**

Ay	Sefer Sayısı			Yolcu Sayısı		
	Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan Sefer Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemilerle Yapılan Sefer Sayısı	Toplam Sefer Sayısı	Gelen Yolcu Sayısı	Giden Yolcu Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı
Ocak	55	130	185	6.742	5.121	11.863
Şubat	64	149	213	8.362	6.886	15.248
Mart	62	186	248	8.002	11.142	19.144
Nisan	191	286	477	19.646	20.793	40.439
Mayıs	660	476	1.136	40.985	56.494	97.479
Haziran	775	556	1.331	59.235	75.428	134.663
Temmuz	894	674	1.568	99.984	123.442	223.426
Ağustos	866	791	1.657	121.464	159.135	280.599
Eylül	745	734	1.479	87.352	126.326	213.678
Ekim	581	614	1.195	67.940	85.537	153.477
Kasım	262	300	562	31.331	32.797	64.128
Aralık	247	296	543	32.251	39.244	71.495
<b>Toplam</b>	<b>5.402</b>	<b>5.192</b>	<b>10.594</b>	<b>583.294</b>	<b>742.345</b>	<b>1.325.639</b>

### İstanbul Yolcu Taşımacılığı Tarihçesi

#### İstanbul Şehir Hatları Turizm San. ve Tic. A.Ş.



1851'de Cevdet ve Suat Paşaların girişimleriyle kurulan Şirket-i Hayriye, Osmanlı Devleti'nin ilk anonim şirkettir. Kuruluşunda iki temel amacı bulunmakta olup, biri İstanbul ve Boğaziçi iskeleleri arasında daha önce kayıklar ile gerçekleştirilen ulaşımı daha konforlu ve güvenli olan buharlı gemilerle sağlamak, diğer amacı ise, ilkinin gerçekleştirmek için kurulacak anonim şirketin Osmanlı ekonomisinde şirketleşme sürecini başlatacak bir örnek



oluşturmasıydı. Şirket-i Hayriye ayrıca Osmanlı Devleti'nde faaliyete geçen ilk kent içi toplu taşıma işletmesidir.

İstanbul'da kent içi ulaşımındaki işlevi açısından, özellikle 1880'li yıllar ile Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede önemli rol oynamıştır.

Şirketin faaliyete geçmesi, İstanbul ile Boğaziçi arasında gidip gelme olanağının gelişmesine neden oldu. Şirket-i Hayriye, yolcu taşıma hizmetiyle, İstanbulluların alışkanlıklarını, sosyal yaşamlarını da etkiledi. Boğaziçi, İstanbul'un yalnızca gününbirlik veya mevsimlik sayfiyesi olmaktan çıktı. Ulaşım olanağının gelişmesine bağlı olarak sürekli yerleşimin geliştiği bir yer haline gelmiştir.

Şirket-i Hayriye'nin vapurları Osmanlı Rus Savaşı, Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşı'nda asker ve malzeme sevkiyatında da kullanıldı. Birinci Dünya Savaşı boyunca, askeri taşıma amacıyla istifade edildi. İstanbul, Marmara kıyıları, Çanakkale ve Karadeniz'e askeri taşıma amaçlı seferler yaptı. Ayrıca Hilal-i Ahmer'in hizmetinde yaralı ve hasta taşıma işinde kullanıldı. 1945'te hükümet tarafından satın alınıncaya kadar İstanbul ve Boğaziçi arasında buharlı gemilerle yolcu taşımasıdır.

1937'de kurulan Devlet Deniz Yolları İşletme Umum Müdürlüğü yeni bir süreç başlattı. Şehir Hatları A.Ş. kuruldu ve İstanbul'da Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında vapurlarıyla birbirinden bağımsız yolcu taşıyan işletmeleri toplamaya başladı. Şirket-i Hayriye'nin de 1945'te kamulaştırılarak bütün haklarının Şehir Hatları İşletmesi'ne devredilmesi ile vapur taşımacılığı tek bir çatı altında toplandı. Böylece Şehir Hatları, Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında vapur taşıma işini tek başına üstlenmiş oldu. İşletme sırasıyla Denizcilik Bankası, Türkiye Denizcilik Kurumu ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmüştür.

2005 yılına kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri bünyesinde kalan şirket, Özelleştirme Yüksek Kurumu'nun kararıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kurumlarından İDO'ya (İstanbul Deniz Otobüsleri) devredilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı 2010 yılında İDO'yu özelleştirirken bu kez İstanbul Şehir Hatları Turizm San. Tic. A.Ş.'yi kurmuştur.

Şehir Hatları A.Ş. İstanbul Boğazı, Adalar ve Haliç'te toplu taşımacılık hizmeti yanı sıra taşımacılık ile ilgili tamamlayıcı hizmetler de vermekte olup, 27 Adet Yolcu Vapuru bulunmaktadır. 22 adet Hattı bulunmakta olup, dışarıdan kiralama yapılan yolcu gemileri ile birlikte 49 iskeleden faaliyet göstermektedir.

## İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.



İstanbul'un deniz ulaşımı, 1987 yılına kadar büyük ölçüde Türkiye Deniz İşletmeleri Şehir Hatları İşletmesi tarafından sağlanmaktaydı. Bu tarihte İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul Ulaşım ve Ticaret A.Ş. kurularak, deniz ulaşımında ikinci bir kuruluş ortaya çıktı. 1988 yılında yapılan isim değişikliğiyle şirket "İDO - İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş." adını aldı.

2011 yılındaki özelleştirilmeyle İDO (İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.) şirketin uluslararası özel sektör tecrübesi ve vizyonu ile buluşması sağlandı. Bu özelleştirme ile İDO, Euromoney tarafından organize edilen Project Finance Awards 2011'de "European Transport Privatisation Deal of the Year" ödülünü aldı.

Dünyanın en büyük deniz yolu taşımacılık şirketlerinden biri olan İDO, 48 deniz aracından (24 deniz otobüsü, 18 araba vapuru, 5 hızlı feribot 1 Hizmet gemisi) oluşan modern filosu ile hizmet vermektedir.

Geniş filosu, yüksek araç ve yolcu taşıma kapasitesiyle İDO, 48 gemi ile hizmet verdiği 16 hatta ekonomi, konfor, hız ve seyahat güvenliğini misyon edinmiştir. İDO, 2022 sonu itibarıyla deniz aracından oluşan modern filosu ile toplam 16 hatta yaz döneminde 32.644, kış döneminde 26.598 yolcu ve her iki dönem için 2.124 araç taşıma kapasitesiyle Marmara Denizi'nde faaliyet göstermektedir.

2022 yılında 27 Milyon Yolcu ve 5,3 Milyon araç taşımacılığı gerçekleştirmiştir.

## “Turyol” S. S.Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi



Tarihçesi; Kuruluşu, deniz yolu ile yolcu taşımacılığında bir asrı aşan geçmişi bulunmaktadır. Karadeniz kökenli kurucuların 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 olmakla beraber Avrupa yakasından Haydarpaşa Garı'na gidişin tek yolu da deniz taşımacılığıydı.

Zaman içinde Kadıköy yakasının nüfus yoğunluğunun artması sonucu kurucular 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 motorunu satın alıp İstanbul'a getirmişlerdir.

Boyları yaklaşık 12-14 metre olan ve o günkü ölçülerde büyük bile sayılabilecek, bu teknelerin, taşıma kapasiteleri 20-30 kişi idi. 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 geliştirmişlerdir.

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 Kooperatif “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 iskeleleri inşaat sınırları içinde kalmış ve bir bakıma yolcu alma ve boşaltma yerleri bırakılmak zorunda

kalınsa da, Kooperatif yönetimi tarafından Eminönü, Üsküdar ve Karaköy'de yeni iskele yerleri temini için büyük emekler sarf etmiş ve müteşebbis olmuşlardır. 1995 yılında iskelelerinin alt yapıları bitirilmiş ve Kooperatiflerine teslim edilmiştir. 1995 yılından itibaren başlayan düzenli, tarifeli ve hatlı çalışmalar, 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.

Kuruluşları itibari ile taşıma kapasiteleri 150 – 850 kişi arasında değişen 60 adet yolcu gemisi, 7 adet turizm belgeli gemisi, 3 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.

2022 yılı içerisinde, toplam 70 adet Yolcu Gemisi ile 11 hatta 13 adet iskele arasındaki seferlerde 12.261.800 yolcu taşınmıştır.

### **Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş. (Dentur Avrasya)**



Dentur Avrasya'nın temellerinin ilk resmi kayıtları 40 kayıkçıya hitaben 30 Ağustos 1565 yılında Kanuni Sultan Süleyman Han'ın Emri Şerifi ile küçük kayıklarla 16.yy. ortalarında başlamış olup, o tarihlerde Osmanlı Devleti tarafından görevlendirilen loncalar tarafından seferlerin takibi sağlanmıştır.

Cumhuriyet ile birlikte yavaş yavaş örgütlenmeye başlayan kayıkçı esnafı, 1930'da Kayıkçı cemiyetini 40 katılımcı ile kurmuştur. Böylelikle Üsküdar Beşiktaş, Kabataş, düzenli hatlar haline gelmiş, iki yaka arasında yolcu taşımacılığı başlamıştır.

1936 yılında ilk resmi ruhsatlandırma alınarak İstanbul Ticaret ve Sanayi odasına kayıtlı düzenli tüccar haline gelmişlerdir.

1960 yılında küçük kayıklar yerini ruhsatlı 12 kişilik yolcu kapasiteli teknelere bırakmıştır.

1980 yılında ruhsat kapasitesi 40 sayısına ulaşmıştır.

1995 UKOME kararı ile hatlar yeniden düzenlenerek Ulaşım Koordinasyonuna bağlanmıştır.

1997 yılında ilk kurumsallaşma adımı olarak 40 adet hat sahibi ile S.S. Dentur Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi kurulmuş, böylece yolcu kapasitesi 250'liye çıkarılmıştır.

2000'li yılların başında Kooperatife bağlı olarak Eskihisar-Altınova hattında, bölgede bulunan tersane personel taşımacılığına 1 tekne ile başlamış, günümüzde tekne sayısını beşe çıkararak, personel taşımacılığını devam ettirmektedir.

2002 yılında ise, çağdaş standartlarda yolcu taşımacılığı odaklı Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. kurulmuştur. 2004 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin toplu taşıma sistemine dahil olarak münferit çalışmanın dışına çıkılarak kurumsal yapıya geçilmiştir.

2016 yılına gelindiğinde ise Seferihisar-Samos, 2017 yılında Bodrum-Kos,2018 yılında Çanakkale Küçükükyü'da Gümrüklü saha açılarak, Küçükükyü-Midilli seferleri ile yurt dışı taşımacılığı başlatmış olup, günümüzde Çanakkale -Küçükükyü hariç diğer hatlarda hizmet sunmaya devam etmektedir.

2018 yılında yurt içi taşımacılığında büyük bir adım atarak, İstanbul silüetine uygun olarak; çevreye duyarlı, ekonomik, hızlı, yüksek manevra kabiliyetli, konforlu, güvenli, engelsiz taşımacılığa uygun 4 adet double ended 350 kişi yolcu kapasiteli yeni nesil tekne yaptırarak İstanbul halkının hizmetine sunmuştur.

Bu yıllardan sonra hizmet ağını genişleterek 25 metre ve 49 metre aralığındaki tekneler ile 250 ile 1000 kişilik yolcu kapasiteli ve 40 adet yolcu teknesi dışında 4 adet Turizm Yüzer Tesis Ruhsatlı tekneler ile Boğaz Turları, ada seferleri yapmaktadır

Dentur Avrasya Grup, İstanbul Boğazında 40 adet yolcu gemisi ile 14 hatta senede ortalama 35 Milyon yolcu taşımaktadır.

## S. S. Mavi Marmara Deniz, Yolcu, Eşya ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi



**Kuruluş Tarihiçesi:** 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.

Bu büyümenin ardından Mavi Marmara, 19.09.2002 tarihinde 21 denizcinin kooperatifleşmesi ve 2006 yılında da adalardaki 11 gemi sahibinin katılımıyla bir çatı altında toplanmış olup, Kooperatif bünyesinde İstanbul halkına kurumsal olarak hizmet vermeye başlamıştır.

Mavi Marmara; Bostancı-Adalar-Bostancı, Adalar-Kabataş-Adalar, Bostancı- Eminönü ve Yeşilköy-Adalar-Yeşilköy karşılıklı seferleri ile yolcu taşımak ve turizme katkıda bulunmak amacıyla 30 yolcu gemisi ve 3 hızlı bot ve 2 turizm 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, bu ruhsatlara istinaden Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında düzenli hat belgesi alarak seferlerini yapmaktadır.

30 adet yolcu gemisi, 3 adet Hızlı Bot, 2 adet turizm gemisi ve 6 adet iskelesi ile yolcu taşıma faaliyeti göstermektedirler.

2022 yılında 30 adet tekne ile 3.343.616 yolcu taşınmıştır.

### **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.

Kooperatif, 17 adet gemi ile Kartal Rıhtımı - Adalar (Büyükada, Heybeliada) İskelesi/Rıhtımı arasında faaliyet göstermektedir.

Kartal- Adalar Hattında 2022 yılında 7.000 sefer yapılmış olup, 1.2 – 1.5 milyon arası yolcu taşınmıştır.

### Boğaziçi Yolcu ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (Boğaziçi Yol Tur)



Tarihçesi; Esnaflarının 1930 yılından beri Kasımpaşa hattında, 1985 yılından beri de Boğaz turları yapmaktadır. Kooperatifleri 02.08.2002 yılında kurulmuştur.

İşletmecisi Altındaki Gemiler 22 adet gemi ile Eminönü Turizm İskelesi, Eminönü Boğaz Turu İskelesi, Eminönü Kasımpaşa İskelesi arasında faaliyet göstermektedir.

Kooperatifin 22 üyesi olup, faal durumda çalışan tekne sayısı 22 adettir. Çalışılan hat sayısı 1 adettir ve bu tekneler Eminönü Kasımpaşa hattında çalışmaktadır. Bu hatta taşınan yolcu sayısı günlük 2000 kişidir.

Ayrıca, turizm amaçlı olarak mevcut iskelelerinden yerli ve yabancı gruplarla boğaz turu yapılmakta olup, bu hat üzerinde günlük 4000 kişi taşınmaktadır.





# TÜRKİYE'DE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ





## 2.9. TÜRKİYE'DE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

### 2.9.1. Giriş

Dünya nüfusunun artmasına paralel olarak, insan beslenmesinde önemli bir yeri olan protein kaynaklarının sınırlı olması dikkatleri su ürünlerine yöneltmiştir. Su kaynaklarından su ürünleri avcılığı ve yetiştiriciliği yapılarak yararlanılmaktadır. Gelişen teknoloji ile sanayileşmenin artması denizlerin ve iç suların giderek kirlenmesine ve bu kaynaklardan yararlanma oranının düşmesine yol açmaktadır. Bu nedenle son zamanlarda ülkemizde ve dünyada kültür balıkçılığına verilen önem ve ilgi bir hayli artmıştır (Yonar, 2008; Akyıldız, 2013).

Ülkemiz üç tarafı hidrografya (kıta ya da ada sınırları) ve hidroloji (sıcaklık, tuzluluk, akıntılar) açısından belirlenmiş denizler ile çevrili bir coğrafya içerisinde yer almaktadır. Denizlerimiz toplam 8333 km'lik bir kıyı şeridi uzunluğuna sahiptir. Ülkemiz konumu itibari ile Avrupa, Asya ve Ortadoğu ülkeleri arasında doğal bir köprü olma özelliğine sahiptir. Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve birçok akarsu ile beslenmesi denizlerimizin sıcaklık ve tuzluluk bakımından farklı özelliklere sahip olmasına ve denizel biyoçeşitliliğin, tür sayısının, popülasyonun fazla olmasını sağlamaktadır.

Türkiye, deniz ve içsu balıkçılığı ile Akdeniz'deki en önemli balıkçılık ülkelerinden biridir. Ortadoğu ve Avrupa'ya yakın konumu, Türkiye için stratejik bir avantajdır. Bu özellikler denizlerimizin uluslararası alanlarda, stratejik konum açısından sürdürülebilir politikalar çerçevesinde ve iç denizlerimizde bulunan pelajik ve demersal türlerin ürün çeşitliliğinin önemini daha da arttırmaktadır. Balıkçılık sektöründe farklı ülkeler ile ileriye dönük atılan adımlar, balıkçı teknelerinde kullanılan teçhizatın gelişmekte olan sanayi ile daha ileri boyuta taşınması, uluslararası su ürünlerindeki ithalat ve ihracat girişimleri ülkemizin ekonomisine katkı sağlamak ve dünyadaki yerimizin önemini arttırmaktadır.

Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) tarafından 2016 yılında yayımlanan raporda tarım ürünleri içerisinde en hızlı büyümeyi su ürünleri yetiştiricilik üretiminin göstermiş olduğu kaydedilmiştir. Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) 2020 yılı raporunda da benzer şekilde tarım sektöründe son yıllarda en fazla gelişim gösteren sektörün su ürünleri sektörü olduğu belirtilmiştir (TEPGE, 2022).

Geçmiş dönemlerden bu yana su ürünlerinin insan beslenmesindeki payı yadsınamaz düzeydedir. Su ürünleri üretimi geçmiş dönemde daha çok avcılık yolu ile yapılırken, günümüzde avcılık yolu ile yapılan üretimin ihtiyaca tam karşılık vermemesi, kültür balıkçılığının da gelişmesine sebep olmuştur. Son yıllarda, deniz ve içsularımızda yapılan toplam üretim tüm gıda üretimleri içerisinde en hızlı büyüyen sektör olmuştur. Geçtiğimiz balıkçılık av sezonunda Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre su ürünleri avcılık üretim miktarı 2021 yılında denizde 295.018 ton, içsularımız da 33.140 ton toplamda 328.158 ton olarak gerçekleşmiştir. Yetiştiricilik üretimi denizde 335.644 ton, içsularımızda 136.042 ton, toplamda 471.686 tondur. Türkiye su ürünleri üretimi toplamda 799.844 ton olmuştur.

Nüfus artışı, aşırı avcılık, denizlerin kirlenmesi, çevresel etkiler popülasyon dinamiğini etkilemekte ve uzun vadede balık kaynaklarının hızla azalmasına sebebiyet vermektedir. İnsanların besin değeri yüksek ürünlere erişme isteği geçmişten günümüze gelen ürün talepleri tüm insanlık boyunca devam edecektir.

Su ürünleri sektörünün iç ve dış ticaret hacminin yüksek olması ve kullanılmayan su kaynaklarının değerlendirilerek ekonomiye kazandırılması, dünyada su ürünleri üretim artışını tetikleyen diğer unsurlardır. Denizler ile çok sayıdaki akarsular, göller, göletler, baraj gölleri su ürünleri avcılığı bakımından geniş imkanlar sunmaktadır. Su ürünleri yetiştiriciliği dünya genelinde gelişmeye devam etmektedir. Teknolojinin ilerlemesi, balıkçılarımızın sorunlarına çözüm önerilerinin geliştirilmesi, kamu kurum ve kuruluşlarından, STK'lardan, üniversitelerden alınan destekler sektörün ilerlemesine ve hızla gelişmesine katkı sağlamaktadır.

Önemine değinmemiz gereken konulardan biri de hayvansal proteinlerin insan sağlığına olan etkileridir. Hayvansal proteinler içerisinde balık etinin lezzetli ve içerisinde barındırdığı vitamin, mineral ve omega-3 yağ asitlerinden dolayı zengin olmasıdır. İçerisinde A, D, B, K vitaminleri ve kalsiyum, fosfor ve daha birçok zengin mineral içermektedir.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ilerleyen teknoloji sayesinde balıkçı teknelerinde kullanılan ekipmanlarında gelişmesi ile aşırı avcılıktan kaynaklanan popülasyon dinamiğini etkileyen sorunlar meydana gelmiştir. Su kaynaklarımızın korunması, denizlerimizin korunması ve sürdürülebilirlik adına denizlerde oluşan av baskısını azaltarak av stoğunun gelecekteki yıllarda artışa geçmesini sağlamak, popülasyon dinamiğinin sürekli değiştiğini düşünerek, su ürünleri kaynaklarımızı etkin ve verimli bir şekilde kullanıp işletilmesi sağlanmalıdır.

Denizcilik Sektör Raporunun, Deniz kaynakları bölümünde dünya ve Türkiye'de su ürünlerinde mevcut durum, avcılık ve yetiştiricilik yoluyla elde edilen su ürünleri üretimi, dış ticaret ve su ürünleri sektörünün durumu rapor edilmiştir.

### **2.9.2. Su Ürünlerinde Mevcut Durum**

#### **2.9.2.1. Dünyada Su Ürünleri Üretimi**

Dünya da su ürünleri üretimi; deniz ve içsularda, avcılık ve yetiştiricilik yoluyla yapılmaktadır. Gelişen dünya standartlarında, teknolojinin ilerlemesi, balıkçı gemilerinin standartlarını yükseltmesi su ürünleri sektörünü ileriye taşısa da avcılık üretimi dalgalanma ile düşüş göstermektedir. Dünya su ürünleri avcılığı toplam ürerimi 2015-2020 yılları arasında 90 milyon tonun üzerinde, durağan bir seyir göstermekte, su ürünleri yetiştiricilik üretim ise yıllar arasında sürekli artış göstermektedir.

2000-2020 yılları arasında dünyada balıkçılık ve su ürünleri üretimi %41'lik bir büyüme göstererek 2018'de 179 milyon ton üretim ile rekor seviyeye ulaşılmış, 2020'de üretim 178 milyon ton ile biraz geride kalmıştır. 2000 yılına kıyasla toplam 52 milyon tonluk bir büyüme gerçekleşmiştir. 2020 yılında balıkçılık ve su ürünleri toplam üretimi (algler hariç) 2019 yılına kıyasla %0,2 oranında artmış ancak 2018'de rekor seviyeye ulaşan üretim %0,7 oranında azalış göstermiştir (FAO,2022).

Deniz memelileri ve su bitkileri hariç, dünya su ürünleri üretimi 2020 yılında 177,8 milyon ton olarak gerçekleşmiş olup; bu üretimin 90,3 milyon tonu avcılıktan, 87,5 milyon tonu yetiştiricilikten elde edilmiştir (Tablo 92).

**Tablo 92. Dünya Su Ürünleri Üretimi (Ton)**

Yıllar	Avcılık (Ton)			Yetiştiricilik (Ton)			Toplam (Ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2015	80.438.718	11.134.146	91.572.864	27.068.357	45.861.641	72.929.997	164.502.862
2016	78.206.872	11.314.670	89.521.542	28.609.670	47.960.247	76.569.918	166.091.460
2017	81.491.055	11.877.368	93.368.423	30.083.077	49.545.170	79.628.248	172.996.671
2018	84.520.639	11.985.462	96.506.101	30.877.296	51.601.032	82.478.328	178.984.429
2019	80.105.137	12.090.295	92.195.432	31.862.628	53.349.551	85.212.180	177.407.612
2020	78.795.376	11.470.557	90.265.933	33.118.115	54.384.495	87.502.609	177.768.543

Kaynak: TÜİK, BSGM

Son otuz yılda, su ürünleri üretimi, balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinde üretimdeki artışın ana itici gücü olmuş, 2000-2020 yılları arasında ortalama %5,1'lik bir büyüme ile üretim 2020'de 87,5 milyon tona ulaşarak rekor seviyeye yükselmiştir. Küresel düzeyde, onlarca yıllık sürekli büyümeden sonra, balık avcılığı üretimi, 1990'ların başından bu yana, bazı yıllarda meydana gelen dalgalanmalar ile 3 ila 6 milyon ton aralığında, yaklaşık 90 milyon ton olmuştur. Bu dalgalanmalar esas olarak, Güney Amerika'daki hamsi avcılığından kaynaklanmış olup, iklim değişkenliğinden de etkilenmiştir. İklim değişikliğinin yanında aynı zamanda ekosistemdeki değişiklik, aşırı avcılık ve balık stoklarına bağlı olduğu belirtilmiştir. 2020 yılında, balık avcılığı üretimi, toplam üretimin %51'ini temsil ederek 96,5 milyon tondan 2018'de en yüksek seviyeye çıkarak 90,3 milyon tona ulaşmıştır. Su ürünleri yetiştiriciliği, dünyadaki üretimin yüzde 49'unu oluşturmaktadır. Bununla birlikte, toplam üretimdeki pay ülkeler arasında değişmekte olup, 2020'de Asya'da %62'nin üzerinde, Amerika'da %20, Avrupa ve Afrika'da %19, Okyanusya'da ise %13'e çıkarak kıtalar arasında oranlar önemli ölçüde değişmektedir (FAO, 2022).

**Tablo 93. Dünya'da Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimi**

Ülkeler	Avcılık				Yetiştiricilik			
	2000	2010	2015	2020	2000	2010	2015	2020
Dünya	93.566,5	87.191,3	91.558,6	90.255,9	32.420,3	57.756,4	72.889,0	87.500,9
Afrika	6.772,4	7.789,9	8.881,9	9.794,0	399,6	1.286,1	1.778,3	2.250,2
Amerika	25.754,5	17.577,0	17.546,9	17.528,0	1.423,4	2.514,6	3.279,2	4.375,2
Asya	43.566,5	46.711,4	49.547,3	47.575,8	28.422,5	51.232,9	64.679,9	77.384,4
Avrupa	16.180,0	13.876,9	14.157,4	13.833,1	2.052,9	2.533,2	2.967,7	3.262,6
Okyanusya	1.088,6	1.217,2	1.366,0	1.523,9	121,8	189,7	184,0	228,5

Kaynak: FAO, 2022, Balıkçılık ve Su Ürünleri Üretimi

Asya kıtası, balıkçılık ve su ürünleri üretiminde önemli bir konumda olup 2000 yılında toplam üretimin %57'lik kısmını temsil ederken bu oran 2020 yılında yaklaşık %70 olmuştur. 2020'de Amerika kıtası %12'lik bir paya sahipken, onu Avrupa %10, Afrika %7 ve Okyanusya %1'lik pay ile takip etmiştir. Çin balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinde zirveye yerleşirken, 2020 yılında toplam üretimin %36'lık paya sahip iken, 2000 yılındaki payı ise %30 olmuştur. 2020 yılında, Çin'den sonra diğer iki büyük üreticiler Endonezya ve Hindistan olmuş ve bu üç ülke toplam üretimin %51'ini temsil etmektedir. 2020 yılında Çin, Endonezya ve Peru su ürünleri yetiştiriciliğinde dünyada ilk üç sırada yer almaktadır. 2020 yılında bu üç ülkenin su ürünleri üretimindeki payı yetiştiricilikte %73, avcılıkta ise %29 olmuştur (FAO, 2022).

Ayrıca, 2020 yılında 36,2 milyon ton alg üretilmiş ve üretimin %97'lik kısmı kültür temelli uygulamalardan kaynaklanmıştır. Alglerde dahil edildiğinde, toplam balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği üretimi 2020 yılında 214 milyon tona ulaştığını ve su ürünleri yetiştiriciliğinin de toplamın yüzde 57'sini temsil etmektedir (FAO, 2022).

Su ürünleri yetiştiriciliği yerel uygulanan politikalar, yönetim hedeflerindeki farklılıklar, saha fırsatları ve çevresel faktörlerin etkisinde kalmış olsa da dünya çapında büyümeye devam etmektedir. Üretimde Asya kıtası lider olmaya devam ederken hem avcılıkta hem de yetiştiricilikte Çin ilk sırada olamaya devam etmektedir.

### 2.9.2.2. Türkiye’de Su Ürünleri Üretimi

Ülkemizin bulunduğu coğrafi konum ve sahip olduğu doğal kaynaklar, avcılık ve yetiştiricilik yoluyla su ürünleri üretimi açısından uygun imkanlar sunmaktadır. Ülkemizin üç tarafı birbirinden farklı niteliklere ve farklı üretim potansiyeline sahip denizlerle çevrilidir. Karadeniz, Ege ve Akdeniz’e kıyısı olan ülkemiz, bir iç deniz olan Marmara'nın tamamına sahiptir. 25 akarsu havzasında çok sayıda akarsu, 200 doğal, 318 baraj gölü, 1300 civarında gölet bulunmaktadır (On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023).

Türkiye su ürünleri açısından hem ithal eden hem de ihraç eden bir ülke konumunda olup su ürünlerinde pozitif bir dış ticaret dengesi mevcuttur. 2021 yılı su ürünleri üretim miktar ve değeri avcılıkta 328.158 ton, değeri 3.614.772.762 TL; yetiştiricilikte 471.686 ton, değeri 18.482.440.710 TL, toplamda miktar 799.844 ton, değeri ise 22.097.213.472 TL'dir (TÜİK, BSGM).

Türkiye'nin su ürünleri ithalat ve ihracatı 2021 yılı TÜİK verileri geçici olmakla birlikte ihracatta miktar 238.732 ton, değeri 12.405.903.730 TL, ithalatta miktar 104.708 ton, değeri TL bazında 1.962.837.828 olmuştur (TÜİK, BSGM).

Su ürünleri üretimi 2021 yılında bir önceki yıla göre %1,8 artarak 799 bin 851 ton olarak gerçekleşmiştir. Üretimin %32,8'ini avcılık yoluyla elde edilen deniz balıkları, %4,1'ini avcılık yolu ile elde edilen içsu ürünleri ve %59'unu yetiştiricilik ürünleri oluşturmuştur. (TÜİK) Su ürünleri avcılığı 2021 yılında %9,9 azalmıştır. Avcılık yoluyla yapılan toplam üretim 328 bin 165 ton olurken, yetiştiricilik üretimi 471 bin 686 ton olarak gerçekleşmiştir. Deniz ürünleri avcılığı bir önceki yıla göre %10,9 azalmış, içsu ürünleri avcılığı %0,1 artmıştır (TÜİK).

**Tablo 94. Türkiye’de Su Ürünleri Üretimi (Ton)**

Yıllar	Avcılık (Ton)			Yetiştiricilik (Ton)			Toplam (Ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
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
2019	431.572	31.596	463.168	256.930	116.426	373.356	836.524
2020	331.281	33.119	364.400	293.175	128.236	421.411	785.811
2021	295.018	33.140	328.158	335.644	136.042	471.686	799.844

Kaynak: TÜİK, BSGM

Türkiye’de su ürünleri üretimi avcılık ve yetiştiricilik yolu ile yapılmakta olup, üretim avcılık ve yetiştiricilikten deniz ve içsularından sağlanmaktadır. Son yedi yıl içerisinde en büyük artış oranı 2019 yılında genel toplam olarak 836.524 ton olarak gerçekleşmiştir. Denizlerimizde

ve içsularımız da yetiştiricilik üretiminde yıldan yıla artış gözlemlenirken, avcılık üretiminde yıldan yıla bir dalgalanma gözlemlenmektedir (Tablo 94).

### 2.9.2.2.1.Su Ürünleri Avcılığı

Ülkemizde su ürünleri avcılığı denizlerde ve içsularında avcılık ve yetiştiricilik yolu ile yapılmaktadır. Su ürünleri avcılık miktarı 2015 yılında deniz ve içsu da genel toplam 431 bin 907 ton olurken bu toplamın 2021 yılında 328 bin 158 ton olarak ölçülmüştür. 2015 ve 2021 yılları arasında deniz ve içsularında yapılan avcılık değerlerinin yıldan yıla değiştiğini ve yıllar içerisinde giderek azaldığı gözlemlenmektedir. En yüksek üretimin hem deniz de hem içsuda 2019 yılında yapıldığı gözlemlenmektedir. En çok avlanan deniz balıkları miktarı 262 bin 297 ton olarak gerçekleşmiştir. Son yedi yıl verilerinde en az avlanan deniz balıkları miktarı 2018 yılında 222 bin 24 ton olmuştur (Tablo 95).

**Tablo 95. Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı**

Yıllar	Deniz (Ton)			İçsu (Ton)			Toplam
	Balıklar	Diğer	Toplam	Balıklar	Diğer	Toplam	
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	269.676	52.496	322.173	29.396	2.749	32.145	354.318
2018	222.024	61.931	283.955	27.607	2.532	30.139	314.094
2019	374.726	56.846	431.572	28.618	2.978	31.596	463.168
2020	291.910	39.371	331.281	30.150	2.969	33.119	364.400
2021	262.290	32.728	295.018	31.248	1.972	33.140	328.158

Kaynak: TÜİK, BSGM, 2022

Avcılığı en çok yapılan pelajik deniz balıklarını hamsi, sardalya, istavrit, palamut, lüfer ve çaça oluşturmuştur. Avlanan deniz balıklarının türlerine göre dağılım incelendiğinde, hamsi balığı 151 bin 598 ton ile en yüksek miktarda avlanan balık olmuştur. Hamsi balığını 28 bin 041 ton ile çaça ve 19 bin 590 ton ile istavrit takip etmiştir (Tablo 96).

TÜİK'ten alınan veriler doğrultusunda ülkemiz de Karadeniz deniz ürünleri avcılığında en büyük paya sahiptir. 2021 yılında avlanan 151 bin 598 ton hamsinin sadece 99 bin 352 tonu Doğu Karadeniz'den avlanılmıştır. Batı Karadeniz'den avlanan hamsi miktarı 35 bin 928 ton olmuştur. 2019 yılında Doğu Karadeniz'den avlanan hamsi miktarı 212 bin 253 ton olurken, yıllar içerisinde hamsi avcılığında dalgalanma olduğu görülmektedir.

**Tablo 96. Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton)**

Yıllar	Hamsi	Sardalya	İstavrit*	Palamut	Lüfer	Çaça
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
2019	262.544	19.119	19.505	1.578	1.214	38.078
2020	171.253	21.265	12.349	22.743	3.722	26.804
2021	151.598	15.800	24.006	2.595	5.804	28.041

Kaynak: BSGM, 2023. (İstavrit: Kıraca ve Karagöz)



Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nden alınan verilere göre 2021 yılı sonu itibariyle su ürünleri avcılığı yapmak üzere ruhsatlı balıkçı gemi sayısı denizlerde 15.291, içsularda 3.185 olmak üzere toplam 18.476 adettir. Denizlerimizde filomuzu oluşturan balıkçı gemi sayısının 891 adedi 10-12 m arasında, 12.779 adedi 10 metreden daha küçük boylardaki küçük ölçekli balıkçı gemilerinden oluşmaktadır. Toplam ruhsatlı balıkçı gemi sayısının içsulardaki sayısı 3.185 adettir (Tablo 97).

**Tablo 97. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2021) (Adet)**

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (M)							Toplam
	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-19,9	20-29,9	30+	
Deniz	679	8.693	3.407	891	867	466	288	15.291
İçsu	398	2.312	391	22	62	0	0	3.185
<b>Toplam</b>	<b>1.077</b>	<b>11.005</b>	<b>3.798</b>	<b>913</b>	<b>929</b>	<b>466</b>	<b>288</b>	<b>18.476</b>

Kaynak: BSGM, 2022

Avcılığı en çok yapılan demersal deniz balıklarını mezgit, bakalorya-berlam, tekir, barbun ve kalkan türleri oluşturmuştur. Demersal balıkların avcılığında ise pelajik balıklara göre yıldan yıla değişim daha azdır. 2015-2021 yılları arasında demersal türlerden av miktarları en çok değişen tür mezgit olup yıllık av miktarları 8,2-13,1 bin ton arasında değişim göstermiş, son yıllarda üretiminde diğer yıllara göre bir miktar artış eğilimi görülmüştür. Barbun avcılığı son yedi yıl içerisinde 1,2- 1,7 bin ton arasında kısmen dalgalı, tekir (2- 3,4 bin ton) ve bakalorya ortalama bin ton av miktarı ile artan bir eğim sergilemiştir. Diğer önemli demersal türlerden olan kalkan balığı av miktarları ise son yıllarda 139-487 ton arasında seyretmektedir (Tablo 98).

**Tablo 98. Avcılığı En Çok Yapılan Demersal Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton)**

Yıllar	Mezgit	Bakalorya-Berlam	Tekir	Barbun	Kalkan
2015	13.158	706	3.476	1.255	239
2016	11.541	784	3.047	1.454	221
2017	8.248	1.011	2.074	1.406	167
2018	6.814	1.019	2.915	1.399	139
2019	8.941	1.270	2.342	1.719	272
2020	9.364	1.149	2.775	1.604	412
2021	10.380	839	3.072	1.359	487

Kaynak: TÜİK, BSGM 2023

Avcılığı en çok yapılan diğer deniz ürünleri kum midyesi, deniz salyangozu, karidesler, kara midyesi ve mürekkep balığıdır. Bunların içerisinde en çok avlanan diğer deniz ürünü kum midyesidir. Ülkemizde balıklar dışındaki diğer deniz ürünleri üretiminde en çok av veren tür, tamamına yakını Batı Karadeniz'den avlanan beyaz kum midyesidir (On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023).

**Tablo 99. Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarları (Ton)**

Yıllar	Kum Midyesi*	Deniz Salyangozu	Karidesler**	Kara Midye	Mürekkep Balığı
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	44.534	9.672	4.536	604	1.042
2019	36.627	11.646	5.137	1.170	940
2020	21.881	8.461	5.204	1.035	961
2021	16.824	7.008	5.494	1.371	837

Kaynak: TÜİK

### 2.9.2.2.2. Su Ürünleri Yetiştiriciliği

Ülkemizde yapılan ve ilk kez 1986 yılında 3 bin tonla istatistiklere yansımış olan su ürünleri yetiştiricilik üretimi 1986-2016 yılları arasında, 2001-2002 yılları hariç, az veya çok sürekli artış göstermiştir. Yetiştiricilik üretimi 2003 yılından beri sürekli büyümesini sürdürmektedir (On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023).

Dünya su ürünleri üretiminde ise 2020 yılında deniz ve içsu ürünlerinde toplam avcılık 90.265.933 ton, yetiştiricilikte ise deniz ve içsularda toplam 87.502.609 ton olmuştur (TÜİK).

Yetiştiricilik üretimi ise denizlerimizde 335.644 ton ile %71,2'lik bir paya, içsularımızda 136.042 ton ile %28,8'lik bir pay ile toplamda 471.686 ton ile önceki yıla göre değişimin toplamdaki payı %11,9 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 100) (TÜİK).

**Tablo 100. Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı**

Yıllar	Yetiştiricilik Üretimi				Toplam (Ton)	Önceki Yıla Göre Değişim (%)
	Deniz (Ton)	Toplamdaki Payı (%)	İçsu (Ton)	Toplamdaki Payı (%)		
2015	138.879	57,8	101.455	42,2	240.334	2,2
2016	151.794	59,9	101.601	40,1	253.395	5,4
2017	172.492	62,4	104.010	37,6	276.502	9,1
2018	209.370	66,6	105.167	33,4	314.537	13,8
2019	256.930	68,8	116.426	31,2	373.356	18,7
2020	293.175	69,6	128.236	30,4	421.411	12,9
2021	335.644	71,2	136.042	28,8	471.686	11,9

Kaynak: TÜİK, BSGM

Son yıllarda, deniz ve içsularımızda yapılan toplam üretim, tüm gıda üretimi içerisinde en hızlı büyüyen sektör olmuştur. Geçtiğimiz balıkçılık av sezonunda TÜİK verilerine göre su ürünleri avcılık üretim miktarı 2021 yılında denizde 295.018 ton, içsularımız da 33.140 ton toplamda 328.158 ton olarak gerçekleşmiştir. Yetiştiricilik üretimi denizde 335.644 ton, içsularımızda 136.042 ton, toplamda 471.686 tondur. Türkiye su ürünleri üretimi toplamda 799.844 ton olmuştur.

Türkiye’de yetiştiriciliği en çok yapılan türler alabalık, çipura ve levrek. 2015 yılından bu yana alabalık üretimi deniz ve içsularımız da yıldan yıla artış göstermektedir. 2015 yılında 108 bin 38 ton olan toplam üretimin 101 bin tonu içsularımızdan elde edilmiştir. Alabalıktan sonra en çok yetiştiriciliği yapılan tür 155 bin 151 ton ile levrek olup, onu 2021 yılında 133 bin 476 ton ile çipura takip etmiştir. Denizlerde yapılan alabalık yetiştiriciliğinin yıllar içerisinde üretimdeki payının da giderek arttığı gözlemlenmektedir (Tablo 101).

**Tablo 101. Türkiye’de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton)**

Yıllar	Alabalık			Çipura	Levrek
	İçsu	Deniz	Toplam		
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
2019	116.053	9.692	125.745	99.730	137.419
2020	126.101	18.182	144.283	109.749	148.907
2021	135.732	31.554	167.286	133.476	155.151

Kaynak: TÜİK, BSGM

Su ürünleri yetiştiricilik üretimi için gelişmeye müsait nitelikte yetiştiricilik tesisi, teknolojisi ve insan kaynağı ülkemizde mevcuttur. Ülkemiz, bulunduğu coğrafyada, Ortadoğu, Kafkaslar ve Avrupa Birliği ülkeleri içerisinde su ürünleri yetiştiriciliğinde lider ülkelerdendir (On birinci kalkınma planı, 2019-2023).

Su ürünleri yetiştiricilik tesislerimizin, özellikle içsu tesislerimizin çok büyük bir kısmı küçük ölçekli aile işletmesi şeklindedir (On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023).

2021 yılı sonu itibariyle su ürünleri yetiştiriciliği yapılan tesis sayısı denizlerde 488, içsularda 1.735 olmak üzere toplam 2.223 adettir. 0-50 ton/yıl arasında kapasiteye sahip tesis sayısı denizde 133 adettir (Tablo 102).

**Tablo 102. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2021)**

Grup	Kapasite Grubu (Ton)	Tesis Sayısı (Adet)	Toplam Proje Kapasitesi (Ton/Yıl)
Deniz	Kuluçkahane*	27	1.028.250.000 (Yavru Adet/Yıl)
	0-50	133	3.685
	51-100	14	1.165
	101-250	19	3.104
	251-500	52	17.956
	501-1000	131	117.724
	1001>	112	245.440
	<b>Toplam</b>	<b>432</b>	<b>389.074</b>
İçsu	Kuluçkahane*	77	619.286.900 (yavru) 283.092.000 (yumurta)
	0-50	1.101	19.303
	51-100	112	9.955
	101-250	220	44.108
	251-500	126	54.399
	501-1000	97	82.357
	1001>	2	4.900
	<b>Toplam</b>	<b>1.735</b>	<b>215.022</b>

Kaynak: TÜİK, BSGM, 2023

Su ürünleri yetiştiricilik tesislerinin kapasitelerine göre dağılımları 2021 yılı TÜİK verilerine göre; Ülkemizde 27 adet deniz balıkları kuluçkahanesi bulunmakta, bunların yavru kapasitesi 1.028.250.000 adet/yıl ve yumurta kapasitesi ise 140.402.000 adet/yıldır. İç su balıkları kuluçkahaneleri 77 adet olup; 619,286,900 adet/yıl yavru ve 283.092.000 adet/yıl yumurta kapasitesi vardır. Bunun dışında mevcut yetiştiricilik tesislerinde ise 934.728.120 adet/yıl yavru ile 570.311.495 adet/yıl yumurta kapasiteleri mevcuttur (TÜİK, BSGM, 2022).

### 2.9.2.2.3. Su Kaynakları Yönetimi ve Balıklandırma

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, su ürünlerinin istihsalı, su ürünlerinin korunması ve kontrolüne dair hususları ihtiva etmektedir. Bu kanuna dayandırılarak yayımlanan yönetmelik ve tebliğlerle su ürünleri avcılığında yer, zaman, avlanma yöntemi, türlerin avlanma miktarları, bölgesel avcılığa ve av araçlarına göre verilecek izinler, amatör amaçlı avcılık faaliyetlerinde türlere, yerlere ve yöntemlere göre düzenlemeler yapılmaktadır. Bu mevzuat çerçevesinde su ürünleri avcılık ruhsatına sahip balıkçı gemileri tüm denizlerimizde ticari avcılık faaliyetinde bulunabilmektedir. Su ürünlerinin ülke çapında kontrolünün sağlanabilmesi için, deniz ve içsularda damızlık, yumurta, larva, yavru ve anaçlarla, sulardaki bitkilerin nakli, istihsal yerlerinde avlanması, toplanması, balıklandırma yapılması veya kaynaklara diğer su ürünlerinin bırakılması da Bakanlığın iznine tabi olup, izin alınmadan deniz ve içsularda balıklandırma yapılması veya bu kaynaklara diğer su ürünlerinin bırakılmasının yasak olduğu belirtilmiştir.

**Tablo 103. Balıklandırma (Sazan) Miktarları**

Yıllar	Balıklandırılan		Balık Miktarı (Adet)
	İl Sayısı	Kaynak Sayısı	
2002	28	200	5.540.000
2003	48	274	5.920.000
2004	57	338	6.000.000
2005	48	315	6.485.000
2006	49	317	6.550.000
2007	55	326	4.450.000
2008	56	330	4.730.000
2009	58	401	4.100.000
2010	58	451	5.150.000
2011	62	449	4.550.000
2012	39	498	3.500.000
2013	49	554	4.250.000
2014	32	328	4.030.000
2015	52	378	3.500.000
2016	55	541	5.000.000
2017	60	591	6.085.000
2018	60	686	6.000.000
2019	66	787	6.168.000
2020	65	833	6.691.150
2021	73	1.011	54.018.450

Kaynak: BSGM, 2023

Sazan balığı dışında deniz veya içsularımızda doğal olarak bulunan ancak stokları azalan türlere yönelik balıklandırma aktiviteleri yürütülmektedir. Ülkemiz sularında uluslararası anlaşmalara göre koruma altında ve avcılığı yasak olan mersin balığının sayılarının artırılması için çalışmalar yapılmaktadır. Nesilleri koruma altında olup avcılığı yasak olan 10 bin mersin balığı içsu kaynaklarımıza bırakılmıştır. Kültüre alınarak üretimi yapılan 100 bin kalkan balığı yavrusu Karadeniz'in çeşitli bölgelerine, 5 bin Karadeniz alabalığı da Doğu Karadeniz'deki akarsulara bırakılmıştır. 2017 yılından itibaren Ege ve Akdeniz'de çipura ve levrek yavruları ile balıklandırma yapılmaya başlandığı belirtilmektedir (On Birinci Kalkınma Planı, 2019-2023).

Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından geçen yıl 89 milyon yavru balık üretilerek kaynaklara bırakılmış olup, bunların 76 milyon 373 bin 300'ünü sazan, 71 bin 500'ünü levrek, 71 binini çipura, 20 binini alabalık, 9 binini kalkan balığı oluşturmuştur (BSGM, 2023)<sup>3</sup>.

Son 10 yılda toplam 176 milyon 185 bin sazan balığı, 9 milyon 500 bin şabut, 820 bin siraz, 170 bin 500 kalkan, 80 bin granyöz, 23 bin mersin balığı, 21 bin alabalık, 21 bin yayın, 5 bin Karadeniz alabalığı, 1033 çipura-levrek, 1000 istakoz ve 1000 lahoz balığı yavrusu su ürünleri kaynaklarına bırakılmıştır (BSGM, 2023).

### 2.9.3. Su Ürünleri Sektörünün Ekonomik Değerlendirmesi

#### 2.9.3.1. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri

2021 yılı su ürünleri üretim miktar ve değeri avcılıkta 328.158 ton, değer 3.614.772.762 TL, yetiştiricilikte 471.686 ton, değer 18.482.440.710 TL, toplamda miktar 799.844 ton, değer 22.097.213.472 TL'dir (Tablo 14) (TÜİK, BSGM).

**Tablo 104. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri**

Yıllar	Avcılık		Yetiştiricilik		Toplam	
	Miktar (Ton)	Değer (₺)	Miktar (Ton)	Değer (₺)	Miktar (Ton)	Değer (₺)
2015	431.907	1.245.020.381	240.334	2.569.208.590	672.241	3.814.228.971
2016	335.320	1.340.878.317	253.395	3.239.320.980	588.715	4.580.199.297
2017	354.318	1.535.702.592	276.502	4.049.199.270	630.820	5.584.901.862
2018	314.094	1.852.664.426	314.537	5.606.828.410	628.631	7.459.492.836
2019	463.168	2.380.414.908	373.356	7.694.124.480	836.524	10.694.124.480
2020	364.400	2.848.969.147	421.411	10.859.581.980	785.811	13.708.511.127
2021	328.158	3.614.772.762	471.686	18.482.440.710	799.844	22.097.213.472

Kaynak:TÜİK, BSGM

<sup>3</sup> <https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Haber/255/Cumhuriyetin-100-Yilinda-100-Milyon-Yavru-Balik-Kaynaklara-Birakilacak>

### 2.9.3.2. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı

Türkiye'nin su ürünleri ithalat ve ihracatı 2021 yılı TÜİK verileri geçici olmakla birlikte ihracatta miktar 238.732 ton, değer 12.405.903.730 TL, ithalatta miktar 104.708 ton, değer TL bazında 1.962.837.828 olmuştur (Tablo 105) (TÜİK, BSGM).

Tablo 105. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı

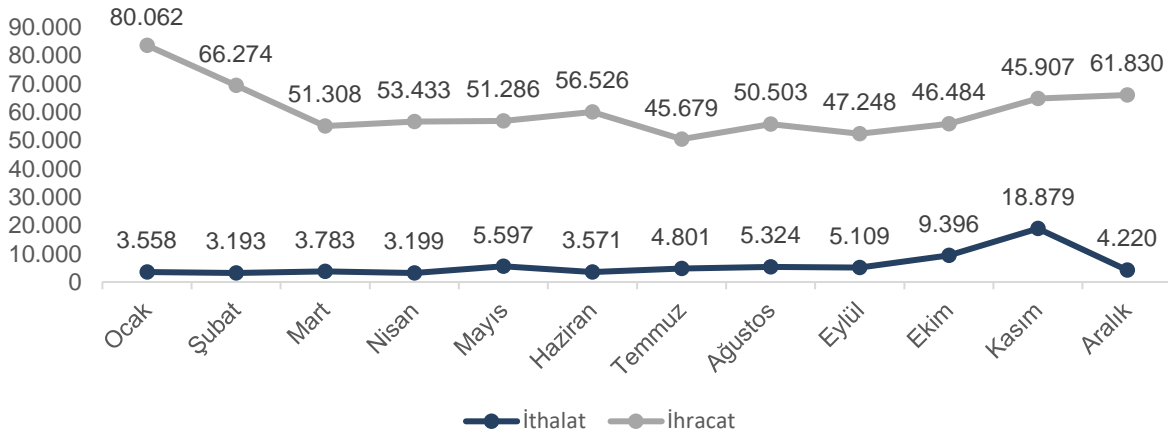
Yıllar	İhracat			İthalat		
	Miktar (Ton)	Değer (\$)	Değer (₺)	Miktar (Ton)	Değer (\$)	Değer (₺)
2015	121.053	692.220.595	1.879.701.163	110.761	250.969.660	685.467.749
2016	145.469	790.303.664	2.398.269.090	82.074	180.753.629	548.878.092
2017	156.681	854.731.829	3.128.112.446	100.444	230.111.248	841.383.610
2018*	177.500	951.793.070	4.578.607.932	98.315	188.965.220	898.860.692
2019	200.226	1.025.617.723	5.818.776.189	90.684	189.438.745	1.076.277.706
2020	201.375	1.064.877.338	7.525.105.681	85.269	156.929.169	1.101.957.132
2021**	238.732	1.376.291.922	12.405.903.730	104.708	217.179.174	1.962.837.828

Kaynak :TÜİK, BSGM

#### 2.9.3.2.1. Dış Ticaret

Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektörü 2022 yılı dış ticaret gelişmeleri Ocak- Aralık ayı değişim oranları; Ekonomik faaliyetlerine göre baktığımızda balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği ihracat miktarı Ocak-Aralık ayı toplam 656 milyon 248 bin dolar, ithalat miktarı toplamda 70 milyon 630 bin dolar olmuştur. Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektöründe 2022 yılı Aralık ayında ihracat miktarı 61 milyon 830 bin dolar, ithalat miktarı ise 4 milyon 220 bin dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Ekonomik faaliyetlere göre Aralık ayında ihracatta, tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörünün payı %3,9 olurken, Ocak-Aralık döneminde ekonomik faaliyetlere göre ihracatta, tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörünün payı %3,1 olmuştur (Grafik 73).

Grafik 73. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İhracat İthalat Değerleri (Bin ABD \$), Ocak-Aralık 2022



Kaynak: TÜİK

### 2.9.4.Su Ürünleri'nde Üretim ve Tüketimi

Balık ve diğer su ürünleri, sahip olduğu protein, enerji, vitamin ve mineraller gibi besin öğeleri ve sindirilebilirlik bakımından pek çok üstün özelliklere sahip, önemli bir hayvansal gıdadır. Her yaş grubundan insanın, üstün özelliklere sahip bu gıdayı tüketmesi gerekmektedir (On Birinci Kalkınma Planı, 2019-2023).

2021 yılında üretim 799.844 ton, ihracat 238.732 ton, ithalat 104.708 ton olmuştur. Tüketimin ton bazında değerlendirilmesi Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre iç tüketim 554.284 ton, balık unu/yağı üretimi 110.209 ton olmuştur (Tablo 106).

**Tablo 106. Su Ürünleri Üretimi, İhracatı, İthalatı ve Tüketimi**

Yıllar	Üretim (Ton)	İhracat (Ton)	İthalat (Ton)	Tüketim (Ton)		Değerlendirilemeyen (Ton)	Kişi Başına Tüketim (Kg)
				İç Tüketim	Balık Unu/Yağı*		
2015	672.241	121.053	110.761	479.741	176.138	6.070	6,1
2016	588.715	145.469	82.074	426.085	93.096	3.992	5,5
2017	630.820	156.681	100.444	441.573	130.917	2.080	5,5
2018**	628.631	177.500	98.315	498.959	47.276	3.115	6,1
2019	836.524	200.226	90.684	514.640	209.109	2.850	6,3
2020	785.811	201.157	85.269	559.932	107.223	2.768	6,8
2021	799.844	238.732	104.708	554.284	110.209	1.277	6,6

Kaynak :TÜİK, BSGM

Not: \*Balık unu ve yağı fabrikalarında işlenen miktar

\*\* 2018 yılından itibaren ithalat ihracat rakamlarına 010690009011 ve 020890700000 GTİP kodları dahil edilmiştir.

Su ürünlerinin taze, soğutulmuş, dondurulmuş veya işlenmiş olarak insan tüketiminde kullanılan kısmı avcılık miktarlarındaki dalgalanma ve balık unu-yağı sanayiinde işlenen miktara göre değişmektedir. Üretilen ve ithal edilerek ülkeye giren miktarın toplamından ihraç edilen ürünler düşüldüğünde iç tüketim miktarı elde edilmektedir. Bu rakamdan balık unu-yağı üretimine giden veya değerlendirilmeyen miktar düşüldüğünde insan tüketimine giden su ürünleri bulunmakta ve nüfusa bölündüğünde kişi başına tüketim değeri belirlenmektedir (On Birinci Kalkınma Planı, 2019-2023).

Dünyada balık tüketimi, 1961 yılında kişi başına 9 kg iken, 2019 yılında 20,5 kg'a ulaşmıştır. 2019 yılında kişi başı su ürünleri tüketiminin %75'i balıklardan %12'si yumuşakçalardan, %13'ü kabuklu deniz ürünlerinden karşılanmıştır. Bölgeler ve ülkeler arasında balık tüketim miktarı farklılık göstermekle beraber başta tüketici davranışları, beslenme kültürü gibi belirli eğilimler tespit edilmiştir. Düşük gelirli, gıda açığı bulunan ülkelerde 2019'da kişi başına balık tüketimi 5,4 kg olarak tespit edilirken, orta gelirli ülkelerde 15,2 kg, yüksek gelirli ülkelerde ise 26,5 kg olarak belirlenmiştir (FAO, 2022; TEPGE, 2022).

Kişi başına düşen balık miktarı 2019 yılında 6,3 kg, 2020 yılında 6,8 kg, 2021 yılına ise 6,6 kg olmuştur. Ülkemizde kişi başına düşen tüketim miktarının azlığı; tüketim alışkanlıkları, tüketim kültürü, su ürünlerini sezonunda ve taze tüketme isteği, işlenmiş su ürünlerinde olan talebin düşük olması gibi çeşitli faktörlere bağlıdır. Türkiye’de su ürünleri tüketimi bölgelere göre farklılık göstermekle birlikte, 7’den 70’e herkes için ulaşılabilir olması sağlanmalıdır (Tablo 106).

2019 yılında tüketime konu olan 157 milyon ton su ürününün %72’si Asya Kıtasında tüketilmiştir. Su ürünleri tüketiminde ilk sırada Çin, Endonezya, Hindistan, ABD ve Japonya gelmektedir. Dünya geneline bakıldığında 2019 yılında hayvansal protein ihtiyacının %17’sinin balıktan karşılandığı ve bu rakamın tüketilen tüm proteinlerin %7’sine denk geldiği belirtilmektedir (FAO, 2022; TEPGE, 2022).

### 2.9.5.Su Ürünleri Tescil Edilen Türler

Tarım ve Orman Bakanlığınca son 10 yılda ticari değeri yüksek ve endemik su ürünlerini kapsayan 32 adet türün tescil edildiği belirtilmektedir. Bir kısmı ülkemizde ticari avcılığı ve yetiştiriciliği yapılan türler olmakla birlikte, doğal ortamda sadece ülkemize ait endemik özellikteki yerel türlerdir. Aynı zamanda önemli ticari türlerin de tescil çalışmalarının yürütüldüğü belirtilmektedir. Bu amaçla başta **hamsi**, olmak üzere denizlerde ticari avcılığı yürütülen türlerden **çaça, palamut, lüfer, sarıkuyruk istavrit, sardalya, barbunya, pisi, sarikulak kefal** Tarım ve Orman Bakanlığı adına tescili yapılan türler olmuştur.

Bu şekilde ticari düzeyde hem avcılığı hem de yetiştiriciliği yapılan ticari türlerden **çipura, levrek, Karadeniz kalkan balığı** yine Bakanlık enstitülerince tescil edilmiştir.

İçsu balıklarından ise en çok avcılığı yapılan **inci** başta olmak üzere **sudak, turna, sarı balık, kerevit** tescil edilmiştir. Bu kapsamda bütün ticari türlerin tescilinin amaçlandığı bildirilmektedir. Enstitülerce ticari türlerin tescili konusunda 2022 yılında mezigit ve mercan balıkları yine Bakanlık adına tescil edilmiş olup, diğer türlerin tescili konusunda bilimsel hazırlık çalışmalarının sürdürüldüğü belirtilmektedir.

Son 5 yılda ülkemizdeki nesli tehlike altında olan endemik türlerden Tarım ve Orman Bakanlığı (TOB) adına koruma amacıyla tescili sağlanan türler ise **tıbbi sülük, doktor balık, beni balığı, yağ balığı, Antalya siraz balığı** türleridir. Son olarak sadece ülkemizde Göller Bölgesinde bulunan **Dişlisazancık ve Kırgöz Dişli sazancı** yine Bakanlık adına tescil edilerek koruma altına alınması sağlanmıştır. Bunların dışında balıkçılık açısından önem taşıyan **Akdeniz midyesi, kırlangıç balığı, Karabiga karidesi** gibi farklı özellikteki türlerin tescili sağlanmıştır.

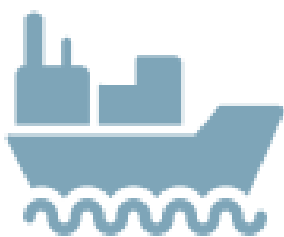
Su Ürünleri Tescil Komitesi, gıda ve rekreasyon amaçlı kullanım kapsamında tanımları, morfolojik, biyolojik, genetik ve diğer özellikleri belirlenen **mezigit, mercan, dişlisazancık ve kırgöz dişlisazancı** balık türlerinin de tesciline karar vermiştir.

2022 yılında tescil yönetmeliğinde yer alan formlarda değişiklik yapılarak, daha önce genetik tanımlama amaçlı kullanılan bazı verilerde düzenleme yapılmış, su ürünleri türlerinin tanımlanmasında kullanılan moleküler genetik çalışmalarının sonuçlarının yer alması sağlanmıştır (TOB, BSGM websitesi, 2023)





# GEMİ ACENTEİĞİ





## 2.10. GEMİ ACENTELİĞİ

### 2.10.1. 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 yükü 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 güvenilirlik 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 güvenilirlik esasına dayanan bir meslek olup, tamamiyle bir temsilcilik işidir.

Ülkemizde gemi acentelik hizmetleri Türk Ticaret Kanunu'na göre kurulmuş, Deniz Ticaret Odalarına üye olan ve gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan aldıkları 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 işlemlerle ilgili her türlü bilginin zamanında ve noksansız olarak gemi sahibi, kiracısı, işleticisi ve gemi kaptanına bildirilmesi işlemlerinden oluşmaktadır. Gemi acentelik hizmetleri;

- Gemi limana gelmeden önce verilen hizmetler
- Gemi limana geldiğinde verilen hizmetler

- Geminin limanda bulunduğu süre içinde verilen hizmetler
- Geminin limandan kalkışı sırasında verilen hizmetler
- Gemi limandan kalktıktan sonra (gemi bitiminde) verilen hizmetler

olarak beşe ayrılmaktadır.

### 2.10.2. 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.

2022 yılı itibari ile;

- 1902 tarihinde kurulan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 110 üye,
- 1913 tarihli İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği tamamı konteyner gemi acente firmasından oluşan 27 üye,
- 1967 tarihli İskenderun Deniz Nakliyeciler Derneği 70 üye,
- 1972 tarihli Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 74 üye,
- 2001 tarihli Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği 42 üye ile faaliyet göstermektedir.

Uluslararası düzeyde ise gemi acentelerini temsil eden uluslararası örgütler ise;

- 1969 yılında kurulan FONASBA (Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu),
- 1990 yılında FONASBA'nın alt komitesi olarak kurulan ECASBA (Avrupa Topluluğu Brokerlar ve Acenteler Birliği) ile
- 1934 yılında Amerika ve Kanada'daki gemi brokerleri ve gemi acentelerinin bir araya gelmesi ile kurulan ASBA (Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği)'dir.

Ülkemizde; İMEAK Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve Gemi Brokerleri Derneği FONASBA üyesidir.

### 2.10.3. 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.

### 2.10.3.1. Türk Ticaret Kanunu

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 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.

### 2.10.3.2. 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.

Zaman içinde sektörden gelen talepler doğrultusunda bahse konu Yönetmelikte 02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Resmî Gazete ile değişiklik yapılmış, ardından halen yürürlükte olan Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

Gemi Acenteliği Yönetmeliği Türk Ticaret Kanunu'na göre kurulmuş, Deniz Ticaret Odalarına üye olan gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler ile personelini kapsamaktadır.

Gemi Acenteliği Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca gerçek ve tüzel kişiliği haiz firmalar adına “*Gemi Acenteliği Yetki Belgesi*” düzenlenmektedir. Keza, Deniz Ticaret Odaları tarafından düzenlenen gemi acenteliği eğitimi ve gemi acenteliği yenileme seminerleri ile yeterliliği tespit edilen acente personeli adına Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca “*Gemi Acentesi Personel Tanıtım Kartı*” düzenlenmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre hali hazırda 3.975 kişi gemi acentesi personel tanıtım kartı ile ülkemiz kıyılarında gemi acenteliği faaliyetinde bulunmaktadır.

### 2.10.3.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

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.

#### 2.10.3.4. Gemi Acenteliği Faaliyetine İlişkin Mevzuatsal Süreç

Yukarıda açıklanan mevzuat hükümleri gereği, gemi acenteliği faaliyetinde bulunmak isteyen bir firmanın Türk Ticaret Kanunu'nun şirket kuruluşuna ilişkin yükümlülüklerini yerine getirmesi, şirket kuruluş işlemlerini tamamladıktan sonra Deniz Ticaret Odalarından birine (İMEAK Deniz Ticaret Odası veya Mersin Deniz Ticaret Odası) üye olması, ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün "Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi" (GABS) üzerinden elektronik ortamda başvuruda bulunması ve "gemi acenteliği yetki belgesi" ve "gemi acentesi personel tanıtım kartı" alarak gemi acenteliği faaliyetine başlaması gerekmektedir. Sisteme giriş E-Devlet üzerinden firmanın MERSİS numarası ile yapılmakta olup, Bakanlık başvurularına ilişkin yazışmaları şirketin KEP adresi üzerinden yapılmaktadır.

#### 2.10.4. Gemi Acente Firmalarına İlişkin Veriler

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre, **31.12.2022 tarihi itibari ile** ülkemizde gemi acenteliği yetki belgesi alarak faaliyet gösteren **toplam 1.186 gemi acente firması mevcuttur. Şube yetki belgesine sahip gemi acente firmaları ile beraber bu sayı 1.434'ü ulaşmaktadır.**

Gemi acente firmaları toplam 26 ilde faaliyet göstermekte olup, **firmaların %82'sinin** gemi acentelik hizmetlerinin yoğun olarak gerçekleştirildiği **İstanbul, Muğla, İzmir, Mersin, Kocaeli ve Hatay illerinde (toplam 6 il)** faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Gemi Acenteliği Yönetmeliği gereğince; gemi acenteliği yetki belgesi, belirlenen bölge sınırları içinde geçerli olup, yetki belgesini aldığı (şirket merkezinin bulunduğu) bölge sınırı dışında faaliyet göstermek isteyen bir firma ya faaliyette bulunacağı bölge için gemi acenteliği şube yetki belgesi alması ya da o bölgede yetki belgesine sahip bir tali acente ataması gerekmektedir.

Gemi Acenteliği Yönetmeliğinde yetki belgeleri dört bölgeye ayrılmıştır.

a) Birinci Bölge: Hopa Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Bartın Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki limanları kapsar.

b) İkinci 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.

c) Üçüncü Bölge: Dikili Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki diğer tüm limanları kapsar.

ç) Dördüncü 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.

**Tablo 107. Gemi Acente İstatistikleri**

Aktif Acente Personeli Sayısı	3.975
Lise Mezunu Personel Sayısı	1.402
Üniversite Mezunu Personel Sayısı	877
Diğer	1.696

Kaynak: Ulaşan Erişen Türkiye 2021

**Tablo 108. Yıllar İtibariyle Yetkilendirilmiş Gemi Acente Firmaları Verileri**

Yıllar	Merkez	Şube	Toplam	Değişim (%)
2013	792	200	992	---
2014	800	194	994	0,2
2015	872	201	1.073	7,9
2016	937	196	1.113	5,6
2017	985	212	1.197	5,6
2018	1.008	221	1.229	2,6
2019	1.082	213	1.295	5,1
2020	1.074	222	1.296	---
2021	1.117	229	1.346	3,7
2022	1.207	247	1.454	8
2023	1.186	248	1.434	<b>-1.5</b>

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2022)



**Tablo 109. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı**

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	507	28	535	37%
2	İzmir	115	63	178	13%
3	Muğla	136	14	150	11%
4	Mersin	100	45	145	10%
5	Hatay	76	26	102	7%
6	Kocaeli	61	28	89	6%
7	Samsun	29	9	38	3%
8	Antalya	23	6	29	2%
9	Aydın	20	4	24	2%
10	Balıkesir	20	4	24	2%
11	Bursa	14	8	22	2%
12	Zonguldak	22	3	25	1%
13	Trabzon	9	4	13	1%
14	Çanakkale	13	2	15	1%
15	Tekirdağ	11	0	11	1%
16	Bartın	3	2	5	
17	Ordu	5	1	6	
18	Yalova	4	0	4	
19	Rize	2	0	2	
20	Sinop	2	0	3	
21	Sakarya	3	0	3	
22	Giresun	3	1	4	
23	Kastamonu	2	0	2	
24	Artvin	1	0	1	
25	Ankara	2	0	2	
26	Adana	3	0	3	
<b>Toplam</b>		<b>1.186</b>	<b>248</b>	<b>1.434</b>	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2022)

**Tablo 110. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı - I.BÖLGE-Karadeniz Bölgesi (Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)**

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Samsun	29	9	38	44%
2	Trabzon	9	4	13	23%
3	Bartın	3	2	5	9%
4	Ordu	5	1	6	7%
5	Giresun	3	1	4	5%
6	Sinop	2	0	2	5%
7	Rize	2	0	2	2%
8	Kastamonu	2	0	2	2%
9	Ankara	2	0	3	2%
10	Artvin	1	0	1	1%
<b>Toplam</b>		<b>58</b>	<b>17</b>	<b>75</b>	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2022)

**Tablo 111. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı - II.BÖLGE-Marmara Bölgesi (Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)**

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	507	28	535	74%
2	Kocaeli	61	28	89	12%
3	Balıkesir	20	4	24	3%
4	Bursa	14	8	24	3%
5	Zonguldak	22	3	21	3%
6	Çanakkale	13	2	14	2%
7	Tekirdağ	11	0	13	2%
8	Yalova	4	0	4	1%
9	Sakarya	3	0	3	
<b>Toplam</b>		<b>655</b>	<b>73</b>	<b>730</b>	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2022)

**Tablo 112. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- III.BÖLGE- Ege Bölgesi (Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)**

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İzmir	115	63	178	49%
2	Muğla	136	14	150	43%
3	Aydın	20	4	24	8%
<b>Toplam</b>		<b>271</b>	<b>81</b>	<b>352</b>	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2022)

**Tablo 113. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- IV. BÖLGE-Akdeniz Bölgesi (Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)**

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Mersin	100	45	145	54%
2	Hatay	76	26	102	34%
3	Antalya	23	6	29	11%
4	Adana	3	0	1	1%
<b>Toplam</b>		<b>202</b>	<b>77</b>	<b>273</b>	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2022)

**Tablo 114. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı**

Bölgeler	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.BÖLGE	58	17	75	5%
II.BÖLGE	655	73	728	55%
III.BÖLGE	271	81	352	23%
IV.BÖLGE	202	77	279	17%
<b>Toplam</b>	<b>1.186</b>	<b>248</b>	<b>1.434</b>	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2022)

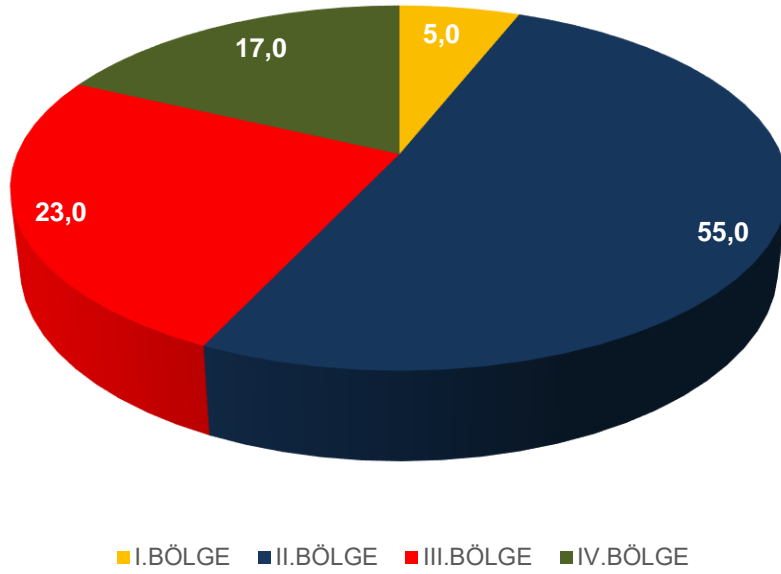
Bölgelere göre gemi acentelerinin dağılıma bakıldığında;

- Toplam 1.186 gemi acente firmasının **yarısından fazlasının (655) sanayi şehirleri olan İstanbul, Kocaeli ve Bursa'nın yer aldığı II.Bölge'de** (Marmara Bölgesinde) faaliyet gösterdiği,

- **Gemi acente firmalarının %23'ünün (yaklaşık dörtte birinin)** yoğun olarak yatlarla gemi acentelik hizmeti verilen **Muğla İli ile** yoğun olarak kruvaziyer gemilere acentelik hizmeti verilen **İzmir ve Aydın İlleri'nin yer aldığı III.Bölge'de** (Ege) faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nde yer alan bölgelere göre (Dört Bölge) gemi acente firmalarının dağılımı grafik olarak aşağıda yer almaktadır.

Grafik 74. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%)



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

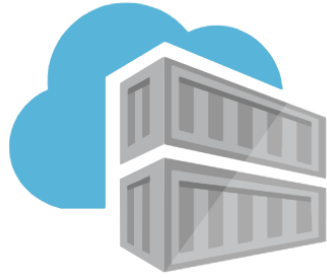
Son beş yıllık verilere bakıldığında; yetkilendirilen gemi acente firma sayısında ilk defa 2022 yılında az da olsa bir azalış yaşandığı görülmektedir.

**Tablo 115. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı**

	Bölgeler	I.BÖLGE	II.BÖLGE	III.BÖLGE	IV.BÖLGE	TOPLAM
2018	Merkez	62	592	264	164	1.082
	Şube	15	67	63	68	213
	Toplam Firma Sayısı	77	659	327	232	1.295
	%	6%	51%	25%	18%	
2019	Merkez	60	580	265	169	1.074
	Şube	14	70	68	70	222
	Toplam Firma Sayısı	74	650	333	239	1.296
	%	6%	50%	26%	18%	
2020	Merkez	64	606	266	181	1.117
	Şube	16	74	67	72	229
	Toplam Firma Sayısı	80	680	333	253	1.346
	%	6%	51%	25%	18%	
2021	Merkez	68	655	289	195	1.207
	Şube	17	77	78	75	247
	Toplam Firma Sayısı	85	732	367	270	1.454
	%	6%	51%	25%	18%	
2022	Merkez	68	655	289	195	1.207
	Şube	17	77	78	75	247
	Toplam Firma Sayısı	85	732	367	270	1.454
	%	6%	51%	25%	18%	
2023	Merkez	58	655	271	202	1.186
	Şube	17	73	81	77	248
	Toplam Firma Sayısı	85	732	367	270	1.434
	%	6%	51%	25%	18%	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

# LOJİSTİK SEKTÖRÜ





## 2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ

### 2.11.1. Taşıma İşleri Organizatörleri

#### 2.11.1.1. Taşıma İşleri Organizatörünün Tanımı ve Kapsamı

Taşıma işleri organizatörü (freightforwarder) ; yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren bir veya birden fazla taşıma türü kullanarak taşımacılık ve lojistik hizmetlerini sunmayı meslek edinen ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca yetki belgesi düzenlenen gerçek ve tüzel kişiler olarak tanımlanmaktadır.

Taşıma işleri organizatörleri aynı zamanda müşterilerinin talimatları, beyanları ve bildirilen teslim şekilleri doğrultusunda yükün taşınmasını organize etmek, gümrük ve transit işlemleriyle ilgili gerekli beyanları almak ve vermek ile sorumludurlar.

#### 2.11.4.2. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Örgütlenmesi

Taşıma işleri organizatörleri firmaları Odamız bünyesinde;

- 32 No'lu Deniz Taşımacılığı Lojistik Faaliyetleri,
- 36 No'lu Forvarder (Aracılık) Hizmetleri olmak üzere

iki ayrı meslek komitesi ile temsil edilmektedirler.

Ülkemizde taşıma işleri organizatörü firmalarını temsil eden sivil toplum kuruluşu 1986 yılında kurulan UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) olup, UTİKAD'ın hali hazırda hava, deniz, kara, demiryolu ve hızlı kargo taşımacılığı olmak üzere toplam 668 üyesi bulunmaktadır.

Taşıma işleri organizatörlerini uluslararası düzeyde temsil eden uluslararası örgütler ise;

- 1926 yılında kurulan Taşıma İşleri *Organizatörleri Dernekleri Federasyonu* (FIATA),
- 1958 yılında kurulan Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrükleme Hizmetleri Derneği (CLECAT)
- Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu (ECOLPAF) karşımıza çıkmaktadır. UTİKAD; FIATA Türkiye temsilciliği, CLECAT gözlemci üyesi ve ECOLPAF kurucu üyesi konumundadır.

Diğer taraftan, 2001 tarihinde kurulan ve bireysel üyeliğin söz konusu olduğu Lojistik Derneği (LODER) lojistik sektörüne hizmet veren mesleki ve sektörel gelişimi hedefleyen diğer bir dernektir. 879 bireysel üye arasında; lojistik hizmet alan ve veren şirket profesyonelleri, akademisyenler, bilişimciler, sektörel ekipman satış şirketi profesyonelleri ve silahlı kuvvetler mensupları bulunmaktadır.



#### 2.11.4.3. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Mevzuatı

Türkiye’de taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetleri; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 917- 930.maddeleri ile 27.08.2022 tarihli Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde yürütülmektedir.

#### 2.11.4.4. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği

Taşıma işleri organizatörlerine yönelik ilk düzenleme, 6 Temmuz 2018 tarih ve 30470 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan ve 01.07.2019 tarihi itibari ile yürürlüğe giren Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği olup, sektör ihtiyaçları ve firmaların talepleri doğrultusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği (TİO) güncellenmiş ve 27.08.2022 tarih ve 31936 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği ile 06.07.2018 tarih ve 30470 sayılı Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

Karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu taşımacılığında ve/veya kombine taşımacılık alanında faaliyet gösterecek taşıma işleri organizatörlerinin hizmet esasları ve koşullarının belirlenmesi ile bu firmaların, alıcıların, gönderenlerin hak, sorumluluk ve yükümlülüklerini belirlemek; tüm taşıma türlerinin etkin kullanımı, denetimi ile profesyonel eğitim ve denetim sistemi geliştirmek amacıyla taşıma işleri organizatörlerinin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun faaliyet göstermelerini hedefleyen TİO Yönetmeliği’ne göre ; ulusal ve uluslararası taşımacılık alanında taşıma işleri organizatörü olarak faaliyet gösteren firmalar TİO yetki belgesi almak durumundadırlar.

TİO yetki belgesi almak için firmaların en az 150 bin TL sermayeye sahip olmak ve 2022 yılı için 273.244 TL (27.08.2022 tarihli Yönetmeliğe göre 14 Temmuz 2023 tarihine kadar indirimli olarak düzenlenecektir.) taşıma işleri organizatörü yetki belgesi ücretini ödemesi gerekmektedir.

TİO yetki belgesi başvuruları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın Bölge Müdürlüklerine yapılmakta olup, TİO yetki belgesi T.C.Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Genel Müdürlüğü’nce düzenlenmektedir. 5 yıllık düzenlenen yetki belgesinin yenileme ücreti, o yıla ait yetki belgesi ücretinin %5’i kadardır. Bakanlık verilerine göre halihazırda 5.413 firma taşıma işleri organizatörlüğü yetki belgesi almıştır.

27.08.2022 tarihli TİO Yönetmelik ile ilk kez TİO yetki belgesi alacaklar ile yetkilendirilmiş taşımacılara indirim sağlanmıştır. Halihazırda TİO yetki belgesi sahiplerinin belge geçerlilik süreleri 10 yıl uzatılarak 5 yılda bir alınan belge yenileme ücretinden muaf olmaları sağlanmıştır.

Halihazırda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetkilendirilen 7.596 adet taşıma işleri organizatörü firma bulunmaktadır.

#### 2.11.5. Gözetim Hizmeti ve Deniz Ticareti Gözetim Hizmeti Faaliyetleri

Gözetim hizmeti; ithalat ve ihracata konu olan her türlü malın anlaşma şartlarına uygunluğunun tespiti amacıyla malın kalite, miktar, hasar ve durum tespitinin yerinde (gemi,

depo vb.) muayene ve ölçüm metodu ile saptanması ve bu nihai tespitin raporlanması işi olarak tanımlanmaktadır.

Dünyada gözetim faaliyeti, 200- 300 yıllık köklü bir geçmişi olan uzmanlık gerektiren bir iş koludur. Türkiye’de ise eski yıllarda 10-15 gözetim firması ile gerçekleştirilen gözetim faaliyetleri, 1980’li yıllarda ülkemizin serbest piyasa ekonomisine geçmesi ile birlikte dış ticaret hacminde yaşanan artışla doğru orantılı olarak ivme kazanmış, 2010’lu yıllarda gözetim alanında faaliyet gösteren firma sayısı 130’u geçmiştir.

Gözetim faaliyetleri uzun yıllar Ekonomi Bakanlığının yetkisi altında yürütülürken günümüzde bu yetki 2018 yılında Ekonomi Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığının birleşmesi sonucunda Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülmektedir. Ticaret Bakanlığı tarafından dış ticaret konu malların kalite ve miktar kontrolü; depolama, yükleme, boşaltma ve nakil sırasındaki durumunun tespiti vb. uluslararası gözetim faaliyetlerini yürütmek isteyen kuruluşlara uluslararası gözetim şirketi statüsü verilmektedir.

İthalatçı ve/veya ihracatçı, dış ticarete konu ürün ile ilgili olarak üzerinde anlaştıkları hususların yerine getirildiğinden emin olmak için uluslararası gözetim şirketlerine başvurmakta; uluslararası gözetim şirketleri ürünün özellikleri, kalitesi, miktarı, fiyatı vb. hususlarda ölçüm ve analizler yaparak bir rapor düzenlemekte; dış ticaret faaliyeti bu gözetim raporundaki verilere güvenilerek gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda, Ticaret Bakanlığı tarafından uluslararası gözetim şirketi statüsü verilmesiyle, gözetim şirketinin uzman personel ve altyapı gibi asgari koşullara sahip olduğu onaylanmış olmaktadır.

Diğer taraftan, gözetim firmalarının en büyük faaliyet alanının denizcilik sektörü olması, deniz ticaretinin gerektirdiği her türlü gözetim hizmetlerinin yürütülmesi ve gözetim hizmeti sunacak tüzel kişilerin yetkilendirilmesi ve denetlenmesi amacıyla deniz ticareti gözetim faaliyetleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Deniz Ticareti Gözetim Hizmetleri Yönetmeliği hazırlanarak bu alanda düzenlemeye gidilmiştir.

Bu çerçevede, Ülkemizde deniz ticareti gözetim hizmetleri 19.11.2019 tarih ve 30953 sayılı Deniz Ticareti Gözetim Hizmetleri Yönetmeliği çerçevesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğünden alınan deniz gözetim yetki belgesi ile verilmekte olup, halihazırda Deniz Gözetim İşletme Yetki Belgesi Almış 146 deniz gözetim firması bulunmaktadır.

Deniz Ticareti Gözetim Hizmetleri Yönetmeliğine dayanılarak hazırlanan Deniz Ticareti Gözetim Hizmetleri Uygulama Yönergesi 10.08.2020 tarihli ve 830 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile kabul edilmiştir. Yönerge gereğince gerekli eğitimleri alan 2021 yılında 2038 deniz gözetim yetkilisi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetkilendirilmiştir.

Deniz Ticareti Gözetim Hizmetleri Yönetmeliği kapsamında hazırlanan ve tehlikeli yükler ve yükleme emniyeti bakımından tehlike arz eden yüklerle ilgili gözetim faaliyetinde bulunacak deniz ticareti gözetim şirketlerinin ise Tehlikeli Yük Deniz Gözetim Yetki Belgesi düzenlenerek yetkilendirilmesi gerekmekte olup, 26.12.2019 tarih ve 97317 sayılı Bakan Oluru ile yayımlanan Tehlikeli Yüklere İlişkin Deniz Ticareti Gözetim Hizmeti Yönergesi ile bu alandaki usul ve esaslar düzenlenmiştir.

Denizcilik sektöründe gözetim faaliyetinin geniş bir yelpazede bir dizi alt başlık altında sıralanması mümkündür. Bu çerçevede gözetim hizmetlerinin sınıflandırılması;

1. Mala ilişkin gözetim hizmetleri
2. Deniz ve taşımacılık konusundaki gözetim hizmetler

şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

### 1. Mala İlişkin Gözetim Hizmetleri

#### a) Sevk Öncesi Gözetim

b) Ticari Alış-Veriş Sırasında Verilen Gözetim Hizmetleri başlığı altında; Miktar Denetimi, Kalite Denetimi, Temizlik/Uygunluk Denetimi olarak sıralanabilir.

### 2. Deniz ve taşımacılık konusundaki gözetim hizmetler;

#### a) Değerleme

#### b) Gemide Hasar Tespitleri;

#### c) . Gemiye Yüklenen / gemiden tahliye edilen emtianın durum tespiti,

#### d) Emtia Kondüsyon ve Miktar Tespiti, Durum Gözetimleri (Condition Survey)

#### e) Klas, Sigorta ve P&I Gözetimleri

#### f) İstif ve Yitik Hacim Hesaplamaları

#### g) Yakıt Surveyi

#### h) Gemi Kira Giriş-Çıkış Kondüsyon Surveyleri

### 2.11.6. Türkiye’de Lojistik Merkezler

Lojistik merkezler; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmî 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 ve Altyapı Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'nce (TCDD) yürütülmektedir.

Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için lojistik merkezler kurulmaktadır. Ülkemizin rekabet gücünün artırmak ve bölgenin lojistik üssü yapmak üzere 25 ayrı yerde lojistik merkez yapımı planlanmıştır.

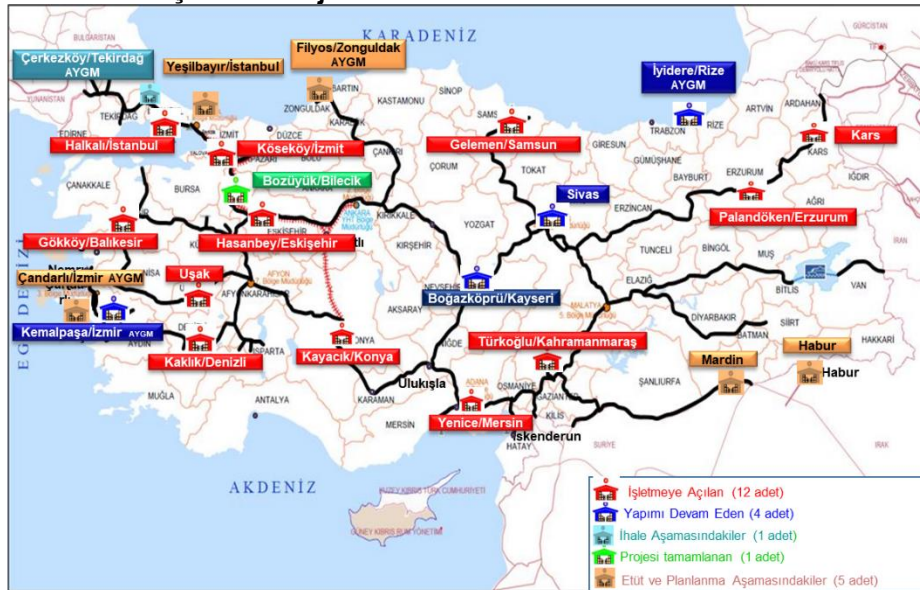
Türkiye'yi bölgenin lojistik üssüne dönüştürecek lojistik merkezlerin tamamı hizmete girdiğinde, Türk lojistik sektörüne 73,2 milyon ton ilave taşıma imkanı ile yaklaşık olarak 19,0 milyon m<sup>2</sup>'lik açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılması hedeflenmektedir.

Özel sektör tarafından işletilen Ankara Lojistik Üssü, Samsun Lojistik Merkezi, Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi lojistik merkezleri haricinde TCDD tarafından **12 lojistik merkez**; Samsun (Gelemen), İzmit (Köseköy), Uşak, İstanbul (Halkalı), Mersin (Yenice), Kars, Eskişehir (Hasanbey), Konya (Kayacık), Balıkesir (Gökköy), Denizli (Kaklık), Kahramanmaraş (Türkoğlu) ve Erzurum (Palandöken) Lojistik Merkezleri **işletmeye açılmıştır**.

Rize (İyidere), Sivas, Kayseri (Boğazköprü), İzmir (Kemalpaşa) olmak üzere 4 **lojistik merkezinin yapımı devam etmektedir**. Bilecik (Bozüyük) lojistik merkezinin projesi tamamlanmıştır. Tekirdağ (Çerkezköy) lojistik merkezi ihale aşamasındadır.

Mardin, Şırnak (Habur), İzmir (Çandarlı), Zonguldak (Filyos) ve Yeşilbayır/İstanbul (Avrupa Yakası) olmak üzere toplam 5 lojistik merkezi ise etüd, proje ve planlama aşamasındadır.

Şekil 18. Lojistik Merkezlerinin Mevcut Durumu



Kaynak: TCDD

Ülke sınırları içerisinde mevcut ve yeni kurulacak lojistik köy merkez ve üslerin yer seçimi, projelendirilmesi, yapımı, yetkilendirilmesi ve işletilmesinde uygulanacak usul ve esasları düzenlemek amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından **Lojistik Merkezler Hakkında Yönetmelik Taslağı çalışmaları devam etmektedir.**

# DENİZ SİGORTALARI





## 2.12. DENİZ SİGORTALARI

### 2.12.1. Deniz Sigortalarına Genel Bir Bakış

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 Sigortası; 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.

### **SU ARAÇLARI, SORUMLULUK, KORUMA VE TAZMİN SİGORTASI (PROTECT AND 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 " olmaktadır.

Koruma ve tazmin sigortası kapsamında Kulüplerin sağladığı teminatlar aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Gemi adamlarının yaralanması, hastalanması veya ölümü nedeniyle ortaya çıkan zarar ve masraflar,
- Gemi adamı dışındaki, yolcu, liman işçisi gibi şahısların ölümü, yaralanması veya hastalanması durumundaki zarar ve masraflar,
- Zorunlu durumlarda gemi adamlarının ülkelerine iade masrafları,
- Gemi adamlarının veya diğerlerinin kişisel eşyalarına gelen zarar ve hasarlar,
- Gemide mülteci, hasta ve kaçakların limana bırakılması ile ilgili liman ve rotadan sapma masrafları,
- Çatma sorumluluğunun 1/4'ü, örneğin dökme yük gemisi ile konteyner gemisi çatıştığında, kusurlu olan sadece dökme yük gemisi ise bu geminin tekne sigortacısı, konteyner gemisinin zararının bir kısmını, P&I sigortacısı zararın diğer kısmını karşılar, her iki gemide belli oranlarda kusurlu ise, kusur oranları nispetinde birbirlerine ödeme yaparlar, eğer gemilerde kusur yok ise her iki gemi de kendi zararını karşılar.
- P&I sigortacıları pratikte çoğu zaman kendi kurallarında çatışma sorumluluğunun 1/4'ünü teminat altına aldıklarını kurallarında belirtse bile, 4/4'ünün P&I sigortası



kapsamında temin edilmesi sigortalılar tarafından talep edilmekte ve sigortacılar tarafından o şekilde temin edilmektedir.

- Denizde can kurtarma ile ilgili yapılan masraflar,
- Gemi enkazının kaldırılması ile ilgili masraflar,
- Limanlara, iskelelere, rıhtımlara, doklara veya benzeri her türlü sabit veya yüzer herhangi bir şeye verilen zararlar,
- Deniz ve çevre kirliliği, bunları önlemek için yapılan masraflar,
- Geminin P&I rizikoları ile ilintili sözleşmesel sorumluluklar ve tazminatlar (Sigortacının sözleşmeyi önceden görmesi ve onaylaması şartı ile)
- Tekne sigortasınca temin edilemeyen armatöre ait müşterek avaryaya masrafları
- Yükün taşınması sırasında, bozulması, kaybı gibi zararlar,
- Çatışma durumunda yükte meydana gelen zarar ve ziya,
- Gemideki yükün yük sigortacısından tahsil edilemeyen müşterek avaryaya katılım payı,
- Mahkeme veya kamu otoritesi tarafından verilen cezalar,
- P&I sigortacısının ön onayı alınmış dava ve say masrafları.

Profesyonel gemi kurtarma, kıyısız inşaa mühendislik hizmeti gibi işlerde kullanılan özel amaçları hizmet gemilerinin bu hizmetlerin ifasında ortaya çıkabilecek sorumlulukları da ilave prim ve ilave şartlar ile teminat altına alınabilmektedir.

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.

### **NAVLUN, SÜRASTARYA VE SAVUNMA SİGORTASI (FREIGHT, DEMURRAGE & DEFENCE INSURANCE)**

FD&D Sigortası, P&I Sigortasının tamamlayıcı sigortası olarak düşünülebilir. Özetle, gemi sahiplerinin ya da işletmecilerinin hakem, mahkeme, avukatlık, bilirkişi ve sözvey ücretlerini karşılar. Bu sigorta ürününde teminat altına alınan konular genel olarak aşağıdaki gibidir.

- Kiracı ile yaşanan anlaşmazlıklar; navlun, ölü navlun, demuraj, vb.
- Müşterek avaryaya, kurtarma, gemi tutuklama, müşterek avaryaya katılımları,
- Eksik, hatalı yakıt, ekipman vb. alımı,
- Yükleme, tahliye ve istiften doğan uyuşmazlıklar ve açılan davaların savunulmasından doğan masraflar,
- Yeni inşaa ile ilgili sorunlar.

### **SU ARAÇLARI, TEKNE VE MAKİNE SİGORTASI (HULL & MACHINERY INSURANCE)**

Teknenin gövde, makine ve ekipmanlarını sefer esnasında, limanda, demirde iken veya tamir ve bakım esnasında çeşitli risklere karşı güvence altına alan sigorta türüdür. Enstitü Müddet Klozları, Norveç Klozları veya benzeri klozlar ile teminat sağlanabilmektedir. Gemi yaşı, klası ve kondisyonu gibi çeşitli risk faktörleri dikkate alınarak sağlanacak şartlar ve muafiyet belirlenmektedir. Düzenlenen poliçeler sefer veya müddet esaslı olup, müddet esaslı olanlar genellikle bir yıl sürelidir. Bu sigorta ile ticari amaçla yük taşımacılığında kullanılan teknelere, aşağıda belirtilen risklere karşı teminat sağlanmaktadır.

- Deniz nehir ve göl gibi seyredilebilir sulardaki tehlikeler; ağır hava şartları, geminin oturması, çarpışması vb.,

- Denizde ve karada yangın, hırsızlık, korsanlık, deprem,
- Makine arızaları,
- Personel ihmalleri,
- Çatışma Sorumluluğu,
- Gemiye gelen fiziksel hasarlar,
- Müşterek Avarya, kurtarma, dava ve say masrafları.

### **HARP VE GREV SİGORTASI (WAR & STRIKE INSURANCE)**

Harp ve Grev Sigortası savaş fiilleri, terörizm, korsanlık, isyan, sivil hareketler, mayına çarpma gibi riskler sonucunda gemiye gelen zararları teminat altına alır. Bu teminatın limiti sigortalanan geminin mutabakatlı bedeli ile sınırlıdır.

### **YÜK SİGORTASI (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 Ticarete 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 (deprem, sel, fırtına vb.)
- Sosyal risk kaynakları (hırsızlık, kundaklama vb.)'dir.

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.

### **2.12.2. Türkiye'de Deniz Sigortaları**

1870'lerden itibaren ve daha çok yabancı sigorta şirketleri tarafından başlatılan deniz sigortacılığı faaliyetleri, ilerleyen zamanlarda aralarında "meslek kuruluşu" şeklinde

örgütlenme ihtiyacını duymuşlardır. 1900 yılında "İstanbul'da Faaliyette Bulunan Yangın Sigorta Şirketlerinin Sendikası" adıyla ilk kez meslek örgütü halini almıştır. Bu sendika daha sonra 1916 yılında "Türkiye'de Çalışan Sigorta Şirketleri Cemiyeti"ne dönüştürülmüş olup cemiyetin o tarihlerde tamamı yabancı olan 81 üyesi bulunmakta idi.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından hemen sonra, bu cemiyet kaldırılarak, yerini "Sigortacılar Kulübü" almıştır. Daha sonra bu Kulüp yerini 1927 yılında kurulan "Sigortacılar Cemiyeti Daire-i Merkeziyesi"ne bırakmıştır. Türkiye'de çalışmakta olan yerli ve yabancı tüm sigorta şirketlerinin zorunlu olarak üye oldukları bu kuruluş, daha sonra 1959 yılında Sigorta Şirketlerinin Murakabesi Hakkında 7397 Sayılı Kanun'la "Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği" ve takiben, 1975 yılında da Ana Tüzüğü ile "Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği" adını almıştır.

1987 yılında yayınlanan ve 7397 sayılı Kanunun bazı maddelerini değiştiren ve kanuna bazı maddeler ekleyen 3379 sayılı kanunla, Birliğe "Kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu" hüviyeti verilmiştir. Yapılan bir başka değişiklikle de Birliğin organ seçimlerinin yargı gözetimi altında, yani hakim nezaretinde yapılması esası getirilmiştir.

14 Haziran 2007 tarihinde yürürlüğe giren 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesinde de Birliğin sigortacılık mesleğinin geliştirilmesi, şirketler arasında dayanışma sağlanması ve haksız rekabetin önlenmesi amacıyla kurulan, tüzel kişiliği haiz kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu olduğu hükmü yer almıştır.

5684 sayılı Sigortacılık Kanununda 29 Haziran 2012 tarihinde yapılan değişiklikle Birlik çatısı altına emeklilik şirketleri de dahil edilmiş ve Birliğin unvanı "Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği" olarak değiştirilmiştir. Bu değişimden sonra Birliğin logosu değiştirilmiş ve logo ile "Türkiye Sigorta Birliği" ibaresinin kullanılması kararlaştırılmıştır.

Bugün itibariyle Birlik'in toplam 67 aktif faaliyette bulunan üye şirketi mevcut olup, bu şirketlerin 42'si hayat dışı, 20'si hayat ve emeklilik ve 5'i reasürans şirketi olarak faaliyet göstermektedir.

2022 senesi Türkiye Sigorta Birliği (TSB) Deniz sigortaları ile ilgili verilerini incelediğimizde;

**Tablo 116. Deniz Sigortaları Verileri**

Deniz Sigortaları	Sigorta Şirketi Adedi		Toplam Prim Üretimi TL		Toplam Sigorta Üretimindeki Payı	Değişim
	2021	2022	2021	2022	2022	2021-2022
Su Araçları Tekne ve Makine Sigortası	31	33	1.058.942.244	2.188.365.682	0,93%	106,65%
Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası	4	3	88.526.945	237.847.913	0,10%	168,67%
Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk	40	36	1.844.134.839	3.825.153.009	1,63%	107,42%

Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği

Türkiye Sigorta Birliğinin 2021- 2022 yılları arasındaki prim üretim değerleri dikkate alındığında;

- Su Araçları Tekne ve Makine Sigortasının %106,65

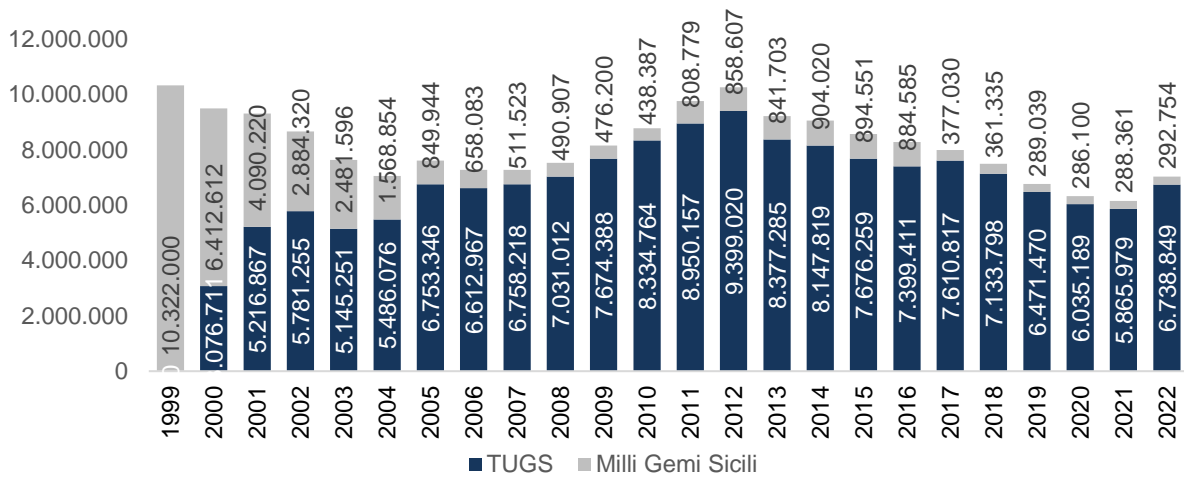
- Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortasının **%168,67**
- Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk de aynı şekilde **%107,42** oranında artış gerçekleştiği görülmektedir.

TSB verilerine göre 2022 yılı içerisindeki toplam prim tutarı 204.137.834.289 TL'si Hayat dışı, 30.858.298.437 TL'si Hayat olmak üzere 234.996.132.726 TL'dir ve önceki seneye göre %123,15 oranında artmıştır.

## TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN YILLARA GÖRE GELİŞİMİ

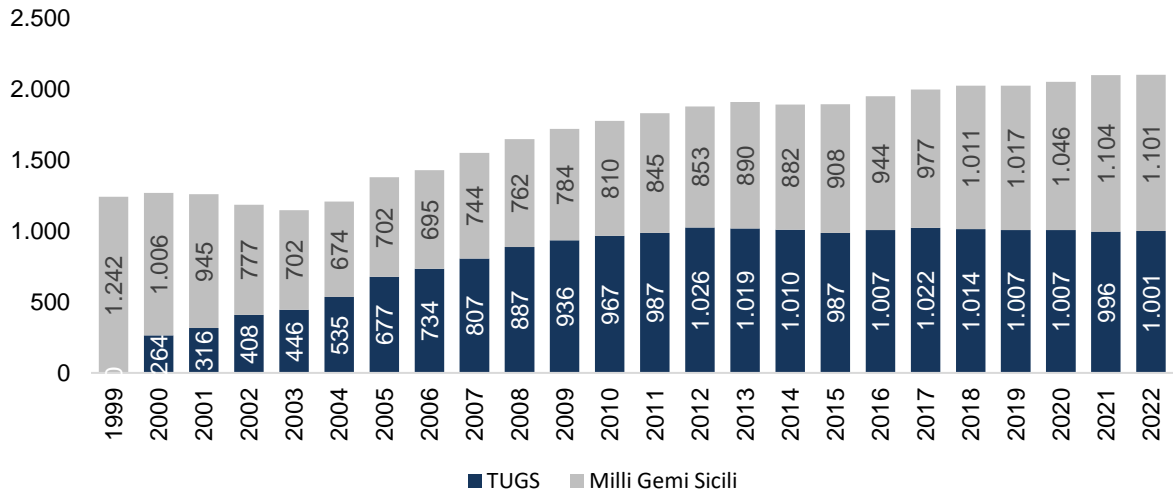
Türk Deniz Ticaret Filosunun 150 GRT ve üzeri gemileri için DWT ve adet bazında hazırlanmış özet tablolar aşağıdaki gibidir.

**Grafik 75. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri ), 1999-2022**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Grafik 76. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2022**



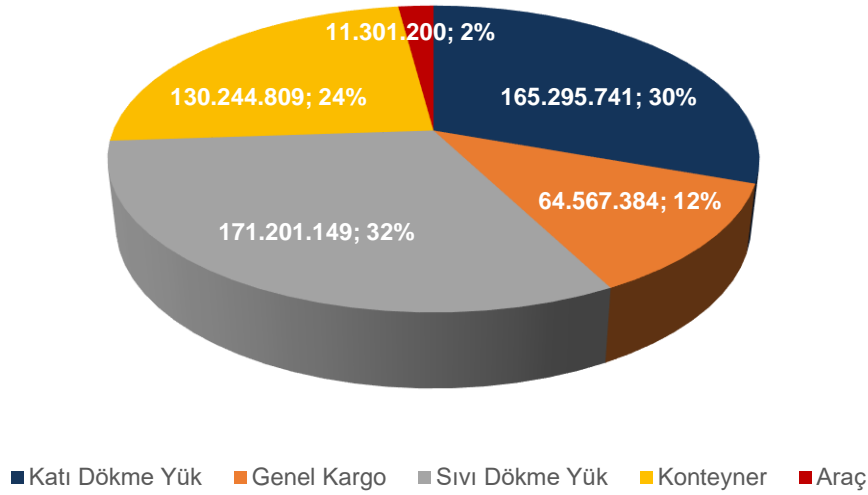
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Türk Deniz Ticaret Filosu 2022 senesinde toplam 7.031.603 DWT ile geçen seneye kıyasla tonaj bazında %14,25 oranında bir artış yaşanmasına rağmen adet bazında sadece %0,09 oranında bir artış meydana gelmiştir. Milli Gemi Siciline kayıtlı olan gemi sayısında azalma yaşanırken, TUGS sicilinde artış olmuştur.

2022 senesi içerisinde Türk limanlarında toplam 542.610.283 ton yük elleçlenmiş olup, geçen seneye oranla %3,1'lik bir artış gerçekleşmiştir.

Yük tipleri bazında incelendiğinde, en fazla elleçlenen yükün 171.201.149 tonla sıvı dökme yükler olduğu, ardından sırasıyla katı dökme yükler, konteyner yükleri, genel kargo yükleri ve gemide taşınan araçların geldiği görülmektedir.

**Grafik 77. Kargo Tipleri Bazında Yük Elleçlemeleri, 2022**



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2022 senesi içerisinde Türkiye'de yaşanan deniz kazaları ve olaylarına bakacak olursak Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistiklerine göre; olay sayısı 404, kurtarılan insan sayısı 1.521 kişi ve 59 ölü ve 39 kayıp olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 117. Türkiye'de Yaşanan Deniz Kazaları, 2022**

Kaza / Olay Türü /	Kaza / Olay Sayısı	Sağ Kurtarılan Kişi Sayısı	Ölü Olarak Bulunan Kişi Sayısı	Kayıp Olan Kişi Sayısı
Deniz Aracı Kazaları	291	1.404	53	39
Hava Aracı Kazaları	16	20	6	0
Tıbbi Tahliye Olayları	97	97	0	0
Deniz Haydutluğu	0	0	0	0
<b>Toplam</b>	<b>404</b>	<b>1.521</b>	<b>59</b>	<b>39</b>

Kaynak: Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi

### 2.12.3. Dünya’da Deniz Sigortaları

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verilerine göre dünya ticareti 2022 yılında 32 trilyon dolara ulaşarak rekor kırmış, ancak ticarete büyüme yılın ikinci yarısında negatife dönmüştür.

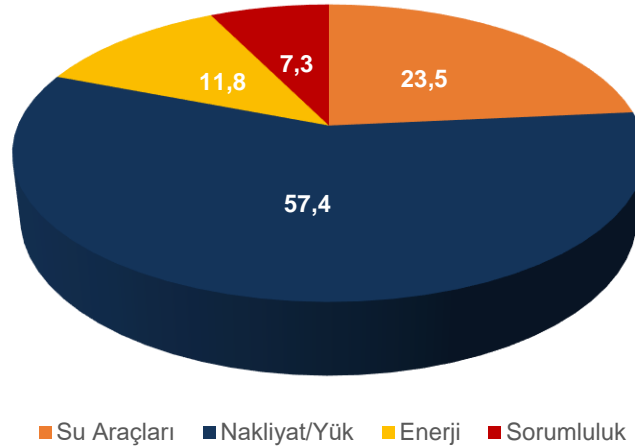
2022 yılında küresel mal ticareti 2022’e göre %10 civarında artarak yaklaşık 25 trilyon ABD dolarına ve hizmet ticareti %15 büyüyerek 7 trilyon dolara ulaşmıştır.

International Union of Marine Insurance (IUMI)’nin açıkladığı son istatistiklere göre ise 2021 yılında toplam Deniz Sigorta primleri de 33 milyar ABD dolarına erişmiştir. 2020 yılı ile kıyaslandığında yaklaşık %10’luk bir artış olduğu görülmektedir.

33 milyar ABD doları toplam priminin bileşenleri bazında incelendiğinde;

- %23,5 Su Araçları Sigortaları 7,76 milyar ABD doları,
- %57,4 Nakliyat/yük sigortaları 18,94 milyar ABD doları,
- %11,8 Enerji sigortaları 3,89 milyar ABD doları,
- %7,3 Su araçları sorumluluk sigortaları 2,41 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir.

**Grafik 78. Teminat Tiplerine Göre Dağılım (%)**

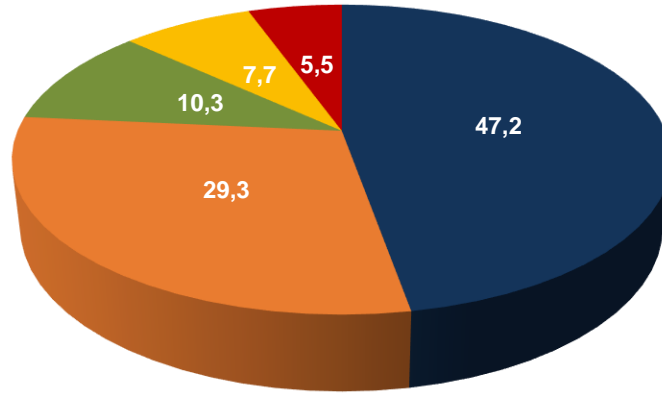


Kaynak: International Union of Marine Insurance (IUMI)

Bölge/kıta bazındaki dağılım ise aşağıdaki şekildedir;

- Avrupa: %47,2
- Asya/pasifik: %29,3
- Güney Amerika: %10,3
- Kuzey Amerika: %7,7
- Diğer: %5,5

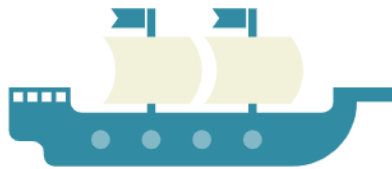
Grafik 79. Bölgelere Göre Dağılım (%)



■ Avrupa ■ Asya/Pasifik ■ Latin Amerika ■ Kuzey Amerika ■ Diğer

Kaynak: International Union of Marine Insurance (UIMI)

# TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI







## 2.13. TÜRKİYE’NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI

### 2.13.1. 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 vergilendirilmesini kapsamaktadır. Ülkeler bu durumu ortadan kaldırmak amacıyla aralarında vergi anlaşmaları yapmaktadırlar.

#### 2.13.1.1. Anlaşmalarda Düzenlenen Gelir Unsurları

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.

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.

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.

**Tablo 118. Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları  
(04.01.2022 Tarihi İtibarıyla)**

	Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
1	Avusturya	3.11.1970	01.08.1973- 14612	24.09.1973	1.01.1974
	Avusturya (Revize)	28.03.2008	26.06.2009- 27270	1.10.2009	1.01.2010
2	Norveç	16.12.1971	21.12.1975- 15445	30.01.1976	1.01.1977
	Norveç (Revize)	15.01.2010	28.05.2011- 27947 (m.)	15.06.2011	1.01.2012
3	Güney Kore	24.12.1983	02.10.1985- 18886	25.03.1986	1.01.1987
4	Ürdün	6.06.1985	15.07.1986- 19165	3.12.1986	1.01.1987
5	Tunus	2.10.1986	30.09.1987- 19590	28.12.1987	1.01.1988
6	Romanya	1.07.1986	21.08.1988- 19906	15.09.1988	1.01.1989
7	Hollanda	27.03.1986	22.08.1988- 19907	30.09.1988	1.01.1989
8	Pakistan	14.11.1985	26.08.1988- 19911	8.08.1988	1.01.1989
9	İngiltere	19.02.1986	19.10.1988- 19964	26.10.1988	1.01.1989
10	Finlandiya	9.05.1986	30.11.1988- 20005	30.12.1988	1.01.1989
	Finlandiya (Revize)	6.10.2009	24.03.2012 – 28243	4.05.2012	1.01.2013
11	K.K.T.C. (1)	22.12.1987	26.12.1988- 20031	30.12.1988	1.01.1989
12	Fransa	18.02.1987	10.04.1989- 20135	1.07.1989	1.01.1990
13	Almanya (Feshedilen) (2)	16.04.1985	09.07.1986- 19159	30.12.1989	1.01.1990
	Almanya (Yeni)	19.09.2011	24.01.2012- 28183	1.08.2012	1.01.2011
14	İsveç	21.01.1988	30.09.1990- 20651	18.11.1990	1.01.1991
15	Belçika (3)	2.06.1987	15.09.1991- 20992	8.10.1991	1.01.1992
16	Danimarka	30.05.1991	23.05.1993- 21589	20.06.1993	1.01.1991
17	İtalya	27.07.1990	09.09.1993- 21693	1.12.1993	1.01.1994
18	Japonya	8.03.1993	13.11.1994- 22110	28.12.1994	1.01.1995
19	B.A.E. (4)	29.01.1993	27.12.1994- 22154	26.12.1994	1.01.1995
20	Macaristan	10.03.1993	25.12.1994- 22152	9.11.1995	1.01.1993
21	Kazakistan	15.08.1995	08.11.1996- 22811	18.11.1996	1.01.1997
22	Makedonya	16.06.1995	07.10.1996- 22780	28.11.1996	1.01.1997
23	Arnavutluk	4.04.1994	05.10.1996- 22778	26.12.1996	1.01.1997
24	Cezayir	2.08.1994	30.12.1996- 22863	30.12.1996	1.01.1997
25	Moğolistan	12.09.1995	30.12.1996- 22863	30.12.1996	1.01.1997
26	Hindistan	31.01.1995	30.12.1996- 22863	30.12.1996	1.01.1994
27	Malezya (5)	27.09.1994	30.12.1996- 22863	31.12.1996	1.01.1997
28	Mısır	25.12.1993	30.12.1996- 22863	31.12.1996	1.01.1997
29	Çin Halk Cum.	23.05.1995	30.12.1996- 22863	20.01.1997	1.01.1998
30	Polonya	3.11.1993	30.12.1996- 22863	1.04.1997	1.01.1998
31	Türkmenistan (6)	17.08.1995	13.06.1997- 23018	24.06.1997	1.01.1998
32	Azerbaycan	9.02.1994	27.06.1997- 23032	1.09.1997	1.01.1998
33	Bulgaristan	7.07.1994	15.09.1997- 23111	17.09.1997	1.01.1998
34	Özbekistan	8.05.1996	07.09.1997- 23103	30.09.1997	1.01.1997
35	A.B.D.	28.03.1996	31.12.1997- 23217	19.12.1997	1.01.1998

	Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
36	Beyaz Rusya	24.07.1996	22.04.1998- 23321	29.04.1998	1.01.1999
37	Ukrayna	27.11.1996	22.04.1998- 23321	29.04.1998	1.01.1999
38	İsrail	14.03.1996	24.05.1998- 23351	27.05.1998	1.01.1999
39	Slovakya	2.04.1997	03.10.1999- 23835	2.12.1999	1.01.2000
40	Kuveyt	6.10.1997	28.11.1999- 23890	13.12.1999	1.01.1997
41	Rusya	15.12.1997	17.12.1999- 23909	31.12.1999	1.01.2000
42	Endonezya	25.02.1997	15.02.2000- 23965	6.03.2000	1.01.2001
43	Litvanya	24.11.1998	10.05.2000- 24045	17.05.2000	1.01.2001
44	Hırvatistan	22.09.1997	10.05.2000- 24045	18.05.2000	1.01.2001
45	Moldova	25.06.1998	25.07.2000- 24120	28.07.2000	1.01.2001
46	Singapur (7)	9.07.1999	18.07.2001- 24466	27.08.2001	1.01.2002
47	Kırgızistan	1.07.1999	12.12.2001- 24611	20.12.2001	1.01.2002
48	Tacikistan	6.05.1996	24.12.2001- 24620	26.12.2001	1.01.2002
49	Çek Cumhuriyeti	12.11.1999	15.12.2003- 25317	16.12.2003	1.01.2004
50	İspanya	5.07.2002	18.12.2003- 25320	18.12.2003	1.01.2004
51	Bangladeş	31.10.1999	15.12.2003- 25317	23.12.2003	1.01.2004
52	Letonya	3.06.1999	22.12.2003- 25324	23.12.2003	1.01.2004
53	Slovenya	19.04.2001	23.12.2003- 25325	23.12.2003	1.01.2004
54	Yunanistan	2.12.2003	02.03.2004- 25390	5.03.2004	1.01.2005
55	Suriye	6.01.2004	28.06.2004- 25506	21.08.2004	1.01.2005
56	Tayland	11.04.2002	08.01.2005- 25694	13.01.2005	1.01.2006
57	Sudan	26.08.2001	17.09.2003- 25232	31.01.2005	1.01.2006
58	Lüksemburg (8)	9.06.2003	08.01.2005- 25694	18.01.2005	1.01.2006
59	Estonya	25.08.2003	04.07.2004- 25512	21.02.2005	1.01.2006
60	İran	17.06.2002	09.10.2003- 25254	27.02.2005	1.01.2006
61	Fas	7.04.2004	22.06.2005- 25853	18.07.2006	1.01.2007
62	Lübnan	12.05.2004	17.08.2006- 26262	21.08.2006	1.01.2007
63	Güney Afrika Cum.	3.03.2005	20.11.2006- 26352	6.12.2006	1.01.2007
64	Portekiz	11.05.2005	15.12.2006- 26377	18.12.2006	1.01.2007
65	Sırbistan (9)	12.10.2005	08.08.2007- 26607	10.08.2007	1.01.2008
66	Karadağ (9)	12.10.2005	08.08.2007- 26607	10.08.2007	1.01.2008
67	Etiyopya	2.03.2005	09.08.2007- 26608	14.08.2007	1.01.2008
68	Bahreyn	14.11.2005	21.08.2007- 26620	2.09.2007	1.01.2008
69	Katar	25.12.2001	05.02.2008- 26778	11.02.2008	1.01.2009
	Katar (revize)	18.12.2016	30.12.2018- 30641	31.12.2018	1.01.2019
70	Bosna-Hersek	16.02.2005	08.04.2007- 26487	18.09.2008	1.01.2009
71	Suudi Arabistan *	9.11.2007	03.02.2009- 27130 (m.)	1.04.2009	1.01.2010
72	Gürcistan	21.11.2007	10.02.2010- 27489	15.02.2010	1.01.2011
73	Umman (10)	31.05.2006	13.03.2010- 27520	15.03.2010	1.01.2011
74	Yemen	26.10.2005	13.03.2010- 27520	16.03.2010	1.01.2011
75	İrlanda	24.10.2008	10.08.2010- 27668	18.08.2010	1.01.2011

Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih	
76	Yeni Zelanda	22.04.2010	04.07.2011- 27984 (m.)	28.07.2011	1.01.2012
77	Kanada	14.07.2009	29.04.2011- 27919 (m.)	4.05.2011	1.01.2012
78	İsviçre	18.06.2010	12.01.2012- 28171	8.02.2012	1.01.2013
79	Brezilya	14.03.2005	12.01.2012 -28171	9.10.2012	1.01.2013
80	Avustralya	28.04.2010	21.05.2013- 28653 (m.)	5.06.2013	1.01.2014
81	Malta	14.07.2011	27.04.2013- 28630	13.06.2013	1.01.2014
82	Meksika	17.12.2013	06.06.2015- 29378	23.07.2015	1.01.2016
83	Kosova	10.09.2012	28.08.2015- 29459 (2.m.)	15.10.2015	1.01.2016
84	Filipinler	18.03.2009	10.04.2011 – 27901	11.01.2016	1.01.2017
85	Vietnam	8.07.2014	05.06.2017 – 30087 (m.)	9.06.2017	1.01.2018
86	Gambiya	11.02.2014	07.06.2017 – 30089 (m.)	26.01.2018	1.01.2019
87	Ruanda	1.12.2018	25.09.2020 – 31255	21.10.2020	1.01.2021
88	Venezuela	3.12.2018	4.10.2021 – 31618 (m.)	14.10.2020	1.01.2021
89	Çad	26.12.2017	4.04.2020 – 31089	20.10.2021	1.01.2022

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı<sup>4</sup>

- (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 müteahhlik 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

<sup>4</sup>[https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasımevzuat/Turkiyenin\\_Sonuclandirdigi\\_Vergi\\_Anlasmaları\\_Listesi.pdf](https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasımevzuat/Turkiyenin_Sonuclandirdigi_Vergi_Anlasmaları_Listesi.pdf) (Erişim Tarihi 20.03.2023)

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.

**Tablo 119. Mevcut Anlaşmaları Tadil Eden Ek Protokoller  
(25.04.2022 tarihi itibarıyla)**

Taraf Devlet	Protokolün İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmî Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Uygulanmaya Başlandı Tarih
1 Lüksemburg	30.09.2009	04.07.2011-27984 (2. m.)	14.07.2011	1.01.2012
2 Singapur	5.03.2012	05.06.2013-28668 (m.)	07.08.2013	07.08.2013
3 Malezya	17.02.2010	25.07.2013-28718 (m.)	25.12.2013	25.12.2013
4 Güney Afrika Cumhuriyeti	25.12.2013	05.06.2017-30087(m.)	15.07.2017	15.07.2017
5 Belçika	09.07.2013	05.10.2016-29848	3.08.2018	1.01.2019
6 Özbekistan	25.10.2017	28.03.2020-31082	9.07.2020	1.01.2021
7 Ukrayna	9.10.2017	25.09.2020-31255	30.11.2020	1.01.2021
8 Kuveyt	14.09.2017	07.10.2021-31621	10.11.2021	10.11.2021

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı<sup>5</sup>

### 2.13.2. Denizcilik Anlaşmaları

Denizcilik anlaşmaları; deniz taşımacılığı, filo yönetimi, liman inşası ve bakımı, gemi adamı eğitimi, düzenli hat kurulması, klas kuruluşları arasında işbirliği, deniz ve kıyı çevre koruması gibi alanlarda işbirliği, deniz ticareti arasındaki engellerin kaldırılması, denizcilik konularında görüşmelerde bulunarak sorunların çözülmesi için bir platformun oluşturulması, ülkelerin denizcilik alanında kendi uzmanlıklarını diğer tarafa aktarmasına imkan sağlaması konularında işbirliği mekanizmaları oluşturmaktadır.

Denizcilik anlaşmaları ile iki ülkenin limanlarında bürokrasinin azaltılmasını sağlamanın yanı sıra Tarafların deniz kazalarında, kendi gemilerine uyguladıkları muamelenin aynısını diğer ülke gemilerine de uygulanması, gemi adamı belgelerinin karşılıklı tanınması ve gemi adamlarına diğer ülke limanlarında vizesiz karaya çıkma hakkı tanınmaktadır. Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin diğer ülkeler ile yaptığı ikili denizcilik anlaşmaları yer almaktadır.

<sup>5</sup>[https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasımevzuat/Ek\\_Protokollere\\_Iliskin\\_Tablo.pdf](https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasımevzuat/Ek_Protokollere_Iliskin_Tablo.pdf) (Erişim Tarihi 20.03.2023)

**Tablo 120. İkili Denizcilik Anlaşmaları**

Sıra NO	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı
1	Deniz Taşımacılığına İlişkin Türkiye Tunus Anlaşması	12.11.1989	20340
2	İtalya ile Derince Trieste Limanları Arasında RoRo gemilerinde 12'den fazla yolcu taşınmasına imkân veren Anlaşma	24.05.1987	19469
3	İtalya (Nota Teatisi) yoluyla Geçici Denizcilik Anlaşması	26.06.1996	22678
4	Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	10.06.1989	20191
5	Samsun ve Köstence Arasında Direk Feribot Hattının Oluşturulması İle İlgili Mutabakat Zaptı	25.06.1998	23383
6	Türkiye Cumhuriyeti Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanlığı İle Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bayındırlık Ve Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İşbirliği Protokolü	8.09.2000	24164
7	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.02.2005	27756
8	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Sosyalist Halk Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine Dair Anlaşma	8.09.1987	19568
9	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.12.2000	24262
10	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	4.07.2011	27984
11	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	1.03.1987	19387
12	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	3.07.2004	25511
13	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticareti Anlaşması	7.10.2006	26312
14	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cezayir Demokratik ve Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma	28.10.1998	23507
15	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	3.01.1993	21454
16	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	6.11.1996	22809
17	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	30.05.1995	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	18.03.1989	20122
20	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması	15.06.1997	23020
21	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	3.04.2003	25068

Sıra NO	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı
22	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Letonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	21.04.2004	25440
23	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Cumhuriyeti Arasında Denizcilik ve Deniz Nakliyatı Alanlarında İşbirliğine Dair Anlaşma	16.11.1975	15414
24	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Deniz Nakliyatı Ortak Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707
25	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Türkiye-Libya Ortak Gemi İnşa ve Onarım Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707
26	Litvanya Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İmzalanan Denizcilik Anlaşması'nın Onaylanması Hakkında Karar	21.03.2004	25409
27	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	25.04.2004	25443
28	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mısır Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	27.12.1988	20032
29	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.12.2011	28142
30	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karadenizde Türk ve Romen Limanları Arasında Doğrudan Bağlantıların Kurulmasına İlişkin Anlaşma	18.10.1982	17842
31	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Köstence İstanbul ve Trabzon Arasında RoRo gemilerinde Yolcu ve Motorlu Araçların Taşınmasına Dair Anlaşma	1.05.1986	19094
32	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Açık Denizlere Giden Gemilerin Mürettebat Üyelerinin Sertifikalarının Karşılıklı Tanınması	13.05.2004	25461
33	Türkiye Cumhuriyeti - Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	11.05.2004	25459
34	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.04.2009	27200
35	Türkiye Cumhuriyeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Arasında Arama ve Kurtarma Hizmetlerinin Koordinasyonuna Dair Anlaşma	16.02.2011	27848
36	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	5.07.2011	27985
37	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	10.10.1969	13323
38	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkmenistan Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	23.12.1997	23209
39	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Türkiye Cumhuriyeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşmasına Değişiklik Getiren Protokol	11.04.2004	25430
40	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşması	29.04.1997	22974
41	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Hindistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	26.03.1989	20120



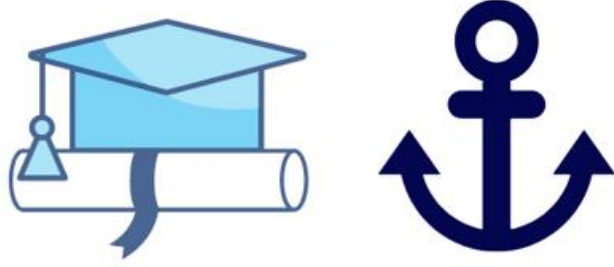
Sıra NO	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı
42	Türkiye Cumhuriyeti ile Ürdün Haşimi Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	3.09.2013	28754
43	Türkiye Cumhuriyeti ile Endonezya Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	-
44	Türkiye Cumhuriyeti ile Fas Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasına Dair Anlaşma	22.06.1987	19495
45	Türkiye Cumhuriyeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında Denizde Arama ve Kurtarma Konusunda Anlaşma	2.08.1997	23068
46	Türkiye Cumhuriyeti ile Malezya Hükümeti Arasındaki Deniz Ulaşımına İlişkin Anlaşma	5.06.1984	18422
47	Türkiye Cumhuriyeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Arasında Ticari Gemicilik Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	-
48	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Koordine Edilmesi ve Düzenlenmesi için Anlaşma	30.05.1986	19122
49	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasında İşbirliği Anlaşması	25.02.2011	27857
50	Türkiye Cumhuriyeti ile Yemen Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	29.04.2011	27919
51	Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	18.07.2001	24466
52	Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Gemiadamları Sağlık Raporlarının Düzenlenmesine İlişkin Protokol	15.08.2007	26614
53	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fas Krallığı Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının	27.06.2019	30814
54	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşmasının	26.10.2018	30577
55	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşmasının	22.05.2014	29007
56	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Polonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	16.03.2017	30009
57	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	9.12.2021	31684
58	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (Karar Sayısı: 765)	15.02.2019	30687
59	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar	5.06.2017	30087
60	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Bakanlar Kurulu Arasında Denizcilik Anlaşması'nın Onaylanması Hakkında Karar	25.10.2011	28095
61	Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ve Suriye Arap Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizcilik İşbirliği Alanında Mutabakat Zaptı'nın Onaylanması Hakkında Karar	28.05.2011	27947
62	T. C. ile İtalya arasında Deniz ve Hava Taşımacılığında sağlanan gelirlerin çifte vergilendirilmesini önleme anlaşması onay kararı	17.05.1982	17697

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Resmi Gazete<sup>6</sup>

<sup>6</sup> <https://www.resmigazete.gov.tr>

<https://denizcilik.uab.gov.tr/ikili-denizcilik-anlasmalari?PageSpeed=noscript> (Erişim tarihi 20.03.2023)

# DENİZCİLİK EĞİTİMİ





## 2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

İdaremiz, denizcilik eğitimi veren kurum/kuruluşları, 2 yıllık aralıklarla, Gemiadamları için Eğitim, Belgelendirme, Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW) ve Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi esaslarına göre periyodik denetime tabi tutmakta, denetim sonucuna göre eğitim izinlerinin devamı veya sonlandırılmasına karar vermektedir.

Türkiye’de denizcilik eğitimi Yükseköğretim Kurulu’na bağlı lisans ve ön lisans düzeyinde eğitim veren üniversiteler ile Millî Eğitim Bakanlığı’na bağlı ortaöğretim kurumları ve özel öğretim kurumları tarafından verilmektedir.

Millî Eğitim Bakanlığımız ile Odamız arasında 06.08.2020 tarihinde sektörün ihtiyaç duyduğu nitelikli insan gücünü yetiştirmek ve teknik eğitime yönelik yapılacak olan mesleki faaliyetlere ilişkin usul ve esasları düzenlemek amacıyla “Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü” imzalanmıştır.

Bahse konu Protokol kapsamındaki okullar aşağıda yer almaktadır.

1. Rize Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
2. Çayeli Ahmet Hamdi İsaçoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
3. İzmir Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
4. İstanbul Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
5. İstanbul Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
6. Antalya Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
7. Van Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
8. Fatsa Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
9. İnebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,

### 2.14.1. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi

#### 2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

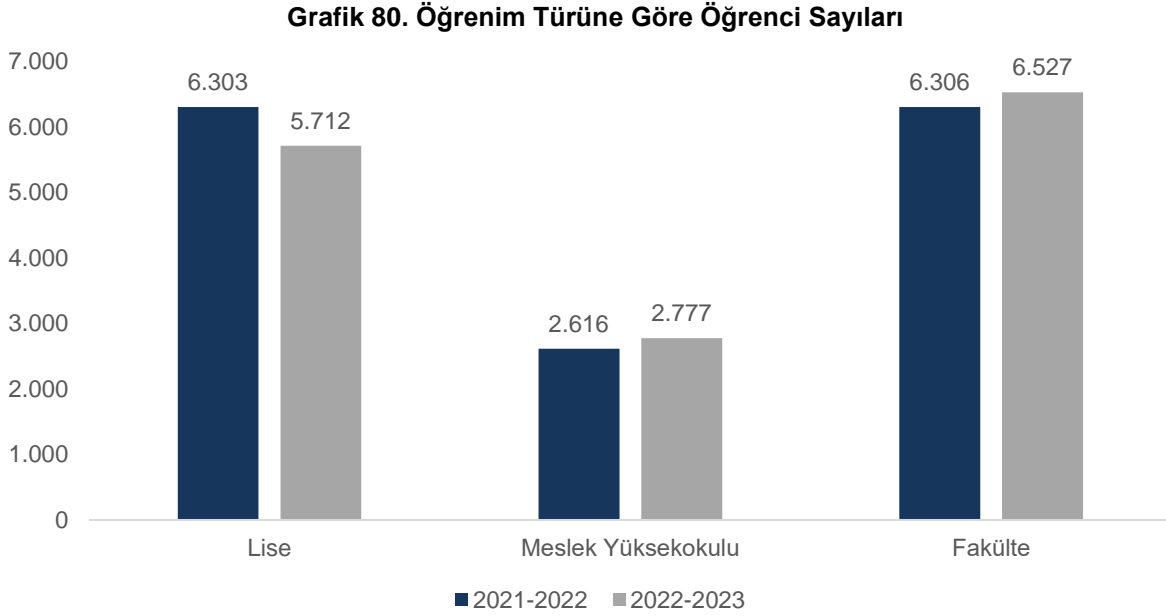
Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum

Öğrenim Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı	
	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023
Lise	47	47	6.303	5.712
Meslek Yüksekokulu	14	15	2.616	2.777
Fakülte	11	12	6.306	6.527
<b>Genel Toplam</b>	<b>72</b>	<b>74</b>	<b>15.225</b>	<b>15.016</b>

Kaynak: Millî Eğitim Bakanlığı, Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanında öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %1,4 azalarak 15.016 olmuştur.

Okul sayısında ise geçen seneye göre 2 okul artmış olup 74 adet okul denizcilik alanında eğitim vermektedir.



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı, Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

### 2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 25 farklı şehirde öğrenci öğrenim görmektedir.

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Denizcilik eğitimi alanında faaliyet gösteren 25 şehir arasında bir önceki seneye göre öğrenci sayısında en fazla artış olan şehirler sırasıyla Trabzon, İstanbul, Hatay, Kocaeli, Van, Sakarya, Zonguldak, Balıkesir, Samsun ve Sinop olmuştur.

**Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum**

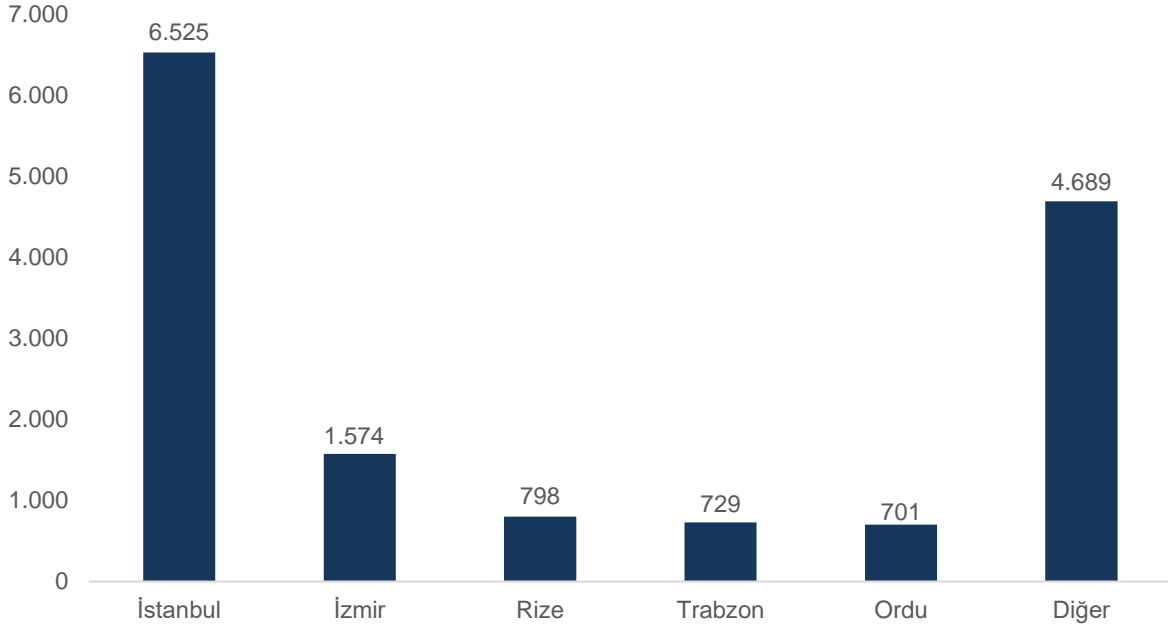
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
1	İstanbul	17	18	6.494	6.525	31
2	İzmir	7	7	1.615	1.574	-41
3	Rize	4	4	830	798	-32
4	Trabzon	3	3	654	729	75
5	Ordu	3	3	730	701	-29
6	Mersin	3	3	630	612	-18
7	Kocaeli	3	3	583	609	26
8	Muğla	5	5	630	593	-37
9	Hatay	2	2	392	420	28
10	Yalova	2	2	423	408	-15
11	Antalya	2	2	450	389	-61
12	Balıkesir	2	3	260	275	15
13	Zonguldak	2	2	211	229	18
14	Samsun	1	1	170	182	12
15	Aydın	2	2	212	169	-43
16	Van	2	2	136	161	25
17	Giresun	4	4	237	148	-89
18	Çanakkale	1	1	160	124	-36
19	Bitlis	1	1	143	99	-44
20	Tekirdağ	1	1	107	87	-20
21	Sakarya	1	1	48	72	24
22	Sinop	1	1	34	43	9
23	Adana	1	1	43	39	-4
24	Kastamonu	1	1	31	28	-3
25	Gaziantep	1	1	2	2	0
<b>Genel Toplam</b>		<b>72</b>	<b>74</b>	<b>15.225</b>	<b>15.016</b>	<b>-209</b>

Kaynak: Millî Eğitim Bakanlığı, Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 6.525 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %43,5'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.574 öğrenci ile İzmir, 798 öğrenci ile Rize takip etmektedir.

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %59,3'ünü oluşturmaktadır.

**Grafik 81. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023)**



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı, Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

### 2.14.1.3.Cinsiyete Göre Öğrenci Sayıları

Türkiye’de son iki yılda Denizcilik Eğitimi alanında toplam öğrenci sayısının %91,6’sını erkek öğrenciler oluşturmaktadır.

**Tablo 123. Türkiye’nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı**

Cinsiyet	Öğrenci Sayısı					
	Meslek Yüksekokulu		Fakülte		Toplam	
	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023
Erkek	2.392	2.558	5.800	5.940	8.192	8.498
Kız	224	219	506	587	730	806
<b>Genel Toplam</b>	<b>2.616</b>	<b>2.777</b>	<b>6.306</b>	<b>6.527</b>	<b>8.922</b>	<b>9.304</b>

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

### 2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı’nda Türkiye’de denizcilik alanındaki liselerde öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %9,4 azalarak 5.712 olmuştur.

Toplam okul sayısında ise geçen seneye göre değişiklik olmamış olup 47 adet okul eğitim vermektedir. 2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı’nda Türkiye’de denizcilik alanındaki liselerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 122’dir.

**2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları**

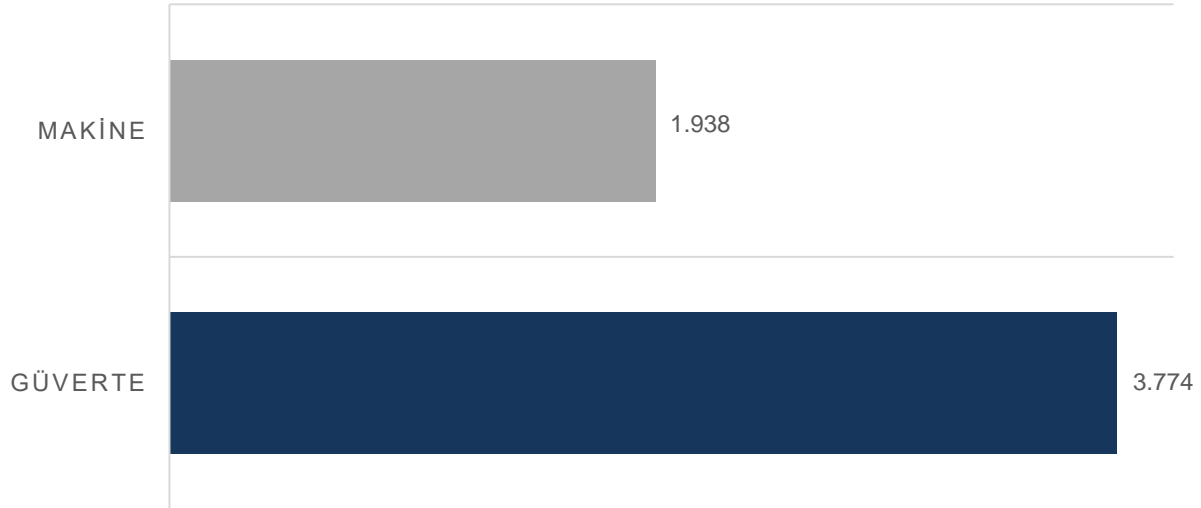
2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Liselerde bölümlerine göre mevcut okulları değerlendirecek olursak; toplamda yer alan 47 okulun 19'u sadece Güverte bölümünde, 5'i ise sadece Makine bölümünde eğitim vermektedir. 23 okul ise hem Güverte hem de Makine bölümünde eğitim vermektedir.

**Tablo 124. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu**

Bölüm Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
Güverte	42	42	4.148	3.774	-374
Makine	28	28	2.155	1.938	-217
<b>Genel Toplam</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>6.303</b>	<b>5.712</b>	<b>-591</b>

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Liselerde toplam öğrenci sayısının %66,1'ini Güverte bölümü öğrencileri oluşturmaktadır. Geriye kalan %33,9'luk payı ise Makine bölüm öğrencileri oluşturmaktadır.

**Grafik 82. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023)**

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri



### 2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de 23 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 47 adet lise bulunmaktadır.

**Tablo 125. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu**

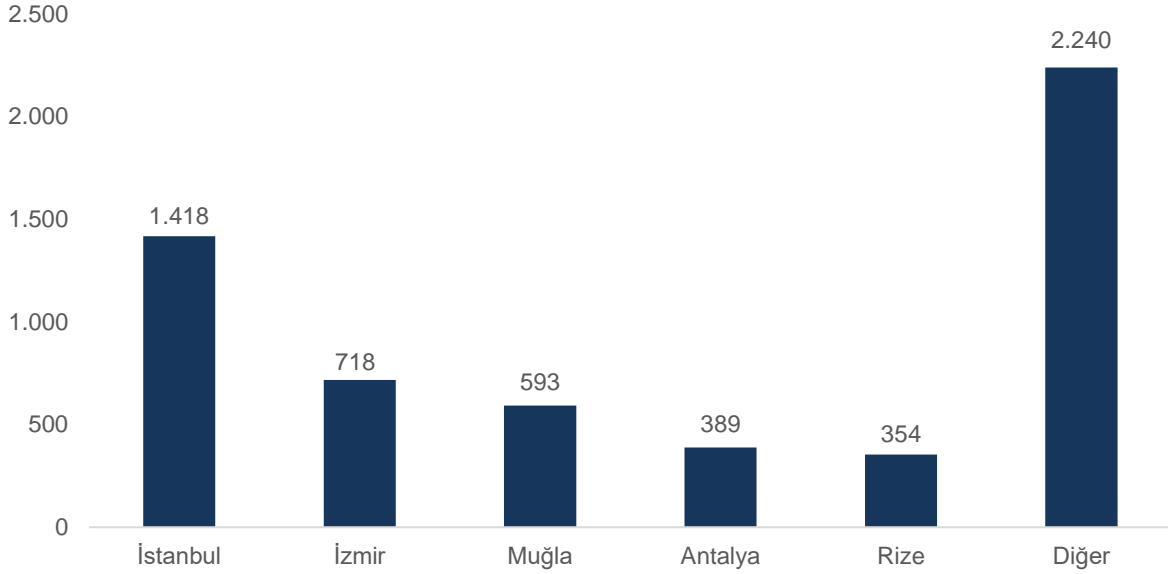
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi	Okul Başına Düşen Ortalama Öğrenci Sayısı
		2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023		
1	İstanbul	8	8	1.468	1.418	-50	177
2	İzmir	5	5	776	718	-58	144
3	Muğla	5	5	630	593	-37	119
4	Antalya	2	2	450	389	-61	195
5	Rize	3	3	399	354	-45	118
6	Balıkesir	2	2	260	234	-26	117
7	Mersin	2	2	272	222	-50	111
8	Ordu	1	1	231	203	-28	203
9	Hatay	1	1	210	200	-10	200
10	Samsun	1	1	170	182	12	182
11	Aydın	2	2	212	169	-43	85
12	Giresun	3	3	212	131	-81	44
13	Yalova	1	1	123	128	5	128
14	Çanakkale	1	1	160	124	-36	124
15	Kocaeli	2	2	140	122	-18	61
16	Zonguldak	1	1	125	112	-13	112
17	Bitlis	1	1	143	99	-44	99
18	Van	1	1	81	91	10	91
19	Tekirdağ	1	1	107	87	-20	87
20	Sinop	1	1	34	43	9	43
21	Adana	1	1	43	39	-4	39
22	Kastamonu	1	1	31	28	-3	28
23	Trabzon	1	1	26	26	0	26
<b>Genel Toplam</b>		<b>47</b>	<b>47</b>	<b>6.303</b>	<b>5.712</b>	<b>-591</b>	<b>122</b>

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde 1.418 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenciler Türkiye'deki toplam öğrencilerin %24,8'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 718 öğrenci ile İzmir, 593 öğrenci ile Muğla takip etmektedir.

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %47,8'ini oluşturmaktadır.

**Grafik 83. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023)**



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

#### 2.14.2.4. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Denizcilik eğitimi alanında faaliyet gösteren 47 okul arasında bir önceki seneye göre 10 okulda artış olmuştur. 10 okul arasında bir önceki seneye göre öğrenci sayısında en fazla artış olan okullar sırasıyla İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ve Konak Çınarlı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'dir.

**Tablo 126. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu**

Sıra NO	Okul Adı	İl Adı	Dal Adı	Öğrenci Sayısı (2021-2022)	Öğrenci Sayısı (2022-2023)	Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
1	Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Güverte	229	215	-14
			Makine	120	115	-5
Toplam Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				<b>349</b>	<b>330</b>	<b>-19</b>
2	Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Güverte	220	189	-31
			Makine	117	118	1
Toplam Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				<b>337</b>	<b>307</b>	<b>-30</b>
3	Konak Nevvar Salih İşgören Eğitim Kampüsü-4 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte	<b>288</b>	<b>253</b>	<b>-35</b>
4	Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Güverte	227	217	-10
			Makine	39	35	-4
Toplam Hacı Rahime Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				<b>266</b>	<b>252</b>	<b>-14</b>
5	Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte	125	151	26
			Makine	79	62	-17
Toplam Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				<b>204</b>	<b>213</b>	<b>9</b>
6	Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Güverte	116	121	5
			Makine	98	92	-6
Toplam Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				<b>214</b>	<b>213</b>	<b>-1</b>
7	Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Güverte	129	112	-17
			Makine	102	91	-11
Toplam Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				<b>231</b>	<b>203</b>	<b>-28</b>

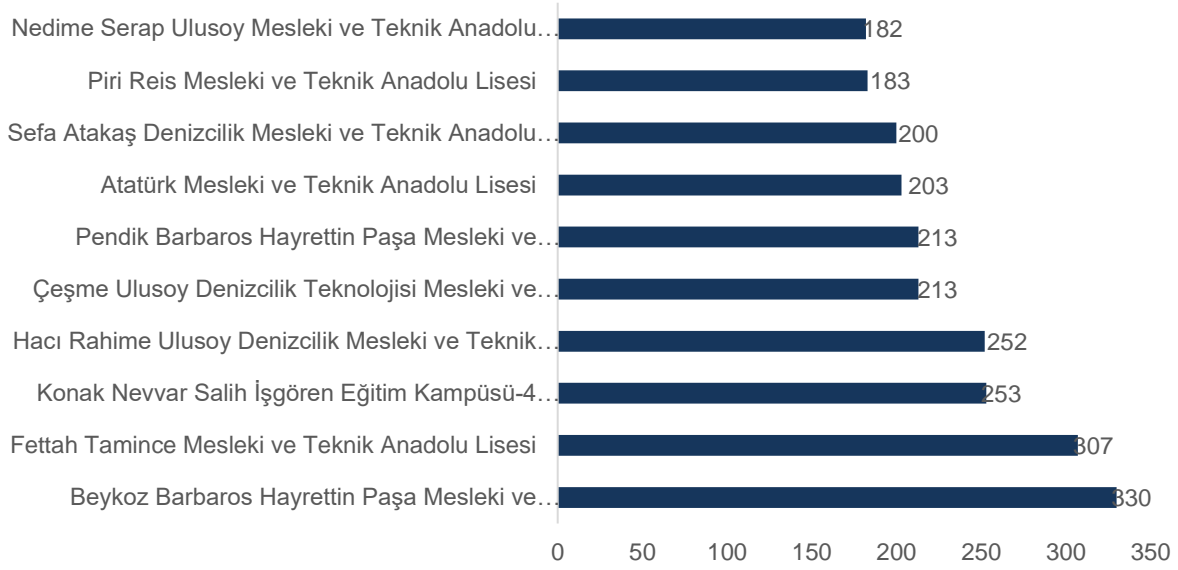
8	Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Hatay	Güverte	103	102	-1
			Makine	107	98	-9
	<b>Toplam Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>210</b>	<b>200</b>	<b>-10</b>
9	Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Güverte	99	97	-2
			Makine	99	86	-13
	<b>Toplam Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>198</b>	<b>183</b>	<b>-15</b>
10	Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Samsun	Güverte	65	70	5
			Makine	105	112	7
	<b>Toplam Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>170</b>	<b>182</b>	<b>12</b>
11	Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Güverte	101	98	-3
			Makine	100	79	-21
	<b>Toplam Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>201</b>	<b>177</b>	<b>-24</b>
12	Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Güverte	113	112	-1
			Makine	78	65	-13
	<b>Toplam Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>191</b>	<b>177</b>	<b>-14</b>
13	Özel Eryetiş Reis Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	İstanbul	Güverte	194	172	-22
14	Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Güverte	80	72	-8
			Makine	132	95	-37
	<b>Toplam Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>212</b>	<b>167</b>	<b>-45</b>
15	Köyceğiz Şehit Ömer Halisdemir Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte	165	166	1
16	Şehit İdari Ataşe Çağlar Yücel Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Makine	196	164	-32
17	75. Yıl Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte	141	128	-13
18	Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Yalova	Güverte	49	47	-2
			Makine	74	81	7
	<b>Toplam Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>123</b>	<b>128</b>	<b>5</b>
19	Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Güverte	80	67	-13
			Makine	80	57	-23
	<b>Toplam Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>160</b>	<b>124</b>	<b>-36</b>
20	Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Güverte	71	49	-22
			Makine	72	73	1
	<b>Toplam Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>143</b>	<b>122</b>	<b>-21</b>
21	Adviye-Ertuğrul Acun Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Güverte	136	116	-20
22	Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Güverte	71	58	-13
			Makine	66	56	-10
	<b>Toplam Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>137</b>	<b>114</b>	<b>-23</b>
23	Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Zonguldak	Güverte	64	60	-4
			Makine	61	52	-9
	<b>Toplam Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>125</b>	<b>112</b>	<b>-13</b>
24	Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Güverte	40	62	22
			Makine	42	40	-2
	<b>Toplam Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>82</b>	<b>102</b>	<b>20</b>
25	Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte	129	101	-28
26	Bodrum Turgut Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte	140	101	-39
27	Tatvan Seydi Ali Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bitlis	Güverte	143	99	-44
28	Van Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Van	Güverte	81	91	10
29	Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Tekirdağ	Makine	107	87	-20
30	Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Güverte	113	82	-31
31	Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Güverte	42	42	0
			Makine	38	36	-2
	<b>Toplam Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>80</b>	<b>78</b>	<b>-2</b>
32		Giresun	Güverte	62	31	-31

	<b>Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>		Makine	48	30	-18
	<b>Toplam Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>110</b>	<b>61</b>	<b>-49</b>
33	<b>Karşıyaka Çok Programlı Anadolu Lisesi</b>	Balıkesir	Güverte	69	57	-12
34	<b>Işıkli Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Rize	Makine	55	55	0
35	<b>Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Mersin	Güverte	60	55	-5
36	<b>Didim Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Aydın	Makine	76	53	-23
37	<b>İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	İstanbul	Güverte	16	21	5
			Makine	12	31	19
	<b>Toplam İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>28</b>	<b>52</b>	<b>24</b>
38	<b>Bozburun Deniz Ticaret Odası Çok Programlı Anadolu Lisesi</b>	Muğla	Güverte	55	46	-9
39	<b>Güzelbahçe Borsa İstanbul Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	İzmir	Güverte	58	45	-13
40	<b>Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Kocaeli	Güverte	60	44	-16
41	<b>Konak Çınarlı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	İzmir	Güverte	30	43	13
42	<b>Prof. Dr. Necmettin Erbakan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Sinop	Makine	34	43	9
43	<b>Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Adana	Güverte	33	17	-16
			Makine	10	22	12
	<b>Toplam Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>43</b>	<b>39</b>	<b>-4</b>
44	<b>Espiye Ş. Cengiz Sarıbaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Giresun	Güverte	47	36	-11
45	<b>Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Giresun	Güverte	55	34	-21
46	<b>Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Kastamonu	Güverte	31	28	-3
47	<b>Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>	Trabzon	Güverte	18	16	-2
			Makine	8	10	2
	<b>Toplam Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi</b>			<b>26</b>	<b>26</b>	<b>0</b>
<b>Genel Toplam</b>				<b>6.303</b>	<b>5.712</b>	<b>-591</b>

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde en fazla öğrenciye sahip lise 330 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'dir.

Öğrenci sayısına göre ilk 10'da yer alan 10 okulun 4'ü İstanbul ilinde iken, bu ilk 10 okulun öğrenci sayısının toplam öğrenci sayısı içerisindeki payı %40,9'dur.

**Grafik 84. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2022 - 2023)**

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

### 2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokullarının Durumu

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki Meslek Yüksekokulları'nda öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %6,2 artış göstererek 2.777 olmuştur.

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Güverte bölümü denizcilik alanında eğitim ve öğretime başlamıştır.

#### 2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda 15 Meslek Yüksekokulu 5 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir.

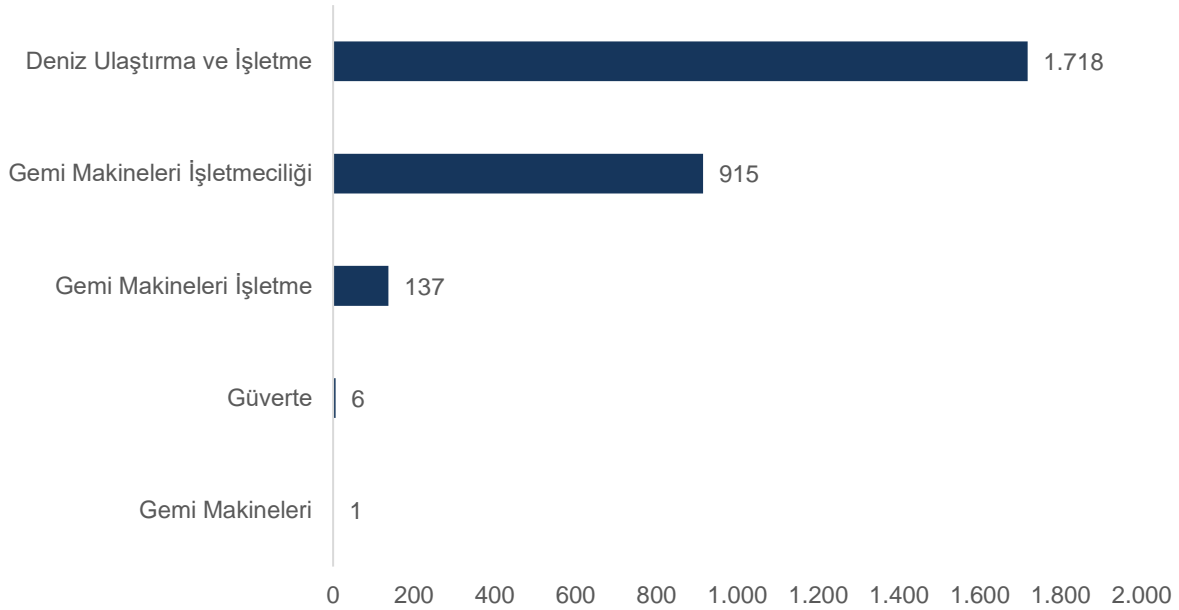
**Tablo 127. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu**

Bölüm Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
Deniz Ulaştırma ve İşletme	12	12	1.649	1.718	42
Gemi Makineleri İşletmeciliği	7	7	685	915	280
Gemi Makineleri İşletme	7	7	275	137	-271
Güverte	2	3	6	6	-2
Gemi Makineleri	1	1	1	1	-1
<b>Genel Toplam</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>2.616</b>	<b>2.777</b>	<b>161</b>

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip bölüm 1.718 öğrenci ile 12 farklı meslek yüksekokulunda bulunan Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümü olup, Meslek yüksekokullarında öğrenim gören toplam öğrenci sayısının %61,9'unu oluşturmaktadır.

**Grafik 85. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023)**



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

### 2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de 10 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 15 adet meslek yüksekokulu bulunmaktadır.

**Tablo 128. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu**

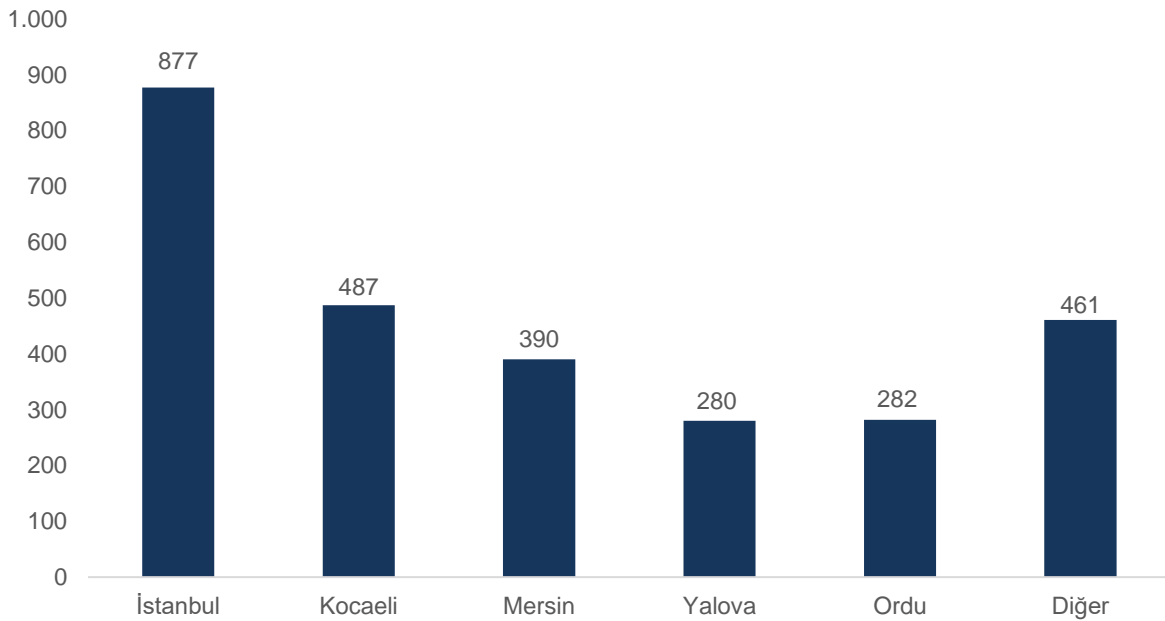
Sıra NO	İl Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
1	İstanbul	5	6	839	877	38
2	Kocaeli	1	1	443	487	44
3	Mersin	1	1	358	390	32
4	Yalova	1	1	300	280	-20
5	Ordu	1	1	286	282	-4
6	İzmir	1	1	138	136	-2
7	Trabzon	1	1	93	119	26
8	Zonguldak	1	1	86	117	31
9	Sakarya	1	1	48	72	24
10	Giresun	1	1	25	17	-8
<b>Genel Toplam</b>		<b>14</b>	<b>15</b>	<b>2.616</b>	<b>2.777</b>	<b>161</b>

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında 877 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %31,6'sını oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 487 öğrenci ile Kocaeli, 390 öğrenci ile Mersin takip etmektedir.

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %63,2'sini oluşturmaktadır.

**Grafik 86. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023)**



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

### 2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki meslek yüksekokullarında okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 185'dir.

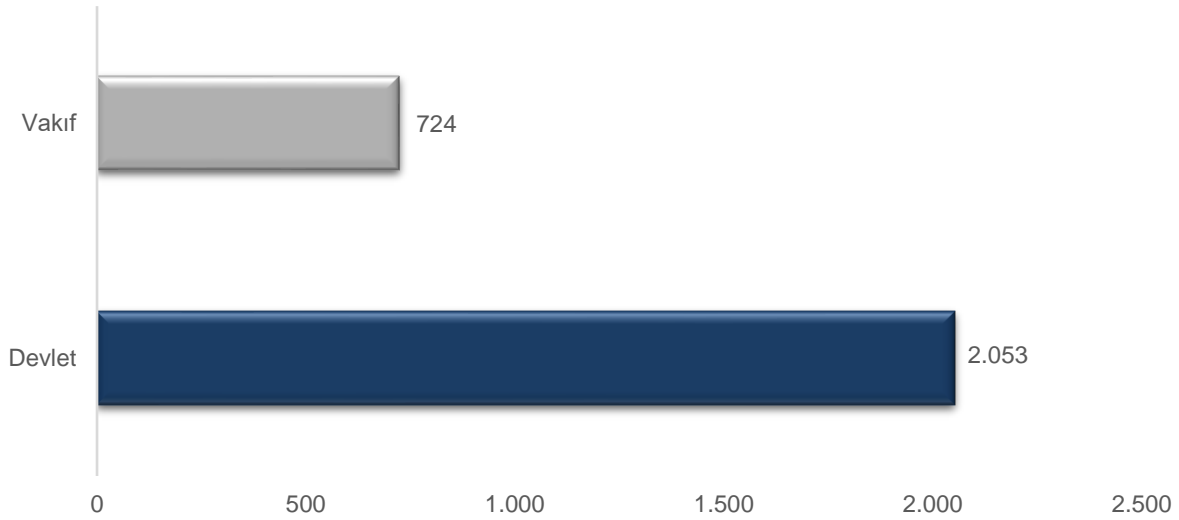
**Tablo 129. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu**

Üniversite Türü	Meslek Yüksekokulu		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
Devlet	10	11	1.933	2.053	120
Vakıf	4	4	683	724	41
<b>Genel Toplam</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>2.616</b>	<b>2.777</b>	<b>161</b>

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Meslek Yüksekokullarında toplam öğrenci sayısının %73,9'unu Devlet okulu öğrencileri %26,1'ini ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

**Grafik 87. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023)**



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

### 2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları

2022-2023 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip meslek yüksekokulu 3 farklı bölümde 514 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren Piri Reis Üniversitesi'dir.



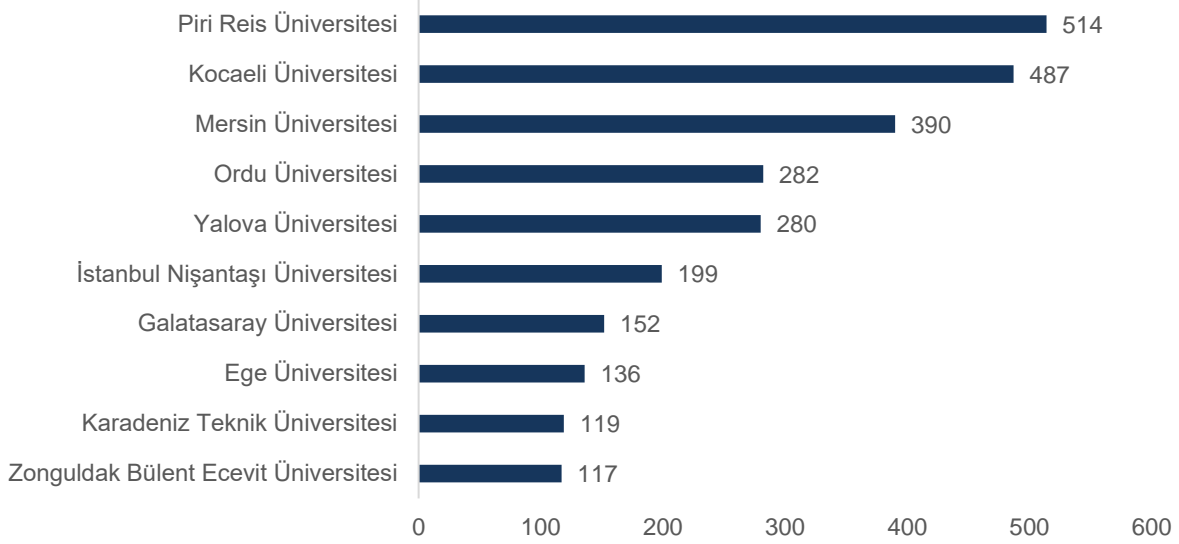
**Tablo 130. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu**

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2021-2022	2022-2023	
1	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	262	258	-4
			Gemi Makineleri İşletme	112	48	-64
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	145	208	63
			<b>Toplam Piri Reis Üniversitesi</b>	<b>519</b>	<b>514</b>	<b>-5</b>
2	Kocaeli Üniversitesi	Kocaeli	Deniz Ulaştırma ve İşletme	228	254	26
			Gemi Makineleri	1	1	0
			Gemi Makineleri İşletme	66	32	-34
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	143	196	53
			Güverte	5	4	-1
<b>Toplam Kocaeli Üniversitesi</b>	<b>443</b>	<b>487</b>	<b>44</b>			
3	Mersin Üniversitesi	Mersin	Deniz Ulaştırma ve İşletme	257	282	25
			Gemi Makineleri İşletme	21	9	-12
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	80	99	19
			<b>Toplam Mersin Üniversitesi</b>	<b>358</b>	<b>390</b>	<b>32</b>
4	Ordu Üniversitesi	Ordu	Deniz Ulaştırma ve İşletme	155	141	-14
			Gemi Makineleri İşletme	28	13	-15
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	103	128	25
			<b>Toplam Ordu Üniversitesi</b>	<b>286</b>	<b>282</b>	<b>-4</b>
5	Yalova Üniversitesi	Yalova	Deniz Ulaştırma ve İşletme	300	280	-20
6	İstanbul Nişantaşı Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	147	199	52
7	Galatasaray Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	73	69	-4
			Gemi Makineleri İşletme	10	9	-1
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	73	74	1
			<b>Toplam Galatasaray Üniversitesi</b>	<b>156</b>	<b>152</b>	<b>-4</b>
8	Ege Üniversitesi	İzmir	Deniz Ulaştırma ve İşletme	138	136	-2
9	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Gemi Makineleri İşletme	28	19	-9
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	65	100	35
			<b>Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi</b>	<b>93</b>	<b>119</b>	<b>26</b>
10	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	Zonguldak	Gemi Makineleri İşletme	10	7	-3
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	76	110	34
			<b>Toplam Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi</b>	<b>86</b>	<b>117</b>	<b>31</b>
11	Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi	Sakarya	Deniz Ulaştırma ve İşletme	48	72	24
12	Giresun Üniversitesi	Giresun	Deniz Ulaştırma ve İşletme	25	17	-8
13	Bahçeşehir Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	8	7	-1
			Güverte	1	1	0
			<b>Toplam Bahçeşehir Üniversitesi</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>-1</b>
14	İstanbul Bilgi Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	8	3	-5
15	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul	Güverte	-	1	1
<b>Genel Toplam</b>				<b>2.616</b>	<b>2.777</b>	<b>161</b>

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 meslek yüksekokulu toplam öğrenci sayısının %50,1'ini oluşturmaktadır.

**Grafik 88. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2022-2023)**



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

#### 2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki Fakülte'lerde öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %3,5 artarak 6.527 olmuştur.

##### 2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda 12 Fakülte 3 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir. Bu yıl Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi'nde Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği açılmış olup, 41 öğrenci eğitim ve öğrenime başlamıştır.

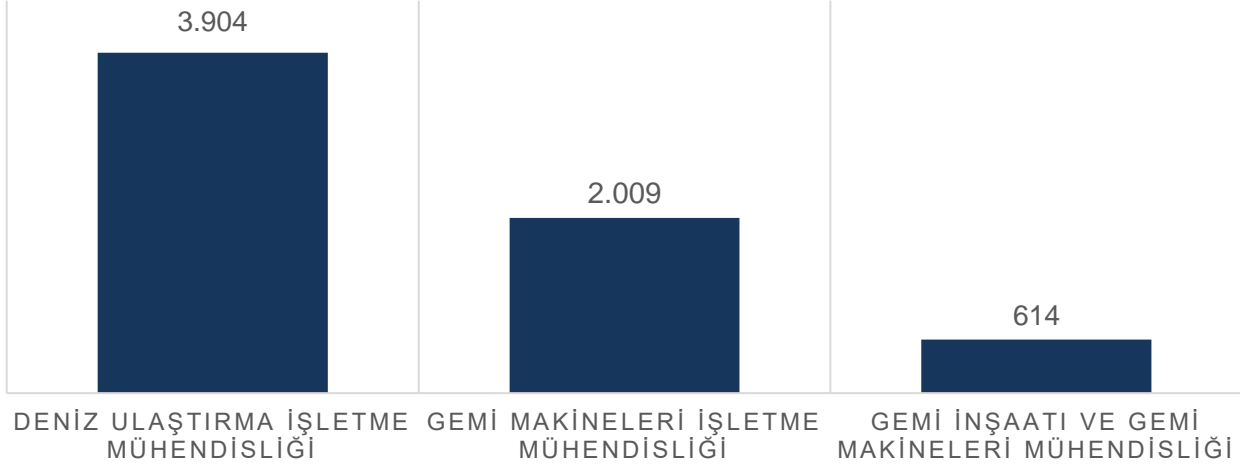
**Tablo 131. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu**

Bölüm Adı	Fakülte Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2021-2022	2022-2023	2020-2021	2022-2023	
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	10	10	3.790	3.904	114
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	6	7	1.897	2.009	112
Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	1	1	619	614	-5
<b>Genel Toplam</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>6.306</b>	<b>6.527</b>	<b>221</b>

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip bölüm 3.904 öğrenci ile 10 farklı fakültede bulunan Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümü olup, Fakültelerdeki toplam öğrencinin %59,8'ini oluşturmaktadır.

**Grafik 89. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023)**



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

#### 2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de 12 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 12 Fakülte bulunmaktadır.

**Tablo 132. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu**

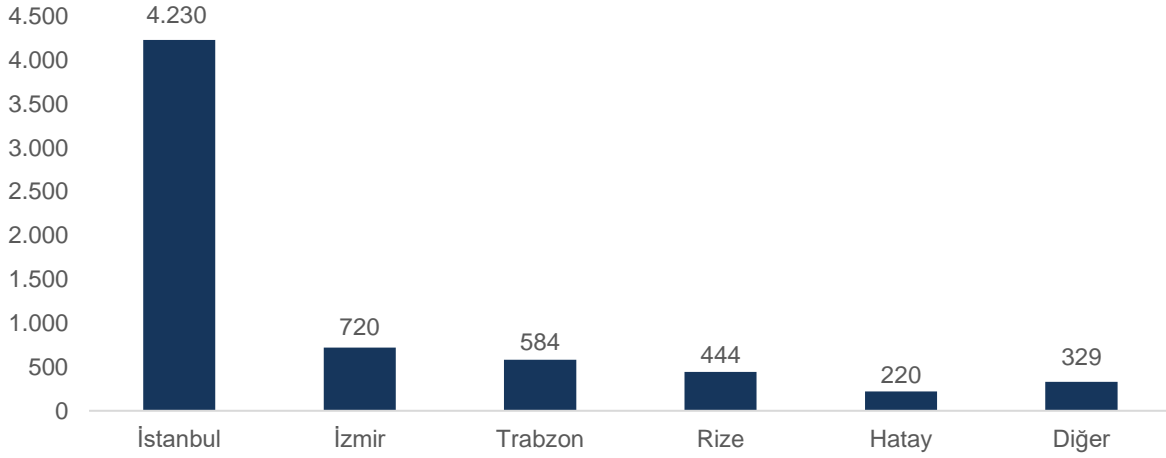
Sıra NO	İl Adı	Fakülte Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
1	İstanbul	4	4	4.187	4.230	43
2	İzmir	1	1	701	720	19
3	Trabzon	1	1	535	584	49
4	Rize	1	1	431	444	13
5	Hatay	1	1	182	220	38
6	Ordu	1	1	213	216	3
7	Van	1	1	55	70	15
8	Balıkesir	-	1	-	41	41
9	Gaziantep	1	1	2	2	0
<b>Genel Toplam</b>		<b>11</b>	<b>12</b>	<b>6.306</b>	<b>6.527</b>	<b>221</b>

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde 4.230 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrencinin %64,8'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 720 öğrenci ile İzmir, 584 öğrenci ile Trabzon takip etmektedir.

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %84,8'ini oluşturmaktadır.

**Grafik 90. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023)**



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

#### 2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki fakültelerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 544'dür.

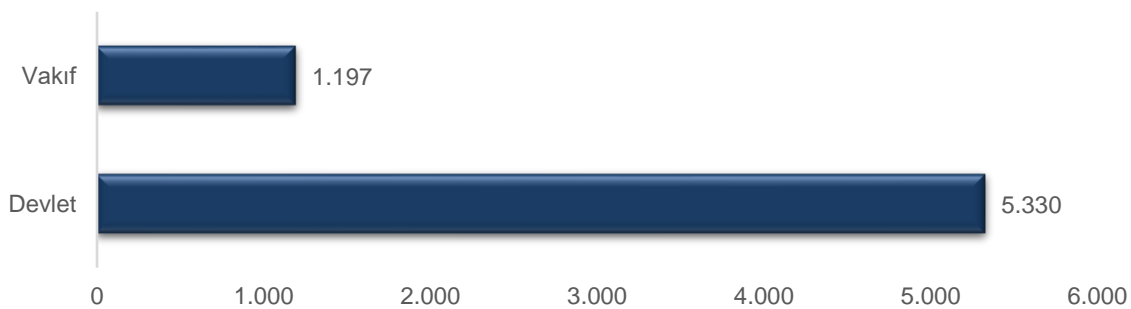
**Tablo 133. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu**

Üniversite Türü	Fakülte Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2021-2022	2022-2023	2021-2022	2022-2023	
Devlet	10	11	5.144	5.330	186
Vakıf	1	1	1.162	1.197	35
<b>Genel Toplam</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>6.306</b>	<b>6.527</b>	<b>221</b>

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Fakültelerde toplam öğrenci sayısının %81,7'sini Devlet okulu öğrencileri %18,3'ünü ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

**Grafik 91. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2022-2023)**



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

#### 2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip fakülte 2 farklı bölümde 1.481 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren İstanbul Teknik Üniversitesi'dir. İstanbul Teknik Üniversitesi'ni fakültelerde vakıf üniversitesi olan Piri Reis Üniversitesi takip etmektedir. Piri Reis Üniversitesi'nde 2 farklı bölümde 1.197 öğrenci bulunmaktadır.

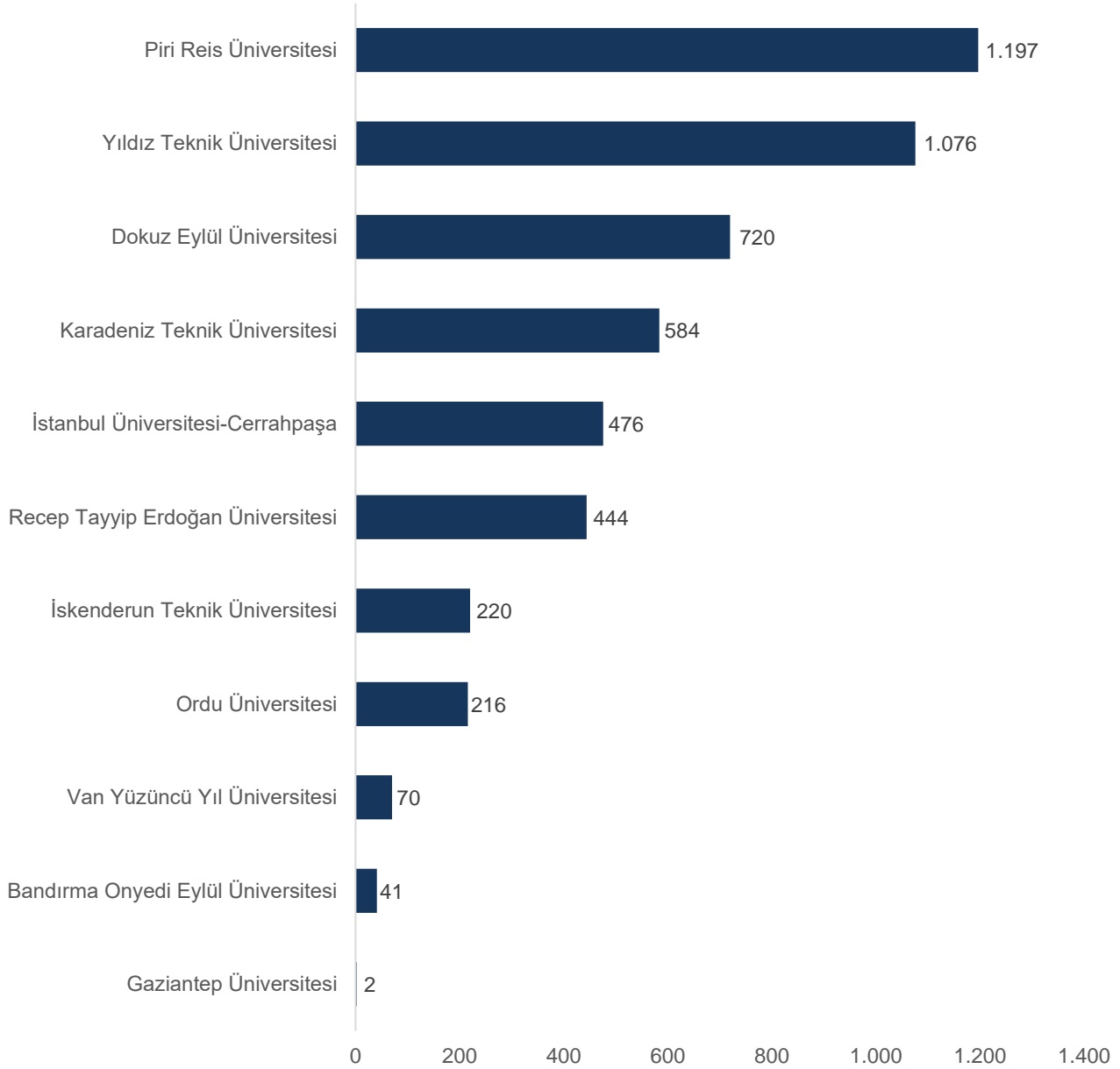
**Tablo 134. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu**

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2021-2022	2022-2023	
1	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	824	846	22
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	630	635	5
			<b>Toplam İstanbul Teknik Üniversitesi</b>	<b>1.454</b>	<b>1.481</b>	<b>27</b>
2	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	678	681	3
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	484	516	32
			<b>Toplam Piri Reis Üniversitesi</b>	<b>1.162</b>	<b>1.197</b>	<b>35</b>
3	Yıldız Teknik Üniversitesi	İstanbul	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	619	614	-5
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	468	462	-6
			<b>Toplam Yıldız Teknik Üniversitesi</b>	<b>1.087</b>	<b>1.076</b>	<b>-11</b>
4	Dokuz Eylül Üniversitesi	İzmir	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	418	427	9
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	283	293	10
			<b>Toplam Dokuz Eylül Üniversitesi</b>	<b>701</b>	<b>720</b>	<b>19</b>
5	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	504	523	19
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	31	61	30
			<b>Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi</b>	<b>535</b>	<b>584</b>	<b>49</b>
6	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	484	476	-8
7	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi	Rize	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	431	444	13
8	İskenderun Teknik Üniversitesi	Hatay	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	182	220	38
9	Ordu Üniversitesi	Ordu	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	213	216	3
10	Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi	Van	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	55	70	15
11	Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi	Balıkesir	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	-	41	41
12	Gaziantep Üniversitesi	Gaziantep	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	1	1	0
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	1	1	0
			<b>Toplam Gaziantep Üniversitesi</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Genel Toplam</b>				<b>6.306</b>	<b>6.527</b>	<b>221</b>

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 fakülte toplam öğrenci sayısının %57,5'ini oluşturmaktadır.

**Grafik 92. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2022-2023)**



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

### 2.14.5. Üyelere Yönelik Eğitimler

2022 yılında üyeler yönelik 22 adet eğitim düzenlenmiştir.

**Tablo 135. Üyelere Yönelik Eğitim İstatistikleri**

Tarih	Eğitim Konu Başlığı
31 Ocak-04 Şubat 2022	Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi
02 Mart 2022	"Tehlikeli Yük Bildirimi" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri
22 Mart 2022	SGK Uygulamaları ve Sosyal Teşvikler
31 Mart 2022	Türk Sahipli Gemilerin Gemiadamlarıyla Donatılmasında Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri
11-15 Nisan 2022	Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi
10 Mayıs 2022	"Tehlikeli Yük Bildirimi ve Gemi Acentelik Bilgi Sistemi" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri
14 Haziran 2022	"Gemi Acenteleri Mevzuatı" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri
20-24 Haziran 2022	Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi
05 Eylül 2022	"Gemi Acenteleri Mevzuatı" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri
19-23 Eylül 2022	Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi
27 Eylül 2022	"Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM) Uygulamaları ve Denetimi
18 Kasım 2022	"Gemi Acenteleri Mevzuatı" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri
30 Kasım 2022	Konut ve Çatılı İşyeri Kiralarından Doğan Hukuki Uyuşmazlıklar ve Tahliye Sebepleri
12-16 Aralık 2022	Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

### 2.14.7. Personele Yönelik Eğitimler

2022 yılında personele yönelik 5 adet eğitim düzenlenmiştir.

**Tablo 136. Personele Yönelik Eğitim İstatistikleri**

Tarih	Eğitim Konu Başlığı
14 Ocak 2022	Karbon Ayak İzi ve Enerji Verimliliği
01 Nisan 2022	Elektronik Belge Yönetim Sistemi'nde (EBYS) Giden Evrak Hazırlanması, Fatura Onay Süreci ile Form Onaylama Süreçleri
13 Nisan 2022	Kişisel Verileri Koruma Kurulu Tarafından Verilen İlke Kararların Değerlendirilmesi
03 Ağustos 2022	Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi Farkındalık Eğitimi
25 Ağustos 2022	Minimal Yaşam ve Sıfır Atık

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

## KAYNAKLAR

- Akyıldız, G., 2013. Yersinia ruckeri'nin lipopolisakkarit ve dış membran protein profillerinin belirlenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü- FAO
- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü- FAO, Dünyada Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliğinin Durumu, 2018
- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü- FAO, Statistical Yearbook, World Food and Agriculture, 2020
- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü- FAO, World Fisheries and Aquaculture, 2022
- Boat International (2023 Global Order Book)
- Clarksons Research Services Limited
- Cruise Lines International Association (CLIA)
- Dünya Turizm Örgütü
- Gelir İdaresi Başkanlığı
- Gemi,Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)
- IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu
- International Union of Marine Insurance (UIMI)
- İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü
- İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü
- İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı-OECD/Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü- FAO Agricultural Outlook 2022
- İMEAK DTO İstatistikleri
- Kültür ve Turizm Bakanlığı
- Merkez Bankası (TCMB)
- Milli Eğitim Bakanlığı (MEB)
- On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023
- Resmî Gazete (www.resmigazete.gov.tr)
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Shipping Statistics and Market Review (SSMR) July2022
- Statista, 2022 (www.statista.com)
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, Tarımsal Ekonomi ve Politikalar Geliştirme Enstitüsü (TEPGE), Su Ürünleri Ürün Raporu 2021
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, Tarımsal Ekonomi ve Politikalar Geliştirme Enstitüsü (TEPGE), Su Ürünleri Ürün Raporu 2022
- Tarım Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü
- The Institute for Shipping Economics and Logistics (ISL)
- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)
- Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR)
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)
- Türkiye Sigorta Birliği
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı





Meclis-i Mebusan Cad. No: 22 Fındıklı - Beyoğlu İstanbul

Tel: +90 212 252 01 30 (pbx) Faks : +90 212 293 79 35

[www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr)

[iletisim@denizticaretodasi.org.tr](mailto:iletisim@denizticaretodasi.org.tr)