TÜRKİYE YÜZYILI

TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN YÜZÜNCÜ YILI

İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İstanbul 2024

İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İSTANBUL- 2024

Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü 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

Dünya zor bir dönemden geçiyor. Kovit-19 salgınıyla başlayan istikrarsızlığın ardından Rusya-Ukrayna Savaşıyla derinleşen, İsrail'in saldırılarıyla cepheleri genişleyen bir çatışmalar dönemine girmiş bulunuyoruz. Kuzeyimizde, 3. yılına giren Rusya ile Ukrayna arasındaki savaşın bitmek bir yana zaman zaman şiddetlenerek devam ettiğine tanık oluyoruz. İsrail-Filistin arasında Ekim ayında başlayan çatışmalar, İsrail'in Gazze'ye yönelik acımasız saldırılarıyla sürerken, başta Orta Doğu olmak üzere geniş bir coğrafyayı etkileyen savaş, ciddi bir istikrarsızlık unsuru olmaya devam ediyor.

2023 yılına başlarken ekonomik görünüm olarak en temel beklenti 2022 yılında yükselen enflasyon ve faizler sonucu olarak küresel ekonominin sert bir şekilde yavaşlayacağı, hatta resesyona gireceği yönünde idi. Ancak yılı tamamlarken bu tahminlerde yanılmalar olduğunu gözlemledik. Bu da bize değişen dünyayı ve dinamiklerini çok daha iyi anlamamız gereken bir süreçte olduğumuzu gösterdi. Sonuç itibarıyla 2024 yılına piyasa tabiriyle yumuşak inişle giren bir küresel ekonomi ve beklenenden güçlü inen enflasyon verileri ile başladık. Enflasyondaki iniş, faiz indirimlerini getirerek gelecek yılın ikinci yarısında büyümeyi destekleyecek gibi göründüğünü söyleyebiliriz.

Ülkemiz ekonomisine baktığımızda, Mayıs ayında tamamladığımız Cumhurbaşkanı ve Milletvekili Genel seçimlerinin ardından Haziran ayından itibaren ekonomi politikalarında ve özellikle para politikasında önemli değişimi hep birlikte izledik. Uygulanan sıkı para politikasının olumlu sonuçlarını gördük. 2024 yılına özellikle finansal piyasalardaki olumlu gelişmelerle girdik. Merkez Bankası'nın rezervlerinin hızla artması, 2023 yılı ihracatımızın 255 milyar 809 milyon dolara ulaşarak Cumhuriyet tarihimizin rekorunun kırılması uygulanmakta olan ekonomi programının olumlu sonuçlarını inşallah alacağımıza işaret ediyor.

2023 yılında global ticaret 24 trilyon doları, küresel deniz taşımacılığı ise 12,3 milyar tonu aştı. Halihazırda, dünya yüklerinin yaklaşık %86'sının deniz taşımacılığı ile gerçekleştirildiğini de göz önüne alırsak, tüm bu rakamlar ülke menfaatlerimiz için denizcilik sektörümüzü geliştirmenin bizim için mutlak mecburiyet olduğunu ortaya koymaktadır. 2024 yılına girerken Milli Ticaret Filomuz, yaklaşık 1962 gemi ve 47,9 milyon DWT'a ulaşarak, dünyanın en büyük filosuna sahip ülkeler sıralamasında 12. sıraya yükseldi. Ancak önümüzdeki süreçte yer aldığımız coğrafyadaki stratejik konumumuz, genç nüfusumuz, denizcilik tecrübemiz ve bilgi altyapımız ile dünya denizciliğinden daha fazla pay elde etmek için denizcilikte dünyanın en önde gelen 10 ülkesi arasında yer almak en önemli hedefimiz olmalıdır.

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

TABLOLAR LİSTESİ 13
GRAFİKLER LİSTESİ 16
1. DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER 27
1.1. DÜNYA EKONOMİSİ 27
1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ 35
1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı 35
1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu 38
1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI 43
1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları 43
1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 64
1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri 64
1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri 65
1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri 67
2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ 81
2.2. TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ 87
2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri) 87
2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi 91
2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılım (1000 DWT ve Üzeri) 99
2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri 105
2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER 113
2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler 116
2.3.2. Kabotaj Yük Taşımaları 116
2.3.3. Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler 124
2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı 126
2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler 128
2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler 129
2.3.7. Konteyner Taşımacılığı 131
2.3.8. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler 134
2.4. TÜRK BOĞAZLARI 139
2.4.1. Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu 139
2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ 149
2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu 149
2.5.2. Savunma Sanayi Projeleri 159
2.5.3. Yat İnşaatı 163
2.5.4. Gemi Yan Sanayi 164

2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları 166
2.6. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ 171
2.7. KIYI YAPILARI 177
2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu 177
2.7.1.1. Limanlar 179
2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri 179
2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu 180
2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler 185
2.7.1.2. Tersane 187
2.7.1.3. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi 188
2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekek Yeri 188
2.7.1.5. Balıkçı Barınakları 190
2.8. DENİZ TURİZMİ 195
2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2023 Yılı Genel Deniz Turizmi Değerlendirmesi 195
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 202
2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği 204
2.8.2.4. Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Faaliyetleri 211
2.8.3. Yolcu Taşımacılığı 212
2.9. TÜRKİYE'DE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ 225
2.9.1. Giriş 225
2.9.2. Su Ürünlerinde Mevcut Durum 226
2.9.2.1. Dünyada Su Ürünleri Üretimi 226
2.9.2.2.1.Türkiye'de Su Ürünleri Avcılığı 230
2.9.2.2.2. Türkiye'de Su Ürünleri Yetiştiriciliği 232
2.9.2.2.3. Türkiye'de Su Kaynakları Yönetimi ve Balıklandırma 234
2.9.3.Türkiye Su Ürünleri Sektörünün Ekonomik Değerlendirmesi 235
2.9.3.1. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri 235
2.9.3.2. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı 235
2.9.3.2.1. Dış Ticaret 236
2.9.4.Su Ürünleri'nde Üretim ve Tüketim 237
2.9.5. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektöründe İstihdam 238
2.10. GEMİ ACENTELİĞİ 243
2.10.1. Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı 243
2.10.2. Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi 244
2.10.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı 244

2.10.3.1. Türk Ticaret Kanunu 245
2.10.3.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği....245
2.10.3.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ 245
2.10.3.4. Gemi Acenteliği Faaliyetine İlişkin Mevzuatsal Süreç 246
2.10.4. Gemi Acente Firmalarına İlişkin Veriler....246
2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ 255
2.11.1. Taşıma İşleri Organizatörleri....255
2.11.1.1. Taşıma İşleri Organizatörünün Tanımı ve Kapsamı....255
2.11.1.2. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Örgütlenmesi 255
2.11.1.3. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Mevzuatı....256
2.11.1.4. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği 256
2.11.2. Gözetim Hizmeti ve Deniz Ticareti Gözetim Hizmeti Faaliyetleri 256
2.11.3.Türkiye'de Lojistik Merkezler....258
2.12. DENİZ SİGORTALARI....263
2.12.1. Deniz Sigortalarına Genel Bir Bakış 263
2.12.2. Türkiye'de Deniz Sigortaları....266
2.12.3. Dünya'da Deniz Sigortaları 269
2.13. TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI 273
2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları....273
2.13.1.1. Anlaşmalarda Düzenlenen Gelir Unsurları 273
2.13.2. Denizcilik Anlaşmaları....277
2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ....283
2.14.1. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi 283
2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları 283
2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları....284
2.14.1.3.Cinsiyete Göre Öğrenci Sayıları....286
2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu 286
2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları 286
2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları....288
2.14.2.3. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler 289
2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokularının Durumu....292
2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları 292
2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları....293
2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları....294
2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları 295
2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu....297
2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları....297
2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları 298

2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları 299
2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler 300
2.14.5. Üyelere Yönelik Eğitimler.....301
2.14.6. Personele Yönelik Eğitimler.....303
KAYNAKLAR 304

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler 28
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı 36
Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton) 37
Tablo 4. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil) 38
Tablo 5. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle DWT Gelişimi (300 GT ve üzeri) 39
Tablo 6. 2022-2023 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri 65
Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), Aralık 2022- Aralık 2023 83
Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2013-2023 84
Tablo 9. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 88
Tablo 10. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 89
Tablo 11. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 90
Tablo 12. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri) 91
Tablo 13. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 92
Tablo 14. Kuru Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 93
Tablo 15. Dökme Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 94
Tablo 16. Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 95
Tablo 17. Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 96
Tablo 18. Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 97
Tablo 19. Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri) 98
Tablo 20. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri) 101
Tablo 21. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri) 102
Tablo 22. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 DWT ve Üzeri) 103
Tablo 23. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri) 104
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri) 105
Tablo 25. 1 Ocak 2024 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri) 107
Tablo 26. 1 Ocak 2024 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri) 108
Tablo 27. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri) 110
Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı 113
Tablo 29. 2014-2023 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%) 114
Tablo 30. 2022 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri 115
Tablo 31. 2014-2023 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton) 116
Tablo 32. 2023 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton) 117
Tablo 33. 2023 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton) 118
Tablo 34. 2014-2023 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil) 119
Tablo 35. 2014-2023 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı 120
Tablo 36. ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları (TL) 121
Tablo 37. İllere Göre 2022-2023 Yılları ÖTV'siz Yakıt Teslim Miktarları 122
Tablo 38. 2014-2023 Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi (Ton) 124
Tablo 39. Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları (Ton) 125
Tablo 40. 2023 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (Ton) 126
Tablo 41. 2023 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton) 127
Tablo 42. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon Ton), 2023 128
Tablo 43. Türkiye–OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2023 129
Tablo 44. Türkiye- AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (mton), 2023 130
Tablo 45. 2023 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton) 131
Tablo 46. Dünya Konteyner Filosu 2023 132
Tablo 47. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2014-2023 133
Tablo 48. 2023 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU) 133

Tablo 49. Konteyner Elleçlemesi Yapılan 20 Ülke (TEU) 134
Tablo 50. 2023 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet) 134
Tablo 51. 2023 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları 135
Tablo 52. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları 139
Tablo 53. Tanker Trafiğine İlişkin Boğaz Geçişleri 141
Tablo 54. İstanbul Boğazından 2019-2023 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı 142
Tablo 55. Çanakkale Boğazından 2019-2023 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı 142
Tablo 56. 2023 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş 143
Tablo 57. 2023 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş 143
Tablo 58. 2006-2023 Yılları İstanbul Boğaz Gemi Geçişleri 144
Tablo 59. 2006-2023 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri 145
Tablo 60. Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları 158
Tablo 61. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları 159
Tablo 62. Süper Yat Siparişlerinde Tonaj Bazında İlk Beş Ülke 164
Tablo 63. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2021-2023 180
Tablo 64. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2021-2023 181
Tablo 65. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2019-2023 182
Tablo 66. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2022-2023 183
Tablo 67. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2019-2023 184
Tablo 68. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU) 186
Tablo 69. Yıllara Göre Tekne İmal ve Çekek Yeri Tesis Sayısı 189
Tablo 70. Ülkelere Göre Turizm Gelirleri Dünya Sıralaması (Milyar $) 196
Tablo 71. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama 197
Tablo 72. 2021-2023 Yıllarında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı İlk 5 Ülke 199
Tablo 73. Yıllara Göre Kültür ve Turizm Bakanlığından İşletme Belgeli Yat İşletmeleri Yat ve Yatak Kapasiteleri 200
Tablo 74. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı 201
Tablo 75. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri (2023) 202
Tablo 76. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri - Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları (2022) 203
Tablo 77. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları 204
Tablo 78. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekek Yerleri 204
Tablo 79. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanları 204
Tablo 80. MedCruise Üyesi En Çok Yolcu Taşınan 10 Liman 208
Tablo 81. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2023 208
Tablo 82. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı 210
Tablo 83. Yurtdışı Hatlar Bazında Yolcu Gemileri ile Taşınan Yolcu Sayısı (2023) 213
Tablo 84. Yolcu Gemileri ile Taşınan Yurtdışı Yolcu Sayısı (2023) 214
Tablo 85. Dünya Su Ürünleri Üretimi (Ton) 227
Tablo 86. Dünya'da Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimi 227
Tablo 87. Ülkelere Göre Dünya Su Ürünleri Üretimi (Ton) 228
Tablo 88. Türkiye'de Su Ürünleri Üretimi (Ton) 229
Tablo 89. Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı 230
Tablo 90. Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton) 230
Tablo 91. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2022) (Adet) 231
Tablo 92. Avcılığı En Çok Yapılan Demersal Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton) 231
Tablo 93. Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarları (Ton) 232
Tablo 94. Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı 232

Tablo 95. Türkiye'de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton) 233
Tablo 96. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2022) 233
Tablo 97. Balıklandırma (Sazan) Miktarları 234
Tablo 98. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri 235
Tablo 99. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı 236
Tablo 100. Su Ürünleri Üretimi, İhracatı, İthalatı ve Tüketimi 237
Tablo 101. Yıllar İtibariyle Yetkilendirilmiş Gemi Acente Firmaları Verileri 247
Tablo 102. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı 248
Tablo 103. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı - I.BÖLGE-Karadeniz Bölgesi (Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar) 249
Tablo 104. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı - II.BÖLGE-Marmara Bölgesi (Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar) 249
Tablo 105. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- III.BÖLGE- Ege Bölgesi (Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar) 249
Tablo 106. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- IV. BÖLGE-Akdeniz Bölgesi (Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar) 250
Tablo 107. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı 250
Tablo 108. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı 252
Tablo 109. Deniz Sigortaları Verileri 266
Tablo 110. Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları 274
Tablo 111. Mevcut Anlaşmaları Tadil Eden Ek Protokoller 277
Tablo 112. İkili Denizcilik Anlaşmaları 278
Tablo 113. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum 283
Tablo 114. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum 285
Tablo 115. Türkiye'nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı 286
Tablo 116. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu 287
Tablo 117. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu 288
Tablo 118. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu 289
Tablo 119. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu 292
Tablo 120. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu 293
Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu 294
Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu 296
Tablo 123. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu 297
Tablo 124. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu 298
Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu 299
Tablo 126. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu 300
Tablo 127. Üyelere Yönelik Eğitim İstatistikleri 301
Tablo 128. Personele Yönelik Eğitim İstatistikleri 303

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı (Milyar Ton) 36
Grafik 2. 2023 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton) 37
Grafik 3. 2023 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %) 38
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2022 (1000 DWT) 40
Grafik 5. 2023 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelik Dağılımı (DWT/%) 40
Grafik 6. Toplam Sera Gazı Emisyonları 48
Grafik 7. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler 64
Grafik 8. Ocak – Aralık 2023 Tarih Aralığında Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Vakasının %70'inin Meydana Geldiği Ülkeler 68
Grafik 9. Ocak – Aralık 2023 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları 68
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2019Ç1-2023Ç4 81
Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları (%), 2022-2023 ..... 82*
Grafik 12. İşsizlik ve İstihdam Oranı (%), Ocak 2022-Aralık 2023 82
Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2022 1.Çeyrek – 2023 4.Çeyrek 83
Grafik 14. Yıllık Yi-ÜFE ve TÜFE değişimi, % 84
Grafik 15. 2021-2022-2023 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi 90
Grafik 16. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) 92
Grafik 17. Kuru Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) 93
Grafik 18. Dökme Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) 94
Grafik 19. Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) 95
Grafik 20. Kimyevi Madde Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) 96
Grafik 21. Konteyner Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) 97
Grafik 22. Ro-Ro Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) 98
Grafik 23. 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı 100
Grafik 24. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%) 104
Grafik 25. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi (1000 GT ve Üzeri) 106
Grafik 26. 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo (1000 GT ve Üzeri) 106
Grafik 27. Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Dünya Sıralaması 109
Grafik 28. 2014- 2023 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton) 113
Grafik 29. 2012-2022 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%) 114
Grafik 30. Dış Ticaret Miktar (Ton /%) 115
Grafik 31. Dış Ticaret Değer ($/%) 115
Grafik 32. 2012-2022 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%) 116
Grafik 33. 2023 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %) 117
Grafik 34. 2014-2023 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı ve AdetxMil Bazında Yıllık Değişim (%) 119
Grafik 35. 2014-2023 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve AdetxMil Değişimi (%) 120
Grafik 36. Gemi Tiplerine Göre ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarı (Milyon TL) 121
Grafik 37. 2004-2023 ÖTV'siz Yakıt Miktarları (Ton) 123
Grafik 38. 2004-2022 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları 123
Grafik 39. 2014-2023 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları 124
Grafik 40. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları 125
Grafik 41. 2023 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (%) 126
Grafik 42. KEİ Ülkeleri İhracat ve İthalat Yüzdelik Dağılımı (%) 131
Grafik 43. Bölgeler İtibariyle Ro-Ro Taşımacılığı 136
Grafik 44. 2014-2023 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları 140
Grafik 45. 2014-2023 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT (1.000 GT) 140
Grafik 46. İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi 144
Grafik 47. Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi 145
Grafik 48. 2003 / 2023 Faal Tersane Sayıları 149

Grafik 49. 2008-2023 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (Adet) *150*
Grafik 50. 2008-2023 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (DWT) *151*
Grafik 51. 2011-2023 Yılları Gemi Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT) *151*
Grafik 52. 2010-2023 Yılları Arasında Gemi-Yat İnşaatı ve Gemi Yan Sanayiinde Çalışan Sayıları *152*
Grafik 53. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin $), 2010-2023 ..... *154*
Grafik 54. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2023 ..... *155*
Grafik 55. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Adet) *155*
Grafik 56. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon CGT) *156*
Grafik 57. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet) *156*
Grafik 58. Alınan Gemi Siparişlerinin Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%) *157*
Grafik 59. Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri (Milyon CGT) *157*
Grafik 60. 2023 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet) *172*
Grafik 61. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı *172*
Grafik 62. Yıllar İtibariyle Türkiye'de Gemi Geri Dönüşümü *173*
Grafik 63. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları *178*
Grafik 64. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2019-2023 ..... *184*
Grafik 65. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2019-2023 ..... *185*
Grafik 66. Ülkelere Göre 2023 Yılı Turist Sayısı Sıralaması (Milyon Kişi) *196*
Grafik 67. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı *198*
Grafik 68. 2023 Yılında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı *198*
Grafik 69. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı *205*
Grafik 70. Uluslararası Kruvaziyer Destinasyonların Paylaşım Oranları (2022) *207*
Grafik 71. Uluslararası Kruvaziyer Destinasyonların Paylaşım Oranları (2023) *207*
Grafik 72. Kabotaj'da Hatlı Tarifeli Olarak Liman İçi ve Limanlar Arası Taşınan Denizyolu Yolcu Sayısı *212*
Grafik 73. Dünya su ürünleri üretiminin önemli ülkelere göre dağılımı (2021) *228*
Grafik 74. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İhracat İthalat Değerleri (Bin ABD $), Ocak-Aralık 2023 ..... *236*
Grafik 75. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İşyeri Sayısı, 2013-2022 ..... *238*
Grafik 76. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü Sigortalı Çalışan Sayısı, 2013-2022 ..... *239*
Grafik 77. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%) *251*
Grafik 78. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2023 ..... *267*
Grafik 79. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2023 ..... *267*
Grafik 80. Kargo Tipleri Bazında Yük Elleçlemeleri, 2023 ..... *268*
Grafik 81. Deniz Kazalarına Karışan 300 GRT Üstü Gemi Sayısı *268*
Grafik 82. Deniz Kazalarına Karışan 300 GRT Üstü Deniz Aracı Dağılımı, 2023 ..... *269*
Grafik 83. Teminat Tiplerine Göre Dağılım (%) *270*
Grafik 84. Bölgelere Göre Dağılım (%) *270*
Grafik 85. Öğrenim Türüne Göre Öğrenci Sayıları *284*
Grafik 86. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024) *286*
Grafik 87. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024) *287*
Grafik 88. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024) *289*
Grafik 89. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2023 - 2024) *291*
Grafik 90. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024) *293*
Grafik 91. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024) *294*
Grafik 92. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024) *295*
Grafik 93. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2023-2024) *297*
Grafik 94. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024) *298*
Grafik 95. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024) *299*
Grafik 96. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024) *299*
Grafik 97. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2023-2024) *301*

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2023/2024 Bayrak Performans Tablosu 47
Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi 49
Şekil 3. Deniz Ticaretindeki Büyümeye Kıyasla Uluslararası Deniz Taşımacılığı CO2 Emisyon Tahminleri (2008-2018) 49
Şekil 4. IMO'nun İklim Değişikliğine Yönelik Kural ve Uygulamaları 52
Şekil 5. SOx Emisyon Regülasyonu 59
Şekil 6. Küresel Sülfür Üst Sınırı 60
Şekil 7. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı 60
Şekil 8. ECA ve Küresel Kapsamda Yıllar İtibariyle Yakıttaki Kükürt Limitleri 60
Şekil 9. Emisyon Kontrol Alanları 61
Şekil 10. Yıllara Göre NOx Regülasyonu 62
Şekil 11. Ocak – Aralık 2023 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası 69
Şekil 12. Ocak – Aralık 2023 Tarih Aralığında Hindistan Yarımadası, Doğu ve Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası 70
Şekil 13. Ocak – Aralık 2023 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası 73
Şekil 14. Ocak – Aralık 2023 Tarih Aralığında Güney Amerika'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası 75
Şekil 15. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı 188
Şekil 16. Lojistik Merkezlerinin Mevcut Durumu 259

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AFI (Alternative Fuels Infrastructure)	: Alternatif Yakıtlar Altyapısı
AFID	: Alternatif Yakıtlar Altyapı Tüzüğü
ASBA	: Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği
AYM	: Avrupa Yeşil Mutabakatı
BM	: Birleşmiş Milletler
BSGM	: Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü
BWM (Ballast Water Management)	: Balast Suyu Yönetimi
BWMS (Ballast Water Management System)	: Balast Suyu Yönetim Sistemi
CGT (Compensated Gross Tonnage)	: Kompanse Gross Tonaj
CH4	: Metan
CII (Carbon Intensity Indicators)	: Karbon Yoğunluk Göstergesi
CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services)	: Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrükleme Hizmetleri Derneği
CO	: Karbon
CO2	: Karbondioksit
CRP (Convention Review Plan)	: Sözleşme İnceleme Plan
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirme
DAU	: Denizcilik Atıkları Uygulaması
DCS (Data Collection System)	: Veri Toplama Sistemi
DİMDEG	: Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi
DND	: Deniz Nakliyecileri Derneği
DOKAP	: Giresun Balıkçı Barınağı
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
DWT	: Deadweight Ton
ECA	: Emisyon Kontrol Alanı
ECASBA (European Community Association of Ship Brokers and Agents)	: Avrupa Topluluğu Brokerlar ve Acenteler Birliği
ECOLPAF	: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu
EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index)	: Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi
EMEC (European Marine Equipment Council)	: Avrupa Deniz Ekipmanları Konseyi
ETD (Energy Taxation Directive)	: Enerji Vergisi Yönergesi
ETS (European Union Emission Trading System)	: AB Emisyon Ticaret Sistemi
EUMRV (European Union Monitoring Reporting and Verification)	: Avrupa Birliği İzleme Raporlama ve Doğrulama
EYS	: Emniyetli Yönetim Sistemi
FAL (Facilitation Committee)	: Kolaylaştırma Komitesi
FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations)	: Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü
FD&D (Freight, Demurrage & Defence	: Navlun, Sürastarya ve Savunma Sigortası

Insurance)	
Fed (Federal Reserve)	: Amerikan Merkez Bankası
FİATA	: Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents)	: Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu
GABS	: Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi
GHG (Green House Gases)	: Sera Gazı
GRT	: Gros Ton
GSYH	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
GT	: Gros Ton
IBWMC (International Ballast Water Management Certificate)	: Uluslararası Balast Suyu Yönetim Sertifikası
ICS (International Chamber of Shipping)	: Uluslararası Deniz Ticaret Odası
ILO (International Labour Organization)	: Uluslararası Çalışma Örgütü
IMB (International Maritime Bureau)	: Uluslararası Denizcilik Bürosu
IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization)	: Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı
IMF (International Monetary Fund)	: Uluslararası Para Fonu
IMO (International Maritime Organization)	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISL (The Institute for Shipping Economics and Logistics)	: Denizcilik Ekonomisi ve Lojistik Enstitüsü
IUMI (International Union of Marine Insurance)	: Uluslararası Deniz Sigortaları Birliği
IWC (International Whaling Commission)	: Uluslararası Balina Avcılığı Komisyonu
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri
K.K.T.C.	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
KEP	: Kayıtlı Elektronik Posta
KMDYTM	: Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi
KOGAD	: Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği
kW	: Kilowatt
LCA (Life Cycle Assessment)	: Yaşam Döngüsü Değerlendirmesi
LEG (Legal Committee)	: Hukuk Komitesi
LNG (Liquefied Natural Gas)	: Sıvılaştırılmış Doğalgaz
LODER	: Lojistik Derneği
LPG (Liquefied Petroleum Gas)	: Likit Petrol Gazı
MEPC (Marine Environment Protection Committee)	: Deniz Çevresini Koruma Komitesi
MERSİS	: Merkezi Sicil Kayıt Sistemi
MGS	: Milli Gemi Sicili
MLC (Maritime Labour Convention)	: Denizcilik Çalışma Sözleşmesi
MoU (Memorandum of Understanding)	: Memorandum

MRV (Monitoring, Reporting and Verification)	: İzleme, Raporlama ve Doğrulama
MSC (Maritime Safety Committee)	: Deniz Emniyeti Komitesi
NECA (Nitrogen Emission Control Area)	: Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi
NOx	: Azot Oksitler
OCC (Onboard Carbon Capture)	: Karbon Yakalama
ODS	: Ozon İnceltici Maddeler
OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development)	: İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
P&I (Protect and Indemnity Insurance)	: Koruma ve Tazmin Sigortası
PM	: Partikül Maddeler
PPR (Pollution Prevention and Response)	: Kirliliği Önleme ve Müdahale
PSSA (Particularly Sensitive Sea Area)	: Özel Hassas Deniz Alanı
S	: Kükürt
SECA	: Kükürt Emisyon Kontrol Alanı
SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan)	: Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı
SGK	: Sosyal Güvenlik Kurumu
SOLAS	: Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
SOx	: Kükürt Oksitler
SSMR (Shipping Statistics and Market Review)	: Denizcilik İstatistikleri ve Piyasa Analizi
STCW	: Gemiadamları için Eğitim, Belgelendirme, Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
TC (Technical Cooperation Committee)	: Teknik İşbirliği Komitesi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi
TEPGE	: Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü Müdürlüğü
TEST (Transfer of Environmentally Sound Technologies)	: Çevreye Uygun Teknolojilerin Transferi
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
TGİSAŞ	: Türkiye Gemi İnşa Sanayi A.Ş.
TİO	: Taşıma İşleri Organizatörleri
TL	: Türk lirası
TSB	: Türkiye Sigorta Birliği
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TÜFE	: Tüketici Fiyat Endeksi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TYHA (The Yacht Harbour Association)	: Yat Limanları Birliği
UAB	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi
UN (United Nations)	: Birleşmiş Milletler

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UNDP (united nations development programme)	: Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
USCG (United States Coast Guard)	: ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı
USD	: Amerikan Doları
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
VDAD	: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
VOC	: Uçucu Organik Bileşikler
VSR (Voluntary Speed Reduction)	: Gönüllü Hız Azaltma
YİD	: Yap-İşlet-Devret Modeli
YİMER	: Yabancılar İletişim Merkezi
Yi-ÜFE	: 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

Uluslararası Para Fonu (IMF) verilerine göre 2023 yılında bir önceki yıl ile kıyaslandığında; ABD %2,5 büyüme kaydederken Avro Bölgesindeki büyüme %0,4 ile kısıtlı olmuştur. Aynı dönemde Hindistan %7,8 ve Brezilya %2,9 büyürken, Almanya %0,3 daralmıştır. Çin'de uygulanan ılımlı finansal politikalar büyümenin daha fazla ivme kaybetmesini engellemeye yönelik sonuçlar vermektedir. Bu kapsamda, Çin ekonomisi yerel ve küresel olumsuz koşullara rağmen %5,2 oranında büyüme göstermiştir. Rusya ise 2022 yılında kaydettiği daralmadan sonra 2023 yılında %3,6 büyümüştür. Böylece 2023 yılındaki küresel büyüme %3,2 olmuştur. Dünya ekonomisinin 2024 ve 2025 yıllarında da 2023 yılında kaydedilen hızda büyümeye devam edeceği beklenmektedir. Gelişmiş ekonomiler için ise büyümede hafif bir hızlanma beklenmekte olup, 2023 yılında %1,6 olan büyüme düzeyinin 2024 yılında %1,7 ve 2025 yılında %1,8 ye çıkması öngörülmektedir. Yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerin 2023 yılında %4,3 olan büyüme düzeyinin 2024 ve 2025 yıllarında %4,2'ye düşerek hafif bir yavaşlama yaşayacağı tahmin edilmektedir.

Küresel enflasyon, finansal koşulların talebi sınırlama etkisine ve düşüş eğilimine girmesine rağmen tarihsel ortalamalarının üzerinde kalan gıda ve enerji fiyatlarının etkisiyle dirençli görünümünü korumuştur. Küresel enflasyon görünümü, 2023 yılında gerileyerek %6,8 olmuştur. Küresel enflasyonun 2024 yılında %5,9 ve 2025 yılında %4,5 düzeyine istikrarlı bir şekilde düşmesi beklenmektedir. Bunun yanında gelişmiş ekonomilerin enflasyon hedeflerine gelişmekte olan piyasalara ve gelişmekte olan ekonomilere göre daha erken döneceği tahmin edilmektedir. Bu çerçevede, son IMF tahminlerine göre, gelişmiş ekonomilerde ortalama tüketici enflasyonunun, 2022 yılında %7,3 oranındaki seviyesinden, 2023 yılı itibarıyla %4,6'ya inmiştir. 2024 yılında gelişmiş ekonomilerde enflasyonun daha da düşerek %2,6 seviyesinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir. Diğer taraftan, yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde ise 2022 yılında %9,8 olan yıllık ortalama tüketici fiyatları artışının 2023 yılında %8,3 düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu ekonomilerde 2024 yılında ise enflasyonun %8,3 düzeyinde sabit kalacağı öngörülmektedir.

Önümüzdeki dönemde küresel ticaretin gidişatını ise küresel büyüme performansında beklenen zayıflama, Rusya-Ukrayna savaşının yanı sıra 2023 yılı Ekim ayında Gazze'de yaşanan gelişmelerin olası yansımaları, ticaret gerilimlerinin yeniden şiddetlenmesi olasılığı, küresel enerji ve ulaşım maliyetlerinin gelişimi, yeşil ekonomiye geçiş çabaları ile sürdürülebilir borçlanma imkânlarının varlığı belirleyecektir. Açıklanan son IMF tahminlerine göre, 2023 yılında küresel mal ve hizmet ticaretinde %0,3 oranında büyüme gerçekleşmiştir. Aynı büyüklüğün toparlanma kaydederek 2024 yılında %3 ve 2025 yılında %3,3 olacağı tahmin edilmektedir.

2023 yılı itibarıyla küresel ekonomilerde işgücü piyasaları ise talep ve arz yönlü olarak bir süredir iyileşen görünümünü korumuştur. Bu çerçevede, 2023 yılında işsizlik oranının gelişmiş ekonomilerde %4,4, ABD'de %3,6, Avro alanında %6,5 olarak gerçekleşmiştir.

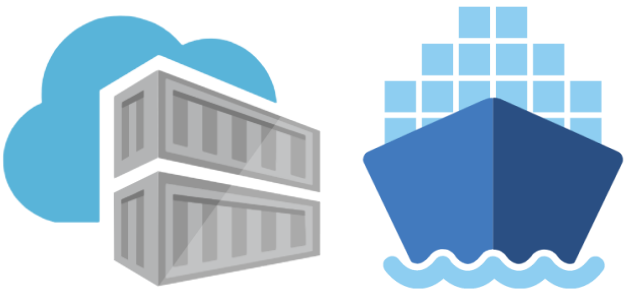
Salgınla birlikte tarihi düşük seviyeleri gören Brent petrol fiyatları küresel ekonomideki canlanmayla toparlanmış ve Rusya-Ukrayna savaşının da etkisiyle 2022 yılı Mart ayında 123 dolar/varil düzeyine kadar yükselmiştir. Küresel durgunluk fiyatlamasının etkili olmasıyla üretim kısıtlamalarına rağmen petrol fiyatlarının 2023 yılında 80 dolar/varil seviyesine kadar indiği gözlenmiştir.

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler

	2023	2024 (1)	2025 (1)
Büyüme (Yüzde Gelişim)			
Dünya	3,2	3,2	3,2
Gelişmiş Ekonomiler	1,6	1,7	1,8
ABD	2,5	2,7	1,9
Japonya	1,9	0,9	1
Avro Bölgesi	0,4	0,8	1,5
Almanya	-0,3	0,2	1,3
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	4,3	4,2	4,2
Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa	3,2	3,1	2,8
Rusya	3,6	3,2	1,8
Gelişmekte Olan Asya	5,6	5,2	4,9
Çin	5,2	4,6	4,1
Hindistan	7,8	6,8	6,5
Latin Amerika ve Karayipler	2,3	2	2,5
Brezilya	2,9	2,2	2,1
Sahra Altı Afrika	3,4	3,8	4
Dünya Ticaret Hacmi (Yüzde Gelişim)	0,3	3,0	3,3
Mal ve Hizmet İthalatı			
Gelişmiş Ekonomiler	-1,0	2,0	2,8
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	2,0	4,9	4,1
Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama, Yüzde Değişim)	6,8	5,9	4,9
Gelişmiş Ekonomiler	4,6	2,6	2,0
ABD	4,1	2,9	2,0
Avro Bölgesi	5,4	2,4	2,1
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	8,3	8,3	6,2
İşsizlik Oranı (Yüzde)			
Gelişmiş Ekonomiler	4,4	4,6	4,7
ABD	3,6	4,0	4,2
Avro Bölgesi	6,5	6,6	6,4
Ortalama Petrol Fiyatları (ABD Doları/Varil)	80,6	78,6	73,7

Kaynak: IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Nisan 2024
(1) Tahmin

DÜNYA DENİZ TİCARETİ



1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı

2023 yılında yıllık bazda denizyoluyla major dökme yük ticaretinin %4,8 ve petrol ticaretinin %3,0 oranında güçlü büyümesinin desteğiyle toplam küresel deniz ticaret hacmi yıllık %2,6 artarak 12,3 milyar tona ulaşarak olumlu bir görünüm sergiledi. Ton-mil cinsinden küresel denizyolu ticareti, Rusya-Ukrayna çatışmasının devam eden etkileri ve daha sonra Panama ve Süveyş kanallarındaki aksaklıklar nedeniyle ticaret modellerindeki değişimlerinden etkilenerek %4,4 oranında güçlü bir artış gösterdi.

2024 yılı için küresel deniz ticaretinin %2,1 oranında 'ılımlı' bir oranda artması beklenirken, ana ticaret modelinin değişmesi ve Süveyş'ten uzaklaşma nedeniyle ton-mil cinsinden ticaretin %3,1 oranında artması bekleniyor.

TEU bazında konteyner ticareti hacimleri, 2022 yılında %3,7 oranında düştükten sonra 2023 yılında sabit kalırken, TEU-mil bazında %2 artış gözlendi. 2024 yılında ise hacimlerin %3,8 oranında toparlanması bekleniyor. Kızıldeniz'den kaçınmak için yapılan yeniden yönlendirmenin TEU mil ticaretinde yıllık bazda %8,3 artış bekleniyor.

2022'deki %2,9'luk düşüşün ardından, deniz yoluyla taşınan kuru dökme yük ticareti 2023 yılında %3,7 artmıştır. 2023 yılında ton-mil bazında artış %4,8 artış göstermiştir. Mevcut tahminler, mütevazi bir teslimat programına ve artan yıkım potansiyeline rağmen, 2024 yılında kuru dökme yük gemisi talep büyümesinin yaklaşık %2,1 ve filo büyümesinin yaklaşık %2,7 olacağı öngörülmektedir.

Atlantik ham petrol üretimindeki büyüme ve yeni rafineri kurulumlarının desteğiyle, petrol ticaretinin bu yıl ton bazında %3,0 oranında artması bekleniyor. Kızıldeniz'den kaçınmak için rotasını değiştiren ürün tankerleri ve petrol ürünleri ticaretinin ton-mil büyümesine katkıda bulunarak genel petrol ticaretinin ton-mil olarak %4,9 artması bekleniyor.

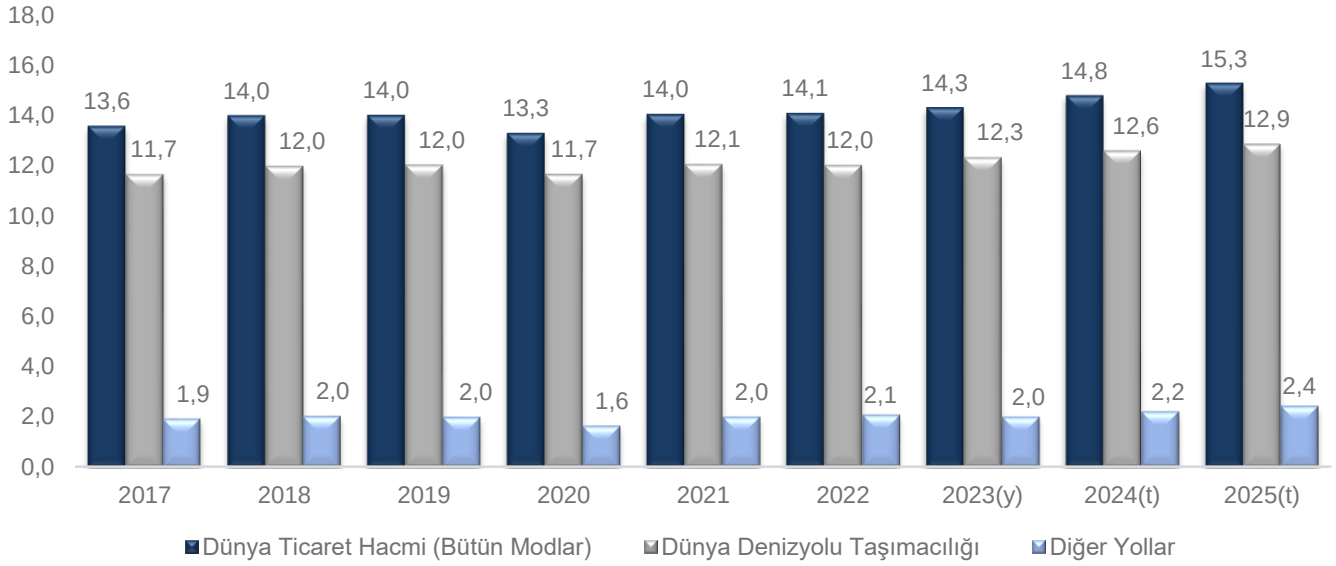
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı

Dünya Ticareti ve Deniz Yolu Taşımacılığı	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023(y)	2024(t)	2025(t)	10 (*) Yıllık Trend	5 (*) Yıllık Trend
Kişi Başına Denizyolu Ticareti											
Dünya Denizyolu Ticareti (milyar ton)	11,65	11,98	12,03	11,66	12,06	12,02	12,33	12,60	12,87	1,7%	0,9%
Dünya Nüfusu (milyon kişi)	7,55	7,63	7,71	7,80	7,88	7,95	8,03	8,11	8,18	1,1%	1,0%
Ticaret Tonajı (Kişi Başı)	1,54	1,57	1,56	1,50	1,53	1,51	1,54	1,55	1,57	0,6%	-0,1%
Dökmeyük Taş. (Kişi Başı)	1,10	1,11	1,09	1,04	1,05	1,05	1,07	1,08	1,09	0,3%	-0,2%
Konteyner Taşımacılığı (Kişi Başı)	0,23	0,23	0,24	0,23	0,24	0,23	0,23	0,24	0,24	1,3%	0,0%
Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	4,2%	2,8%	0,5%	-3,1%	3,4%	-0,4%	2,6%	2,1%	2,2%	1,7%	0,9%
Dünya GSYİH Gelişimi	3,8%	3,6%	2,8%	-2,8%	6,3%	3,5%	3,1%	3,1%	3,2%	3,0%	2,6%
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	1,11	0,77	0,17	1,10	0,53	-0,10	0,85	0,69	0,68	0,58	0,36
Dünya Ticaret (milyar ton)											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı	11,65	11,98	12,03	11,66	12,06	12,02	12,33	12,60	12,87	1,7%	0,9%
Dünya Ticaret Hacmi (Bütün Modlar)	13,56	13,99	14,00	13,28	14,04	14,08	14,31	14,78	15,27	1,6%	0,4%
Dünya Taşımacılığı Denizyolu Oranı	**86%**	**86%**	**86%**	**88%**	**86%**	**85%**	**86%**	**85%**	**84%**	**86%**	**86%**

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

*2023 yılı yaklaşık verilerdir. 2024 ve 2025 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

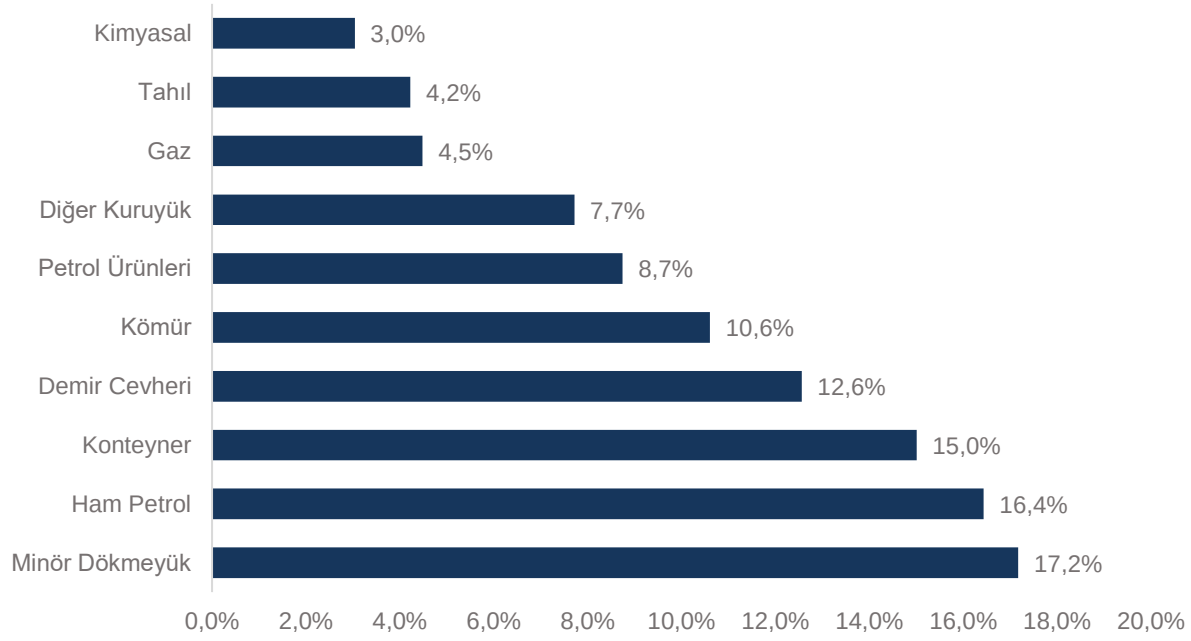
Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton)

Milyon Ton	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023(y)	2024(t)	2025(t)
Demir Cevheri	1.477	1.478	1.457	1.508	1.528	1.478	1.549	1.541	1.540
Kömür	1.213	1.275	1.300	1.181	1.226	1.229	1.308	1.297	1.284
Tahıl	475	474	481	524	530	516	521	531	557
Minör Dökmeyük	2.010	2.087	2.100	2.066	2.173	2.080	2.118	2.182	2.254
Ham Petrol	2.027	2.049	2.003	1.852	1.838	1.975	2.027	2.088	2.135
Petrol Ürünleri	1.108	1.117	1.085	966	1.011	1.048	1.078	1.112	1.135
Gaz	400	435	480	482	510	534	553	574	605
Kimyasal	342	362	374	370	379	369	375	386	398
Konteyner	1.712	1.786	1.828	1.812	1.923	1.851	1.851	1.921	1.981
Diğer Kuruyük	888	914	927	903	940	935	952	967	981
Toplam	**11.651**	**11.977**	**12.035**	**11.664**	**12.059**	**12.016**	**12.333**	**12.597**	**12.869**
Yıl Bazında Değişim	**4,2%**	**2,8%**	**0,5%**	**-3,1%**	**3,4%**	**-0,4%**	**2,6%**	**2,1%**	**2,2%**

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

2023 yılı yaklaşık verilerdir. 2024 ve 2025 yılları ise tahmini verilerdir.

Grafik 2. 2023 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton)



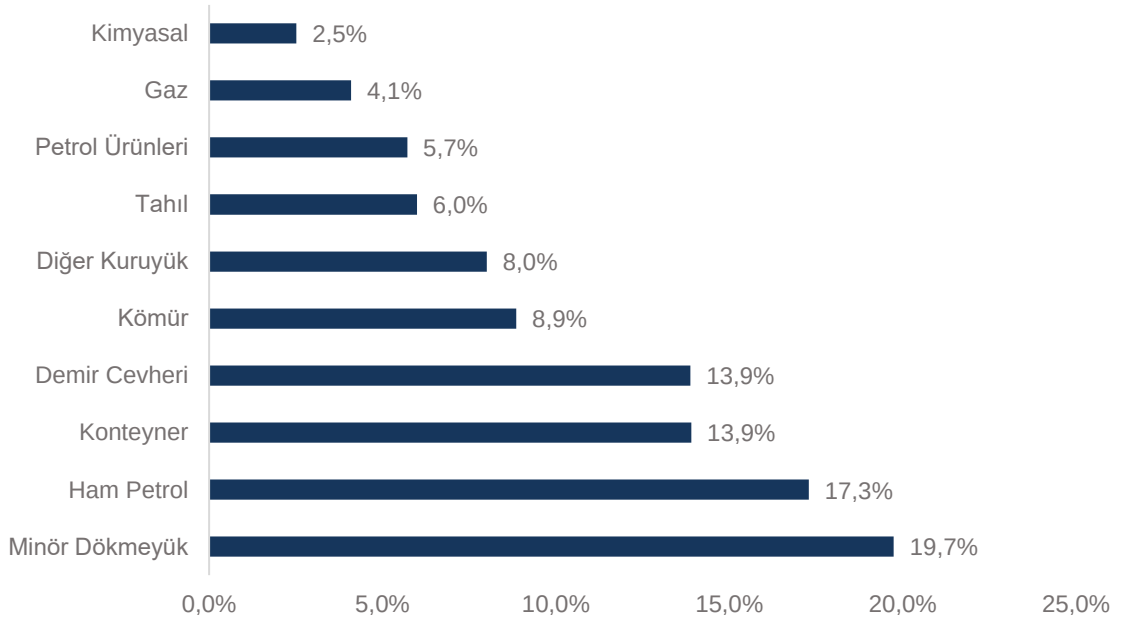
Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

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

Milyar Ton/Mil	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023(y)	2024(t)	2025(t)
Demir Cevheri	8.218	8.222	8.011	8.408	8.513	8.104	8.607	8.569	8.549
Kömür	4.919	5.226	5.167	4.663	4.856	5.140	5.494	5.419	5.368
Tahıl	3.272	3.163	3.395	3.776	3.814	3.739	3.718	3.828	3.973
Minör Dökmeyük	10.769	11.213	11.266	11.314	11.947	11.814	12.247	12.720	13.129
Ham Petrol	10.259	10.550	10.401	9.691	9.341	10.097	10.725	11.168	11.500
Petrol Ürünleri	3.120	3.129	3.143	2.853	3.091	3.235	3.545	3.802	3.844
Gaz	1.655	1.852	2.033	2.146	2.406	2.378	2.541	2.684	2.893
Kimyasal	1.290	1.408	1.487	1.513	1.549	1.519	1.561	1.614	1.664
Konteyner	8.141	8.447	8.636	8.546	9.046	8.537	8.625	9.096	9.176
Diğer Kuruyük	4.531	4.658	4.721	4.635	4.834	4.841	4.967	5.065	5.135
Toplam	**56.175**	**57.868**	**58.260**	**57.546**	**59.397**	**59.405**	**62.030**	**63.964**	**65.230**
Yıl Bazında Değişim	**5,2%**	**3,0%**	**0,7%**	**-1,2%**	**3,2%**	**0,0%**	**4,4%**	**3,1%**	**2,0%**

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn
2023 yılı yaklaşık verilerdir. 2024 ve 2025 yılları ise tahmini verilerdir.

Grafik 3. 2023 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)



Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu

2024'ün başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) gemi sayısı 61.811 ve toplam tonajı 2.242.673 milyar DWT seviyesinde gerçekleşmiştir.

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

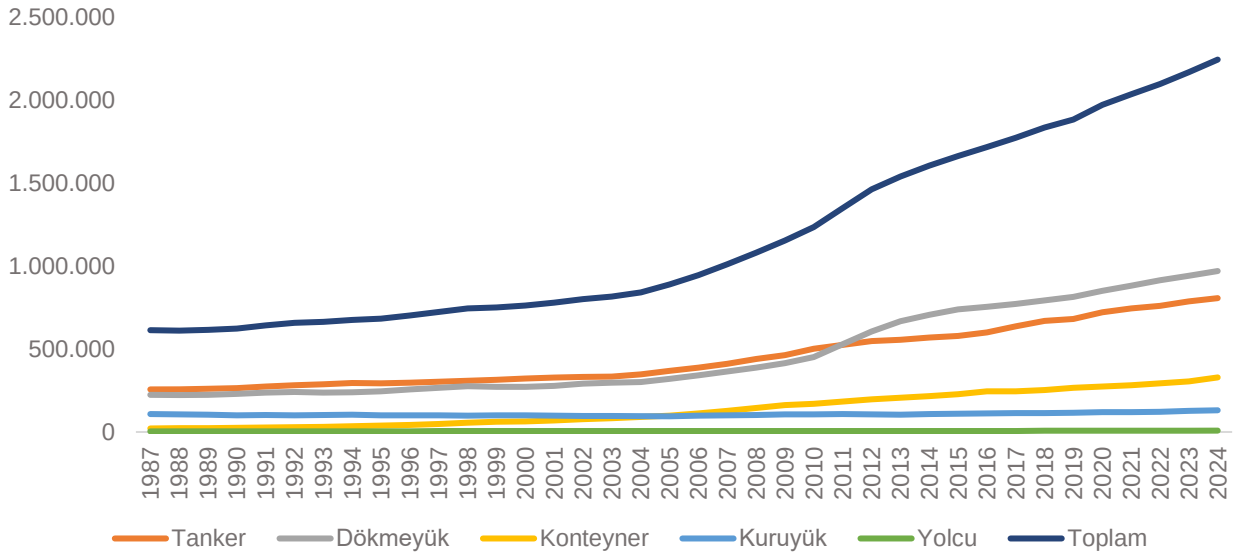
Yıllar	Tanker	Dökmeyük	Konteyner	Kuruyük	Yolcu	Toplam	Toplam Değişim
1987	257.233	223.186	21.105	108.174	3.445	613.143	-
1988	256.925	222.258	22.212	105.545	3.478	610.418	-0,4%
1989	261.168	223.212	23.735	103.355	3.589	615.059	0,8%
1990	264.875	228.601	25.026	100.622	3.620	622.744	1,2%
1991	273.342	236.574	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%
2024	806.103	969.226	328.604	130.616	8.124	2.242.673	3,5%

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 %47,4'ünü kontrol etmektedirler.

Liberya 400 milyon DWT ve 5.001 gemi ile dünyanın en büyük sicile sahip ülkesi olmuştur. Bunu 370 milyon DWT ile Panama 300 milyon DWT ile Marshall Adaları takip etmektedir.

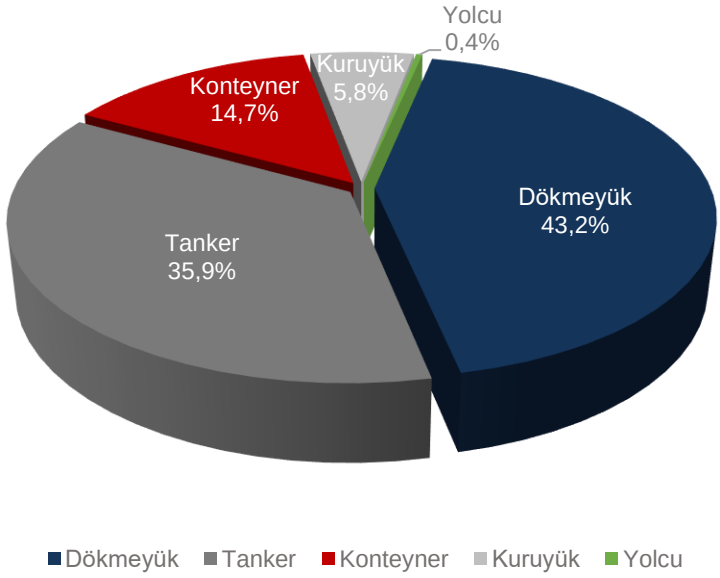
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2024 (1000 DWT)



Kaynak: ISL

2024 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. 2023 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelik Dağılımı (DWT/%)



Kaynak: ISL

ULUSLARARARASI 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 itibariyle 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 işbirliğini sağlamak ve belirlenen standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik etmek amacıyla faaliyet göstermektedir.

IMO'nun temel felsefesi "Daha Emniyetli Seyir ve Daha Temiz Denizler" olup başlıca faaliyet alanları 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 işbirliğini sağlamak.

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

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

IMO Konseyinde Türkiye 2022-2023 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 izlenildiğinin göstergesi olduğu belirtilmektedir. Bayrak Devleti Performansı Tablosu'nda 6 ana konu altında toplam 19 kolonda değerlendirme yapılmış olup, Türkiye için aşağıda belirtilen göstergeler sunulmuştur.

Liman Devleti Kontrolleri kapsamında

Bayrak Devletlerinin tabloda değerlendirmeye alınması için Paris Memorandumu (MoU) ve Tokyo Memorandumu (MoU) içeriğindeki ülkelerde son 3 yıl içerisinde 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 taktirde 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 Beyaz listesinde pozitif,
- 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 pozitife geçilmiştir. Uluslararası Çalışma Örgütü Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin (ILO MLC) ülkemizce tam onay sürecinin tamamlanmaması sebebiyle bayrak performansımız bu alanda halen negatif olarak kaydedilmiştir.

Tanınmış Kuruluşlar

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

Filo Yaşı

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

Raporlar

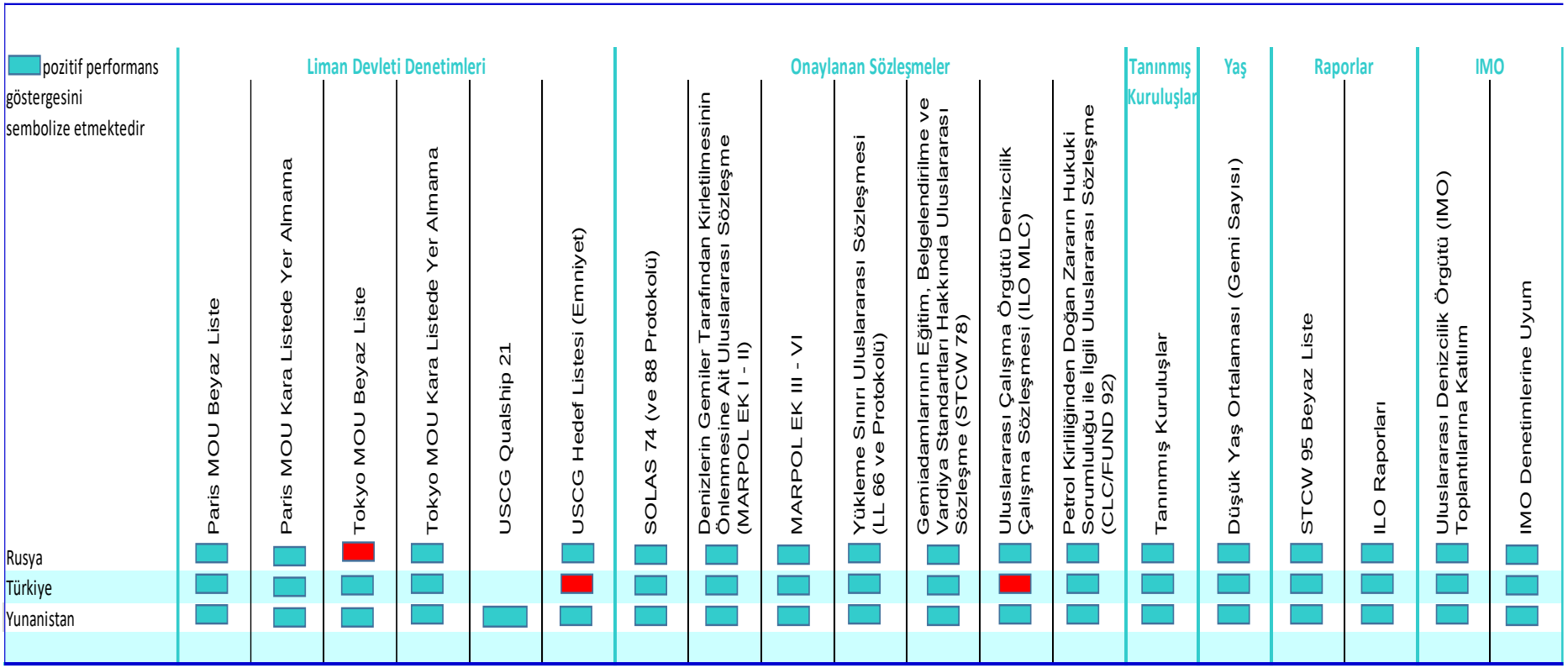
IMO ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından istenen çeşitli raporların Bayrak Devletleri tarafından uygun bir şekilde karşılanmasının değerlendirilmesi sonuçlarını göstermektedir. Türkiye pozitif gelişme ile gösterdiği belirtilmektedir.

IMO

Bayrak Devletinin, Uluslararası Denizcilik Örgütünün düzenlediği toplantılarda katılım sağlaması ve aktif olarak rol almasının değerlendirildiği kolonda Türkiye pozitif gelişme ile gösterilmiştir.

İlgili tabloya https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2024/01/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2023-2024.pdf linkinden ulaşılabilmektedir.

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2023/2024 Bayrak Performans Tablosu



Kaynak:Uluslararası Deniz Ticaret Odas

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

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

Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM) T.O.B.B. bünyesinde kurulmuş olup, sekretaryası Odamız tarafından sürdürülmektedir. KMDYT, Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağının (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.

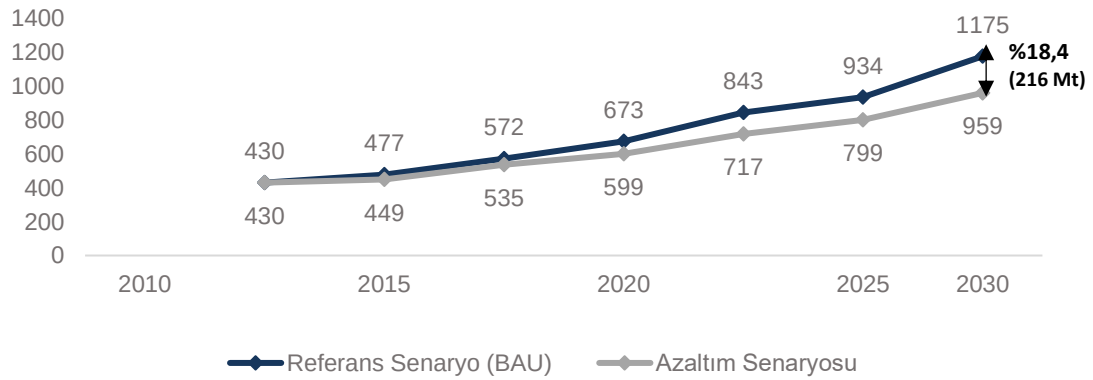
Deniz ve Çevresinin Korunması Faaliyetleri

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. Sektörel olarak çok sayıda çalışmalarda referans olarak yer alan, MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve tüm Ek'lerine Türkiye taraf olduğu gibi deniz çevresi ile ilgili diğer önemli sözleşmelere de, ülkemize uyum doğrultusunda taraf olma sürecini devam etmektedir.

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", ülkemizde de "Paris Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (Kanun No.7335) ile" 7 Ekim 2021 tarihli ve 31621 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

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

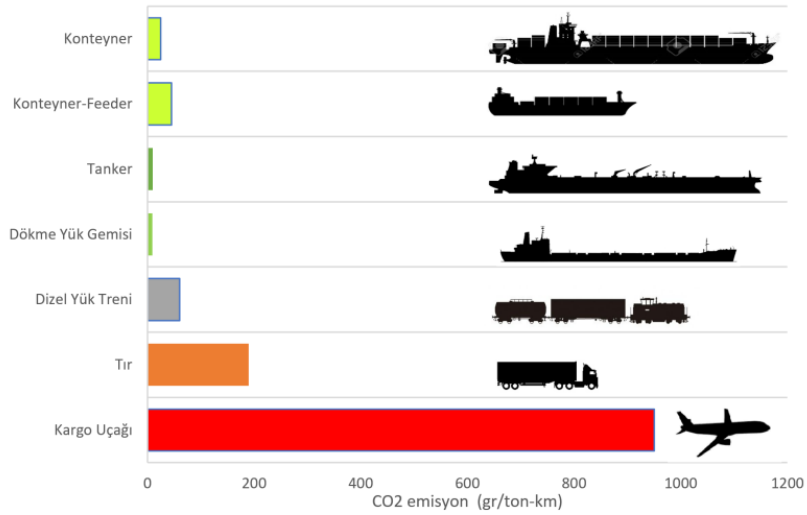


Kaynak: Denizcilik Sektörünün Yeşil Dönüşüme Uyumu (İMEAK DTO,2021)

Dünyayı ciddi seviyede tehdit eden küresel ısınma ve hava kirliliği, son yıllarda kritik boyutlara ulaşmıştır. Özellikle endüstri ve tüm ulaşım modlarında kullanılan fosil yakıtlardan oluşan emisyon (SOx, NOx, CO2, CO), PM ve VOC hava kirliliğinin önemli kaynaklarından biridir.

Denizcilik sektörü, yılda 940 milyon ton CO2 salınımıyla küresel sera gazlarının yaklaşık %2,5'lik kısmından sorumlu olsa da deniz taşımacılığı, taşınan kargo tonajı başına CO2 emisyonu oranında diğer taşımacılık yöntemlerine kıyasla en çevreci taşımacılık modelidir.

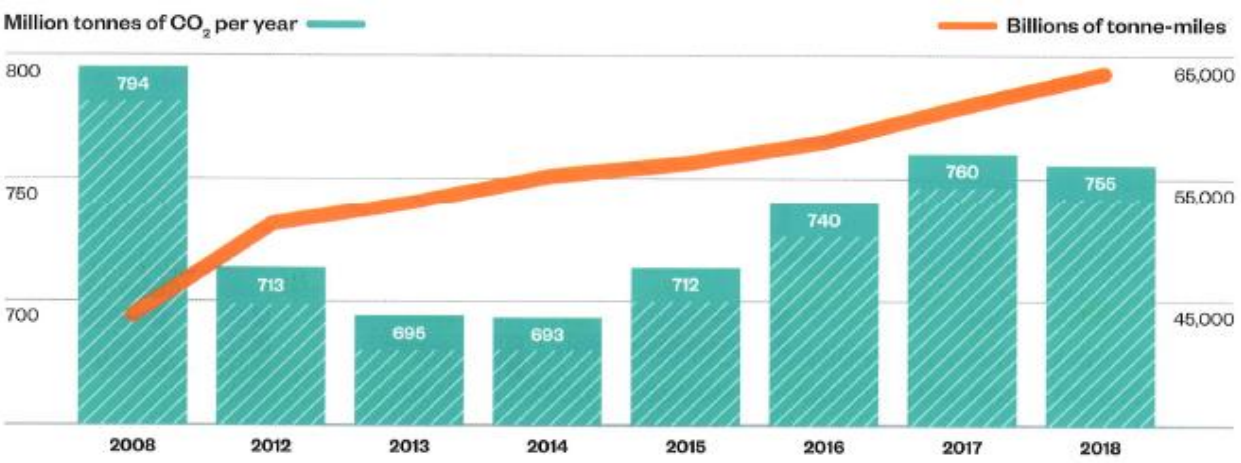
Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi



Kaynak: Denizcilik Sektöründe Emisyonların Azaltılmasına Yönelik Kural ve Uygulamalar (M. İNSEL, 2023)

Bu grafik, deniz ticaretindeki büyümenin uluslararası deniz taşımacılığı faaliyetleri emisyonlarıyla bağlantısını (Şekil 3) belirtmekte olup, deniz ticaretindeki önemli artışa rağmen sektörün toplam CO2 emisyonlarının 2008 yılı seviyelerinin altında kaldığını göstermektedir.

Şekil 3. Deniz Ticaretindeki Büyümeye Kıyasla Uluslararası Deniz Taşımacılığı CO2 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 IMO bünyesindeki Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-MEPC) toplantılarında; MARPOL Ek-VI'daki Değişiklikler, Hava Kirliliğinin Önlenmesi ve Gemilerin Enerji Verimliliği, Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı (Green House Gases-GHG) Emisyonlarının Azaltılması ile Kısa, Orta ve Uzun Vadeli GHG Azaltma Tedbirleri 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 hususlar aşağıda yer almaktadır.

IMO, denizcilik sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak ve enerji verimliliğini artırmak için birçok önemli çalışmaya öncülük etmektedir.

Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin 80'inci Oturumunda (MEPC 80), IMO'ya üye devletler, zararlı emisyonlarla mücadele için gelişmiş hedeflerle Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına ilişkin 2023 IMO Stratejisini kabul etmişlerdir.

Revize edilmiş IMO Sera Gazı Stratejisi ise, 2050 yılına kadar uluslararası denizcilikten kaynaklanan net sıfır GHG emisyonlarına ulaşmak için geliştirilmiş ortak bir hedef, 2030 yılına kadar alternatif sıfır ve sıfıra yakın GHG yakıtlarının alımını sağlama taahhüdü ve gösterge niteliğindeki 2030 ve 2040 yıllarında kontrol noktalarını içermektedir.

Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin 2023 IMO Stratejisi

Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin 2023 IMO Stratejisi (2023 IMO Sera Gazı Stratejisi), uluslararası denizcilikten kaynaklanan GHG emisyonlarını ele almak için IMO'nun çalışmalarının devam ettiğini temsil etmektedir.

Vizyon

IMO, uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltma taahhüdünü sürdürmekte ve acil bir durum olarak, bu Strateji bağlamında adil ve eşitlikçi bir geçişi teşvik ederken, bunları mümkün olan en kısa sürede aşamalı olarak ortadan kaldırmayı hedeflemektedir.

Hedef Düzeyleri

2023 IMO GHG Stratejisini yönlendiren hedef seviyeleri aşağıda yer almaktadır:

1. ***Yeni gemiler için enerji verimliliğinin daha da iyileştirilmesi yoluyla geminin karbon yoğunluğunun azalması***

Gemiler için enerji verimliliği tasarım gerekliliklerini güçlendirmek amacıyla gözden geçirilmesi.

2. ***Uluslararası deniz taşımacılığının karbon yoğunluğunun azalması***

2008 yılına kıyasla 2030 yılına kadar uluslararası deniz taşımacılığında taşıma işi başına CO2 emisyonlarını ortalama olarak en az %40 oranında azaltılması.

3. Sıfır veya sıfıra yakın sera gazı emisyon teknolojilerinin, yakıtların ve/veya enerji kaynaklarının kullanımının artırılması

2030 yılına kadar uluslararası denizcilikte kullanılan enerjinin en az %5'ini temsil edecek (%10 için çaba gösterilmesi) sıfır veya sıfıra yakın sera gazı emisyonu teknolojilerinin, yakıtların ve/veya enerji kaynaklarının kullanılması.

4. Uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan sera gazı emisyonların net sıfıra ulaşması

Paris Anlaşması'nın 2'nci maddesinde belirtilen uzun vadeli sıcaklık hedefiyle tutarlı olarak sera gazı emisyonlarını aşamalı olarak ortadan kaldırmaya yönelik çalışmaları sürdürürken, uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan sera gazı emisyonlarını mümkün olan en kısa sürede en yüksek seviyeye çıkmasını sağlamak ve farklı ulusal koşulları dikkate alarak net sıfır sera gazı emisyonlarına 2050 yılına yakın bir tarihte ulaşılması.

Kontrol Noktaları

Uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan net sıfır sera gazı emisyonuna ulaşmak için ara kontrol noktaları aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

1. 2008 yılına kıyasla 2030 yılına kadar %30'a ulaşmak için uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan toplam yıllık sera gazı emisyonlarını en az %20 azaltmak.

2. Uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan toplam yıllık sera gazı emisyonlarını en az %70 oranında azaltmak, 2008 yılına kıyasla 2040 yılına kadar %80'e ulaşmak için çaba göstermek.

Aday Orta Vadeli Sera Gazı Azaltma Tedbirleri Paketi

2023 Sera Gazı Stratejisi'nde, azaltma hedeflerini gerçekleştiren bazı aday tedbir/tedbirlerin geliştirilmesi ve teknik ve ekonomik tedbirlerden oluşan önlemlerin nihai hale getirilmesi gerektiği belirtilmektedir.

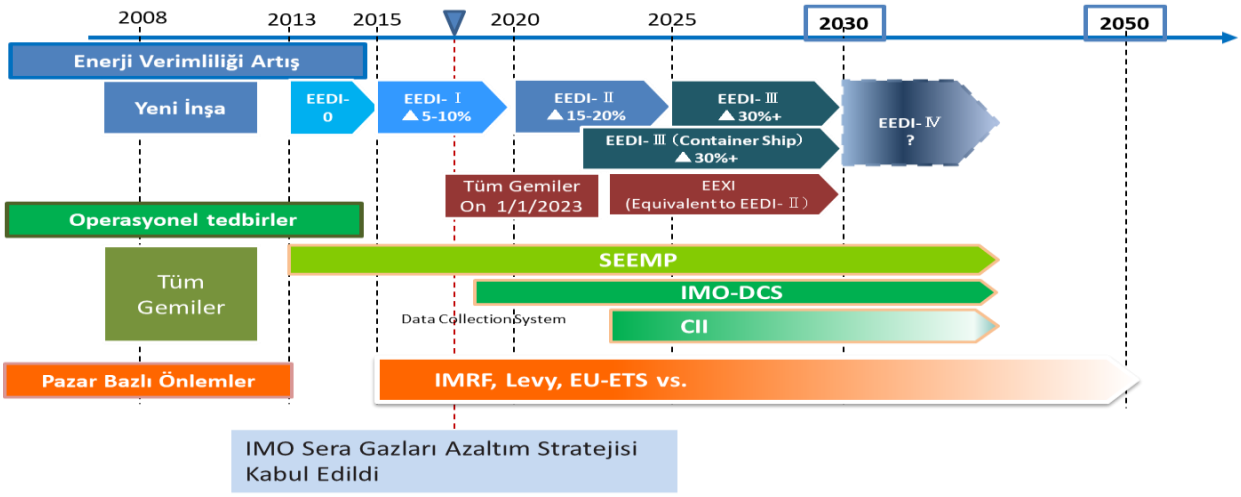
- Denizcilik yakıtının sera gazı yoğunluğunun aşamalı olarak azaltılmasını düzenleyen, hedefe dayalı denizcilik yakıt standardı olan teknik bir unsur

- Denizcilik sera gazı emisyonları fiyatlandırma mekanizması temelinde ekonomik bir unsur

Muhtemel ekonomik unsurlar, tedbirler paketinin nihai hale getirilmesini kolaylaştırmak amacıyla, kapsamlı etki değerlendirmesinde dikkate alınacak belirli kriterler göz önünde bulundurularak değerlendirilecektir.

Orta vadeli sera gazı azaltma tedbirlerinin, denizciliğin enerji geçişini etkili bir şekilde desteklemesi ve dünya filosuna gerekli teşviki sağlaması, aynı zamanda eşit şartlara, adil ve hakkaniyetli bir geçişe katkıda bulunması gerektiği ifade edilmektedir.

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



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

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Çevresini Koruma Komitesi 80'inci Dönem Toplantısı (MEPC 80), 03-07 Temmuz 2023 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

MEPC 80'de öne çıkan en önemli konu, zararlı emisyonlarla mücadele için gelişmiş hedeflerle "Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına ilişkin 2023 IMO Stratejisi" kabul edilmiştir.

Revize edilen IMO GHG Stratejisi, 2050 yılına kadar uluslararası denizcilikten kaynaklanan net sıfır Sera Gazı (Green House Gases-GHG) emisyonlarına ulaşmak için geliştirilmiş ortak bir hedef, 2030 yılına kadar sıfır ve sıfıra yakın GHG emisyonlu alternatif yakıtların kullanımını sağlama taahhüdü ve gösterge niteliğindeki 2030 ve 2040 yılları kontrol noktalarını içermektedir.

MEPC 80 Dönem Toplantısında Öne Çıkan Hususlar

1. İklim Değişikliğiyle Mücadele-2023 IMO GHG Stratejisi kabul edildi.
2. Gemilerin Enerji Verimliliği-IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veri Toplama Sistemi (DCS) için taslak değişiklikler onaylandı.
3. Balast Suyu Yönetimi-Sözleşme İnceleme Planı onaylandı ve BWM Sözleşmesi'nde yapılan değişiklikler kabul edildi.
4. Biyolojik Kirlenme (Biofouling) Yönetimi-Revize rehberler kabul edildi.
5. Deniz memelilerini korumak için Kuzey-Batı Akdeniz'de Özel Hassas Deniz Alanı (Particularly Sensitive Sea Area-PSSA) belirlendi.
6. Sualtı Gürültü Kirliliği-Revize rehberler kabul edildi.
7. Deniz Çöpüyle Mücadele-Plastik pelet taşıma/kayıp konteynerler üzerinde çalışma yapıldı.
8. Gemiden Gemiye Transfer-Meclis kararı önerildi.
9. Özel Alanlar-MARPOL Ek-I ve V kapsamındaki Kızıldeniz ve Aden Körfezi özel alanları için yürürlük tarihi belirlendi.
10. Kirliliği Önleme ve Müdahale (Pollution Prevention and Response-PPR) Alt Komitesi'nden aktarılan konular değerlendirildi.

İklim Değişikliği ile Mücadele-Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması

IMO, gemiler için enerji verimliliği konusunda küresel düzenlemeler geliştirmiştir ayrıca uluslararası denizciliğin iklim değişikliğiyle mücadelede üzerine düşen sorumluluğu adil bir şekilde üstlenmesini sağlamak için somut adımlar atmaya devam etmektedir.

Bu kapsamda birkaç ay süren müzakerelerin ardından MEPC 80'de, zararlı emisyonların üstesinden gelmek için geliştirilmiş hedeflerle Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına ilişkin "2023 IMO Stratejisi" kabul edilmiştir.

Yaşam Döngüsü Sera Gazı Değerlendirme Rehberlerinin Kabul Edilmesi

MEPC, deniz yakıtlarının yaşam döngüsü (Life Cycle Assessment-LCA) sera gazı yoğunluğuna ilişkin rehberleri (LCA Rehberleri) kabul etmiştir. LCA Rehberleri, deniz yakıtlarının üretimi ve kullanımıyla ilgili toplam sera gazı emisyonlarının, kaynaktan gemi yakıt tankına (well-to-tank) ve gemi yakıt tankından gemide harcanmasında (tank-to-wake) oluşan emisyon faktörleri dahil olmak üzere, yakıtın üretiminden gemide kullanılması (well-to-wake) sürecinde oluşan emisyonların kapsama alınmasını içermektedir.

Biyoyakıtların Kullanımına İlişki Ara Rehber

MARPOL Ek-VI'nın DCS ve Karbon Yoğunluk Göstergesi (Carbon Intensity Indicator-CII) ile ilgili 26, 27 ve 28'inci kuralları uyarınca, biyoyakıtların kullanımına yönelik ara rehbere ilişkin MEPC genelgesi onaylanmıştır.

Gemilerde CO_2 Yakalama

Gemilerde CO2 yakalama ilgili başvurular değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, MEPC 81'den önce gemilerde CO2 yakalamaya ilişkin önerilerin dikkate alınması ve MEPC'ye ileriye dönük tavsiyelerde bulunulması hususlarında ISWG-GHG 16'ya talimat verilmiştir.

Toplantıda öneri olarak, gemide karbon yakalama (Onboard Carbon Capture-OCC) teknolojisi, mevcut düzenleyici çerçeveyi değerlendirmek ve IMO'nun düzenleyici çerçevesi içinde gemide CO2 yakalama sistemlerini tesis etmek için ileriye dönük teklifleri ortaya konmuştur.

Enerji Verimliliği

Veri Toplama Sistemi (Data Collection System-DCS) ile ilgili taslak değişiklikler kabul edilmiştir.

Bahse konu komite, IMO gemi yakıt tüketimi Veri Toplama Sisteminin revizyonuna ilişkin MARPOL Ek VI'daki taslak değişiklikleri onaylamıştır.

Mart 2023 tarihinde düzenlenen ISWG-GHG 14 oturumunda da ilgili teklifler tartışılmış olup gruplar içinde, taşıma işine ilişkin verilerin dahil edilmesine ve DCS'de bildirilen verilerin gelişmiş ayrıntı düzeyine yönelik geniş desteğe dikkat çekilmiştir.

Taslak değişiklikler, taşınan kargo verilerinin raporlanmasına ilişkin "IMO Gemi Yakıt Tüketim Veritabanına sunulacak bilgiler" (Kural 27) hakkındaki MARPOL Ek-VI'nın Dokuzuncu Ekini kapsamaktadır. Konu, önemi gereği MEPC 81 Dönem Toplantısı'nda görüşülecektir.

Kısa Vadeli Tedbirlerin (CII ve EEXI) Gözden Geçirilmesi

CII derecesi, Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI) ve geliştirilmiş Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (Ship Energy Efficiency Management Plan-SEEMP) gibi önlemleri içeren kısa vadeli sera gazı azaltma tedbirleri 1 Kasım 2022 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

MEPC, en geç 1 Ocak 2026 tarihine kadar tamamlanması gereken CII düzenlemeleri ve rehberlerin gözden geçirme planını onaylamıştır. Kısa vadeli tedbirlerin gözden geçirilmesi için zaman çizelgesi aşağıdaki şekilde oluşturulmuştur:

- Veri toplama aşaması: MEPC 80-MEPC 82 (2024 sonbaharı).
- Veri analizi aşaması: MEPC 82'de yazışma grubu tarafından devam ettirilecek olan çalışma grubu.
- Sözleşme ve Rehberlerin inceleme aşaması: MEPC 82 ve MEPC 83 (2025 baharı) arasında oturumlararası çalışma grubu ve MEPC 83'te bir çalışma grubu tarafından yürütülecek.

Balast Suyu Yönetimi-Sözleşme İnceleme Planının Onaylanması ve BWM Sözleşmesi'nde Yapılan Değişikliklerin Kabul Edilmesi

Sözleşme inceleme aşamasında dikkate alınacak öncelikli konuların listesi de dahil olmak üzere, Balast Suyu Yönetimi (Ballast Water Management-BWM) Sözleşmesi ile ilişkili deneyim oluşturma aşaması kapsamında Sözleşme İnceleme Planı'nı (Convention Review Plan-CRP) onayladı. Böylece, BWM Sözleşmesi'nin önümüzdeki üç yıl boyunca kapsamlı bir şekilde gözden geçirilmesine ve Sözleşmeye yönelik bir değişiklik paketinin ilgili gelişimine rehberlik yapılacaktır.

BWM.2 Genelgesi olarak duyurulacak olan CRP ile, bu kapsamlı süreçte geliştirilen değişikliklerin 2026 sonbaharında düzenlenecek MEPC 85'te kabul edilebileceği öngörülmektedir. Bu kapsamda, BWM Sözleşmesi'nin İncelenmesi Hakkında Yazışma Grubunu yeniden kurulmuştur.

BWM Sözleşmesi'ndeki Değişiklikler

BWM Sözleşmesi Eki'nin İkinci Ekinde yapılan değişiklikler (Balast Suyu Kayıt Defteri Formu) kabul edilmiş olup 1 Şubat 2025 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

BWM Sözleşmesi'nin Uygulanması

BWM Sözleşmesi'nin uygulanmasına ilişkin bazı konular tartışılmış olup ilgili ana sonuçlar aşağıda yer almaktadır:

- Balast suyu kayıtlarının tutulması ve raporlanması ile ilgili konularda Rehbere yönelik BWM.2 Genelgesini onaylandı. Bu Rehber, Balast Suyu Kayıt Defterinin doldurulmasına ilişkin rehberlik de dahil olmak üzere, BWM Sözleşmesi kapsamındaki kayıt tutma ve

raporlama sürecine netlik getirilmesine ve güncellenmiş bir örnek balast suyu raporlama formu ve balast suyu operasyonlarının tank bazında isteğe bağlı kaydı için örnek bir form sunarak yardımcı olacaktır.

- Balast suyu yönetimi için Rehberlerde değişiklikler ve Balast Suyu Yönetim Planlarının geliştirilmesi (G4) hakkında MEPC kararı kabul edildi.
- Balast suyu değişimi rehberlerinde değişiklikler (G6) hakkında MEPC kararı kabul edildi.
- BWM Sözleşmesi kapsamında Elektronik Kayıt Defterlerinin kullanımına yönelik Rehbere ilişkin MEPC kararı kabul edildi. Söz konusu Rehber, BWM Sözleşmesi'nin yükümlülüklerinin yerine getirilmesini ve bu tür sistemlerin onaylanmasına yönelik tutarlı bir yaklaşım olmasını sağlamak için elektronik kayıt defterinin onaylanmasına ilişkin standart bilgiler sağlamayı amaçlamaktadır.
- BWM Sözleşmesi'nin A-1 ve B-2 kurallarında, Sözleşme kapsamında elektronik kayıt defterlerinin kullanımına ilişkin taslak değişiklikler onaylanmıştır.
- Balast suyu uygunluk izleme cihazlarının doğrulanması için Protokol onaylanmıştır. Bu Protokol, cihazların ortak bir kalite düzeyini karşılayan çeşitli amaçlar için kullanılmasını sağlayarak, BWM Sözleşmesi'nin etkili bir şekilde uygulanmasını desteklemeye yönelik önemli bir araç olup balast suyu yönetim sistemlerinin devreye alma testlerini, liman devleti kontrol denetimlerini ve gemilerin kendi kendini izlemesini içermektedir.
- Uluslararası Balast Suyu Yönetimi Sertifikası (International Ballast Water Management Certificate-IBWMC) formuna ve BWM Sözleşmesi'ni uygulamak için büyük bir dönüşümden geçmiş bir gemi için "inşa tarihi" ile ilgili olan Sözleşmenin B-3.5 ve B-3.10 kurallarına yönelik birleşik yorum onaylanmıştır.
- Aktif Maddeleri kullanan iki balast suyu yönetim sistemi Nihai Onay almıştır. Bu sistemlerden birine Temel Onay verilmiş olup diğerinin temiz su kullanımına yönelik Nihai Onay süreci GESAMP Balast Suyu Çalışma Grubu'nun 43'üncü toplantısının sonucu beklenmek üzere uzatılmıştır.

Biyolojik Kirlenme (Biofouling) Yönetimi-Revize Biyolojik Kirlenme Taslak Rehberleri Kabul Edilmek Üzere Hazırlandı

Rehberlerin kapsamlı bir incelemesini takiben, istilacı sucul türlerin transferini en aza indirmek için gemilerin biyolojik kirlenmesinin kontrolü ve yönetimine yönelik Revize Rehberler (Biyolojik Kirlenme Rehberleri) kabul edilmiştir. Ayrıca, önceki versiyonu güçlendirmek ve kavranmasını artırmak amacıyla 2023 Rehberleri, güncelleme sunmaktadır.

Biyolojik kirlenme, gemiler ve diğer açık deniz yapıları gibi su ile temas eden veya suyun içinde yer alan yüzeylerde suda yaşayan organizmaların birikmesidir. İyi bir biyolojik kirlilik yönetimi, istilacı sucul türlerin transferini önleyerek denizdeki biyolojik çeşitliliğin korunmasına yardımcı olmaktadır. Bir geminin gövdesinin temiz tutulmasının, yakıt verimliliğini artırarak geminin sera gazı emisyonlarını da azaltacağı değerlendirilmektedir.

Biyolojik Kirlenme Rehberleri ilk olarak 2011 yılında kabul edilmiş olup biyolojik kirlenmenin yönetimine küresel olarak tutarlı bir yaklaşım sağlamayı amaçlamaktadır. 2018 yılında düzenlenen MEPC 72'de, en son araştırmaların yanı sıra iyi uygulamaları ve deneyimleri dikkate almak için bir inceleme başlatılmasına karar verilmiştir.

Norveç Kalkınma İşbirliği Ajansı (Norwegian Agency for Development Cooperation-Norad) tarafından finanse edilen GEF-UNDP-IMO GloFouling Ortaklıklar Projesi ve Çevreye

Uygun Teknolojilerin Transferi (Transfer of Environmentally Sound Technologies- TEST) Biyolojik Kirlenme Projesi, gelişmekte olan ülkeleri Biyolojik Kirlenme Rehberler uygulamaları ve ilgili teknolojileri denemeleri için desteklemektedir.

Özel Hassas Deniz Alanı (Particularly Sensitive Sea Area-PSSA) Belirlenmesi

Deniz memelilerini uluslararası deniz taşımacılığı faaliyetlerinden korumak için Kuzey-Batı Akdeniz'de Özel Hassas Deniz Alanı (North-Western Mediterranean Sea-NW Med PSSA) belirlenmesi kabul edilmiştir. Bu karar, 300 GT ve üzeri tüm ticari gemiler ile gezi yatları tarafından alınması amaçlanan ve doğası gereği tavsiye niteliğinde olan ilgili koruyucu önlemleri (Associated Protective Measure-APMs) içermektedir:

- Denizciler, özellikle NW Med PSSA içinde olmak üzere büyük ve orta deniz memelilerinin tespit edildiği veya rapor edildiği alanlarda dikkatli bir şekilde sefer yapmalı ve Gönüllü Hız Azaltma (Voluntary Speed Reduction-VSR) ile hızlarını 10-13 deniz mili arasına düşürmesi gerekmektedir. Ancak, çarpışmayı ve geminin manevra kabiliyeti üzerindeki olası olumsuz etkileri önlemek için uygun ve etkili önlemlerin alınabilmesine ilişkin güvenli bir hız korunmalıdır. Denizciler, yakın mesafe durumunda gözlemlenen veya tespit edilen herhangi bir büyük ve orta deniz memelisinden uygun bir güvenlik mesafesi veya hız azaltma önlemi alması ortaya konmuştur. Emniyet mesafesi veya hız azaltma önlemi, geminin fiili seyrüsefer koşullarına uyarlanmalıdır. Denizciler, belirlenen PSSA içinde gözlemlenen veya tespit edilen orta ve büyük deniz memelilerinin konumunu VHF veya diğer mevcut araçlarla olay yerinde yayınlamalı, bilgileri ve konumu belirlenmiş bir kıyı İdaresine iletmelidirler.
- Denizciler, deniz memelileri ile yaşanan herhangi bir çarpışmayı, bu bilgiyi Uluslararası Balina Avcılığı Komisyonu'nun (International Whaling Commission-IWC) küresel deniz memelileri gemi saldırıları veri tabanına iletmesi gereken belirlenmiş bir kıyı İdaresine bildirmelidir.

Şeklindeki hususlar ortaya konmuştur.

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 ticarette 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.

Bu kapsamda Avrupa Birliği, denizcilik sektörünün karbon emisyonları için ücretlendirilmesine yönelik ilk büyük ölçekli girişimini 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren başlatmıştır.

Deniz taşımacılığı, 1 Ocak 2024 itibarıyla AB'nin Emisyon Ticaret Sistemi dahiline alınmış olup denizcilik firmalarına, Avrupa limanlarına gidiş-dönüş seferlerinin belirli bir yüzdesini karşılamak için tahsisat satın alma zorunluluğu getirilmiştir.

Bu uygulama, AB'nin 2030 yılına kadar sera gazı emisyonlarını 1990'lı yıllardaki seviyelere göre %55 oranında azaltma hedefine ulaşılmasına yardımcı olmak amacıyla tasarlanan "Fit for 55" dekarbonizasyon önlemleri paketinin bir parçası olarak Temmuz 2021 ayında duyurulmuş olup 2023 yılında onaylanmıştır.

Yönetmelik, Avrupa'da ticari faaliyet gösteren 5.000 GT üzerindeki tüm gemileri kapsamaktadır. AB içinde ve AB dışındaki limanlarda faaliyet gösteren gemiler, seferleri boyunca oluşturdukları emisyonların %50'sine karşılık gelen tahsisat ödeyecektir. Emisyonlar Avrupa Birliği İzleme Raporlama ve Doğrulama (European Union Monitoring Reporting and Verification-EUMRV) sistemi temel alınarak hesaplanmaktadır.

ETS aşamalı olarak devreye girmiştir. Bu kapsamda gemiler, 2024 yılında oluşan emisyon maliyetlerinin %40'ı, 2025 yılında %70'i, 2026 yılında ise %100'ünden sorumlu olacaktır.

Tahsisatların Ödenmesi

Avrupa Birliği Tahsisatları'nın (European Union Allowances-EUAs) mevcut maliyeti yaklaşık 77,60 Euro/mtCO2e (85,67 Dolar/ mtCO2e) civarındadır. Tüketilen bir tok yakıta karşılık olarak 3,114 mt CO2 emisyon oluştuğu göz önünde bulundurulduğunda, AB içi seferlerde 2024 yılı için 206,71 Dolar/mt, 2025 yılı için 186,74 Dolar/mt ve 2026 yılı için ise 266,78 Dolar/mt tutarında tahsisat ödenecektir.

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 maksadıyla, 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_2) 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.

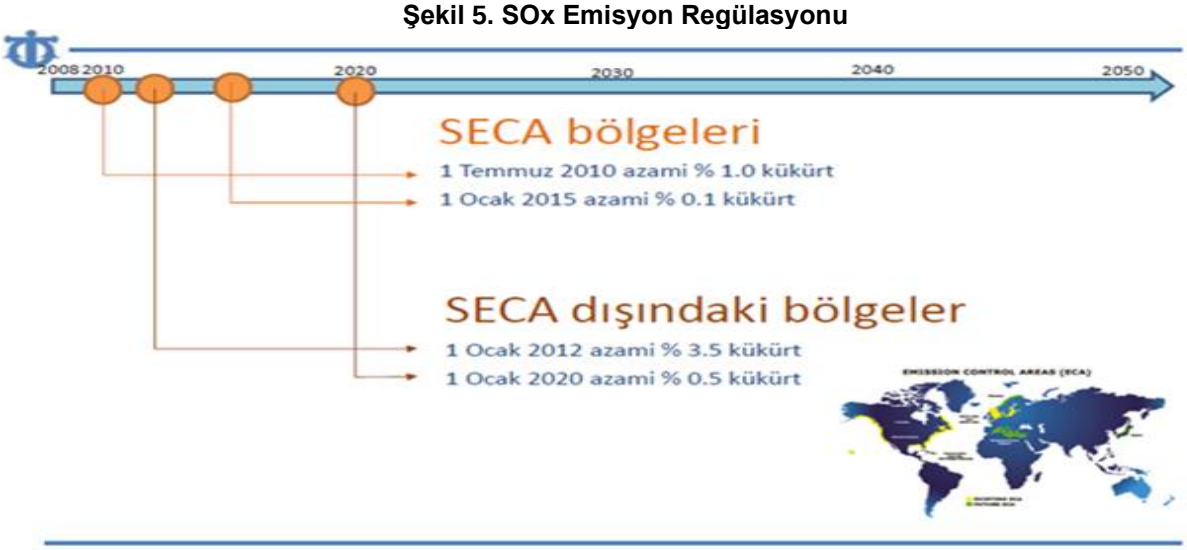
"Yeşil Liman", İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için, limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının, çevre açısından kirlenmenin önüne geçilebilmesi ve sürdürülebilir kalkınmaya yönelik "Yeşil Liman" çalışmalarının artırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılması için, MARPOL Ek-VI kapsamında "Gemilere Kıyıdan Elektrik Verecek Sistemlerin Limanlarımızda Tesisi" 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 kıyıdan elektrik (cold ironing) alabilme, limanlarda LNG ikmali imkanının sağlanması ve alternatif yakıtlar (hidrojen gibi) için limanlarda ikmal altyapısının kurulması hususları takip edilmektedir.

“Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SO_x) 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 SOx 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

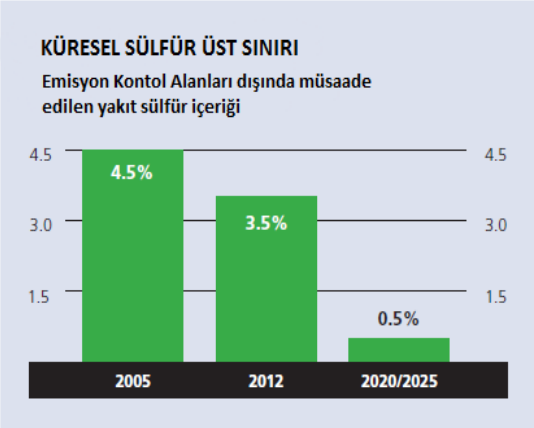


Kaynak: MARPOL Ek-VI SOx Emisyon Limitleri

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.

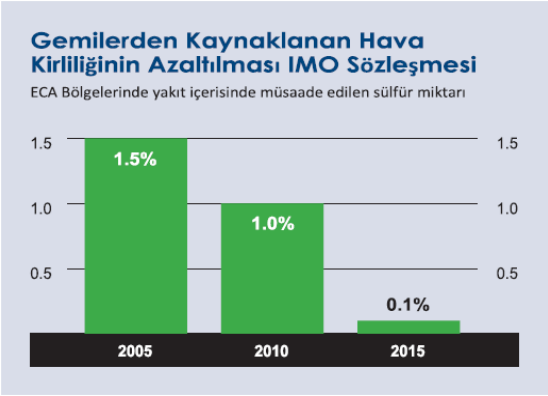
Ulusal mevzuatımız olan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nin 23'üncü maddesinin (b) bendinde yer alan "Türkiye'nin hükümranlık bölgesine giren denizlerde; gemilerden çöp, petrol ve petrol türevleri ile bunlarla bulaşık sintine suları, kirli balast suları, slaç, slop, yağ ve benzeri katı ve sıvı atıkların, 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



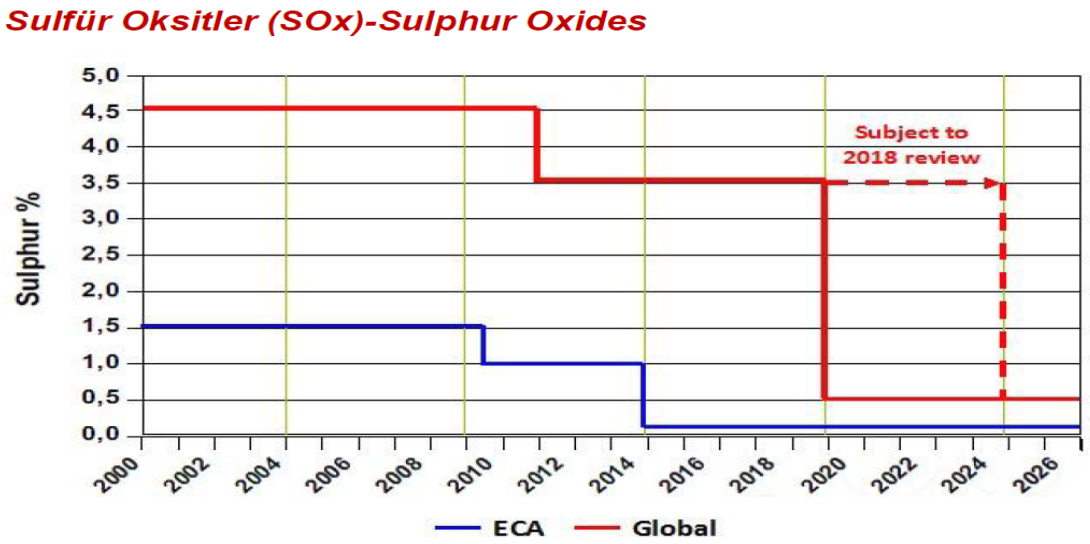
Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

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 (SOx), azot oksitler (NOx), 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 (SOx), azot oksitler (NOx) 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 (SOx) 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



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

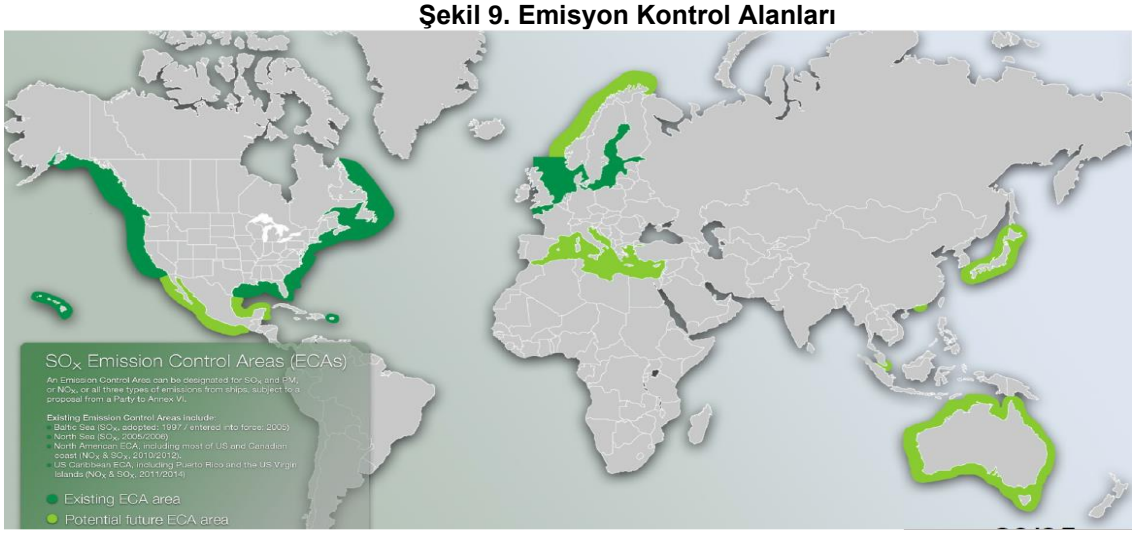
Hem Kükürt hem de Azot oksitler için uygulanan alanlarda ise (ECA);

- 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 5 adet ECA bulunmaktadır.

- Akdeniz ECA (SOx, PM)
- Baltık Denizi SECA (SOx)
- Kuzey Denizi SECA (SOx)
- Kuzey Amerika ECA (SOx, NOx ve PM)
- Birleşik Devletler Karayip Denizi ECA (SOx, NOx ve PM)

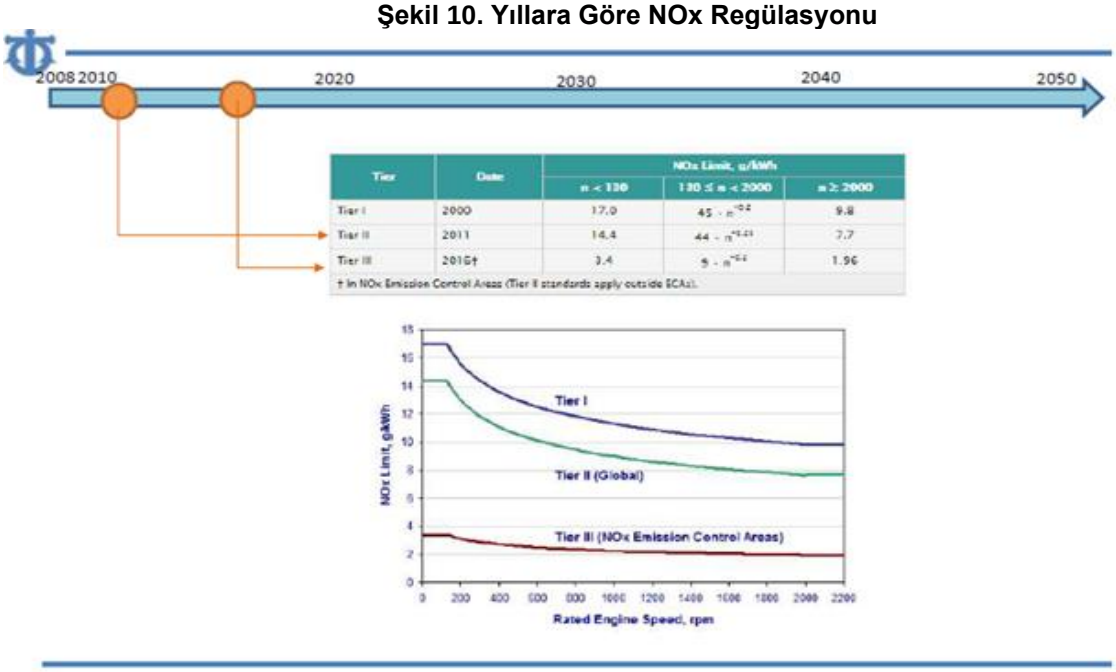
Şekil 9. Emisyon Kontrol Alanları



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

"Azot Oksitler (NOx)" 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 NOx Teknik Kod'un uygulanması süreci devam etmektedir. Bu çerçevede; Emisyon Kontrol Alanlarında (ECA) yeni gemiler için, 130 kW üzeri gemi makinalarında, MARPOL Ek-VI Tier III uygulaması ve NOx emisyonlarının %75-80 azaltılmasına yönelik çalışmaların takibi sürdürülmektedir. Bununla birlikte, MEPC 70. Oturumunda Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulduğu ve bu bölgelerin, NOx Tier III kuralına uygun olarak 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

Şekil 10. Yıllara Göre NOx Regülasyonu



Kaynak: MARPOL Ek-VI NOx 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) Bölgesi'nde ağır yakıt taşınmasının yasak olduğu (MARPOL Ek-I Bölüm 9 Kural 43) hususları 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.

"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.

"**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 sucul 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.

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'nun bazı maddelerine yönelik değişiklikler 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 düzenlenmekte ve Tebliğ üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

2872 Sayılı Çevre Kanunu kapsamındaki idari para cezalarının şu ana kadar sahadaki uygulamalarından elde edilen tecrübelere bakıldığında, son yıllarda yeniden değerleme 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)

DAU kapsamında Gemi atıklarının takibi ve yönetimine ilişkin iş/işlemler "Gemi Atık Takip Sistemi" ile "Mavi Kart Sistemi"ne yönelik "Denizcilik Atıkları Uygulaması Hakkındaki Genelge (2020/21)" ile çevrim içi ortamda eş zamanlı olarak dijital takibi sağlanmaktadır.

Bahse konu Genelge ile gemilerden kaynaklanan atık ya da yük artıklarının, lisanslı bir atık kabul tesisine veya atık alım gemilerine verilmesi ve bertarafa gönderilmesine kadar olan tüm süreç DAU ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından anlık ve çevrim içi izlenmektedir. Gemi atıklarının denetimi, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın yetki devri yaptığı kurum/kuruluşlarca gerçekleştirmektedir.

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 tedbirlere yönelik takipler yapılmaktadır.

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.

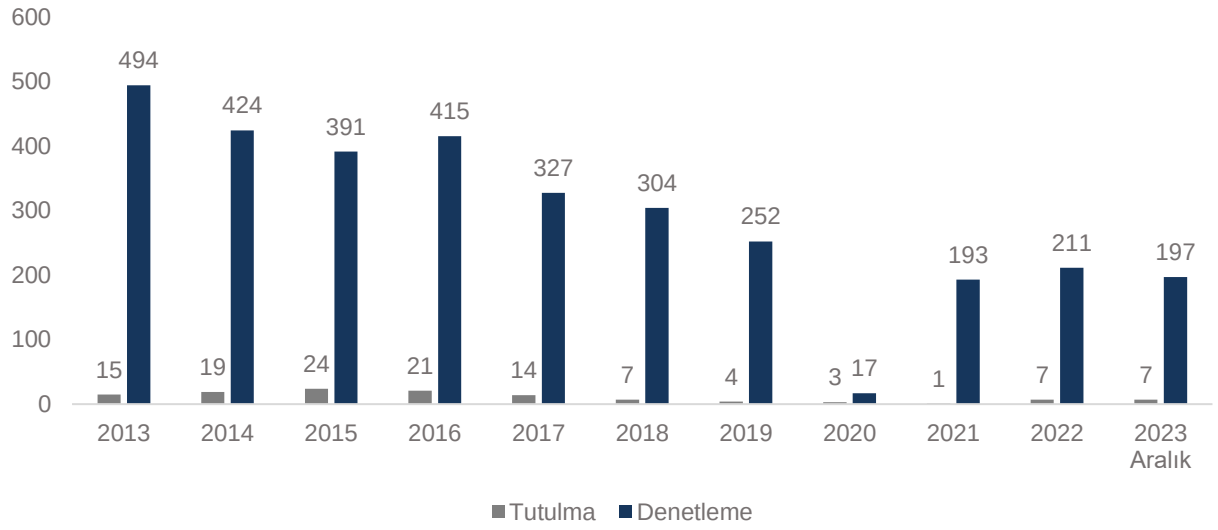
ICS 'nin amacı, denizcilik sektörü üzerinde anlaşmaya varılmış, birleşik görüşünü ilgili tüm düzenleyici otoritelere sunmak olup ayrıca denizcilik, denizcilik politikası ve gemi inşaatı, işletme, güvenlik ve yönetim dahil olmak üzere teknik konularda sektörün savunucusu olarak hareket etmek ve sektördeki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

ICS' nin 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.

1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından hazırlanan, 2023/2024 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 2023 yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik toplam 197 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle Kanada'da 1 Yunanistan'da 2, Bulgaristan'da 1, Hırvatistan'da 1, İngiltere'de 1, ve Hollanda'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. 2022-2023 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri

Aylar	Düzensiz Göç Olay Sayısı		Düzensiz Göçmen Sayısı		Hayatını Kaybeden Göçmen Sayısı		Yakalanan Organizatör Sayısı	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Ocak	105	77	1.928	3.025	1		6	3
Şubat	68	83	2.636	1.802	2		49	4
Mart	94	76	2.771	2.614		11	10	12
Nisan	89	117	3.241	2.806	2		17	6
Mayıs	109	139	4.680	3.161		1	45	17
Haziran	125	160	4.660	3.102	1		24	20
Temmuz	104	161	5.103	2.909	1		23	12
Ağustos	190	194	6.328	5.005	3		43	9
Eylül	304	165	5.710	9.623	22		38	32
Ekim	342	169	4.777	10.736	6	1	23	24
Kasım	165	143	3.666	4.830	1	7	4	6
Aralık	204	133	4.018	7.341	2		10	24
Toplam	**1.617**	**1.899**	**49.518**	**56.954**	**41**	**20**	**293**	**169**

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.
*İçişleri Bakanlığınca yürütülmekte olan 112 Acil Çağrı Merkezleri Projesi kapsamında Muğla, Antalya, Mersin ve Hatay illerinde 158'i tuşlamanız halinde çağrınız 112 Acil Çağrı Merkezi tarafından karşılanacak olup ihbar veya yardım talebinize zaman kaybetmeksizin işlem yapılacaktır.
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
Fax: 0312 417 28 45

T.C İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Başkanlığı
Yabancılar İletişim Merkezi

20 Ağustos 2015 tarihinde kurulan Yabancılar İletişim Merkezi (YİMER) 157, 7 dilde (Türkçe, İngilizce, Almanca, Rusça, Arapça, Farsça ve Peştuca) 7 gün 24 saat kesintisiz hizmet vermektedir. YİMER 157, acil yardım ve ihbar hattı olmasının yanı sıra yabancıların vize, ikamet izni, uluslararası koruma, geçici koruma gibi Göç İdaresi Başkanlığı mevzuatı kapsamında sordukları tüm sorulara yanıt bulabilecekleri bir bilgilendirme merkezidir.

Kurulduğu günden, bugüne yaklaşık 20.000.000 çağrı alan YİMER 157, yaklaşık 15.000 kişinin kolluk kuvvetleri koordinasyonuyla acil durumlarda kurtarılmasını sağlamıştır. YİMER, edindiği misyon gereği uluslararası birçok ödüle layık görülmüştür.

Doğru, hızlı ve güvenilir bilgi için yurt içinden 157 numarasından, yurt dışından ise +90 312 157 11 22 numaralı telefonla YİMER 157'ye ulaşabilirsiniz. Ayrıca www.yimer.gov.tr web sitesinden, Instagram, Twitter, Facebook sosyal medya kanallarından, web chat üzerinden, +90 312 422 04 00 no'lu whatsapp hattından ve @Yimer157bot telegram kanalı üzerinden YİMER 157'ye ulaşabilirsiniz.

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

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (UNHCR)

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

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği Türkiye Merkez Ofisi:

Adres: Tiflis Cad. 552. Sok. No:3 Sancak Mah. 06550 Ankara
UNHCR Danışma Hattı: 444 48 68
Web sitesi: 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

İMEAK Deniz Ticaret Odası

İlgili Personel: Mustafa YAVUZYILMAZ
Tel: +90 212 252 01 30 (156)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO):

www.imo.org
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0)20 7587 3210
E-posta: info@imo.org
Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine (RCCs)
Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminden (GISIS)
https://gisis.imo.org adresinden ulaşılabilir.

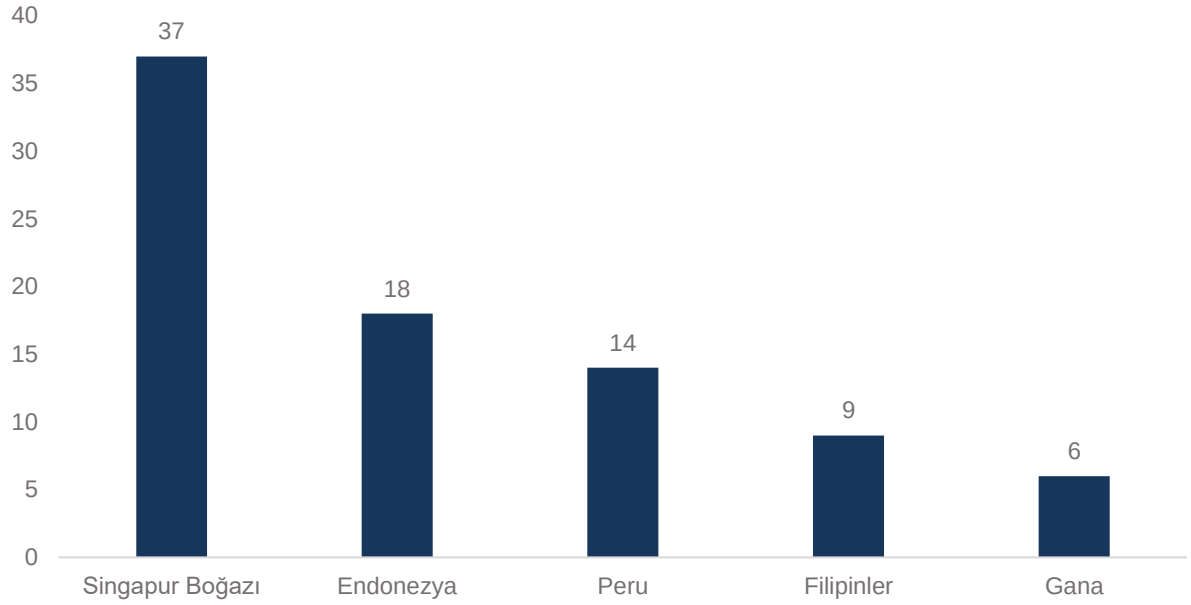
Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı – Denizcilik 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
Web sitesi: https://denizcilik.uab.gov.tr/aakkm

1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

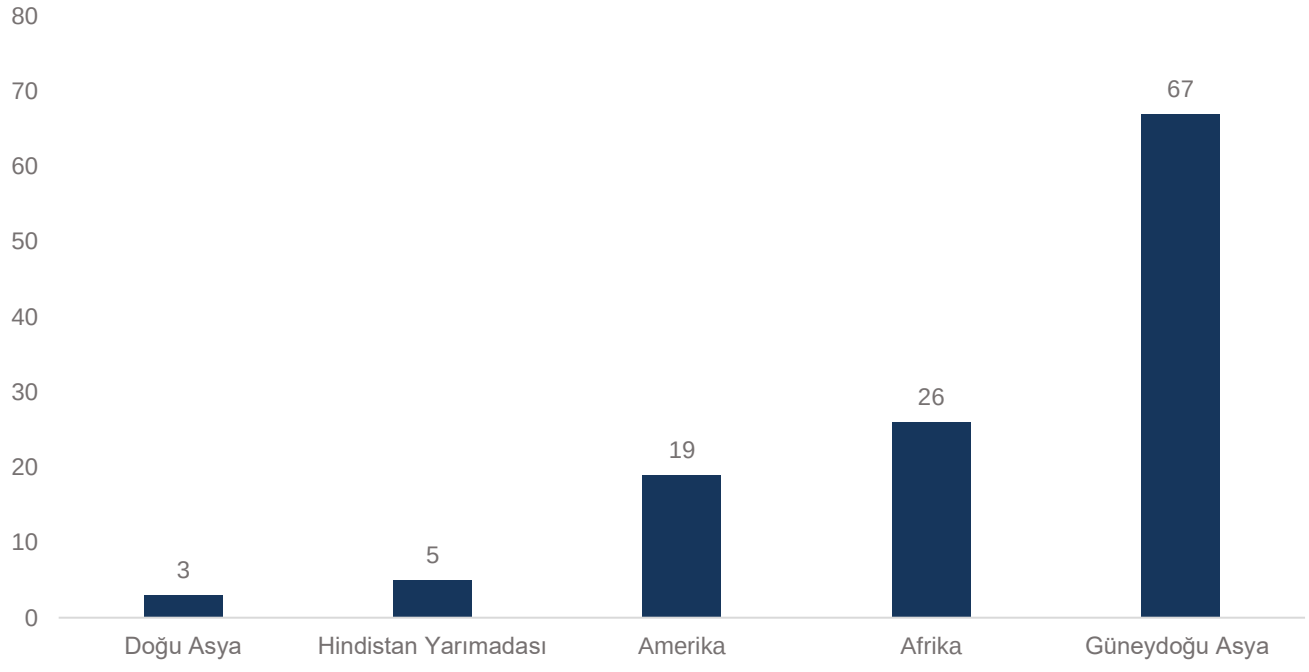
Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2023 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre; Ocak – Aralık 2023 tarihleri arasında rapor edilen 120 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının %70'i Grafik 8'de gösterilen ülkelerde meydana gelmiştir.

Grafik 8. Ocak – Aralık 2023 Tarih Aralığında Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Vakasının %70'inin Meydana Geldiği Ülkeler



Kaynak: International Maritime Bureau- IMB

Grafik 9. Ocak – Aralık 2023 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 2023 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 Dumai/Lubuk Gaung ile çevresinde deniz haydutluğu vakalarında, deniz haydutlarının ateşli silahlar ve kesici aletler veya palalar 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 geçiştirilmiş olabileceği belirtilmektedir. Endonezya Deniz Polisi ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi arasındaki görüşmeler olumlu sonuç vererek Endonezya Hükümetini harekete geçirmiş ve bir dizi önlem alınmasını sağlamıştır.

Bunlardan biri olarak bölgede demirleme niyetinde olan gemilere, Endonezya Deniz Polisinin 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: 03:41.30G -114:28.00D
8. Tanjung Butan: 01:11.30K -104:12.30D (12 Mart 2021 itibariyle etkin)
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 2023 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 5, Doğu ve Güneydoğu Asya'da 70 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 görülse de, gemilerin Malaka Boğazından geçişlerinde etkin bir gözetleme

yapmaları tavsiye edilmektedir. Bölgedeki devriye hizmetinin ne kadar daha devam edeceği ile ilgili herhangi bir bilginin şu an itibariyle mevcut olmadığı bildirilmektedir.

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

Doğu Sabah açıkları ve kıyıları – ticari gemilere yapılan personel kaçırılma vakaları Malezya ve Filipin idarelerinin eylemleri nedeniyle son yıllarda durmuştur. En son kaçırılma vakası Ocak 2020'de gerçekleşmiştir. İdare tarafından deniz haydutluğu eylemlerinde bulunan militanların yakalandığı ve etkisiz hale getirildiği, olayların durmuş olmasına rağmen bu suların halen riskli olduğu belirtilmektedir. IMB 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 Filipinler'in güneyinde Sibutu geçişi / Sibuti Adası / Tawi Tawi / Sulu Denizi / Celebes Denizi / Sabah'ın doğusundaki sularda personelin kaçırılması dahil çeşitli olaylar meydana gelmiştir. Malezya ve Filipin idarelerinin eylemleri nedeniyle son yıllarda kaçırılma vakaları durmuş olmasına rağmen bölgenin halen riskli olduğu bildirilmketedir.

Gemilere ihtiyati tedbirler almaya devam etmeleri ve korsanlığa karşı izleme ve tedbirleri sürdürmeleri tavsiye edilir.

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

Singapur Boğazı: Aralık 2019'da özellikle geceleri olmak üzere Singapur'daki deniz haydutluğu saldırında artış olduğu yönünde genel bir uyarı yayımlanmıştır. Olaylar hala devam etmekte ve artmaktadır. 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 kişilerden bazılarının Malezya ve Endonezya yerel otoritelerince tutuklandığı bilgisi verilmiştir. 2017 yılında Kuantan/Pulau Aur/ Malezya'nın doğu kıyılarında 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 300 deniz mili açıkta deniz haydutluğu hadisesi yaşanmıştır.

Angola (Luanda): Soygun vakaları rapor edilmiştir.

Benin (Cotonou): Yeni bir olay rapor edilmemiştir. Önceden meydana gelmiş olan saldırılarda deniz haydutlarının silahlı ve saldırgan oldukları, gemilerde soygun gerçekleştirdikleri ve fidye için personeli kaçırdıkları belirtilmektedir. Geçmişte tankerlerin kaçırıldığı ve yükün(yakıt) bir kısmının çalındığı bildirilmektedir.

Kamerun (Douala): Son dönemde demirdeki gemilere ateş açıldığı ve personel kaçırılma olayları yaşandığı belirtilme olayları yaşandığı bildirilmekte olup dikkatli olunması gerektiği belirtilmektedir.

Ekvator Ginesi: En son deniz haydutluğu hadisesinin Bioka Adası ve Bata açıklarında gerçekleştiği, birinin kaçırma, diğerinin ise Bata'nın 87 deniz mili açıkların gemiye ateş açıldığı olaylar rapor edilmiştir.

Gabon (Gentil Limanı / Owendo demi sahası): Olayların durduğu ancak geçmişte kıyıdan 70 deniz mili açıkta personel kaçırma hadisesi gerçekleştiği bildirilmiştir.

Gana (Takoradi): Takoradi demir sahasında deniz haydutluğu olayları rapor edilmiştir.

Gine (Conakry): Olaylarda azalma olmakla birlikte demir sahalarında soygun vakaları rapor edilmiştir.

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

Şekil 13. Ocak – Aralık 2023 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 kıyıdan yaklaşık 300 deniz mili mesafe kadar 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 insanlarının kaçırıldığı ve yaralandığı rapor edilmiştir.

Genel olarak tüm Nijerya kıyıları ve açığı yüksek risklidir. Fidye için kaçırılma halen personel için en yüksek risktir. Vaka sayısı azalsa da gemilerin gerekli tedbirleri alması ve dikaatli olunması tavsiye edilmektedir.

Togo (Lome): Olaylar durmuş görünmektedir. Geçmişte Togo yakınlarında demirdeki gemilerin saldırıya uğradıkları ile ilgili raporlar verilmektedir.

Kongo: Pointe Noire açıklarında olaylar rapor edilmiştir.

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 dilerek bölgelin balıkçı gemileri ve ticari gemiler için halen yüksek riskli olduğu bildirilmektedir.

Aden Körfezi / Kızıl Deniz/ Somali / Arap Denizi / Hint Okyanusu:

Yakın zamanda Bossaso/Somali'nin 700 deniz mili doğusunda bir korsan saldırısı ve kaçırma olayı bildirildi. 14 Aralık 2023'teki olay, 2017'den bu yana Somalili korsan olduğu iddia edilen kişiler tarafından bir ticari geminin ilk başarılı şekilde kaçırılmasıdır. Raporlar ayrıca daha sonra iki Arap yelkenlisinin kaçırıldığını öne sürüyor.

Gemilerin dikkatli olmaları, korsanlıkla mücadele konusunda sıkı bir gözetimi sürdürmeleri bu sularda geçiş yaparken en son Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz tavsiyelere uymaları tavsiyelerine uymaları önerilmektedir. Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi Inmarsat EGC Güvenlik Ağı aracılığıyla bölgedeki tüm gemilere uyarı vermeye ve bilgi yayınlamaya devam edecektir.

Somalili korsanlar geçmişte Kızıldeniz'in güneyi/Bab El Mendeb açıklarındaki sularda, Yemen dahil Aden Körfezi'nde ve Somali'nin kuzey kıyılarında, Arap denizi / Umman açıklarında, Umman Körfezi ile doğu ve güney Somali kıyıları açıklarında eylemler gerçekleştirmişti. Gemiler ayrıca Kenya açıklarında, Tanzanya, Seyşeller Madagaskar, Mozambik'in yanı sıra Hint Okyanusu'nda ve Hindistan'ın batı ve güney kıyıları ile batı Maldivler'de hedef alınmıştı.

Somalili deniz haydutları uzun namlulu otomatik silahlar ve RPG (roket güdümlü el bombası) ile bazen kaçırılan balıkçı gemilerini ana gemi olarak kullanarak, onlardan indirilen süratli botlar ile Somali kıyılarından uzak bölgelerde de saldırılar düzenleyebilmektedir. Kaptanlar ve armatörlerin, gemilerini kayıt altına almaları ve en son BMP prosedürlerine göre rapor vermeleri, gemilerinin bu sulara girmeden önce gerekli tüm önlemleri aldıklarına emin olmaları ve 24 saat gözcülükve radar gözetimi sürdürmeleri teşvik edilmektedir. Bölgeye yönelik uyarı ve ikazları akılda tutarak, yaklaşan bir teknenin erken görülmesi/tespit edilmesi, doğru bir değerlendirme yapılmasına olanak tanıyacak ve Kaptan ile Gemideki Sözleşmeli Özel Silahlı Güvenlik Personelinin küçük teknelerden, yelkenli teknelerden, balıkçı teknelerinden uzak durmak için bilinçli kararlar almasına hatta gerekirse kaçınma eylemlerini gerçekleştirmek ve yardım istemek için de olanak sağalacaktır.

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 / Aden Körfezi / Güney Kızıldeniz / Bab El Mendeb giriş/çıkışlarından geçiş yapan gemiler: Bu sulardan geçiş yapan gemiler için yüksek güvenlik riski bulunmaktadır. Gemilere kayıklarla yaklaşılıyor ve VHF aracılığıyla çağrılarak iddiaya göre Yemen deniz kuvvetleri tarafından rotalarını Yemen sularına çevirmelerinin istendiği ifade ediliyor. Kaptanların dikkatli olmaları, bu çağrıları ciddiye almamaları ve bu tür faaliyetleri derhal VHF Kanal 16 üzerinden Koalisyon savaş gemilerine bildirmeleri teşvik edilmektedir. Aden Körfezi, Güney Kızıldeniz ve Bab El Mendeb'den geçen gemilerin de dikkatli olmaları; füzeler ve insansız hava araçları tarafından hedef alınabileceklerinden dolayı ihtiyati tedbirler almaları tavsiye edilmektedir. Korsanlıkla ilgili olmayan bu tür olayların raporlanma sayısı artmaktadır.

Hürmüz Boğazı, Umman Körfezi ve Iran açıklarından geçiş yapacak gemiler: Olayların korsanlıkla ilgili olmadığı ve İzinsiz gemiye çıkışların rapor edildiği bildirilmektedir.

Şekil 14. Ocak – Aralık 2023 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 düşüş gösterdiği, bölgenin hala riskli olduğu ve temkinli olunması gerektiği ifade edilmektedir.

Kolombiya (Cartagena): Vakaların düşüş gösterdiği, geçmişteki olayların demir sahalarında, nehir geçişlerinde ve kılavuz kaptan alım bölglerinde yaşandığı belirtilerek temkinli olunması önerilmektedir.

Ekvador (Guayaquil): Olayların durduğu, geçmişteki olayların demir sahalarında / kılavuz kaptanlı nehir geçişlerinde yaşandığı, soyguncuların iyi şekilde silahlanmış olduğu belirtilmektedir.

Haiti (Port Au Prince/Lafiteau): Deniz haydutluğu vakalarında azalma görülmektedir. Halihazırda olası hadiselere 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

WhatsApp ya da Telegram +601126593057

TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRKİYE DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

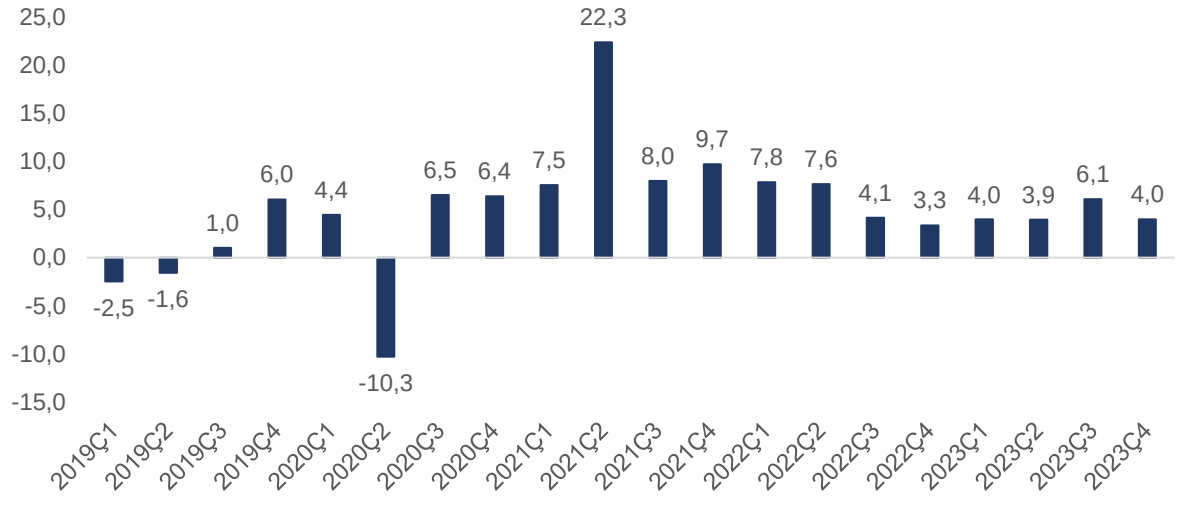
TÜRKİYE EKONOMİSİ

2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ

Türkiye ekonomisi, 2021 yılında çeyreklik bazda ikinci çeyrekte %22,2 büyüyerek yüksek bir büyüme elde etmiştir. Bu dönemdeki yüksek büyümede sanayi sektörü öncülüğünde ekonomik faaliyetlerdeki canlılığın yanı sıra bir önceki yıldan gelen düşük baz etkili olmuştur. Türkiye ekonomisi 2021 yılı genelinde %11,4 büyüme kaydetmiştir. 2022 yılının şubat ayı sonunda başlayan Rusya-Ukrayna çatışmasının yarattığı olumsuzluklar Türkiye ekonomisinin büyüme performansı üzerinde sınırlı düzeyde etki göstermiş, güçlü seyreden ihracat ve yurt içi talebin sanayi üretimini desteklemesiyle Türkiye ekonomisi yılın ilk çeyreğinde %7,6, ikinci çeyreğinde %7,8 oranında büyüme kaydetmeyi başarmıştır. 2022 yılının ikinci yarısında ise küresel durgunluk endişeleri ile ekonomik aktivitenin ivme kaybetmesi ve iç talepte yaşanan durgunluk ekonomik büyümeyi sınırlandırmış, Türkiye'de yılın üçüncü çeyreğinde %4,1, son çeyreğinde %3,3 oranında büyüme görülmüştür. Böylece Türkiye ekonomisi 2022 yılı genelinde %5,5 büyüme kaydetmiş, OECD ülkeleri ortalaması olan %2,9'un oldukça üzerinde bir büyüme oranına ulaşarak üye ülkelerden pozitif ayrışmıştır. 2023 yılı Şubat ayında meydana gelen deprem felaketine rağmen 2023 yılının ilk çeyreğinde GSYH artış hızı %4 oranında gerçekleşerek büyüme ivmesinin sürdüğüne işaret etmiştir. Türkiye ekonomisi diğer çeyreklik dönemlerde de büyüme trendini sürdürmüş, böylece 2023 yılı genelinde %4,5 büyüme kaydetmiştir.

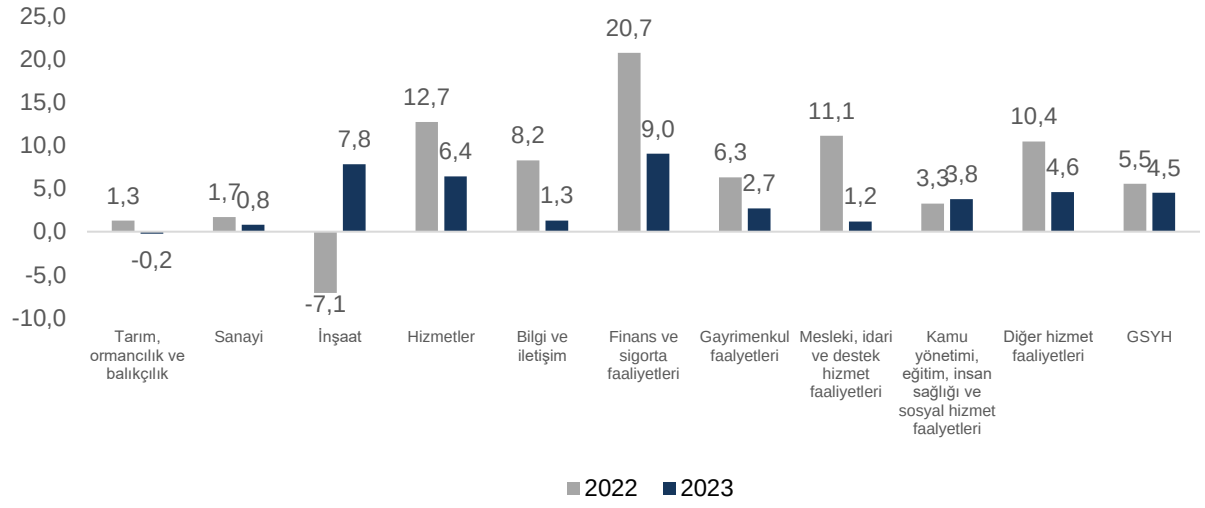
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2019Ç1-2023Ç4



Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK

GSYH'yı oluşturan faaliyetler incelendiğinde; bir önceki yıla göre 2022 yılında %20,7 ve 2023 yılında da %9,0 ile toplam katma değeri en fazla artan sektör finans ve sigorta faaliyetleri sektörü olmuştur. 2023 yılında daralan tek sektör, %0,2 ile tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörü olmuştur. 2022 yılında %1,7 büyüyen sanayi sektörü, 2023 yılında %0,8 ile kısıtlı büyümüştür. 2022 yılında %12,7 büyüme yakalayan hizmetler sektörü, 2023 yılında ivme kaybederek %6,4 büyümüştür.

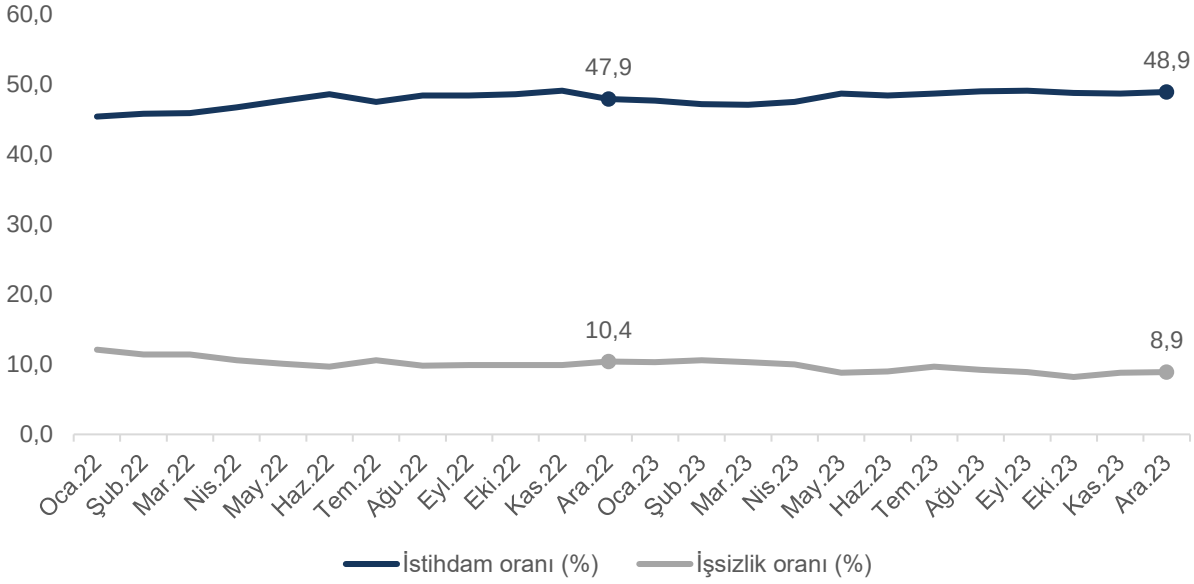
Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2022-2023



Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK
*Zincirlenmiş hacim endeksi olarak

2023 yılında da işgücü piyasasındaki toparlanma devam etmiştir. 2023 yılı aralık ayında işsizlik oranı %8,9 seviyesine gerilemiş, bir önceki yılın aynı ayına kıyasla işsiz sayısı 491 bin kişi azalmıştır.

Grafik 12. İşsizlik ve İstihdam Oranı (%), Ocak 2022-Aralık 2023



Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2023 yılı Aralık ayına bakıldığında istihdam edilenlerin sayısı, 2022 yılı Aralık ayına göre artarak 32 milyon 113 bin kişi olmuştur. İstihdam oranı ise 1,0 puan artarak %48,9 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde işgücüne katılma oranında artış görülürken, işsizlik oranı azalmıştır.

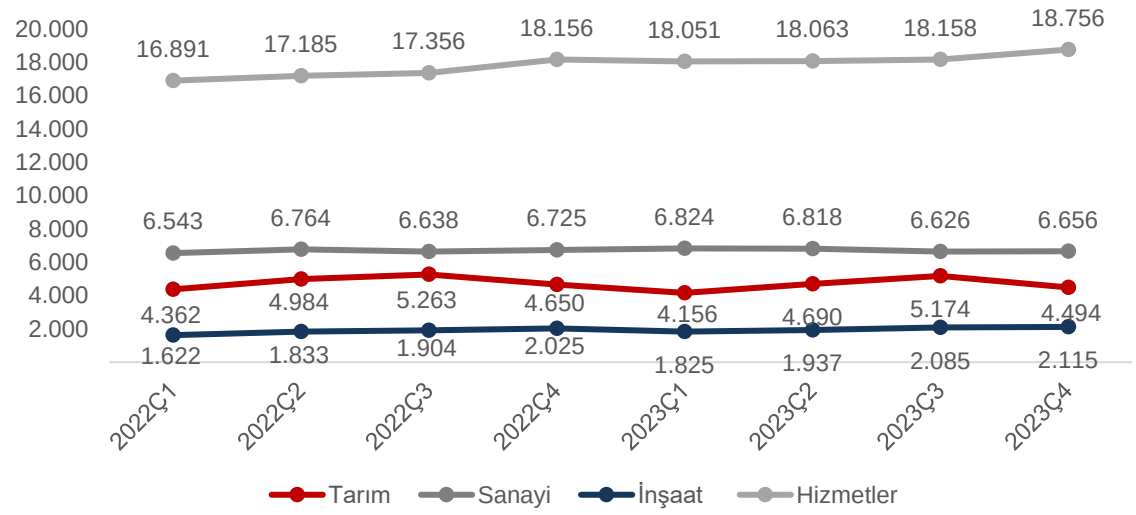
Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), Aralık 2022-Aralık 2023

	Aralık 2022	Aralık 2023	Fark
Nüfus	65.102	65.683	581
İşgücü	34.811	35.259	448
İstihdam	31.173	32.113	940
İşsiz	3.637	3.146	-491
İşgücüne dahil olmayanlar	30.292	30.424	132
İşgücüne katılma oranı (%)	53,5	53,7	0,2
İstihdam oranı (%)	47,9	48,9	1,0
İşsizlik oranı (%)	10,4	8,9	-1,5

Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2023 yılı son çeyreğinde istihdam edilen 32 milyon 20 bin kişinin, %14'ü tarım, %20,8'i sanayi, %6,6'sı inşaat, %58,6'sı ise hizmet sektöründe istihdam edilmiştir. 2023 yılı son çeyreğinde geçen yılın aynı dönemine kıyasla İstihdam edilen kişi sayısı tarım ve sanayi sektörlerinde azalırken, inşaat ve hizmetler sektörlerinde artmıştır.

Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2022 1.Çeyrek – 2023 4.Çeyrek

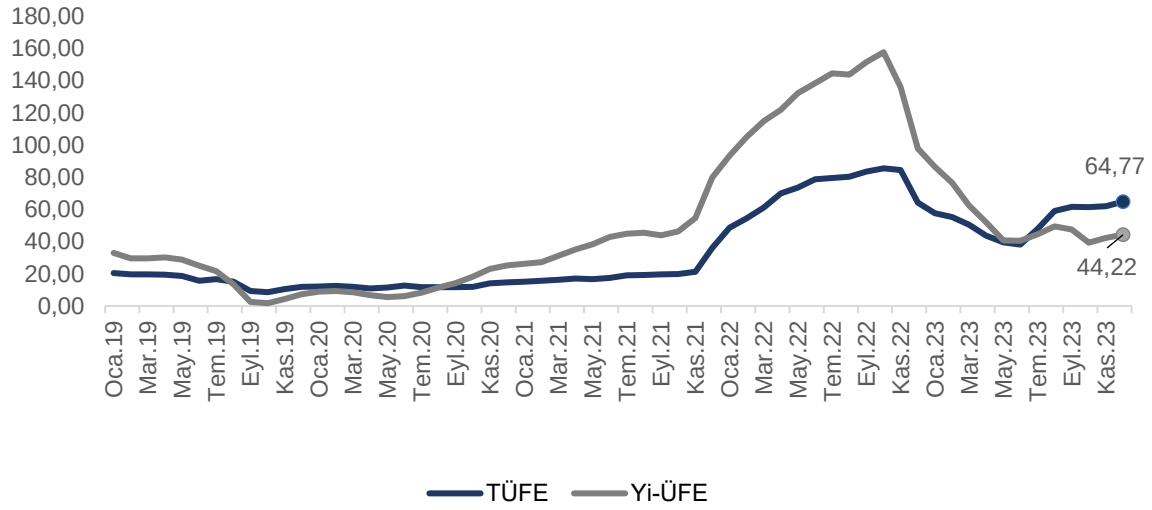


Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

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. 2023 yılında ise enerji fiyatlarında görülen yüksek baz ve gıda fiyatlarının yatay seyretmesi enflasyonu olumlu yönde etkilerken, hizmet fiyatlarındaki katılık TÜFE yıllık artışındaki düşüşü sınırlandırmıştır. Böylece, Aralık 2023'te TÜFE artışı %64,77 olmuştur.

2021 yılında emtia fiyatlarındaki yükseklik ve TL'deki değer kaybının artması Yi-ÜFE artış hızını artırmış, 2022 yılında ise küresel ekonomideki belirsizliklerin de yansımasıyla Yi-ÜFE artış hızı ivme kazanarak Ekim 2022'de yıllık Yi-ÜFE artışı %157,69 oranı ile rekor seviyeye ulaşmıştır. 2023 yılında ise emtia fiyatlarında yüksek baz ve TL'deki istikrarla birlikte Yİ-ÜFE artış hızı ivme kaybetmiş ve Aralık 2023'te %44,22 seviyesine gerilemiştir.

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



Kaynak: Enflasyon ve Fiyat İstatistikleri- TÜİK

2023 yılında bir önceki yıldan devam eden küresel ölçekte yüksek enflasyonla mücadele kapsamında uygulanan daraltıcı politikalar küresel ekonomik aktivite ve küresel ticareti olumsuz etkilemiştir. İhracat, 2023 yılında bir önceki yıla göre %0,6 ile kısıtlı artarak 255,8 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde ithalat %0,5 oranında azalarak 361,8 milyar ABD doları seviyesinde gerçekleşmiştir. 2023 yılı genelinde dış ticaret açığı %3,2 azalarak 109 milyar 541 milyon ABD dolarından, 105 milyar 997 milyon ABD dolarına gerilemiştir. 2021 yılında %83 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2023 yılında %70,7 olmuştur.

Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2013-2023

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	254.169.748	12,9	363.710.575	34,0	-109.540.827	617.880.322	69,9
2023	255.777.398	0,6	361.774.043	-0,5	-105.996.645	617.551.441	70,7

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 2023 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 500 adet geminin 291 adedi ithal, 209 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 5,8 milyon, inşa gemilerin ise 1,4 milyondur.

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 500 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; %18,8'ini Kuru Yük gemileri, %14,4'ünü Kimyevi Madde Tankerleri, %10,4'ünü Konteyner gemileri, %8,6'sını Deniz Araçları ve %8,2'sini Dökme Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise filonun sayısal olarak ancak %39,6'dır.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu 7,2 milyon DWT ve 6,0 milyon GT'dir. 7,2 milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %25,8'ini Dökme Yük gemileri, %20,9'unu Petrol tankerleri, %15,6'sını Konteyner gemileri, %14,5'ini Kimyevi Madde Tankerleri ve %9,1'ini Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise %14,1'dir.

Tablo (10)'daki veriler dikkate alındığında, 500 adet gemiden %12,4'ü (62 gemi) MGS'ye, %87,6'si (438 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir.

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

MGS'ye kayıtlı toplam 404.865 DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %33,2'sini Konteyner gemileri, %23,1'ini LNG Tankeri, %17,2'sini Kimyevi Madde Tankerleri, %6,9'unu Kuru Yük gemileri ve %4,9'unu Hizmet gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise MGS'nin %14,8'idir.

TUGS'a kayıtlı toplam 6,8 milyon DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %27'sini Dökme Yük gemileri, %22'sini Petrol Tankerleri, %14,6'sını Konteyner gemileri, %14,3'ünü Kimyevi Madde Tankerleri ve %9,2'sini Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un %12,8'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	32	62	94	18,8	334.667	318.042	652.709	9,1	239.465	205.605	445.070	7,3
Dökme Yük Gemisi	37	4	41	8,2	1.682.171	169.685	1.851.856	25,8	971.291	101.520	1.072.811	17,6
Konteyner	39	13	52	10,4	895.573	226.673	1.122.246	15,6	716.461	180.610	897.071	14,7
Kuru Yük-Konteyner	7	2	9	1,8	54.423	13.392	67.815	0,9	51.078	8.663	59.741	1,0
Kimyevi Madde Tankeri	45	27	72	14,4	839.581	202.400	1.041.981	14,5	535.454	135.210	670.664	11,0
LPG Tankeri	6	0	6	1,2	37.156	0	37.156	0,5	34.294	0	34.294	0,6
LNG Tankeri	2	0	2	0,4	187.228	0	187.228	2,6	218.696	0	218.696	3,6
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	6.600	54.850	61.450	0,9	5.311	43.630	48.941	0,8
Ro-Ro Gemisi	19	1	20	4,0	233.950	17.183	251.133	3,5	579.063	60.465	639.528	10,5
Ro-Ro Ferry-Yolcu	4	12	16	3,2	9.534	701	10.235	0,1	15.550	27.779	43.329	0,7
Feribot	1	27	28	5,6	0	23.014	23.014	0,3	1.815	35.439	37.254	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	3	11	2,2	4.078	1.700	5.778	0,1	33.411	13.187	46.598	0,8
Balıkçı Gemileri	2	3	5	1,0	3.876	0	3.876	0,1	3.591	26.407	29.998	0,5
Bilimsel Araştırma Gemisi	2	1	3	0,6	2.690	0	2.690	0,0	8.038	4.789	12.827	0,1
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	24	10	34	6,8	53.250	4.200	57.450	0,8	204.021	27.122	231.143	3,8
Petrol Tankeri	14	12	26	5,2	1.310.742	190.478	1.501.220	20,9	709.219	101.446	810.665	13,3
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991	0	9.991	0,2
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	17	3	20	4,0	99.950	41.021	140.971	2,0	148.843	56.075	204.918	3,4
Özel Amaçlı Gemiler	1	0	1	0,2	5.552	0	5.552	0,1	10.763	0	10.763	0,2
Deniz Araçları	26	17	43	8,6	43.009	93.378	136.387	1,9	346.712	188.468	535.180	8,8
Genel Toplam	**291**	**209**	**500**	**100**	**5.823.355**	**1.360.941**	**7.184.296**	**100**	**4.860.870**	**1.229.205**	**6.090.075**	**100**

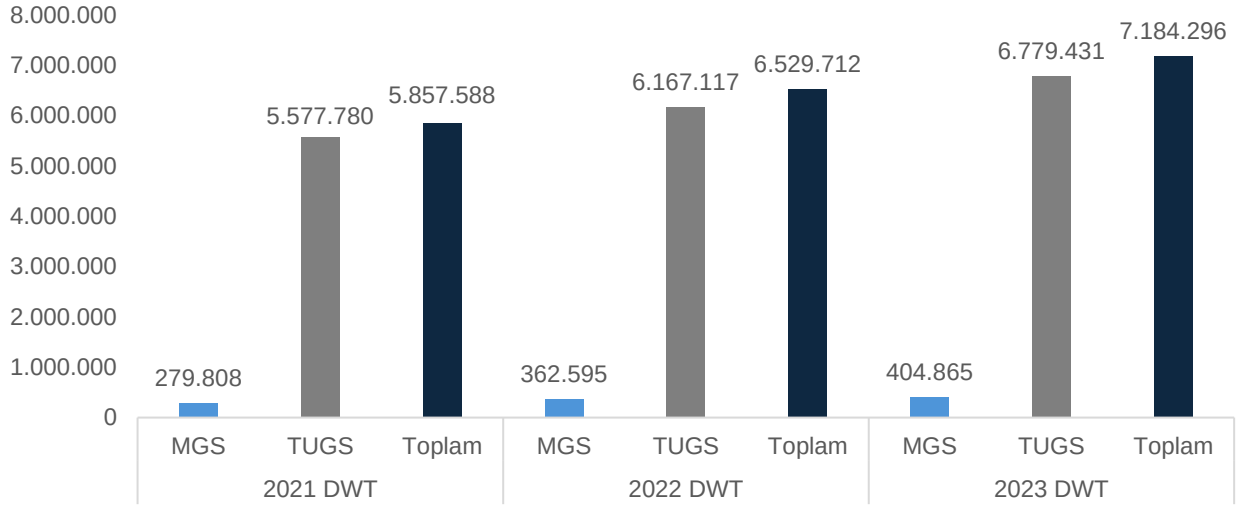
Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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	5	89	94	18,8	27.756	624.953	652.709	9,1	18.211	426.859	445.070	7,3
Dökme Yük Gemisi	1	40	41	8,2	18.640	1.833.216	1.851.856	25,8	11.529	1.061.282	1.072.811	17,6
Konteyner	4	48	52	10,4	134.264	987.982	1.122.246	15,6	105.777	791.294	897.071	14,7
Kuru Yük-Konteyner	0	9	9	1,8	0	67.815	67.815	0,9	0	59.741	59.741	1,0
Kimyevi Madde Tankeri	5	67	72	14,4	69.444	972.537	1.041.981	14,5	42.416	628.248	670.664	11,0
LPG Tankeri	0	6	6	1,2	0	37.156	37.156	0,5	0	34.294	34.294	0,6
LNG Tankeri	1	1	2	0,4	93.715	93.513	187.228	2,6	109.777	108.919	218.696	3,6
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,8	0	61.450	61.450	0,9	0	48.941	48.941	0,8
Ro-Ro Gemisi	1	19	20	4,0	1.500	249.633	251.133	3,5	19.638	619.890	639.528	10,5
Ro-Ro Ferry-Yolcu	2	14	16	3,2	0	10.235	10.235	0,1	10.681	32.648	43.329	0,7
Feribot	1	27	28	5,6	2.314	20.700	23.014	0,3	1.596	35.658	37.254	0,6
Tren Ferisi	5	0	5	1,0	2.960	0	2.960	0,0	7.916	0	7.916	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	9	11	2,2	3.240	2.538	5.778	0,1	15.284	31.314	46.598	0,8
Balıkçı Gemileri	2	3	5	1,0	0	3.876	3.876	0,1	14.509	15.489	29.998	0,5
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	3	3	0,6	0	2.690	2.690	0,0	0	12.827	12.827	0,1
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	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	14	20	34	6,8	19.774	37.676	57.450	0,8	59.495	171.648	231.143	3,8
Petrol Tankeri	3	23	26	5,2	10.868	1.490.352	1.501.220	20,9	5.940	804.725	810.665	13,3
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991	0	9.991	0,2
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 Faaliyet Gemileri	0	20	20	4,0	0	140.971	140.971	2,0	0	204.918	204.918	3,4
Özel Amaçlı Gemiler	0	1	1	0,2	0	5.552	5.552	0,1	0	10.763	10.763	0,2
Deniz Araçları	14	29	43	8,6	7.331	129.056	136.387	1,9	28.496	506.684	535.180	8,8
Genel Toplam	**62**	**438**	**500**	**100**	**404.865**	**6.779.431**	**7.184.296**	**100**	**462.821**	**5.627.254**	**6.090.075**	**100**

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 15. 2021-2022-2023 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	2021 DWT			2022 DWT			2023 DWT			2022-2023 Yılları Değişim (%)
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	
Kuru Yük Gemisi	41.441	562.526	603.967	39.246	525.599	564.845	27.756	624.953	652.709	15,6%
Dökme Yük Gemisi	18.640	1.518.458	1.537.098	18.640	1.774.387	1.793.027	18.640	1.833.216	1.851.856	3,3%
Konteyner	134.264	901.180	1.035.444	134.264	954.647	1.088.911	134.264	987.982	1.122.246	3,1%
Kuru Yük-Konteyner	2.356	36.776	39.132	0	34.839	34.839	0	67.815	67.815	94,7%
Kimyevi Madde Tankeri	22.621	643.138	665.759	28.743	846.006	874.749	69.444	972.537	1.041.981	19,1%
LPG Tankeri	0	27.804	27.804	0	27.804	27.804	0	37.156	37.156	33,6%
LNG Tankeri	0	93.513	93.513	93.715	93.513	187.228	93.715	93.513	187.228	0,0%
Asfalt Tankeri	0	61.453	61.453	0	61.450	61.450	0	61.450	61.450	0,0%
Ro-Ro Gemisi	0	122.276	122.276	1.500	249.633	251.133	1.500	249.633	251.133	0,0%
Ro-Ro Ferry-Yolcu	0	30.778	30.778	0	28.120	28.120	0	10.235	10.235	-63,6%
Feribot	2.314	20.700	23.014	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	2.538	6.299	3.240	2.538	5.778	3.240	2.538	5.778	0,0%
Balıkçı Gemileri	0	3876	3876	0	3.876	3.876	0	3.876	3.876	0,0%
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	4.480	4.480	0	2.690	2.690	0	2.690	2.690	0,0%
Şehir Hatları	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Şehir Hatları Arabalı	0	1.264	1.264	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	147.917	167.691	19.774	31.384	51.158	19.774	37.676	57.450	12,3%
Petrol Tankeri	10.868	1.256.231	1.267.099	10.868	1.293.224	1.304.092	10.868	1.490.352	1.501.220	15,1%
Konteyner/Ro-Ro	0	0	0	0	0	0	13.059	0	13.059	-
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	13.478	128.606	142.084	0	0	0	0	0	0	-
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	0	0	0	0	136.623	136.623	0	140.971	140.971	3,2%
Özel Amaçlı Gemiler	0	0	0	0	5.552	5.552	0	5.552	5.552	0,0%
Deniz Araçları	7.331	8.000	15.331	7.331	67.002	74.333	7.331	129.056	136.387	83,5%
Genel Toplam	**279.808**	**5.577.780**	**5.857.588**	**362.595**	**6.167.117**	**6.529.712**	**404.865**	**6.779.431**	**7.184.296**	**10,0%**

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 2021-2022 yılları arasında %11,5 artış gerçekleşirken, 2022-2023 yılları arasında %10,0 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, 500 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2023 tarihi itibariyle 25'tir.

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

Gemi Tipi	Adet	DWT	GT	Ortalama Yaş
Kuru Yük Gemisi	94	652.709	445.070	30
Dökme Yük Gemisi	41	1.851.856	1.072.811	20
Konteyner	52	1.122.246	897.071	20
Kuru Yük Konteyner	9	67.815	59.741	29
Kimyevi Madde Tankeri	72	1.041.981	670.664	20
LPG Tankeri	6	37.156	34.294	26
LNG Tankeri	2	187.228	218.696	4
Asfalt Tankeri	4	61.450	48.941	8
Ro-Ro Gemisi	20	251.133	639.528	18
Ro-Ro Ferry-Yolcu	16	10.235	43.329	16
Feribot	28	23.014	37.254	28
Tren Ferisi	5	2.960	7.916	50
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	11	5.778	46.598	25
Balıkçı Gemileri	5	3.876	29.998	18
Bilimsel Araştırma / İnceleme Gemisi	3	2690	12.827	19
Şehir Hatları	1	0	1.043	72
Şehir Hatları Arabalı	4	1264	4.874	31
Römorkör	1	0	1.565	40
Hizmet Gemileri	34	57.450	231.143	42
Petrol Tankeri	26	1.501.220	810.665	20
Konteyner Ro-Ro	1	13.059	9.991	27
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	38
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	20	140.971	204.918	16
Özel Amaçlı Gemiler	1	5.552	10.763	25
Deniz Araçları	43	136.387	535.180	35
Genel Toplam	**500**	**7.184.296**	**6.090.075**	**25**

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (13)'te toplam 500 adet ve 7.184.296 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

- 1.507.979 DWT'lik 61 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 3.273.042 DWT'lik 165 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 1.799.802 DWT'lik 111 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 603.473 DWT'lik 163 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

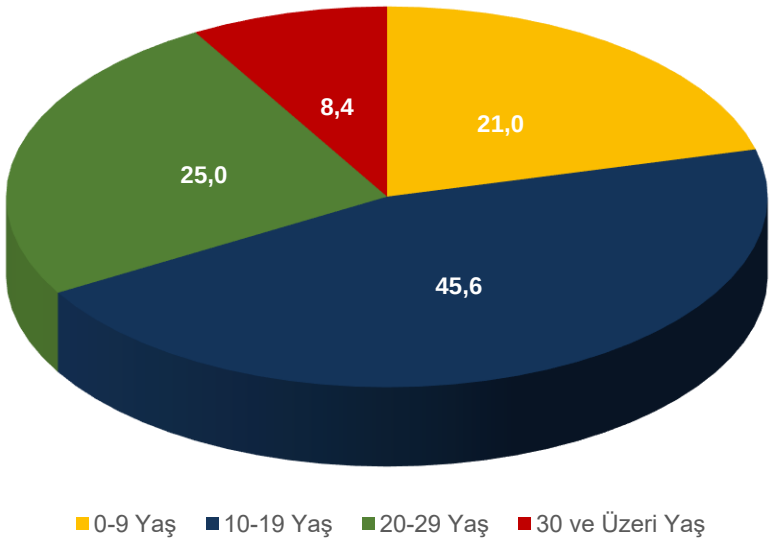
yer almaktadır.

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	22	0	0,0	24	0	0,0	6	0	0,0	43	0	0,0	95	0
150-1499	0	0	0,0	8	6.543	0,2	6	3.872	0,2	16	10.443	1,7	30	20.858
1500-5999	6	25.111	1,7	37	135.364	4,1	29	109.853	6,1	76	252.612	41,9	148	522.940
6000-9999	6	41.424	2,7	17	128.956	3,9	17	138.600	7,7	15	112.869	18,7	55	421.849
10000-34999	12	224.457	14,9	50	919.868	28,1	34	653.632	36,3	12	184.361	30,5	108	1.982.318
35000-52999	8	309.684	20,5	11	497.266	15,2	17	767.868	42,7	1	43.188	7,2	37	1.618.006
53000-79999	0	0	0,0	10	620.991	19,0	2	125.977	7,0	0	0	0,0	12	746.968
80000-119999	3	292.399	19,4	4	363.512	11,1	0	0	0,0	0	0	0,0	7	655.911
120000+	4	614.904	40,8	4	600.542	18,4	0	0	0,0	0	0	0,0	8	1.215.446
Genel Toplam	**61**	**1.507.979**	**100%**	**165**	**3.273.042**	**100%**	**111**	**1.799.802**	**100%**	**163**	**603.473**	**100%**	**500**	**7.184.296**

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 %21,0'ı 0-9 yaş grubunda, %45,6'sı 10-19 yaş grubunda, %25,0'ı 20-29 yaş grubunda ve %8,4'ü 30 ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.

Tablo (14)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %18,8'ini ve DWT olarak %9,1'ini oluşturan 94 adet ve 652.709 DWT'lik Kuru Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 77.294 DWT'lik 6 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 226.366 DWT'lik 22 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 99.575 DWT'lik 12 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 249.474 DWT'lik 54 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

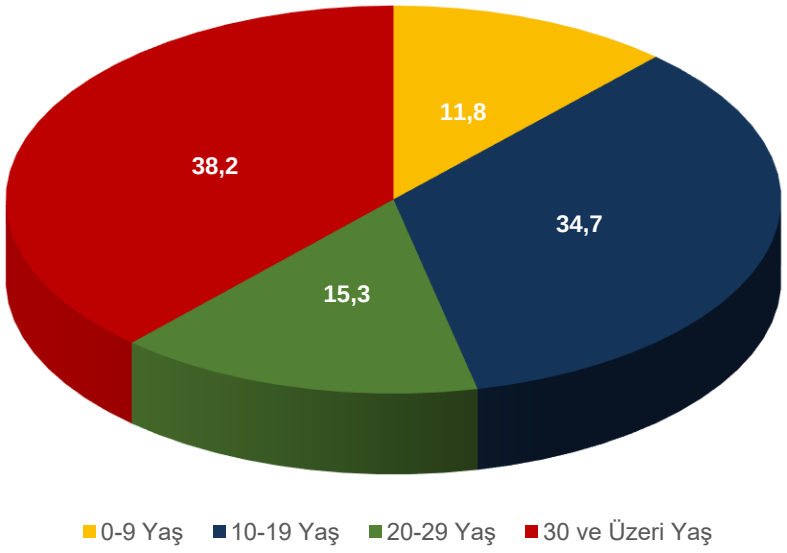
yer aldığı görülmektedir.

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	2	10.050	13,0	12	48.938	21,6	8	30.793	30,9	45	158.910	63,7	67	248.691
6000-9999	1	7.121	9,2	6	46.166	20,4	3	18.917	19,0	5	33.940	13,6	15	106.144
10000-34999	3	60.123	77,8	2	31.980	14,1	0	0	0,0	4	56.624	22,7	9	148.727
35000-52999	0	0	0,0	2	99.282	43,9	1	49.865	50,1	0	0	0,0	3	149.147
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
Genel Toplam	**6**	**77.294**	**100**	**22**	**226.366**	**100**	**12**	**99.575**	**100**	**54**	**249.474**	**100**	**94**	**652.709**

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, %11,8'i 0-9 yaş grubunda, %34,7'si 10-19 yaş grubunda, %15,3'ü 20-29 yaş grubunda ve %38,2'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (15)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %8,2'sini oluşturan ve DWT olarak %25,8'ini oluşturan 41 adet ve 1.851.856 DWT'lik Dökme Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 105.526 DWT'lik 3 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 960.531 DWT'lik 18 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 716.484 DWT'lik 16 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 69.315 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

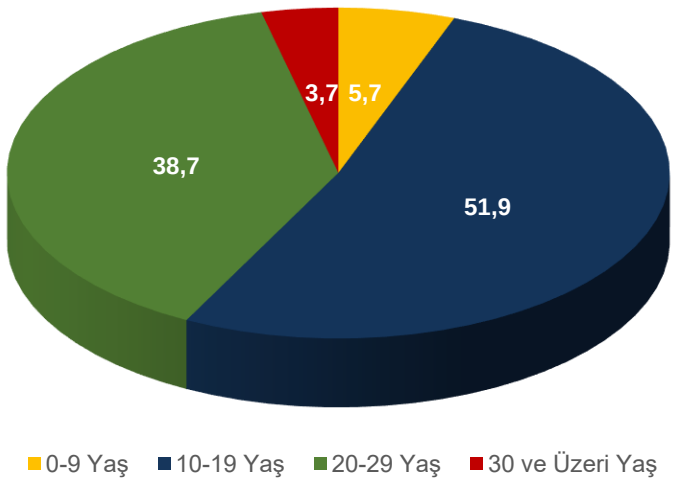
yer aldığı görülmektedir.

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	0	0	0,0	2	7.487	10,8	2	7.487
10000-39999 (Handysize)	3	105.526	100,0	6	153.514	16,0	5	148.356	20,7	1	18.640	26,9	15	426.036
40000-49999 (Handymax)	0	0	0,0	0	0	0,0	4	183.443	25,6	1	43.188	62,3	5	226.631
50000-59999 (Supramax)	0	0	0,0	6	335.615	34,9	6	312.514	43,6	0	0	0,0	12	648.129
60000-84999 (Panamax)	0	0	0,0	6	471.402	49,1	1	72.171	10,1	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
Genel Toplam	**3**	**105.526**	**100**	**18**	**960.531**	**100**	**16**	**716.484**	**100**	**4**	**69.315**	**100**	**41**	**1.851.856**

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, %5,7'si 0-9 yaş grubunda, %51,9'u 10-19 yaş grubunda, %38,7'si 20-29 yaş grubunda ve %3,7'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (16)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %5,2'sini ve DWT olarak %20,9'unu oluşturan 26 adet ve 1.501.220 DWT'lik Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

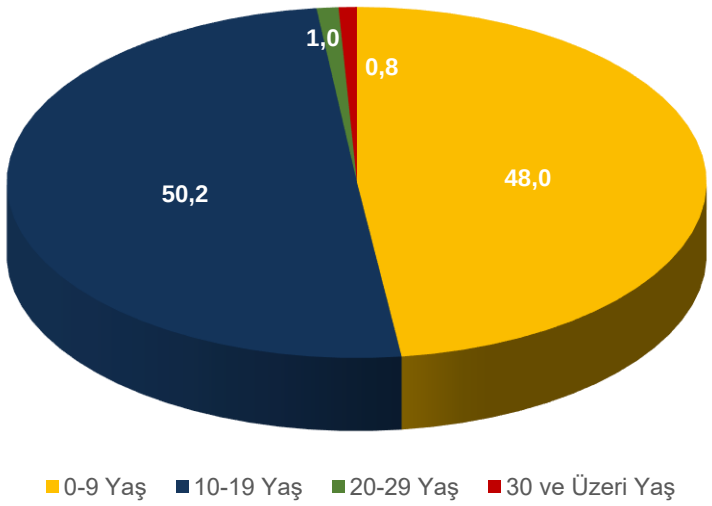
- 720.075 DWT'lik 5 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 753.376 DWT'lik 13 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 15.164 DWT'lik 4 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 12.605 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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	0	0	0,0	6	16.765	2,2	4	15.164	100,0	4	12.605	100,0	14	44.534
5000-7499	0	0	0,0	1	7.119	0,9	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)	0	0	0,0	1	13.002	1,7	0	0	0,0	0	0	0,0	1	13.002
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 (Aframax)	1	105.171	14,6	1	115.948	15,4	0	0	0,0	0	0	0,0	2	221.119
120000-199999 (Suezmax)	4	614.904	85,4	4	600.542	79,7	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
Genel Toplam	**5**	**720.075**	**100**	**13**	**753.376**	**100**	**4**	**15.164**	**100**	**4**	**12.605**	**100**	**26**	**1.501.220**

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (19)'da Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, %48,0'ını 0-9 yaş grubunda, %50,2'sini 10-19 yaş grubunda, %1,0'ını 20-29 yaş grubunda, %0,8'ini 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (17)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %14,4'ünü ve DWT olarak %14,5'ini oluşturan 72 adet ve 1.041.981 DWT'lik Kimyevi Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

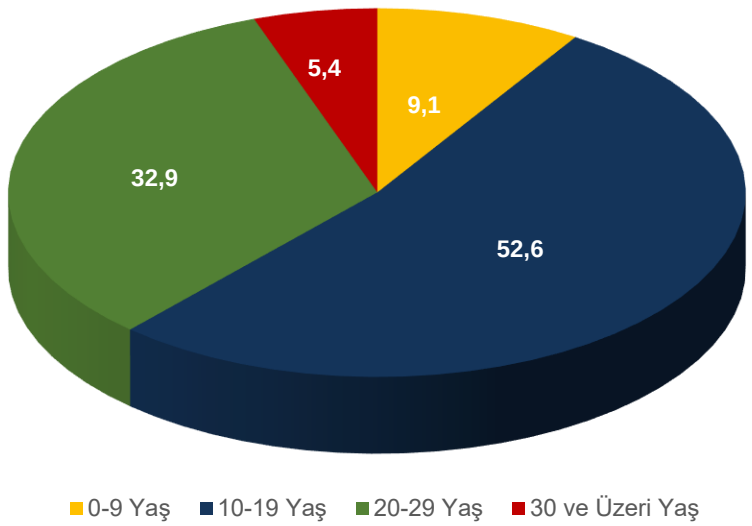
- 94.111 DWT'lik 8 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 548.396 DWT'lik 32 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 342.915 DWT'lik 23 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 56.559 DWT'lik 9 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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	2	6.951	7,4	5	20.284	3,7	7	26.659	7,8	3	9.154	16,2	17	63.048
5000-7499	2	12.165	12,9	5	32.077	5,8	4	25.359	7,4	2	12.425	22,0	13	82.026
7500-9999	1	7.538	8,0	3	26.314	4,8	2	17.305	5,0	4	34.980	61,8	10	86.137
10000-39999 (Handysize)	3	67.457	71,7	14	222.595	40,6	8	187.223	54,6	0	0	0,0	25	477.275
40000-59999 (Handymax)	0	0	0,0	5	247.126	45,1	2	86.369	25,2	0	0	0,0	7	333.495
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
Genel Toplam	**8**	**94.111**	**100**	**32**	**548.396**	**100**	**23**	**342.915**	**100**	**9**	**56.559**	**100**	**72**	**1.041.981**

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (20)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kimyevi Madde Tankerlerinin, %9,1'i 0-9 yaş grubunda, %52,6'sı 10-19 yaş grubunda, %32,9'u 20-29 yaş grubunda ve %5,4'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (18)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %10,4'ünü ve DWT olarak %14,5'ini oluşturan 52 adet ve 1.122.246 DWT'lik Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 147.996 DWT'lik 4 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 452.822 DWT'lik 19 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 487.262 DWT'lik 26 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 34.166 DWT'lik 3 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

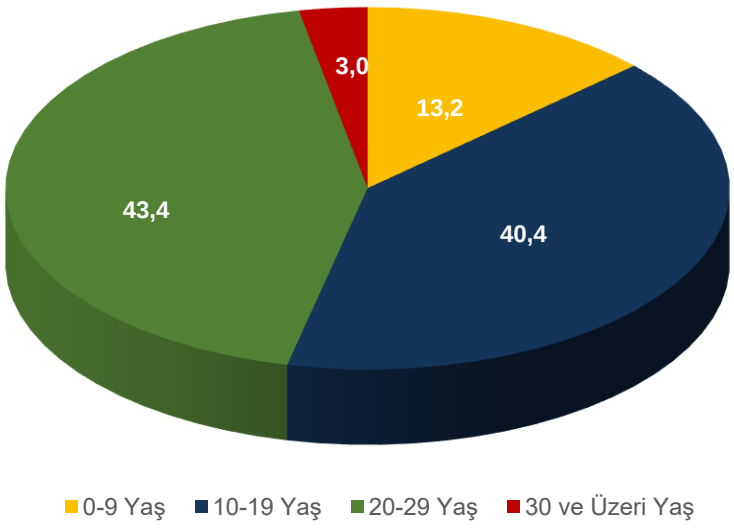
yer aldığı görülmektedir.

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	2	16.202	3,3	1	9.766	28,6	3	25.968
10000-34999	0	0	0,0	16	372.365	82,2	22	396.037	81,3	2	24.400	71,4	40	792.802
35000-52999	4	147.996	100,0	2	77.156	17,1	2	75.023	15,4	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	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
Genel Toplam	**4**	**147.996**	**100**	**19**	**452.822**	**100**	**26**	**487.262**	**100**	**3**	**34.166**	**100**	**52**	**1.122.246**

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (21)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin, %13,2'si 0-9 yaş grubunda, %40,4'ü 10-19 yaş grubunda, %43,4'ü 20-29 yaş grubunda ve %3,0'ı 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (19)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4'ünü ve DWT olarak %3,5'ini 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 30 yaş ve üzeri grubunda,
- 28.032 DWT'lik 2 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

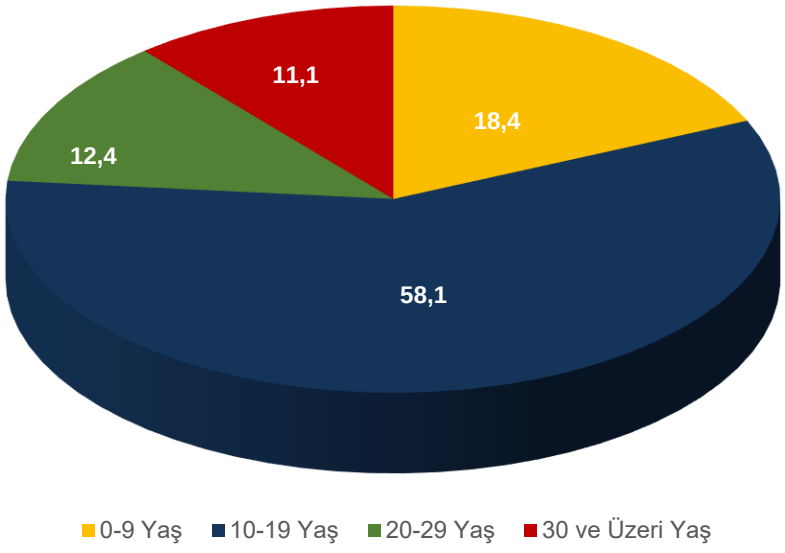
yer aldığı görülmektedir.

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
Genel Toplam	**3**	**46.110**	**100**	**11**	**145.896**	**100**	**4**	**31.095**	**100**	**2**	**28.032**	**100**	**20**	**251.133**

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, %18,4'ü 0-9 yaş grubunda, %58,1'i 10-19 yaş grubunda, %12,4'ü 20-29 yaş grubunda ve %11,1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılım (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 256 adedi İthal, 207 adedi yurt içinde inşa olmak üzere toplam 463 adet gemi bulunmaktadır. (Tablo 20)

Tablo (21)'deki veriler dikkate alındığında Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 DWT'nin üzerinde bulunan 463 adet geminin; %13,4'ü (62 adet gemi) MGS'ye, %86,6'sı (401 adet gemi) TUGS'a kayıtlıdır.

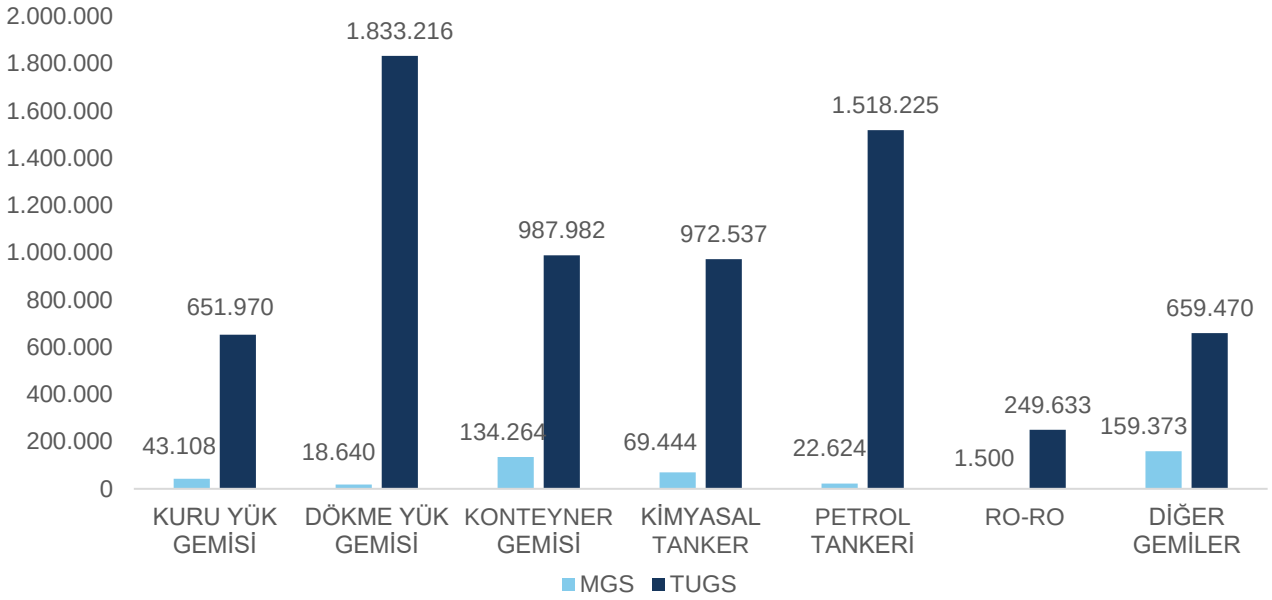
1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'si 5.332.251 ve DWT'si ise 7.321.986'dır. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %25,3'ünü Dökme Yük gemileri, %21,0'ını Petrol Tankerleri, %15,3'ünü Konteyner gemileri, %14,2'sini Kimyevi Madde Tankerleri, %9,5'ini Kuru Yük gemileri ve %3,4'ünü Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.851.856 DWT Dökme Yük gemileri tonajının %99,0'ı TUGS'a, %1,0'ı MGS'ye,
- 1.540.849 DWT Petrol Tankerleri tonajının %98,5'i TUGS'a %1,5'i MGS'ye,
- 1.122.246 DWT Konteyner gemileri tonajının %88,0'ı TUGS'a, %12,0'ı MGS'ye,
- 1.041.981 DWT Kimyevi Madde Tankeri tonajının %93,3'ü TUGS'a, %6,7'si MGS'ye,
- 695.078 DWT Kuru Yük gemileri tonajının %93,8'i TUGS'a, %6,2'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 İstatistikleri

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	36	86	122	26,3	340.393	354.685	695.078	9,5	242.867	225.770	468.637	8,8
Dökme Yük Gemisi	37	4	41	8,9	1.682.171	169.685	1.851.856	25,3	971.291	101.520	1.072.811	20,1
Konteyner	39	13	52	11,2	895.573	226.673	1.122.246	15,3	716.461	180.610	897.071	16,8
Kuruyük-Konteyner	7	2	9	1,9	54.423	13.392	67.815	0,9	51.078	8.663	59.741	1,1
Kimyevi Madde Tankeri	45	27	72	15,6	839.581	202.400	1.041.981	14,2	535.454	135.210	670.664	12,6
LPG Tankeri	6	0	6	1,3	37.156	0	37.156	0,5	34.294	0	34.294	0,6
LNG Tankeri	2	0	2	0,4	187.228	0	187.228	2,6	218.696	0	218.696	4,1
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,9	6.600	54.850	61.450	0,8	5.311	43.630	48.941	0,9
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	4,3	233.950	17.183	251.133	3,4	579.063	60.465	639.528	12,0
Ro-Ro Ferry-Yolcu	2	1	3	0,7	9.077	1.339	10.416	0,1	10.523	975	11.498	0,2
Feribot	0	10	10	2,2	0	18.516	18.516	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	0,0
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	0,1	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	17	13	30	6,5	64.724	21.579	86.303	1,2	44.076	9.318	53.394	1,0
Petrol Tankeri	21	31	52	11,2	1.320.735	220.114	1.540.849	21,0	715.483	118.831	834.314	15,7
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991	0	9.991	0,2
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
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	13	3	16	3,5	99.950	41.021	140.971	2,0	91.591	56.075	147.666	2,8
Özel Amaçlı Gemiler	1	0	1	0,2	5.552	0	5.552	0,1	10.763	0	10.763	0,2
Deniz Araçları	4	8	12	2,6	43.009	96.673	139.682	1,9	36.739	62.850	99.589	1,9
Genel Toplam	**256**	**207**	**463**	**100**	**5.876.626**	**1.445.360**	**7.321.986**	**100**	**4.299.519**	**1.032.732**	**5.332.251**	**100**

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	16	106	122	26,3	43.108	651.970	695.078	9,5	26.791	441.846	468.637	8,8
Dökme Yük Gemisi	1	40	41	8,9	18.640	1.833.216	1.851.856	25,3	11.529	1.061.282	1.072.811	20,1
Konteyner	4	48	52	11,2	134.264	987.982	1.122.246	15,3	105.777	791.294	897.071	16,8
Kuruyük-Konteyner	0	9	9	1,9	0	67.815	67.815	0,9	0	59.741	59.741	1,1
Kimyevi Madde Tankeri	5	67	72	15,6	69.444	972.537	1.041.981	14,2	42.416	628.248	670.664	12,6
LPG Tankeri	0	6	6	1,3	0	37.156	37.156	0,5	0	34.294	34.294	0,6
LNG Tankeri	1	1	2	0,4	93.715	93.513	187.228	2,6	109.777	108.919	218.696	4,1
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,9	0	61.450	61.450	0,8	0	48.941	48.941	0,9
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	4,3	1.500	249.633	251.133	3,4	19.638	619.890	639.528	12,0
Ro-Ro Ferry-Yolcu	0	3	3	0,7	0	10.416	10.416	0,1	0	11.498	11.498	0,2
Feribot	1	9	10	2,2	2.314	16.202	18.516	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	0,1	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	18	30	6,5	33.819	52.484	86.303	1,2	24.892	28.502	53.394	1,0
Petrol Tankeri	11	41	52	11,2	22.624	1.518.225	1.540.849	21,0	13.193	821.121	834.314	15,6
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991	0	9.991	0,2
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
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	0	16	16	3,5	0	140.971	140.971	2,0	0	147.666	147.666	2,8
Özel Amaçlı Gemiler	0	1	1	0,2	0	5.552	5.552	0,1	0	10.763	10.763	0,2
Deniz Araçları	5	7	12	2,6	10.626	129.056	139.682	1,9	5.882	93.707	99.589	1,9
Genel Toplam	**62**	**401**	**463**	**100**	**448.953**	**6.873.033**	**7.321.986**	**100**	**389.232**	**4.943.019**	**5.332.251**	**100**

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, 463 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2023 itibariyle 26'dır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %26,3'ünü oluşturan Kuru Yük gemilerinin genel yaş ortalaması 35'tir. DWT olarak filomuzun %25,3'ünü oluşturan Dökme Yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 20'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	122	695.078	468.637	35
Dökme Yük Gemisi	41	1.851.856	1.072.811	20
Konteyner	52	1.122.246	897.071	20
Kuruyük-Konteyner	9	67.815	59.741	29
Kimyevi Madde Tankeri	72	1.041.981	670.664	20
LPG Tankeri	6	37.156	34.294	26
LNG Tankeri	2	187.228	218.696	4
Asfalt Tankeri	4	61.450	48.941	8
Su Gemisi	1	1.027	488	55
Ro-Ro Gemisi	20	251.133	639.528	18
Ro-Ro Ferry-Yolcu	3	10.416	11.498	36
Feribot	10	18.516	14.280	33
Tren Ferisi	2	2.600	2.466	51
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3	32.882	15.715	54
Balıkçı Gemileri	1	3.307	2.184	36
Bilimsel Araştırma/İnceleme Gemisi	1	2.690	3.327	38
Hizmet Gemileri	30	86.303	53.394	39
Petrol Tankeri	52	1.540.849	834.314	20
Konteyner/Ro-Ro	1	13.059	9.991	27
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	38
Kuru Yük/Ro-Ro	1	1.923	998	40
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	16	140.971	147.666	16
Özel Amaçlı Gemiler	1	5.552	10.763	25
Deniz Araçları	12	139.682	99.589	24
Genel Toplam	**463**	**7.321.986**	**5.332.251**	**26**

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (23)'te toplam 463 adet ve 7.321.986 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

- 1.527.417 DWT'lik 50 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 3.283.938 DWT'lik 145 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 1.801.604 DWT'lik 103 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 709.027 DWT'lik 165 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

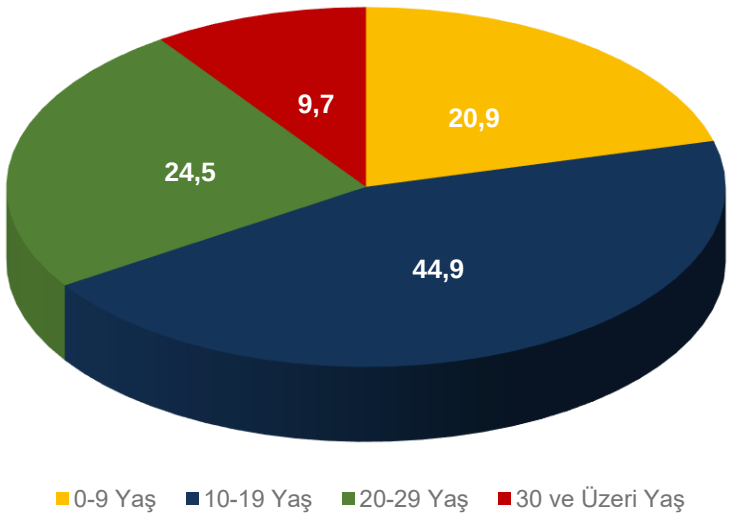
yer almaktadır.

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	1	1.231	0,1	6	7.379	0,2	3	4.172	0,2	39	49.643	7,0	49	62.425
1500-5999	16	43.318	2,8	43	145.426	4,4	30	111.354	6,2	97	289.324	40,8	186	589.422
6000-9999	6	41.424	2,7	17	128.956	3,9	17	138.600	7,7	15	112.869	15,9	55	421.849
10000-34999	12	224.457	14,7	50	919.867	28,0	34	653.633	36,3	13	214.003	30,2	109	2.011.960
35000-52999	8	309.684	20,3	11	497.266	15,1	17	767.868	42,6	1	43188	6,1	37	1.618.006
53000-79999	0	0	0,0	10	620.990	18,9	2	125.977	7,0	0	0	0,0	12	746.967
80000-119999	3	292.399	19,1	4	363.512	11,1	0	0	0,0	0	0	0,0	7	655.911
120000+	4	614.904	40,3	4	600.542	18,3	0	0	0,0	0	0	0,0	8	1.215.446
Genel Toplam	**50**	**1.527.417**	**100**	**145**	**3.283.938**	**100**	**103**	**1.801.604**	**100**	**165**	**709.027**	**100**	**463**	**7.321.986**

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 %20,9'u 0-9 yaş grubunda, %44,9'u 10-19 yaş grubunda, %24,5'i 20-29 yaş grubunda ve %9,7'si 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 – 2024 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, 2024 yılı başı itibariyle Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında 48,0 milyon DWT'nin %12,6'sı Türk Bayrağında, %87,4'ü ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1 Ocak 2024 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2023 yılı başı ile 2024 yılı başına göre %25,9'luk bir artış gerçekleşmiştir.

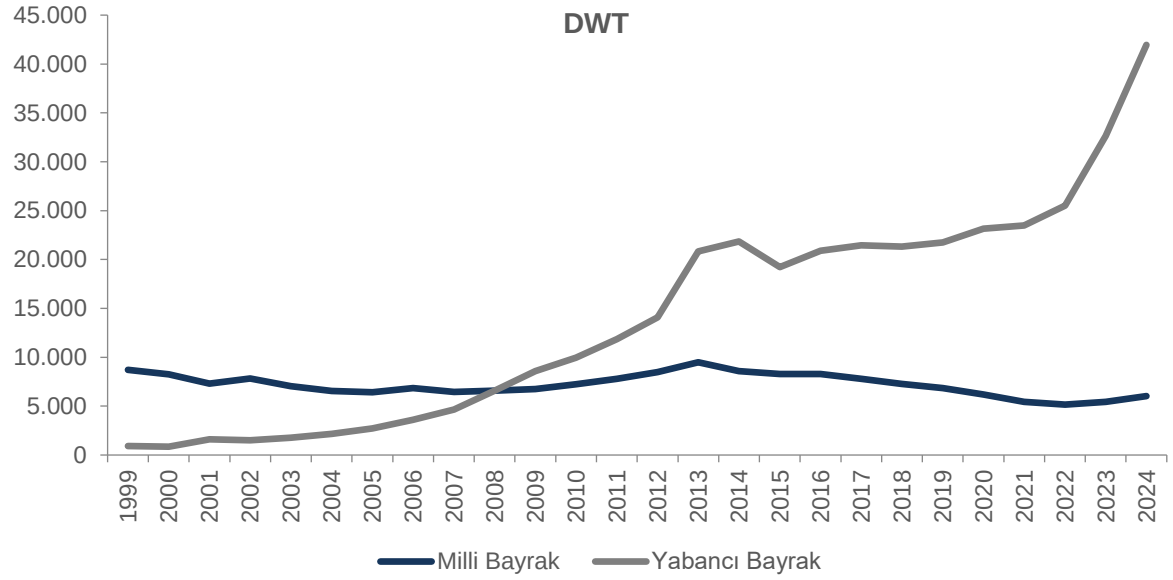
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

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
2024	348	6.026	12,6	1.614	41.950	87,4	1.962	47.976	25,9

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2024

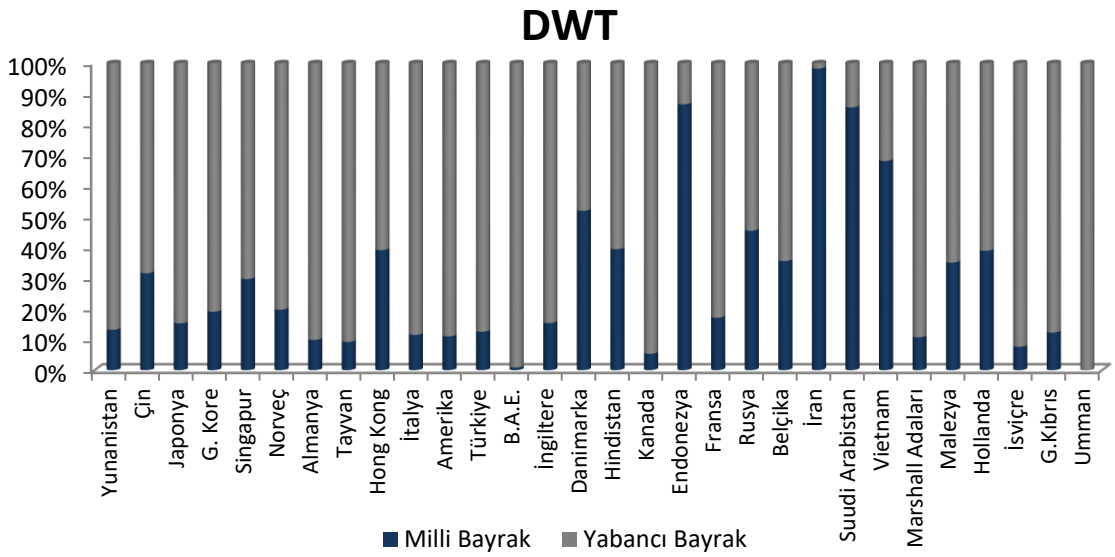
1 Ocak 2024 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 6,0 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 42,0 milyon DWT'dir.

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



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2024

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



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2024

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 410,3 milyon DWT ile 1. sırada, Çin 392,9 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 255,9 milyon DWT ile 3. sırada ve Güney Kore 100,3 milyon DWT ile 4. sırada yer almaktadır.

Tablo 25. 1 Ocak 2024 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	585	54.017	41	16,8	4.483	356.300	1.806	13,3	5.068	410.318	1.847	13,7	86,8
2	Çin	5.466	124.069	1.185	12,8	3.577	268.806	3.815	13,2	9.043	392.875	5.000	13,0	68,4
3	Japonya	906	39.034	315	12,8	3.415	216.889	2.168	8,6	4.321	255.923	2.483	9,5	84,7
4	G. Kore	759	19.077	540	18,2	898	81.185	501	11,9	1.657	100.262	1.040	14,8	81,0
5	Singapur	694	24.911	413	11,3	912	58.991	757	14,5	1.606	83.901	1.171	13,1	70,3
6	Norveç	668	15.948	85	16,9	1.017	64.955	439	15,2	1.685	80.903	524	15,9	80,3
7	Almanya	136	7.346	631	19,7	2.044	67.188	2.835	14,7	2.180	74.534	3.466	15,0	90,1
8	Tayvan	125	5.725	227	15,3	894	56.617	1.599	12,3	1.019	62.342	1.826	12,7	90,8
9	Hong Kong	385	22.068	28	12,5	769	34.363	77	19,4	1.154	56.431	105	17,1	60,9
10	İtalya	369	6.343	61	22,0	854	48.993	2.788	15,9	1.223	55.335	2.849	17,7	88,5
11	Amerika	214	6.088	94	24,5	932	49.166	122	15,6	1.146	55.253	216	17,3	89,0
12	Türkiye	348	6.026	72	23,3	1.614	41.950	252	21,7	1.962	47.976	324	22,0	87,4
13	B.A.E.	50	384	7	15,9	900	43.125	244	19,3	950	43.509	251	19,1	99,1
14	İngiltere	154	6.310	211	15,0	648	34.828	961	13,8	802	41.138	1.173	14,0	84,7
15	Danimarka	353	21.114	1.324	16,2	390	19.548	1.151	15,7	743	40.663	2.475	15,9	48,1
16	Hindistan	696	15.482	15	16,5	319	23.786	9	18,0	1.015	39.268	24	16,9	60,6
17	Kanada	142	1.735	12	24,5	374	30.797	1.539	12,8	516	32.532	1.551	16,0	94,7
18	Endonezya	2.196	25.174	174	25,5	130	3.901	70	19,3	2.326	29.075	244	25,1	13,4
19	Fransa	112	3.820	308	15,0	306	18.546	1.478	13,8	418	22.366	1.786	14,1	82,9
20	Rusya	1.288	9.340	140	30,7	277	11.235	31	24,6	1.565	20.575	171	29,6	54,6
21	Belçika	64	7.251	9	11,2	113	13.150	27	12,4	177	20.401	36	11,9	64,5
22	İran	211	18.265	155	22,3	7	332	-	24,8	218	18.597	155	22,3	1,8
23	Suudi Arabistan	113	13.929	8	14,7	31	2.345	0	14,0	144	16.274	8	14,6	14,4
24	Vietnam	842	11.050	51	16,7	190	5.171	5	20,3	1.032	16.221	57	17,4	31,9
25	Marshall Adaları	28	1.630	53	14,2	165	13.590	126	18,0	193	15.220	179	17,4	89,3
26	Malezya	199	5.221	32	19,2	155	9.676	1	15,0	354	14.897	34	17,3	65,0
27	Hollanda	521	4.610	188	15,5	335	7.240	52	16,1	856	11.850	240	15,7	61,1
28	İsviçre	14	836	-	9,9	177	10.162	8	14,8	191	10.998	8	14,4	92,4
29	G. Kıbrıs	49	1.121	7	18,0	175	8.033	25	17,0	224	9.155	33	17,2	87,7
30	Umman	4	6	-	17,4	66	7.643	10	12,8	70	7.648	10	13,1	99,9
30 Ülke Toplamı		**17.691**	**477.930**	**6.385**	**17,6**	**26.167**	**1.608.510**	**22.897**	**14,3**	**43.858**	**2.086.440**	**29.283**	**15,6**	**77,1**
Diğer		**2.791**	**38.303**	**243**	**24,8**	**2.665**	**80.252**	**433**	**22,6**	**5.456**	**118.555**	**676**	**23,8**	**67,7**
Ara Toplam		**20.482**	**516.234**	**6.628**	**18,6**	**28.832**	**1.688.762**	**23.330**	**15,1**	**49.314**	**2.204.996**	**29.958**	**16,5**	**76,6**
Bilinmeyen										**943**	**30.100**	**158**	**24,7**	
Dünya Toplamı										**50.257**	**2.235.096**	**30.116**	**16,7**	

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2024

Dünyanın kolay bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2024 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 12. sırada yer almıştır.

2024 yılı başı itibariyle, Türkiye'nin milli bayraktaki gemi oranı adet bazında %17,7 ve yabancı bayrakta %82,3'tür. DWT olarak oranı ise milli bayrakta %12,6 ve yabancı bayrakta %87,4'tür. 30 Ülkenin DWT olarak %22,9'u milli bayraklarında, %77,1'i ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Tablo 26. 1 Ocak 2024 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)

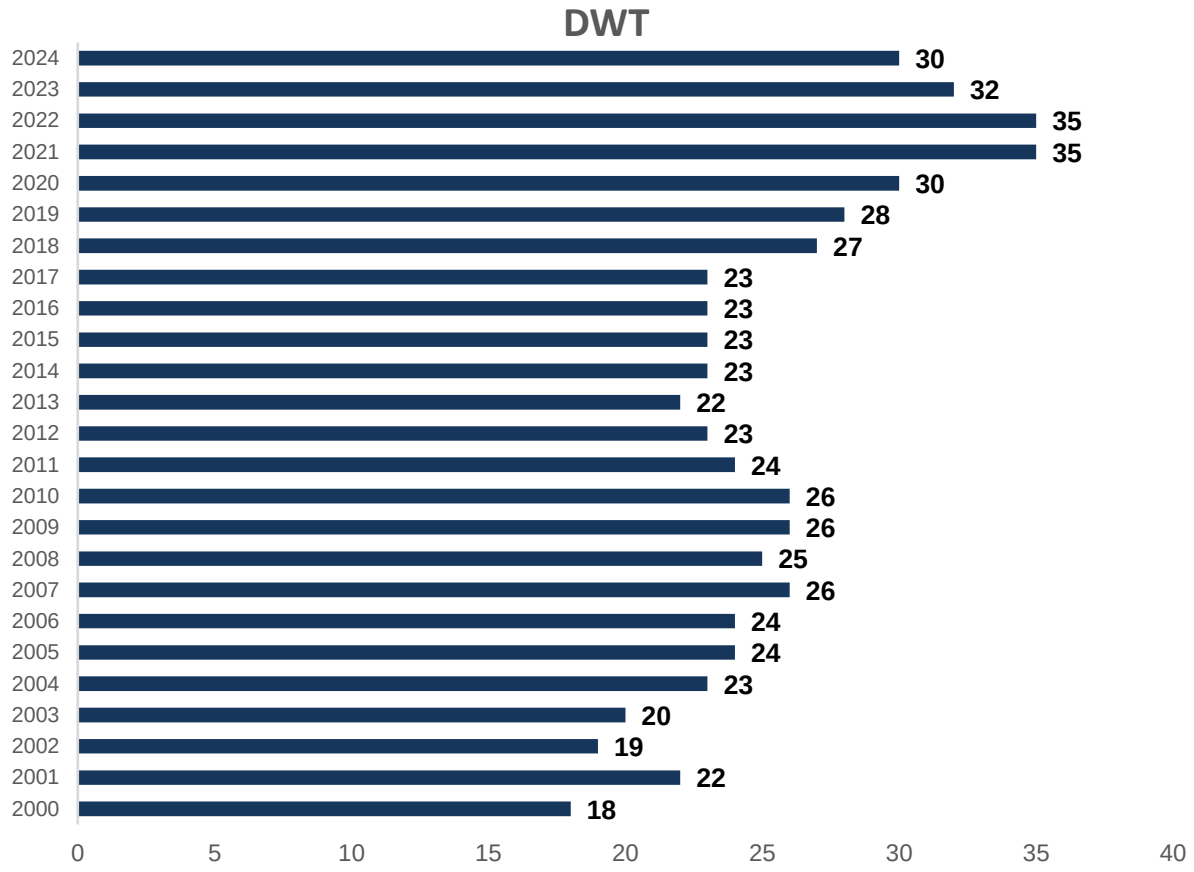
2024 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2023				1 Ocak 2024				Toplam DWT Payı %	Yıllık Değişim DWT %
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Liberya	4.619	227.799	370.398	5.155	5.001	251.496	400.403	6.457	17,8	8,1
2	Panama	6.881	233.815	358.423	3.898	6.984	240.183	370.499	3.665	16,5	3,4
3	Marshall Adaları	3.892	177.673	291.454	1.140	3.960	182.114	299.970	1.036	13,4	2,9
4	Hong Kong	2.382	126.469	199.649	3.669	2.321	127.517	199.633	3.946	8,9	0,0
5	Singapur	2.296	88.838	130.373	2.812	2.353	93.731	137.466	3.030	6,1	5,4
6	Çin	5.780	74.128	116.622	1.017	6.605	79.579	125.133	1.187	5,6	7,3
7	Malta	1.822	80.345	107.607	2.428	1.747	77.530	101.208	2.400	4,5	-5,9
8	Bahama	1.054	52.608	58.627	187	1.036	52.249	57.868	214	2,6	-1,3
9	Yunanistan	831	35.269	59.200	41	805	33.869	56.271	41	2,5	-4,9
10	Japonya	2.796	29.982	40.694	313	2.805	30.872	42.043	320	1,9	3,3
11	G. Kıbrıs	822	20.625	30.502	402	801	20.255	29.787	390	1,3	-2,3
12	Portugal/Madeira	757	19.916	26.849	1.157	841	22.033	29.363	1.289	1,3	9,4
13	İngiltere	510	20.771	29.288	419	489	20.378	28.709	432	1,3	-2,0
14	Portekiz	3.738	18.258	25.785	201	3.803	19.595	28.148	182	1,3	9,2
15	Danimarka	542	22.324	25.360	1.435	538	22.220	25.024	1.431	1,1	-1,3
16	Güney Kore	1.083	13.759	17.454	335	1.094	16.856	20.964	549	0,9	20,1
17	İran	482	11.457	20.216	159	497	11.636	20.535	157	0,9	1,6
18	Norveç	967	16.836	20.652	87	969	16.793	19.708	89	0,9	-4,6
19	Hindistan	944	10.245	17.137	59	958	10.395	17.360	58	0,8	1,3
20	Suudi Arabistan	130	7.369	13.248	8	132	7.779	14.128	8	0,6	6,6
21	Vietnam	1.437	6.979	11.592	51	1.411	7.227	12.104	52	0,5	4,4
22	Rusya	1.603	7.541	9.587	138	1.606	8.001	10.315	149	0,5	7,6
23	Fransa	220	8.015	8.273	384	234	9.236	9.369	385	0,4	13,2
24	Amerika	385	7.932	8.705	273	397	8.393	9.331	282	0,4	7,2
25	Belçika	89	5.328	8.848	6	80	4.801	8.025	9	0,4	-9,3
26	Almanya	214	6.807	7.103	563	204	7.718	7.907	677	0,4	11,3
27	Palau	323	3.249	5.173	26	424	4.768	7.694	33	0,3	48,7
28	Kamerun	142	3.629	6.502	6	227	4.170	7.318	14	0,3	12,6
29	İtalya	593	13.172	8.572	91	570	12.235	7.121	86	0,3	-16,9
30	Türkiye	658	4.651	6.149	90	668	5.029	6.791	92	0,3	10,4
31	Antigua & Barbuda	583	4.750	6.292	308	596	4.875	6.480	318	0,3	3,0
32	Bermuda	112	9.713	6.681	56	102	9.350	6.180	48	0,3	-7,5
33	Barbados	252	2.737	4.489	21	323	3.764	6.103	36	0,3	36,0
34	Cayman Adaları	112	3.744	5.971	21	104	3.682	6.081	21	0,3	1,8
35	Malezya	435	5.219	5.924	37	441	5.145	5.980	34	0,3	1,0
36	Tayvan	210	4.711	6.550	253	203	4.230	5.830	229	0,3	-11,0
37	Hollanda	713	5.607	5.688	208	706	5.697	5.773	207	0,3	1,5
38	Filipinler	1.266	4.014	5.820	50	1.267	3.944	5.628	51	0,3	-3,3
39	Gabon	67	1.013	1.745	0	99	3.028	5.493	0	0,2	214,7
40	Bangladeş	444	3.005	5.085	10	477	3.214	5.442	12	0,2	7,0
160 Ülke Toplamı		**60.004**	**1.452.834**	**2.166.510**	**28.036**	**61.811**	**1.510.132**	**2.245.145**	**30.128**	**100,0**	**3,6**

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2024

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri kırk ülke bazında sıralaması Tablo (26)'dadır. Buna göre dünya filosunun DWT olarak %17,8'ini bünyesinde bulunduran Liberya 1. sırada, %16,5'ini bünyesinde bulunduran Panama 2. sırada, %13,4'ünü bünyesinde bulunduran Marshall Adaları ise 3. sırada yer almaktadır.

Bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 160 ülke bazında 61.811 adet gemi ile 2.245.145.000 DWT ve 1.510.132.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %10,4 oranında artış ile Türkiye 30'uncu sıraya yükselmiştir.

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



Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2024

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 (56,3 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (29,8 milyon DWT) 2. sırada, İran (20,5 milyon DWT) 3. sırada, Rusya (10,3 Milyon DWT) 4. sırada ve Türkiye (6,8 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 %
9	Yunanistan	805	56.271	2,5	-4,9
11	G. Kıbrıs	801	29.787	1,3	-2,3
17	İran	497	20.535	0,9	1,6
22	Rusya	1.606	10.315	0,5	7,6
30	Türkiye	668	6.791	0,3	10,4
54	Mısır	100	1.644	0,1	6,7
91	Ukrayna	97	270	0,0	-0,4
100	Suriye	7	143	0,0	-42,4
109	Bulgaristan	24	96	0,0	0,0
120	Romanya	16	41	0,0	-2,0
145	Gürcistan	4	3	0,0	-

Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2024

DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

Küresel deniz ticareti, devam eden makroekonomik olumsuzluklara ve 2022'de deniz ticaret hacimlerindeki %0,4'lük düşüşün ardından 2023'te %2,6 artarak 12,3 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. 2023 yılında denizyolunun payı %86'dır.

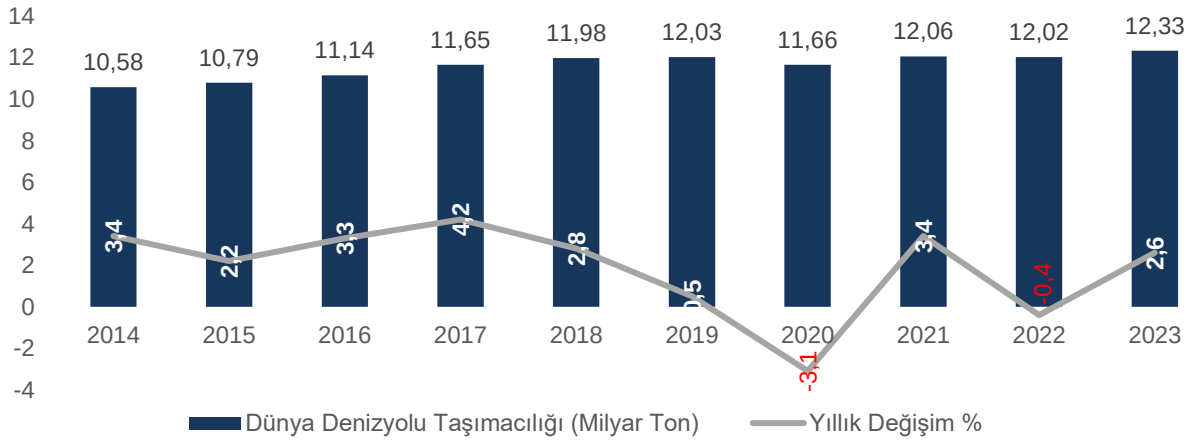
2024 yılında, küresel deniz ticaretinin %2,5 artarak 12,6 milyar tona ulaşması ve ton-mil açısından biraz daha hızlı %3,0 büyümesi beklenmektedir.

Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

Yıllar	Dünya Taşımacılığı Tüm Yollar	Dünya Denizyolu Taşımacılığı	Denizyolu Taşımacılığı Yıllık Değişim %	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2014	12,5	10,5	3,4	84
2015	12,7	10,6	2,2	85
2016	12,9	11,1	3,3	86
2017	13,5	11,7	4,2	86
2018	13,9	12,0	2,8	86
2019	14,1	12,0	0,5	86
2020	13,3	11,7	-3,1	88
2021	14,0	12,1	3,4	86
2022	14,1	12,0	-0,4	85
2023	14,3	12,3	2,6	86

Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Şubat 2023

Grafik 28. 2014- 2023 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton)



Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Şubat 2023

2023 Yılında dünya taşımacılığının %86'si denizyoluyla, %14'ü karayoluyla (kara ve demir) ve %1'den azı ise havayoluyla taşınmıştır.

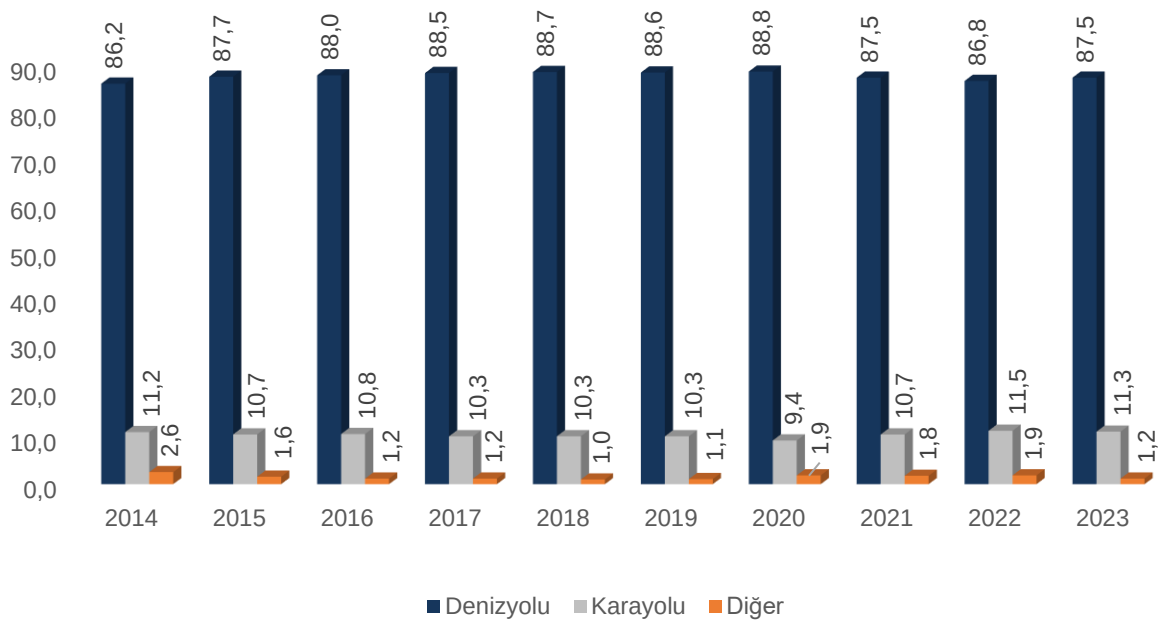
Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2023 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %87,5'i denizyolu ile %11,3'ü karayolu ile, %0,5'i demiryolu ile, %0,4'ü havayolu ile ve %0,3'ü ise sabit ulaşım sistemi ile taşınmıştır.

Tablo 29. 2014-2023 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

Yıllar	Denizyolu	Karayolu	Boru ve diğer	Demiryolu	Havayolu
2014	86,2	11,2	1,7	0,4	0,5
2015	87,7	10,7	0,7	0,5	0,4
2016	88	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
2023	87,5	11,3	0,3	0,5	0,4

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.

2023 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 390 Milyar ABD doları "gizli veri" nin hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden "bilinmeyen" olarak tabloya eklenmiştir.

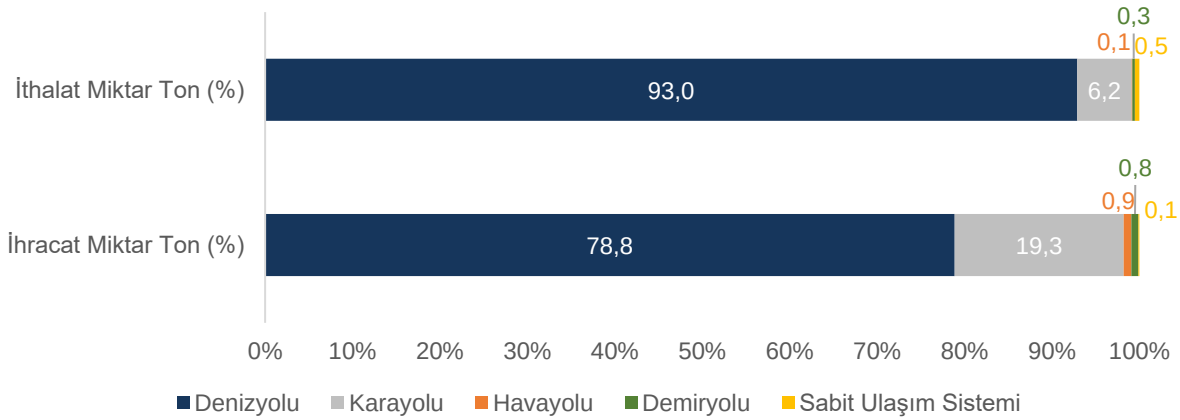
2023 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacmi değer olarak incelendiğinde ise; %54,8'i denizyolu ile %24,3'ü karayolu ile %0,6'sı demiryolu ile %14,9'u havayoluyla ile ve %1,1'i sabit ulaşım sistemi ile taşınmıştır. Bilinmeyen olarak tanımlanan ve hangi yollarla taşındığı belirtilmeyen veri ise %6,3'tür".

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	78,8	93,0	87,5	56,0	53,9	54,8
Karayolu	19,3	6,2	11,3	32,5	18,5	24,3
Havayolu	0,9	0,1	0,4	10,0	14,9	12,8
Demiryolu	0,8	0,3	0,5	0,8	0,6	0,6
Sabit Ulaşım Sistemi	0,1	0,5	0,3	0,7	1,3	1,1
Bilinmeyen	0,0	0,0	0,0	0,0	10,8	6,3
Toplam	**99,9**	**100,1**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

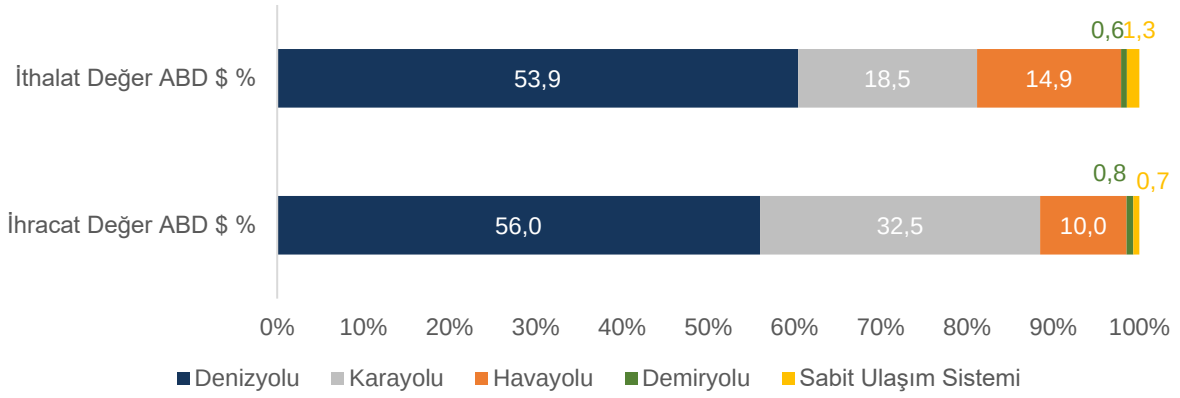
Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri -TÜİK
Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

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.

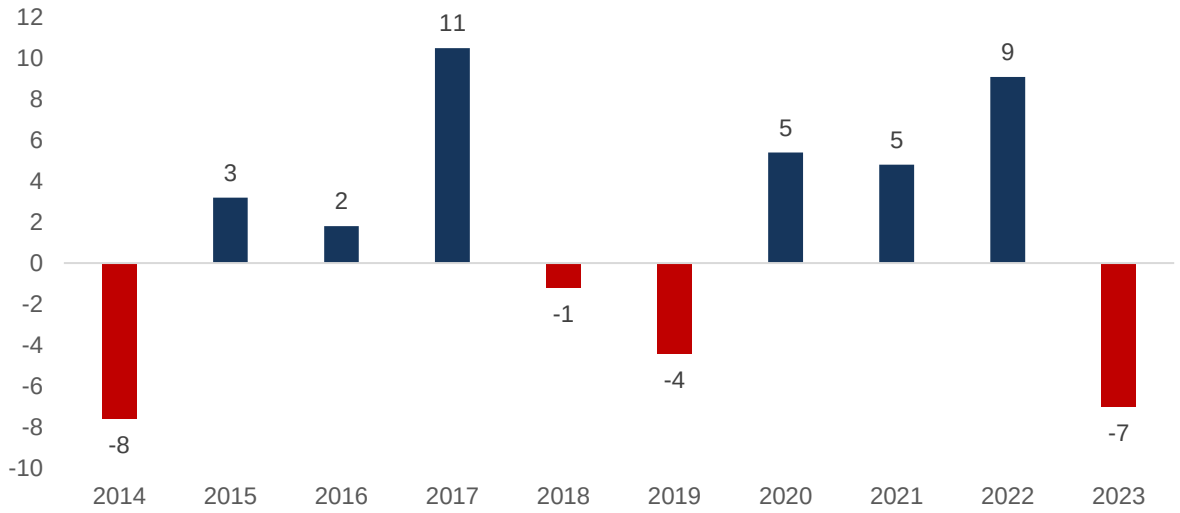
2004 Yılında uygulamaya geçilen kabotaj taşımacılığında ÖTV indirimi ile denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesi ve teşvik edilmesi sağlamıştır. 2014-2023 Yıllarında gerçekleşen kabotaj taşıması miktarları ile değişim bilgileri Tablo 31'dedir.

Tablo 31. 2014-2023 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim %
2014	25.753.831	-8,0
2015	26.578.284	3,0
2016	27.050.225	2,0
2017	29.898.010	11,0
2018	29.550.554	-1,0
2019	28.251.017	-4,0
2020	29.763.556	5,0
2021	31.184.349	5,0
2022	34.027.952	9,0
2023	31.635.352	-7,0

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2023 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla %7'lik bir düşüş ile 31.636.352 ton yük taşınmıştır. 2014-2023 Yılları arasında kabotaj yük taşımacılığı %23 artmıştır.

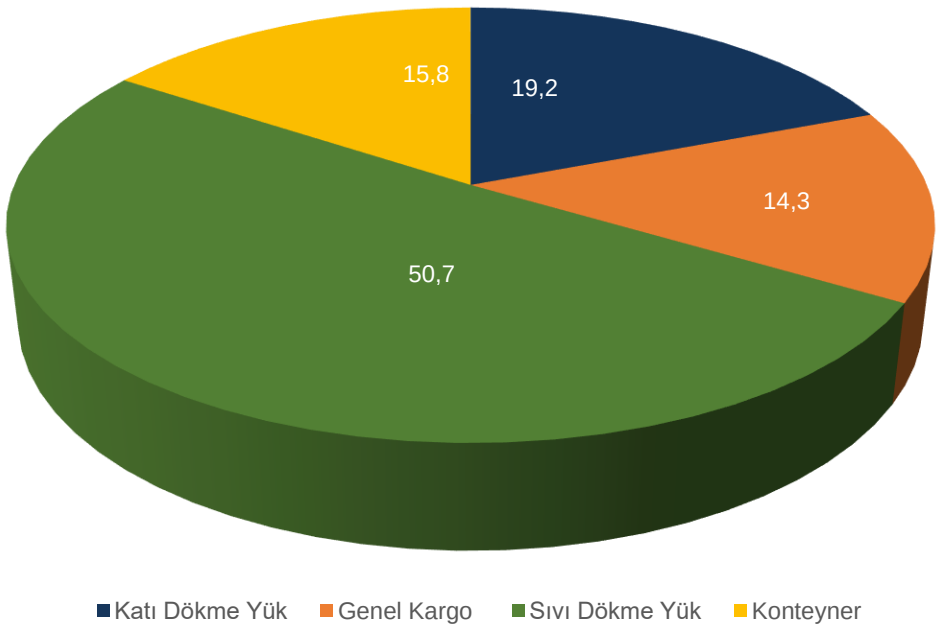
Tablo 32. 2023 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton)

Kargo Tipi	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Kabotaj Elleçleme	Yüzdelik Dağılım
Katı Dökme Yük	6.050.661	5.980.438	12.031.099	19%
Genel Kargo	4.598.017	4.354.854	8.952.871	14%
Sıvı Dökme Yük	16.092.172	15.674.889	31.767.061	51%
Konteyner	4.889.340	4.980.168	9.869.508	16%
Araç	5.162	1.392	6.554	0%
Toplam	**31.635.352**	**30.991.741**	**62.627.093**	**100%**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo tipleri, %51 ile Sıvı Dökme Yük, %16 ile Katı Dökme Yük, %16 ile Konteyner, %14 ile Genel Kargo ve yüzde birden küçük araç olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 33. 2023 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı
Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

2023 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde %19 ile Aliağa, %18 ile Kocaeli ve %10 ile Tekirdağ limanları ilk üç sırada yer almıştır.

Tablo 33. 2023 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)

Liman Başkanlığı	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Kabotaj Elleçleme
Aliağa	8.807.883	3.199.453	12.007.336
Kocaeli	5.596.008	5.700.928	11.296.936
Tekirdağ	2.617.046	4.039.065	6.656.111
İskenderun	4.380.787	987.637	5.368.424
Antalya	653.553	2.668.414	3.321.967
Ambarlı	633.996	2.170.661	2.804.657
Gemlik	1.319.420	1.186.922	2.506.342
Samsun	1.028.634	1.462.709	2.491.343
İstanbul	77.182	2.391.398	2.468.580
Karadeniz Ereğli	238.618	1.677.789	1.916.407
Mersin	255.427	1.501.071	1.756.498
Marmara Adası	1.618.318	2.326	1.620.644
Karabiga	621.366	660.539	1.281.905
Çanakkale	1.105.365	49.384	1.154.749
İzmir	329.194	753.377	1.082.571
Ceyhan	589.876	216.037	805.913
Tuzla	349.086	358.849	707.935
Tirebolu	0	465.346	465.346
Bandıma	133.767	329.919	463.686
Ünye	322.540	140.405	462.945
Hopa	449.720	3.216	452.936
Trabzon	147.219	252.925	400.144
Rize	0	322.437	322.437
Zonguldak	124.717	141.155	265.872
İnebolu	184.445	0	184.445
Yalova	3.725	131.122	134.847
Göcek	0	51.361	51.361
Silivri	350	47.320	47.670
Çeşme	3.251	32.927	36.178
Fatsa	24.956	6.654	31.610
Taşucu	0	15.496	15.496
Giresun	6.255	2.817	9.072
Marmaris	0	8.591	8.591
Karasu	0	7.919	7.919
Alanya	0	5.021	5.021
Güllük	4.284	0	4.284
Datça	3.934	0	3.934
Bartın	2.580	0	2.580
Amasra	1.850	0	1.850
Enez	0	550	550
Erdek	0	1	1
Ayvalık	0	0	0
Dikili	0	0	0
Toplam	**31.635.352**	**30.991.741**	**62.627.093**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

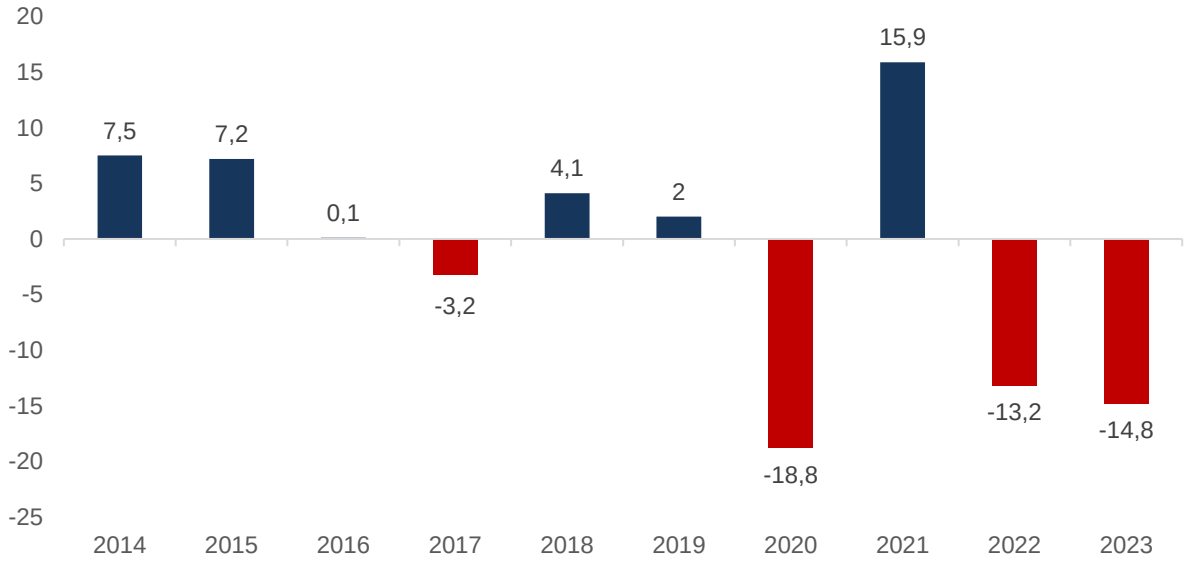
Tablo 34. 2014-2023 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim (%)	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim (%)
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	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
2023	9.334.763	-14,8	62.999.948	-13,8

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosunda 2014 yılından 2023 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, 2023 yılında ise sırasıyla adet ve ton/mil bazında %14,8 ve %13,8'lik bir düşüş gerçekleşmiştir.

Grafik 34. 2014-2023 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı ve AdetxMil Bazında Yıllık Değişim (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 35. 2014-2023 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı

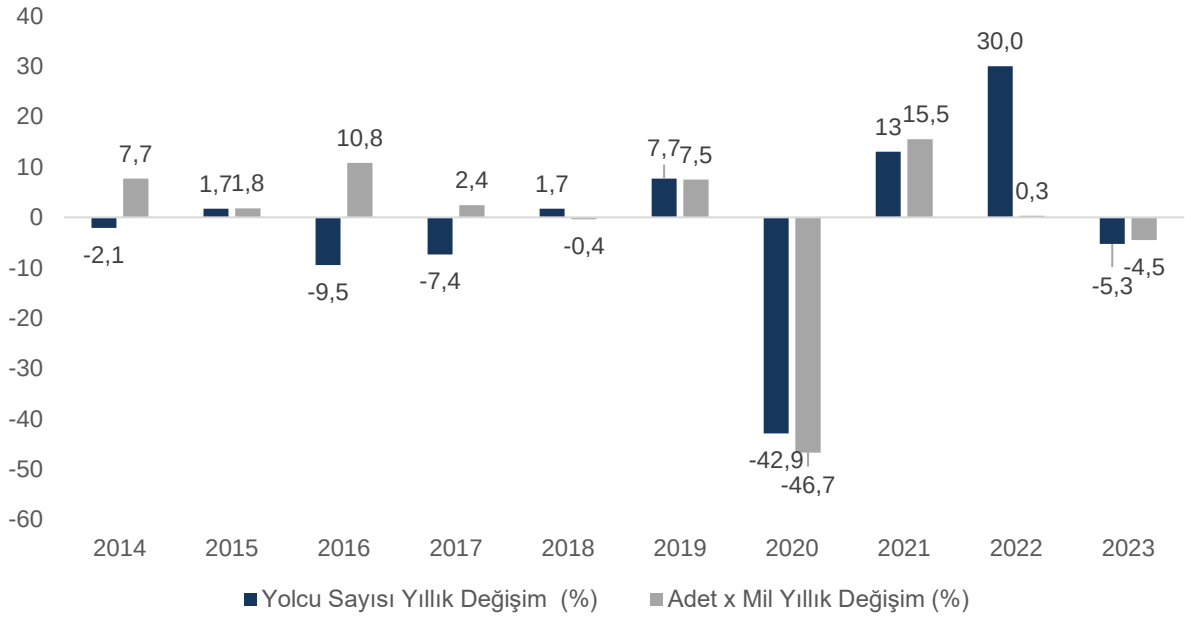
Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı Yıllık Değişim (%)	Yolcu (Adet x Mil)	Yolcu (AdetxMil) Yıllık Değişim (%)
2014	161.048.004	-2,1	974.923.011	7,7
2015	163.723.544	1,7	992.592.392	1,8
2016	148.101.589	-9,5	1.112.255.126	10,8
2017	137.195.691	-7,4	1.138.826.307	2,4
2018	139.556.332	1,7	1.134.349.263	-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	751.019.255	15,5
2022	126.204.029	30	988.896.332	0,3
2023	119.512.485	-5,3	944.457.743	-4,5

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotajda yolcu taşımacılığı küresel pandemi sonrasından 2021 yılında bir önceki yıla kıyasla yolcu sayısı bazında %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.

2023 yılında ise bir önceki yıla nazaran taşınan yolcu sayısı %5,3, yolcu mil oranı %4,5 gerilemiştir.

Grafik 35. 2014-2023 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve AdetxMil Değişimi (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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

Gemi Cinsleri	2021			2022			2023		
	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)
Balıkçı Gemileri	82.082.305	22,0	-64,48	194.113.977	23,4	136,5	489.560.320	28	152
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	52.150.848	14,0	-54,6	125.661.188	15,1	141,0	269.256.187	15,4	114,3
Ticari Yatlar	5.400.645	1,5	-55,2	14.338.131	1,7	165,5	29.423.015	1,7	105,2
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	117.970.755	31,6	-55,2	270.881.598	32,6	129,6	534.020.367	30,4	97,1
Tankerler	81.037.061	21,7	-34,3	157.564.883	19,0	94,4	313.217.112	17,9	98,8
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	34.203.198	9,2	-55,6	67.739.966	8,2	98,1	118.956.924	6,8	75,6
Toplam	**372.844.812**	**100**	**-54,7**	**830.299.743**	**100**	**122,7**	**1.754.433.925**	**100**	**111,3**

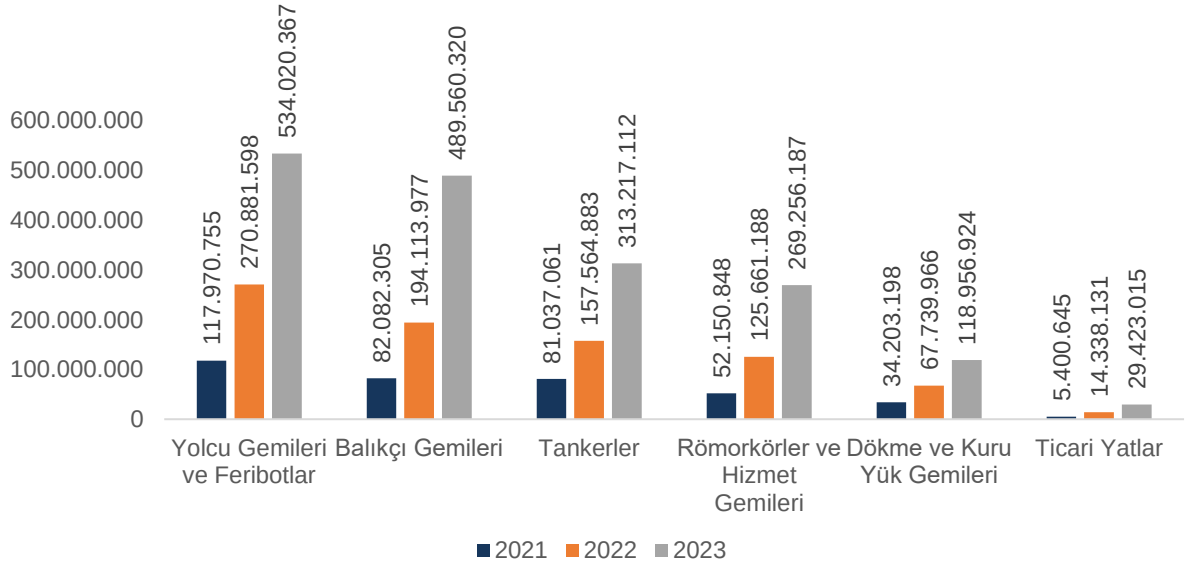
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarlarının gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde;

2023 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar %30,44
- Balıkçı Gemileri %27,90
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri %15,35
- Dökme ve Kuru Yük Gemileri %6,78
- Tankerler %17,85
- Ticari Yatlar ise %1,68 oranlarında teşvik kullanmışlardır.

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



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 37. İllere Göre 2022-2023 Yılları ÖTV'siz Yakıt Teslim Miktarları

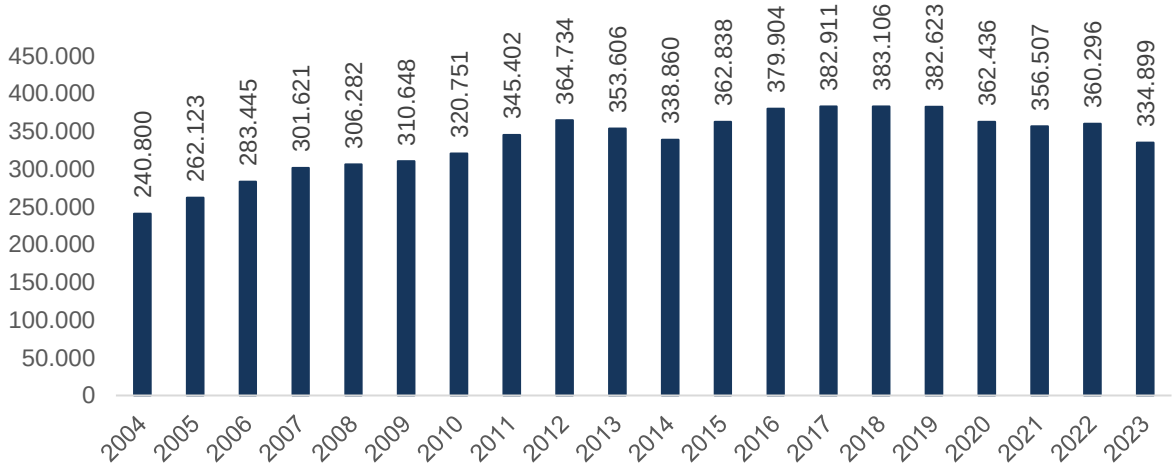
Sıra	Teslim İli	2022 Yılı			2023 Yılı			
		Motorin (Ton)	Fuel (Ton)	Toplam	Motorin (Ton)	Fuel (Ton)	Toplam (Ton)	% Oranı
1	İstanbul	119.713	3.175	122.888	115.619	1.892	117.512	35,0%
2	İzmir	52.667	6.441	59.108	48.140	4.023	52.163	16,0%
3	Kocaeli	38.616	2.512	41.128	35.556	2.128	37.684	11,0%
4	Çanakkale	23.297	0	23.297	21.820	0	21.820	7,0%
5	Tekirdağ	10.629	5.636	16.265	9.419	3.246	12.665	4,0%
6	Samsun	9.274	0	9.274	12.083	0	12.083	4,0%
7	Muğla	10.356	0	10.356	10.712	0	10.712	3,0%
8	Hatay	10.358	0	10.358	8.632	0	8.632	3,0%
9	Balıkesir	6.311	0	6.311	8.222	0	8.222	2,0%
10	Mersin	7.578	0	7.578	8.037	0	8.037	2,0%
11	Bursa	9.220	0	9.220	7.839	0	7.839	2,0%
12	Yalova	6.508	0	6.508	5.077	0	5.077	2,0%
13	Adana	5.414	0	5.414	4.684	0	4.684	1,0%
14	Sinop	3.696	0	3.696	4.263	0	4.263	1,0%
15	Trabzon	2.806	0	2.806	3.332	0	3.332	1,0%
16	Aydın	2.427	0	2.427	3.173	0	3.173	1,0%
17	Ordu	1.897	0	1.897	2.543	0	2.543	1,0%
18	Antalya	2.756	0	2.756	2.299	0	2.299	1,0%
19	Giresun	863	0	863	2.258	0	2.258	1,0%
20	Edirne	2.696	0	2.696	2.177	0	2.177	1,0%
21	Zonguldak	6.945	0	6.945	1.894	0	1.894	1,0%
22	Rize	1.016	0	1.016	1.354	0	1.354	0,0%
23	Kastamonu	1.034	0	1.034	1.350	0	1.350	0,0%
24	Kırklareli	3.655	0	3.655	987	0	987	0,0%
25	Artvin	471	0	471	800	0	800	0,0%
26	Bartın	535	0	535	464	0	464	0,0%
27	Sakarya	293	0	293	338	0	338	0,0%
28	Düzce	1.131	0	1.131	261	0	261	0,0%
29	Elazığ	235	0	235	185	0	185	0,0%
30	Malatya	103	0	103	91	0	91	0,0%
31	Gaziantep	24	0	24	0	0	0	0,0%
32	Van	12	0	12	0	0	0	0,0%
Toplam		**342.533**	**17.763**	**360.296**	**323.610**	**11.289**	**334.899**	**100%**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2023 ÖTV'siz Yakıt teslimlerinde il bazlı listede, toplam 334.899 ton ÖTV'si İndirilmiş motorin ve fuel oil'de İstanbul %35, İzmir %16, Kocaeli %11, Çanakkale %7 ve Tekirdağ %4 oranında pay almıştır.

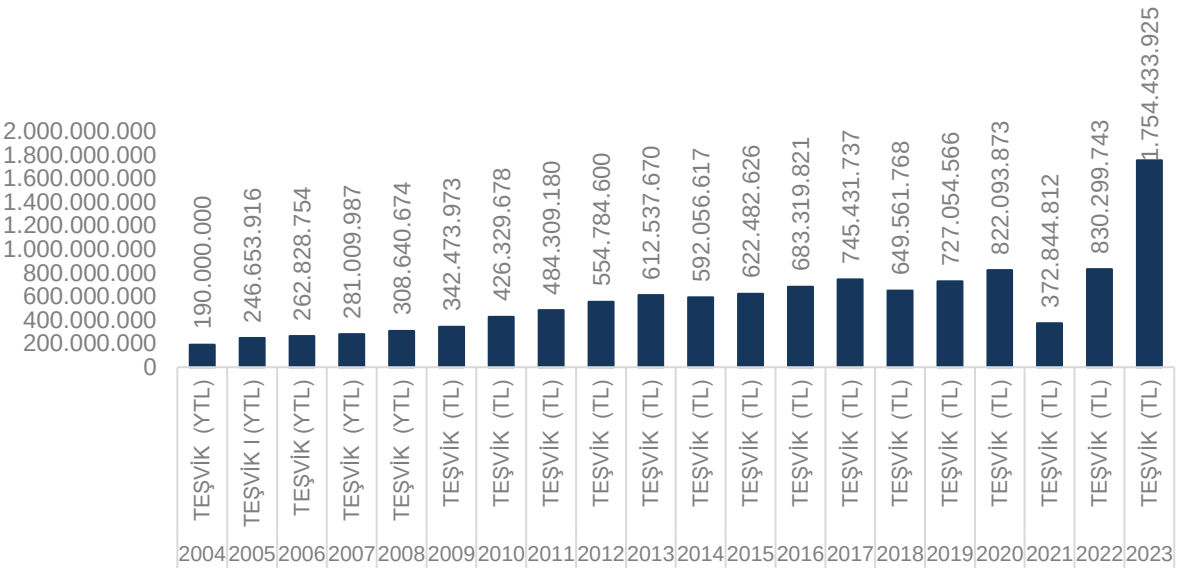
ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında 2023 yılında, kamu sektörüne yakıt miktarı olarak 50.660 Ton özel sektöre ise 284.239 Ton ÖTV'si İndirilmiş Yakıt verilmiştir. Aynı dönemde verilen teşvik miktarı değeri olarak ise kamu sektörü 254 milyon TL, özel sektöre ise 1,5 milyar TL olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 37. 2004-2023 ÖTV'siz Yakıt Miktarları (Ton)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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 ve 2022 yıllarında ise enerji kaynaklı yüksek enflasyon ve ÖTV'siz yakıtın teşvik miktarının düşmesi ile talep azalmıştır. ÖTV'siz yakıt olarak 2022-2023 yılları kıyaslandığında verilen teşvik miktarında (Ton) %7 azalmış, değer olarak ise (TL) %111'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.

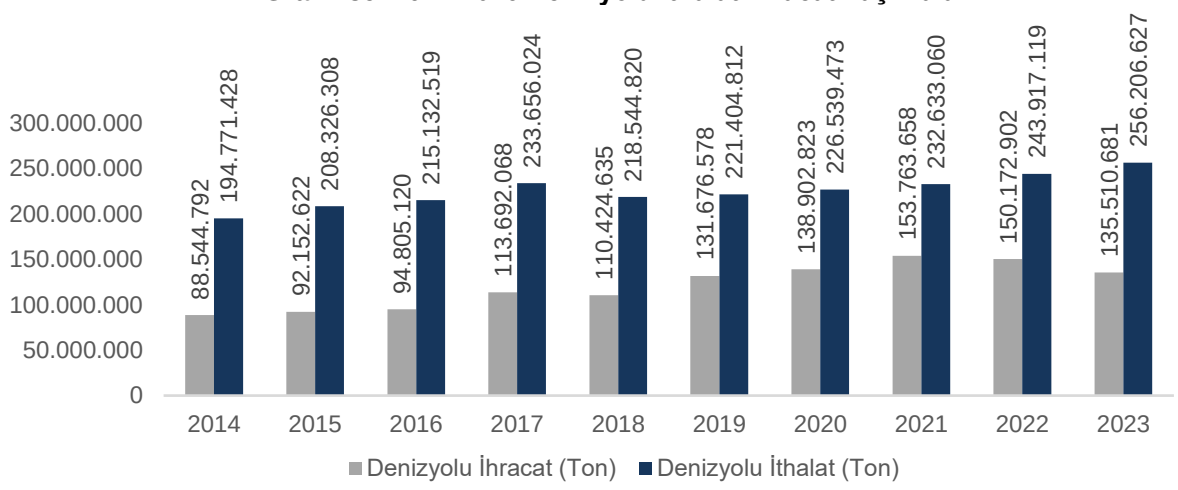
2023 yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 256.206.627 ton, ihracatı ise 135.510.681 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 38. 2014-2023 Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi (Ton)

Yıllar	Denizyolu Dış Ticaret	Denizyolu İhracat	Denizyolu İthalat	T/B Payı	TB (%)	YB (%)
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12	88
2016	309.937.639	94.805.120	215.132.519	38.623.279	12	88
2017	347.348.092	113.692.068	233.656.024	36.815.820	11	89
2018	328.969.455	110.424.635	218.544.820	35.510.231	11	89
2019	353.081.390	131.676.578	221.404.812	27.895.737	8	92
2020	365.442.296	138.902.823	226.539.473	29.679.160	8	92
2021	386.396.718	153.763.658	232.633.060	29.999.196	8	92
2022	394.090.021	150.172.902	243.917.119	28.443.135	7	93
2023	391.717.308	135.510.681	256.206.627	29.299.350	7	93

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 39. 2014-2023 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 38'deki veriler incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2014 yılına nazaran 2023 yılında ihracat taşımaları 88 milyon tondan 135 milyon tona, ithalat taşımaları ise 194 milyon tondan 236 milyon tona yükselmiştir.

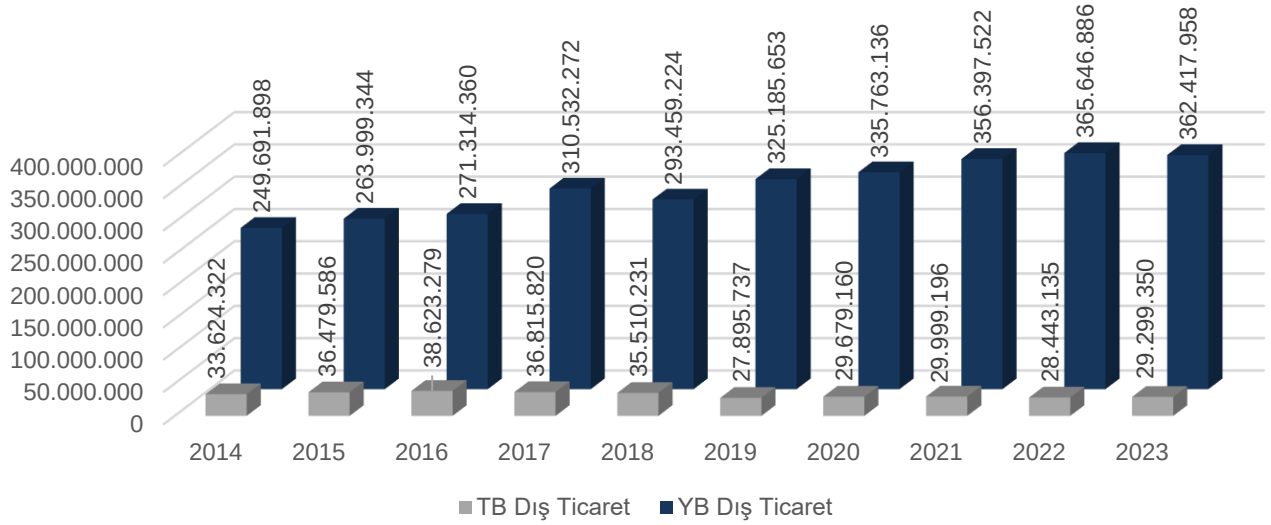
Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay 2023 yılında da %7'olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 39. Denizyolu Dış Taşımalarında 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
2014	20.880.367	11	12.743.955	14	33.624.322	173.891.061	89	75.800.837	86	249.691.898
2015	22.724.776	11	13.754.810	15	36.479.586	185.601.532	89	78.397.812	85	263.999.344
2016	23.350.424	11	15.272.855	16	38.623.279	191.782.095	89	79.532.265	84	271.314.360
2017	21.677.485	9	15.138.335	13	36.815.820	211.978.539	91	98.553.733	87	310.532.272
2018	19.850.109	9	15.660.122	14	35.510.231	198.694.711	91	94.764.513	86	293.459.224
2019	13.763.576	6	14.132.161	11	27.895.737	207.641.236	94	117.544.417	89	325.185.653
2020	16.098.249	7	13.580.911	10	29.679.160	210.441.224	93	125.321.912	90	335.763.136
2021	15.257.051	7	14.742.145	10	29.999.196	217.376.009	93	139.021.513	90	356.397.522
2022	14.634.461	6	13.808.674	9	28.443.135	229.282.658	94	136.364.228	91	365.646.886
2023	15.875.560	6	13.423.790	10	29.299.350	240.331.067	94	122.086.891	90	362.417.958

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2023 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayırımlı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 135 milyon tonun 13 milyon tonu, %10'u Türk Bayraklı gemilerle; 122 milyon tonu, %90'ı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 256 milyon tonun 16 milyon tonu %6'si Türk Bayraklı gemilerle, 240 milyon tonu %94'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2014 yılında 283 milyon tonluk taşıma hacminin 2023'te 391 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 194 milyon tondan 256 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 88 milyon tondan 135 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2014 yılında ihracatta 13 milyon tondan 2023 yılında da 13 milyon ton olarak gerçekleştiği, ithalatta ise 2014 yılında 20 milyon ton olan miktar 2023 yılında 16 milyon tona gerilemiştir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımaları ise, 2014 yılında ihracatta 75 milyon tondan 2023 yılında 122 milyon tona, ithalatta ise 2012 yılında 173 milyon tondan 2023 yılında 240 milyon tona yükselmiştir. 2023 verilerine göre ithalat ve ihracat yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasında 2022 yılına nazaran %3'lük artış gerçekleşmiştir.

2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2023 yılı limanlarımızda gerçekleşen elleçleme bilgileri, ithalat taşımaları, ihracat taşımaları, kabotaj elleçlemeleri ve transit elleçlemelerin kargo cinsleri dikkate alınarak aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

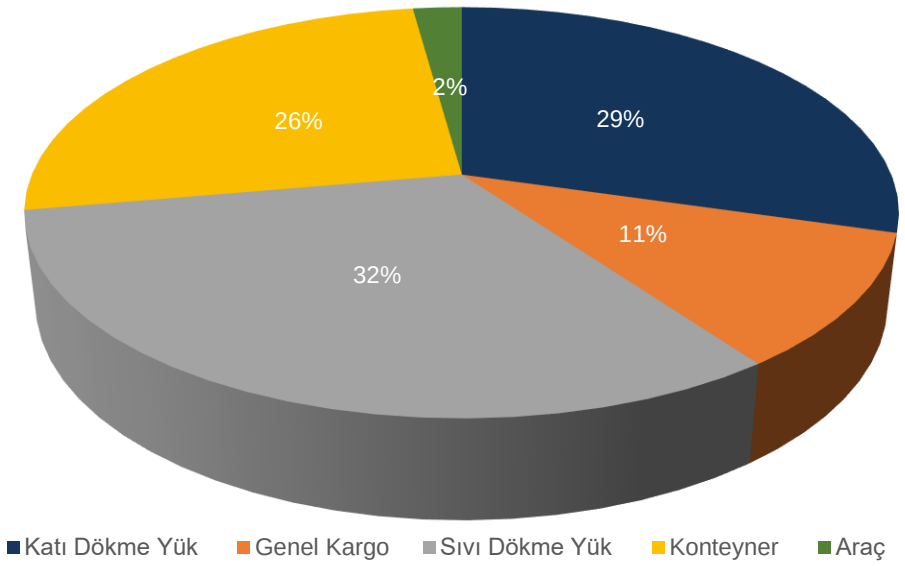
En fazla taşınan kargo sıralamasında, %32 sıvı dökme yük, %29 Katı Dökme Yük, %26 konteyner, %11 genel kargo ve %2 araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 40. 2023 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (Ton)

Kargo Tipi	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Katı Dökme Yük	41.631.692	99.642.826	141.274.518	12.031.099	409.115	153.714.732
Genel Kargo	13.065.486	32.570.349	45.635.835	8.952.871	275.779	54.864.485
Sıvı Dökme Yük	21.071.795	76.585.220	97.657.015	31.767.061	38.363.994	167.788.070
Konteyner	53.400.838	42.510.539	95.911.377	9.869.508	27.686.515	133.467.400
Araç	6.340.870	4.897.693	11.238.563	6.554	0	11.245.117
Toplam	**135.510.681**	**256.206.627**	**391.717.308**	**62.627.093**	**66.735.403**	**521.079.804**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 41. 2023 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 41. 2023 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton)

Liman Başkanlığı	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Dış Ticaret Elleçlemesi
Kocaeli	22.258.656	46.622.671	68.881.327	654.816	458.465	69.994.608
Aliağa	23.013.789	45.630.695	68.644.484	347.647	356.148	69.348.279
İskenderun	15.729.285	37.408.630	53.137.915	3.537.347	1.702.384	58.377.646
Ceyhan	5.079.016	13.085.447	18.164.463	32.885.263	212.614	51.262.340
Mersin	17.677.382	23.003.837	40.681.219	130.252	147.288	40.958.759
Tekirdağ	6.137.945	16.684.661	22.822.606	8.179.028	7.417.358	38.418.992
Ambarlı	9.048.506	11.072.191	20.120.697	4.493.331	5.179.064	29.793.092
Gemlik	5.350.039	6.138.111	11.488.150	230.191	334.234	12.052.575
Samsun	3.151.033	8.531.947	11.682.980	1.123	1.122	11.685.225
Karabiga	1.197.630	10.035.382	11.233.012	0	0	11.233.012
Zonguldak	1.022.872	9.825.013	10.847.885	5.333	0	10.853.218
Karadeniz Ereğli	811.320	6.605.422	7.416.742	0	0	7.416.742
İzmir	2.684.372	3.675.780	6.360.152	912	257	6.361.321
Güllük	5.256.874	63.307	5.320.181	0	0	5.320.181
Tuzla	2.369.686	2.490.616	4.860.302	74.992	10.100	4.945.394
Bandıma	992.365	3.383.583	4.375.948	92.066	84.824	4.552.838
Taşucu	3.544.515	737.914	4.282.429	0	674	4.283.103
Yalova	1.138.194	2.046.150	3.184.344	0	0	3.184.344
Çanakkale	2.764.102	299.284	3.063.386	0	0	3.063.386
Antalya	2.042.955	953.231	2.996.186	3.135	0	2.999.321
Trabzon	217.130	2.000.280	2.217.410	114.387	0	2.331.797
Çeşme	861.008	776.054	1.637.062	0	0	1.637.062
Bartın	702.822	681.550	1.384.372	0	0	1.384.372
Karasu	188.426	1.183.105	1.371.531	0	0	1.371.531
İstanbul	55.916	1.096.660	1.152.576	8.307	17.395	1.178.278
Enez	0	930.365	930.365	0	0	930.365
Giresun	311.123	426.546	737.669	0	0	737.669
Ünye	568.074	82.790	650.864	0	0	650.864
Marmara Adası	635.480	0	635.480	0	0	635.480
Dikili	521.710	10.312	532.022	0	0	532.022
Alanya	0	308.365	308.365	0	0	308.365
Hopa	49.749	139.400	189.149	50.172	5.174	244.495
Rize	70.700	105.397	176.097	0	0	176.097
İnebolu	0	115.572	115.572	0	0	115.572
Fatsa	55.624	9.631	65.255	0	0	65.255
Tirebolu	0	46.725	46.725	0	0	46.725
Ayvalık	1.982	3	1.985	0	0	1.985
Datça	401	0	401	0	0	401
Amasra	0	0	0	0	0	0
Erdek	0	0	0	0	0	0
Göcek	0	0	0	0	0	0
Marmaris	0	0	0	0	0	0
Silivri	0	0	0	0	0	0
Toplam	**135.510.681**	**256.206.627**	**391.717.308**	**50.808.302**	**15.927.101**	**458.452.711**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2023 Yılında limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret elleçlemesinde 30 milyon tonun üzerinde yük elleçleyen altı limanın yüzdelik oranı sırasıyla Kocaeli ve Aliağa %15, İskenderun %13, Ceyhan %11, Mersin %8 ve Tekirdağ %8'dir.

Türkiye'nin 458 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemesinin ihracat, ithalat ve transit elleçlemesinin %72'si altı limanda gerçekleşmiştir.

2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

2023 yılında ülkeler bazında denizyolu ile dış ticaret taşımacılığımızın ithalat, ihracat olarak (transit elleçleme hariç) olarak değerlendirildiğinde, 1. sırada 98 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 27 milyon ton ile Amerika Birleşik Devletleri ve 3. sırada ise 22 milyon ton ile İtalya yer almaktadır.

En fazla ihracat yapılan ülke 14 milyon ton ile İtalya, en fazla ithalat yapılan ülke 93 milyon ton ile Rusya Federasyonu ve en fazla transit yükleme yapılan ülke ise 21 milyon ton ile İtalya'dır.

Tablo 42. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon Ton), 2023

Ülke / Country	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Yük Elleçleme
Rusya Federasyonu	4.471.402	93.550.499	98.021.901	1.564.282	3.414.754	103.000.937
İtalya	14.254.385	8.585.666	22.840.051	21.618.442	175.150	44.633.643
A.B.D.	11.906.537	15.622.787	27.529.324	454.794	383.126	28.367.244
Mısır	8.437.634	13.033.764	21.471.398	1.131.228	541.823	23.144.449
Yunanistan	7.322.651	10.816.563	18.139.214	2.583.768	1.516.318	22.239.300
İsrail	9.580.352	5.389.092	14.969.444	1.185.885	450.391	16.605.720
Çin	5.129.381	6.931.369	12.060.750	1.075.630	1.923.092	15.059.472
İspanya	7.939.720	3.138.640	11.078.360	1.734.219	469.715	13.282.294
Romanya	4.628.787	3.518.672	8.147.459	1.514.012	1.288.586	10.950.057
Cezayir	1.887.744	7.047.595	8.935.339	300.295	29.528	9.265.162
Belçika	4.102.665	4.269.234	8.371.899	457.196	331.678	9.160.773
Suudi Arabistan	4.429.582	2.978.668	7.408.250	1.135.757	510.667	9.054.674
Brezilya	550.352	7.732.634	8.282.986	0	11.785	8.294.771
Irak	123.160	8.052.110	8.175.270	7	0	8.175.277
Ukrayna	1.732.979	5.911.965	7.644.944	67.628	33.356	7.745.928
Hollanda	3.014.734	3.297.701	6.312.435	594.799	97.195	7.004.429
Birleşik Krallık	3.273.128	2.471.264	5.744.392	1.070.559	39.962	6.854.913
Fransa	2.879.373	3.127.009	6.006.382	408.154	23.568	6.438.104
Hindistan	1.463.317	1.763.527	3.226.844	1.716.654	1.481.197	6.424.695
Fas	4.397.830	1.315.147	5.712.977	295.766	105.343	6.114.086
Malta	2.147.410	2.263.063	4.410.473	1.243.292	21.539	5.675.304
Kolombiya	108.325	5.330.404	5.438.729	0	0	5.438.729
Gürcistan	1.212.186	1.711.431	2.923.617	1.732.933	586.695	5.243.245
Güney Kore	714.944	3.602.205	4.317.149	186.314	510.169	5.013.632
Bulgaristan	1.477.941	1.926.513	3.404.454	817.964	780.679	5.003.097
Diğer Ülkeler	28.324.162	32.819.105	61.143.267	7.918.724	1.200.785	70.262.776
Toplam	**135.510.681**	**256.206.627**	**391.717.308**	**50.808.302**	**15.927.101**	**458.452.711**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Dış Ticaret elleçlemesinde, Rusya Federasyonu %22, İtalya %10 ve Amerika %6 ile ilk üç sırada yer almaktadır. İlk üç ülke toplam elleçlemenin %38'ini oluşturmaktadır.

2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2023 yılında miktar olarak, ülkemiz ile OECD ülkeleri arasında denizyoluyla 68 milyon ton ihracat, 77 milyon ton ithalat, 31 milyon ton milyon ton transit yükleme ve 4 milyon ton transit boşaltma olmak üzere 180 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Ülkemiz ile İtalya arasında toplam 44 milyon ton yük, Amerika Birleşik Devletleri arasında 28 milyon ton, Yunanistan ile 16 milyon ton ve İsrail ile 17 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Tablo 43. Türkiye–OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2023

OECD Ülkeleri	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Yük Elleçleme
İtalya	14.254.385	8.585.666	22.840.051	21.618.442	175.150	44.633.643
ABD	11.906.537	15.622.787	27.529.324	454.794	383.126	28.367.244
Yunanistan	7.322.651	10.816.563	18.139.214	2.583.768	1.516.318	22.239.300
İsrail	9.580.352	5.389.092	14.969.444	1.185.885	450.391	16.605.720
İspanya	7.939.720	3.138.640	11.078.360	1.734.219	469.715	13.282.294
Belçika	4.102.665	4.269.234	8.371.899	457.196	331.678	9.160.773
Hollanda	3.014.734	3.297.701	6.312.435	594.799	97.195	7.004.429
Fransa	2.879.373	3.127.009	6.006.382	408.154	23.568	6.438.104
Kolombiya	108.325	5.330.404	5.438.729	0	0	5.438.729
Güney Kore	714.944	3.602.205	4.317.149	186.314	510.169	5.013.632
Portekiz	1.766.815	548.281	2.315.096	795.191	73.426	3.183.713
Avustralya	16.726	3.004.234	3.020.960	57.798	0	3.078.758
Norveç	178.325	2.266.986	2.445.311	0	4.601	2.449.912
Kanada	967.297	1.141.258	2.108.555	72.730	32.167	2.213.452
Almanya	675.358	1.216.507	1.891.865	212.109	78.309	2.182.283
Danimarka	148.259	1.065.881	1.214.140	0	0	1.214.140
Polonya	441.635	388.913	830.548	92.304	7.377	930.229
İsveç	350.982	549.923	900.905	0	350	901.255
İrlanda	171.656	32.791	204.447	633.207	51	837.705
Letonya	300.591	534.971	835.562	0	0	835.562
Litvanya	21.684	810.792	832.476	24	374	832.874
Japonya	110.754	693.037	803.791	4.233	7.404	815.428
Meksika	229.157	530.884	760.041	0	8.766	768.807
Finlandiya	99.121	541.015	640.136	0	6.334	646.470
Slovenya	423.053	143.290	566.343	1.017	2.878	570.238
Estonya	7.337	528.577	535.914	18.477	0	554.391
İngiltere	81.197	127.313	208.510	75	42	208.627
İzlanda	117.864	0	117.864	0	0	117.864
Şili	59.587	533	60.120	0	6.416	66.536
Yeni Zelanda	0	0	0	0	793	793
Toplam	**67.991.084**	**77.304.487**	**145.295.571**	**31.110.736**	**4.186.598**	**180.592.905**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2023 Yılında miktar olarak, ülkemiz ile AB Ülkeleri arasında denizyoluyla 68 milyon ton ihracat, 77 milyon ton ithalat, 31 milyon ton transit yükleme ve 4 milyon ton transit boşaltma olmak üzere 180 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Tablo 44. Türkiye- AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (mton), 2023

AB Ülkeleri	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Yük Elleçleme
İtalya	14.254.385	8.585.666	22.840.051	21.618.442	175.150	44.633.643
Yunanistan	7.322.651	10.816.563	18.139.214	2.583.768	1.516.318	22.239.300
İspanya	7.939.720	3.138.640	11.078.360	1.734.219	469.715	13.282.294
Romanya	4.628.787	3.518.672	8.147.459	1.514.012	1.288.586	10.950.057
Belçika	4.102.665	4.269.234	8.371.899	457.196	331.678	9.160.773
Hollanda	3.014.734	3.297.701	6.312.435	594.799	97.195	7.004.429
Fransa	2.879.373	3.127.009	6.006.382	408.154	23.568	6.438.104
Malta	2.147.410	2.263.063	4.410.473	1.243.292	21.539	5.675.304
Bulgaristan	1.477.941	1.926.513	3.404.454	817.964	780.679	5.003.097
Portekiz	1.766.815	548.281	2.315.096	795.191	73.426	3.183.713
Hırvatistan	555.014	464.118	1.019.132	1.224.605	0	2.243.737
Almanya	675.358	1.216.507	1.891.865	212.109	78.309	2.182.283
Danimarka	148.259	1.065.881	1.214.140	0	0	1.214.140
Polonya	441.635	388.913	830.548	92.304	7.377	930.229
İsveç	350.982	549.923	900.905	0	350	901.255
İrlanda	171.656	32.791	204.447	633.207	51	837.705
Letonya	300.591	534.971	835.562	0	0	835.562
Litvanya	21.684	810.792	832.476	24	374	832.874
Finlandiya	99.121	541.015	640.136	0	6.334	646.470
Slovenya	423.053	143.290	566.343	1.017	2.878	570.238
Estonya	7.337	528.577	535.914	18.477	0	554.391
Toplam	**52.729.171**	**47.768.120**	**100.497.291**	**33.948.780**	**4.873.527**	**139.319.598**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

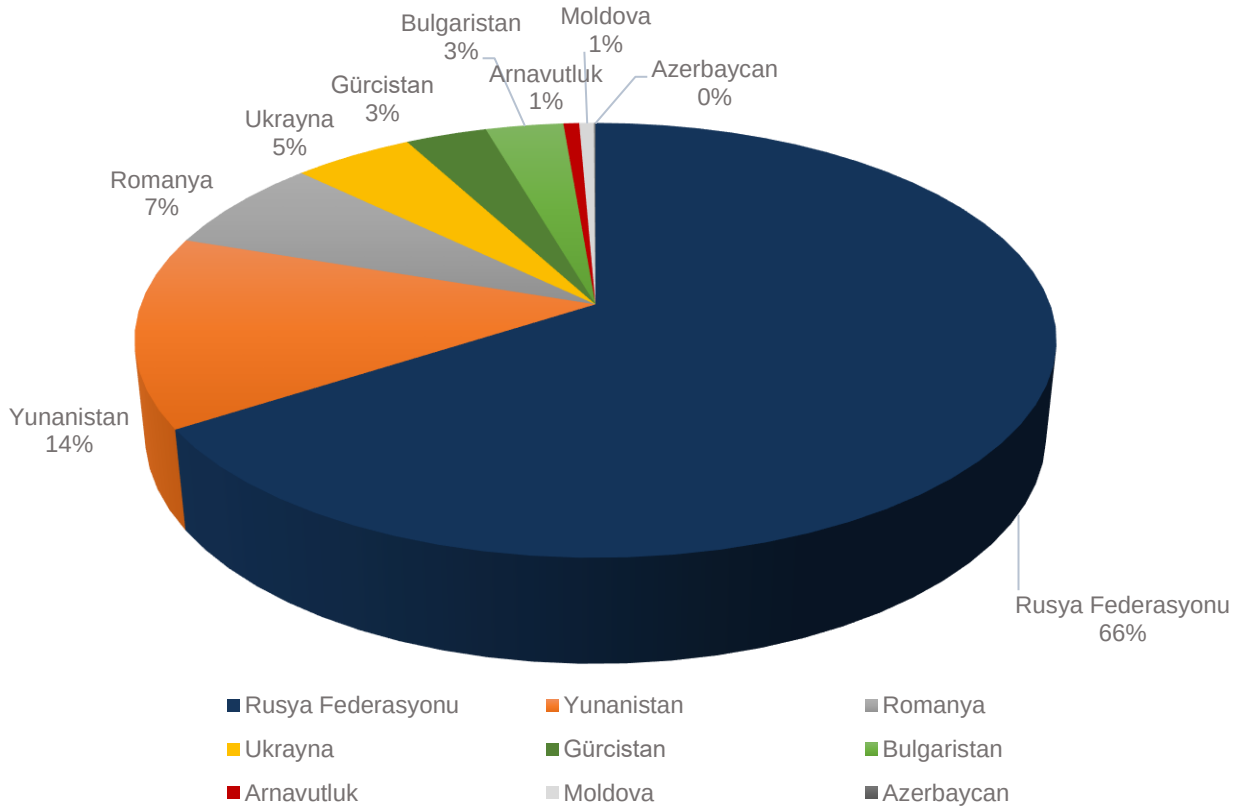
2023 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 23 milyon ton ihracat, 8 milyon ton transit yükleme, 118 milyon ton ithalat, 7 milyon ton transit boşaltma olmak üzere toplam 156 milyon tonluk yük elleçlenmiştir. KEİ ülkelerinden denizyolu dış ticareti elleçlemesi ülke sıralamasında Rusya Federasyonu %66, Yunanistan %14 ve Romanya %7 olarak yer almaktadır.

Tablo 45. 2023 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)

KEİ ÜLKELERİ	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Yük Elleçleme
Rusya Federasyonu	4.471.402	93.550.499	98.021.901	1.564.282	3.414.754	103.000.937
Yunanistan	7.322.651	10.816.563	18.139.214	2.583.768	1.516.318	22.239.300
Romanya	4.628.787	3.518.672	8.147.459	1.514.012	1.288.586	10.950.057
Ukrayna	1.732.979	5.911.965	7.644.944	67.628	33.356	7.745.928
Gürcistan	1.212.186	1.711.431	2.923.617	1.732.933	586.695	5.243.245
Bulgaristan	1.477.941	1.926.513	3.404.454	817.964	780.679	5.003.097
Arnavutluk	959.714	37.146	996.860	137	11.604	1.008.601
Moldova	784.766	163.120	947.886	1.122	0	949.008
Azerbaycan	0	0	0	92.975	0	92.975
Toplam	**22.590.426**	**117.635.909**	**140.226.335**	**8.374.821**	**7.631.992**	**156.233.148**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 42. KEİ Ülkeleri İhracat ve İthalat Yüzdelik 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 %15 ile Çin, %12 ile Almanya ve %10 ile Danimarka paylaşmakta olup, Türkiye %1 oranı ile 18. sıradadır.

Tablo 46. Dünya Konteyner Filosu 2023

Sıra No	Kontrol Ülkesi	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000TEU	Yaş Ort.	YB %	Yıllık Değişim %
1	Çin	808	44.758	3.840	11.8	78.6	0.3
2	Almanya	824	38.037	3.117	14.7	83.3	-5.3
3	Danimarka	357	29.635	2.560	13.8	49.5	2.8
4	İtalya	440	30.171	2.482	18.2	99.9	21.2
5	Japonya	351	24.642	2.197	7.9	86.3	5.0
6	Yunanistan	438	23.635	1.952	14.8	98.1	-8.7
7	Tayvan	354	19.314	1.638	11.7	84.7	20.6
8	Fransa	223	17.963	1.561	12.2	80.5	7.8
9	Kanada	143	14.338	1.259	10.0	99.9	8.5
10	İngiltere	187	13.234	1.103	13.6	83.0	2.8
11	G. Kore	220	10.888	962	12.5	66.2	0.8
12	Singapur	237	11.101	944	13.3	66.3	5.6
13	Norveç	59	4.187	354	12.3	100.0	6.2
14	Hong Kong (SAR	118	2.645	205	11.7	34.3	415.2
15	Amerika	83	2.651	195	17.0	66.7	-16.4
16	B.A.E.	95	2.542	192	19.7	97.4	12.4
17	Endonezya	225	2.606	179	17.9	24.4	-5.5
18	Türkiye	93	2.030	152	18.3	63.7	2.1
19	İran	29	1.744	146	13.8	4.5	4.6
20	İsrail	36	1.542	124	11.8	89.3	-2.3
21	Tayland	55	1.176	93	17.3	59.6	28.9
22	Hollanda	45	566	46	16.0	49.4	-0.1
23	Vietnam	49	595	43	19.0	7.1	12.9
24	Bermuda	4	467	40	6.5	100.0	
25	Belçika	13	465	36	12.2	88.9	-15.9
26	Malezya	37	460	33	20.5	2.7	6.1
27	Rusya	28	370	29	20.9	59.1	4.9
28	Filipinler	41	254	19	26.8	2.9	-8.3
29	Hindistan	7	178	13	16.2		-
30	Mısır	13	161	12	28.3	27.8	-0.4
30 Ülke Toplamı		5.612	302.355	25.527	**13.9**	80.0	4.2
Diğer		121	1.427	107	22.2	60.9	-9.4
Bilinmeyen		43	1.399	109	20.0		
Dünya Toplamı		**5.776**	**305.181**	**25.744**	**14.2**		**4.3**

Kaynak: SSMR July2023

2023 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayırımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 4,9 milyon TEU, ithalat 4,8 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 759.611 TEU ve transit yükleme-boşaltma ise 2 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

2022 Yılına oranla 2023 yılında TEU bazında dış ticaretimiz (ithalat ve ihracat) %2,44 oranında artmıştır.

Tablo 47. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2014-2023

Yıl	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme	Yıllık Değişim %
2014	3.488.008	3.581.811	7.069.819	527.064	754.238	8.351.121	6,0%
2015	3.394.508	3.454.345	6.848.854	606.064	691.481	8.146.399	-2,0%
2016	3.543.804	3.607.086	7.150.890	738.312	872.772	8.761.974	8,0%
2017	3.866.874	3.975.205	7.842.079	935.521	1.232.937	10.010.537	14,0%
2018	4.160.124	4.259.029	8.419.153	935.661	1.489.184	10.843.998	8,0%
2019	4.594.647	4.540.201	9.134.849	753.267	1.703.722	11.591.838	7,0%
2020	4.618.225	4.480.472	9.098.697	731.352	1.796.601	11.626.650	0,0%
2021	4.677.414	4.744.227	9.421.640	831.987	2.337.843	12.591.470	8,0%
2022	4.694.918	4.814.757	9.509.675	820.949	2.035.758	12.366.382	-2,0%
2023	4.910.525	4.830.826	9.741.352	759.611	2.055.439	12.556.402	2,0%

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

En fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman sıralamasında %25 ile Ambarlı, %17,20 ile Kocaeli ve %15,4 ile Mersin yer almaktadır.

Tablo 48. 2023 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Liman Başkanlıkları	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Konteyner Elleçleme
Ambarlı	1.103.561	1.105.370	2.208.930	114.518	846.982	3.170.430
Kocaeli	1.032.143	994.033	2.026.176	51.943	81.042	2.159.160
Mersin	940.309	962.271	1.902.580	23.569	15.920	1.942.069
Tekirdağ	243.582	227.040	470.622	219.795	1.010.511	1.700.928
Aliağa	776.093	700.417	1.476.510	49.802	59.506	1.585.819
Gemlik	330.626	319.166	649.792	124.736	39.453	813.981
İskenderun	323.309	298.572	621.881	26.259	1.332	649.472
İzmir	102.365	141.183	243.548	46.868	36	290.452
Samsun	38.352	50.190	88.542	35.095	0	123.637
Antalya	14.616	22.089	36.705	49.155	0	85.859
Trabzon	936	4.034	4.970	11.031	0	16.001
İstanbul	4.488	5.241	9.729	2.752	657	13.138
Bandırma	0	0	0	2.298	0	2.298
Giresun	0	920	920	453	0	1.373
Marmara Adası	0	0	0	728	0	728
Karabiga	0	0	0	609	0	609
Bartın	0	211	211	0	0	211
Ünye	116	70	186	0	0	186
Karasu	26	0	26	0	0	26
Ceyhan	0	16	16	0	0	16
Tuzla	2	4	6	0	0	6
Yalova	2	0	2	0	0	2
Toplam	**4.910.525**	**4.830.826**	**9.741.352**	**759.611**	**2.055.439**	**12.556.401**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 49. Konteyner Elleçlemesi Yapılan 20 Ülke (TEU)

Ülke	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Konteyner Elleçleme
Yunanistan	408.784	752.283	1.161.066	144.167	1.305.233
Mısır	566.712	502.042	1.068.754	93.155	1.161.909
İsrail	326.815	583.106	909.921	64.025	973.945
Çin	326.386	200.056	526.442	257.332	783.774
Rusya Federasyonu	225.605	238.763	464.368	235.477	699.845
Suudi Arabistan	329.805	154.077	483.882	103.706	587.589
İtalya	303.106	245.139	548.245	35.820	584.065
Gürcistan	87.892	225.926	313.818	195.308	509.126
İspanya	277.673	134.724	412.397	55.571	467.968
Fas	306.900	100.621	407.521	24.194	431.715
Amerika Birleşik Devletleri	175.443	175.629	351.072	69.835	420.907
Belçika	221.483	151.668	373.152	42.655	415.807
Birleşik Krallık	241.975	91.485	333.460	13.219	346.679
Romanya	109.262	49.715	158.977	162.212	321.189
Lübnan	54.967	235.404	290.371	11.292	301.662
Libya	109.515	159.261	268.776	16.523	285.299
Singapur	104.330	87.877	192.207	79.650	271.857
Güney Kore	79.412	121.880	201.292	53.010	254.302
Malta	79.591	165.731	245.322	2.385	247.707
Bulgaristan	49.438	54.444	103.882	105.828	209.709
Diğer Ülkeler	525.432	400.997	926.429	290.077	1.216.506
Toplam	**4.910.525**	**4.830.826**	**9.741.352**	**2.055.439**	**11.796.791**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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. 2023 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet)

Hatlar	Gelen Araç Sayısı	Giden Araç Sayısı	Toplam Araç Sayısı	% Payı
Avrupa Ro-Ro Hatlar	265.252	239.603	504.855	72%
Karadeniz Ro-Ro Hatları	41.394	53.410	94.804	14%
Akdeniz Ro-Ro Hatları	47.998	48.808	96.806	14%
Hint Okyanusu Ro-Ro Hatları	0	114	114	0%
Diğer Ro Ro Hatları	897	657	1.554	0%
Toplam	**355.541**	**342.592**	**698.133**	**100%**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 51. 2023 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları

Bölge	Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Avrupa	Tuzla (Pendik)-Trieste	132.393	107.659	240.052
	Yalova-Sete	61.083	56.353	117.436
	Çeşme-Trieste	34.327	35.037	69.364
	Mersin -Trieste	27.873	28.797	56.670
	Tuzla (Pendik)-Bari	3.362	4.029	7.391
	Tuzla (Pendik)-Patras	3.268	2.731	5.999
	İzmir- Sete	1.824	3.458	5.282
	Çeşme - Sakız Adası	175	800	975
	Kocaeli- Valensiya	475	1	476
	Kocaeli- Zeebrugge	15	450	465
	Kocaeli- Anvers	362	6	368
	Kocaeli- Bremerhaven	0	154	154
	Kocaeli- Koper	2	115	117
	Gemlik- Anvers	93	13	106
	Toplam Avrupa Ro-Ro Hatları	**265.252**	**239.603**	**504.855**
Karadeniz	Samsun-Tuapse	20.633	21.271	41.904
	Samsun-Novorossisk	15.990	21.047	37.037
	Karasu-Tuapse	4.294	7.830	12.124
	Karasu-Novorossisk	280	1.622	1.902
	İstanbul-Novorossiysk	73	978	1.051
	İstanbul-Tuapse	124	662	786
	Toplam Karadeniz Ro-Ro Hatları	**41.394**	**53.410**	**94.804**
Akdeniz	Mersin- Gazimağusa	20.482	21.662	42.144
	Taşucu- Girne	13.675	15.311	28.986
	Taşucu- Tripoli (Lübnan)	8.441	7.998	16.439
	Mersin- Hayfa	2.465	2.654	5.119
	Mersin- Girne	1.332	460	1.792
	İskenderun- Hayfa	716	721	1.437
	Taşucu- Gazimağusa	887	2	889
	Toplam Akdeniz Ro-Ro Hatları	**47.998**	**48.808**	**96.806**
Hint Okyanusu	İskenderun-Darüsselam	0	114	114
	Toplam Hint Okyanusu Ro-Ro Hatları	**0**	**114**	**114**
Diğer	**Diğer Ro-Ro Hatları**	**897**	**657**	**1.554**
Toplam		**355.541**	**342.592**	**698.133**

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Ro-Ro hatları ile 2023 yılında bölgeler itibariyle taşınan araç sayıları dikkate alındığında en fazla araç taşınan ilk üç bölge;

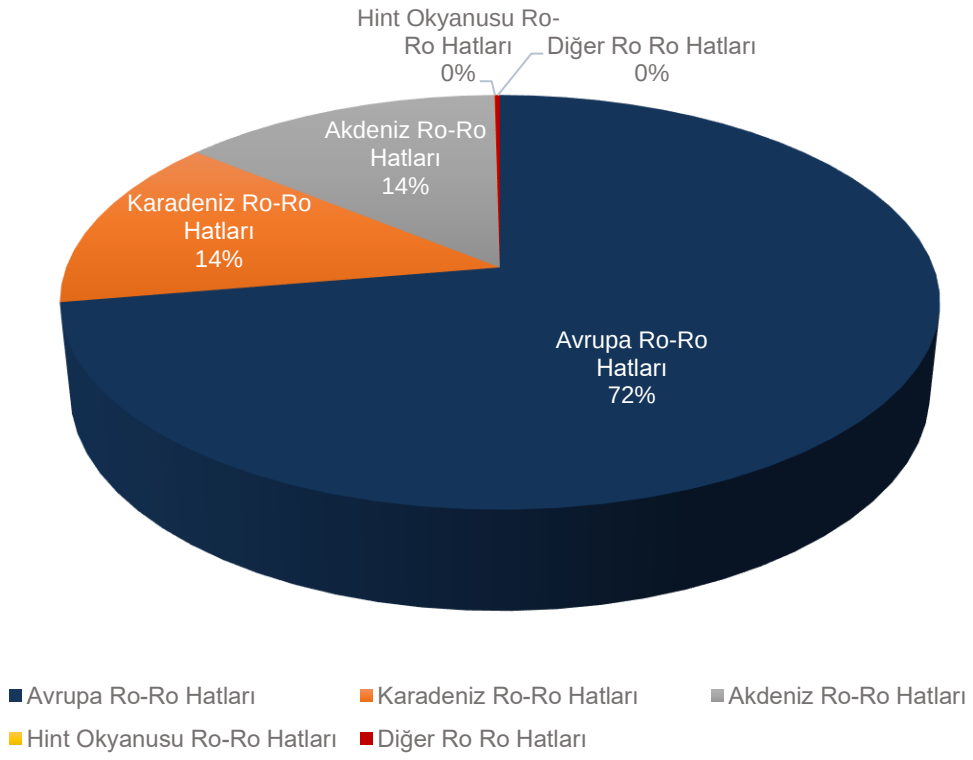
Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 504.855 araç ile bölgenin toplamda oranı %72,

Türkiye'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 94.504 araç ile bölgenin toplama oranı %14,

Türkiye'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 96.806 araç ile bölgenin toplama oranı %14'tür.

Diğer bölgelerin oranı ise yüzde birden küçüktür.

Grafik 43. Bölgeler İtibariyle Ro-Ro Taşımacılığı



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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%
2023	39.000	621.638.378	11,0%	44.892	941.519.970	6,0%

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

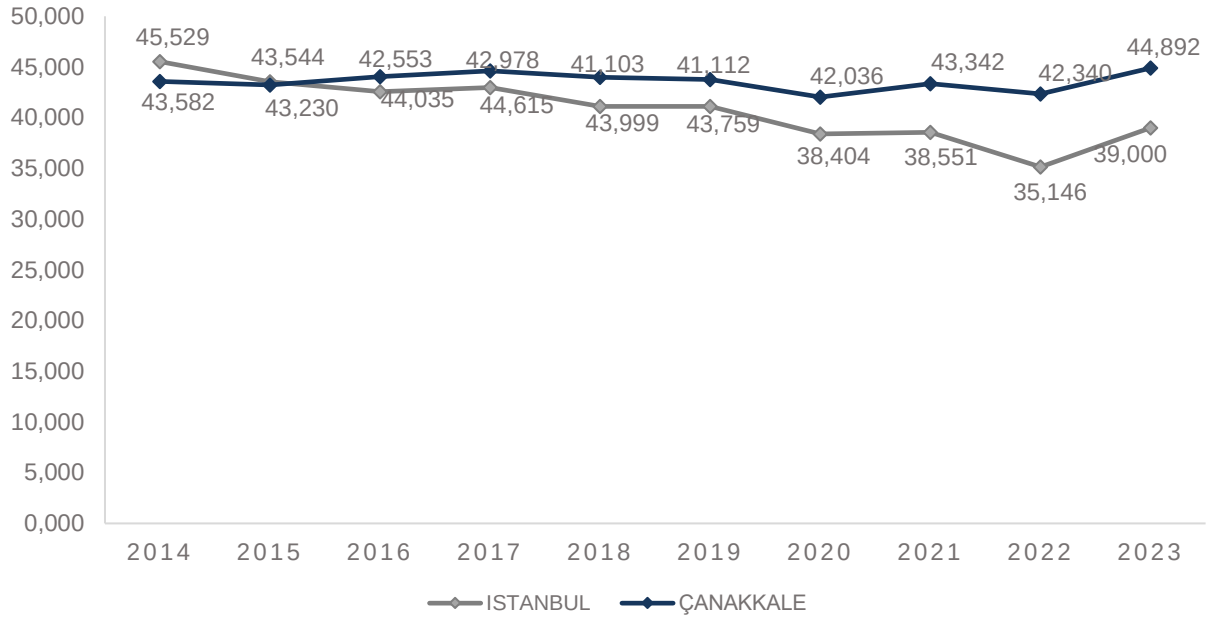
Buna ilaveten, İstanbul Boğazında yoğun bir mahalli deniz trafiği bulunmaktadır. Ayrıca çok sayıda balıkçı teknesi ile özel deniz vasıtaları da bu suyolunu sürekli kullanmaktadır.

İstanbul Boğazından 2023 yılında toplam 39.00 gemi (9.287 adedi tanker) gemi, Çanakkale Boğazından ise toplam 44.892 gemi (10.303 adedi tanker) geçiş yapmıştır.

2022-2023 yıllındaki GT olarak gemi trafiği İstanbul Boğazında %14,8 Çanakkale Boğazında ise %8 artış göstermiştir.

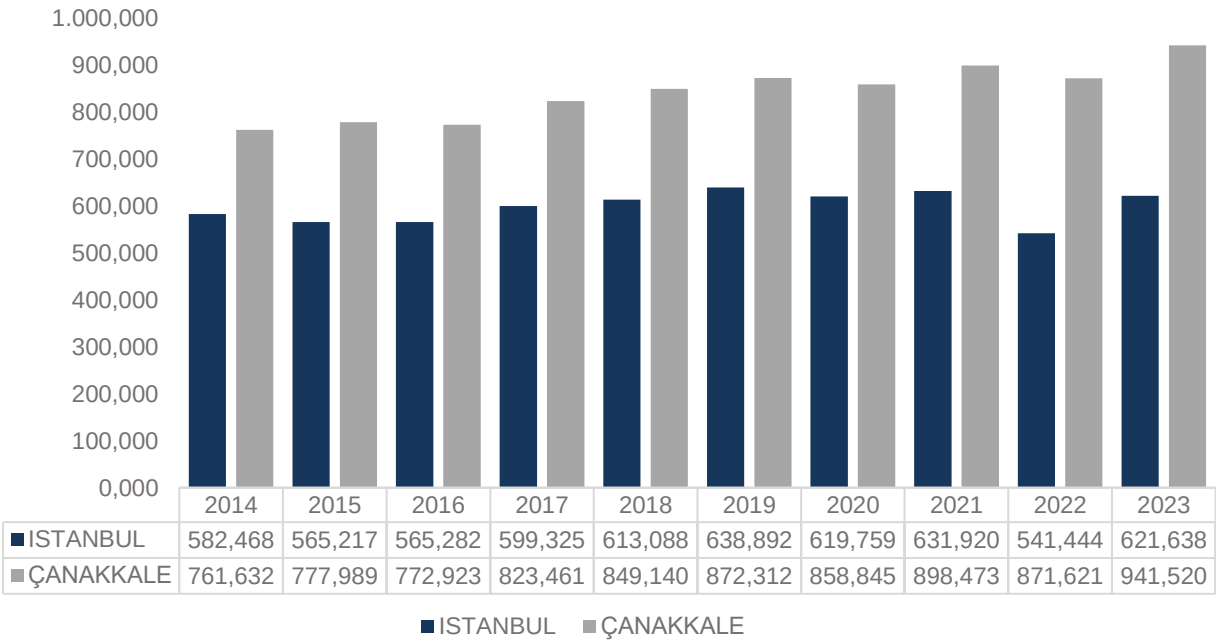
İstanbul Boğazından 2006-2022 döneminde geçen gemi sayısında %28,9'luk azalmaya karşın gemilerin GT'larında %30,6 artış, Çanakkale Boğazında aynı dönemde geçen gemi sayısında %8,2'lik azalmaya karşın gemilerin GT'larında %58'lik bir artış gerçekleşmiştir. Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları kargonun niteliği değişmiştir.

Grafik 44. 2014-2023 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 45. 2014-2023 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT (1.000 GT)



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ISTANBUL	582,468	565,217	565,282	599,325	613,088	638,892	619,759	631,920	541,444	621,638
ÇANAKKALE	761,632	777,989	772,923	823,461	849,140	872,312	858,845	898,473	871,621	941,520

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
2023	9.287	164.469.822	10.303	185.863.508

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 2019-2023 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2019	2020	2021	2022	2023
Genel Kargo Gemisi	18.637	16.864	16.891	15.371	15.421
Dökme Yük Gemisi	8.811	8.592	8.684	7.076	8.285
Türü Belirtilmemiş Tanker	5.934	5.252	5.085	5.447	6.174
Konteyner Gemisi	2.642	2.633	2.735	2.426	3.376
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2.462	2.653	2.701	2.782	2.671
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	530	555	566	491	476
Ro-Ro Gemi	266	222	268	274	462
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker	561	530	462	424	442
Yolcu Gemisi	250	74	217	85	407
Römorkör	270	175	214	234	314
Barç	9	15	13	34	278
Çimento Gemisi	9	18	46	38	49
Frigorifik Gemi	59	52	48	15	41
Savaş Gemisi	178	205	190	30	33
Araç Taşıyan Gemi	113	87	18	67	28
Feribot	2	1	2	1	0
Diğer	379	476	411	351	543

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 55. Çanakkale Boğazından 2019-2023 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2019	2020	2021	2022	2023
Genel Kargo Gemisi	14.771	14.197	14.713	13.880	14.073
Dökme Yük Gemisi	9.204	9.170	9.349	8.049	8.833
Konteyner Gemisi	5.238	5.219	5.502	5.767	6.604
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.178	5.644	5.196	5.874	6.292
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2.996	3.057	3.385	3.414	3.386
Ro-Ro Gemi	1.957	1.649	1.974	2.140	2.501
Yolcu Gemisi	101	26	43	489	546
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	592	593	607	521	519
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker	539	542	498	477	512
Araç Taşıyan Gemi	644	498	448	443	369
Römorkör	365	306	341	337	338
Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker	130	129	129	139	113
Barç	75	109	179	60	50
Çimento Gemisi	10	17	45	47	49
Savaş Gemisi	216	211	206	34	46
Frigorifik Gemi	83	76	71	32	42
Feribot	26	26	29	9	14
Diğer	634	567	627	628	605

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 56. 2023 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	3.061	50.013.223	2.055	3.058	1.717	387	27	497	26	237	8
Şubat	2.729	43.988.278	1.854	2.722	1.543	336	33	411	19	208	11
Mart	3.460	55.542.460	2.308	3.457	1.983	416	25	535	22	252	7
Nisan	3.343	52.038.303	2.237	3.341	1.912	380	39	528	39	254	10
Mayıs	3.462	53.190.734	2.251	3.450	2.047	404	58	555	34	236	17
Haziran	3.283	51.172.009	2.126	3.279	1.968	407	49	566	33	223	10
Temmuz	3.282	51.496.631	2.082	3.260	2.012	380	110	546	40	227	10
Ağustos	3.306	51.941.706	2.044	3.234	1.996	375	151	545	42	191	9
Eylül	3.166	51.370.193	1.994	3.119	1.913	389	129	522	42	175	11
Ekim	3.371	57.147.576	2.165	3.307	2.006	447	126	514	40	198	6
Kasım	3.095	51.948.104	2.017	3.045	1.904	430	129	466	46	209	6
Aralık	3.442	51.789.161	2.204	3.416	2.112	419	112	489	59	261	10
Toplam	**39.000**	**621.638.378**	**25.337**	**38.688**	**23.113**	**4.770**	**988**	**6.174**	**442**	**2.671**	**115**

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 57. 2023 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	3.506	73.059.317	1.991	3.496	1.722	631	40	529	61	267	10
Şubat	3.241	69.960.639	1.871	3.230	1.599	584	40	469	44	231	8
Mart	3.855	79.749.292	2.172	3.841	1.951	693	55	537	50	319	9
Nisan	3.786	79.137.988	2.083	3.772	1.918	683	59	548	47	319	17
Mayıs	3.953	81.807.495	2.161	3.933	2.019	712	55	570	54	272	8
Haziran	3.897	79.953.110	2.145	3.869	1.959	692	71	543	49	284	7
Temmuz	3.868	80.803.785	2.165	3.848	2.000	675	59	539	54	279	13
Ağustos	3.780	79.622.356	2.077	3.751	1.982	687	70	548	51	275	13
Eylül	3.720	77.859.968	2.031	3.695	1.942	662	64	537	49	262	10
Ekim	3.918	85.721.088	2.164	3.886	2.025	755	70	542	53	269	5
Kasım	3.538	75.459.505	1.930	3.508	1.880	672	58	429	55	275	4
Aralık	3.830	78.385.427	2.012	3.811	2.091	705	73	501	58	334	10
Toplam	**44.892**	**941.519.970**	**24.802**	**44.640**	**23.088**	**8.151**	**714**	**6.292**	**625**	**3.386**	**114**

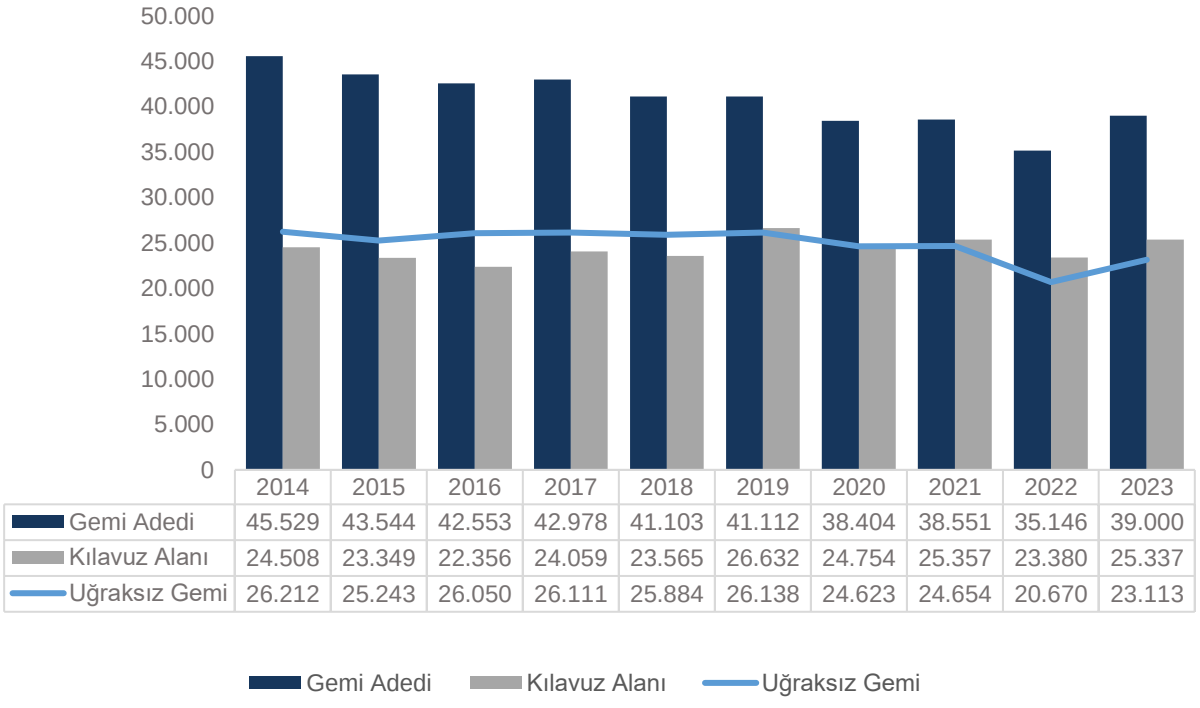
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 58. 2006-2023 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
2023	39.000	621.638.378	25.337	38.688	23.113	4.770	988	6.174	442	2.671	115

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gemi Adedi	45.529	43.544	42.553	42.978	41.103	41.112	38.404	38.551	35.146	39.000
Kılavuz Alanı	24.508	23.349	22.356	24.059	23.565	26.632	24.754	25.357	23.380	25.337
Uğraksız Gemi	26.212	25.243	26.050	26.111	25.884	26.138	24.623	24.654	20.670	23.113

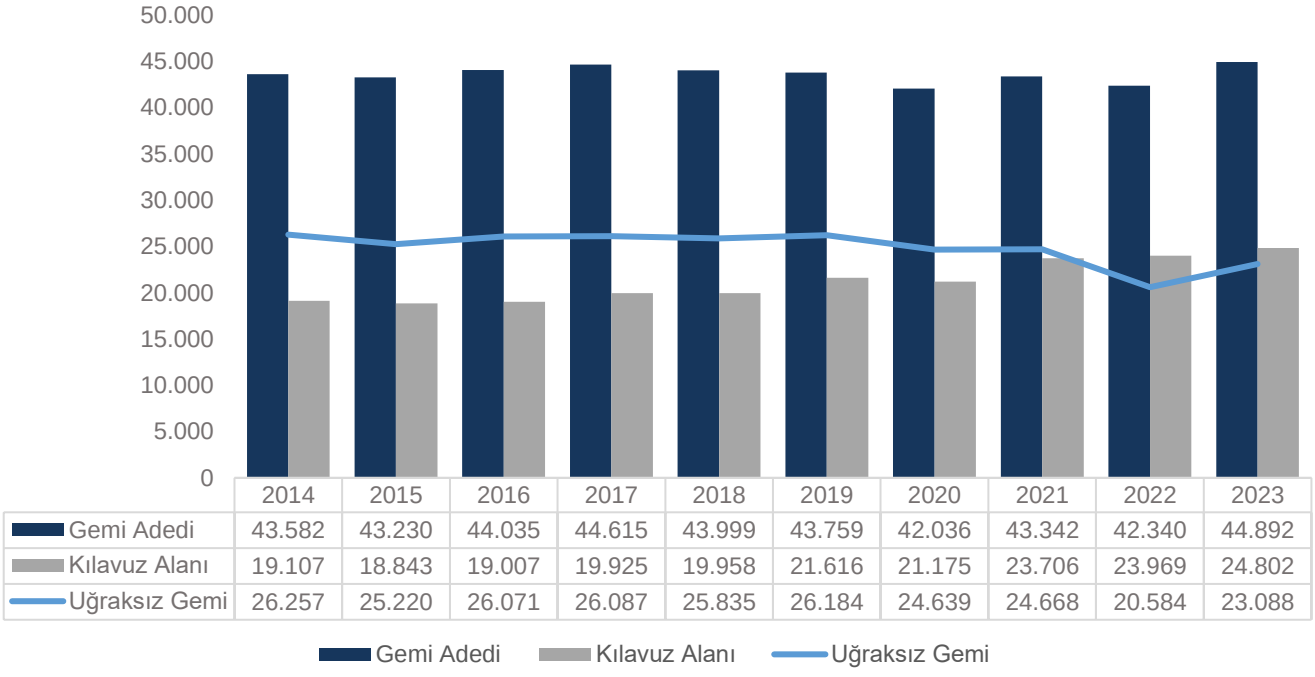
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 59. 2006-2023 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
2023	44.892	941.519.970	24.802	44.640	23.088	8.151	714	6.292	625	3.386	114

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

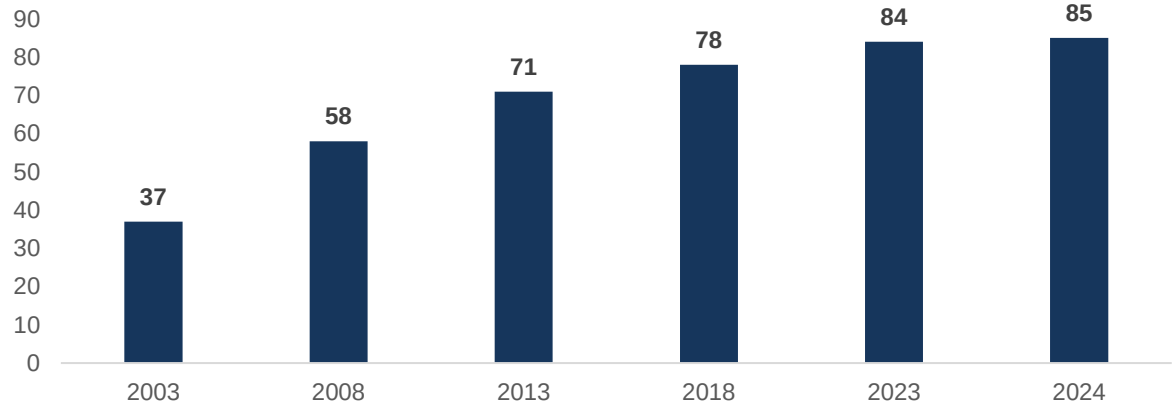
2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ

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 2024 itibariyle 85 adet tersane faal durumda olup, bu tersanelerimiz, Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmıştır. Ayrıca 13 adet alan tersane alanı olarak belirlenmiş olup bunlardan 7 adedi yatırım aşamasındadır. 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.

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.

Grafik 48. 2003 / 2023 Faal Tersane Sayıları



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2024

Gemi inşa sanayi, desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

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

stratejik bir ağır sanayi koludur.

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.

Bunun sonucu olarak Türkiye İlk yüzer enerji gemisi (powership), ilk uzaktan kumandalı gemi, ilk otonom, ilk elektrikli ve ilk LNG tahrikli römorkörler ve kutuplara seyahat edebilen elektrikli-hibrit yolcu gemileri, elektrikli-hibrit feribotlar, balıkçı gemileri gibi projelerde öncülük yapan ülkeler arasına girmiştir.

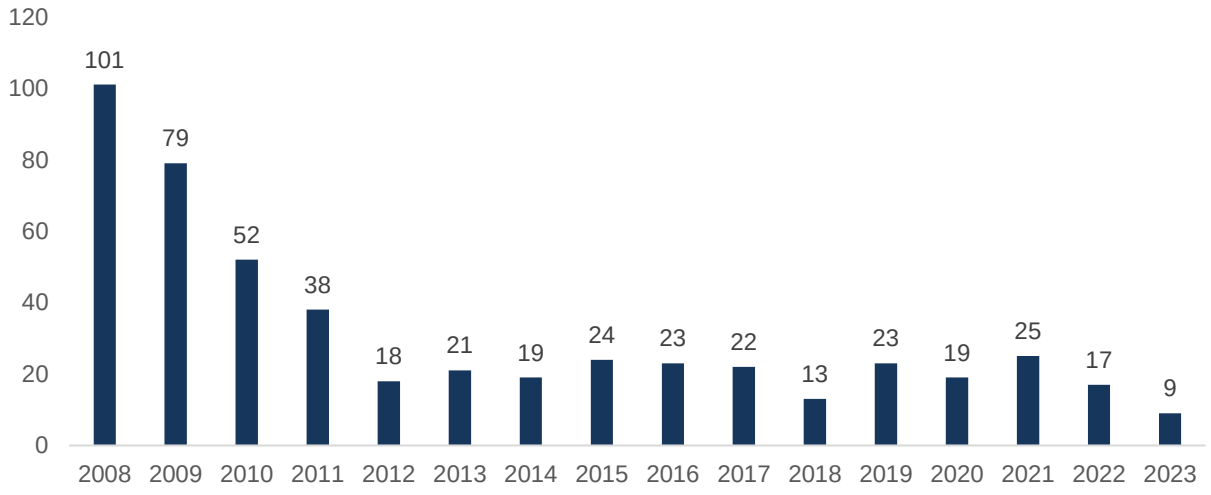
Bu gibi ilkler, Hollanda, Norveç, Finlandiya gibi gelişmiş ülkelerden alınan siparişler, gemi inşa sektörümüzün bir dünya markası haline gelmesini sağlamış, tersanelerimiz bugün megayat üretiminde dünya dördüncüsü, römorkörlerde dünya ikincisi, feribot ve gezi teknelerinde dünya altıncısı, balıkçı gemileri ihracatında ise dünya birincisi konumuna yükselmiştir.

Bugün ülkemiz gemi inşa sanayi üretiminin %45-65'ini yeşil gemiler oluşturmaktadır. Bu gemilerden yine yaklaşık %55-60'ı Avrupa ülkelerine ihraç edilmektedir. Tersanelerimizin bu olumlu gidişin sürdürülebilirliği bakımından, yakın gelecekte Sınırda Karbon Düzenlemesi Mekanizması dolayısı ile oluşacak rekabet dezavantajlarına karşı AR-GE ve inovasyon, temiz üretim teknolojileri konusunda desteklenmeleri gerekmektedir.

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.

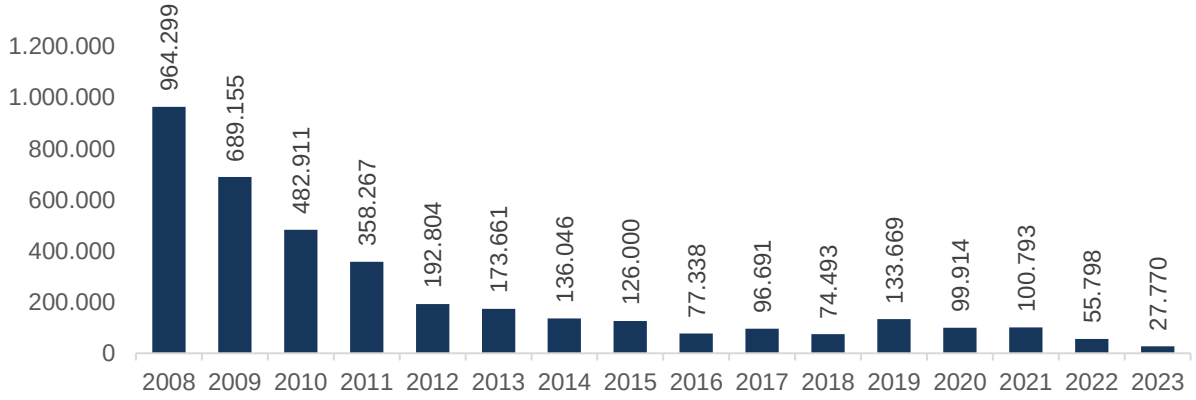
2008 küresel ekonomik krizine kadar olan zaman diliminde, başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere dünya dördüncülüğüne kadar yükselen tersanelerimizin, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü sonrası 2019 yılında teslim ettikleri gemiler toplam tonaj olarak 133.669 DWT, adet olarak da 23'tür. 2020 yılında teslim edilen gemiler 20 adet ve toplam 101.114 DWT iken, 2021 yılında 25 adet ve 100.793 DWT, 2022 yılında 17 adet ve 55.798 DWT, 2023 yılında ise 9 adet 27.700 DWT olmuştur.

Grafik 49. 2008-2023 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2024

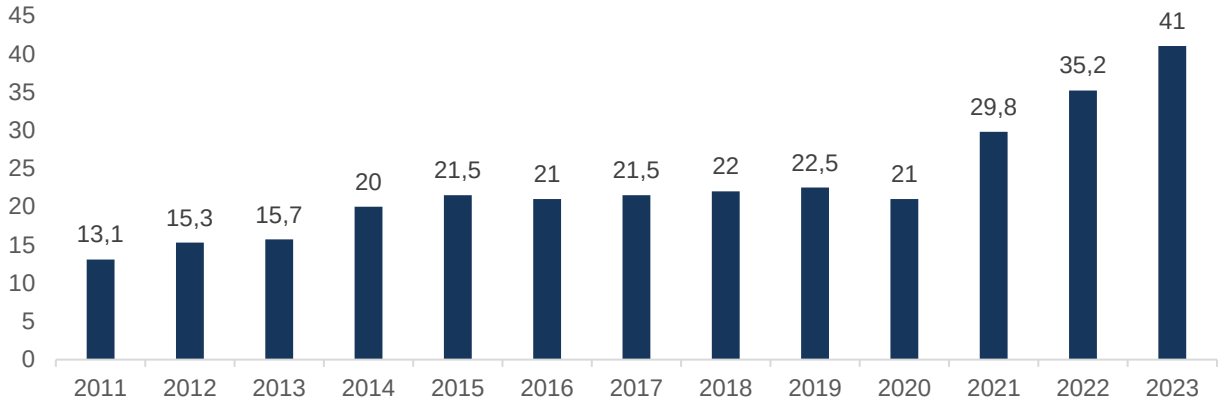
Grafik 50. 2008-2023 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2024

2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım büyüklüğü, 2014'te 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. Bakım onarım büyüklüğü, 2023 yılında ise 41.000.000 DWT ile son on yılın en yüksek seviyelerinde gerçekleşmiştir.

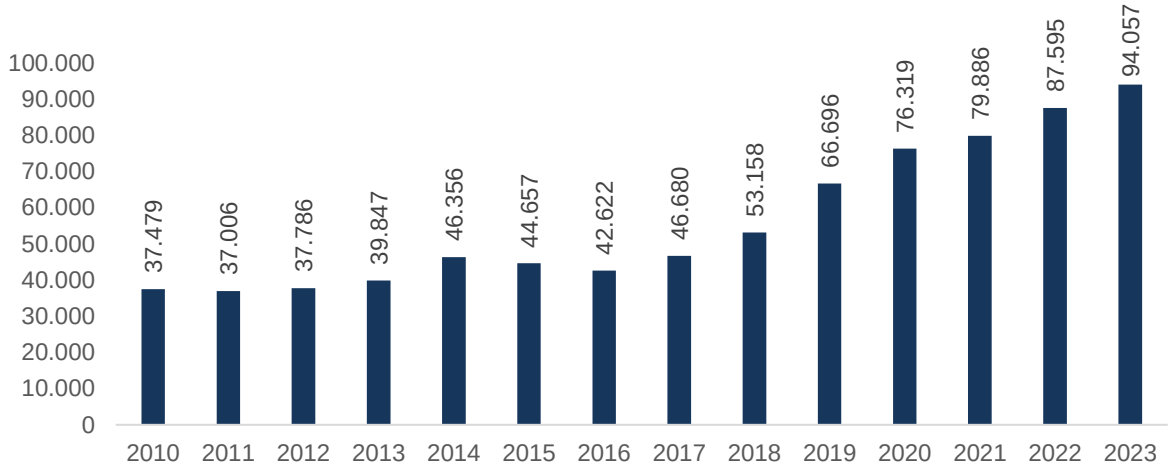
Grafik 51. 2011-2023 Yılları Gemi Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2024

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 87.595 olmuş, 2023'te 94.057'e ulaşmıştır.

Grafik 52. 2010-2023 Yılları Arasında Gemi-Yat İnşaatı ve Gemi Yan Sanayiinde Çalışan Sayıları



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı- 04 / 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 başarılara 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 mevcuttu. 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.

2020 yılının geneline hâkim olan Kovid-19 kaynaklı etkiler nedeniyle durağanlaşan gemi inşa piyasası 2021 yılında önemli bir iyileşme göstermiştir. Küresel ölçekte 2014 yılından bu yana en yüksek sipariş anlamına gelen 85,6 milyon DWT ve 63,7 milyon GT hacminde toplam 1060 gemi siparişi ile 2021'in ilk sekiz ayında güçlü bir başlangıç gerçekleşmiştir. 2020'nin son çeyreğinden itibaren konteyner sözleşmelerindeki büyük sıçrama, DWT ve GT ölçeğinde yıllık bazda 2020 seviyesinin iki katından fazla artış görülmesinde etkili olmuştur.

Benzer şekilde Kovid-19 olumsuz etkilerini hızlıca üzerinden atan piyasanın, teslim edilen gemiler açısından da DWT ve CGT bazında %13'lük bir artışa ulaştığı kaydedilmektedir. 2021 yılının ilk sekiz ayında, 60,7 milyon DWT ve 22,6 milyon CGT büyüklükte 1020 adet gemi teslim edilmiştir. Gemi teslimatlarındaki gecikmeler de azalmış, zamanında teslim edilmeme

oranı 2021 başlangıcında sadece %12'lerde kalmıştır. 2023'ün gemi teslim büyüklüğü ise 115,8 milyon DWT ve 44,1 milyon CGT büyüklükte 1.901 gemidir.

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 asıl 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 165 bin DWT olan sipariş miktarının, Mart 2022 verilerine göre toplam 147 bin DWT seviyelerine geldiği, Nisan 2024 verilerine göre ise 351 bin DWT seviyelerine yükseldiği görülmektedir.

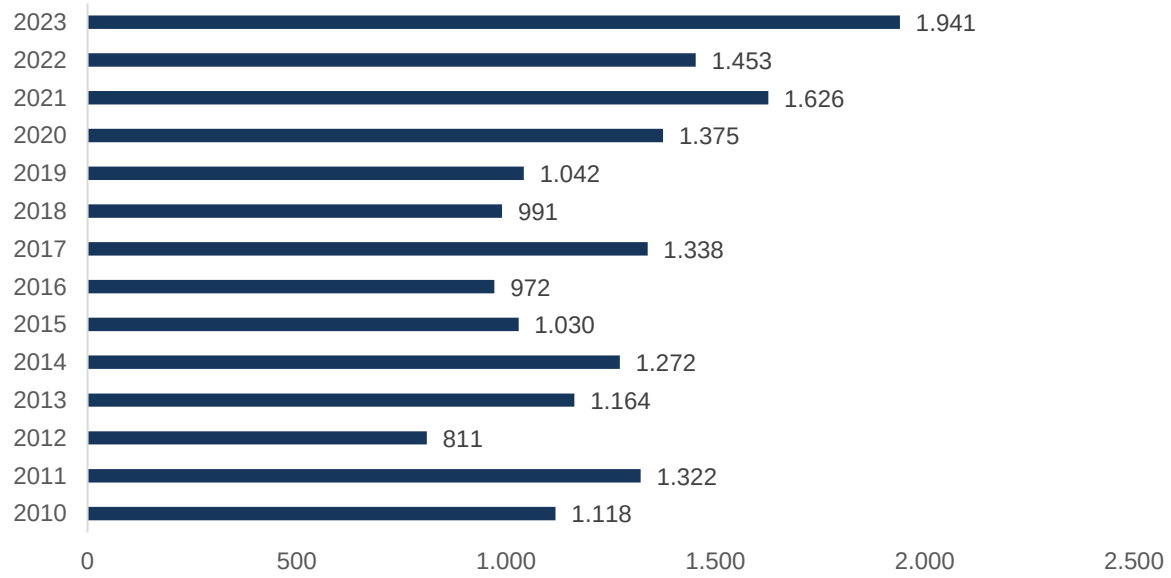
2023 Mart verilerine göre Türkiye tersaneleri 2002-2008 yılları arasında ürettiği gemilerin çoğunu ihracat amaçlı inşa etmiş ve bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmiştir. Özellikle küçük tonajlı kimyasal tanker üretiminde Türkiye o yıllarda bir marka haline gelmiştir. Bunun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

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

2010 yılında 1,118 milyar USD,
2011 yılında 1,322 milyar USD,
2012 yılında 0,812 milyar USD,
2013 yılında 1,164 milyar USD,
2014 yılında 1,272 milyar USD,
2015 yılında 1,030 milyar USD,
2016 yılında 0,972 milyar USD,
2017 yılında 1,338 milyar USD,
2018 yılında 0,991 milyar USD,
2019 yılında 1,042 milyar USD,
2020 yılında 1,375 milyar USD,
2021 yılında 1,626 milyar USD,
2022 yılında 1,453 milyar USD,
2023 yılında 1.941 milyar USD şeklindedir.

Gemi yan sanayinin ihracattaki payı da 2023 yılında 55 Milyon USD'dir.

Grafik 53. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin $), 2010-2023



Kaynak: Gemi,Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (e-birlik.net) 03/2024

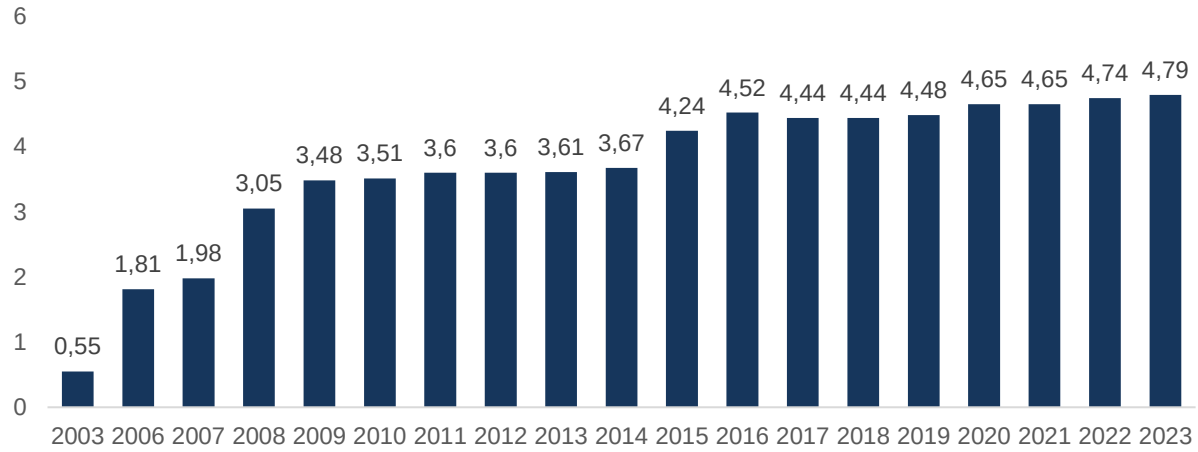
2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000 DWT iken 2012 itibariyle 3.600.000 DWT'e çıkarak 6 kat büyüme sağlanmıştır. Tersanelerimizin proje kapasiteleri ise 2023 yılı itibariyle 4.790.000 DWT'dur.

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;

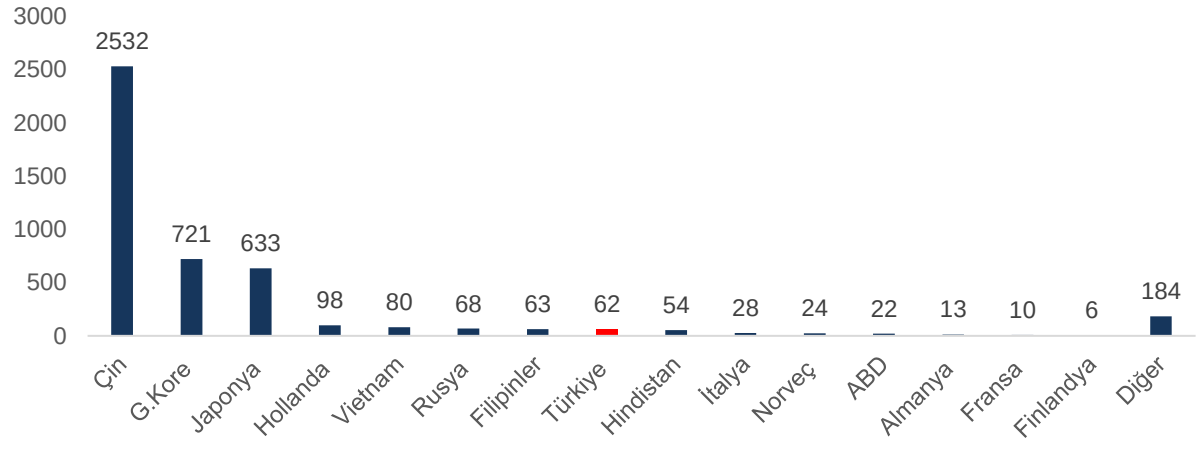
- 700.000 ton/yıl çelik işleme,
- 2 milyon DWT/yıl yeni gemi inşa,
- Tek parçada 180.000 DWT'a kadar yeni gemi inşa,
- 60-70 metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,
- 41 milyon DWT/yıl bakım onarım kapasitesine sahiptir.

Grafik 54. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2023



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 03/2024

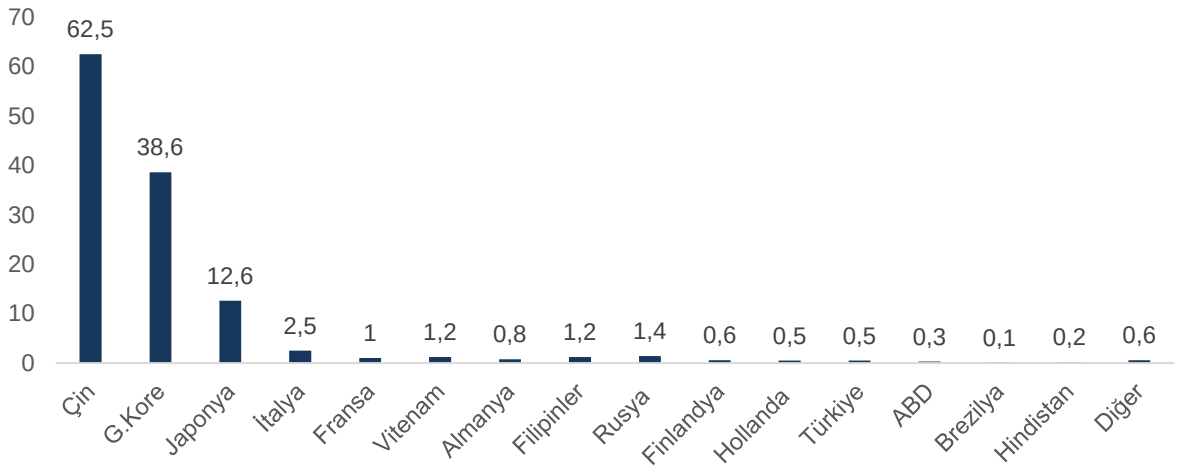
Grafik 55. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2024

Tersanelerimizin aldıkları gemi siparişlerinde Ocak 2024 verilerine göre adet bazında "römorkörler" birinci, "genel kargo" ikinci ve "yolcu/araba feribotları" üçüncü sırada yer almaktadır.

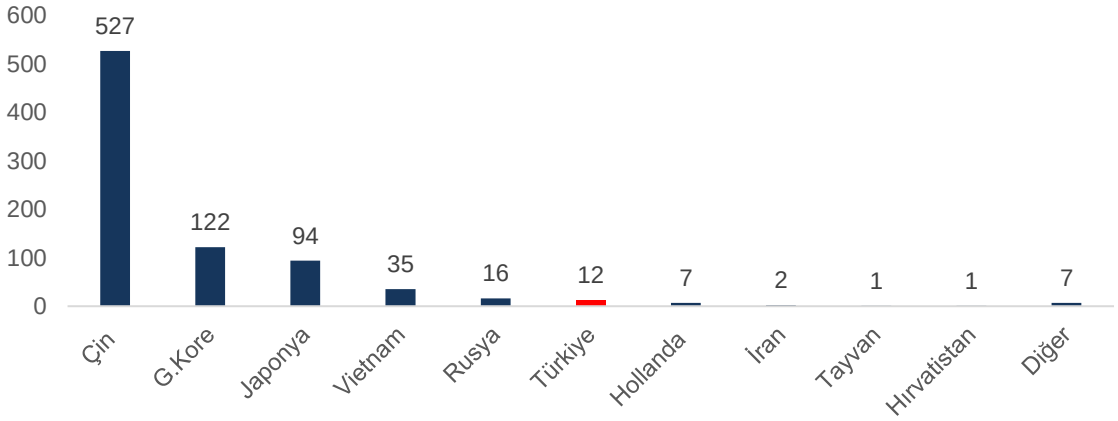
Grafik 56. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon CGT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2023

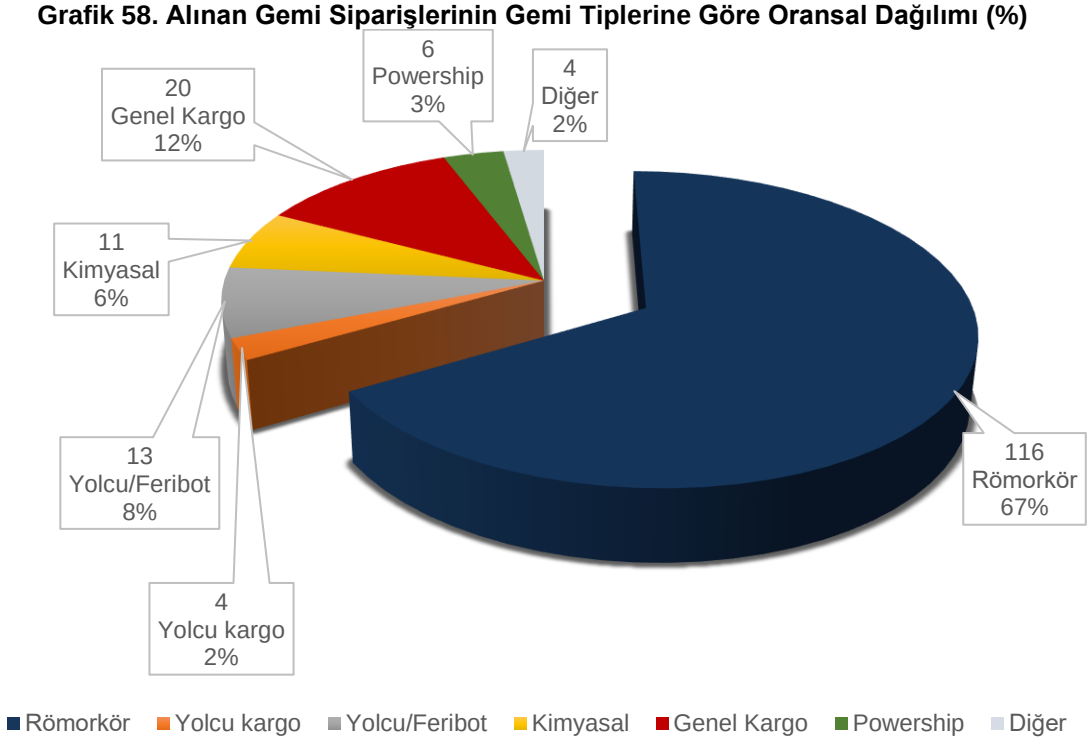
Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Uzun yıllar tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında yukarılarda yer alan ve 3. sıraya kadar yükselmiş olan ülkemiz, bugün azalan siparişler nedeniyle tonaj (Milyon CGT) bazında 12. adet bazında 5. sıradadır.

Grafik 57. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2024

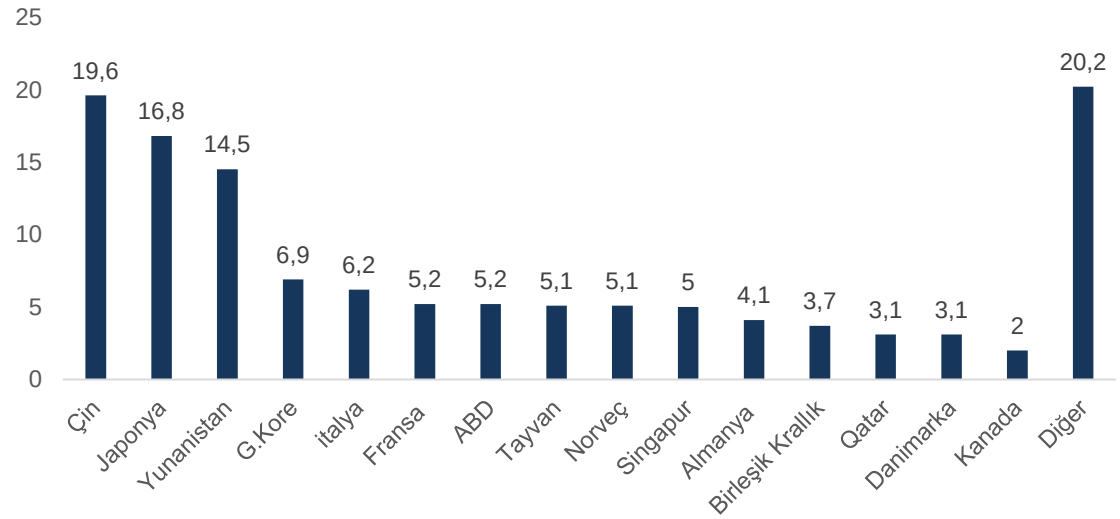
Grafik 58. Alınan Gemi Siparişlerinin Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2023

Türk Armatörlerinin dünya genelinde siparişleri, 2023 sonu itibariyle toplam 1,390.282 CGT ve 164 adet gemidir.

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



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2024

2002 yılında 11 adet olan Yüzer Havuz sayısı 2008 yılında 17'ye, 2012 yılında 21'e yükselmiştir. Halen ülkemiz tersanelerinde 36 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)	144,2x30,1 m	5.000
2	İstanbul	Dentaş İnşa ve Onarım San. A.Ş.	Tersane (faal)	190x40 m	14.000
3	İstanbul	Gisan Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	155x32 m	9.000
4	İstanbul	Çeksan Gemi İnşa Çelik Kons. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	130x29 m	7.000
5	İstanbul	Art Gemi İnşa ve Tersanecilik Hizmetleri A.Ş. (2. Tesis -Aydıntepe)	Tersane (faal)	190x41,6 m	13.500
6	İstanbul	Art Gemi ve Tersanecilik Hizmetleri A.Ş. (1. Tesis- Tuzla Şube)	Tersane (faal)	219,5x45,14 m	20.000
7	İstanbul	Kuzeystar Shipyard	Tersane (faal)	281x62 m	45.000
8	İstanbul	Kuzeystar Shipyard	Tersane (faal)	217,5x43 m	18.000
9	İstanbul	İstanbul Denizcilik Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	95x28,40 m	3.600
10	İstanbul	SNR Gemi İnşa Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	122,60x38,40 m	7.000
11	İstanbul	Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	139.5x35.51 m	8.500
12	İstanbul	Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	212,2x51,2	13.500
13	İstanbul	Desan Deniz İnşaat Sanayi Küçük Havuz Şubesi	Tersane (faal)	170,11x36 m	17.000
14	İstanbul	Gemak Gemi İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	192x37.38 m	14.000
15	İstanbul	Gemak Gemi İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	223.97x45 m	28.000
16	İstanbul	Hidrodinamik Gemi San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	115,3x22 m	2.500
17	İstanbul	Çindemir Makine Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.	Tersane (faal)	235x47.80m	16.000
18	İstanbul	Erkal Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.	Tersane (faal)	350,47x79,26 m	65.000
19	İstanbul	Turquoise Yat San. AŞ	Tekne İmal	66x27 m	2.500
20	İstanbul	Tersan Tersanecilik ve Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş.	Tekne İmal	130x30,5 m	6.500
21	İstanbul	Torlak Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	195X39,6 m	13.000
22	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (faal)	353,28x66 m	72.000
23	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (faal)	285x54,6 m	52.500
24	Yalova	Doğruyol Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	128x30.2 m	5.500
25	Yalova	HAT-SAN Gemi İnşaa Bakım-Onarım Demir Nak. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	240.4x46 m	25.000
26	Yalova	HAT-SAN Gemi İnşaa Bakım-Onarım Demir Nak. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	227.5x43 m	22.500
27	Yalova	Hicri Ercili Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	96x30.1 m	4.500
28	Yalova	Özata Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	183.9x33.6 m	10.000
29	Yalova	Özata Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	264x52	28.000
30	Yalova	Sanmar Tersanesi	Tersane (faal)	83,8x33,5 m	3.000
31	Yalova	Sefine Denizcilik Tersanesi San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	282,2x57 m	36.857
32	Yalova	Seltaş Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	260x45 m	7.213
33	Yalova	Tersan Tersanecilik San ve Tic AŞ	Tersane (faal)	178x35 m	9.000
34	Yalova	Tersan Tersanecilik San ve Tic AŞ	Tersane (faal)	309.4x60.9 m	43.717
35	Kocaeli	Uzmar Gemi İnş. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	68x38 m	2.000
36	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.03/2024

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	235x40 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

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,[1]

1- Çok Maksatlı Amfibi Gemi (TCG Anadolu)

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.

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 platformudur.

TCG ANADOLU'nun geçici kabulü 2023 yılında gerçekleştirilmiş olup garanti süreci devam etmektedir.

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.

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.

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

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.

Proje kapsamında çok sayıda yerli firmalarımızın ürünlerinin ilk kez bir denizaltı platformunda kullanılması sağlanmış olup bu çerçevede denizaltı dizayn 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.

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 2024 yılında 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, 2023 yılı sonu itibariyle 103 botun Geçici Kabulü yapılmıştır. Seri üretim tüm hızıyla devam etmektedir.

8- Türk Tipi Hücum 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.

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 2023'te teslimi yapılmıştır.

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.

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.

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.

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, eğitimli 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 24 metre ve üstü süper yat inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstererek, 2010 yılından itibaren uzunluk bazında üçüncü sıraya yerleşmişti. 2023 yılı Kasım ayı verilerine göre Hollanda'yı geride bıkarak 5.838 m ile ikinci sıraya yükselmiş, tonaj bazında ise 73.011 GT ile 4'üncü sırada yer almıştır.

Tablo 62. Süper Yat Siparişlerinde Tonaj Bazında İlk Beş Ülke

Sıra NO	Ülke	Toplam GT	Proje Sayısı	Ortalama GT
1	İtalya	220.068	600	367
2	Almanya	86.903	21	4.138
3	Hollanda	86.376	80	1.080
4	Türkiye	73.011	132	553
5	İtalya	220.068	600	367

Kaynak: Boat International (2024 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[2] olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü ya da başka bir ifade ile iki sektörün birbiriyle etkileşimi daha da iyi anlaşılacaktır.

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

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

Ülkemizdeki başlıca yan sanayi üretimleri şöyle sıralanabilir.

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

- 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 saç ve profiller, elektronik seyir yardımcıları, haberleşme sistemleri, sevk sistemleri, baş ve kıç iterlerdir.

Ülkemiz gemi inşa sektörü, büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdama ve dolayısıyla da ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamıştır. 2002 yılında 30.000'lerde olan yan sanayi çalışanı sayısı, 2008 yılında 103.500'lere ulaşmıştır. Yan sanayi sektörümüzdeki istihdam 2011 yılı sonunda 62.256 kişidir. 2017 yılında bu sayı yaklaşık 81.600 civarındaydı. 2024 Şubat ayı verilerine göre yan sanayideki istihdam 94.057 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 maksadıyla firmaların özellikle bankalarla yaşadığı finansal problemlerin öncelikli olarak çözülmesi; kredilerin yeniden yapılandırılması, tersanelere yönelik orta vadeli yatırım ve işletme kredisi için ilave fon yaratılması ve devlet destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması, sorunların çözümü için büyük önem taşımaktadır. **Türk Koster Filosu'nun Yenilenmesi Projesi**, gemi yapım-onarım ve yan sanayi açısından da krizin etkilerinin giderilmesinde önemli bir adım olacaktır.
- ***Gemi yapım, bakım-onarım ve yan sanayi sektörüne öncelikli/stratejik sektörler arasında yer verilmesi:*** Desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde bağlısı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan, döviz girdisi sağlayan, bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran, bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan, bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten ve yan sanayi ile birlikte önemli bir istihdam potansiyeli yaratan gemi inşaatı, bakım-onarım ve yan sanayi sektörünün öncelikli/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 kontur-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 işbirliği 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 işbirliği 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 arttırılması için sektörün ihtiyacına yönelik çelik üretimi ve talebe uygun ürün çeşitliliğinin artırılması desteklenmeli, üreticilerin ürün teslimi konusunda yabancı tedarikçiler gibi üretim programına uygun çalışmaları sağlanmalı, yerli ve yabancı üreticiler arasındaki fiyat farklılığını giderecek önlemler alınmalıdır.

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

2.6. 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, işletme verimi daha yüksek 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,
- 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.

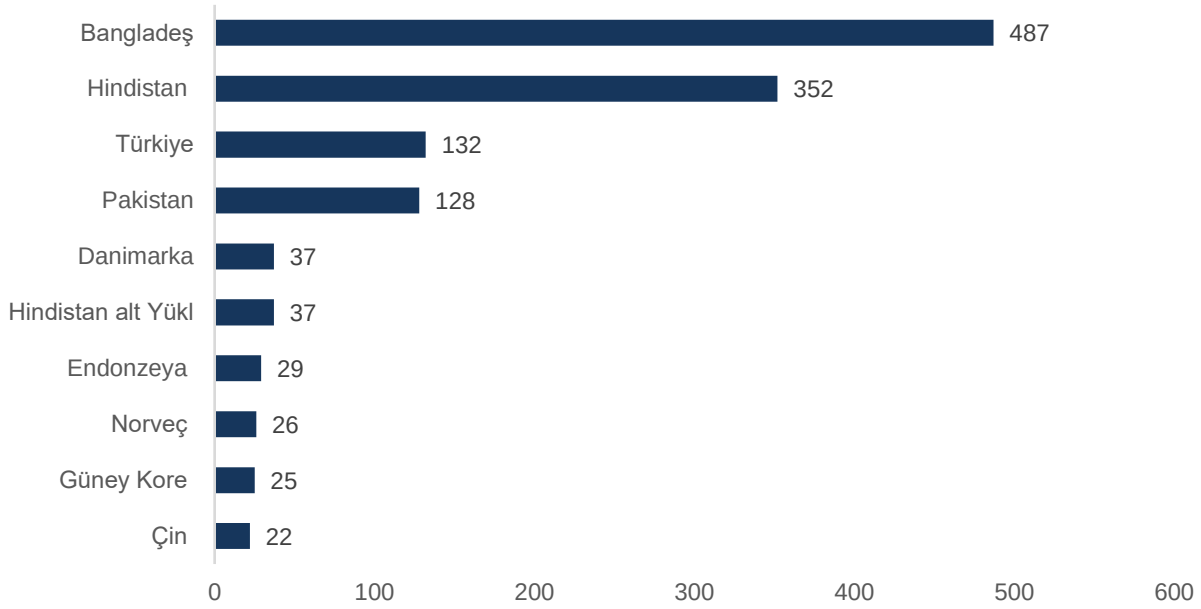
Gemi geri dönüşüm sektörü, denizcilik sektörünün iç dinamiklerine olumlu etkiler yapmaktadır. Filo tonaj ve gemi sayısını dengeleyerek navlun fiyatlarına etki eder, gemi inşa sanayinin yeni siparişler almasını sağlar.

Emek yoğun bir sektör olan gemi geri dönüşüm sanayimiz, sağlanan teknik destekler ve uluslararası alanda itibarının arttırılması konusunda gerçekleştirilen tanıtım faaliyetleri ile 2020 yılı itibariyle 1.400 kişiye doğrudan istihdam yaratırken, yan sanayi ve tedarikçisi olduğu demir çelik sektörü ile birlikte 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 birlikte AB dışından listeye giren iki ülkeden biri olmuştu. Aralık 2018'de 3 tesis ile Liste'ye giren sektörümüz, bu sayıyı 2023 sonlarına doğru 6'ya çıkarmıştır.

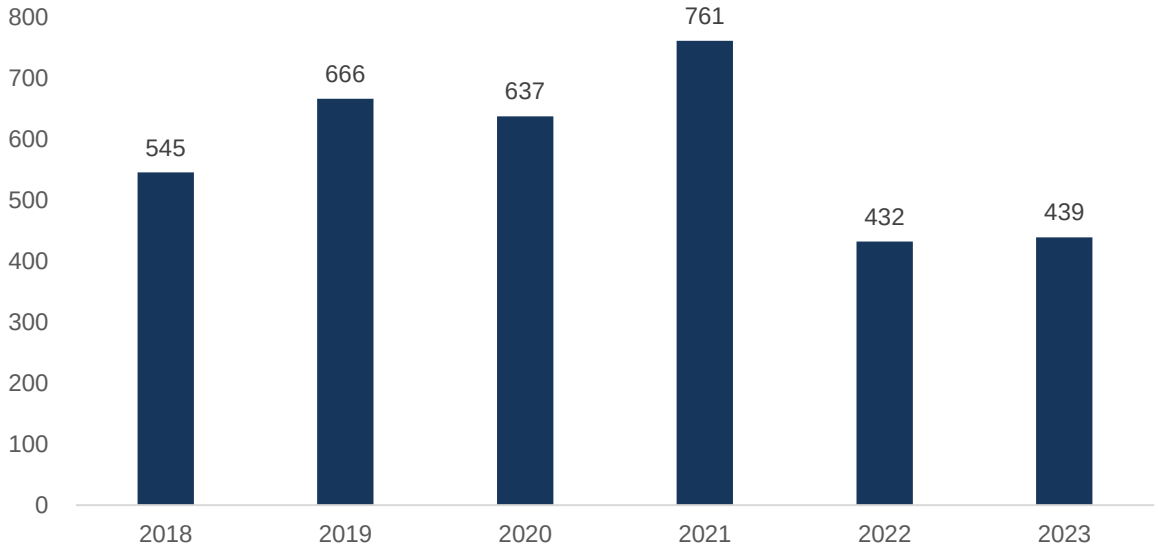
2023 yılı gemi geri dönüşüm global verilerine göre ülkemiz dünya sıralamasında adet olarak 3. konumdadır.

Grafik 60. 2023 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited 04/2024

Grafik 61. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı

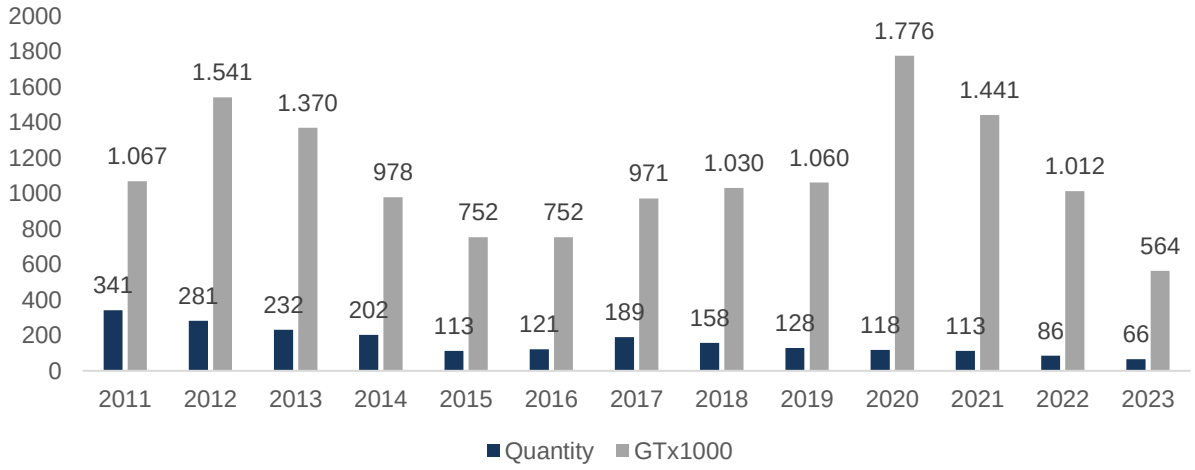


Kaynak: Clarksons Research Services Limited 04/2023

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.

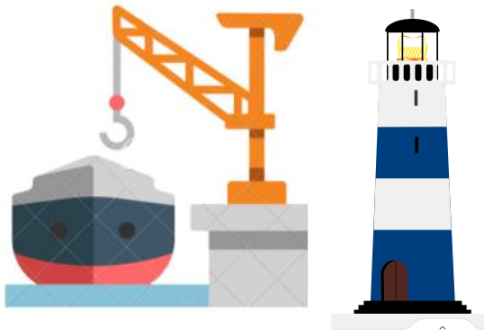
2023 yılına bakıldığında 66 adet gemi Türkiye'deki tesislere getirilerek geri dönüşüme alınmıştır. Bu süreçte bölgedeki demir çelik fabrikalarının hurda hammadde ihtiyaçları karşılanmış olup, geri dönüştürülen gemi miktarı 2019 yılında 1,060 GT, 2020 yılında 1,776 GT, 2021 yılında 1,441 GT, 2022 yılında 1,012 ve 2023 yılında ise 564 GT olmuştur.

Grafik 62. Yıllar İtibariyle Türkiye'de Gemi Geri Dönüşümü



Kaynak: Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı 04/2024

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 vermek üzere kullanılabilmektedir. 2022 Kasım ayı itibariyle, 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.

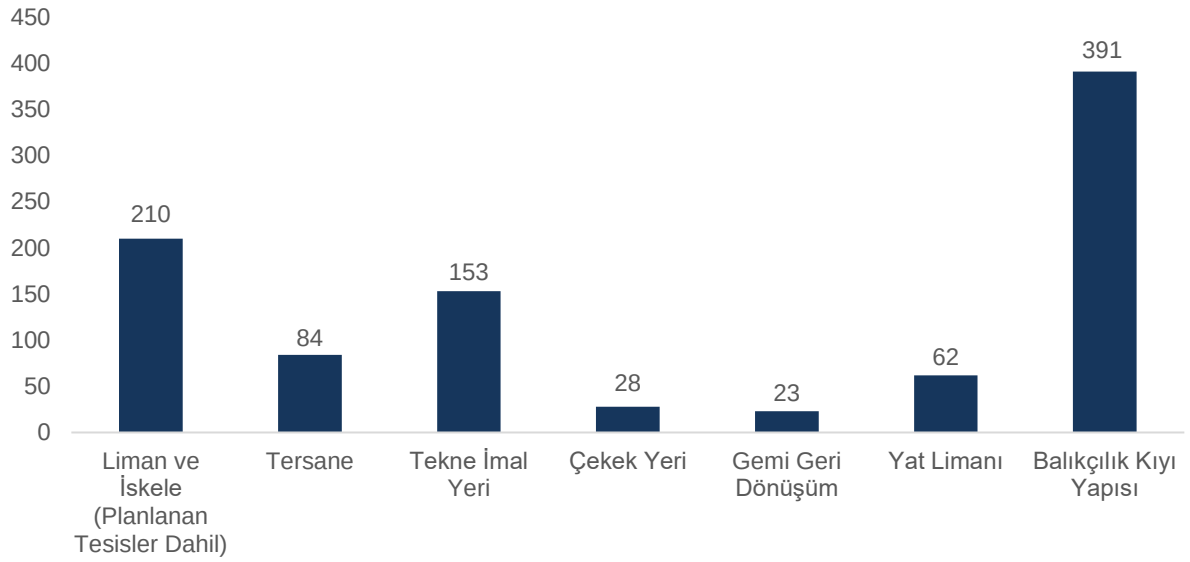
Diğer taraftan ülkemizdeki balıkçı barınaklarına yönelik durum tespiti ve balıkçı barınaklarımızın ihtiyaç duydukları teknik eksikliklerin tamamlanması amacıyla "Balıkçı Barınakları İhtiyaç Analizi Çalışması" Bakanlık tarafından hazırlanarak envanter çıkarılması sağlanmıştır.

Ülkemizin artan turizm potansiyeli ve Akdeniz çanağındaki yat turizminden alacağı payın arttırılmasına 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 limanıyla 2.793 adet, projelendirilen 34 adet yat limanlarıyla 19.570 adet arttırılması planlanmaktadır.

Grafik 63. 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 çalışmalarımız devam etmektedir.

2.7.1.1. Limanlar

2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri

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 belirtilmişti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdülkadir Uraloğlu' nun yaptığı açıklamada Filyos Limanı'nın deniz taşımacılığına da açılması noktasında 2 yıllık bir periyot içerisinde normal deniz ticaretine de nakliyeye de özellikle Karabük'ün yükünü vereceği ve yoğun bir şekilde kullanacağı belirtilmiştir.

Filyos Limanı Projesi, Türkiye belirlediği 2023 vizyonuna ulaşabilmek ve dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girebilmek amacıyla sanayinin rekabet gücünün arttırılması, 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. Projeyle birlikte yeni taşımacılık koridorları oluşturulması, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın trafik yükünün azaltılması, nitelikli üretimin arttırılması, 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 inşa 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 başlanmıştır.

2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu

2023 yılında limanlarımıza uğrayan gemi sayısı, 2022 yılına göre 3,6 artarak 60 bin 195 olmuştur. Limanlarımıza uğrayan Yabancı Bayraklı gemi sayısı bir önceki yıla göre %2 artmış, Türk Bayraklı gemi sayısı ise %7,6 artmıştır.

Tablo 63. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2021-2023

Aylar	2021			2022			2023		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	1.212	2.796	4.008	1.158	2.808	3.966	1.272	3.076	4.348
Şubat	1.097	2.713	3.810	1.145	2.758	3.903	1.135	2.691	3.826
Mart	1.182	3.022	4.204	1.198	2.882	4.080	1.294	3.330	4.624
Nisan	1.274	3.108	4.382	1.355	3.118	4.473	1.471	3.350	4.821
Mayıs	1.354	3.005	4.359	1.736	3.363	5.099	1.679	3.882	5.561
Haziran	1.340	3.015	4.355	1.794	3.464	5.258	1.867	3.793	5.660
Temmuz	1.291	2.913	4.204	1.835	3.479	5.314	1.975	3.636	5.611
Ağustos	1.418	3.205	4.623	1.799	3.752	5.551	1.976	3.696	5.672
Eylül	1.274	3.137	4.411	1.661	3.859	5.520	1.883	3.599	5.482
Ekim	1.244	3.114	4.358	1.589	3.843	5.432	1.817	3.766	5.583
Kasım	1.244	3.001	4.245	1.292	3.466	4.758	1.401	2.909	4.310
Aralık	1.190	3.050	4.240	1.359	3.339	4.698	1.507	3.190	4.697
Toplam	**15.120**	**36.079**	**51.199**	**17.921**	**40.131**	**58.052**	**19.277**	**40.918**	**60.195**

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 64. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2021-2023

Liman Başkanlığı	2021		2022		2023	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Alanya	19	733.388	29	1.021.163	43	1.607.915
Aliağa	5.783	109.543.467	6.067	115.127.698	6.329	121.843.279
Amasra	2	1.985	10	310.441	22	773.125
Ambarlı	3.453	84.542.039	3.895	77.363.575	4.256	82.479.123
Anamur	1	2.491	0	0	0	0
Antalya	748	8.598.254	690	8.700.424	668	8.905.864
Ayvalık	15	5.881	477	168.959	650	245.150
Bandıma	1.040	5.479.378	1.061	5.648.654	899	5.168.277
Bartın	512	1.745.879	364	1.284.167	334	1.208.980
Bodrum	5	70.458	2.071	5.978.174	2.790	6.015.895
Bozcaada	8	22.838	11	409.360	20	471.827
Ceyhan	1.183	44.188.601	1.293	47.912.867	1.207	37.887.528
Cide	0	0	0	0	10	7.812
Çanakkale	468	3.364.611	522	3.998.991	593	4.079.733
Çeşme	505	4.877.177	1.458	7.083.367	2.040	7.415.477
Datça	0	0	1	43.188	5	4.723
Dikili	134	420.434	185	1.083.514	134	857.870
Enez	0	0	0	0	15	1.532.817
Erdek	56	15.594	0	0	1	1.462
Fatsa	37	95.076	40	89.319	29	72.638
Fethiye	73	516.702	413	660.115	462	475.124
Finike	1	2.659	2	998	1	2.643
Gemlik	3.504	60.977.094	3.485	57.398.019	3.405	57.110.096
Giresun	154	992.953	90	768.032	122	754.980
Göcek	14	27.972	23	47.454	26	53.448
Güllük	531	5.682.217	557	5.619.840	389	3.822.886
Hopa	146	487.989	140	509.520	162	529.137
İğneada	1	6.074	0	0	0	0
İnebolu	95	321.547	79	261.533	81	281.430
İskenderun	4.634	80.686.077	4.694	76.916.598	3.927	72.769.296
İstanbul	538	6.227.847	1.375	28.571.617	1.585	34.598.738
İzmir	1.530	22.619.154	1.586	22.482.893	1.607	21.827.035
Karabiga	940	9.449.840	996	8.984.559	864	8.421.771
Karadeniz Ereğli	883	9.532.736	818	7.869.189	612	7.410.125
Karasu	477	6.115.714	388	2.946.298	428	2.810.453
Karataş	0	0	0	0	1	6.881
Kaş	8	10.259	31	76.850	6	133.973
Kefken	0	0	0	0	1	834
Kocaeli	9.554	154.977.812	9.321	156.056.459	9.560	170.788.848
Kuşadası	33	1.071.672	967	26.003.369	1.236	31.481.494
Marmara Adası	791	1.113.540	734	1.031.163	1.199	1.463.291
Marmaris	39	2.005.793	367	932.833	563	1.831.430
Mersin	4.122	80.798.905	4.257	74.375.125	3.933	67.592.320
Mudanya	0	0	1	1.998	130	116.534

Liman Başkanlığı	2021		2022		2023	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Rize	155	530.841	117	430.269	128	426.352
Samsun	2.711	16.880.372	2.789	17.644.182	2.814	17.932.941
Silivri	2	2.793	10	5.152	77	56.215
Sinop	0	0	17	551.629	13	471.412
Sürmene	3	682	10	4.153	1	420
Taşucu	790	6.309.202	989	7.665.864	1.157	7.875.563
Tekirdağ	2.712	63.031.782	2.845	60.305.866	2.918	63.515.954
Tirebolu	50	406.370	60	521.090	73	561.691
Trabzon	407	2.669.160	414	2.995.025	490	4.096.016
Tuzla	779	15.152.458	796	15.770.190	856	15.681.973
Ünye	284	839.965	253	865.167	290	1.451.262
Yalova	565	8.847.130	549	10.122.512	475	9.724.655
Zonguldak	704	7.615.241	705	8.710.208	558	7.403.227
Toplam	**51.199**	**829.618.101**	**58.052**	**873.329.628**	**60.195**	**894.059.943**

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

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2023 yılında 521.079.804 ton yük elleçlenmiştir.
2023 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %26'sı (135.510.681 tonu) ihracat,
- %49,2'si (256.206.627 tonu) ithalat,
- %12'si (62.627.093 tonu) kabotaj,
- %12,8'i (66.735.403 tonu) transit olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 65. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2019-2023

Taşıma Cinsi	Bayrak	2019	2020	2021	2022	2023
İhracat	Türk Bayraklı	14.132.161	13.580.911	14.742.145	13.808.674	13.423.790
	Yabancı Bayraklı	117.544.417	125.321.912	139.021.513	136.364.228	122.086.891
	Toplam	131.676.578	138.902.823	153.763.658	150.172.902	135.510.681
İthalat	Türk Bayraklı	13.763.576	16.098.249	15.257.051	14.634.461	15.875.560
	Yabancı Bayraklı	207.641.236	210.441.223	217.376.009	229.282.658	240.331.067
	Toplam	221.404.812	226.539.472	232.633.060	243.917.119	256.206.627
Kabotaj	Türk Bayraklı	28.251.017	29.763.556	31.184.349	34.027.952	31.635.352
	Yabancı Bayraklı	27.861.707	29.033.828	30.716.773	33.473.324	30.991.741
	Toplam	56.112.724	58.797.384	61.901.122	67.501.276	62.627.093
Transit	Türk Bayraklı	64.960.731	60.490.257	62.603.531	65.949.720	50.808.302
	Yabancı Bayraklı	10.013.567	11.912.715	15.405.413	15.069.266	15.927.101
	Toplam	74.974.298	72.402.972	78.008.944	81.018.986	66.735.403
Toplam	**Türk Bayraklı**	**224.888.326**	**229.156.636**	**247.551.538**	**250.150.574**	**217.954.335**
	Yabancı Bayraklı	**259.280.086**	**267.486.015**	**278.755.246**	**292.459.709**	**303.125.469**
	Toplam	**484.168.412**	**496.642.651**	**526.306.784**	**542.610.283**	**521.079.804**

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

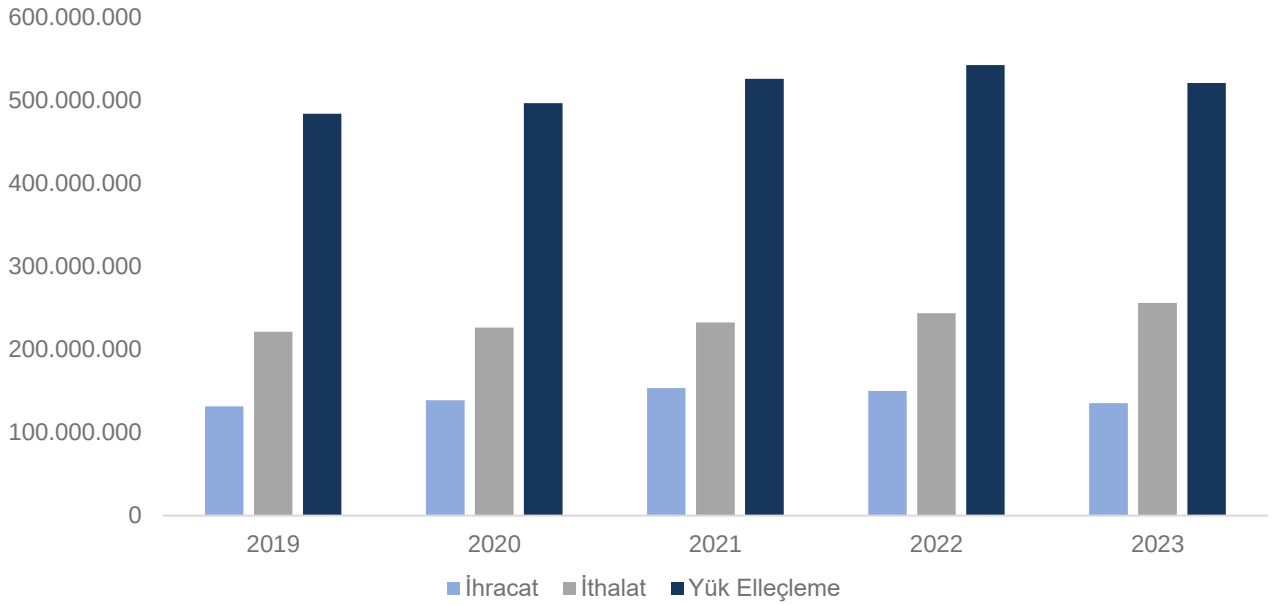
Tablo 66. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2022-2023

Liman Başkanlığı	2022			2023		
	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme
Alanya	0	146.290	146.290	0	313.386	313.386
Aliağa	32.851.690	48.205.245	81.056.935	32.169.319	49.186.296	81.355.615
Amasra	1.695	0	1.695	1.850	0	1.850
Ambarlı	13.743.654	16.988.811	30.732.465	14.175.833	18.421.916	32.597.749
Antalya	3.716.333	3.036.790	6.753.123	2.699.643	3.621.645	6.321.288
Ayvalık	4.557	5	4.562	1.982	3	1.985
Bandıma	1.752.858	4.127.109	5.879.967	1.218.198	3.798.326	5.016.524
Bartın	757.590	698.350	1.455.940	705.402	681.550	1.386.952
Bodrum	0	1.847	1.847	0	0	0
Ceyhan	55.733.914	12.493.520	68.227.434	38.554.155	13.514.098	52.068.253
Çanakkale	3.862.491	541.190	4.403.681	3.869.467	348.668	4.218.135
Çeşme	885.972	831.168	1.717.140	864.259	808.981	1.673.240
Datça	0	0	0	4.335	0	4.335
Dikili	643.438	96.413	739.851	521.710	10.312	532.022
Enez	0	0	0	0	930.915	930.915
Erdek	0	0	0	0	1	1
Fatsa	84.230	29.639	113.869	80.580	16.285	96.865
Gemlik	8.276.184	7.116.927	15.393.111	6.899.650	7.659.267	14.558.917
Giresun	374.332	371.459	745.791	317.378	429.363	746.741
Göcek	0	44.950	44.950	0	51.361	51.361
Güllük	7.860.703	93.882	7.954.585	5.261.158	63.307	5.324.465
Hopa	412.873	203.081	615.954	549.641	147.790	697.431
İnebolu	158.919	82.910	241.829	184.445	115.572	300.017
İskenderun	26.570.580	41.064.957	67.635.537	23.647.419	40.098.651	63.746.070
İstanbul	367.266	3.036.652	3.403.918	141.405	3.505.453	3.646.858
İzmir	3.917.331	4.345.495	8.262.826	3.014.478	4.429.414	7.443.892
Karabiga	2.668.279	11.023.028	13.691.307	1.818.996	10.695.921	12.514.917
Karadeniz Ereğli	1.830.158	8.069.899	9.900.057	1.049.938	8.283.211	9.333.149
Karasu	198.042	1.282.977	1.481.019	188.426	1.191.024	1.379.450
Kocaeli	32.950.733	49.848.471	82.799.204	28.509.480	52.782.064	81.291.544
Marmara Adası	1.595.820	1.340	1.597.160	2.253.798	2.326	2.256.124
Marmaris	7	10.561	10.568	0	8.591	8.591
Mersin	17.561.677	21.334.890	38.896.567	18.063.061	24.652.196	42.715.257
Mudanya	0	700	700	0	0	0
Rize	119.732	383.772	503.504	70.700	427.834	498.534
Samsun	4.000.862	9.583.291	13.584.153	4.180.790	9.995.778	14.176.568
Silivri	0	3.360	3.360	350	47.320	47.670
Sürmene	65	0	65	0	0	0
Taşucu	3.961.428	832.051	4.793.479	3.544.515	754.084	4.298.599
Tekirdağ	16.114.787	28.058.026	44.172.813	16.934.019	28.141.084	45.075.103
Tirebolu	0	400.710	400.710	0	512.071	512.071
Trabzon	395.947	2.073.720	2.469.667	478.736	2.253.205	2.731.941
Tuzla	2.999.121	3.086.844	6.085.965	2.793.764	2.859.565	5.653.329
Ünye	839.927	217.369	1.057.296	890.614	223.195	1.113.809
Yalova	1.305.960	2.238.286	3.544.246	1.141.919	2.177.272	3.319.191
Zonguldak	1.631.419	10.453.724	12.085.143	1.152.922	9.966.168	11.119.090
Genel Toplam	**250.150.574**	**292.459.709**	**542.610.283**	**217.954.335**	**303.125.469**	**521.079.804**

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

2023 yılında 2022 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen yük miktarı %4,0 (21.530.479 ton) azalmıştır.

Grafik 64. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2019-2023



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2023 yılında ülkemiz liman ve iskelelerinde, eleçlenen konteyner miktarı 12.558.424 TEU olmuştur.

Konteyner elleçlemesinin;

- %39,1'i (4.910.525 TEU) ihracat,
- %38,5'i (4.830.826 TEU) ithalat,
- %6,0'ı (759.611 TEU) kabotaj,
- %16,4'ü (2.055.439 TEU) transit olarak gerçekleşmiştir.

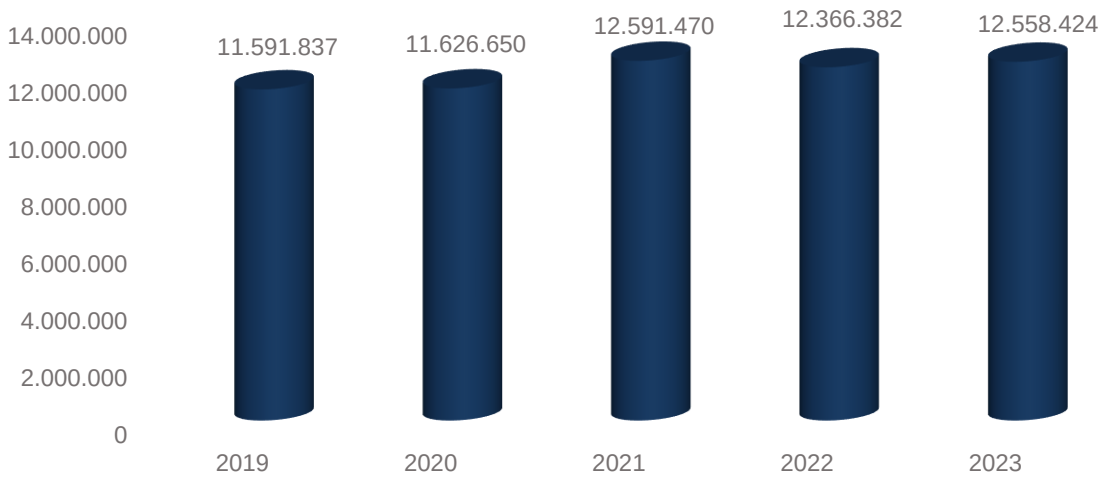
Tablo 67. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2019-2023

Taşıma Cinsi	2019	2020	2021	2022	2023
İhracat	4.594.647	4.618.225	4.677.414	4.694.918	4.910.525
İthalat	4.540.201	4.480.472	4.744.227	4.814.757	4.830.826
Kabotaj	753.267	731.352	831.986	820.949	759.611
Transit	1.703.722	1.796.601	2.337.843	2.035.758	2.055.439
Genel Toplam	**11.591.837**	**11.626.650**	**12.591.470**	**12.366.382**	**12.558.424**

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2023 yılında 2022 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı %1,6 (192.043 TEU) artmıştır.

Grafik 65. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2019-2023



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

2021 yılında Shangai 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 68. 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	
Asya	**396.5**	**422.7**	**446.5**	**459.5**	**459.0**	**493.1**	**485.1**
% yıllık değişim	*2%*	*7%*	*6%*	*3%*	*0%*	*7%*	*-2%*
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	
Kuzeybatı ve Orta Avrupa	**132.6**	**139.3**	**146.5**	**149.4**	**144.8**	**152.6**	**142.1**
% yıllık değişim	*3%*	*5%*	*5%*	*2%*	*-3%*	*5%*	*-7%*
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

Kuzey Amerika	**59.9**	**64.9**	**68.5**	**69.4**	**67.6**	**78.0**	**77.3**
% 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	
Ortadoğu ve Hint Altkıtası	**64.4**	**70.4**	**73.1**	**73.9**	**72.7**	**77.9**	**77.4**
% 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	
Merkez ve Güney Amerika	**43.5**	**45.4**	**47.7**	**47.6**	**47.4**	**52.3**	**50.4**
% 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	
Okyanusya	**11.7**	**12.2**	**12.9**	**12.9**	**12.7**	**12.5**	**12.3**
% 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		
Afrika	**14.1**	**15.6**	**16.4**	**16.4**	**16.0**	**16.6**	**16.4**
% 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, %130 artışla 2023 yılında 85'e yükselmiştir;

- 2003 yılında 37 adet tersane ve 550.000 DWT proje kapasitesi varken,
- 2023 yılında 85 adet tersane ve 4,8 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 23 tesis faaliyet göstermektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan verilere göre de 2009 yılında 557 GT olan geri dönüşüm gemi tonajı, 2023 yılında 564 GT'dir.

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 arttırılması, mevcut İskele ve Limanlar ile kent bağlantısını sağlayacak toplu taşım 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. Ülkemizde kamu ve özel sektöre ait işletilmekte olan 62 adet yat limanı bulunmaktadır. Mevcut denizde yat bağlama kapasitemiz 18.545 yat olup, özel sektör eliyle yapılan yatırımlarla toplam yat bağlama kapasitesi 25.000 üzerine çıkmıştır.

Aydıncık, Demre ve Gazipaşa Yat Limanı inşaatları devam etmekte olup, Samsun Kurupelit ile İzmir kıyılarındaki Özdere, Dikili, Çeşme Şifne, Çeşmealtı, Şakran yat limanları için de etüt proje çalışmaları sürmektedir.

Tekne İmal ve Çekek Yeri sayımız (hem kapsam içi hem de kapsam dışı dahil) 2016 yılında 697 iken, 2023 yılında %19 artarak 984 tesise yükselmiştir.

Tablo 69. 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
2023	984

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

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

Avrupa'nın en büyük tekne imal yeri konumuna gelmesi beklenen İzmir Çaltılıdere Tekne İmal ve Çekek Yeri Projesi devam etmekte olup, Bartın Kurucaşile Tekne İmal Yeri Projesi de hayata geçmiş ve faaliyetlerine başlamıştır.

- 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 tamamlanan ve devam eden toplam Yat Limanı sayısı 12'ye çıkarılmıştır.

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.

<u>Yapımı Devam Eden Balıkçı Barınakları</u>

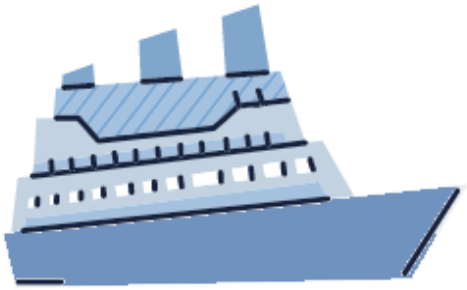
- Giresun Balıkçı Barınağı (DOKAP)
- Çayeli Balıkçı Barınağı İkmal İnşaatı
- İskenderun Balıkçı Barınağı Onarımı İnşaatı
- İskenderun Balıkçı Barınağı ve Etkileşim Bölgesi I. Kısım İnşaatı
- Tarlaağzı Balıkçı Barınağı Onarım İnşaatı

<u>Devam Eden Balıkçı Barınakları Etüt Proje İşleri</u>

- 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
- 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
- Erdek İlhanlar Balıkçı Barınağı Sahil Düzenlemesi Kum Tutucu Mahmuz Çed ve İmar Planı Çalışması-Balıkesir
- Kilitbahir Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Çanakkle
- 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
- 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-Kırklarelı
- 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
- Çatalca Yalıköy Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Sığacık (Girlen) Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İzmir
- Yeni Liman Balıkçı Barınağı İmar Planı ve Çed Ören (Türkevleri) Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Muğla
- Anamur Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Mersin
- Sarıidris Balıkçı Barınağı İmar Planı Hazırlanması-Isparta
- Kumluca Mavikent-Karaöz Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Antalya
- Gerze Balıkçı Barınağı Kapasite Artırımı ve Mendirek Uzatılması Etp-Sinop
- Giresun Gemiciler Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Giresun
- Karabiga Limanı ve Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Çanakkale
- Giresun Gemiciler ve Üçkayalar Çekek Yeri İkmal İnşaatı Etp-Giresun

DENİZ TURİZMİ



2.8. DENİZ TURİZMİ

2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2023 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.

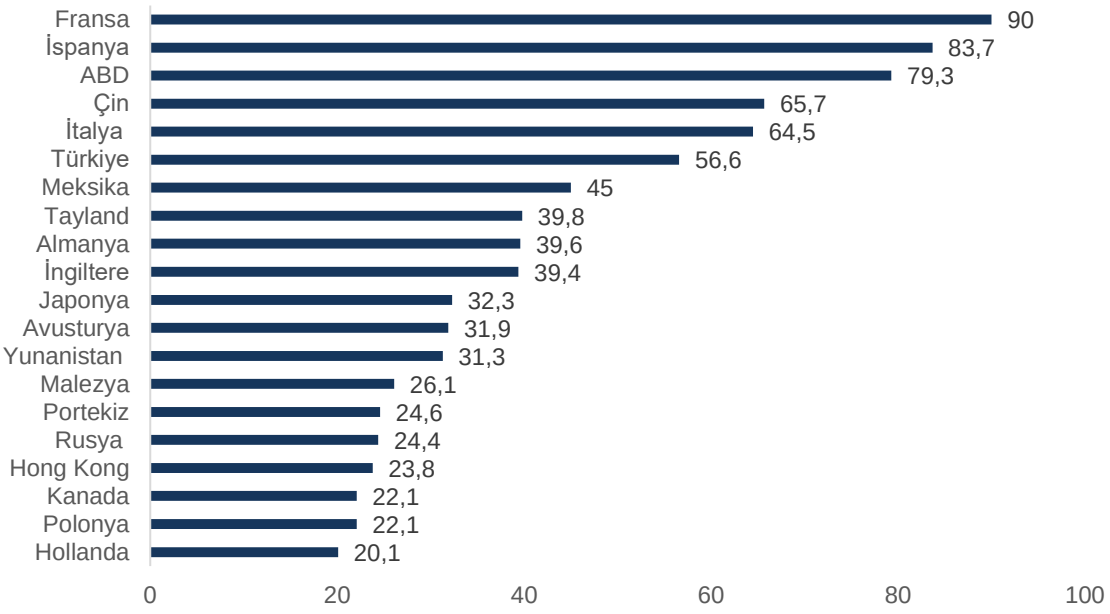
Ülkemizde 80'li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi, sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisi ile genel turizm sektörü içerisinde % 25'lik önemli bir yer tutmaktadır.

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

Yıla Göre Sıralamadaki Yeri					Yıllar (Milyar $)			
2019	2020	2021	2022		2019	2020	2021	2022
				DÜNYA	**1.494**	**559**	**638**	**1.031**
1	1	1	1	ABD	199	72.5	70.2	135.2
2	8	3	2	İspanya	79.7	18.5	34.5	72.9
5	3	5	3	Birleşik Krallık	58.6	26.6	33.1	68.2
3	2	2	4	Fransa	63.5	32.6	40.8	59.7
6	7	7	5	İtalya	49.6	19.8	25.2	44.3
13	12	6	6	Türkiye	34.3	13.3	26.6	41.2
11	5	4	7	BAE	38.4	24.6	34.4	..
9	6	8	8	Almanya	41.8	22.1	22.3	31.5
17	14	9	9	Meksika	24.6	11	19.8	28
15	10	12	10	Kanada	29.8	13.6	14.5	24

Kaynak: TURSAB Derlemesi/ Dünya Turizm Örgütü Verileri (UNWTO)

Grafik 66. Ülkelere Göre 2023 Yılı Turist Sayısı Sıralaması (Milyon Kişi)



Kaynak: Dünya Turizm Örgütü Verileri (UNWTO)

Dünya Turizm Örgütü 2023 yılı verilerine göre, 2019 yılına kıyasla en iyi turizm performansı gösteren ülkeler arasında Türkiye %59 artış oranıyla en çok talep gören destinasyon olup, birinci sırada yer almıştır.

2023 yılında Ülkemizi ziyaret eden yabancı sayısı 2022 yılına göre %10,33 oranında artış göstererek 56.693.837 olmuştur.

2023 yılında Ülkemize en çok ziyaretçi gönderen ülke sıralamasında Rusya Federasyonu %12,83 (6.313.675) ile birinci, Almanya %12,59 (6.193.259) ile ikinci, İngiltere (Birleşik Krallık) %7,72 (3.800.022) ile üçüncü sıradadır. İngiltere (Birleşik Krallık) ülkesini Bulgaristan ve İran izlemektedir.

2023 yılında deniz yoluyla ülkemizi ziyaret eden ziyaretçi sayısı (Günübirlik dahil) 4.768.239 olup, söz konusu ziyaretçi sayısı 2022 yılına göre yaklaşık %49,7 oranında artış göstermiştir.

Denizyolu yolcu sayısındaki artış, Kruvaziyer Gemilerin ülkemiz limanlarına uğrak yapmasını arttırmasının yanı sıra, Ege ve Akdeniz'deki Yat Trafiğinin artması ve ülkemiz kıyılarına olan talebin etkisini göstermektedir.

Tablo 71. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama

	Toplam					Vatandaş	
YILLAR	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	35.717.337	980	4.525.101	8.595.191	1.678
2013	39.860.771	39.226.226	40.186.327	1.024	5.875.183	9.193.811	1.703
2014	41.627.246	41.415.070	41.316.834	998	5.791.095	8.404.159	1.510
2015	41.114.069	41.617.530	37.700.923	906	6.296.506	7.270.820	1.207
2016	30.906.680	31.365.330	26.539.007	846	5.255.797	7.374.334	1.209
2017	37.969.824	38.620.346	31.253.835	809	5.487.607	7.210.947	1.102
2018	46.112.592	45.628.673	35.920.910	787	5.530.582	6.676.206	1.000
2019	51.747.199	51.860.042	42.851.778	826	4.655.848	7.014.139	981
2020	15.971.201	15.826.266	15.169.371	958	1.188.382	3.317.861	1.064
2021	30.038.961	29.357.463	30.309.722	1.032	2.203.157	6.507.848	1.201
2022	51.387.513	51.369.026	49.857.030	971	5.098.884	7.454.442	1.061
2023	56.693.837	57.077.440	55.874.176	979	8.429.980	8.391.864	1.086

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

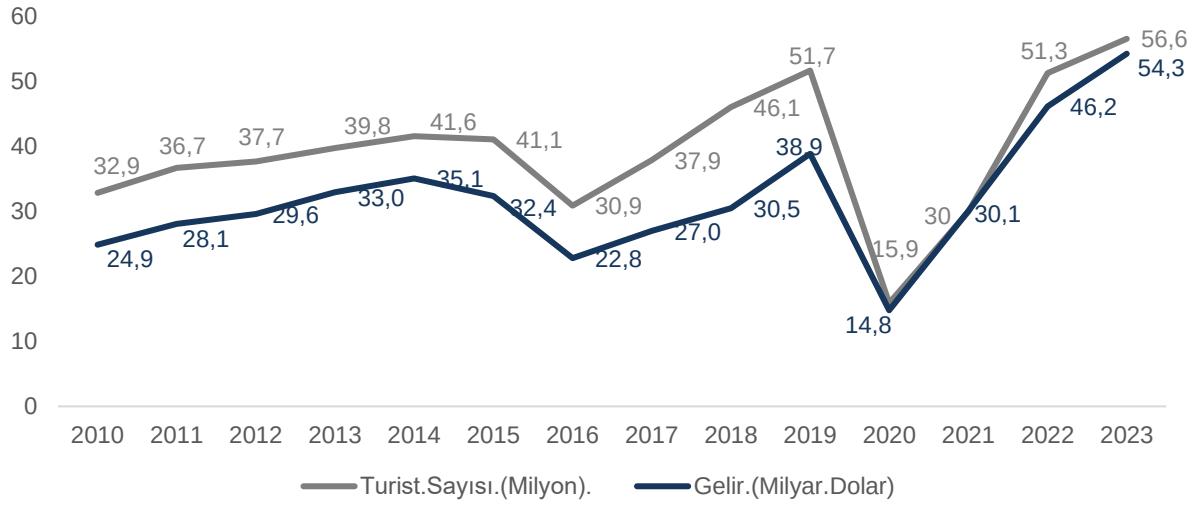
Bugün Deniz Turizmi Sektörümüz Genel Turizm Gelirinde aldığı %25 lik pay ile 2002 Yılında;

US $ 1,9 Milyar olan Deniz Turizmi gelirimiz, 2023 yılında 13,5 Milyar Dolarlık gelire ulaşmış olup,

Sürdürebilir ve Güvenli Turizm anlayışında yüksek hizmet kalitesi ve nitelikli personel donanımı neticesinde Türkiye'nin Dünya'nın en çok seyahat edilen ülkeler arasında ilk üçte yer almasına yüksek oranda katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

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 arttıracağı değerlendirilmektedir.

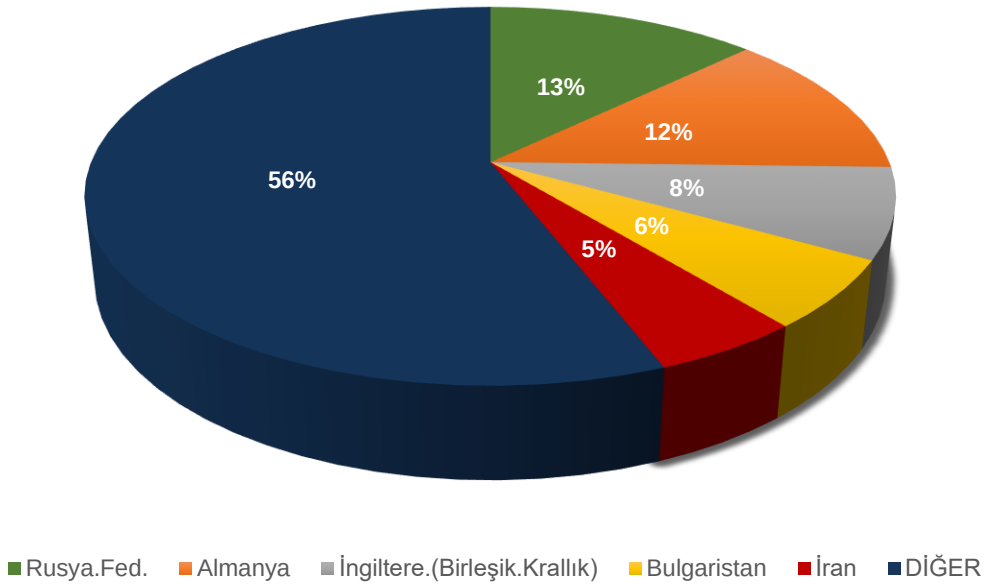
Grafik 67. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

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.

Grafik 68. 2023 Yılında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 72. 2021-2023 Yıllarında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı
İlk 5 Ülke

Ülkeler	2023	2023 Milli Payı %	2022	2022 Milli Payı %	2021	2021 Milli Payı %
Rusya Fed.	6.313.675	12,83	5.232.611	11,74	4.694.422	19,00
Almanya	6.193.259	12,59	5.679.194	12,74	3.085.215	12,48
İngiltere (Birleşik Krallık)	3.800.922	7,72	3.370.739	7,56	392.746	1,59
Bulgaristan	2.893.092	5,88	2.882.512	6,47	1.402.795	5,68
İran	2.504.494	5,09	2.331.076	5,23	1.153.092	4,67
Diğer	27.503.738	55,89	25.068.263	56,25	13.983.996	56,59
Toplam	**49.209.180**	**100**	**44.564.395**	**100**	**24.712.266**	**100**

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

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)

şeklindedir.

Rekabet ettiğimiz Yunanistan ve Hırvatistan gibi ülkelerin yanında ülkemizin bulunduğu konum, tarihi ve kültürel zenginlikle birlikte yat limanı hizmet kalitemizin yüksekliği nedeniyle bu ülkeleri geride bırakmakta, ülkemiz kışlamada en cok tercih edilen ülke konumunda hızla ilerlemektedir.

Tablo 73. Yıllara Göre Kültür ve Turizm Bakanlığından 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	1.860	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	1.142	26	1.168	1.538	608	2.146	16.030	5.100	21.130
2017	1.150	20	1.170	1.557	312	1.869	16.153	2.532	18.658
2018	1.159	18	1.177	1.572	251	1.823	16.150	2.043	18.193
2019	1.345	11	1.356	1,820	160	1.980	17.943	1.219	19.162
2020	1.451	-	1.451	1.947	-	1.947	18.576	-	18.576
2021	1.980	-	1.980	2.505	-	2.505	21.248	-	21.248
2022	2.221	-	2.221	2.745	-	2.745	23.055	-	23.055
2023	2.218	-	2.218	2.742	-	2.742	23.047	-	23.047

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 74. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı

Bandıra	2019		2020		2021		2022	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	17	227	3	35	23	88	2	321
Avusturya	5	29	1	1	1	15	1	62
Belçika	-	35	1	1	1	8	0	40
Danimarka	1	15	-	-	1	4	0	16
Finlandiya	-	2	-	-	0	2	0	3
Fransa	5	133	1	16	7	23	2	121
Hollanda	25	130	14	28	8	31	0	73
İngiltere	18	804	51	121	205	206	36	1.295
İrlanda	-	3	-	1	0	0	0	7
İspanya	-	15	-	2	0	1	0	9
İsveç	-	21	-	8	2	9	0	30
İtalya	-	95	2	6	5	13	1	113
Lüksemburg	6	6	-	-	4	1	0	7
Portekiz	-	2	-	-	1	2	2	2
Yunanistan	333	90	4	5	25	52	93	105
Çek Cumhuriyeti	-	2	-	1	1	2	0	4
İsviçre	-	52	-	4	3	15	0	65
İzlanda	-	1	-	-	0	0	0	2
Macaristan	-	1	-	-	0	0	0	1
Norveç	-	16	-	-	0	3	0	13
A.B.D.	5	1.122	138	207	568	368	3	2.725
Avustralya	-	72	1	16	3	18	0	73
Japonya	-	2	-	-	1	0	0	1
Kanada	-	24	-	5	3	11	0	48
Meksika	-	-	-	-	0	0	0	0
Yeni Zellanda	-	34	2	4	0	2	0	27
Sırbistan	-	2	-	-	1	2	0	2
Malta	95	175	14	14	98	47	129	301
İsrail	1	30	-	10	4	5	3	74
Diğer	130	761	53	148	395	284	89	1.663
Yabancı Toplam	**641**	**3.901**	**285**	**633**	**1.360**	**1.212**	**361**	**7.203**
Türk	**1.887**	**2.818**	**71**	**78**	**450**	**594**	**6.043**	**3.005**
Genel Toplam	**2.528**	**6.719**	**356**	**711**	**1.810**	**1.806**	**6.404**	**10.208**

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 Boğazı'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 Yılında Kültür ve Turizm Bakanlığından Belgeli Deniz Turizmi Aracı Filomuz;

- Ticari Yat 2.742 Adet
- Günübirlik Gezi Teknesi 2.218 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'tir.

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.

Ülkemizin toplam kıyı uzunluğu 8333 kilometre olup, 2023 Yılı sonu itibariyle ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 84 adet (37 adedi Kültür ve Turizm Bakanlığından Deniz Turizmi Tesisi İşletme Belgeli, 7 Adedi Belediye Yat Limanı ve diğer Yat Limanı ve buna benzer rıhtım ve iskeleler dahil olmak üzere toplam sayı) Yat Bağlama Yeri ve 27,950 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmakta olup, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2025 yılı hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile 30.000 bağlama kapasitesine ulaşması planlanmaktadır

Tablo 75. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri (2023)

Deniz Turizmi Tesisleri		Tesis Sayısı	Denizde	Karada	Toplam Yat Kapasitesi
Turizm İşletme Belgeli	Kruvaziyer Gemi Limanı	3			
	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	4	1.684	256	1.732
	Yat Yanaşma Yeri / Rıhtım ve İskeleler	1	150		150
Genel Toplam		41	43	11.505	4.128

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

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 sektörünün hizmetine 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
- Lâpseki 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 76. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri-Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları (2022)

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
Toplam				**9.382**	**3.157**
Genel Toplam				**12.539**	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 77. 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
Toplam				**1.496**	**356**
Genel Toplam				**1.852**	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 78. 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
Toplam				**40**	**719**
Genel Toplam				**759**	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 79. 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	-	-
Toplam				**0**	**0**
Genel Toplam				**0**	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

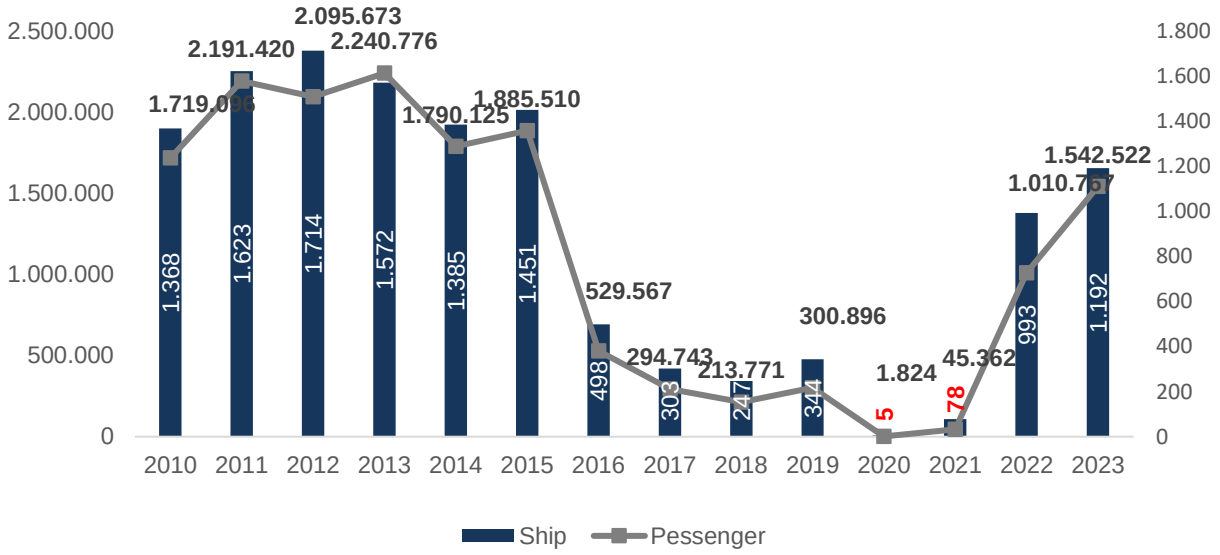
Türkiye, kruvaziyer turizmi açısından son derece önemli bir coğrafyadadır. Dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde, aynı süre içerisinde Avrupa, Afrika, Asya gibi üç kıtanın gezilip görülebileceği bir organizasyon mümkün değildir. Bu avantajın yanı sıra ülkemiz; Akdeniz iklim avantajı, tarihsel ve kültürel değerleri ile kruvaziyer turizminde 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.

Grafik 69. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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.

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.

Ülkemiz, Uluslarası Kruvaziyer Gemi İşletmelerine hizmet edebileceği modern yeni Limanların hizmete girmesi ile birlikte, tercih edilebilirliği artacağı gibi, özellikle Doğu Akdeniz'de Antalya Ortadoğu Limanının etkinliğinin arttırılması, 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 yaşanılan 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 deyişler 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 arttırılması, 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.

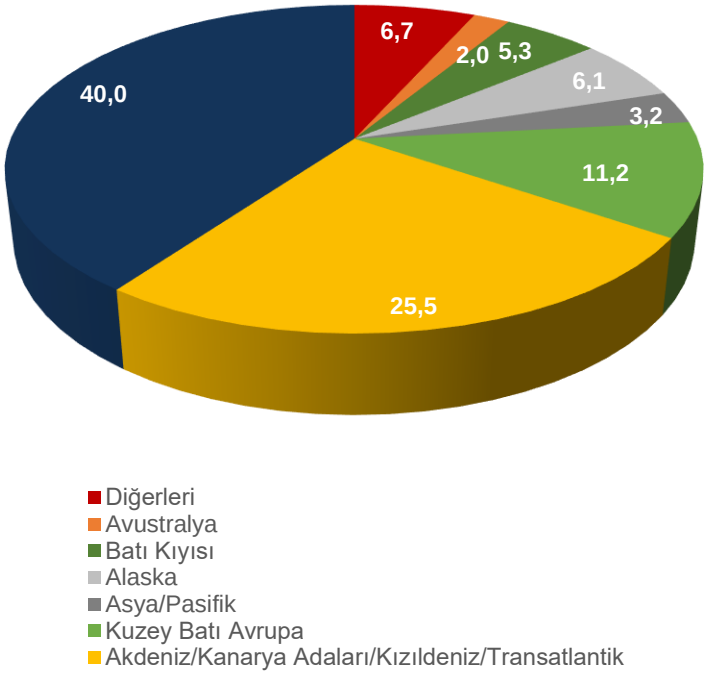
Ülkemiz kıyılarında mevcutta 26 adet Kruvaziyer Gemilerin yanaşabileceği Liman bulunmakta olup, Sektör ve ilgili Bakanlıklar nezdinde yapılan istişareler ve değerlendirmeler neticesinde, eksikliği bulunan limanların alt ve üst yapısının geliştirilmesi, mevcuttaki Liman Bölge potansiyelini karşılayamıyorsa 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.

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.

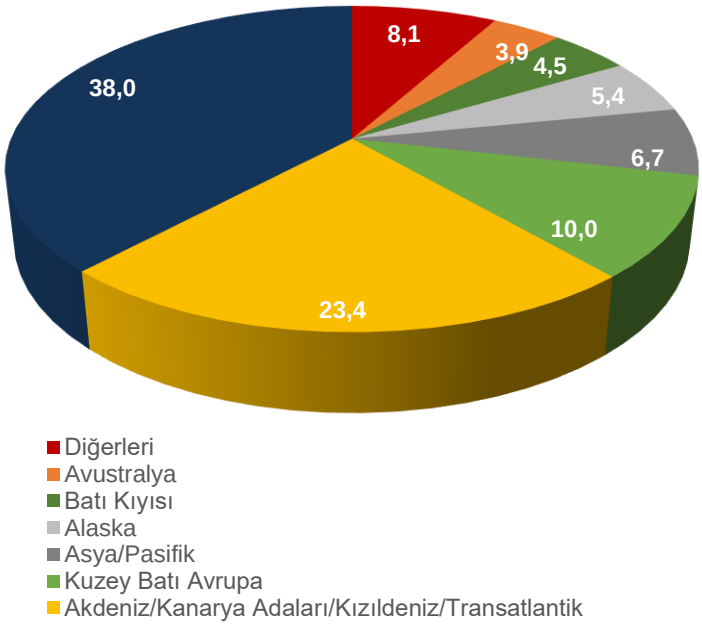
2023 yılında Akdeniz Kruvaziyer Limanlarındaki toplam kruvaziyer yolcu sayısı yaklaşık 33,20 milyona ulaşmış olup 2023 yılı, 2022'ye göre %36,20'lik bir büyüme ile Akdeniz bölgesindeki kruvaziyer endüstrisinin potansiyelini ortaya çıkarmıştır.

Grafik 70. Uluslararası Kruvaziyer Destinasyonların Paylaşım Oranları (2022)



Kaynak: MedCruise Verileri

Grafik 71. Uluslararası Kruvaziyer Destinasyonların Paylaşım Oranları (2023)



Kaynak: MedCruise Verileri

Kruvaziyer Turizmin gelecek projeksiyonunu 2024 Yılı Seyahat Endüstrisindeki Tüketici taleplerinin belirleyeci nitelikte olacağı değerlendirilmekte olup , Ülkemizin gelecekte söz konusu Endüstiride ilk üç sırada pay alacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 80. MedCruise Üyesi En Çok Yolcu Taşınan 10 Liman

No	Liman	Yolcu Sayısı
1	Barselona	3,568,901
2	Marsilya	2,600,000
3	Genova, Savona	2,560,388
4	Balear Adaları	2,519,427
5	Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia	1,744,338
6	Pire	1,484,788
7	Tenerife Limanları	1,105,355
8	Palermo	952,470
9	Valletta	889,336
10	Kuşadası, Bodrum	874,106

Kaynak: MedCruise Verileri

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 yakınen takip edilen; İstanbul 'un Kruvaziyer Liman ihtiyacını karşılamak üzere Galataport a ilaveten, Yenikapı Kruvaziyer Limanın 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 anlan Bölgenin Kruvaziyer Liman ihityacını karşılayacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 81. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2023

Aylar	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu
Ocak	12	753	796	7.191	8.740
Şubat	2	0	4	1.736	1.740
Mart	28	627	800	22.205	23.632
Nisan	75	7.421	8.381	72.764	88.566
Mayıs	163	11.372	11.240	154.228	176.840
Haziran	140	10.884	12.240	160.283	183.407
Temmuz	154	12.659	12.796	183.578	209.033
Ağustos	145	11.378	12.049	191.197	214.624
Eylül	157	11.024	13.096	166.473	190.593
Ekim	196	16.067	16.436	263.692	296.195
Kasım	95	13.657	10.496	100.410	124.563
Aralık	25	2.229	2.327	20.033	24.589
Genel Toplam	**1.192**	**98.071**	**100.661**	**1.343.790**	**1.542.522**

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.

Kurvaziyer Limanlarımız ve Kruvaziyer Gemi Yanaşma Yerleri;

Galataport Kruvaziyer Limanı,
İstanbul Haydarpaşa Limanı,
İstanbul Sarayburnu Rıhtımı,
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

2023 yılı ilk 12 ayında (Ocak – Aralık) ülkemiz limanlarını 1.192 adet kruvaziyer gemilerle gelen 1.542.522 adet yolcu ziyaret etmiş olup, Odamızın Kruvaziyer Turizmde 2023 yılı toplam yolcu sayısındaki öngörüsü olan 1.500.000 yolcu hedefi gerçekleşmiş olmuştur. 2024 yılı için ise ülkemize gelecek kruvaziyer gemiler ile birlikte 2.000.000 yolcu sayısı hedeflenmektedir.

2023 yılında Ülkemiz limanlarına gelen gemi ve yolcu sayısına bakıldığında;

Kuşadası'na 531 adet gemi ile gelen 779.434 yolcu sayısıyla birinci sırada,

İstanbul'a 225 adet gemi ile gelen 402.729 yolcu sayısıyla ikinci sırada,

Bodrum ise 97 adet gemi ile gelen 101.159 yolcu sayısıyla üçüncü sırada yer almaktadır.

Tablo 82. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

Liman	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Alanya	13	9.271	22	12.190	15	3.023	26	15.406	1	91	1	116	6	5.746	18	19.119
Amasra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4.905	20	14.962
Antalya	16	45.979	11	40.301	3	7.656	0	0	1	91	4	1225	25	33.109	26	34.423
Ayvalık	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	19	0	0
Bartın	2	171	1	103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bodrum	3	1.336	22	31.817	20	24.263	15	6.219	0	0	3	214	98	95.462	97	101.159
Bozcada	46	61.315	0	0	0	0	0	0	0	0	1	57	11	3.446	19	6.311
Çanakkale	28	6.394	5	848	1	22	6	2.819	0	0	0	0	35	13.905	40	19.672
Çeşme	68	57.987	62	66.021	35	51.054	31	49.453	0	0	0	0	56	20.651	76	52.030
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	183	0	0
Dikili	17	3.998	1	99	2	103	4	776	0	0	0	0	28	6.410	25	6.530
Fethiye	2	338	0	0	2	273	0	0	0	0	2	208	4	790	1	68
Finike	0	0	0	0	0	0	2	598	0	0	0	0	0	0	0	0
Göcek	2	162	4	538	1	162	5	1.078	0	0	0	0	5	596	5	691
Güllük	3	323	7	640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İskenderun	0	0	0	0	0	0	13	7.513	0	0	0	0	0	0	0	0
İstanbul	56	43.543	5	1.332	0	0	0	0	0	0	9	3.914	180	252.026	225	402.729
İzmir	24	27.619	18	9.172	0	0	0	0	0	0	0	0	28	52.134	31	38.500
Kaş	4	1.057	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	663	4	1.777
Kuşadası	271	349.781	126	119.884	146	121.821	197	181.193	3	1642	27	9.057	465	496.211	531	779.434
Marmaris	22	15.628	24	23.736	21	5.311	44	35.830	0	0	31	30.571	14	11.562	23	26.347
Mersin	3	2.505	0	0	1	83	0	0	0	0	0	0	1	59	0	0
Mudanya	1	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsun	2	171	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3.263
Sinop	2	174	1	103	0	0	0	0	0	0	0	0	14	7.906	12	9.554
Taşucu	3	226	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	61	0	0
Trabzon	2	1	1	103	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4.747	21	15.785
Tuzla	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ünye	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	176	14	10.168
Yalova	0	0	0	0	0	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	**590**	**628.033**	**311**	**306.887**	**247**	**213.771**	**344**	**300.896**	**5**	**1.824**	**78**	**45.362**	**993**	**1.010.767**	**1.192**	**1.542.522**

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2.8.2.4. Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Faaliyetleri

Ülkemizde dalış turizmi çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle sualtı arkeolojik değerlerimizin çokluğu nedeniyle, uzun yılar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmış, ancak, yıllar itibari ile bu turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemini ortaya çıkarmasının keşfi ile 2000 li yıllardan itibaren, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından İzinli dalış bölgeleri genişletilmeye başlatmış ve sualtı parkları-müzeleri de oluşmaya başlamıştır.

Bugün gelinen noktada, İskenderun sahillerin de keşfedilmeye başlanan özel nitelikli dalışa uygun mağara ve uygun diğer dalış alınları başta olmak üzere Kaş'tan Çanakkale'ye güneyden-kuzeye markalanmış ve markalaşma değeri yüksek yeni yerlerde yapılan rekreasyonel amaçlı dalış turizmi merkezi sayımız 300'e ulaşmıştır.

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 yılar 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 Türkiye'de 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 Trıumph, "Lundy", "HMS Louıs", "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 rekrasyonel 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 yılar 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.

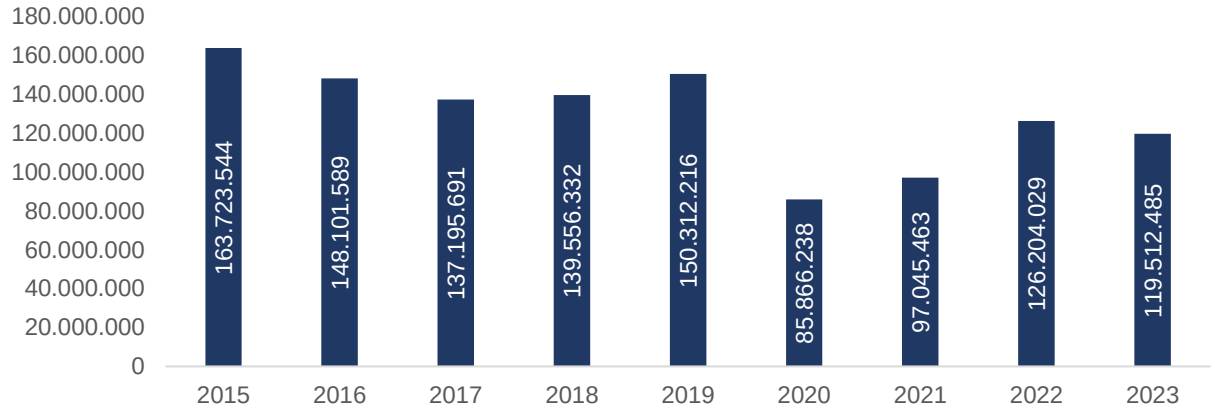
Fethiye'den Marmaris/Aksaz'a kadar olan sahil şeridi, 2018 yılında Su Sporları Merkezi ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart ayında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

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.

2.8.3. Yolcu Taşımacılığı

Kabotaj'da;2022 yılında 126 Milyon 204 Bin 029 adet yolcu taşınmışken, 2023 yılında ise 119 Milyon 512 Bin 485 adet yolcu taşınmıştır.

Grafik 72. Kabotaj'da Hatlı Tarifeli Olarak Liman İçi ve Limanlar Arası Taşınan Denizyolu Yolcu Sayısı



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 83. Yurtdışı Hatlar Bazında Yolcu Gemileri ile Taşınan Yolcu Sayısı (2023)

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 (Kos)	2.728	1.842	4.570	226.477	312.319	538.796
	Çeşme-Sakız Adası	1.842	1.571	3.413	153.600	156.187	309.787
	Ayvalık-Midilli	1.283	0	1.283	96.392	96.696	193.088
	Marmaris-Rodos	423	423	846	96.113	114.148	210.261
	Fethiye-Rodos	2	814	816	35.850	36.557	72.407
	Kuşadası-Vathi (Samos)	324	403	727	51.668	57.478	109.146
	Kuşadası-Pythagorion (Samos)	217	209	426	25.701	27.391	53.092
	Bodrum-Kelemez Adası (Kalimnos)	8	59	67	1.952	2.150	4.102
	Kuşadası-Batnoz Adası	11	48	59	823	1.077	1.900
	Bodrum-İleryoz Adası (Leros)	0	23	23	701	773	1.474
	Bodrum-İkarya Adası	0	3	3	481	0	481
	Bodrum-Rodos	0	1	1	1	0	1
	Bodrum-Perama	0	1	1	1	0	1
	Türkiye-Yunanistan	6.838	5.397	12.235	689.760	804.776	1.494.536
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	Taşucu-Girne	3	1.359	1.362	139.266	143.696	282.962
	Mersin-Gazimağusa	51	821	872	25.152	25.273	50.425
	Mersin-Girne	27	100	127	8.597	5.201	13.798
	Taşucu-Gazimağusa	0	25	25	984	0	984
	İskenderun-Girne	0	3	3	352	186	538
	Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	81	2.308	2.389	174.351	174.356	348.707
Lübnan	Taşucu-Trablus	0	150	150	4.678	4.702	9.380
	Türkiye-Lübnan	0	150	150	4.678	4.702	9.380
Rusya	Zonguldak-Novorossisk	0	1	1	4	0	4
	Türkiye-Rusya	0	1	1	4	0	4
Toplam		**6.919**	**7.856**	**14.775**	**868.793**	**983.834**	**1.852.627**

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 84. Yolcu Gemileri ile Taşınan Yurtdışı Yolcu Sayısı (2023)

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	184	221	405	24.189	18.937	43.126
Şubat	189	213	402	17.656	22.259	39.915
Mart	201	253	454	19.757	22.388	42.145
Nisan	367	370	737	38.356	47.498	85.854
Mayıs	662	828	1.490	67.982	79.491	147.473
Haziran	874	998	1.872	107.234	127.525	234.759
Temmuz	1.117	999	2.116	155.838	154.166	310.004
Ağustos	1.117	1.170	2.287	168.268	196.955	365.223
Eylül	942	1.120	2.062	128.866	153.134	282.000
Ekim	692	1.003	1.695	86.136	96.721	182.857
Kasım	272	362	634	31.974	35.210	67.184
Aralık	302	319	621	22.537	29.550	52.087
Toplam	**6.919**	**7.856**	**14.775**	**868.793**	**983.834**	**1.852.627**

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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 şirketidir. 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, ilkini 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 günübirlik 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 taşımıştır.

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 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 vizyonuyla 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 19 hatta ekonomi, konfor, hız ve seyahat güvenliğini misyon edinmiştir. İDO, 2023 sonu itibarıyla deniz aracından oluşan modern filosu ile toplam 10 hatta yaz döneminde 31.889, kış döneminde 25.771 yolcu ve her iki dönem için 1.964 araç taşıma kapasitesiyle Marmara Denizi'nde faaliyet göstermektedir.

2023 yılında 21 Milyon Yolcu ve 6,2 Milyon araç taşımacılığı gerçekleştirmiştir.

S. S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi (TURYOL)

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, KaraköyHaydarpaşa 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 İçerisinde, 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 Küçükkuyu'da Gümrüklü saha açılarak, Küçükkuyu-Midilli seferleri ile yurt dışı taşımacılığı başlatmış olup, günümüzde Çanakkale -Küçükkuyu hariç diğer hatlarda hizmet sunmaya devam etmektedir.

2018 yılında yurt içi taşımacılığında büyük bir adım atarak, İstanbul siluetine 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.

Tüm Hatlarda toplam 44 adet gemi ile hizmet verilmektedir. Ayrıca Şehir hatları işletmesinin ihale ettiği hatlarda çalışılmaktadır.

2022 yılı Üsküdar – Beşiktaş- Kabataş hattı yıllık yolcu sayısı: 20.284.000 kişi.

S. S. Mavi Marmara Deniz, Yolcu, Eşya ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi

Kuruluş Tarihçesi: Mavi Marmara'nın temelleri, imkânların ve teknolojinin gelişmesi ile Bostancı-Adalar Vapur İskelesinin hemen yanında 10 denizcinin taşımacılık hizmeti vermesi sonucu gelişim göstermeye başladı. 1960-1970 yılları arasında yük mavnalarıyla yapılan seferler daha sonra 8-9 metrelik yolcu motorlarıyla gerçekleştirilmeye devam etti. 1990 yıllarından sonra sac ve çift motorlu gemiler ile büyüme ve gelişim hızlanmış oldu.

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- Eminönü- Kabataş- Beşiktaş - Adalar 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 Bakanlığından 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.

2023 yılında 30 adet tekne ile 3.101.246 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, 18 adet gemi ile Kartal Rıhtımı- Adalar (Büyükada, Heybeliada) İskelesi/Rıhtımı arasında faaliyet göstermektedir.

Kartal- Adalar Hattında 2023 yılında 8.500 sefer yapılmış olup, 1.5 – 1.7 milyon arası yolcu taşınmıştır.

Boğaziçi Yolcu ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (Boğaziçi Yol Tur)

Tarihçesi; Esnaflarının 1930 yıllından beri Kasımpaşa hattında,1985 yılından beri de Boğaz turları yapmaktadır. Kooperatifleri 02.08.2002 yılında kurulmuştur.

İşletmeci Altındaki Gemiler 22 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.

Eminönü-Kasımpaşa hattında 2023 yılında 5400 sefer yapılmış olup, 110.000 – 130.000 arası yolcu taşınmıştır.

Turizm taşımacılığı kapsamında 2023 yılında gece ve gündüz yapılan boğaz turlarında 1,5 – 2 milyon arası yerli ve yabancı turist taşımacılığı yapılmıştır.

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 iç su 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 sağlamakta 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, 2023).

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 iç sularımızda 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 2022 yılında denizde 301.747 ton, iç sularımız da 33.256 ton toplamda 335.003 ton olarak gerçekleşmiştir. Yetiştiricilik üretimi denizde 368.742 ton, iç sularımızda 146.063 ton, toplamda 514.805 tondur. Türkiye su ürünleri üretimi toplamda 849.808 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, sivil toplum kuruluşlarından, 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 standartlarının yükseltilmesi su ürünleri sektörünü ileriye taşısa da avcılık üretimi dalgalanma ile düşüş göstermektedir. Dünya su ürünleri avcılığı toplam üretimi 2015-2021 yılları arasında 90 milyon tonun üzerinde, durağan bir seyir göstermekte, su ürünleri yetiştiricilik üretim ise yıllar arasında sürekli artış göstermektedir.

Birleşmiş Milletler Tarım ve Gıda Örgütü (FAO)'nün 2023 sektör raporu verilerine göre dünyada 2018 yılında 179 milyon ton ile rekor seviyeye ulaşan balıkçılık ve su ürünleri üretimi toplamı (algler hariç) 2000-2021 yılları arasında yüzde 45'lik bir büyüme göstererek 2021 yılında 182 milyon tona ulaşmış ve yeni bir üretim rekorunun kırıldığı belirtilmektedir. Bu değerler 2000 yılına kıyasla toplam 56 milyon tonluk artışı temsil etmektedir. 2021'de toplam balıkçılık ve su ürünleri üretimi (algler hariç) iki yıllık nispi düşüşün ardından 2020'ye kıyasla yüzde 2,7 artış göstermiştir.

Deniz memelileri ve su bitkileri hariç, dünya su ürünleri üretimi 2021 yılında 182 milyon ton olarak gerçekleşmiş olup; bu üretimin 91,2 milyon tonu avcılıktan, 90,8 milyon tonu yetiştiricilikten elde edilmiştir (Tablo 85).

Tablo 85. 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
2021	79.838.687	11.363.695	91.202.382	34.640.923	56.222.784	90.863.706	182.066.088

Kaynak: TÜİK, BSGM

Son otuz yılda, su ürünleri üretimi, balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinde üretimindeki artışın ana itici gücü olmuş, 2000-2021 yılları arasında ortalama %5,0'lik bir büyüme ile 2021,'de 90,9 milyon tona ulaşarak rekor seviyeye yükselmiştir. Küresel düzeyde, onlarca yıllık sürekli büyümeden sonra, balık avcılığı üretimi, 1990'ların başından bu yana, bazı yıllardaki dalgalanmalar ile 3 ila 6 milyon ton aralığında değişerek, yaklaşık 90 milyon ton olmuştur. Bu dalgalanmalar Güney Amerika'daki hamsi avcılığından kaynaklanmış olup, iklim değişkenliğinden de etkilenmiştir. İklim değişikliğinin yanında aynı zamanda ekosistemdeki değişiklik, aşırı avcılık ve balık stoklarına da bağlı olduğu belirtilmiştir. Balık avcılığı üretimi 2018 yılında en yüksek seviyeye ulaşarak 96,2 milyon ton, 2021 yılında ise toplam üretimin %50'ini temsil ederek 91,2 milyon ton olmuştur.

Su ürünleri yetiştiriciliği, dünyadaki üretimin yüzde 49'unu oluşturmaktadır. Bununla birlikte, toplam üretimdeki pay ülkeler arasında değişmekte olup, 2021 yılında Asya %63'ün üzerinde, Amerika %19, Avrupa %21, Afrika %18, Okyanusya'da ise %14'e çıkarak kıtalar arasında oranlar önemli ölçüde değişmektedir (FAO, 2023).

Tablo 86. Dünya'da Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimi

Ülkeler	Avcılık				Yetiştiricilik			
	2000	2010	2015	2021	2000	2010	2015	2021
Dünya	93.566.5	87.191.3	91.558.6	91 190.7	32.420.3	57.756.4	72.889.0	90 861.8
Afrika	6.772.4	7.789.9	8.881.9	10 358.4	399.6	1.286.1	1.778.3	2 322.0
Amerika	25.754.5	17.577.0	17.546.9	19 199.9	1.423.4	2.514.6	3.279.2	4 465.4
Asya	43.566.5	46.711.4	49.547.3	46 634.2	28.422.5	51.232.9	64.679.9	80 259.8
Avrupa	16.180.0	13.876.9	14.157.4	13 484.0	2.052.9	2.533.2	2.967.7	3 567.8
Okyanusya	1.088.6	1.217.2	1.366.0	1 477.7	121.8	189.7	184.0	246.8

Kaynak: FAO, 2023, 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 2021 yılında yaklaşık %70 olmuştur. 2021'de Amerika kıtası %13'lik bir paya sahipken, onu Avrupa %9, Afrika %7 ve Okyanusya %1'lik pay ile takip etmiştir. 2021 yılında balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinde toplam üretimde %36'lık pay ile zirveye yerleşen Çin'in, 2000 yılındaki payı %30 olmuştur (FAO,2023).

Çin'de ruhsatlandırma kontrolleri, balıkçı teknelerinin sayısının azaltılması ve üretim kontrolleri gibi politikalar ile avcılıkla elde edilen üretimde azalma devam etmekle oluşan

üretim kaybını aldığı tedbirlerle açık sularda avlanan filolarla karşılamayı hedeflemektedir (TEPGE,2023).

2021 yılında, Çin'den sonra diğer iki büyük üreticiler Endonezya ve Hindistan olmuştur. Bu üç ülke toplam üretimin %51'ini temsil etmektedir. 2021 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 %30 olmuştur (FAO, 2023).

Tablo 87. Ülkelere Göre Dünya Su Ürünleri Üretimi (Ton)

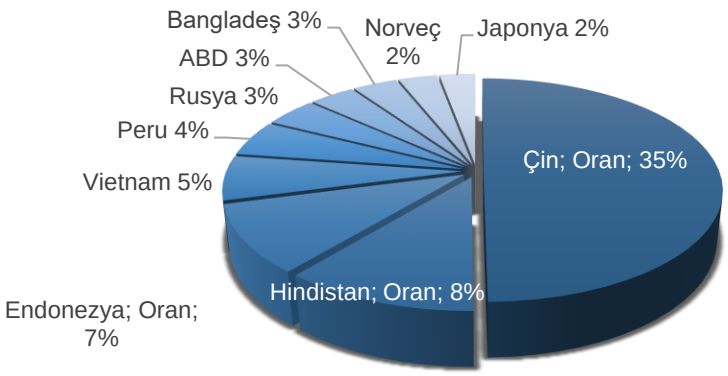
Ülkeler	2017	2018	2019	2020	2021
Çin	62.198.086	62.207.398	62.242.310	62.846.808	64.159.579
Hindistan	11.739.313	12.562.853	13.386.400	13.265.638	14.394.560
Endonezya	12.469.899	12.563.277	12.774.873	12.103.606	12.665.749
Vietnam	7.135.253	7.489.679	7.926.658	8.173.609	8.276.370
Peru	4.257.871	7.311.264	4.976.241	5.770.371	6.677.498
Rusya	5.049.585	5.310.940	5.212.169	5.342.456	5.455.718
ABD	5.466.911	5.253.977	5.314.752	4.708.885	4.723.804
Bangladeş	4.134.436	4.276.641	4.384.219	4.503.371	4.621.228
Norveç	3.702.692	3.849.317	3.767.966	3.962.634	4.060.575
Japonya	3.819.029	3.939.849	3.786.422	3.779.468	3.710.570
Diğer	119.973.074	124.765.195	123.772.011	124.456.846	128.745.650
Dünya	**174.179.800**	**180.141.227**	**178.802.264**	**178.170.616**	**182.777.048**

Kaynak: FAO, 2023, Statistical Yearbook

Ayrıca, 2021 yılında 36,3 milyon ton alg üretilmiş ve üretimin %97'lik kısmı kültür temelli uygulamalardan kaynaklanmıştır. Alglerde dahil edildiğinde, toplam balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği üretimi 2021 yılında 218 milyon tona ulaştığını ve su ürünleri yetiştiriciliğinin de toplamın yüzde 58'sini temsil etmektedir (FAO, 2023).

Ülkeler bazında değerlendirildiğinde; su ürünleri üretiminin homojen bir şekilde dağılmadığı, özellikle Asya kıtasında yer alan ülkelerin sektörde açık ara önde olduğu görülmektedir. Çin 64,2 milyon ton su ürünleri üretimi ile toplam üretimin %35'ini oluşturarak lider konumdadır. Çin'i Hindistan, Endonezya, Vietnam ve Peru izlemektedir. FAO verilerine göre dünya su ürünleri üretiminin 2030 yılında 202 milyon tona ulaşması beklenmektedir (TEPGE,2023).

Grafik 73. Dünya su ürünleri üretiminin önemli ülkelere göre dağılımı (2021)



Kaynak: FAO, 2023

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. 2022 yılı su ürünleri üretim miktar ve değeri avcılıkta 335.003 ton, değer 6.931.544.788 TL, yetiştiricilikte 514.805 ton, değer 42.047.930.280 TL, toplamda miktar 849.808 ton, değer 48.979.475.068 TL'dir (TÜİK, BSGM).

Türkiye'nin su ürünleri ithalat ve ihracatı 2022 yılı TÜİK verileri geçici olmakla birlikte ihracatta miktar 251.416 ton, değer 27.480.845.109 TL, ithalatta miktar 115.189 ton, değer TL bazında 5.292.097.820 olmuştur (TÜİK, BSGM).

Su ürünleri üretimi 2022 yılında bir önceki yıla göre %6,2 artarak 849 bin 808 ton olarak gerçekleşmiştir. Üretimin %30'unu avcılık yoluyla elde edilen deniz balıkları, %5,6'ini avcılık yoluyla elde edilen diğer deniz ürünleri, %3,9'unu avcılık yoluyla elde edilen iç su ürünleri ve %60,6'sını yetiştiricilik ürünleri oluşturmuştur (TÜİK). Su ürünleri avcılığı 2022 yılında %2,1 artarak, avcılık yoluyla yapılan toplam üretim 335 bin 3 ton olurken, yetiştiricilik üretimi 514 bin 805 ton olarak gerçekleşmiştir. Deniz ürünleri avcılığı bir önceki yıla göre %2,3, iç su ürünleri avcılığı ise %0,4 artmıştır (TÜİK).

Tablo 88. 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
2022	301.747	33.256	335.003	368.742	146.063	514.805	849.808

Kaynak: TÜİK, BSGM

Türkiye'de su ürünleri üretimi avcılık ve yetiştiricilik yolu ile yapılmakta olup, üretim avcılık ve yetiştiricilik ile deniz ve içsulardan 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 88).

2.9.2.2.1.Türkiye'de Su Ürünleri Avcılığı

Ülkemizde su ürünleri avcılığı denizlerde ve iç sularda avcılık ve yetiştiricilik yolu ile yapılmaktadır. Su ürünleri avcılık miktarı 2015 yılında deniz ve iç su da genel toplam 431 bin 907 ton olurken bu toplamın 2022 yılında 335 bin 3 ton olarak ölçülmüştür. 2015 ve 2022 yılları arasında deniz ve iç sularda yapılan avcılık değerlerinin yıldan yıla değiştiğini ve yıllar içerisinde giderek azaldığı gözlemlenmektedir. En yüksek üretimin hem deniz de hem iç suda 2019 yılında yapıldığı gözlemlenmektedir. Avlanan deniz balıkları miktarı 254 bin 535 ton olarak gerçekleşmiştir. Son sekiz yıl verilerinde en az avlanan deniz balıkları miktarı 2018 yılında 222 bin 24 ton olmuştur (Tablo 89).

Tablo 89. 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
2022	254.535	47.212	301.747	31.338	1.918	33.256	335.003

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 125 bin 980 ton ile en yüksek miktarda avlanan balık olmuştur. Hamsi balığını 49 bin 892 ton ile palamut ve 16 bin 729 ton ile sardalya takip etmiştir (Tablo 90).

TÜİK'ten alınan veriler doğrultusunda; ülkemiz de Karadeniz, deniz ürünleri avcılığında en büyük paya sahiptir. 2022 yılında avlanılan 125 bin 980 ton hamsinin sadece 72 bin 163 tonu Doğu Karadeniz'den avlanılmıştır. Batı Karadeniz'den avlanılan hamsi miktarı 28 bin 750 ton olmuştur. 2019 yılında Doğu Karadeniz'den avlanılan hamsi miktarı 212 bin 253 ton olurken, yıllar içerisinde hamsi avcılığında dalgalanma olduğu görülmektedir.

Tablo 90. 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
2022	125.980	16.729	14.930	49.892	5.495	11.162

Kaynak: BSGM, 2023. (İstavrit: Kıraça ve Karagöz)

Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nden alınan verilere göre 2022 yılı sonu itibariyle su ürünleri avcılığı yapmak üzere ruhsatlı balıkçı gemi sayısı denizlerde 15.236, iç sularda 3.208 olmak üzere toplam 18.444 adettir. Denizlerimizde filomuzu oluşturan balıkçı gemi sayısının 944 adedi 10-12 m arasında, 15.816 adedi 10 metreden daha küçük

boylardaki küçük ölçekli balıkçı gemilerinden oluşmaktadır. Toplam ruhsatlı balıkçı gemi sayısının iç sulardaki sayısı 3.208 adettir (Tablo 91).

Tablo 91. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2022) (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	680	8.561	3.449	923	861	467	295	15.236
İçsu	437	2.332	357	21	61	0	0	3.208
Toplam	**1.117**	**10.893**	**3.806**	**944**	**922**	**467**	**295**	**18.444**

Kaynak: BSGM, 2022

Avcılığı en çok yapılan demersal deniz balıklarını mezgit, bakalorya-berlam, tekir, barbun ve kalkan türleri oluşturmuştur. Demersal balıkların avcılığında ise pejalik balıklara göre yıldan yıla değişim daha azdır. 2015-2022 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 139-491 ton arasında seyretmektedir (Tablo 92).

Tablo 92. 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
2022	7.690	1.084	1.304	1.169	491

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 93. Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarları (Ton)

Yıllar	Kum Midyesi (Akivades ve Beyaz K.M)	Deniz Salyangozu	Karidesler (Tüm Türler)	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
2022	28.333	7.905	4.585	3.221	714

Kaynak: TÜİK

2.9.2.2.2. Türkiye'de 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 2021 yılında deniz ve iç su ürünlerinde toplam avcılık 91.202.382 ton, yetiştiricilikte ise deniz ve iç sularda toplam 90.863.706 ton olmuştur (TÜİK).

Yetiştiricilik üretimi ise denizlerimizde 368.742 ton ile %71,6'lık bir paya, iç sularımızda 146.063 ton ile %28,4'lik bir pay ile toplamda 514.805 ton ile önceki yıla göre değişimin toplamdaki payı %9,1 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 94) (TÜİK).

Tablo 94. 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
2022	368.742	71,6	146.063	28,4	514.805	9,1

Kaynak: TÜİK, BSGM

Son yıllarda, deniz ve iç sularımızda yapılan toplam üretim, tüm gıda üretimi içerisinde en hızlı büyüyen sektör olmuştur. Geçtiğimiz balıkçılık av sezonunda TÜİK verilerine göre su ürünleri avcılık üretim miktarı 2022 yılında denizde 301.747 ton, iç sularımız da 33.256 ton toplamda 335.003 ton olarak gerçekleşmiştir. Yetiştiricilik üretimi denizde 368.742 ton, iç sularımızda 146.063 ton, toplamda 514.805 tondur. Türkiye su ürünleri üretimi toplamda 849.808 ton olmuştur.

Türkiye'de yetiştiriciliği en çok yapılan türler alabalık, çipura ve levrektir. 2015 yılından bu yana alabalık üretimi deniz ve iç sularımız da yıldan yıla artış göstermektedir. 2015 yılında 108 bin 38 ton olan toplam üretimin 101 bin tonu iç sularımızdan elde edilmiştir. Alabalıktan sonra en çok yetiştiriciliği yapılan tür 156 bin 602 ton ile levrek olup, onu 2022 yılında 152 bin 469 ton ile çipura takip etmiştir. Denizlerde yapılan alabalık yetiştiriciliğinin yıllar içerisinde üretimdeki payının da giderek arttığı gözlemlenmektedir (Tablo 95).

Tablo 95. 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
2022	145.649	45.454	191.103	152.469	156.602

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 iç su tesislerimizin çok büyük bir kısmı küçük ölçekli aile işletmesi şeklindedir (On birinci kalkınma planı 2019-2023).

2022 yılı sonu itibariyle su ürünleri yetiştiriciliği yapılan tesis sayısı denizlerde 553, iç sularda 1.829 olmak üzere toplam 2.382 adettir. 0-50 ton/yıl arasında kapasiteye sahip tesis sayısı denizde 154 adettir (Tablo 96).

Tablo 96. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2022)

Grup	Kapasite Grubu (Ton)	Tesis Sayısı (Adet)	Toplam Proje Kapasitesi (Ton/Yıl)
Deniz	Kuluçkahane*	**28**	-
	0-50	154	3.543
	51-100	13	1.065
	101-250	19	3.164
	251-500	52	18.256
	501-1000	167	152.644
	1001>	148	347.140
	Toplam	**553**	**525.812**
çsu	Kuluçkahane*	**88**	-
	0-50	1.179	19.152
	51-100	129	11.517
	101-250	248	49.514
	251-500	143	62.458
	501-1000	128	111.511
	1001>	2	4.900
	Toplam	**1.829**	**259.052**

Kaynak: TÜİK, BSGM, 2023

Su ürünleri yetiştiricilik tesislerinin kapasitelerine göre dağılımları 2022 yılı TÜİK verilerine göre; Ülkemizde 28 adet deniz balıkları kuluçkahanesi, 88 adet iç su balıkları kuluçkahanesi bulunmaktadır (TÜİK, BSGM, 2023).

2.9.2.2.3. Türkiye'de Su Kaynakları Yönetimi ve Balıklandırma

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, su ürünlerinin istihsali, su ürünlerinin korunması ve kontrolüne dair hususları ihtiva etmekledir. 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 97. 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
2022	75	1.178	76.373.300

Kaynak: BSGM, 2023

Sazan balığı dışında deniz veya içsularımızda doğal olarak bulunan ancak stokları azalan türlere yönelik balıklandırma aktiviteleri de yürütülmektedir. 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).

2.9.3.Türkiye Su Ürünleri Sektörünün Ekonomik Değerlendirmesi

2.9.3.1. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri

2022 yılı su ürünleri üretim miktar ve değeri avcılıkta 335.003 ton, değer 6.931.544.788 TL, yetiştiricilikte 514.805 ton, değer 42.047.930.280 TL, toplamda miktar 849.808 ton, değer 48.979.475.068 TL'dir (Tablo 98) (TÜİK, BSGM).

Tablo 98. 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
2022	335.003	6.931.544.788	514.805	42.047.930.280	849.808	48.979.475.068

Kaynak:TÜİK, BSGM

2.9.3.2. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı

Türkiye'nin su ürünleri ithalat ve ihracatı 2022 yılı TÜİK verileri geçici olmakla birlikte ihracatta miktar 251.416 ton, değer 12.405.903.730 TL, ithalatta miktar 115.189 ton, değer TL bazında 1.962.837.828 olmuştur (Tablo 102) (TÜİK, BSGM).

Tablo 99. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı

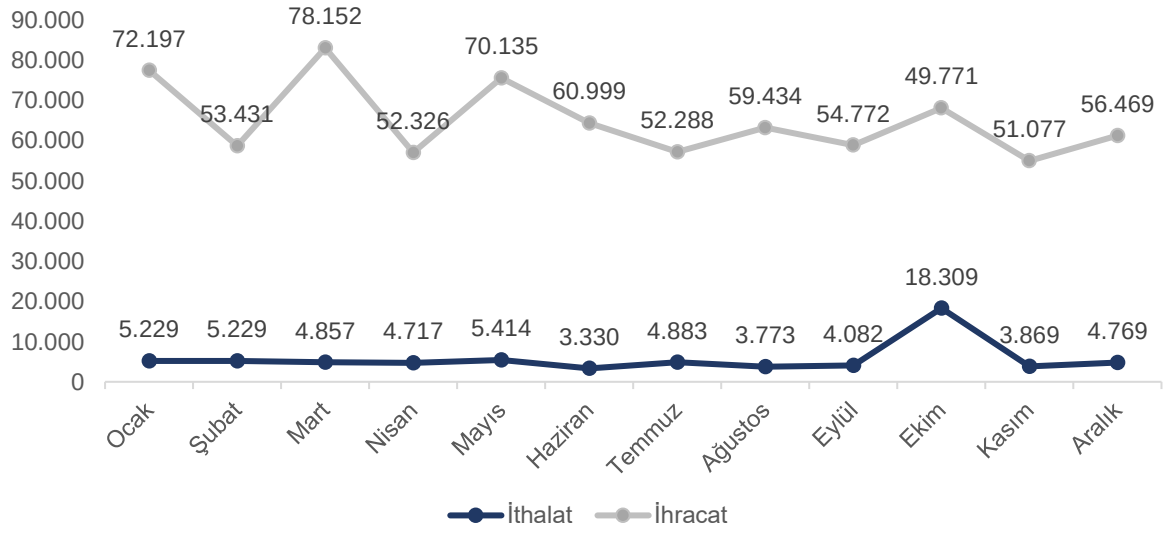
Yıllar	İhracat			İthalat		
	Miktar (Ton)	Değer ($)	Değer (₺)	Miktar (Ton)	Değer ($)	Değer (₺)
2015	121.053	692.220.595	1.879.701.163	110.761	250.969.660	685.467.749
2016	145.469	790.303.664	2.398.269.090	82.074	180.753.629	548.878.092
2017	156.681	854.731.829	3.128.112.446	100.444	230.111.248	841.383.610
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
2022	251.416	1.651.496.218	27.480.845.109	115.189	312.980.444	5.292.097.820

Kaynak :TUİK, BSGM

2.9.3.2.1. Dış Ticaret

Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektörü 2023 yılı dış ticaret gelişmeleri Ocak-Aralık ayı değişim oranları; Ekonomik faaliyetlerine göre baktığımızda balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği ihracat miktarı Ocak-Aralık ayı toplam 711 milyon 051 bin dolar, ithalat miktarı toplamda 68 milyon 411 bin dolar olmuştur. Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektöründe 2023 yılı Aralık ayında ihracat miktarı 56 milyon 469 bin dolar, ithalat miktarı ise 4 milyon 769 bin dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Ekonomik faaliyetlere göre Aralık ayında ihracatta, tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörünün payı %5,1 olurken, Ocak-Aralık döneminde ekonomik faaliyetlere göre ihracatta, tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörünün payı %3,8 olmuştur (Grafik 75).

Grafik 74. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İhracat İthalat Değerleri (Bin ABD $), Ocak-Aralık 2023



Kaynak: TÜİK

2.9.4.Su Ürünleri'nde Üretim ve Tüketim

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).

2022 yılında üretim 849.808 ton, ihracat 251.416 ton, ithalat 115.189 ton olmuştur. Tüketimin ton bazında değerlendirilmesi Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre iç tüketim 620.229 ton, balık unu/yağı üretimi 92.063 ton olmuştur (Tablo 100).

Tablo 100. 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
2022	849.808	251.416	115.189	620.229	92.063	1.289	7,3

Kaynak :TUİK, 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).

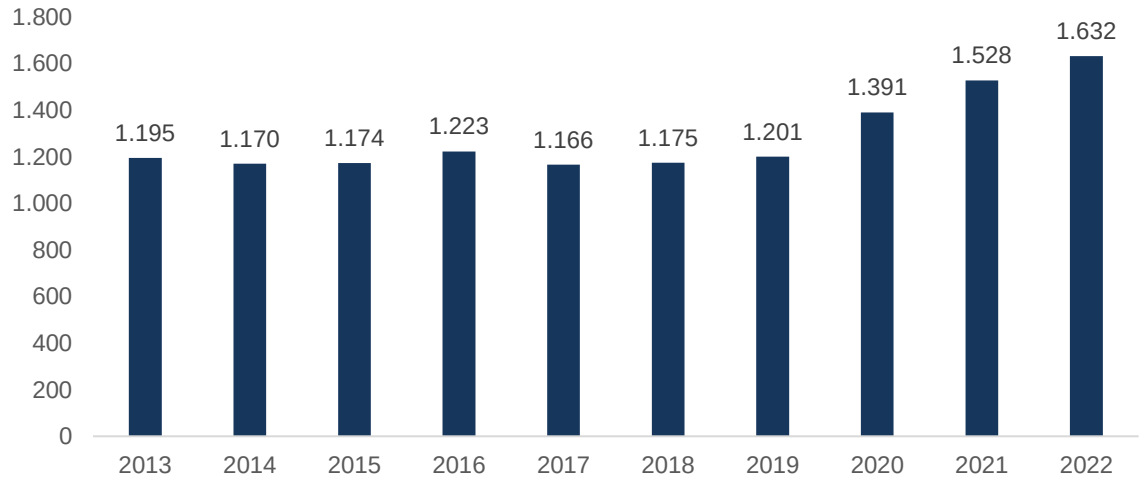
Kişi başına düşen balık miktarı 2020 yılında 6,8 kg, 2021 yılında 6,6 kg, 2022 yılına ise 7,3 kg olmuştur. Ülkemizde kişi başına düşen tüketim miktarının azlığı; tüketim alışkanlıkları, tüketim kültürü, su ürünlerini sezonunda ve taze tüketme isteği, işlenmiş su ürünlerinde olan talebin düşük olması gibi çeşitli faktörlere bağlıdır. Türkiye'de su ürünleri tüketimi bölgelere göre farklılık göstermekle birlikte, 7'den 70'e herkes için ulaşılabilir olması sağlanmalıdır (Tablo 100).

2.9.5. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektöründe İstihdam

Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektörünün kırsal kalkınmaya katkısının yanı sıra istihdam yaratmasıyla da ekonomik olarak önem taşıyan bir sektördür (Boran, 2017). Sektördeki işyeri sayısı ve buna paralel olarak sektörün istihdamı yıllar itibarıyla artış göstermiştir.

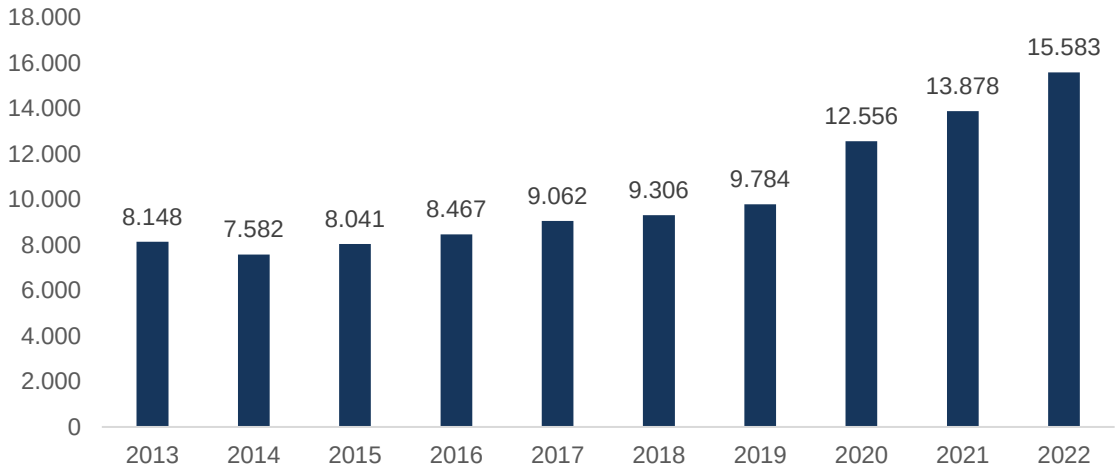
Son 10 yılda işyeri sayısı, 1170 adet ile en düşük seviyede 2014 yılında görülmüştür. 2017 yılında işyeri sayısında bir düşüş görülse de bu düşüş çalışan sayısında görülmemiştir. 2021 yılında 1528 olan işyeri sayısı %6,8 artarak 2022 yılında 1632 adet olmuştur (Grafik 75). Sigortalı çalışan sayısına bakıldığında 2021 yılında 13.878 olan çalışan sayısı %12,3 artarak 2022 yılında 15.583 adet olmuştur (Grafik 76).

Grafik 75. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İşyeri Sayısı, 2013-2022



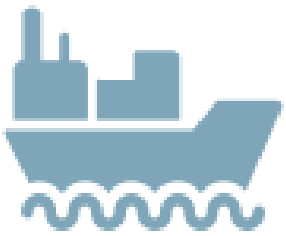
Kaynak: SGK İstatistik Yıllıkları, Zorunlu Sigortalı

Grafik 76. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü Sigortalı Çalışan Sayısı, 2013-2022



Kaynak: SGK İstatistik Yıllıkları, Zorunlu Sigortalı

GEMİ ACENTELİĞİ



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 yükle ve gemisi ilgili çok sayıda kurum ve kuruluşla iş yapmak mecburiyetinde olduğundan geminin uğrak yaptığı limanlarda gemisinin adına her türlü iş ve işlemleri yürütecek, kendi hak ve menfaatlerini en iyi şekilde koruyacak, yerel kuruluşları ve müşterileri iyi tanıyan ve ilişkileri iyi olan yerel temsilcilere ihtiyaç duymaları üzerine 14.yy sonları ile 15.yy.başlarında gemi acenteliği mesleği dünya denizcilik sektöründe mesleki yerini almış, zaman içinde ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda bugünkü şeklini almıştır.

Gemi acenteleri; yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleten veya gemi kiralayanı nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bu kişilerin tayin edilen bölge içinde haklarını koruyan, temsil eden, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren, karşılığında ücret alan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan aldıkları gemi acenteliği yetki belgesi ile faaliyet gösteren kişi veya kuruluşlardır.

Diğer bir anlatım ile gemi acenteleri; limanlarda veya boğaz geçişlerinde gemilerin yanaşıp kalkması veya boğaz geçişi için gerekli resmi işlemleri atandıkları kişi adına yapan, geminin su, yakıt, yedek parça, personel değişimi, kaptan avansı vb. ihtiyaçlarını atandıkları tarafın onayı üzerine karşılayan temsil yetkisine haiz kuruluşlardır. Son derece önemli olan temsil yetkisi taraflar arasında güvenirlilik esasına dayanır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne göre gemi acentesinin öncelikle kaptan ve armatörün hizmetinde olması prensibi esastır. Dünya geneline bakıldığında, gemi acenteleri, ana limanlarda uluslararası temsilcilikleri olan küresel deniz servis sağlayıcılarından, küçük çaplı aile işletmelerine kadar pek çok şekil ve büyüklükte karşımıza çıkmaktadır. İster aile şirketi ya da kurumsal şirket boyutunda olsun gemi acenteliği, taraflar arasında güvenirlilik esasına dayanan bir meslek olup, tamamiyle bir temsilcilik işidir.

Ülkemizde 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 işlerle 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.

2023 yılı itibari ile;
- 1902 tarihinde kurulan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 106 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 19.09.2023 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.

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.

19.09.2023 tarih ve 32314 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 Müdürlüğünün "*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 başvurulara ilişkin yazışmaları şirketin KEP adresi üzerinden yapmaktadır.

2.10.4. Gemi Acente Firmalarına İlişkin Veriler

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre, **31.12.2023 tarihi itibari ile** ülkemizde gemi acenteliği yetki belgesi alarak faaliyet gösteren **toplam 1.293 gemi acente firması mevcuttur. Şube yetki belgesi**ne sahip gemi acente firmaları ile beraber **bu sayı 1.563'ü ulaşmaktadır.**

Gemi acente firmaları toplam 26 ilde faaliyet göstermekte olup, **firmaların %82'si**nin 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 101. Yıllar İtibariyle Yetkilendirilmiş Gemi Acente Firmaları Verileri

Yıllar	Merkez	Şube	Toplam	Değişim (%)
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	**-1.5**
2024	1.293	269	1.563	**2,8**

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2023)

Tablo 102. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı

Sıra NO	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	557	**32**	589	37%
2	Muğla	160	19	179	11%
3	İzmir	117	**62**	179	11%
4	Mersin	102	47	149	10%
5	Hatay	86	**31**	117	7%
6	Kocaeli	61	27	88	6%
7	Samsun	31	9	40	3%
8	Zonguldak	28	2	30	2%
9	Antalya	24	9	33	2%
10	Balıkesir	24	4	28	2%
11	Aydın	20	4	24	2%
12	Bursa	18	9	27	1%
13	Çanakkale	14	2	16	1%
14	Trabzon	9	4	13	1%
15	Tekirdağ	11	1	12	1%
16	Yalova	8	0	8	
17	Bartın	4	2	6	
18	Ordu	4	1	5	
19	Rize	2	0	2	
20	Sinop	2	0	2	
21	Sakarya	3	3	6	
22	Giresun	3	1	4	
23	Kastamonu	2	0	2	
24	Artvin	1	0	1	
25	Adana	3	0	3	
Toplam		**1.293**	**269**	**1.563**	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2023)

Tablo 103. 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	**31**	9	**40**	44%
2	Trabzon	9	4	13	23%
3	Bartın	**4**	2	**6**	9%
4	Ordu	4	1	5	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	Artvin	1	0	1	1%
Toplam		**58**	**17**	**75**	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2023)

Tablo 104. 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	557	**32**	**589**	74%
2	Kocaeli	61	27	88	12%
3	Balıkesir	24	4	28	3%
4	Bursa	18	9	27	3%
5	Zonguldak	28	2	30	3%
6	Çanakkale	14	2	16	2%
7	Tekirdağ	11	1	12	2%
8	Yalova	8	0	8	1%
9	Sakarya	3	3	6	
Toplam		**724**	**80**	**804**	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2023)

Tablo 105. 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	117	62	179	49%
2	Muğla	160	19	179	43%
3	Aydın	20	4	24	8%
Toplam		**297**	**85**	**382**	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2023)

Tablo 106. 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	102	47	149	54%
2	Hatay	86	31	117	34%
3	Antalya	24	9	**33**	11%
4	Adana	3	0	3	1%
Toplam		**215**	**87**	**302**	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı(31.12.2023)

Tablo 107. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı

Bölgeler	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.BÖLGE	58	17	75	5%
II.BÖLGE	**724**	**80**	**804**	55%
III.BÖLGE	297	85	382	23%
IV.BÖLGE	215	87	302	17%
Toplam	**1.293**	**269**	**1.563**	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2023)

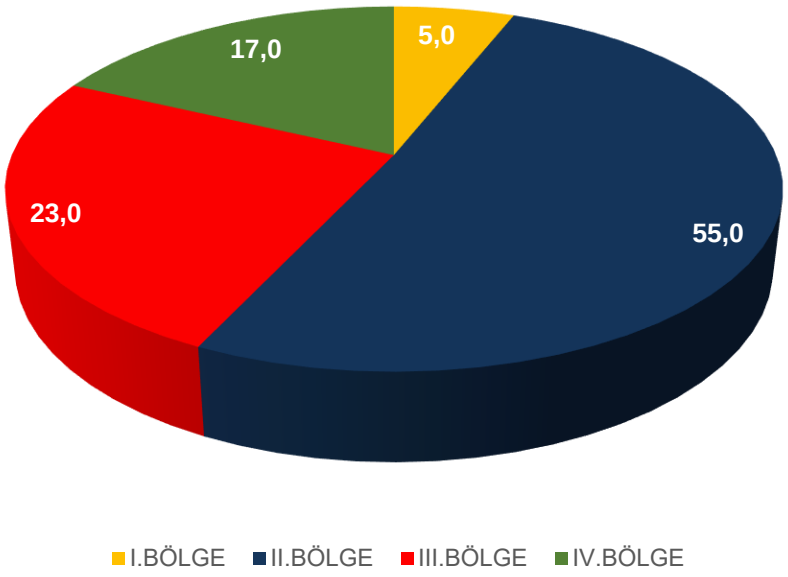
Bölgelere göre gemi acentelerinin dağılıma bakıldığında;

- Toplam 1.293 gemi acente firmasının **yarısından fazlasının (724) sanayi şehirleri olan İstanbul, Kocaeli ve Bursa'nın yer aldığı II.Bölge'de** (Marmara Bölgesinde) faaliyet gösterdiği,

- G**emi acente firmalarının %24'ünün (yaklaşık dörtte birinin)** yoğun olarak yatlara 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 77. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%)



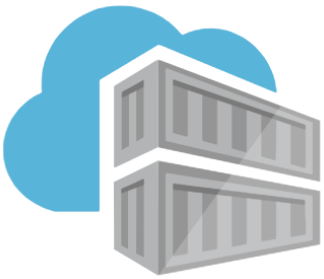
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 108. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı

Yıl	Bölgeler	I.Bölge	II. Bölge	III. Bölge	IV. Bölge	Toplam
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%	
2024	Merkez	58	724	297	215	**1.186**
	Şube	17	80	85	87	**248**
	Toplam Firma Sayısı	75	804	382	302	**1.563**
	%	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.

2.11.1.2. 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 715 üyesi bulunmaktadır.

Taşıma işleri organizatörlerini uluslararası düzeyde temsil eden uluslararası örgütler ise;

- 1926 yılında kurulan Taşıma İşleri *Organizatörleri Dernekleri Federasyonu* (FİATA),
- 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; FİATA 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. Lojistik hizmet alan ve veren şirket profesyonelleri, akademisyenler, bilişimciler, sektörel ekipman satış şirketi profesyonelleri ve silahlı kuvvetler mensupları bulunmaktadır.

2.11.1.3. 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.

2.11.1.4. 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.

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 7.650 adet taşıma işleri organizatörü firma bulunmaktadır.

2.11.2. 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 156 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.

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

2.11.3.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 m2'lik açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılması hedeflenmektedir.

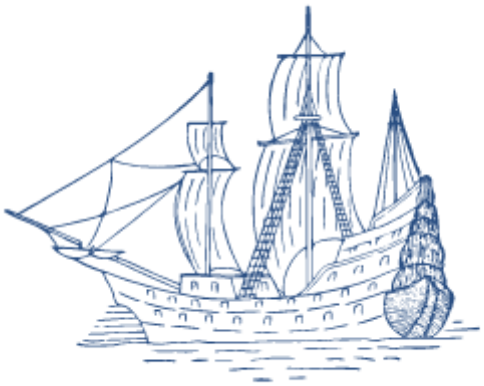
Özel sektör tarafından işletilen Ankara Lojistik Üssü, Samsun Lojistik Merkezi, Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi lojistik merkezleri haricinde TCDD tarafından **12 lojistik merkez**; Samsun (Gelemen), İzmit (Köseköy), Uşak, İstanbul (Halkalı), Mersin (Yenice), Kars, Eskişehir (Hasanbey), Konya (Kayacık), Balıkesir (Gökköy), Denizli (Kaklık), Kahramanmaraş (Türkoğlu) ve Erzurum (Palandöken) Lojistik Merkezleri **işletmeye açılmıştır.**

Şekil 16. 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, 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 fiziksek 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.

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 " olmaktadırlar.

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 belirtseler 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 avarya masrafları
- Yükün taşınması sırasında, bozulması, kaybı gibi zararlar,
- Çatışma durumunda yükte meydana gelen zarar ve ziya,
- Gemideki yükün yük sigortacısından tahsil edilemeyen müşterek avarya katılım payı,
- Mahkeme veya kamu otoritesi tarafından verilen cezalar,
- P&I sigortacısının ön onayı alınmış dava ve say masrafları.
- Profesyonel gemi kurtarma, kıyısal inşa 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 sörvey ücretlerini karşılar. Bu sigorta ürününde teminat altına alınan konular genel olarak aşağıdaki gibidir.

- Kiracı ile yaşanan anlaşmazlıklar; navlun, ölü navlun, demuraj, vb.
- Müşterek avarya, kurtarma, gemi tutuklama, müşterek avarya katılımları,
- Eksik, hatalı yakıt, ekipman vb. alımı,
- Yükleme, tahliye ve istiften doğan uyuşmazlıklar ve açılan davaların savunulmasından doğan masraflar,
- Yeni inşa ile ilgili sorunlar.

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 Ticarette Risk Faktörleri,

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

Yukarıdakilere ilaveten karşılaşılan risk unsurları aşağıda sunulmaktadır.

- Taşıma Sırasında Karşı Karşıya Kalınan Riskler
- Yükleme, taşıma ve boşaltma işlemlerinde tarafların yükümlülüklerini eksik yerine getirmesi ve buna bağlı olarak çıkan durumlar
- Taşıyıcının elinde olmayan nedenlerle ortaya çıkan kayıplar
- Ticari Riskler
- Alıcının yükün bir bölümünü veya tamamını almaktan vazgeçmesi
- Ekonomik kaynaklı nedenlerle alıcının iflası ve alıcının ödeme güçlüğü içerisinde bulunmasına bağlı tarafların ödeme yükümlülüklerini yerine getirmemesi
- Satıcı ve alıcı arasındaki anlaşmaya uygun miktar ve kalitede yükün zamanında alıcısına gönderilememesi
- Dış ticarete taraf olan ülkelerin farklı yapı ve yasal düzenlemelerine bağlı olarak çıkan anlaşmazlıklar
- Politik Riskler
- Seferin gerçekleşeceği ülkelerin limanlarında ve/veya seyir esnasında, hükümet müdahaleleri, yasaklamalar, savaş vb. olaylar karşısında, gemi, yük ve/veya gemi adamlarının karşı karşıya kalabileceği risklerdir.

2.12.2. 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 Kanunla "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 birlikte "Türkiye Sigorta Birliği" ibaresinin kullanılması kararlaştırılmıştır.

Bugün itibariyle Birlik'in toplam 73 aktif faaliyette bulunan üye şirketi mevcut olup, bu şirketlerin 50'si hayat dışı, 19'u hayat ve emeklilik ve 4'ü reasürans şirketi olarak faaliyet göstermektedir.

2023 senesi Türkiye Sigorta Birliği (TSB) Deniz sigortaları ile ilgili verilerini incelediğimizde;

Tablo 109. Deniz Sigortaları Verileri

Deniz Sigortaları	Sigorta Şirketi Adedi		Toplam Prim Üretimi TL		Toplam Sigorta Üretiminde ki Payı	Değişim
	2022	2023	2022	2023	2023	2022-2023
Su Araçları Tekne ve Makine Sigortası	33	32	2.188.365.682	3.972.200.836	0,81%	81,51%
Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası	3	3	237.847.913	471.275.441	0,09%	98,14%
Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk	36	38	3.825.153.009	6.612.515.835	1,36%	72,86%

Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği

Türkiye Sigorta Birliğinin 2022-2023 yılları arasındaki prim üretim değerleri dikkate alındığında;

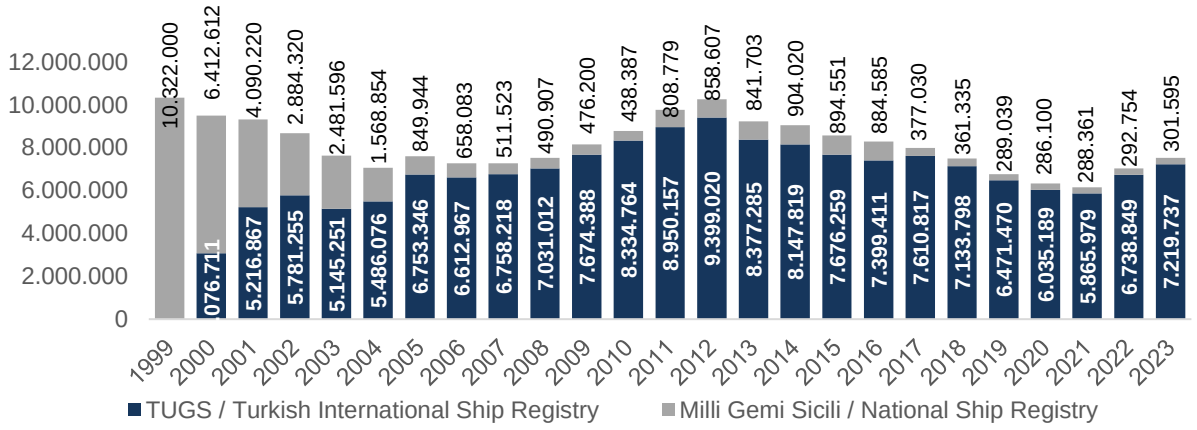
- Su Araçları Tekne ve Makine Sigortasının %81,51
- Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortasının %98,14
- Nakliyat, yük Sigortası, Risk de aynı şekilde %72,86 oranında artış gerçekleştiği görülmektedir.

TSB verilerine göre 2023 yılı içerisindeki toplam prim tutarı 429.331.902.082 TL'si Hayat dışı, 56.692.131.258 TL'si Hayat olmak üzere 486.024.033.340 TL'dir ve önceki seneye göre %106,82 oranında artmıştır.

TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN YILLARA GÖRE GELİŞİMİ

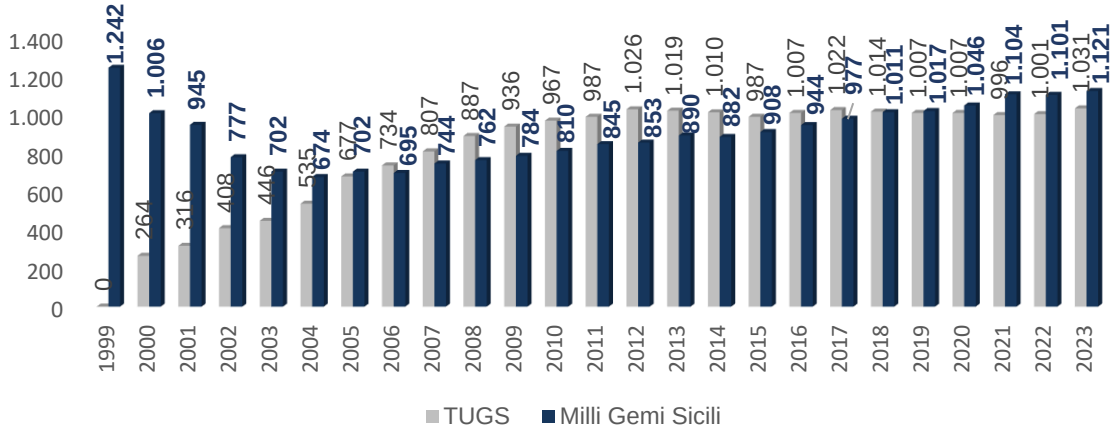
Türk Deniz Ticaret Filosunun 150 GRT ve üzeri gemileri için DWT ve adet bazında hazırlanmış özet tablolar aşağıdaki gibidir.

Grafik 78. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2023



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 79. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2023



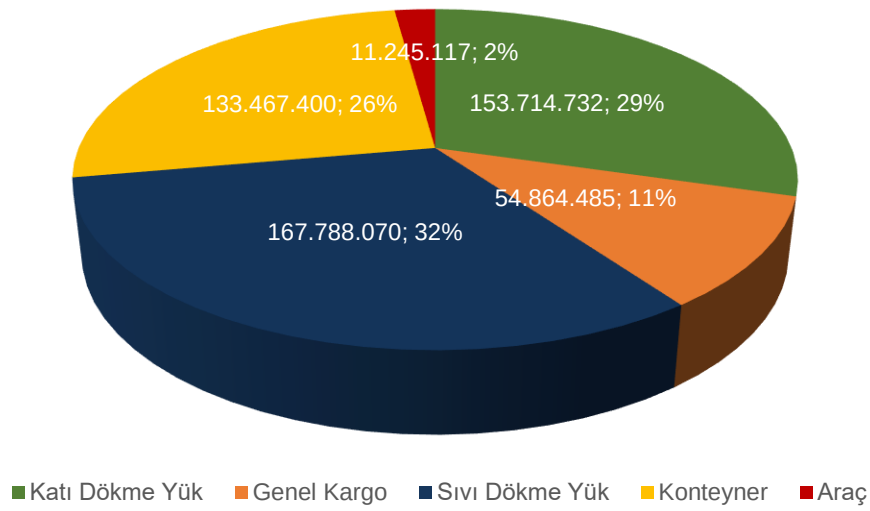
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Türk Deniz Ticaret Filosu 2023 senesinde toplam 7.521.332 DWT ile geçen seneye kıyasla tonaj bazında %6,96 oranında bir artış yaşanmasına rağmen adet bazında sadece %2,37 oranında bir artış göstermiş meydana gelmiştir.

2023 senesi içerisinde Türk limanlarında toplam 521.079.804 ton yük elleçlenmiş olup, geçen seneye oranla %0,41'lik bir azalış gerçekleşmiştir.

Yük tipleri bazında incelendiğinde, en fazla elleçlenen yükün 167.788.070 tonla sıvı dökme yükler olduğu, ardından sırasıyla katı dökme yükler, konteyner yükleri, genel kargo yükleri ve gemide taşınan araçların geldiği görülmektedir.

Grafik 80. Kargo Tipleri Bazında Yük Elleçlemeleri, 2023

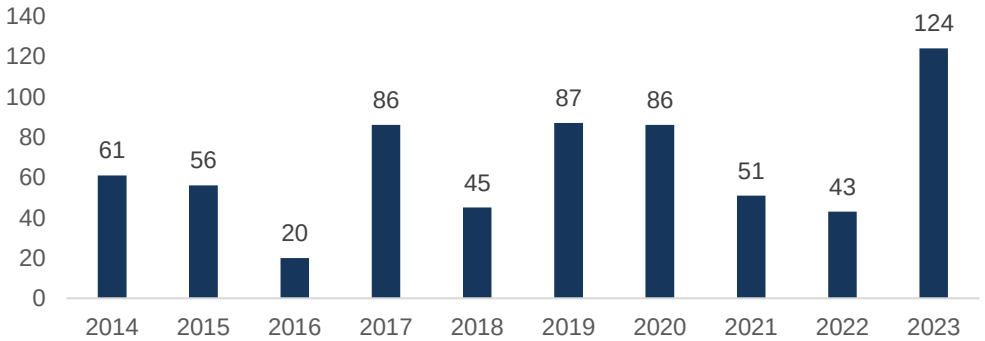


Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

DENİZ KAZALARI

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) SOLAS (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi) hükümlerine muhatap 300GRT üstü gemi kazaları incelendiğinde:

Grafik 81. Deniz Kazalarına Karışan 300 GRT Üstü Gemi Sayısı

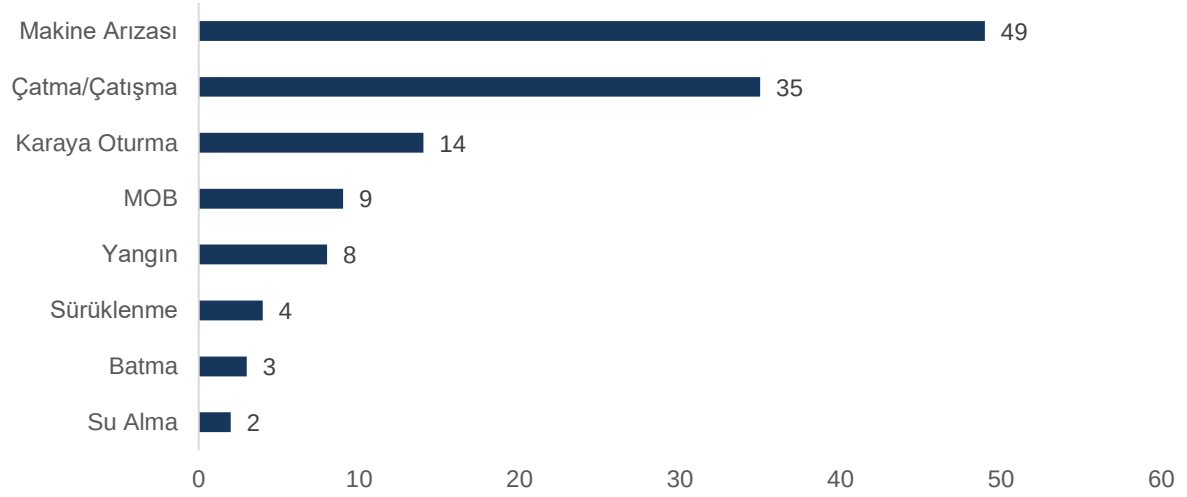


Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Son on yılda olan deniz kazalarına karışan 300 GRT ve üstü toplam deniz aracı sayısı 659 olmaktadır. Bu sayıya çatma, çatışma, batma, karaya oturma gibi deniz

kazalarının yanında makine arızası, gemiden adam düşmesi gibi gemi kaynaklı kaza/olaylar da dahildir.

Grafik 82. Deniz Kazalarına Karışan 300 GRT Üstü Deniz Aracı Dağılımı, 2023



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2023 yılında denizlerimizde meydan gelen 300GRT ve üstü deniz araçlarının neden olduğu kaza türleri incelendiğinde; yaklaşık 110 adet deniz kazasında, kazaya karışan 124 deniz aracı içinde kaza türü olarak en büyük payı makine arızaları almaktadır.

2.12.3. Dünya'da Deniz Sigortaları

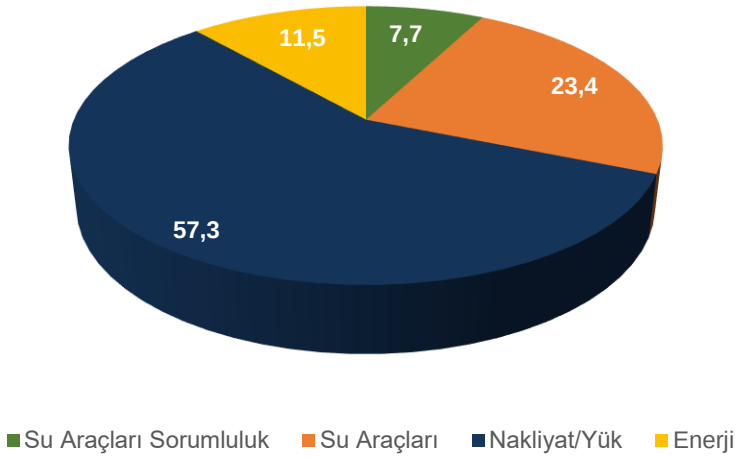
Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verilerine göre 2023 yılında küresel mal ticareti 2022'e göre %5 civarında azalarak yaklaşık 30,4 trilyon ABD dolar civarında gerçekleşmiştir. Mal ticareti yaklaşık 2 trilyon ABD doları azalmış, hizmet ticareti yaklaşık 500 milyar ABD doları artmıştır.

International Union of Marine Insurance (IUMI)'nin 2023 yılında açıkladığı son istatistiklere göre ise 2022 yılında toplam Deniz Sigorta primleri de yaklaşık 36 milyar ABD dolarına erişmiştir. Bir önceki yıl ile kıyaslandığında yaklaşık %8,3'lük bir artış olduğu görülmektedir.

36 milyar ABD doları toplam priminin bileşenleri bazında incelendiğinde;

- %23,4 Su Araçları Sigortaları 8,4 milyar ABD doları,
- %57,3 Nakliyat/yük sigortaları 20,5 milyar ABD doları,
- %11,5 Enerji sigortaları 4,1 milyar ABD doları,
- %7,7 Su araçları sorumluluk sigortaları 3,81 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 83. Teminat Tiplerine Göre Dağılım (%)

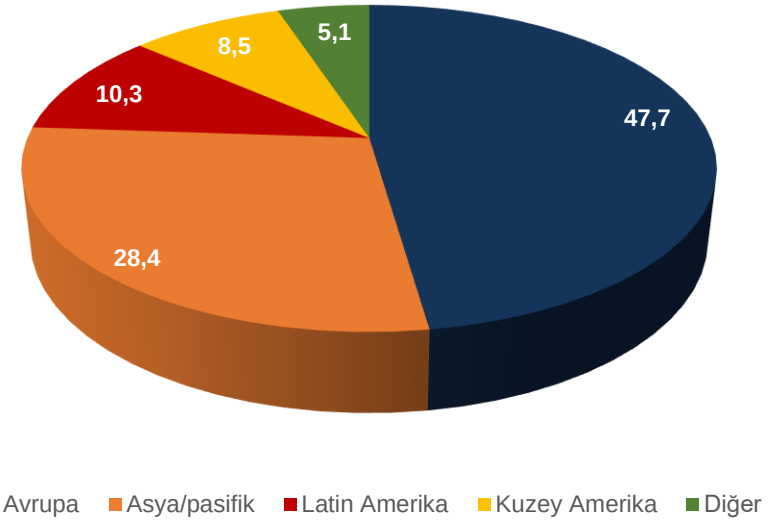


Kaynak: International Union of Marine Insurance (UIMI)

Bölge/kıta bazındaki dağılım ise aşağıdaki şekildedir;

- Avrupa: %47,7
- Asya/pasifik: %28,4
- Latin Amerika: %10,30
- Kuzey Amerika: %8,5
- Diğer: %5,1

Grafik 84. Bölgelere Göre Dağılım (%)



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.

Tablo 110. Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları (11.01.2024 tarihi itibariyle)

Taraf Devlet		Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmî 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	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 (5)	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

Taraf Devlet		Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmî Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
35	A.B.D.	28.03.1996	31.12.1997- 23217	19.12.1997	1.01.1998
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	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	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 (6)	12.10.2005	08.08.2007- 26607	10.08.2007	1.01.2008
66	Karadağ (6)	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

	Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmî Gazete Tarih	No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
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 (7)	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
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
90	Sri Lanka	28.01.2022	01.12.2023-	32386	11.12.2023	1.01.2024

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı[3]

(1) Anlaşmanın 5 inci maddesinin 2 nci fıkrasının (h) bendinin 2 nci fıkrası, 11 inci maddesinin 3 üncü fıkrasının (c) bendi ve 14 üncü maddesinin 2 nci fıkrası gereğince bir Akit Devlette vergilendirilmeyecek olan kazanç ve iratlar hakkında 1.1.1987 tarihinden itibaren başlayan vergilendirme 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.

(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) Anlaşma hükümleri müteahhitlik yönünden 17.08.1995; diğer hükümler yönünden ise 1.1.1998 tarihinden itibaren uygulanacaktır.

(6) 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.

(7) 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.

[3]https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasimevzuat/Turkiyenin_Sonuclandirdigi_Vergi_Anlasmalari_Listesi.pdf (Erişim Tarihi 20.03.2024)

Tablo 111. Mevcut Anlaşmaları Tadil Eden Ek Protokoller (25.04.2022 tarihi itibariyle)

	Taraf Devlet	Protokolün İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmî Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Uygulanmaya Başlandığı 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[4]

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.

[4]https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasimevzuat/Ek_Protokollere_Iliskin_Tablo.pdf (Erişim Tarihi 20.03.2024)

Tablo 112. İkili Denizcilik Anlaşmaları

	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmî Gazete Tarihi	Resmî 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 Turk Cumhuriyeti Bayındırlık Ve Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizciligin 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
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

	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmî Gazete Tarihi	Resmî Gazete Sayısı
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
42	Türkiye Cumhuriyeti ile Ürdün Haşimi Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	3.09.2013	28754
43	Türkiye Cumhuriyeti ile Endonezya Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	5.08.2022	31914
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

	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmî Gazete Tarihi	Resmî Gazete Sayısı
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 İle 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. İle İtalya arasında Deniz ve Hava Taşımacılığından sağlanan gelirlerin çifte vergilendiririlmesini önleme anlaşması onay kararı	17.05.1982	17697

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Resmî Gazete[5]

[5] https://www.resmigazete.gov.tr
https://denizcilik.uab.gov.tr/ikili-denizcilik-anlasmalari?PageSpeed=noscript (Erişim tarihi 20.03.2024)

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 Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı ortaöğretim kurumları ve özel öğretim kurumları tarafından verilmektedir.

Milli 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 İsakoğlu 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

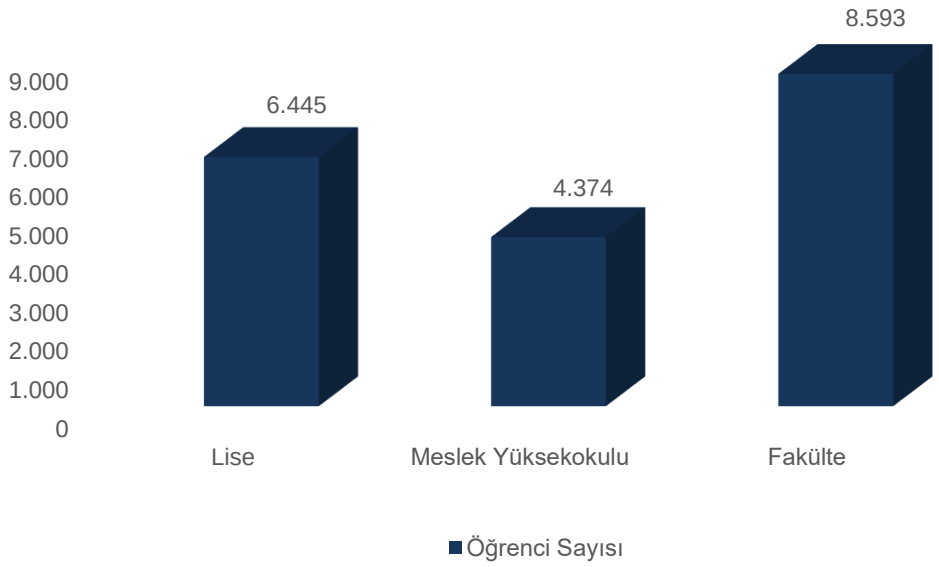
Tablo 113. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum

Öğrenim Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı
Lise	54	6.445
Meslek Yüksekokulu	16	4.374
Fakülte	14	8.593
Genel Toplam	**84**	**19.412**

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı, Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanında 84 okulda 19.412 öğrenci öğrenim görmektedir.

Grafik 85. Öğrenim Türüne Göre Öğrenci Sayıları



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı, Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 27 farklı şehirde öğrenci öğrenim görmektedir.

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Denizcilik eğitimi alanında faaliyet gösteren 27 şehir arasında en fazla öğrenciye sahip olan şehirler sırasıyla İstanbul, İzmir ve Trabzon olmuştur.

Tablo 114. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum

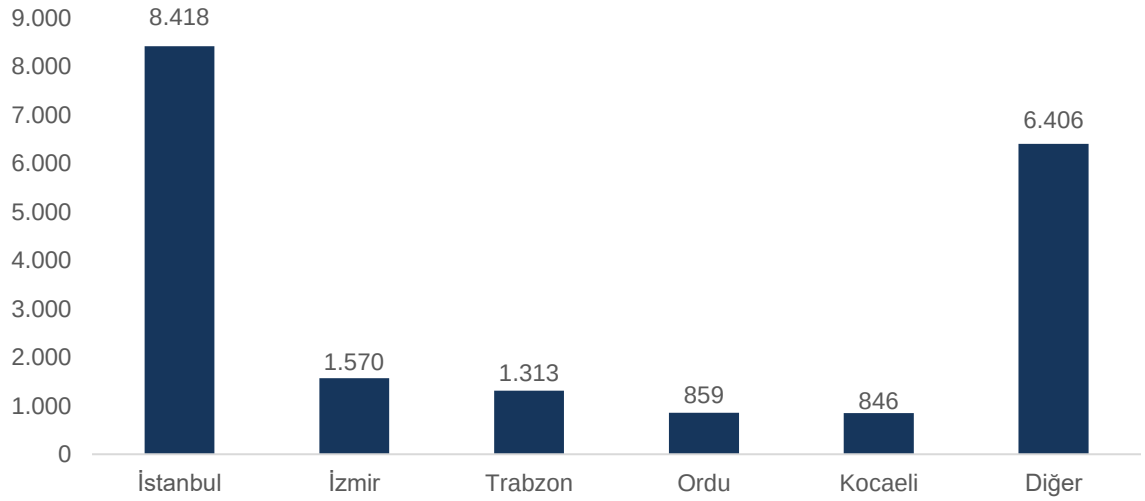
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	16	8.418
2	İzmir	8	1.570
3	Trabzon	4	1.313
4	Ordu	4	859
5	Kocaeli	3	846
6	Balıkesir	5	835
7	Rize	4	799
8	Mersin	3	660
9	Yalova	2	634
10	Muğla	7	633
11	Hatay	2	572
12	Antalya	2	292
13	Çanakkale	3	289
14	Zonguldak	2	276
15	Samsun	1	214
16	Giresun	4	195
17	Sakarya	1	190
18	Aydın	2	171
19	Van	2	163
20	Bursa	1	140
21	Bitlis	1	75
22	Tekirdağ	1	72
23	Adana	1	71
24	Bartın	2	68
25	Kastamonu	1	39
26	Sinop	1	16
27	Gaziantep	1	2
Genel Toplam		**84**	**19.412**

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı, Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 8.418 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %43,4'ünü oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.570 öğrenci ile İzmir, 1.313 öğrenci ile Trabzon takip etmektedir.

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %58,2'sini oluşturmaktadır.

Grafik 86. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı, Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.1.3.Cinsiyete Göre Öğrenci Sayıları

Türkiye'de Denizcilik Eğitimi alanında toplam öğrenci sayısının %89,2'sini erkek öğrenciler oluşturmaktadır.

Tablo 115. Türkiye'nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı

Cinsiyet	Meslek Yüksekokulu	Fakülte	Toplam
Erkek	3.923	7.645	11.568
Kız	451	948	1.399
Genel Toplam	**4.374**	**8.593**	**12.967**

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki liselerde öğrenim gören öğrenci sayısı 6.445'tir. Toplam okul sayısı ise 54'tür.

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki liselerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 119'dur.

2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Liselerde bölümlerine göre mevcut okulları değerlendirecek olursak; toplamda yer alan 54 okulun 16'sı sadece Güverte bölümünde, 4'ü sadece Makine bölümünde, 7'si ise sadece Gemi Yapımı alanında eğitim vermektedir. 13 okul ise hem Makine hem Güverte hem de Gemi Yapımı bölümünde eğitim vermektedir.

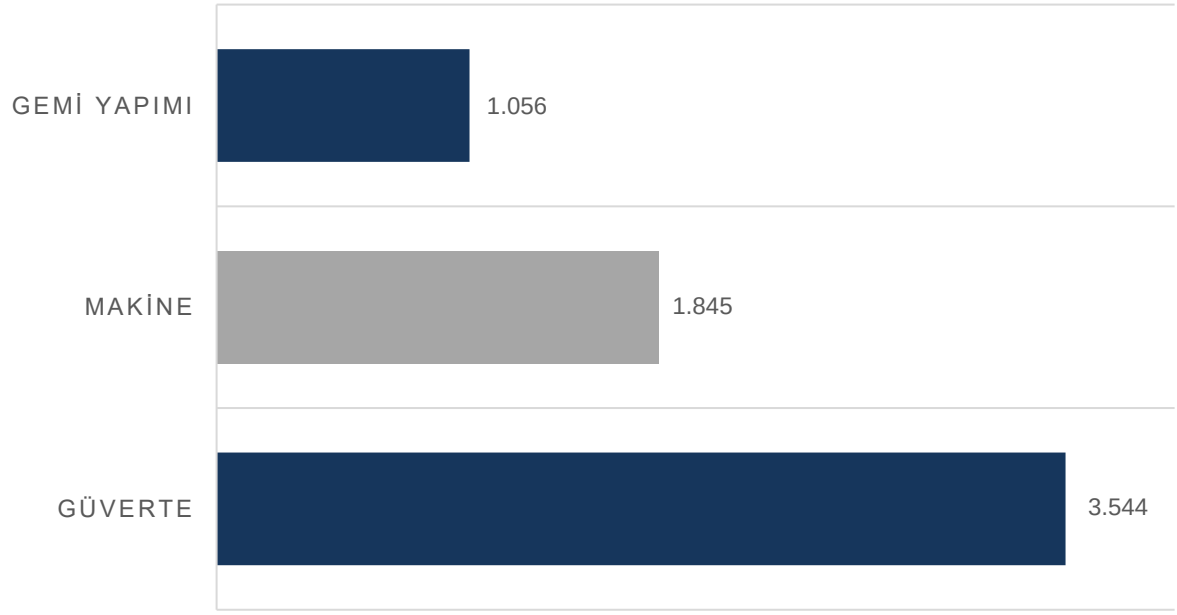
Tablo 116. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı	Okul Başına Düşen Ortalama Öğrenci Sayısı
Güverte	43	3.544	82
Makine	29	1.845	64
Gemi Yapımı	22	1.056	48
Genel Toplam	**54**	**6.445**	**119**

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Liselerde toplam öğrenci sayısının %55'ini 3.544 öğrenci ile Güverte bölümü öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 87. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de 23 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 47 adet lise bulunmaktadır.

Tablo 117. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu

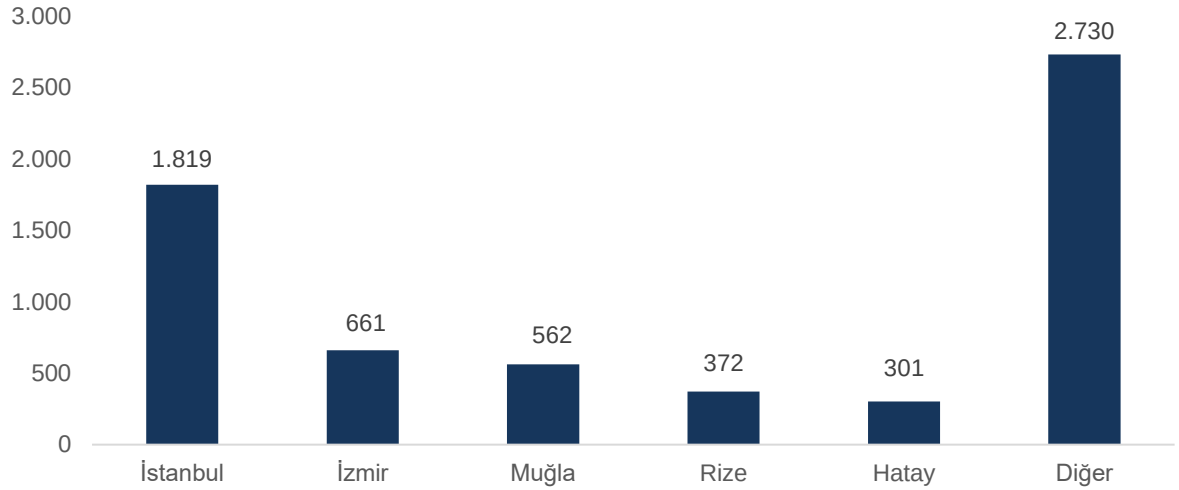
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı	Okul Başına Düşen Ortalama Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	9	1.819	202
2	İzmir	5	661	132
3	Muğla	6	562	94
4	Rize	3	372	124
5	Hatay	1	301	301
6	Antalya	2	292	146
7	Yalova	1	268	268
8	Mersin	2	261	131
9	Balıkesir	3	222	74
10	Samsun	1	214	214
11	Ordu	2	212	106
12	Giresun	3	191	64
13	Kocaeli	2	180	90
14	Aydın	2	171	86
15	Zonguldak	1	148	148
16	Çanakkale	2	136	68
17	Van	1	101	101
18	Bitlis	1	75	75
19	Tekirdağ	1	72	72
20	Adana	1	71	71
21	Trabzon	2	51	26
22	Kastamonu	1	39	39
23	Sinop	1	16	16
24	Bartın	1	10	10
Genel Toplam		**54**	**6.445**	**119**

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde 1.819 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenciler Türkiye'deki toplam öğrencilerin %28,2'sini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 661 öğrenci ile İzmir, 562 öğrenci ile Muğla takip etmektedir.

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %47,2'sini oluşturmaktadır.

Grafik 88. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.3. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler

Tablo 118. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu

Sıra NO	Okul Adı	İl Adı	Dal Adı	Öğrenci Sayısı
1	Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	90
			Gemi Makineleri İşletme	130
			Güverte İşletme	191
	Toplam Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**411**
2	Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	156
			Gemi Makineleri İşletme	77
			Güverte İşletme	91
	Toplam Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**324**
3	Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	94
			Gemi Makineleri İşletme	83
			Güverte İşletme	136
	Toplam Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**313**
4	Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Hatay	Gemi İnşa	67
			Gemi Makineleri İşletme	102
			Güverte İşletme	132
	Toplam Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**301**
5	Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Yalova	Gemi İnşa	144
			Gemi Makineleri İşletme	83
			Güverte İşletme	41
	Toplam Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**268**
6	Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	46
			Güverte İşletme	212
	Toplam Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**258**
7	Konak Nevvar Salih İşgören Eğitim Kampüsü-4 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte İşletme	**232**
8	Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Gemi Makineleri İşletme	72
			Güverte İşletme	153
	Toplam Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**225**
9	Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Gemi İnşa	69
			Gemi Makineleri İşletme	78
			Güverte İşletme	70
	Toplam Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**217**
10	Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Samsun	Gemi İnşa	19
			Gemi Makineleri İşletme	113
			Güverte İşletme	82

	Toplam Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**214**
11	Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Gemi İnşa	12
			Gemi Makineleri İşletme	81
			Güverte İşletme	107
	Toplam Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**200**
12	Köyceğiz Şehit Ömer Halisdemir Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	**173**
13	Şehit İdari Ataşe Çağlar Yücel Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Gemi Makineleri İşletme	**167**
14	Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Gemi Makineleri İşletme	79
			Güverte İşletme	78
	Toplam Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**157**
15	Özel Eryetiş Reis Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	İstanbul	Güverte İşletme	**152**
16	Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Zonguldak	Gemi İnşa	45
			Gemi Makineleri İşletme	48
			Güverte İşletme	55
	Toplam Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**148**
17	Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	65
			Güverte İşletme	83
	Toplam Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**148**
18	Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Gemi Makineleri İşletme	41
			Güverte İşletme	106
	Toplam Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**147**
19	Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Gemi Makineleri İşletme	68
			Güverte İşletme	77
	Toplam Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**145**
20	Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Gemi İnşa	80
			Gemi Makineleri İşletme	28
			Güverte İşletme	34
	Toplam Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**142**
21	75. Yıl Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	**121**
22	Bodrum Turgut Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	**120**
23	Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Gemi Makineleri İşletme	64
			Güverte İşletme	52
	Toplam Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**116**
24	Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Gemi İnşa	8
			Gemi Makineleri İşletme	47
			Güverte İşletme	58
	Toplam Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**113**
25	Adviye-Ertuğrul Acun Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Güverte İşletme	**105**
26	Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Gemi İnşa	47
			Güverte İşletme	57
	Toplam Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**104**
27	Van Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Van	Güverte İşletme	**101**
28	Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	**97**
29	Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Gemi İnşa	28
			Gemi Makineleri İşletme	9
			Güverte İşletme	50
	Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**87**
30	Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Gemi Makineleri İşletme	42
			Güverte İşletme	36
	Toplam Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**78**
31	Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	37
			Güverte İşletme	41
	Toplam Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**78**
32	Tatvan Seydi Ali Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bitlis	Güverte İşletme	**75**
33	Konak Çınarlı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte İşletme	**73**
34	Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Tekirdağ	Gemi Makineleri İşletme	65
			Güverte İşletme	7
	Toplam Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**72**
35	İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	52
			Güverte İşletme	20
	Toplam İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**72**

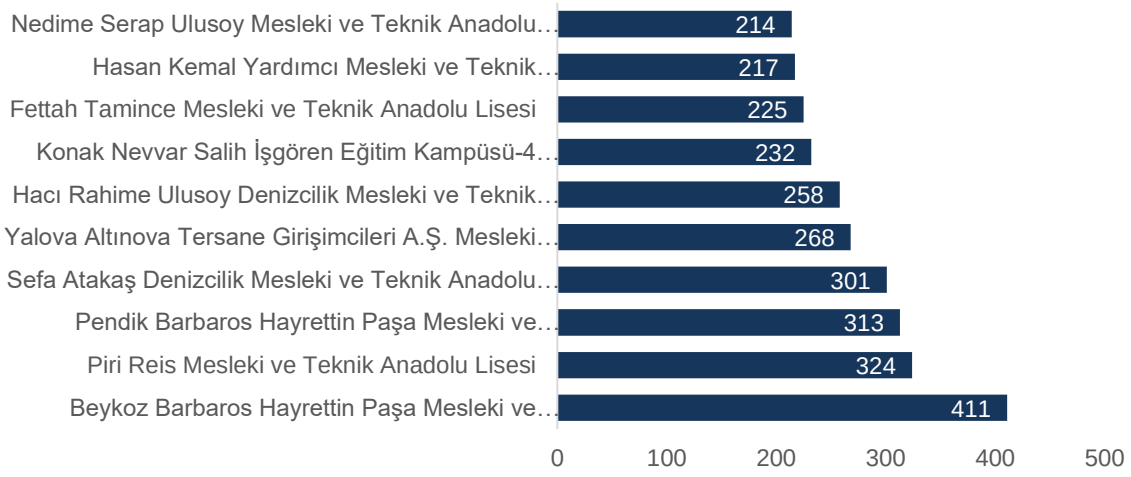
36	Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana	Gemi İnşa	21
			Gemi Makineleri İşletme	31
			Güverte İşletme	19
	Toplam Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**71**
37	Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Güverte İşletme	**67**
38	Didim Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Gemi Makineleri İşletme	**66**
39	Pendik Halil Kaya Gedik Metal Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	**63**
40	Bozburun Deniz Ticaret Odası Çok Programlı Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	**50**
41	Güzelbahçe Borsa İstanbul Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte İşletme	**42**
42	Karşıyaka Çok Programlı Anadolu Lisesi	Balıkesir	Güverte İşletme	**41**
43	Kastamonu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kastamonu	Gemi İnşa	9
			Güverte İşletme	30
	Toplam Kastamonu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**39**
44	Ardeşen Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Gemi Makineleri İşletme	**39**
45	Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Güverte İşletme	**38**
46	Bandırma Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Gemi İnşa	**36**
47	Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Gemi Makineleri İşletme	16
			Güverte İşletme	13
	Toplam Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			**29**
48	Espiye Ş. Cengiz Sarıbaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Güverte İşletme	**26**
49	İÇDAŞ Biga Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Gemi İnşa	**23**
50	Sürmene Türk Telekom Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Gemi İnşa	**22**
51	Prof. Dr. Necmettin Erbakan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Sinop	Gemi Makineleri İşletme	**16**
52	Mehmet Necati Vidinli Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Gemi İnşa	**12**
53	Bartın Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bartın	Gemi İnşa	**10**
54	Mustafa Kemal Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Gemi İnşa	**1**
Genel Toplam				**6.445**

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde en fazla öğrenciye sahip lise 411 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 %42,9'dur.

Grafik 89. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2023 - 2024)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokullarının Durumu

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki Meslek Yüksekokulları'nda öğrenim gören öğrenci sayısı 4.374'tür. Toplam okul sayısı ise 16'dır.

2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda 16 Meslek Yüksekokulu 6 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir.

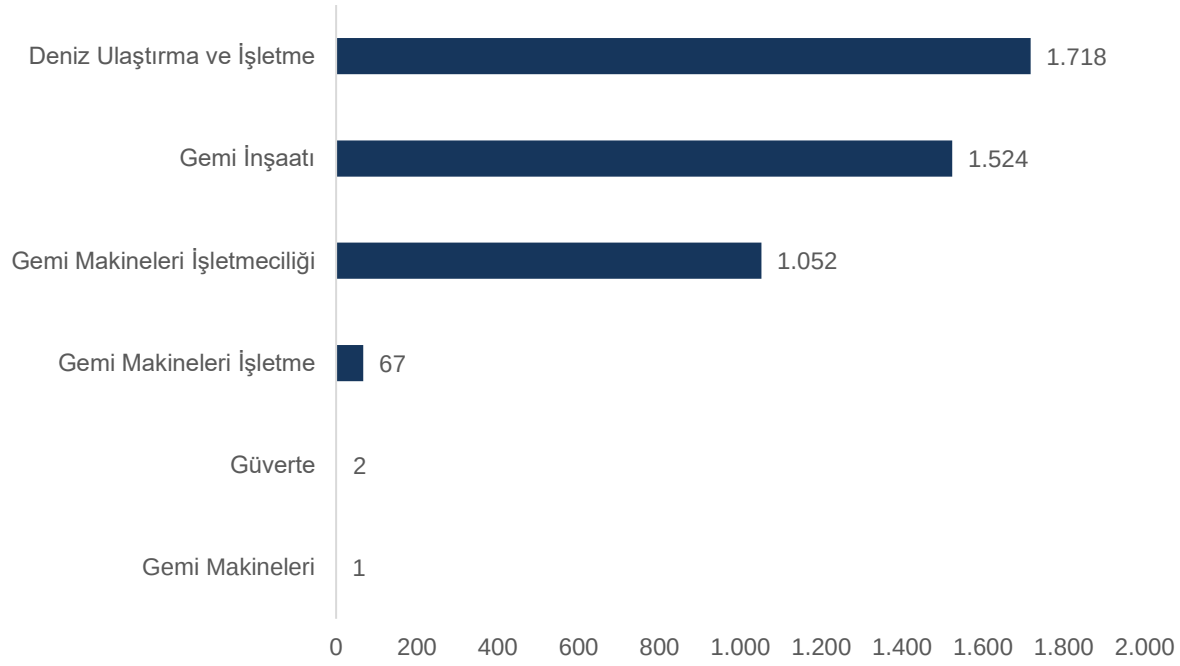
Tablo 119. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı	Öğrenci Sayısı
Deniz Ulaştırma ve İşletme	10	1.728
Gemi İnşaatı	10	1.524
Gemi Makineleri İşletmeciliği	7	1.052
Gemi Makineleri İşletme	7	67
Güverte	1	2
Gemi Makineleri	1	1
Genel Toplam	**16**	**4.374**

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip bölüm 1.728 öğrenci ile 10 farklı meslek yüksekokulunda bulunan Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümü olup, Meslek yüksekokullarında öğrenim gören toplam öğrenci sayısının %39,5'ini oluşturmaktadır.

Grafik 90. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024)



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de 14 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 16 adet meslek yüksekokulu bulunmaktadır.

Tablo 120. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu

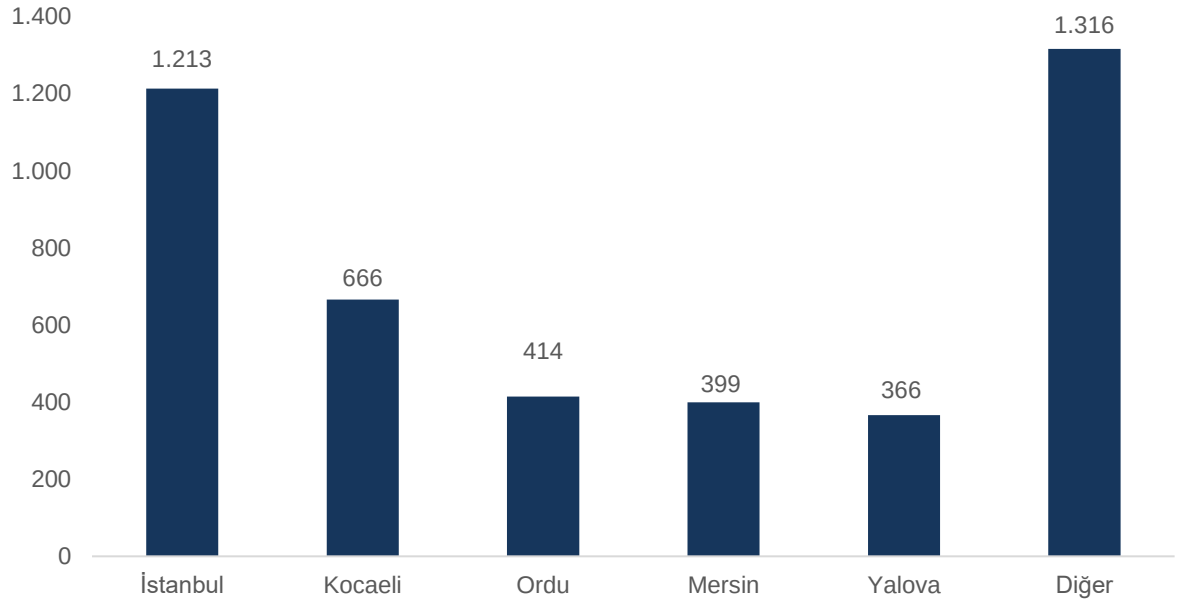
Sıra NO	İl Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	3	1.213
2	Kocaeli	1	666
3	Ordu	1	414
4	Mersin	1	399
5	Yalova	1	366
6	Balıkesir	1	299
7	Trabzon	1	270
8	Sakarya	1	190
9	Çanakkale	1	153
10	İzmir	1	143
11	Zonguldak	1	128
12	Muğla	1	71
13	Bartın	1	58
14	Giresun	1	4
Genel Toplam		**16**	**4.374**

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında 1.213 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %27,7'sini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 666 öğrenci ile Kocaeli, 414 öğrenci ile Ordu takip etmektedir.

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %52,'ünü oluşturmaktadır.

Grafik 91. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024)



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki meslek yüksekokullarında okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 273'tür.

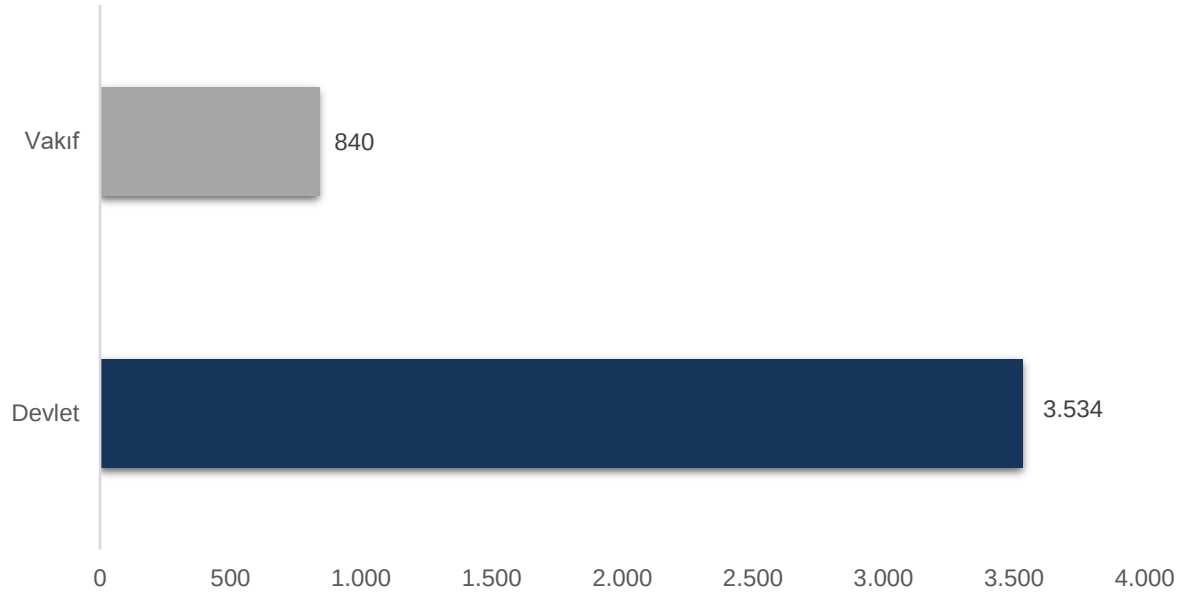
Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Meslek Yüksekokulu Sayısı	Öğrenci Sayısı
Devlet	15	3.534
Vakıf	1	840
Genel Toplam	**16**	**4.374**

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Meslek Yüksekokullarında toplam öğrenci sayısının %80,8'ini Devlet okulu öğrencileri 2'ini ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 92. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024)



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip meslek yüksekokulu 4 farklı bölümde 840 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren Piri Reis Üniversitesi'dir.

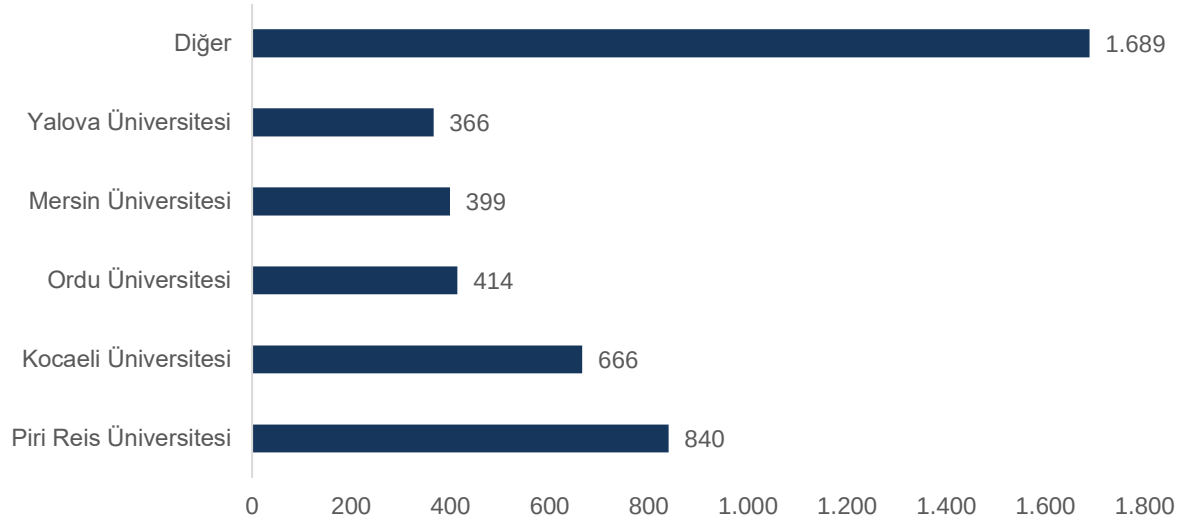
Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı
1	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	284
			Gemi İnşaatı	269
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	255
			Gemi Makineleri İşletme	32
	Toplam Piri Reis Üniversitesi			**840**
2	Kocaeli Üniversitesi	Kocaeli	Deniz Ulaştırma ve İşletme	246
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	223
			Gemi İnşaatı	182
			Gemi Makineleri İşletme	12
			Güverte	2
			Gemi Makineleri	1
	Toplam Kocaeli Üniversitesi			**666**
3	Ordu Üniversitesi	Ordu	Gemi İnşaatı	137
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	137
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	134
			Gemi Makineleri İşletme	6
	Toplam Ordu Üniversitesi			**414**
4	Mersin Üniversitesi	Mersin	Deniz Ulaştırma ve İşletme	283
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	112
			Gemi Makineleri İşletme	4
	Toplam Mersin Üniversitesi			**399**
5	Yalova Üniversitesi	Yalova	Deniz Ulaştırma ve İşletme	262
			Gemi İnşaatı	104
	Toplam Yalova Üniversitesi			**366**
6	Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi	Balıkesir	Gemi İnşaatı	**299**
7	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Gemi İnşaatı	135
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	129
			Gemi Makineleri İşletme	6
	Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi			**270**
8	İstanbul Nişantaşı Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	**231**
9	Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi	Sakarya	Gemi İnşaatı	116
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	74
	Toplam Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi			**190**
10	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	Çanakkale	Gemi İnşaatı	**153**
11	Ege Üniversitesi	İzmir	Deniz Ulaştırma ve İşletme	**143**
12	Galatasaray Üniversitesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletmeciliği	69
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	67
			Gemi Makineleri İşletme	6
				142
13	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	Zonguldak	Gemi Makineleri İşletmeciliği	127
			Gemi Makineleri İşletme	1
	Toplam Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi			**128**
14	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	Muğla	Gemi İnşaatı	**71**
15	Bartın Üniversitesi	Bartın	Gemi İnşaatı	**58**
16	Giresun Üniversitesi	Giresun	Deniz Ulaştırma ve İşletme	**4**
Genel Toplam				**4.374**

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 meslek yüksekokulu toplam öğrenci sayısının %43,9'unu oluşturmaktadır.

Grafik 93. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2023-2024)



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki Fakülte'lerde öğrenim gören öğrenci sayısı 8.593'tür. Toplam okul sayısı ise 14'tür.

2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda 14 Fakülte 4 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir.

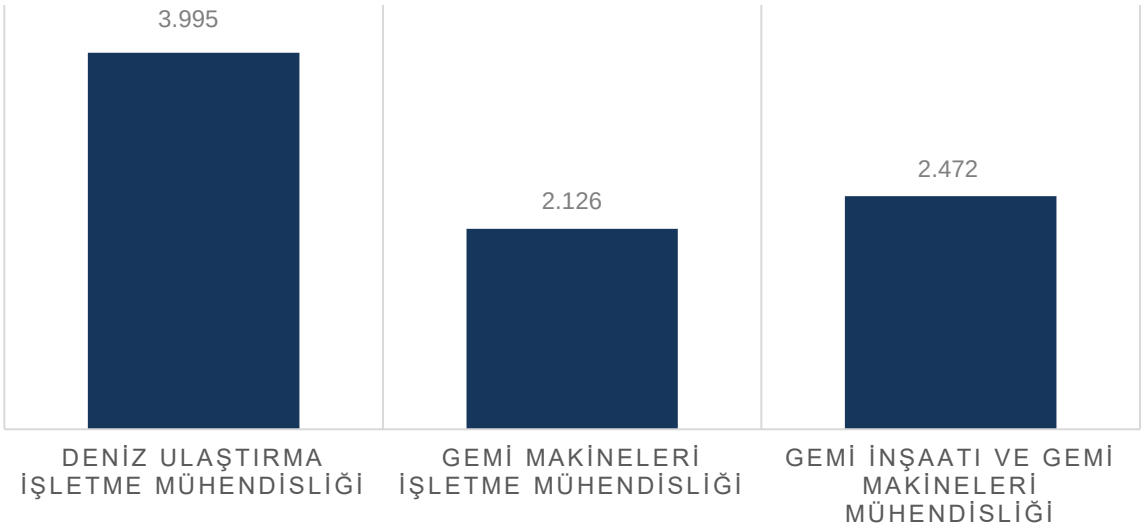
Tablo 123. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Fakülte Sayısı	Öğrenci Sayısı
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	11	3.995
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	7	2.126
Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	8	2.472
Genel Toplam	**14**	**8.593**

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip bölüm 3.995 öğrenci ile 11 farklı fakültede bulunan Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümü olup, Fakültelerdeki toplam öğrencinin %46,5'ini oluşturmaktadır.

Grafik 94. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024)



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de 12 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 12 Fakülte bulunmaktadır.

Tablo 124. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu

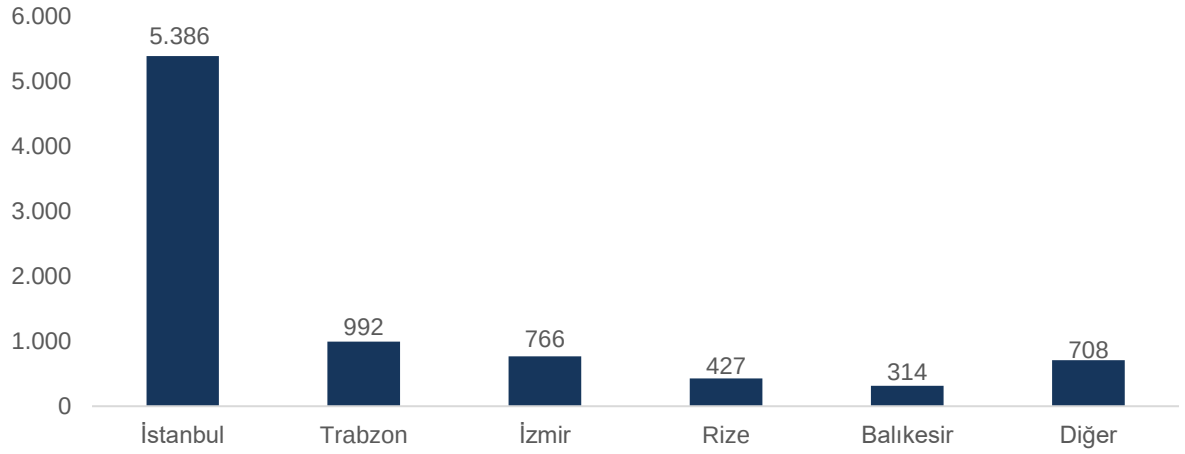
Sıra NO	İl Adı	Fakülte Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	4	5.386
2	Trabzon	1	992
3	İzmir	2	766
4	Rize	1	427
5	Balıkesir	1	314
6	Hatay	1	271
7	Ordu	1	233
8	Bursa	1	140
9	Van	1	62
10	Gaziantep	1	2
Genel Toplam		**14**	**8.593**

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde 5.386 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrencinin %62,7'sini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 992 öğrenci ile Trabzon, 766 öğrenci ile İzmir takip etmektedir.

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %83,1'ini oluşturmaktadır.

Grafik 95. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024)



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki fakültelerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 613'tür.

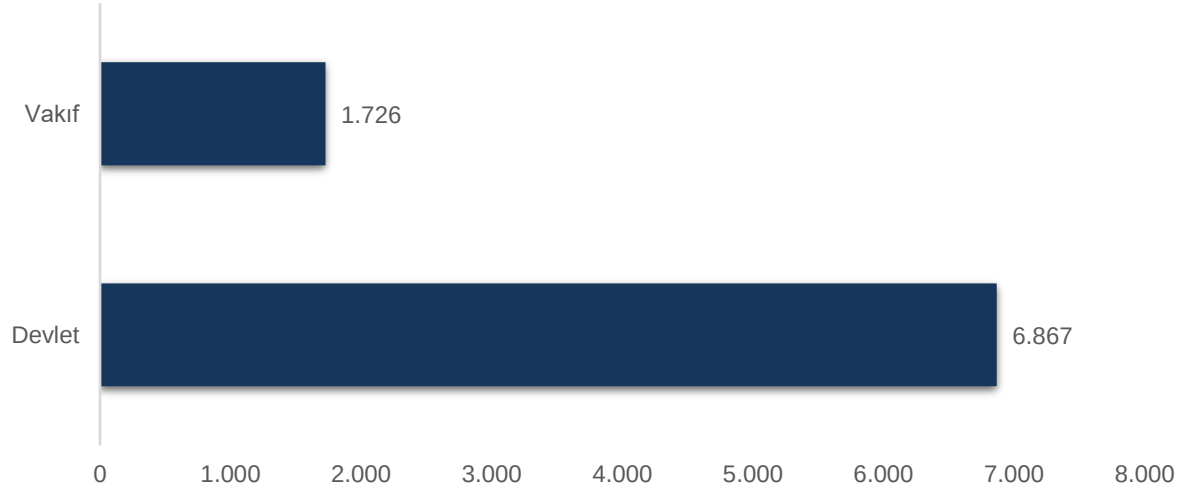
Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Fakülte Sayısı	Öğrenci Sayısı
Devlet	13	6.867
Vakıf	1	1.726
Genel Toplam	**14**	**8.584**

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Fakültelerde toplam öğrenci sayısının %80'ini Devlet okulu öğrencileri %20'sini ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 96. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2023-2024)



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip fakülte 3 farklı bölümde 2.091 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 3 farklı bölümde 1.726 öğrenci bulunmaktadır.

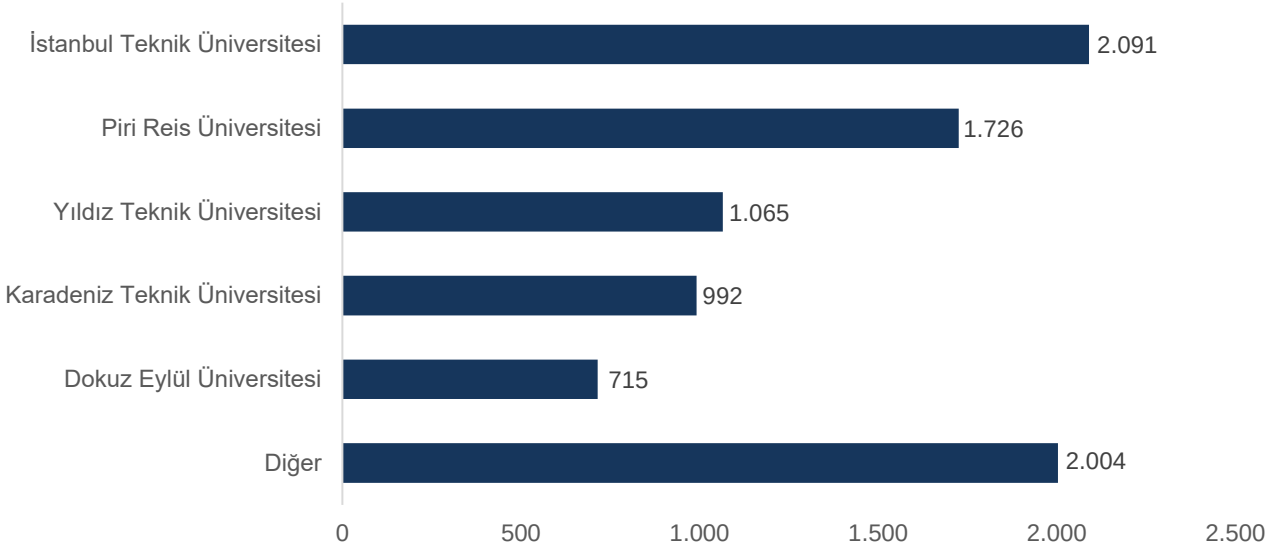
Tablo 126. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	617
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	658
			Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	816
	Toplam İstanbul Teknik Üniversitesi			**2.091**
2	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	558
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	450
			Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	718
	Toplam Piri Reis Üniversitesi			**1.726**
3	Yıldız Teknik Üniversitesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	459
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	606
	Toplam Yıldız Teknik Üniversitesi			**1.065**
4	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	100
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	345
			Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	547
	Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi			**992**
5	Dokuz Eylül Üniversitesi	İzmir	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	299
			Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	416
	Toplam Dokuz Eylül Üniversitesi			**715**
6	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	**504**
7	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi	Rize	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	**427**
8	Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi	Balıkesir	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	92
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	183
			Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	39
	Toplam Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi			**314**
9	İskenderun Teknik Üniversitesi	Hatay	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	39
			Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	232
	Toplam İskenderun Teknik Üniversitesi			**271**
10	Ordu Üniversitesi	Ordu	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	**233**
11	Bursa Teknik Üniversitesi	Bursa	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	**140**
12	Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi	Van	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	**62**
13	İzmir Katip Çelebi Üniversites	İzmir	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	**51**
14	Gaziantep Üniversitesi	Gaziantep	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	1
			Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	1
	Toplam Gaziantep Üniversitesi			**2**
Genel Toplam				**8.593**

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2023-2024 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 fakülte toplam öğrenci sayısının %56,8'ini oluşturmaktadır.

Grafik 97. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2023-2024)



Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.5. Üyelere Yönelik Eğitimler

2023 yılında üyeler yönelik 18 adet eğitim düzenlenmiştir.

Tablo 127. Üyelere Yönelik Eğitim İstatistikleri

Tarih	Eğitim Konu Başlığı
23 Aralık 2022	"Gemi Acentelik Bilgi Sistemi" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü yetkililerince, 23 Aralık 2022 Cuma günü 14:00-15:00 saatleri arasında Zoom Video Konferans üzerinden gerçekleştirilmiştir.
30 Ocak 2023- 03 Şubat 2023	Odamız koordinesinde, 30 Ocak 2023- 03 Şubat 2023 tarihleri 10:00-16:30 saatleri arasında, Piri Reis Üniversitesi Hazırlık Kampüsü Güneş Taner Konferans Salonu'nda, yüz yüze olacak şekilde Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi gerçekleştirilmiştir.
15 Şubat 2023	"Gemi Acentelik Bilgi Sistemi" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü yetkililerince, 15 Şubat 2023 Çarşamba günü 14:00- 15:00 saatleri arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası merkez binası Meclis Salonunda gerçekleştirilmiştir.
17 Mart 2023	Üyelerimize yönelik olarak, "Emeklilikte Yaşa Takılanlar Düzenlemesinin Vergi ve İş Hukuku Bakımından İşverene Etkileri ve Bu Hususların Değerlendirilmesi" konulu eğitim, Gramer Danışmanlık ve Yeminli Mali Müşavirlik Anonim Şirketi ortağı Yeminli Mali Müşavir Sayın Murat Erişti ve ÖzoğulYenigün&Partners Hukuk Ofisi ortaklarından Av. Sayın Evrim Uygur Yamaner tarafından, 17 Mart 2023 Cuma günü saat 10:00-12:00 saatleri arasında üyelerimizin katılımı ile Odamız Meclis Salonunda hem fiziki katılımlı hem de uzaktan erişim sistemi (Zoom) üzerinden çevrimiçi olarak gerçekleştirilmiştir.
27 Mart 2023	Üyelerimize yönelik olarak 2023 yılına planlı, "Deniz Turizminin Sosyal Medyada Pazarlanması ve Dijitalleşme Teknikleri" konulu eğitim, Yıldız Gelişim Akademisinden Sayın Hakan Ömer GİDER tarafından 27 Mart 2023 Pazartesi günü 13:00-17:00 saatleri arasında, İMEAK DTO Fethiye Şubemizde fiziki katılımlı ve aynı zamanda uzaktan erişim sistemi üzerinden çevrimiçi olarak gerçekleştirilmiştir.
10-14 Nisan 2023	Odamız koordinesinde, 10-14 Nisan 2023 tarihleri 10:00-16:30 saatleri arasında, İMEAK DTO İzmir Şubemizde, yüz yüze olacak şekilde Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi gerçekleştirilmiştir.

25 Nisan 2023	"Liman Tek Pencere" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü yetkililerince, 25 Nisan 2023 Salı günü 14:00-15:00 saatleri arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesinde gerçekleştirilmiştir.
25 Mayıs 2023	Üyelerimize yönelik olarak 2023 yılına planlı, "Gemiadamlarına İlişkin Ulusal ve Uluslararası Mevzuat" konulu eğitim, İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından, 25 Mayıs 2023 Perşembe günü saat 14:00-16:00 saatleri arasında üyelerimizin katılımı ile Odamız Meclis Salonunda hem fiziki katılımlı hem de uzaktan erişim sistemi (Zoom) üzerinden gerçekleştirilmiştir.
30 Mayıs 2023	"Liman Tek Pencere" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü yetkililerince, 30 Mayıs 2023 Salı günü 14:00-15:00 saatleri arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası merkez binası Meclis Salonunda gerçekleştirilmiştir.
05-09 Haziran 2023	Odamız koordinesinde, 05-09 Haziran 2023 tarihleri 10:00-16:30 saatleri arasında, İMEAK DTO Kocaeli Şubemizde, fiziki katılımlı olacak şekilde Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi gerçekleştirilmiştir.
17 Temmuz 2023	Bu kapsamda, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığı yetkilileri tarafından Odamız üyelerine yönelik olarak 17 Temmuz 2023 Pazartesi günü saat 14.00'da İMEAK DTO Meclis Toplantı Salonunda "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Sektöründe Elektronik Haberleşme Ar-Ge Projeleri Tanıtım Toplantısı" gerçekleştirilmiştir.
24-28 Temmuz 2023	Odamız koordinesinde, 24-28 Temmuz 2023 tarihleri 10:00-16:30 saatleri arasında, İMEAK DTO İzmir Şubemizde, fiziki katılımlı olacak şekilde Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi gerçekleştirilmiştir.
06 Eylül 2023	Üyelerimize yönelik olarak 2023 yılına planlı, "Denizcilik Sektörünün Rekabet Hukuku ve İş Hukuku Açısından Değerlendirilmesi" konulu eğitim, Özoğul Yenigün & Partners Hukuk Ofisi Yönetici Ortağı Sayın Av. Evrim Uygur Yamaner ve Erdem & Erdem Hukuk Bürosu Ortağı aynı zamanda Eski Rekabet Başuzmanı Sayın Av. Mert Karamustafaoğlu tarafından, 06 Eylül 2023 Çarşamba günü saat 10:30'da üyelerimizin katılımı ile Odamız Meclis Salonunda hem fiziki katılımlı hem de uzaktan erişim sistemi (Zoom) üzerinden hibrit olarak gerçekleştirilmiştir.
11-15 Eylül 2023	Odamız koordinesinde, 11-15 Eylül 2023 tarihleri 10:00-16:30 saatleri arasında, Piri Reis Üniversitesi Hazırlık Kampüsü Güneş Taner Konferans Salonu'nda, yüz yüze olacak şekilde Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi gerçekleştirilmiştir.
17 Ekim 2023	"Gemi Acente Bilgi Sistemi" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü yetkililerince, 17 Ekim 2023 Salı günü 14:00-16:00 saatleri arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası merkez binası Meclis Salonunda gerçekleştirilmiştir.
06-10 Kasım 2023	Odamız koordinasyonunda, 06-10 Kasım 2023 tarihleri 10:00-16:30 saatleri arası Odamız web sayfası "Eğitim/Sunumlar" sekmesinde yer alan link ve programa istinaden, Zoom Video Konferans yöntemiyle çevrimiçi olarak, Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi gerçekleştirilmiştir.
21 Kasım 2023	"Gemi Acente Bilgi Sistemi" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü yetkililerince, 21 Kasım 2023 Salı günü 10:00- 12:00 saatleri arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesinde gerçekleştirilmiştir.
18-22 Aralık 2023	Odamız koordinesinde, 18-22 Aralık 2023 tarihleri 10:00-16:30 saatleri arasında, İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubemizde, eğitime katılacak en az 20 başvuru olması halinde fiziki katılımlı olacak şekilde Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi gerçekleştirilmiştir.

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

2.14.6. Personele Yönelik Eğitimler

2023 yılında personele yönelik 3 adet eğitim düzenlenmiştir.

Tablo 128. Personele Yönelik Eğitim İstatistikleri

Tarih	Eğitim Konu Başlığı
30 Mart 2023	İstanbul İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü tarafından, 30 Mart 2023 Perşembe günü hem çevrimiçi hem de fiziki katılımlı olarak "Afet Farkındalık Eğitimi" verilmiştir.
11 Nisan 2023	Odamız Merkez ve Deniz Konak binası için, 2023 Yılı Yangın ve Tahliye Tatbikatı ile Eğitimi 11 Nisan 2023 tarihinde tüm çalışanlarımıza yönelik olarak gerçekleştirilmiştir.
04 Nisan 2023	Odamız çalışanlarına yönelik olarak düzenlenen 2023 yılı eğitim takviminde yer alan, "Sıfır Atık Sistemi Farkındalık Eğitimi" Odamız Çevre Birimi tarafından 04 Nisan 2023 Salı günü gerçekleştirilmiştir.

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.
- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü- FAO
- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü- FAO, Balıkçılık ve Su Ürünleri Üretimi, 2023
- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü- FAO, Statistical Yearbook 2023
- Boat International (2024 Global Order Book)
- Boran, Ş., 2017. Su ürünleri yetiştiriciliği ve ekonomiye katkısı, İzmir Ticaret Odası Kasım-Aralık 2017 Ar-Ge Bülten.
- Clarksons Research Services Limited
- Dünya Turizm Örgütü
- Gelir İdaresi Başkanlığı
- Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)
- IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu
- International Maritime Bureau- IMB
- International Union of Marine Insurance (UIMI)
- İMEAK DTO İstatistikleri
- Kültür ve Turizm Bakanlığı
- MedCruise
- Millî Eğitim Bakanlığı (MEB)
- On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023
- Resmî Gazete (www.resmigazete.gov.tr)
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK), İstatistik Yıllıkları
- 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
- The Institute for Shipping Economics and Logistics (ISL)
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)
- Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR)
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)
- Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TURSAB)
- Türkiye Sigorta Birliği
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)
- Yonar, M.E., 2008. Yersinia ruckeri ile Enfekte Edilen Gökkuşağı Alabalığı (Oncorhynchus mykiss)'nın Tedavisinde Proposilin Kullanılması, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Elazığ.
- Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi

TÜRKİYE YÜZYILI

TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN YÜZÜNCÜ YILI

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI

TURKISH CHAMBER OF SHIPPING

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
iletisim@denizticaretodasi.org.tr