

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

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İstanbul 2025

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



DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU
İSTANBUL- 2025



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

K. Atatürk

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU



TAMER KIRAN
Yönetim Kurulu Başkanı



RECEP DÜZGÜT
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

Küresel ekonomide ABD seçimleri 2024 yılı boyunca en çok konuşulan konulardan birisi oldu. Nitekim Kasım ayında Başkan seçilmesiyle birlikte Trump'ın ikinci döneminin etkileri halen dünyayı etkilemeye devam ediyor.

Yakın geçmişte yaşadığımız pandemiden sonra küresel ekonomide belirsizliğin en yüksek noktaya çıktığı günleri yaşıyoruz. Trump'ın mütekabiliyete dayanan vergileri açıklaması ile had safhaya ulaşan belirsizlik ve finansal piyasalarda kötümserlik, karşısına aldığı birçok ülkenin aynı dozda misillemeye geçmesiyle devam ediyor. Şüphesiz 2025 yılı boyunca ABD ve ülkeler arasındaki tarife pazarlıkları küresel ekonomiyi belirleyen en önemli etken olacak.

Türkiye ekonomisi açısından 2024 yılı bir önceki yıla göre makro dengelerin iyileşme eğiliminin ağır bastığı bir yıl oldu. Büyük derecelendirme kuruluşları yıl içerisinde not artırım ve görünüm düzeltmesine giderken, ülke risk primini ölçen CDS oranlarında önemli düşüşler gerçekleşti. Merkez bankamız hem brüt hem net rezervlerini arttırmayı başarırken, cari işlemler açığında önemli düşüşler gerçekleşti.

2025 yılına girerken Türkiye ekonomisinin en önemli gündem maddelerinden birisinin şüphesiz enflasyonun gidişatı olacağını değerlendiriyoruz. Önümüzdeki süreçte sıkı maliye politikası ve her alanda yapısal reformlarla desteklenen bir politika çerçevesi, makroekonomik dengelenme açısından en önemli unsurlardan birisi olacaktır.

Denizcilik piyasalarına bakacak olursak, geçtiğimiz yılın son çeyreği hariç küresel deniz ticareti için olumlu bir yıl olduğunu söyleyebiliriz. 2024 yılında küresel ticaretin %88'i denizyoluyla gerçekleştirilirken, küresel deniz ticareti %2,2'lik artışla 12,6 milyar ton seviyesinde gerçekleşti.

Dünyayı etkileyen önemli çatışma ve sorunların yaşandığı Orta Doğu'da, İsrail-Filistin savaşıyla birlikte Yemen'de yerleşik grubun Kızıldeniz'deki gemi saldırıları, ticaret rotalarında da zorunlu değişime neden oldu. Neticesinde 2024 yılı konteyner taşımacılığı için güçlü bir yıl olurken, konteyner ticaret hacmi TEU bazında 2024'te %5,6 arttı. Kızıldeniz'de yaşanan aksaklıkların etkisiyle denizyolu konteyner ticaretinde TEU-mil bazında yıllık büyüme %17,8 oranında gerçekleşti.

Dünya gemi filosu, 100 GT ve üzeri DWT bazında ise %3,4 büyüyerek, 112 bin 489 gemi ile 2,4 milyar DWT'a ulaştı. Türk denizcilik sektörü 2024 yılında büyüme ve dönüşüme odaklanırken, Türk denizciliğinin taşıma kapasitesi dünyanın en büyük filosunu kontrol eden ülkeler arasında 52 milyon DWT ile 11. sıraya yükseldi.

Ayrıca ülkemizin, Asya ve Avrupa arasındaki stratejik konumuyla yıllık 12 milyon TEU üzerindeki konteyner işlem hacmi ve 600 milyar doları aşan dış ticaret hacmiyle lojistik ve deniz taşımacılığında önemli bir merkez olmaya devam ettiğini hatırlatmakta fayda görüyorum.

Denizcilik Sektör Raporumuz 2024, 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	31
1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı	31
1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu	35
1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI	39
1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları	39
1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)	59
1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri	60
1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri	60
1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri	64
2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER	77
2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ	77
2.2. TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ	83
2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri)	83
2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi	87
2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	95
2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri	100
2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER	109
2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler	112
2.3.2. Kabotaj Yük Taşımaları	112
2.3.3. Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler	120
2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	122
2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler	124
2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	125
2.3.7. Konteyner Taşımacılığı	127
2.3.8. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler	130
2.4. TÜRK BOĞAZLARI	135
2.4.1. Türk Boğazlarının Konumu ve Özellikleri	135
2.4.2. Türk Boğazlarında Gemi Trafikliği	135
2.4.3. Türk Boğazlarında Tehlikeli Madde Geçişleri	140
2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ	147
2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu	147

2.5.2. Savunma Sanayi Projeleri	158
2.5.3. Yat İnşaatı	161
2.5.4. Gemi Yan Sanayi	162
2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları	164
2.6. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ	169
2.7. KIYI YAPILARI	175
2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu	175
2.7.1.1. Limanlar	177
2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri.....	177
2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu.....	178
2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler.....	183
2.7.1.2. Tersane	185
2.7.1.3. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi	185
2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekmek Yeri.....	186
2.7.1.5. Balıkçı Barınakları	187
2.8. DENİZ TURİZMİ.....	193
2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2024 Yılı Genel Deniz Turizmi Değerlendirmesi	193
2.8.2. Deniz Turizminin Unsurları	197
2.8.2.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği.....	197
2.8.2.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği	199
2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	202
2.8.2.4. Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Faaliyetleri	208
2.8.3. Yolcu Taşımacılığı	209
2.9. TÜRKİYE'DE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ	223
2.9.1. Giriş	223
2.9.2. Su Ürünlerinde Mevcut Durum	224
2.9.2.1. Dünyada Su Ürünleri Üretimi.....	224
2.9.2.2.1. Türkiye'de Su Ürünleri Avcılığı.....	228
2.9.2.2.2. Türkiye'de Su Ürünleri Yetiştiriciliği	230
2.9.2.2.3. Türkiye'de Su Kaynakları Yönetimi ve Balıklandırma.....	232
2.9.3.2023 Yılı Su Ürünleri Ekonomik Veriler	233
2.9.3.1. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri	233
2.9.3.2. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı	234
2.9.3.2.1. Dış Ticaret	234
2.9.4. Türkiye'de Su Ürünleri'nde Üretim ve Tüketim.....	235
2.10. GEMİ ACENTELİĞİ	239
2.10.1. Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı	239

2.10.2. Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi	240
2.10.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı	240
2.10.3.1. Türk Ticaret Kanunu	241
2.10.3.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği	241
2.10.3.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	241
2.10.3.4. Gemi Acenteliği Faaliyetine İlişkin Mevzuatsal Süreç	242
2.10.4. Gemi Acente Firmalarına İlişkin Veriler	242
2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ	251
2.11.1. Taşıma İşleri Organizatörleri	251
2.11.1.1. Taşıma İşleri Organizatörünün Tanımı ve Kapsamı	251
2.11.1.2. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Örgütlenmesi	251
2.11.1.3. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Mevzuatı	252
2.11.1.4. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği	252
2.11.2. Türkiye’de Lojistik Merkezler	252
2.12. DENİZ SİGORTALARI	257
2.12.1. Deniz Sigortalarına Genel Bir Bakış	257
2.12.2. Türkiye’de Deniz Sigortaları	260
2.12.3. Dünya’da Deniz Sigortaları	263
2.13. TÜRKİYE’NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARİ	267
2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	267
2.13.1.1. Anlaşmalarda Düzenlenen Gelir Unsurları	267
2.13.2. Denizcilik Anlaşmaları	271
2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ	277
2.14.1. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi	277
2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	277
2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	278
2.14.1.3. Cinsiyete Göre Öğrenci Sayıları	279
2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu	279
2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	279
2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	281
2.14.2.3. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler	282
2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokullarının Durumu	286
2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	286
2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	287
2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	288
2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları	288
2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu	291
2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları	291

2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları	292
2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları	293
2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler	293
KAYNAKLAR	296

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler.....	28
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı	32
Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton).....	33
Tablo 4. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil).....	34
Tablo 5. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle DWT Gelişimi (300 GT ve üzeri).....	35
Tablo 6. 2023-2024 Yılları Arasında Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri	61
Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), Aralık 2023- Aralık 2024	79
Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2014-2024.....	80
Tablo 9. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	84
Tablo 10. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	85
Tablo 11. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	86
Tablo 12. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)	87
Tablo 13. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	88
Tablo 14. Kuru Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	89
Tablo 15. Dökme Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	90
Tablo 16. Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	91
Tablo 17. Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	92
Tablo 18. Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	93
Tablo 19. Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	94
Tablo 20. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	96
Tablo 21. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	97
Tablo 22. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 DWT ve Üzeri)	98
Tablo 23. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	99
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri).....	100
Tablo 25. 1 Ocak 2025 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri).....	102
Tablo 26. 1 Ocak 2025 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri).....	103
Tablo 27. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri).....	105
Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı.....	109
Tablo 29. 2014-2024 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)	110
Tablo 30. 2024 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri	111
Tablo 31. 2015-2024 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)	112
Tablo 32. 2024 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton).....	113
Tablo 33. 2024 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)	114
Tablo 34. 2015-2024 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)	115
Tablo 35. 2015-2024 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı	116
Tablo 36. ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları (TL)	117
Tablo 37. İllere Göre 2023-2024 Yılları ÖTV'siz Yakıt Teslim Miktarları	118
Tablo 38. 2015-2024 Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi (Ton)	120
Tablo 39. Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları (Ton)	121
Tablo 40. 2024 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (Ton)	122
Tablo 41. 2024 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton).....	123
Tablo 42. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon Ton), 2024.....	124
Tablo 43. Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2024	125
Tablo 44. Türkiye- AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (mton), 2024	126
Tablo 45. 2024 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton).....	127
Tablo 46. Dünya Konteyner Filosu 2024.....	128
Tablo 47. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2015-2024	129
Tablo 48. 2024 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU).....	129

Tablo 49. Konteyner Elleçlemesi Yapılan 20 Ülke (TEU)	130
Tablo 50. 2024 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet)	130
Tablo 51. 2024 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları	131
Tablo 52. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları.....	136
Tablo 53. İstanbul Boğazından 2020-2024 Geçiş Yapan Gemilerin Cinslerine Göre Dağılımı	138
Tablo 54. Çanakkale Boğazından 2020-2024 Geçiş Yapan Gemilerin Cinslerine Göre Dağılımı	138
Tablo 55. 2015-2024 Yılları İstanbul Boğazı Gemi Geçişleri	139
Tablo 56. 2015-2024 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri	140
Tablo 57. Tanker Trafiğine İlişkin Boğaz Geçişleri	141
Tablo 58. İstanbul Boğazında Taşınan Tehlikeli/Tehlikesiz Yük Miktarı (Bin Ton)	141
Tablo 59. Çanakkale Boğazında Taşınan Tehlikeli/Tehlikesiz Yük Dağılımı	142
Tablo 60. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları	156
Tablo 61. Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları	157
Tablo 62. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2022-2024	178
Tablo 63. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2022-2024	179
Tablo 64. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2021-2024.....	180
Tablo 65. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2023-2024	181
Tablo 66. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2020-2024.....	182
Tablo 67. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU)	183
Tablo 68. Yıllara Göre Tekne İmal ve Çekmek Yeri Tesis Sayısı	187
Tablo 69. Ülkelere Göre 2023 Yılı Turizm Gelirleri Dünya Sıralaması (*Milyar \$)	194
Tablo 70. 2022-2024 Yıllarında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı İlk 5 Ülke	195
Tablo 71. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama	195
Tablo 72. Yıllara Göre Kültür ve Turizm Bakanlığından İşletme Belgeli Yat İşletmeleri Yat ve Yatak Kapasiteleri	197
Tablo 73. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı	198
Tablo 74. 2024 Yılında Kültür ve Turizm Bakanlığından Belgeli Deniz Turizmi Araçları	199
Tablo 75. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri (2024)	199
Tablo 76. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları	200
Tablo 77. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Limanları (2024).....	201
Tablo 78. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekmek Yerleri.....	202
Tablo 79. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanları.....	202
Tablo 80. MedCruise Üyesi En Çok Yolcu Taşınan 10 Liman.....	204
Tablo 81. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2024.....	205
Tablo 82. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	207
Tablo 83. Yurtdışı Hatlar Bazında Yolcu Gemileri ile Taşınan Yolcu Sayısı (2024)	210
Tablo 84. Yolcu Gemileri ile Taşınan Yurtdışı Yolcu Sayısı (2024).....	211
Tablo 85. Dünya Su Ürünleri Üretimi (Ton)	225
Tablo 86. Dünya'da Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimi	226
Tablo 87. Ülkelere Göre Dünya Su Ürünleri Üretimi (Ton)	226
Tablo 88. Türkiye'de Su Ürünleri Üretimi (Ton).....	228
Tablo 89. Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı.....	229
Tablo 90. Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton)	229
Tablo 91. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2022) (Adet).....	229
Tablo 92. Avcılığı En Çok Yapılan Demersal Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton).....	230
Tablo 93. Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarları (Ton)	230
Tablo 94. Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı	231
Tablo 95. Türkiye'de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton)	231

Tablo 96. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2023).....	232
Tablo 97. Balıklandırma (Sazan) Miktarları.....	233
Tablo 98. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri	234
Tablo 99. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı.....	234
Tablo 100. Su Ürünleri Üretimi, İhracatı, İthalatı ve Tüketimi.....	236
Tablo 101. Yıllar İtibariyle Yetkilendirilmiş Gemi Acente Firmaları Verileri	243
Tablo 102. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı	243
Tablo 103. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- I.BÖLGE-Karadeniz Bölgesi (Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)	244
Tablo 104. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- II.BÖLGE-Marmara Bölgesi (Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)	244
Tablo 105. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- III.BÖLGE- Ege Bölgesi (Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar).....	244
Tablo 106. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- IV. BÖLGE-Akdeniz Bölgesi (Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)	245
Tablo 107. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı	245
Tablo 108. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı	247
Tablo 109. Deniz Sigortaları Verileri	260
Tablo 110. Türkiye'de Yaşanan Kazalar, 2024.....	263
Tablo 111. Türkiye'nin Sonuçlandırdığı Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	268
Tablo 112. Mevcut Anlaşmaları Tadil Eden Ek Protokoller.....	271
Tablo 113. İkili Denizcilik Anlaşmaları	272
Tablo 114. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum.....	277
Tablo 115. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum	278
Tablo 116. Türkiye'nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı	279
Tablo 117. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu	280
Tablo 118. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu	281
Tablo 119. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu	282
Tablo 120. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu	286
Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu	287
Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu	288
Tablo 123. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu	289
Tablo 124. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu	291
Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu	292
Tablo 126. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu	293
Tablo 127. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu	294

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı (Milyar Ton)	32
Grafik 2. 2024 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton %)	33
Grafik 3. 2024 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)	34
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2025 (1000 DWT)	36
Grafik 5. 2024 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelik Dağılımı (DWT/%)	36
Grafik 6. Toplam Sera Gazı Emisyonları	45
Grafik 7. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler	60
Grafik 8. Ocak – Aralık 2024 Tarih Aralığında Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Vakasının Meydana Geldiği Başlıca Ülkeler	64
Grafik 9. Ocak – Aralık 2024 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları	64
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2020Ç1-2024Ç4	77
Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2023-2024	78
Grafik 12. İşsizlik ve İstihdam Oranı (%), Ocak 2023-Aralık 2024	78
Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2023 1.Çeyrek – 2024 4.Çeyrek	79
Grafik 14. Yıllık Yi-ÜFE ve TÜFE değişimi, %	80
Grafik 15. 2022-2023-2024 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi	86
Grafik 16. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	88
Grafik 17. Kuru Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	89
Grafik 18. Dökme Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	90
Grafik 19. Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	91
Grafik 20. Kimyevi Madde Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	92
Grafik 21. Konteyner Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	93
Grafik 22. Ro-Ro Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	94
Grafik 23. 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı	95
Grafik 24. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	99
Grafik 25. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi (1000 GT ve Üzeri)	101
Grafik 26. 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo (1000 GT ve Üzeri)	101
Grafik 27. Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Dünya Sıralaması	104
Grafik 28. 2014- 2024 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton)	109
Grafik 29. 2024 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar Yüzdesi (%)	110
Grafik 30. Dış Ticaret Miktar (Ton /%)	111
Grafik 31. Dış Ticaret Değer (\$/%)	111
Grafik 32. 2015-2024 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%)	112
Grafik 33. 2024 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)	113
Grafik 34. 2015-2024 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı ve AdetxMil Bazında Yıllık Değişim (%)	115
Grafik 35. 2015-2024 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve AdetxMil Değişimi (%)	116
Grafik 36. Gemi Tiplerine Göre ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarı (Milyon TL)	117
Grafik 37. 2004-2024 ÖTV'siz Yakıt Miktarları (Ton)	119
Grafik 38. 2004-2024 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları	119
Grafik 39. 2015-2024 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımacılığı	120
Grafik 40. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları	121
Grafik 41. 2024 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (%)	122
Grafik 42. KEİ Ülkeleri İhracat ve İthalat Yüzdelik Dağılımı (%)	127
Grafik 43. Bölgeler İtibariyle Ro-Ro Taşımacılığı	132
Grafik 44. 2015-2024 Ro-Ro Taşımacılığının Gelişimi	132
Grafik 45. 2015-2024 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları	137
Grafik 46. 2015-2024 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT (1.000 GT)	137
Grafik 47. İstanbul Boğazından Geçen Toplam Gemi Sayıları ile Tanker Sayılarının Gelişimi	139
Grafik 48. Çanakkale Boğazından Geçen Toplam Gemi Sayıları ile Tanker Sayılarının Gelişimi	140

Grafik 49. İstanbul Boğazından Taşınan Tehlikeli/Tehlikesiz Yük Dağılımı Yüzdesi (%).....	142
Grafik 50. Çanakkale Boğazında Taşınan Tehlikeli/Tehlikesiz Yük Dağılımı Yüzdesi (%)	143
Grafik 51. 2003 / 2025 Faal Tersane Sayıları	147
Grafik 52. 2008-2024 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (Adet)	149
Grafik 53. 2008-2024 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (DWT).....	149
Grafik 54. 2011-2024 Yılları Gemi Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)	150
Grafik 55. 2010-2024 Yılları Arasında Gemi-Yat İnşaatı ve Gemi Yan Sanayiinde Çalışan Sayıları	150
Grafik 56. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin \$), 2010-2024.....	153
Grafik 57. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2024.....	154
Grafik 58. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Adet).....	154
Grafik 59. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon CGT).....	155
Grafik 60. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet).....	155
Grafik 61. Alınan Gemi Siparişlerinin Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%).....	156
Grafik 62. Dünya 24 Metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Uzunluk (metre))	162
Grafik 63. 2024 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)	170
Grafik 64. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı.....	170
Grafik 65. Yıllar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü	171
Grafik 66. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları.....	176
Grafik 67. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2021-2024	182
Grafik 68. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2020-2024.....	183
Grafik 69. Ülkelere Göre 2023 Yılı Turist Sayısı Sıralaması (Milyon Kişi)	194
Grafik 70. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı	196
Grafik 71. 2024 Yılında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı	196
Grafik 72. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı	203
Grafik 73. Uluslararası Kruvaziyer Destinasyonların Paylaşım Oranları (2023)	204
Grafik 74. 2020- 2024 Yılları Arasında Ocak-Aralık Aylarında Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri	206
Grafik 75. Kabotaj’da Hatlı Tarifeli Olarak Liman İçi ve Limanlar Arası Taşınan Denizyolu Yolcu Sayısı.....	209
Grafik 76. Dünya Su Ürünleri Üretiminin Önemli Ülkelere Göre Dağılımı (2021).....	227
Grafik 77. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İhracat İthalat Değerleri (Bin ABD \$), Ocak-Aralık 2024	235
Grafik 78. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%).....	246
Grafik 79. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2024	261
Grafik 80. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2024.....	261
Grafik 81. Kargo Tipleri Bazında Yük Elleçlemeleri, 2024.....	262
Grafik 82. Deniz Kazalarına Karışan 300 GRT Üstü Gemi Sayısı	262
Grafik 83. Teminat Tiplerine Göre Dağılım (%).....	264
Grafik 84. Bölgelere Göre Prim Dağılımı (%)	264
Grafik 85. Öğrenim Türüne Göre Öğrenci Sayıları	277
Grafik 86. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)	279
Grafik 87. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)	280
Grafik 88. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)	282
Grafik 89. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2024 - 2025).....	285
Grafik 90. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025).....	286
Grafik 91. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)	287
Grafik 92. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025).....	288
Grafik 93. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2024-2025).....	290
Grafik 94. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)	291
Grafik 95. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025).....	292
Grafik 96. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)	293

Grafik 97. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2024-2025) 295

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2024/2025 Bayrak Performans Tablosu	43
Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi	45
Şekil 3. IMO'nun İklim Değişikliğine Yönelik Kural ve Uygulamaları	48
Şekil 4. FuelEU Uygulama Takvimi	50
Şekil 5. SOx Emisyon Regülasyonu.....	52
Şekil 7. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı.....	52
Şekil 6. Küresel Sülfür Üst Sınırı	52
Şekil 8. ECA ve Küresel Kapsamda Yıllar İtibariyle Yakıttaki Kükürt Limitleri	53
Şekil 9. Emisyon Kontrol Alanları.....	54
Şekil 10. 01.05.2025 tarihinden sonra geçerli olacak Akdeniz Emisyon Kontrol Alanı	55
Şekil 11. Yıllara Göre NOx Regülasyonu	56
Şekil 12. Ocak – Aralık 2024 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	65
Şekil 13. Ocak – Aralık 2024 Tarih Aralığında Hindistan Yarımadası, Doğu ve Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası.....	66
Şekil 14. Ocak – Aralık 2024 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası.....	69
Şekil 15. Ocak – Aralık 2024 Tarih Aralığında Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	71
Şekil 16. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı.....	185

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AFID	: Alternatif Yakıtlar Altyapı Tüzüğü
ASBA	: Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği
AYM	: Avrupa Yeşil Mutabakatı
BM	: Birleşmiş Milletler
BMİDÇS	: Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi
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
DSH	: Denizaltı Savunma Harbi
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
EEDI (Energy Efficiency Design Index)	: Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi
EEX (European Energy Exchange)	: Avrupa Enerji Borsası
EH	: Elektronik Harp
EMEC (European Marine Equipment Council)	: Avrupa Deniz Ekipmanları Konseyi
ETS (European Union Emission Trading System)	: AB Emisyon Ticaret Sistemi
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 Insurance)	: Navlun, Sürastarya ve Savunma Sigortası

FIATA**FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents)****GABS****GESAMP-LCA (Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection- Life Cycle Assessment)****GGD****GHG (Green House Gases)****GRT****GSYH****GT****ICS (International Chamber of Shipping)****ILO (International Labour Organization)****IMB (International Maritime Bureau)****IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization)****IMF (International Monetary Fund)****IMO (International Maritime Organization)****ISL (The Institute for Shipping Economics and Logistics)****IUMI (International Union of Marine Insurance)****İBB****İDO****İMEAK DTO****KEİ****KEP****KMDYTM****KOBİ****KOGAD****kW****LCA (Life Cycle Assessment)****LEG (Legal Committee)****LNG (Liquefied Natural Gas)****LODER****LPG (Liquefied Petroleum Gas)****MDO (Marine Diesel Oil)****MEPC (Marine Environment Protection Committee)****MERSİS****MGO (Marine Gas Oil)****MGS****MLC (Maritime Labour Convention)****MoU (Memorandum of Understanding)**

: Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu

: Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu

: Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi

: Deniz Çevre Korumasının Bilimsel Yönleri Uzmanlar Grubu-Yaşam Döngüsü Analizi

: Gemi Geri Dönüşüm

: Sera Gazı

: Gros Ton

: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla

: Gros Ton

: Uluslararası Deniz Ticaret Odası

: Uluslararası Çalışma Örgütü

: Uluslararası Denizcilik Bürosu

: Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı

: Uluslararası Para Fonu

: Uluslararası Denizcilik Örgütü

: Denizcilik Ekonomisi ve Lojistik Enstitüsü

: Uluslararası Deniz Sigortaları Birliği

: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

: İstanbul Deniz Otobüsleri

: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası

: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü

: Kayıtlı Elektronik Posta

: Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi

: Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler

: Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği

: Kilowatt

: Yaşam Döngüsü Değerlendirmesi

: Hukuk Komitesi

: Sıvılaştırılmış Doğalgaz

: Lojistik Derneği

: Likit Petrol Gazı

: Deniz Dizel Yakıtı

: Deniz Çevresini Koruma Komitesi

: Merkezi Sicil Kayıt Sistemi

: Deniz Gaz Yakıtı

: Milli Gemi Sicili

: Denizcilik Çalışma Sözleşmesi

: Memorandum

MRV (Monitoring, Reporting and Verification)	: İzleme, Raporlama ve Doğrulama
MSC (Maritime Safety Committee)	: Deniz Emniyeti Komitesi
N₂O	: Nitroz Oksit
NECA (Nitrogen Emission Control Area)	: Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi
NO_x	: Azot Oksitler
ODS	: Ozon İnceltici Maddeler
OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development)	: İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı
OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries)	: Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
P&I (Protect and Indemnity Insurance)	: Koruma ve Tazmin Sigortası
PM	: Partikül Maddeler
PRC (Piracy Reporting Centre)	: Korsanlık Bildirim Merkezi
PSC (Port State Control)	: Liman Devleti Kontrolü
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
SO_x	: Kükürt Oksitler
SSMR (Shipping Statistics and Market Review)	: Denizcilik İstatistikleri ve Piyasa Analizi
STCW	: Gemi Adamları için Eğitim, Belgelendirme, Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
T.O.B.B.	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TC (Technical Cooperation Committee)	: Teknik İşbirliği Komitesi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi
TEPGE	: Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü
TEST (Transfer of Environmentally Sound Technologies)	: Çevreye Uygun Teknolojilerin Transferi
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
TİO	: Taşıma İşleri Organizatörleri
TL	: Türk lirası
TSB	: Türkiye Sigorta Birliği
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜFE	: Tüketici Fiyat Endeksi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜSSİDE	: Türkiye Sanayi Sevk ve İdare Enstitüsü
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
UNWTO	: Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü
UR (Union Registry)	: Birlik Sicili
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
VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil)	: Çok Düşük Kükürtlü Yakıt Yağı
VOC	: Uçucu Organik Bileşikler
YİD	: Yap-İşlet-Devret Modeli
YİMER	: Yabancılar İletişim Merkezi
Yİ-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 2024 yılında bir önceki yıl ile kıyaslandığında; ABD %2,8 büyüme kaydederken, Avro Bölgesi %0,9 ile daha kısıtlı bir büyüme kaydetmiştir. 2023 yılında %0,3 daralan Avrupa'nın en büyük ekonomisi konumundaki Almanya 2024 yılında da yüksek enerji maliyetleri gibi nedenlerle %0,2 daralmıştır. Aynı dönemde %4,3 büyüyen yükselen ve gelişmekte olan ülkeler bloku içerisinde görece güçlü performans gösteren Hindistan %6,5 ve Brezilya %3,4 büyümüştür. 2023 yılında Çin'de uygulanan ılımlı finansal politikalar büyümenin daha fazla ivme kaybetmesini engellemeye yönelik sonuçlar vermiş ve Çin ekonomisi yerel ve küresel olumsuz koşullara rağmen %5,2 oranında büyüme göstermiştir. 2024 yılında ise gayrimenkul sektöründeki finansal sorunlar ve ABD ile gerilimli dış politika ve ticaret ilişkileri Çin ekonomisi üzerinde baskı oluşturmuş, Çin'in büyüme hızı yavaşlayarak %5 olmuştur. Rusya ise 2022 yılında kaydettiği daralmadan sonra 2023 yılında %3,6 büyümüş, 2024 yılında da %4,1 oran ile büyümesini sürdürmüştür. Sıkı finansal koşullara ve jeopolitik gerilimlere rağmen 2024 yılında küresel büyüme istikrar göstererek %3,3 olarak gerçekleşmiştir.

2025 yılında Amerika Birleşik Devletleri tarafından bir dizi yeni tarifeler ve ticaret ortakları tarafından karşı önlemler açıklanmıştır. Bu durum kendi başına büyüme görünümü üzerinde olumsuz bir etki ve geleceğe yönelik belirsizlik yaratmaktadır. Bu belirsizlikte tutarlı varsayımlarda bulunmak zor olsa da küresel ekonomini 2025 ve 2026 yıllarında büyüme hızının azalacağı beklenmektedir. Gelişmiş ekonomiler için ise büyümede hafif bir azalma beklenmekte olup, 2024 yılında %1,8 olan büyüme düzeyinin 2025 yılında %1,4 ve 2025 yılında %1,5'e düşmesi öngörülmektedir. Yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerin 2024 yılında %4,3 olan büyüme düzeyinin 2025 ve 2026 yıllarında azalarak sırasıyla %3,7 ve %3,9 olacağı tahmin edilmektedir.

Küresel enflasyon, enerji ve bazı gıda ürünleri fiyatlarına rağmen finansal koşulların talebi daraltmasıyla düşüş eğilimine girmiştir. Küresel enflasyon görünümü, 2024 yılında gerileyerek %5,7 olmuştur. Küresel enflasyonun 2025 yılında %4,3 ve 2026 yılında %3,6 düzeyine istikrarlı bir şekilde düşmesi beklenmektedir. Gelişmiş ekonomilerde ortalama tüketici enflasyonu 2022 yılında %7,3 seviyesinden, 2023 yılı itibarıyla düşerek %4,6 ve 2024 yılında daha da düşerek %2,6 seviyesinde gerçekleşmiştir. Diğer taraftan, yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde ise 2023 yılında %8,3 olan yıllık ortalama tüketici fiyatları artışı 2024 yılında %7,7 düzeyine gerilemiştir. Son IMF tahminlerine göre, bu ekonomilerde 2025 yılında ise enflasyonun %5,6 düzeyine gerileceği öngörülmektedir.

Önümüzdeki dönemde küresel ticaretin gidişatını ise küresel büyüme performansında beklenen zayıflama, jeopolitik gerilimlerin yanı sıra ticaret gerilimlerinin şiddeti belirleyecektir. Açıklanan son IMF tahminlerine göre, 2024 yılında dünya ticaret hacmi %3,8 oranında büyüme gerçekleşmiştir. 2025 yılında ise ticaret hacminin daralarak 2025 yılında %1,7 ve 2026 yılında %2,5 olacağı tahmin edilmektedir.

Küresel ekonomilerde işgücü piyasaları ise talep ve arz yönlü olarak bir süredir iyileşen görünümüyle azalan işsizlik oranı, 2024 yılında gelişmiş ekonomilerde %4,6, ABD’de %4 ile artış gösterirken, Avro Bölgesinde %6,4 ile kısıtlı azalış göstermiştir.

Rusya-Ukrayna savaşının da etkisiyle 2022 yılı mart ayında 123 dolar/varil düzeyine kadar yükselen Brent petrol fiyatı, üretim kısıtlamalarına rağmen 2024 yılında 79,2 dolar/varil seviyesine kadar düşmüştür.

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler

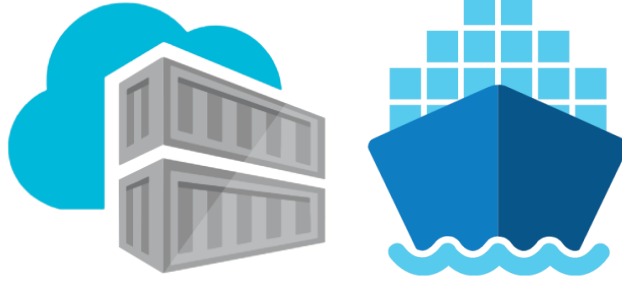
	2024	2025 (1)	2026 (1)
Büyüme (Yüzde Gelişim)			
Dünya	3,3	2,8	3,0
Gelişmiş Ekonomiler	1,8	1,4	1,5
ABD	2,8	1,8	1,7
Japonya	0,1	0,6	0,6
Avro Bölgesi	0,9	0,8	1,2
Almanya	-0,2	-0,1	0,9
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	4,3	3,7	3,9
Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa	3,4	2,1	2,1
Rusya	4,1	1,5	0,9
Gelişmekte Olan Asya	5,3	4,5	4,6
Çin	5,0	4,0	4,0
Hindistan	6,5	6,2	6,3
Latin Amerika ve Karayipler	2,4	2,0	2,4
Brezilya	3,4	2,0	2,0
Sahra Altı Afrika	4,0	3,8	4,2
Dünya Ticaret Hacmi (Yüzde Gelişim)	3,8	1,7	2,5
Mal ve Hizmet İthalatı (Yüzde Gelişim)			
Gelişmiş Ekonomiler	2,4	1,9	2,0
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	5,8	2,0	3,4
Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama, Yüzde Değişim)			
Gelişmiş Ekonomiler	2,6	2,5	2,2
ABD	3,0	3,0	2,5
Avro Bölgesi	2,4	2,1	1,9
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	7,7	5,5	4,6
İşsizlik Oranı (Yüzde)			
Gelişmiş Ekonomiler	4,6	4,7	4,6
ABD	4,0	4,2	4,2
Avro Bölgesi	6,4	6,4	6,3
Ortalama Petrol Fiyatları (ABD Doları/Varil)	79,2	66,9	62,4

Kaynak: IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Nisan 2025

IMF, Dünya Ekonomik Görünüm Veritabanı, Nisan 2025

(1) Tahmin

DÜNYA DENİZ TİCARETİ



1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı

Deniz ticaret hacmi yıl genelinde %2,2 artarak 12,6 milyar ton seviyesine ulaştı. Kızıldeniz'den kaçınmak için gemilerin daha uzun rotalara yönelmesiyle küresel deniz ticaretinin ton-mil bazında %6,1 artışla 2010 yılında %8,8 olan artıştan bu yana en hızlı büyümeyi kaydederek 66,3 trilyon ton-mil oldu.

Küresel denizyolu taşımacılığının 2025 yılında %1,4 artış ile 12,8 milyar ton seviyesine ulaşarak yeni bir zirveye ulaşması bekleniyor. Ocak ayında İsrail-Hamas ateşkesinin duyurulmasının ardından, Kızıldeniz'deki aksaklıkların hafifletilmesine yönelik beklentiler artarken, taşımacılıktaki aksaklıkların 2025 yılında kademeli olarak ortadan kalkacağı varsayıldığında, küresel ton-mil taşımacılığında %0,9 oranında kısıtlı büyüme beleniyor.

2024 yılı konteyner taşımacılığı için güçlü bir yıl oldu. Konteyner ticaret hacimleri TEU bazında 2024'te %5,6 arttı. Kızıldeniz'de yaşanan aksaklıkları etkisiyle denizyolu konteyner ticaretinde TEU-mil bazında yıllık büyüme %17,8 oranında gerçekleşti. Konteyner gemileri için kısa dönemde olmasa da uzun dönemde Kızıldeniz geçişlerine geri dönüş sinyali vermektedir. Bu görünümde 2025 yılı genelinde TEU bazında konteyner taşımacılığında %3 oranında artış öngörülürken, TEU-mil bazında genel olarak bir değişim olmayacağı öngörülüyor.

Kızıldeniz'deki aksaklıklar, Çin ve Hindistan'ın kuru dökme yük talebinin çok güçlü seyretmesi ile denizyoluyla kuru dökme yük taşımacılığı, 2024 yılında ton bazında %3,3 ve ton-mil bazında %5 oranında artış gösterdi. Yüksek stoklar nedeniyle Çin'in kuru yük ithalatının bir önceki yıl görülen güçlü büyümeyi tekrarlaması beklenmemektedir. Ayrıca Çin'in, ABD'nin ek gümrük tarifelerine verdiği yanıt ve küresel ticarete aksama potansiyelinin varlığında 2025'te kuru dökme yük taşımacılığında ton-mil bazında %0,7 ve ton bazında %0,6 kısıtlı büyüme olacağı tahmin edilmektedir.

Küresel petrol ticareti, OPEC'in üretim kesintileri ve Çin'in zayıf talebi nedeniyle durağan seyrederken 2024 yılında bir önceki yıla kıyasla değişim göstermedi. 2025 yılında petrol ticaretinin seyrinde Çin'in talep eğilimleri odakta kalmaya devam ederken, ton bazında %1,6 oranında toparlanma öngörülüyor.

2024 yılında küresel ticaretin %88'ini deniz ticareti oluşturdu. Son tahminlere göre 2025 yılında deniz ticaretinin, küresel ticaretteki payının azalarak toplam küresel ticaretin %86'sını oluşturacağı öngörülüyor.

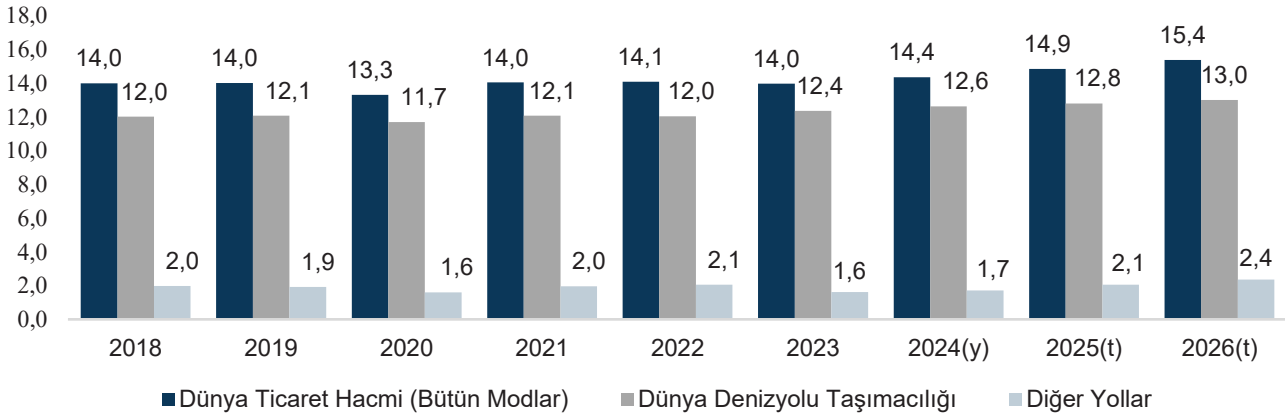
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı

Dünya Ticareti ve Deniz Yolu Taşımacılığı	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024(y)	2025(t)	2026(t)	10 (*) Yıllık Trend	5 (*) Yıllık Trend
Kişi Başına Denizyolu Ticareti											
Dünya Denizyolu Ticareti (milyar ton)	12,02	12,07	11,70	12,08	12,04	12,35	12,63	12,80	13,01	1,6%	1,8%
Dünya Nüfusu (milyon kişi)	7,69	7,77	7,85	7,92	7,99	8,06	8,13	8,20	8,27	1,1%	1,0%
Ticaret Tonajı (Kişi Başı)	1,56	55,00	1,49	1,52	1,51	1,53	1,55	1,56	1,57	0,6%	1,0%
Dökmeyük Taş. (Kişi Başı)	1,11	1,09	1,04	1,05	1,05	1,07	1,08	1,08	1,08	0,2%	0,8%
Konteyner Taşımacılığı (Kişi Başı)	0,23	0,23	0,23	0,24	0,23	0,23	0,24	0,24	0,25	1,5%	1,2%
Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	3,0%	0,4%	-3,1%	3,2%	-0,3%	2,6%	2,2%	1,4%	1,6%	1,7%	1,8%
Dünya GSYİH Gelişimi	3,6%	2,8%	-2,8%	6,3%	3,5%	3,3%	3,2%	3,3%	3,3%	3,0%	3,9%
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	0,84	0,13	1,10	0,51	-0,08	0,78	0,7	0,42	0,48	0,55	0,47
Dünya Ticaret (milyar ton)											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı (milyar ton)	12,02	12,07	11,70	12,08	12,04	12,35	12,63	12,80	13,01	1,6%	1,8%
Dünya Ticaret Hacmi (Bütün Modlar)	13,99	14,00	13,3	14,04	14,09	13,97	14,35	14,85	15,37	1,5%	2,3%
Dünya Taşımacılığı Denizyolu Oranı	86%	86%	88%	86%	86%	88%	88%	86%	85%	87%	87%

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

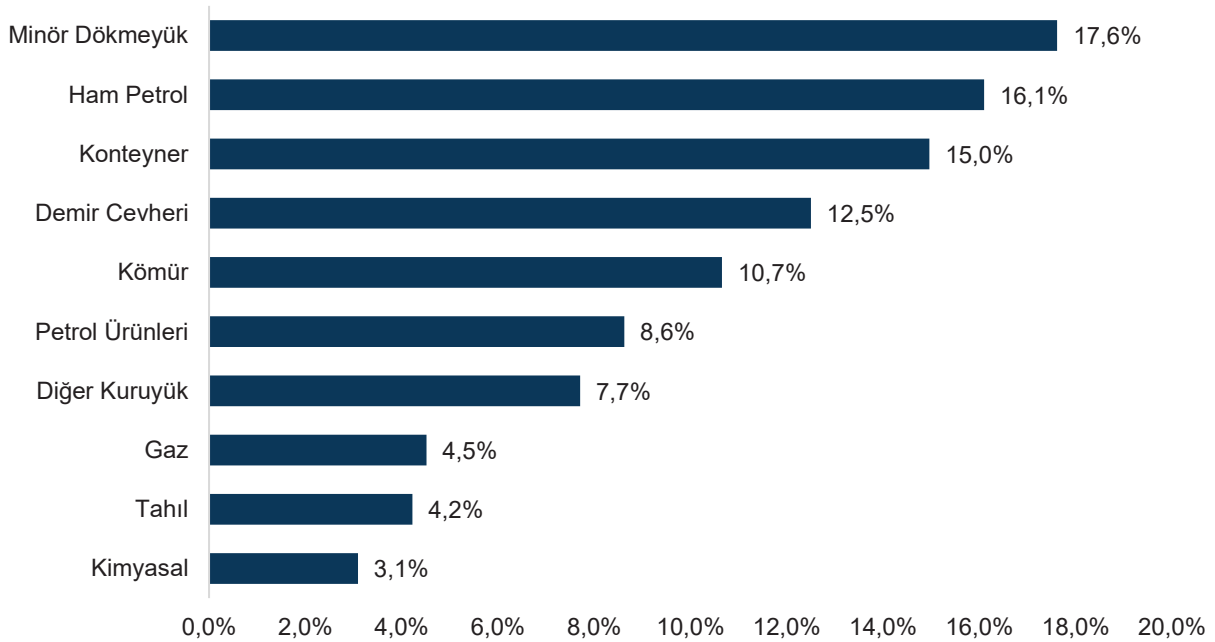
2024 yılı yaklaşık verilerdir. 2025 ve 2026 yılları ise tahmini verilerdir.

Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton)

Milyon Ton	2019	2020	2021	2022	2023	2024(y)	2025(t)	2026(t)
Demir Cevheri	1.458	1.508	1.524	1.478	1.544	1.544	1.590	1.572
Kömür	1.300	1.181	1.226	1.227	1.316	1.363	1.337	1.309
Tahıl	480	522	530	512	522	532	540	557
Minör Dökmeyük	2.142	2.110	2.222	2.145	2.176	2.251	2.308	2.349
Ham Petrol	1.992	1.841	1.814	1.938	1.988	1.963	1.989	2.016
Petrol Ürünleri	1.086	967	1.011	1.050	1.065	1.063	1.079	1.097
Gaz	486	488	517	542	558	570	594	662
Kimyasal	377	372	381	377	382	385	393	403
Konteyner	1.823	1.805	1.913	1.841	1.848	1.940	1.996	2.047
Diğer Kuruyük	927	903	940	935	952	966	979	992
Toplam	12.069	11.698	12.076	12.044	12.352	12.630	12.805	13.006
Yıl Bazında Değişim	0,4%	-3,1%	3,2%	-0,3%	2,6%	2,2%	1,4%	1,6%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn
2024 yılı yaklaşık verilerdir. 2025 ve 2026 yılları ise tahmini verilerdir.

Grafik 2. 2024 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton %)



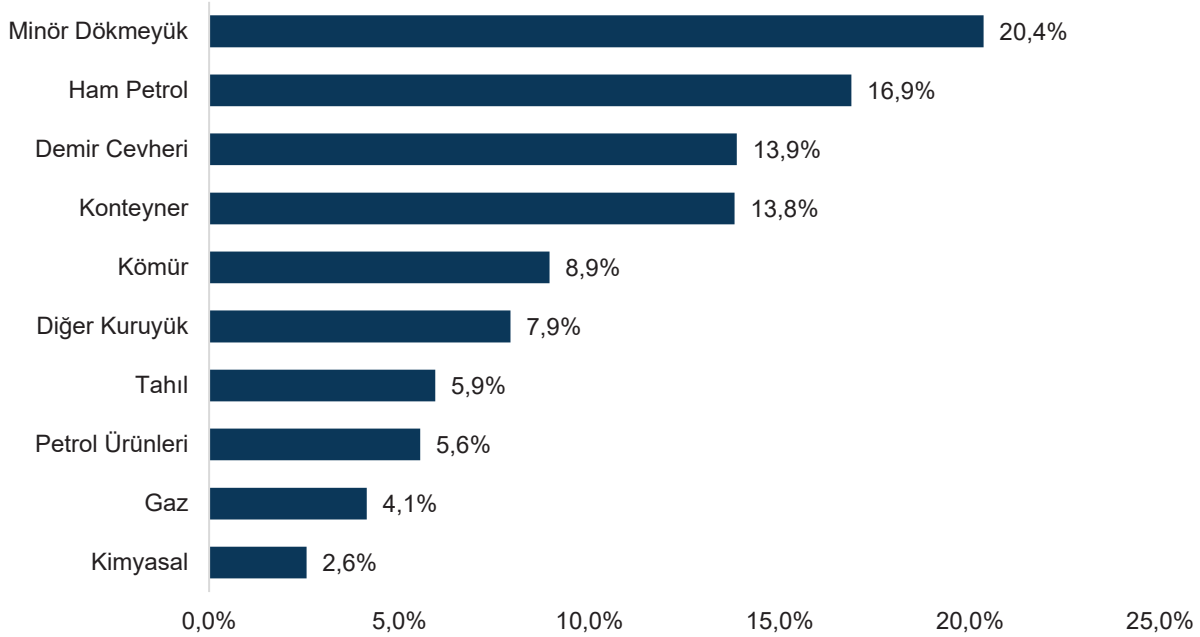
Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

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

Milyar Ton/Mil	2019	2020	2021	2022	2023	2024(y)	2025(t)	2026(t)
Demir Cevheri	7.986	8.402	8.515	8.181	8.675	9.134	9.246	9.200
Kömür	5.211	4.720	4.943	5.063	5.597	5.959	5.838	5.741
Tahıl	3.311	3.660	3.699	3.533	3.719	3.829	3.940	4.054
Minör Dökmeyük	11.448	11.488	12.174	12.232	12.736	13.333	13.645	13.894
Ham Petrol	10.366	9.665	9.225	9.904	10.560	10.724	10.833	10.971
Petrol Ürünleri	3.144	2.856	3.086	3.248	3.472	3.752	3.734	3.709
Gaz	2.065	2.186	2.461	2.449	2.592	2.806	2.906	3.344
Kimyasal	1.500	1.525	1.558	1.554	1.601	1.653	1.684	1.718
Konteyner	8.622	8.522	9.006	8.513	8.639	10.071	9.982	9.601
Diğer Kuruyük	4.713	4.623	4.828	4.834	4.956	5.074	5.148	5.223
Toplam	58.365	57.648	59.496	59.512	62.547	66.335	66.958	67.454
Yıl Bazında Değişim	0,6%	-1,2%	3,2%	0,0%	5,1%	6,1%	0,9%	0,7%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn
2024 yılı yaklaşık verilerdir. 2025 ve 2026 yılları ise tahmini verilerdir.

Grafik 3. 2024 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)



Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu

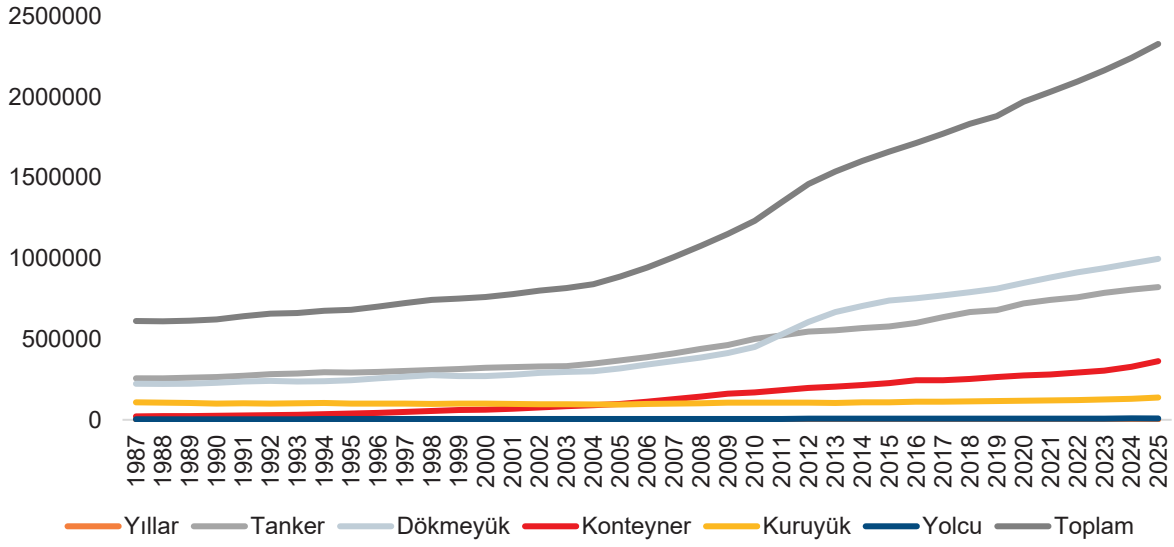
2025 yılının başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) gemi sayısı 63.914 ve toplam tonajı 2 milyar 329 milyon 534 bin DWT seviyesinde gerçekleşmiştir.

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

Yıllar	Tanker (1000 DWT)	Dökmeyük (1000 DWT)	Konteyner (1000 DWT)	Kuruyük (1000 DWT)	Yolcu (1000 DWT)	Toplam (1000 DWT)	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	7,0%
2025	822.371	997.478	363.438	137.975	8.272	2.329.534	7,5%

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

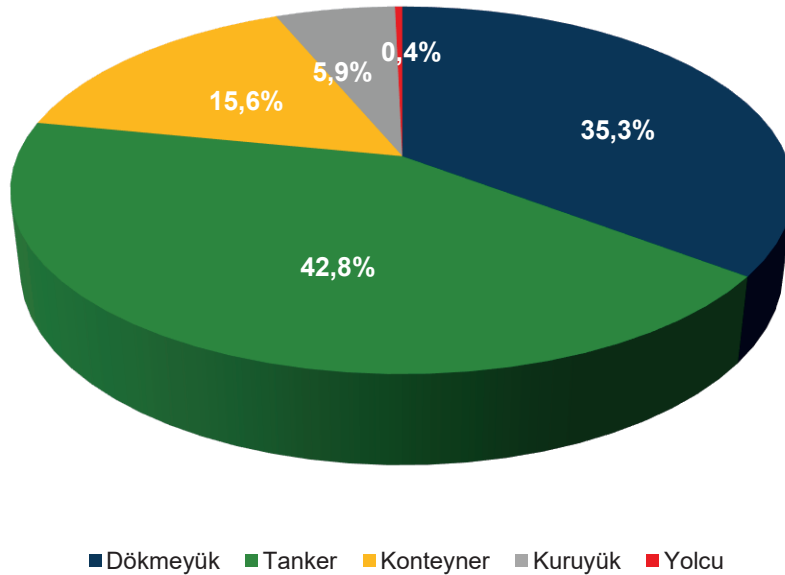
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2025 (1000 DWT)



Kaynak: ISL

Gemi tipleri içerisinde DWT bazında en fazla paya sahip olan gemi tipi %42,8 ile dökme yük gemi tipidir. Dökme yük gemisini %35,3 ile tanker, %15,6 ile konteyner gemisi takip etmiştir.

Grafik 5. 2024 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelik Dağılımı (DWT/%)



Kaynak: ISL

ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI



1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization- IMO)

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

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) genel olarak, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması, uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası, donatılması ve trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında hükümetler arasında 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 2024-2025 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 108'dir. (ILO 27/03/2024 verileri). Sözleşmenin; kabul şartı tamamlanma tarihi 20 Ağustos 2012, genel yürürlüğe giriş tarihi 20 Ağustos 2013'tür.

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

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

Bayrak Devleti Performans Tablosu

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

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

Liman Devleti Kontrolleri kapsamında

Paris ve Tokyo Memorandumu (MoU) verileri, 'beyaz listeler' ve 'kara listeler' ile ilgilidir ancak 'gri listeler' ile ilgili değildir. Memorandum beyaz listesinde veya kara listesinde olmayan birçok bayrak devleti gri listede yer almaktadır. Ancak, gemileri son üç yılda 30 kereden az denetlenen bayrak devletleri MoU listelerinin hiçbirinde görünmemektedir. Bu ilke hem Paris MOU hem de Tokyo MOU bölgelerinde geçerlidir.

USCG'nin liman devleti tutulma oranlarını değerlendirme metodolojisi (USCG hedef listesi ve Qualship 21), Paris ve Tokyo Memorandumlarında kullanılan tutulmalar/denetimler yerine tutulmalar/ayrı gemi varışları formülünü kullanır. Qualship 21 statüsü için değerlendirilmek üzere, bir bayrak devletinin gemilerinin önceki üç yıl için takvim yılı başına en az on ayrı varış yapmış olması gerekmektedir.

Böylelikle;

- 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) Hedef Listesi (Emniyet) sekmesinde pozitif,

değerlendirmede yer almaktadır.

ABD'nin Qualship 21 programında değerlendirmede yer almamaktadır. Qualship 21 programıyla ilgili olarak, bir bayrağın önceki üç yılın her birinde en az üç ayrı varış yapmış olması gerekir. Bu, PSC yetkililerinin bu bilgileri sunma biçimiyle uyumludur. Bu nedenle bazı bayrak devletleri sıfır tutuklama deneyimlemiş olmalarına rağmen olumlu bir gösterge alamayabilir.

Sözleşmelerin Onaylanması

Ülkelerin tabloda adı geçen sözleşmelere taraf olmamak için kendi geçerli sebepleri olabileceğine vurgu yapılarak;

- Ek I,II,III ve VI dahil MARPOL, LL66 (ve 88 Protokolü), STCW 78, CLC/FUND 92, SOLAS (ve 88 Protokolü) Sözleşmeleri performans göstergesinde pozitive geçilmiştir. Uluslararası Çalışma Örgütü Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin (ILO MLC) ülkemizce tam onay sürecinin tamamlanmaması sebebiyle bayrak performansımız bu alanda halen negatif olarak kaydedilmiştir.

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

Belirli bir bayrak altında yüksek oranda eski tonaj bulunması, bu tonajın herhangi bir şekilde standartların altında olduğu anlamına gelmez. Ancak, daha genç gemilerin yoğunlaştığı bir bayrağın, daha eski gemilerin yoğunlaştığı bir bayrak devletinden daha

kaliteli tonaj çekme olasılığı daha yüksek olabilir. Ortalama yaş, belirli bir bayrak devleti altında kayıtlı gemilerin toplu verilerinin analizine dayanarak belirlenir. Bununla birlikte, ICS tarafından bireysel bir geminin yaşının kalite göstergesi olmadığı ve bireysel bir geminin durumunun nihayetinde nasıl muhafaza edildiğine göre belirlendiği güçlü bir şekilde vurgulanmaktadır. Türkiye'nin bu sütunda pozitif gelişme gösterdiği belirtilmektedir.

Raporlar

IMO ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından istenen çeşitli raporların Bayrak Devletleri tarafından uygun bir şekilde karşılanması değerlendirilmesi sonuçlarını göstermektedir. Türkiye'nin raporda bu alanda pozitif gelişme gösterdiği ifade edilmektedir.

IMO

Bayrak Devletin, 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/2025/02/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2024-2025-1.pdf> linkinden ulaşılabilir.

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2024/2025 Bayrak Performans Tablosu

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

Kaynak: Uluslararası Deniz Ticaret Odası

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

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

Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM) T.O.B.B. bünyesinde kurulmuş olup, sekreteryası Odamız tarafından sürdürülmektedir. KMDYT, Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağının (European Shortsea Network) üyesidir. Sistem 13 farklı ülkenin Tanıtım Merkezi tarafından temsil edilmektedir. KMDYTM'nin ana amacı, çevre dostu ve ekonomik bir taşıma metodu olan Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı kanalı ile Türk Denizciliğine ve ülke ekonomisine katkı sağlamaktır. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı web sitesi <http://www.shortsea.org.tr> adresinden hizmet vermektedir.

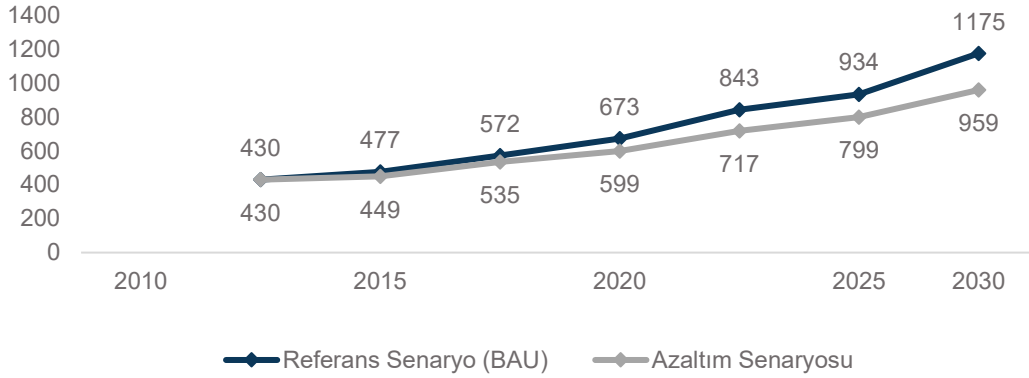
Deniz ve Çevresinin Korunması Faaliyetleri

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

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

Paris Anlaşması, küresel sıcaklık artışını sanayi öncesi seviyeden 2 °C artış ile sınırlı tutmak ve 1,5 °C için çaba göstermeye yönelik tüm ülkelerin kendi taahhütlerini beyan etmesi prensibine dayanmaktadır. Bu kapsamda ülkemiz, Güncellenmiş Birinci Ulusal Katkı Beyanı'nı 13 Nisan 2023 tarihinde Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne (BMİDÇS) sunmuştur. Türkiye referans senaryoya kıyasla, 2030 yılına kadar sera gazı emisyonunu %41 azaltacağı taahhüdünde bulunmuştur (2030 yılında 695 Mt CO2 eşdeğeri).

Grafik 6. Toplam Sera Gazı Emisyonları

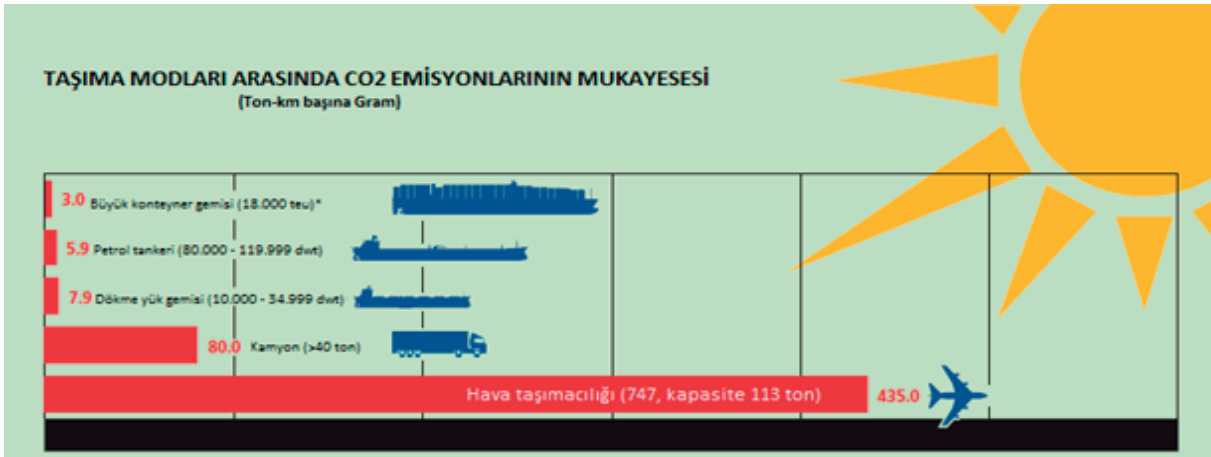


Kaynak: Denizcilik Sektörünün Yeşil Dönüşüme Uyumu (İMEAK DTO,2021)

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

Denizcilik sektörü, yılda 940 milyon ton CO₂ salınımıyla küresel sera gazlarının yaklaşık %3'lük kısmından sorumlu olsa da deniz taşımacılığı, taşınan kargo tonajı başına CO₂ emisyonu oranında diğer taşımacılık metotlarına kıyasla en çevreci taşımacılık modelidir. Ancak denizcilik sektöründen kaynaklanan emisyon ve kirleticilerin, belirlenen hedefler doğrultusunda daha fazla azaltılması için çalışmalar küresel olarak sürdürülmektedir.

Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO₂ Emisyonlarının Mukayesesi



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

Bu devam eden çalışmalar/faaliyetler kapsamında üyesi olduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesindeki Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) toplantılarında; MARPOL Ek-VI'daki Değişiklikler, Hava Kirliliğinin Önlenmesi ve Gemilerin Enerji Verimliliği, Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı (Green House Gases-GHG) Emisyonlarının Azaltılması, Kısa ve Orta Vadeli GHG Azaltma Tedbirleri ve karbon vergisi gibi başlıklarda uluslararası denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren konular görüşülmekte ve önemli kararlar alınmaktadır.

Ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilen söz konusu faaliyetler takip edilmekte olup, denizcilik sektörümüzü etkileyebilecek aşağıda yer alan hususlar üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

Mevcut gereksinimler uyarınca yeni inşa edilen gemilerin, Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi (Energy Efficiency Design Index-EEDI) kapsamında başlangıçtan itibaren daha fazla enerji verimli olacak şekilde tasarlanıp inşası gerçekleştirilmektedir. Ayrıca bu gemilerde Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı'nın (Ship Energy Efficiency Management Plan-SEEMP) uygulanması da zorunludur. SEEMP, gemi işletenlerinin gemiye özgü çeşitli tedbirler yoluyla enerji verimliliğini artırmaya yönelik bir plana sahip olmalarını sağlamaktadır.

IMO MEPC toplantılarında alınan kararlar sonucunda, MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-VI'nın 4'üncü Bölümü'nde yer alan enerji verimliliği tedbirlerine yönelik uygulanacak ilave gereklilikler çerçevesindeki taslak değişiklikler ile gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin IMO Başlangıç Stratejisi'nde belirtilen hedef düzeyleri doğrultusunda çalışmalar yapılarak uluslararası denizcilik sektörünün karbon yoğunluğunu azaltmak amaçlanmaktadır.

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

Bu çerçevede;

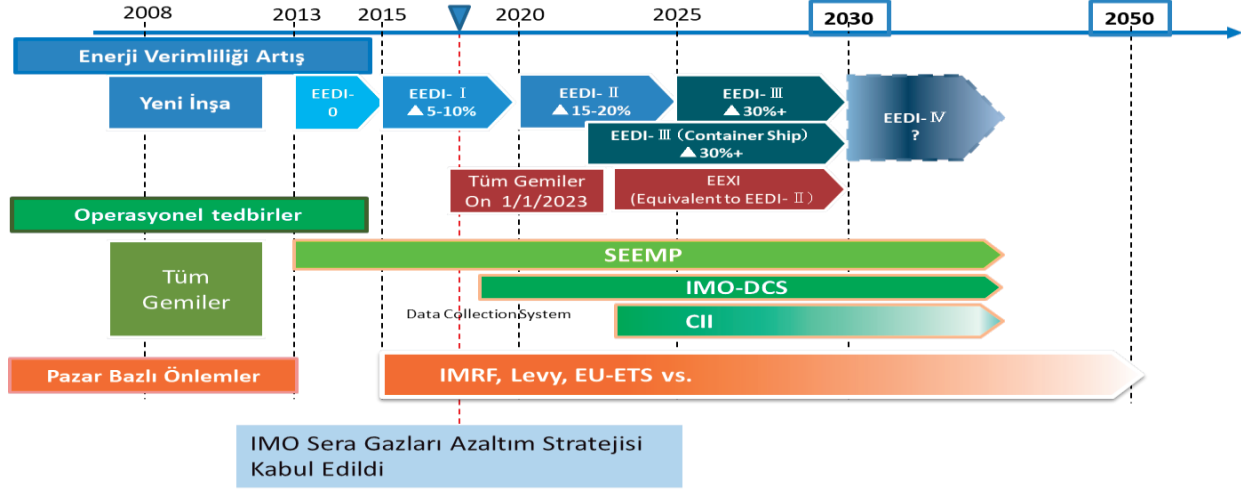
- 18-22 Mart 2024 tarihleri arasında gerçekleştirilen MEPC 81'inci Dönem Toplantısı'nda; Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planına ilişkin 2024 Rehberi, 2022 yakıt tüketimi verileri ve 2019-2022 yılları karbon yoğunluğu verileri onaylanmıştır.
- İklim Değişikliği ve Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması kapsamında "IMO Net Sıfır Çerçevesi" taslağı kabul edilmiştir. Bu çerçeve, IMO 2023 GHG Stratejisi hedeflerine ulaşmak için hedefe dayalı yakıt standardı ve küresel emisyon fiyatlandırma mekanizmasını öngörmektedir. MEPC 82'de çerçevenin yasal metni üzerinde uzlaşa sağlanmıştır ancak detaylar (gelir dağıtımı, yaşam döngüsü hesaplamaları) için Şubat 2025 ayında gerçekleştirilecek Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu 18'inci Toplantısı (IMO Intersessional Working Group on the Reduction of GHG Emissions-ISWG GHG 18) planlanmıştır. Nihai metnin MEPC 83'te onaylanması öngörülmektedir.
- IMO sera gazı emisyonları orta vadeli tedbirleri olarak bilinen öneri ISWG GHG 17 ile birlikte Net Sıfır Çerçevesi olarak 30 Eylül-4 Ekim 2024 tarihleri arasında gerçekleştirilen MEPC 82'nci Dönem Toplantısı'nda yeniden düzenlenmiştir. Çerçeve içeriğindeki sera gazı (Greenhouse Gases-GHG) emisyonlarının yaşam döngüsü temelinde hesaplanma yöntemleri, GHG yoğunluğu ve fiyatlandırma düzenlemelerinin belirlenmesi ve fiyatlandırma mekanizması yoluyla toplanan gelirlerin yönetimi ve dağıtımı gibi birçok konuda mutabakata varılamamıştır. Bu nedenle IMO Net Sıfır Çerçevesi'ndeki yasal metnin geliştirilmesine, 2025 Şubat ayında gerçekleştirilecek ISWG-GHG 18'inci Dönem toplantısında devam

edilecek olup 2025 Nisan ayında düzenlenecek MEPC 83'üncü Dönem Toplantısı'nda onaylanması öngörülmektedir.

- MEPC 82'de, 2025 yılında kabul edilmesi beklenen GHG azaltımı için önerilen “orta vadeli tedbirler” hakkında devam eden görüşmelerin temeli olarak kullanılacak bir taslak yasal metin oluşturulmuştur. Önerilen “orta vadeli GHG azaltma tedbirleri” (önceden kabul edilen “kısa vadeli tedbirler” üzerine oluşturulan) arasında, daha az GHG yoğunluğuna sahip yakıtların zorunlu kullanımını aşamalı olarak devreye sokacak hedefe dayalı bir denizcilik yakıt standardı ve küresel bir denizcilik GHG emisyonu fiyatlandırma mekanizması yer almaktadır. Söz konusu tedbirler, uluslararası deniz taşımacılığı sektörünün net sıfır GHG emisyonuna 2050 yılı veya yakın bir tarihte ulaşma geçişini yönlendirmeyi amaçlamaktadır.
- Orta vadeli Sera Gazı tedbirlerinin yürürlüğe konulması konusunda yakıtların belirli çevresel standartlara uygun olmasını sağlayacak bir yakıt standardı ve bu hedeflere ulaşmak için gereken ekonomik teşvikleri veya yükümlülükleri belirleyen bir ekonomik tedbirin olması gerektiği MEPC 81'de kabul edilmiştir. GHG yoğunluğunu aşamalı olarak azaltacak düzenlemeler MARPOL EK-VI'ya eklenecektir. Emisyon fiyatlandırılmasıyla toplanan fonların yönetimi ve dağıtımı tartışılmakta olup, ülkelerin gıda güvenliği üzerindeki etkileri incelenerek bu konudaki kapsamlı raporun MEPC 83'te sunulması öngörülmektedir.
- IMO sera gazı emisyonları orta vadeli ekonomik ve teknik tedbirlerin ülkeler ve filolar üzerindeki etkilerini araştıran Kapsayıcı Etki Analizi Yürütme Komitesi tarafından raporlar yayınlanarak, başta Afrika ülkelerinin endişeleri sonucu uygulanacak tedbirlerin ülkelerin gıda güvenliği üzerindeki etkisinin araştırılmasından sonra Kapsayıcı Etki Analizi raporu MEPC 83 öncesinde tekrar değerlendirilecektir.
- İklim değişikliğiyle mücadele kapsamında denizcilik yakıtlarından kaynaklanan sera gazı yoğunluğuna ilişkin revize edilmiş olan ve IMO 2023 Sera Gazı Stratejisi'nin uygulanmasına yönelik olarak “Sera Gazı Yoğunluğu Yaşam Döngüsü (Life Cycle Assessment-LCA) Rehberleri” MEPC 81'de onaylanmış olup, Well-to-Wake (kuyudan tanka) emisyon hesaplama metodolojisi güncellenmiştir. Güncellenen rehberler, varsayılan emisyon faktörlerine ilişkin revize edilmiş hesaplama yöntemlerini içermektedir. MEPC 82'de GESAMP-LCA Çalışma Grubu (Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection- Life Cycle Assessment) kurularak bilimsel destek sağlanması kararlaştırılmıştır. GESAMP-LCA Çalışma Grubu, LCA Rehberleri'nin uygulanmasıyla ilgili konuların bilimsel ve teknik değerlendirmesini sağlayarak, “kuyudan kullanıma (WtW)” olarak bilinen denizcilik yakıtlarının tüm üretim döngüsü ve son kullanımı boyunca sera gazı emisyonlarının hesaplanmasına olanak tanıyacaktır.
- MEPC 81'de alınan kararlar kapsamında MARPOL Ek-VI'da “fuel oil” ve “gas fuel” tanımları revize edilmiş, düşük parlama noktasına sahip yakıtlar ve gaz yakıtları için numune alma ve bunker teslim notlarına ilişkin açıklamalar NO_x gerekliliklerine uyum kapsamında buhar sistemlerinin deniz dizel makinaları ile değiştirilmesi ve bunun Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne bildirilmesi ile ilgili değişiklikler kabul edilmiştir.
- Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) hesaplamalarında daha önce “gas carriers” olarak sınıflandırılmış LNG gemilerinin “LNG carriers” olarak yeniden sınıflandırılması kabul edilmiştir. Yakıt olarak hidrojen ve amonyak, düşük parlama noktalı yakıtlar ve metil/etil alkoller için zorunlu belgelere ilişkin rehberlerin geliştirilmesi de dahil olmak üzere, yeni alternatif yakıtlar için rehberlerin geliştirilmesi için güncellenmiş çalışma planı onaylanmıştır.
- MEPC 82'de sera gazı azaltım tedbirlerinin teknik ve ekonomik unsurlarının uygulanmasını kolaylaştırmak amacıyla bir IMO Sera Gazı Yoğunluğu Kaydı ve IMO Fonu oluşturulmasına yönelik değerlendirmeler yapılmış, 2025 yılında kabul edilmesi beklenen GHG azaltımı için

önerilen “orta vadeli tedbirler” hakkında devam eden görüşmelerin temeli olarak kullanılacak bir taslak yasal metin oluşturulmuştur.

Şekil 3. IMO’nun İklim Değişikliğine Yönelik Kural ve Uygulamaları



Kaynak: IMO

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

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

Ulaştırma/taşımacılık sektörü, Avrupa Birliği'nin sera gazı emisyonlarının dörtte birini oluşturmakta ve bu oran artmaya devam etmektedir. Nötr iklim hedefine ulaşılabilmesi için 2050 yılına kadar taşımacılık sektörü (karayolu, demiryolu, hava ve deniz taşımacılığı) CO₂ emisyonlarında %90 azalma sağlanması gerektiği belirtilmektedir. Ayrıca, 2030 yılı itibariyle sıfır emisyonlu gemilerin pazara sürülmesi, mevcut gemilerin enerji verimliliğinin artırılması, alternatif yakıt yönetmeliğinin güncelleştirilmesi, Akdeniz'in Emisyon Kontrol Alanı (ECA) ilan edilmesi ve denizcilik sektörünün Emisyon Ticaret Sistemi'ne (ETS) dahil edilmesi hedeflenmektedir. Sürdürülebilir taşımacılık sektörü hedefine ulaşılması için kullanıcı odaklı ve mevcut mobilite

alışkanlıklarına daha uygun fiyatlı, erişilebilir, daha sağlıklı ve temiz alternatifler sunulması gerekmektedir. Avrupa Komisyonu, bu hususu göz önünde bulundurarak tüm emisyon kaynaklarını ele alacak şekilde sürdürülebilir ve akıllı mobilite için bir strateji benimsemektedir.

Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım Stratejisi kapsamında, 2050 yılı hedefine yönelik olarak tüm ulaşım sektörünü etkileyecek, karayolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığında emisyonların azaltılması, havayolu gibi karayolu ve denizyolu taşımacılığının da Emisyon Ticaret Sistemi kapsamına alınması, temiz ve yeşil enerji kullanan araçların ve alternatif yakıtların kullanımının artırılması, sıfır emisyonlu ulaşımın yaygınlaştırılarak fosil yakıtlara verilen desteklerin kaldırılması, yüksek oranda kirliliğe sebep olan gemilerin AB limanlarına girmesinin düzenlenmesi, tüm ulaşım modlarında sürdürülebilir ve alternatif yakıtların üretim ve kullanımının artırılması hedefleri ele alınmaktadır.

Avrupa Birliği, iklim değişikliğiyle mücadele kapsamında denizcilik sektörüne yönelik önemli düzenlemeler hayata geçirmiştir. Bu düzenlemeler arasında Emisyon Ticaret Sistemi, İzleme, Raporlama ve Doğrulama (MRV) Yönetmeliği ve FuelEU Maritime öne çıkmaktadır. Deniz taşımacılığının AB'nin dış ticaretinin %75'ini ve iç ticaretinin %31'ini oluşturması, bu düzenlemelerin sektör için taşıdığı önemi artırmaktadır.

MRV Yönetmeliği, 2015 yılında kabul edilmiş ve gemilerin sera gazı emisyonlarının izlenmesi ve raporlanmasını zorunlu kılmıştır. 2018 yılında 5000 GT ve üzeri gemilerin CO₂ emisyonlarını raporlamasıyla başlayan süreç, 2023 yılında kapsamın genişletilmesiyle 400 GT-5000 GT arası gemiler ve genel kargo gemilerini de içine almıştır. 2024 yılı itibarıyla ise metan (CH₄) ve azot oksit (N₂O) emisyonlarının da raporlanması zorunlu hale gelmiştir. Bu kapsamda gemilerin izleme planlarını hazırlaması ve doğrulayıcı kuruluşlara onaylatması gerekmektedir. Ayrıca, yıllık emisyon raporlarının 31 Mart'a kadar sunulması zorunludur.

Avrupa Birliği'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım başlığı içinde 55'e Uyum (Fit for 55) mevzuat paketinde denizciliğin AB Emisyon Ticaret Sistemi kapsamına alınması düzenlemesi Mayıs 2023'te kabul edilmiş, Avrupa Birliği İzleme, Raporlama ve Doğrulama (EU MRV) Sistemi revize edilmiştir. Bu iki yeni sistem (ETS ve MRV) 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Bu kapsamda, AB Emisyon Ticaret Sistemi kapsamında gemilerin/denizcilik şirketlerinin ETS'ye giriş ve yapılması gereken iş/işlemleri konusunda ETS'ye kayıt sürecinde izlenecek sistematığı açıklayan rehber hakkında Sektöre bilgilendirme yapılmıştır.

AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS), 2024 yılı itibarıyla denizcilik sektörünü kapsamına almıştır. Bu sistemle birlikte 5000 GT ve üzeri gemiler, AB limanlarına yaptıkları seferlerdeki emisyonlar için ödeme yapmakla yükümlüdür. AB içi seferlerde emisyonların %100'ü, AB dışı seferlerde ise %50'si ETS kapsamında fiyatlandırılmaktadır. Şirketler, karbon tahsisatlarını Avrupa Enerji Borsası (European Energy Exchange-EEX) veya ikincil piyasadan temin ederek ödemelerini her yıl 30 Eylül'e kadar yapmakla yükümlüdür. Uyumsuzluk durumunda ton başına 100 Euro ceza uygulanmakta ve iki yıl üst üste uyumsuz kalan gemilere AB limanlarına giriş yasağı getirilmektedir. Sorumluluk, gemi sahibi veya ISM Yönetici Şirket'e aittir. AB'de kurulu şirketler için kayıtlı ülke, AB dışı şirketler için ise en çok ziyaret edilen liman devleti yönetici idare olarak belirlenmiştir.

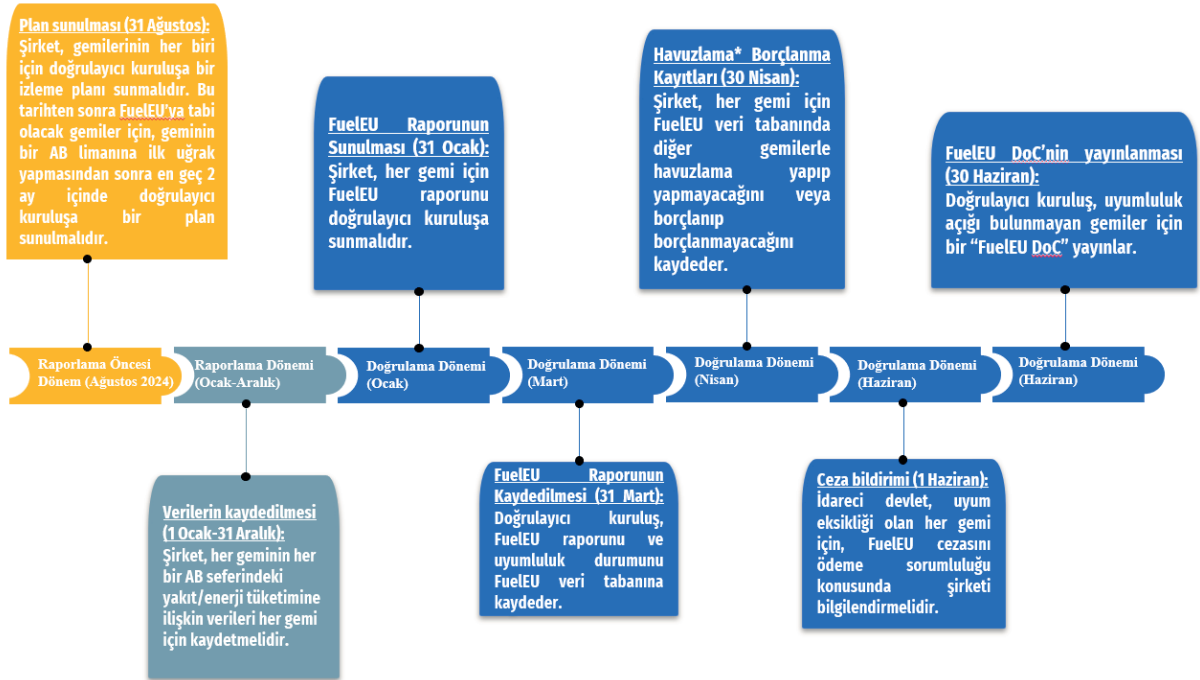
Birlik Sicili (Union Registry-UR) kapsamında denizcilik şirketlerinin, Denizcilik Operatör Hesabı (Maritime Operator Holding Account-MOHA) açma zorunluluğu bulunmakta olup, bu hesap, emisyon izinlerinin yönetilmesini sağlamaktadır. MOHA hesabının açılması için 30 Ocak 2024 tarihinden sonra 40 gün içinde başvurunun yapılmış olması gerekmektedir. İlk AB liman ziyareti durumunda ise 65 gün içinde hesap açılmalı ve şirketlerin, MOHA başvurusunda IMO numarası, gemi sahibi numarası ve şirket yapısı gibi bilgileri sunması gerekmektedir. Ayrıca, en az iki yetkili temsilcinin atanması ve rollerinin tanımlanması da gerekmektedir.

Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında yürürlüğe girecek Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM) uygulamalarının ilk aşamada denizcilik sektörüne doğrudan etkisinin olmayacağı ancak dolaylı etkileri ve gelecekteki değişiklikler sektörümüz açısından önem arz etmektedir. Konuyla ilgili çalışmalar Odamız nezdinde takip edilmektedir.

Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamındaki "Fit for 55" mevzuat paketinin önemli bir parçası olan "FuelEU Maritime Yönetmeliği" ile uluslararası denizcilik taşımacılığı yakıt karışımındaki yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların payını artırmak için ortak bir AB düzenleyici çerçevesi önermekte olup, denizcilik sektörünü karbondan arındırabilecek yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtlara olan talebi, bunların kullanımının artırılmasını ve sektörden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmayı hedeflenmiştir.

FuelEU Maritime, 2025 yılından itibaren bir gemide kullanılan enerjinin yıllık sera gazı yoğunluğunun kademeli olarak azaltılmasını zorunlu kılmaktadır. Gemi yakıtlarındaki karbon içeriklerine göre vergilendirilmesi düzenlemesi Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi tarafından kabul edilmiş olup 1 Ocak 2025 tarihinden itibaren yürürlüğe girecektir.

Şekil 4. FuelEU Uygulama Takvimi



Kaynak: Maersk, FuelEU Explainer

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.

Deniz Taşımacılığı Kaynaklı Karbon Dioksit (CO₂) 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. Avrupa Birliği Veri Toplama Sistemi de bu çalışmalara benzer bir şekilde yürütülmekte ve takip edilmektedir. Ayrıca, IMO Veri Toplama Sistemi (IMO DCS) MARPOL Ek-VI kapsamında Mart 2018 ayından itibaren yürürlükte olup sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisinin bir parçasıdır.

“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 kıyıda elektrik verecek sistemlerin limanlarımızda tesisi” konuları yakından takip edilmekte olup, 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 kıyıda elektrik (cold ironing) alabilme, limanlarda LNG ikmal imkanının sağlanması ve alternatif yakıtlar (hidrojen gibi) için limanlarda ikmal altyapısının kurulması hususları takip edilmektedir.

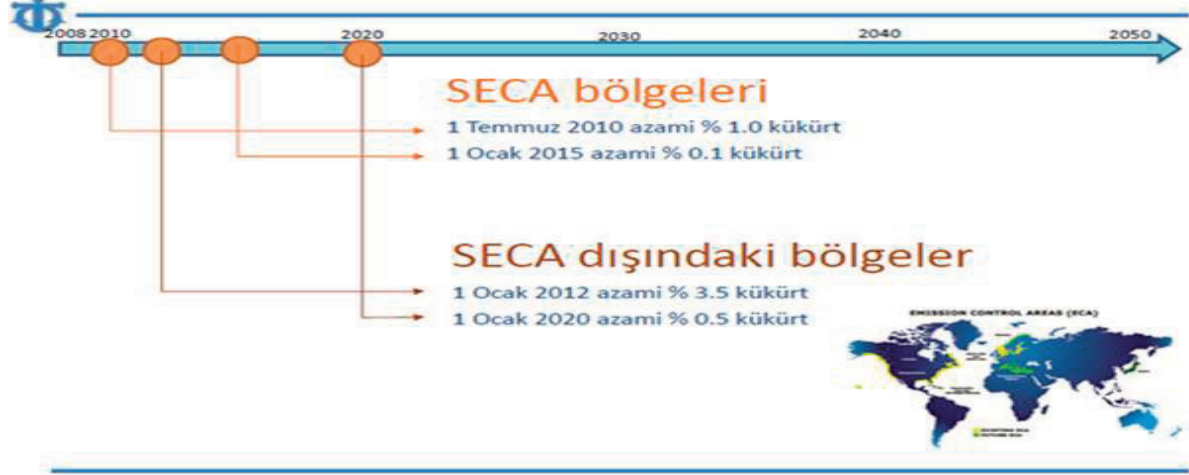
Buna ek olarak 18.11.2023 tarihli ve 32373 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan “Kıyı Tesislerine Yeşil Liman Sertifikası Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik” ilgili maddesi gereği yeşil liman sertifikalandırma süreci hakkında bilgilendirmeler sektöre yapılmaktadır.

“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 bilgilendirmeler Sektöre yapılmaktadır.

Gemilerde kullanılan yakıtlarda kükürt içeriğine yönelik olarak 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren %0,5 küresel kükürt limiti olarak uygulanması kararı alınmış olup bu uygulama ile gemilerden kaynaklanan kükürt oksit oranında yılda yaklaşık olarak 8,5 milyon metrik ton azalımı ile %77’lik bir düşüş öngörülmektedir. Yeni küresel üst sınırın, IMO tarafından SO_x

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 bulundurmalarının önem taşıdığı hususuna ait bilgilendirmeler sektöre yapılmaktadır.

Şekil 5. SOx Emisyon Regülasyonu

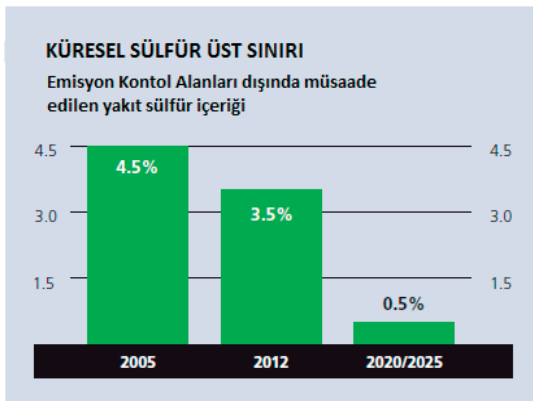


Kaynak: MARPOL Ek-VI SOx Emisyon Limitleri

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.

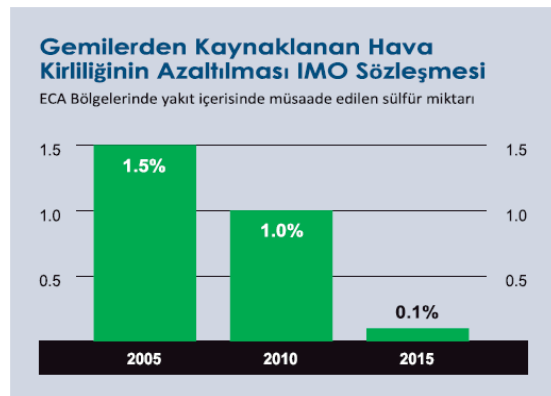
Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nin 23'üncü maddesinin (b) bendinde yer alan "Türkiye'nin hükümrancılık bölgesine giren denizlerde; gemilerden çöp, petrol ve petrol türevleri ile bunlarla bulaşık sinton suları, kirli balast suları, slaç, slop, yağ ve benzeri katı ve sıvı atıkların, her türlü kargo 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 belirtilmiş ve sektörümüze duyurusu yapılmıştır.

Şekil 6. Küresel Sülfür Üst Sınırı



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

Şekil 7. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı



Emisyon Kontrol Alanları (ECA)

Ülkemizin taraf olduğu MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-VI kapsamında, gemilerin egzoz gazlarının kontrol edilmesi amacı ile bir dizi kural yürürlüğe girmiş olup kükürt oksitler (SO_x), azot oksitler (NO_x), ozon inceltici maddeler (ODS), uçucu organik bileşikler (VOC), partikül maddeler (PM) ve sera gazları (GHG) hakkında bazı kurallar ortaya konmuştur.

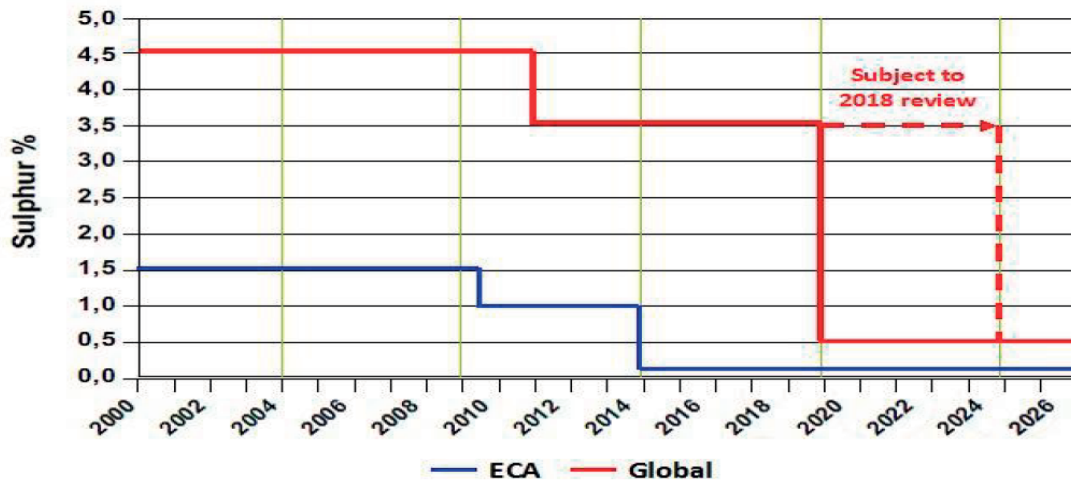
Emisyon Kontrol Alanları (ECA) ise kükürt oksitler (SO_x), azot oksitler (NO_x) için küresel uygulanmakta olan emisyon sınırlarının daha sıkı uygulandığı, hava kirliliğinin daha düşük sınırlarda yapıldığı alanlardır. ECA alanları sadece kükürt oksitler için veya hem kükürt oksit hem de azot oksitler için beraber uygulanmaktadır. Kükürt Emisyon Kontrol Alanlarında (SECA) kükürt oksitler (SO_x) 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. Buna ilave olarak MEPC'nin 16 Aralık 2022 tarih ve MEPC.361(79) sayılı kararı ile Akdeniz'in tamamı (Çanakkale Boğazı'na kadar) kükürt ve partikül madde emisyon kontrol alanı (SECA) olarak belirlenmiş olup, Akdeniz'de seyreden gemilerin, kükürt ve partikül madde emisyon kontrol alanı olarak belirlenmiş olup, Akdeniz'de seyreden gemilerin, kükürt emisyon kontrol alanlarında uygulanan %0,1 kükürt içeriğinden düşük yakıt kullanması, gemide yakıt değişim prosedürü ile sülfür kayıt defterinin olması ve ilgili kayıtların yapılması kurallarından 1 Mayıs 2025 tarihine kadar muaf tutulmuştur. 1 Mayıs 2025 tarihinden sonra Akdeniz'de kükürt emisyon kuralları uygulanmaya başlanacak olup, sektörümüze duyurusu yapılmıştır.

MEPC 81'inci Dönem Toplantısı'nda Norveç Denizi ve Kanada Arktığı, SO_x ve NO_x Emisyon Kontrol Alanı (ECA) olarak belirlenmiştir.

MEPC 82'nci Dönem Toplantısı'nda MARPOL Ek -VI'da Kanada Arktik ve Norveç Denizi'ni Azot Oksitler, Kükürt Oksitler ve Partikül Maddeler için Emisyon Kontrol Alanı (Emission Control Area-ECA) olarak belirleyen değişiklikler ve Lombok Boğazı'ndaki Nusa Penida Adaları ve Gili Matra Adaları Özel Hassas Deniz Alanı olarak (Particularly Sensitive Sea Area-PSSA) kabul edilmiştir.

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

Sulfür Oksitler (SO_x)-Sulphur Oxides



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

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

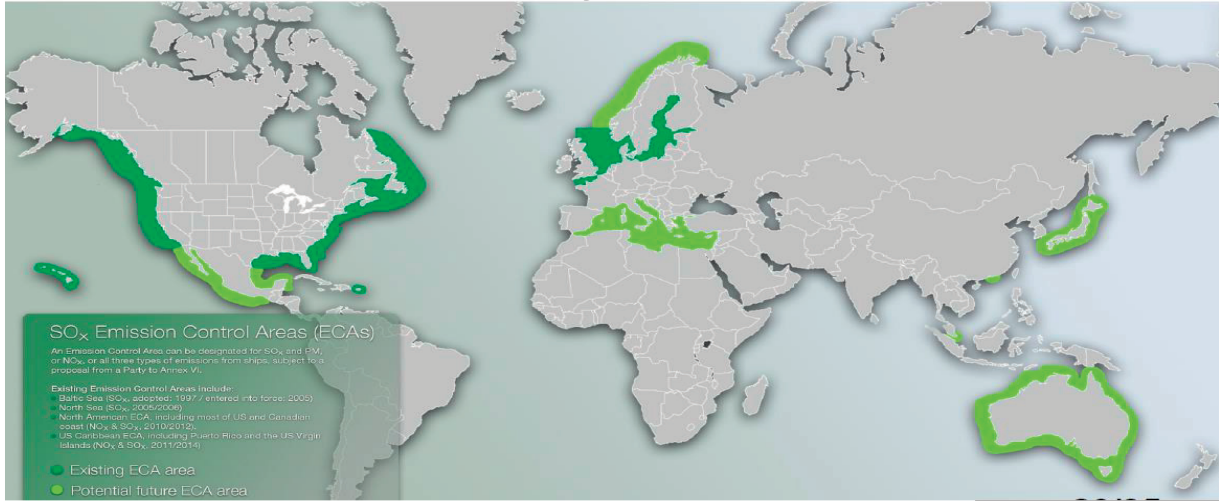
- 01 Ocak 2000 - 01 Ocak 2011 arasında inşa gemiler Tier 1,
- 01 Ocak 2011 sonrası inşa gemiler Tier 2,
- 01 Ocak 2016 sonrası inşa gemiler küresel olarak Tier 2, ECA alanlarında Tier 3 olarak sertifikalandırılmış makine ile donatılması gerekmektedir.

Dünyadaki ECA alanları ise aşağıdaki haritada gösterilmektedir.

Şimdiye kadar ilan edilmiş 4 adet ECA bulunmaktadır.

- Baltık Denizi SECA ve NECA (SO_x, NO_x),
- Kuzey Denizi SECA ve NECA (SO_x, NO_x),
- Kuzey Amerika (SO_x, NO_x ve PM),
- Birleşik Devletler Karayip Denizi (SO_x, NO_x ve PM),
- Norveç Denizi (SO_x, NO_x ve PM),
- Kanada Arktik (SO_x, NO_x ve PM),

Şekil 9. Emisyon Kontrol Alanları



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

Akdeniz’de SECA İlanı

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

Deniz taşımacılığında kullanılan yakıtlardan kaynaklanan emisyonların azaltılması ve alternatif yakıtların kullanımı için yapılan çalışmalar kapsamında Denizlerin Gemilerden Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) çerçevesinde düşük kükürtlü yakıtların kullanımı hali hazırda ülkemizde de uygulanmaktadır.

MARPOL Sözleşmesi’nin kural değişikliği ile gemi kaynaklı hava kirliliğinin azaltılmasına yönelik olarak IMO tarafından, 01.01.2020 tarihinden itibaren, gemilerde kullanılan yakıtlardaki kükürt içeriği %0,5 ile sınırlandırılmış olup bu düzenleme dünya genelinde uygulanmaktadır.

İklim değişikliğinin olumsuz etkileriyle mücadele kapsamında, Aralık 2022 ayında gerçekleştirilen Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin 79'uncu Dönem Toplantısı'nda, MARPOL Ek-VI'da yapılan değişiklikler çerçevesinde, Kükürt Oksitler ve Partikül Madde için bir Akdeniz Emisyon Kontrol Bölgesi (Akdeniz SECA) oluşturulması kabul edilmiştir. Bu kapsamda, diğer Kükürt Emisyon Kontrol Alanları ile aynı şekilde; kükürt içeriği %0,1'i aşmayan yakıt veya Egzoz Gazı Temizleme Sistemi (Scrubber) kullanımı zorunlu hale gelecektir. Bahse konu değişiklikler 1 Mayıs 2024 tarihinde yürürlüğe girmiş olup 1 Mayıs 2025 tarihinde uygulanmaya başlanacaktır.

Marmara Denizi ve Karadeniz SECA'ya dahil edilmemiştir. Bu denizlerin de önemi ve konumu doğrultusunda uzun kıyı şeridimizin bulunduğu Ege, Türk Boğazları ve Marmara Denizi ile Karadeniz'in bir bütün halinde Baltık Denizi gibi SECA alanı uygulamalarına tabi olmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Emisyon Kontrol Alanlarında kullanılan %0,1 kükürt içeren yakıtlar için gerekli yakıt ikmal altyapısının oluşturulması ülkemiz açısından önem arz etmektedir.

Akdeniz'in SECA ilan edilmesi gemi işletenleri ve armatörler açısından değerlendirildiğinde; bu bölgede seyreden gemilerin VLSFO yerine MDO/MGO kullanması zorunluluğu yaklaşık %28 oranında maliyet artışına sebep olacaktır. İşletme açısından bir diğer zorluk ise; SECA'ya uygun yakıtla sevk edilen gemilerin Karadeniz'e çıktığında %0,5 kükürt içeren yakıtla dönmesi durumunun ilave iş yükü çıkaracağı düşünülmektedir. Uluslararası sefer yapan Türk donatan/armatör sahipli gemiler ile Akdeniz'in SECA ilanına Marmara Denizi ve Türk Boğazları'nın da dahil edilmesi olasılığı da düşünüldüğünde, kabotaj hattında çalışan gemilerin kullandığı yakıt tiplerine ve kükürt içeriklerine ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan gerekli veri çalışmaları takip edilmektedir.

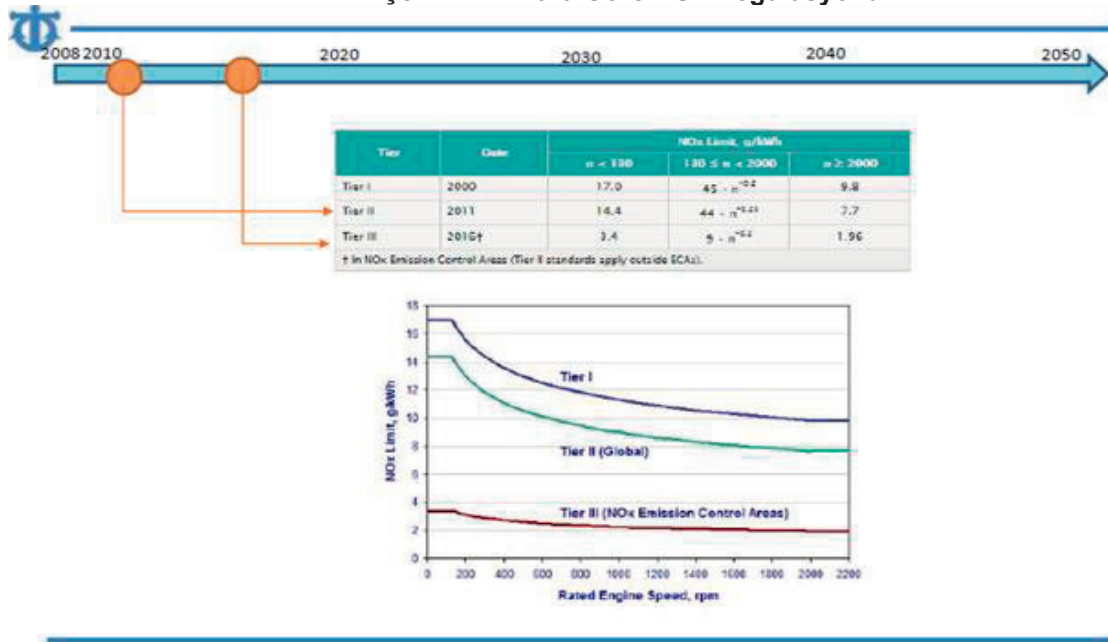
Şekil 10. 01.05.2025 tarihinden sonra geçerli olacak Akdeniz Emisyon Kontrol Alanı



Kaynak: Türk Loydu

“Azot Oksitler (NO_x)” 1 Ocak 2000 tarihi sonrasında inşa edilen bir gemide kurulu olan ve çıkış gücü 130 kW'den daha yüksek olan dizel makineler ile 1 Ocak 2000 tarihinde ve sonrasında büyük tadilata giren ve çıkış gücü 130kW'den daha yüksek olan dizel makineler için MARPOL Ek-VI'da yer alan “Azot Oksitler” başlıklı Kural 13'ün ve NO_x Teknik Kod'un uygulanması süreci devam etmektedir. Bu çerçevede; Emisyon Kontrol Alanlarında yeni gemiler için, 130 kW üzeri gemi makinelerinde, MARPOL Ek-VI Tier III uygulaması ve NO_x emisyonlarının %75-80 azaltılmasına yönelik çalışmaların takibi sürdürülmektedir. Bununla birlikte, MEPC 70. Oturumunda Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulduğu ve bu bölgelerin, NO_x Tier III kuralına uygun olarak 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren yürürlüğe girdiği hususları takip edilmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

Şekil 11. Yıllara Göre NO_x Regülasyonu



Kaynak: MARPOL Ek-VI NO_x Emisyon Limitleri

“Kutup Kodu”; Kutup Bölgeleri'nin deniz taşımacılığı için nasıl bir potansiyel taşıdığı, taşımacılık pratiği üzerinde ne yönde bir değişim yaratacağı ve bunun çevreye etkileri güncel konuların başında gelmekte olup, Arktik'te (Kuzey Kutbu) bölgesel düzenlemelere izin verecek şekilde gemi atık yönetimi yaklaşımı oluşturulması uygulamaları, Antarktik (Güney Kutbu) Bölgesinde ağır yakıt taşınmasının yasak olduğu (MARPOL Ek-I Bölüm 9 Kural 43) hususları takip edilmektedir.

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

MEPC 81'inci Dönem Toplantısı'nda deniz çöpleriyle mücadele kapsamında, kayıp konteynerlere ilişkin raporlama prosedürlerinde değişiklikler, plastik pelet taşınımında konteynerlerde taşımaya yönelik paketlenme ve istifleme kuralları belirlenmiştir.

Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Uyumlu Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi'ne 2010 tarihinde ilk imza atan ülke olarak katılım sağlamış olup, ancak uluslararası alanda henüz yürürlüğe girmemiştir. Dünyanın, 5 ana gemi geri dönüşüm ülkesinden biri olan Türkiye, gemilerin işletim süreleri sona erdikten sonra geri dönüşüm esnasında çevre, güvenlik ve insan sağlığını gereksiz yere riske atmamayı amaçlamakta olup konu hakkındaki gelişmeler üyelerimizle paylaşmaktadır. Hong Kong ve Basel Sözleşmelerine göre geri dönüştürülmesi planlanan gemilerin sınır ötesine taşınarak sözleşmelere taraf bir ülkenin yargı yetkisi altında bulunan bir gemi geri dönüşümünden kaynaklanan atıkların çevreye duyarlı bir şekilde yönetilmesi için HKSRC.2/Circ.1 Geçici Rehberi MEPC 82'nci Dönem Toplantısı'nda onaylanmıştır.

Balast Suyu Yönetimi

"Balast Suyu Yönetimi" (Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004)" Sözleşmesi, Türkiye'nin de içinde bulunduğu birçok ülke tarafından imzalanmış ve 8 Eylül 2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye tabi gemilerin;

Sözleşmenin D-1 Standardı uyarınca 200 mil açıkta 200 m derinlikte, coğrafi şartların elverişli olmadığı koşullarda ise 50 mil açıkta 200 m derinlikte, Liman Devleti tarafından belirlenmiş alanlarda, geminin rotasını değiştirmeden ve bekletmeden balast suyu değişimini yapması gerekmektedir.

D-2 Standardı uyarınca ise gemiler metre küp başına boyca 50 mikrondan büyük veya eşit 10 yaşayabilir organizmadan az ve milimetre başına 50 mikrondan küçük veya 10 mikrondan büyük veya eşit 10 yaşayabilir organizma boşaltabilmektedir. Gemilerin bu parametreleri sağlayabilmeleri için Balast Suyu Arıtma Sistemi tesis etmeleri gerekmektedir.

D-3 Standardı, Sözleşmeye uyum sağlamak için kullanılan balast suyu yönetim sistemlerinin, BWMS Kodu ile değiştirilen Balast Suyu Yönetim Sistemlerinin Onaylanmasına İlişkin Rehber (G8) dikkate alınarak İdare tarafından onaylanmasını gerektirmektedir.

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.

Sözleşme kapsamındaki tüm gemilerin "D-2 Balast Suyu Performans Standardı"nı sağlamalarına yönelik tabi olacakları takvim MEPC 72'de alınan kararla belirlenmiş ve 8 Eylül 2024 tarihine kadar sözleşme kapsamındaki tüm gemilerin D-2 standartını karşılama zorunluluğu getirilmiştir. 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 tamamlanmıştır. 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 “Balast Suyu Sözleşmesi” ile ilgili tüm toplantı ve faaliyetler izlenmekte ve “Gemi Balast Suyu Yönetimi” hakkındaki güncel bilgiler ve çalışmalar üyelerimize duyurulmaktadır.

Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi D-2 Kuralı’nın uygulanması kapsamında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından Odamıza iletilen yazılarda;

Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi D-2 Standardı kapsamında gemilerde Uluslararası Balast Suyu Yönetimi Sertifikası bulunup bulunmadığının denetleneceği belirtilmiş, uygun olmayan gemilerin tersane kabul yazısı veya bayrak devletinin izniyle seferlerini tamamlayabilecekleri ancak D-2 standardını sağlamadan Türk limanlarına tekrar giriş yapamayacakları ifade edilmiştir. Özellikle konteyner/Ro-Ro gemileri için 20 Eylül 2024 tarihinden itibaren 2 aylık geçici bir esneklik tanınacağı ve bu sürede sefer kısıtlaması uygulanmayacağı aktarılmıştır.

Ayrıca, yabancı bayraklı gemilerden balast tanklarının kapalı olduğunu ve D-2 standardından muafiyet talep edenlerin, Sözleşme’nin 3’üncü maddesinin ikinci fıkrasının (f) bendine dayanarak bayrak devleti onaylı resmi muafiyet belgesi sunması gerektiği vurgulanmıştır. Bu bendi referans göstermeyen muafiyet taleplerinin kabul edilmeyeceği, Liman Başkanlıkları tarafından tank mühürleri ve belgelerin denetleneceği bildirilmiştir. Belge sunamayan veya şartları sağlamayan gemilerin ise can, mal ve çevre güvenliği gerekçesiyle Türk limanlarına alınmayacağı ifade edilmiştir.

MEPC 81’inci Dönem Toplantısı’nda BWM Sözleşmesi kapsamında revize edilmesi ve/veya geliştirilmesi için listelenen hükümler ve belgeler onaylanmış, ayrıca zorlu su kalitesi koşullarında faaliyet gösteren gemilere BWM Sözleşmesi’nin uygulanmasıyla ilgili geçici rehberler ile arıtılmış pis su ve/veya gri suyun geçici olarak balast tanklarında depolanması için rehberler onaylanmıştır.

MEPC 82’nci Dönem Toplantısı’nda balast suyu kayıt tutma ve raporlamaya yönelik 2024 rehberler güncellenmiştir.

2872 Sayılı Çevre Kanunu

Deniz kirliliği konusunda; ulusal kanunumuz olan 2872 Sayılı Çevre Kanunu hükümleri kullanılmaktadır. 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 ülkelerde; bazı vakalarda ise cezaların verilmesinde, meydana gelen kirliliğin miktarı, cinsi, olayda kasıt olup olmadığı, kirlitenin temizlemek için ihbarı ve tedbir alması gibi hususlar dikkate alınmaktadır. 2872 Sayılı Çevre Kanunu, 26.04.2006 tarihinde (Revize Kanun No:5491) ve 10 Aralık 2018 tarihinde, Kanununun

bazı maddelerine yönelik değişiklikler (Revize Kanun No:7153) Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş ancak yine para cezası miktarının, geminin grostonu ile belirlenmesi uygulanmasından vazgeçilmemiş olsa da Odamız olarak konuya yönelik ilgili Bakanlıklarla çalışmalar sürdürülmektedir. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından, 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 düzenlenmekte olup İMEAK DTO üyelerine duyurulmaktadır.

Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU)

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

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

Bu çerçevede, DAU Hakkındaki Genelge Uygulamaları” ile “Küçük Deniz Araçlarından Atık Alımı ve Atık Alım Altyapısı” hakkında, atık sistemi altyapısının ve kapasitesinin geliştirilmesi ve yönetimi konularında kısa vadede alınabilecek tedbirlerin kapsamında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ziyaretlerinde ilgili makamlar ile görüşmeler 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.

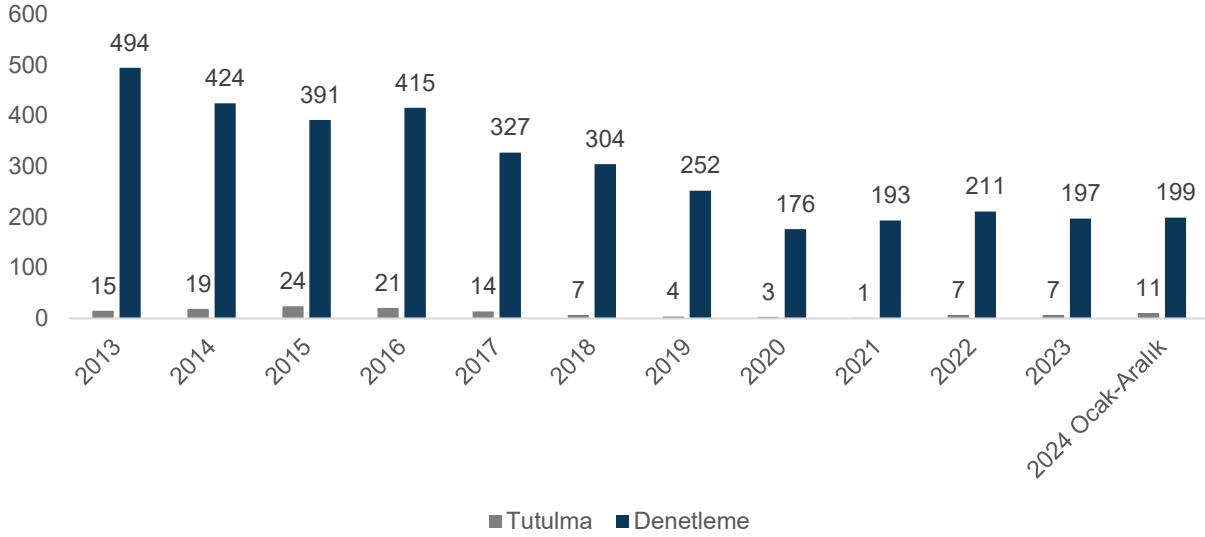
ICS 'nin amacı, denizcilik sektörü üzerinde anlaşmaya varılmış, birleşik görüşünü ilgili tüm düzenleyici otoritelere sunmak olup ayrıca denizcilik, denizcilik politikası ve gemi inşaatı, işletme, güvenlik ve yönetim dahil olmak üzere teknik konularda sektörün savunucusu olarak hareket etmek ve sektördeki 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, 2024/2025 Bayrak Devleti performans tablosunda bayrağımız Beyaz Liste’de bulunmaktadır.

Grafik 7. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler



Kaynak: Paris Mou Resmi Web Sayfası Verileri

Paris Memorandumu kapsamında 2024 yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik toplam 199 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle İtalya’da 4 Romanya’da 1, Fransa’da 1 İspanya’da 1, Belçika 1, İngiltere’de 2 ve İsveç’te 1 olmak üzere toplamda 11 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 atılmaktadırlar.

Tablo 6. 2023-2024 Yılları Arasında Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri

Aylar	Düzensiz Göç Olay Sayısı		Düzensiz Göçmen Sayısı		Hayatını Kaybeden Göçmen Sayısı		Yakalanan Organizatör Sayısı	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Ocak	105	110	3.025	3.654	0	5	3	10
Şubat	68	185	1.802	6.099	0	0	4	19
Mart	94	118	2.614	3.058	11	23	12	19
Nisan	89	113	2.806	3.116	0	1	6	19
Mayıs	109	151	3.161	3.665	1	3	17	31
Haziran	125	141	3.102	3.756	0	0	20	28
Temmuz	104	166	2.909	4.473	0	8	12	45
Ağustos	190	245	5.005	6.431	0	0	9	51
Eylül	304	304	9.623	6.430	0	0	32	106
Ekim	342	188	10.736	5.078	1	0	24	64
Kasım	165	222	4.830	6.355	7	1	6	56
Aralık	204	134	7.341	3.611	0	4	24	36
Toplam	1.899	2.011	56.954	55.726	20	45	169	484

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 koordinasyonu ile 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@unhcr.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://gis.imo.org> adresinden ulaşılabilir.

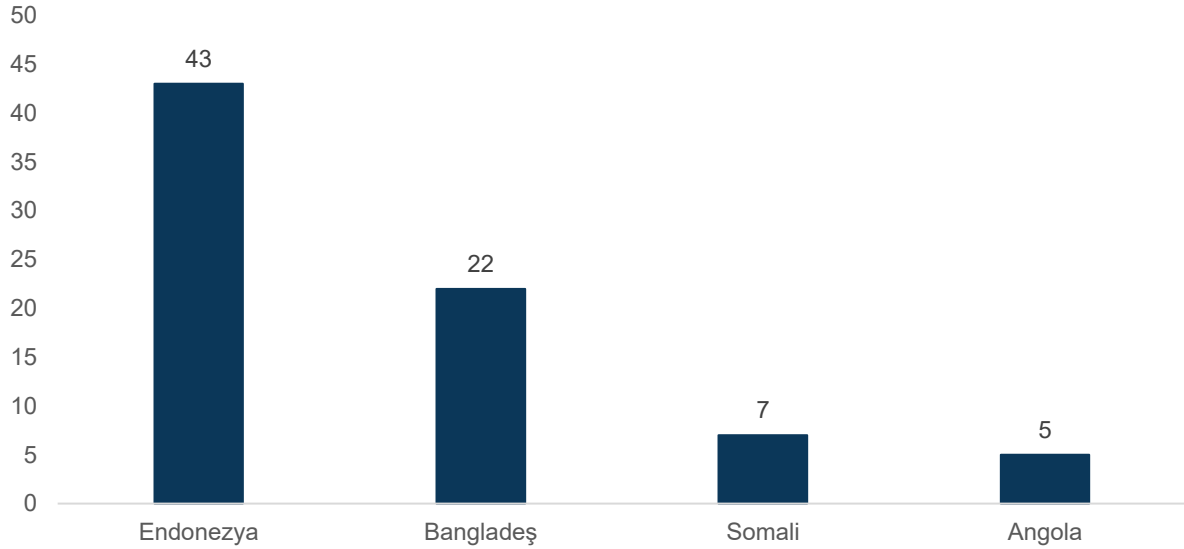
Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi

(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/ana-arama-kurtarma-koordinasyon-merkezi>

1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

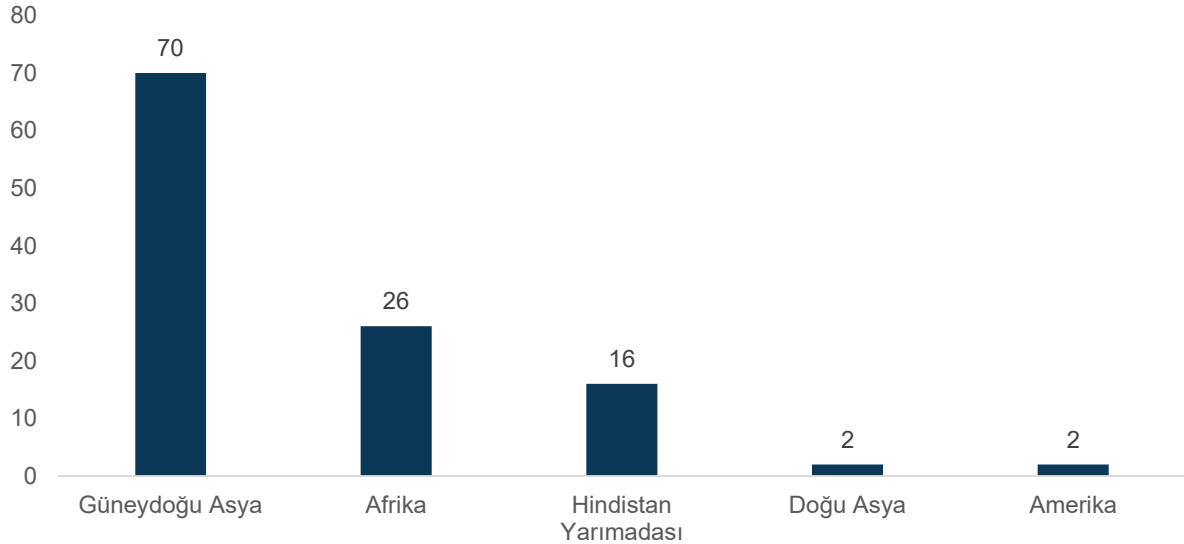
Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2024 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre; Ocak – Aralık 2024 tarihleri arasında rapor edilen 116 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının %78'i Grafik 8'de gösterilen ülkelerde meydana gelmiştir.

Grafik 8. Ocak – Aralık 2024 Tarih Aralığında Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Vakasının Meydana Geldiği Başlıca Ülkeler



Kaynak: International Maritime Bureau- IMB

Grafik 9. Ocak – Aralık 2024 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 12. Ocak – Aralık 2024 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. Ancak son zamanlarda Chattogram demir yerinde olaylar artmakta olup sıkı bir gözetim sürdürülmektedir.

Endonezya: Dumai/Lubuk Gaung ile genel olarak diğer çevrelerde de 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 geçirilmiş olabileceği belirtilmektedir. Endonezya Deniz Polisi ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi arasındaki görüşmeler olumlu sonuç vererek Endonezya Hükümetini harekete geçirmiş ve bir dizi önlem alınmasını sağlamıştır. Alınan önlemler sonucunda olaylarda azalma görülmektedir.

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

Önerilen Demir Mevkileri

1. Belawan: 03:55.00N-098:45.30E
2. Dumai: 01:42.00N-101:28.00E
3. Nipah: 01:07.30N-103:37.00E
4. Tanjung Berakit/Bintan: 01:23.30N-104:42.30E
5. Tanjung Priok: 06:00.30S-106:54.00E
6. Gresik: 07:09.00S-112:40.00E
7. Taboneo: 03:41.30S-114:28.00E
8. Tanjung Butan: 01:11.30N-104:12.30E (effective 12 March 2021)
9. Muara Berau: 00:17.00S-117:36.00E
10. Balikpapan: 01:22.00S-116:53.00E

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

Şekil 13. Ocak – Aralık 2024 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 2024 tarih aralığında Hindistan Yarımadası'nda 16, Doğu ve Güneydoğu Asya'da 69 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 itibarıyla mevcut olmadığı bildirilmektedir. Bazı olayların bildirilmeme ihtimali olsa da, 2024'te bir olayın rapor edildiği göz önünde bulundurularak, durum şu an için istikrarlı olarak değerlendirilmektedir.

Malezya: Bandar Penawar, Johor: 2024 yılında Tanjung Penawar açıklarında bir olay rapor edilmiştir. Geçmişte, demirli gemilere yönelik olaylar bildirilmiştir.

Tanjung Piai açıkları: Geçmişte, seyir halindeki gemilere yönelik olaylar yaşanmıştır. Olaylar şu anda durmuş olsa da, IMB PRC durumu izlemeye devam etmekte olup, gerektiğinde Malezya yetkilileri / MMEA ile iş birliği yapacağı bildirilmektedir.

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 Raporları Sistemleri bildirimini referans alarak keskin gözcülük yapmaları ve olası risklere karşı önlem almaları tavsiye edilmektedir.

Filipinler: Deniz haydutları Filipinlerin güneyinde Sibutu geçişi / Sibuti Adası / Tawi Tawi / Sulu Denizi / Celebes Denizi / Sabah'ın doğusundaki 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 bildirilmektedir.

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 saldırısında 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. Geçmişte, kıyıdan 300 deniz mili açıkta deniz haydutluğu hadisesi yaşanmıştır.

Angola (Luanda): Soygun vakaları rapor edilmiştir. Dikkatli olunması gerektiği ve gözetim yapmaya devam edilmesi tavsiye edilmektedir.

Benin (Cotonou): 2024'te, Cotonou demirleme bölgesinde bir balıkçı teknesi kaptanı kaçırılmıştır. Bölgede önceden meydana gelmiş olaylarda deniz haydutlarının silahlı ve saldırgan oldukları, gemilerde soygun gerçekleştirdikleri ve fidye için mürettebatı kaçırdıkları belirtilmektedir. Geçmişte tankerlerin kaçırıldığı ve yükün(yakıt) bir kısmının çalındığı bildirilmektedir. 2022'den itibaren bu olaylar sona ermiş olsa da, gemilerin hâlâ dikkatli olmaları ve sıkı güvenlik önlemleri uygulamaları tavsiye edilmektedir.

Kamerun (Douala): Demirdeki gemilere ateş açılması ve mürettebatın kaçırılması gibi önceden yaşanmış olaylar nedeniyle dikkatli olunması gerektiği belirtilmektedir.

Ekvator Ginesi: 2024 yılında Bioko Adası açıklarında iki olay meydana geldiği, bunlardan birinin adadan yaklaşık 28 deniz mili uzaklıkta, diğerinin ise yaklaşık 45 deniz mili mesafede gerçekleştiği ve her iki olayda da gemi mürettebatının kaçırıldığı rapor edilmiştir. Ayrıca, Bata Adasının yaklaşık 80 deniz mili batısında iki olay daha rapor edildiği, bunlardan birinin silahlı saldırıyı diğerinin ise gemiye zorla çıkmayı içerdiği belirtilmektedir.

Gabon (Gentil Limanı / Owendo demi sahası): 2024 yılında demirleme sahasında bir deniz haydutluğu olayı rapor edilmiştir. Geçmişte kıyıdan 70 deniz milinden daha açıkta mürettebat kaçırmaya hadisesi gerçekleştiği bildirilmiştir.

Gana (Takoradi): 2024 yılında Takoradi demirleme sahalarında iki deniz haydutluğu olayının meydana geldiği ve daha önce de bu bölgede benzer olayların rapor edildiği belirtilmektedir. Güvenlik tedbirlerinin sıkı bir şekilde uygulanması tavsiye edilmektedir.

Gine (Conakry): 2024 yılında bir soygun vakası rapor edildiği belirtilmekle birlikte daha önce de demir sahalarında soygun vakaları gerçekleştiği bildirilmektedir.

Fildişi Sahilleri (Abidjan): 2024 yılında demirleme sahasında bir deniz haydutluğu olayı rapor edilmiştir.

Şekil 14. Ocak – Aralık 2024 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

Nijerya: Nijerya sularındaki deniz haydutlarının; silahlı ve saldırgan oldukları, kıyıya yakın veya uzak bölgelerde gemilere saldırdıkları ve mürettebatları kaçırmış oldukları belirtilmektedir. Saldırıların kıyından yaklaşık 300 deniz mili mesafeye kadar gerçekleştirildiği bildirilmektedir. Nijerya'ya ait tüm sular, fidye için mürettebat kaçırmaya tehdidinin yüksek olduğu riskli bölgeler olarak kabul edilmektedir. Gemilerin dikkatli olması gerektiği ifade edilmekte çünkü bazı deniz haydutluğu olaylarının rapor edilmemiş olabileceği belirtilmektedir. Geçmişte, tankerler kaçırılmış ve özellikle gaz yağı taşıyan yükler çalınmıştır. Söz konusu tehlikeli sularda faaliyet gösteren gemiler için ekstra önlemler önerilmektedir.

Nijerya'daki deniz haydutluğu olayları önemli ölçüde azalmakla birlikte gemiler hala dikkatli olmalıdır çünkü bu sular, güvenlik riski taşımaya devam etmektedir.

Togo (Lome): Togo'daki deniz haydutluğu olayları 2021'den itibaren sona ermiştir. Ancak, geçmişte yaşanan saldırılar nedeniyle gemilere hala dikkatli olmaları ve sıkı güvenlik önlemleri almaları tavsiye edilmektedir.

Kongo: Deniz haydutluğu olayları sona ermiş olmakla birlikte geçmişte Pointe Noire açıklarında olaylar rapor edilmiştir.

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

Sierra Leone: (Turtle Adaları): Geçmişte bir kaçırılma olayı rapor edilmiştir.

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

2024 yılında Somali/Aden Körfezi açıklarında sekiz korsanlık olayı ve kaçırma vakası bildirildi. 14 Aralık 2023'te, Somali korsanları tarafından 2017'den bu yana ilk kez bir ticari geminin başarılı şekilde kaçırıldığı rapor edilmiştir. Somali korsanlarının, ana gemileri kullanarak kıydan 1000 deniz milinin (nm) üzerinde mesafedeki gemileri hedef alabildikleri öne sürülmektedir.

Gerçekleşen son başarılı saldırılar, korsanların hala tehdit oluşturmaya devam ettiğini göstermektedir. Gemilerin dikkatli olmaları, korsanlıkla mücadele konusunda sıkı bir gözetimi sürdürmeleri bu sularda geçiş yaparken en son Uluslararası Denizcilik Bürosu tavsiyelerine uymaları önerilmektedir. Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi GMDSS SafetyNet Hizmeti 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 gözcülükle 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 sağlayacaktır.

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 yaklaşıyor 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 İran açıklarından geçiş yapacak gemiler: Olayların korsanlıkla ilgili olmadığı ve İzinsiz gemiye çıkışların rapor edildiği bildirilmektedir.

Şekil 15. Ocak – Aralık 2024 Tarih Aralığında Somali Açıklarındaki 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): Bir adet deniz haydutluğu olayı rapor edilmiştir. Geçmişteki olayların demir sahalarında, nehir geçişlerinde ve kılavuz kaptan alım bölgelerinde 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 hadiselerle karşı uyanık kalınarak vardiya düzenlemesine devam edilmesi tavsiye edilmektedir.

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

Peru (Callao): 2024'teki deniz haydutluğu olaylarında azalma olmasına rağmen, bölge hala tehlikeli olmaya devam etmektedir. 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 E-posta: imbsecurity@icc-ccs.org

WhatsApp ya da Telegram +601126593057



TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRKİYE DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

TÜRKİYE EKONOMİSİ

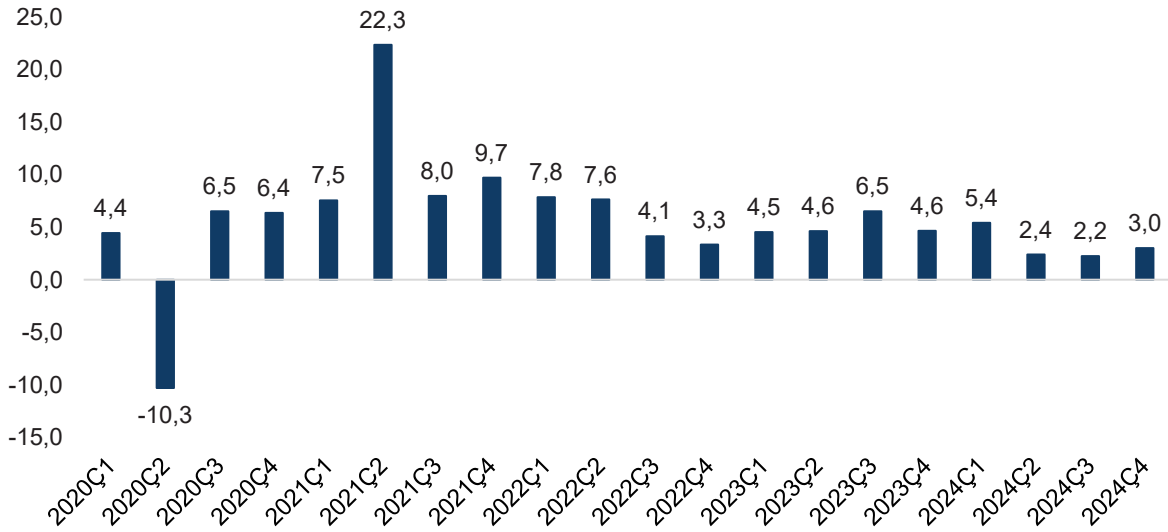


2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ

Türkiye ekonomisi, 2022 yılının şubat ayı sonunda başlayan Rusya-Ukrayna çatışmasının yarattığı olumsuzluklardan sınırlı düzeyde etkilenirken, yılın ikinci yarısında küresel durgunluk endişeleri ile ekonomik aktivitenin ivme kaybetmesi ve iç talepte yaşanan durgunluk ekonomik büyümenin sınırlı kalmasına neden olarak 2022 yılı genelinde %5,5 büyüme kaydetmiştir. Böylece 2022 yılında Türkiye, OECD ülkeleri ortalamasının oldukça üzerinde bir büyüme göstermiştir. 2023 yılı şubat ayında meydana gelen deprem felaketine rağmen tüketim harcamalarındaki artışın olumlu katkısıyla Türkiye’de GSYH’nın artış hızı %5,1 oranında gerçekleşmiştir. 2024 yılında ise sıkı para ve maliye politikalarına rağmen tüketici talebinin yüksek seyretmesiyle 2024 yılının ilk çeyreğinde GSYH büyümesi %5,4 olmuştur. Yılın ikinci çeyreğinde dezenflasyonist politikaları iktisadi faaliyetlerde ivme kaybına neden olmuş ve GSYH, %2,4 oranında artış göstermiştir. Uygulanan politikaların etkisi üçüncü ve dördüncü çeyrek büyüme oranlarında etkisini göstermiş, üçüncü çeyrekte büyüme %2,2 ve dördüncü çeyrekte %3,0 oranlarında gerçekleşmiştir. 2024 yılında uygulanan sıkı para ve maliye politikaları sonucunda iç ve dış talepte denge sağlanmış ve böylece Türkiye ekonomisi %3,2 oranında büyüme kaydetmiştir.

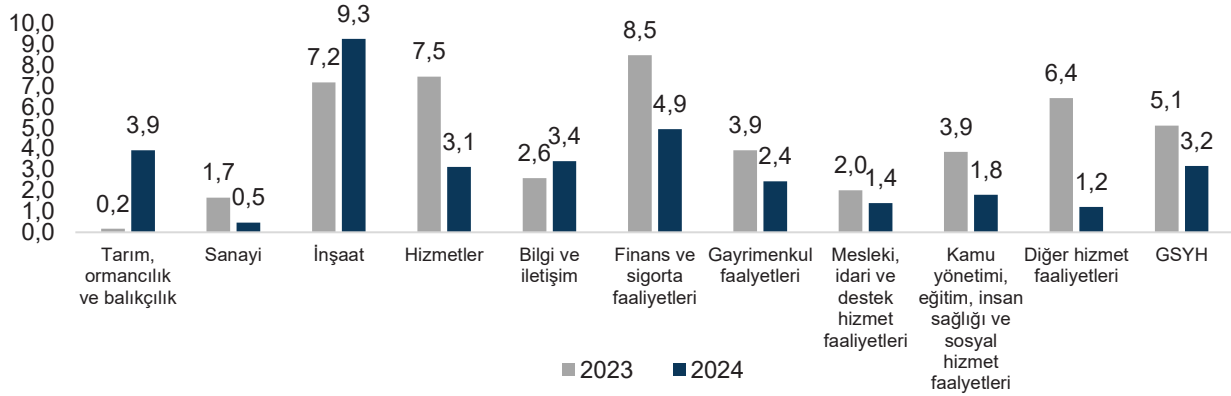
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2020Ç1-2024Ç4



Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK

GSYH'yı oluşturan faaliyetler incelendiğinde; 2024 yılında %9,3 ile toplam katma değeri en fazla olan sektör inşaat sektörü olmuştur. 2023 yılında %1,7 büyüyen sanayi sektörü, 2024 yılında %0,5 ile kısıtlı büyümüştür. 2023 yılında %7,5 büyüme yakalayan hizmetler sektörü, 2024 yılında iç talepteki daralmayla ivme kaybederek %3,1 büyümüştür. 2024 yılında daralan sektör olmamıştır.

Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2023-2024

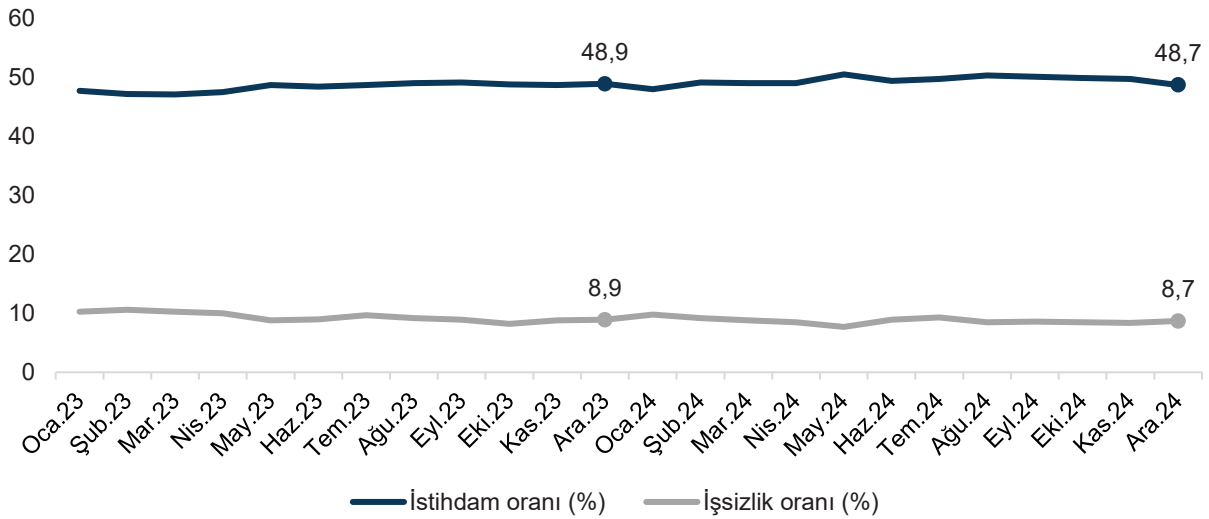


Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK

*Zincirlenmiş hacim endeksi olarak

2024 yılında da işgücü piyasası olumlu görünümünü sürdürmüştür. 2024 yılı aralık ayında işsizlik oranı %8,7 seviyesine gerilemiş, bir önceki yılın aynı ayına kıyasla işsiz sayısı 120 bin kişi azalmıştır.

Grafik 12. İşsizlik ve İstihdam Oranı (%), Ocak 2023-Aralık 2024



Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2024 yılı Aralık ayına bakıldığında istihdam edilenlerin sayısı, 2023 yılı Aralık ayına göre artarak 32 milyon 718 bin kişi olmuştur. İstihdam oranı ise 0,6 puan artarak %49,5 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde işgücüne katılma oranında 0,4 puan artış görülürken, işsizlik oranında 0,4 puan azalış görülmüştür.

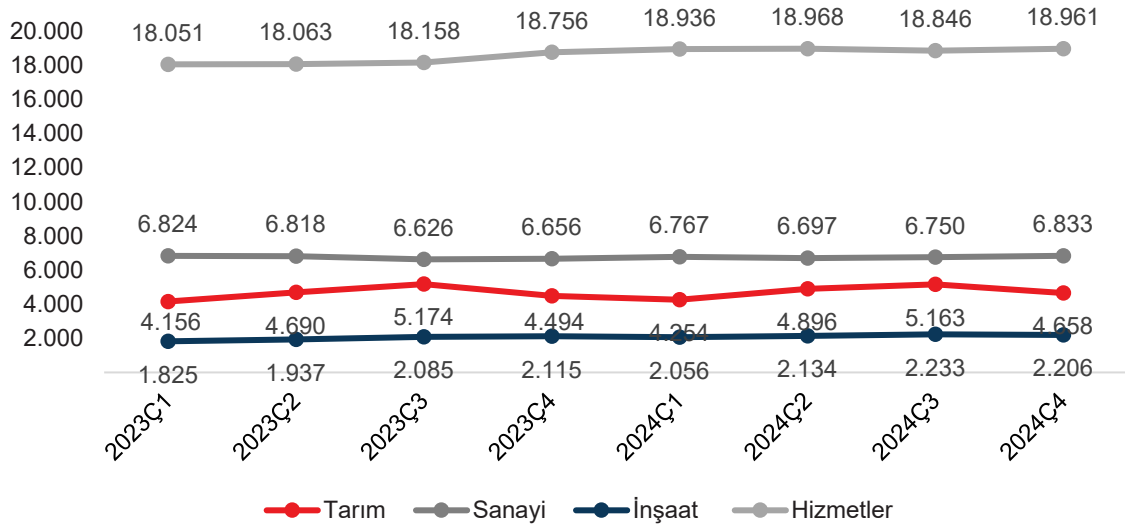
**Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), Aralık 2023-
Aralık 2024**

	Aralık 2023	Aralık 2024	Fark
Nüfus	65.683	66.124	441
İşgücü	35.259	35.743	484
İstihdam	32.113	32.718	605
İşsiz	3.146	3.026	-120
İşgücüne dahil olmayanlar	30.424	30.381	-43
İşgücüne katılma oranı (%)	53,7	54,1	0,4
İstihdam oranı (%)	48,9	49,5	0,6
İşsizlik oranı (%)	8,9	8,5	-0,4

Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2024 yılı son çeyreğinde istihdam edilen kişilerin, %14,3'ü tarım, %20,9'u sanayi, %6,7'si inşaat, %58,1'i ise hizmet sektöründe istihdam edilmiştir. 2024 yılı son çeyreğinde geçen yılın aynı dönemine kıyasla İstihdam edilen kişi sayısı tüm sektörlerde artmıştır.

Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2023 1.Çeyrek – 2024 4.Çeyrek

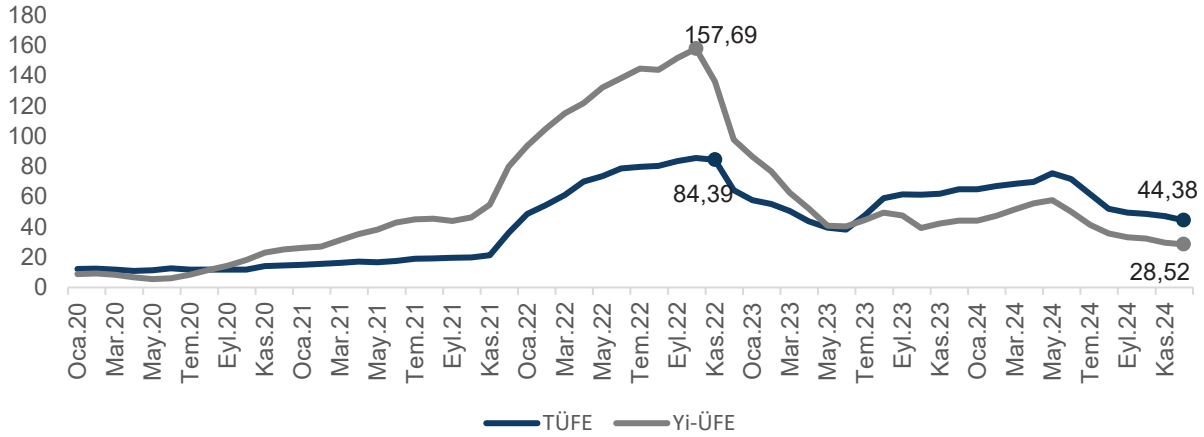


Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

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. 2024 yılında uygulanan sıkı para politikasının etkisiyle birlikte yurt içi talepteki daralma ve döviz kurunun istikrarlı seyretmesi ile TÜFE yıllık artış oranı Aralık 2024'te %44,38 seviyesine gerilemiştir.

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 Yi-ÜFE artış hızı ivme kaybetmiş ve Aralık 2023'te %44,22 seviyesine gerilemiştir. 2024 yılında döviz kurunun istikrarlı seyri ve baz etkisi ile Yi-ÜFE yıllık artış oranı Aralık 2024'te %28,52 seviyesine gerilemiştir.

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



Kaynak: Enflasyon ve Fiyat İstatistikleri- TÜİK

2024 yılında Avrupa ekonomilerinde görülen toparlanma ve küresel ticarete yaşanan hareketlenme dış talep koşullarına olumlu yansımıştır. Böylece, Türkiye'nin ihracatı geçtiğimiz yıla göre artış göstermiştir. 2024 yılı genelinde ihracat yıllık bazda %2,4 artarak 261 milyar 855 milyon ABD seviyesinde gerçekleşmiştir. İç talebin daralması ve altın ithalatının düşmesi sonucunda ithalattaki düşüş eğilimi devam etmiştir. 2024 yılı genelinde ithalat yıllık bazda %5 azalarak 344 milyar 20 milyon ABD doları seviyesinde gerçekleşmiştir. Sonuç olarak aynı dönemde dış ticaret açığı azalarak 82 milyar 165 milyon ABD dolarına gerilemiştir. 2023 yılında %70,6 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2024 yılında %76,1 olmuştur.

Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2014-2024

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış ticaret dengesi (Değer) (bin \$)	Dış ticaret hacmi (Değer)(bin \$)	İhracatın ithalatı karşılama oranı (%)
	Değer (bin \$)	Değişim (%)	Değer (bin \$)	Değişim (%)			
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	255.627.429	0,6	361.966.913	-0,5	-106.339.484	617.594.342	70,6
2024	261.854.678	2,4	344.019.959	-5,0	-82.165.282	605.874.637	76,1

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 2024 itibarıyla toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibarıyla sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 507 adet geminin 298 adedi ithal, 209 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 5 milyon 724 bin, inşa gemilerin ise 1 milyon 333 bindir.

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 507 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; %19,3'ünü Kuru Yük gemileri, %12,6'sını Kimyevi Madde Tankerleri, %11,0'ını Konteyner gemileri, %8,5'ini Deniz Araçları ve %8,1'ini Dökme Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise filonun sayısal olarak ancak %40,5'idir.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu 7,1 milyon DWT ve 6,0 milyon GT'dir. 7,1 milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %25,8'ini Dökme Yük gemileri, %21,1'ini Petrol tankerleri, %17,4'ünü Konteyner gemileri, %11,8'ini Kimyevi Madde Tankerleri ve %9,5'ini Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise %14,4'tür.

Tablo (10)'daki veriler dikkate alındığında, 507 adet gemiden %11,8'i (60 gemi) MGS'ye, %88,2'si (447 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun DWT olarak %5,8'i MGS'ye, %94,2'si TUGS'a, GT olarak ise %7,6'sı MGS'ye, %92,4'ü TUGS'a kayıtlıdır.

MGS'ye kayıtlı toplam 410.945 DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %27,3'ünü Konteyner gemileri, %24,6'sını Dökme Yük gemileri, %22,8'ini LNG Tankerleri, %6,0'ını Kuru Yük gemileri ve %4,8'ini Hizmet gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise MGS'nin %14,5'idir.

TUGS'a kayıtlı toplam 6,6 milyon DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %25,9'unu Dökme Yük gemileri, %22,3'ünü Petrol Tankerleri, %16,8'ini Konteyner gemileri, %12,4'ünü Kimyevi Madde Tankerleri ve %9,7'sini Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un %12,9'udur.

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	%	%
Kuru Yük Gemisi	39	59	98	19,3	336.564	332.176	668.740	9,5	231.492
Dökme Yük Gemisi	37	4	41	8,1	1.642.717	177.278	1.819.995	25,8	947.662
Konteyner	43	13	56	11,0	1.004.321	225.736	1.230.057	17,4	800.082
Kuru Yük-Konteyner	8	4	12	2,4	67.292	30.472	97.764	1,4	59.739
Kimyevi Madde Tankeri	40	24	64	12,6	645.857	189.483	835.340	11,8	420.235
LPG Tankeri	6	0	6	1,2	37.156	0	37.156	0,5	34.294
LNG Tankeri	2	0	2	0,4	187.228	0	187.228	2,7	218.696
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	6.600	54.850	61.450	0,9	5.311
Ro-Ro Gemisi	19	1	20	3,9	233.950	17.183	251.133	3,6	579.063
Ro-Ro Ferry-Yolcu	4	14	18	3,6	9.534	2.417	11.951	0,2	15.550
Feribot	1	28	29	5,7	0	24.118	24.118	0,3	1.816
Tren Ferisi	0	5	5	1,0	0	2.960	2.960	0,0	0
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	7	3	10	2,0	4.078	1.945	6.023	0,1	27.278
Balıkçı Gemileri	2	5	7	1,4	3.876	3.829	7.705	0,1	3.592
Bilimsel Araştırma Gemisi	2	1	3	0,6	2.690	0	2.690	0,0	8.038
Şehir Hatları	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.043
Şehir Hatları Arabalı	0	4	4	0,8	0	1.264	1.264	0,0	0
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565
Hizmet Gemileri	25	10	35	6,9	55.583	4.200	59.783	0,8	206.407
Petrol Tankeri	12	12	24	4,7	1.300.052	190.478	1.490.530	21,1	701.883
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991
Tren Ferry/Ro-Ro	1	0	1	0,2	6.266	0	6.266	0,1	15.195
Kuru Yük/Ro-Ro	1	0	1	0,2	620	0	620	0,0	1.281
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	16	4	20	3,9	96.855	42.336	139.191	2,0	145.421
Özel Amaçlı Gemiler	1	0	1	0,2	5.552	0	5.552	0,1	10.763
Deniz Araçları	28	15	43	8,5	64.582	32.331	96.913	1,4	368.677
Genel Toplam	298	209	507	100	5.724.432	1.333.056	7.057.488	100	4.815.074
									1.219.683
									6.034.757
									100

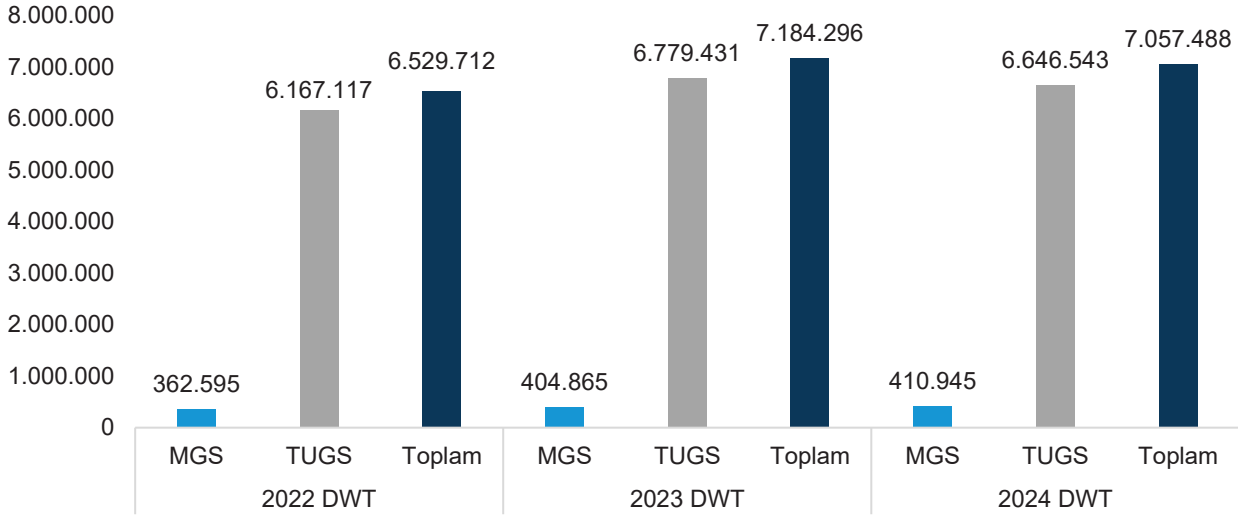
Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo 10. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibarıyla Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet			DWT			GT		
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	%
Kuru Yük Gemisi	4	94	98	19,3	24.576	644.164	668.740	9,5	16.084
Dökme Yük Gemisi	2	39	41	8,1	101.257	1.718.738	1.819.995	25,8	57.361
Konteyner	3	53	56	11,0	112.274	1.117.783	1.230.057	17,4	88.090
Kuru Yük-Konteyner	0	12	12	2,4	0	97.764	97.764	1,4	0
Kimyevi Madde Tankeri	2	62	64	12,6	9.497	825.843	835.340	11,8	6.441
LPG Tankeri	0	6	6	1,2	0	37.156	37.156	0,5	0
LNG Tankeri	1	1	2	0,4	93.715	93.513	187.228	2,7	109.777
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,8	0	61.450	61.450	0,9	0
Ro-Ro Gemisi	1	19	20	3,9	1.500	249.633	251.133	3,6	19.638
Ro-Ro Ferry-Yolcu	2	16	18	3,6	0	11.951	11.951	0,2	10.681
Feribot	1	28	29	5,7	2.314	21.804	24.118	0,3	1.596
Tren Ferisi	5	0	5	1,0	2.960	0	2.960	0,0	7.916
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	8	10	2,0	3.240	2.783	6.023	0,1	15.284
Balıkçı Gemileri	3	4	7	1,4	0	7.705	7.705	0,1	16.007
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	3	3	0,6	0	2.690	2.690	0,0	0
Şehir Hatları	0	1	1	0,2	0	0	0	0,0	0
Şehir Hatları Arabalı	0	4	4	0,8	0	1.264	1.264	0,0	0
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565
Hizmet Gemileri	14	21	35	6,9	19.774	40.009	59.783	0,8	59.495
Petrol Tankeri	3	21	24	4,7	10.868	1.479.662	1.490.530	21,1	5.940
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991
Tren Ferry/Ro-Ro	0	1	1	0,2	0	6.266	6.266	0,1	0
Kuru Yük/Ro-Ro	0	1	1	0,2	0	620	620	0,0	0
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	0	20	20	3,9	0	139.191	139.191	2,0	0
Özel Amaçlı Gemiler	0	1	1	0,2	0	5.552	5.552	0,1	0
Deniz Araçları	15	28	43	8,5	15.911	81.002	96.913	1,4	32.134
Genel Toplam	60	447	507	100	410.945	6.646.543	7.057.488	100	458.000

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 15. 2022-2023-2024 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	2022 DWT			2023 DWT			2024 DWT			2023-2024 Yılları Değişim (%)
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	
Kuru Yük Gemisi	39.246	525.599	564.845	27.756	624.953	652.709	24.576	644.164	668.740	2,5%
Dökme Yük Gemisi	18.640	1.774.387	1.793.027	18.640	1.833.216	1.851.856	101.257	1.718.738	1.819.995	-1,7%
Konteyner	134.264	954.647	1.088.911	134.264	987.982	1.122.246	112.274	1.117.783	1.230.057	9,6%
Kuru Yük-Konteyner	0	34.839	34.839	0	67.815	67.815	0	97.764	97.764	44,2%
Kimyevi Madde Tankeri	28.743	846.006	874.749	69.444	972.537	1.041.981	9.497	825.843	835.340	-19,8%
LPG Tankeri	0	27.804	27.804	0	37.156	37.156	0	37.156	37.156	0,0%
LNG Tankeri	93.715	93.513	187.228	93.715	93.513	187.228	93.715	93.513	187.228	0,0%
Asfalt Tankeri	0	61.450	61.450	0	61.450	61.450	0	61.450	61.450	0,0%
Ro-Ro Gemisi	1.500	249.633	251.133	1.500	249.633	251.133	1.500	249.633	251.133	0,0%
Ro-Ro Ferry-Yolcu	0	28.120	28.120	0	10.235	10.235	0	11.951	11.951	16,8%
Feribot	2.314	20.700	23.014	2.314	20.700	23.014	2.314	21.804	24.118	4,8%
Tren ferisi	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	0,0%
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3.240	2.538	5.778	3.240	2.538	5.778	3.240	2.783	6.023	4,2%
Balıkçı Gemileri	0	3.876	3.876	0	3.876	3.876	0	7.705	7.705	98,8%
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	2.690	2.690	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	31.384	51.158	19.774	37.676	57.450	19.774	40.009	59.783	4,1%
Petrol Tankeri	10.868	1.293.224	1.304.092	10.868	1.490.352	1.501.220	10.868	1.479.662	1.490.530	-0,7%
Konteyner/Ro-Ro	0	0	0	13.059	0	13.059	13.059	0	13.059	0,0%
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	0	0	0	0	0	0	0	620	620	-
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	0	136.623	136.623	0	140.971	140.971	0	139.191	139.191	-1,3%
Özel Amaçlı Gemiler	0	5.552	5.552	0	5.552	5.552	0	5.552	5.552	0,0%
Deniz Araçları	7.331	67.002	74.333	7.331	129.056	136.387	15.911	81.002	96.913	-28,9%
Genel Toplam	362.595	6.167.117	6.529.712	404.865	6.779.431	7.184.296	410.945	6.646.543	7.057.488	-1,8%

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 2022-2023 yılları arasında %10,0 artış gerçekleşirken, 2023-2024 yılları arasında %1,8 düşüş 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, 507 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2024 tarihi itibariyle 26'dır.

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	98	668.740	445.190	29
Dökme Yük Gemisi	41	1.819.995	1.053.025	22
Konteyner	56	1.230.057	979.299	22
Kuru Yük-Konteyner	12	97.764	80.379	25
Kimyevi Madde Tankeri	64	835.340	546.728	21
LPG Tankeri	6	37.156	34.294	27
LNG Tankeri	2	187228	218.696	5
Asfalt Tankeri	4	61.450	48.941	9
Ro-Ro Gemisi	20	251.133	639.528	19
Ro-Ro Ferry-Yolcu	18	11.951	46.274	16
Feribot	29	24.118	38.725	29
Tren Ferisi	5	2.960	7.916	51
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	10	6.023	40.677	26
Balıkçı Gemileri	7	7.705	35.391	14
Bilimsel Araştırma Gemisi	3	2.690	12.827	20
Şehir Hatları	1	0	1.043	73
Şehir Hatları Arabalı	4	1.264	4.874	32
Römorkör	1	0	1.565	41
Hizmet Gemileri	35	59.783	233.529	43
Petrol Tankeri	24	1.490.530	803.329	20
Konteyner/Ro-Ro	1	13.059	9.991	28
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	39
Kuru Yük/Ro-Ro	1	620	1.281	21
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	20	139.191	203.261	18
Özel Amaçlı Gemiler	1	5552	10.763	26
Deniz Araçları	43	96.913	522.036	37
Genel Toplam	507	7.057.488	6.034.757	26

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (13)'te toplam 507 adet ve 7.057.488 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

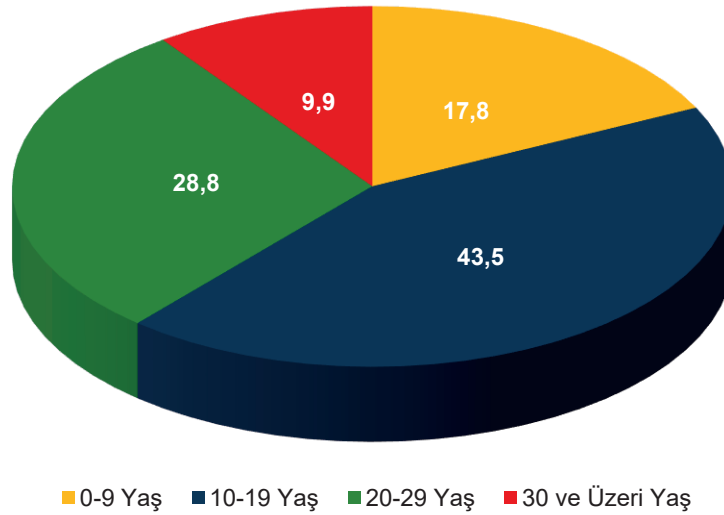
- 1.257.957 DWT'lik 53 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 3.066.075 DWT'lik 163 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 2.035.145 DWT'lik 125 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 698.311 DWT'lik 166 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

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	18	0	0,0	26	0	0,0	6	0	0,0	45	0	0,0	95	0
150-1499	1	244	0,0	7	5.536	0,2	7	4.065	0,2	17	11.757	1,7	32	21.602
1500-5999	7	26.086	2,1	37	136.956	4,5	32	116.632	5,7	73	242.998	34,8	149	522.672
6000-9999	6	41.504	3,3	17	132.757	4,3	20	168.324	8,3	16	121.288	17,4	59	463.873
10000-34999	9	163.818	13,0	46	793.877	25,9	40	715.112	35,1	13	197.984	28,4	108	1.870.791
35000-52999	6	224.173	17,8	14	577.535	18,8	16	685.605	33,7	1	41.667	6,0	37	1.528.980
53000-79999	0	0	0,0	8	500.188	16,3	3	195.408	9,6	0	0	0,0	11	695.596
80000-119999	2	187.228	14,9	5	468.683	15,3	0	0	0,0	1	82.617	11,7	8	738.528
120000+	4	614.904	48,9	3	450.543	14,7	1	149.999	7,4	0	0	0,0	8	1.215.446
Genel Toplam	53	1.257.957	100%	163	3.066.075	100%	125	2.035.145	100%	166	698.311	100%	507	7.057.488

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 %17,8'i 0-9 yaş grubunda, %43,5'i 10-19 yaş grubunda, %28,8'i 20-29 yaş grubunda ve %9,9'u 30 ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.

Tablo (14)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %19,3'ünü ve DWT olarak %9,5'ini oluşturan 98 adet ve 668.740 DWT'lik Kuru Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

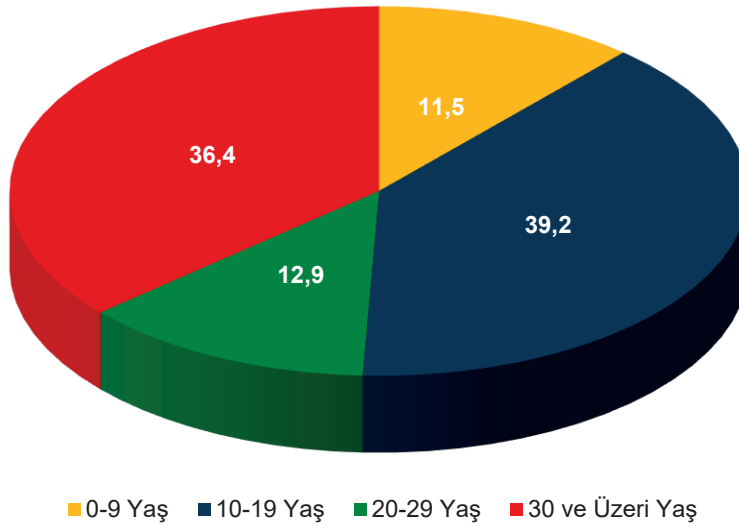
- 76.987 DWT'lik 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 262.165 DWT'lik 22 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 86.016 DWT'lik 17 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 243.572 DWT'lik 52 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
1500-5999	3	13.907	18,1	10	43.223	16,5	11	40.360	46,9	43	153.008	62,8	67	250.498
6000-9999	2	15.201	19,7	6	45.060	17,2	6	45.656	53,1	5	33.940	13,9	19	139.857
10000-34999	2	47.879	62,2	4	74.600	28,5	0	0	0,0	4	56.624	23,3	10	179.103
35000-52999	0	0	0,0	2	99.282	37,8	0	0	0,0	0	0	0,0	2	99.282
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	7	76.987	100%	22	262.165	100%	17	86.016	100%	52	243.572	100%	98	668.740

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, %11,5'i 0-9 yaş grubunda, %39,2'si 10-19 yaş grubunda, %12,9'u 20-29 yaş grubunda ve %36,4'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (15)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %8,1'ini oluşturan ve DWT olarak %25,8'ini oluşturan 41 adet ve 1.819.995 DWT'lik Dökme Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

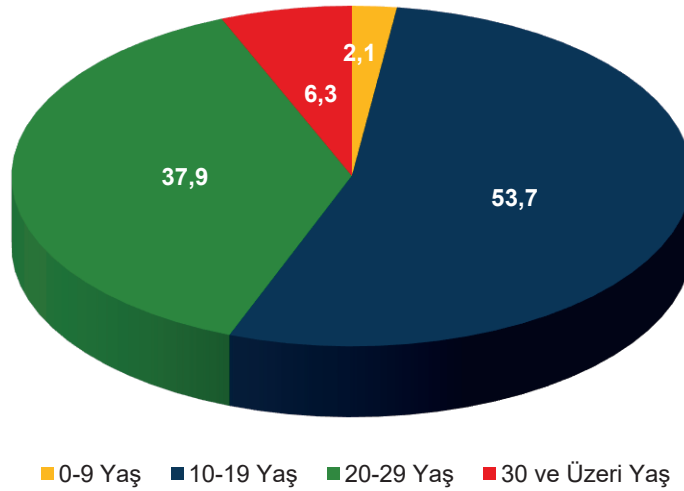
- 38.595 DWT'lik 1 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 977.733 DWT'lik 20 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 689.907 DWT'lik 15 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 113.760 DWT'lik 5 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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	1	8.232	0,8	0	0	0,0	3	12.503	11,0	4	20.735
10000-39999 (Handysize)	1	38.595	100,0	8	234.737	24,0	5	148.356	21,5	1	18.640	16,4	15	440.328
40000-49999 (Handymax)	0	0	0,0	1	48.549	5,0	3	139.779	20,3	0	0	0,0	4	188.328
50000-59999 (Supramax)	0	0	0,0	5	279.812	28,6	5	260.170	37,7	0	0	0,0	10	539.982
60000-84999 (Panamax)	0	0	0,0	5	406.403	41,6	2	141.602	20,5	1	82.617	72,6	8	630.622
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	1	38.595	100%	20	977.733	100%	15	689.907	100%	5	113.760	100%	41	1.819.995

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, %2,1'i 0-9 yaş grubunda, %53,7'si 10-19 yaş grubunda, %37,9'u 20-29 yaş grubunda ve %6,3'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (16)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4,7'sini ve DWT olarak %21,1'ini oluşturan 24 adet ve 1.490.530 DWT'lik Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

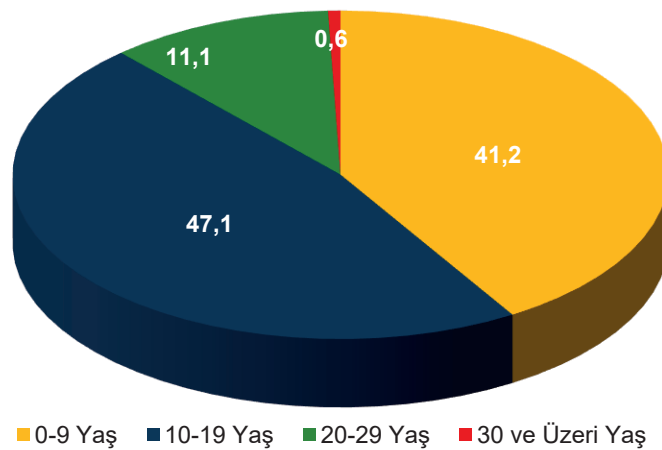
- 614.904 DWT'lik 4 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 701.429 DWT'lik 12 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 165.163 DWT'lik 5 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 9.034 DWT'lik 3 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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	2,4	4	15.164	9,2	3	9.034	100,0	13	40.963
5000-7499	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
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	1,9	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)	0	0	0,0	2	221.119	31,5	0	0	0,0	0	0	0,0	2	221.119
120000-199999 (Suezmax)	4	614.904	100,0	3	450.543	64,2	1	149.999	90,8	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	4	614.904	100%	12	701.429	100%	5	165.163	100%	3	9.034	100%	24	1.490.530

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, %41,2'si 0-9 yaş grubunda, %47,1'i 10-19 yaş grubunda, %11,1'i 20-29 yaş grubunda, %0,6'sı 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (17)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %12,6'sını ve DWT olarak %11,8'ini oluşturan 64 adet ve 835.340 DWT'lik Kimyevi Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

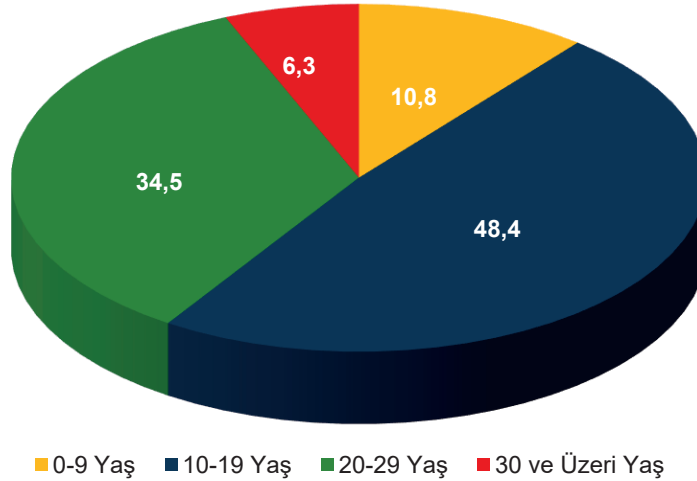
- 90.498 DWT'lik 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 404.318 DWT'lik 27 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 288.154 DWT'lik 22 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 52.370 DWT'lik 8 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tablo 17. Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-4999	1	3.338	3,7	3	12.435	3,1	7	27.857	9,7	2	5.126	9,8	13	48.756
5000-7499	2	12.165	13,4	3	18.855	4,7	4	26.075	9,0	2	12.264	23,4	11	69.359
7500-9999	1	7.538	8,3	4	35.330	8,7	3	25.826	9,0	4	34.980	66,8	12	103.674
10000-39999 (Handysize)	3	67.457	74,6	15	236.176	58,4	7	162.140	56,2	0	0	0,0	25	465.773
40000-59999 (Handymax)	0	0	0,0	2	101.522	25,1	1	46.256	16,1	0	0	0,0	3	147.778
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	7	90.498	100	27	404.318	100	22	288.154	100	8	52.370	100	64	835.340

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, %10,8'i 0-9 yaş grubunda, %48,4'ü 10-19 yaş grubunda, %34,5'i 20-29 yaş grubunda ve %6,3'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (18)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %11'ini ve DWT olarak %17,4'ünü oluşturan 56 adet ve 1.230.057 DWT'lik Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

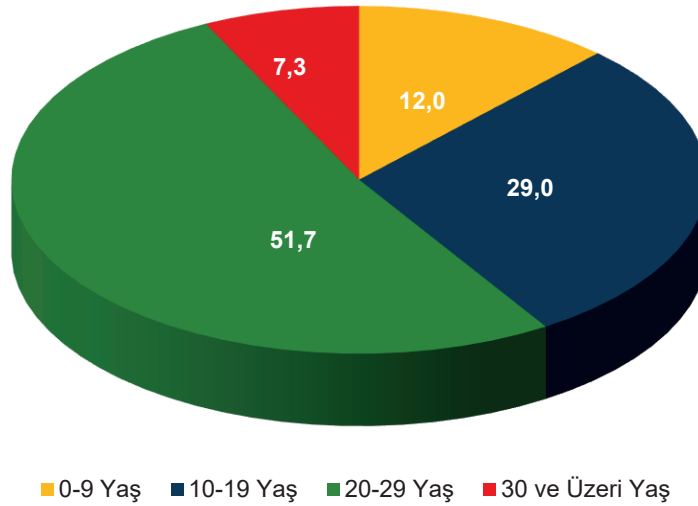
- 147.996 DWT'lik 4 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 356.217 DWT'lik 15 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 636.388 DWT'lik 32 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 89.456 DWT'lik 5 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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	0,9	0	0	0,0	0	0	0,0	1	3.301
6000-9999	0	0	0,0	0	0	0,0	1	9.950	1,6	1	9.766	10,9	2	19.716
10000-34999	0	0	0,0	10	206.317	57,9	26	447.692	70,3	3	38.023	42,5	39	692.032
35000-52999	4	147.996	100,0	4	146.599	41,2	5	178.746	28,1	1	41.667	46,6	14	515.008
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	15	356.217	100	32	636.388	100	5	89.456	100	56	1.230.057

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

Tablo (19)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %3,9'unu ve DWT olarak %3,6'sını oluşturan 20 adet ve 251.133 DWT'lik Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

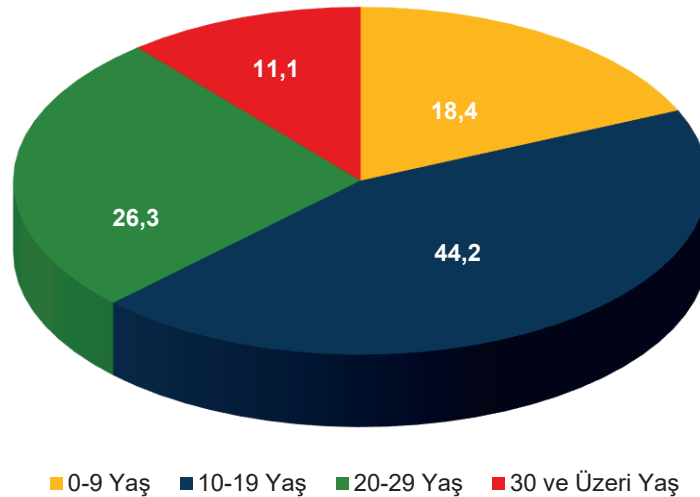
- 46.110 DWT'lik 3 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 110.988 DWT'lik 8 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 66.003 DWT'lik 7 adet gemi 20-29 yaş ve üzeri grubunda,
- 28.032 DWT'lik 2 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

Tablo 19. Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
1500-5999	0	0	0,0	0	0	0,0	1	1.500	2,3	0	0	0,0	1	1.500
6000-9999	0	0	0,0	0	0	0,0	3	29.595	44,8	0	0	0,0	3	29.595
10000-34999	3	46.110	100,0	8	110.988	100,0	3	34.908	52,9	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	8	110.988	100	7	66.003	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, %44,2'si 10-19 yaş grubunda, %26,3'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 261 adedi İthal, 213 adedi yurt içinde inşa olmak üzere toplam 474 adet gemi bulunmaktadır. (Tablo 13)

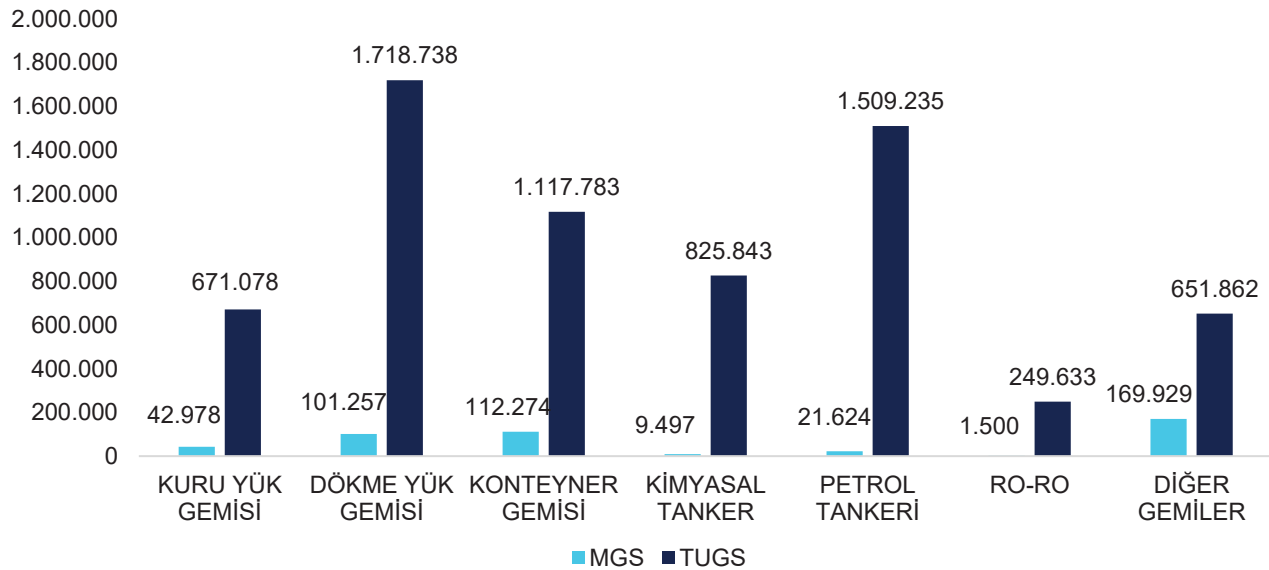
Tablo (21)'deki veriler dikkate alındığında Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 DWT'nin üzerinde bulunan 474 adet geminin; %13,1'i (62 adet gemi) MGS'ye, %86,9'u (412 adet gemi) TUGS'a kayıtlıdır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'si 5.275.139 ve DWT'si ise 7.203.231'dir. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %25,1'ini Dökme Yük gemileri, %21,2'sini Petrol Tankerleri, %17,1'ini Konteyner gemileri, %11,6'sını Kimyevi Madde Tankerleri, %9,9'unu Kuru Yük gemileri ve %3,5'ini Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.819.995 DWT Dökme Yük gemileri tonajının %94,4'ü TUGS'a, %5,6'sı MGS'ye,
- 1.530.859 DWT Petrol Tankerleri tonajının %98,6'sı TUGS'a %1,4'ü MGS'ye,
- 1.230.057 DWT Konteyner gemileri tonajının %90,9'u TUGS'a, %9,1'i MGS'ye,
- 835.340 DWT Kimyevi Madde Tankeri tonajının %98,9'u TUGS'a, %11,1'i MGS'ye,
- 714.056 DWT Kuru Yük gemileri tonajının %94'ü TUGS'a, %6'sı 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	%	
Kuru Yük Gemisi	42	87	129	27,2	340.640	373.416	714.056	9,9	233.916
Dökme Yük Gemisi	37	4	41	8,8	1.642.717	177.278	1.819.995	25,1	947.662
Konteyner	43	13	56	11,8	1.004.321	225.736	1.230.057	17,1	800.082
Kuruyük-Konteyner	8	4	12	2,5	67.292	30.472	97.764	1,4	59.739
Kimyevi Madde Tankeri	40	24	64	13,5	645.857	189.483	835.340	11,6	420.235
LPG Tankeri	6	0	6	1,3	37.156	0	37.156	0,5	34.294
LNG Tankeri	2	0	2	0,4	187.228	0	187.228	2,6	218.696
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	6.600	54.850	61.450	0,9	5.311
Su Gemisi	0	1	1	0,2	0	1.027	1.027	0,0	0
Ro-Ro Gemisi	19	1	20	4,2	233.950	17.183	251.133	3,5	579.063
Ro-Ro Ferry-Yolcu	2	1	3	0,6	9.077	1.716	10.793	0,2	10.523
Feribot	0	11	11	2,3	0	20.048	20.048	0,3	0
Tren Ferisi	0	2	2	0,4	0	2.600	2.600	0,0	0
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	1	3	0,6	31.182	1.700	32.882	0,5	5.132
Balıkçı Gemileri	1	1	2	0,4	3.307	3.829	7.136	0,1	2.184
Bilimsel Araştırma/İnceleme Gemisi	1	0	1	0,2	2.690	0	2.690	0,0	3.327
Hizmet Gemileri	19	15	34	7,2	67.057	24.446	91.503	1,3	59.715
Petrol Tankeri	18	32	50	10,7	1.309.045	221.814	1.530.859	21,2	707.453
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991
Tren Ferry/Ro-Ro	1	0	1	0,2	6.266	0	6.266	0,1	15.195
Kuru Yük/Ro-Ro	0	2	2	0,4	0	3.262	3.262	0,1	0
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	12	4	16	3,4	96.855	42.336	139.191	1,9	88.169
Özel Amaçlı Gemiler	1	0	1	0,2	5.552	0	5.552	0,1	10.763
Deniz Araçları	5	7	12	2,5	64.582	37.602	102.184	1,4	37.329
Genel Toplam	261	213	474	100	5.774.433	1.428.798	7.203.231	100	4.248.779
									5.275.139
									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	18	111	129	27,2	42.978	671.078	714.056	9,9	26.348	444.021	470.369	8,9
Dökme Yük Gemisi	2	39	41	8,8	101.257	1.718.738	1.819.995	25,1	57.361	995.664	1.053.025	19,9
Konteyner	3	53	56	11,8	112.274	1.117.783	1.230.057	17,1	88.090	891.209	979.299	18,6
Kuruyük-Konteyner	0	12	12	2,5	0	97.764	97.764	1,4	0	80.379	80.379	1,5
Kimyevi Madde Tankeri	2	62	64	13,5	9.497	825.843	835.340	11,6	6.441	540.287	546.728	10,4
LPG Tankeri	0	6	6	1,3	0	37.156	37.156	0,5	0	34.294	34.294	0,7
LNG Tankeri	1	1	2	0,4	93.715	93.513	187.228	2,6	109.777	108.919	218.696	4,2
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,8	0	61.450	61.450	0,9	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	4,2	1.500	249.633	251.133	3,5	19.638	619.890	639.528	12,1
Ro-Ro Ferry-Yolcu	0	3	3	0,6	0	10.793	10.793	0,2	0	12.419	12.419	0,2
Feribot	1	10	11	2,3	2.314	17.734	20.048	0,3	1.596	14.155	15.751	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	0,6	3.240	29.642	32.882	0,5	15.284	431	15.715	0,3
Balıkçı Gemileri	0	2	2	0,4	0	7.136	7.136	0,1	0	6.078	6.078	0,1
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	22	34	7,2	33.819	57.684	91.503	1,3	24.892	45.598	70.490	1,3
Petrol Tankeri	10	40	50	10,7	21.624	1.509.235	1.530.859	21,2	12.499	814.782	827.281	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	2	2	0,4	0	3.262	3.262	0,1	0	1.973	1.973	0,0
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	0	16	16	3,4	0	139.191	139.191	1,9	0	146.009	146.009	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	7	5	12	2,5	21.182	81.002	102.184	1,4	10.384	55.550	65.934	1,3
Genel Toplam	62	412	474	100	459.059	6.744.172	7.203.231	100	384.767	4.890.372	5.275.139	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, 474 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2024 itibariyle 31'dir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %27,2'sini oluşturan Kuru Yük gemilerinin genel yaş ortalaması 35'tir. DWT olarak filomuzun %25,1'ini oluşturan Dökme Yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 22'dir.

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

Gemi Tipi	Adet	DWT	GT	Ortalama Yaş
Kuru Yük Gemisi	129	714.056	470.369	35
Dökme Yük Gemisi	41	1.819.995	1.053.025	22
Konteyner	56	1.230.057	979.299	22
Kuru Yük-Konteyner	12	97.764	80.379	25
Kimyevi Madde Tankeri	64	835.340	546.728	21
LPG Tankeri	6	37.156	34.294	27
LNG Tankeri	2	187.228	218.696	5
Asfalt Tankeri	4	61.450	48.941	9
Su Gemisi	1	1.027	488	56
Ro-Ro Gemisi	20	251.133	639.528	19
Ro-Ro Ferry-Yolcu	3	10.793	12.419	35
Feribot	11	20.048	15.751	31
Tren Ferisi	2	2.600	2.466	52
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3	32.882	15.715	55
Balıkçı Gemileri	2	7.136	6.078	19
Bilimsel Araştırma Gemisi	1	2.690	3.327	39
Hizmet Gemileri	34	91.503	70.490	38
Petrol Tankeri	50	1.530.859	827.281	20
Konteyner/Ro-Ro	1	13.059	9.991	28
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	39
Kuru Yük/Ro-Ro	2	3.262	1.973	31
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	16	139.191	146.009	18
Özel Amaçlı Gemiler	1	5.552	10.763	26
Deniz Araçları	12	102.184	65.934	28
Genel Toplam	474	7.203.231	5.275.139	31

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (23)'te toplam 474 adet ve 7.203.231 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

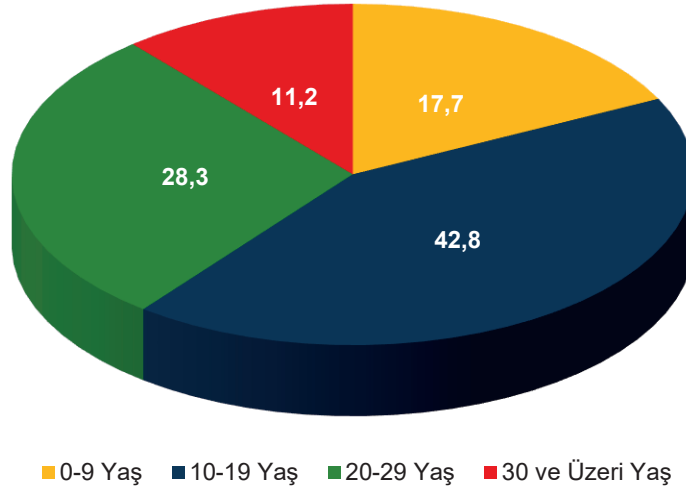
- 1.275.026 DWT'lik 44 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 3.083.584 DWT'lik 145 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 2.040.023 DWT'lik 118 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 804.598 DWT'lik 167 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

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	7.398	0,3	4	5.386	0,2	41	51.979	6,4	52	65.994
1500-5999	16	42.168	3,3	46	152.603	4,9	34	120.189	5,9	94	279.421	34,7	190	594.381
6000-9999	6	41.504	3,3	17	132.758	4,3	20	168.324	8,3	16	121.288	15,1	59	463.874
10000-34999	9	163.818	12,8	49	897.570	29,1	42	783.814	38,4	14	227.626	28,3	114	2.072.828
35000-52999	6	224.173	17,6	11	473.842	15,4	14	616.903	30,2	1	41.667	5,2	32	1.356.585
53000-79999	0	0	0,0	8	500.187	16,2	3	195.408	9,6	0	0	0,0	11	695.595
80000-119999	2	187.228	14,7	5	468.683	15,2	0	0	0,0	1	82.617	10,3	8	738.528
120000+	4	614.904	48,2	3	450.543	14,6	1	149.999	7,4	0	0	0,0	8	1.215.446
Genel Toplam	44	1.275.026	100	145	3.083.584	100	118	2.040.023	100	167	804.598	100	474	7.203.231

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 %17,7'si 0-9 yaş grubunda, %42,8'i 10-19 yaş grubunda, %28,3'ü 20-29 yaş grubunda ve %11,2'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 – 2025 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, 2025 yılı başı itibariyle Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında 52,0 milyon DWT'nin %10,7'si Türk Bayrağında, %89,3'ü ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1 Ocak 2025 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2024 yılı başı ile 2025 yılı başına göre %8,3'lük bir artış gerçekleşmiştir.

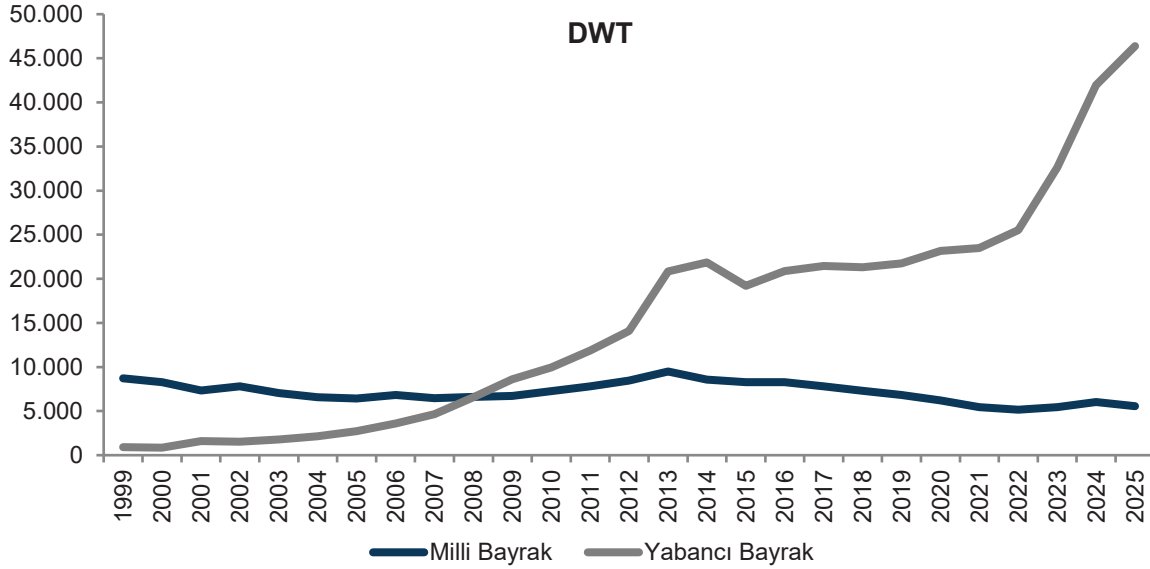
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

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
2025	343	5.564	10,7	1.749	46.380	89,3	2.092	51.943	8,3

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2025

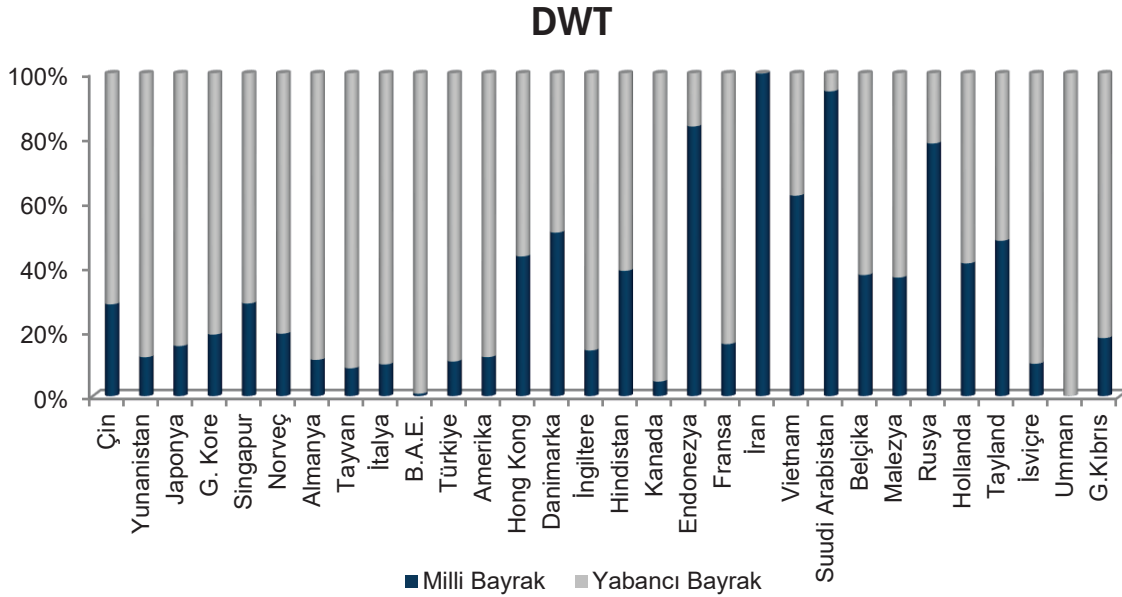
1 Ocak 2025 itibarıyla Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 5,5 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 46,4 milyon DWT'dir.

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



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2025

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



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2025

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 Çin 439,8 milyon DWT ile 1. sırada, Yunanistan 426,4 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 257,2 milyon DWT ile 3. sırada ve Güney Kore 101,8 milyon DWT ile 4. sırada yer almaktadır.

Tablo 25. 1 Ocak 2025 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	Çin	5.876	125.001	1.348	13,0	4.394	314.821	4.378	13,5	10.270	439.822	5.726	13,2	71,6
2	Yunanistan	569	51.361	40	17,5	4.749	375.094	2.047	13,7	5.318	426.455	2.087	14,1	88,0
3	Japonya	903	39.875	323	13,2	3.460	217.359	2.315	9,0	4.363	257.234	2.638	9,8	84,5
4	G. Kore	753	19.393	645	18,3	911	82.407	661	12,0	1.664	101.800	1.306	14,9	80,9
5	Singapur	696	25.118	458	11,5	937	62.453	811	14,6	1.633	87.571	1.269	13,3	71,3
6	Norveç	677	15.540	84	17,8	968	64.896	450	15,3	1.645	80.436	534	16,3	80,7
7	Almanya	138	8.028	712	19,9	1.944	63.559	2.720	14,9	2.082	71.587	3.431	15,2	88,8
8	Tayvan	122	5.604	226	15,8	912	59.579	1.903	12,0	1.034	65.184	2.130	12,4	91,4
9	İtalya	352	5.972	66	22,2	946	54.944	3.271	16,3	1.298	60.916	3.337	17,9	90,2
10	B.A.E.	49	387	6	15,4	1.075	51.670	283	19,6	1.124	52.057	290	19,4	99,3
11	Türkiye	343	5.564	71	23,9	1.749	46.380	265	21,9	2.092	51.943	335	22,2	89,3
12	Amerika	222	6.107	99	24,6	829	44.507	116	16,5	1.051	50.614	215	18,2	87,9
13	Hong Kong	346	20.523	21	13,6	574	26.918	70	19,6	920	47.441	91	17,3	56,7
14	Danimarka	339	21.807	1.356	15,7	404	21.250	1.186	16,2	743	43.057	2.542	16,0	49,4
15	İngiltere	154	5.891	183	16,0	660	35.794	994	14,4	814	41.684	1.176	14,7	85,9
16	Hindistan	691	15.375	15	17,2	350	24.256	10	17,5	1.041	39.632	25	17,3	61,2
17	Kanada	133	1.662	5	24,4	422	35.421	1.971	12,4	555	37.083	1.975	15,3	95,5
18	Endonezya	2.237	26.251	173	26,0	169	5.185	75	17,5	2.406	31.437	248	25,4	16,5
19	Fransa	118	4.374	328	14,6	354	22.791	1.836	12,9	472	27.165	2.163	13,4	83,9
20	İran	209	18.377	154	23,5	7	17		28,0	216	18.394	154	23,6	0,1
21	Vietnam	804	10.028	52	17,5	263	6.124	13	19,6	1.067	18.151	65	18,0	44,8
22	Suudi Arabistan	129	16.913	11	13,7	24	1.005	0	15,1	153	17.919	12	14,0	5,6
23	Belçika	59	5.706	9	9,7	100	9.512	19	12,9	159	15.218	28	11,7	62,5
24	Malezya	203	5.442	42	19,3	159	9.380	3	16,5	362	14.823	45	18,0	63,3
25	Rusya	1.289	10.617	140	31,2	156	2.953	19	28,6	1.445	13.570	159	30,9	21,8
26	Hollanda	523	4.642	183	15,7	334	6.651	53	16,8	857	11.292	236	16,1	58,9
27	Tayland	296	3.878	48	28,2	92	4.183	95	17,3	388	8.061	143	25,6	51,9
28	İsviçre	12	767		10,4	123	6.892	6	14,9	135	7.659	6	14,5	90,0
29	Umman	3	1		11,9	62	7.322	10	14,3	65	7.323	10	14,2	100,0
30	G.Kıbrıs	50	1.285	7	17,8	161	5.866	29	18,0	211	7.150	36	18,0	82,0
30 Ülke Toplamı		18.295	481.489	6.804	18,0	27.288	1.671.188	25.608	14,5	45.583	2.152.677	32.412	15,9	77,6
Diğer		2.509	34.866	202	24,7	2.738	81.354	396	23,0	5.247	116.220	597	23,8	70
Ara Toplam		20.804	516.355	7.005	18,8	30.026	1.752.543	26.004	15,3	50.830	2.268.897	33.009	16,7	77,2
Bilinmeyen										1.289	50.430	199	24,4	
Dünya Toplamı										52.119	2.319.328	33.208	16,9	

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2025

Dünyanın kolay bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2025 itibariyle (1000 GT ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Çin'in 1'inci, Yunanistan'ın 2'nci, Japonya'nın 3'üncü olduğu sıralamada Türkiye 11. sırada yer almıştır.

2025 yılı başı itibariyle, Türkiye'nin milli bayraktaki gemi oranı adet bazında %16,4 ve yabancı bayrakta %83,6'tır. DWT olarak oranı ise milli bayrakta %10,7 ve yabancı bayrakta %89,3'tür. 30 Ülkenin DWT olarak %22,4'ü milli bayraklarında, %77,6'sı ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Tablo 26. 1 Ocak 2025 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)

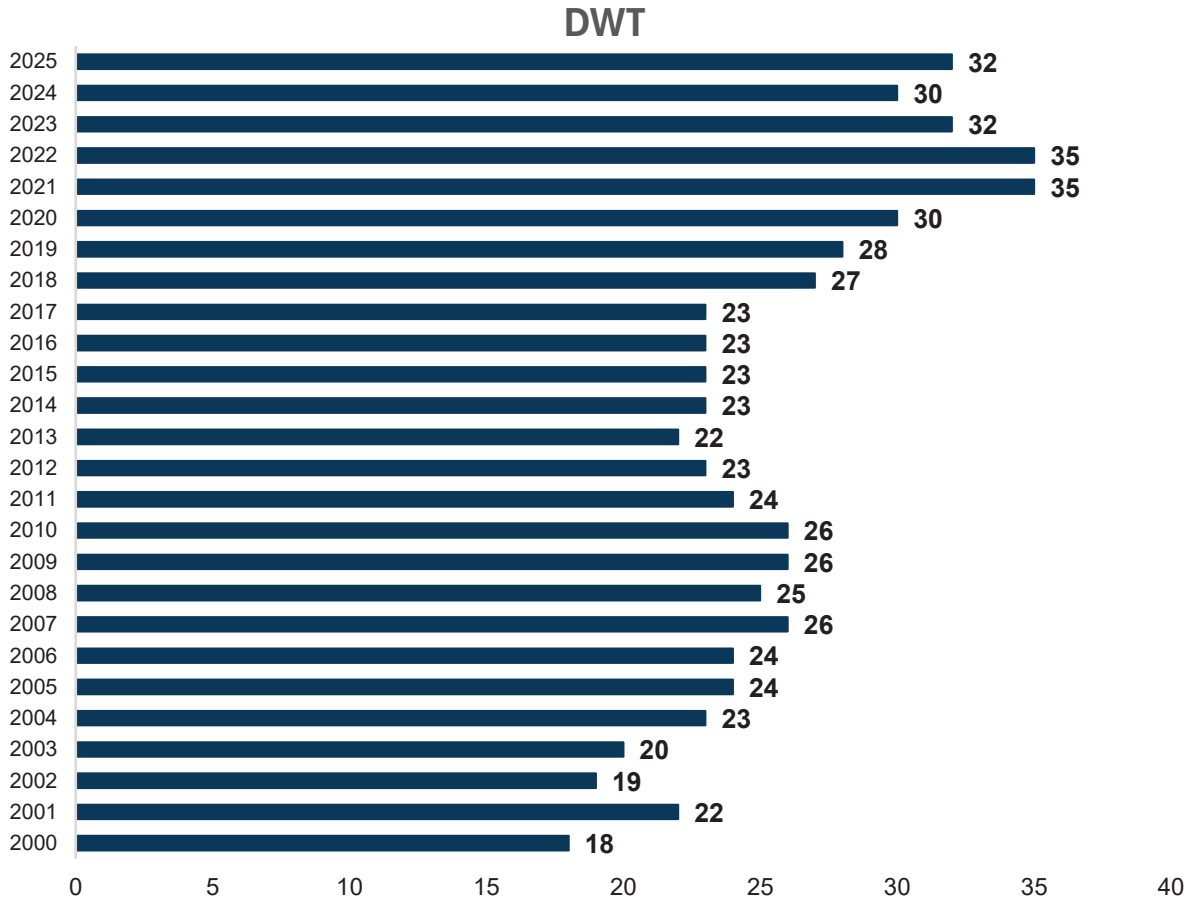
2025 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2024				1 Ocak 2025				Toplam DWT Payı %	Yıllık Değişim DWT %
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Liberya	5.001	251.496	400.403	6.457	5.263	266.335	415.947	7.491	17,9	3,9
2	Panama	6.984	240.183	370.499	3.665	7.257	239.311	367.125	3.648	15,8	-0,9
3	Marshall Adaları	3.960	182.114	299.970	1.036	3.911	181.540	297.511	1.034	12,8	-0,8
4	Hong Kong	2.321	127.517	199.633	3.946	2.346	131.260	202.143	4.460	8,7	1,3
5	Singapur	2.353	93.731	137.466	3.030	2.420	102.521	149.398	3.520	6,4	8,7
6	Çin	6.605	79.579	125.133	1.187	7.218	81.243	127.137	1.353	5,5	1,6
7	Malta	1.747	77.530	101.208	2.400	1.830	85.639	111.846	2.795	4,8	10,5
8	Bahama	1.036	52.249	57.868	214	1.022	51.681	55.070	232	2,4	-4,8
9	Yunanistan	805	33.869	56.271	41	794	32.715	53.329	41	2,3	-5,2
10	Japonya	2.805	30.872	42.043	320	2.785	31.427	42.886	328	1,8	2,0
11	Portugal/Madeira	841	22.033	29.363	1.289	980	25.984	35.627	1.407	1,5	21,3
12	G. Kıbrıs	801	20.255	29.787	390	833	22.617	33.518	428	1,4	12,5
13	Endonezya	3.803	19.595	28.148	182	3.877	20.374	29.305	182	1,3	4,1
14	Portekiz	489	20.378	28.709	432	465	19.994	28.796	400	1,2	0,3
15	Danimarka	538	22.220	25.024	1.431	522	22.831	25.735	1.473	1,1	2,8
16	Güney Kore	1.094	16.856	20.964	549	1.084	17.184	20.929	660	0,9	-0,2
17	İran	497	11.636	20.535	157	514	11.794	20.819	156	0,9	1,4
18	Norveç	969	16.793	19.708	89	961	16.491	18.723	89	0,8	-5,0
19	Barbados	323	3.764	6.103	36	468	10.687	18.375	40	0,8	201,1
20	Hindistan	958	10.395	17.360	58	953	10.149	17.058	58	0,7	-1,7
21	Suudi Arabistan	132	7.779	14.128	8	145	9.228	16.972	11	0,7	20,1
22	Rusya	1.606	8.001	10.315	149	1.642	9.418	12.741	152	0,5	23,5
23	Vietnam	1.411	7.227	12.104	52	1.385	6.707	11.147	53	0,5	-7,9
24	Fransa	234	9.236	9.369	385	245	10.104	9.982	409	0,4	6,5
25	Antigua & Barbuda	596	4.875	6.480	318	641	6.488	9.421	318	0,4	45,4
26	Amerika	397	8.393	9.331	282	408	8.507	9.281	275	0,4	-0,5
27	Hollanda	706	5.697	5.773	207	736	7.539	8.932	204	0,4	54,7
28	Almanya	204	7.718	7.907	677	205	8.443	8.567	758	0,4	8,3
29	Palau	424	4.768	7.694	33	440	4.905	7.555	36	0,3	-1,8
30	İtalya	570	12.235	7.121	86	550	11.974	6.693	95	0,3	-6,0
31	Belçika	80	4.801	8.025	9	75	3.992	6.411	15	0,3	-20,1
32	Türkiye	668	5.029	6.791	92	659	4.798	6.379	98	0,3	-6,1
33	Bermuda	102	9.350	6.180	48	106	9.942	6.377	48	0,3	3,2
34	Malezya	441	5.145	5.980	34	460	5.323	6.322	44	0,3	5,7
35	Guyana	43	409	741	0	80	3.248	6.136	0	0,3	728,2
36	Bangladeş	477	3.214	5.442	12	489	3.477	5.979	12	0,3	9,9
37	Gabon	99	3.028	5.493	0	106	3.330	5.964	0	0,3	8,6
38	Tayvan	203	4.230	5.830	229	197	4.135	5.706	228	0,2	-2,1
39	Cayman Adaları	104	3.682	6.081	21	97	3.379	5.512	21	0,2	-9,4
40	Sierra Leone	478	1.529	2.309	16	516	3.330	5.363	54	0,2	132,2
158 Ülke Toplamı		61.811	1.510.132	2.245.145	30.128	63.914	1.577.233	2.329.534	33.220	100,0	3,8

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2025

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri kırk ülke bazında sıralaması Tablo (26)'dadır. Buna göre dünya filosunun DWT olarak %17,9'unu bünyesinde bulunduran Liberya 1. sırada, %15,8'ini bünyesinde bulunduran Panama 2. sırada, %12,8'ini bünyesinde bulunduran Marshall Adaları ise 3. sırada yer almaktadır.

Bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 158 ülke bazında 63.914 adet gemi ile 2.329.534.000 DWT ve 1.577.233.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %6,1 oranında azalış ile Türkiye 32'nci sıraya gerilemiştir.

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



Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2025

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 (53,3 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (33,5 milyon DWT) 2. sırada, İran (20,8 milyon DWT) 3. sırada, Rusya (12,7 Milyon DWT) 4. sırada ve Türkiye (6,4 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	794	53.329	2,3	-5,2
12	G. Kıbrıs	833	33.518	1,4	12,5
17	İran	514	20.819	0,9	1,4
22	Rusya	1.642	12.741	0,5	23,5
32	Türkiye	659	6.379	0,3	-6,1
59	Mısır	102	1.733	0,1	5,4
93	Ukrayna	87	238	0,0	-11,6
105	Bulgaristan	24	131	0,0	36,5
126	Romanya	15	29	0,0	-29,2
133	Gürcistan	6	16	0,0	444,3
145	Suriye	5	6	0,0	-95,8

Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2025

DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER



2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

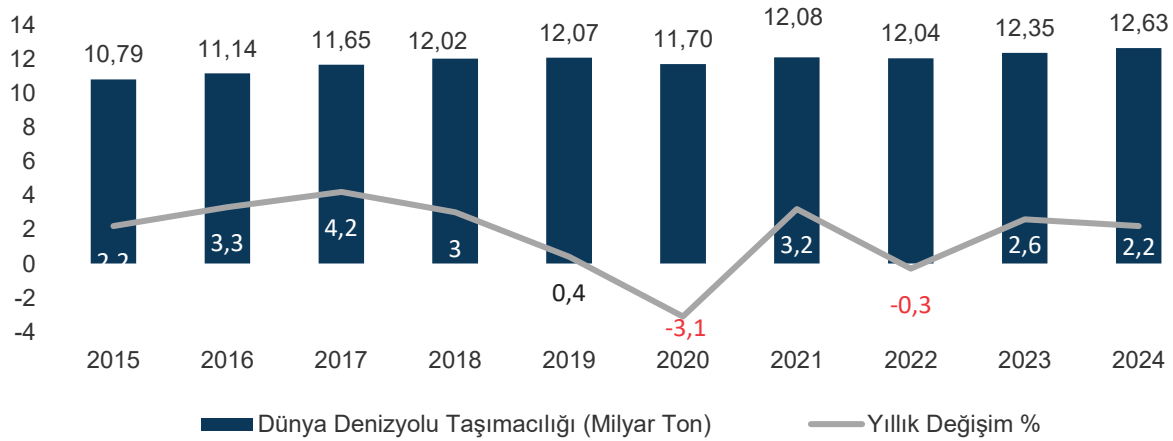
Küresel deniz ticaretinin 2024'te görülen +%2,2'den biraz daha 'ılımlı' bir hız ile 2025'te %1,4 büyüyerek 12,8 milyar tonluk yeni bir yüksek seviyeye ulaşması bekleniyor. Ocak ayında İsrail-Hamas ateşkesinin duyurulmasının ardından, Kızıldeniz'deki aksamanın hafifletilmesine yönelik beklentiler artmış olup, 2024 yılı saldırılarına tepki olarak gemilerin Kızıldeniz'den uzaklaşması sonucu, 2024 yılında deniz ticaretinde ton-mil cinsinden %6'lık bir artış gerçekleşmiştir.

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
2024	14,4	12,6	2,2	88

Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Şubat 2025

Grafik 28. 2014- 2024 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton)



Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Şubat 2025

2024 Yılında dünya taşımacılığının %88'i denizyoluyla, %12'si karayoluyla (kara ve demir) ve %1'den azı ise havayoluyla taşınmıştır.

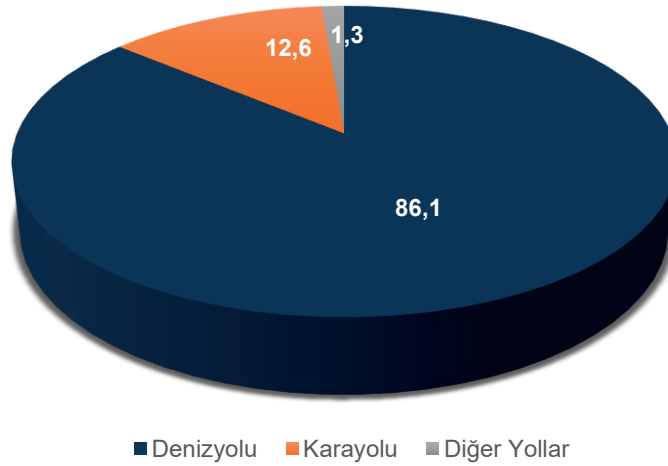
Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2024 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %86,1'i denizyolu ile %12,6'sı karayolu ile, %0,6'sı demiryolu ile, %0,5'i havayolu ile ve %0,2'si ise sabit ulaşım sistemi ve diğer yollarla taşınmıştır.

Tablo 29. 2014-2024 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
2024	86,1	12,6	0,2	0,6	0,5

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

Grafik 29. 2024 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)



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

2024 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 35 Milyar ABD doları "gizli veri" nin hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden "bilinmeyen" olarak tabloya eklenmiştir.

2024 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacmi değer olarak incelendiğinde ise; %55,1'i denizyolu ile %25,1'i karayolu ile %0,8'i demiryolu ile %12,1'i havayoluyla ile ve %1,0'i sabit ulaşım sistemi ile taşınmıştır. Bilinmeyen olarak tanımlanan ve hangi yollarla taşındığı belirtilmeyen veri ise %5,9'dur.

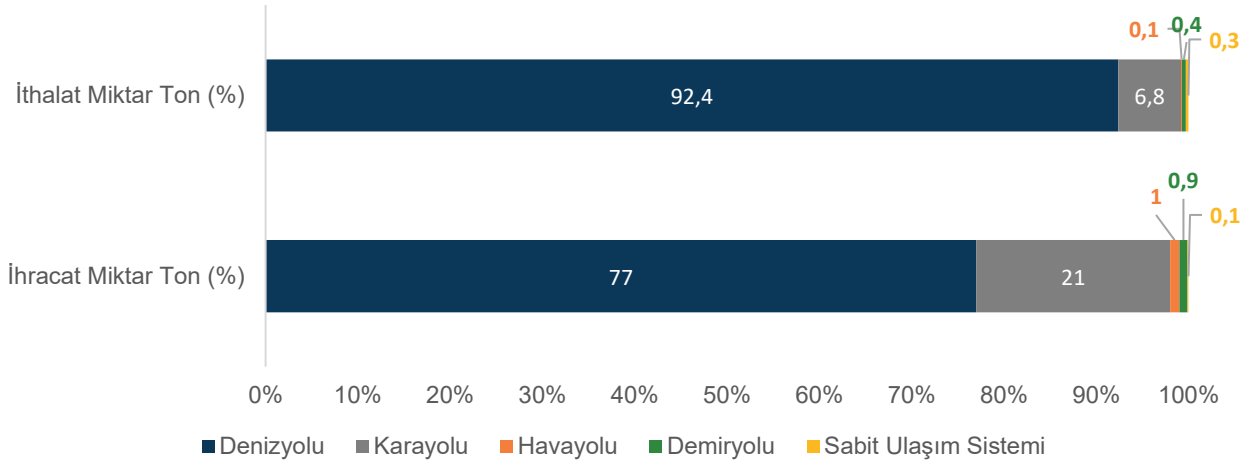
Tablo 30. 2024 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri

Yollar	İhracat Miktar Ton (%)	İthalat Miktar Ton (%)	Dış Ticaret Miktar Ton (%)	İhracat Değer ABD \$ (%)	İthalat Değer ABD \$ (%)	Dış Ticaret Değer ABD \$ (%)
Denizyolu	77,0	92,4	86,1	55,9	54,6	55,1
Karayolu	21,0	6,8	12,6	32,8	19,2	25,1
Havayolu	1,0	0,1	0,5	9,9	13,8	12,1
Demiryolu	0,9	0,4	0,6	0,7	0,8	0,8
Sabit Ulaşım Sistemi	0,1	0,3	0,2	0,7	1,2	1,0
Bilinmeyen	0,0	0,0	0,0	0,0	10,4	5,9
Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri - TÜİK

Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

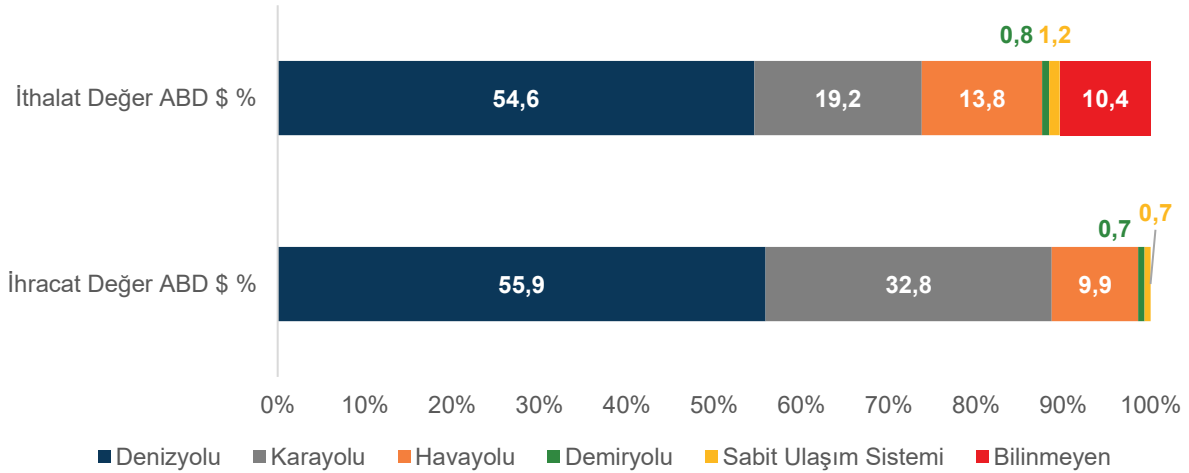
Grafik 30. Dış Ticaret Miktar (Ton /%)



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 indirilmiş 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.

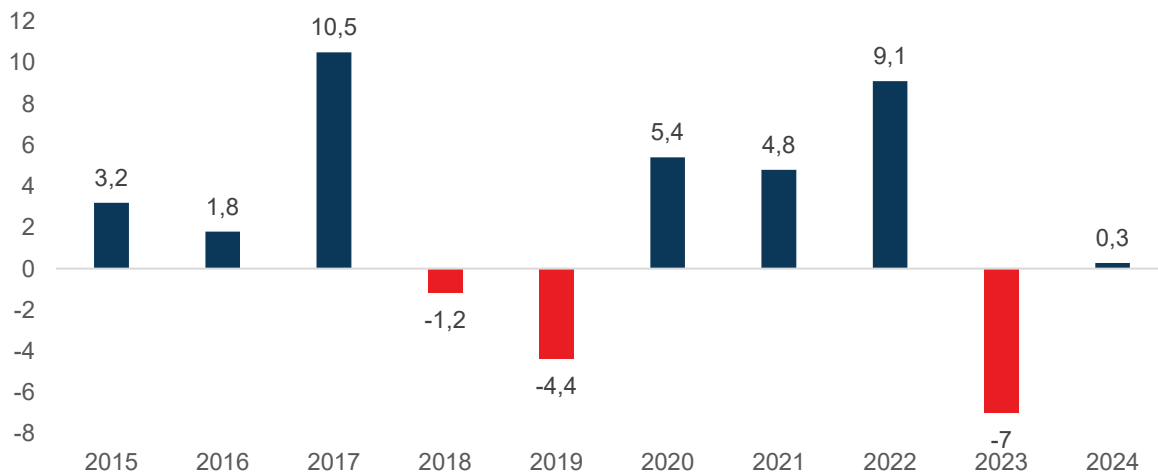
2004 Yılında uygulamaya geçilen kabotaj taşımacılığında ÖTV indirimi ile denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesi ve teşvik edilmesi sağlamıştır. 2015-2024 Yıllarında gerçekleşen kabotaj taşıması miktarları ile değişim bilgileri Tablo 31'de yer almaktadır.

Tablo 31. 2015-2024 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim %
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
2024	31.721.345	0,3

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 32. 2015-2024 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2024 yılında kabotajda bir önceki yıla kıyasla %0,27'lik bir artış ile 31.721.345 ton yük taşınmıştır.

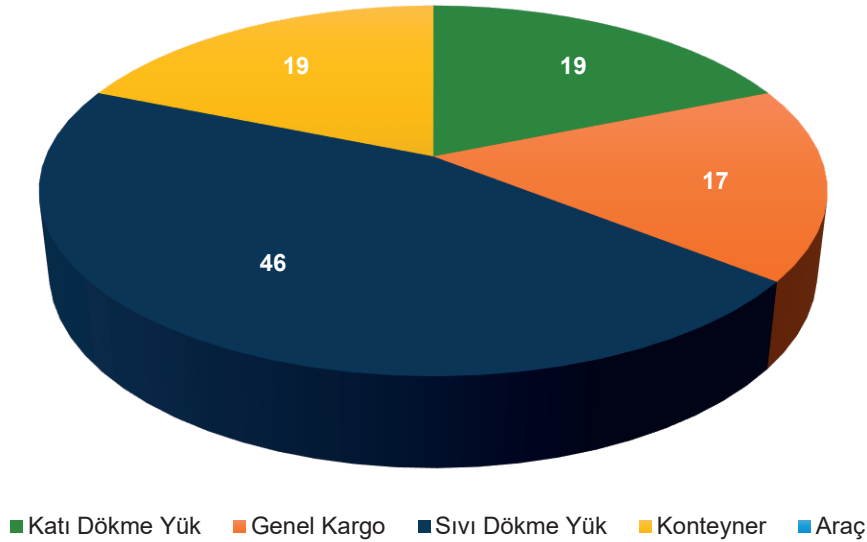
Tablo 32. 2024 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton)

Kargo Tipi	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Kabotaj Elleçleme	Yüzdelik Dağılım
Katı Dökme Yük	5.895.097	5.823.989	11.719.086	19,0%
Genel Kargo	5.511.558	5.312.717	10.824.275	17,0%
Sıvı Dökme Yük	14.445.710	14.532.104	28.977.814	46,0%
Konteyner	5.849.609	5.855.085	11.704.694	19,0%
Araç	19.371	13.200	32.571	0,0%
Toplam	31.721.345	31.537.095	63.258.440	100,0%

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo tipleri, %46 ile Sıvı Dökme Yük, %19 ile Katı Dökme Yük, %19 ile Konteyner, %17 ile Genel Kargo ve yüzde birden küçük araç olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 33. 2024 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)



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

2024 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde %18,8 ile Aliğa, %18 ile Kocaeli ve %11,5 ile Tekirdağ limanları ilk üç sırada yer almıştır.

Tablo 33. 2024 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)

Liman Başkanlığı	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Kabotaj Elleçleme
Aliağa	8.577.265	2.985.139	11.562.404
Kocaeli	5.396.423	5.458.230	10.854.653
Tekirdağ	3.071.143	4.269.627	7.340.770
İskenderun	4.106.647	1.465.255	5.571.902
Antalya	745.967	2.681.383	3.427.350
Ambarlı	659.388	2.551.681	3.211.069
Gemlik	1.700.735	1.299.163	2.999.898
İstanbul	21.852	2.589.635	2.611.487
Marmara Adası	1.982.350	0	1.982.350
Samsun	732.435	1.157.088	1.889.523
Mersin	246.193	1.642.352	1.888.545
Karadeniz Ereğli	325.476	1.477.252	1.802.728
Karabıga	691.841	539.117	1.230.958
Çanakkale	1.171.477	4.810	1.176.287
Tuzla	240.150	756.078	996.228
İzmir	370.053	588.107	958.160
Ünye	502.224	158.263	660.487
Tirebolu	0	531.309	531.309
Rize	8.955	453.034	461.989
Bandırma	140.669	273.105	413.774
Hopa	341.128	0	341.128
Trabzon	254.852	77.983	332.835
İnebolu	177.186	0	177.186
Giresun	155.529	17.906	173.435
Ceyhan	21.905	150.375	172.280
Zonguldak	59.830	110.606	170.436
Yalova	1.148	112.331	113.479
Göcek	2.590	69.174	71.764
Çeşme	0	33.556	33.556
Karasu	0	19.200	19.200
Alanya	0	17.927	17.927
Bartın	0	17.317	17.317
Marmaris	0	11.638	11.638
Erdek	2.734	7.940	10.674
Fatsa	9.000	0	9.000
Taşucu	0	7.890	7.890
Güllük	4.200	0	4.200
Enez	0	2.624	2.624
Toplam	31.721.345	31.537.095	63.258.440

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

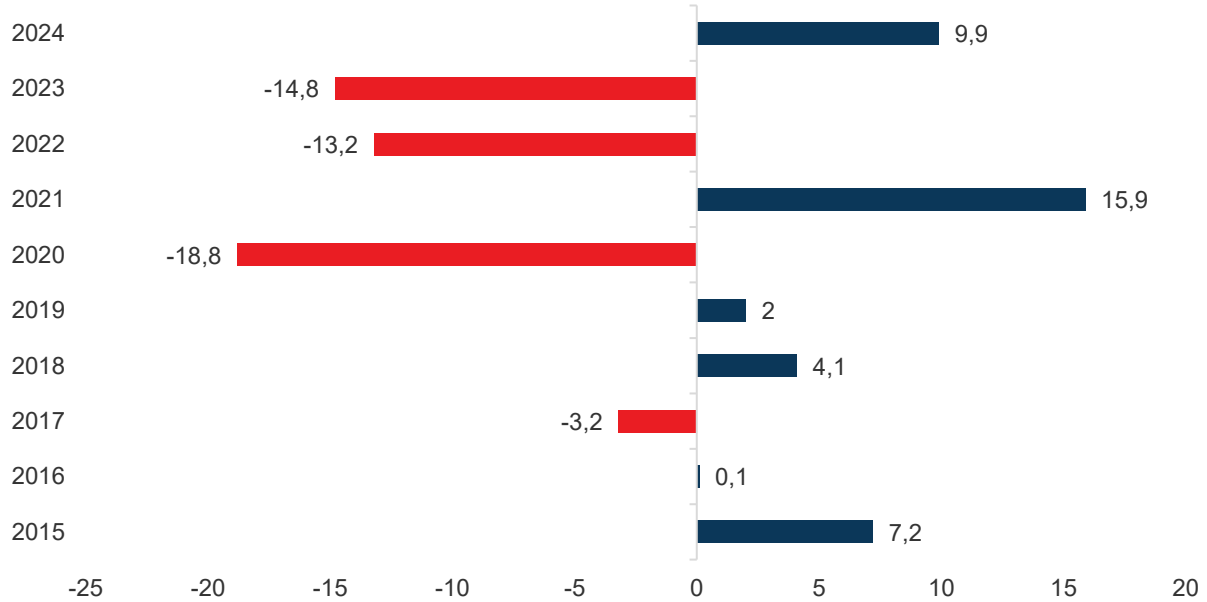
Tablo 34. 2015-2024 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim (%)	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim (%)
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
2024	10.259.903	9,9	72.540.020	15,1

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosunda 2014 yılından 2024 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. Son üç yıl değerlendirildiğinde; Covid-19 etkisiyle getirilen kısıtlamalar kapsamında 2022 yılında araç sayısındaki gerileme sonrasında, 2023 yılında %14,8 adet x mil bazında ise %%13,6'lık bir gerileme olarak gerçekleşmiş, 2024 yılında gelindiğinde ise sırasıyla adet ve ton/mil bazında %9,9 ve %15,1'lik artış olmuştur.

Grafik 34. 2015-2024 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı ve AdetxMil Bazında Yıllık Değişim (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 35. 2015-2024 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı

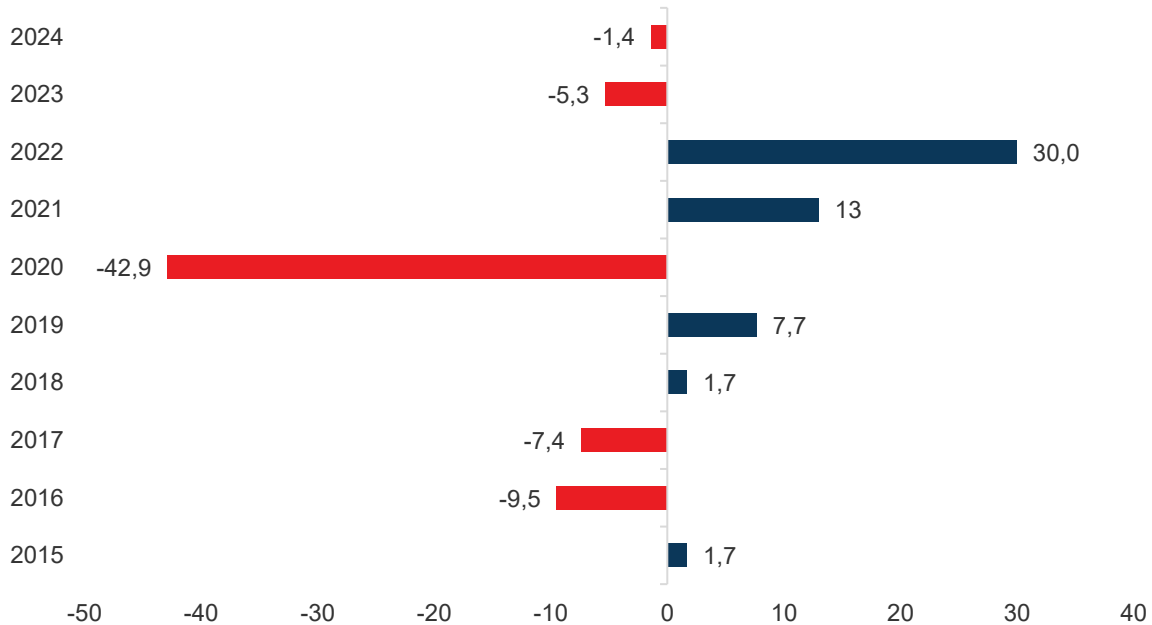
Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı Yıllık Değişim (%)	Yolcu (Adet x Mil)	Yolcu (AdetxMil) Yıllık Değişim (%)
2015	163.723.544	1,7	992.592.392	1,8
2016	148.101.589	-9,5	1.112.255.126	10,8
2017	137.195.691	-7,4	1.138.826.307	2,4
2018	139.556.332	1,7	1.134.349.263	-0,4
2019	150.312.216	7,7	1.218.893.742	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
2024	117.832.340	-1,4	936.214.715	-0,9

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotajda yolcu taşımacılığı küresel pandemi sonrasında 2022 yılında bir önceki yıla kıyasla yolcu sayısı bazında %30, yolcu adet x mil bazında ise %0,3 artış olarak gerçekleşmiştir. 2023 yılına gelindiğinde ise bir önceki yıla nazaran taşınan yolcu sayısı %5,3 azalırken, yolcu mil oranı %4,5 gerilemiştir.

2024 yılında ise bir önceki yıla nazaran taşınan yolcu sayısı %1,4, yolcu mil oranı %0,9 gerilemiştir.

Grafik 35. 2015-2024 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve AdetxMil Değişimi (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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

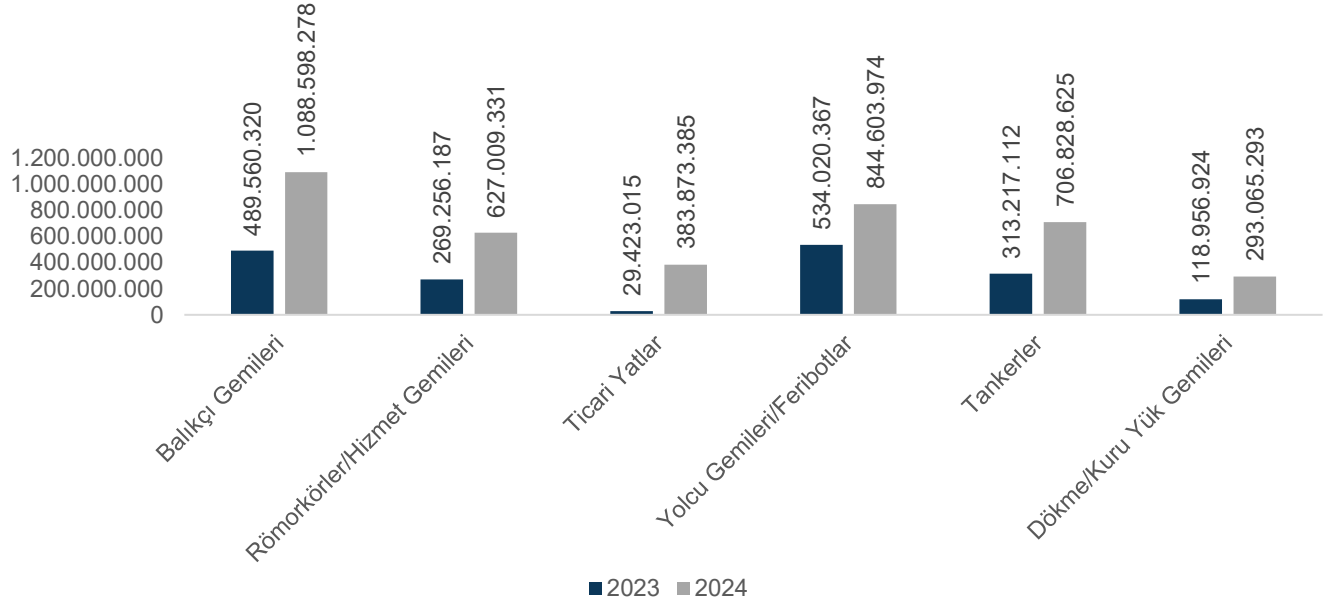
Gemi Cinsleri	2023			2024		
	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)
Balıkçı Gemileri	489.560.320	27,9	152,2	1.088.598.278	27,6	122,36
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	269.256.187	15,35	114,27	627.009.331	15,9	132,87
Ticari Yatlar	29.423.015	1,68	105,21	383.873.385	9,73	1.204,67
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	534.020.367	30,44	97,14	844.603.974	21,42	58,16
Tankerler	313.217.112	17,85	98,79	706.828.625	17,92	125,67
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	118.956.924	6,78	75,61	293.065.293	7,43	146,36
Toplam	1.754.433.925	100	111,3	3.943.978.886	100	124,8

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; 2024 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar %21,42
- Balıkçı Gemileri %27,60
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri %15,90
- Dökme ve Kuru Yük Gemileri %7,43
- Tankerler %17,92
- Ticari Yatlar ise %9,73 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 2023-2024 Yılları ÖTV'siz Yakıt Teslim Miktarları

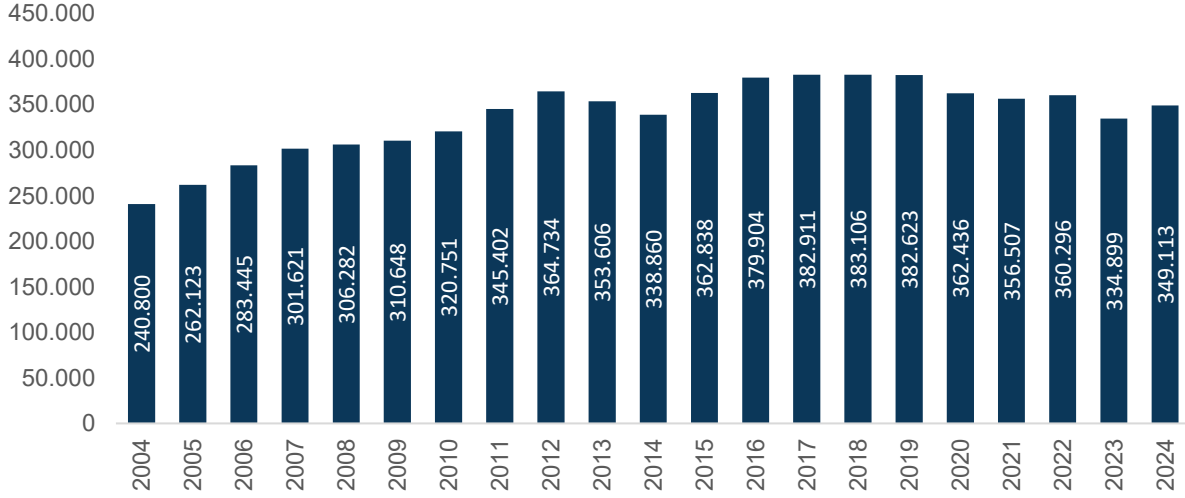
Sıra	Teslim İli	2023			2024			
		Motorin (Ton)	Fuel (Ton)	Toplam (Ton)	Motorin (Ton)	Fuel (Ton)	Toplam (Ton)	Toplam %
1	İstanbul	115.619	1.892	117.512	116.051	2.060	118.111	33,8%
2	İzmir	48.140	4.023	52.163	49.435	3.800	53.234	15,2%
3	Kocaeli	35.556	2.128	37.684	39.509	815	40.324	11,6%
4	Çanakkale	21.820	0	21.820	20.184	0	20.184	5,8%
5	Tekirdağ	9.419	3.246	12.665	9.418	3.430	12.848	3,7%
6	Muğla	10.712	0	10.712	11.611	0	11.611	3,3%
7	Samsun	12.083	0	12.083	10.457	0	10.457	3,0%
8	Hatay	8.632	0	8.632	9.046	0	9.046	2,6%
9	Balıkesir	8.222	0	8.222	7.752	0	7.752	2,2%
10	Mersin	8.037	0	8.037	6.970	0	6.970	2,0%
11	Trabzon	3.332	0	3.332	6.383	0	6.383	1,8%
12	Bursa	7.839	0	7.839	5.698	0	5.698	1,6%
13	Yalova	5.077	0	5.077	5.364	0	5.364	1,5%
14	Zonguldak	1.894	0	1.894	5.129	0	5.129	1,5%
15	Adana	4.684	0	4.684	4.862	0	4.862	1,4%
16	Sinop	4.263	0	4.263	4.767	0	4.767	1,4%
17	Rize	1.354	0	1.354	3.639	0	3.639	1,0%
18	Ordu	2.543	0	2.543	3.489	0	3.489	1,0%
19	Aydın	3.173	0	3.173	3.319	0	3.319	1,0%
20	Antalya	2.299	0	2.299	2.721	0	2.721	0,8%
21	Giresun	2.258	0	2.258	2.670	0	2.670	0,8%
22	Kırklareli	987	0	987	2.515	0	2.515	0,7%
23	Artvin	800	0	800	2.190	0	2.190	0,6%
24	Edirne	2.177	0	2.177	1.962	0	1.962	0,6%
25	Kastamonu	1.350	0	1.350	1.148	0	1.148	0,3%
26	Bartın	464	0	464	1.054	0	1.054	0,3%
27	Düzce	261	0	261	678	0	678	0,2%
28	Elazığ	185	0	185	466	0	466	0,1%
29	Sakarya	338	0	338	346	0	346	0,1%
30	Malatya	91	0	91	119	0	119	0,0%
31	Van	0	0	0	55	0	55	0,0%
Toplam		323.610	11.289	334.899	339.008	10.105	349.113	100,0%

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2024 ÖTV'siz Yakıt teslimlerinde il bazlı listede, toplam 349.113 ton ÖTV'si indirilmiş motorin ve fuel oil'de İstanbul %34, İzmir %15, Kocaeli %12, Çanakkale %6 ve Tekirdağ %4 oranında pay almıştır.

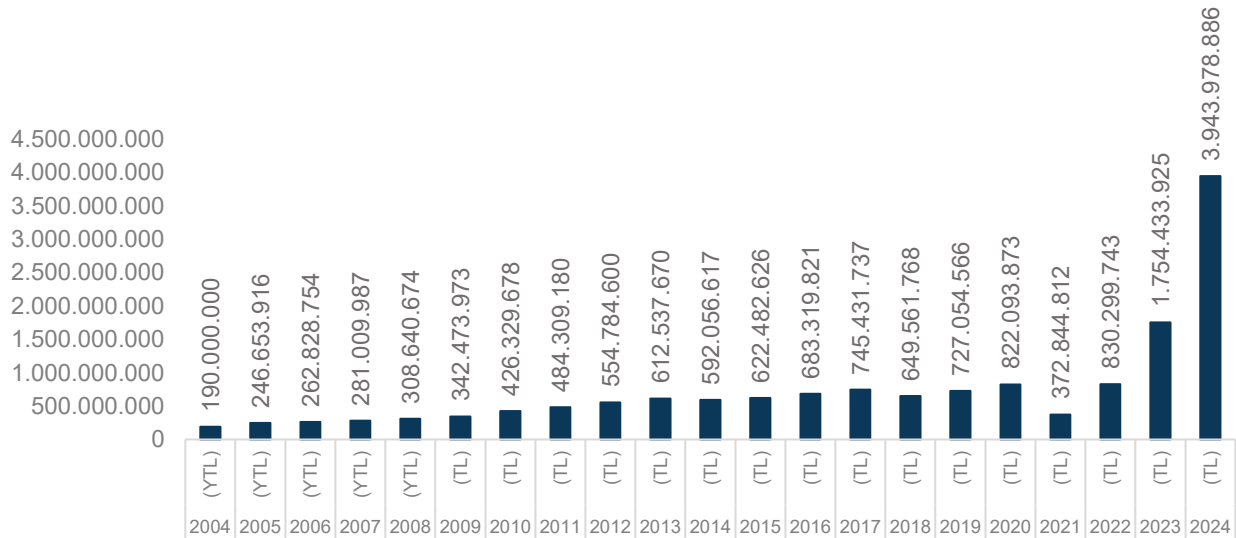
ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında 2024 yılında, kamu sektörüne yakıt miktarı olarak 52.694 Ton özel sektöre ise 296.418 Ton ÖTV'si İndirilmiş Yakıt verilmiştir. Aynı dönemde verilen teşvik miktarı değeri olarak ise kamu sektörü 607 milyon TL, özel sektöre ise 3,3 milyar TL olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 37. 2004-2024 ÖTV'siz Yakıt Miktarları (Ton)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 38. 2004-2024 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 2023-2024 yılları kıyaslandığında verilen teşvik miktarında (Ton) %4, değer olarak ise (TL) %124'lük 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.

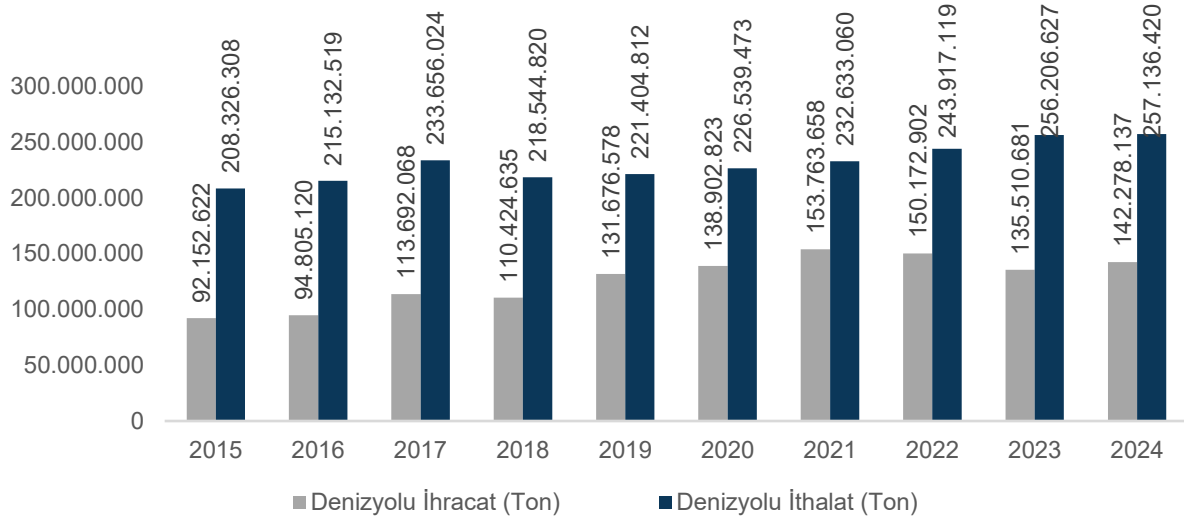
2024 yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 257.136.420 ton, ihracatı ise 142.278.137 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 38. 2015-2024 Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi (Ton)

Yıllar	Denizyolu Dış Ticaret	Denizyolu İhracat	Denizyolu İthalat	T/B Payı	TB (%)	YB (%)
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
2024	399.414.557	142.278.137	257.136.420	30.059.943	8	92

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 39. 2015-2024 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 38'deki veriler incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2015 yılına nazaran 2024 yılında ihracat taşımaları 92 milyon tondan 142 milyon tona, ithalat taşımaları ise 208 milyon tondan 257 milyon tona yükselmiştir.

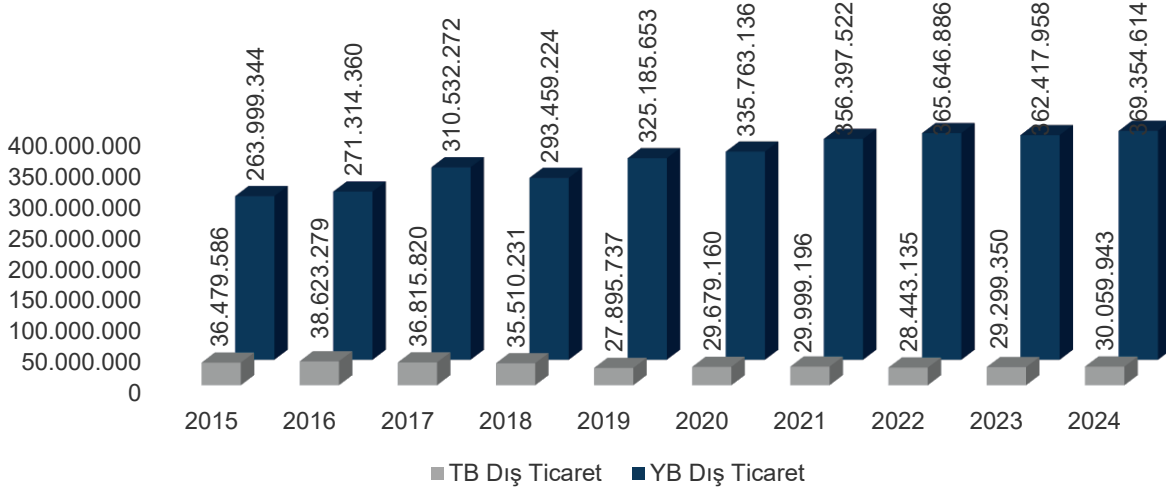
Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay 2024 yılında da %8 olarak gerçekleşmiştir.

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
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
2024	15.868.396	6	14.191.547	10	30.059.943	241.268.024	94	128.086.590	90	369.354.614

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

2024 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayrımlı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 142 milyon tonun 14 milyon tonu, %10'u Türk Bayraklı gemilerle; 128 milyon tonu, %90'ı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 257 milyon tonun 15 milyon tonu %6'si Türk Bayraklı gemilerle, 241 milyon tonu %94'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2015 yılında 300 milyon tonluk taşıma hacminin 2024'te 399 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 208 milyon tondan 257 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 92 milyon tondan 142 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2015 yılında ihracatta 13,7 milyon tondan 2024 yılında 14,2 milyon ton olarak gerçekleştiği, ithalatı ise 2015 yılında 22,7 milyon ton olan miktar 2024 yılında 15,8 milyon tona gerilemiştir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımaları ise, 2015 yılında ihracatta 78 milyon tondan 2024 yılında 128 milyon tona, ithalatı ise 2015 yılında 185 milyon tondan 2024 yılında 241 milyon tona yükselmiştir.

2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2024 yılı limanlarımızda gerçekleşen elleçleme bilgileri, ithalat taşımaları, ihracat taşımaları, kabotaj elleçlemeleri ve transit elleçlemelerin kargo cinsleri dikkate alınarak aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

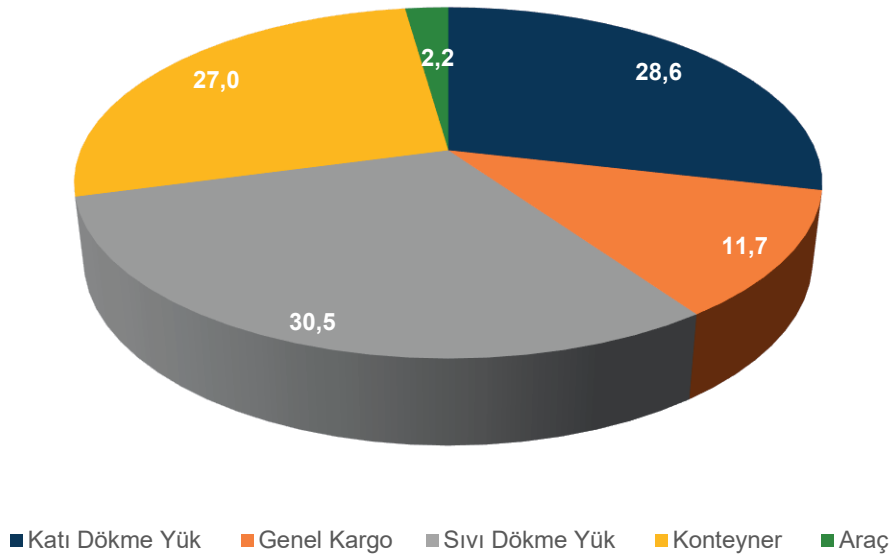
En fazla taşınan kargo elleçlemesinde, %25 sıvı dökme yük, %26 Katı Dökme Yük, %25 konteyner, %15 genel kargo ve %9 araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 40. 2024 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (Ton)

Kargo Tipi	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Katı Dökme Yük	41.817.703	97.929.354	139.747.057	11.719.086	730.505	203.736.002
Genel Kargo	14.562.088	36.525.555	51.087.643	10.824.275	188.197	114.534.280
Sıvı Dökme Yük	24.467.266	76.778.722	101.245.988	28.977.814	31.991.186	196.495.614
Konteyner	54.768.606	40.730.004	95.498.610	11.704.694	36.154.362	194.911.412
Araç	6.662.474	5.172.785	11.835.259	32.571	111	75.093.810
Toplam	142.278.137	257.136.420	399.414.557	63.258.440	69.064.361	531.737.358

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 41. 2024 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 41. 2024 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton)

Liman Başkanlığı	İhracat	İthalat	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Aliağa	22.719.327	45.367.672	11.562.404	5.805.461	85.454.864
Kocaeli	24.169.931	46.017.202	10.854.653	2.745.953	83.787.739
İskenderun	16.382.613	41.876.279	5.571.902	4.733.136	68.563.930
Tekirdağ	6.568.314	16.869.687	7.340.770	17.405.273	48.184.044
Ceyhan	5.313.107	12.829.221	172.280	27.408.428	45.723.036
Mersin	17.764.862	20.508.154	1.888.545	365.146	40.526.707
Ambarlı	8.853.013	10.065.955	3.211.069	9.017.668	31.147.705
Gemlik	6.377.635	6.044.368	2.999.898	1.393.039	16.814.940
Karabiga	1.313.091	10.431.606	1.230.958	0	12.975.655
Samsun	2.742.187	8.110.678	1.889.523	5.401	12.747.789
Zonguldak	1.523.053	10.272.791	170.436	26	11.966.306
Karadeniz Ereğli	909.738	7.120.075	1.802.728	0	9.832.541
İzmir	2.962.079	3.531.916	958.160	11.550	7.463.705
Güllük	6.023.786	65.861	4.200	0	6.093.847
Taşucu	4.793.218	897.121	7.890	140	5.698.369
Tuzla	2.180.060	2.395.544	996.228	0	5.571.832
Bandırma	1.160.481	3.851.269	413.774	103.602	5.529.126
Antalya	1.008.876	674.033	3.427.350	2.532	5.112.791
İstanbul	115.244	1.597.702	2.611.487	37.062	4.361.495
Çanakkale	2.967.063	179.963	1.176.287	100	4.323.413
Yalova	1.245.001	2.210.630	113.479	98	3.569.208
Marmara Adası	687.740	0	1.982.350	0	2.670.090
Trabzon	438.719	1.783.723	332.835	10	2.555.287
Çeşme	829.219	797.882	33.556	0	1.660.657
Karasu	455.578	1.116.233	19.200	127	1.591.138
Bartın	807.347	599.294	17.317	0	1.423.958
Ünye	613.729	59.487	660.487	0	1.333.703
Giresun	323.950	469.084	173.435	526	966.995
Dikili	839.396	0	0	0	839.396
Enez	0	649.767	2.624	0	652.391
Rize	68.600	78.024	461.989	0	608.613
Tirebolu	0	59.758	531.309	0	591.067
Alanya	0	482.991	17.927	0	500.918
Hopa	51.040	39.110	341.128	25.887	457.165
İnebolu	11.314	80.976	177.186	3.196	272.672
Göcek	0	0	71.764	0	71.764
Fatsa	57.521	0	9.000	0	66.521
Marmaris	0	0	11.638	0	11.638
Erdek	0	0	10.674	0	10.674
Sürmene	0	2.364	0	0	2.364
Ayvalık	1.305	0	0	0	1.305
Toplam	142.278.137	257.136.420	63.258.440	69.064.361	531.737.358

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2024 yılında limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret elleçlemesinde 30 milyon tonun üzerinde yük elleçleyen altı limanın yüzdelik oranı sırasıyla Kocaeli ve Aliağa %16, İskenderun %13, Tekirdağ ve Ceyhan %9, Mersin %8 ve Ambarlı %6'dır.

Türkiye'nin 399 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemesinin ihracat, ithalat ve transit elleçlemesinin %75'i altı limanda gerçekleşmiştir.

2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

2024 yılında ülkeler bazında denizyolu ile dış ticaret taşımacılığımızın ithalat, ihracat ve transit elleçleme dahil edildiğinde, 1. sırada 100 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 44 milyon ton ile İtalya ve 3. sırada ise 33 milyon ton ile Amerika Birleşik Devletleri yer almaktadır.

En fazla ihracat yapılan ülke 17 milyon ton ile İtalya, en fazla ithalat yapılan ülke 91 milyon ton ile Rusya Federasyonu ve en fazla transit yükleme yapılan ülke ise 18 milyon ton ile İtalya'dır.

Tablo 42. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ükelere Göre Dağılımı (Milyon Ton), 2024

Ülke	İhracat	İthalat	Toplan Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Rusya Federasyonu	4.270.742	91.937.087	96.207.829	4.708.548	100.916.377
İtalya	17.236.977	8.538.495	25.775.472	18.947.838	44.723.310
A.B.D.	13.098.353	19.646.552	32.744.905	837.282	33.582.187
Mısır	9.087.597	11.901.287	20.988.884	2.648.862	23.637.746
Çin	6.567.844	10.190.265	16.758.109	4.010.208	20.768.317
Yunanistan	7.268.455	8.569.399	15.837.854	4.303.547	20.141.401
İspanya	10.349.990	3.713.150	14.063.140	1.500.031	15.563.171
Romanya	4.951.591	2.696.294	7.647.885	3.484.570	11.132.455
Belçika	4.968.802	4.695.082	9.663.884	1.132.129	10.796.013
Ukrayna	1.900.911	7.091.122	8.992.033	392.378	9.384.411
Cezayir	2.138.257	6.527.760	8.666.017	535.599	9.201.616
Hollanda	3.821.437	4.475.591	8.297.028	842.639	9.139.667
Brezilya	897.845	7.632.838	8.530.683	66.667	8.597.350
Birleşik Krallık	3.996.617	3.286.024	7.282.641	1.218.419	8.501.060
Kolombiya	141.994	7.388.216	7.530.210	20.169	7.550.379
Singapur	3.563.976	1.848.532	5.412.508	2.108.256	7.520.764
Güney Kore	1.162.669	4.661.916	5.824.585	1.296.610	7.121.195
Fransa	3.079.290	3.265.197	6.344.487	588.416	6.932.903
Fas	4.341.127	1.613.147	5.954.274	772.020	6.726.294
Diğer Ülkeler	39.433.663	47.458.466	86.892.129	19.650.173	106.542.302
Toplam	142.278.137	257.136.420	399.414.557	69.064.361	468.478.918

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

2024 yılında miktar olarak, ülkemiz ile OECD ülkeleri arasında denizyoluyla 70,6 milyon ton ihracat, 79,1 milyon ton ithalat, 32 milyon ton transit elleçleme olmak üzere 181 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Ülkemiz ile İtalya arasında toplam 44 milyon ton yük, Amerika Birleşik Devletleri arasında 33 milyon ton, Yunanistan ile 20 milyon ton ve İspanya ile 15 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Tablo 43. Türkiye–OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2024

OECD Ülkeleri	İhracat	İthalat	Toplan Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
İtalya	17.236.977	8.538.495	25.775.472	18.947.838	44.723.310
A.B.D.	13.098.353	19.646.552	32.744.905	837.282	33.582.187
Yunanistan	7.268.455	8.569.399	15.837.854	4.303.547	20.141.401
İspanya	10.349.990	3.713.150	14.063.140	1.500.031	15.563.171
Belçika	4.968.802	4.695.082	9.663.884	1.132.129	10.796.013
Hollanda	3.821.437	4.475.591	8.297.028	842.639	9.139.667
Kolombiya	141.994	7.388.216	7.530.210	20.169	7.550.379
Güney Kore	1.162.669	4.661.916	5.824.585	1.296.610	7.121.195
Fransa	3.079.290	3.265.197	6.344.487	588.416	6.932.903
İsrail	2.739.340	1.831.043	4.570.383	472.060	5.042.443
Portekiz	2.001.904	376.974	2.378.878	1.396.802	3.775.680
Avustralya	12.245	2.947.014	2.959.259	17.115	2.976.374
Almanya	947.890	1.558.898	2.506.788	217.230	2.724.018
Kanada	1.222.063	802.337	2.024.400	90.208	2.114.608
Norveç	234.639	1.695.385	1.930.024	3.413	1.933.437
Danimarka	137.176	1.027.436	1.164.612	16.505	1.181.117
Litvanya	73.692	988.434	1.062.126	27.167	1.089.293
Polonya	394.876	515.969	910.845	2.700	913.545
Slovenya	464.533	262.663	727.196	57.546	784.742
İsveç	270.014	489.029	759.043	0	759.043
Letonya	95.602	490.736	586.338	34.010	620.348
Finlandiya	52.773	546.708	599.481	6.340	605.821
Japonya	220.188	192.338	412.526	32.543	445.069
İrlanda	141.572	26.661	168.233	267.401	435.634
Estonya	74.191	308.725	382.916	0	382.916
İngiltere	118.692	98.225	216.917	352	217.269
Meksika	160.919	7.128	168.047	192	168.239
İzlanda	126.830	0	126.830	0	126.830
Şili	41.325	0	41.325	0	41.325
Yeni Zelanda	798	0	798	16.354	17.152
Toplam	70.659.229	79.119.301	149.778.530	32.126.599	181.905.129

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2024 Yılında miktar olarak, ülkemiz ile AB Ülkeleri arasında denizyoluyla 61 milyon ton ihracat, 49 milyon ton ithalat, 36 milyon ton transit elleçleme olmak üzere 147 milyon ton yük elleçlenmiştir. AB Ülkeleri listesinde en fazla dış ticaret taşımacılığı gerçekleştirilen ilk 3 ülke İtalya, Yunanistan ve İspanya'dır.

Tablo 44. Türkiye- AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (mton), 2024

AB Ülkeleri	İhracat	İthalat	Toplan Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
İtalya	17.236.977	8.538.495	25.775.472	18.947.838	44.723.310
Yunanistan	7.268.455	8.569.399	15.837.854	4.303.547	20.141.401
İspanya	10.349.990	3.713.150	14.063.140	1.500.031	15.563.171
Romanya	4.951.591	2.696.294	7.647.885	3.484.570	11.132.455
Belçika	4.968.802	4.695.082	9.663.884	1.132.129	10.796.013
Hollanda	3.821.437	4.475.591	8.297.028	842.639	9.139.667
Fransa	3.079.290	3.265.197	6.344.487	588.416	6.932.903
Malta	2.676.619	3.744.841	6.421.460	262.323	6.683.783
Bulgaristan	1.991.788	2.332.345	4.324.133	1.937.182	6.261.315
Portekiz	2.001.904	376.974	2.378.878	1.396.802	3.775.680
Hırvatistan	655.154	500.993	1.156.147	1.796.947	2.953.094
Almanya	947.890	1.558.898	2.506.788	217.230	2.724.018
Danimarka	137.176	1.027.436	1.164.612	16.505	1.181.117
Litvanya	73.692	988.434	1.062.126	27.167	1.089.293
Polonya	394.876	515.969	910.845	2.700	913.545
Slovenya	464.533	262.663	727.196	57.546	784.742
İsveç	270.014	489.029	759.043	0	759.043
Letonya	95.602	490.736	586.338	34.010	620.348
Finlandiya	52.773	546.708	599.481	6.340	605.821
İrlanda	141.572	26.661	168.233	267.401	435.634
Estonya	74.191	308.725	382.916	0	382.916
Toplam	61.654.326	49.123.620	110.777.946	36.821.323	147.599.269

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

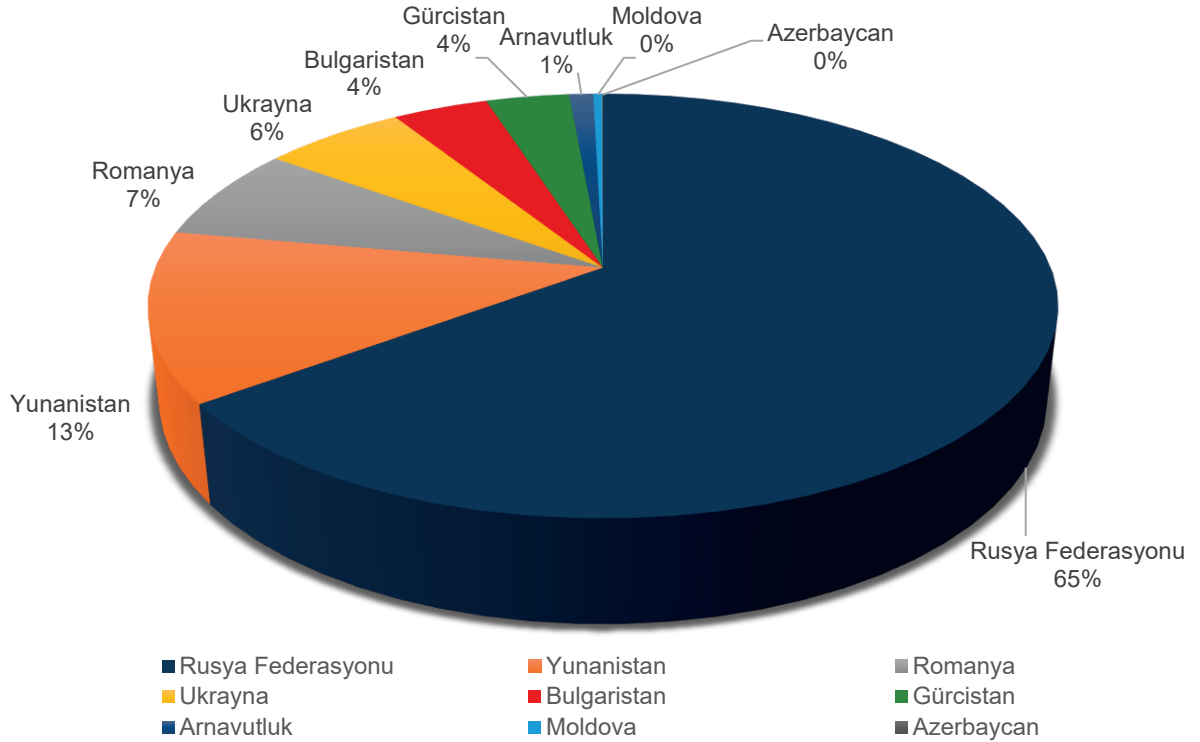
2024 yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 23 milyon ton ihracat, 114 milyon ton ithalat, 17 milyon ton transit elleçleme olmak üzere toplam 155 milyon tonluk yük elleçlenmiştir. KEİ ülkelerinden denizyolu dış ticareti elleçlemesi ülke sıralamasında Rusya Federasyonu %66, Yunanistan %13 ve Romanya %7 olarak yer almaktadır.

Tablo 45. 2024 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)

KEİ Ülke	İhracat	İthalat	Toplam Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Rusya Federasyonu	4.270.742	91.937.087	96.207.829	4.708.548	100.916.377
Yunanistan	7.268.455	8.569.399	15.837.854	4.303.547	20.141.401
Romanya	4.951.591	2.696.294	7.647.885	3.484.570	11.132.455
Ukrayna	1.900.911	7.091.122	8.992.033	392.378	9.384.411
Bulgaristan	1.991.788	2.332.345	4.324.133	1.937.182	6.261.315
Gürcistan	1.572.951	1.736.438	3.309.389	2.176.616	5.486.005
Arnavutluk	1.548.643	29.354	1.577.997	8.143	1.586.140
Moldova	321.549	239.989	561.538	0	561.538
Azerbaycan	60.000	0	60.000	3.220	63.220
Toplam	23.886.630	114.632.028	138.518.658	17.014.204	155.532.862

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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



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

2.3.7. Konteyner Taşımacılığı

Dünya deniz ticaret filusunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda TEU olarak ilk üç sırayı %17 ile Çin, %11 ile Almanya ve %9 ile Danimarka paylaşmakta olup, Türkiye %1 oranı ile 18. sıradadır.

Tablo 46. Dünya Konteyner Filosu 2024

Sıra (TEU)	Kontrol Ülkesi	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş Ort.	YB/%	Yıllık Değişim %
1	Çin	1.043	54.194	4.599	10.7	78.6	19.8
2	Almanya	808	37.795	3.123	14.9	80.1	0.2
3	Danimarka	341	28.459	2.454	14.6	46.3 I	-4.1
4	İtalya	484	33.279	2.744	18.6	99.7	10.5
5	Japonya	381	26.765	2.396	8.2	87.1	9.0
6	Yunanistan	403	21.886	1.815	15.4	98.0	-7.0
7	Tayvan	361	21.175	1.822	10.5	87.6	11.2
8	Fransa	248	20.518	1.779	12.6	82.9	14.0
9	Kanada	159	17.181	1.528	9.5	99.9	21.4
10	İngiltere	177	13.449	1.124	14.4	81.9	1.9
11	Güney Kore	227	11.614	1.034	12.2	48.1	7.5
12	Singapur	253	13.280	1.144	12.3	65.3	21.3
13	Norveç	58	4.177	354	12.6	100.0	-0.1
14	Hong Kong (SAR)	35	964	78	18.4	80.6	-61.8
15	Amerika	81	2.397	174	17.8	62.5	-11.0
16	B.A.E.	106	2.928	222	18.5	97.3	15.7
17	Endonezya	226	2.632	181	18.2	35.8	1.2
18	Türkiye	112	2.327	175	19.5	67.7	15.1
19	İran	27	1.616	136	14.5	0	-6.8
20	İsrail	36	1.632	130	12.5	96.3	4.8
21	Tayland	47	1.200	97	15.8	54.6	4.2
22	Hollanda	47	595	48	16.5	53.0	5.3
23	Vietnam	50	625	46	19.4	8.8	4.8
24	Bermuda	4	467	40	7.6	100.0	0
25	Belçika	11	409	32	11.3	76.8	-11.3
26	Malezya	37	446	32	20.6	2.8	-4.3
27	Rusya	33	401	32	20.5	44.3	9.4
28	Filipinler	40	248	19	27.9	3.0	-2.7
29	Hindistan	9	229	17	20.0	23.3	29.3
30	Mısır	13	168	13	28.5	22.6	4,3
30 Ülke Toplamı		5.857	323.057	27.387	13.9	79.7	7.3
Diğer		170	3.792	300	21.1	64.6	179.4
Dünya Toplamı		6.083	328.566	27.820	14.1		8.1

Kaynak: SSMR July2024

2024 yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 4,9 milyon TEU, ithalat 4,8 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 903.194 TEU ve transit yükleme-boşaltma ise 2,7 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

2023 yılına oranla 2024 yılında TEU bazında toplam elleçleme %8 oranında artmıştır.

Tablo 47. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2015-2024

Yıl	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme	Yıllık Değişim %
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%
2024	4.987.903	4.875.265	9.863.168	903.194	2.763.368	13.529.729	8%

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

En fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman sıralamasında %22 ile Ambarlı, %17 ile Kocaeli ve %15 ile Aliğa yer almaktadır.

Tablo 48. 2024 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Liman Başkanlığı	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Ambarlı	1.057.536	1.032.808	2.090.343	127.605	791.776	3.009.724
Kocaeli	1.059.450	992.931	2.052.381	55.029	214.740	2.322.150
Aliğa	815.983	737.163	1.553.146	75.460	490.615	2.119.221
Tekirdağ	303.537	279.045	582.582	283.515	1.166.579	2.032.676
Mersin	901.254	930.912	1.832.165	34.531	23.164	1.889.860
Gemlik	363.544	335.759	699.303	125.170	65.003	889.475
İskenderun	376.104	367.946	744.050	28.787	10.874	783.711
İzmir	77.628	134.699	212.327	49.041	548	261.916
Samsun	26.774	38.999	65.773	24.394	0	90.167
Antalya	2.195	11.398	13.593	59.005	0	72.598
Trabzon	482	1.768	2.250	19.468	0	21.718
Giresun	0	9.338	9.338	11.760	0	21.098
İstanbul	2.619	1.817	4.436	2.545	10	6.991
Bandırma	0	0	0	5.210	0	5.210
Karabiga	0	0	0	1.655	0	1.655
Ceyhan	584	574	1.158	0	0	1.158
Karasu	151	35	186	20	58	264
Bartın	0	54	54	0	0	54
Zonguldak	34	0	34	0	3	37
Tuzla	27	0	27	0	0	27
Taşucu	0	20	20	0	0	20
Yalova	1	0	1	0	0	1
Toplam	4.987.903	4.875.265	9.863.168	903.194	2.763.368	13.529.729

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 49. Konteyner Elleçlemesi Yapılan 20 Ülke (TEU)

Ülkeler	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Mısır	574.713	586.452	1.161.164	141.773	1.302.937
Yunanistan	358.813	677.222	1.036.035	145.021	1.181.055
Çin	420.111	354.579	774.690	343.375	1.118.065
Rusya Federasyonu	198.891	205.211	404.103	337.768	741.871
İspanya	364.031	186.894	550.925	78.546	629.471
İtalya	325.361	224.277	549.638	68.769	618.407
Belçika	295.292	191.758	487.050	70.483	557.533
Amerika	195.472	227.116	422.587	78.932	501.519
Singapur	207.579	167.743	375.322	123.016	498.338
Gürcistan	89.719	215.131	304.851	181.112	485.963
Güney Kore	145.909	210.476	356.385	108.825	465.210
Fas	263.788	86.451	350.238	54.208	404.446
İsrail	121.404	235.849	357.253	21.290	378.543
Suudi Arabistan	144.534	98.971	243.505	115.242	358.747
Libya	130.216	182.238	312.455	42.886	355.341
İngiltere	249.354	81.907	331.261	16.975	348.236
Malta	148.454	181.278	329.732	9.672	339.404
Romanya	27.910	75.865	103.775	181.270	285.044
Bulgaristan	51.410	64.557	115.967	123.331	239.298
Diğer Ülkeler	674.943	621.292	1.296.235	520.876	1.817.111
Toplam	4.987.903	4.875.265	9.863.168	2.763.368	12.626.536

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. 2024 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet)

Hatlar	Gelen Araç Sayısı	Giden Araç Sayısı	Toplam Araç Sayısı	% Payı
Avrupa Ro-Ro Hatları	246.123	241.183	487.306	69%
Karadeniz Ro-Ro Hatları	44.183	63.219	107.402	15%
Akdeniz Ro-Ro Hatları	54.661	54.917	109.578	16%
Kızıldeniz Ro-Ro Hatları	0	660	660	0%
Diğer Ro-Ro Hatları	566	875	1.441	0%
Toplam	345.533	360.854	706.387	100%

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 51. 2024 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları

Bölge	Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Araç
Avrupa	Tuzla (Pendik) - Trieste	100.782	91.096	191.878
	Yalova - Sete	67.351	62.161	129.512
	Çeşme - Trieste	33.638	33.903	67.541
	Mersin - Trieste	30.350	29.236	59.586
	Tuzla (Pendik) - Bari	4.463	5.397	9.860
	Ambarlı - Trieste	2.846	3.893	6.739
	Tuzla (Pendik) - Patras	3.740	2.497	6.237
	Yalova - Trieste	200	5.354	5.554
	İzmir - Sete	999	3.422	4.421
	Tekirdağ - Trieste	302	1.613	1.915
	Çeşme - Sakız Adası	309	1.167	1.476
	Gemlik - Marsilya	0	550	550
	Tekirdağ - Sete	0	529	529
	Kocaeli - Vigo	367	4	371
	Ambarlı - Patras	249	72	321
	İstanbul - Vigo	319	0	319
	Kocaeli - Anvers	208	39	247
	Kocaeli - Barselona	0	138	138
	Kocaeli - Zeebrugge	0	112	112
	Toplam Avrupa Ro-Ro Hatları	246.123	241.183	487.306
Karadeniz	Samsun - Tuapse	22.233	22.532	44.765
	Samsun - Novorossisk	10.159	16.261	26.420
	Karasu - Tuapse	5.311	13.020	18.331
	Karasu - Köstence	4.064	6.066	10.130
	İstanbul - Tuapse	2.141	4.283	6.424
	Zonguldak - Tuapse	40	501	541
	Karasu - Novorossisk	8	454	462
	Gemlik - Novorossisk	227	0	227
	İzmir - Köstence	0	102	102
	Toplam Karadeniz Ro-Ro Hatları	44.183	63.219	107.402
Akdeniz	Mersin - Gazimağusa	27.132	27.252	54.384
	Taşucu - Girne	14.306	17.730	32.036
	Taşucu - Trablus (Lübnan)	7.217	6.922	14.139
	Mersin - Hayfa	1.954	2.198	4.152
	Mersin - Girne	2.030	366	2.396
	Taşucu - Gazimağusa	1.535	74	1.609
	İskenderun - Hayfa	487	375	862
	Toplam Akdeniz Ro-Ro Hatları	54.661	54.917	109.578
Kızıldeniz	İstanbul - Cidde	0	227	227
	Mersin- Cidde	0	165	165
	Mersin- Akabe	0	139	139
	İskenderun- Akabe	0	129	129
	Toplam Kızıldeniz Ro-Ro Hatları	0	660	660
Diğer	Diğer Ro-Ro Hatları	566	875	1.441
Toplam		345.533	360.854	706.387

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Ro-Ro hatları ile 2024 yılında bölgeler itibariyle taşınan araç sayıları dikkate alındığında en fazla araç taşınan ilk üç bölge;

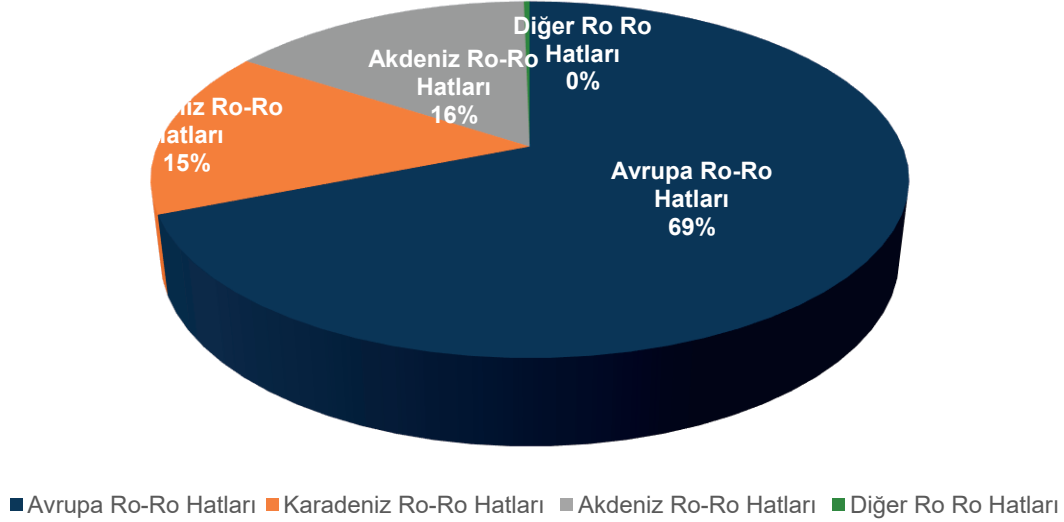
Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 487.306 araç ile bölgenin toplamda oranı %69,

Türkiye'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 107.402 araç ile bölgenin toplama oranı %15,

Türkiye'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 109.578 araç ile bölgenin toplama oranı %16'tır.

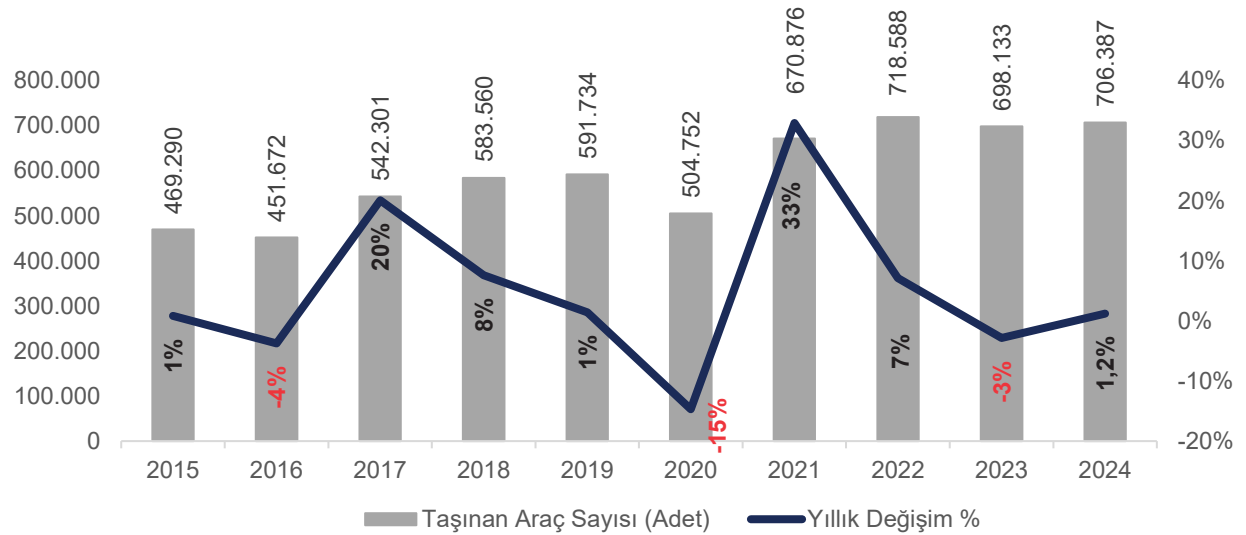
Diğer bölgelerin oranı ise yüzde birden küçüktür.

Grafik 43. Bölgeler İtibariyle Ro-Ro Taşımacılığı



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 44. 2015-2024 Ro-Ro Taşımacılığının Gelişimi



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

TÜRK BOĞAZLARI



2.4. TÜRK BOĞAZLARI

2.4.1. Türk Boğazlarının Konumu ve Özellikleri

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

Türk Boğazları taşıdığı stratejik önemin yansıra, dünyada başka örneği olmayan birçok özelliğe sahip olup, fiziki özellikleriyle seyir bakımından dünyadaki en zor su yollarından biridir. Boğazlardaki güçlü akıntılar, keskin dönüşler ve değişken hava koşulları seyrüseferi son derece zorlaştırmaktadır.

Türk Boğaz'larının konumu, Marmara Denizi'nin yapısı itibarıyla hiçbir uluslararası boğaza benzememektedir. Kıyılarının tamamı Türk toprakları ile çevrili ve tarihî olarak iç sular rejimine tâbi Marmara Denizi'nden geçen ve tamamen milli boğaz özelliğine sahip İstanbul ve Çanakkale Boğazları, **Montrö Sözleşmesi** doğrultusunda milletlerarası ulaşımında kullanılmaktadır.

2.4.2. Türk Boğazlarında Gemi Trafikliği

Türk Boğaz'larından yıllar içerisinde sadece gemi trafikliği artış kaydetmemiş, ayrıca teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları kargonun niteliği değişmiştir. 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 sayısındaki artış katlanmıştır.

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 trafikliğini belirsiz süreler için durdurması, ticaretlerini Boğazlar yoluyla yapan bölge ülkelerinin ekonomik çıkarlarına da zarar verecektir.

Tablo 52. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları

Yıllar	İstanbul Boğazı			Çanakkale Boğazı		
	Gemi Adedi	GT	Değişim Gemi Adedi	Gemi Adedi	GT	Değişim Gemi Adedi
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%
2024	41.363	639.773.180	6,1%	45.549	958.384.821	1,5%

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

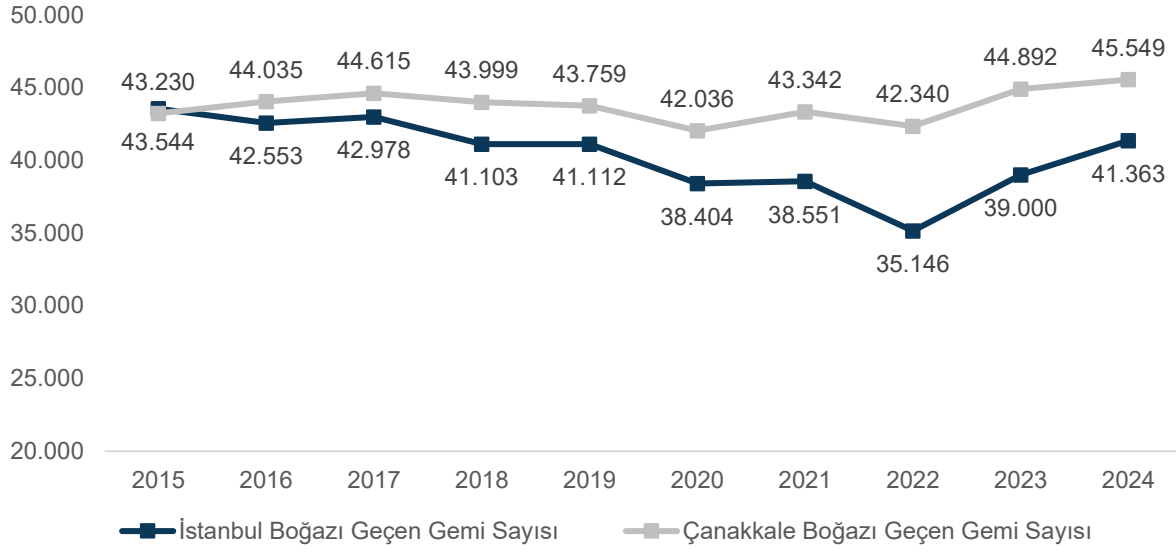
İstanbul Boğazından 2024 yılında toplam 41.363 gemi, Çanakkale Boğazından ise toplam 45.549 gemi geçiş yapmıştır.

İstanbul Boğazının yoğun bir mahalli deniz trafiği bulunmakta olup çok sayıda balıkçı teknesi ile özel deniz vasıtaları da bu su yolunu sürekli kullanmaktadır.

2023-2024 yılındaki GT olarak gemi trafiği İstanbul Boğazında %3 Çanakkale Boğazında ise %2 artış gerçekleştirilmiştir.

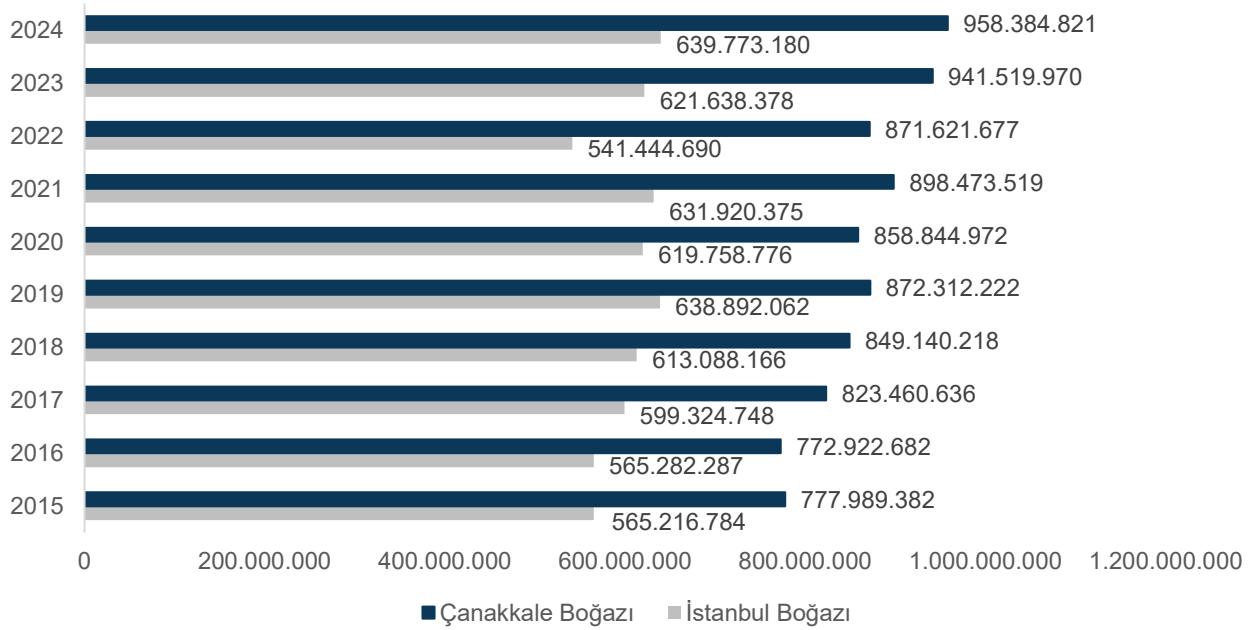
İstanbul Boğazından 2015-2024 döneminde geçen gemi sayısında %5'lik azalmaya karşın gemilerin GT'lerinde %13'lük artış, Çanakkale Boğazında aynı dönemde geçen gemi sayısında %5, GT'lerinde ise %23'lük bir artış gerçekleşmiştir. Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları kargonun niteliği değişmiştir.

Grafik 45. 2015-2024 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 46. 2015-2024 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT (1.000 GT)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 53. İstanbul Boğazından 2020-2024 Geçiş Yapan Gemilerin Cinslerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2020	2021	2022	2023	2024	Pay %
Genel Kargo Gemisi	16.864	16.891	15.371	15.421	15.490	37,4
Dökme Yük Gemisi	8.592	8.684	7.076	8.285	8.777	21,2
Türü Belirtilmemiş Tanker	5.252	5.085	5.447	6.174	6.233	15,1
Konteyner Gemisi	2.633	2.735	2.426	3.376	3.533	8,5
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2.653	2.701	2.782	2.671	2.910	7,0
Yolcu Gemisi	74	217	85	407	756	1,8
Barç	15	13	34	278	731	1,8
Ro-Ro Gemi	222	268	274	462	526	1,3
LPG	530	462	424	442	526	1,3
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	555	566	491	476	468	1,1
Römorkör	175	214	234	314	300	0,7
Araç Taşıyan Gemi	87	18	67	28	87	0,2
Çimento Gemisi	18	46	38	49	45	0,1
Feribot	1	2	1	0	44	0,1
Savaş Gemisi	205	190	30	33	32	0,1
Frigorifik Gemi	52	48	15	41	7	0,0
Diğer	476	411	351	543	898	2,2
Toplam	38.404	38.551	35.146	39.000	41.363	100,0

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 54. Çanakkale Boğazından 2020-2024 Geçiş Yapan Gemilerin Cinslerine Göre Dağılımı

Gemi Tipleri	2020	2021	2022	2023	2024	Pay %
Genel Kargo Gemisi	14.197	14.713	13.880	14.073	14.337	31,3
Dökme Yük Gemisi	9.170	9.349	8.049	8.833	9.619	21,0
Konteyner Gemisi	5.219	5.502	5.767	6.604	6.497	14,2
Türü Belirtilmemiş Tanker	5.644	5.196	5.874	6.292	6.315	13,8
Kimyasal Tanker	3.057	3.385	3.414	3.386	3.500	7,6
Ro-Ro Gemi	1.649	1.974	2.140	2.501	2.423	5,3
LPG	542	498	477	512	531	1,2
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	593	607	521	519	515	1,1
Araç Taşıyan Gemi	498	448	443	369	461	1,0
Yolcu Gemisi	26	43	489	546	432	0,9
Römorkör	306	341	337	338	323	0,7
Çimento Gemisi	17	45	47	49	109	0,2
LNG	129	129	139	113	104	0,2
Barç	109	179	60	50	66	0,1
Savaş Gemisi	211	206	34	46	42	0,1
Feribot	26	29	9	14	14	0,0
Frigorifik Gemi	76	71	32	42	14	0,0
Diğer	567	627	628	605	547	1,2
Toplam	42.036	43.342	42.340	44.892	45.849	100,0

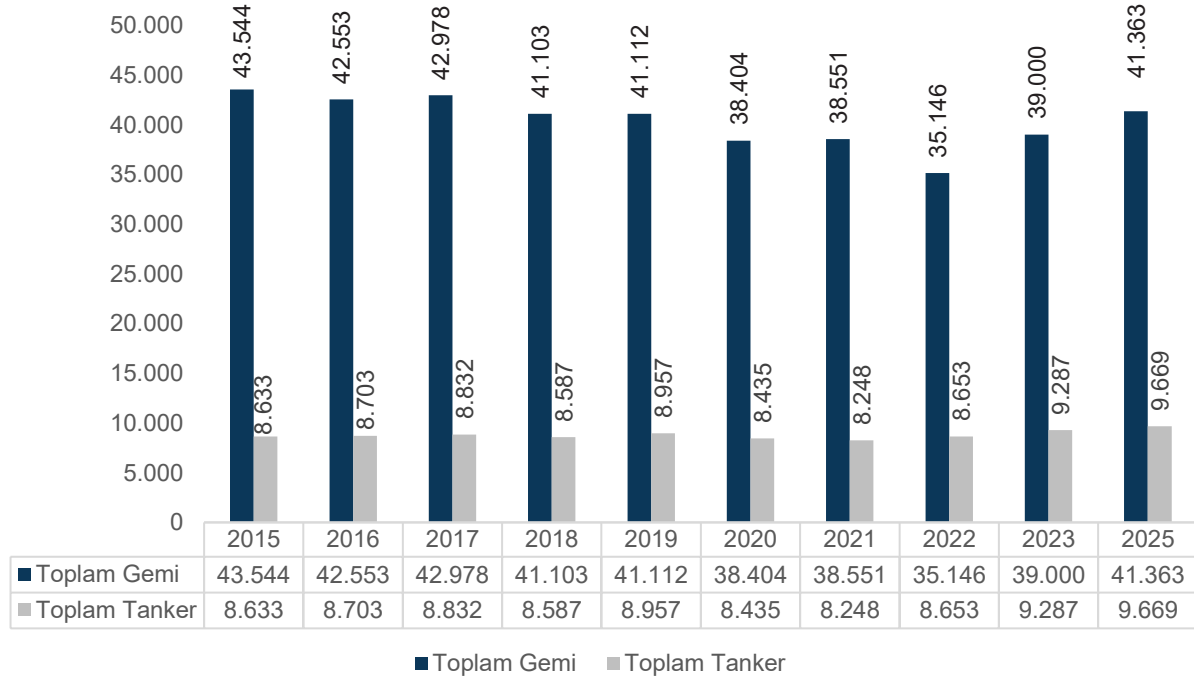
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı,

Tablo 55. 2015-2024 Yılları İstanbul Boğazı Gemi Geçişleri

Yıllar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
							TTA	LPG/LNG	TCH	
2015	43.544	565.216.784	23.349	25.243	3.930	879	5.825	1.232	1.576	71
2016	42.553	565.282.287	22.356	26.050	3.873	522	6.033	989	1.681	73
2017	42.978	599.324.748	24.059	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88
2018	41.103	613.088.166	23.565	25.884	4.106	508	6.014	623	1.950	116
2019	41.112	638.892.062	26.632	26.138	4.400	333	5.934	561	2.462	89
2020	38.404	619.758.776	24.754	24.623	4.952	374	5.252	530	2.653	67
2021	38.551	631.920.375	25.357	24.654	5.306	374	5.085	462	2.701	75
2022	35.146	541.444.690	23.380	20.670	4.079	388	5.447	424	2.782	96
2023	39.000	621.638.378	25.337	23.113	4.770	988	6.174	442	2.671	115
2024	41.363	639.773.180	25.327	25.499	4.736	1.855	6.233	526	2.910	87

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 47. İstanbul Boğazından Geçen Toplam Gemi Sayıları ile Tanker Sayılarının Gelişimi



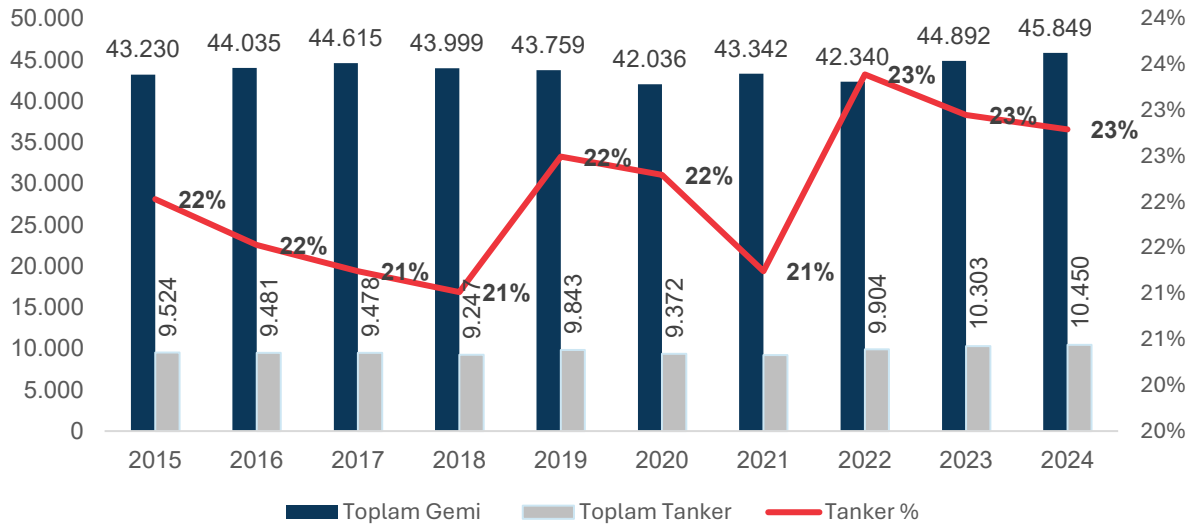
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 56. 2015-2024 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri

Yıllar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Uğraksız Gemi	Boy 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
							TTA	LPG/LNG	TCH	
2015	43.230	777.989.382	18.843	25.220	5.842	581	6.009	1.036	2.479	122
2016	44.035	772.922.682	19.007	26.071	5.665	661	6.041	881	2.559	139
2017	44.615	823.460.636	19.925	26.087	6.197	755	6.145	734	2.599	149
2018	43.999	849.140.218	19.958	25.835	6.612	732	6.181	698	2.368	156
2019	43.759	872.312.222	21.616	26.184	7.010	714	6.178	669	2.996	138
2020	42.036	858.844.972	21.175	24.639	7.430	779	5.644	671	3.057	126
2021	43.342	898.473.519	23.706	24.668	7.855	820	5.196	627	3.385	131
2022	42.340	871.621.677	23.969	20.584	7.223	722	5.874	616	3.414	120
2023	44.892	941.519.970	24.802	23.088	8.151	714	6.292	625	3.386	114
2024	45.849	958.384.821	23.683	25.559	8.012	695	6.315	635	3.500	105

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 48. Çanakkale Boğazından Geçen Toplam Gemi Sayıları ile Tanker Sayılarının Gelişimi



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2.4.3. Türk Boğazlarında Tehlikeli Madde Geçişleri

Türk Boğazlarından geçen gemilerin önemli bir kısmı zehirli, tehlikeli ve patlayıcı madde (ham petrol, amonyak, sıvılaştırılmış gaz, radyoaktif maddeler, tehlikeli atıklar gibi) taşımaktadır. 2024 Yılında İstanbul Boğazından geçen gemilerle taşınan tehlikeli yük miktarı bir önceki yıla göre %10,8, Çanakkale Boğazından geçen gemilerle taşınan tehlikeli yük miktarı ise bir önceki yıla göre %11,4 oranında artmıştır.

Tablo 57. 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)
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
2024	9.669	182.277.332	10.450	206.984.173

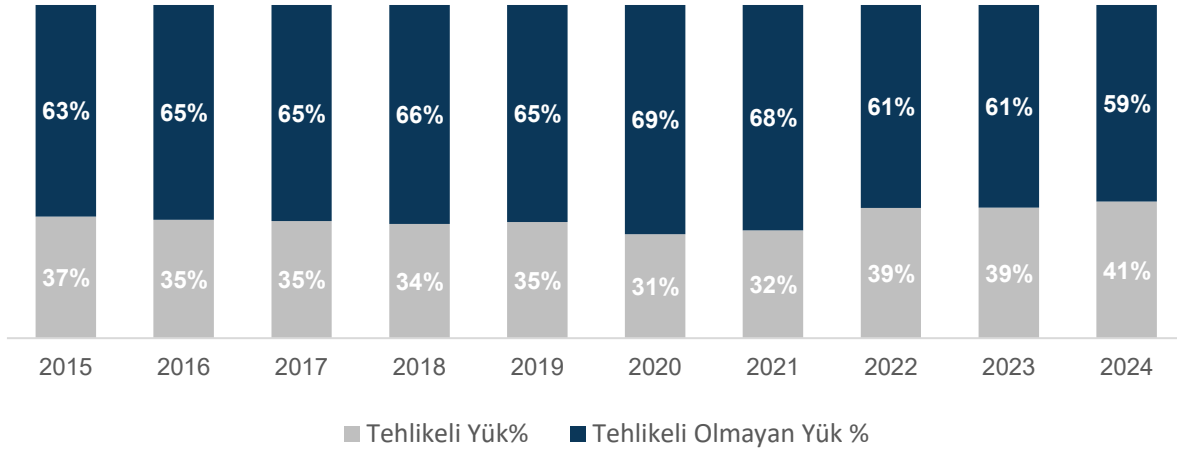
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 58. İstanbul Boğazında Taşınan Tehlikeli/Tehlikesiz Yük Miktarı (Bin Ton)

	Tehlikeli Yük Miktarı			Tehlikeli Olmayan Yük Miktarı	Toplam Yük Miktarı	Tehlikeli Yük Oranı	Tehlikesiz Yük Oranı
	Tankerlerle Taşınan	Diğer Gemilerle Taşınan	Toplam				
2015	135.951	5.574	141.525	246.090	387.615	36,5%	63,5%
2016	136.099	4.519	140.618	255.544	396.162	35,5%	64,5%
2017	146.944	4.698	151.642	280.265	431.907	35,1%	64,9%
2018	147.375	3.135	150.510	288.374	438.884	34,3%	65,7%
2019	159.499	4.013	163.512	306.160	469.672	34,8%	65,2%
2020	139.245	3.265	142.510	314.050	456.560	31,2%	68,8%
2021	147.222	3.588	150.810	314.548	465.358	32,4%	67,6%
2022	146.904	2.874	149.778	233.523	383.300	39,1%	60,9%
2023	161.888	2.582	164.470	254.825	419.295	39,2%	60,8%
2024	167.276	15.001	182.277	265.300	447.577	40,7%	59,3%

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 49. İstanbul Boğazından Taşınan Tehlikeli/Tehlikesiz Yük Dağılımı Yüzdesi (%)



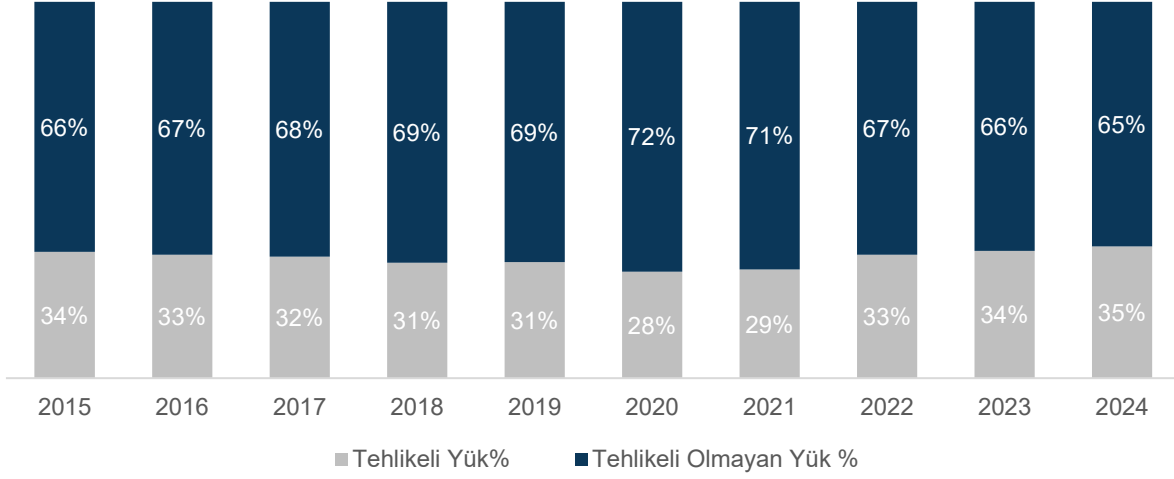
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 59. Çanakkale Boğazında Taşınan Tehlikeli/Tehlikesiz Yük Dağılımı

	Tehlikeli Yük Miktarı			Tehlikeli Olmayan Yük Miktarı	Toplam Yük Miktarı	Tehlikeli Yük Oranı	Tehlikesiz Yül Oranı
	Tankerlerle Taşınan	Diğer Gemilerle Taşınan	Toplam				
2015	155.531	6.693	162.224	321.166	483.390	33,6%	66,4%
2016	154.302	6.281	160.583	328.596	489.179	32,8%	67,2%
2017	166.730	6.375	173.105	363.636	536.741	32,3%	67,7%
2018	164.583	6.256	170.839	386.448	557.287	30,7%	69,3%
2019	171.685	5.504	177.189	397.412	574.601	30,8%	69,2%
2020	157.193	4.605	161.798	410.284	572.082	28,3%	71,7%
2021	167.994	6.395	174.389	429.663	604.053	28,9%	71,1%
2022	166.775	5.352	172.127	352.350	524.478	32,8%	67,2%
2023	180.894	4.970	185.864	363.271	549.135	33,8%	66,2%
2024	188.424	18.560	206.984	384.886	591.870	35,0%	65,0%

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 50. Çanakkale Boğazında Taşınan Tehlikeli/Tehlikesiz Yük Dağılımı Yüzdesi (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

GEMİ İNŞA SANAYİ



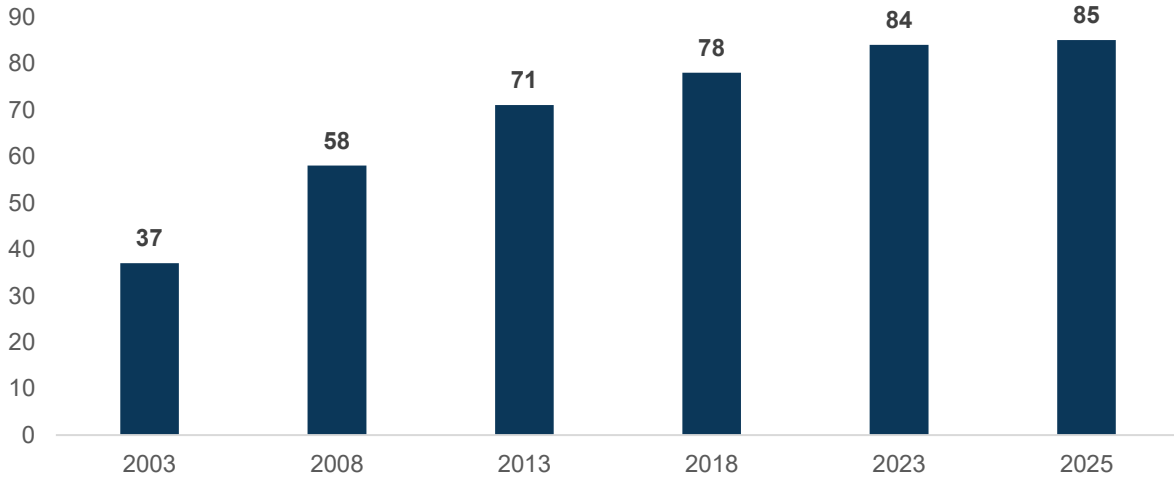
2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ

2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 olan faal tersane sayımız, 2008'de 58'e, 2021'de 84'e ulaşmıştır. Mart 2025 itibariyle 85 adet tersanemiz faal durumda olup, bunlar Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmıştır. Ayrıca 13 alan tersane alanı olarak belirlenmiş olup bunlardan 4'ü 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 ertelenmesine 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 51. 2003 / 2025 Faal Tersane Sayıları



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2025

Gemi inşa sanayi, desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

- Bağılı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan,
- Döviz girdisi sağlayan,
- Bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran,
- Bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan,
- Bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten,
- Yan sanayi ile 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 ilk 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.

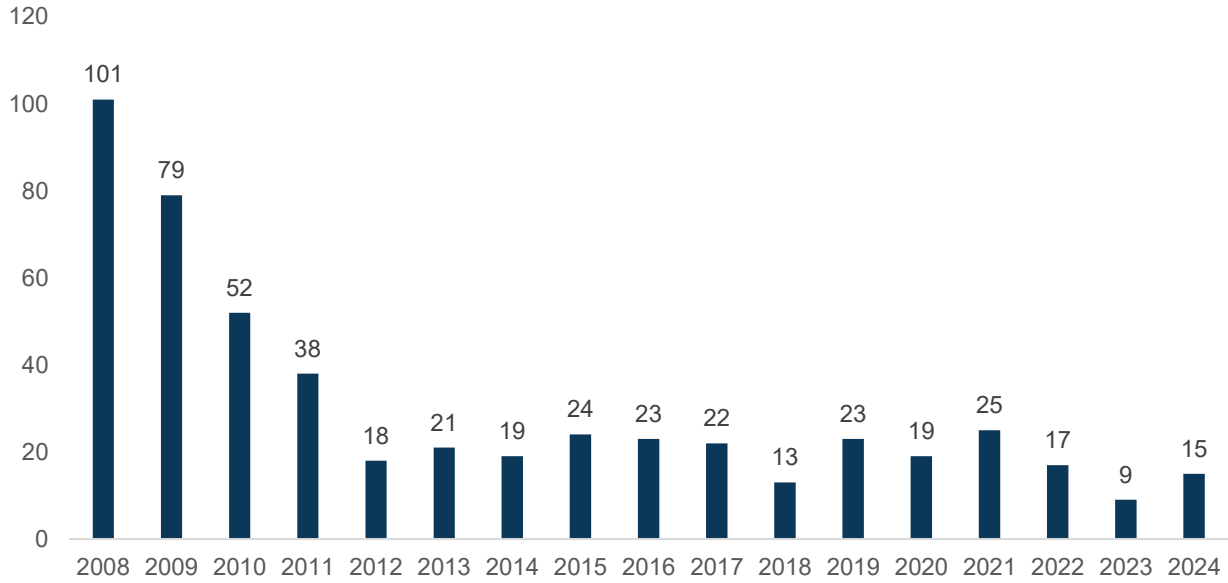
Bu gibi ilkler, Hollanda, Norveç, Finlandiya gibi gelişmiş ülkelerden alınan siparişler, gemi inşa sektörümüzün bir dünya markası haline gelmesini sağlamış, tersanelerimiz bugün megayat ve römorkör üretiminde dünya ikincisi, feribot ve gezi teknelerinde dünya altıncısı, balıkçı gemileri ihracatında ise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

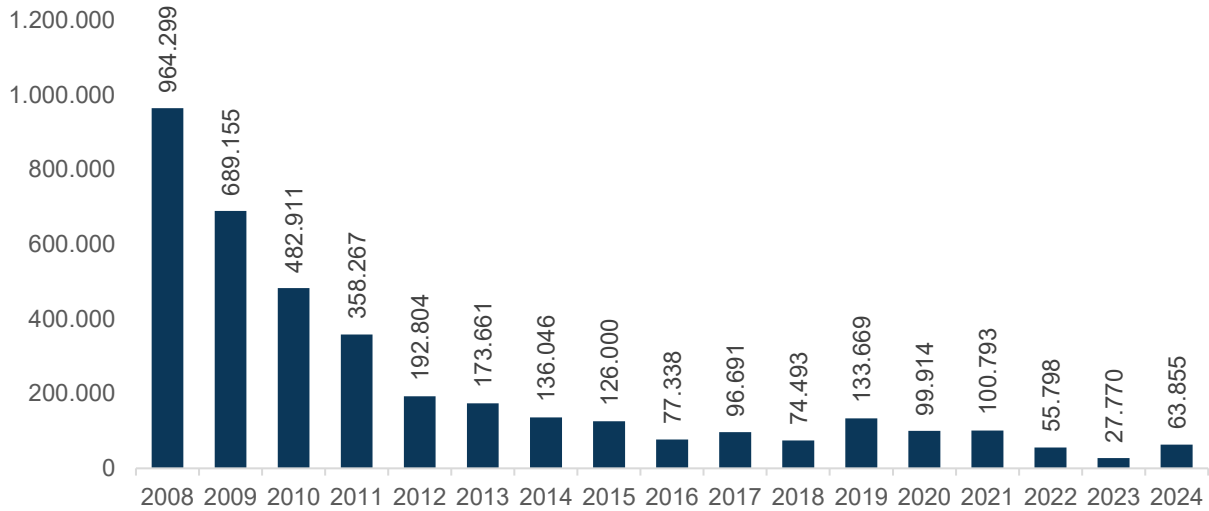
2008 küresel ekonomik krizine kadar olan zaman diliminde, başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere dünya dördüncülüğüne kadar yükselen tersanelerimizin, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü sonrası 2019 yılında teslim ettikleri gemiler toplam tonaj olarak 133.669 DWT, adet olarak da 23'tür. Bu sayılar 2020 yılında 20 adet ve toplam 101.114 DWT, 2021 yılında 25 adet ve 100.793 DWT, 2022 yılında 17 adet ve 55.798 DWT, 2023 yılında 9 adet ve 27.700 DWT, 2024 yılında ise 15 adet ve 63.855 DWT olmuştur.

Grafik 52. 2008-2024 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2025

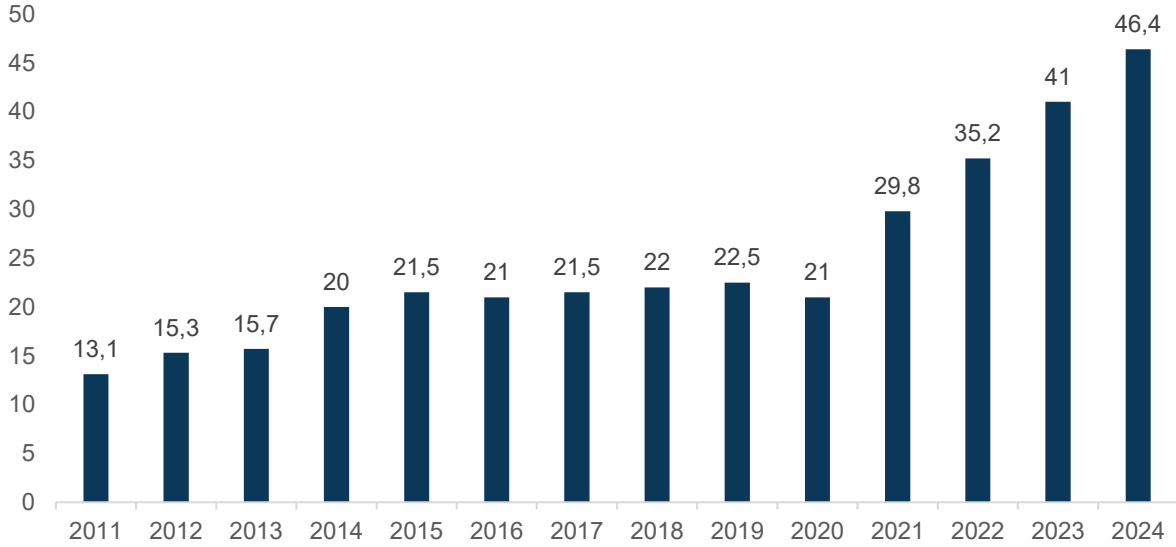
Grafik 53. 2008-2024 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2025

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 itibarıyla 22.500.000 DWT'ye ulaşan sektör 2020 yılı sonu itibarıyla 21.000.000 DWT seviyelerine gerilemiş, 2021 yılı içerisinde ise 29.800.000 DWT düzeyine ulaşarak, 2022 yılında 35.200.000 DWT'ye yükselmiştir. Bu büyüklük 2023 yılında 41.000.000 DWT'ye 2024 yılında ise 46.400.000 DWT ile son yılların en yüksek düzeyine ulaşmıştır.

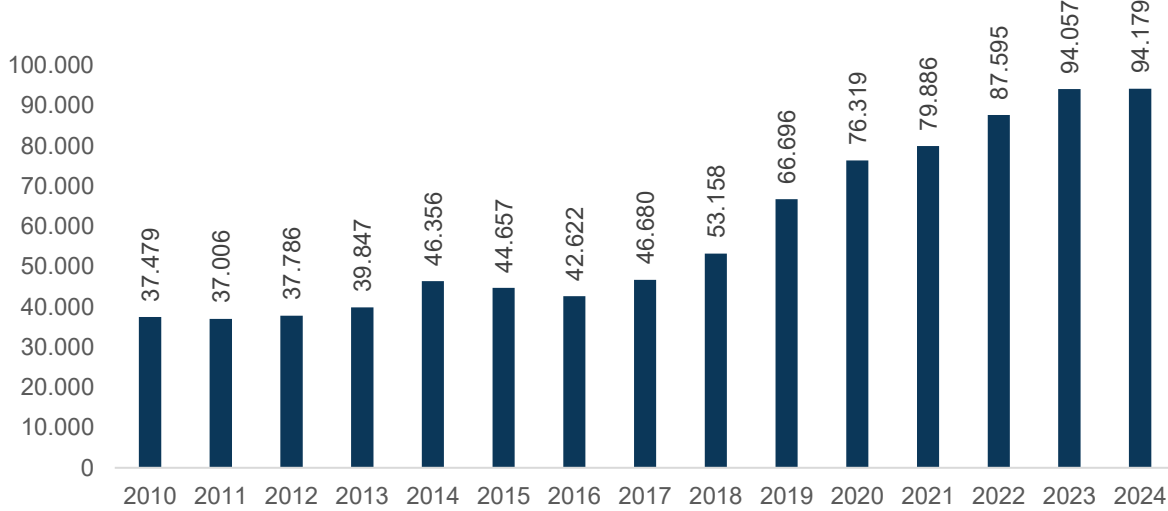
Grafik 54. 2011-2024 Yılları Gemi Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2025

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 2023'te 94.057 olmuş, 2024'te ise 94.179 kişi istihdam edilmiştir.

Grafik 55. 2010-2024 Yılları Arasında Gemi-Yat İnşaatı ve Gemi Yan Sanayiinde Çalışan Sayıları



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı- 04 / 2025

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

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

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği kayıtlarına göre 2022-2023 arasındaki iki yıllık dönemde teslim edilecek 30 çevreci gemi 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. 2024'ün gemi teslim büyüklüğü ise 89,0 milyon DWT ve 40,4 milyon CGT büyüklükte 1.648 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 itibarıyla 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 itibarıyla 165 bin DWT olan sipariş miktarının, 2022 verilerine göre toplam 147 bin DWT seviyelerine geldiği, 2023 verilerine göre 351 bin DWT seviyelerine yükselen sipariş miktarının 2024 yılında 282 bin DWT olduğu görülmektedir.

2023 Mart verilerine göre tersanelerimiz 2002-2008 yılları arasında ürettikleri 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.

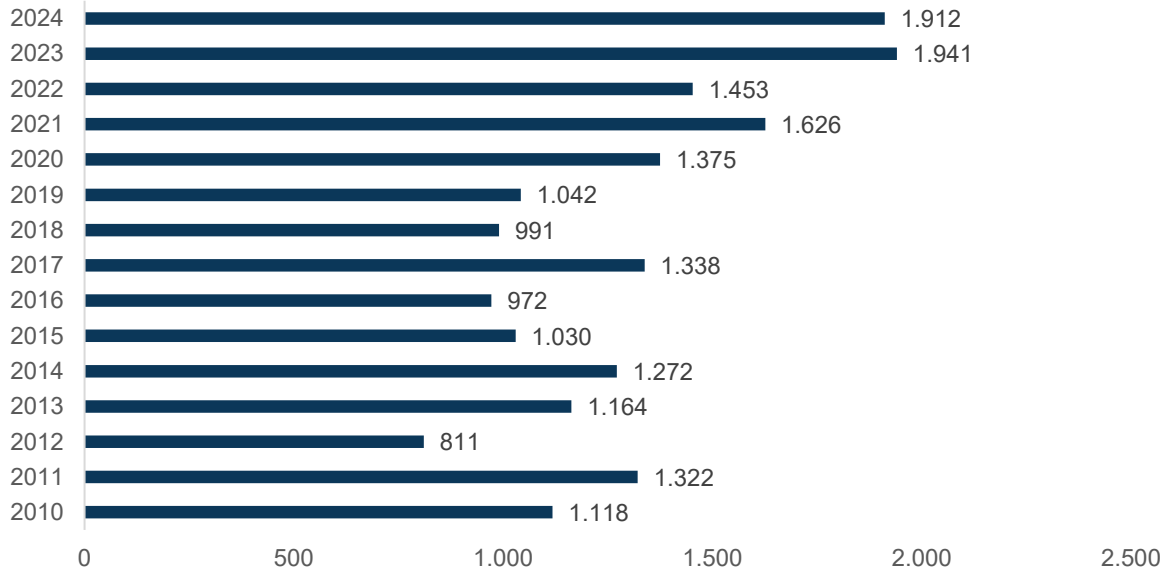
2009 yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş ve ihracatımız 1,83 milyar USD seviyelerine gerilemiştir. Sonraki yıllarda iniş çıkışlar gösteren gemi, yat ve yan sanayi ihracatına ait değerler ise;

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,
2024 yılında 1,912 milyar USD şeklindedir.

Gemi yan sanayinin ihracattaki payı da 2024 yılında 51 Milyon USD'dir.

Grafik 56. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin \$), 2010-2024



Kaynak: Gemi,Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (e-birlik.net) 03/2025

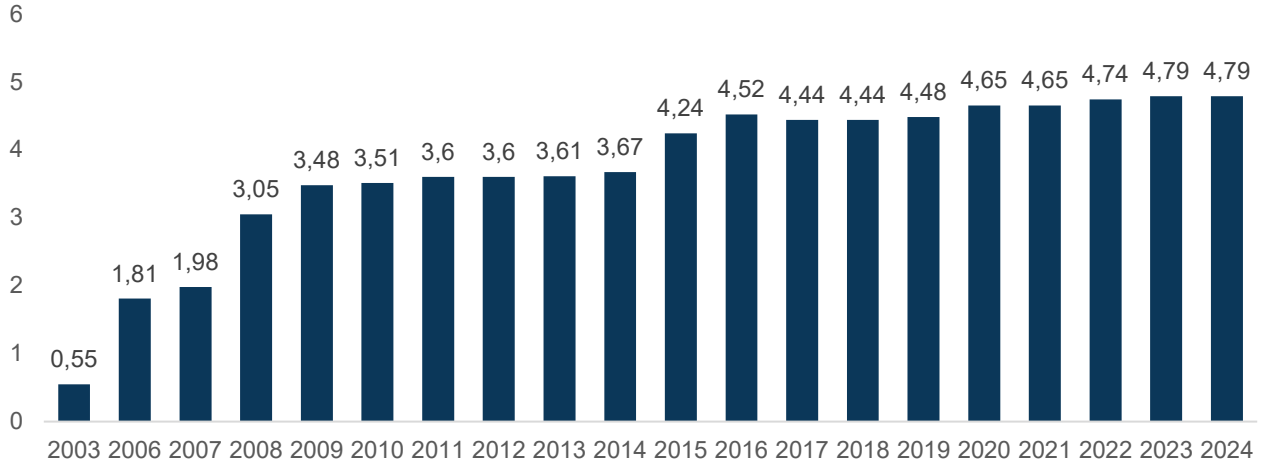
2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000 DWT iken 2012 itibariyle 3.600.000 DWT'e çıkarak 6 kat büyümeye sağlanmıştır. Tersanelerimizin proje kapasiteleri ise 2024 yılı itibariyle 4.790.000 DWT'dur.

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,

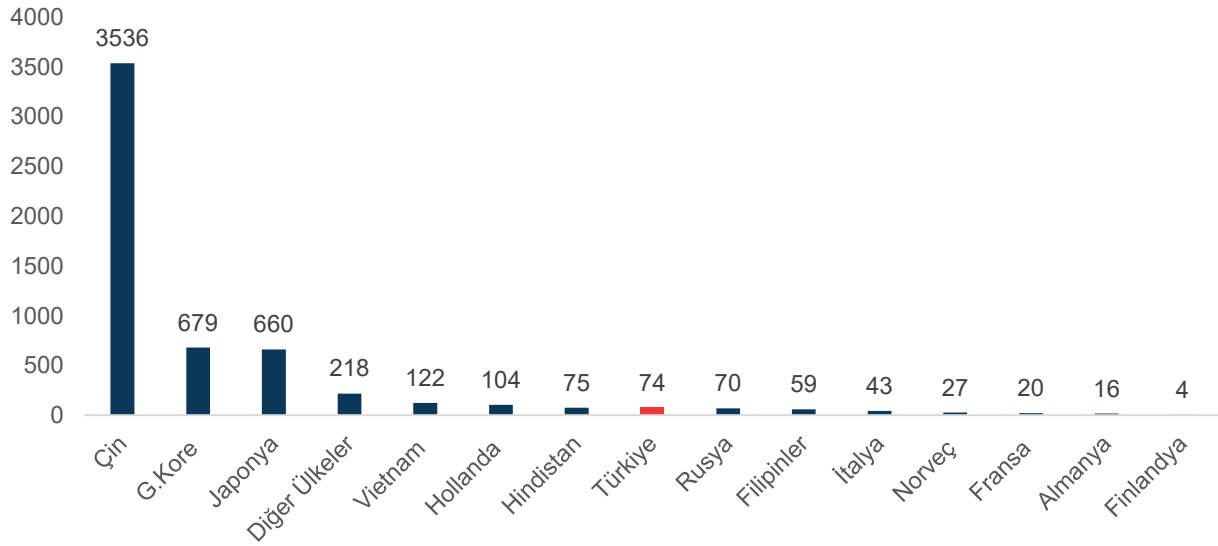
- 700.000 ton/yıl çelik işleme,
- 4,79 milyon DWT yeni inşa (yıllık 2 milyon DWT),
- Tek parçada 180.000 DWT'a kadar yeni gemi inşa,
- 60-70 metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,
- 46,4 milyon DWT/yıl bakım onarım kapasitesine sahiptir.

Grafik 57. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2024



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 03/2025

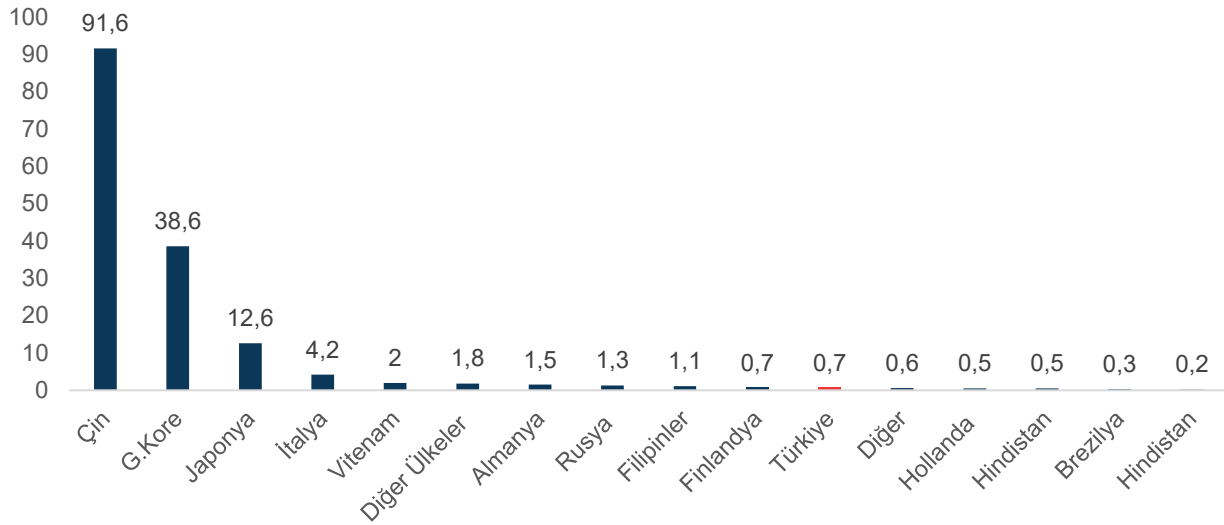
Grafik 58. Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Dağılımı (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2025

Ocak 2025 verilerine göre Tersanelerimizin aldıkları gemi siparişlerinde adet bazında “römorkörler” birinci, “yolcu/araba feribotları” ikinci ve “kimyasal tankerler” üçüncü sırada yer almaktadır.

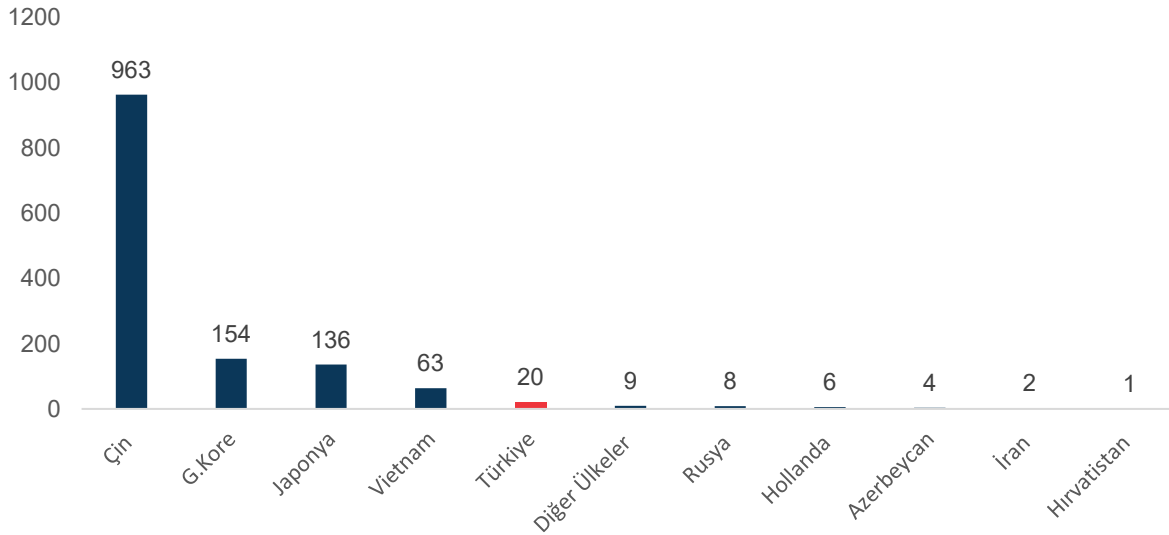
Grafik 59. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon CGT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2025

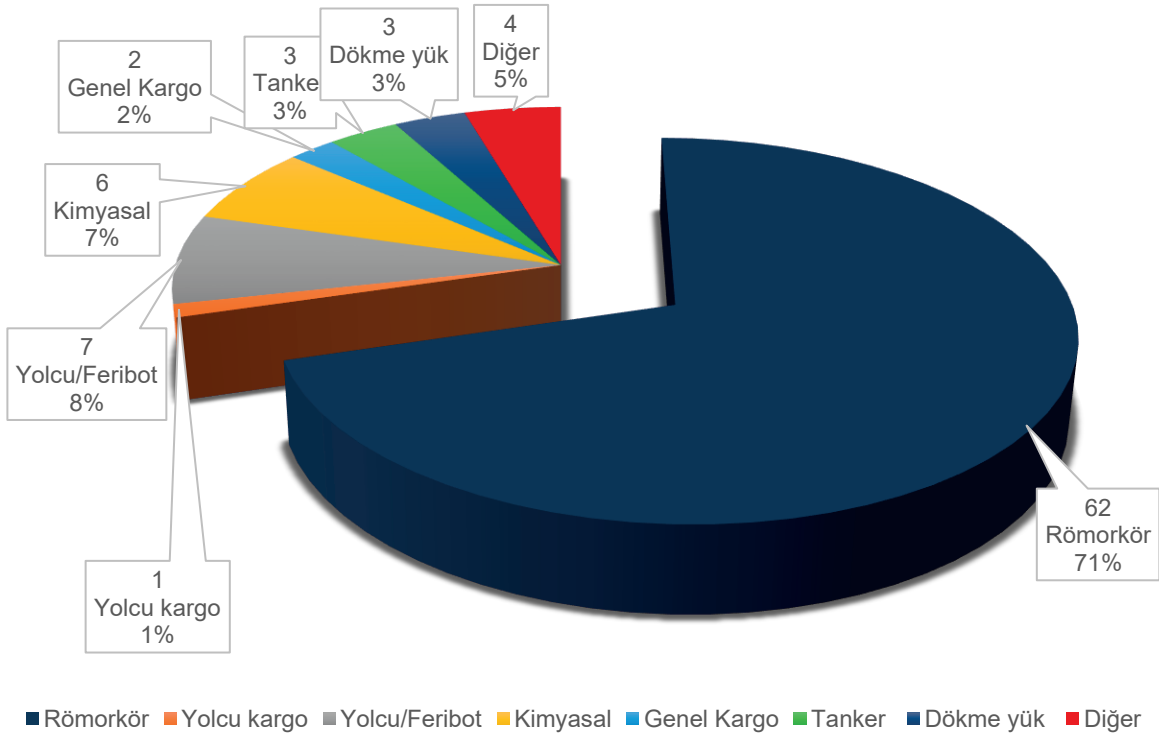
Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Uzun yıllar tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında yukarılarda yer alan ve 3'üncü sıraya kadar yükselmiş olan ülkemiz, bugün azalan siparişler nedeniyle tonaj (Milyon CGT) bazında 12'nci, adet bazında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

Grafik 60. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2025

Grafik 61. Alınan Gemi Siparişlerinin Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2025

Türk Armatörlerinin dünya genelinde siparişleri, Mart 2025 itibariyle toplam 1.032.483 CGT ve 71 adet gemidir.

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 Kuru Havuz Sayıları

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

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd.03/2025

Tablo 61. 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	Hidrokinamik 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	Düzgüt Yalova Gemi İnşa San. 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.03/2025

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 sahiptir.

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 konumlu insansız hava araçlarının belirli bir seviyedeki

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

bakımlarının/onarımlarının yapılmasında da destek sağlayacaktır. 19 Ocak 2024 tarihinde Geçici Kabulü gerçekleştirilmiştir. Garanti süreci başlamıştır.

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.

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 itibarıyla 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.

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 Hücüm Bot Projesi

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

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

9- Akaryakıt Gemisi Tedarik Projesi

Limanda, alargada, yaklaşma sularında ve bekleme mevkieğinde 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 9.080 ton deplasmana ve 106 m. boya sahip gemilerin ilki olan TCG Yzb. Güngör DURMUŞ 2021’de, ikinci gemi Ütğm. Arif EKMEKÇİ 2023’de Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edilmiştir.

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.

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

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

2.5.3. Yat İnşaatı

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

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

Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkânı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu’ndaki yapımı planlanan yeni

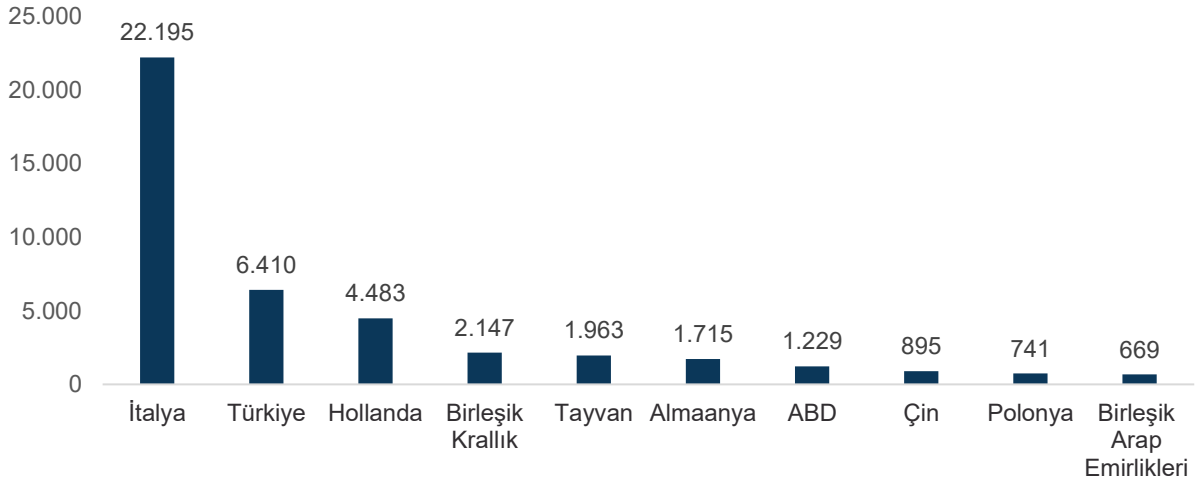
tesisler ve limanlar içinde mega yat bağlama imkanlarının da yer alması, ileriye dönük olarak ülkemizin mega yat turizm gelirlerinin de artmasını sağlayacak, bu yatırımlar ülkemiz için bir kazanç ve prestij kaynağı olacaktır.

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

- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitilmiş işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslararası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri
- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- Yeterli teknolojik ve bilişim alt yapısı
- Uzakdoğu ülkelerine göre uluslararası pazara yakınlık
- Ülkemizin deniz ve yat turizmi kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ile ikili beşeri ilişkiler

Türkiye özellikle 24 m ve üstü yat inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve 2010 yılında teslim edilen süperyat adet ve uzunluğu itibarıyla dünya üçüncülüğü konumuna gelmişti. 2023 yılında Hollanda'yı da geride bırakarak 5.838 m ile ikinci sıraya yükselen sektör, 2024'te 146 proje ve toplam 6.410 m. ile konumunu korudu; Gros Ton bazında ise 2022 yılında yaklaşık 55.000 GT (54.494), 2023'te 73.000 GT (73.011) ve 2024'te 79.000 GT (78.986) ile dördüncü sırada yer aldı.

Grafik 62. Dünya 24 Metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Uzunluk (metre))



Kaynak: Boat International (2025 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 yüzdesi² olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü ya da başka bir ifade ile iki sektörün birbiriyle etkileşimi daha da iyi anlaşılacaktır.

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

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

Ülkemizdeki başlıca yan sanayi üretimleri şöyle sıralanabilir.

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

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

Ülkemiz gemi inşa sektörü, büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdama ve dolayısıyla da ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamıştır.

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,

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.

- 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 bağılı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan, döviz girdisi sağlayan, bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran, bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan, bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten ve yan sanayi ile birlikte önemli bir istihdam potansiyeli yaratan gemi inşaatı, bakım-onarım ve yan sanayi sektörünün 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 kontr-garanti mektupları ve gemi inşaatında kullanılan bazı ürünlerin ÖTV'ye tabi olması, sektörün rekabet edebilirliğini zorlaştıran en önemli sorunlar arasındadır.
- **Bürokrasi:** Tersanecilik faaliyetleri ile ilgili ve yetkili kurumlar, son derece müdahaleci davranmakta, bu kurumların işlemler için talep ettikleri belge, doküman ve evraklar nedeni ile sektör ağır bir bürokrasi yükü ile karşı karşıya kalmaktadır. İşlemlerin kolaylaştırılması ve bürokrasinin azaltılması sektörün daha üretken ve verimli çalışmasını sağlayacaktır.

- **Eğitim-İstihdam:** Tersanelere yetişmiş eleman kazandırmak, çalışan işçilerin mesleki eğitim almalarını sağlamak amacıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile 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 artırılması için sektörün ihtiyacına yönelik çelik üretimi ve talebe uygun ürün çeşitliliğinin artırılması desteklenmeli, üreticilerin ürün teslimi konusunda yabancı tedarikçiler gibi üretim programına uygun çalışmaları sağlanmalı, yerli ve yabancı üreticiler arasındaki fiyat farklılığını giderecek önlemler alınmalıdır.

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ



2.6. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

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.

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.

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.

Ülkemiz gemi geri dönüşüm sanayiinin merkezi İzmir-Aliağa olup, günümüz itibariyle 22 adet tesis faal olarak çalışmalarını sürdürmektedir. Dünyada saygın bir konumda yer alan ülkemiz gemi geri dönüşüm endüstrisinin başlıca avantajlarını;

- Kalifiye iş gücüne sahip olması ve Avrupa pazarına olan yakınlık,
- Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olma,
- Tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması,
- OECD üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olunması,
- Gemi dönüşüm sonucu elde edilen malzemelere ülke içinde de ihtiyacın bulunması,
- 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,

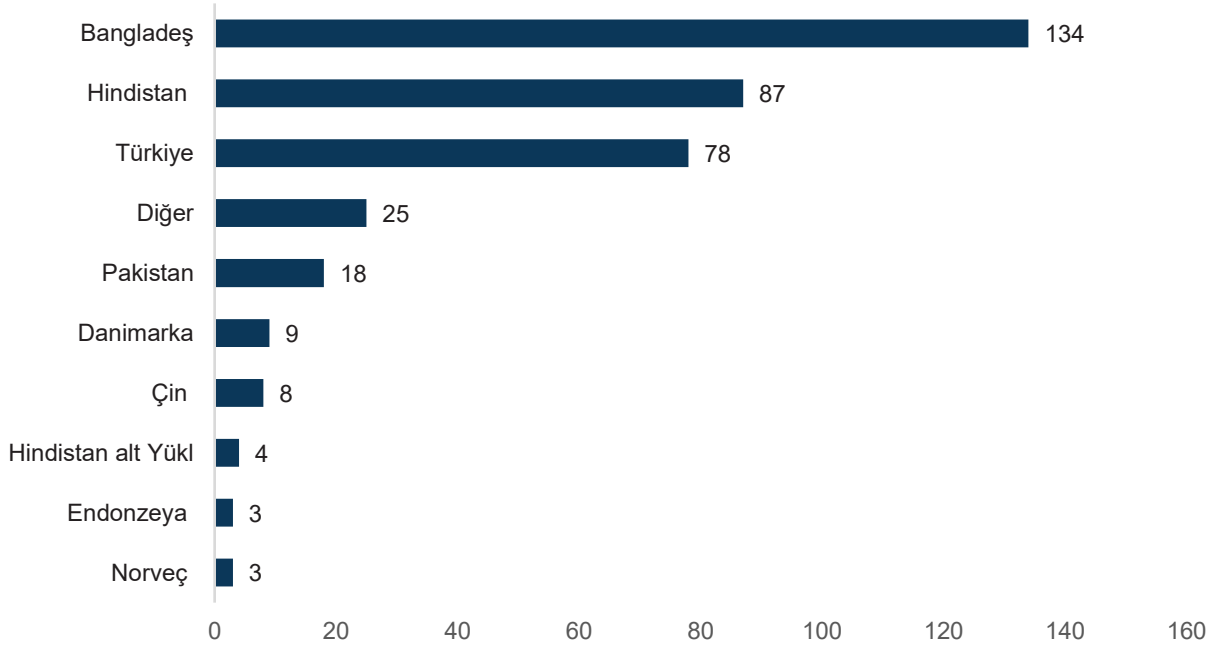
şeklinde özetleyebiliriz.

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 tesisle birlikte AB dışından listeye giren iki ülkeden biri olmuştur. Aralık 2018'de 3 tesis ile listeye giren sektörümüz, bu sayıyı 2024 sonlarına doğru 11'e ulaştırmıştır.

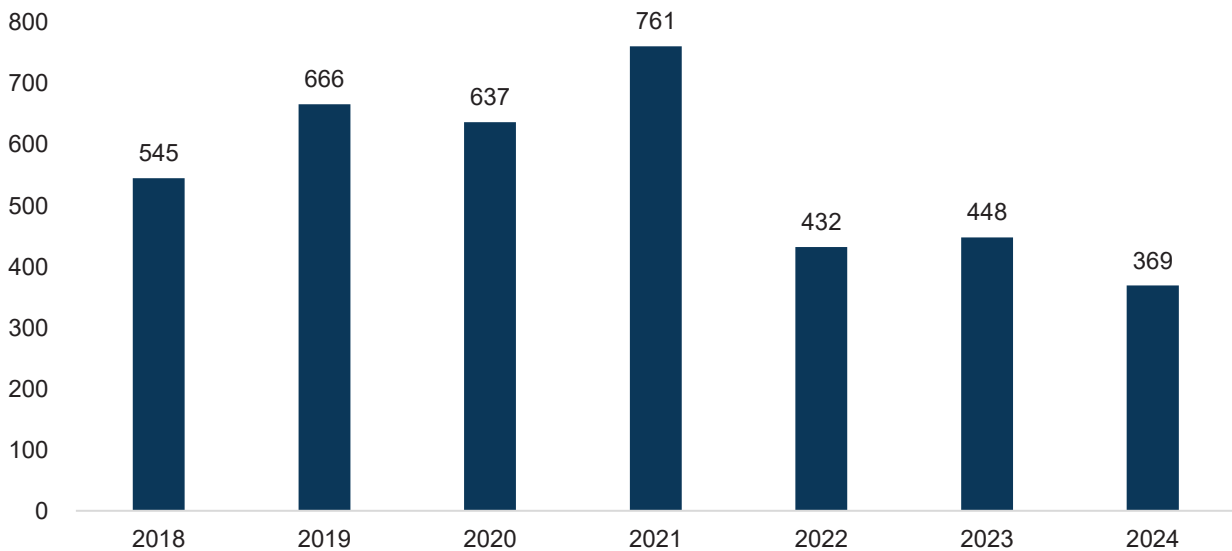
2024 yılı gemi geri dönüşüm global verilerine göre ülkemiz dünya sıralamasında adet olarak 3'üncü konumdadır.

Grafik 63. 2024 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited 04/2025

Grafik 64. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı

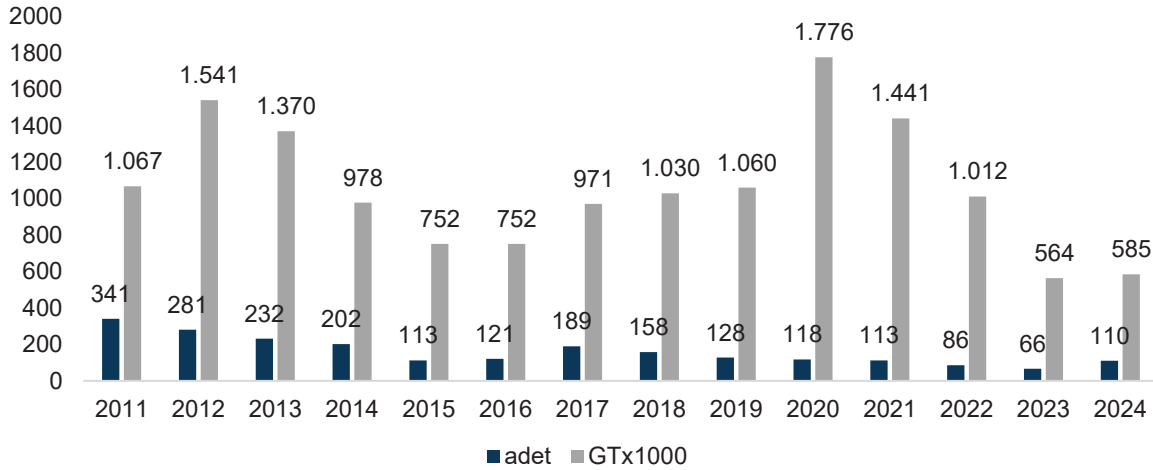


Kaynak: Clarksons Research Services Limited 04/2025

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.

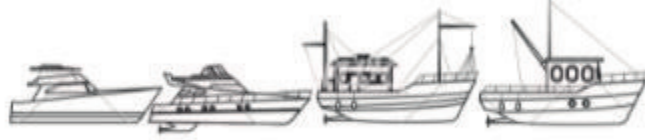
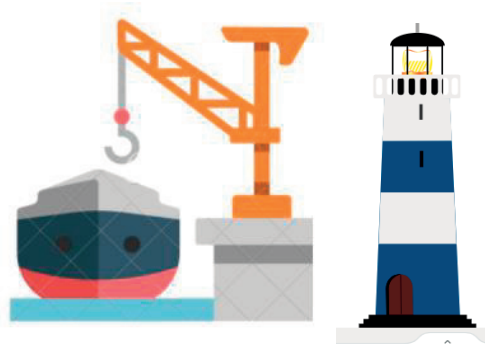
2024 yılına bakıldığında 110 adet gemi Türkiye'deki tesislere getirilerek geri dönüşüme alınmıştır. Bu süreçte bölgedeki demir çelik fabrikalarının hurda hammadde ihtiyaçları karşılanmış olup, geri dönüştürülen gemi miktarı 2019 yılında 1.060 GT, 2020 yılında 1.776 GT, 2021 yılında 1.441 GT, 2022 yılında 1.012, 2023 yılında 564 GT ve 2024 yılında 585 GT olmuştur.

Grafik 65. Yıllar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü



Kaynak: Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı 04/2025

KIYI YAPILARI



2.7. KIYI YAPILARI

2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu

Ülkemizin denizleri ve kıyıları, coğrafi yapı, iklimsel özellikler ve jeopolitik konumunun sağladığı avantajlar sayesinde farklı endüstriyel alanlara hizmet verebilecek büyük bir potansiyele sahiptir. Bu coğrafi avantaj, ülkemizde farklı işlevlerdeki kıyı yapılarını çeşitlendirmiştir. 2024 Aralık ayı itibarıyla, farklı işlevlerde ve faal olarak liman ve iskele tesisi, marina/yat limanı/yanaşma yeri, tersane, tekne imal yeri, çekek yeri, balıkçılık kıyı yapısı ve gemi söküm tesisi olmak üzere toplam 957 adet kıyı yapısı yer almaktadır ve üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin, kıyı alanlarının toplam uzunluğu adalar hariç olmak üzere 8.592 km'dir. Korunan kıyı uzunluğu ise 3.216 km olup bu da 37%'ye tekabül etmektedir.

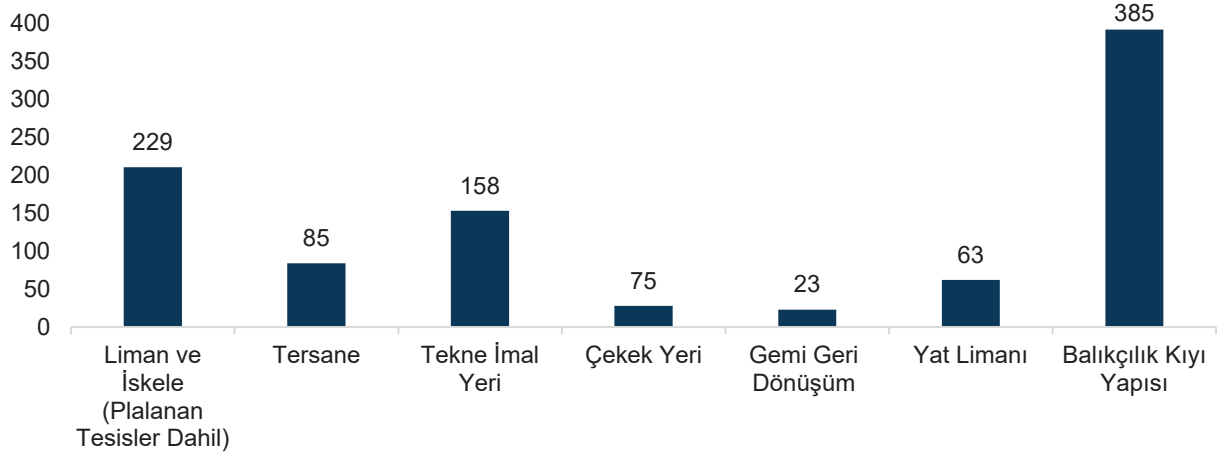
Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından yayımlanan 2024-2028 Yılı Stratejik Planı'nda, ülkemizdeki kıyı planlama ve uygulama çalışmalarına yeni bir yaklaşım getirilmiştir. Bu yaklaşım, bütüncül ve stratejik kararlar almayı hedeflemekte olup, kıyıların korunması ve kullanımı arasında denge kurmayı amaçlayan Bütünleşik Kıyı Alanları Planları çalışmalarının sürdürüldüğünü vurgulamaktadır. 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri doğrultusunda ise, henüz planı yapılmamış kıyı alanlarında bu planların oluşturulması gerektiği belirtilmiştir.

Özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarında artan tekne kullanımına bağlı olarak tekne park yerlerinin yetersizliği, kıyı yapılarının etkin kullanımını engellemektedir. Bu sorunları çözmek için T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2024-2028 Stratejik Planı'nda yeni tekne park yerleri oluşturulması ve kıyı yapılarının korunması planlanmaktadır.

Bununla birlikte, limanların demiryolu bağlantılarının eksikliği, çok modlu taşımacılığı engellemekte ve kıyıların verimli kullanımını zorlaştırmaktadır. Stratejiler arasında, liman yatırım izinlerinin hızlandırılması, özel tekne ve yatlar için bağlama yerlerinin sağlanması ve demiryolu projelerinin tamamlanması yer almaktadır. Mevcut limanlarda genişleme ve büyük ölçekli konteyner limanları için yenilikçi projeler hayata geçirilerek, küresel rekabetteki eksikliklerin giderilmesi hedeflenmektedir.

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.

Türkiye'nin doğal ve kültürel değerleri, turizm açısından önemli bir rekabet avantajı sunmakta olup, bu avantajın sürdürülebilir bir şekilde korunması gerekmektedir. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi 2024-2028 çerçevesinde Kruvaziyer turizmi de stratejiler arasında yer almakta olup, İstanbul, Kuşadası, İzmir gibi limanların altyapı ihtiyaçlarının giderilmesi ve kruvaziyer turizminin diğer ulaşım ağlarıyla entegrasyonu sağlanarak Türkiye'nin bu alandaki rekabet gücü artırılacağı ifade edilmiştir. Kruvaziyer turizminin gelişimindeki temel gerekliliğin gelişmiş liman altyapısı olması ve İstanbul'da 2021 yılında açılan Galataport ana limanının ülkenin kruvaziyer turizminde atılım yapabilmesi için çok önemli bir fırsat olduğu görülmektedir.

Grafik 66. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Ayrıca, denizcilik sektörünün sürdürülebilir büyümesini desteklemek amacıyla mavi büyüme sektörlerinin, su ürünleri yetiştiriciliği, deniz taşımacılığı ve kıyı turizmi gibi alanların gelişiminin teşvik edilmesi planlanmaktadır. Kıyı limanlarının genişletilemediği yerlerde kuru liman yapımı gündeme alınarak, yoğun liman bölgelerindeki kapasite sorunları çözülecektir.

Ülkemizin artan turizm potansiyeli ve Akdeniz çanağındaki yat turizminden alacağı payın artırılmasına yönelik oluşturulan politikalar yat limanı sayımızı artırmaktadır. 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.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yayımladığı 2024-2028 Stratejik Planına baktığımızda; denizciliği geliştirme ve deniz kültürünü yaygınlaştırma hedefi doğrultusunda, kıyı yapılarının geliştirilmesi de önemli bir hedef olarak belirlenmiştir. Bu stratejik plan, ulaşım ve altyapı projelerinin sürdürülebilirliğini ve verimliliğini artırmayı hedeflemektedir.

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.

Ülkemizde barınma ve bağlama yeri ihtiyacının karşılanması amacıyla, tonoz sistemlerinin kurulumu ve işletilmesine dair mevzuat çalışmaları 2024 yılında hız kazanmıştır. Bu kapsamda, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı iş birliğiyle, tonoz sistemlerinin uygulanmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesine yönelik çalışmalar sürdürülmektedir. Özellikle tekne trafiğinin yoğun olduğu sahil kesimlerinde ve koylarda, kamunun kullanımına açık, deniz güvenliği ve seyir emniyeti kriterlerini sağlayan tonoz sistemlerinin kurulması ve işletilmesi için mevzuat altyapısı oluşturulmaktadır. Bu düzenlemeler, kıyının kamu yararına kullanımını engellemeksizin, seyir, can, mal ve çevre güvenliğine uygun çözümler sunmayı hedeflemektedir.

2.7.1.1. Limanlar

2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri

İngiltere merkezli haber portalı Lloyd's List tarafından hazırlanan "İlk 100 Liman 2024 Raporu" na göre listeye giren limanlarımız 2022 yılına göre önemli bir yükseliş göstermiştir. Söz konusu limanların sıralamaları şu şekildedir: Ambarlı Limanı 64'üncü, Kocaeli Limanı 85'inci, Mersin Limanı 91'inci ve Tekirdağ Limanı ise 100'üncü sırada yer almaktadır. Bu gelişmeler, Türk limanlarının küresel ticaretteki etkisini ve rekabet gücünü pekiştirmektedir.

Ambarlı Limanı, Türkiye'nin en önemli limanlarından biri olarak, özellikle konteyner taşımacılığında büyük bir rol oynamaktadır. Son veriler ışığında, Ambarlı Limanı'nda 2024 yılı itibarıyla konteyner elleçleme miktarı, son 9 yılın en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Bu durum, Türkiye'nin lojistik sektöründe önemli bir atılım yapıldığını ve limanın modernizasyonu ile artan kapasitesini yansıtmaktadır. Bu artış hem küresel ticaretin hem de Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinin büyüdüğünün bir göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Kocaeli limanları, Avrupa limanları arasında önemli bir yer tutmaktadır. Yapılan değerlendirmelere göre, Kocaeli limanları Avrupa'daki en yoğun limanlar arasında altıncı sırada yer almaktadır. Bu durum, Kocaeli'nin lojistik ve ticaret alanındaki stratejik önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Kocaeli'nin İzmit Körfezi'ndeki limanları, özellikle Derince Limanı, İzmit Limanı ve Yarımca Limanı gibi büyük limanlar, Avrupa'ya ve dünya pazarlarına yapılan taşımacılıkta önemli bir rol üstlenmektedir. Bu limanlar, Türkiye'nin sanayi merkezlerinden biri olan Kocaeli'nin üretim kapasitesini ve dış ticaret hacmini destekleyerek, Avrupa ile olan ticaretin artmasına olanak tanımaktadır.

Filyos Limanı Projesi;

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

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

Proje kapsamında;

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

Büyük ölçekli bölgesel ana liman projelerinden birisi olan Filyos Limanı'nın altyapı inşaa çalışmaları tamamlanmış olup; genel kargo, Ro-Ro, kuru dökme yük ve konteyner olmak üzere toplam 25 milyon ton yük elleçleme kapasitesine sahiptir.

Etüt proje çalışmaları yapılmakta olan limanın kara ve demiryolu bağlantısının yapımının da gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Altyapı maliyeti 2.226 milyon TL olan liman 4 Haziran 2021 tarihinde açılmış olup, YİD modeli ile üstyapısının ihale edilmesinin çalışmalarına başlanmıştır.

2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu

2024 yılında limanlarımıza uğrayan gemi sayısı, 2023 yılına göre %0,7 artarak 60 bin 594 olmuştur. Limanlarımıza uğrayan Yabancı Bayraklı gemi sayısı bir önceki yıla göre %3,2 azalırken, Türk Bayraklı gemi sayısı %8,9 artmıştır.

Tablo 62. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2022-2024

Aylar	2022			2023			2024		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	1.158	2.808	3.966	1.272	3.076	4.348	1.398	2.954	4.352
Şubat	1.145	2.758	3.903	1.135	2.691	3.826	1.435	3.097	4.532
Mart	1.198	2.882	4.080	1.294	3.330	4.624	1.510	3.327	4.837
Nisan	1.355	3.118	4.473	1.471	3.350	4.821	1.429	3.331	4.760
Mayıs	1.736	3.363	5.099	1.679	3.882	5.561	1.722	3.570	5.292
Haziran	1.794	3.464	5.258	1.867	3.793	5.660	2.025	3.519	5.544
Temmuz	1.835	3.479	5.314	1.975	3.636	5.611	2.151	3.513	5.664
Ağustos	1.799	3.752	5.551	1.976	3.696	5.672	2.332	3.535	5.867
Eylül	1.661	3.859	5.520	1.883	3.599	5.482	2.175	3.294	5.469
Ekim	1.589	3.843	5.432	1.817	3.766	5.583	1.944	3.453	5.397
Kasım	1.292	3.466	4.758	1.401	2.909	4.310	1.410	2.965	4.375
Aralık	1.359	3.339	4.698	1.507	3.190	4.697	1.463	3.042	4.505
Toplam	17.921	40.131	58.052	19.277	40.918	60.195	20.994	39.600	60.594

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 63. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2022-2024

Liman Başkanlığı	2022		2023		2024	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Alanya	29	1.021.163	43	1.607.915	49	1.806.624
Aliağa	6.067	115.127.698	6.329	121.843.279	6.086	116.793.047
Amasra	10	310.441	22	773.125	26	1.002.482
Ambarlı	3.895	77.363.575	4.256	82.479.123	3.960	82.202.463
Anamur	0	0	0	0	66	44.095
Antalya	690	8.700.424	668	8.905.864	487	6.749.782
Ayvalık	477	168.959	650	245.150	1.114	452.913
Bandırma	1.061	5.648.654	899	5.168.277	1.048	6.661.683
Bartın	364	1.284.167	334	1.208.980	353	1.179.493
Bodrum	2.071	5.978.174	2.790	6.015.895	2.867	6.272.518
Bozcaada	11	409.360	20	471.827	19	562.254
Ceyhan	1.293	47.912.867	1.207	37.887.528	1.053	32.952.722
Cide	0	0	10	7.812	0	0
Çanakkale	522	3.998.991	593	4.079.733	533	4.054.539
Çeşme	1.458	7.083.367	2.040	7.415.477	2.410	7.756.509
Datça	1	43.188	5	4.723	0	0
Dikili	185	1.083.514	134	857.870	189	1.032.856
Enez	0	0	15	1.532.817	13	1.157.423
Erdek	0	0	1	1.462	29	31.039
Fatsa	40	89.319	29	72.638	18	47.490
Fethiye	413	660.115	462	475.124	314	223.018
Finike	2	998	1	2.643	1	4.362
Gemlik	3.485	57.398.019	3.405	57.110.096	3.571	55.899.523
Giresun	90	768.032	122	754.980	141	1.055.056
Göcek	23	47.454	26	53.448	31	62.538
Güllük	557	5.619.840	389	3.822.886	402	4.224.892
Hopa	140	509.520	162	529.137	106	347.299
İğneada	0	0	0	0	0	0
İnebolu	79	261.533	81	281.430	81	286.328
İskenderun	4.694	76.916.598	3.927	72.769.296	3.976	80.041.968
İstanbul	1.375	28.571.617	1.585	34.598.738	1.032	25.594.429
İzmir	1.586	22.482.893	1.607	21.827.035	1.529	24.671.429
Karabiga	996	8.984.559	864	8.421.771	786	9.125.249
Karadeniz Ereğli	818	7.869.189	612	7.410.125	614	7.428.783
Karasu	388	2.946.298	428	2.810.453	541	4.139.245
Karataş	0	0	1	6.881	0	0
Kaş	31	76.850	6	133.973	249	37.584
Kefken	0	0	1	834	0	0
Kocaeli	9.321	156.056.459	9.560	170.788.848	9.001	169.037.809
Kuşadası	967	26.003.369	1.236	31.481.494	1.559	32.381.898
Marmara Adası	734	1.031.163	1.199	1.463.291	1.276	1.715.192

Liman Başkanlığı	2022		2023		2024	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Marmaris	367	932.833	563	1.831.430	909	3.782.189
Mersin	4.257	74.375.125	3.933	67.592.320	4.151	78.209.859
Mudanya	1	1.998	130	116.534	0	0
Rize	117	430.269	128	426.352	171	468.445
Samsun	2.789	17.644.182	2.814	17.932.941	2.567	17.796.682
Silivri	10	5.152	77	56.215	0	0
Sinop	17	551.629	13	471.412	10	249.269
Sürmene	10	4.153	1	420	3	2.823
Taşucu	989	7.665.864	1.157	7.875.563	1.271	8.760.347
Tekirdağ	2.845	60.305.866	2.918	63.515.954	2.890	65.127.016
Tirebolu	60	521.090	73	561.691	86	682.965
Trabzon	414	2.995.025	490	4.096.016	495	4.149.402
Tuzla	796	15.770.190	856	15.681.973	992	15.848.315
Ünye	253	865.167	290	1.451.262	315	1.018.688
Yalova	549	10.122.512	475	9.724.655	506	11.289.474
Zonguldak	705	8.710.208	558	7.403.227	697	8.023.095
Toplam	58.052	873.329.628	60.195	894.059.943	60.594	902.445.227

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

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2024 yılında 531.737.358 ton yük elleçlenmiştir.

2024 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %26,7'si (142.278.137 tonu) ihracat,
- %48,4'ü (257.136.420 tonu) ithalat,
- %11,9'u (63.258.440 tonu) kabotaj,
- %13'ü (69.064.361 tonu) transit olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 64. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2021-2024

Taşıma Cinsi/Yıl			2021	2022	2023	2024
Yükleme	İhracat	Türk Bayraklı	14.742.145	13.808.674	13.423.790	14.191.547
		Yabancı Bayraklı	139.021.513	136.364.228	122.086.891	128.086.590
		Toplam	153.763.658	150.172.902	135.510.681	142.278.137
	Kabotaj Yükleme		31.184.349	34.027.952	31.635.352	31.721.345
	Transit Yükleme		62.603.531	65.949.720	50.808.302	50.356.382
	Toplam Yükleme		247.551.538	250.150.574	217.954.335	224.355.864
Boşaltma	İthalat	Türk Bayraklı	15.257.051	14.634.461	15.875.560	15.868.396
		Yabancı Bayraklı	217.376.009	229.282.658	240.331.067	241.268.024
		Toplam	232.633.060	243.917.119	256.206.627	257.136.420
	Kabotaj Boşaltma		30.716.773	33.473.324	30.991.741	31.537.095
	Transit Boşaltma		15.405.413	15.069.266	15.927.101	18.707.979
	Toplam Boşaltma		278.755.246	292.459.709	303.125.469	307.381.494

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

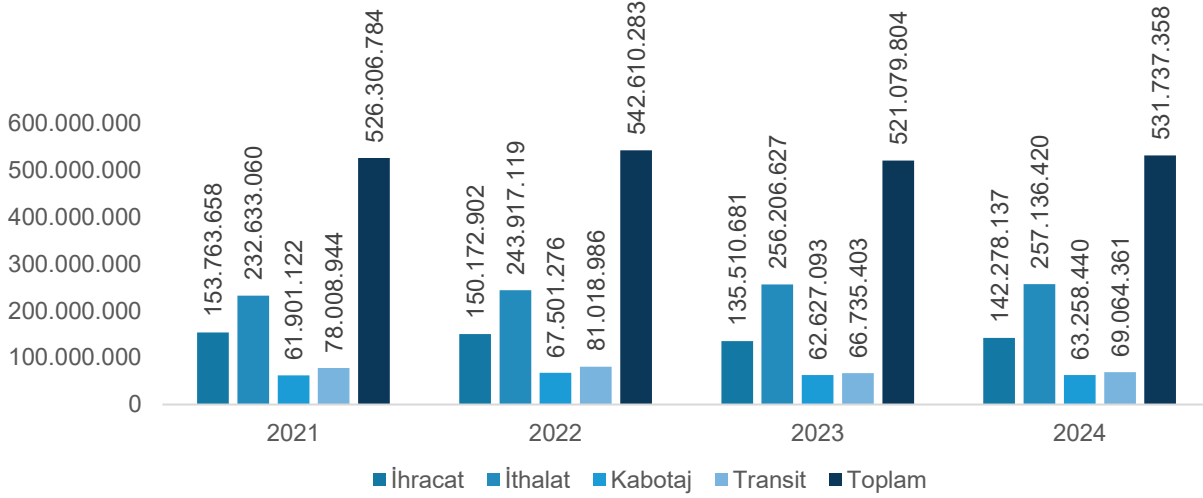
Tablo 65. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2023-2024

Liman Başkanlığı	2023			2024		
	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme
Alanya	0	313.386	313.386	0	500.918	500.918
Aliağa	32.169.319	49.186.296	81.355.615	34.215.843	51.239.021	85.454.864
Amasra	1.850	0	1.850	0	0	0
Ambarlı	14.175.833	18.421.916	32.597.749	13.683.257	17.464.448	31.147.705
Antalya	2.699.643	3.621.645	6.321.288	1.757.375	3.355.416	5.112.791
Ayvalık	1.982	3	1.985	1.305	0	1.305
Bandırma	1.218.198	3.798.326	5.016.524	1.353.012	4.176.114	5.529.126
Bartın	705.402	681.550	1.386.952	807.347	616.611	1.423.958
Bodrum	0	0	0	0	0	0
Ceyhan	38.554.155	13.514.098	52.068.253	32.711.343	13.011.693	45.723.036
Çanakkale	3.869.467	348.668	4.218.135	4.138.640	184.773	4.323.413
Çeşme	864.259	808.981	1.673.240	829.219	831.438	1.660.657
Datça	4.335	0	4.335	0	0	0
Dikili	521.710	10.312	532.022	839.396	0	839.396
Enez	0	930.915	930.915	0	652.391	652.391
Erdek	0	1	1	2.734	7.940	10.674
Fatsa	80.580	16.285	96.865	66.521	0	66.521
Gemlik	6.899.650	7.659.267	14.558.917	8.883.885	7.931.055	16.814.940
Giresun	317.378	429.363	746.741	480.005	486.990	966.995
Göcek	0	51.361	51.361	2.590	69.174	71.764
Güllük	5.261.158	63.307	5.324.465	6.027.986	65.861	6.093.847
Hopa	549.641	147.790	697.431	418.055	39.110	457.165
İnebolu	184.445	115.572	300.017	191.696	80.976	272.672
İskenderun	23.647.419	40.098.651	63.746.070	24.622.171	43.941.759	68.563.930
İstanbul	141.405	3.505.453	3.646.858	154.056	4.207.439	4.361.495
İzmir	3.014.478	4.429.414	7.443.892	3.338.916	4.124.789	7.463.705
Karabiga	1.818.996	10.695.921	12.514.917	2.004.932	10.970.723	12.975.655
Karadeniz Ereğli	1.049.938	8.283.211	9.333.149	1.235.214	8.597.327	9.832.541
Karasu	188.426	1.191.024	1.379.450	455.692	1.135.446	1.591.138
Kocaeli	28.509.480	52.782.064	81.291.544	31.030.342	52.757.397	83.787.739
Marmara Adası	2.253.798	2.326	2.256.124	2.670.090	0	2.670.090
Marmaris	0	8.591	8.591	0	11.638	11.638
Mersin	18.063.061	24.652.196	42.715.257	18.172.714	22.353.993	40.526.707
Mudanya	0	0	0	0	0	0
Rize	70.700	427.834	498.534	77.555	531.058	608.613
Samsun	4.180.790	9.995.778	14.176.568	3.480.023	9.267.766	12.747.789
Silivri	350	47.320	47.670	0	0	0
Sürmene	0	0	0	0	2.364	2.364
Taşucu	3.544.515	754.084	4.298.599	4.793.218	905.151	5.698.369
Tekirdağ	16.934.019	28.141.084	45.075.103	18.851.858	29.332.186	48.184.044
Tirebolu	0	512.071	512.071	0	591.067	591.067
Trabzon	478.736	2.253.205	2.731.941	693.581	1.861.706	2.555.287
Tuzla	2.793.764	2.859.565	5.653.329	2.420.210	3.151.622	5.571.832
Ünye	890.614	223.195	1.113.809	1.115.953	217.750	1.333.703
Yalova	1.141.919	2.177.272	3.319.191	1.246.247	2.322.961	3.569.208
Zonguldak	1.152.922	9.966.168	11.119.090	1.582.883	10.383.423	11.966.306
Genel Toplam	217.954.335	303.125.469	521.079.804	224.355.864	307.381.494	531.737.358

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

2024 yılında 2023 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen yük miktarı %2,0 (10.657.554 ton) artmıştır.

Grafik 67. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2021-2024



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2024 yılında ülkemiz liman ve iskelelerinde, eleçlenen konteyner miktarı 13.529.729 TEU olmuştur.

Konteyner elleçlemesinin;

- %36,9'u (4.987.903 TEU) ihracat,
- %36'sı (4.875.265 TEU) ithalat,
- %6,7'si (903.194 TEU) kabotaj,
- %20,4'ü (2.763.368 TEU) transit olarak gerçekleşmiştir.

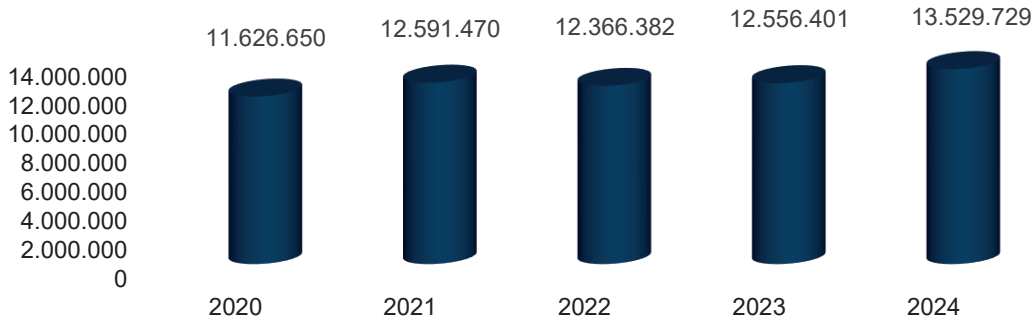
Tablo 66. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2020-2024

Taşıma Cinsi	2020	2021	2022	2023	2024
İhracat	4.618.225	4.677.414	4.694.918	4.910.525	4.987.903
İthalat	4.480.472	4.744.227	4.814.757	4.830.826	4.875.265
Kabotaj	731.352	831.986	820.949	759.611	903.194
Transit	1.796.601	2.337.843	2.035.758	2.055.439	2.763.368
Genel Toplam	11.626.650	12.591.470	12.366.382	12.556.401	13.529.729

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2024 yılında 2023 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı %7,8 (973.328 TEU) artmıştır.

Grafik 68. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2020-2024



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

Konteyner bazında 2023 yılında dünyada en fazla yük elleçleyen 49,2 milyon TEU ile Shanghai limanı olmuştur. Açıklanan son verilere göre, Shanghai Limanı'nın konteyner kapasitesi 2023 yılında bir önceki yıla göre %4 artmıştır. Böylece, Shanghai Limanı konteyner elleçleme kapasitesi bakımından dünya lideri konumunu korumuştur. Konteyner kapasitesi bakımından dünyanın en büyük limanı olan Çin'in Shanghai Limanı, küresel tedarik zincirinin istikrarının sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır.

Dünya'da en fazla konteyner elleçlenen limanlar arasında Shanghai limanını, 39 milyon TEU ile Singapur limanı ve 35,3 milyon TEU ile Ningbo limanı takip etmiştir.

Tablo 67. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU)

Bölge/Liman	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Busan	21.6	22.0	21.8	22.5	21.8	23.0	
Colombo	7.0	7.2	6.9	7.2	6.9	6.9	
Guangzhou	21.6	22.8	23.2	24.2	24.9	25.4	
Hong Kong	19.6	18.4	18.0	17.9	16.7	14.3	
Kaohsiung	10.4	10.4	9.6	9.9	9.5	8.8	
Keelung	1.5	1.5	1.5	1.6	1.6	1.5	
Kobe	2.9	2.9	2.6	2.8	2.9	2.8	
Manila	5.1	5.3	4.4	5.0	5.5	5.2	
Nagoya	2.9	2.8	2.5	2.7	2.7	2.6	
Ningbo	26.4	27.5	28.7	31.1	30.8	35.3	
Osaka	2.4	2.5	2.4	2.4	2.4	2.2	
Port Klang	12.3	13.6	13.2	13.8	13.2	13.5	
Qingdao	19.3	21.0	22.0	23.7	25.7	28.7	
Shanghai	42.0	43.3	43.5	47.0	47.3	49.2	
Shenzhen	25.7	25.8	26.6	28.8	30.0	29.9	
Singapore	36.6	37.2	36.9	37.5	37.3	39.0	41.1
Tanjung Priok	7.8	7.7	6.9	6.8	7.2	7.3	
Tianjin	16.0	17.3	18.4	20.3	21.0	22.2	
Tokyo	5.1	5.0	4.7	4.9	4.9	4.6	
Yokohama	3.0	3.0	2.7	2.9	2.6	2.7	
Asya	444.9	458.9	457.6	484.3	493.6	512.3	545.5
% yıllık değişim	5%	3%	0%	6%	2%	4%	6%

Bölge/Liman	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Antwerp	11.1	11.9	12.0	12.0	13.5	12.5	
Bremen/Bremerhaven	5.5	4.9	4.8	5.0	4.6	4.2	
Felixstowe	3.9	3.6	3.5	3.7	3.3	3.2	
Hamburg	8.7	9.3	8.5	8.7	8.3	7.7	
Le Havre	2.9	2.8	2.4	2.8	3.1	2.6	
Rotterdam	14.5	14.8	14.3	15.3	14.5	13.4	
Southampton	2.0	1.9	1.8	1.9	1.8	1.8	
Algeciras	4.8	5.1	5.1	4.8	4.8	4.7	4.7
Barcelona	3.4	3.3	3.0	3.5	3.5	3.3	
Genoa	2.7	2.7	2.5	2.6	2.5	2.4	
La Spezia	1.5	1.4	1.1	1.3	1.3	1.1	
Marseilles/Fos	1.4	1.5	1.3	1.5	1.5	1.3	
Kuzeybatı ve Orta Avrupa	140.6	146.1	142.5	152.2	142.5	134.0	142.2
% yıllık değişim	5%	4%	-2%	7%	-6%	-6%	6%
Charleston	2.3	2.4	2.3	2.8	2.8	2.5	2.5
Hampton Roads	2.9	2.9	2.8	3.5	3.7	3.3	
Long Beach	8.1	7.6	8.1	9.4	9.1	8.0	9.6
Los Angeles	9.5	9.3	9.2	10.7	9.9	8.6	
Montreal	1.7	1.7	1.6	1.7	1.7	1.5	
New York/New Jersey	7.2	7.5	7.6	9.0	9.5	7.8	
Oakland	2.5	2.5	2.5	2.4	2.3	2.1	
Seattle-Tacoma	3.8	3.8	3.3	3.7	3.4	3.0	
Vancouver	3.4	3.4	3.5	3.7	3.6	3.1	3.5
Kuzey Amerika	68.2	69.8	67.3	77.2	77.5	70.2	80.1
% yıllık değişim	8%	2%	-4%	15%	0%	-9%	14%
Dubai	15.0	14.1	13.5	13.7	14.0	14.5	
Jawaharlal Nehru	5.1	5.1	4.5	5.6	6.0	6.4	
Mundra	4.4	4.8	5.7	6.7	6.5	7.4	
Ortadoğu ve Hint Altı kıtası	72.5	73.7	73.1	78.1	77.8	81.5	85.4
% yıllık değişim	3%	2%	-1%	7%	0%	5%	5%
Buenos Aires	1.8	1.5	1.4	1.4	1.5	1.3	
San Juan	1.4	1.5	1.5	1.4	1.4	1.5	
Santos	4.1	4.2	4.2	4.4	5.0	4.6	
Merkez ve Güney Amerika	46.9	47.2	47.3	52.3	51.6	49.4	56.8
% yıllık değişim	7%	1%	0%	10%	-1%	-4%	15%
Sydney	2.6	2.6	2.5	2.8	2.8	2.6	
Melbourne	3.0	3.0	2.9	2.9	2.9	2.7	
Okyanusya	12.9	13.1	12.6	12.1	12.6	12.0	13.2
% yıllık değişim	7%	2%	-4%	-4%	4%	-4%	10%
Durban	3.0	2.8	2.6	2.7	2.6	2.5	
Mombasa	1.3	1.4	1.4	1.4	1.5	1.6	
Cape Town	0.9	0.9	0.8	0.8	0.9	0.8	
Afrika	18.1	18.3	18.2	19.2	18.6	18.1	19.2
% yıllık değişim	8%	1%	-1%	6%	-3%	-3%	6%

Kaynak: Clarksons Research, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.7.1.2. Tersane

Denizcilik sektörü, tersane, liman ve gemi bileşenlerinden oluşmakta ve küresel ticaretin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. 14. yüzyılın başlarında Fransız ve Cenevizli gemiciler tarafından gerçekleştirilen coğrafi keşifler, Atlantik Okyanusu ve Afrika kıyıları gibi bölgelere yapılan seferler, gemilerin dayanıklılığını ve bu gemilerin inşasının ne denli önemli olduğunu ortaya koymuştur. Türkiye, denizcilik alanında uyguladığı politikalarla hedeflerine hızla yaklaşmakta ve güçlü bir gemi inşa sanayisi ile küresel pazarda rekabet gücünü artırmaktadır. Modern tersaneler, yüksek kapasiteli limanlar ve yenilikçi gemi inşa teknikleri, Türkiye'nin dünya çapında lider denizci ülkelerden biri olmasını sağlayacaktır.

Ülkemizdeki faal tersane ve gemi söküm tesislerine ilişkin 2002 ve 2024 yıllarına yönelik kıyaslama yapıldığında 2002 yılında 37 olan tersane sayısı, %130 artışla 2024 yılında 85'e yükselmiştir;

- 2002 yılında 37 adet tersane ve 550.000 DWT proje kapasitesi varken,
- 2024 yılında 85 adet tersane ve 4,79 milyon DWT proje kapasitesine ulaşıldığı görülmektedir.

Bu başarının temelinde, tersane alanlarının doğru planlanması ve periyodik aralıklarla denetlenmesi yatmaktadır. Tersanelerin etkin ve verimli çalışabilmesi için, altyapı ve organizasyonun iyi bir şekilde yapılandırılması ve düzenli olarak denetlenmesi, sektörün gelişimini destekleyen kritik faktörlerden biridir. Bu sayede, gemi inşa, bakım ve onarım süreçleri daha kaliteli ve verimli hale gelir, ayrıca uluslararası pazarda rekabet gücü artar.

Şekil 16. 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 (GGD) Sanayi, Türkiye'nin önemli geri dönüşüm sektörlerinden biri olup, Aliağa bölgesinde yer almaktadır. Aliağa İlçesi, Arapçiftliği Mevkii'nde, Taşlı Burun ile Ilıca Burun arasında 1976 yılında kurulmuştur. Bu sanayi, demir çelik fabrikalarına hammadde üretmek amacıyla gemilerin geri dönüşümünü sağlamakta ve önemli bir ekonomik katkı sağlamaktadır. Gemi geri dönüşüm süreci, çevreye duyarlı bir şekilde

gerçekleştirilir ve aynı zamanda değerli metal ve diğer malzemelerin yeniden ekonomiye kazandırılmasına yardımcı olur.

Ekonomik ömrünü tamamlayan gemilerin değerlendirilmesinde çeşitli yöntemler bulunmaktadır. Bu yöntemler arasında gemilerin sökümü ve geri kazanımı, batırılarak yapay resif haline getirilmesi ve karada veya denizde sabitlenerek farklı amaçlarla kullanılması gibi uygulamalar yer almaktadır. Ancak, bu seçenekler arasında gemilerin geri dönüşüm sürecine tabi tutulması, çevresel sürdürülebilirlik ve ekonomik verimlilik açısından en uygun çözüm olarak öne çıkmaktadır. Geri dönüşüm süreci, hem doğal kaynakların korunmasına katkı sağlamakta hem de geri kazanılan malzemelerin yeniden ekonomiye kazandırılması ile ekonomik fayda yaratmaktadır.

Türkiye'deki gemi geri dönüşüm sanayi, sadece yerel ekonomi için değil, aynı zamanda dünya ticareti için de büyük bir öneme sahiptir. Aliağa, Türkiye'nin ve hatta dünyanın en büyük gemi geri dönüşüm merkezlerinden biri olarak hem ekonomik katkı sağlamakta hem de çevreye duyarlı üretim süreçleriyle dikkat çekmektedir. Bu alandaki gelişmeler, Türkiye'nin küresel denizcilik ve geri dönüşüm sektörlerinde liderlik hedeflerine ulaşmasına yardımcı olacaktır.

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, 2024 yılında 585 GT'dir.

2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekme Yeri

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre, Türkiye genelinde mevcut 63 yat limanı ve yat yanaşma yeri ile toplamda 25.038 yat bağlama ve barınma kapasitesine sahip bulunmaktadır. Yapılacak yeni yatırımlar ile bu kapasitenin önemli ölçüde artırılması hedeflenmektedir. Ege Bölgesi'nde yeni yat limanları inşa edilmesi amacıyla devam eden proje çalışmaları neticesinde 5.000 tekne bağlama kapasitesinin elde edilmesi planlanmaktadır. Ayrıca, Fethiye'de kruvaziyer gemiler için yeni bir liman yapılması yönünde proje çalışmalarının devam ettiği belirtilmiştir.

Özel tekneler için bağlama ve barınma yerlerine yönelik gelen talepler doğrultusunda, yat limanı konsepti dışında, izin onay süreçlerinin kısaltılması ve yatırım maliyetlerinin düşürülmesi amacıyla çalışmalar yapılmakta olup, tekne bağlama kapasitesinin artırılması için çeşitli projeler 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 Yat Limanı sayısı 2002'de 41 iken, 2024 yılı itibarıyla 63'e yükselmiş olup 8 bin 500 olan tekne bağlama kapasitesi ise %194 artışla 25 bin 38'e çıkmıştır.

Tekne İmal ve Çekme Yeri sayımız (hem kapsam içi hem de kapsam dışı dahil) 2017 yılında 724 iken, 2024 yılında %43,4 artarak 1.038 tesise yükselmiştir.

Tablo 68. Yıllara Göre Tekne İmal ve Çekmek Yeri Tesis Sayısı

Yıl	Tekne İmal ve Çekmek Yeri Tesis Sayısı
2017	724
2018	744
2019	780
2020	815
2021	819
2022	917
2023	984
2024	1.038

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

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

Avrupa'nın en büyük tekne imal yeri konumuna gelmesi beklenen İzmir Çaltılıdere Tekne İmal ve Çekmek Yeri Projesi, ÇED Yönetmeliği Ek-3'de yer alan ÇED Genel Formatı çerçevesinde hazırlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Başvuru Dosyasına ilişkin ÇED süreci başlatılmıştır.

Ege ve Akdeniz'de yer alan tekne imal ve çekmek yerleri projelerinden biri olan Fethiye-Karaot Projesi kapsamında, proje alanı daha önce Doğal Sit-Nitelikli Doğal Koruma Alanı olarak belirlenen sınırların dışına çıkarılmıştır. Proje, özellikle Fethiye-Karagözler bölgesindeki durumun rehabilite edilmesi amacıyla yürütülmektedir. Karagözler'in taşınması ön şartıyla, projenin en kısa sürede hayata geçirilmesi hedeflenmektedir.

Yapımı süren yat limanları arasında Muğla'da Dalaman ve Datça, Antalya'da Gazipaşa ve Demre, İstanbul'da Haliç ve Tekirdağ'da Tekirdağ Yat Limanı yer almakta olup, bu limanların toplam kapasitesi 2.291 tekne olarak belirlenmiştir.

Ayrıca, İzmir'de Şifne, Çeşmealtı ve Şakran, Mersin'de Aydıncık ve Çanakkale'de Lâpseki yat limanlarının projeleri planlama aşamasındadır. Bu yeni limanların inşa edilmesiyle, yat limanı kapasitesinin 1.700 tekne daha artırılması hedeflenmektedir.

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.

Tarlaağzı Balıkçı Barınağı, Çakıl Balıkçı Barınağı, Çayeli Balıkçı Barınağı, Faroz Balıkçı Barınağı ve Giresun Balıkçı Barınağı gibi toplamda 9 balıkçı barınağının yapım ve onarım çalışmaları devam etmektedir. Ayrıca, Sürmene Yeniay Barınma Yeri ve Alanya Balıkçı Barınağı Batı Rıhtımı İnşaatı projelerinin yanı sıra Dört Yol, Işıklı Konacık, Samandağ Çevlik ve Abana balıkçı barınaklarının onarım ihalelerinin yapılması ve yapımlarına başlanması planlanmaktadır. Bununla birlikte, Rumeli Feneri ile ilgili olarak tamirat ve onarım çalışmalarına başlanması hedeflenmektedir.

TÜBİTAK TÜSSİDE ile T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü iş birliğiyle Aralık 2022'de başlatılan "Balıkçı Barınakları İhtiyaç Analizi-

Balıkçılık Kıyı Yapıları Veri Mimarisi ile Gelişim Yol Haritası ve Yönetişim Modelinin Oluşturulması Ar-Ge Projesi”, tamamlanmıştır.

Proje kapsamında, kıyı yapılarının sınıflandırılması, ürün karaya çıkış noktalarının belirlenmesi ve kapasite analizi yapılmış, kıyı yapısı ihtiyacına yönelik değerlendirmeler ve öneriler sunulmuştur. Ayrıca, kıyı yapıları için veri envanteri ve mimarisi oluşturulmuş, işletim ve yönetim modeli önerileri geliştirilmiş ve ihtiyaçların önceliklendirilmesi için modeller oluşturulmuştur. Son olarak, balıkçılık kıyı yapıları için bir gelişim yol haritası ve eylem planı hazırlanmıştır.

Yapımı Devam Eden Balıkçı Barınakları

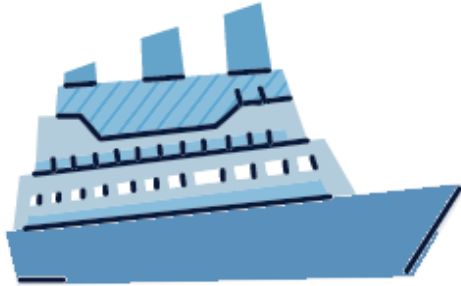
- Giresun Balıkçı Barınağı (DOKAP)
- Çakıl Balıkçı Barınağı Onarım İnşaatı
- Çayeli Balıkçı Barınağı İkmal İnşaatı
- İskenderun Balıkçı Barınağı Onarımı İnşaatı
- Tarlaağzı Balıkçı Barınağı Onarım İnşaatı

Devam Eden Balıkçı Barınakları Etüt Proje İşleri

- Anadolu Feneri Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Garipçe Köyü Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Anadolu Kavağı Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Yalıköy Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Kartal Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Selimpaşa Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Rumeli Kavağı Balıkçı Bar. Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Poyrazköy Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- Karaburun Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İstanbul
- İğneada Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Kırklareli
- Keşan Yayla Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Edirne
- Kumbağ Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Tekirdağ
- 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
- Sığacık (Girilen) Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-İzmir
- Yeni Liman Balıkçı Barınağı İmar Planı ve ÇED-İzmir
- Ören (Türkevleri) Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Muğla
- Boğaziçi Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Muğla
- Erdek İlhanlar Bal.Bar. Sahil Düzenlemesi Kum Tutucu Mahmuz Çed ve İmar Planı Çalışması-Balıkesir
- Kilitbahir Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Çanakkale
- Koruköy Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Yalova
- Çardak Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Çanakkale
- Karabiga Limanı ve Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Çanakkale
- 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
- Eğirdir Balıkçı Barınağı İmar Planı Hazırlanması-Isparta
- İskenderun Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Hatay
- Sarıidris Bal.Bar. İmar Planı Hazırlanması-Isparta
- Kumluca Mavikent-Karaöz Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Antalya
- Gerze Balıkçı Barınağı Kapasite Artırımı ve Mendirek Uzatılması Etüt Proje İşleri-Sinop
- Çatalçam Sahili Kum Besleme 1. Kısım İnşaatı ÇED Raporu ve İmar Planı Temin İşleri-Samsun
- Ordu Yalıköy Balıkçı Barınağı Mendirek Uzatılması ve Tevsii İnşaatı ÇED Araştırması-Ordu
- Akçaabat Darıca Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Trabzon
- Trabzon Akyazı Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Trabzon
- Araklı Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri-Trabzon
- Giresun Gemiciler ve Üçkayalar Çekerek Yeri İkmal İnşaatı Etüt Proje İşleri-Giresun
- İnebolu Balıkçı Barınağı Etüt-Proje İşleri-Kastamonu
- Alaplı Balıkçı Barınağı Mahmuz İlavesi Etüt Proje İşleri-Zonguldak
- Evrenye Balıkçı Barınağı Rıhtım İlavesi Etüt Proje İşleri-Kastamonu
- Amasra Kale Surları Koruma Yapısı Etüt Proje İşleri-Bartın
- Akkonak Balıkçı Barınağı Hidrografik ve Oşinografik Rapor Hazırlanması-Bartın

DENİZ TURİZMİ



2.8. DENİZ TURİZMİ

2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2024 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.

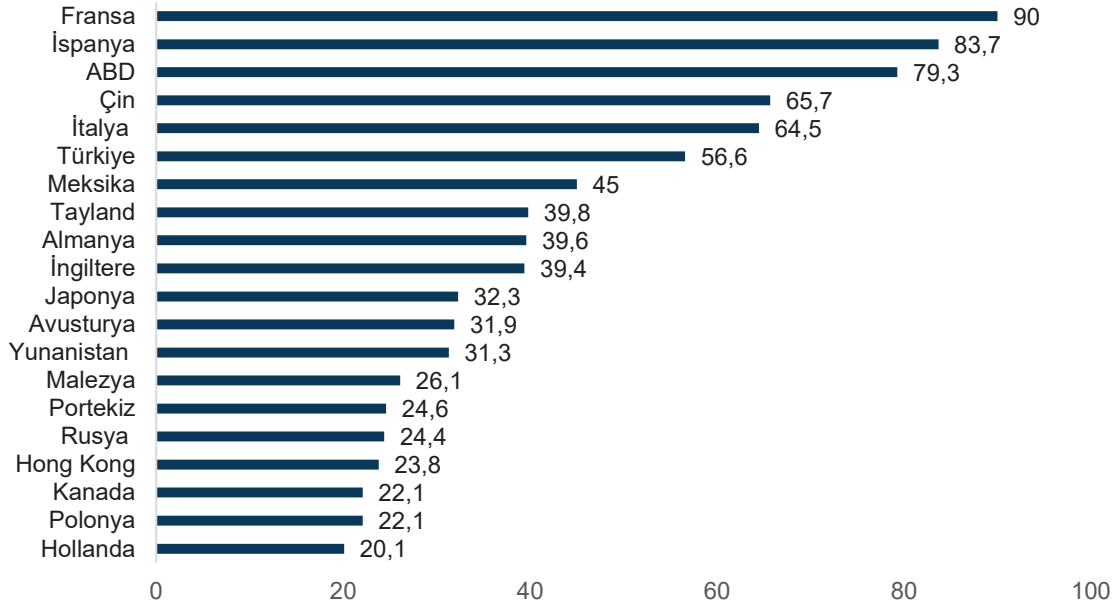
Ülkemizde 80’li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi, sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisi ile genel turizm sektörü içerisinde % 25’lik önemli bir yer tutmaktadır.

Tablo 69. Ülkelere Göre 2023 Yılı Turizm Gelirleri Dünya Sıralaması (*Milyar \$)

	2023
DÜNYA	1,4 Trilyon \$
ABD	189*
İspanya	92*
Birleşik Krallık	74*
Fransa	71*
İtalya	56*
BAE	51,9*
Türkiye	49,5*
BAE	51,9*
Avusturalya	46,6*
Japonya	39,2*
Kanada	38,6*

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü Verileri (UNWTO)

Grafik 69. 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, gelen turist sayısında altıncı sırada yer almıştır.

2024 Yılında ise; ülkemize gelen ziyaretçilerin sayısı, 2023 yılına göre %9,84 değerinde bir artış ile 62.269.890 (yabancı ziyaretçi sayısı 52.629.283) olmuştur.

2024 yılında, denizyoluyla ülkemizi ziyaret eden ziyaretçi sayısı (günübirlik ziyaretçi 1.694.117) 5.437.246 olup, söz konusu ziyaretçi sayısı geçtiğimiz yılın aynı dönemine (4.768.239) göre yaklaşık %14 oranında artış göstermiştir.

**Tablo 70. 2022-2024 Yıllarında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı
İlk 5 Ülke**

ÜLKELER	2024	2024 MİL.PAYI %	2023	2023 MİL.PAYI %	2022	2022 MİL.PAYI %
Almanya	255.622	9,87	233.416	9,40	197.809	8,24
İran	255.567	9,87	213.156	8,58	145.880	6,08
Bulgaristan	233.270	9,01	251.895	10,14	260.676	10,86
Rusya Fed.	205.848	7,95	229.979	9,26	287.413	11,98
Gürcistan	109.534	4,23	132.716	5,34	143.281	5,97
Diğer	1.529.015	59,06	1.422.594	57,28	1.364.382	56,86
Genel Toplam	2.588.856	100	2.483.756	100	2.399.441	100

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Denizyolu yolcu sayısındaki %14'lük artış, Ege Adalarına sefer yapan yolcu gemileri ile taşınan turist sayısı, Kruvaziyer Gemilerin ülkemiz limanlarına uğrak yapması neticesinde gelen yolcular ve Ege ve Akdeniz'deki Yat Trafikinin ülkemiz kıyılarına yönelmesinin etkisini göstermektedir.

Tablo 71. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama

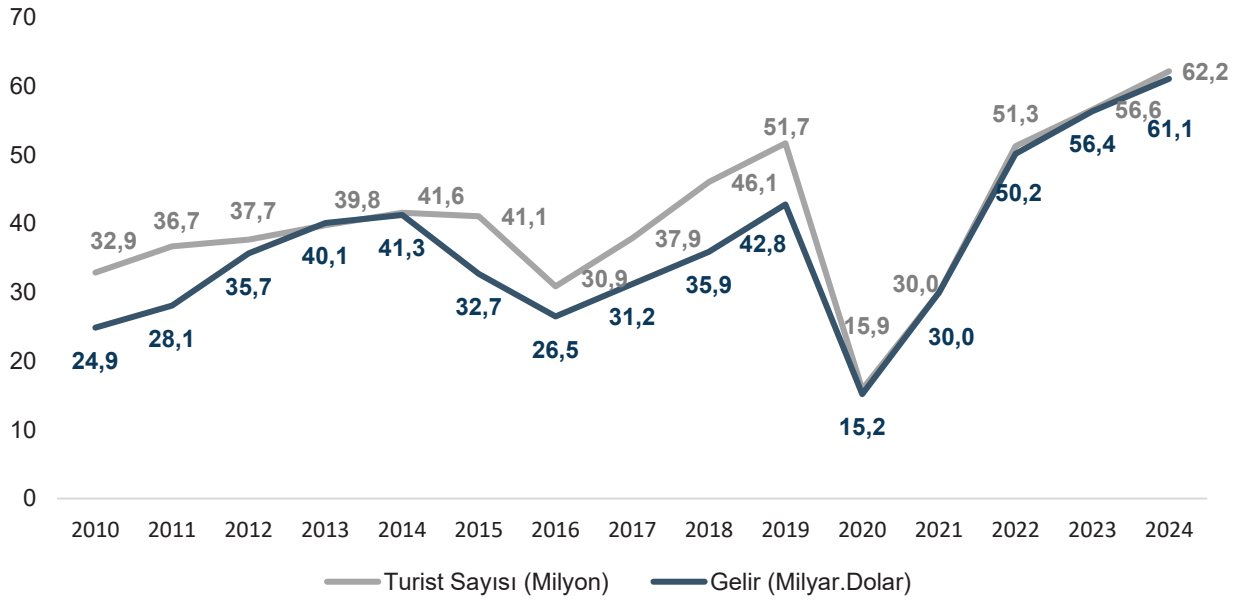
YILLAR	Toplam					Vatandaş	
	Gelen Ziyaretçi Sayısı	Çıkan Ziyaretçi Sayısı	Turizm Geliri (1000 \$)	Ortalama Harcama (\$)	Turizm (2) Gideri (1000 \$)	Turizm Geliri (1000 \$)	Ortalama Harcama (\$)
2004	20.753.734	20.262.640	17.076.607	843	2.954.459	3.862.552	1.262
2005	25.045.142	24.124.501	20.322.111	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
2024	62.269.890	62.232.447	61.103.419	972	7.741.002	10.303.122	1.073

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Bugün Deniz Turizmi Sektörümüz Genel Turizm Gelirinde aldığı %25 lik pay ile 2023 yılında; 14 Milyar Dolarlık gelir, 2024 yılında 15,5 Milyar Dolara ulaşmıştır.

Sürdürülebilir 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.

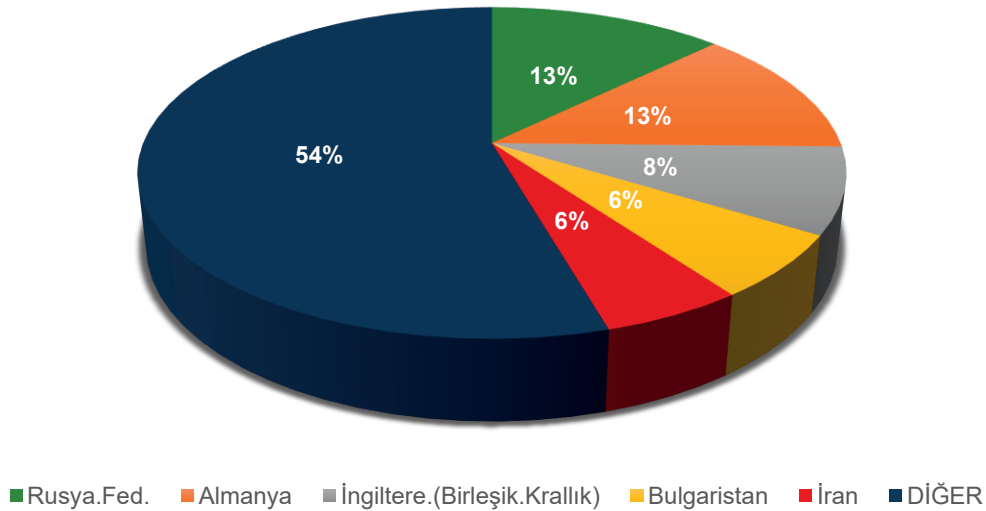
Grafik 70. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı



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 71. 2024 Yılında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı



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)

şeklinde.

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

Tablo 72. Yıllara Göre Kültür ve Turizm Bakanlığında İşletme Belgeli Yat İşletmeleri Yat ve Yatak Kapasiteleri

Yıllar	İşletme Sayısı			Yat Sayısı			Yatak Sayısı		
	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam
2003	97	9	106	725	333	1.058	6.905	2.329	9.234
2004	83	8	91	699	294	993	6.377	2.110	8.487
2005	76	10	86	723	345	1068	6.394	2.486	8.880
2006	60	11	71	666	395	1.061	5.398	2.764	8.162
2007	58	11	69	845	381	1.226	6.764	2.748	9.512
2008	61	15	76	990	431	1.421	8.051	3.116	11.167
2009	53	18	71	943	433	1.376	7.443	3.191	10.634
2010	59	17	76	521	438	959	4.851	3.240	8.091
2011	308	18	326	992	868	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
2024	2.224	-	2.224	2.790	-	2.790	23.437	-	23.437

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 73. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı

Bandıra	2020		2021		2022		2023	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	3	35	23	88	2	321	1	218
Avusturya	1	1	1	15	1	62	0	44
Belçika	1	1	1	8	0	40	0	18
Danimarka	-	-	1	4	0	16	0	6
Finlandiya	-	-	0	2	0	3	0	1
Fransa	1	16	7	23	2	121	4	81
Hollanda	14	28	8	31	0	73	0	37
İngiltere	51	121	205	206	36	1.295	12	2.036
İrlanda	-	1	0	0	0	7	0	1
İspanya	-	2	0	1	0	9	0	13
İsveç	-	8	2	9	0	30	0	20
İtalya	2	6	5	13	1	113	0	86
Lüksemburg	-	-	4	1	0	7	0	4
Portekiz	-	-	1	2	2	2	1	3
Yunanistan	4	5	25	52	93	105	57	88
Çek Cumhuriyeti	-	1	1	2	0	4	0	5
İsviçre	-	4	3	15	0	65	0	40
İzlanda	-	-	0	0	0	2	0	1
Macaristan	-	-	0	0	0	1	0	1
Norveç	-	-	0	3	0	13	0	9
A.B.D.	138	207	568	368	3	2.725	2	780
Avustralya	1	16	3	18	0	73	0	71
Japonya	-	-	1	0	0	1	0	0
Kanada	-	5	3	11	0	48	0	37
Meksika	-	-	0	0	0	0	0	0
Yeni Zelanda	2	4	0	2	0	27	0	25
Sırbistan	-	-	1	2	0	2	0	3
Malta	14	14	98	47	129	301	134	319
İsrail	-	10	4	5	3	74	2	67
Diğer	53	48	395	284	89	1.663	94	2.524
Yabancı Toplam	285	633	1.360	1.212	361	7.203	307	6.538
Türk	71	78	450	594	6.043	3.005	1.014	3.461
Genel Toplam	356	711	1810	1806	6.404	10.208	1.321	9.999

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.

Tablo 74. 2024 Yılında Kültür ve Turizm Bakanlığından Belgeli Deniz Turizmi Araçları

Tesis Türü	Turizm İşletmesi Belgeli	
	Araç/İşletme Sayısı	Kapasite
Günübirlik Gezi Tekneleri	2.749	128.509
Ticari Yatlar	2.790	23.437
Yüzer Tesis	32	14.462
Toplam	5.571	166.408

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

2.8.2.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği

İtalya'nın 7.500 km. uzunluğundaki kıyılarında 537, İspanya'nın 4.964 km uzunluğundaki kıyılarında 467 Hırvatistan'ın 5.835 km uzunluğundaki kıyılarında 85 adet yat limanı varken, 8.333 kilometrelik kıyılarımızda ise 87 adet yat bağlama yeri bulunmaktadır.

Her ne kadar diğer AB ülkelerine göre yat bağlama sayımız az gözükse de 87 adet yat bağlama yerinin 62 adedi nitelikli yat bağlama tesisidir.

Dünya genelinde 25.000 adet yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 10.000 adet yat limanı mevcuttur.

Ülkemizin toplam kıyı uzunluğu 8333 kilometre olup, 2024 Yılı sonu itibariyle ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 87 adet (42 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 28.683 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 (2024)

Deniz Turizmi Tesisleri		Tesis Sayısı	Denizde	Karada	Toplam Yat Kapasitesi
Turizm İşletme Belgeli	Kruvaziyer Gemi Limanı	4			
	Yat Limanı	20	8.481	3.142	11.623
	Yat Yanaşma Yeri/ Rıhtım ve İskeleler	14	1.907	63	1.970
	Yat Çekek Yerleri	5		821	821
Turizm Yatırım Belgeli	Yat Limanı	5	2.116	556	2.672
	Yat Yanaşma Yeri / Rıhtım ve İskeleler	1	32		32
Genel Toplam		49	12.536	4.582	17.118

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, 2017 yılında Datça-Kairos Marina, 2021 yılında İstanbul -Kıyı Marina, 2022 yılında Yeni Foça- Oasis Yat Limanı, 2024 yılında ise Alanya Gazipaşa Gold Marina deniz turizmi sektörünün hizmetine açılmıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından;

Dalaman Yat Limanı (Muğla), Datça Yat Limanı (Muğla), Demre Yat Limanı (Antalya), Haliç Yat Limanı (İstanbul) Tekirdağ Yat Limanı (Tekirdağ) inşaat edilmesine ilişkin süreç devam etmekte olup,

Şifne Yat Limanı (İzmir), Çeşmealtı Yat Limanı (İzmir), Şakran Yat Limanı (İzmir), Aydıncık Yat Limanı (Mersin) ve Lapseki Yat Limanı (Çanakkale) Planlama aşaması devam etmektedir.

Ayrıca, Ege Bölgesi'nde planlanan diğer yat limanları arasında Dikili, Çandarlı, Aliağa, Mordoğan, Karaburun, Ilıca ve Bayraklı gibi bölgeler bulunmaktadır. Bu projelerle birlikte, Türkiye genelinde 20 yeni yat limanı planlanmakta ve toplamda 9.000 adetlik yeni bağlama kapasitesi eklenmesi öngörülmektedir.

Tablo 76. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları

Sayı	Liman adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Meersea A.Ş. Körmen Marina Tesisleri	3 Çıpalı Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
2	Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu / İSTANBUL	1.000	100
3	Oasis Marina Yenifoça	5 Çıpalı Yat Limanı	Foça / İZMİR	230	100
4	Gazipaşa Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Gazipaşa/ ANTALYA	208	-
5	Setur Demre Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Demre / ANTALYA	400	300
6	Karagözler İskele	Rıhtım ve İskele	Fethiye / MUĞLA	32	-
Toplam				2.116	556
Genel Toplam				2.672	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 77. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Limanları (2024)

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	Rıhtım ve İskele	Göcek-Fethiye / MUĞLA	220	-
16	Yalova Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	YALOVA	240	80
17	Alanya Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Alanya / ANTALYA	287	160
18	Teos Marina	5 Çıpalı Yat Liman	Seferihisar / İZMİR	480	80
19	Port Iasos	Rıhtım ve İskele	Milas / MUĞLA	100	-
20	Skopea Marina	Rıhtım ve İskele	Fethiye / MUĞLA	80	-
21	Marmaris Adaköy Marina	Rıhtım ve İskele	Marmaris / MUĞLA	33	-
22	Çeşme Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	377	100
23	West İstanbul Marina	4 Çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü / İSTANBUL	600	370
24	Ayvalık Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Ayvalık / BALIKESİR	200	150
25	Mersin 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
29	Kumkuyu Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Erdemli / MERSİN	200	200
30	Marintürk Göcek Exclusive Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	112	-
31	Mandalya Yat Yanaşma Yeri	Rıhtım ve İskele	Milas / MUĞLA	50	-
32	İstinye Tekne Park	Yat Yanaşma Yeri	Sarıyer / İSTANBUL	180	-
33	Tarabya Tekne Park	Yat Yanaşma Yeri	Sarıyer / İSTANBUL	208	-
34	Albatros Marina	Rıhtım ve İskele-Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	152	48
Toplam				10.388	3.205
Genel Toplam				13.593	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 78. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekmek Yerleri

Sayı	Liman adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Yat Lift Çekmek Yeri	Yat Çekmek Yeri	Bodrum / MUĞLA	-	400
2	Ağanlar Yat Çekmek Yeri	Yat Çekmek Yeri	Bodrum / MUĞLA	-	200
3	Neta Marina Yat Çekmek Yeri	Yat Çekmek Yeri	Bodrum / MUĞLA	-	21
4	Ege Yat Çekmek Yeri	Yat Çekmek Yeri	Milas / MUĞLA	-	50
5	Göcek Yat Çekmek Yeri	Yat Çekmek Yeri	Göcek / MUĞLA	-	150
Toplam				-	821
Genel Toplam				821	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 79. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanları

Sayı	Liman adı	Türü	Bulunduğu İl
1	Salıpazarı Kruvaziyer Limanı	B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı	Salıpazarı / İSTANBUL
2	Ege Port Kuşadası	B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı	Kuşadası / AYDIN
3	Bodrum Cruise Port	B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı	Bodrum / MUĞLA
4	Marmaris Cruise Port	B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı	Marmaris / MUĞLA

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

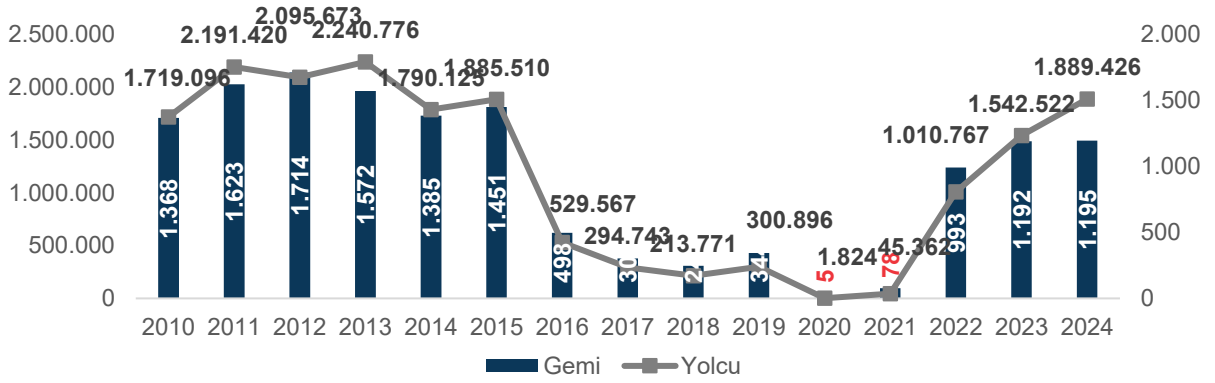
2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

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 turizmde son derece önemli ve tercih edilen bir konumdadır ve parlayan bir yıldızdır. Kruvaziyer gemilerin, Türkiye'de en çok tercih ettiği limanlar İstanbul, Kuşadası ve Bodrum'dur.

2021 yılının Ekim Ayı'nda hizmete açılması ile ilk gemisini ağırlayan İstanbul Kruvaziyer Limanı Galataport, ülkemiz limanlarına gelmek isteyen kruvaziyer gemi talebini arttırarak, kruvaziyer turizm marka değerine katkı sağlamıştır.

İstanbul'un tarihi ve kültürel değerleri ve şehrin turizm potansiyeline bağlı olarak, kruvaziyer gemiler ile yapılan her bir İstanbul ziyareti, şehrin farklı bir güzelliği ve kültürel zenginliğini keşfetme arzusu uyandırması nedeniyle Akdeniz kruvaziyer rotasının tercih edilmesinin en önemli faktörü olarak görülmektedir.

Grafik 72. 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.

Ülkemiz, Uluslararası Kruvaziyer Gemi İşletmelerine hizmet edebileceği modern yeni Limanların hizmete girmesi ile birlikte, tercih edilebilirliği artacağı gibi, özellikle Doğu Akdeniz'de Antalya Ortadoğu Limanının etkinliğinin artırılması, Fethiye'ye ve Hatay'a yapılacak yeni kruvaziyer liman ile ülkemizin kültürel ve tarihi değer ve zenginliklerine tüm dünyanın bir gemi seyahati ile geçmişe bir yolculuk deneyimleyeme şansını elde edebilecektir.

Son 11 yılda, Dünya genelinde Kruvaziyer Endüstrisinde her yıl %15'lik bir büyüme saptanmıştır. Dolayısıyla bu paydan ülkemizin de yaralanabilmesi için bulunduğu coğrafya nedeniyle, Ortadoğu'da yaşanan savaş, terör v.b. dış kaynaklı durumlardan çok kolay etkilendiğinden, bu hususlara karşı güvenli ülke imajı daha önce yaşanan tecrübeler nedeniyle, çok önem arz etmektedir.

Diğer bir konu ise Limanlarımızın ve çevresinin güvenliği ile birlikte geminin uğrak yaptığı durumda yolcuların liman hinterlandındaki tarihi, kültürel yerlere kolay ulaşımının sağlanması ve kısa bir süre de ziyaret edilmesi planlanan yerlerden sonra yine gemiye geri ulaşımın vaktinde gerçekleştirilebilmesi için İstanbul gibi metropol şehirlerde deniz ulaşım ağının kara trafiğine alternatif kullanımının sağlanması gerekmektedir.

Ayrıca, sadece İstanbul'un değil, Ege ve Akdeniz'de yer alan Kruvaziyer Limanlarında kalkış ve varış Limanı (Turn-Around Port) diğer bir deyişle Home Port (Ana Liman) olarak kullanılmasının sağlanarak, Gemiye Ülkemiz Limanlarından binecek yolcuların uçakla kolay ulaşımının sağlanması, konaklama yapabilmesi ve bu çerçevede yerel esnafın gelirini de katkı sağlaması için; Ege ve Akdeniz'e yurt dışından charter uçuşların artırılması, havalimanı- Kruvaziyer liman arasında kesintisiz ulaşım ağının kurulması ve bölgenin yetersiz ise konaklama tesisi yatak kapasitesinin geliştirilmesi, ayrıca, uluslararası tanıtım ve pazarlamaya ağırlık verilmesi gerekmektedir.

Ülkemiz kıyılarında mevcutta 26 adet Kruvaziyer Gemilerin yaşayabileceği Liman bulunmakta olup, Sektör ve ilgili Bakanlıklar nezdinde yapılan istişareler ve değerlendirmeler

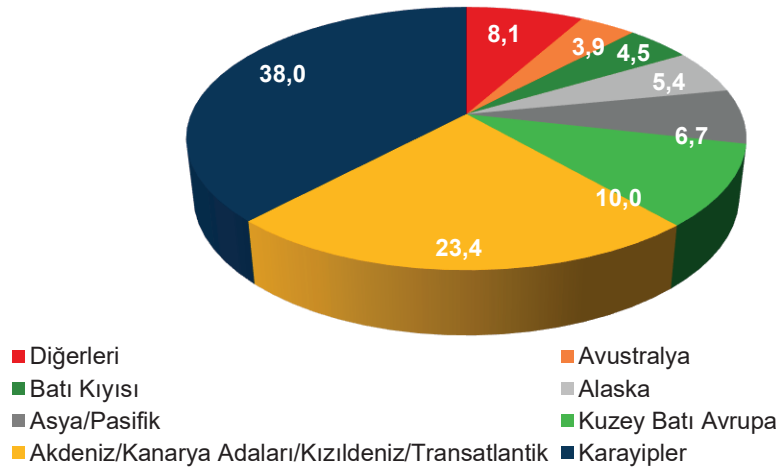
neticesinde, eksikliği bulunan limanların alt ve üst yapısının geliştirilmesi, mevcuttaki Liman Bölge potansiyelini karşılayamıyorsa yeni bir Kruvaziyer Limanının yapılarak, sektörün hizmetine katılması sağlandığından, atıl kapasite yaratacak bir yatırım özendirilmemektedir.

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 73. Uluslararası Kruvaziyer Destinasyonların Paylaşım Oranları (2023)



Kaynak: MedCruise Verileri

Kruvaziyer Turizmin gelecek projeksiyonunu 2024 Yılı Seyahat Endüstrisindeki Tüketici taleplerinin belirleyici nitelikte olacağı değerlendirilmekte olup , Ülkemizin gelecekte söz konusu Endüstride 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 yakinen takip edilen; İstanbul ‘un Kruvaziyer Liman ihtiyacını karşılamak üzere Galataport a ilaveten, Yenikapı Kruvaziyer Limanının planına ilişkin olarak, şuan ÇED olumlu raporu hazırlanmış olup, yap-işlet-devret modeline göre yatırım planına ilişkin ihale dosyası hazırlanmaktadır.

Diğer bir çalışma ise, uzun yıllardır Odamızca da üzerinde çalışılan Fethiye Kruvaziyer Liman ihtiyacına ilişkin olarak, Bakanlıkça bölgede 4 yerde yapılan etüt araştırmaları neticesinde Fethiye Şövalye Adası Güney Batısındaki Karşı Kıyısına yapılması planlanan Kruvaziyer Liman yatırımının anılan Bölgenin Kruvaziyer Liman ihtiyacını karşılayacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 81. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2024

Aylar	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu
Ocak	18	893	908	18.185	19.986
Şubat	5	16	17	4.862	4.895
Mart	27	2.042	2.383	31.807	36.232
Nisan	73	4.770	5.906	63.325	74.001
Mayıs	141	14.654	17.868	163.322	195.844
Haziran	151	17.764	19.408	206.379	243.551
Temmuz	162	25.711	26.520	263.777	316.008
Ağustos	176	28.546	29.321	248.233	306.100
Eylül	164	22.216	21.991	229.607	273.814
Ekim	195	22.404	21.121	252.367	295.892
Kasım	55	12.278	12.015	63.748	88.041
Aralık	28	2.369	2.395	30.298	35.062
Genel Toplam	1.195	153.663	159.853	1.575.910	1.889.426

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Ülkemizde kruvaziyer liman ve yanaşma yeri sayısı 27 adet olup, İstanbul Yenikapı Kruvaziyer Limanı ve Fethiye Kruvaziyer Limanı Projelerinin yapımı ile liman sayısının 29 adede ulaşması ve ülkemiz limanlarına gelen gemi ve yolcu sayısının artırılması hedeflenmektedir.

Kruvaziyer Limanlarımız ve Kruvaziyer Gemi Yanaşma Yerleri;

Galataport Kruvaziyer Limanı,
İstanbul Haydarpaşa Limanı,
İstanbul Sarayburnu Rihtımı,
Bursa Mudanya Limanı,
Çanakkale (Kepez) Limanı,
Çanakkale Bozcaada Kruvaziyer Limanı,
Çanakkale Dikili Limanı,
İzmir Limanı,
İzmir Çeşme Limanı,
İzmir Kuşadası Kruvaziyer Limanı,
Aydın Güllük Limanı, Muğla
Bodrum Kruvaziyer Limanı, Muğla
Datça Limanı, Muğla

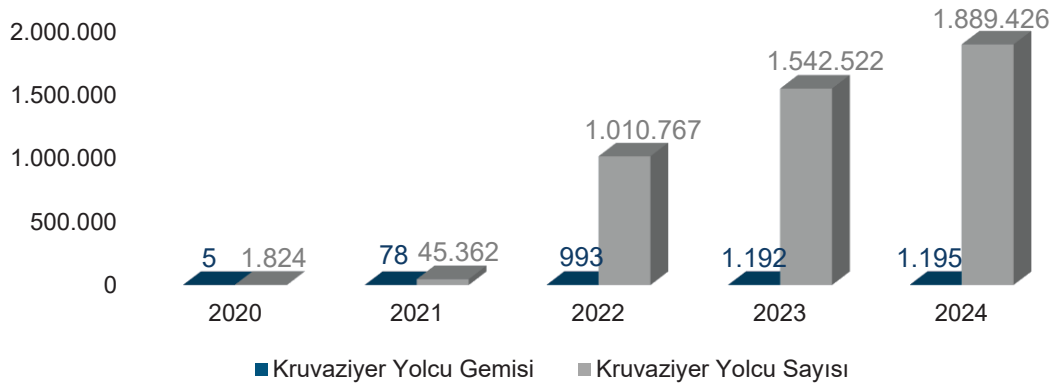
Marmaris Kruvaziyer Limanı, Muğla
Fethiye Limanı, Muğla Göcek Limanı, Muğla
Antalya Limanı,
Antalya Kaş Limanı,
Antalya Finike Limanı,
Alanya Kruvaziyer Limanı,
Mersin Taşucu Limanı
Mersin Yolcu Limanı, Mersin
İskenderun Limanı, Hatay
Amasra Limanı, Bartın
Trabzon Limanı, Trabzon
Sinop Limanı, Sinop
Samsun Limanı, Samsun
Ünye Limanı, Fatsa

2024 yılında kruvaziyer gemilerin yılın on iki ayında ülkemiz limanlarına uğrak ve geceleme yapmasının neticesinde toplam 1.889.426 kruvaziyer yolcusu ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir. 2025 yılında Kruvaziyer Gemilerle gelecek yolcu sayısının 2.300.000'e ulaşması beklenmektedir.

2024 yılında, Ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısına bakıldığında;

Kuşadası'na **524** adet gemi ile gelen 821.748 yolcu sayısı ile birinci sırada,
İstanbul'a **204** adet gemi ile gelen 439.968 yolcu sayısı ile ikinci sırada,
İzmir'e **66** adet gemi ile gelen **171.614** yolcu sayısı ile üçüncü sırada yer almaktadır.

Grafik 74. 2020- 2024 Yılları Arasında Ocak-Aralık Aylarında Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2024 yılı Kruvaziyer istatistiklerini, 2023 yılına oranla kıyaslandığında yukarıdaki tabloda da görüleceği üzere gelen kruvaziyer gemi sayısında %0,25 oranında artış, gelen yolcu sayısında ise %22 oranında artış olduğu gözlemlenmektedir.

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

Liman	2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Alanya	15	3.023	26	15.406	1	91	1	116	6	5.746	18	19.119	15	19.873
Amasra	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4.905	20	14.962	26	25.116
Antalya	3	7.656	0	0	1	91	4	1225	25	33.109	26	34.423	22	29.317
Ayvalık	0	0	0	0	0	0	0	0	1	19	0	0	0	0
Bodrum	20	24.263	15	6.219	0	0	3	214	98	95.462	97	101.159	97	118.053
Bozcaada	0	0	0	0	0	0	1	57	11	3.446	19	6.311	13	9.875
Çanakkale	1	22	6	2.819	0	0	0	0	35	13.905	40	19.672	28	18.241
Çeşme	35	51.054	31	49.453	0	0	0	0	56	20.651	76	52.030	73	53.967
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0	1	183	0	0	0	0
Dikili	2	103	4	776	0	0	0	0	28	6.410	25	6.530	15	4.513
Fethiye	2	273	0	0	0	0	2	208	4	790	1	68	1	218
Finike	0	0	2	598	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Göcek	1	162	5	1.078	0	0	0	0	5	596	5	691	2	303
İskenderun	0	0	13	7.513	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İstanbul	0	0	0	0	0	0	9	3.914	180	252.026	225	402.729	204	439.968
İzmir	0	0	0	0	0	0	0	0	28	52.134	31	38.500	66	171.614
Kaş	0	0	0	0	0	0	0	0	3	663	4	1.777		
Kuşadası	146	121.821	197	181.193	3	1642	27	9.057	465	496.211	531	779.434	524	821.748
Marmaris	21	5.311	44	35.830	0	0	31	30.571	14	11.562	23	26.347	45	116.873
Mersin	1	83	0	0	0	0	0	0	1	59	0	0	0	0
Samsun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3.263	29	27.427
Sinop	0	0	0	0	0	0	0	0	14	7.906	12	9.554	6	5.373
Taşucu	0	0	0	0	0	0	0	0	1	61	0	0	0	0
Trabzon	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4.747	21	15.785	29	26.947
Ünye	0	0	0	0	0	0	0	0	1	176	14	10.168	0	0
Toplam	247	213.771	344	300.896	5	1.824	78	45.362	993	1.010.767	1.192	1.542.522	1.195	1.889.426

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 yıllar 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 alanları 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 yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemini ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlamıştır.

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 Triumph", "Lundy", "HMS Louis", "S.S. Milo", "Tuzla", "Denizaltı Mania Ağı", "Bebek Kayalıkları" ve "HMS Majestic"ten oluşmuş olup, Seddülbahir ve Kemikli Burnu arasındaki 150 kilometrelik alan ile Çanakkale Boğazı'ndaki batık savaş gemilerinin envanterinin çıkarılması ise tamamlanma aşamasına gelmiş durumdadır.

Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt vb.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren 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 yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu turizm dalının döviz

getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemini ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

Ülke genelinde 700 dolayında su sporu işletmesinin büyük bir bölümü mevcut turistik tesisler bölgesinde, diğerleri İl ve İlçe Turizm Müdürlüklerinin belirlediği sahalarda faaliyet göstermektedir.

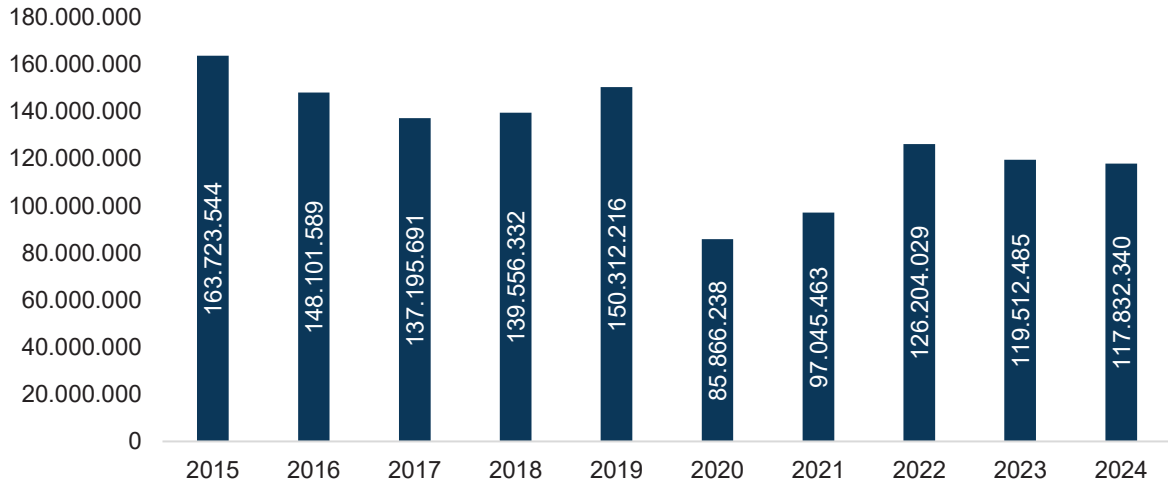
Fethiye'den Marmaris/Aksaz'a kadar olan sahil şeridi, 2018 yılında Su Sporları Merkezi ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart ayında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

Ayrıca, Ülkemiz Su Sporları açısından Dünyanın en ünlü sörf merkezlerinin arasında sayılan Alaçatı, denizinin sığ bir yapıya sahip olması ve yıl boyu esen rüzgar şiddeti ile sörf yarış ve antrenmanları için uluslararası özel yerlerden biri yapmıştır.

2.8.3. Yolcu Taşımacılığı

Kabotaj'da; 2023 yılında 119 Milyon 512 Bin 485 adet yolcu taşınmış iken, 2024 yılında 117 Milyon 832 Bin 340 adet yolcu taşınmıştır.

Grafik 75. 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 (2024)

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)	2.517	2.470	4.987	343.373	340.303	683.676
	Bodrum-İleryoz Adası (Leros)	68	71	139	12.222	12.317	24.539
	Bodrum-Kelemez Adası (Kalimnos)	29	29	58	2.699	2.854	5.553
	Bodrum-Sömbeki (Simi)	14	15	29	1.651	1.675	3.326
	Bodrum-Rodos	18	16	34	1.603	2.015	3.618
	Bodrum-Batnoz Adası	13	13	26	827	1.085	1.912
	Çeşme-Sakız Adası	1.938	1.948	3.886	191.260	195.618	386.878
	Çeşme-Vathi (Sisam)	114	113	227	24.994	25.010	50.004
	Çeşme-Karlovasi (Sisam)	9	9	18	242	302	544
	Ayvalık-Midilli	1.104	1.109	2.213	148.635	148.064	296.699
	Kuşadası-Vathi (Sisam)	513	515	1.028	73.738	75.422	149.160
	Kuşadası-Pythagorion (Sisam)	350	359	709	52.836	53.405	106.241
	Kuşadası-Batnoz Adası	92	93	185	3.884	3.887	7.771
	Kuşadası-İstanköy (Kos)	20	21	41	2.203	2.493	4.696
	Kuşadası-İleryoz Adası (Leros)	11	10	21	152	185	337
	Marmaris-Rodos	827	820	1.647	187.589	184.665	372.254
	Fethiye-Rodos	281	284	565	47.432	48.409	95.841
	Kaş-Meis Adası	702	695	1.397	48.338	48.123	96.461
	İzmir-Midilli	39	39	78	7.781	7.895	15.676
	Türkiye-Yunanistan	8.659	8.629	17.288	1.151.459	1.153.727	2.305.186
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	Taşucu-Girne	733	764	1.497	137.437	144.735	282.172
	Taşucu-Gazimağusa	62	3	65	1.526	131	1.657
	Mersin-Gazimağusa	486	526	1.012	22.329	21.691	44.020
	Mersin-Girne	138	75	213	16.708	11.560	28.268
	Anamur-Girne	63	62	125	8.483	7.775	16.258
	Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	1.482	1.430	2.912	186.483	185.892	372.375
Rusya	Karasu-Tuapse	89	102	191	2.321	6.049	8.370
	Samsun-Tuapse	37	49	86	164	418	582
	Türkiye-Rusya	126	151	277	2.485	6.467	8.952
Lübnan	Taşucu-Trablus	92	75	167	8.907	5.283	14.190
	Türkiye-Lübnan	92	75	167	8.907	5.283	14.190
Romanya	Karasu-Köstence	84	80	164	2.795	4.645	7.440
	Türkiye-Romanya	84	80	164	2.795	4.645	7.440
Diğer Seferler		11	95	106	917	369	1.286

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 84. Yolcu Gemileri ile Taşınan Yurtdışı Yolcu Sayısı (2024)

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	270	265	535	22.950	16.520	39.470
Şubat	285	284	569	23.739	25.431	49.170
Mart	361	363	724	29.206	28.579	57.785
Nisan	673	675	1.348	74.990	76.227	151.217
Mayıs	882	897	1.779	98.664	102.086	200.750
Haziran	1.349	1.345	2.694	176.558	165.700	342.258
Temmuz	1.593	1.598	3.191	238.239	236.066	474.305
Ağustos	1.711	1.710	3.421	286.448	296.980	583.428
Eylül	1.466	1.460	2.926	205.306	208.023	413.329
Ekim	1.042	1.035	2.077	129.418	127.720	257.138
Kasım	452	457	909	42.009	44.077	86.086
Aralık	370	371	741	25.519	28.974	54.493
Toplam	10.454	10.460	20.914	1.353.046	1.356.383	2.709.429

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 şirkettir. Kuruluşunda iki temel amacı bulunmakta olup, biri İstanbul ve Boğaziçi iskeleleri arasında daha önce kayıklar ile gerçekleştirilen ulaşımı daha konforlu ve güvenli olan buharlı gemilerle sağlamak, diğer amacı ise, ilkinin gerçekleştirmek için kurulacak anonim şirketin Osmanlı ekonomisinde şirketleşme sürecini başlatacak bir örnek

oluşturmasıydı. Şirket-i Hayriye ayrıca Osmanlı Devleti'nde faaliyete geçen ilk kent içi toplu taşıma işletmesidir.

İstanbul'da kent içi ulaşımındaki işlevi açısından, özellikle 1880'li yıllar ile Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede önemli rol oynamıştır. Şirketin faaliyete geçmesi, İstanbul ile Boğaziçi arasında gidip gelme olanağının gelişmesine neden oldu. Şirket-i Hayriye, yolcu taşıma hizmetiyle, İstanbulluların alışkanlıklarını, sosyal yaşamlarını da etkiledi. Boğaziçi, İstanbul'un yalnızca gününbirlik veya mevsimlik sayfiyesi olmaktan çıktı. Ulaşım olanağının gelişmesine bağlı olarak sürekli yerleşimin geliştiği bir yer haline gelmiştir.

Şirket-i Hayriye'nin vapurları Osmanlı Rus Savaşı, Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşı'nda asker ve malzeme sevkiyatında da kullanıldı. Birinci Dünya Savaşı boyunca, askeri taşıma amacıyla istifade edildi. İstanbul, Marmara kıyıları, Çanakkale ve Karadeniz'e askeri taşıma amaçlı seferler yaptı. Ayrıca Hilal-i Ahmer'in hizmetinde yaralı ve hasta taşıma işinde kullanıldı. 1945'te hükümet tarafından satın alınıncaya kadar İstanbul ve Boğaziçi arasında buharlı gemilerle yolcu 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 vizyonu ile buluşması sağlandı. Bu özelleştirme ile İDO, Euromoney tarafından organize edilen Project Finance Awards 2011'de "European Transport Privatisation Deal of the Year" ödülünü aldı.

Dünyanın en büyük deniz yolu taşımacılık şirketlerinden biri olan İDO, 48 deniz aracından (24 deniz otobüsü, 18 araba vapuru, 5 hızlı feribot 1 Hizmet gemisi) oluşan modern filosu ile hizmet vermektedir.

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

Tarihçesi; Kuruluşu, deniz yolu ile yolcu taşımacılığında bir asrı aşan geçmişini bulunmaktadır. Karadeniz kökenli kurucuların bir araya gelerek, o zamanki adı Hanönü olan Karaköy'den Haydarpaşa'ya, boyları 5-6 metreye ulaşan iki çift kürekli kayıkları ile yolcu taşımaları son derece önemliydi. Çünkü o dönemde, İstanbul'dan Anadolu'ya geçecek yolcular için tek toplu kara ulaşım aracı tren olmakla beraber Avrupa yakasından Haydarpaşa Garı'na gidişin tek yolu da deniz taşımacılığıydı.

Zaman içinde Kadıköy yakasının nüfus yoğunluğunun artması sonucu kurucular Haydarpaşa'nın yanı sıra, Kadıköy yakasına da kayıkları ile yolcu taşımaya başlamışlar ve o zamanki adı Şirket-i Hayriye olan Deniz Yolları Şehir Hatları İşletmesi ile rekabete girmişlerdir. Mevcut taşıma araçlarını büyüterek, motorlu hale getirmek üzere arayışa geçip, İzmir'den Yunanlılardan kalma, MARMARA, KARADENİZ ve EGE isimleri verilen 3 adet deniz motorunu satın alıp İstanbul'a getirmişlerdir.

Boyları yaklaşık 12-14 metre olan ve o günkü ölçülerde büyük bile sayılabilecek, bu teknelerin, taşıma kapasiteleri 20-30 kişi idi. Çalışmalarını bu teknelerle daha geniş bir alana yaymak ve hizmet ağını geliştirmek amacı ile Sirkeci-Salacak, Üsküdar-Eminönü, Karaköy-Haydarpaşa ve Karaköy-Kadıköy olmak üzere sefer güzergâhlarını geliştirmişlerdir.

40'lı ve 50'li yıllarda ülkemizde Karadeniz ve özellikle Sürmene yapısı ahşap tekne inşasına başlanmış ve mevcut 6-7 teknelik filo, diğer katılımcılar ile birlikte 15-16 tekneye yükselmiştir.

50'li ve 60'lı yıllar filonun en kısa süre içinde gelişme ve büyüme göstermiş olduğu yıllardır. O yıllarda Kooperatif "Motorcular Cemiyeti" adı altında faaliyetini devam ettirmiş ve 60'lı yılların sonuna kadar geçmişle mukayeseli olarak en verimli dönemini yaşamıştır. 90'lı yılların başında genel iradenin kabulü ile Kooperatif kurulmasına karar verilmiş ve nihayet 1993 yılında Kooperatif kurulmuştur.

Yeni Galata köprüsünün yapımı sırasında, Eminönü ve Karaköy'de bulunan iskeleleri inşaat sınırları içinde kalmış ve bir bakıma yolcu alma ve boşaltma yerleri bırakılmak zorunda kalınsa da, Kooperatif yönetimi tarafından Eminönü, Üsküdar ve Karaköy'de yeni iskele

yerleri temini için büyük emekler sarf etmiş ve müteşebbis olmuşlardır. 1995 yılında iskelelerinin alt yapıları bitirilmiş ve Kooperatiflerine teslim edilmiştir. 1995 yılından itibaren başlayan düzenli, tarifeli ve hatlı çalışmalar, ilgili birimlerin de kontrol ve denetiminde devam etmiştir. 2 Kasım 1998 tarihinde yeniden yapılanmanın bir ürünü olan “Havuz Sistemi” içindeki yeni çalışma düzenine geçilerek sektöründe tüm Türkiye’ye örnek olunmuştur.

Kuruluşları itibari ile taşıma kapasiteleri 150 – 850 kişi arasında değişen 60 adet yolcu gemisi, 7 adet turizm belgeli gemisi, 3 adet feribot ve 1 adet hizmet gemisi ile, başta İstanbul olmak üzere İzmir, Marmaris, Antalya’da deniz yolu ile toplu taşımacılık hizmeti vermekte ayrıca Ayvalık-Midilli Adası (Yunanistan) ve Çeşme-Sakız Adası (Yunanistan) güzergahlarında uluslararası sularda yolcu ve araç taşımacılığı ve tur hizmetleri vermektedir.

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 silüetine uygun olarak; çevreye duyarlı, ekonomik, hızlı, yüksek manevra kabiliyetli, konforlu, güvenli, engelsiz taşımacılığa uygun 4 adet double ended 350 kişi yolcu kapasiteli yeni nesil tekne yaptırarak İstanbul halkının hizmetine sunmuştur.

Bu yıllardan sonra hizmet ağını genişleterek 25 metre ve 49 metre aralığındaki tekneler ile 250 ile 1000 kişilik yolcu kapasiteli ve 40 adet yolcu teknesi dışında 4 adet Turizm Yüzer Tesis Ruhsatlı tekneler ile Boğaz Turları, ada seferleri yapmaktadır.

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.

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.

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



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

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.

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 hidrografiya (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 2023 yılında denizde 420.527 ton, iç sularımız da 33.532 ton toplamda 454.059 ton olarak gerçekleşmiştir. Yetiştiricilik üretimi denizde 399.529 ton, iç sularımızda 156.758 ton, toplamda 556.287 tondur. Türkiye su ürünleri üretimi toplamda 1.010.346 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. Leaf ve Weber (1988)'nin bildirdiğine göre, omega-3 yağ asitleri, vücutta sentezlenmediği için mutlaka besinlerle dışarıdan alınması gerektiği belirtilmiştir. Balıklardaki yağ oranı ve yağ asit kompozisyonu türlere, bireylere, vücut bölgelerine, beslenmeye, avlama mevsimine ve cinsiyet gibi çeşitli faktörlere bağlı olarak değişebilmektedir. Balıklardaki yağ miktarı %1 ile %20 arasında değişirken, kabuklu deniz ürünlerinde ise bu oranın %1'den daha az olduğu belirtilmektedir (Erkoyuncu, 2000). Ayrıca, balık türüne göre omega-3 yağ asidi miktarı farklılık göstermektedir. Özellikle derin denizlerde yaşayan ve siyah etli balıklarda bu oran daha yüksektir. Somon, sardalye, uskumru ve ton balığı gibi balıklar omega-3 açısından oldukça zengin olmasına rağmen, kültür balıklarında bu seviye biraz daha düşüktür. Ancak, omega-3 yönünden zengin yemlerle beslenen kültür balıklarında doymamış yağ asitleri miktarı da yüksek olmaktadır (Kaya ve diğ, 2004).

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 2015-2022 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), Dünya Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği 2024 Yılı Raporuna göre, balıkçılık ve su ürünleri üretimi, 2021 yılında 182

milyon tona ulaşarak rekor kırmış ve 2000 yılına kıyasla 56 milyon tonluk bir artış göstermiştir. 2021'de, 2020'ye göre %2,7'lik bir artış yaşanmış olsa da 2022 yılında su ürünleri üretimi bir kez daha rekor kırarak 185 milyon tona ulaşmış ve 2021 yılına göre %1,5 oranında belirgin bir artış göstermiştir. Bu artış, özellikle yetiştiricilikteki %3,6'lık artıştan kaynaklanırken, avcılıkta pelajik türlerin avlanmasındaki dalgalanmalardan dolayı %0,7'lik bir azalma yaşanmıştır. Bu veriler, dünya genelinde balıkçılık ve akuakültür sektörlerinin büyümeye devam ettiğini, ancak avcılıkla ilgili özellikle pelajik türlerin avlanmasındaki dalgalanmalardan kaynaklanan üretim azalmalarının, deniz ekosistemlerinin sürdürülebilir yönetimi açısından önemli bir zorluk teşkil ettiğini göstermektedir. Bu durum, aşırı avlanma, iklim değişikliği ve deniz ekosistemlerindeki değişimlerin sektöre etkilerini daha iyi anlamak ve yönetmek için daha kapsamlı araştırmalar ve sürdürülebilir balıkçılık uygulamalarının gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Deniz memelileri ve su bitkileri hariç, dünya su ürünleri üretimi 2022 yılında 185 milyon ton olarak gerçekleşmiş olup; bu üretimin 91,2 milyon tonu avcılıktan, 94,4 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
2022	79.708.639	11.320.891	91.029.529	35.340.189	59.072.534	94.412.723	185.442.252

Kaynak: FAO, 2024, Balıkçılık ve Su Ürünleri İstatistikleri

Son otuz yılda, su ürünleri üretimi, balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinde üretimdeki 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.

2021 yılı itibarıyla, FAO'ya göre Asya ülkeleri, toplam su ürünleri üretiminin %70'ini oluşturmuş ve bunu sırasıyla Amerika, Avrupa, Afrika ve Okyanusya takip etmiştir. Çin, %36'lık payı ile en büyük üretici olarak öne çıkmış, ardından Hindistan %8 ve Endonezya %7'lik paylarla sıralanmıştır. Bu üç ülke, 2022 yılında dünya su ürünleri üretiminin %51'ini karşılamıştır. FAO'nun balıkçılık bölgelerine göre yapılan analizlerde ise büyük farklılıklar görülmektedir. 2022'de, toplam su ürünleri üretiminin yaklaşık %34'ü Asya'nın iç sularında üretilmiştir.

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

2022 yılında, dünya genelinde avcılıkla elde edilen su ürünleri üretimi 91 milyon ton olarak gerçekleşmiş ve 2021 yılına kıyasla %0,7'lik bir azalma göstermiştir.

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)

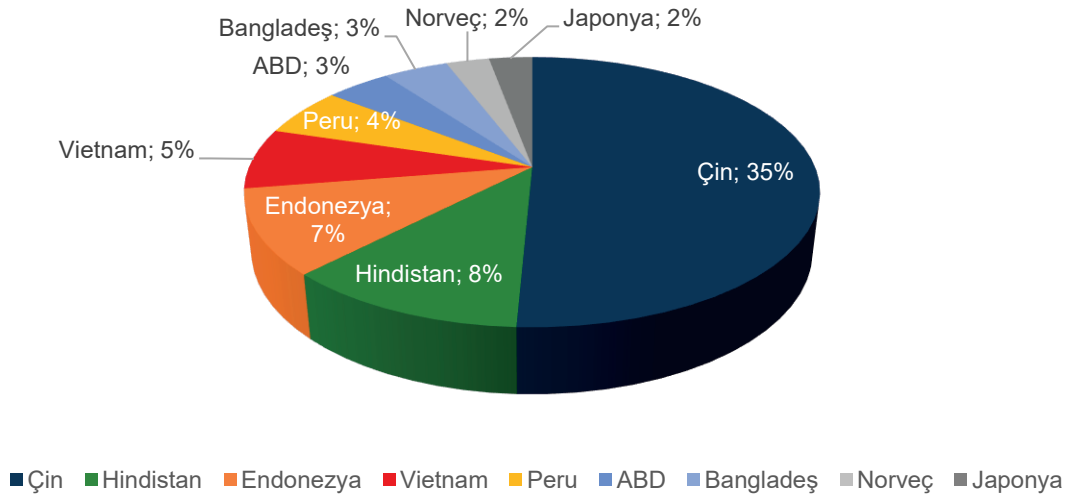
Ülkeler	2018	2019	2020	2021	2022
Çin	62.207.398	62.242.310	62.846.808	64.159.579	65.869.459
Hindistan	12.562.853	13.386.400	13.265.638	14.394.560	15.716.918
Endonezya	12.770.927	12.774.873	12.103.606	12.665.749	12.722.332
Vietnam	7.489.679	7.926.658	8.173.609	8.276.370	8.749.863
Peru	7.311.264	4.976.241	5.770.371	6.677.498	5.458.136
Rusya	5.310.940	5.212.169	5.342.456	5.455.718	5.303.022
ABD	5.253.977	5.314.752	4.708.885	4.723.804	4.758.731
Bangladeş	4.276.641	4.384.219	4.503.371	4.621.228	4.735.056
Norveç	3.849.317	3.767.966	3.962.634	4.060.575	4.090.741
Japonya	3.939.849	3.786.422	3.779.468	3.710.570	3.734.643
Diğer	124.765.195	123.772.011	124.456.846	128.745.650	55.596.928
Dünya	180.465.700	178.976.103	178.470.342	183.868.252	186.735.827

Kaynak: FAO, 2024, İstatistik Verileri

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 76. 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.

2022 yılında dünya genelinde 5 milyon balıkçı teknesi faaliyettedir. Bunların 3,5 milyonu Asya'da, 15.000'den azı ise Okyanusya'da yer alıyordu (FAO, 2024).

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. 2023 yılı su ürünleri üretim miktar ve değeri avcılıkta 454.059 ton, değer 11.346.939.912 TL, yetiştiricilikte 556.287 ton, değer 67.244.532.930 TL, toplamda miktar 1.010.346 ton, değer 78.591.472.842 TL'dir (TÜİK, BSGM).

Türkiye'nin su ürünleri ithalat ve ihracatı 2023 yılı TÜİK verileri geçici olmakla birlikte ihracatta miktar 272.192 ton, değer 40.603.307.361 TL, ithalatı miktar 105.252 ton, değer TL bazında 6.613.363.257 olmuştur (TÜİK, BSGM).

Su ürünleri üretimi 2023 yılında bir önceki yıla göre %18,6 artarak 1 milyon 7 bin 921 ton olarak gerçekleşmiştir. Üretimin %38,4'ünğ avcılık yoluyla elde edilen deniz balıkları, %3,3'ünü avcılık yoluyla elde edilen diğer deniz ürünleri, %3,3'ünü avcılık yoluyla elde edilen iç su ürünleri ve %55,0'ını yetiştiricilik ürünleri oluşturmuştur (TÜİK). Su ürünleri avcılığı 2023 yılında %35,5 artarak, avcılık yoluyla yapılan toplam üretim 454 bin 59 ton olurken, yetiştiricilik üretimi 553 bin 862 ton olarak gerçekleşmiştir. Deniz ürünleri avcılığı bir önceki yıla göre %39,4, iç su ürünleri avcılığı ise %0,8 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
2023	420.527	33.532	454.059	399.529	156.758	556.287	1.010.346

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 2023 yılında genel toplam olarak 1.010.346 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 2023 yılında 454.059 ton olarak ölçülmüştür. 2015 ve 2023 yılları arasında deniz ve iç sularda yapılan avcılık değerlerinin yıldan yıla değiştiği gözlemlenmektedir. En yüksek üretimin hem deniz de hem iç suda 2019 yılında yapıldığı gözlemlenmektedir. Avlanan deniz balıkları miktarı 387 bin 115 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
2023	387.115	33.412	420.527	31.695	1.837	33.532	454.059

Kaynak: TÜİK, BSGM, 2023

Avcılığı en çok yapılan pelajik deniz balıklarının hamsi, sardalya, istavrit, palamut, lüfer ve çaça olmuştur. Avlanan deniz balıklarının türlerine göre dağılım incelendiğinde, hamsi balığı 273 bin 915 ton ile en yüksek miktarda avlanan balık olmuştur. Hamsi balığını 45 bin 764 ton ile çaça ve 17 bin 311 ton ile sardalya takip etmiştir (Tablo 90).

TÜİK'ten alınan veriler doğrultusunda; ülkemiz de Karadeniz, deniz ürünleri avcılığında en büyük paya sahiptir. 2023 yılında avlanan 273 bin 915 ton hamsinin sadece 185 bin 586 tonu Doğu Karadeniz'den avlanılmıştır. Batı Karadeniz'den avlanan hamsi miktarı 37 bin 192 ton olmuştur. 2019 yılında Doğu Karadeniz'den avlanan 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
2023	273.915	17.311	14.374	2.083	2.138	45.764

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

Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nden alınan verilere göre 2023 yılı sonu itibarıyla su ürünleri avcılığı yapmak üzere ruhsatlı balıkçı gemi sayısı denizlerde 15.219, iç sularda 3.260 olmak üzere toplam 18.479 adettir. Denizlerimizde ve içsularımızda filomuzu oluşturan toplam balıkçı gemi sayısının 968 adedi 10-12 m arasında, 15.842 adedi 10 metreden daha küçük boylardaki küçük ölçekli balıkçı gemilerinden oluşmaktadır (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	679	8.495	3.488	947	856	460	294	15.219
İçsu	416	2.408	356	21	59	0	0	3.260
Toplam	1.095	10.903	3.844	968	915	460	294	18.479

Kaynak: BSGM, 2023

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. 2015-2023 yılları arasında demersal türlerden av miktarları en çok değişen tür mezgit olup yıllık av miktarları 6,8-13,1 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&Paşa Babunu	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
2023	9.074	1.108	1.557	1.204	490

Kaynak: TÜİK, BSGM 2024

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)	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
2023	13.821	9.869	4.715	2.527	697

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).

Su ürünleri yetiştiriciliği, Türkiye'nin son yıllarda büyük bir atılım yaptığı alanlardan biridir. 2023 yılında Türkiye'de su ürünleri üretiminin %55'ini yetiştiricilik üretimi oluşturmaktadır. Yetiştiricilik üretiminin %72'si denizlerde, %28'i ise iç sularda gerçekleşmiştir (TEPGE, 2024).

Yetiştiricilik üretimi ise denizlerimizde 399.529 ton ile %71,8'lik bir paya, iç sularımızda 156.758 ton ile %28,2'lik bir pay ile toplamda 556.287 ton ile önceki yıla göre değişimin toplamdaki payı %8 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
2023	399.529	71,8	156.758	28,2	556.287	8,06

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 2023 yılında denizde 420.527 ton, iç sularımız da 33.532 ton toplamda 454.059 ton olarak gerçekleşmiştir. Yetiştiricilik üretimi denizde 399.529 ton, iç sularımızda 156.758 ton, toplamda 556.287 tondur. Türkiye su ürünleri üretimi toplamda 1.010.346 ton olmuştur.

Türkiye'de yetiştiriciliği en çok yapılan türler alabalık, çipura ve levrek. 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 160 bin 802 ton ile levrek olup, onu 2023 yılında 154 bin 11 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
2023	156.431	66.055	222.486	154.011	160.802

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).

2023 yılı sonu itibarıyla su ürünleri yetiştiriciliği yapılan tesis sayısı denizlerde 554, iç sularda 1.831 olmak üzere toplam 2.385 adettir. 0-50 ton/yıl arasında kapasiteye sahip tesis sayısı denizde 121 adettir (Tablo 96).

Tablo 96. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2023)

Grup	Kapasite Grubu (Ton)	Tesis Sayısı	Toplam Proje Kapasitesi (Ton/Yıl)
Deniz	0-50	121	3.391
	51-100	16	1.315
	101-250	17	2.935
	251-500	60	21.856
	501-1000	157	143.334
	1001>	153	363.490
	Toplam	554	536.321
İçsu	0-50	1.066	18.492
	51-100	112	10.876
	101-250	248	49.672
	251-500	165	72.554
	501-1000	140	121.817
	1001>	2	3.900
	Toplam	1.831	277.311

Kaynak: TÜİK, BSGM, 2024

2.9.2.2.3. Türkiye’de Su Kaynakları Yönetimi ve Balıklandırma

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, su ürünlerinin üretimi, korunması ve kontrolü ile ilgili düzenlemeleri içermektedir. Bu kanuna dayalı olarak yayımlanan yönetmelik ve tebliğler, su ürünleri avcılığını çeşitli açılardan denetlemekte; avlanma zamanı, yerleri, yöntemleri, avlanma miktarları, bölgesel avcılık uygulamaları ve kullanılan av araçlarına dair düzenlemeler getirmektedir. Ayrıca amatör balıkçılık faaliyetleri için belirli türler, bölgeler ve yöntemler üzerinde de kısıtlamalar yapılmaktadır. Bu mevzuat çerçevesinde, su ürünleri avcılık ruhsatına sahip balıkçı gemileri, ülkemizin tüm denizlerinde ticari avcılık yapma hakkına sahiptir. Ülke genelinde su ürünleri kontrolünün etkin bir şekilde sağlanabilmesi için, deniz ve iç sularda balıklandırma, sulardaki bitkilerin nakli ve diğer su ürünlerinin bırakılması gibi işlemler, Tarım ve Orman Bakanlığı'nın iznine tabidir. İzin alınmadan bu tür faaliyetlerin gerçekleştirilmesi yasaktır.

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

On Birinci Kalkınma Planı'na göre, sazan balığı dışında, deniz ve içsularımızda doğal olarak bulunan ancak stokları azalan türlere yönelik balıklandırma faaliyetleri yürütülmektedir. Nesilleri koruma altında olan ve avcılığı yasaklanan 10 bin mersin balığı içsu kaynaklarımıza bırakılmıştır. Ayrıca, kültüre alınarak üretimi yapılan 100 bin kalkan balığı yavrusu, Karadeniz'in çeşitli bölgelerine, 5 bin Karadeniz alabalığı ise Doğu Karadeniz'deki akarsulara bırakılmıştır. 2017 yılından itibaren, Ege ve Akdeniz'de çipura ve levrek yavruarı ile balıklandırma çalışmaları başlatılmıştır (On Birinci Kalkınma Planı, 2019-2023).

2.9.3.2023 Yılı Su Ürünleri Ekonomik Veriler

2.9.3.1. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri

2023 yılı su ürünleri üretim miktar ve değeri avcılıkta 454.059 ton, değer 11.346.939.912 TL, yetiştiricilikte 556.287 ton, değer 67.244.532.930 TL, toplamda miktar 1.010.346 ton, değer 78.591.472.842 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
2023	454.059	11.346.939.912	556.287	67.244.532.930	1.010.346	78.591.472.842

Kaynak:TÜİK, BSGM

2.9.3.2. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı

Türkiye'nin su ürünleri ithalat ve ihracatı 2023 yılı TÜİK verileri geçici olmakla birlikte ihracatta miktar 272.192 ton, değer 40.603.307.361 TL, ithalatta miktar 105.252 ton, değer TL bazında 6.613.363.257 TL olmuştur (Tablo 99) (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
2023	272.192	1.709.398.874	40.603.307.361	105.252	279.068.891	6.613.363.257

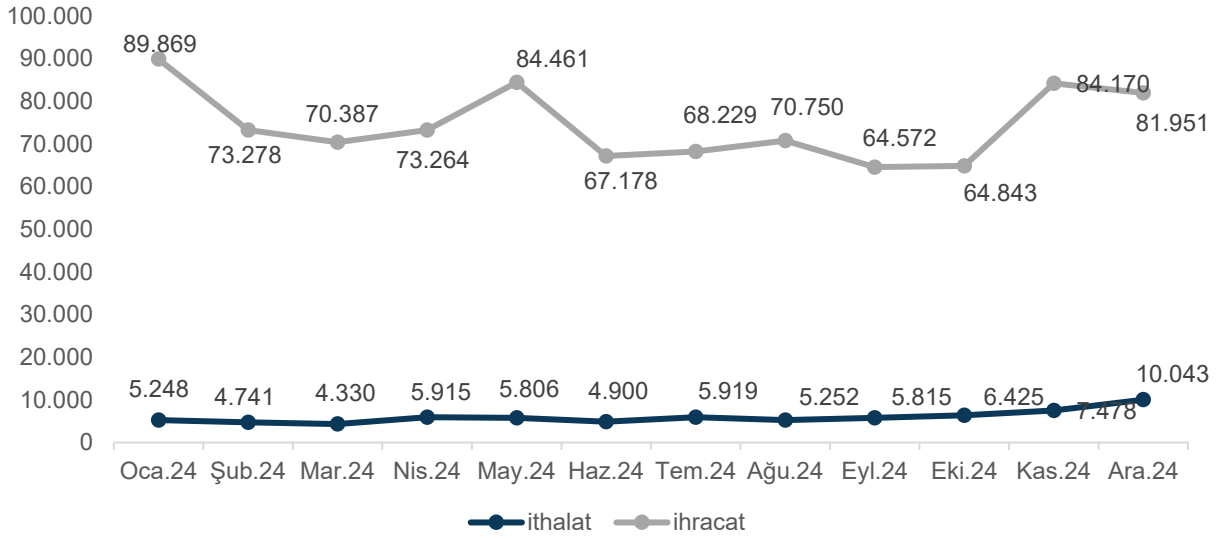
Kaynak :TÜİK, BSGM

2.9.3.2.1. Dış Ticaret

2023 yılı itibarıyla su ürünleri üretimi, bir önceki yıla göre %18,6 artarak 1 milyon 7 bin 921 tona ulaştı. Bu üretimin %38,4'ü deniz balıkları, %3,3'ü diğer deniz ürünleri, %3,3'ü iç su ürünleri ve %55,0'ı ise yetiştiricilik yoluyla elde edilen ürünlerden oluştu. Avcılıkla yapılan toplam üretim 454 bin 59 ton olurken, yetiştiricilik yoluyla elde edilen üretim ise 553 bin 862 ton olarak gerçekleşti. Deniz ürünleri avcılığı, bir önceki yıla göre %39,4 oranında bir artış gösterirken, iç su ürünleri avcılığı ise %0,8 oranında arttı. Avlanan deniz balıkları miktarı 387 bin 115 ton olarak kaydedildi. Bu balıkların türlerine bakıldığında, hamsi balığı 273 bin 915 ton ile en fazla avlanan tür olurken, onu sırasıyla 45 bin 764 tonla çaça ve 17 bin 311 tonla sardalya takip etti. Yetiştiricilik üretimi ise 2023'te 399 bin 529 ton deniz ürünü ve 154 bin 333 ton iç su ürünü olarak gerçekleşti. İç sularda en çok yetiştirilen balık türü 154 bin 6 tonla alabalık, denizlerde ise 160 bin 802 tonla levrek ve 154 bin 11 tonla çipura oldu.

Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektörü 2024 yılı dış ticaret gelişmeleri Ocak-Aralık ayı değişim oranları; Ekonomik faaliyetlerine göre baktığımızda balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği ihracat miktarı Ocak-Aralık ayı toplam 882 milyon 970 bin dolar, ithalat miktarı toplamda 71 milyon 872 bin dolar olmuştur. Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektöründe 2024 yılı Aralık ayında ihracat miktarı 81 milyon 951 bin dolar, ithalat miktarı ise 10 milyon 43 bin dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Ekonomik faaliyetlere göre Aralık ayında ihracatta, tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörünün payı %4,1 olurken, Ocak-Aralık döneminde ekonomik faaliyetlere göre ihracatta, tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörünün payı %3,6 olmuştur (Grafik 77).

Grafik 77. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İhracat İthalat Değerleri (Bin ABD \$), Ocak-Aralık 2024



Kaynak: TÜİK

2.9.4. Türkiye’de 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).

2023 yılında üretim 1.010.346 ton, ihracat 272.192 ton, ithalat 105.252 ton olmuştur. Tüketicinin ton bazında değerlendirilmesi Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre iç tüketim 614.449 ton, balık unu/yağı üretimi 228.607 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
2023	1.010.346	272.192	105.252	614.449	228.607	350,3	7,2

Kaynak :TÜİK, BSGM

Not: *Balık unu ve yağı fabrikalarında işlenen miktar

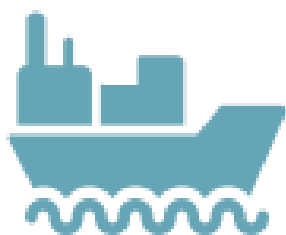
** 2018 yılından itibaren ithalat ihracat rakamlarına 010690009011 ve 020890700000 GTİP kodları dahil edilmiştir.

Su ürünlerinin taze, soğutulmuş, dondurulmuş veya işlenmiş olarak insan tüketiminde kullanılan kısmı avcılık miktarlarındaki dalgalanma ve balık unu-yağı sanayiinde işlenen miktara göre değişmektedir. Üretilen ve ithal edilerek ülkeye giren miktarın toplamından ihraç edilen ürünler düşüldüğünde iç tüketim miktarı elde edilmektedir. Bu rakamdan balık unu-yağı üretimine giden veya değerlendirilmeyen miktar düşüldüğünde insan tüketimine giden su ürünleri bulunmakta ve nüfusa bölündüğünde kişi başına tüketim değeri belirlenmektedir (On Birinci Kalkınma Planı, 2019-2023).

Dünyada balık tüketimi, 1961 yılında kişi başına 9 kg iken, 2019 yılında 20,5 kg'a ulaşmıştır. 2019 yılında kişi başı su ürünleri tüketiminin %75'i balıklardan %12'si yumuşakçalardan, %13'ü kabuklu deniz ürünlerinden karşılanmıştır. Bölgeler ve ülkeler arasında balık tüketim miktarı farklılık göstermekle beraber başta tüketici davranışları, beslenme kültürü gibi belirli eğilimler tespit edilmiştir. Düşük gelirli, gıda açığı bulunan ülkelerde 2019'da kişi başına balık tüketimi 5,4 kg olarak tespit edilirken, orta gelirli ülkelerde 15,2 kg, yüksek gelirli ülkelerde ise 26,5 kg olarak belirlenmiştir (FAO, 2022; TEPGE, 2022).

Kişi başına düşen balık miktarı 2020 yılında 6,8 kg, 2021 yılında 6,6 kg, 2023 yılına ise 7,2 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).

GEMİ ACENTEİĞİ



2.10. GEMİ ACENTELİĞİ

2.10.1. Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı

Dünya üzerinde yük bulduğu her noktaya gemisini göndererek deniz taşımacılığı faaliyetinde bulunan gemi sahibi ya da işletmecisi, gemisinin gittiği yabancı ülke limanlarında taşıdığı yük ve gemisi ilgili çok sayıda kurum ve kuruluşla iş yapmak mecburiyetinde olduğundan geminin uğrak yaptığı limanlarda gemisinin adına her türlü iş ve işlemleri yürütecek, kendi hak ve menfaatlerini en iyi şekilde koruyacak, yerel kuruluşları ve müşterileri iyi tanıyan ve ilişkileri iyi olan yerel temsilcilere ihtiyaç duymaları üzerine 14.yy sonları ile 15.yy.başlarında gemi acenteliği mesleği dünya denizcilik sektöründe mesleki yerini almış, zaman içinde ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda bugünkü şeklini almıştır.

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

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

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

Ülkemizde gemi acentelik hizmetleri Türk Ticaret Kanunu'na göre kurulmuş, Deniz Ticaret Odalarına üye olan ve gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan aldıkları gemi acenteliği yetki belgesi ile verilmektedir.

Gemi sahibinin/işletmesinin yabancı limanlardaki yardımcısı konumunda olan denizcilik sektörünün hizmet kuruluşlarından olan gemi acenteleri, aynı zamanda gemi sahibi/işletmesi ile yük sahibi/yük temsilcisi arasında köprü görevi görmektedirler.

Gemi acentelerinin verdikleri gemi acentelik hizmetleri özetle; Türk Limanları'na gelen her türlü deniz taşıt ve araçlarının yolcu, yük, bakım/onarım, sörvey, ikmal, personel değişikliği, yükleme/ boşaltma, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin ilgili kuruluş ve birimler nezdinde ifası ve Türkiye Cumhuriyeti yasalarının öngördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu 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.

2024 yılı itibarı ile;

- 1902 tarihinde kurulan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 108 üye,
- 1913 tarihli İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği tamamı konteyner gemi acente firmasından oluşan 25 üye,
- 1967 tarihli İskenderun Deniz Nakliyeciler Derneği 70 üye,
- 1972 tarihli Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 73 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 ilişkin 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 Müdürlüğü'nün "*Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi*" (GABS) üzerinden elektronik ortamda başvuruda bulunması ve "*gemi acenteliği yetki belgesi*" ve "*gemi acentesi personel tanıtım kartı*" olarak 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, **31.12.2024 tarihi itibari ile** ülkemizde gemi acenteliği yetki belgesi olarak faaliyet gösteren **toplam 1.314 gemi acente firması mevcuttur. Şube yetki belgesine sahip gemi acente firmaları ile beraber bu sayı 1.583'e ulaşmaktadır.**

Gemi acente firmaları toplam 26 ilde faaliyet göstermekte olup, **firmaların %82'sinin** gemi acentelik hizmetlerinin yoğun olarak gerçekleştirildiği **İstanbul, Muğla, İzmir, Mersin, Kocaeli ve Hatay illerinde (toplam 6 il)** faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Gemi Acenteliği Yönetmeliği gereğince; gemi acenteliği yetki belgesi, belirlenen bölge sınırları içinde geçerli olup, yetki belgesini aldığı (şirket merkezinin bulunduğu) bölge sınırı dışında faaliyet göstermek isteyen bir firma ya faaliyette bulunacağı bölge için gemi acenteliği şube yetki belgesi alması ya da o bölgede yetki belgesine sahip bir tali acente ataması gerekmektedir.

Gemi Acenteliği Yönetmeliğinde yetki belgeleri dört bölgeye ayrılmıştır.

a) Birinci Bölge: Hopa Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Bartın Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki limanları kapsar.

b) İkinci Bölge: Zonguldak Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Ayvalık Liman Başkanlığı idari sınırları ile Gökçeada, Bozcaada, İğneada, Şile ve Karasu Liman Başkanlıkları dahil olmak üzere tüm Marmara Bölgesi limanlarını kapsar.

c) Üçüncü Bölge: Dikili Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki diğer tüm limanları kapsar.

ç) Dördüncü Bölge: Kaş Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki tüm Akdeniz Bölgesi limanlarını kapsar.

Tablo 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	1.293	269	1.562	2,8
2024	1.314	269	1.583	1,5

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2024)

Tablo 102. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı

Sıra NO	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	558	32	590	37%
2	Muğla	171	19	190	11%
3	İzmir	118	62	180	11%
4	Mersin	108	47	155	10%
5	Hatay	83	31	114	7%
6	Kocaeli	61	27	88	6%
7	Samsun	28	9	37	3%
8	Zonguldak	27	2	29	2%
9	Antalya	27	9	36	2%
10	Balıkesir	25	4	29	2%
11	Aydın	19	4	23	2%
12	Bursa	18	9	27	1%
13	Çanakkale	16	2	18	1%
14	Trabzon	9	4	13	1%
15	Tekirdağ	11	1	12	1%
16	Yalova	10	0	10	
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	2	0	1	
25	Adana	3	0	3	
Toplam		1.314	269	1.583	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2024)

**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	28	9	37	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	2	0	1	1%
Toplam		56	17	73	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2024)

**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	558	32	590	74%
2	Kocaeli	61	27	88	12%
3	Balıkesir	25	4	29	3%
4	Bursa	18	9	27	3%
5	Zonguldak	27	2	29	3%
6	Çanakkale	16	2	18	2%
7	Tekirdağ	11	1	12	2%
8	Yalova	10	0	10	1%
9	Sakarya	3	3	6	
Toplam		729	80	809	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2024)

**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	118	62	180	49%
2	Muğla	171	19	190	43%
3	Aydın	19	4	23	8%
Toplam		308	85	393	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2024)

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	108	47	155	54%
2	Hatay	83	31	114	34%
3	Antalya	27	9	36	11%
4	Adana	3	0	3	1%
Toplam		221	87	308	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2024)

Tablo 107. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı

Bölgeler	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.BÖLGE	56	17	73	5%
II.BÖLGE	729	80	809	54%
III.BÖLGE	308	85	393	24%
IV.BÖLGE	221	87	308	17%
Toplam	1.314	269	1.583	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (31.12.2024)

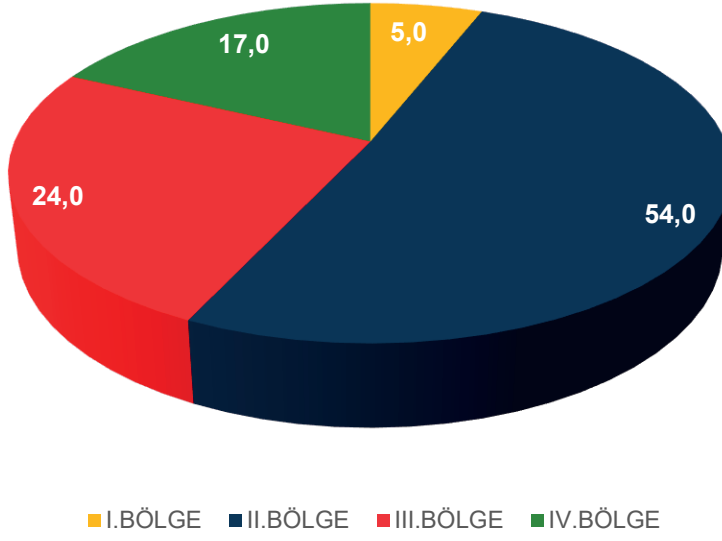
Bölgelere göre gemi acentelerinin dağılıma bakıldığında;

- Toplam 1.314 gemi acente firmasının **yarısından fazlasının (729) sanayi şehirleri olan İstanbul, Kocaeli ve Bursa'nın yer aldığı II.Bölge'de** (Marmara Bölgesinde) faaliyet gösterdiği,

- **Gemi acente firmalarının %24'ünün (yaklaşık dörtte birinin)** yoğun olarak yatlarla gemi acentelik hizmeti verilen **Muğla İli ile** yoğun olarak kruvaziyer gemilere acentelik hizmeti verilen **İzmir ve Aydın illeri'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 78. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%)



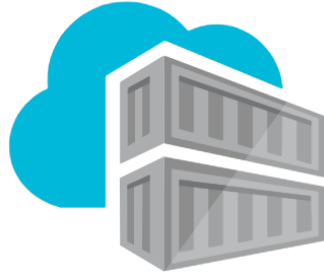
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

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	724	297	215	1.186
	Şube	17	80	85	87	248
	Toplam Firma Sayısı	75	804	382	302	1.563
	%	6%	51%	25%	18%	
2024	Merkez	56	729	308	221	1.186
	Şube	17	80	85	87	248
	Toplam Firma Sayısı	73	809	393	308	1.583
	%	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* (FIATA),
- 1958 yılında kurulan Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrükleme Hizmetleri Derneği (CLECAT)
- Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu (ECOLPAF) karşımıza çıkmaktadır. UTİKAD; FIATA Türkiye temsilciliği, CLECAT gözlemci üyesi ve ECOLPAF kurucu üyesi konumundadır.

Diğer taraftan, 2001 tarihinde kurulan ve bireysel üyeliğin söz konusu olduğu Lojistik Derneği (LODER) lojistik sektörüne hizmet veren mesleki ve sektörel gelişimi hedefleyen diğer bir dernektir. 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 2024 yılı için 965.246 TL 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 %15’i kadardır.

2024 Yılında Halihazırda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetkilendirilen 9.530 adet taşıma işleri organizatörü firma bulunmaktadır.

2.11.2.Türkiye’de Lojistik Merkezler

Lojistik merkezler; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmî kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşıma 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 23 ayrı yerde lojistik merkez yapımı planlanmıştır.

Ülke sınırları içerisinde mevcut ve yeni kurulacak lojistik köy merkez ve üslerin yer seçimi, projelendirilmesi, yapımı, yetkilendirilmesi ve işletilmesinde uygulanacak usul ve esasları düzenlemek amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından **Lojistik Merkezler Hakkında Yönetmelik Taslağı çalışmaları devam etmektedir.**

DENİZ SİGORTALARI



2.12. DENİZ SİGORTALARI

2.12.1. Deniz Sigortalarına Genel Bir Bakış

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

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

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

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

SU ARAÇLARI, SORUMLULUK, KORUMA VE TAZMİN SİGORTASI (PROTECT AND INDEMNITY INSURANCE)

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

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

Koruma ve tazmin sigortası kapsamında Kulüplerin sağladığı teminatlar aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Gemi adamlarının yaralanması, hastalanması veya ölümü nedeniyle ortaya çıkan zarar ve masraflar,
- Gemi adamı dışındaki, yolcu, liman işçisi gibi şahısların ölümü, yaralanması veya hastalanması durumundaki zarar ve masraflar,
- Zorunlu durumlarda gemi adamlarının ülkelerine iade masrafları
- Gemi adamlarının veya diğerlerinin kişisel eşyalarına gelen zarar ve hasarlar,
- Gemide mülteci, hasta ve kaçakların limana bırakılması ile ilgili liman ve rotadan sapma masrafları,
- Çatma sorumluluğunun 1/4'ü, örneğin dökme yük gemisi ile konteyner gemisi çatıştığında, kusurlu olan sadece dökme yük gemisi ise bu geminin tekne sigortacısı, konteyner gemisinin zararının bir kısmını, P&I sigortacısı zararın diğer kısmını karşılar, her iki gemide belli oranlarda kusurlu ise, kusur oranları nispetinde birbirlerine ödeme yaparlar, eğer gemilerde kusur yok ise her iki gemi de kendi zararını karşılar.
- P&I sigortacıları pratikte çoğu zaman kendi kurallarında çatışma sorumluluğunun 1/4'ünü teminat altına aldıklarını kurallarında belirtse bile, 4/4'ünün P&I sigortası

kapsamında temin edilmesi sigortalılar tarafından talep edilmekte ve sigortacılar tarafından o şekilde temin edilmektedir.

- Denizde can kurtarma ile ilgili yapılan masraflar,
- Gemi enkazının kaldırılması ile ilgili masraflar,
- Limanlara, iskelelere, rıhtımlara, doklara veya benzeri her türlü sabit veya yüzer herhangi bir şeye verilen zararlar,
- Deniz ve çevre kirliliği, bunları önlemek için yapılan masraflar,
- Geminin P&I rizikoları ile ilintili sözleşmesel sorumluluklar ve tazminatlar (Sigortacının sözleşmeyi önceden görmesi ve onaylaması şartı ile)
- Tekne sigortasınca temin edilemeyen armatöre ait müşterek 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, kıyısız inşaa mühendislik hizmeti gibi işlerde kullanılan özel amaçları hizmet gemilerinin bu hizmetlerin ifasında ortaya çıkabilecek sorumlulukları da ilave prim ve ilave şartlar ile teminat altına alınabilmektedir.

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

NAVLUN, SÜRÜSTARYA 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 inşaa ile ilgili sorunlar.

SU ARAÇLARI, TEKNE VE MAKİNE SİGORTASI (HULL & MACHINERY INSURANCE)

Teknenin gövde, makine ve ekipmanlarını sefer esnasında, limanda, demirde iken veya tamir ve bakım esnasında çeşitli risklere karşı güvence altına alan sigorta türüdür. Enstitü Müddet Klostları, Norveç Klostları veya benzeri klostlar ile teminat sağlanabilmektedir. Gemi yaşı, sınıfı ve kondisyonu gibi çeşitli risk faktörleri dikkate alınarak sağlanacak şartlar ve muafiyet belirlenmektedir. Düzenlenen poliçeler sefer veya müddet esaslı olup, müddet esaslı olanlar genellikle bir yıl sürelidir. Bu sigorta ile ticari amaçla yük taşımacılığında kullanılan teknelere, aşağıda belirtilen risklere karşı teminat sağlanmaktadır.

- Deniz nehir ve göl gibi seyredilebilir sulardaki tehlikeler; ağır hava şartları, geminin oturması, çarpışması vb.,
- Denizde ve karada yangın, hırsızlık, korsanlık, deprem,
- Makine arızaları,
- Personel ihmalleri,
- Çatışma Sorumluluğu,
- Gemiye gelen fiziksel hasarlar,
- Müşterek Avarya, kurtarma, dava ve say masrafları.

HARP VE GREV SİGORTASI (WAR & STRIKE INSURANCE)

Harp ve Grev Sigortası savaş fiilleri, terörizm, korsanlık, isyan, sivil hareketler, mayına çarpma gibi riskler sonucunda gemiye gelen zararları teminat altına alır. Bu teminatın limiti sigortalanan geminin mutabakatlı bedeli ile sınırlıdır.

YÜK SİGORTASI (CARGO INSURANCE)

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

Riski Oluşturan Temel Faktörler ve Dış Ticarete Risk Faktörleri,

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

Yukarıdakilere ilaveten karşılaşılan risk unsurları aşağıda sunulmaktadır.

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

Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasından hemen sonra, bu cemiyet kaldırılarak, yerini "Sigortacılar Kulübü" almıştır. Daha sonra bu Kulüp yerini 1927 yılında kurulan "Sigortacılar Cemiyeti Daire-i Merkeziyesi”ne bırakmıştır. Türkiye’de çalışmakta olan yerli ve yabancı tüm sigorta şirketlerinin zorunlu olarak üye oldukları bu kuruluş, daha sonra 1959 yılında Sigorta Şirketlerinin Murakabesi Hakkında 7397 Sayılı Kanun’la "Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği" ve takiben, 1975 yılında da Ana Tüzüğü ile "Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği" adını almıştır.

1987 yılında yayınlanan ve 7397 sayılı Kanunun bazı maddelerini değiştiren ve kanuna bazı maddeler ekleyen 3379 sayılı kanunla, Birliğe "Kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu" hüviyeti verilmiştir. Yapılan bir başka değişiklikle de Birliğin organ seçimlerinin yargı gözetimi altında, yani hakim nezaretinde yapılması esası getirilmiştir.

14 Haziran 2007 tarihinde yürürlüğe giren 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu’nun 24. maddesinde de Birliğin sigortacılık mesleğinin geliştirilmesi, şirketler arasında dayanışma sağlanması ve haksız rekabetin önlenmesi amacıyla kurulan, tüzel kişiliği haiz kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu olduğu hükmü yer almıştır.

5684 sayılı Sigortacılık Kanununda 29 Haziran 2012 tarihinde yapılan değişiklikle Birlik çatısı altına emeklilik şirketleri de dahil edilmiş ve Birliğin unvanı “Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği” olarak değiştirilmiştir. Bu değişimden sonra Birliğin logosu değiştirilmiş ve logo ile birlikte “Türkiye Sigorta Birliği” ibaresinin kullanılması kararlaştırılmıştır.

Bugün itibarıyla Birlik’in toplam 71 aktif faaliyette bulunan üye şirketi mevcut olup, bu şirketlerin 47’si hayat dışı, 20’si hayat ve emeklilik ve 4’ü reasürans şirketi olarak faaliyet göstermektedir.

2024 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 Üretimindeki Payı	Değişim
	2023	2024	2023	2024	2024	2023-2024
Su Araçları Tekne ve Makine Sigortası	32	29	3.972.200.836	6.539.209.785	0,78%	64,62%
Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası	3	4	471.275.441	784.415.560	0,09%	66,45%
Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk	38	38	6.612.515.835	10.321.300.571	1,23%	56,09%

Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği

Türkiye Sigorta Birliğinin 2023- 2024 yılları arasındaki prim üretim değerleri dikkate alındığında;

- Su Araçları Tekne ve Makine Sigortasının %64,62
- Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortasının %66,45
- Nakliyat, yük Sigortası, Risk de aynı şekilde %56,09 oranında artış gerçekleştiği görülmektedir.

TSB verilerine göre 2024 yılı içerisindeki toplam prim tutarı 738.592.214.364 TL'si Hayat dışı, 99.903.906.597 TL'si Hayat olmak üzere 838.496.120.960 TL'dir ve önceki seneye göre %72,52 oranında artmıştır.

TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN YILLARA GÖRE GELİŞİMİ

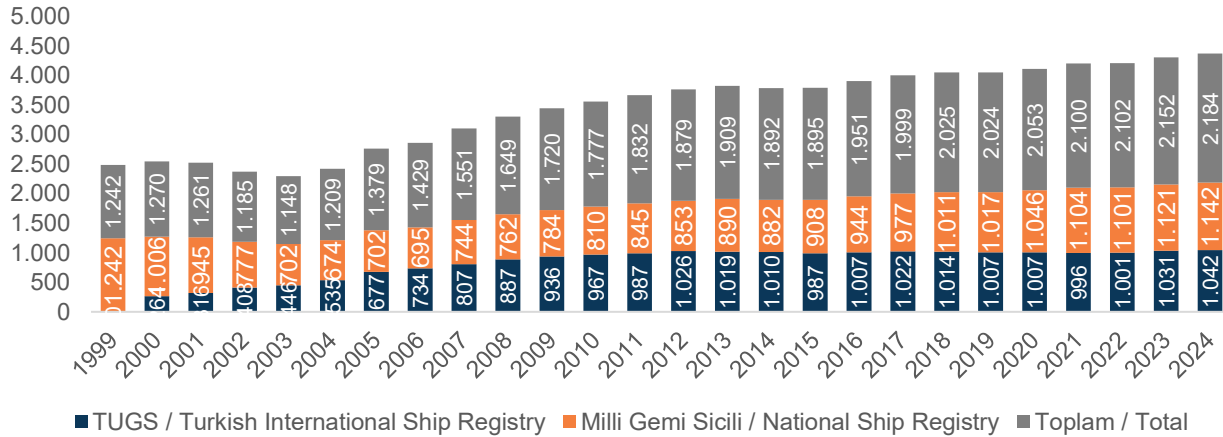
Türk Deniz Ticaret Filosunun 150 GRT ve üzeri gemileri için DWT ve adet bazında hazırlanmış özet tablolar aşağıdaki gibidir.

Grafik 79. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2024



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 80. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2024



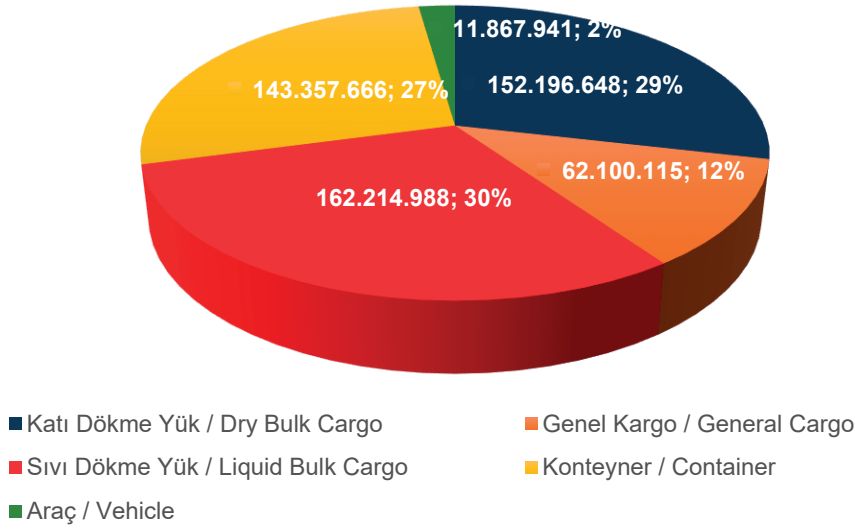
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Türk Deniz Ticaret Filosu 2024 senesinde toplam 7.069.453 DWT ile geçen seneye kıyasla tonaj bazında %6 oranında bir azalış yaşanmasına rağmen adet bazında %1,49 oranında bir artış meydana gelmiştir. Milli Gemi Siciline kayıtlı olan gemi sayısında %1,87 artış yaşanırken, TUGS sicilinde %1,07 oranında artış olmuştur.

2024 senesi içerisinde Türk limanlarında toplam 531.737.358 ton yük elleçlenmiş olup, geçen seneye oranla %2,05'lik bir artış gerçekleşmiştir.

Yük tipleri bazında incelendiğinde, en fazla elleçlenen yükün 162.214.988 tonla sıvı dökme yükler olduğu, ardından sırasıyla katı dökme yükler, konteyner yükleri, genel kargo yükleri ve gemide taşınan araçların geldiği görülmektedir.

Grafik 81. Kargo Tipleri Bazında Yük Elleçlemeleri, 2024

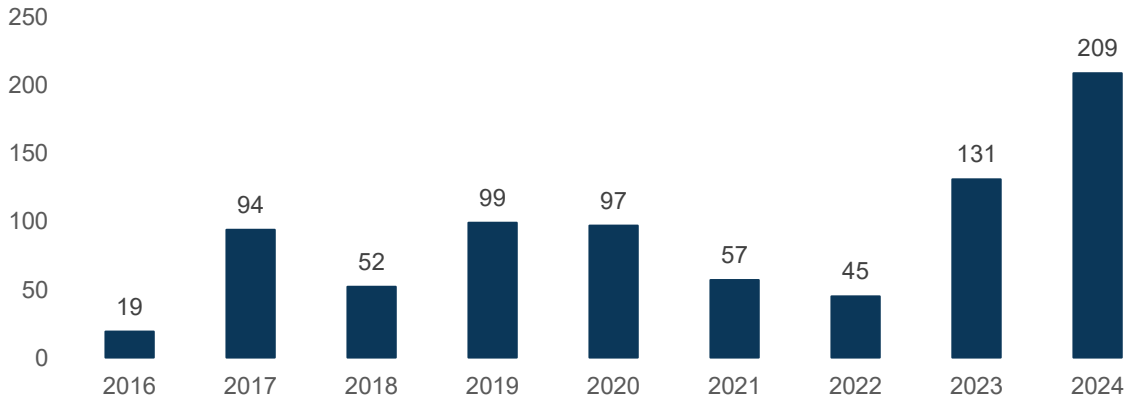


Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

DENİZ KAZALARI

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

Grafik 82. Deniz Kazalarına Karışan 300 GRT Üstü Gemi Sayısı



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi

Son on yılda, 300 GT ve üstü deniz araçlarının karıştığı deniz kaza/olay sayıları 803 olmaktadır. Bu sayıya sandal, lastik bot, fiber tekne gibi su üstü araçlarının karıştığı deniz kazaları dahil edilmemiştir.

Tablo 110. Türkiye’de Yaşanan Kazalar, 2024

	Kaza/Olay Sayısı	Sağ Kurtarılan Kişi sayısı	Ölü Olarak Bulunan Kişi Sayısı	Yaralı Sayısı	Kayıp Olan Kişi Sayısı
Kaza/Olay Türü	379	899	45	32	12
Deniz Aracı Kazaları	19	478	16	1	0
Hava Aracı Kazaları	108	38	13	64	0
Tıbbi Tahliye Olayları	108	38	13	64	0
Deniz Haydutluğu	0	0	0	0	0
Toplam	506	1.415	74	97	12

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi

2024 senesi içerisinde Türkiye’de yaşanan kazalar ve olaylarına bakacak olursak Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistiklerine göre; deniz aracı kazaları olay sayısı 379, kurtarılan insan sayısı 899 kişi ve 45 ölü, 32 yaralı ve 12 kayıp olarak gerçekleşmiştir.

2.12.3. Dünya’da Deniz Sigortaları

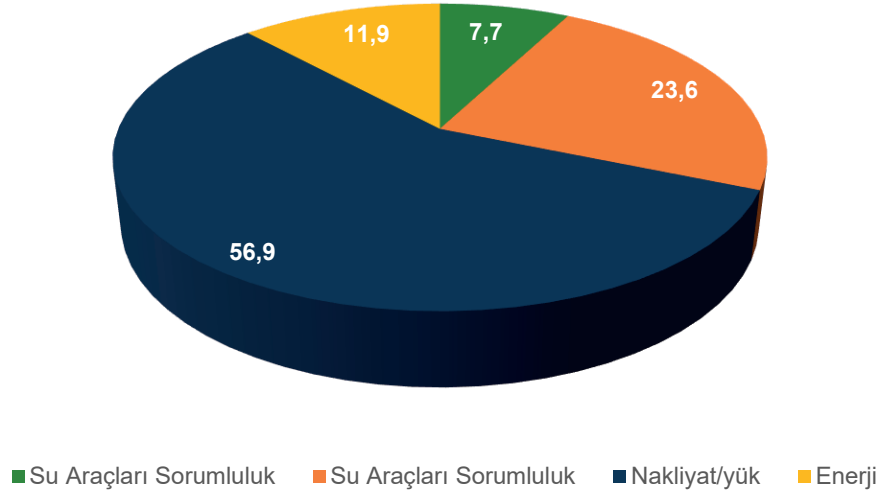
Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verilerine göre 2024 yılında küresel mal ticareti 2023’e göre %3,7 civarında artarak yaklaşık 33 trilyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Mal ticareti yaklaşık %2 artış oranı ile 1 trilyon ABD doları artarken, hizmet ticareti yaklaşık %7 artış ile 500 milyar ABD doları artış göstermiştir.

International Union of Marine Insurance (IUMI)’nin 2024 yılında açıkladığı son istatistiklere göre ise 2023 yılında toplam Deniz Sigorta primleri de yaklaşık 38,9 milyar ABD dolarına erişmiştir. Bir önceki yıl ile kıyaslandığında yaklaşık %5,9’lük bir artış olduğu görülmektedir.

38.9 milyar ABD doları toplam priminin bileşenleri bazında incelendiğinde;

- %23,6 Su Araçları Sigortaları 8,7 milyar ABD doları,
- %56,9 Nakliyat/yük sigortaları 22,13 milyar ABD doları,
- %11,9 Enerji sigortaları 4,62 milyar ABD doları,
- %7,7 Su araçları sorumluluk sigortaları 2,99 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 83. Teminat Tiplerine Göre Dağılım (%)

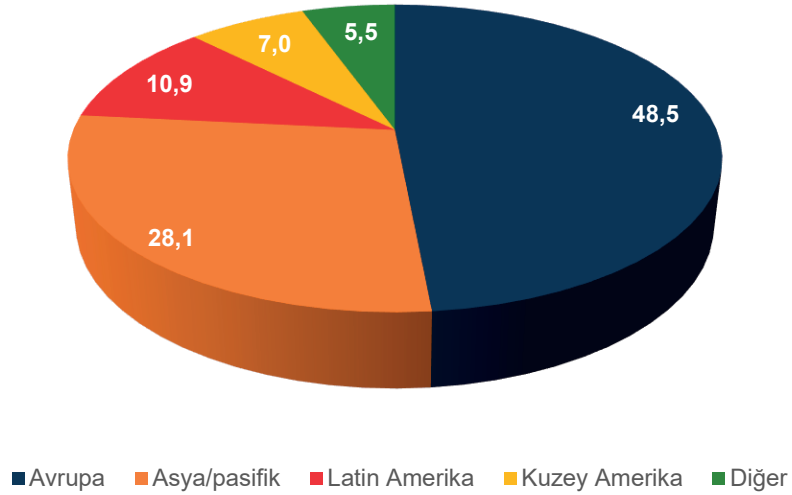


Kaynak: International Union of Marine Insurance (UIMI)

Bölge/kıta bazındaki dağılım ise aşağıdaki şekildedir;

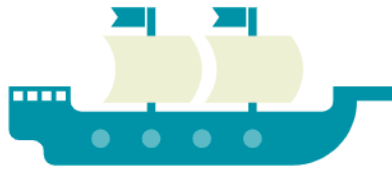
- Avrupa: %48,5
- Asya/pasifik: %28,1
- Latin Amerika: %10,9
- Kuzey Amerika: %7
- Diğer: %5,5

Grafik 84. Bölgelere Göre Prim Dağılımı (%)



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.

Anlaşmaların kapsamına gelir üzerinden alınan vergiler girdiğinden, Ülkemiz açısından uygulama konusu olan vergiler gelir ve kurumlar vergisidir. Akdedilen anlaşmaların bazılarında servet üzerinden alınan vergiler de kapsama alınmış olmakla birlikte halen Türkiye’de gerçek anlamda uygulanan bir servet vergisi olmadığından bunun pratik bir sonucu bulunmamaktadır.

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.

Anlaşmalarda mahsup yönteminin yer aldığı durumda uygulama, Gelir ve Kurumlar Vergisi Kanunlarımızda yer alan “yabancı ülkelerde öden vergilerin mahsubu”na ilişkin madde hükümleri çerçevesinde yürütülecektir. Anlaşmalarda istisna yönteminin yer aldığı durumda uygulama, diğer Devlette Anlaşma hükümleri çerçevesinde ödenen vergiler Türkiye’de vergiden istisna edilmekte, diğer bir ifadeyle yurt dışı gelirleri genel netice hesaplarına intikal ettirmekle beraber vergi matrahına dahil edilmemektedir. Ancak, bazı

anlaşmalarda gelir vergisi yönünden artan oranlı tarifenin uygulanması bakımından vergi matrahına dahil edilebilmektedir.

Tablo 111. Türkiye'nin Sonuçlandığı Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları (08.11.2024 tarihi itibarıyla)

Taraf Devlet		Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmî Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
1)	Avusturya	03.11.1970	01.08.1973- 14612	24.09.1973	01.01.1974
	Avusturya (Revize)	28.03.2008	26.06.2009- 27270	01.10.2009	01.01.2010
2)	Norveç	16.12.1971	21.12.1975- 15445	30.01.1976	01.01.1977
	Norveç (Revize)	15.01.2010	28.05.2011- 27947 (m.)	15.06.2011	01.01.2012
3)	Güney Kore	24.12.1983	02.10.1985- 18886	25.03.1986	01.01.1987
4)	Ürdün	06.06.1985	15.07.1986- 19165	03.12.1986	01.01.1987
5)	Tunus	02.10.1986	30.09.1987- 19590	28.12.1987	01.01.1988
6)	Romanya	01.07.1986	21.08.1988- 19906	15.09.1988	01.01.1989
7)	Hollanda	27.03.1986	22.08.1988- 19907	30.09.1988	01.01.1989
8)	Pakistan	14.11.1985	26.08.1988- 19911	08.08.1988	01.01.1989
9)	İngiltere	19.02.1986	19.10.1988- 19964	26.10.1988	01.01.1989
10)	Finlandiya	09.05.1986	30.11.1988- 20005	30.12.1988	01.01.1989
	Finlandiya (revize)	06.10.2009	24.03.2012 – 28243	04.05.2012	01.01.2013
11)	K.K.T.C. (1)	22.12.1987	26.12.1988- 20031	30.12.1988	01.01.1989
12)	Fransa	18.02.1987	10.04.1989- 20135	01.07.1989	01.01.1990
13)	Almanya (Feshedilen) (2)	16.04.1985	09.07.1986- 19159	30.12.1989	01.01.1990
	Almanya (Yeni)	19.09.2011	24.01.2012- 28183	01.08.2012	01.01.2011
14)	İsveç	21.01.1988	30.09.1990- 20651	18.11.1990	01.01.1991
15)	Belçika (3)	02.06.1987	15.09.1991- 20992	08.10.1991	01.01.1992
16)	Danimarka	30.05.1991	23.05.1993- 21589	20.06.1993	01.01.1991
17)	İtalya	27.07.1990	09.09.1993- 21693	01.12.1993	01.01.1994
18)	Japonya	08.03.1993	13.11.1994- 22110	28.12.1994	01.01.1995
19)	B.A.E. (4)	29.01.1993	27.12.1994- 22154	26.12.1994	01.01.1995
20)	Macaristan	10.03.1993	25.12.1994- 22152	09.11.1995	01.01.1993
21)	Kazakistan	15.08.1995	08.11.1996- 22811	18.11.1996	01.01.1997
22)	Makedonya	16.06.1995	07.10.1996- 22780	28.11.1996	01.01.1997
23)	Arnavutluk	04.04.1994	05.10.1996- 22778	26.12.1996	01.01.1997
24)	Cezayir	02.08.1994	30.12.1996- 22863	30.12.1996	01.01.1997
25)	Moğolistan	12.09.1995	30.12.1996- 22863	30.12.1996	01.01.1997
26)	Hindistan	31.01.1995	30.12.1996- 22863	30.12.1996	01.01.1994
27)	Malezya	27.09.1994	30.12.1996- 22863	31.12.1996	01.01.1997
28)	Mısır	25.12.1993	30.12.1996- 22863	31.12.1996	01.01.1997
29)	Çin Halk Cum.	23.05.1995	30.12.1996- 22863	20.01.1997	01.01.1998
30)	Polonya	03.11.1993	30.12.1996- 22863	01.04.1997	01.01.1998
31)	Türkmenistan (5)	17.08.1995	13.06.1997- 23018	24.06.1997	01.01.1998
32)	Azerbaycan	09.02.1994	27.06.1997- 23032	01.09.1997	01.01.1998
33)	Bulgaristan	07.07.1994	15.09.1997- 23111	17.09.1997	01.01.1998
34)	Özbekistan	08.05.1996	07.09.1997- 23103	30.09.1997	01.01.1997
35)	A.B.D.	28.03.1996	31.12.1997- 23217	19.12.1997	01.01.1998
36)	Beyaz Rusya	24.07.1996	22.04.1998- 23321	29.04.1998	01.01.1999
37)	Ukrayna	27.11.1996	22.04.1998- 23321	29.04.1998	01.01.1999
38)	İsrail	14.03.1996	24.05.1998- 23351	27.05.1998	01.01.1999

	Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmî Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
39)	Slovakya	02.04.1997	03.10.1999- 23835	02.12.1999	01.01.2000
40)	Kuveyt	06.10.1997	28.11.1999- 23890	13.12.1999	01.01.1997
41)	Rusya	15.12.1997	17.12.1999- 23909	31.12.1999	01.01.2000
42)	Endonezya	25.02.1997	15.02.2000- 23965	06.03.2000	01.01.2001
43)	Litvanya	24.11.1998	10.05.2000-24045 (m.)	17.05.2000	01.01.2001
44)	Hırvatistan	22.09.1997	10.05.2000-24045 (m.)	18.05.2000	01.01.2001
45)	Moldova	25.06.1998	25.07.2000- 24120	28.07.2000	01.01.2001
46)	Singapur	09.07.1999	18.07.2001- 24466	27.08.2001	01.01.2002
47)	Kırgızistan	01.07.1999	12.12.2001- 24611	20.12.2001	01.01.2002
48)	Tacikistan	06.05.1996	24.12.2001- 24620	26.12.2001	01.01.2002
49)	Çek Cumhuriyeti	12.11.1999	15.12.2003- 25317	16.12.2003	01.01.2004
50)	İspanya	05.07.2002	18.12.2003- 25320	18.12.2003	01.01.2004
51)	Bangladeş	31.10.1999	15.12.2003- 25317	23.12.2003	01.01.2004
52)	Letonya	03.06.1999	22.12.2003- 25324	23.12.2003	01.01.2004
53)	Slovenya	19.04.2001	23.12.2003- 25325	23.12.2003	01.01.2004
54)	Yunanistan	02.12.2003	02.03.2004- 25390	05.03.2004	01.01.2005
55)	Suriye	06.01.2004	28.06.2004- 25506	21.08.2004	01.01.2005
56)	Tayland	11.04.2002	08.01.2005- 25694	13.01.2005	01.01.2006
57)	Sudan	26.08.2001	17.09.2003- 25232	31.01.2005	01.01.2006
58)	Lüksemburg	09.06.2003	08.01.2005- 25694	18.01.2005	01.01.2006
59)	Estonya	25.08.2003	04.07.2004- 25512	21.02.2005	01.01.2006
60)	İran	17.06.2002	09.10.2003- 25254	27.02.2005	01.01.2006
61)	Fas	07.04.2004	22.06.2005- 25853	18.07.2006	01.01.2007
62)	Lübnan	12.05.2004	17.08.2006- 26262	21.08.2006	01.01.2007
63)	Güney Afrika Cum.	03.03.2005	20.11.2006- 26352	06.12.2006	01.01.2007
64)	Portekiz	11.05.2005	15.12.2006- 26377	18.12.2006	01.01.2007
65)	Sırbistan (6)	12.10.2005	08.08.2007- 26607	10.08.2007	01.01.2008
66)	Karadağ (6)	12.10.2005	08.08.2007- 26607	10.08.2007	01.01.2008
67)	Etiyopya	02.03.2005	09.08.2007- 26608	14.08.2007	01.01.2008
68)	Bahreyn	14.11.2005	21.08.2007- 26620	02.09.2007	01.01.2008
69)	Katar	25.12.2001	05.02.2008- 26778	11.02.2008	01.01.2009
	Katar (revize)	18.12.2016	30.12.2018- 30641	31.12.2018	01.01.2019
70)	Bosna-Hersek	16.02.2005	08.04.2007- 26487	18.09.2008	01.01.2009
71)	Suudi Arabistan *	09.11.2007	03.02.2009- 27130 (m.)	01.04.2009	01.01.2010
72)	Gürcistan	21.11.2007	10.02.2010- 27489	15.02.2010	01.01.2011
73)	Umman (7)	31.05.2006	13.03.2010- 27520	15.03.2010	01.01.2011
74)	Yemen	26.10.2005	13.03.2010- 27520	16.03.2010	01.01.2011
75)	İrlanda	24.10.2008	10.08.2010- 27668	18.08.2010	01.01.2011
76)	Yeni Zelanda	22.04.2010	04.07.2011- 27984 (m.)	28.07.2011	01.01.2012
77)	Kanada	14.07.2009	29.04.2011- 27919 (m.)	04.05.2011	01.01.2012
78)	İsviçre	18.06.2010	12.01.2012- 28171	08.02.2012	01.01.2013
79)	Brezilya	16.12.2010	12.01.2012 -28171	09.10.2012	01.01.2013
80)	Avustralya	28.04.2010	21.05.2013- 28653 (m.)	05.06.2013	01.01.2014
81)	Malta	14.07.2011	27.04.2013- 28630	13.06.2013	01.01.2014
82)	Meksika	17.12.2013	06.06.2015- 29378	23.07.2015	01.01.2016
83)	Kosova	10.09.2012	28.08.2015- 29459 (2.m.)	15.10.2015	01.01.2016
84)	Filipinler	18.03.2009	10.04.2011-27901	11.01.2016	01.01.2017
85)	Vietnam	08.07.2014	05.06.2017-30087 (m.)	09.06.2017	01.01.2018

Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmî Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
86) Gambiya	11.02.2014	07.06.2017-30089 (m.)	26.01.2018	01.01.2019
87) Ruanda	01.12.2018	25.09.2020- 31255	21.10.2020	01.01.2021
88) Venezuela	03.12.2018	04.10.2021-31618 (m.)	14.10.2021	01.01.2022
89) Çad	26.12.2017	04.04.2020- 31089	20.10.2021	01.01.2022
90) Sri Lanka	28.01.2022	01.12.2023- 32386	11.12.2023	01.01.2024
91) Kamboçya	27.02.2022	01.12.2023- 32386	06.12.2023	01.01.2024
92) Sierra Leone	03.11.2020	01.12.2023- 32386	25.03.2024	01.01.2025
93) Arjantin	01.12.2018	16.05.2020- 31129	13.09.2024	01.01.2025

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı³

- (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.

³https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasımevzuat/Turkiyenin_Sonuclandirdigi_Vergi_Anlasmalari_Listesi.pdf (Erişim Tarihi 19.03.2025)

**Tablo 112. Mevcut Anlaşmaları Tadil Eden Ek Protokoller
(25.04.2022 tarihi itibarıyla)**

	Taraf Devlet	Protokolün İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmî Gazete 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 Başkanlığı⁴

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.

⁴https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasımevzuat/Ek_Protokollere_Iliskin_Tablo.pdf (Erişim Tarihi 19.03.2025)

Tablo 113. 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 Ro-Ro gemilerinde 12'den fazla yolcu taşınmasına imkân veren Anlaşma	24.05.1987	19469
3	İtalya (Nota Teatisi) yoluyla Geçici Denizcilik Anlaşması	26.06.1996	22678
4	Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	10.06.1989	20191
5	Samsun ve Köstence Arasında Direk Feribot Hattının Oluşturulması İle İlgili Mutabakat Zaptı	25.06.1998	23383
6	Türkiye Cumhuriyeti Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanlığı İle Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bayındırlık Ve Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İşbirliği Protokolü	8.09.2000	24164
7	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.02.2005	27756
8	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Sosyalist Halk Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine Dair Anlaşma	8.09.1987	19568
9	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.12.2000	24262
10	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	4.07.2011	27984
11	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	1.03.1987	19387
12	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	3.07.2004	25511
13	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticareti Anlaşması	7.10.2006	26312
14	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cezayir Demokratik ve Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma	28.10.1998	23507
15	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	3.01.1993	21454
16	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	6.11.1996	22809
17	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	30.05.1995	22298
18	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Hırvatistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	-
19	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	18.03.1989	20122
20	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması	15.06.1997	23020
21	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	3.04.2003	25068
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 İçin Anlaşma	30.05.1986	19122
49	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasında İşbirliği Anlaşması	25.02.2011	27857

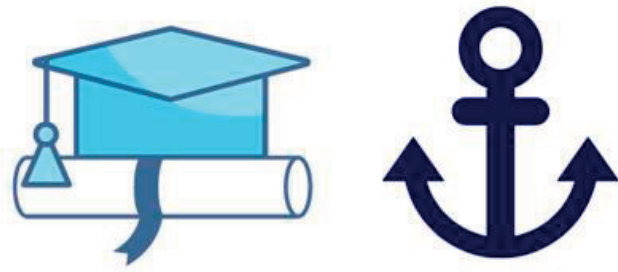
	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmî Gazete Tarihi	Resmî Gazete Sayısı
50	Türkiye Cumhuriyeti ile Yemen Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	29.04.2011	27919
51	Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	18.07.2001	24466
52	Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Gemiadamları Sağlık Raporlarının Düzenlenmesine İlişkin Protokol	15.08.2007	26614
53	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fas Krallığı Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının	27.06.2019	30814
54	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşmasının	26.10.2018	30577
55	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşmasının	22.05.2014	29007
56	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Polonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	16.03.2017	30009
57	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	9.12.2021	31684
58	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (Karar Sayısı: 765)	15.02.2019	30687
59	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar	5.06.2017	30087
60	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Bakanlar Kurulu Arasında Denizcilik Anlaşması'nın Onaylanması Hakkında Karar	25.10.2011	28095
61	Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ve Suriye Arap Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizcilik İşbirliği Alanında Mutabakat Zaptı'nın Onaylanması Hakkında Karar	28.05.2011	27947
62	T. C. ile İtalya arasında Deniz ve Hava Taşımacılığından sağlanan gelirlerin çifte vergilendirilmesini önleme anlaşması onay kararı	17.05.1982	17697

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Resmî Gazete⁵

⁵ <https://www.resmigazete.gov.tr>

<https://denizcilik.uab.gov.tr/ikili-denizcilik-anlasmalari?PageSpeed=noscript> (Erişim tarihi 19.03.2025)

DENİZCİLİK EĞİTİMİ



2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

2.14.1. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi

Türkiye’de denizcilik eğitimi Yükseköğretim Kurulu’na bağlı lisans ve ön lisans düzeyinde eğitim veren üniversiteler ile Millî Eğitim Bakanlığı’na bağlı ortaöğretim kurumları ve özel öğretim kurumları tarafından verilmektedir.

Bu çalışma; Denizcilik eğitimi veren Meslek Yüksekokulları (*Deniz Ulaştırma ve İşletme, Gemi İnşaatı, Gemi Makineleri, Gemi Makineleri İşletme, Gemi Makineleri İşletmeciliği, Güverte*) Fakülteler (*Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği*) için, “**Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi**”⁶ üzerinden elde edilen veriler ile Mesleki ve Teknik Anadolu Liseleri (*Makine, Güverte ve Gemi Yapımı*) için Milli Eğitim Bakanlığı’ndan alınan verilerle oluşturulmuştur.

2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

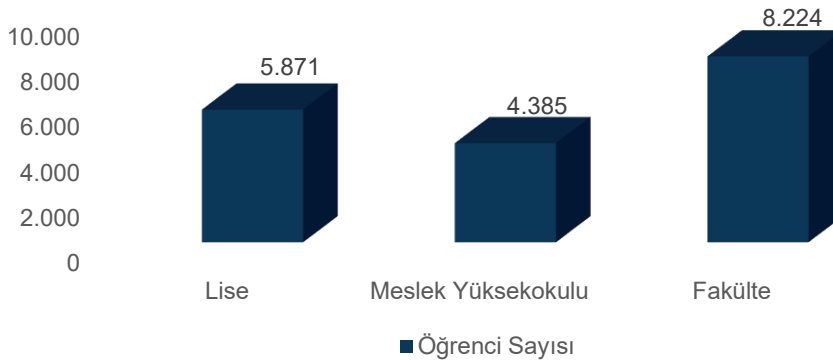
Tablo 114. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum

Öğrenim Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı
Lise	51	5.871
Meslek Yüksekokulu	16	4.385
Fakülte	14	8.224
Genel Toplam	81	18.480

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

2024-2025 Eğitim ve Öğrenim Yılı’nda Türkiye’de denizcilik alanında 81 okulda 18.480 öğrenci öğrenim görmektedir.

Grafik 85. Öğrenim Türüne Göre Öğrenci Sayıları



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

⁶ Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, <https://istatistik.yok.gov.tr/>

2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2024-2025 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 26 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 115. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum

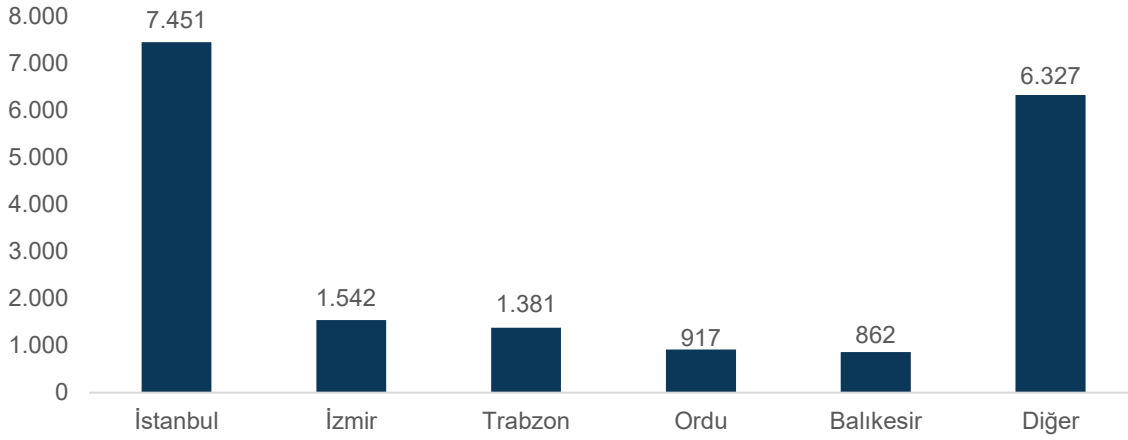
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	14	7.451
2	İzmir	8	1.542
3	Trabzon	4	1.381
4	Ordu	4	917
5	Balıkesir	5	862
6	Rize	4	739
7	Kocaeli	3	831
8	Mersin	3	606
9	Yalova	2	548
10	Muğla	6	585
11	Hatay	2	629
12	Antalya	2	340
13	Çanakkale	4	282
14	Zonguldak	2	298
15	Samsun	1	192
16	Giresun	4	215
17	Sakarya	2	231
18	Aydın	2	177
19	Van	2	143
20	Bursa	1	205
21	Bitlis	1	65
22	Tekirdağ	1	72
23	Adana	1	45
24	Bartın	1	69
25	Kastamonu	1	47
26	Sinop	1	8
Genel Toplam		81	18.480

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

2024-2025 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 7.451 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %40,31'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.542 öğrenci ile İzmir, 1.381 öğrenci ile Trabzon takip etmektedir.

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %56,1'ini oluşturmaktadır.

Grafik 86. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)



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 %87,9’unu erkek öğrenciler oluşturmaktadır.

Tablo 116. Türkiye’nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı

Cinsiyet	Meslek Yüksekokulu	Fakülte	Toplam
Erkek	3.899	7.186	11.085
Kız	486	1.038	1.524
Genel Toplam	4.385	8.224	12.609

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

2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye’de denizcilik alanındaki liselerde öğrenim gören öğrenci sayısı 5.871’dir. Toplam okul sayısı ise 51’dir.

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye’de denizcilik alanındaki liselerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 115’tir.

2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Liselerde bölümlerine göre mevcut okulları değerlendirecek olursak; toplamda yer alan 51 okulun 15’i sadece Güverte bölümünde, 4’ü

sadece Makine bölümünde, 5'i ise sadece Gemi Yapımı alanında eğitim vermektedir. 11 okul ise hem Makine hem Güverte hem de Gemi Yapımı bölümünde eğitim vermektedir.

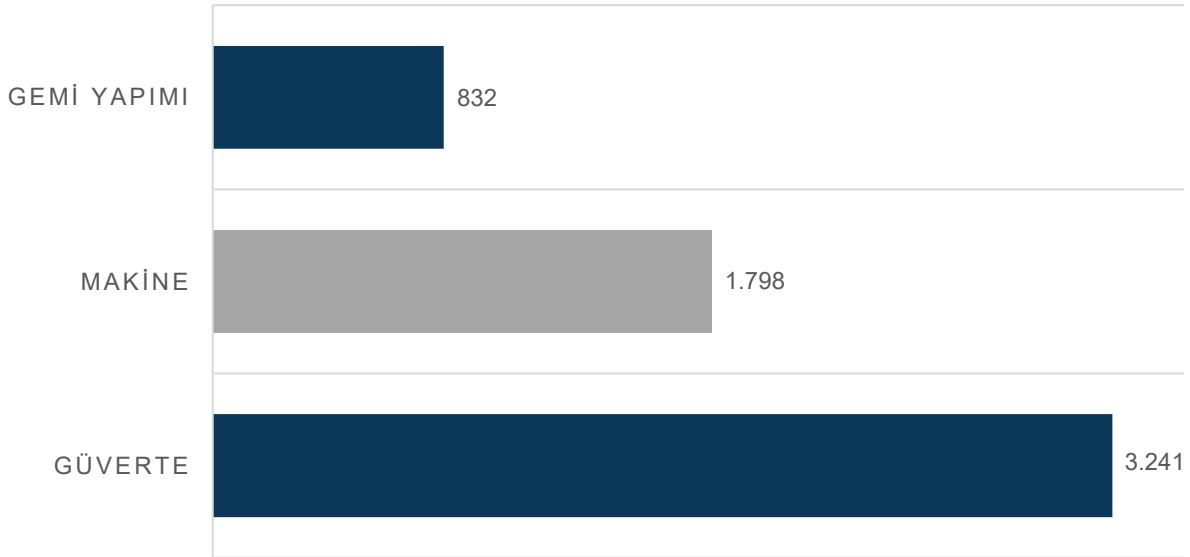
Tablo 117. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı	Okul Başına Düşen Ortalama Öğrenci Sayısı
Güverte	41	3.241	79
Makine	28	1.798	64
Gemi Yapımı	18	832	46
Genel Toplam	51	5.871	115

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı’nda Liselerde toplam öğrenci sayısının %55,2’sini 3.241 öğrenci ile Güverte bölümü öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 87. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de 24 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 51 adet lise bulunmaktadır.

Tablo 118. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu

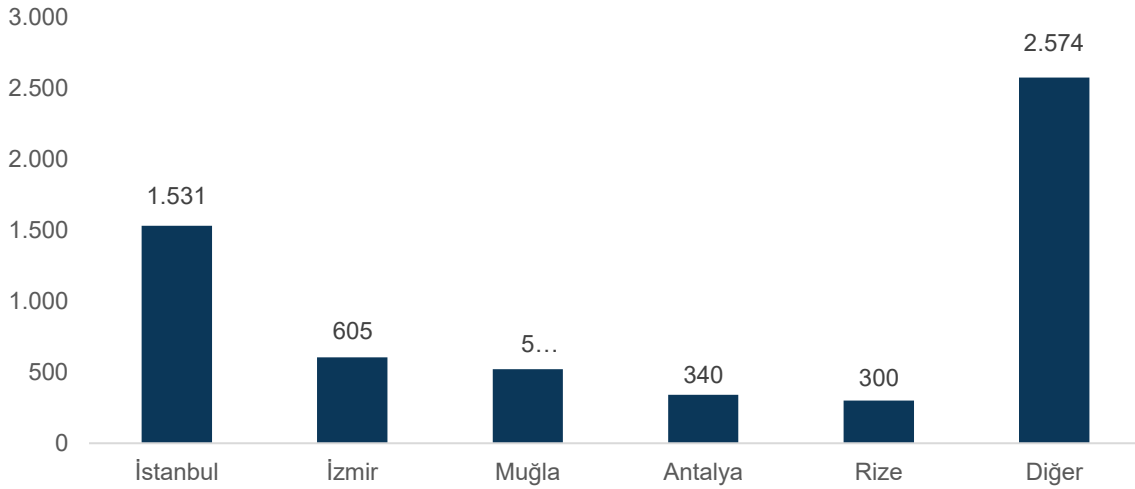
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı	Okul Başına Düşen Ortalama Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	7	1.531	219
2	İzmir	5	605	121
3	Muğla	5	521	104
4	Antalya	2	340	170
5	Rize	3	300	100
6	Hatay	1	292	292
7	Mersin	2	263	132
8	Yalova	1	241	241
9	Ordu	2	214	107
10	Balıkesir	3	174	58
11	Giresun	3	212	71
12	Samsun	1	192	192
13	Aydın	2	177	87
14	Kocaeli	2	155	78
15	Zonguldak	1	134	134
16	Çanakkale	2	105	53
17	Van	1	96	96
18	Tekirdağ	1	72	72
19	Bitlis	1	65	65
20	Trabzon	2	49	49
21	Adana	1	45	45
22	Sakarya	1	33	33
23	Kastamonu	1	47	47
24	Sinop	1	8	8
Genel Toplam		51	5.871	115

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde 1.531 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenciler Türkiye'deki toplam öğrencilerin %26,8'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 605 öğrenci ile İzmir, 521 öğrenci ile Muğla takip etmektedir.

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %45,25'ini oluşturmaktadır.

Grafik 88. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.3. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler

Tablo 119. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu

Sıra NO	Okul Adı	İl Adı	Dal Adı	Öğrenci Sayısı
1	Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	72
			Gemi Makineleri İşletme	92
			Güverte İşletme	133
	Toplam Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			297
2	Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Gemi Makineleri İşletme	101
			Güverte İşletme	174
	Toplam Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			275
3	Hasan Kemal Yardımcı Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Gemi İnşa	48
			Gemi Makineleri İşletme	67
			Güverte İşletme	66
	Toplam Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			181
4	Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Gemi Makineleri İşletme	99
			Güverte İşletme	108
	Toplam Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			207
5	Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Gemi Makineleri İşletme	49
			Güverte İşletme	73
	Toplam Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			122
6	Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Gemi Makineleri İşletme	50
			Güverte İşletme	39
	Toplam Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			89
7	Van Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Van	Güverte İşletme	96
8	Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	37
			Güverte İşletme	41
	Toplam Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			78

9	Kastamonu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kastamonu	Gemi İnşa	11
			Güverte İşletme	36
	Toplam Kastamonu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			47
10	Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	58
			Gemi Makineleri İşletme	137
			Güverte İşletme	161
	Toplam Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			356
11	Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	159
			Gemi Makineleri İşletme	85
			Güverte İşletme	91
	Toplam Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			335
12	Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Hatay	Gemi İnşa	69
			Gemi Makineleri İşletme	99
			Güverte İşletme	124
	Toplam Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			292
13	Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Yalova	Gemi İnşa	126
			Gemi Makineleri İşletme	75
			Güverte İşletme	40
	Toplam Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			241
14	Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	54
			Güverte İşletme	211
	Toplam Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			265
15	Konak Nevvar Salih İşgören Eğitim Kampüsü-4 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte İşletme	224
16	Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Samsun	Gemi İnşa	14
			Gemi Makineleri İşletme	108
			Güverte İşletme	70
	Toplam Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			192
17	Köyceğiz Şehit Ömer Halisdemir Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	186
18	Şehit İdari Ataşe Çağlar Yücel Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Gemi Makineleri İşletme	165
19	Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Gemi Makineleri İşletme	101
			Güverte İşletme	77
	Toplam Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			178
20	Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Zonguldak	Gemi İnşa	40
			Gemi Makineleri İşletme	40
			Güverte İşletme	54
	Toplam Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			134
21	Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	74
			Güverte İşletme	85
	Toplam Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			159
22	Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Gemi Makineleri İşletme	47
			Güverte İşletme	70
	Toplam Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			117

23	Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Gemi İnşa	63
			Gemi Makineleri İşletme	23
			Güverte İşletme	30
	Toplam Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			116
24	75. Yıl Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	103
25	Bodrum Turgut Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	90
26	Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Gemi İnşa	2
			Gemi Makineleri İşletme	42
			Güverte İşletme	55
	Toplam Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			99
27	Adviye-Ertuğrul Acun Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Güverte İşletme	104
28	Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Gemi İnşa	34
			Güverte İşletme	51
	Toplam Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			85
29	Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	92
30	Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Gemi İnşa	32
			Güverte İşletme	87
	Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			119
31	Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Gemi Makineleri İşletme	40
			Güverte İşletme	27
	Toplam Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			67
32	Tatvan Seydi Ali Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bitlis	Güverte İşletme	65
33	Konak Çınarlı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte İşletme	62
34	Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Tekirdağ	Gemi Makineleri İşletme	60
			Güverte İşletme	12
	Toplam Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			72
35	Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana	Gemi İnşa	11
			Gemi Makineleri İşletme	15
			Güverte İşletme	19
	Toplam Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			45
36	Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Güverte İşletme	65
37	Didim Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Gemi Makineleri İşletme	73
38	Bozburun Deniz Ticaret Odası Çok Programlı Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	50
39	Güzelbahçe Borsa İstanbul Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte İşletme	32
40	Karşıyaka Çok Programlı Anadolu Lisesi	Balıkesir	Güverte İşletme	34
41	Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Güverte İşletme	39
42	Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Gemi Makineleri İşletme	13
			Güverte İşletme	20
	Toplam Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			33
43	Espiye Ş. Cengiz Sarıbaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Güverte İşletme	26

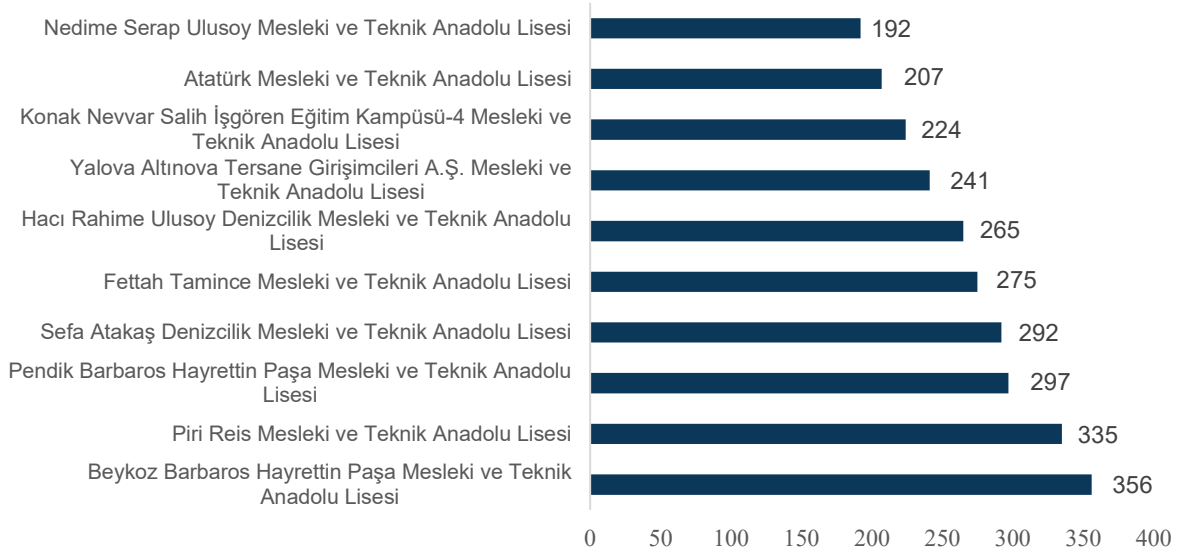
44	Prof. Dr. Necmettin Erbakan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Sinop	Gemi Makineleri İşletme	8
45	Pendik Halil Kaya Gedik Metal Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	41
46	Bandırma Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Gemi İnşa	23
47	İÇDAŞ Biga Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Gemi İnşa	6
48	Sürmene Türk Telekom Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Gemi İnşa	16
49	Mehmet Necati Vidinli Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Gemi İnşa	7
50	Işıklı Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Gemi Makineleri İşletme	30
51	Sakarya Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Sakarya	Gemi Makineleri İşletme	14
			Güverte İşletme	19
	Toplam Sakarya Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			33
Genel Toplam				5.871

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde en fazla öğrenciye sahip lise 356 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 %41,6'dır.

Grafik 89. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2024 - 2025)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokullarının Durumu

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki Meslek Yüksekokullarında öğrenim gören öğrenci sayısı 4.385'tir. Toplam okul sayısı ise 16'dır.

2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda 16 Meslek Yüksekokulu 6 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir.

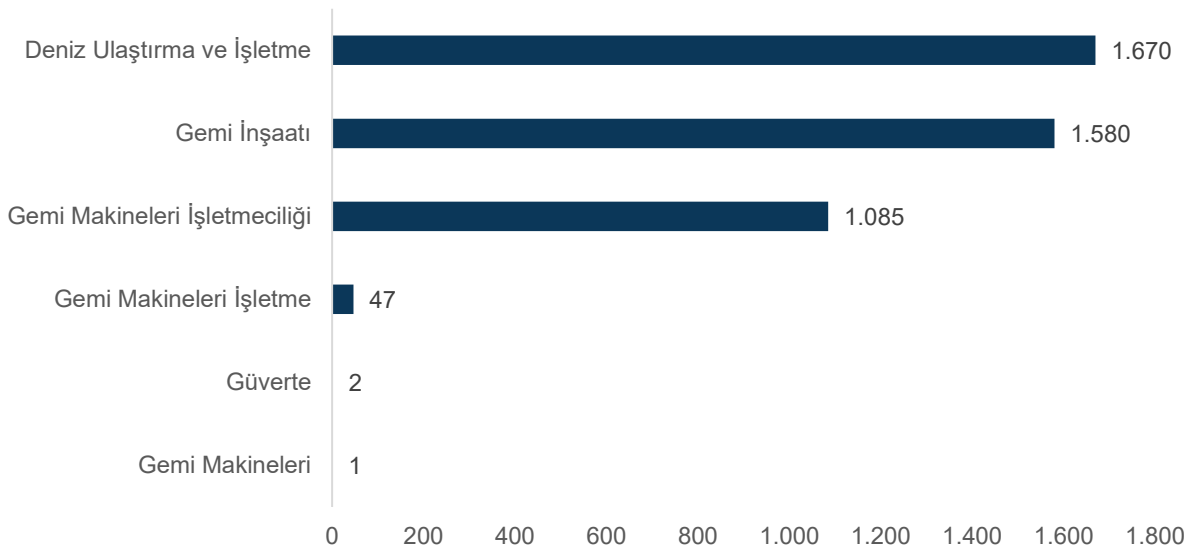
Tablo 120. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı	Öğrenci Sayısı
Deniz Ulaştırma ve İşletme	10	1.670
Gemi İnşaatı	12	1.580
Gemi Makineleri İşletmeciliği	7	1.085
Gemi Makineleri İşletme	6	47
Güverte	1	2
Gemi Makineleri	1	1
Genel Toplam	16	4.385

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

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip bölüm 1.670 öğrenci ile 10 farklı meslek yüksekokulunda bulunan Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümü olup, Meslek yüksekokullarında öğrenim gören toplam öğrenci sayısının %38,1'ini oluşturmaktadır.

Grafik 90. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)



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

2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de 14 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 16 adet meslek yüksekokulu bulunmaktadır.

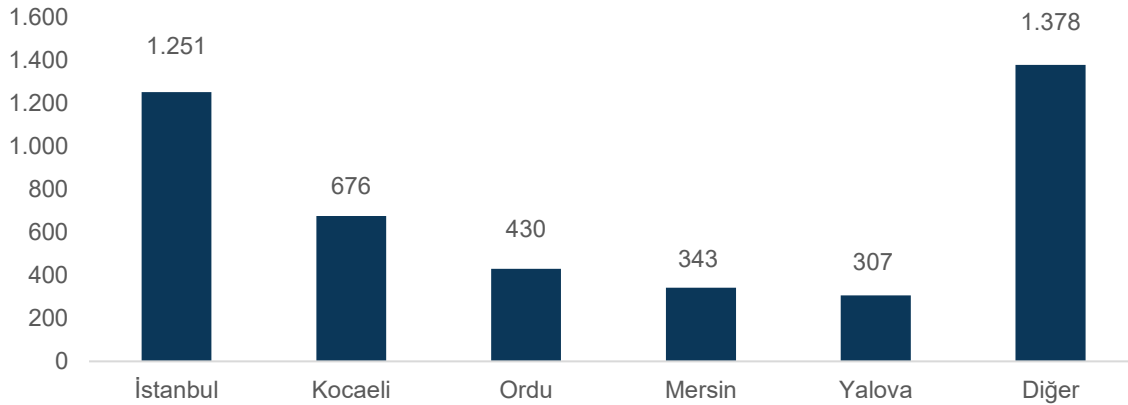
Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu

Sıra NO	İl Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	3	1.251
2	Kocaeli	1	676
3	Ordu	1	430
4	Mersin	1	343
5	Yalova	1	307
6	Balıkesir	1	262
7	Trabzon	1	300
8	Sakarya	1	198
9	Çanakkale	1	157
10	İzmir	1	161
11	Zonguldak	1	164
12	Muğla	1	64
13	Bartın	1	69
14	Giresun	1	3
Genel Toplam		16	4.385

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

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında 1.251 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %28,4'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 676 öğrenci ile Kocaeli, 430 öğrenci ile Ordu takip etmektedir.

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %52,3'ünü oluşturmaktadır.

Grafik 91. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)

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

2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki meslek yüksekokullarında okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 274'tür.

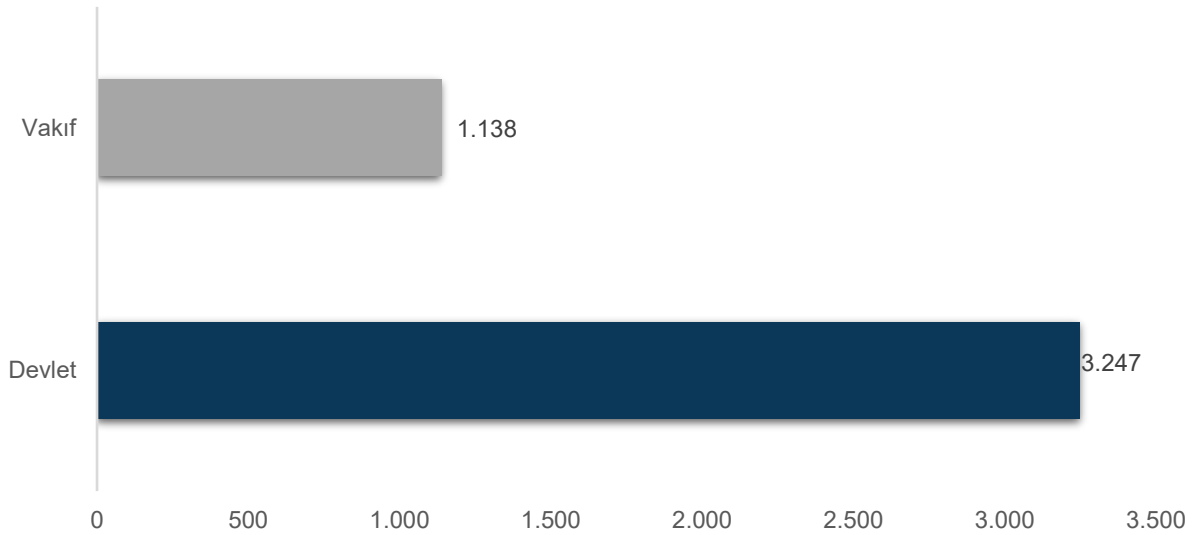
Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Meslek Yüksekokulu Sayısı	Öğrenci Sayısı
Devlet	14	3.247
Vakıf	2	1.138
Genel Toplam	16	4.385

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

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Meslek Yüksekokullarında toplam öğrenci sayısının %74'ünü Devlet okulu öğrencileri %26'sını ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 92. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)



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

2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip meslek yüksekokulu 4 farklı bölümde 915 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren Piri Reis Üniversitesi'dir.

Tablo 123. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu

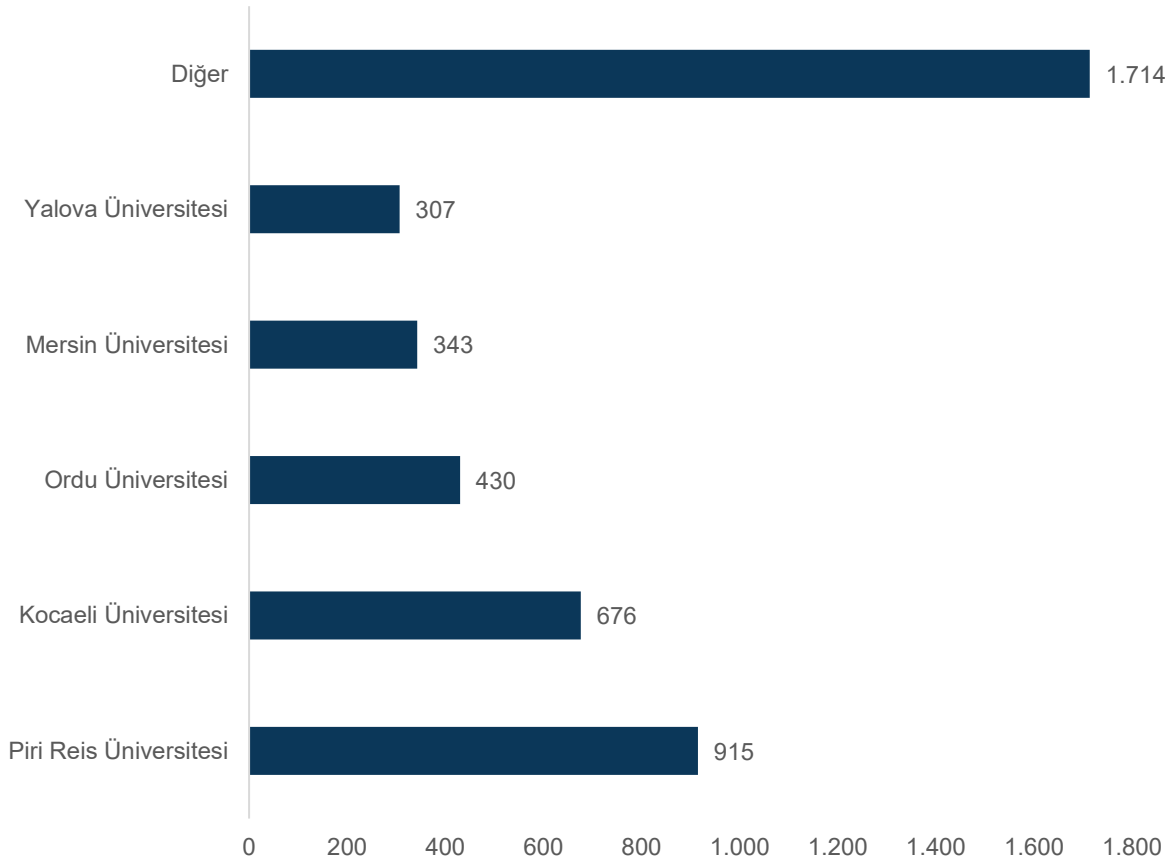
Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı
1	Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	317
			Gemi İnşaatı	288
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	284
			Gemi Makineleri İşletme	26
	Toplam Piri Reis Üniversitesi			915
2	Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Kocaeli	Deniz Ulaştırma ve İşletme	246
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	231
			Gemi İnşaatı	187
			Gemi Makineleri İşletme	9
			Güverte	2
			Gemi Makineleri	1
	Toplam Kocaeli Üniversitesi			676
3	Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksekokulu	Ordu	Gemi İnşaatı	146
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	135
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	144
			Gemi Makineleri İşletme	5
	Toplam Ordu Üniversitesi			430
4	Mersin Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Mersin	Deniz Ulaştırma ve İşletme	233
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	110
	Toplam Mersin Üniversitesi			343
5	Yalova Üniversitesi Altınova Meslek Yüksekokulu	Yalova	Deniz Ulaştırma ve İşletme	207
			Gemi İnşaatı	100
	Toplam Yalova Üniversitesi			307
6	Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Balıkesir	Gemi İnşaatı	262
7	Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Abdullah Kanca Meslek Yüksekokulu	Trabzon	Gemi İnşaatı	155
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	141
			Gemi Makineleri İşletme	4
	Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi			300
8	İstanbul Nişantaşı Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	223
9	Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Sakarya	Gemi İnşaatı	121
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	77
	Toplam Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi			198
10	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Çanakkale	Gemi İnşaatı	157
11	Ege Üniversitesi Urla Denizcilik Meslek Yüksekokulu	İzmir	Deniz Ulaştırma ve İşletme	161
12	Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	İstanbul	Gemi Makineleri İşletmeciliği	52
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	59
			Gemi Makineleri İşletme	2
	Toplam Galatasaray Üniversitesi			113
13	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	Zonguldak	Gemi Makineleri İşletmeciliği	132

	Alaplı Meslek Yüksekokulu		Gemi Makineleri İşletme	1
			Gemi İnşaatı	31
			Toplam Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	164
14	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Bodrum Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Muğla	Gemi İnşaatı	64
15	Bartın Üniversitesi Bartın Meslek Yüksekokulu	Bartın	Gemi İnşaatı	69
16	Giresun Üniversitesi	Giresun	Deniz Ulaştırma ve İşletme	3
Genel Toplam				4.385

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

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 meslek yüksekokulu toplam öğrenci sayısının %46,1'ini oluşturmaktadır.

Grafik 93. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2024-2025)



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

2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki Fakültelerde öğrenim gören öğrenci sayısı 8.224'tir. Toplam okul sayısı ise 14'tür.

2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda 14 Fakülte 3 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir.

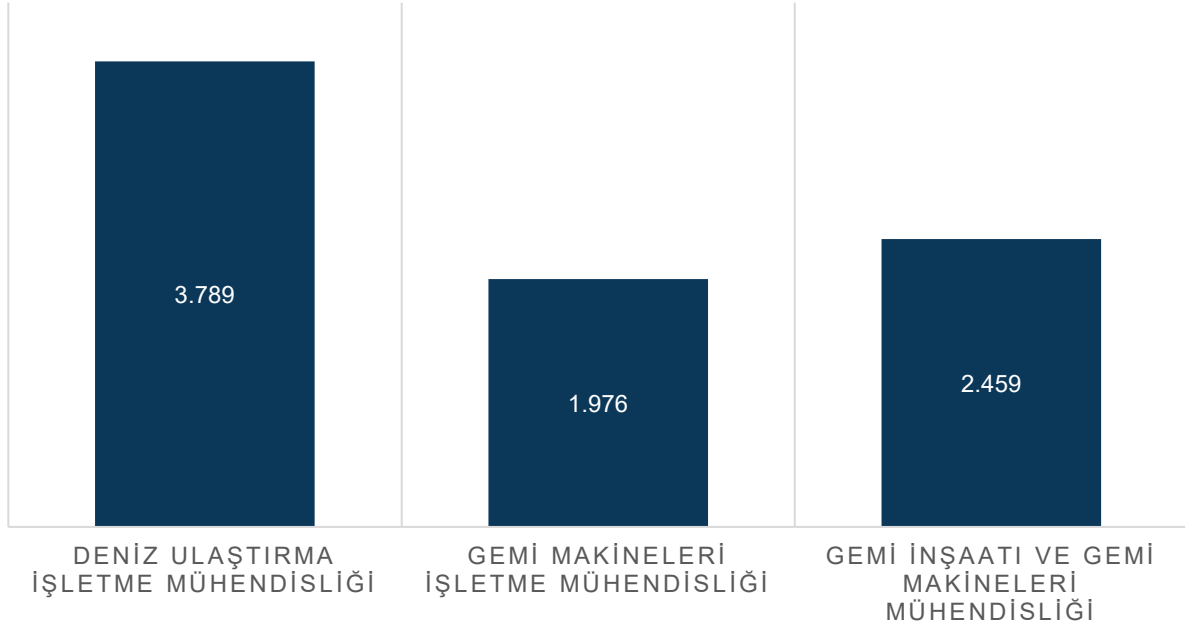
Tablo 124. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Fakülte Sayısı	Öğrenci Sayısı
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	14	3.789
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	7	1.976
Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	10	2.459
Genel Toplam	14	8.224

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

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip bölüm 3.789 öğrenci ile 14 farklı fakültede bulunan Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümü olup, Fakültelerdeki toplam öğrencinin %46,1'ini oluşturmaktadır.

Grafik 94. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)



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

2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de 10 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 14 Fakülte bulunmaktadır.

Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu

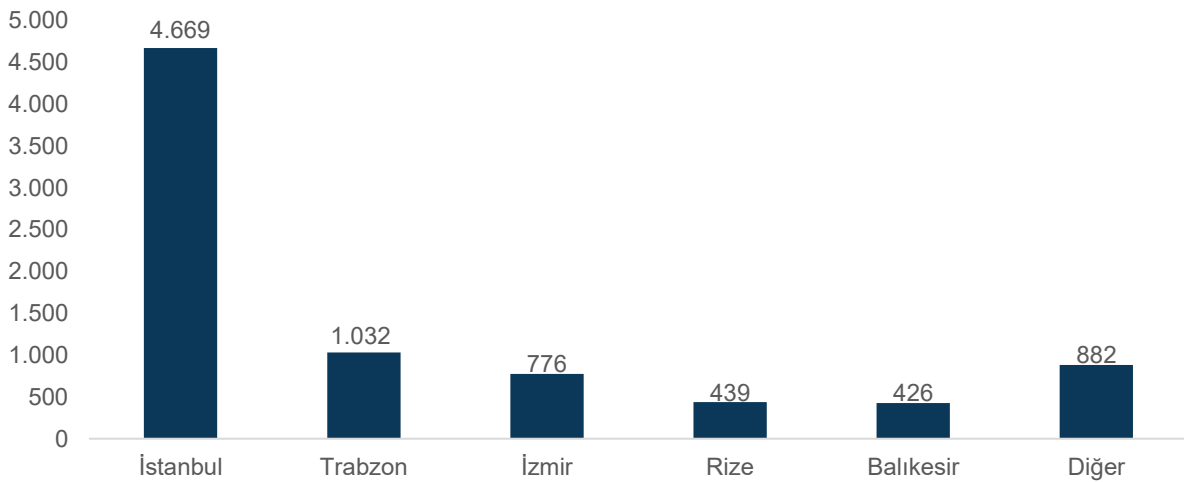
Sıra NO	İl Adı	Fakülte Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	4	4.669
2	Trabzon	1	1.032
3	İzmir	2	776
4	Rize	1	439
5	Balıkesir	1	426
6	Hatay	1	337
7	Ordu	1	273
8	Bursa	1	205
9	Van	1	47
10	Çanakkale	1	20
Genel Toplam		14	8.224

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

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde 4.669 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrencinin %56,8'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.032 öğrenci ile Trabzon, 776 öğrenci ile İzmir takip etmektedir.

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %78,75'ini oluşturmaktadır.

Grafik 95. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)



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

2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki fakültelerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 677'dir.

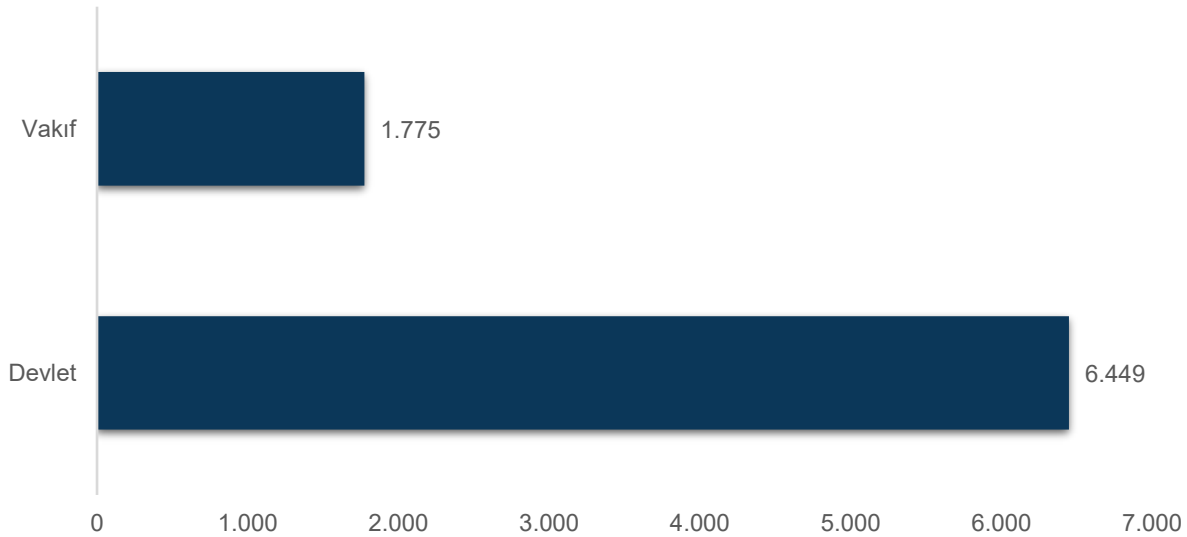
Tablo 126. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Fakülte Sayısı	Öğrenci Sayısı
Devlet	13	6.449
Vakıf	1	1.775
Genel Toplam	14	8.224

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

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Fakültelerde toplam öğrenci sayısının %78,4'ünü Devlet okulu öğrencileri %21,6'sını ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 96. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2024-2025)



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

2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip fakülte 3 farklı bölümde 1.775 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren Piri Reis Üniversitesi'dir. Piri Reis Üniversitesi'ni fakültelerde devlet üniversitesi olan İstanbul Teknik Üniversitesi takip etmektedir. İstanbul Teknik Üniversitesi'nde 3 farklı bölümde 1.352 öğrenci bulunmaktadır.

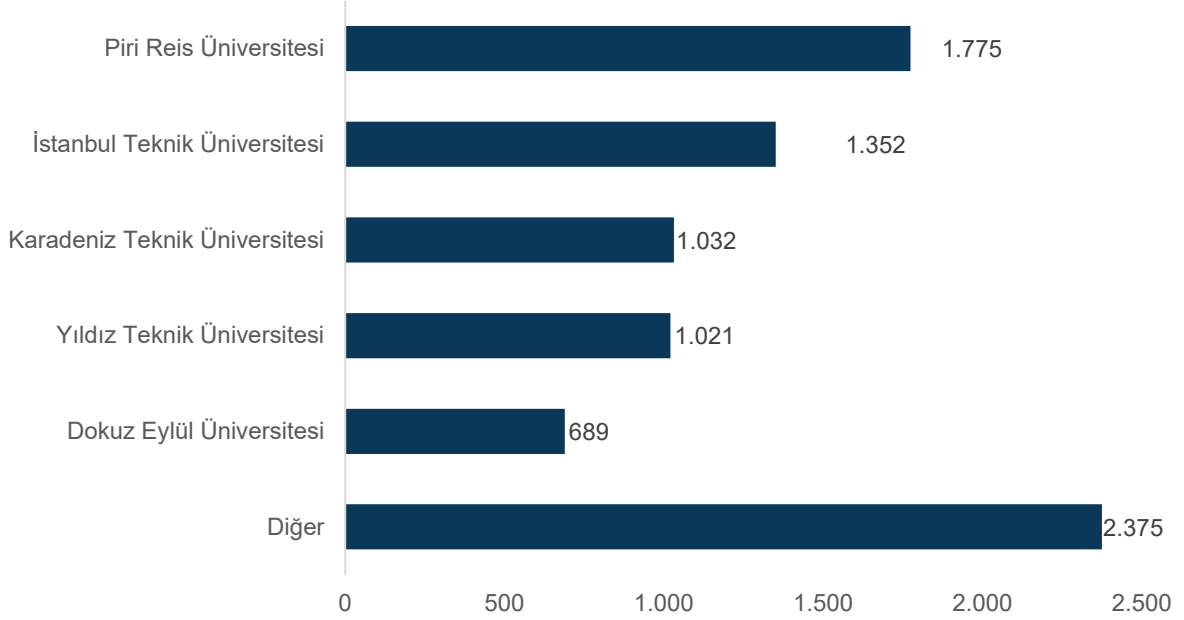
Tablo 127. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Fakülte Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı	
1	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Mühendislik Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	487	
			Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	576	
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	712	
		Toplam Piri Reis Üniversitesi				
2	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul	Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	390	
			Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	520	
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	442	
		Toplam İstanbul Teknik Üniversitesi				
3	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	138	
				Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	349	
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	545	
		Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi				
4	Yıldız Teknik Üniversitesi	İstanbul	Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	450	
				Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	571	
		Toplam Yıldız Teknik Üniversitesi				
5	Dokuz Eylül Üniversitesi	İzmir	Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	280	
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	409	
		Toplam Dokuz Eylül Üniversitesi				
6	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa	İstanbul	Mühendislik Fakültesi	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	521	
7	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi	Rize	Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	439	
8	Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi	Balıkesir	Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	142	
				Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	208	
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	76	
		Toplam Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi				
9	İskenderun Teknik Üniversitesi	Hatay	Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	84	
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	253	
		Toplam İskenderun Teknik Üniversitesi				
10	Ordu Üniversitesi	Ordu	Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	26	
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	247	
		Toplam İskenderun Teknik Üniversitesi				
11	Bursa Teknik Üniversitesi	Bursa	Denizcilik Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	205	
12	İzmir Katip Çelebi Üniversitesi	İzmir	Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	87	
13	Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi	Van	Denizcilik Fakültesi	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	47	
14	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	Çanakkale	Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	20	
	Genel Toplam					8.224

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

2024-2025 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 fakülte toplam öğrenci sayısının %50,6'sını oluşturmaktadır.

Grafik 97. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2024-2025)



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

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, Statistical Yearbook 2024
- Boat International (2025 Global Order Book)
- Clarksons Research Services Limited
- Dünya Turizm Örgütü
- Gelir İdaresi Başkanlığı
- Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)
- IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Nisan 2024
- IMF Dünya Ekonomik Görünüm Veritabanı Nisan 2024
- 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
- Paris Mou Resmî Web Sayfası Verileri (<https://parismou.org/>)
- Resmî Gazete (www.resmigazete.gov.tr)
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- 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)
- The Institute for Shipping Economics and Logistics (ISL)
- Türk Loydu
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)
- 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 Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)
- Yonar, M.E., 2008. Yersinia ruckeri ile Enfekte Edilen Gökkuşluğu Alabalığı (Oncorhynchus mykiss)'nin Tedavisinde Proposilin Kullanılması, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Elazığ.
- Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi



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