

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

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İstanbul 2026

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



DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU
İSTANBUL- 2026



*Denizciliği Türk'ün büyük milli vâküsü 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

2025 yılı, küresel ekonomi ve ticaret açısından belirsizliklerin, jeopolitik gerilimlerin ve korumacı politikaların daha da belirginleştiği bir dönem olarak kayıtlara geçti. Özellikle ABD'de Başkan Donald Trump'ın ikinci dönemine başlamasıyla birlikte gündeme gelen yeni gümrük tarifeleri ve ticaret politikaları, küresel ekonomide dalgalanmaları artırırken, dünya ticaretinin geleceğine ilişkin soru işaretlerini beraberinde getirdi. ABD ile başta Çin ve Avrupa Birliği olmak üzere birçok ülke arasında yaşanan tarife odaklı müzakereler ve karşılıklı adımlar, uluslararası ticaretin seyrini doğrudan etkileyen temel unsurlar arasında yer aldı.

Küresel ölçekte yüksek enflasyonla mücadele kapsamında uygulanan sıkı para politikalarının etkileri devam ederken, büyüme hızındaki yavaşlama, finansman maliyetlerindeki artış ve jeopolitik riskler dünya ekonomisinin kırılgan yapısını sürdürmesine neden oldu. Bununla birlikte enerji arz güvenliği, tedarik zincirlerinin yeniden şekillenmesi ve yeşil dönüşüm politikaları, küresel ekonominin önümüzdeki dönemdeki ana gündem başlıkları olmaya devam edecek.

Türkiye ekonomisi açısından 2025 yılı, makroekonomik dengelenme sürecinin devam ettiği bir yıl oldu. Enflasyonla mücadele kapsamında uygulanan sıkı para ve maliye politikalarının etkileri daha belirgin hale gelirken, finansal piyasalarda istikrarın güçlenmesi yönünde önemli gelişmeler kaydedildi.

2025 yılı, küresel denizyolu taşımacılığı açısından da ekonomik ve jeopolitik risklerin belirleyici olduğu bir dönem olarak öne çıktı. Kızıldeniz'de yaşanan güvenlik sorunlarının yanı

sıra ABD ile Çin arasındaki ticaret gerilimleri, ABD'nin farklı ülkelere yönelik tarife uygulamaları ve Çin yapımı gemilere ilişkin liman ücretleri politikaları, küresel denizyolu taşımacılığının temel gündem başlıkları arasında yer aldı.

Yılın ilk yarısında küresel denizyolu taşımacılığına ilişkin daha zayıf bir görünüm ve daralma beklentileri öne çıksa da üçüncü çeyrekte piyasalarda daha güçlü bir eğilim gözlemlendi. Netice itibarıyla küresel denizyolu taşımacılığının 2025 yılında ton bazında %1,5 artışla yaklaşık 12,9 milyar ton seviyesine ulaştı, ton-mil bazında ise %2 oranında büyümeye kaydetti.

2026 yılına ilişkin beklentiler başlangıçta küresel deniz ticareti açısından daha olumlu bir büyümeye görünümüne işaret etmekteydi. Ancak ABD ve İsrail'in 28 Şubat tarihinde İran'a yönelik saldırıları sonrasında küresel ticaret ve enerji taşımacılığı açısından yeni ve daha kırılgan bir döneme girildi. Petrol ve doğalgaz ticaret akışındaki değişim, Atlantik havzasından Asya'ya yönelen ihracattaki artış ve daha uzun mesafeli taşımacılığın etkisiyle ton-mil bazında büyümeye beklentisinin korunacağı, Hürmüz Boğazı başta olmak üzere kritik geçiş noktalarındaki belirsizliklerin devam etmesi ve sonrasındaki normalleşme sürecinin etkisiyle, 2026 yılında küresel denizyolu taşımacılığı büyümesinin ivme kaybedeceği öngörülmüyor.

Ülkemiz, dünyada yaşanan tüm belirsizliklere rağmen stratejik coğrafi konumu, güçlü liman altyapısı ve gelişen lojistik kapasitesiyle, bölgesel ve küresel ticaret açısından önemli bir merkez olma niteliğini sürdürmektedir. Asya ile Avrupa arasında kritik bir geçiş noktası konumunda bulunan Türkiye'nin deniz ticaretindeki etkinliği her geçen yıl daha da artmaktadır.

Denizcilik Sektör Raporumuz 2025, dünya ve Türk denizcilik sektöründe yaşanan gelişmeleri, ekonomik göstergeleri ve sektörel dönüşüm süreçlerini kapsamlı veriler ışığında ortaya koymaktadır.

Her yıl büyük bir titizlik ve yoğun emekle hazırlanan raporumuzu sektörümüzün ve camiamızın istifadesine sunarken, hazırlanmasında emeği bulunan tüm çalışma arkadaşlarımıza teşekkür ediyor, raporumuzun denizcilik sektörümüze ve ülkemize faydalı olmasını temenni ediyorum.

Tamer KIRAN

Yönetim Kurulu Başkanı

İÇİNDEKİLER

TABLolar LİSTESİ	13
GRAFİKLER LİSTESİ	16
ŞEKİLLER LİSTESİ	18
KISALTMALAR	19
1. DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER	27
1.1. DÜNYA EKONOMİSİ	27
1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ	33
1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı	33
1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu	37
1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI	41
1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları	41
1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)	64
1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri	64
1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri	65
1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri	68
2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER	83
2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ	83
2.2. TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ	89
2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri)	89
2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi	93
2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	101
2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri	106
2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER	115
2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler	117
2.3.2. Kabotaj Yük Taşımaları	117
2.3.3. Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler	126
2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	128
2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler	130
2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	131
2.3.7. Konteyner Taşımacılığı	133
2.3.8. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler	136
2.4. TÜRK BOĞAZLARI	141
2.4.1. Türk Boğazlarının Konumu ve Özellikleri	141
2.4.2. Türk Boğazlarında Gemi Trafikçi	141
2.4.3. Türk Boğazlarında Tehlikeli Madde Geçişleri	146

2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ.....	151
2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu.....	151
2.5.2. Savunma Sanayi Projeleri.....	162
2.5.3. Yat İnşaatı	163
2.5.4. Gemi Yan Sanayi	165
2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları	166
2.6. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ	171
2.7. KIYI YAPILARI	177
2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu.....	177
2.7.1.1. Limanlar	180
2.7.1.1.1. Türkiye’deki Liman Yatırım Projeleri.....	180
2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu.....	181
2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler.....	186
2.7.1.2. Tersane	187
2.7.1.3. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi	189
2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekmek Yeri.....	189
2.7.1.5. Balıkçı Barınakları	191
2.8. DENİZ TURİZMİ.....	195
2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2025 Yılı Genel Deniz Turizmi Değerlendirmesi	195
2.8.2. Deniz Turizminin Unsurları	201
2.8.2.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği.....	201
2.8.2.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği	203
2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	206
2.8.2.4. Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Faaliyetleri	213
2.8.3. Yolcu Taşımacılığı	214
2.9. TÜRKİYE’DE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ	227
2.9.1. Giriş	227
2.9.2. Su Ürünlerinde Mevcut Durum	228
2.9.2.1. Dünyada Su Ürünleri Üretimi.....	228
2.9.2.1.1. Türkiye’de Su Ürünleri Avcılığı.....	232
2.9.2.1.2. Türkiye’de Su Ürünleri Yetiştiriciliği	237
2.9.2.1.3. Türkiye’de Su Kaynakları Yönetimi ve Balıklandırma.....	240
2.9.3. 2024 Yılı Su Ürünleri Ekonomik Veriler	241
2.9.3.1. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri	241
2.9.3.2. Türkiye’nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı	242
2.9.3.2.1. Dış Ticaret	242
2.9.4. Türkiye’de Su Ürünleri’nde Üretim ve Tüketim.....	243

2.10. GEMİ ACENTELİĞİ	249
2.10.1. Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı	249
2.10.2. Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi	250
2.10.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı	250
2.10.3.1. Türk Ticaret Kanunu	250
2.10.3.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği	251
2.10.3.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	251
2.10.3.4. Gemi Acenteliği Faaliyetine İlişkin Mevzuatsal Süreç	252
2.10.4. Gemi Acente Firmalarına İlişkin Veriler	252
2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ	261
2.11.1. Taşıma İşleri Organizatörleri	261
2.11.1.1. Taşıma İşleri Organizatörünün Tanımı ve Kapsamı	261
2.11.1.2. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Örgütlenmesi	261
2.11.1.3. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Mevzuatı	262
2.11.1.4. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği	262
2.11.2. Türkiye’de Lojistik Merkezler	262
2.12. DENİZ SİGORTALARI	267
2.12.1. Deniz Sigortalarına Genel Bir Bakış	267
2.12.2. Türkiye’de Deniz Sigortaları	270
2.12.3. Dünya’da Deniz Sigortaları	272
2.13. TÜRKİYE’NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI	277
2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	277
2.13.1.1. Anlaşmalarda Düzenlenen Gelir Unsurları	277
2.13.2. Denizcilik Anlaşmaları	281
2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ	287
2.14.1. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi	287
2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	287
2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	288
2.14.1.3. Cinsiyete Göre Öğrenci Sayıları	289
2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu	289
2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	289
2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	291
2.14.2.3. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler	292
2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokullarının Durumu	295
2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	296
2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	296
2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	297
2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları	298

2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu	300
2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları	300
2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları	301
2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları	302
2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler	303
KAYNAKLAR	305

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler	29
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı	34
Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton).....	35
Tablo 4. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil).....	36
Tablo 5. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle DWT Gelişimi (300 GT ve üzeri).....	37
Tablo 6. 2024-2025 Yılları Arasında Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri	65
Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), 2024- 2025	84
Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2015-2025.....	86
Tablo 9. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	90
Tablo 10. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	91
Tablo 11. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	92
Tablo 12. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)	93
Tablo 13. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	94
Tablo 14. Kuru Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	95
Tablo 15. Dökme Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	96
Tablo 16. Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	97
Tablo 17. Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	98
Tablo 18. Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	99
Tablo 19. Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	100
Tablo 20. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	102
Tablo 21. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	103
Tablo 22. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması	104
Tablo 23. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	105
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri).....	106
Tablo 25. 1 Ocak 2026 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri	108
Tablo 26. 1 Ocak 2026 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu	109
Tablo 27. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri).....	111
Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı.....	115
Tablo 29. 2016-2025 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar Yüzdesi (%)	116
Tablo 30. 2025 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri	117
Tablo 31. 2016-2025 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)	118
Tablo 32. 2025 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (Ton)	119
Tablo 33. 2025 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (Ton).....	120
Tablo 34. 2016-2025 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)	121
Tablo 35. 2016-2025 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı	122
Tablo 36. ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları (TL)	123
Tablo 37. İllere Göre 2024-2025 Yılları ÖTV'siz Yakıt Teslim Miktarları	124
Tablo 38. 2016-2025 Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi (Ton)	126
Tablo 39. Denizyolu Dış Taşımacılarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları (Ton)	127
Tablo 40. 2025 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (Ton)	128
Tablo 41. 2025 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Ton)	129
Tablo 42. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı (Ton), 2025	130
Tablo 43. Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Ton) 2025	131
Tablo 44. Türkiye- AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (Ton) 2025	132
Tablo 45. KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (Ton) 2025	133
Tablo 46. Dünya Konteyner Filosu 2025.....	134
Tablo 47. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2016-2025	135
Tablo 48. 2025 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU).....	135
Tablo 49. Konteyner Elleçlemesi Yapılan 20 Ülke (TEU)	136

Tablo 50. 2025 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet)	136
Tablo 51. 2025 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları	137
Tablo 52. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayısı ve GT Toplamları	142
Tablo 53. İstanbul Boğazı'ndan 2020-2025 Geçiş Yapan Gemilerin Cinslerine Göre Dağılımı	144
Tablo 54. Çanakkale Boğazı'ndan 2020-2025 Geçiş Yapan Gemilerin Cinslerine Göre Dağılımı	144
Tablo 55. 2016-2025 Yılları İstanbul Boğazı Gemi Geçişleri	145
Tablo 56. 2016-2025 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri	146
Tablo 57. Tanker Trafiğine İlişkin Boğaz Geçişleri	147
Tablo 58. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları	160
Tablo 59. Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları	161
Tablo 60. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2023-2025	181
Tablo 61. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2023-2025	182
Tablo 62. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2022-2025	183
Tablo 63. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2024-2025	184
Tablo 64. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2021-2025	185
Tablo 65. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU)	186
Tablo 66. Yıllara Göre Tekne İmal ve Çekmek Yeri Tesis Sayısı	191
Tablo 67. 2023-2025 Yıllarında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı İlk 5 Ülke	197
Tablo 68. Yıllara Göre Kültür ve Turizm Bakanlığından İşletme Belgeli Yat İşletmeleri Yat ve Yatak Kapasiteleri	201
Tablo 69. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı	202
Tablo 70. 2025 Yılında Kültür ve Turizm Bakanlığından Belgeli Deniz Turizmi Araçları	203
Tablo 71. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri (2025)	204
Tablo 72. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Limanları (2025)	205
Tablo 73. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları (2025)	206
Tablo 74. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekmek Yerleri	206
Tablo 75. 2025 Yılında MedCruise Üyesi En Çok Yolcu Taşınan 10 Liman	209
Tablo 76. Liman Başkanlıkları Bazında Ülkemiz Limanlarına 2025 Yılında Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları	210
Tablo 77. Aylar Bazında Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2025	210
Tablo 78. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı	212
Tablo 79. Yurtdışı Hatlar Bazında Yolcu Gemileri ile Taşınan Yolcu Sayısı (2025)	215
Tablo 80. Yolcu Gemileri ile Taşınan Yurtdışı Yolcu Sayısı (2025)	216
Tablo 81. Dünya Su Ürünleri Üretimi (Ton)	229
Tablo 82. Dünya'da Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimi	230
Tablo 83. Ülkelere Göre Dünya Su Ürünleri Üretimi (Ton)	230
Tablo 84. Türkiye'de Su Ürünleri Üretimi (Ton)	232
Tablo 85. Su Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı	233
Tablo 86. Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton)	233
Tablo 87. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2024) (Adet)	234
Tablo 88. Avcılığı En Çok Yapılan Demersal Deniz Balıklarının Üretim Miktarları (Ton)	234
Tablo 89. Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarları (Ton)	235
Tablo 90. Denizlere Göre Deniz Balıkları Avcılık Üretim Miktarı (Ton)	236
Tablo 91. Bölgelere Göre İçsu Ürünleri Avcılık Üretimi (Ton)	237
Tablo 92. Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı	238
Tablo 93. Türkiye'de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton)	238
Tablo 94. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2024)	239
Tablo 95. Balıklandırma (Sazan) Miktarları	240

Tablo 96. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri	241
Tablo 97. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı.....	242
Tablo 98. Su Ürünleri Üretimi, İhracatı, İthalatı ve Tüketimi.....	244
Tablo 99. Yıllar İtibariyle Yetkilendirilmiş Gemi Acente Firmaları Verileri	253
Tablo 100. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı	253
Tablo 101. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı - I.BÖLGE-Karadeniz Bölgesi (Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)	254
Tablo 102. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı - II.BÖLGE-Marmara Bölgesi (Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)	254
Tablo 103. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- III.BÖLGE- Ege Bölgesi (Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar).....	254
Tablo 104. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı- IV. BÖLGE-Akdeniz Bölgesi (Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar).....	255
Tablo 105. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı	255
Tablo 106. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı	257
Tablo 107. Deniz Sigortaları Verileri.....	270
Tablo 108. Mal ve Hizmet Ticareti Hacmi: Son Dört Çeyrek ve Çeyreklik Büyüme Oranı (%)	272
Tablo 109. Türkiye'nin Sonuçlandırdığı Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	278
Tablo 110. Mevcut Anlaşmaları Tadil Eden Ek Protokoller.....	280
Tablo 111. İkili Denizcilik Anlaşmaları	281
Tablo 112. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum.....	287
Tablo 113. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum	288
Tablo 114. Türkiye'nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı	289
Tablo 115. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu	290
Tablo 116. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu	291
Tablo 117. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu	292
Tablo 118. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu	296
Tablo 119. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu	297
Tablo 120. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu	298
Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu	298
Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu	300
Tablo 123. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu	301
Tablo 124. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu	302
Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu	303

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı (Milyar Ton)	34
Grafik 2. 2025 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton %)	35
Grafik 3. 2025 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)	36
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2026 (1000 DWT)	38
Grafik 5. Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelik Dağılımı (DWT/%).....	38
Grafik 6. Toplam Sera Gazı Emisyonları	47
Grafik 7. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler	64
Grafik 8. Ocak – Aralık 2025 Tarih Aralığında Deniz Haydutluğu Vakalarının %81'inin Meydana Geldiği Ülkeler	68
Grafik 9. Ocak – Aralık 2025 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları.....	68
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2021Ç1-2025Ç4	83
Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2024-2025.....	84
Grafik 12. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2021 – 2025.....	85
Grafik 13. Yıllık Yi-ÜFE ve TÜFE Değişimi, %	85
Grafik 14. 2023-2024-2025 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi.....	92
Grafik 15. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%).....	94
Grafik 16. Kuru Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	95
Grafik 17. Dökme Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%).....	96
Grafik 18. Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	97
Grafik 19. Kimyevi Madde Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	98
Grafik 20. Konteyner Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	99
Grafik 21. Ro-Ro Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	100
Grafik 22. 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı	101
Grafik 23. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%).....	105
Grafik 24. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi (1000 GT ve Üzeri)	107
Grafik 25. 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo (1000 GT ve Üzeri)	107
Grafik 26. Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Dünya Sıralaması	110
Grafik 27. 2016- 2025 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton).....	115
Grafik 28. 2025 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)	116
Grafik 29. Dış Ticaret Miktar ve Değer (Ton /% \$/%)	117
Grafik 30. 2016-2025 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%).....	118
Grafik 31. 2025 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Elleçleme Dağılımı (Ton %)	119
Grafik 32. 2016-2025 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı Bazında Yıllık Değişim (%).....	121
Grafik 33. 2016-2025 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı Yıllık Değişimi (%)	122
Grafik 34. Gemi Tiplerine Göre ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarı (Milyon TL)	123
Grafik 35. 2004-2025 ÖTV'siz Yakıt Miktarları (Ton).....	125
Grafik 36. 2004-2025 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları	125
Grafik 37. 2016-2025 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları	126
Grafik 38. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları	127
Grafik 39. 2025 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (%).....	128
Grafik 40. KEİ Ülkeleri İhracat ve İthalat Yüzdelik Dağılımı (%)	133
Grafik 41. Bölgeler İtibariyle Ro-Ro Taşımacılığı	138
Grafik 42. 2016-2025 Ro – Ro Taşımacılığının Gelişimi	138
Grafik 43. 2016-2025 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları	143
Grafik 44. 2016-2025 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT.....	143
Grafik 45. İstanbul Boğazı'ndan Geçen Toplam Gemi Sayıları ile Tanker Sayılarının Gelişimi	145
Grafik 46. Çanakkale Boğazı'ndan Geçen Toplam Gemi Sayıları ile Tanker Sayılarının Gelişimi.....	146
Grafik 47. Türk Boğazlarından Geçen Tehlikeli Madde Miktarları (Ton)	147
Grafik 48. 2003 / 2025 Faal Tersane Sayıları	151
Grafik 49. 2008-2025 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (Adet)	152

Grafik 50. 2008-2025 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (DWT).....	153
Grafik 51. 2011-2025 Yılları Gemi Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)	153
Grafik 52. 2010-2024 Yılları Arasında Gemi-Yat İnşaatı ve Gemi Yan Sanayiinde Çalışan Sayıları	154
Grafik 53. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Milyon \$), 2010-2025	157
Grafik 54. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2025	158
Grafik 55. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Adet).....	158
Grafik 56. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon CGT)	159
Grafik 57. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet)	159
Grafik 58. Alınan Gemi Siparişlerinin Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%)	160
Grafik 59. Dünya 24 Metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Uzunluk (metre))	164
Grafik 60. 2025 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)	172
Grafik 61. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı.....	172
Grafik 62. Yıllar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü	173
Grafik 63. 2025 Yılı Aylar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü	173
Grafik 64. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları.....	177
Grafik 65. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2022-2025	185
Grafik 66. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2021-2025	186
Grafik 67. Ülkelere Göre 2024 Yılı Turist Sayısı Sıralaması (Milyon Kişi)	196
Grafik 68. 2025 Yılı Ocak-Aralık Döneminde Ulaşım Türlerine Göre Ülkemize Giriş Yapan Yabancı Ziyaretçilerin Dağılımı	197
Grafik 69. Harcama Türlerinin Ziyaretçilerden Elde Edilen Turizm Geliri İçerisindeki Payı (%), Yıllık	198
Grafik 70. Geliş Amaçlarına Göre Ziyaretçiler 2025	198
Grafik 71. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama	199
Grafik 72. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı	200
Grafik 73. 2025 Yılında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı	200
Grafik 74. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı	207
Grafik 75. Uluslararası Kruvaziyer Destinasyonların Paylaşım Oranları (%), 2025.....	209
Grafik 76. 2020-2025 Yılları Arasında Ocak-Aralık Aylarında Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri.....	211
Grafik 77. Kabotaj’da Hatlı Tarifeli Olarak Liman İçi ve Limanlar Arası Taşınan Denizyolu Yolcu Sayısı	214
Grafik 78. Dünya Su Ürünleri Üretimine Önemli Ülkelere Göre Dağılımı (2021)	231
Grafik 79. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İhracat İthalat Değerleri (Bin ABD \$), Ocak-Aralık 2025	243
Grafik 80. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%)	256
Grafik 81. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2025	271
Grafik 82. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2025.....	271
Grafik 83. Kargo Tipleri Bazında Yük Elleçlemeleri, 2025	272
Grafik 84. Teminat Tiplerine Göre Dağılım (%).....	273
Grafik 85. Bölgelere Göre Prim Dağılımı (%)	273
Grafik 86. Öğrenim Türüne Göre Öğrenci Sayıları	287
Grafik 87. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)	289
Grafik 88. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)	290
Grafik 89. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)	292
Grafik 90. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciyi Sahip İlk 10 Lise, (2025-2026)	295
Grafik 91. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026).....	296
Grafik 92. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)	297
Grafik 93. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026).....	298
Grafik 94. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciyi Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu,	300
Grafik 95. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)	301
Grafik 96. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026).....	302

Grafik 97. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)	302
Grafik 98. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2025-2026)	304

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2025/2026 Bayrak Performans Tablosu	45
Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi	47
Şekil 3. IMO'nun İklim Değişikliğine Yönelik Kural ve Uygulamaları	52
Şekil 4. FuelEU Uygulama Takvimi	54
Şekil 5. SOx Emisyon Regülasyonu.....	56
Şekil 7. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı.....	56
Şekil 6. Küresel Sülfür Üst Sınırı	56
Şekil 8. ECA ve Küresel Kapsamda Yıllar İtibariyle Yakıttaki Kükürt Limitleri	57
Şekil 9. Emisyon Kontrol Alanları.....	58
Şekil 10. 01.05.2025 tarihinden sonra geçerli olacak Akdeniz Emisyon Kontrol Alanı	59
Şekil 11. Yıllara Göre NOx Regülasyonu	60
Şekil 12. Ocak – Aralık 2025 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	69
Şekil 13. Ocak – Aralık 2025 Tarih Aralığında Hindistan Yarımadası, Doğu ve Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	70
Şekil 14. Ocak – Aralık 2025 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası.....	73
Şekil 15. Ocak – Aralık 2025 Tarih Aralığında Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	76
Şekil 16. Ülke Genelinde Bütünleşik Kıyı Alanları Planları	178
Şekil 17. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı.....	188

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AFID	: Alternatif Yakıtlar Altyapı Tüzüğü
ASBA	: Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği
ASG	: Abu Sayyaf Grubu
AYM	: Avrupa Yeşil Mutabakatı
BDN	: Bunker Delivery Note (Yakıt Teslim Bildirimi)
BKAP	: Bütünleşik Kıyı Alanları Planları
BKAYP	: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlaması
BM	: Birleşmiş Milletler
BMP	: En İyi Yönetim Uygulamaları Rehberi
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
CWQ	: Challenging Water Quality
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirme
DAU	: Denizcilik Atıkları Uygulaması
DCS	: Data Collection System (Veri Toplama Sistemi)
DMP	: Deniz Mekânsal Planlama
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	: Economic Cooperation Organization Logistics Provider Associations Federation (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu)
EEDI	: Energy Efficiency Design Index (Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi)
EEX	: European Energy Exchange
EH	: Elektronik Harp
EMEC	: European Marine Equipment Council (Avrupa Deniz Ekipmanları Konseyi)
ETS	: European Union Emission Trading System (AB Emisyon Ticaret Sistemi)
EU MRV	: Avrupa Birliği İzleme, Raporlama ve Doğrulama
EYS	: Emniyetli Yönetim Sistemi
FAL	: Facilitation Committee (Kolaylaştırma Komitesi)
FAO	: Food and Agriculture Organization of the United Nations (Birleşmiş Milletler)

	Gıda ve Tarım Örgütü)
FD&D	: Freight, Demurrage & Defence Insurance (Navlun, Sürastarya ve Savunma Sigortası)
FIATA	: Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
FLL	: Fuel Lifecycle Label (Yakıt Yaşam Döngüsü Etiketi)
FONASBA	: The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu)
FPSO	: Floating Production Storage and Offloading (Yüzer Üretim, Depolama ve Boşaltma Üniteleri)
FSU	: Floating Storage Unit (Yüzer Depolama Ünitesi)
GABS	: Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi
GFI	: Greenhouse Gas Fuel Intensity (Sera Gazı Yakıt Yoğunluğu)
GHG	: Green House Gases (Sera Gazı)
GISIS	: Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sistemi
GNSS	: Global Navigation Satellite System
GSYH	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
GT	: Gros Ton
GTİP	: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
GYHİB	: Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği
ICOMIA	: International Council of Marine Industry Associations (Uluslararası Denizcilik Endüstrisi Birliği)
ICS	: International Chamber of Shipping (Uluslararası Deniz Ticaret Odası)
ILO	: International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü)
IMB	: International Maritime Bureau (Uluslararası Denizcilik Bürosu)
IMCO	: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı)
IMF	: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
IMO	: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
IMP	: Endonezya Deniz Polisi
ISL	: The Institute for Shipping Economics and Logistics (Denizcilik Ekonomisi ve Lojistik Enstitüsü)
ISWG	: IMO Intersessional Working Group
IUMI	: International Union of Marine Insurance (Uluslararası Deniz Sigortaları Birliği)
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri
İMEAK DTO	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
KEP	: Kayıtlı Elektronik Posta
KMDYTM	: Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi
KOGAD	: Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği
KW	: Kilowatt
LDC	: Least Developed Countries
LEG	: Legal Committee (Hukuk Komitesi)
LNG	: Liquefied Natural Gas (Sıvılaştırılmış Doğalgaz)
LODER	: Lojistik Derneği
LPG	: Liquefied Petroleum Gas (Likit Petrol Gazı)
MARPOL	: Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi
MDO	: Marine Diesel Oil (Deniz Dizel Yakıtı)
MEPC	: Marine Environment Protection Committee (Deniz Çevresini Koruma Komitesi)

MERSİS	: Merkezi Sicil Kayıt Sistemi
MGO	: Marine Gas Oil (Deniz Gaz Yakıtı)
MGS	: Milli Gemi Sicili
MLC	: Maritime Labour Convention (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi)
MMEA	: Malezya Deniz Güvenlik Teşkilatı
MOHA	: Maritime Operator Holding Account (Denizcilik Operatör Hesabı)
MoU	: Memorandum of Understanding
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)
NOx	: Azot Oksitler
NTM	: Notice to Mariners (Denizcilere Bildiri)
OCCS	: Onboard Carbon Capture & Storage
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)
RCCs	: Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine
RPG	: roket güdümlü el bombası
RU	: Remedial Units (Telaflı Birimleri)
S	: Kükürt
SECA	: Kükürt Emisyon Kontrol Alanı
SEEMP	: Ship Energy Efficiency Management Plan (Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı)
SFCS	: Sustainable Fuels Certification Scheme
SIDS	: Sürdürülebilir Yakıt Sertifikasyon Programı
SKDM	: Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması
SOFIA	: Dünya Balıkçılık ve Su Ürünleri Durumu
SOLAS	: Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
SOx	: Kükürt Oksitler
SSMR	: Shipping Statistics and Market Review
STCW	: Gemiadamları için Eğitim, Belgelendirme, Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
SU	: Surplus Unit
TC	: Technical Cooperation Committee (Teknik İşbirliği Komitesi)
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi
TEPGE	: Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü Müdürlüğü
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
TİO	: Taşıma İşleri Organizatörleri
TL	: Türk lirası

TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
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)
UNCHR	: Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği
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
ZNZ	: Zero or Net Zero



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

2025 yılında küresel ekonomi jeopolitik riskler ve başta ABD ile Çin arasında olmak üzere artan ticaret gerilimleri kaynaklı politika belirsizlikleri ile şekillenmiştir. Uluslararası Para Fonu (IMF) verilerine göre, 2025 yılı genelinde küresel ekonomi, %3,4 ile bir önceki yıl %3,3 olan büyüme oranına yakın dirençli bir büyüme kaydetmiştir. Bu büyümede, ABD ekonomisindeki yavaşlamaya karşın Çin ve Hindistan ekonomilerinin güçlü büyümesi etkili olmuştur. ABD ekonomisi, tarife kaynaklı belirsizliklerin ve beklenen hızda normalleşmeyen para politikasının iç talepte oluşturduğu baskının etkisiyle 2025 yılında ivme kaybederek %2,1 büyümüştür. Bu dönemde %4,4 büyüyen yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ülkeler bloku içerisinde görece en güçlü performansı %7,6 büyüme ile Hindistan göstermiş, Brezilya ekonomisi ise %2,3 büyümüştür. Çin ekonomisi, küresel olumsuz koşullara rağmen %5 oranında büyüme göstermiştir. 2024 yılında %0,2 oranında daralan Avrupa'nın en büyük ekonomisi Almanya, 2025 yılında %0,2 ile sınırlı bir büyüme kaydetmiştir. Almanya'daki kısmi toparlanmanın etkisiyle Avro Bölgesi'nin büyüme hızı bir önceki yıla göre artış göstermiş, Avro Bölgesi 2025 yılında %1,4 oranında büyümüştür.

2025 yılında yoğun ticaret engellerine ve artan belirsizliğe dayanıklılık gösteren küresel ekonomik faaliyet, 2026 yılının başında Orta Doğu'da savaşın patlak vermesiyle büyük bir belirsizlikle karşı karşıya kalmıştır. Ortadoğu'daki çatışmanın süre ve kapsam açısından sınırlı kalacağı varsayımıyla, küresel büyümenin 2026 yılında %3,1'e ve 2027 yılında %3,2'ye gerilemesi beklenmektedir. Bu çatışmanın, gelişmiş ekonomilere kıyasla yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomiler üzerinde daha büyük etkisi bulunmaktadır. Yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde büyümenin 2026 yılında %3,9'a gerilemesi ve 2027 yılında toparlanarak %4,2 seviyesine çıkması beklenmektedir. 2025 yılında %5,5 oranında büyüyen gelişmekte olan Asya blokunun, 2026 yılında %4,9 ve 2027 yılında %4,8 büyümesi beklenmektedir. ABD'nin Çin mallarına uyguladığı tarifelerin düşük seyretmesi ve uygulanan teşvik önlemlerinin Orta Doğu'daki çatışmanın olumsuz etkilerini kısmen dengelemesi sonucunda, Çin'in 2026 yılı büyüme tahmini %4,4 olarak öngörülmektedir. Diğer taraftan, küresel büyüme görünümü belirsizliğini korumaktadır. Orta Doğu'daki çatışmanın daha geniş kapsamlı ve uzun süreli hale gelmesi, ticaret gerilimlerinin yeniden artması ve çatışma kaynaklı bir enerji krizi yaşanması gibi riskler, küresel büyüme üzerinde aşağı yönlü baskı oluşturacaktır.

2025 yılında dünya ticaret hacmi %5,1 oranında artış göstermiştir. Ancak Orta Doğu'daki çatışmanın yarattığı belirsizliklerin etkisiyle, ticaret hacmi artış hızının yavaşlayarak 2026 yılında %2,8'e gerilemesi öngörülmektedir. Bu dinamikler, başlangıçta öne çekilmiş talep etkisini ve zaman içinde ticaret bağlantılarındaki ve üretim zincirlerindeki uyarlamalarla kısmen dengelenen tarife etkilerini yansıtmaktadır.

2025 yılında ücret artışlarının yavaşlaması, başta enerji olmak üzere emtia fiyatlarındaki olumlu görünüm ve sıkı finansal koşulların talepte daralmaya yol açmasıyla küresel enflasyon düşüş eğilimini sürdürmüştür. Bununla birlikte, gelişmekte olan ülkelerin para birimlerinde uygulanan tarifelerden kaynaklı gözlenen baskılar enflasyondaki gerilemeyi sınırlamıştır. Gelişmiş ekonomilerde ortalama tüketici enflasyonu 2025 yılında %2,5 seviyesine gerilemiştir. Yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde yıllık ortalama tüketici fiyatı artışı, 2025 yılında %5,2 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Küresel enflasyonun 2026 yılında sınırlı bir artış göstermesi, ardından 2027 yılında yeniden düşüş eğilimine girmesi beklenmektedir. Büyümedeki yavaşlama ve enflasyondaki artışın ise özellikle yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde daha belirgin olması öngörülmektedir. Son IMF tahminlerine göre, 2026 yılında tüketici fiyatlarının yükselen ve gelişmekte olan piyasalarda %5,5, gelişmiş ekonomilerde %2,8 seviyesinde gerçekleşeceği beklenmektedir.

2025 yılında küresel ekonomilerde sıkı finansal koşulların etkisiyle işsizlik oranlarında artış görülmüştür. 2025 yılında işsizlik oranı gelişmiş ekonomilerde %4,7 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu ekonomiler arasında işsizlik oranı ABD’de %4,3, Avro Bölgesi’nde %6,3 olmuştur. 2026 yılında ise gelişmiş ekonomilerde işsizlik oranının %4,8’e yükselmesi beklenmektedir. Aynı dönemde işsizlik oranının ABD’de %4,4, Avro Bölgesi’nde ise %6,2 seviyesinde gerçekleşeceği öngörülmektedir.

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 gerilemiştir. 2025 yılında ise arz fazlası nedeniyle Brent petrol fiyatları son beş yılın en düşük seviyelerini görmüş ve ortalama 68,3 dolar/varil seviyesinde gerçekleşmiştir. Orta Doğu’daki çatışmanın etkisiyle, dünya denizyolu ham petrol ticaretinin yaklaşık üçte birinin gerçekleştiği en önemli enerji geçiş noktası olan Hürmüz Boğazı’nın kapanması ve arz tarafında yaşanan kısıtlamaların sonucunda 2026 yılında ortalama Brent petrol fiyatının yükselerek 80,2 dolar/varil seviyesine çıkacağı öngörülmektedir. Hürmüz Boğazı’nın kapalı kalma süresinin uzaması durumunda ise petrol fiyatlarının daha yüksek seviyelere ulaşabileceği değerlendirilmektedir.

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler

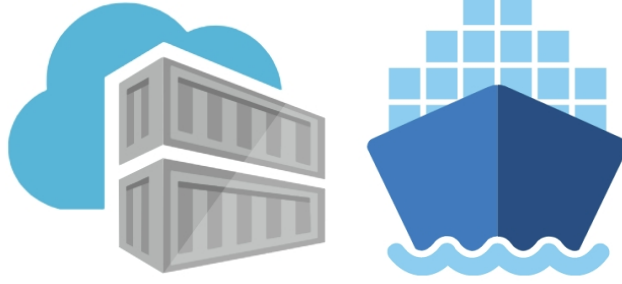
	2024	2025 (1)	2026 (1)
Büyüme (Yüzde Gelişim)			
Dünya	3,3	2,8	3,0
Gelişmiş Ekonomiler	1,8	1,4	1,5
ABD	2,8	1,8	1,7
Japonya	0,1	0,6	0,6
Avro Bölgesi	0,9	0,8	1,2
Almanya	-0,2	-0,1	0,9
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	4,3	3,7	3,9
Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa	3,4	2,1	2,1
Rusya	4,1	1,5	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 2026

IMF, Dünya Ekonomik Görünüm Veritabanı, Nisan 2026

(1) Tahmin

DÜNYA DENİZ TİCARETİ



1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı

Küresel denizyolu taşımacılığının politik ve jeopolitik riskler etrafında şekillendiği bir yıl olan 2025 yılında Clarksons verilerine göre küresel denizyolu taşımacılığı ton bazında yıllık %1,5 artarak 12,9 milyar ton seviyesinde gerçekleşirken, ton-mil bazında yıllık artış %2 seviyesinde gerçekleşti. Ton bazında kaydedilen bu büyüme, 2024 yılında gerçekleşen %2,5'lik artışın altında kalsa da küresel belirsizliklere rağmen sektörün dayanıklılığını ortaya koydu. 2025 yılının ilk yarısında yıllık bazda %0,5 azalış gösteren küresel denizyolu taşımacılığı, kuru yük taşımacılığındaki toparlanma, OPEC+ kesintisinin sona ermesi ve ABD ve Çin arasında bir yıllık ateşkesin ilan edilmesi gibi pozitif gelişmelerin etkisiyle yılın ikinci yarısında %3,3 ile büyük oranda büyüme gösterdi.

ABD'nin belirsiz ticaret politikasına rağmen Asya içi ticaret ile Asya'nın Avrupa ve gelişmekte olan ülkelere ihracatı küresel konteyner taşımacılığını desteklemiş, böylece küresel konteyner taşımacılığı büyümesi, TEU bazında yıllık %4,5 oranında güçlü bir seviyede gerçekleşmiştir. Küresel denizyolu ile konteyner taşımacılığında TEU-mil bazında ise %4,7 oranında büyüme görülmüştür. Konteyner ticareti büyümesinin, Transpasifik'te tarife baskılarının devam edeceği ve Asya-Avrupa ve Asya içi ihracatta görülen güçlü büyümenin yavaşlayacağı öngörüsüyle TEU bazında yıllık %2,5 olacağı öngörülmektedir. TEU-mil bazında ise Kızıldeniz'deki aksaklıkların giderilmesinin arz-talep dengesizliğini artıracığı beklentisiyle %1,1 daralma tahmin edilmektedir.

Kuru dökme yük taşımacılığının görünümü, 2025 yılında geçen yıla kıyasla daha durgun seyretti. Kuru dökme yük taşımacılığı, 2025 yılının ilk yarısındaki zayıf performansının ardından yılın ikinci yarısında toparlanma belirtileri göstermiştir. Görünümdeki bu toparlanma ile 2025 yılında deniz yoluyla kuru dökme yük taşımacılığında değişim yıllık bazda %1,3 olmuştur. Yılın ikinci yarısında güçlü büyüme gösteren Gine boksit ihracatı, Brezilya demir cevheri ihracatı ve tahıl ihracatı gibi Çin'e yapılan uzun mesafeli ihracattaki büyümenin desteğiyle kuru dökme yük taşımacılığı ton-mil bazında %2,1 artış göstermiştir. Demir cevheri ticaretinin 2025 yılının ikinci yarısında yakaladığı güçlü büyümeyi tekrarlayamayacağı öngörüsüyle 2026 yılında deniz yoluyla kuru dökme yük taşımacılığının ton bazında yıllık değişimin %0,6 oranında yavaşlaması beklenmektedir.

2025 yılında küresel ticaretin %87'sini deniz ticareti oluşturdu. Son tahminlere göre 2026 yılında deniz ticaretinin, küresel ticaretteki payının toplam küresel ticaretin %87'sini oluşturacağı öngörülmektedir.

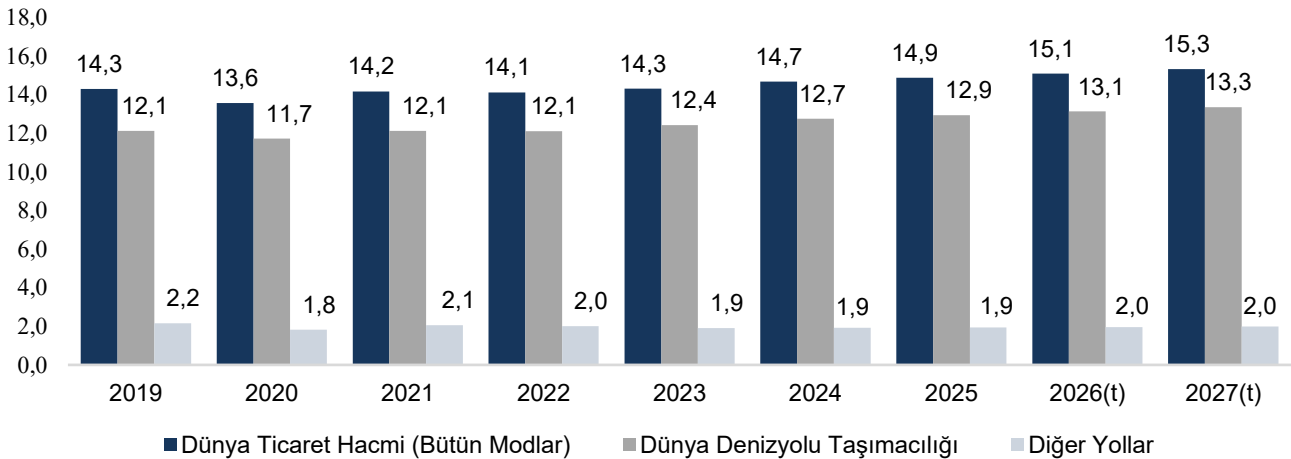
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı

Dünya Ticareti ve Denizyolu Taşımacılığı	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026(t)	2027(t)	10 (*) Yıllık Trend	5 (*) Yıllık Trend
Kişi Başına Denizyolu Ticareti											
Dünya Denizyolu Ticareti (milyar ton)	12,12	11,72	12,11	12,10	12,41	12,74	12,93	13,12	13,34	1,7%	1,0%
Dünya Nüfusu (milyon kişi)	7,77	7,85	7,92	7,99	8,06	8,13	8,20	8,27	8,34	1,0%	0,9%
Ticaret Tonajı (Kişi Başı)	1,56	1,49	1,53	1,52	1,54	1,57	1,58	1,59	1,60	0,7%	1,1%
Dökmeyük Taşımacılığı (Kişi Başı)	1,09	1,04	1,05	1,05	1,08	1,09	1,09	1,09	1,09	0,2%	0,9%
Konteyner Taşımacılığı (Kişi Başı)	0,23	0,23	0,24	0,23	0,23	0,24	0,25	0,25	0,26	1,8%	1,6%
Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	0,6%	-3,2%	3,3%	-0,1%	2,6%	2,6%	1,5%	1,6%	1,4%	1,7%	2,0%
Dünya GSYİH Gelişimi	2,8%	-2,8%	6,3%	3,5%	3,5%	3,3%	3,3%	3,3%	3,2%	3,1%	4,0%
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	0,2	1,16	0,52	-0,03	0,74	0,79	0,46	0,44	0,52	0,56	0,5
Dünya Ticaret (milyar ton)											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı (milyar ton)	12,12	11,72	12,11	12,10	12,41	12,74	12,93	13,12	13,34	1,7%	1,0%
Dünya Ticaret Hacmi (milyar ton)	14,28	13,55	14,16	14,11	14,31	14,66	14,87	15,08	15,32	1,5%	1,9%
Dünya Taşımacılığı Denizyolu Oranı	85%	87%	86%	86%	87%	87%	87%	87%	87%	86%	86%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

2026 ve 2027 yılları 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

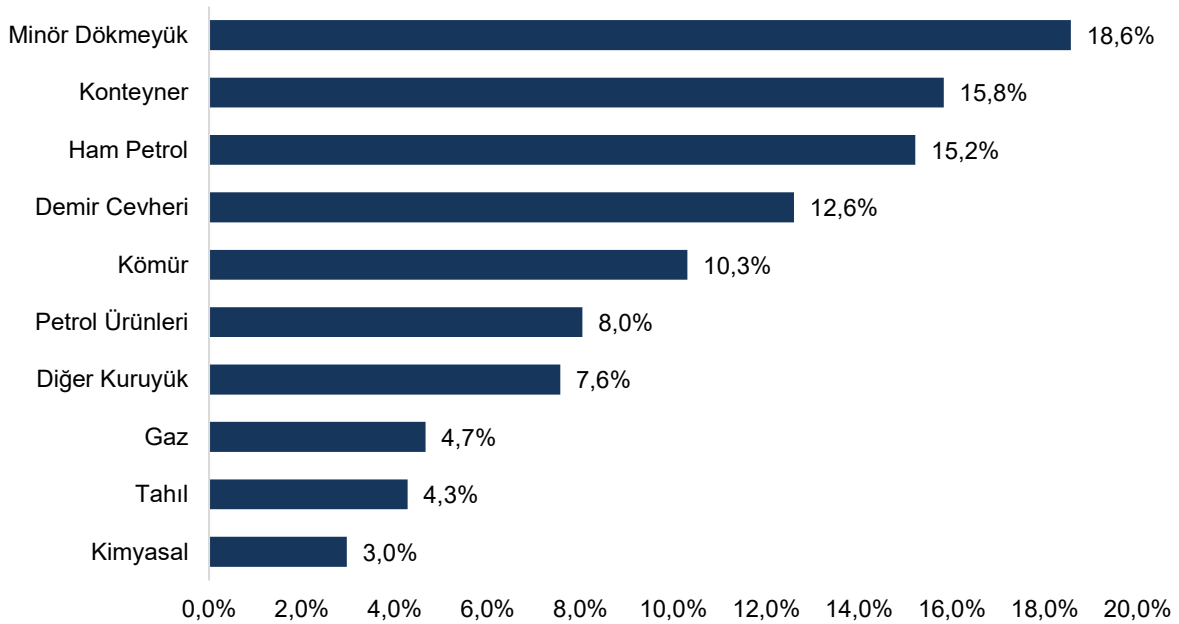
2025 ve 2026 yılları tahmini verilerdir.

Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton)

Milyon Ton	2020	2021	2022	2023	2024	2025(y)	2026(t)	2027(t)
Demir Cevheri	1.505	1.520	1.472	1.540	1.593	1.629	1.643	1.648
Kömür	1.182	1.229	1.235	1.332	1.387	1.332	1.282	1.270
Tahıl	516	525	512	520	545	553	581	593
Minör Dökmeyük	2.156	2.281	2.210	2.236	2.312	2.400	2.445	2.480
Ham Petrol	1.838	1.807	1.925	1.965	1.946	1.967	2.002	2.027
Petrol Ürünleri	954	996	1.049	1.074	1.066	1.040	1.051	1.062
Gaz	488	518	544	560	575	603	646	709
Kimyasal	374	381	377	383	389	384	386	392
Konteyner	1.807	1.915	1.843	1.853	1.957	2.046	2.093	2.155
Diğer Kuruyük	903	940	935	952	966	978	989	1.002
Toplam	11.725	12.113	12.100	12.414	12.736	12.931	13.118	13.336
Yıl Bazında Değişim	-3,2%	3,3%	-0,1%	2,6%	2,6%	1,5%	1,4%	1,7%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn
2025 yılı yaklaşık verilerdir. 2026 ve 2027 yılları ise tahmini verilerdir.

Grafik 2. 2025 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton %)



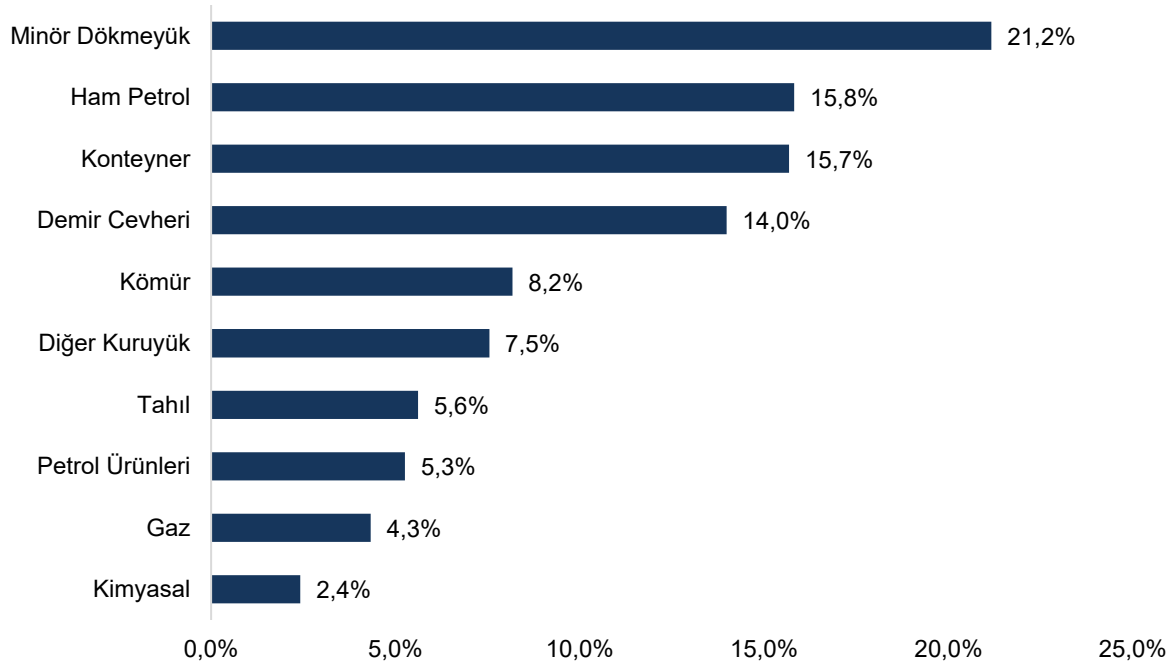
Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

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

Milyar Ton/Mil	2020	2021	2022	2023	2024	2025(y)	2026(t)	2027(t)
Demir Cevheri	8.503	8.569	8.233	8.774	9.334	9.520	9.701	9.877
Kömür	4.551	4.836	4.990	5.519	5.898	5.565	5.427	5.392
Tahıl	3.624	3.667	3.527	3.695	3.717	3.824	4.121	4.246
Minör Dökmeyük	11.776	12.541	12.674	13.155	13.699	14.412	14.720	14.939
Ham Petrol	9.766	9.304	9.909	10.486	10.668	10.771	10.830	10.987
Petrol Ürünleri	2.761	2.977	3.175	3.399	3.641	3.582	3.627	3.671
Gaz	2.183	2.463	2.454	2.586	2.884	2.949	3.322	3.818
Kimyasal	1.526	1.552	1.550	1.598	1.664	1.649	1.662	1.677
Konteyner	8.537	9.022	8.525	8.682	10.199	10.676	10.500	9.925
Diğer Kuruyük	4.632	4.837	4.843	4.955	5.071	5.138	5.181	5.226
Toplam	57.859	59.768	59.881	62.849	66.774	68.086	69.091	69.758
Yıl Bazında Değişim	-1,3%	3,3%	0,2%	5,0%	6,2%	2,0%	1,5%	1,5%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn
2025 yılı yaklaşık verilerdir. 2026 ve 2027 yılları ise tahmini verilerdir.

Grafik 3. 2025 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)



Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu

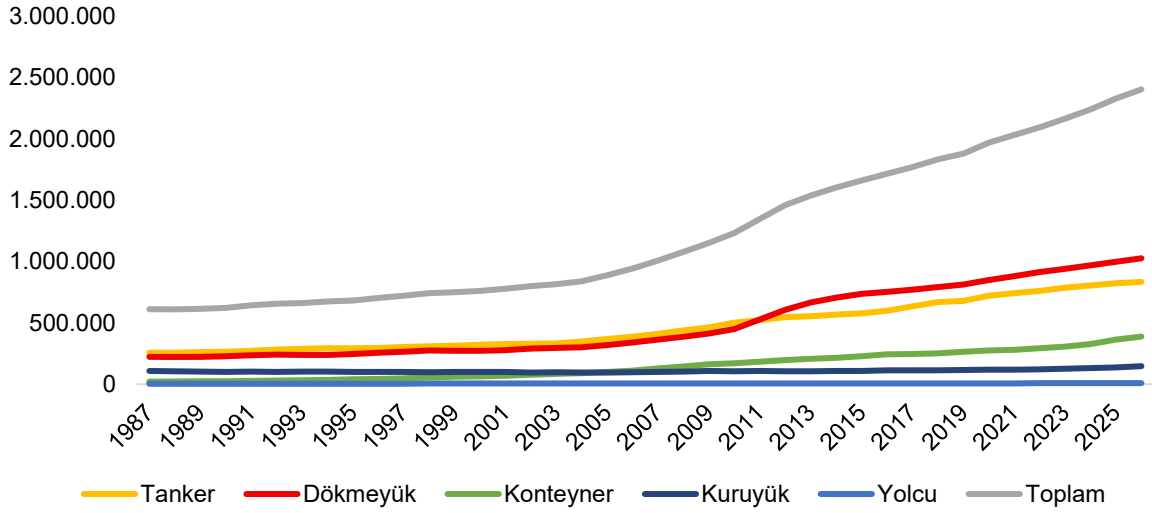
2026 yılının başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) gemi sayısı 66.019 ve toplam tonajı 2 milyar 404 milyon 794 bin DWT seviyesinde gerçekleşmiştir.

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%
2026	834.067	1.027.062	388.269	146.904	8.492	2.404.794	7,2%

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

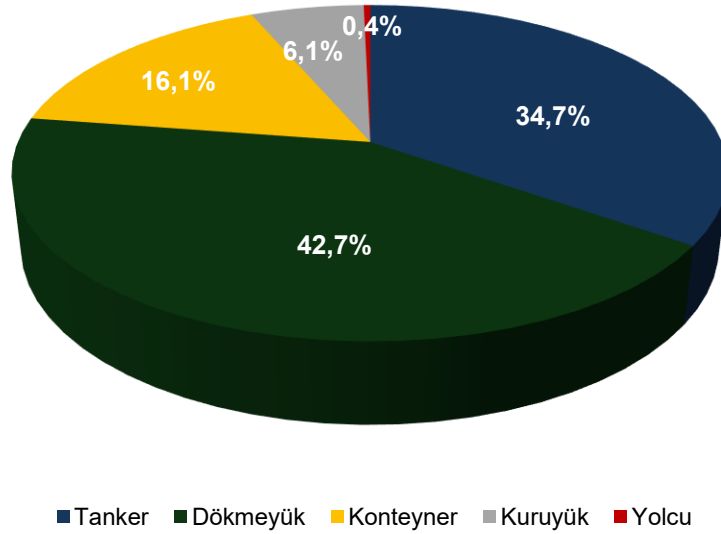
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2026 (1000 DWT)



Kaynak: ISL

Gemi tipleri içerisinde DWT bazında en fazla paya sahip olan gemi tipi %42,7 ile dökmeyük gemi tipidir. Dökmeyük gemisini %34,7 ile tanker, %16,1 ile konteyner gemisi takip etmiştir.

Grafik 5. 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 2026-2027 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 Cumhurbaşkanı yetkilidir.

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 112'dir. Sözleşmenin; kabul şartı tamamlanma tarihi 20 Ağustos 2012, genel yürürlüğe giriş tarihi 20 Ağustos 2013'tür.

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

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde (MLC 2006), yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş 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, 2022 yılında kabul edilen değişikliğin yürürlüğe giriş tarihi 23 Aralık 2024 olarak belirlenmiştir. Buna ek olarak, 2025 yılında kabul edilen değişikliğin yürürlüğe girişinin 23 Aralık 2027 olması öngörülmektedir. 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 İdaresine; 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.

ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG)'nin liman devleti tutulma oranlarını değerlendirme metodolojisi (USCG hedef listesi ve Qualship 21), Paris ve Tokyo Memorandumlarında kullanılan tutulmalar/denetimler yerine tutulmalar/farklı 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,
- ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG) Hedef Listesi (Emniyet) sekmesinde pozitif,

değerlendirmede yer almaktadır.

Tablo ayrıca, son üç yıl içinde belirli bir PSC (Liman Devleti Kontrolü) bölgesinde gemileri hiç tutuklama yaşamamış olan ancak MOU beyaz listelerine veya Qualship 21 programına dahil edilmek için gerekli asgari denetim ya da varış şartını karşılamayan bayrakları da göstermektedir. Paris ve Tokyo MOU beyaz listeleri kapsamında bu şekilde tanımlanabilmek için, ilgili bayrağın son üç yıl içinde en az bir denetimden geçmiş olması gerekir. Qualship 21 programı açısından ise, ilgili bayrağa ait gemilerin önceki üç yılın her birinde en az üç farklı varış gerçekleştirmiş olması gerekir. Bu uygulama, PSC otoritelerinin bilgileri sunma biçimiyle uyumludur. Bu nedenle, bazı bayrak devletleri hiç tutuklama yaşamamış olsalar bile pozitif bir gösterge alamayabilirler.

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 ve CLC/FUND 92, SOLAS (ve 88 Protokolü) Sözleşmeleri performans göstergesinde Türkiye pozitif durumdadır. 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.

Raporlar

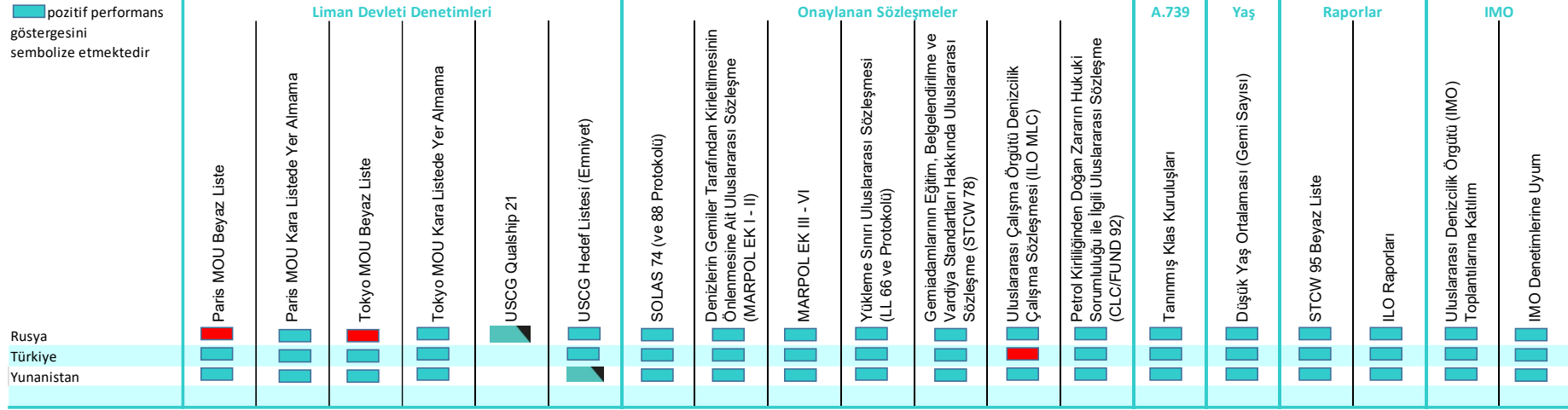
IMO ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından istenen çeşitli raporların Bayrak Devletleri tarafından uygun bir şekilde karşılanmasının değerlendirilmesi sonuçlarını göstermektedir. Türkiye pozitif gelişme ile gösterdiği belirtilmektedir.

IMO

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

İlgili tabloya <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2026/01/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2025-26.pdf> linkinden ulaşılabilir.

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2025/2026 Bayrak Performans Tablosu



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 Ağı'nın (European Shortsea Network) üyesidir. Sistem 14 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.

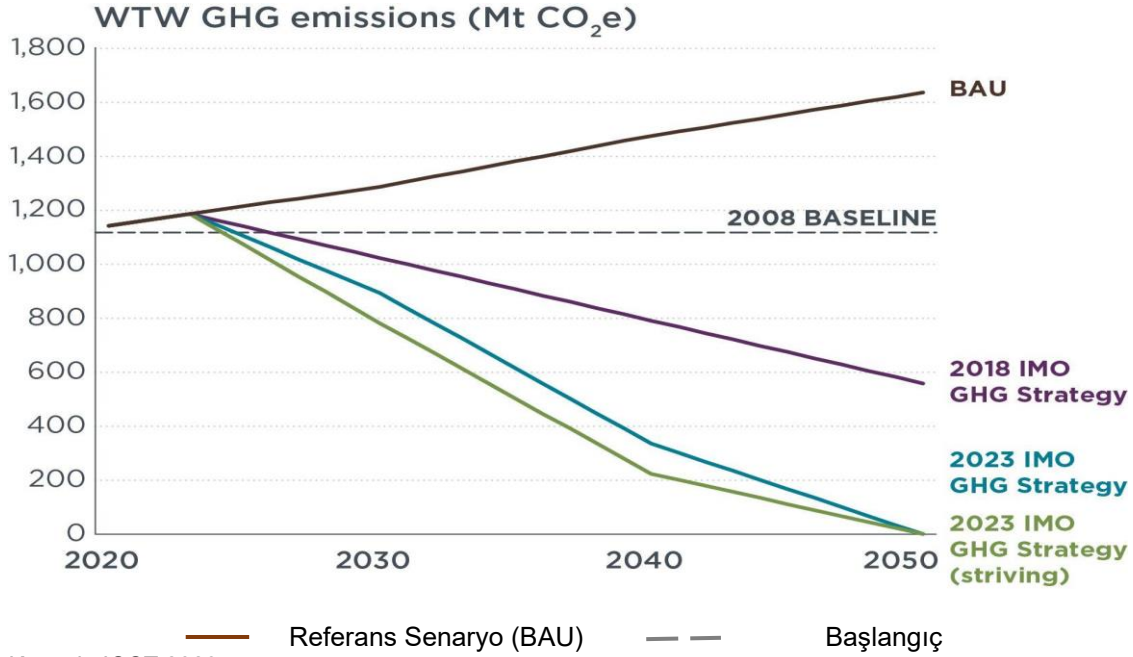
Deniz ve Çevresinin Korunması Faaliyetleri

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, İkinci Ulusal Katkı Beyanı'nı 24 Eylül 2025 tarihinde New York'ta düzenlenen İklim Zirvesi'nde Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne sunmuştur. Türkiye referans senaryoya kıyasla, 2035 yılı itibarıyla sera gazı emisyonlarının 466 Mt CO₂ eşdeğeri azaltılması ve emisyonların 643 Mt CO₂ eşdeğeri seviyesinde sınırlandırılması taahhüdünde bulunmuştur

Grafik 6. Toplam Sera Gazı Emisyonları

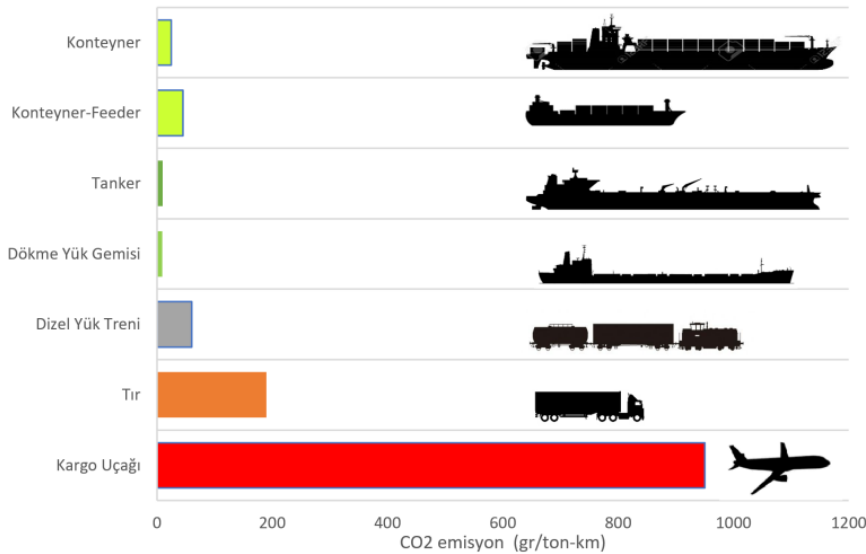


Kaynak: ICCT, 2023

Dünyayı ciddi seviyede tehdit eden küresel ısınma ve hava kirliliği son yıllarda kritik boyutlara ulaşmıştır. Özellikle endüstride ve tüm ulaşım modlarında kullanılan fosil yakıtlardan oluşan emisyon (SO_x, NO_x, 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 Mevzuatında Son Gelişmeler Küresel Denizcilik Emisyon Fiyatlandırma Mekanizması, 2025

Bu devam eden çalışmalar/faaliyetler kapsamında üyesi olduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesindeki Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee- MEPC) toplantılarında; MARPOL Ek-VI'daki Değişiklikler, Hava Kirliliğinin Önlenmesi ve Gemilerin Enerji Verimliliği, Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı (Green House Gases-GHG) Emisyonlarının Azaltılması, 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;

- 17-21 Şubat 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu 18'inci Toplantısı'nda (IMO Intersessional Working Group on the Reduction of GHG Emissions-ISWG GHG 18) denizcilik kaynaklı sera gazı emisyonlarını sınıflandırma yönündeki uluslararası çabalar bir adım ileri taşınarak, IMO'nun 2023 GHG Azaltma Stratejisi, üye ülkeleri 2025 yılının sonuna kadar gemilerden kaynaklanan GHG emisyonlarını azaltmak için orta vadeli önlemler almaya taahhüt etmiştir.
- 31 Mart-1 Nisan 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu'nun 19'uncu Toplantısı'nda orta vadeli GHG azaltım önlemlerine ilişkin görüşmelere devam edilmiş olup, bu tedbirlerin MARPOL Ek-VI'ya eklenecek taslak değişiklikler olarak sunulmasına karar verilmiştir.
- 07-11 Nisan 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen MEPC 83'üncü Dönem Toplantısı'nda

IMO 2023 Sera Gazı Stratejisi'nde yol haritasını çizdiği gemi kaynaklı sera gazı emisyonlarının azaltılması için orta vadeli ekonomik ve teknik tedbirleri paketinin detayları üzerine yapılan oylama sonucunda oy birliği ile karar alınmıştır. 5.000 GT ve üzeri gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını düzenleyen tedbirler IMO Net Sıfır Çerçevesi (IMO Net-Zero Framework) altında 5'inci Bölüm olarak MARPOL Ek-VI'ya eklenecektir. Gemilerde Sıfır veya Sıfıra Yakın (Zero or Net Zero-ZNZ) sera gazı emisyonlu yakıtların kullanımını hızlandırmak için Sera Gazı Yakıt Yoğunluğu (Greenhouse Gas Fuel Intensity-GFI) düzenlemelerinin MARPOL Ek-VI'ya dahil edilmesi hususunda mutabık kalınmıştır.

- Düzenleme kapsamındaki gemiler 1 Ocak 2028 tarihine kadar Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı'nı (Ship Energy Efficiency Management Plan-SEEMP) GFI önlemine göre revize edecektir. GFI düzenlemesine uyum kapsamında elde edilecek gelirler IMO Net Sıfır Fon'unda (IMO Net-Zero Fund) toplanacaktır. Karbon Yoğunluk Göstergesi (Carbon Intensity Indicator-CII) Revizyonu için Z faktörleri belirlenmiştir. IMO Veri Toplama Data Collection System-DCS) verilerinin daha geniş kitle ile paylaşılması kabul edilmiştir. IMO DCS veri bazının anonim olarak açıklanmasında anonim hale nasıl getirilebileceği konusunda Üye Ülkelerin öneri getirebilmesi kabul edilmiştir. SEEMP 2024 Rehber ekleri için seyirde ve seyir dışında saatlerin kayıt altına alınması ve diğer bazı değişiklikler kabul edilmiştir.
- Dizel gemi makinelerinde metan ve nitröz oksit emisyonlarının fabrika testlerinde ve gemide (onboard) belirlenmesi için rehber kabul edilmiştir. Ayrıca dizel gemi makinelerinin operasyonu ve emisyon değerlerinin makine yükleme izleme (Engine Load Monitoring) ile elde edilmesi için taslak prosedür üzerinde çalışma yapılarak revize edilmiştir. Karbon Yakalama ve Depolama taslak çalışma planı revize edilmiştir.
- NOx Teknik Kodu 2008'de çoklu motor profillerinin kullanımı ve motor test döngüleri konularında NOx emisyonlarının doğru ölçülebilmesi için uygulama kriterleri eklenmiştir. Söz konusu değişikliklerin uygulanması 1 Mart 2027 tarihinde başlayacaktır. Ayrıca, motor sertifikasyon süreçlerindeki değişiklikler detaylandırılarak Bölüm 7 olarak Teknik Kod'a eklenmiştir. Bu değişiklikler ise 1 Eylül 2026 tarihinde yürürlüğe girecektir.
- Balast Suyu Yönetim Sistemlerine (Ballast Water Management System-BWMS) Zorlayıcı Su Kalitesi (Challenging Water Quality-CWQ) koşullarında performanslarını test edecek yeni bir zorunlu test prosedürü eklenecektir. BWMS'lerin bakım işlemleri için standart bir kayıt formatı oluşturulacak ve bu format Balast Suyu Kayıt Defteri'ne entegre edilecektir.
- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemilerden kaynaklanan sera gazı (GHG) emisyonlarını küresel ölçekte azaltmaya yönelik yasal olarak bağlayıcı bir çerçeve oluşturma yolunda önemli bir adım daha atmış olup 2050 yılına kadar ya da bu tarihe yakın bir zamanda net sıfır emisyona ulaşmayı hedeflemektedir. IMO Net Sıfır Çerçevesi (IMO Net Zero Framework), tüm bir sektörü kapsayan, zorunlu emisyon sınırları ve sera gazı fiyatlandırmasını bir araya getiren dünyadaki ilk uygulama olacaktır. MEPC 83'te onaylanan tedbirler, gemiler için yeni bir yakıt standardı ve emisyonlar için küresel bir fiyatlandırma mekanizmasını içermektedir. Bu önlemlerin, 2025 Ekim ayında resmi olarak kabul edilmesi öngörülerek 2027 yılında yürürlüğe girmesi planlanmıştır. Uygulama, uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan toplam CO₂ emisyonlarının %85'ini oluşturan 5.000 GT üzerindeki gemiler için zorunlu olacaktır.
- IMO Net Sıfır Çerçevesi, MARPOL Ek-VI'ya eklenecek 5'inci Bölüm olarak yer alacaktır. Şu anda MARPOL Ek-VI'ya dünya ticaret filosunun tonaj bakımından %97'sini kapsayan 108 ülke taraf olup gemiler için zorunlu enerji verimliliği gerekliliklerini içermektedir. 2023 yılında kabul edilen IMO Sera Gazı Azaltım Stratejisi'nde belirlenen iklim hedeflerine ulaşmak, Sıfır

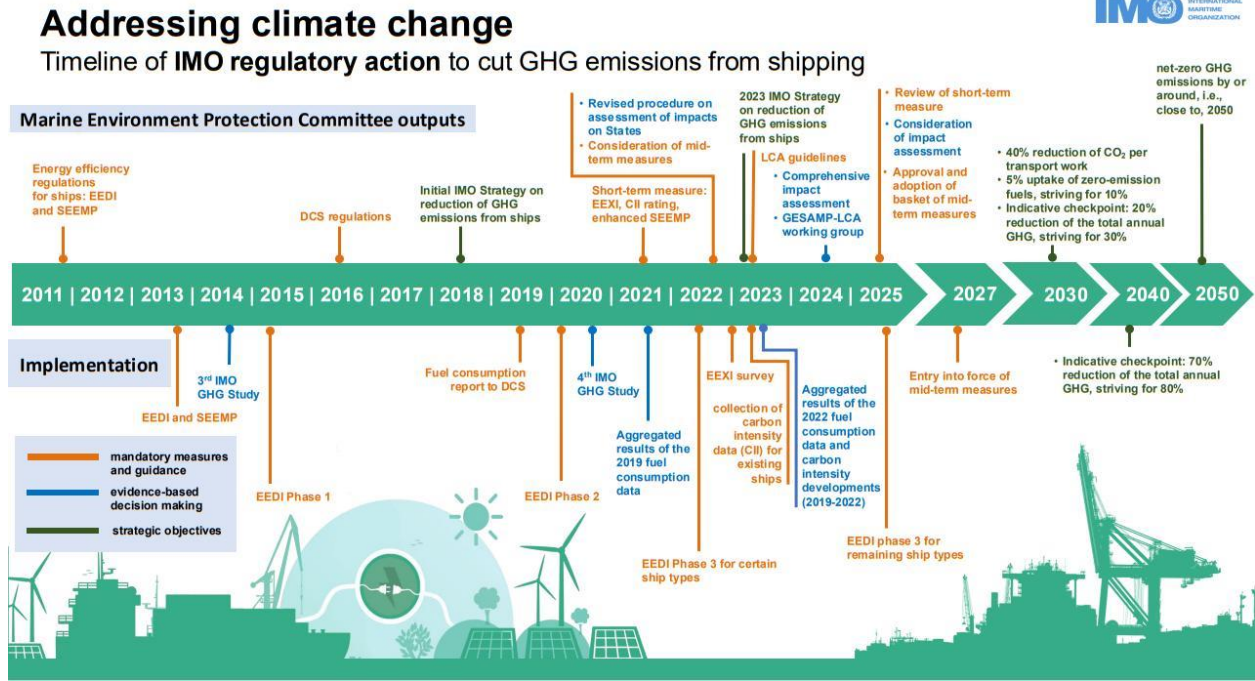
veya Sıfıra Yakın (Zero or Near Zero-ZNZ) emisyonlu yakıtların, teknolojilerin ve enerji kaynaklarının hızla kullanımını teşvik etmek ve adil bir geçişi desteklemek amaçlanmaktadır. Yeni kurallar, yurt içinde ticaret yapan gemiler ile Yüzer Üretim, Depolama ve Boşaltma Üniteleri (Floating Production Storage and Offloading-FPSO), Yüzer Depolama Ünitesi (Floating Storage Unit-FSU), sondaj platformları ve yarı batık gemiler/platformlar dışında kalan 5.000 GT üzerindeki tüm gemiler için geçerli olacaktır. Söz konusu yeni gereklilikler, gemide kullanılan enerji başına well to wake sera gazı emisyonlarını gösteren GHG yakıt yoğunluğu (GFI) ölçüm sistemine dayanmaktadır. Bu ölçüm, gemiye sağlanan elektriği, rüzgar tahrikini ve güneş enerjisini de içermektedir. Elde edilen GFI, DCS'in bir parçası olarak gemi tarafından yıllık olarak raporlanacaktır. Taslak düzenlemelere göre Gemilerin yıllık sera gazı yakıt yoğunluğunu (Greenhouse Gas Fuel Intensity-GFI) yani kullanılan her birim enerji için salınan GHG miktarını azaltmaları gerekecek. Bu, "kuyudan pervaneye (well to wake-WtW)" yaklaşımına göre hesaplanacaktır. GFI eşik değerlerinin üzerinde emisyon oluşturan gemilerin, emisyon açığını dengelemek için **Telafi Birimleri (Remedial Units-RU)** alması gerekecektir.

- GFI için iki farklı yıllık hedef bulunmakta olup, birincisi "**Temel Hedef (Base Target)**" ikincisi ise daha katı olan "**Direkt Uyum Hedefi (Direct Compliance Target)**" dir. Kapsama dahil olan her geminin Direkt Uyum Hedefine ulaşması gerekmektedir. 2040 yılı için Temel Hedef %65 olarak belirlenmiştir. Bir geminin GFI değeri Doğrudan Uyum hedef değerinden düşük ise bu gemi **İhtiyaç Fazlası Birim (Surplus Unit-SU)** hakkı elde edecektir. Eğer GFI değeri bu hedefin üzerindeyse geminin uyumsuz olduğu anlamına gelmektedir. Bu durumda, GFI değeri Temel Hedef ile Doğrudan Uyum Hedefi arasında kalıyorsa "**1. Seviye Uyumsuzluk (Tier 1)**", GFI değeri Temel Hedef değerinin de üzerindeyse, "**1. Seviye Uyumsuzluk**" (Temel Hedef ile Doğrudan Hedef arasındaki fark için) ve "**2. Seviye Uyumsuzluk**" (Temel Hedefin üzerindeki fark için) birlikte oluşacaktır. Uyum fazlası olan bir gemi, İhtiyaç Fazlası Birimlerini (SU) uyumsuzluğu olan başka bir gemiye aktarabilecek ve iki yıl boyunca saklanabilecektir. Bir gemi, 2. Seviye uyumsuzluğunu başka gemilerden aldığı İhtiyaç Fazlası Birimlerle (SU) ya da IMO Net Sıfır Fonu'ndan (IMO Net Zero Fund) satın alacağı Telafi Birimler (RU) ile dengeleyebilecektir. Telafi birimlerinin 2028-2030 yılları için başlangıç fiyatı **1.Seviye RU için Ton CO₂eq başına 100 ABD Doları, 2.Seviye RU için Ton CO₂eq başına 380 ABD Doları** olarak belirlenmiştir. MEPC tarafından, 2031 yılı ve sonrası raporlama dönemleri için 1. Seviye ve 2. Seviye Telafi Birimlerinin fiyatlarının revize edilmesi ve belirlenmesine dair mekanizma 1 Ocak 2028 tarihine kadar açıklanacaktır.
- RU satışlarından elde edilen gelir, IMO Net Sıfır Fonu'na aktarılacak ve bu fon IMO tarafından kurulacak ve yönetilecektir. Bu gelirlerin bir bölümü sıfır veya sıfıra yakın emisyonlu yakıt ve enerji kaynaklarını kullananlara ödül olarak geri verilecektir. Söz konusu ödül mekanizması 1 Mart 2027 tarihine kadar belirlenecektir. GFI raporlaması, mevcut DCS'in genişletilmesiyle yapılacaktır. Her gemi, GHG yoğunluğunu hesaplamaya yönelik verileri içeren bir veri toplama ve raporlama planı (Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı-SEEMP Bölüm II) hazırlamak ya da güncellemek zorunda olacaktır. Bu plan doğrulanacak ve ilk raporlama dönemi olan 1 Ocak 2028 tarihinden önce bir Uyum Onayı ile birlikte gemilerde bulundurulacaktır.
- Düzenlemelere göre GHG emisyon faktörleri ve sürdürülebilirlik bilgilerinin tanınmış bir "Sürdürülebilir Yakıt Sertifikasyon Programı (Sustainable Fuels Certification Scheme- SFCS) tarafından onaylanması gerekecektir. SFCS'ler, MEPC'de onaylanacak ve IMO tarafından 1 Mart 2027 tarihine kadar tanına SFCS listesi yayımlanacaktır. Bahse konu liste düzenli olarak güncellenecektir. Sera gazı emisyon faktörleri ve sürdürülebilirlik bilgilerinin Yakıt

Yaşam Döngüsü Etiketinde (Fuel Lifecycle Label-FLL) bulunması gerekmekte olup yakıt tedariki sırasında Yakıt Teslim Bildirimi'ne (Bunker Delivery Note-BDN) eklenmesi gerekmektedir. IMO Net Sıfır Çerçevesi kapsamındaki yeni kurallar, her beş yılda bir gözden geçirilecektir. Bu gözden geçirmede, yıllık GFI azaltım oranlarında değişiklik yapılması veya kuralların 400 GT'ye kadar olan gemileri kapsayacak şekilde genişletilmesi gibi olasılıklar değerlendirilecektir.

- IMO Net Sıfır Fonu, emisyonlardan alınacak fiyatlandırma katkılarını toplamak üzere kurulacaktır. Toplanan gelirler; düşük emisyonlu gemileri ödüllendirmek, geliştirmekte olan ülkelerde inovasyon, araştırma, altyapı ve adil geçiş girişimlerini desteklemek, IMO GHG Stratejisi'ni desteklemek için eğitim, teknoloji transferi ve kapasite geliştirmeyi finanse etmek, geliştirmekte olan Küçük Ada Devletleri (Small Island Developing States-SIDS) ve Gelişmiş Ülkeler (Least Developed Countries-LDC) gibi hassas bölgelerdeki olumsuz etkileri hafifletmek için kullanılacaktır.
- MEPC 83'te, Gemilerde Karbon Yakalama ve Depolama Sistemleri'nin (Onboard Carbon Capture & Storage-OCCS) kullanımıyla ilgili bir mevzuatın geliştirilmesi için çalışma planı üzerinde anlaşmaya varılmıştır. Bu plan, OCCS'lerin hem gemide hem de karadaki yönlerini kapsayacak ve söz konusu sistemlerin mevcut durumda ve gelecekteki uygulamalara entegre edilme yöntemlerini dikkate alacaktır. Bahse konu çalışmanın 2028 yılında tamamlanması planlanmaktadır.
- 14-17 Ekim 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen MEPC Olağanüstü Toplantısı'nda MEPC 83'te onaylanan IMO Net Sıfır Çerçevesi'nin kabul edilmesi ve uygulamanın Mart 2027'de başlaması, 5000 GT üstü gemilerin 1 Ocak 2028 tarihinden itibaren kullandıkları yakıtlar için küresel fiyatlandırmaya tabi tutulmaları öngörülmüştür. Olağanüstü toplantıda onaylanması beklenen Net Sıfır Çerçevesi üzerinde uzlaşmaya varılamaması nedeniyle toplantıya bir yıl ara verilerek deniz taşımacılığında sera gazı emisyonlarının küresel olarak fiyatlandırılmasına ilişkin regülasyon bir sonraki MEPC toplantısına ertelenmiştir.
- 20-24 Ekim 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu 20'nci Toplantısı'nda (IMO Intersessional Working Group on the Reduction of GHG Emissions-ISWG GHG 20) IMO Net Sıfır Çerçevesi'nin uygulanmasını destekleyecek rehberler, izlenecek yol ve yapılacak çalışmalar hakkında değerlendirmeler yapılmıştır. Toplantıda IMO Net Sıfır Çerçevesi kapsamında toplanacak bedellerin kullanımına ilişkin düzenlemeler ile Yakıtların Sera Gazı Yakıt Yoğunluğu (GHG Fuel Intensity-GFI) teknik kuralları ve rehberleri ele alınmıştır. Söz konusu rehberlere ilişkin değerlendirmenin bir sonraki Çalışma Grubu Toplantısı'nda yapılmasına karar verilmiştir.

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



Kaynak: IMO,2023

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 ticarette büyük pay sahibi olan denizcilik sektörü de söz konusu değişimden en çok etkilenecek sektörlerin başında gelmektedir.

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

Ulaşım/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.

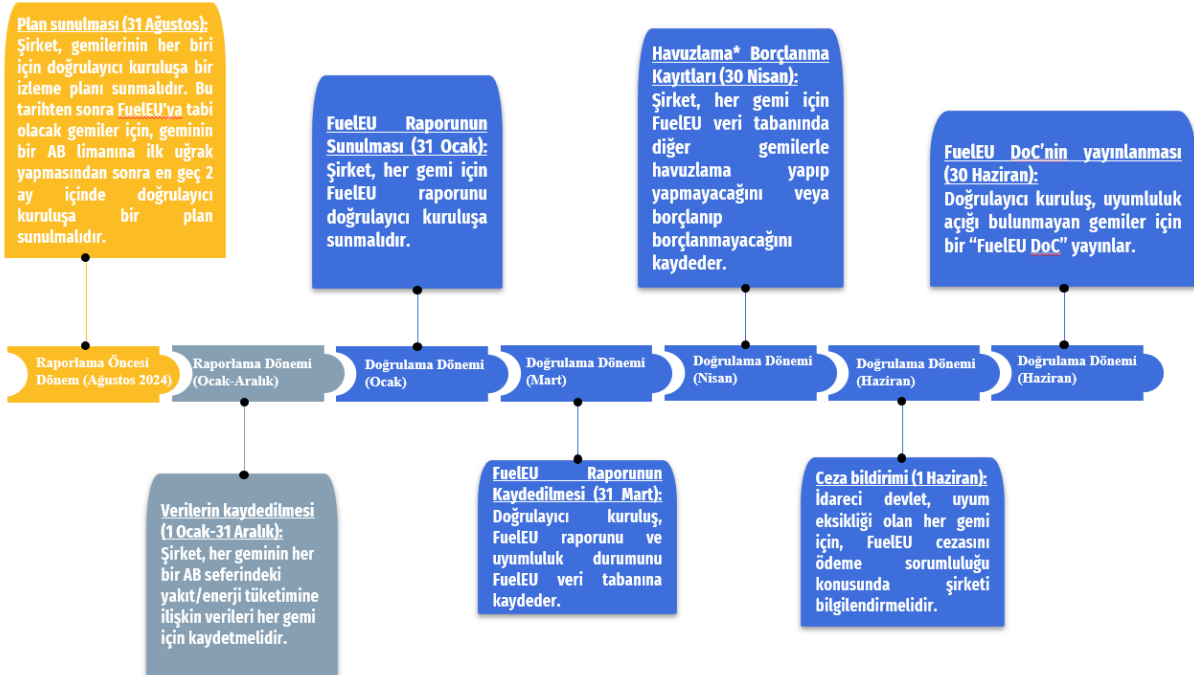
Birlik Sicili (Union Registry-UR) kapsamında denizcilik şirketlerinin, Denizcilik Operatör Hesabı (Maritime Operator Holding Account-MOHA) açma zorunluluğu bulunmakta olup, bu hesap, emisyon izinlerinin yönetilmesini sağlamaktadır. MOHA hesabının açılması için 30 Ocak 2024 tarihinden sonra 40 gün içinde 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 01 Ocak 2026 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM) uygulamalarının ilk aşamada denizcilik sektörüne doğrudan etkisi olmayacaktır. Ancak dolaylı etkileri ve gelecekteki değişiklikleri 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 önerilmekte olup, denizcilik sektörünü karbondan arındırabilecek yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtlara olan talebi, bunların kullanımının artırılması ve sektörden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması 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 girmiştir.

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”, iklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için, limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının, çevre açısından kirlenmenin önüne geçilebilmesi ve sürdürülebilir kalkınmaya yönelik “Yeşil Liman” çalışmalarının artırılması ve daha yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılması için, MARPOL Ek-VI kapsamında “Gemilere kıydan elektrik verecek sistemlerin limanlarımızda 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 kıydan elektrik (cold ironing) alabilme, limanlarda LNG ikmal imkanının sağlanması ve alternatif yakıtlar (hidrojen gibi) için limanlarda ikmal altyapısının kurulması hususları takip edilmektedir.

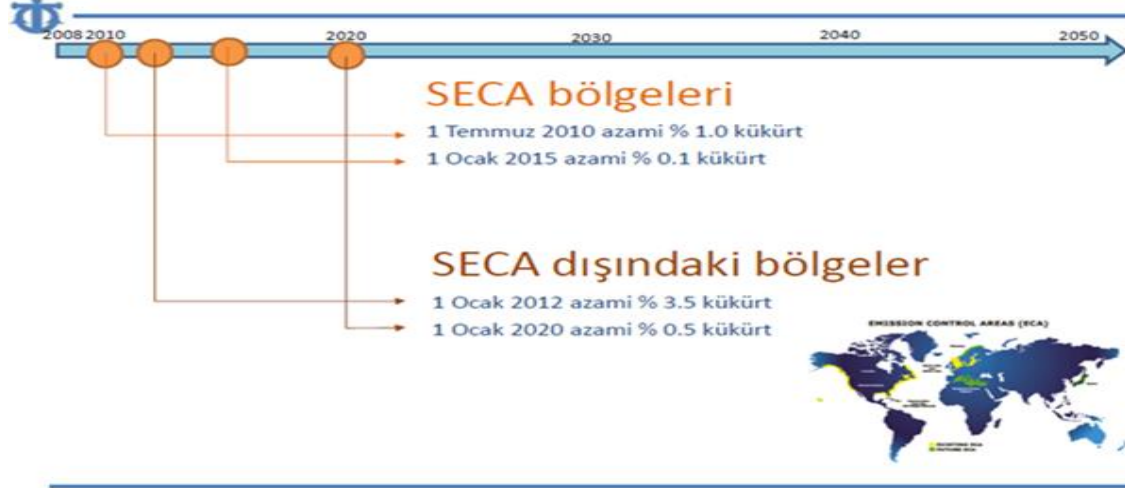
Buna ek olarak 18.11.2023 tarihli ve 32373 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan “Kıyı Tesislerine Yeşil Liman Sertifikası Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik” ilgili maddeleri gereği yeşil liman sertifikalandırma süreci hakkında bilgilendirmeler sektöre yapılmaktadır.

“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

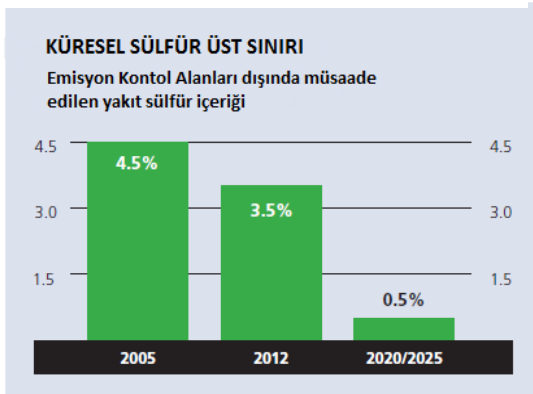


Kaynak: MARPOL Ek-VI SOx Emisyon Limitleri

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.

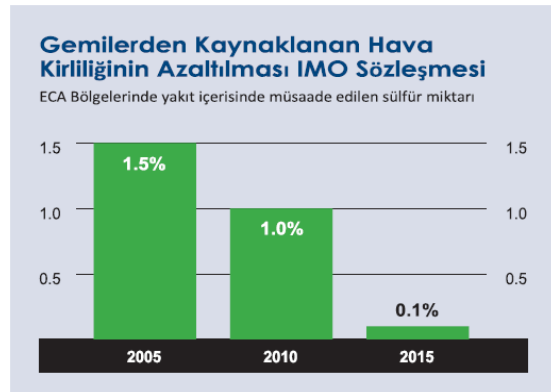
Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nin 23'üncü maddesinin (b) bendinde yer alan "Türkiye'nin hükümrancılık bölgesine giren denizlerde; gemilerden çöp, petrol ve petrol türevleri ile bunlarla bulaşık sintine suları, kirli balast suları, slaç, slop, yağ ve benzeri katı ve sıvı atıkların, her türlü kargo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

Şekil 6. Küresel Sülfür Üst Sınırı



Kaynak: ICS 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 (SOx), azot oksitler (NOx), ozon inceltici maddeler (ODS), uçucu organik bileşikler (VOC), partikül maddeler (PM) ve sera gazları (GHG) hakkında bazı kurallar ortaya konmuştur.

Emisyon Kontrol Alanları (ECA) ise kükürt oksitler (SOx), azot oksitler (NOx) için küresel uygulanmakta olan emisyon sınırlarının daha sıkı uygulandığı, hava kirliliğinin daha düşük sınırlarda yapıldığı alanlardır. ECA alanları sadece kükürt oksitler için veya hem kükürt oksit hem de azot oksitler için beraber uygulanmaktadır. Kükürt Emisyon Kontrol Alanlarında (SECA) kükürt oksitler (SOx) için 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren yakıttaki kükürt içeriği sınırı %0,1 olarak belirlenmiştir. Bu değer zaten AB limanlarında 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren yürürlüktedir. 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 başlanmıştır.

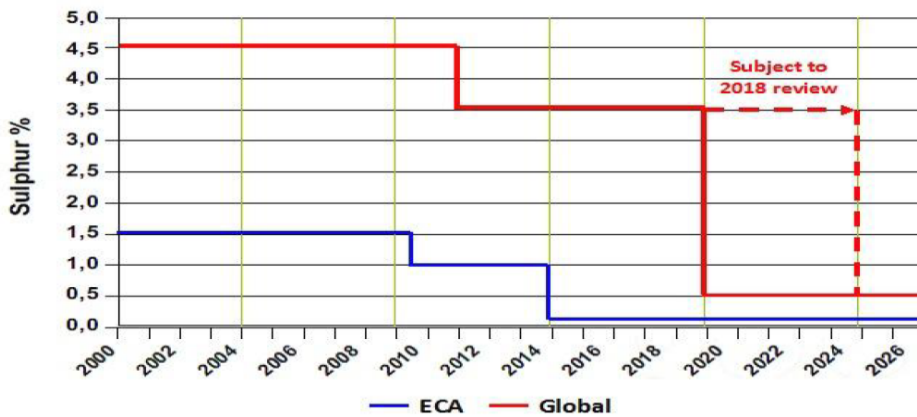
MEPC 81'inci Dönem Toplantısı'nda Norveç Denizi ve Kanada Arktığı, SOx ve NOx Emisyon Kontrol Alanı (ECA) olarak belirlenmiştir.

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.

MEPC 83'üncü Dönem Toplantısı'nda Peru kıyılarındaki Nasca Sırtı Ulusal Rezervi ve Grau Tropikal Deniz Ulusal Rezervi 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 (SOx)-Sulphur Oxides



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

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

- 01 Ocak 2000- 01 Ocak 2011 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 7 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),
- Akdeniz SECA (SO_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: DNV,2025 (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 Gemiler-Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmesi (MOHA) 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 başlanmıştır.

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.

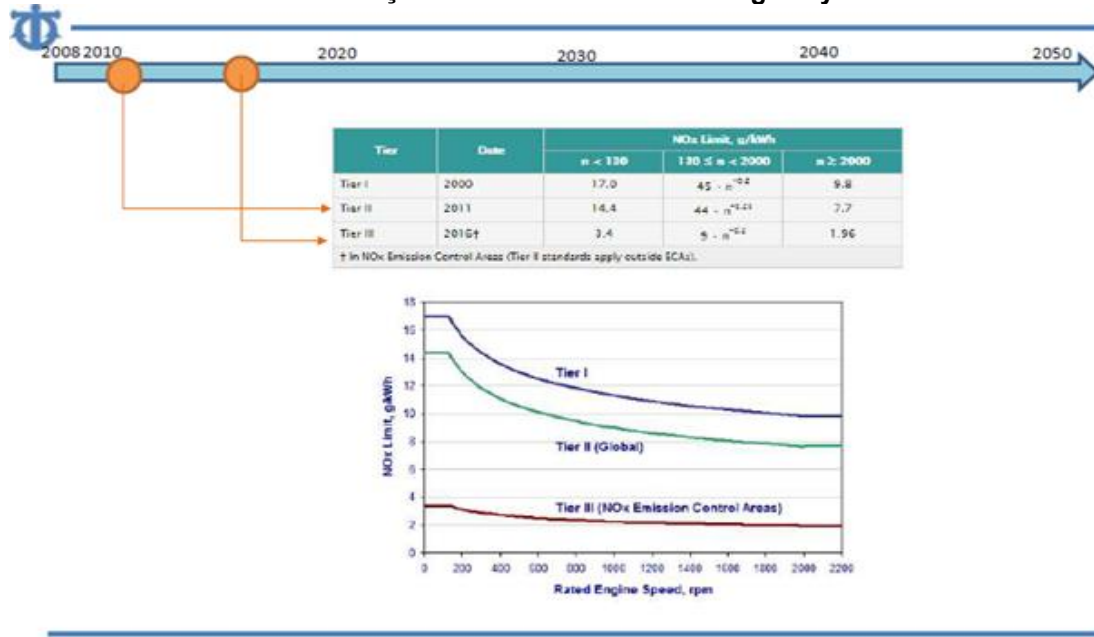
Şekil 10. 01.05.2025 tarihinden sonra geçerli olacak Akdeniz Emisyon Kontrol Alanı



Kaynak: Türk Loydu

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

Şekil 11. Yıllara Göre NOx Regülasyonu



Kaynak: MARPOL Ek-VI NOx Emisyon Limitleri

“Kutup Kodu”; Kutup Bölgeleri'nin deniz taşımacılığı için nasıl bir potansiyel taşıdığı, taşımacılık pratiği üzerinde ne yönde bir değişim yaratacağı ve bunun çevreye etkileri güncel konuların başında gelmekte olup, Arktik'te (Kuzey Kutbu) bölgesel düzenlemelere izin verecek şekilde gemi atık yönetimi yaklaşımı oluşturulması uygulamaları, Antarktik (Güney Kutbu) 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.

MEPC 83'üncü Dönem Toplantısı'nda Gemilerden Kaynaklanan Plastik Deniz Çöpleriyle Mücadeleye Yönelik 2025 Eylem Planı kabul edilmiştir. Bahse konu planda denizde plastik pelet taşınmasının çevresel risklerini azaltmaya yönelik yeni düzenlemeler yer almaktadır.

Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Uyumlu Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi'ne 2010 tarihinde ilk imza atan ülke olarak katılım sağlamış olup, 26 Haziran 2025 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 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 devletin 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 artırılmış 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.

MEPC 83’üncü Dönem Toplantısı’nda (Ballast Water Management-BWM) Sözleşmesi ve ilgili düzenlemelere yönelik değişiklikler üzerine çalışmaya devam edilmiş, tip onayı sırasında

Zorlayıcı Su Kalitesi (Challenging Water Quality-CWQ) performansı üzerine yapılacak yeni ilave testlerin tüm BWM sistemleri için mevcut genel test parametrelerine ve koşullarına ek olarak zorunlu hale getirilmesi kararlaştırılmıştır. BWMS'lerin bakım işlemleri için standart bir kayıt formatı oluşturulacak olup bu standart Balast Suyu Kayıt Defteri'ne entegre edilecektir. Zorunlu düzenlemelere yönelik değişikliklerin tamamlanıp MEPC 84'te onaya sunulması amacıyla bir Yazışma Grubu tekrar kurulmuştur.

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 Odamız üyelerine duyurulmaktadır.

7552 Sayılı İklim Kanunu

Ülkemizin yeşil büyüme vizyonu ve 2053 net sıfır hedefi doğrultusunda iklim değişikliğiyle mücadele etmek amacıyla sera gazı emisyonlarının azaltılması ve iklim değişikliğine uyum faaliyetleri ile planlama ve uygulama araçlarını, bunlara ilişkin yasal ve kurumsal çerçevenin usul ve esaslarını belirlemek üzere hazırlanan 7552 sayılı İklim Kanunu 09.07.2025 tarih ve 32951 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bahse konu Kanun ile ülkemizin net sıfır emisyon hedefi doğrultusunda çevresel sürdürülebilirliği destekleyen yasal ve kurumsal altyapının güçlendirilmesi amaçlanmakta olup, sektör ayrımı yapılmaksızın iklim değişikliği konusunda tüm kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilerin sorumlulukları ve yükümlülükleri belirtilmiştir. 7552 Sayılı İklim Kanunu'nun 14'üncü maddesinde yer alan idari nitelikli yaptırımlara istinaden hazırlanan "7552 sayılı İklim Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ" 27.12.2025 tarihli ve 33120 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olup Odamız 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)

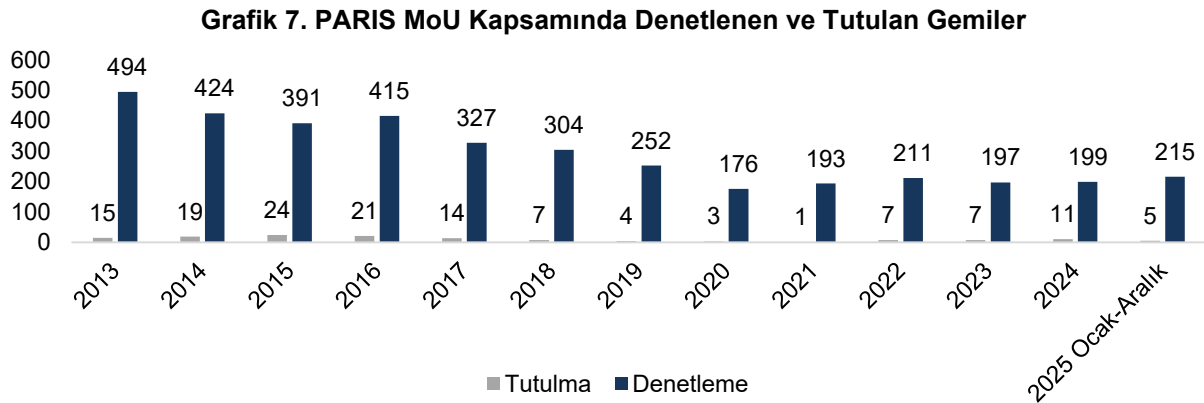
Odamızın 1984 yılında üyesi olduğu Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), dünya deniz ticaret filosunun %80’inden fazlasını temsil eden ulusal armatör birlikleri mensubu armatörler ve işletmecilere yönelik faaliyetlerde bulunan uluslararası nitelikte bir ticari birliktir.

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, 2025/2026 Bayrak Devleti performans tablosunda bayrağımız Beyaz Liste’de bulunmaktadır.



Kaynak: Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

Paris Memorandumu kapsamında 2025 yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik toplam 215 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle Hollanda'da 2 İtalya'da 1, Fransa'da 1 ve Yunanistan'da 1 olmak üzere toplamda 5 gemi tutulmuştur.

1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri

Türkiye'nin düzensiz göç ile mücadelesinde, İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Ticaret Bakanlığı 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. 2024-2025 Yılları Arasında Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri

Aylar	Düzensiz Göç Olay Sayısı		Düzensiz Göçmen Sayısı		Hayatını Kaybeden Göçmen Sayısı		Yakalanan Organizatör Sayısı	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Ocak	110	107	3.654	3.199	5	7	10	52
Şubat	185	34	6.099	750	0	6	19	23
Mart	118	42	3.058	1.074	23	0	19	26
Nisan	113	51	3.116	1.251	1	12	19	29
Mayıs	151	45	3.665	1.259	3	1	31	23
Haziran	141	47	3.756	1.091	0	2	28	17
Temmuz	166	93	4.473	2.226	8	0	45	33
Ağustos	245	75	6.431	2.007	0	4	51	17
Eylül	238	95	6.430	2.461	0	8	106	52
Ekim	188	79	5.078	2.267	0	17	64	42
Kasım	222	64	6.355	1.540	0	2	56	26
Aralık	134	35	3.611	953	4	0	36	13
Toplam	2.011	767	55.726	20.078	44	59	484	363

Kaynak: Sahil Güvenlik Komutanlığı

Yasadışı Mültecilik Faaliyetleri Önemli İrtibat Noktaları**SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI**

Sahil Güvenlik Komutanlığına yönelik ihbar ve yardım talepleri, İçişleri Bakanlığı tarafından yürütülen 112 Acil Çağrı Merkezleri Projesi kapsamında tek numara olan 112 üzerinden karşılanmaktadır. Bu kapsamda, Sahil Güvenlik İhbar ve Talep Hattı (ALO 158) da 112 sistemine entegre edilmiş olup, vatandaşlar Türkiye genelinde acil durumlarda 7 gün 24 saat ücretsiz olarak 112 Acil Çağrı Merkezi aracılığıyla Sahil Güvenliğe ulaşabilmektedir.

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, 5 dilde (Türkçe, İngilizce, Rusça, Arapça ve Farsça) 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 26.000.000 çağrı alan YİMER 157, yaklaşık 15.700 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 [@yimer_157_bot](https://t.me/yimer_157_bot) 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 <https://www.unhcr.org/contact-us> adresinden ulaşılabilir.

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği Türkiye Merkez Ofisi:

Adres: Tiflis Cad. 552. Sok. No:3 Sancak Mah. 06550 Ankara

UNHCR Danışma Hattı: 444 48 68

Web sitesi: www.unhcr.org/turkey

Temsilcilik:

Adres: Enis Behiç Koryürek Sokak, No:15, Aziziye Mahallesi, Çankaya Ankara,

Telefon: 90 312 409 7300

Fax: 90 312 441 2173

E-posta: turan@unchr.org

İMEAK Deniz Ticaret Odası

İlgili Personel: Mustafa YAVUZYILMAZ

Tel: +90 212 252 01 30 (156)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO):

www.imo.org

Tel: +44 (0) 20 7735 7611

Fax: +44 (0)20 7587 3210

E-posta: info@imo.org

Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine (RCCs)

Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminden (GISIS)

<https://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)

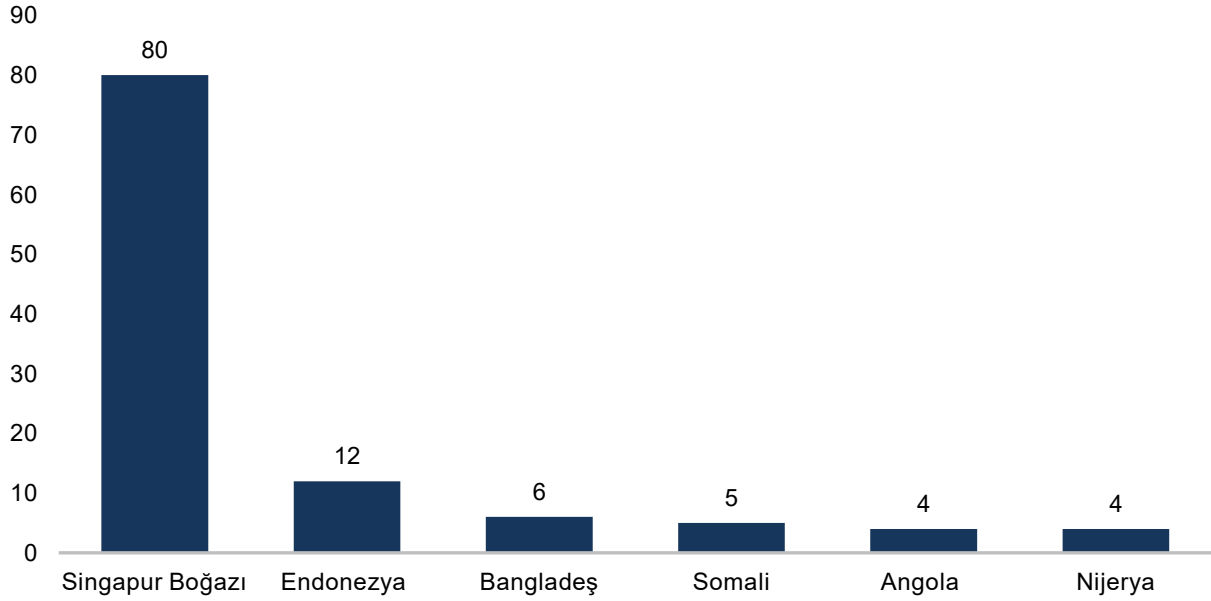
E-posta: trmrcc@uab.gov.tr

Web sitesi: <https://denizcilik.uab.gov.tr/ana-arama-kurtarma-koordinasyon-merke>

1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

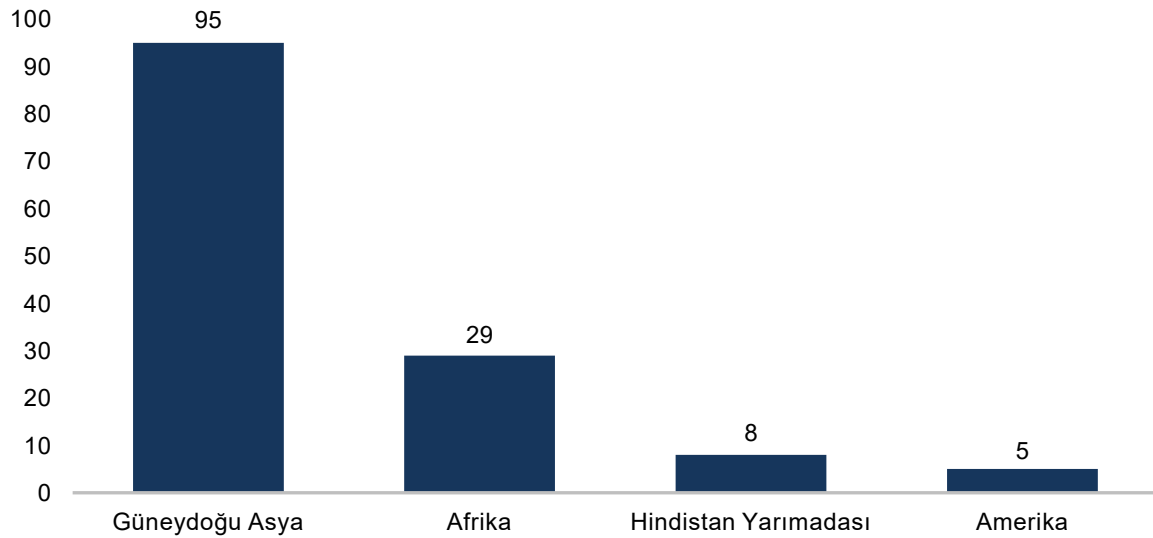
Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2025 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre; Ocak – Aralık 2025 tarihleri arasında rapor edilen 137 deniz haydutluğu vakalarının %81'i Grafik 8'de gösterilen ülkelerde meydana gelmiştir.

Grafik 8. Ocak – Aralık 2025 Tarih Aralığında Deniz Haydutluğu Vakalarının %81'inin Meydana Geldiği Ülkeler



Kaynak: International Maritime Bureau- IMB

Grafik 9. Ocak – Aralık 2025 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 2025 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: Olayların çoğu demirleme sahalarında ve bu sahalara yaklaşma bölgelerinde bildirilmektedir. Bangladeş'te meydana gelen olayların sayısı, yetkililerin çabaları sayesinde son yıllarda önemli ölçüde azalmıştır. Geçmişte ve yakın zamanda bildirilen olaylar Chattogram/Chittagong demirleme sahasında meydana gelmiştir. Sıkı gözetim yapılmalıdır. IMB PRC (Uluslararası Denizcilik Bürosu Korsanlık Raporlama Merkezi) durumu izlemektedir.

Endonezya: Tanjung Priok / Jakarta / Belawan ve çevresindeki sular. Deniz haydutları genellikle silah, bıçak ve/veya pala bulundurmaktadır. Genel olarak Endonezya sularının diğer bölgelerinde de dikkatli olunmalıdır. Birçok olay bildirilmemiş olabilir. Deniz haydutları genellikle gemilere gece saatlerinde yaklaşmaktadır. Fark edildiklerinde ve alarm verildiğinde deniz haydutları genellikle mürettebatla karşı karşıya gelmeden kaçmaktadır. Gece boyunca sıkı bir korsanlık karşıtı gözetim yapılması tavsiye edilmektedir.

Endonezya Deniz Polisi (IMP) ile IMB PRC arasında gerçekleştirilen toplantılar ve sürdürülen iletişim, Endonezya makamlarının olumlu adımlar atmasını sağlamış ve bu sayede olay sayısı önemli ölçüde azalmıştır. IMP'nin yardımı ve faaliyetleri ile olayların sınırlandırıldığı görülmektedir.

Endonezya Deniz Polisi, demirlemeyi planlayan tüm gemilere aşağıdaki bölgelerde veya bu bölgelere yakın alanlarda demirlemelerini tavsiye etmiştir. Bu bölgelerde Endonezya Deniz Polisi daha fazla koruma sağlamak amacıyla devriye faaliyetleri yürütecektir.

(IMB ile IMP arasındaki iş birliğinin başlamasından sonra 2014 yılından bu yana Adang Körfezi bölgesinde herhangi bir olay rapor edilmemiştir. Bu durum dikkate alınarak Mart 2021’de IMP, 01:11.30N – 104:12.30E koordinatlarındaki Tanjung Butan bölgesini Adang Körfezi’nin yerine belirlemeye karar vermiştir çünkü Singapur Boğazı ve çevresindeki sular artık riskli olarak değerlendirilmektedir.)

Belirlenen demirleme noktaları:

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 (12 Mart 2021’den itibaren geçerli)
9. Muara Berau: 00:17.00S – 117:36.00E
10. Balikpapan: 01:22.00S – 116:53.00E

Endonezya yetkilileri, Polis Reformu Yol Haritası Programı Dalga III kapsamında, yukarıda belirtilen on noktada Endonezya sularında deniz haydutluğu / korsanlık olaylarını önlemeye yönelik faaliyetlerin bir sonraki duyuruya kadar devam edeceğini IMB’ye bildirmiştir.

Gemilere korsanlık karşıtı sıkı gözetim ve güvenlik tedbirlerini sürdürmeleri ve meydana gelen tüm olayları veya şüpheli gözlemleri yerel makamlara ve IMB Korsanlık Raporlama Merkezi’ne bildirmeleri tavsiye edilmektedir. IMB PRC ayrıca gerekli yardımı sağlamak için yerel makamlarla iletişim kuracaktır.

Şekil 13. Ocak – Aralık 2025 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 2025 tarih aralığında Hindistan Yarımadası'nda 8, Doğu ve Güneydoğu Asya'da 95 deniz haydutluğu vakası gerçekleşmiştir.

Malakka 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 ve 2025'te birer olayın rapor edildiği göz önünde bulundurularak, durum şu an için stabil seyretmektedir.

Malezya: Geçmiş olaylar Bandar Penawar ve Tanjung Piai, Johor açıklarında/civarında rapor edilmiştir. Olaylar durmuş olsa da IMB PRC (Uluslararası Ticaret Odası Korsanlık Raporlama Merkezi) durumu izlemekte olup gerektiğinde Malezya Makamları / MMEA (Malezya Deniz Güvenlik Teşkilatı) ile irtibat kuracaktır.

Doğu Sabah İçleri / Açıkları- Ticari gemi mürettebatının ASG (Abu Sayyaf Grubu) tarafından kaçırılması, Malezya ve Filipinler makamlarının aldığı önlemler sayesinde birkaç yıldır durmuştur. Son kaçırma olayı Ocak 2020'de bildirilmiştir. Birçok ASG militanının yetkililer tarafından yakalandığı veya öldürüldüğü bildirilmiştir. Olaylar durmuş olsa da, sular orta derecede riskli kalmaya devam etmektedir.

Buna rağmen gemilere, özellikle geceleri ihtiyati tedbirler almaya ve korsanlık karşıtı nöbet ve önlemleri sürdürmeye devam etmeleri tavsiye edilir. Bu sülardan geçen gemiler, Gemi Raporlama Sistemi hakkındaki Sabah Bölgesi Denizcilere Bildiri (NTM) 14/2017'ye bakmalıdır. Ayrıca gemilerin, Filipinler ve Malezya İstihbarat Teşkilatları adına yayınlanan potansiyel olaylar / hedefler / militan botların tanımları hakkındaki IMB PRC uyarılarını takip etmeleri önemle rica olunur.

Filipinler: Sibutu geçidi / Sibutu adası açıkları / Tawi Tawi / Sulu Denizi / Celebes Denizi / doğu Sabah açıklarında- geçmişteki olaylar mürettebat kaçırma vakalarını içermektedir. Bu kaçırma olayları, Malezya ve Filipinler makamlarının aldığı önlemler sayesinde birkaç yıldır durmuştur. Son kaçırma olayı Ocak 2020'de bildirilmiştir. Birçok ASG (Abu Sayyaf Grubu) militanının yetkililer tarafından yakalandığı veya öldürüldüğü bildirilmiştir. Olaylar durmuş olsa da, sular orta derecede riskli kalmaya devam etmektedir.

Gemilere ihtiyati tedbirler almaya devam etmeleri ve özellikle geceleri korsanlık karşıtı nöbet ve önlemleri sürdürmeleri tavsiye edilir. Bu sülardan geçen gemiler, Gemi Raporlama Sistemi hakkındaki 2017 yılına ait 14 numaralı Sabah Bölgesi Denizciler Bildirisi'ne (NTM 14/2017) başvurmalıdır. Ayrıca gemilerin, Filipinler ve Malezya İstihbarat Teşkilatları adına yayınlanan potansiyel olaylar / hedefler / militan botların tanımları hakkındaki IMB PRC (Uluslararası Ticaret Odası Korsanlık Raporlama Merkezi) uyarılarını takip etmeleri önemle rica olunur.

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 etmektedir. 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. Ocak- Aralık 2025 arasındaki olayların 2024'ün aynı dönemine kıyasla 3 kattan fazla artması nedeniyle, sular şu anda yüksek riskli kabul edilmektedir. Bu ani artış göz önüne alındığında, IMB ve Endonezya Deniz Polisi (IMP), bu tehdidi durdurmanın yollarını bulmak amacıyla Haziran 2025 ortasından Ağustos 2025'e kadar Singapur Boğazı'nda konuşlanmış devriye botları da dahil olmak üzere üst düzey personel ile resmi görüşmelere başlamıştır. Bu dönemde iki çete yakalanmış ve çalınan birkaç eşya IMP tarafından geri alınmıştır. IMB durumu izlemeye devam etmektedir.

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) Tüm mürettebatın olası tehlikelere karşı dikkatli olması gerekmektedir. Gemiler, doğrudan yanaşma için ETA'yı ayarlayabilir veya kıyıdan 300 milden daha uzak bir mesafede, uygun ve tüm operasyon ortaklarının mutabakatıyla bekleme, sürüklenme ya da normal seyir yapabilir. Geçmişte kıyıdan 300 mile kadar rapor edilmiş olaylar vardır.

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 kısmı çalınmıştır. 2022'den itibaren bu olaylar sona ermiş olsa da gemilerin hâlâ dikkatli olmaları ve sıkı güvenlik önlemleri uygulamaları tavsiye edilmektedir.

Kamerun (Douala): Olaylar azalmış olup, son dönemde herhangi bir vaka bildirilmemiştir. Demirdeki gemilere ateş açılması ve mürettebatın kaçırılması gibi önceden yaşanmış olaylar nedeniyle dikkatli olunması gerekmektedir.

Ekvator Ginesi: 2024 yılında Bioko Adası açıklarında iki olay meydana gelmiş, bunlardan birinin adadan yaklaşık 28 deniz mili uzaklıkta, diğerinin ise yaklaşık 45 deniz mili mesafede gerçekleşmiş olup, her iki olayda da gemi mürettebatının kaçırıldığı rapor edilmiştir. Ayrıca, Bata Adasının yaklaşık 80 deniz mili batısında iki olay daha rapor edilerek bunlardan birinin silahlı saldırıyı diğerinin ise gemiye zorla çıkmayı içerdiği belirtilmektedir. 2025 yılında Bata açıklarında iki olay bildirilmiştir. Bunlardan biri Bata'nın yaklaşık 40 deniz mili batı-kuzeybatısında meydana gelmiş olup mürettebat kaleye çekilerek kaçmayı başarmıştır. Diğer olay ise Bata'nın yaklaşık 52 deniz mili batısında gerçekleşmiş ve korsanlar dokuz mürettebatı kaçırmıştır.

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

Gana: Takoradi demir sahasında 2024 yılında iki, 2025 yılında bir olay meydana gelmiştir. Ayrıca Accra'da bir ve Off Anloga'da bir olay rapor edilmiştir. Önceki yıllara ait raporlar da bu bölgelerde olayların yaşandığını göstermektedir. Sıkı gözetleme yapılması tavsiye edilmektedir.

Gine (Conakry): 2024 yılında bir soygun vakası rapor edilmekle birlikte daha önce de demir sahalarında soygun vakaları gerçekleşmiştir.

Fildişi Sahilleri (Abidjan): Demirleme sahasında olaylar rapor edilmiştir. Gözetleme sürdürülmelidir.

Şekil 14. Ocak – Aralık 2025 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

Nijerya (Lagos / Apapa, Bayelsa açıkları / Brass / Bonny Adası / Harcourt Limanı): Nijerya sularındaki deniz haydutlarının; silahlı ve saldırgan oldukları, kıyıya yakın veya uzak bölgelerde gemilere saldırdıkları ve mürettebatları kaçırmış oldukları belirtilmektedir. Saldırıların kıydan yaklaşık 300 deniz mili mesafeye kadar gerçekleştirildiği bildirilmektedir. Nijerya'ya ait tüm sular, fidye için mürettebat kaçırma 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. Geçmişte Togo demir sahasında tankerlerin kaçırıldığı ve yüklerinin bir kısmının çalındığı olaylar rapor edilmiştir.

Kongo: Geçmişte Pointe Noire açıklarında deniz haydutluğu olayları rapor edilmiştir. 2025 yılında Pointe Noire demir sahasında bir olay bildirilmiştir.

Sao Tome & Principe: Olaylar gemi kaçırma ve mürettebatın kaçırılması vakalarını içermektedir. 2025 yılında üç yeni olay meydana gelmiş olup bir gemi kaçırılmış / gemiye çıkılmış ve mürettebat kaçırılmıştır. Gemilerin sıkı bir anti-korsan gözetimi ve güvenlik tedbirleri sürdürmeleri tavsiye edilmektedir. Bu sular balıkçı gemileri ve ticari gemiler için riskli olmaya devam etmektedir.

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. 2025 yılında iki balıkçı teknesi ve bir dhow teknesi kaçırılmıştır.

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 güncel BMP prosedürlerine 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 güncel BMP prosedürlerine göre rapor vermeleri, gemilerinin bu sulara girmeden önce gerekli tüm önlemleri aldıklarına emin olmaları ve 24 saat gözcülük ve 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, ağılarını 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 güvenlik riski artmıştır. Gemilere sürat tekneleri yaklaşmakta ve yerel Yemen güçleri tarafından VHF üzerinden çağrı yapılmaktadır. Kaptanların dikkatli olmaları, bu çağrıları ciddiye almamaları ve bu tür faaliyetleri derhal VHF Kanal 16 üzerinden Koalisyon savaş gemilerine bildirmeleri tavsiye edilmektedir.

Korsanlıkla ilgili olmayan hususlar: Aden Körfezi, Güney Kızıldeniz ve Bab el Mendeb'den geçen gemilerin dikkatli olmaları ve son dönemde bazı gemilerin füze ve insansız hava / deniz araçları tarafından hedef alınması nedeniyle gerekli ihtiyati tedbirleri almaları tavsiye edilmektedir. Son dönemde herhangi bir olay rapor edilmemiş olmakla birlikte mevcut siyasi durum nedeniyle şartlar hızla değişebilir. İsrail, İran ve ABD arasında artan gerilimler nedeniyle Yemen'deki Husiler Kızıldeniz / Aden Körfezi'nde gemileri yeniden hedef alabilecekleri yönünde tehditlerde bulunmuştur. Halihazırda gemiler özellikle GNSS sistemlerini etkileyen yüksek seviyede elektronik karıştırma ile karşılaşmaktadır.

Hürmüz Boğazı, Umman Körfezi ve İran açıklarından geçiş yapacak gemiler:

Olaylar korsanlık ile ilgili değildir. Yetkisiz gemiye çıkma olayları rapor edilmiştir. Halihazırda gemiler özellikle GNSS sistemlerini etkileyen yüksek seviyede elektronik karıştırma ile karşılaşmaktadır.

Şekil 15. Ocak – Aralık 2025 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): Geçmişte demir sahalarında, nehir geçişlerinde ve kılavuz alma bölgelerinde olaylar rapor edilmiştir. Dikkatli olunması tavsiye edilmektedir.

Ekvador (Guayaquil): Olaylar sona ermiştir. Geçmişte demir sahasında / kılavuzlu nehir geçişlerinde olaylar rapor edilmiştir. Hırsızlar iyi şekilde silahlanmış olup ateş açılmıştır.

Haiti (Port Au Prince/Lafiteau): Olaylar azalmıştır ancak 2025 yılında mürettebatın kaçırılması olayı rapor edilmiştir. Gemilere dikkatli olmaya devam etmeleri ve teyakkuz halinde bulunmaları tavsiye edilmektedir.

Meksika (Puerto Dos Bocas): Olaylar azalmıştır. Geçmişte rapor edilen olaylarda bu bölgede korsanların silahlı olduğu bildirilmiştir.

Peru (Callao): 2025 yılında bir olay rapor edilmiş olup, sular riskli olmaya devam etmektedir. Sürekli gözetim sağlanması ve anti-korsan tedbirlerinin uygulanması tavsiye edilmektedir.

Venezuela (Puerto La Cruz / Puerto Jose/ Guanta): Olaylar durmuş olmasına rağmen gemilere özellikle demirdeyken sıkı anti-korsan gözetimi ve güvenlik tedbirlerini sürdürmeleri hatırlatılmaktadır.

Doğu Avrupa / Ukrayna

Korsanlıkla ilgili değildir: Ukrayna ve Rusya arasındaki çatışma nedeniyle Ukrayna kıyılarından uzak durulması tavsiye edilmektedir. Geçmişte Karadeniz’de mayınlar rapor edilmiştir.

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/duydıkları/ 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 veya Telegram +601126593057



TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRKİYE DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

TÜRKİYE EKONOMİSİ

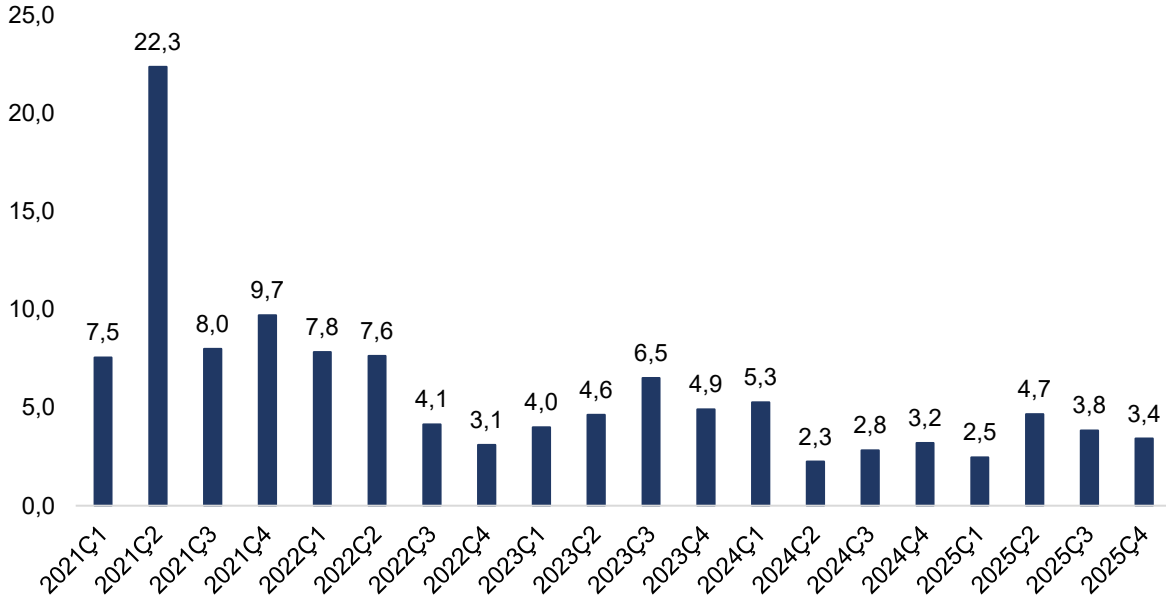


2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ

Türkiye ekonomisi, 2023 yılı şubat ayında meydana gelen deprem felaketine rağmen tüketim harcamalarındaki artışın olumlu katkısıyla %5,1 oranında büyümüştür. 2024 yılında ise sıkı para ve maliye politikalarına rağmen Türkiye ekonomisi %3,3 oranında büyüyerek ılımlı bir görünüm sergilemiştir. 2025 yılının ilk yarısında Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (GSYH), %2,5 oranında büyümeye kaydetmiştir. Güçlü iç talebin desteği ile 2025 yılının ikinci çeyreğinde %4,7 büyümeye gerçekleşmiş ve bu dönem yılın en güçlü çeyreği olarak kaydedilmiştir. İç talebin güçlü kalmaya devam ettiği ve ihracatın sınırlı kaldığı 2025 yılının üçüncü çeyreğinde ise GSYH %3,8 artmıştır. Son çeyrekte görülen %3,4 büyümeye ile 2025 yılı tamamında GSYH büyümeye hızı %3,6'ya yükselmiştir. 2025 yılında Türkiye ekonomisinin büyümesinde özellikle inşaat ve bilgi-iletişim sektörlerindeki genişleme önemli bir itici güç olmuştur.

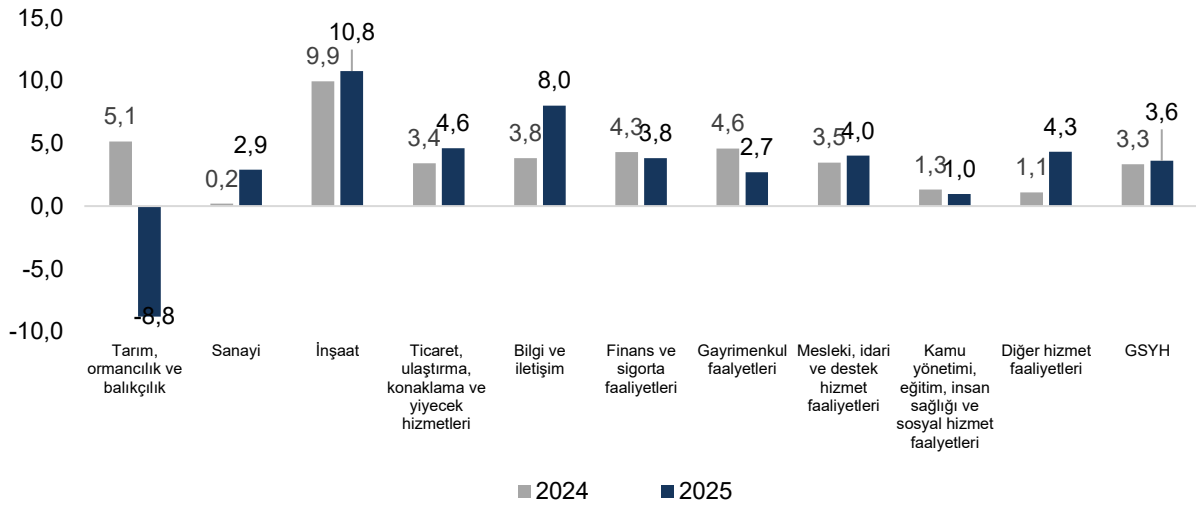
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2021Ç1-2025Ç4



Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK

GSYH'yı oluşturan faaliyetler incelendiğinde; 2025 yılında %10,8 ile GSYH'ya toplam katma değeri en fazla olan sektör inşaat sektörü olurken, tarım, ormancılık ve balıkçılık sektöründe %8,8 daralma dikkat çekmiştir. 2024 yılında %0,2 büyüyen sanayi sektörü, 2025 yılında %2,9 büyümeye ile sektörde toparlanmaya işaret etmiştir. 2024 yılında %3,4 büyümeye yakalayan hizmetler sektörü, 2025 yılında %4,6 oranında büyümüştür. Bilgi ve iletişim sektöründeki genişleme 2025 yılında %8 olmuştur.

Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2024-2025



Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK
*Zincirlenmiş hacim endeksi olarak

2025 yılında istihdam edilenlerin sayısı, 2024 yılına göre azalarak 32 milyon 566 bin kişi olmuştur. İstihdam oranı ise 0,5 puan azalarak %49 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde işgücüne katılma oranında 0,7 puan, işsizlik oranında ise 0,4 puan azalış görülmüştür. İşsizlikte düşüş olumlu olsa da istihdam oranındaki sınırlı gerileme işgücü piyasasının güçlü görünümünde zayıflamaya işaret etmiştir.

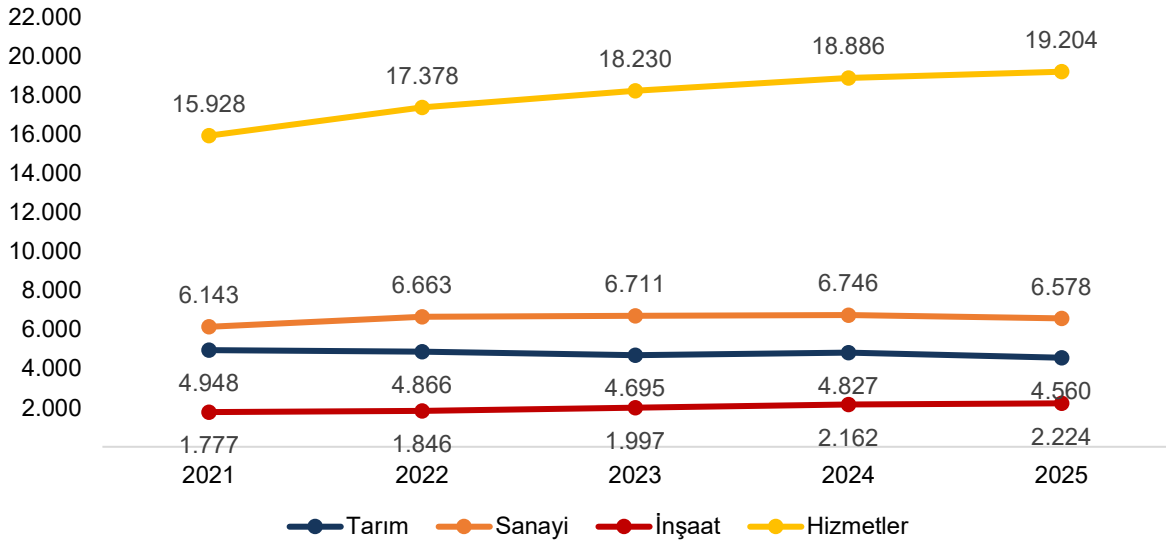
Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), 2024- 2025

	2024	2025	Fark
Nüfus	65.926	66.395	469
İşgücü	35.733	35.533	-200
İstihdam	32.620	32.566	-54
İşsiz	3.113	2.966	-147
İşgücüne dahil olmayanlar	30.193	30.862	669
İşgücüne katılma oranı (%)	54,2	53,5	-0,7
İstihdam oranı (%)	49,5	49,0	-0,5
İşsizlik oranı (%)	8,7	8,3	-0,4

Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2025 yılında istihdam edilen kişilerin, %14'ü tarım, %20,2'si sanayi, %6,8'i inşaat, %59'u ise hizmet sektöründe istihdam edilmiştir. 2025 yılında bir önceki yıla kıyasla istihdam edilen kişi sayısı inşaat ve hizmetler sektörlerinde artarken, tarım ve sanayi sektöründe azalmıştır.

Grafik 12. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2021 – 2025

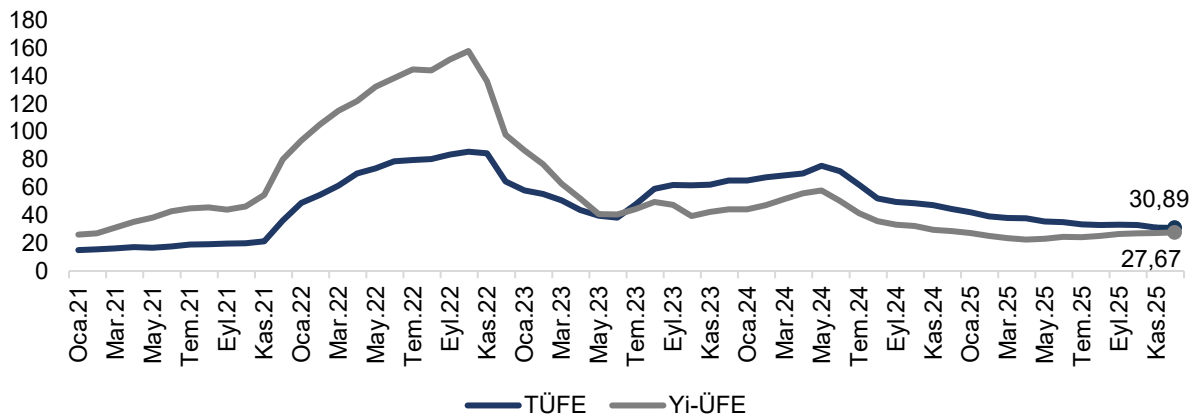


Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

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. 2025 yılında da sıkı para politikası dezenflasyon sürecinin devam etmesini sağlamış ve yıllık tüketici enflasyonu, 2024 yıl sonu seviyesine göre yaklaşık 13,5 puan azalarak Aralık 2025'te %30,89 seviyesine gerilemiştir.

2022 yılında küresel ekonomideki belirsizliklerin de yansımalarıyla 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, Yi-ÜFE yıllık artış oranının Aralık 2024'te %28,52 seviyesine gerilemesine neden olmuştur. 2025 yılında jeopolitik riskler, enerji fiyatları ve taşımacılık maliyetlerindeki artışlar üretici maliyetlerini yükseltmiş ve bu çerçevede Yi-ÜFE artış hızı Aralık 2025'te %27,67 olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 13. Yıllık Yi-ÜFE ve TÜFE Değişimi, %



Kaynak: Enflasyon ve Fiyat İstatistikleri- TÜİK

2025 yılında küresel ticaretteki yavaşlamaya karşın ihracatımız olumlu bir performans sergilemiştir. Böylece, Türkiye'nin ihracatı geçtiğimiz yıla göre artmıştır. 2025 yılı genelinde ihracat yıllık bazda %4,4 artarak 273 milyar 309 milyon ABD doları seviyesinde gerçekleşmiştir. 2025 yılında altın fiyatlarındaki yükseliş ithalatı hızlandırırken, enerji fiyatlarının ılımlı seyri ithalatı sınırlamıştır. 2025 yılı genelinde ithalat yıllık bazda %6,2 artarak 365 milyar 429 milyon ABD doları seviyesinde gerçekleşmiştir. Sonuç olarak aynı dönemde dış ticaret açığı azalarak 92 milyar 120 milyon ABD dolarına gerilemiştir. 2024 yılında %76,1 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2025 yılında %74,8 olmuştur.

Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2015-2025

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış ticaret dengesi (Değer) (bin \$)	Dış ticaret hacmi (Değer) (bin \$)	İhracatın ithalatı karşılama oranı (%)
	Değer (bin \$)	Değişim (%)	Değer (bin \$)	Değişim (%)			
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	261.778.131	2,4	344.010.273	-5,0	-82.232.142	605.788.405	76,1
2025	273.308.794	4,4	365.429.278	6,2	-92.120.485	638.738.072	74,8

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 2025 itibarıyla toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibarıyla sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 496 adet geminin 298 adedi ithal, 198 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 5 milyon 407 bin, inşa gemilerin ise 1 milyon 190 bindir.

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 496 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; %16,9'unu Kuru Yük gemileri, %13,3'ünü Kimyevi Madde Tankerleri, %11,1'ini Deniz Araçları, %10,9'unu Konteyner gemileri ve %6,3'ünü Dökme Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise filonun sayısal olarak ancak %41,5'idir.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu 6,6 milyon DWT ve 6,1 milyon GT'dir. 6,6 milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %22,7'sini Dökme Yük gemileri, %19,4'ünü Petrol tankerleri, %18,3'ünü Konteyner gemileri, %14,4'ünü Kimyevi Madde Tankerleri ve %8,6'sını Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise %16,6'dır.

Tablo (10)'daki veriler dikkate alındığında, 496 adet gemiden %13,1'i (65 gemi) MGS'ye, %86,9'u (431 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun DWT olarak %6,1'i MGS'ye, %93,9'u TUGS'a, GT olarak ise %7,2'si MGS'ye, %92,8'i TUGS'a kayıtlıdır.

MGS'ye kayıtlı toplam 400.518 DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %25,3'ünü Dökme Yük gemileri, %23,4'ünü LNG Tankerleri, %18,4'ünü Konteyner gemileri, %9,6,0'sını Kuru Yük gemileri ve %6,4'ünü Deniz Araçları oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise MGS'nin %16,9'udur.

TUGS'a kayıtlı toplam 6,2 milyon DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %22,5'ini Dökme Yük gemileri, %20,4'ünü Petrol Tankerleri, %18,3'ünü Konteyner gemileri, %15,2'sini Kimyevi Madde Tankerleri ve %8,5'ini Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un %15'idir.

Tablo 9. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	38	46	84	16,9	309.282	255.454	564.736	8,6	215.128	165.122	380.250	6,2
Dökme Yük Gemisi	30	1	31	6,3	1.445.939	50.316	1.496.255	22,7	827.309	27.989	855.298	14,0
Konteyner	42	12	54	10,9	984.577	222.435	1.207.012	18,3	777.342	176.906	954.248	15,6
Kuru Yük-Konteyner	8	8	16	3,2	58.905	57.418	116.323	1,8	42.150	38.858	81.008	1,3
Kimyevi Madde Tankeri	42	24	66	13,3	730.996	221.925	952.921	14,4	473.955	147.448	621.403	10,1
LPG Tankeri	6	1	7	1,4	37.156	3.442	40.598	0,6	34.294	3.932	38.226	0,6
LNG Tankeri	2	0	2	0,4	187.228	0	187.228	2,8	218.696	0	218.696	3,6
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	6.600	54.850	61.450	0,9	5.311	43.630	48.941	0,8
Ro-Ro Gemisi	18	1	19	3,8	224.085	17.183	241.268	3,7	552.538	60.465	613.003	10,0
Ro-Ro Ferry-Yolcu	2	14	16	3,2	457	3.453	3.910	0,1	5.027	30.601	35.628	0,6
Feribot	1	27	28	5,7	0	22.894	22.894	0,4	1.815	35.685	37.500	0,6
Tren Ferisi	0	5	5	1,0	0	2.960	2.960	0,0	0	7.916	7.916	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	7	3	10	2,0	4.078	1.945	6.023	0,1	27.278	13.399	40.677	0,7
Frigorifik	1	0	1	0,2	975	0	975	0,0	1.267	0	1.267	0,0
Balıkçı Gemileri	2	5	7	1,4	3.876	0	3.876	0,1	3.591	33.924	37.515	0,6
Bilimsel Araştırma Gemisi	2	1	3	0,6	2.690	0	2.690	0,0	8.038	4.789	12.827	0,2
Şehir Hatları	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.043	0	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	3	3	0,6	0	1.264	1.264	0,0	0	3.232	3.232	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	22	9	31	6,3	53.166	0	53.166	0,8	173.742	24.553	198.295	3,2
Petrol Tankeri	14	12	26	5,2	1.091.845	190.478	1.282.323	19,4	594.231	101.446	695.677	11,3
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991	0	9.991	0,2
Tren Ferry/Ro-Ro	1	0	1	0,2	6.266	0	6.266	0,1	15.195	0	15.195	0,3
Kuru Yük/Ro-Ro	1	0	1	0,2	620	0	620	0,0	1.281	0	1.281	0,0
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	19	4	23	4,7	156.756	42.336	199.092	3,0	268.065	57.840	325.905	5,3
Deniz Araçları	36	19	55	11,1	88.501	41.998	130.499	2,0	688.866	206.802	895.668	14,6
Genel Toplam	298	198	496	100	5.407.057	1.190.351	6.597.408	100	4.947.718	1.184.537	6.132.255	100

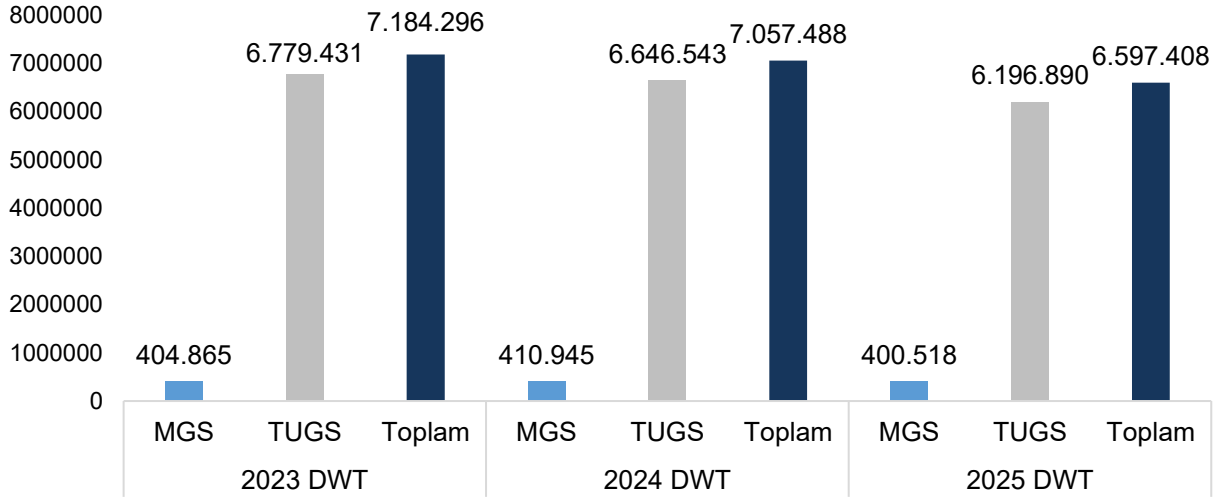
Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	6	78	84	16,9	38.469	526.267	564.736	8,6	24.649	355.601	380.250	6,2
Dökme Yük Gemisi	2	29	31	6,3	101.257	1.394.998	1.496.255	22,7	57.361	797.937	855.298	14,0
Konteyner	2	52	54	10,9	73.726	1.133.286	1.207.012	18,3	55.122	899.126	954.248	15,6
Kuru Yük-Konteyner	0	16	16	3,2	0	116.323	116.323	1,8	0	81.008	81.008	1,3
Kimyevi Madde Tankeri	2	64	66	13,3	9.497	943.424	952.921	14,4	6.441	614.962	621.403	10,1
LPG Tankeri	0	7	7	1,4	0	40.598	40.598	0,6	0	38.226	38.226	0,6
LNG Tankeri	1	1	2	0,4	93.715	93.513	187.228	2,8	109.777	108.919	218.696	3,6
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,8	0	61.450	61.450	0,9	0	48.941	48.941	0,8
Ro-Ro Gemisi	1	18	19	3,8	1.500	239.768	241.268	3,7	19.638	593.365	613.003	10,0
Ro-Ro Ferry-Yolcu	2	14	16	3,2	0	3.910	3.910	0,1	10.681	24.947	35.628	0,6
Feribot	1	27	28	5,7	2.314	20.580	22.894	0,4	1.596	35.905	37.500	0,6
Tren Ferisi	5	0	5	1,0	2.960	0	2.960	0,0	7.916	0	7.916	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	8	10	2,0	3.240	2.783	6.023	0,1	15.284	25.393	40.677	0,7
Frigorifik	0	1	1	0,2	0	975	975	0,0	0	1.267	1.267	0,0
Balıkçı Gemileri	3	4	7	1,4	0	3.876	3.876	0,1	16.007	21.508	37.515	0,6
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	3	3	0,6	0	2.690	2.690	0,0	0	12.827	12.827	0,2
Şehir Hatları	0	1	1	0,2	0	0	0	0,0	0	1.043	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	3	3	0,6	0	1.264	1.264	0,0	0	3.232	3.232	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	14	17	31	6,3	19.774	33.392	53.166	0,8	59.495	138.799	198.295	3,2
Petrol Tankeri	5	21	26	5,2	15.429	1.266.894	1.282.323	19,4	8.840	686.837	695.677	11,3
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991	0	9.991	0,2
Tren Ferry/Ro-Ro	0	1	1	0,2	0	6.266	6.266	0,1	0	15.195	15.195	0,3
Kuru Yük/Ro-Ro	0	1	1	0,2	0	620	620	0,0	0	1.281	1.281	0,0
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	0	23	23	4,7	0	199.092	199.092	3,0	0	325.905	325.905	5,3
Deniz Araçları	17	38	55	11,1	25.578	104.921	130.499	2,0	37.562	858.106	895.668	14,6
Genel Toplam	65	431	496	100	400.518	6.196.890	6.597.408	100	441.925	5.690.330	6.132.255	100

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 14. 2023-2024-2025 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	2023 DWT			2024 DWT			2025 DWT			2024-2025 Yılları Değişim (%)
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	
Kuru Yük Gemisi	27.756	624.953	652.709	24.576	644.164	668.740	38.469	526.267	564.736	-15,6%
Dökme Yük Gemisi	18.640	1.833.216	1.851.856	101.257	1.718.738	1.819.995	101.257	1.394.998	1.496.255	-17,8%
Konteyner	134.264	987.982	1.122.246	112.274	1.117.783	1.230.057	73.726	1.133.286	1.207.012	-1,9%
Kuru Yük-Konteyner	0	67.815	67.815	0	97.764	97.764	0	116.323	116.323	19,0%
Kimyevi Madde Tankeri	69.444	972.537	1.041.981	9.497	825.843	835.340	9.497	943.424	952.921	14,1%
LPG Tankeri	0	37.156	37.156	0	37.156	37.156	0	40.598	40.598	9,3%
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	239.768	241.268	-3,9%
Ro-Ro Ferry-Yolcu	0	10.235	10.235	0	11.951	11.951	0	3.910	3.910	-67,3%
Feribot	2.314	20.700	23.014	2.314	21.804	24.118	2.314	20.580	22.894	-5,1%
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	2.783	6.023	3.240	2.783	6.023	0,0%
Frigorifik	0	0	0	0	0	0	0	975	975	-
Balıkçı Gemileri	0	3.876	3.876	0	7.705	7.705	0	3.876	3.876	-49,7%
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	2.690	2.690	0	2.690	2.690	0	2.690	2.690	0,0%
Şehir Hatları Arabalı	0	1.264	1.264	0	1.264	1.264	0	1.264	1.264	0,0%
Hizmet Gemileri	19.774	37.676	57.450	19.774	40.009	59.783	19.774	33.392	53.166	-11,1%
Petrol tankeri	10.868	1.490.352	1.501.220	10.868	1.479.662	1.490.530	15.429	1.266.894	1.282.323	-14,0%
Konteyner/Ro-Ro	13.059	0	13.059	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	620	620	0	620	620	0,0%
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	0	140.971	140.971	0	139.191	139.191	0	199.092	199.092	43,0%
Özel Amaçlı Gemiler	0	5.552	5.552	0	5.552	5.552	0	0	0	-100,0%
Deniz Araçları	7.331	129.056	136.387	15.911	81.002	96.913	25.578	104.921	130.499	34,7%
Genel Toplam:	404.865	6.779.431	7.184.296	410.945	6.646.543	7.057.488	400.518	6.196.890	6.597.408	-6,5%

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 2023-2024 yılları arasında %2,5 artış gerçekleşirken, 2024-2025 yılları arasında %6,5 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, 496 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2025 tarihi itibariyle 27'dir.

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	84	564.736	380.250	30
Dökme Yük Gemisi	31	1.496.255	855.298	24
Konteyner	54	1.207.012	954.248	23
Kuru Yük-Konteyner	16	116.323	81.008	20
Kimyevi Madde Tankeri	66	952.921	621.403	21
LPG Tankeri	7	40.598	38.226	28
LNG Tankeri	2	187.228	218696	6
Asfalt Tankeri	4	61.450	48.941	10
Ro-Ro Gemisi	19	241.268	613.003	20
Ro-Ro Ferry-Yolcu	16	3.910	35.628	14
Feribot	28	22.894	37.500	30
Tren Ferisi	5	2.960	7.916	52
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	10	6.023	40.677	27
Frigorifik	1	975	1.267	22
Balıkçı Gemileri	7	3.876	37.515	15
Bilimsel Araştırma Gemisi	3	2.690	12.827	21
Şehir Hatları	1	0	1.043	74
Şehir Hatları Arabalı	3	1.264	3.232	39
Römorkör	1	0	1.565	42
Hizmet Gemileri	31	53.166	198.295	45
Petrol Tankeri	26	1.282.323	695.677	19
Konteyner/Ro-Ro	1	13.059	9.991	29
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	40
Kuru Yük/Ro-Ro	1	620	1.281	22
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	23	199.092	325905	18
Deniz Araçları	55	130.499	895.668	37
Genel Toplam	496	6.597.408	6.132.255	27

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (13)'te toplam 496 adet ve 6.597.408 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

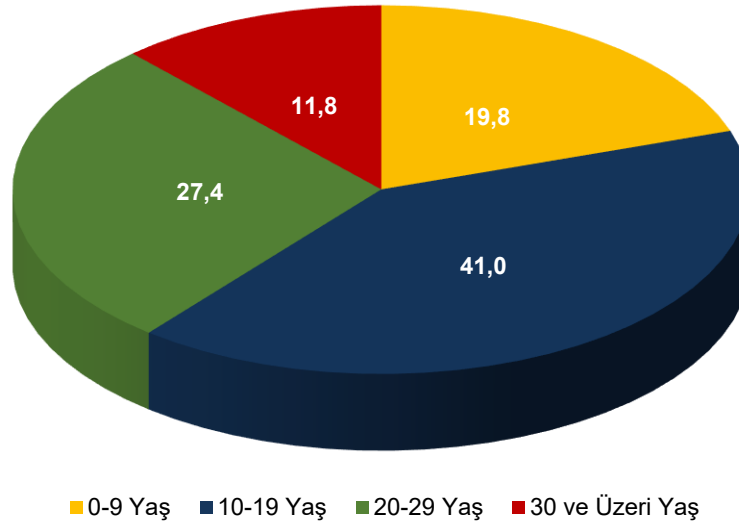
- 1.309.425 DWT'lik 60 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.704.818 DWT'lik 148 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 1.804.855 DWT'lik 117 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 778.310 DWT'lik 171 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer almaktadır.

Tablo 13. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-149	22	0	0,0	26	0	0,0	6	0	0,0	49	0	0,0	103	0
150-1499	1	244	0,0	7	5.348	0,2	8	5.040	0,3	17	11.897	1,5	33	22.529
1500-5999	10	37.855	2,9	30	106.220	3,9	30	111.115	6,2	70	229.301	29,5	140	484.491
6000-9999	6	42.880	3,3	17	134.175	5,0	16	134.053	7,4	15	115.692	14,9	54	426.800
10000-34999	8	131.559	10,0	45	812.629	30,0	38	687.155	38,1	17	262.115	33,7	108	1.893.458
35000-52999	6	235.577	18,0	9	396.462	14,7	16	683.601	37,9	2	76.688	9,9	33	1.392.328
53000-79999	1	59.178	4,5	7	446.706	16,5	3	183.891	10,1	0	0	0,0	11	689.775
80000-119999	2	187.228	14,3	4	352.735	13,0	0	0	0,0	1	82.617	10,5	7	622.580
120000+	4	614.904	47,0	3	450.543	16,7	0	0	0,0	0	0	0,0	7	1.065.447
Genel Toplam	60	1.309.425	100	148	2.704.818	100	117	1.804.855	100	171	778.310	100	496	6.597.408

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 15. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (15)'te görüldüğü üzere 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %19,8'i 0-9 yaş grubunda, %41'i 10-19 yaş grubunda, %27,4'ü 20-29 yaş grubunda ve %11,8'i 30 ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.

Tablo (14)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %16,9'unu ve DWT olarak %8,6'sını oluşturan 84 adet ve 564.736 DWT'lik Kuru Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

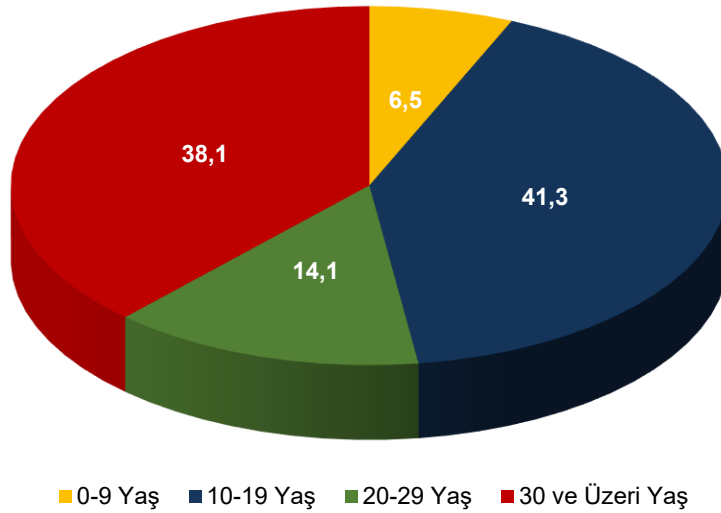
- 36.781 DWT'lik 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 233.446 DWT'lik 17 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 79.191 DWT'lik 15 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 215.318 DWT'lik 45 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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	5	21.580	0,6	5	18.808	0,1	10	40.497	0,5	37	130.826	0,6	57	211.711
6000-9999	2	15.201	0,4	7	51.319	0,2	5	38.694	0,5	4	27.868	0,1	18	133.082
10000-34999	0	0	0,0	3	64.037	0,3	0	0	0,0	4	56.624	0,3	7	120.661
35000-52999	0	0	0,0	2	99.282	0,4	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	36.781	100%	17	233.446	100%	15	79.191	100%	45	215.318	100%	84	564.736

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 16. Kuru Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (16)'da Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuru Yük gemilerinin, %6,5'i 0-9 yaş grubunda, %41,3'ü 10-19 yaş grubunda, %14,1'i 20-29 yaş grubunda ve %38,1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (15)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %6,3'ünü oluşturan ve DWT olarak %22,7'sini oluşturan 31 adet ve 1.496.255 DWT'lik Dökme Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

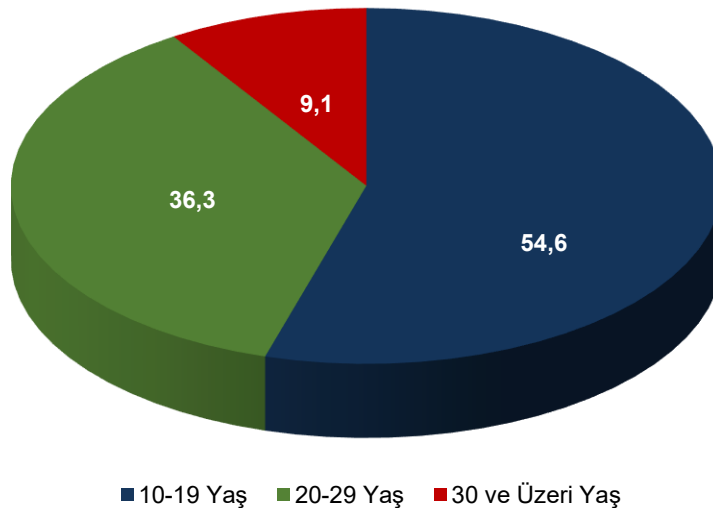
- 816.803 DWT'lik 15 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 542.791 DWT'lik 11 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 136.661 DWT'lik 5 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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	0	0	0,0	0	0	0,0	2	7.487	0,1	2	7.487
10000-39999 (Handysize)	0	0	0,0	5	135.522	0,2	2	61.134	0,1	2	46.557	0,3	9	243.213
40000-49999 (Handymax)	0	0	0,0	1	48.549	0,1	2	91.402	0,2	0	0	0,0	3	139.951
50000-59999 (Supramax)	0	0	0,0	4	226.330	0,3	6	313.653	0,6	0	0	0,0	10	539.983
60000-84999 (Panamax)	0	0	0,0	5	406.402	0,5	1	76.602	0,1	1	82.617	0,6	7	565.621
85000-149999 (Capesize)	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
Genel Toplam	0	0	0	15	816.803	100	11	542.791	100	5	136.661	100	31	1.496.255

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (17)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökme Yük gemilerinin, %54,6'sı 10-19 yaş grubunda, %36,3'ü 20-29 yaş grubunda ve %9,1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (16)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %5,2'sini ve DWT olarak %19,4'ünü oluşturan 26 adet ve 1.282.323 DWT'lik Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

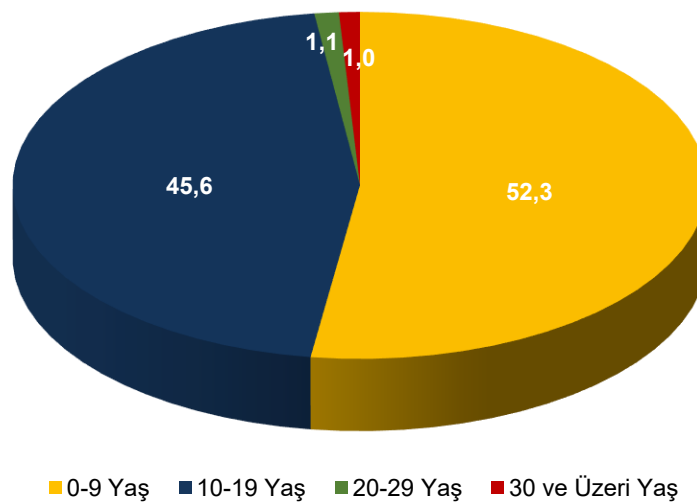
- 670.260 DWT'lik 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 585.047 DWT'lik 11 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 14.598 DWT'lik 4 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 12.418 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-4999	2	5.357	0,0	6	16.331	0,0	4	14.598	1,0	4	12.418	1,0	16	48.704
5000-7499	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
10000-39999 (Handysize)	0	0	0,0	1	13.002	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	1	13.002
40000-59999 (Handymax)	1	49.999	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	1	49.999
60000-79999 (Panamax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000-119999 (Aframax)	0	0	0,0	1	105.171	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	1	105.171
120000-199999 (Suezmax)	4	614.904	0,9	3	450.543	0,8	0	0	0,0	0	0	0,0	7	1.065.447
200000-324999 (VLCC)	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
Genel Toplam	7	670.260	100%	11	585.047	100%	4	14.598	100%	4	12.418	100%	26	1.282.323

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 18. Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (18)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, %52,3'ü 0-9 yaş grubunda, %45,6'sı 10-19 yaş grubunda, %1,1'i 20-29 yaş grubunda, %1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (17)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %13,3'ünü ve DWT olarak %14,4'ünü oluşturan 66 adet ve 952.291 DWT'lik Kimyevi Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

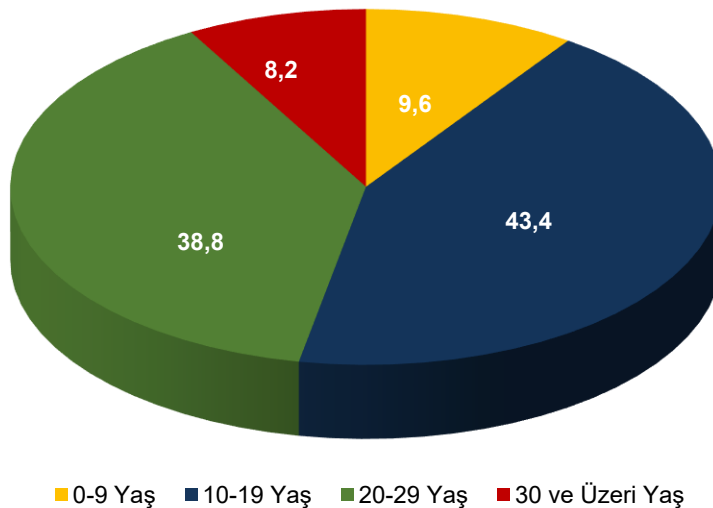
- 91.874 DWT'lik 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 413.640 DWT'lik 26 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 369.807 DWT'lik 21 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 77.600 DWT'lik 1 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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	0,0	2	8.407	0,0	6	23.001	0,1	4	14.010	0,2	13	48.756
5000-7499	2	13.541	0,1	2	12.579	0,0	3	20.311	0,1	3	18.028	0,2	10	64.459
7500-9999	1	7.538	0,1	4	35.330	0,1	2	16.242	0,0	4	35.456	0,5	11	94.566
10000-39999 (Handysize)	3	67.457	0,7	16	255.802	0,6	9	263.997	0,7	1	10.106	0,1	29	597.362
40000-59999 (Handymax)	0	0	0,0	2	101.522	0,2	1	46.256	0,1	0	0	0,0	3	147.778
60000-79999 (Panamax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000-119999 (Aframax)	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
200000-324999 (VLCC)	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
Genel Toplam	7	91.874	1	26	413.640	1	21	369.807	1	12	77.600	1	66	952.921

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 19. Kimyevi Madde Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)



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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (19)'da Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kimyevi Madde Tankerlerinin, %9,6'sı 0-9 yaş grubunda, %43,4'ü 10-19 yaş grubunda, %38,8'i 20-29 yaş grubunda ve %8,2'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (18)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %10,9'unu ve DWT olarak %18,3'ünü oluşturan 54 adet ve 1.207.012 DWT'lik Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

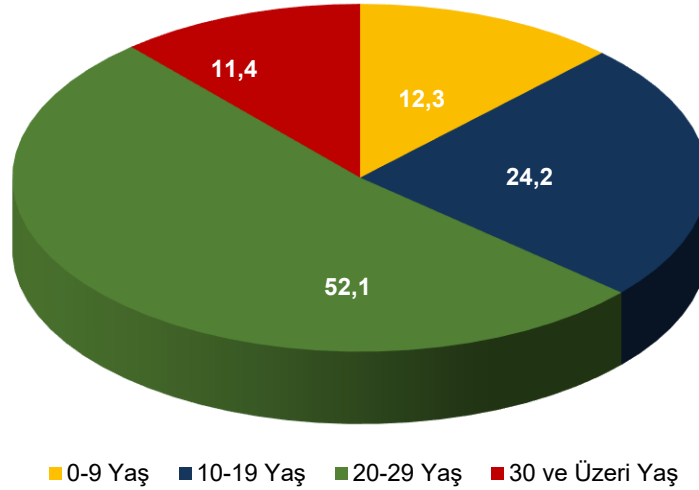
- 147.996 DWT'lik 4 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 292.383 DWT'lik 12 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 628.533 DWT'lik 31 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 138.100 DWT'lik 7 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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
1500-5999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6000-9999	0	0	0,0			0,0	1	9.950	0,0	1	9.766	0,1	2	19.716
10000-34999	0	0	0,0	11	253.774	0,9	27	505.427	0,8	4	51.646	0,4	42	810.847
35000-52999	4	147.996	1,0	1	38.609	0,1	3	113.156	0,2	2	76.688	0,6	10	376.449
53000-79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genel Toplam	4	147.996	1	12	292.383	1	31	628.533	1	7	138.100	1	54	1.207.012

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 20. Konteyner Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (20)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin, %12,3'ü 0-9 yaş grubunda, %24,2'si 10-19 yaş grubunda, %52,1'i 20-29 yaş grubunda ve %11,4'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (19)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %3,8'ini ve DWT olarak %3,7'sini oluşturan 19 adet ve 241.268 DWT'lik Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

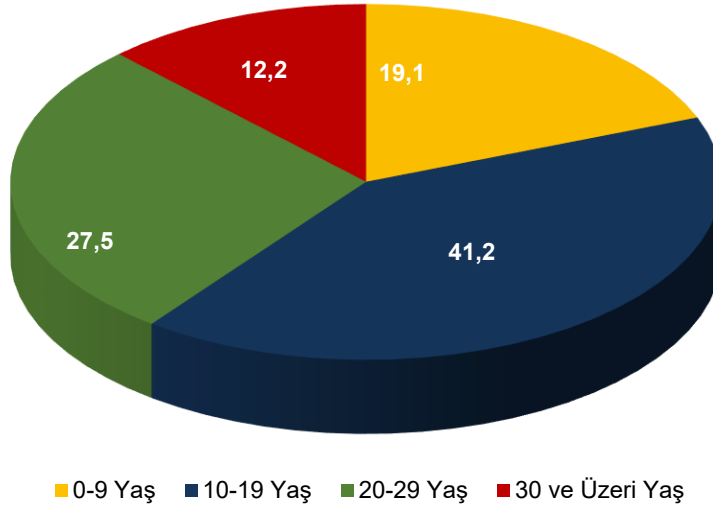
- 46.110 DWT'lik 3 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 99.352 DWT'lik 7 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 66.274 DWT'lik 6 adet gemi 20-29 yaş ve üzeri grubunda,
 - 29.532 DWT'lik 3 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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
1500-5999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	1	1.500	0,1	1	1.500
6000-9999	0	0	0,0	0	0	0,0	2	19.730	0,3	0	0	0,0	2	19.730
10000-34999	3	46.110	1,0	7	99.352	1,0	4	46.544	0,7	2	28.032	0,9	16	220.038
35000-52999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000-79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000-119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genel Toplam	3	46.110	1	7	99.352	1	6	66.274	1	3	29.532	1	19	241.268

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 21. Ro-Ro Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (21)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Ro-Ro gemilerinin, %19,1'i 0-9 yaş grubunda, %41,2'si 10-19 yaş grubunda, %27,5'i 20-29 yaş grubunda ve %12,2'si 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 252 adedi İthal, 201 adedi yurt içinde inşa olmak üzere toplam 453 adet gemi bulunmaktadır. (Tablo 13)

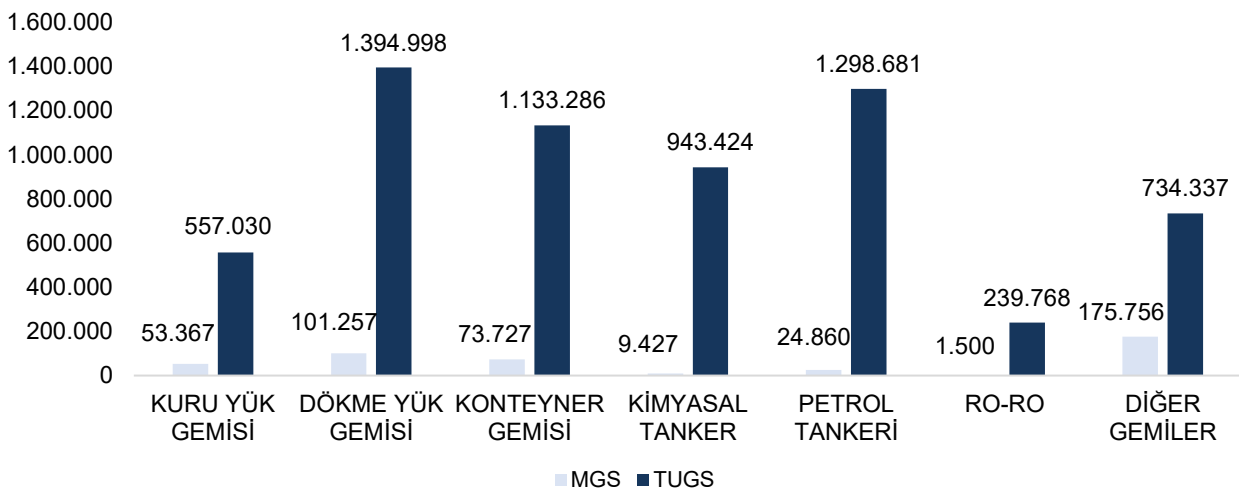
Tablo (21)'deki veriler dikkate alındığında Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 DWT'nin üzerinde bulunan 453 adet geminin; %13,5'i (61 adet gemi) MGS'ye, %86,5'i (392 adet gemi) TUGS'a kayıtlıdır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'si 4.978.800 ve DWT'si ise 6.741.418'dir. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %22,2'sini Dökme Yük gemileri, %19,6'sını Petrol Tankerleri, %17,9'unu Konteyner gemileri, %14,1'ini Kimyevi Madde Tankerleri, %9,1'ini Kuru Yük gemileri ve %3,6'sını Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.496.255 DWT Dökme Yük gemileri tonajının %93,2'si TUGS'a, %6,8'i MGS'ye,
 - 1.323.541 DWT Petrol Tankerleri tonajının %98,1'i TUGS'a %1,9'u MGS'ye,
 - 1.207.013 DWT Konteyner gemileri tonajının %93,9'u TUGS'a, %6,1'i MGS'ye,
 - 952.921 DWT Kimyevi Madde Tankeri tonajının %99'u TUGS'a, %1'i MGS'ye,
 - 610.397 DWT Kuru Yük gemileri tonajının %91,3'ü TUGS'a, %8,7'si MGS'ye,
 - 241.268 DWT Ro-Ro gemileri tonajının %99,4'ü TUGS'a, %0,6'sı MGS'ye,
- tescillidir.

Grafik 22. 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo 20. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)

Gemi Tipleri	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	41	74	115	25,4	313.358	297.039	610.397	9,1	217.552	188.007	405.559	8,1
Dökme Yük Gemisi	30	1	31	6,8	1.445.939	50.316	1.496.255	22,2	827.309	27.989	855.298	17,2
Konteyner	42	12	54	11,9	984.577	222.436	1.207.013	17,9	777.342	176.906	954.248	19,2
Kuruyük-Konteyner	8	8	16	3,5	58.905	57.418	116.323	1,7	42.150	38.858	81.008	1,6
Kimyevi Madde Tankeri	42	24	66	14,6	730.996	221.925	952.921	14,1	473.955	147.448	621.403	12,5
LPG Tankeri	6	1	7	1,6	37.156	3.442	40.598	0,6	34.294	3.932	38.226	0,8
LNG Tankeri	2	0	2	0,4	187.228	0	187.228	2,8	218.696	0	218.696	4,4
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,9	6.600	54.850	61.450	0,9	5.311	43.630	48.941	1,0
Su Gemisi	0	1	1	0,2	0	1.027	1.027	0,0	0	488	488	0,0
Ro-Ro Gemisi	18	1	19	4,2	224.085	17.183	241.268	3,6	552.538	60.465	613.003	12,3
Ro-Ro Ferry-Yolcu	0	2	2	0,4	0	2.752	2.752	0,0	0	3.538	3.538	0,1
Feribot	0	10	10	2,2	0	18.824	18.824	0,3	0	14.527	14.527	0,3
Tren Ferisi	0	2	2	0,4	0	2.600	2.600	0,0	0	2.466	2.466	0,0
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	1	3	0,7	31.182	1.700	32.882	0,5	5.132	10.583	15.715	0,3
Balıkçı Gemileri	1	0	1	0,2	3.307	0	3.307	0,1	2.184	0	2.184	0,0
Bilimsel Araştırma/İnceleme Gemisi	1	0	1	0,2	2.690	0	2.690	0,0	3.327	0	3.327	0,1
Hizmet Gemileri	17	14	31	6,8	63.369	20.247	83.616	1,2	45.242	8.206	53.448	1,1
Petrol Tankeri	19	33	52	11,5	1.099.512	224.029	1.323.541	19,6	598.809	121.124	719.933	14,5
Konteyner/Ro-Ro	1	0	1	0,2	13.059	0	13.059	0,2	9.991	0	9.991	0,2
Tren Ferry/Ro-Ro	1	0	1	0,2	6.266	0	6.266	0,1	15.195	0	15.195	0,3
Kuru Yük/Ro-Ro	0	2	2	0,4	0	3.262	3.262	0,1	0	1.973	1.973	0,0
Açık Deniz Faaliyet Gemileri	13	4	17	3,9	156.034	42.336	198.370	3,0	148.886	57.840	206.726	4,1
Deniz Araçları	7	8	15	3,4	88.501	47.268	135.769	2,0	60.316	32.591	92.907	1,9
Genel Toplam	252	201	453	100	5.452.764	1.288.654	6.741.418	100	4.038.229	940.571	4.978.800	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	97	115	25,4	53.367	557.030	610.397	9,1	33.054	372.505	405.559	8,1
Dökme Yük Gemisi	2	29	31	6,8	101.257	1.394.998	1.496.255	22,2	57.361	797.937	855.298	17,2
Konteyner	2	52	54	11,9	73.727	1.133.286	1.207.013	17,9	55.122	899.126	954.248	19,2
Kuruyük-Konteyner	0	16	16	3,5	0	116.323	116.323	1,7	0	81.008	81.008	1,6
Kimyevi Madde Tankeri	2	64	66	14,6	9.497	943.424	952.921	14,1	6.441	614.962	621.403	12,5
LPG Tankeri	0	7	7	1,6	0	40.598	40.598	0,6	0	38.226	38.226	0,8
LNG Tankeri	1	1	2	0,4	93.715	93.513	187.228	2,8	109.777	108.919	218.696	4,4
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,9	0	61.450	61.450	0,9	0	48.941	48.941	1,0
Su Gemisi	0	1	1	0,2	0	1.027	1.027	0,0	0	488	488	0,0
Ro-Ro Gemisi	1	18	19	4,2	1.500	239.768	241.268	3,6	19.638	593.365	613.003	12,3
Ro-Ro Ferry-Yolcu	0	2	2	0,4	0	2.752	2.752	0,0	0	3.538	3.538	0,1
Feribot	1	9	10	2,2	2.314	16.510	18.824	0,3	1.596	12.931	14.527	0,3
Tren Ferisi	2	0	2	0,4	2.600	0	2.600	0,0	2.466	0	2.466	0,0
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	1	3	0,7	3.240	29.642	32.882	0,5	15.284	431	15.715	0,3
Balıkçı Gemileri	0	1	1	0,2	0	3.307	3.307	0,1	0	2.184	2.184	0,0
Bilimsel Araştırma/İnceleme Gemisi	0	1	1	0,2	0	2.690	2.690	0,0	0	3.327	3.327	0,1
Hizmet Gemileri	11	20	31	6,8	31.965	51.651	83.616	1,2	24.025	29.423	53.448	1,1
Petrol Tankeri	11	41	52	11,5	24.860	1.298.681	1.323.541	19,6	14.407	705.526	719.933	14,5
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	17	17	3,9	0	198.370	198.370	3,0	0	206.726	206.726	4,1
Deniz Araçları	7	8	15	3,4	28.793	106.976	135.769	2,0	13.407	79.500	92.907	1,9
Genel Toplam	61	392	453	100	439.894	6.301.524	6.741.418	100	362.569	4.616.231	4.978.800	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, 453 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2025 itibariyle 27'dir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %25,4'ünü oluşturan Kuru Yük gemilerinin genel yaş ortalaması 36'dır. DWT olarak filomuzun %22,2'sini oluşturan Dökme Yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 24'tür.

**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 GEMİSİ	115	610.397	405.559	36
DÖKME YÜK GEMİSİ	31	1.496.255	855.298	24
KONTEYNER	54	1.207.013	954.248	23
KURU YÜK KONTEYNER	16	116.323	81.008	20
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	66	952.921	621.403	21
LPG TANKERİ	7	40.598	38.226	28
LNG TANKERİ	2	187.228	218.696	6
ASFALT TANKERİ	4	61.450	48.941	10
SU GEMİSİ	1	1.027	488	57
RO-RO GEMİSİ	19	241.268	613.003	20
RO-RO FERRY-YOLCU	2	2.752	3.538	17
FERİBOT	10	18.824	14.527	34
TREN FERİSİ	2	2.600	2.466	53
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3	32.882	15.715	56
BALIKÇI GEMİLERİ	1	3.307	2.184	38
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	1	2.690	3.327	40
HİZMET GEMİLERİ	31	83.616	53.448	40
PETROL TANKERİ	52	1.323.541	719.933	18
KONTEYNER/ RO-RO	1	13.059	9.991	29
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	40
KURU YÜK RO-RO	2	3.262	1.973	32
AÇIK DENİZ FAALİYET GEMİLERİ	17	198.370	206.726	18
DENİZ ARAÇLARI	15	135.769	92.907	31
Genel Toplam	453	6.741.418	4.978.800	27

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (23)'te toplam 453 adet ve 6.741.418 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

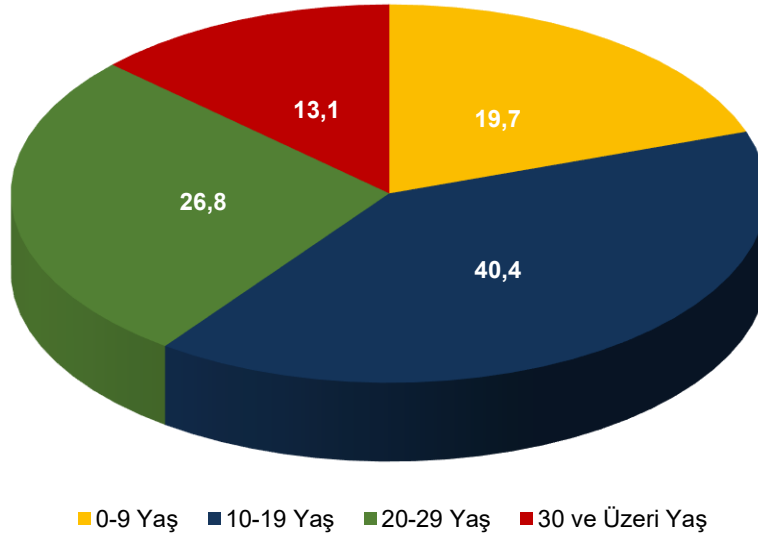
- 1.328.180 DWT'lik 48 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.721.870 DWT'lik 129 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 1.809.745 DWT'lik 110 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 881.623 DWT'lik 166 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer almaktadır.

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	3	3.238	0,1	6	7.874	0,4	40	50.653	5,7	50	62.996
1500-5999	20	55.623	4,2	41	125.382	4,6	31	113.170	6,3	90	264.216	30,0	182	558.391
35000-52999	6	235.577	17,7	9	396.462	14,6	16	683.601	37,7	2	76.688	8,7	33	1.392.328
53000-79999	1	59.178	4,5	7	446.706	16,4	3	183.891	10,2	0	0	0,0	11	689.775
6000-9999	6	42.880	3,2	17	134.175	4,9	16	134.053	7,4	15	115.692	13,1	54	426.800
80000-119999	2	187.228	14,1	4	352.735	13,0	0	0	0,0	1	82.617	9,4	7	622.580
10000-34999	8	131.559	9,9	45	812.629	29,8	38	687.156	38,0	18	291.757	33,1	109	1.923.101
120000+	4	614.904	46,3	3	450.543	16,6	0	0	0,0	0	0	0,0	7	1.065.447
Genel Toplam	48	1.328.180	100	129	2.721.870	100	110	1.809.745	100	166	881.623	100	453	6.741.418

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 23. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (23)'te görüldüğü üzere 1000 DWT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %19,7'si 0-9 yaş grubunda, %40,4'ü 10-19 yaş grubunda, %26,8'i 20-29 yaş grubunda ve %13,1'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

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

Tablo (24)'te, 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999 – 2026 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, 2026 yılı başı itibarıyla Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında 50,7 milyon DWT'nin %10,4'ü Türk Bayrağında, %89,6'sı ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1 Ocak 2026 itibarıyla 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2025 yılı başı ile 2026 yılı başına göre %2,4'lük bir düşüş gerçekleşmiştir.

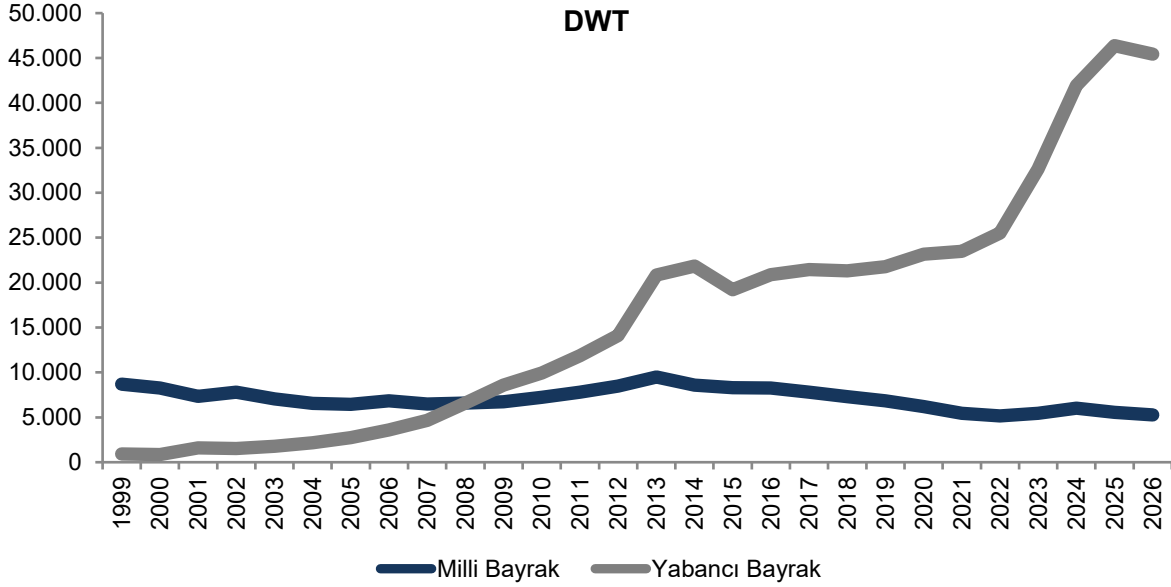
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

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 2026

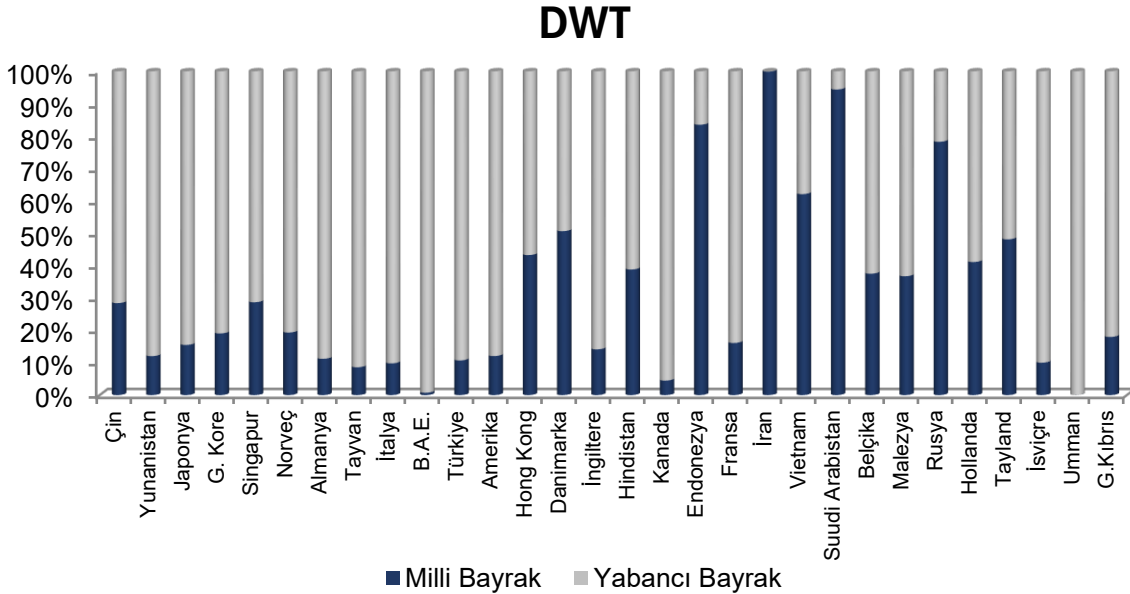
1 Ocak 2026 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 5,3 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 45,4 milyon DWT'dir.

Grafik 24. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi (1000 GT ve Üzeri)



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2026

Grafik 25. 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo (1000 GT ve Üzeri)



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2026

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 481,5 milyon DWT ile 1. sırada, Yunanistan 427,2 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 263,8 milyon DWT ile 3. sırada ve Güney Kore 102,4 milyon DWT ile 4. sırada yer almaktadır.

**Tablo 25. 1 Ocak 2026 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	6.292	130.048	1.400	13,2	5.094	351.406	4.765	13,9	11.386	481.454	6.165	13,6	73,0
2 Yunanistan	560	49.840	39	17,8	4.811	377.408	1.973	14,0	5.371	427.248	2.012	14,4	88,3
3 Japonya	944	43.531	384	13,6	3.526	220.260	2.465	9,0	4.470	263.792	2.848	9,9	83,5
4 G. Kore	756	21.328	799	18,6	915	81.051	590	11,9	1.671	102.379	1.388	14,9	79,2
5 Singapur	721	25.787	535	11,6	911	59.047	754	15,0	1.632	84.834	1.290	13,5	69,6
6 Norveç	638	14.529	80	18,2	954	58.333	447	16,7	1.592	72.862	527	17,3	80,1
7 Almanya	133	8.354	753	19,9	1.827	61.152	2.522	15,3	1.960	69.507	3.275	15,6	88,0
8 Tayvan	121	5.630	227	16,3	919	61.523	2.152	12,2	1.040	67.152	2.379	12,7	91,6
9 İtalya	349	5.915	88	21,7	1.050	63.123	3.929	16,6	1.399	69.038	4.017	17,9	91,4
10 B.A.E.	62	406	6	13,0	1.133	54.638	303	19,4	1.195	55.044	309	19,1	99,3
11 Türkiye	337	5.262	70	24,3	1.836	45.435	248	22,4	2.173	50.697	319	22,7	89,6
12 Amerika	230	6.224	92	24,9	804	37.588	117	16,8	1.034	43.812	209	18,6	85,8
13 Hong Kong	275	17.509	13	14,4	392	20.606	63	18,9	667	38.115	76	17,0	54,1
14 Danimarka	336	21.883	1.369	15,6	403	22.324	1.322	16,7	739	44.207	2.691	16,2	50,1
15 İngiltere	147	5.787	181	16,5	675	39.929	1.152	14,0	822	45.716	1.333	14,4	87,3
16 Hindistan	695	15.815	15	17,8	256	14.162	9	17,4	951	29.977	25	17,7	47,2
17 Kanada	131	1.306	6	24,8	395	31.990	1.950	12,8	526	33.296	1.955	15,8	96,1
18 Endonezya	2.452	27.705	171	25,6	183	6.730	80	16,9	2.635	34.435	252	25,0	19,5
19 Fransa	124	4.621	347	13,6	395	25.863	2.143	12,9	519	30.485	2.490	13,1	84,8
20 İran	220	18.966	154	24,7	9	175	-	29,9	229	19.141	154	24,9	0,9
21 Vietnam	776	8.175	52	18,0	357	11.599	16	18,9	1.133	19.774	68	18,3	58,7
22 Suudi Arabistan	143	19.330	14	13,6	22	776	1	18,3	165	20.106	15	14,2	3,9
23 Belçika	95	11.037	9	8,3	146	16.835	14	11,6	241	27.872	22	10,3	60,4
24 Malezya	202	4.702	42	19,3	165	9.717	4	16,7	367	14.419	46	18,2	67,4
25 Rusya	1.273	12.361	141	31,0	112	1.131	13	31,6	1.385	13.492	154	31,1	8,4
26 Hollanda	533	4.610	180	16,0	336	7.157	52	17,0	869	11.767	232	16,4	60,8
27 Tayland	313	4.183	50	28,3	84	3.843	98	16,6	397	8.026	148	25,8	47,9
28 İsviçre	11	731	-	11,0	125	7.279	6	14,8	136	8.011	6	14,5	90,9
29 Umman	3	1	-	12,9	68	8.342	10	15,1	71	8.342	10	15,0	100,0
30 G.Kıbrıs	67	1.707	17	16,2	202	6.724	175	16,9	269	8.431	192	16,7	79,8
30 Ülke Toplamı	18.939	497.284	7.235	18,1	28.105	1.706.145	27.372	14,7	47.044	2.203.429	34.607	16,1	77,4
Diğer	2.532	35.750	198	24,9	2.654	76.623	444	23,2	5.186	112.373	642	24,0	68,2
Ara Toplam	21.471	533.034	7.433	18,9	30.759	1.782.768	27.816	15,4	52.230	2.315.802	35.249	16,9	77,0
Bilinmeyen									1.702	78.587	281	23,8	
Dünya Toplamı									53.932	2.394.389	35.531	17,1	

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2026

Dünyanın kolay bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2026 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.

2026 yılı başı itibariyle, Türkiye'nin milli bayraktaki gemi oranı adet bazında %15,5 ve yabancı bayrakta %84,5'tir. DWT olarak oranı ise milli bayrakta %10,4 ve yabancı bayrakta %89,6'dır. 30 Ülkenin DWT olarak %22,6'sı milli bayraklarında, %77,4'ü ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

**Tablo 26. 1 Ocak 2026 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu
(300 GT ve Üzeri)**

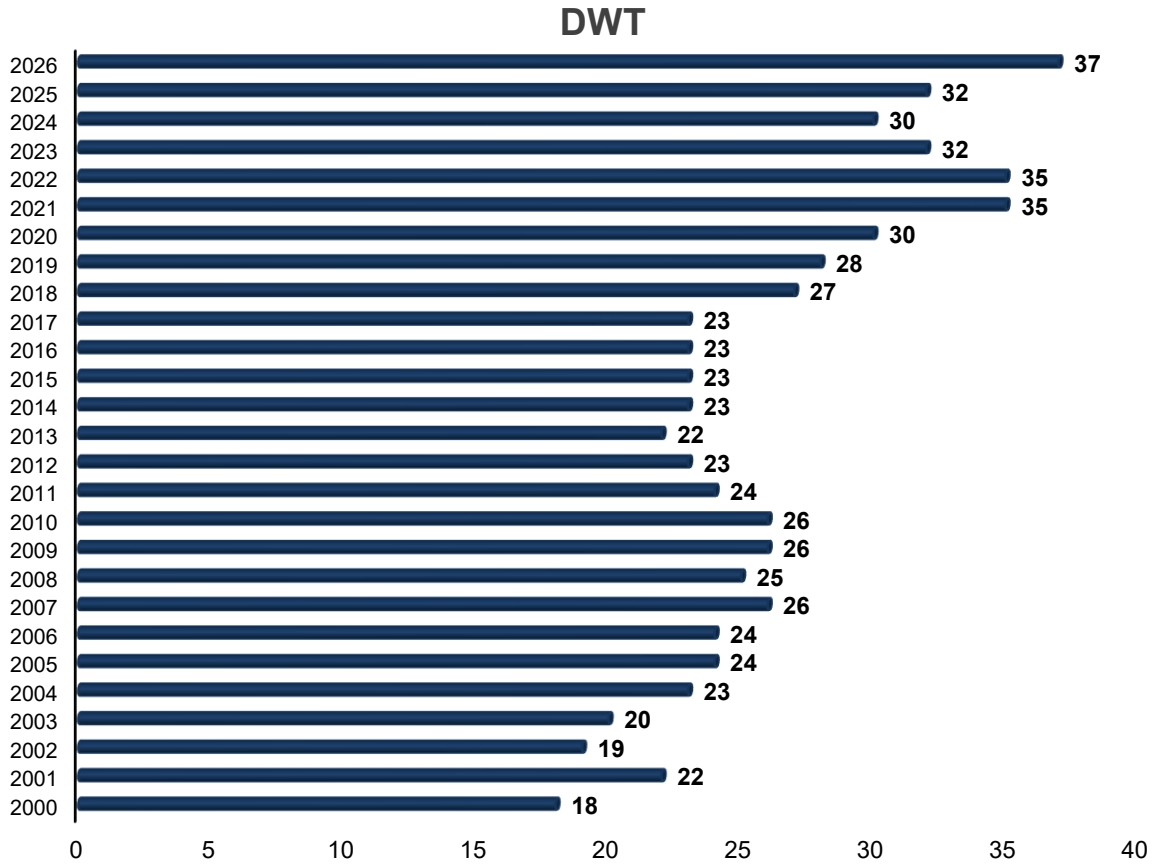
2026 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2025				1 Ocak 2026				Toplam DWT Payı %	Yıllık Değişim DWT %
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Liberya	5.263	266.335	415.947	7.491	5.494	285.447	437.780	8.276	18.2	5.2
2	Panama	7.257	239.311	367.125	3.648	7.179	226.230	343.652	3.691	14.3	-6.4
3	Marshall Adaları	3.911	181.540	297.511	1.034	4.012	188.817	309.296	962	12.9	4.0
4	Singapur	2.420	102.521	149.398	3.520	2.816	131.205	182.683	5.635	7.6	22.3
5	Hong Kong	2.346	131.260	202.143	4.460	2.088	112.231	175.543	3.205	7.3	-13.2
6	Çin	7.218	81.243	127.137	1.353	7.769	84.805	132.725	1.409	5.5	4.4
7	Malta	1.830	85.639	111.846	2.795	1.846	87.499	112.987	2.968	4.7	1.0
8	Bahama	1.022	51.681	55.070	232	1.059	53.636	56.410	276	2.3	2.4
9	Yunanistan	794	32.715	53.329	41	781	31.776	51.577	40	2.1	-3.3
10	Japonya	2.785	31.427	42.886	328	2.841	34.031	46.159	388	1.9	7.6
11	Portugal/Madeira	980	25.984	35.627	1.407	1.133	28.180	38.942	1.440	1.6	9.3
12	G. Kıbrıs	833	22.617	33.518	428	834	23.376	34.253	491	1.4	2.2
13	Endonezya	3.877	20.374	29.305	182	4.211	21.917	31.330	181	1.3	6.9
14	Portekiz	465	19.994	28.796	400	453	18.807	28.456	407	1.2	-1.2
15	Danimarka	522	22.831	25.735	1.473	512	22.644	25.389	1.469	1.1	-1.3
16	Güney Kore	1.084	17.184	20.929	660	1.092	18.951	23.066	812	1.0	10.2
17	İran	514	11.794	20.819	156	539	11.406	20.049	158	0.8	-3.7
18	Suudi Arabistan	145	9.228	16.972	11	157	10.540	19.387	14	0.8	14.2
19	Hindistan	953	10.149	17.058	58	988	10.935	18.282	74	0.8	7.2
20	Norveç	961	16.491	18.723	89	925	16.402	18.065	84	0.8	-3.5
21	Rusya	1.642	9.418	12.741	152	1.659	12.320	16.760	152	0.7	31.5
22	Barbados	468	10.687	18.375	40	427	8.386	14.466	43	0.6	-21.3
23	Hollanda	736	7.539	8.932	204	786	10.266	14.122	208	0.6	58.1
24	Sierra Leone	516	3.330	5.363	54	566	7.436	12.789	53	0.5	138.4
25	Kamerun	172	2.834	4.895	10	252	7.119	12.680	11	0.5	159.0
26	Belçika	75	3.992	6.411	15	110	6.732	11.657	15	0.5	81.8
27	Fransa	245	10.104	9.982	409	260	11.076	10.544	430	0.4	5.6
28	Amerika	408	8.507	9.281	275	417	8.712	9.510	282	0.4	2.5
29	Gambiya	31	679	1.103	1	119	5.113	9.165	2	0.4	731.1
30	Vietnam	1.385	6.707	11.147	53	1.348	5.546	9.012	53	0.4	-19.1
31	Antigua & Barbuda	641	6.488	9.421	318	693	6.545	8.962	328	0.4	-4.9
32	Komor Adaları	322	2.512	4.099	20	426	5.269	8.912	48	0.4	117.4
33	Almanya	205	8.443	8.567	758	194	8.457	8.540	768	0.4	-0.3
34	Palau	440	4.905	7.555	36	429	4.542	7.127	32	0.3	-5.7
35	Bermuda	106	9.942	6.377	48	118	11.202	7.104	48	0.3	11.4
36	İtalya	550	11.974	6.693	95	532	12.336	6.598	117	0.3	-1.4
37	Türkiye	659	4.798	6.379	98	676	4.661	6.139	97	0.3	-3.8
38	Bangladeş	489	3.477	5.979	12	492	3.541	6.098	12	0.3	2.0
39	Filipinler	1.271	3.809	5.300	53	1.310	4.099	5.838	53	0.2	10.1
40	Guyana	86	2.013	3.530	2	130	3.343	5.836	8	0.2	65.3
158 Ülke Toplamı		63.914	1.577.233	2.329.534	33.220	66.020	1.639.945	2.404.793	35.543	100.0	3.2

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2026

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri kırk ülke bazında sıralaması Tablo (26)'dadır. Buna göre dünya filosunun DWT olarak %18,2'sini bünyesinde bulunduran Liberya 1. sırada, %14,3'ünü bünyesinde bulunduran Panama 2. sırada, %12,9'unu bünyesinde bulunduran Marshall Adaları ise 3. sırada yer almaktadır.

Bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 158 ülke bazında 66.020 adet gemi ile 2.404.793.000 DWT ve 1.639.945.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %3,8 oranında düşüş ile Türkiye 37'nci sıraya gerilemiştir.

Grafik 26. Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Dünya Sıralaması (300 GT ve Üzeri)



Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2026

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 (51,6 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (34,3 milyon DWT) 2. sırada, İran (20 milyon DWT) 3. sırada, Rusya (16,8 Milyon DWT) 4. sırada ve Türkiye (6,1 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	781	51.577	2,1	-3,3
12	G. Kıbrıs	834	34.253	1,4	2,2
17	İran	539	20.049	0,8	-3,7
21	Rusya	1.659	16.760	0,7	31,5
37	Türkiye	676	6.139	0,3	-3,8
60	Mısır	104	1.685	0,1	-2,8
93	Ukrayna	78	216	0,0	-9,2
123	Bulgaristan	22	68	0,0	-48,1
133	Gürcistan	6	16	0,0	-
145	Suriye	5	6	0,0	-

Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2026

DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER



2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

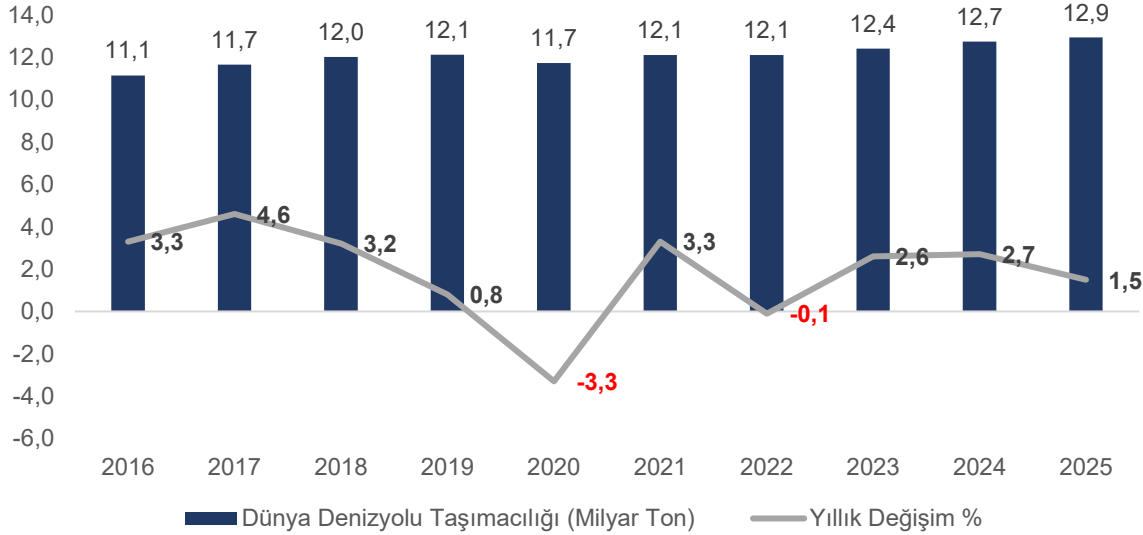
Küresel deniz yoluyla yapılan ticaretin, 2026 yılı için temel senaryo görünümümüzde %1,4 oranında büyüyerek 13,1 milyar tona ulaşması beklenmektedir. Bu, 2025 yılında görülen %1,5'lik benzer bir büyüme hızını takip etmektedir. Küresel makroekonomik ortam, çeşitli riskler ve gelişmeler (örneğin ABD gümrük tarifesi politikası – %10 küresel gümrük tarifesi, ABD-İran çatışması) nedeniyle biraz belirsiz olarak değerlendirilmektedir.

Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

Yıllar	Dünya Taşımacılığı Tüm Yollar (Milyar Ton)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Yıllık Değişim %	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2016	12,9	11,1	3,3	86
2017	13,5	11,7	4,6	86
2018	14,0	12,0	3,2	86
2019	14,3	12,1	0,8	85
2020	13,6	11,7	-3,3	87
2021	14,2	12,1	3,3	86
2022	14,1	12,1	-0,3	86
2023	14,3	12,4	2,6	87
2024	14,7	12,7	2,2	87
2025	14,9	12,9	1,5	87

Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Şubat 2026

Grafik 27. 2016- 2025 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton)



Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Şubat 2026

2025 Yılında dünya taşımacılığının %87'si denizyoluyla, %12'si karayoluyla (kara ve demir) ve %1'i ise havayoluyla taşınmıştır.

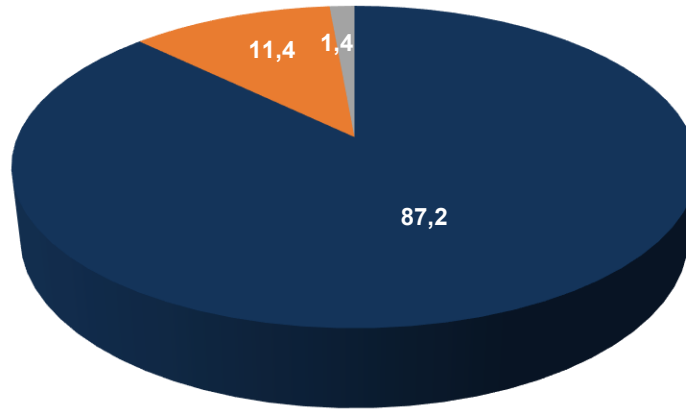
Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2025 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %87,2'si denizyolu ile %11,4'ü karayolu ile, %0,5'i demiryolu ile, %0,4'i havayolu ile ve %4'ü ise sabit ulaşım sistemi ve diğer yollarla taşınmıştır.

Tablo 29. 2016-2025 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

Yıllar	Denizyolu	Karayolu	Boru ve diğer	Demiryolu	Havayolu
2016	88,0	10,8	0,4	0,5	0,3
2017	88,5	10,3	0,5	0,4	0,3
2018	88,7	10,3	0,2	0,4	0,4
2019	88,6	10,3	0,3	0,4	0,4
2020	88,8	9,4	1,1	0,6	0,2
2021	87,5	10,7	0,9	0,7	0,2
2022	86,8	11,5	0,6	0,7	0,6
2023	87,5	11,3	0,3	0,5	0,4
2024	86,1	12,6	0,2	0,6	0,5
2025	87,2	11,4	0,4	0,5	0,4

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

Grafik 28. 2025 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)



■ Denizyolu ■ Karayolu ■ Diğer Yollar

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

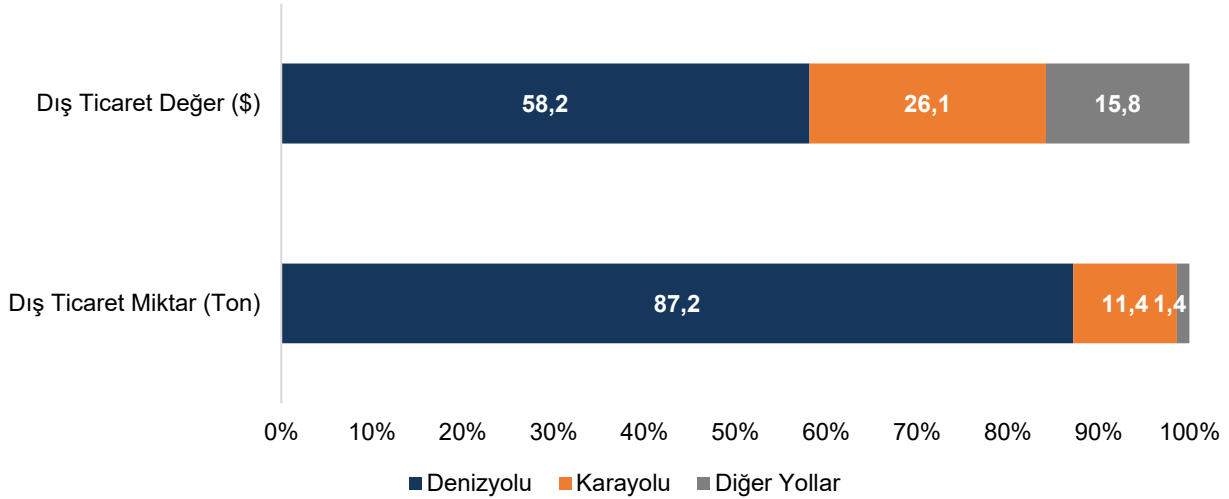
2025 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacmi değer olarak incelendiğinde ise; %58,2'si denizyolu ile %26,1'i karayolu ile %0,9'u demiryolu ile %13,6'sı havayoluyla ile ve %1,3'ü sabit ulaşım sistemi ile taşınmıştır.

Tablo 30. 2025 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri

Yollar	İhracat Miktar Ton (%)	İthalat Miktar Ton (%)	Dış Ticaret Ton (%)	İhracat Değer ABD \$ (%)	İthalat Değer ABD \$ (%)	Dış Ticaret ABD \$ (%)
Denizyolu	79,7	92,2	87,2	56,3	59,7	58,2
Karayolu	18,4	6,7	11,4	31,9	21,2	26,1
Havayolu	0,9	0,1	0,4	10,3	16,3	13,6
Demiryolu	0,8	0,3	0,5	0,7	1,0	0,9
Sabit Ulaşım Sistemi	0,1	0,7	0,4	0,8	1,8	1,3
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 29. Dış Ticaret Miktar ve Değer (Ton /% \$/%)



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.

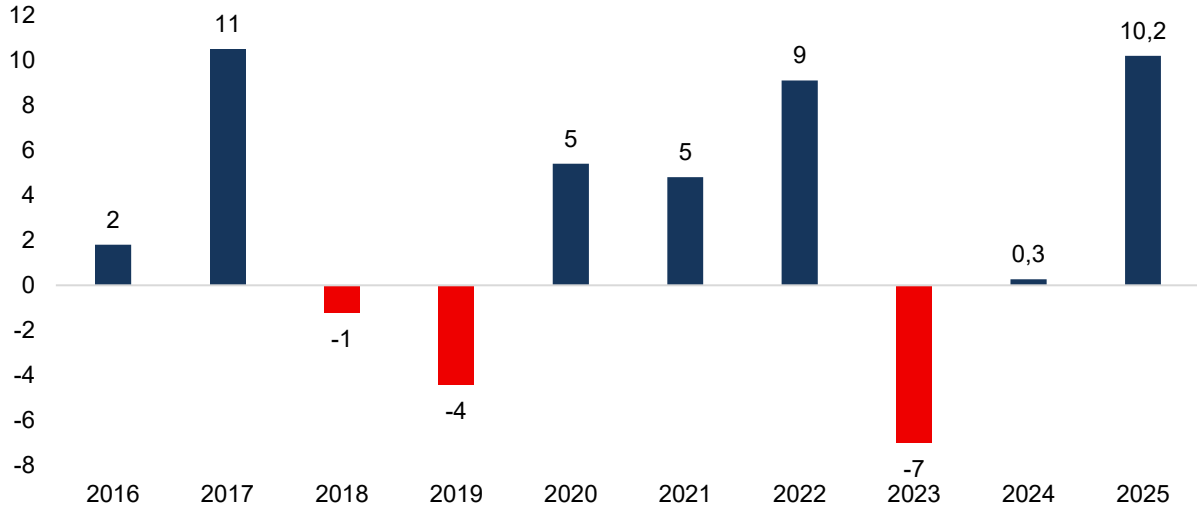
2004 Yılında uygulamaya geçilen kabotaj taşımacılığında ÖTV indirimi ile denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesi ve teşvik edilmesi sağlamıştır. 2016-2025 Yıllarında gerçekleşen kabotaj taşıması miktarları ile değişim bilgileri Tablo 31'dedir.

Tablo 31. 2016-2025 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (Ton)

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim %
2016	27.050.225	2
2017	29.898.010	11
2018	29.550.554	-1
2019	28.251.017	-4
2020	29.763.556	5
2021	31.184.349	5
2022	34.027.952	9
2023	31.635.352	-7
2024	31.721.345	0,3
2025	34.961.329	10,2

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 30. 2016-2025 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2025 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla %10,2'lik bir artış ile 34.961.329 ton yük taşınmıştır.

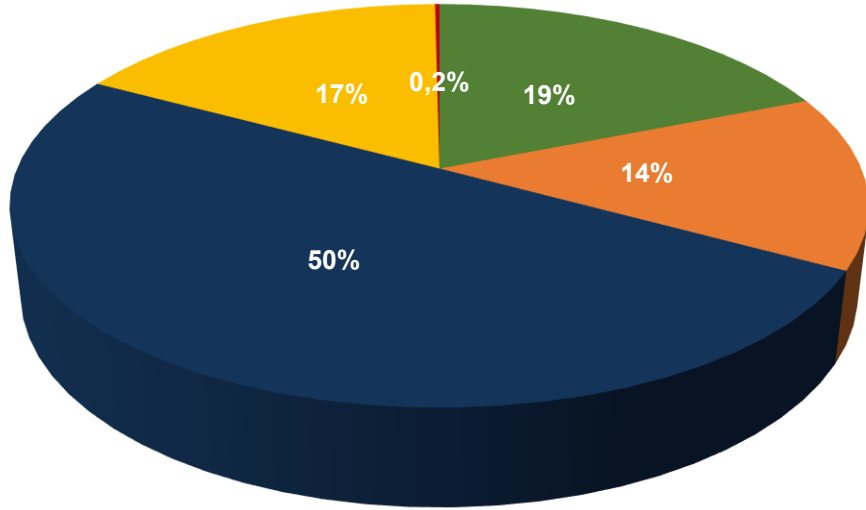
Tablo 32. 2025 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (Ton)

Kargo Tipi	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Kabotaj Elleçleme	Yüzdelik Dağılım (%)
Katı Dökme Yük	6.556.231	6.640.853	13.197.084	18,9
Genel Kargo	4.812.983	4.720.645	9.533.628	13,7
Sıvı Dökme Yük	17.522.591	17.279.378	34.801.969	49,9
Konteyner	6.016.491	6.025.033	12.041.524	17,3
Araç	53.033	51.744	104.777	0,2
Toplam	34.961.329	34.717.653	69.678.982	100,0

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo tipleri, %50 ile Sıvı Dökme Yük, %19 ile Katı Dökme Yük, %17 ile Konteyner, %14 ile Genel Kargo ve yüzde birden küçük araç olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 31. 2025 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Elleçleme Dağılımı (Ton %)



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

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

2025 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde %21,2 ile Aliğa, %16,9 ile Kocaeli ve %11,1 ile Tekirdağ limanları ilk üç sırada yer almıştır.

Tablo 33. 2025 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (Ton)

Limani Başkanlığı	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Kabotaj Elleçleme
Aliağa	10.654.904	4.141.157	14.796.061
Kocaeli	5.439.387	6.313.190	11.752.577
Tekirdağ	3.128.686	4.576.034	7.704.720
İskenderun	3.135.131	1.884.671	5.019.802
Antalya	805.474	2.723.915	3.529.389
İstanbul	45.481	3.338.818	3.384.299
Ambarlı	703.282	2.156.914	2.860.196
Marmara Adası	2.732.061	2.052	2.734.113
Ceyhan	2.476.167	217.285	2.693.452
Gemlik	1.057.203	1.108.373	2.165.576
Mersin	209.939	1.833.549	2.043.488
Karadeniz Ereğli	156.727	1.541.402	1.698.129
Samsun	490.104	1.022.336	1.512.440
İzmir	482.812	608.299	1.091.111
Karabiga	474.934	585.729	1.060.663
Tuzla	334.321	707.795	1.042.116
Çanakkale	913.776	50.281	964.057
Ünye	577.223	22.308	599.531
Tirebolu	0	555.834	555.834
Rize	0	485.841	485.841
Trabzon	285.327	158.577	443.904
Hopa	338.141	0	338.141
Bandırma	30.912	198.878	229.790
İnebolu	186.224	1.868	188.092
Zonguldak	73.709	112.063	185.772
Giresun	173.445	11.623	185.068
Yalova	4.203	171.894	176.097
Göcek	0	64.667	64.667
Karasu	0	45.036	45.036
Çeşme	408	34.734	35.142
Güllük	29.163	0	29.163
Bartın	19.000	3.999	22.999
Erdek	3.180	17.597	20.777
Marmaris	0	7.471	7.471
Mudanya	0	4.181	4.181
Sürmene	0	3.512	3.512
Enez	0	3.256	3.256
Taşucu	0	2.514	2.514
Dikili	5	0	5
Toplam	34.961.329	34.717.653	69.678.982

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

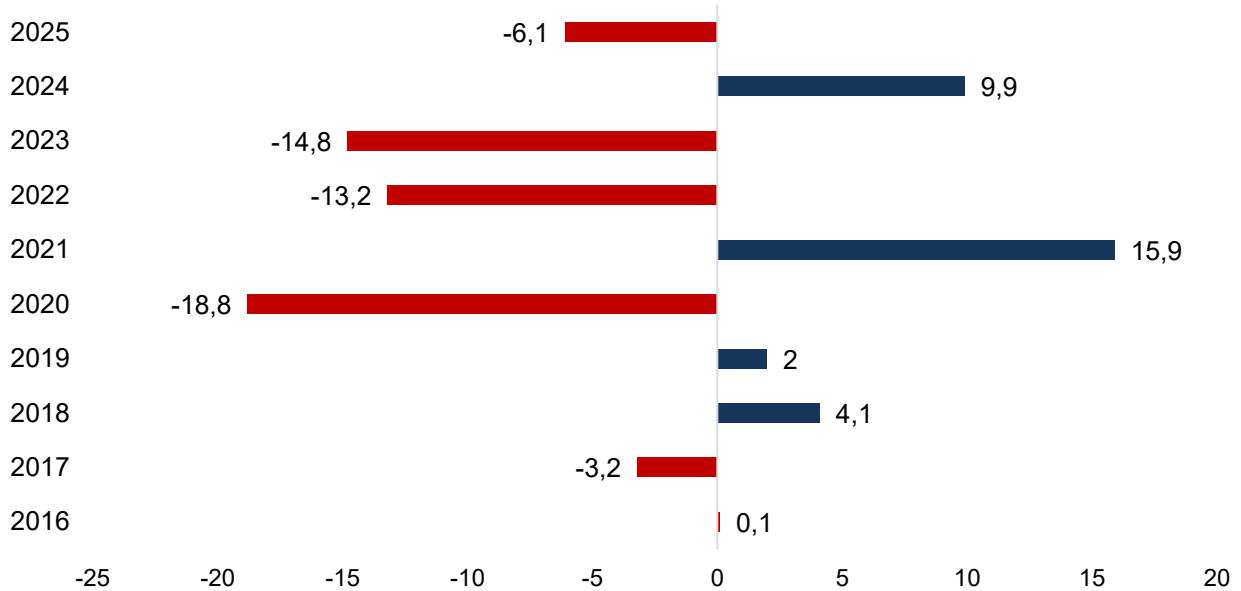
Tablo 34. 2016-2025 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim (%)	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim (%)
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
2025	9.636.762	-6,1	60.616.990	-16,4

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosunda 2016 yılından 2025 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. Covid-19 etkisiyle getirilen kısıtlamalar kapsamında 2022 ve 2023 yılında hem taşınan araç sayısında hem de adet/mil bazında gerilemeler meydana gelmiş, 2024 yılında adet azında %9,9 adet x mil bazında ise %15,1'lik bir artış sonrasında 2025 yılında gelindiğinde ise sırasıyla adet ve ton/mil bazında %6,1 ve %16,4'lük gerileme gerçekleşmiştir.

Grafik 32. 2016-2025 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı Bazında Yıllık Değişim (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 35. 2016-2025 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı

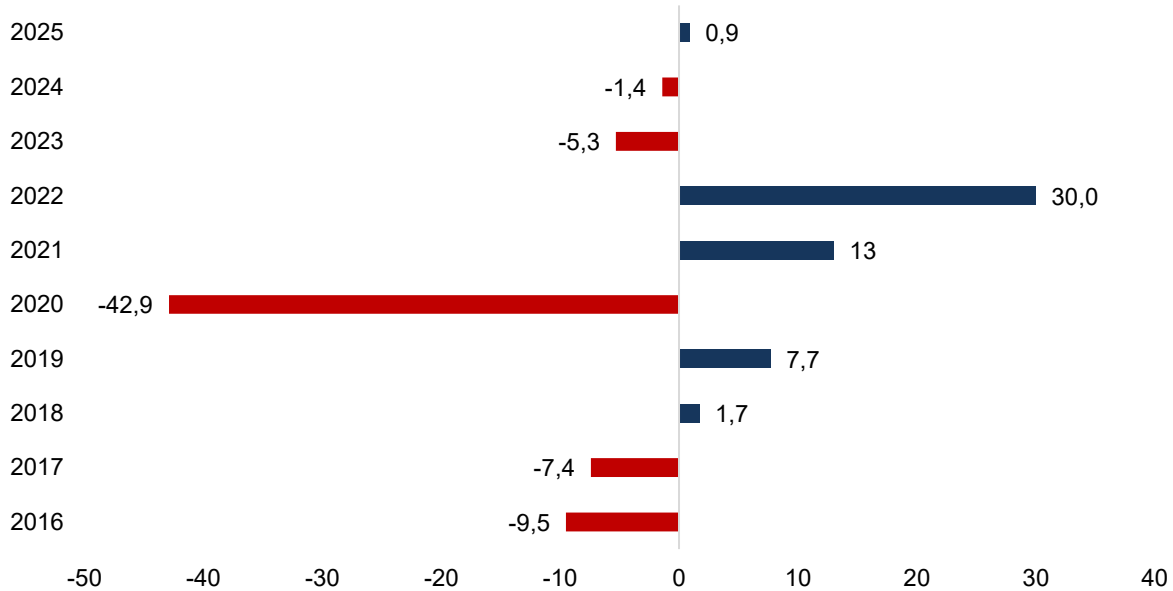
Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı Yıllık Değişim (%)	Yolcu (Adet x Mil)	Yolcu Adet x Mil Yıllık Değişim (%)
2016	148.101.589	-9,5	1.112.255.126	10,8
2017	137.195.691	-7,4	1.138.826.307	2,4
2018	139.556.332	1,7	1.134.349.263	-0,4
2019	150.312.216	7,7	1.218.893.742	7,5
2020	85.866.238	-42,9	650.022.306	-46,7
2021	97.045.463	13	751.019.255	15,5
2022	126.204.029	30,0	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
2025	118.891.577	0,9	934.698.298	-1,2

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Kabotajda yolcu taşımacılığı 2023 yılında bir önceki yıla kıyasla yolcu sayısı bazında %5,3, yolcu adet x mil bazında ise %4,5, 2024 yılında bir önceki yıla kıyasla yolcu sayısında kıyasla yolcu, yolcu adet x kıyasla yolcu ise %0,9 oranında gerileme olarak gerçekleşmiştir.

2025 yılında ise bir önceki yıla nazaran taşınan yolcu sayısı %0,9 artış, yolcu milde ise %1,2 oranında gerilemiştir.

Grafik 33. 2016-2025 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı Yıllık Değişimi (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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

Gemi Cinsleri	2024			2025		
	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)
Balıkçı Gemileri	1.088.598.278	28	122	1.399.845.362	27	20
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	627.009.331	16	133	876.533.927	17	40
Ticari Yatlar	383.873.385	10	1.205	65.792.740	1	17
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	844.603.974	21	58	1.421.053.464	27	21
Tankerler	706.828.625	18	126	1.100.776.883	21	56
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	293.065.293	7	146	411.359.692	8	40
Toplam	3.943.978.886	100	125	5.275.362.068	100	34

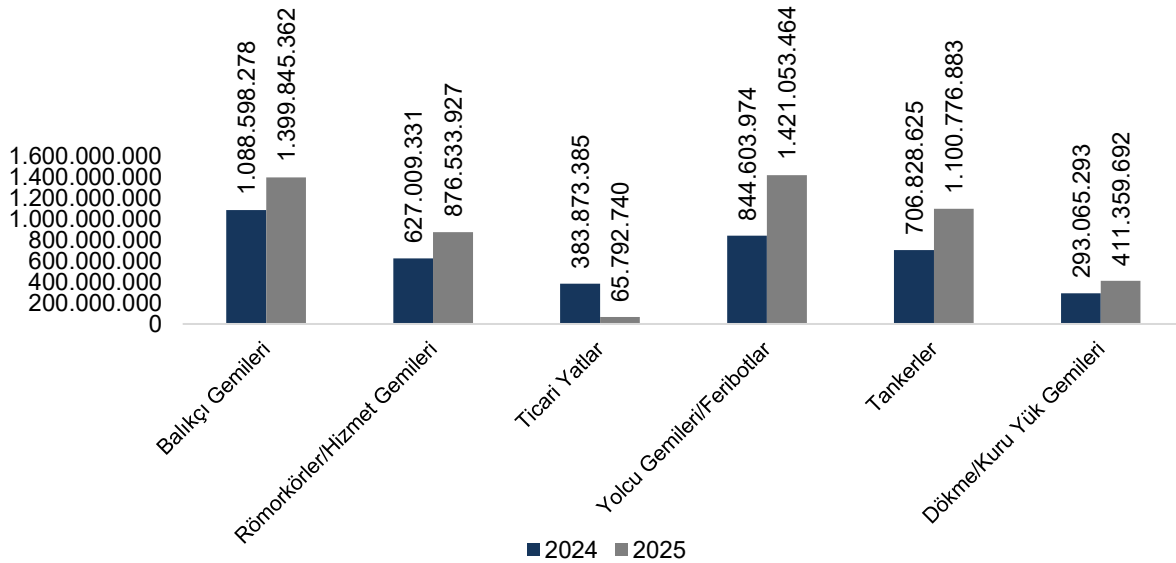
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

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

2025 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar %27
- Balıkçı Gemileri %27
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri %17
- Dökme ve Kuru Yük Gemileri %8
- Tankerler %21
- Ticari Yatlar ise %1 oranlarında teşvik kullanmışlardır.

Grafik 34. Gemi Tiplerine Göre ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarı (Milyon TL)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 37. İllere Göre 2024-2025 Yılları ÖTV'siz Yakıt Teslim Miktarları

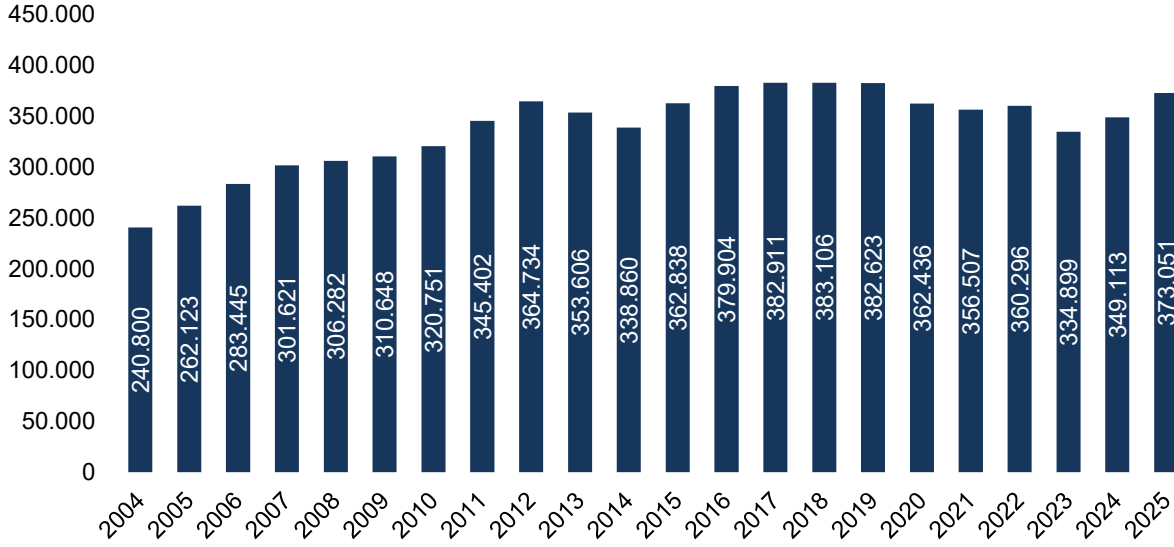
Sıra	Teslim İli	2024			2025			
		Motorin (Ton)	Fuel (Ton)	Toplam (Ton)	Motorin (Ton)	Fuel (Ton)	Toplam (Ton)	Toplam (%)
1	İstanbul	116.051	2.060	118.111	117.859	1.177	119.036	31,91
2	İzmir	49.435	3.800	53.234	66.626	1.496	68.121	18,26
3	Kocaeli	39.509	815	40.324	35.801	2.693	38.494	10,32
4	Çanakkale	20.184	0	20.184	25.090	0	25.090	6,73
5	Tekirdağ	9.418	3.430	12.848	12.484	1.797	14.282	3,83
6	Hatay	9.046	0	9.046	12.081	0	12.081	3,24
7	Muğla	11.611	0	11.611	11.939	0	11.939	3,20
8	Samsun	10.457	0	10.457	11.334	0	11.334	3,04
9	Balıkesir	7.752	0	7.752	8.008	0	8.008	2,15
10	Sinop	4.767	0	4.767	6.712	0	6.712	1,80
11	Adana	4.862	0	4.862	6.217	0	6.217	1,67
12	Yalova	5.364	0	5.364	5.903	200	6.103	1,64
13	Mersin	6.970	0	6.970	5.950	0	5.950	1,59
14	Bursa	5.698	0	5.698	4.977	0	4.977	1,33
15	Zonguldak	5.129	0	5.129	4.317	0	4.317	1,16
16	Rize	3.639	0	3.639	4.312	0	4.312	1,16
17	Trabzon	6.383	0	6.383	4.115	0	4.115	1,10
18	Kırklareli	2.515	0	2.515	3.762	0	3.762	1,01
19	Antalya	2.721	0	2.721	3.338	0	3.338	0,89
20	Ordu	3.489	0	3.489	3.271	0	3.271	0,88
21	Aydın	3.319	0	3.319	3.094	0	3.094	0,83
22	Giresun	2.670	0	2.670	2.221	0	2.221	0,60
23	Edirne	1.962	0	1.962	1.852	0	1.852	0,50
24	Kastamonu	1.148	0	1.148	1.703	0	1.703	0,46
25	Artvin	2.190	0	2.190	934	0	934	0,25
26	Elazığ	466	0	466	538	0	538	0,14
27	Bartın	1.054	0	1.054	488	0	488	0,13
28	Düzce	678	0	678	364	0	364	0,10
29	Sakarya	346	0	346	222	0	222	0,06
30	Malatya	119	0	119	129	0	129	0,03
31	Van	55	0	55	47	0	47	0,01
	Toplam	339.008	10.105	349.113	365.688	7.363	373.051	100,00

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2025 ÖTV'siz Yakıt teslimlerinde il bazlı listede, toplam 373.051 ton ÖTV'si İndirilmiş motorin ve fuel oil'de İstanbul %31,9, İzmir %18,2, Kocaeli %10,3, Çanakkale %6,7 ve Tekirdağ %3,8 oranında pay almıştır.

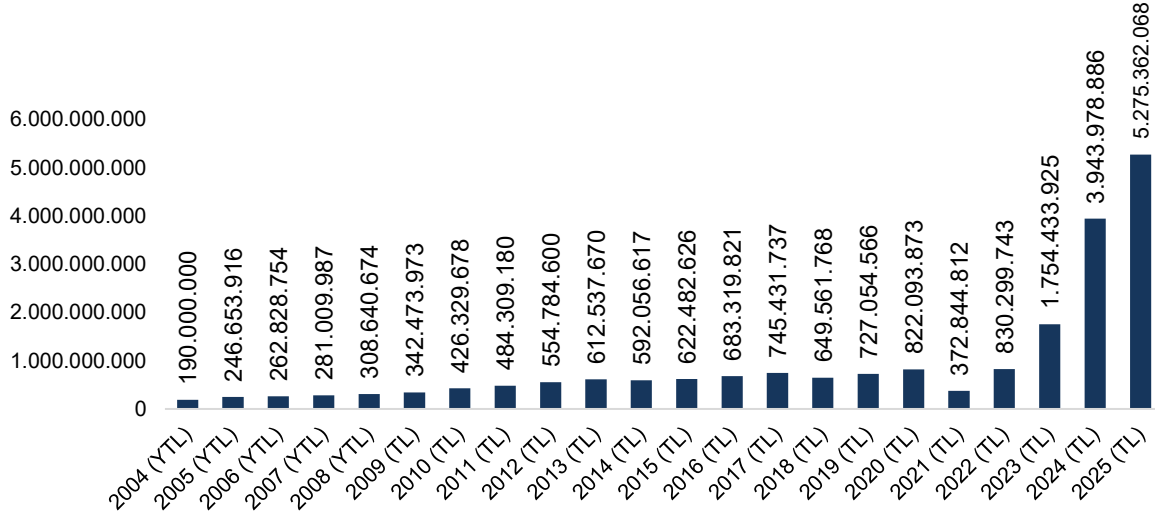
ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında 2025 yılında, Balıkçı Gemilerine 3.529 adet, Romorkör ve Hizmet Gemilerine 980 adet, Ticari Yatlara 327 adet, Yolcu Gemileri ve Feribotlara 761 adet, Tankerlere 177 adet ve Dökme Yük ve Kuru Yük Gemilerine ise 125 adet olmak üzere toplam 5.899 adet Yakıt Alım Defteri düzenlenmiştir.

Grafik 35. 2004-2025 ÖTV'siz Yakıt Miktarları (Ton)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 36. 2004-2025 ÖTV'siz Yakıt 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 2024-2025 yılları kıyaslandığında verilen teşvik miktarında (Ton) %7, değer olarak ise (TL) %34'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.

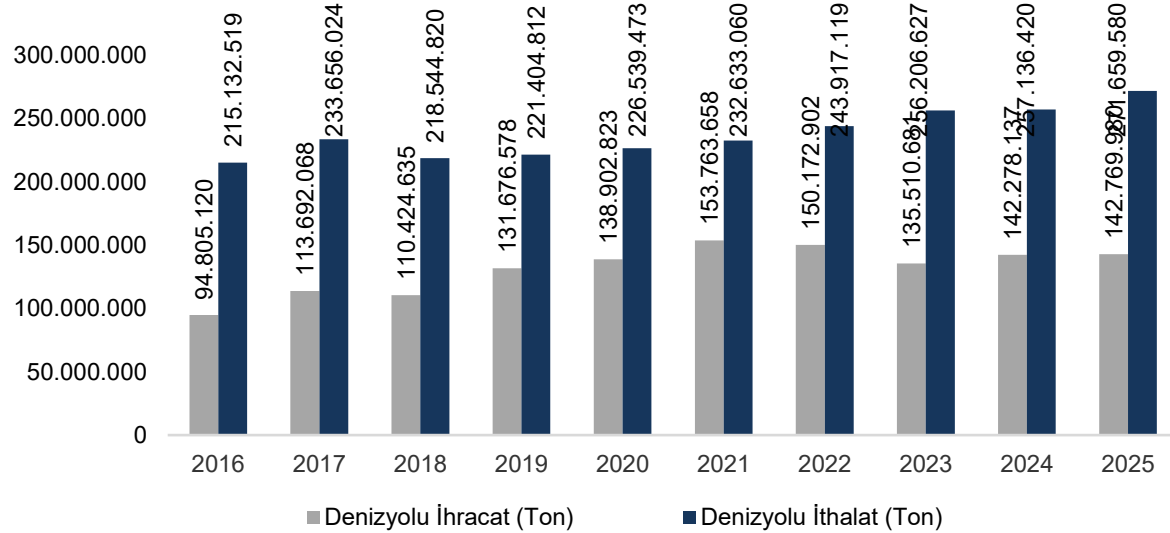
2025 yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 271.659.580 ton, ihracatı ise 142.769.980 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 38. 2016-2025 Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi (Ton)

Yıllar	Denizyolu İhracat (Ton)	Denizyolu İthalat (Ton)	Denizyolu Dış Ticaret (Ton)	T/B Payı (Ton)	TB (%)	YB (%)
2016	94.805.120	215.132.519	309.937.639	38.623.279	12	88
2017	113.692.068	233.656.024	347.348.092	36.815.820	11	89
2018	110.424.635	218.544.820	328.969.455	35.510.231	11	89
2019	131.676.578	221.404.812	353.081.390	27.895.737	8	92
2020	138.902.823	226.539.473	365.442.296	29.679.160	8	92
2021	153.763.658	232.633.060	386.396.718	29.999.196	8	92
2022	150.172.902	243.917.119	394.090.021	28.443.135	7	93
2023	135.510.681	256.206.627	391.717.308	29.299.350	7	93
2024	142.278.137	257.136.420	399.414.557	30.059.943	8	92
2025	142.769.980	271.659.580	414.429.560	28.831.352	7	93

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 37. 2016-2025 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 38'deki veriler incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2016 yılına nazaran 2025 yılında ihracat taşımaları 94 milyon tondan 142 milyon tona, ithalat taşımaları ise 215 milyon tondan 271 milyon tona yükselmiştir.

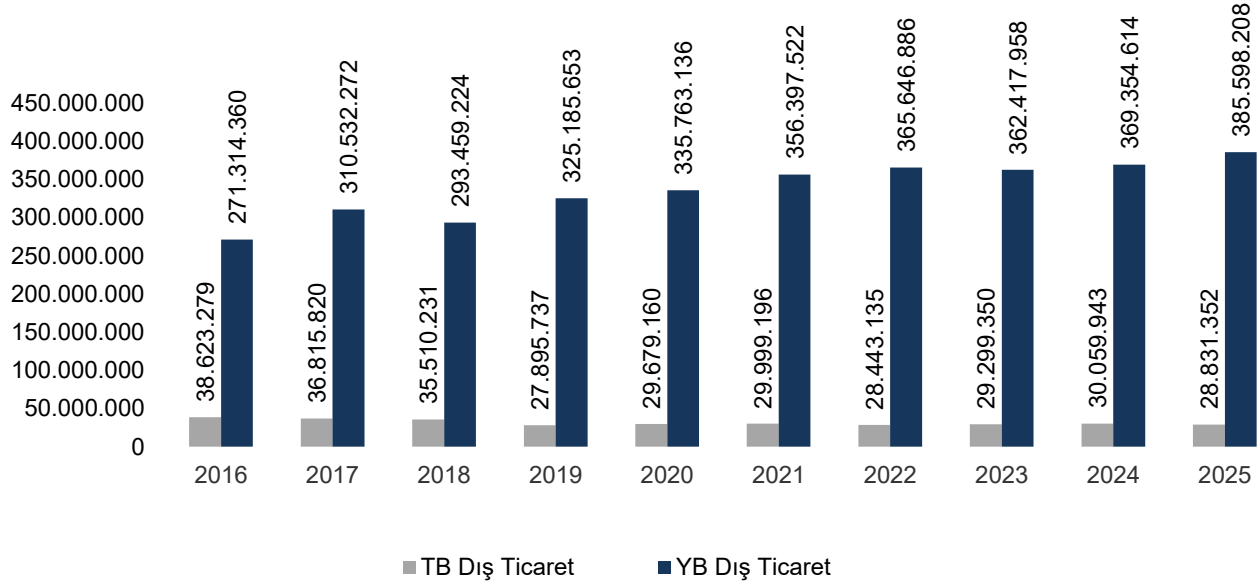
Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin bu taşımalarından aldığı pay 2025 yılında da %7 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 39. Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları (Ton)

Yıl	Türk Bayraklı					Yabancı Bayraklı				
	TB İthalat	%	TB İhracat	%	TB Dış Ticaret	YB İthalat	%	YB İhracat	%	YB Dış Ticaret
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
2025	15.450.667	6	13.380.685	9	28.831.352	256.208.913	0,94	129.389.295	91	385.598.208

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 38. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2025 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayrımlı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 142 milyon tonun 14 milyon tonu, %9'u Türk Bayraklı gemilerle; 129 milyon tonu, %91'i yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 271 milyon tonun 15 milyon tonu %6'si Türk Bayraklı gemilerle, 256 milyon tonu %94'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2016 yılında 309 milyon tonluk taşıma hacminin 2025'te 414 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 215 milyon tondan 271 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 94 milyon tondan 142 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımaları 2016 yılında ihracatta 15,3 milyon tondan 2026 yılında 13,3 milyon tona, ithalatı ise 2016 yılında 23,3 milyon ton olan miktar 2025 yılında 15,4 milyon tona gerilemiştir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımaları ise, 2016 yılında ihracatta 79,5 milyon tondan 2025 yılında 129,3 milyon tona, ithalatı ise 2016 yılında 191,7 milyon tondan 2025 yılında 256,2 milyon tona yükselmiştir.

2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2025 yılı limanlarımızda gerçekleşen elleçleme bilgileri, ithalat taşımaları, ihracat taşımaları, kabotaj elleçlemeleri ve transit elleçlemelerin kargo cinsleri dikkate alınarak aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

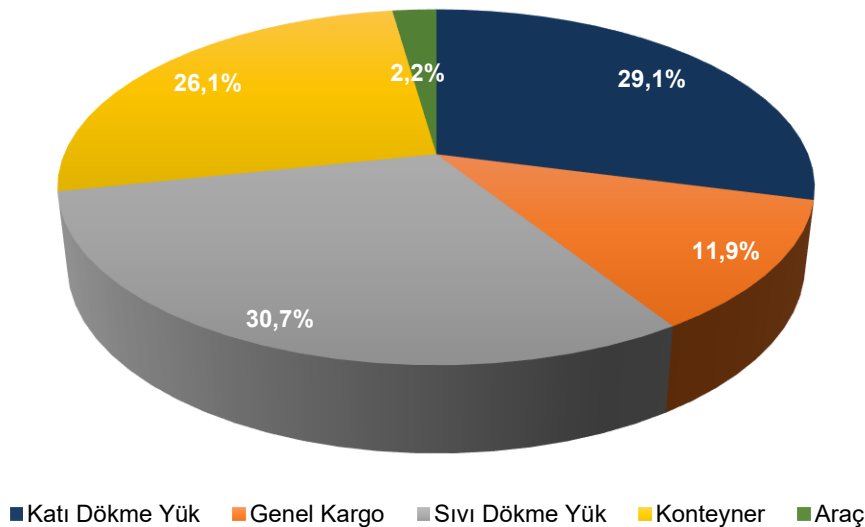
En fazla taşınan kargo elleçlemesinde, %30,7 sıvı dökme yük, %29,1 Katı Dökme Yük, %25,26 konteyner, %11,9 genel kargo ve %2,2 araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 40. 2025 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (Ton)

Kargo Tipi	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Katı Dökme Yük	44.199.987	103.300.974	147.500.961	13.197.084	240.530	160.938.575
Genel Kargo	16.849.128	39.344.214	56.193.342	9.533.628	120.617	65.847.587
Sıvı Dökme Yük	21.787.818	79.909.828	101.697.646	34.801.969	33.215.094	169.714.709
Konteyner	53.150.669	43.566.354	96.717.023	12.041.524	35.580.980	144.339.527
Araç	6.782.378	5.538.210	12.320.588	104.777	135	12.425.500
Toplam	142.769.980	271.659.580	414.429.560	69.678.982	69.157.356	553.265.898

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 39. 2025 Kargo Tipleri Bazında Elleçleme (%)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 41. 2025 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Ton)

Limn Başkanlığı	İhracat	İthalat	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Aliağa	24.236.248	47.909.559	14.796.061	1.757.408	88.699.276
Kocaeli	24.560.005	44.792.060	11.752.577	2.835.333	83.939.975
İskenderun	16.054.080	45.431.007	5.019.802	4.400.848	70.905.737
Ceyhan	3.985.995	15.618.891	2.693.452	29.069.609	51.367.947
Tekirdağ	6.537.071	18.902.449	7.704.720	17.464.948	50.609.188
Mersin	16.208.175	22.510.664	2.043.488	207.522	40.969.849
Ambarlı	8.471.216	11.161.181	2.860.196	11.604.213	34.096.806
Gemlik	7.186.396	6.747.805	2.165.576	1.686.997	17.786.774
Samsun	3.033.371	8.282.759	1.512.440	4.085	12.832.655
Karabiga	1.544.480	9.943.629	1.060.663	0	12.548.772
Zonguldak	1.016.599	10.849.558	185.772	0	12.051.929
Karadeniz Ereğli	1.164.448	6.496.686	1.698.129	0	9.359.263
İzmir	2.507.488	3.581.913	1.091.111	5.172	7.185.684
Antalya	2.086.328	881.447	3.529.389	4.166	6.501.330
Güllük	6.047.083	68.616	29.163	4.851	6.149.713
Taşucu	4.890.619	894.272	2.514	0	5.787.405
Bandırma	1.277.800	4.108.580	229.790	67.221	5.683.391
İstanbul	266.961	1.493.261	3.384.299	39.255	5.183.776
Tuzla	1.887.228	2.049.262	1.042.116	12	4.978.618
Çanakkale	3.047.552	34.127	964.057	0	4.045.736
Yalova	1.169.513	2.200.727	176.097	0	3.546.337
Marmara Adası	667.191	0	2.734.113	0	3.401.304
Trabzon	454.560	2.245.461	443.904	5.716	3.149.641
Karasu	400.731	1.272.997	45.036	0	1.718.764
Çeşme	827.752	774.476	35.142	0	1.637.370
Bartın	964.030	599.771	22.999	0	1.586.800
Ünye	810.971	75.164	599.531	0	1.485.666
Giresun	481.365	606.179	185.068	0	1.272.612
Enez	0	1.251.953	3.256	0	1.255.209
Dikili	806.170	0	5	0	806.175
Rize	62.050	181.779	485.841	0	729.670
Tirebolu	0	74.157	555.834	0	629.991
Alanya	0	515.068	0	0	515.068
Hopa	47.860	2.793	338.141	0	388.794
İnebolu	34.623	101.327	188.092	0	324.042
Göcek	0	0	64.667	0	64.667
Fatsa	32.320	0	0	0	32.320
Erdek	0	0	20.777	0	20.777
Marmaris	2	2	7.471	0	7.475
Mudanya	0	0	4.181	0	4.181
Sürmene	0	0	3.512	0	3.512
Ayvalık	1.699	0	0	0	1.699
Toplam	142.769.980	271.659.580	69.678.982	69.157.356	553.265.898

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2025 Yılında limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret en fazla yük elleçleyen altı limanın yüzdellik oranı sırasıyla Aliağa %16, Kocaeli %15, İskenderun %13, Ceyhan %9, Tekirdağ %9 ve Mersin %7'dir.

Türkiye'nin 483 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemesinin ihracat, ithalat ve transit elleçlemesinin %70'i Aliğa, Kocaeli, İskenderun, Tekirdağ, Ceyhan ve Mersin limanlarında gerçekleşmiştir.

2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

2025 yılında ülkeler bazında denizyolu ile dış ticaret taşımacılığımızın ithalat, ihracat ve transit elleçleme dahil edildiğinde, 1. sırada 108 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 47 milyon ton ile İtalya ve 3. sırada ise 37 milyon ton ile Amerika Birleşik Devletleri yer almaktadır.

En fazla ihracat yapılan ülke 17 milyon ton ile İtalya, en fazla ithalat yapılan ülke 102 milyon ton ile Rusya Federasyonu ve en fazla transit yükleme yapılan ülke ise 22 milyon ton ile İtalya'dır.

Tablo 42. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ükelere Göre Dağılımı (Ton), 2025

Ülkeler	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Rusya Federasyonu	3.660.168	101.562.166	105.222.334	2.678.562	107.900.896
İtalya	17.276.832	8.341.684	25.618.516	21.817.246	47.435.762
A.B.D.	13.518.965	21.729.680	35.248.645	1.872.173	37.120.818
Mısır	10.869.420	14.354.073	25.223.493	2.313.371	27.536.864
Çin	5.947.005	11.826.603	17.773.608	4.443.798	22.217.406
Yunanistan	7.228.329	8.085.781	15.314.110	6.028.286	21.342.396
İspanya	9.097.050	4.178.068	13.275.118	1.464.941	14.740.059
Romanya	5.866.104	3.384.874	9.250.978	3.537.426	12.788.404
Belçika	5.495.496	4.916.737	10.412.233	950.953	11.363.186
Ukrayna	2.618.672	7.224.524	9.843.196	1.203.018	11.046.214
Brezilya	546.793	8.514.788	9.061.581	35.001	9.096.582
Hollanda	3.538.934	4.709.011	8.247.945	546.474	8.794.419
Cezayir	1.846.298	6.247.968	8.094.266	611.874	8.706.140
Fas	5.613.511	1.728.328	7.341.839	777.850	8.119.689
İngiltere	4.130.354	3.021.427	7.151.781	732.636	7.884.417
Bulgaristan	2.071.688	2.053.743	4.125.431	2.926.878	7.052.309
Fransa	3.320.005	2.795.371	6.115.376	575.334	6.690.710
Gürcistan	1.206.956	1.616.345	2.823.301	3.387.137	6.210.438
Singapur	2.778.267	1.587.747	4.366.014	1.801.716	6.167.730
Güney Kore	355.176	4.449.888	4.805.064	969.484	5.774.548
Suudi Arabistan	2.127.766	2.423.115	4.550.881	1.092.580	5.643.461
Diğer	33.656.191	46.907.659	80.563.850	9.390.618	89.954.468
Toplam	142.769.980	271.659.580	414.429.560	69.157.356	483.586.916

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Dış Ticaret elleçlemesinde, Rusya Federasyonu %22,3, İtalya %9,8 ve Amerika %7,7 ile ilk üç sırada yer almaktadır. İlk üç ülke toplam elleçlemenin %40'ını oluşturmaktadır.

2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2025 yılında miktar olarak, ülkemiz ile OECD ülkeleri arasında denizyoluyla 63 milyon ton ihracat, 74 milyon ton ithalat, 35 milyon ton transit elleçleme olmak üzere 172 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Ülkemiz ile İtalya arasında toplam 47 milyon ton yük, Amerika Birleşik Devletleri arasında 37 milyon ton, Yunanistan ile 21 milyon ton ve Belçika ile 11 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Tablo 43. Türkiye–OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Ton) 2025

OECD Ülkeleri	İhracat	İthalat	Toplan Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
İtalya	17.276.832	8.341.684	25.618.516	21.817.246	47.435.762
A.B.D.	13.518.965	21.729.680	35.248.645	1.872.173	37.120.818
Yunanistan	7.228.329	8.085.781	15.314.110	6.028.286	21.342.396
Belçika	5.495.496	4.916.737	10.412.233	950.953	11.363.186
Hollanda	3.538.934	4.709.011	8.247.945	546.474	8.794.419
İngiltere	4.130.354	3.021.427	7.151.781	732.636	7.884.417
Fransa	3.320.005	2.795.371	6.115.376	575.334	6.690.710
Güney Kore	355.176	4.449.888	4.805.064	969.484	5.774.548
Kolombiya	174.638	4.161.993	4.336.631	44	4.336.675
Portekiz	2.017.561	552.420	2.569.981	991.232	3.561.213
Almanya	832.128	1.819.025	2.651.153	271.034	2.922.187
Avustralya	46.337	1.957.494	2.003.831	9.382	2.013.213
Norveç	204.626	1.551.198	1.755.824	3.683	1.759.507
Kanada	761.764	605.736	1.367.500	64.911	1.432.411
Danimarka	154.377	993.578	1.147.955	90.736	1.238.691
Litvanya	150.945	910.044	1.060.989	19.748	1.080.737
Polonya	463.841	586.155	1.049.996	17.879	1.067.875
İsrail	633.132	316.815	949.947	71.256	1.021.203
Slovenya	811.294	124.390	935.684	53.001	988.685
İrlanda	257.608	50.878	308.486	630.136	938.622
İsveç	153.916	594.519	748.435	0	748.435
Finlandiya	64.397	617.432	681.829	1.966	683.795
Letonya	84.674	421.982	506.656	13.772	520.428
Japonya	242.031	233.844	475.875	246	476.121
Estonya	117.644	337.480	455.124	632	455.756
Meksika	91.138	82.231	173.369	22	173.391
Şili	155.324	472	155.796	31	155.827
İzlanda	119.580	0	119.580	0	119.580
Avusturya	88.500	0	88.500	0	88.500
Kosta Rika	22.288	636	22.924	0	22.924
Yeni Zelanda	2.845	0	2.845	139	2.984
Toplam	62.514.679	73.967.901	136.482.580	35.732.436	172.215.016

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2025 Yılında miktar olarak, ülkemiz ile AB Ülkeleri arasında denizyoluyla 62 milyon ton ihracat, 47 milyon ton ithalat, 41 milyon ton transit elleçleme olmak üzere 150 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 (Ton) 2025

AB Ülkeleri	İhracat	İthalat	Toplan Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
İtalya	17.276.832	8.341.684	25.618.516	21.817.246	47.435.762
Yunanistan	7.228.329	8.085.781	15.314.110	6.028.286	21.342.396
İspanya	9.097.050	4.178.068	13.275.118	1.464.941	14.740.059
Romanya	5.866.104	3.384.874	9.250.978	3.537.426	12.788.404
Belçika	5.495.496	4.916.737	10.412.233	950.953	11.363.186
Hollanda	3.538.934	4.709.011	8.247.945	546.474	8.794.419
Bulgaristan	2.071.688	2.053.743	4.125.431	2.926.878	7.052.309
Fransa	3.320.005	2.795.371	6.115.376	575.334	6.690.710
Malta	2.584.392	1.755.498	4.339.890	274.333	4.614.223
Portekiz	2.017.561	552.420	2.569.981	991.232	3.561.213
Almanya	832.128	1.819.025	2.651.153	271.034	2.922.187
Hırvatistan	429.212	357.076	786.288	1.058.699	1.844.987
Danimarka	154.377	993.578	1.147.955	90.736	1.238.691
Litvanya	150.945	910.044	1.060.989	19.748	1.080.737
Polonya	463.841	586.155	1.049.996	17.879	1.067.875
Slovenya	811.294	124.390	935.684	53.001	988.685
İrlanda	257.608	50.878	308.486	630.136	938.622
İsveç	153.916	594.519	748.435	0	748.435
Finlandiya	64.397	617.432	681.829	1.966	683.795
Letonya	84.674	421.982	506.656	13.772	520.428
Estonya	117.644	337.480	455.124	632	455.756
Avusturya	88.500	0	88.500	0	88.500
Toplam	62.104.927	47.585.746	109.690.673	41.270.706	150.961.379

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

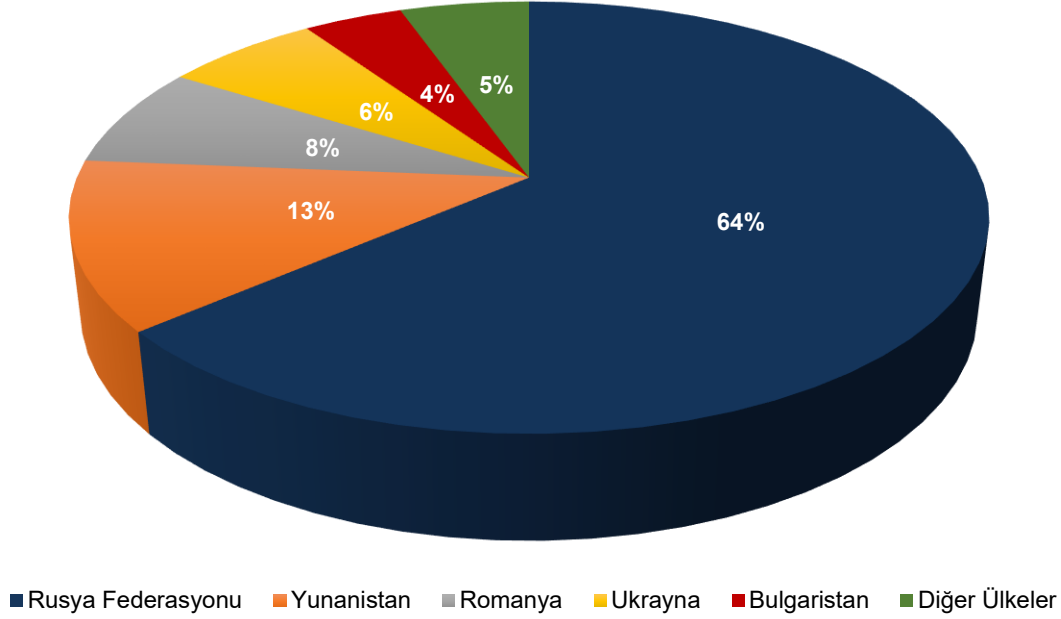
2025 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 25 milyon ton ihracat, 124 milyon ton ithalat, 20 milyon ton transit elleçleme olmak üzere toplam 169 milyon tonluk yük elleçlenmiştir. KEİ ülkelerinden denizyolu dış ticareti elleçlemesi ülke sıralamasında Rusya Federasyonu %64, Yunanistan %13 ve Romanya %8 olarak yer almaktadır.

Tablo 45. KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (Ton) 2025

Ülke	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Rusya Federasyonu	3.660.168	101.562.166	105.222.334	2.678.562	107.900.896
Yunanistan	7.228.329	8.085.781	15.314.110	6.028.286	21.342.396
Romanya	5.866.104	3.384.874	9.250.978	3.537.426	12.788.404
Ukrayna	2.618.672	7.224.524	9.843.196	1.203.018	11.046.214
Bulgaristan	2.071.688	2.053.743	4.125.431	2.926.878	7.052.309
Gürcistan	1.206.956	1.616.345	2.823.301	3.387.137	6.210.438
Arnavutluk	1.864.291	68.708	1.932.999	10.967	1.943.966
Moldova	225.518	490.480	715.998	0	715.998
Azerbaycan	135.500	0	135.500	142.182	277.682
Sırbistan	51.000	0	51.000	0	51.000
Toplam	24.928.226	124.486.621	149.414.847	19.914.456	169.329.303

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 40. 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 2025

Sıra (TEU)	Kontrol Ülkesi	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş Ort.	YB/%	Yıllık Değişim %
1	Çin	1.410	62.342	5.241	10.6	78,8	14,0
2	İtalya	560	39.148	3.234	18.3	99,5	17,9
3	Almanya	760	36.998	3.106	15.1	77,3	-0,6
4	Japonya	398	28.338	2.523	8.6	87,5	5,3
5	Danimarka	343	29.253	2.522	15.0	46,5	2,8
6	Fransa	299	24.896	2.157	11.7	85,0	21,2
7	Tayvan	393	24.488	2.127	9.6	89,4	16,8
8	Yunanistan	461	24.782	2.054	14.9	98,2	13,2
9	Kanada	196	21.822	1.951	8.7	99,9	27,7
10	Güney Kore	252	14.458	1.300	10.6	50,6	25,7
11	Singapur	271	14.447	1.246	12.0	64,3	8,9
12	İngiltere	173	13.445	1.126	15.3	84,6	0,2
13	Norveç	62	4.591	387	13.3	100,0	9,4
14	B.A.E.	123	3.266	249	19.4	97,6	12,1
15	Endonezya	235	2.709	187	18.1	37,4	3,2
16	Türkiye	121	2.436	184	20.5	70,1	5,0
17	Amerika	81	2.319	166	17.7	62,7	-4,5
18	Tayland	51	1.723	141	15.1	67,5	45,1
19	İran	27	1.616	136	15.5	-	-
20	İsrail	36	1.688	135	12.3	96,4	3,7
21	Hong Kong	25	814	68	19.8	86,3	-13,5
22	Vietnam	54	740	54	19.3	21,3	19,2
23	Hollanda	46	606	48	17.4	53,7	-
24	Malezya	46	614	43	17.6	6,2	37,3
25	Bermuda	4	467	40	8.6	100,0	-
26	Rusya	29	335	26	20.6	30,9	-16,6
27	Belçika	8	309	24	11.3	69,4	-24,2
28	Filipinler	41	267	20	27.5	2,7	8,9
29	Hindistan	9	229	17	21.0	23,3	-
30	Bangladeş	11	190	12	23.0	-	-
30 Ülke Toplamı		6.525	359.337	30.525	13.5	80,5	11,5
Diğer Ülkeler		219	4.064	314	23.6	60,3	-53,7
Dünya Toplamı		6.744	363.401	30.838	13.8		10,8

Kaynak: SSMR July 2025

Türk sahipli konteyner filosu bir önceki yıla göre %5'lik artışla dünya sıralamasında 18 sıradan 16'ncı sıraya yükselmiştir.

2025 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayırmalı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 5,1 milyon TEU, ithalat 5,2 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 949.360 TEU ve transit yükleme-boşaltma ise 2,7 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir, 2024 Yılına oranla 2025 yılında TEU bazında toplam elleçleme %3 oranında artmıştır.

Tablo 47. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2016-2025

Yıl	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme	Yıllık Değişim %
2016	3.543.804	3.607.086	7.150.890	738.312	872.772	8.761.974	8
2017	3.866.874	3.975.205	7.842.079	935.521	1.232.937	10.010.537	14
2018	4.160.124	4.259.029	8.419.153	935.661	1.489.184	10.843.998	8
2019	4.594.647	4.540.201	9.134.849	753.267	1.703.722	11.591.838	7
2020	4.618.225	4.480.472	9.098.697	731.352	1.796.601	11.626.650	0
2021	4.677.414	4.744.227	9.421.640	831.987	2.337.843	12.591.470	8
2022	4.694.918	4.814.757	9.509.675	820.949	2.035.758	12.366.382	-2
2023	4.910.525	4.830.826	9.741.352	759.611	2.055.439	12.556.402	2
2024	4.987.903	4.875.265	9.863.168	903.194	2.763.368	13.529.729	8
2025	5.136.656	5.192.863	10.329.519	949.360	2.717.699	13.996.578	3

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

En fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman sıralamasında %24 ile Ambarlı, %18 ile Kocaeli ve %15 ile Tekirdağ yer almaktadır.

Tablo 48. 2025 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Liman Başkanlığı	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Ambarlı	1.099.361	1.208.803	2.308.164	117.814	1.002.071	3.428.048
Kocaeli	1.123.112	1.077.707	2.200.819	84.854	220.005	2.505.678
Tekirdağ	307.008	327.407	634.415	304.912	1.199.000	2.138.327
Mersin	952.323	972.515	1.924.837	31.495	14.358	1.970.690
Aliağa	792.620	669.035	1.461.655	83.452	156.167	1.701.274
Gemlik	352.089	336.410	688.499	116.237	104.788	909.524
İskenderun	409.881	410.241	820.122	29.821	19.584	869.527
İzmir	57.233	123.470	180.703	53.132	424	234.259
Antalya	5.414	12.022	17.436	67.415	0	84.851
Samsun	25.622	32.020	57.642	19.147	0	76.789
Trabzon	864	3.258	4.122	20.445	0	24.567
Giresun	0	9.445	9.445	13.497	0	22.942
Ceyhan	9.276	8.170	17.446	796	96	18.338
İstanbul	1.717	1.353	3.070	2.142	1.207	6.419
Zonguldak	0	448	448	2.386	0	2.834
Karabiga	0	0	0	1.673	0	1.673
Taşucu	0	559	559	0	0	559
Marmara Adası	0	0	0	132	0	132
Tuzla	130	0	130	0	0	130
Karasu	6	0	6	0	0	6
Bandırma	0	0	0	5	0	5
Mudanya	0	0	0	5	0	5
Marmaris	1	0	1	0	0	1
Toplam	5.136.656	5.192.863	10.329.519	949.360	2.717.699	13.996.578

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	880.019	810.861	80.466	142.846	1.833.725
Çin	520.789	437.552	249.400	345.374	1.303.715
Yunanistan	336.547	638.766	113.620	168.338	1.143.650
İtalya	360.415	229.107	35.030	89.193	678.715
Amerika Birleşik Devletleri	211.123	318.044	86.706	117.064	646.231
Gürcistan	39.339	271.612	44.572	304.837	615.787
Belçika	320.944	228.969	35.789	61.194	611.107
İspanya	280.275	221.762	49.601	86.725	588.762
Rusya Federasyonu	182.716	203.960	114.355	189.281	575.957
Singapur	231.392	140.552	44.918	106.710	478.654
Fas	303.451	103.057	11.017	56.120	462.628
Romanya	26.006	146.788	76.933	203.191	375.985
Birleşik Krallık	272.382	61.719	4.572	24.023	358.123
Suudi Arabistan	165.370	82.699	53.243	86.454	334.523
Libya	122.821	175.175	905	30.999	328.994
Malta	117.002	150.811	1.053	8.272	276.085
Bulgaristan	31.560	55.646	69.557	176.479	263.684
Güney Kore	43.339	116.720	47.363	68.653	228.712
Hindistan	41.954	46.187	77.896	120.199	208.340
Cezayir	40.049	116.156	4.423	51.922	208.127
Diğer Ülkeler	609.166	636.721	1.245.887	279.828	1.525.715
Toplam	5.136.656	5.192.863	1.321.235	2.717.699	13.047.218

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. 2025 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet)

Ro-Ro Hatları	Gelen Araç Sayısı	Giden Araç Sayısı	Toplam Araç Sayısı	Payı %
Avrupa Ro-Ro Hatları	260.955	261.762	522.717	72,1%
Karadeniz Ro-Ro Hatları	44.714	46.874	91.588	12,6%
Akdeniz Ro-Ro Hatları	50.947	52.547	103.494	14,3%
Kızıldeniz Ro-Ro Hatları	126	1.948	2.074	0,3%
Diğer Ro-Ro Hatları	3.181	1.672	4.853	0,7%
Toplam	359.923	364.803	724.726	100,0%

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 51. 2025 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları

Bölge	Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Avrupa	Tuzla (Pendik) - Trieste	90.505	76.845	167.350
	Yalova - Sete	68.411	57.264	125.675
	Çeşme - Trieste	33.088	33.603	66.691
	Mersin - Trieste	26.599	24.639	51.238
	Gemlik - Trieste	20.706	28.310	49.016
	Ambarlı - Trieste	10.497	15.812	26.309
	Tuzla (Pendik) - Bari	3.584	6.334	9.918
	Tekirdağ - Sete	0	5.204	5.204
	Tuzla (Pendik) - Patras	2.846	1.937	4.783
	İzmir - Sete	11	3.195	3.206
	Tekirdağ - Trieste	0	3.182	3.182
	Gemlik - Patras	1.726	600	2.326
	Kocaeli - Koper	25	1.472	1.497
	Çeşme - Sakız Adası	229	1.111	1.340
	Ambarlı - Patras	1.168	113	1.281
	Kocaeli - Valensiya	1.111	0	1.111
	Gemlik - Marsilya	0	912	912
	İstanbul - Marsilya	0	484	484
	Kocaeli - Barselona	3	307	310
	Gemlik - Vasto	230	0	230
	Kocaeli - Anvers	207	21	228
	Gemlik - Valensiya	0	204	204
	Kocaeli - Pire	9	107	116
	Gemlik - Molfalcone	0	106	106
	Toplam Avrupa Ro-Ro Hatları	260.955	261.762	522.717
Karadeniz	Samsun - Tuapse	19.228	18.516	37.744
	Karasu - Tuapse	9.835	10.637	20.472
	Samsun - Novorossisk	6.759	7.241	14.000
	İstanbul - Tuapse	3.778	5.192	8.970
	Karasu - Köstence	4.065	4.242	8.307
	Karasu - Çornomorsk	803	998	1.801
	İstanbul - Novorossisk	246	48	294
	Toplam Karadeniz Ro-Ro Hatları	44.714	46.874	91.588
Akdeniz	Mersin - Gazimağusa	27.201	28.667	55.868
	Taşucu - Girne	15.128	17.809	32.937
	Taşucu - Trablusşam	5.089	5.025	10.114
	Mersin - Girne	1.981	885	2.866
	Taşucu - Gazimağusa	1.482	36	1.518
	İskenderun - El Ariş	66	125	191
	Toplam Akdeniz Ro-Ro Hatları	50.947	52.547	103.494
Kızıldeniz	İskenderun- Akabe	123	1.324	1.447
	Mersin- Akabe	0	355	355
	İstanbul - Cidde	3	269	272
	Toplam Kızıldeniz Ro-Ro Hatları	126	1.948	2.074
Diğer Ro-Ro Hatları		3.181	1.672	4.853
Toplam		359.923	364.803	724.726

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

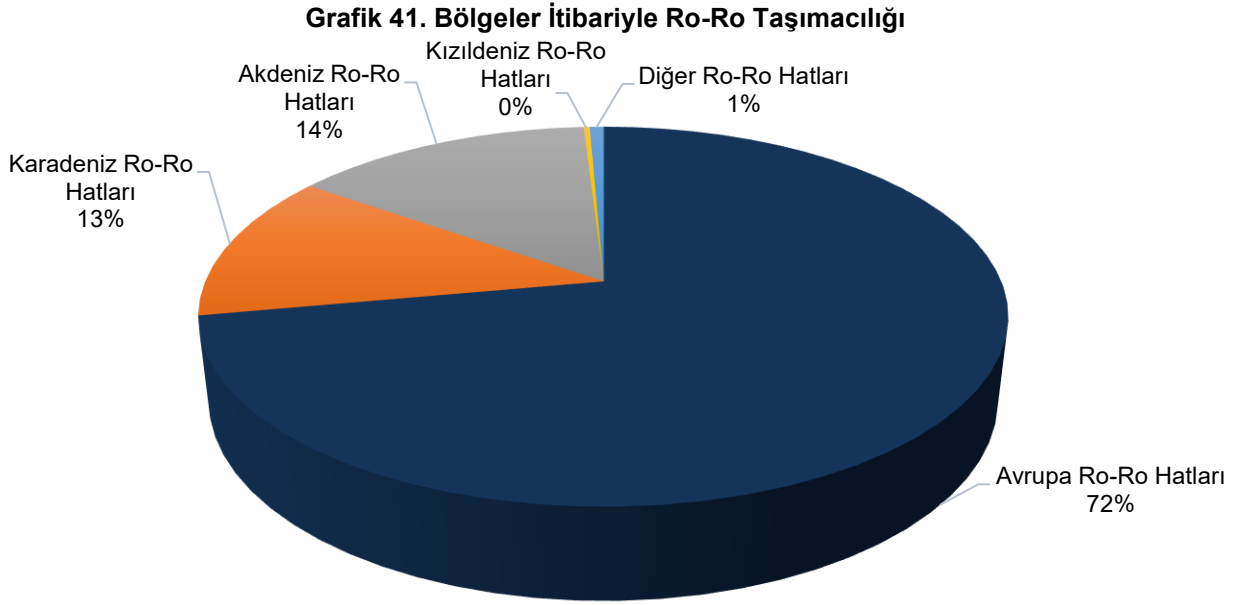
Ro-Ro hatları ile 2025 yılında bölgeler itibariyle taşınan araç sayıları dikkate alındığında en fazla araç taşınan ilk üç bölge;

Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 522.717 araç ile bölgenin toplamda oranı %72,

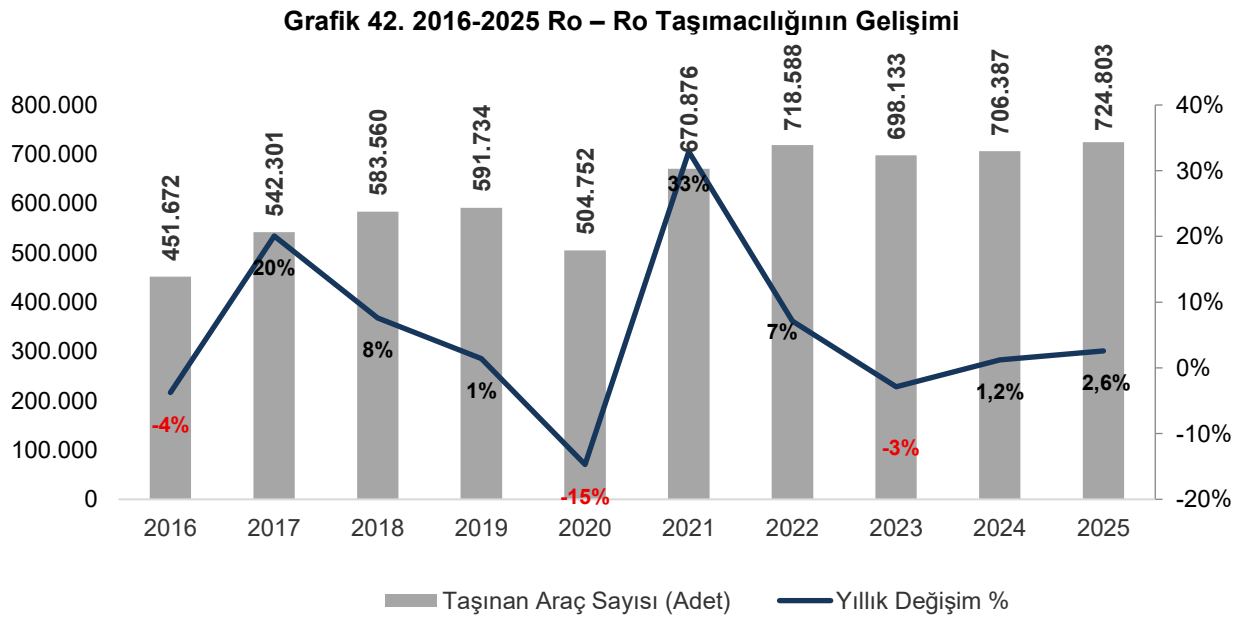
Türkiye'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 91.588 araç ile bölgenin toplama oranı %13,

Türkiye'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 103.494 araç ile bölgenin toplama oranı %14'tür.

Diğer bölgelerin oranı ise yüzde birden küçüktür.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı



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 yansıması, 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.

20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montrö Sözleşmesi ile ticaret gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçiş serbestisi ilkesi korunmakla birlikte, Boğaz geçiş rejimi Türkiye'nin güvenliği dikkate alınarak yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca Sözleşme ile, savaş gemilerinin geçiş rejimi de belirli kurallar çerçevesinde kayıt altına alınmıştır.

Türkiye açısından büyük stratejik, siyasi ve ekonomik önemi haiz bir bölgeyi yakından ilgilendiren Montrö Sözleşmesi, imzalandığı tarihten bu yana ayakta kalabilen nadir çok taraflı anlaşmalardan biridir. Türkiye'nin 1936'dan bu yana tam bir tarafsızlık içerisinde ve titizlikle uyguladığı Montrö Sözleşmesi, ülkemizin yanı sıra, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin ve üçüncü ülkelerin tümü için makul ve uygulanabilir bir çıkar dengesi oluşturmaktadır.

Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları'ndan geçişlerde can, mal, çevre ve seyir emniyetinin sağlanması konusunda bir düzenleme getirmemiştir. Ancak seyir emniyeti, Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen geçiş serbestisinin ayrılmaz bir unsurunu teşkil etmektedir. Bu nedenle, Türkiye uluslararası hukukun hükümleri veya genel kabul görmüş anlaşma ve sözleşmeler çerçevesinde geçiş emniyeti düzenleme yetkisine sahiptir. Diğer bir ifadeyle, Türkiye'nin egemenliği altında olan Türk Boğazları'ndaki "geçiş serbestisi" ilkesinin "serbest ve kuralızsız" bir geçiş olarak yorumlanması mümkün değildir.

2.4.2. Türk Boğazlarında Gemi Trafikliği

Türk Boğaz'larından yıllar içerisinde sadece gemi trafiği 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 emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini artırmaya yönelik olarak, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği hükümlerinin uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirleyen Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi, gelişen ihtiyaçlar doğrultusunda 2025 yılında revize edilmiştir.

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

Tablo 52. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayısı ve GT Toplamları

Yıllar	İstanbul Boğazı			Çanakkale Boğazı		
	Gemi Adedi	GT	Gemi Sayısı Yıllık Değişim %	Gemi Adedi	GT	Gemi Sayısı Yıllık Değişim %
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	-3,1%	45.549	958.384.821	1,5%
2025	40.173	619.298.004	-2,9%	44.468	966.023.610	-2,4%

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

İstanbul Boğazı'ndan 2025 yılında toplam 40.173 gemi, Çanakkale Boğazı'ndan ise toplam 44.468 gemi geçiş yapmıştır.

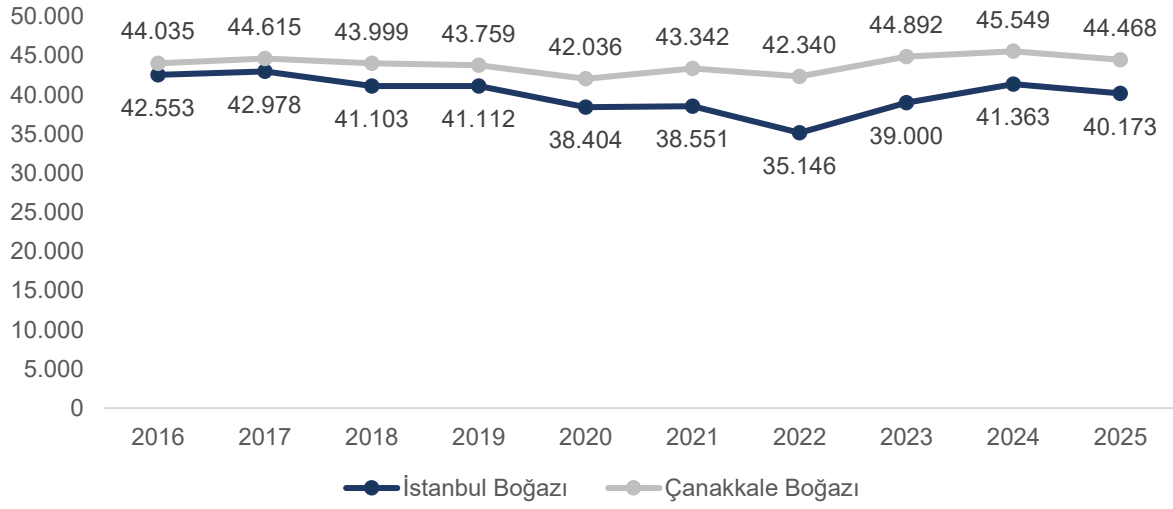
İstanbul Boğazı'nın yoğun bir mahalli deniz trafiği bulunmakta olup çok sayıda balıkçı teknesi ile özel deniz vasıtaları da bu suyunu sürekli kullanmaktadır.

2024-2025 yılındaki GT olarak gemi trafiği İstanbul Boğazı'nda %-3,2'lik azalış, Çanakkale Boğazı'nda ise %0,8'lik artış gerçekleşmiştir.

İstanbul Boğazı'ndan 2016-2025 döneminde geçen gemi sayısında %5,6'lık azalmaya karşın gemilerin GT'larında %9,6'lık artış, Çanakkale Boğazı'nda aynı dönemde geçen gemi

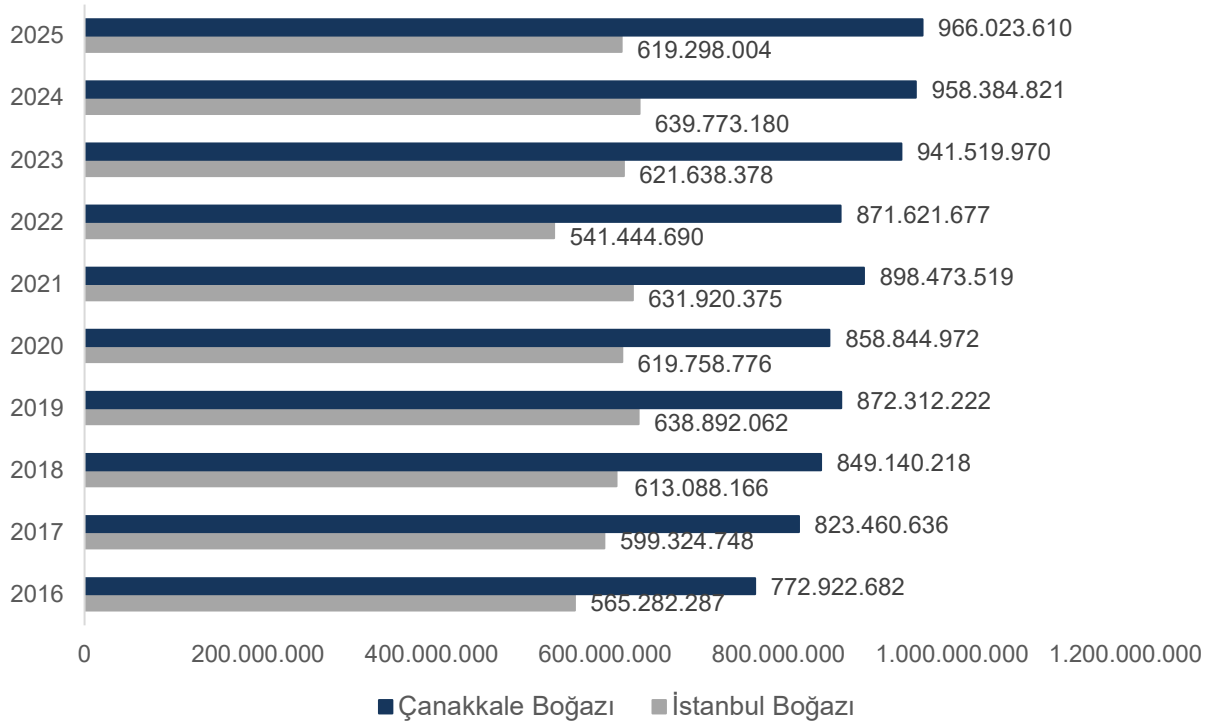
sayısında %1, GT'lerinde ise %25'lik bir artış gerçekleşmiştir. Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları kargonun niteliği değişmiştir.

Grafik 43. 2016-2025 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 44. 2016-2025 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 53. İstanbul Boğazı'ndan 2020-2025 Geçiş Yapan Gemilerin Cinslerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Pay %
Genel Kargo Gemisi	16.864	16.891	15.371	15.421	15.490	14.724	36,7
Dökme Yük Gemisi	8.592	8.684	7.076	8.285	8.777	7.493	18,7
Türü Belirtilmemiş Tanker	5.252	5.085	5.447	6.174	6.233	6.314	15,7
Konteyner Gemisi	2.633	2.735	2.426	3.376	3.533	3.991	9,9
Kimyasal Tanker	2.653	2.701	2.782	2.671	2.910	2.504	6,2
Yolcu Gemisi	74	217	85	407	756	751	1,9
Barç	15	13	34	278	731	1.187	3,0
Ro-Ro Gemi	222	268	274	462	526	361	0,9
LPG	530	462	424	442	526	736	1,8
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	555	566	491	476	468	486	1,2
Römorkör	175	214	234	314	300	273	0,7
Araç Taşıyan Gemi	87	18	67	28	87	98	0,2
Çimento Gemisi	18	46	38	49	45	39	0,1
Feribot	1	2	1	0	44	0	0,0
Savaş Gemisi	205	190	30	33	32	27	0,1
Frigorifik Gemi	52	48	15	41	7	2	0,0
Diğer	476	411	351	543	898	1.186	3,0
Toplam	38.404	38.551	35.146	39.000	41.363	40.172	100,0

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Tablo 54. Çanakkale Boğazı'ndan 2020-2025 Geçiş Yapan Gemilerin Cinslerine Göre Dağılımı

Gemi Tipleri	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Pay %
Genel Kargo Gemisi	14.197	14.713	13.880	14.073	14.337	13.870	31,2
Dökme Yük Gemisi	9.170	9.349	8.049	8.833	9.619	8.066	18,1
Konteyner Gemisi	5.219	5.502	5.767	6.604	6.497	6.668	15,0
Türü Belirtilmemiş Tanker	5.644	5.196	5.874	6.292	6.315	6.555	14,7
Kimyasal Tanker	3.057	3.385	3.414	3.386	3.500	3.181	7,2
Ro-Ro Gemi	1.649	1.974	2.140	2.501	2.423	2.582	5,8
LPG	542	498	477	512	531	665	1,5
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	593	607	521	519	515	518	1,2
Araç Taşıyan Gemi	498	448	443	369	461	493	1,1
Yolcu Gemisi	26	43	489	546	432	559	1,3
Römorkör	306	341	337	338	323	363	0,8
Çimento Gemisi	17	45	47	49	109	118	0,3
LNG	129	129	139	113	104	144	0,3
Barç	109	179	60	50	66	63	0,1
Savaş Gemisi	211	206	34	46	42	54	0,1
Feribot	26	29	9	14	14	15	0,0
Frigorifik Gemi	76	71	32	42	14	11	0,0
Diğer	567	627	628	605	547	543	1,2
Toplam	42.036	43.342	42.340	44.892	45.849	44.468	100,0

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

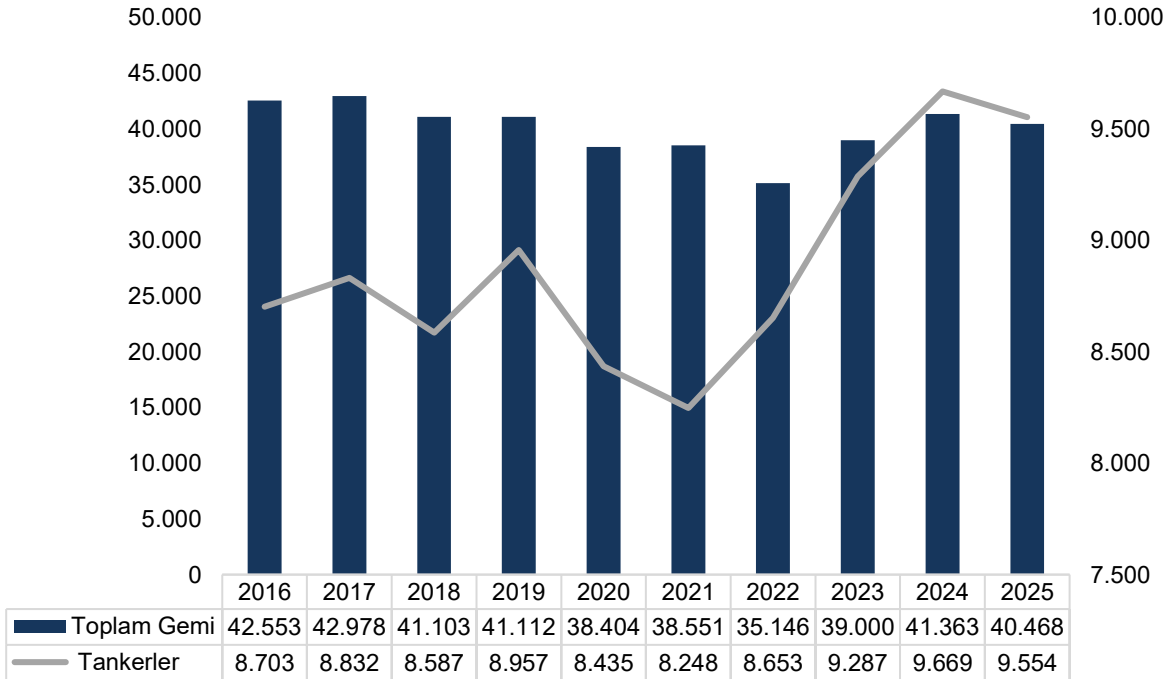
2025 yılında Türk Boğazlarını kullanan gemi tipleri olarak, İstanbul Boğazı'ndan 14 bin 724, Çanakkale Boğazı'ndan ise 13 bin 870 Genel Kargo Gemisi, İstanbul Boğazı'ndan 7 bin 493, Çanakkale Boğazı'ndan ise 8 bin 66 Dökme Yük Gemisi geçiş yapmıştır.

Tablo 55. 2016-2025 Yılları İstanbul Boğazı 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	
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
2025	40.172	619.298.004	24.608	23.611	4.314	2531	6.314	736	2.504	89

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 45. İstanbul Boğazı'ndan Geçen Toplam Gemi Sayıları ile Tanker Sayılarının Gelişimi



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

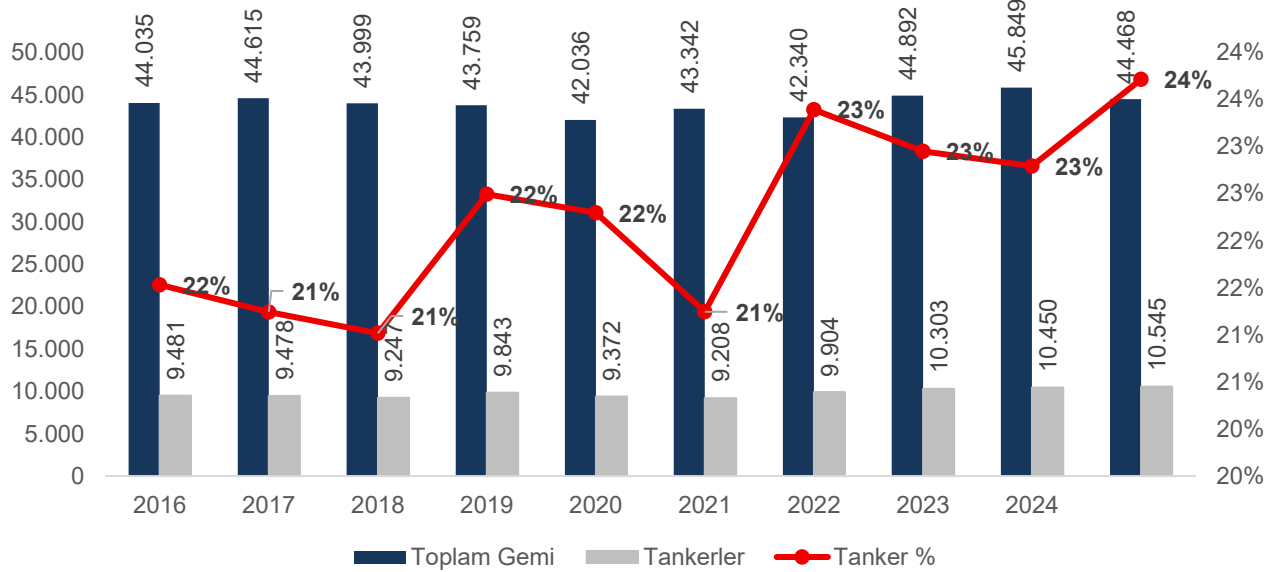
Tablo 56. 2016-2025 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri

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	
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
2025	44.468	966.023.610	23.971	23.661	8.038	708	6.555	809	3.181	102

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2025 yılında İstanbul Boğazından geçiş yapan 40 bin 172 geminin %61,3'ünü oluşturan 24 bin 608 gemiye, Çanakkale Boğazından geçiş yapan 44 bin 468 geminin ise %53,9'u yani 23 bin 971 gemi kılavuz hizmetleri verilmiştir.

Grafik 46. Çanakkale Boğazı'ndan 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

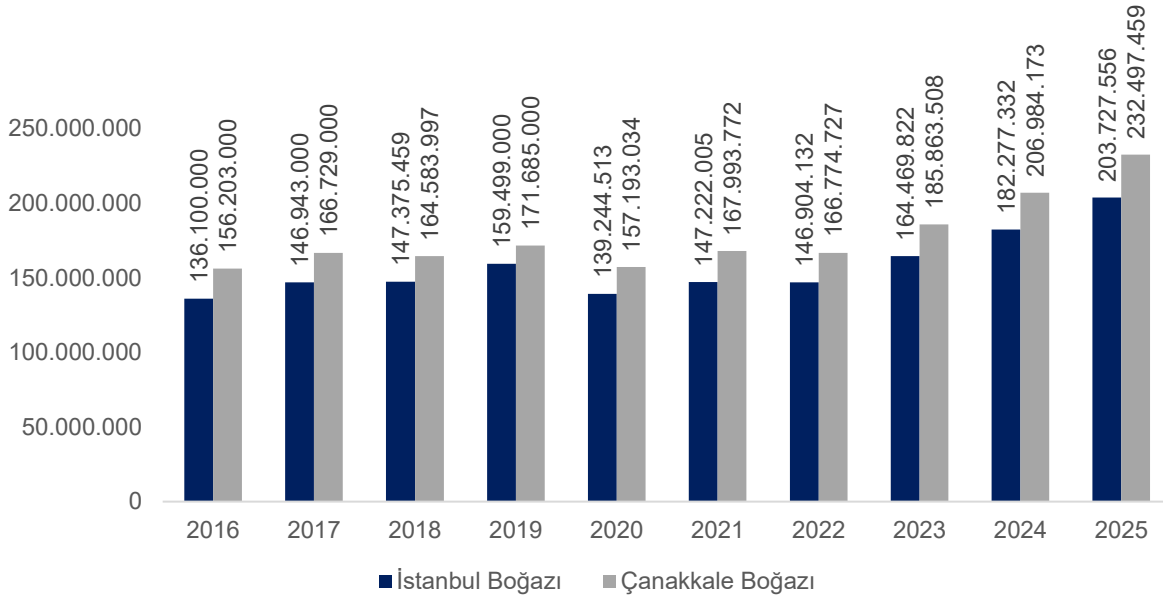
Türk Boğazlarından geçen gemilerin önemli bir kısmı zehirli, tehlikeli ve patlayıcı madde (ham petrol, amonyak, sıvılaştırılmış gaz, radyoaktif maddeler, tehlikeli atıklar gibi) taşımaktadır. 2025 Yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerle taşınan tehlikeli yük miktarı bir önceki yıla göre %11,8, Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerle taşınan tehlikeli yük miktarı ise bir önceki yıla göre %12,3 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)
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
2025	9.554	203.727.556	10.545	232.497.459

Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

Grafik 47. Türk Boğazlarından Geçen Tehlikeli Madde Miktarları (Ton)



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü-Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı

2025 Yılında İstanbul Boğazı'nı kullanan gemilerle 203,7 milyon tonu tehlikeli yük olmak üzere toplam 422,8 milyon ton, Çanakkale Boğazı'nı kullanan gemilerle 232,5 milyon tonu tehlikeli yük olmak üzere toplam 570,36 milyon ton yük taşınmıştır.

GEMİ İNŞA SANAYİ



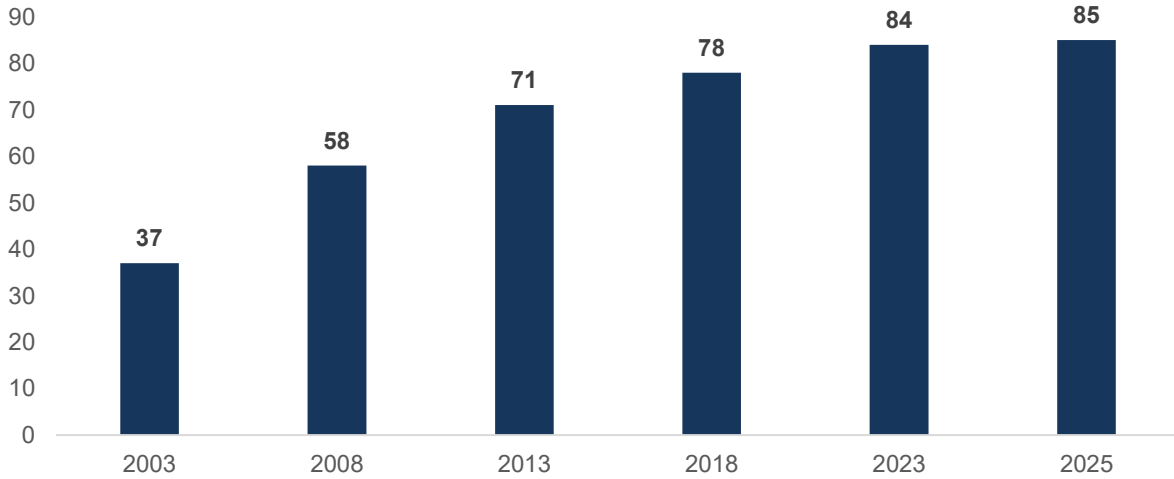
2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ

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 2026 itibariyle 85 adet tersanemiz faal durumda olup, bunlar Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmıştır. Ayrıca 13 alan tersane alanı olarak belirlenmiş olup bunlardan 7'si 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 48. 2003 / 2025 Faal Tersane Sayıları



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2026

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.

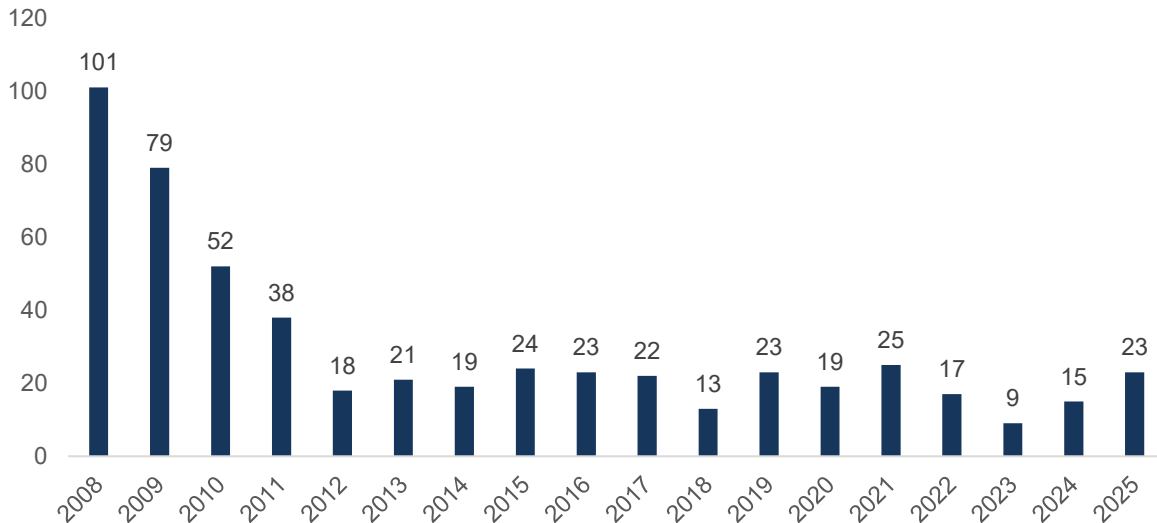
Bunun sonucu olarak Türkiye ilk yüzer enerji gemisi (powership), ilk uzaktan kumandalı gemi, ilk otonom, ilk elektrikli ve ilk LNG tahrikli römorkörler ve kutuplara seyahat edebilen elektrikli-hibrit yolcu gemileri, elektrikli-hibrit feribotlar, balıkçı gemileri gibi projelerde öncülük yapan ülkeler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

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.

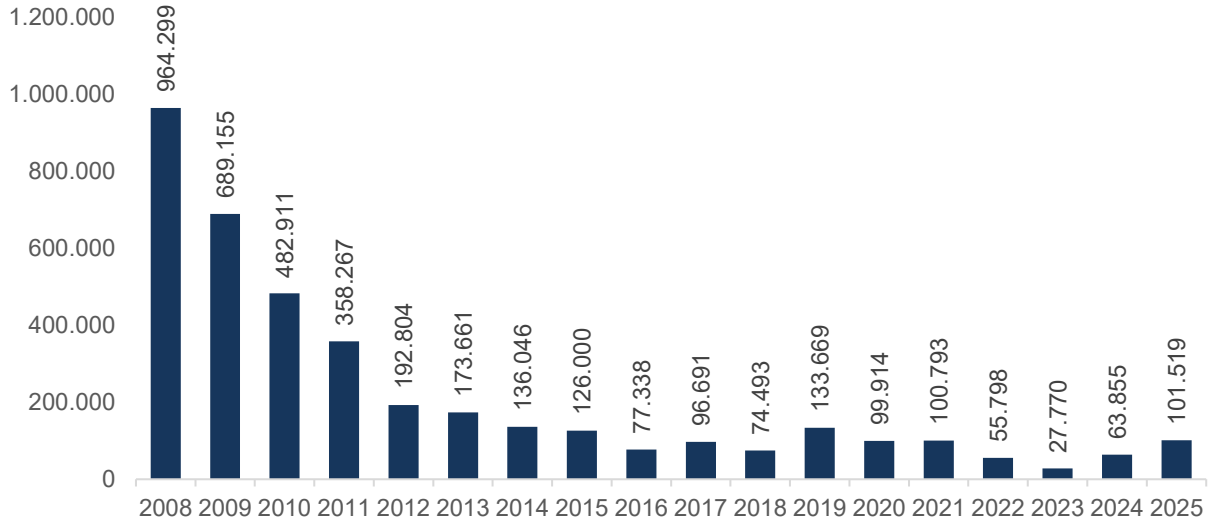
2008 küresel ekonomik krizine kadar olan zaman diliminde, başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere dünya dördüncülüğüne kadar yükselen tersanelerimizin, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü sonrası 2019 yılında teslim ettikleri gemiler toplam tonaj olarak 133.669 DWT, adet olarak da 23’tür. Bu sayılar 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 15 adet ve 63.855 DWT, 2025 yılında ise 23 adet ve 101.519 DWT olmuştur.

Grafik 49. 2008-2025 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2026

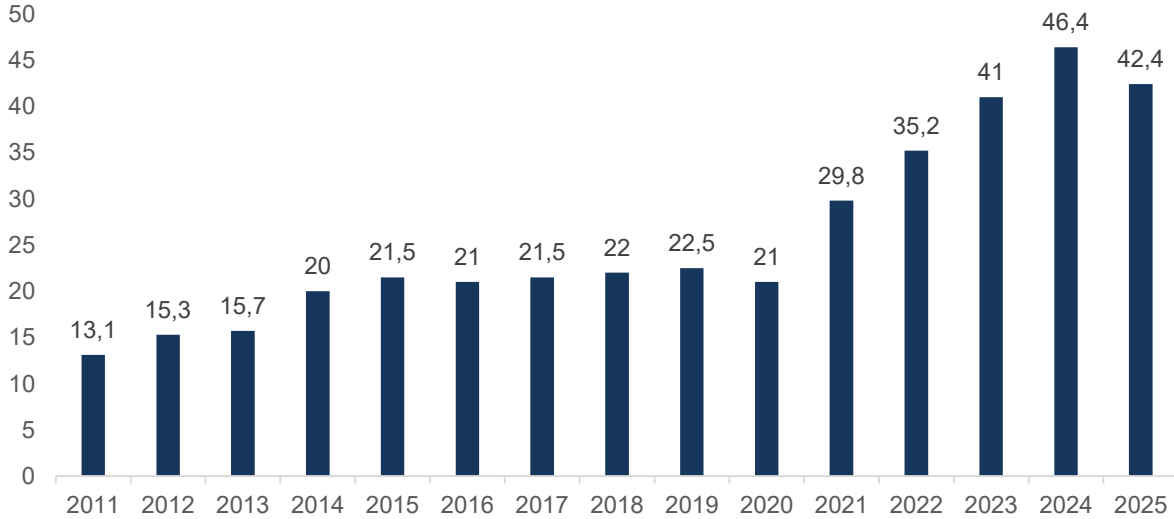
Grafik 50. 2008-2025 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemiler (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2026

2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım büyüklüğü, 2014'te yaklaşık 20.000.000 DWT'e, 2015 yılında da yaklaşık 21.500.000 DWT'e yükselmiştir. 2019 yılı sonu itibariyle 22.500.000 DWT'ye ulaşan sektör 2020 yılı sonu itibariyle 21.000.000 DWT seviyelerine gerilemiş, 2021 yılı içerisinde ise 29.800.000 DWT düzeyine ulaşarak, 2022 yılında 35.200.000 DWT'ye yükselmiştir. Bu büyüklük 2023 yılında 41.000.000 DWT, 2024 yılında 46,400.000 DWT, 2025 yılında ise 42.400.000 DWT seviyesine ulaşmıştır.

Grafik 51. 2011-2025 Yılları Gemi Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)

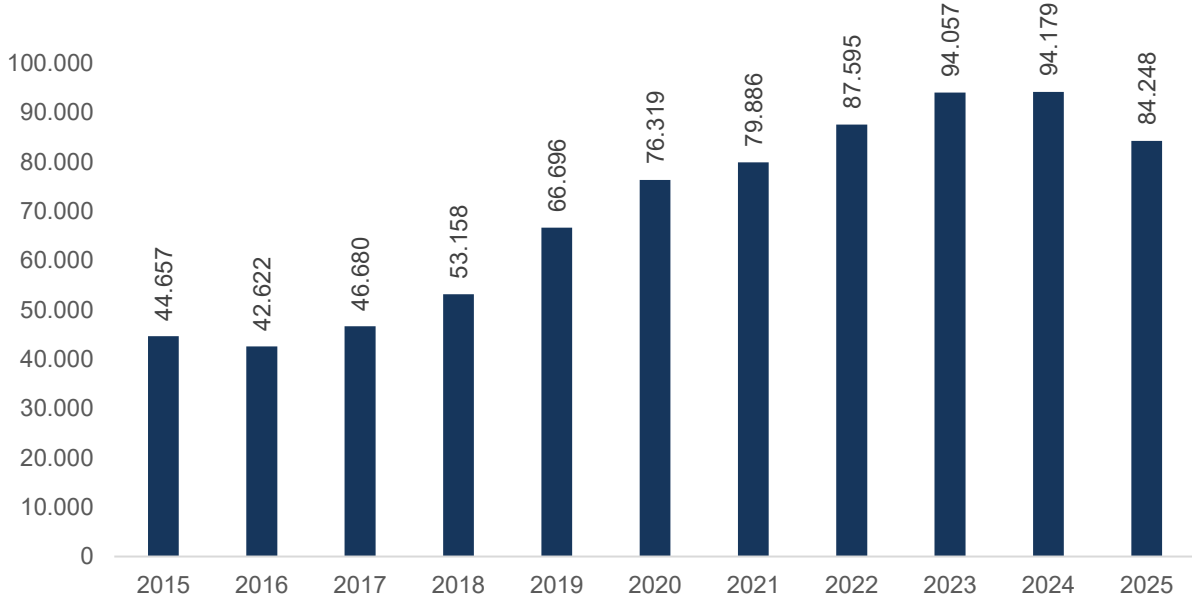


Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2026

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, 2024'te 94.179 kişi olmuş ve 2025'te 84.248 kişi istihdam edilmiştir.

Grafik 52. 2010-2024 Yılları Arasında Gemi-Yat İnşaatı ve Gemi Yan Sanayiinde Çalışan Sayıları



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı- 04 / 2026

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 2025 yılında en çok ihracat gerçekleştirilen ürün grubu 628,9 milyon dolarlık ihracat ile Yük Gemileri, ikinci ürün grubunda 545 milyon dolar ile yatlar ve üçüncü ürün grubunda 347 milyon dolar ile Balıkçı Gemileri olmuştur. Kümülatif bazda 2025 yılı GYHİB toplam ihracatı 2024 yılına kıyas ile %15,49 artarak 1 milyar 952 milyon USD seviyesine ulaşmıştır.

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 89,0 milyon DWT ve 40,4 milyon CGT büyüklükte 1.648 gemidir. 2025 yılı ise gemi teslim büyüklüğü 97,1 milyon DWT ve 44 milyon CGT büyüklükte 1959 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.

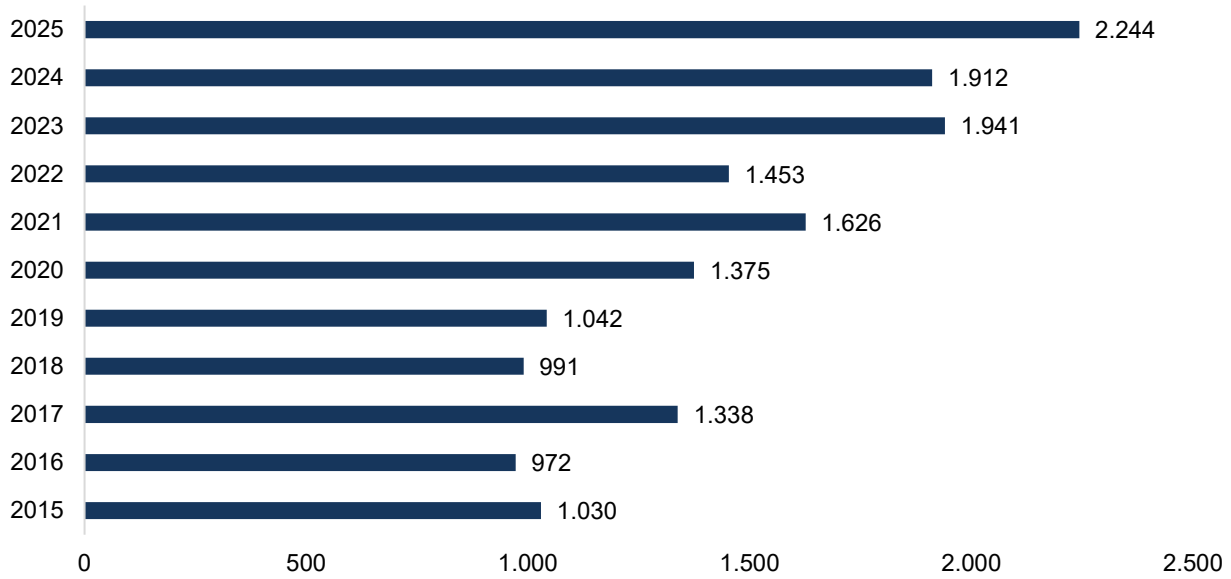
Türkiye tersanelerinde 2008 yılına kıyasla siparişlerde büyük bir düşüş yaşanmıştır. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008'den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT'lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların büyük kısmının inşa başlama tarihleri 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 ve 2025 yılında 35 bin DWT seviyelerinde gerçekleştiği 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,
2025 yılında 2.244 milyar USD şeklindedir.

Gemi, yat ve hizmetleri sektörü ihracatı 2025 yılında 2 milyar 244 milyon USD dolarına ulaşmış ve Türkiye'nin toplam 237 milyar 363 milyon USD doları tutarındaki ihracatının yaklaşık %1'ini oluşturmuştur. Sektör içerisinde gemi yan sanayi ihracatı 59,79 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiş olup, toplam gemi, yat ve hizmetleri sektörü ihracatındaki payı %2,66 seviyesindedir.

Grafik 53. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Milyon \$), 2010-2025

Kaynak: Gemi,Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (e-birlik.net) 03/2026

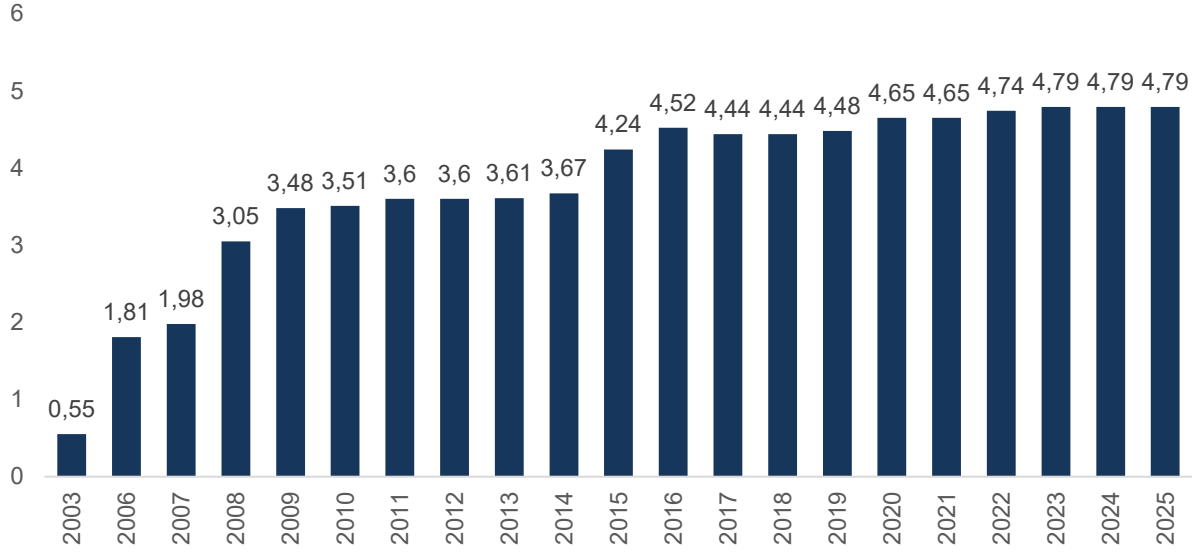
2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000 DWT iken 2012 itibariyle 3.600.000 DWT'e çıkarak 6 kat büyümeye sağlanmıştır. Tersanelerimizin proje kapasiteleri ise 2025 yılı itibariyle 4.790.000 DWT'dur.

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

Tersanelerimiz,

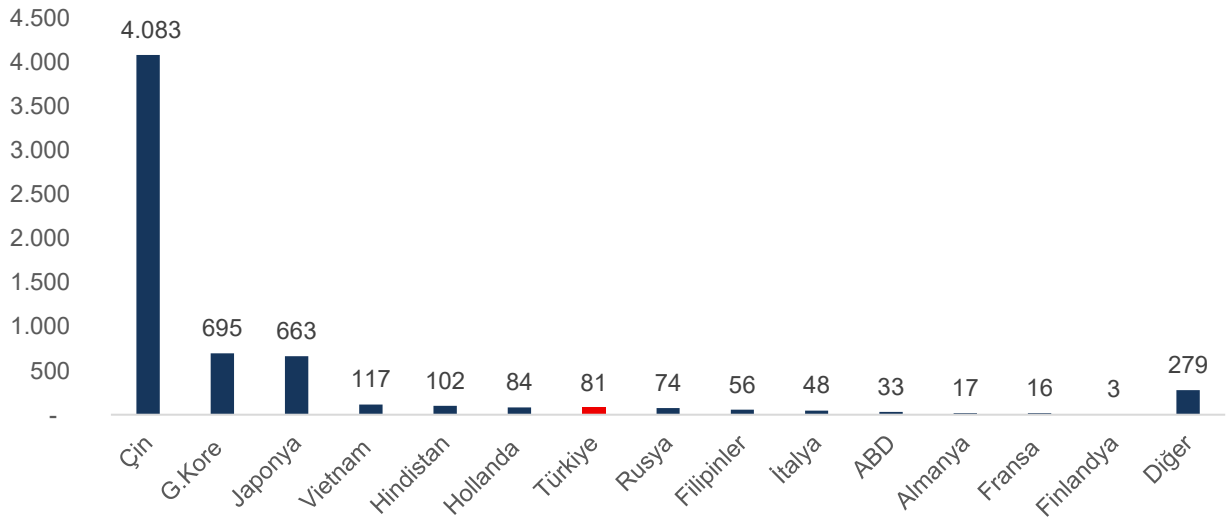
- 700.000 ton/yıl çelik işleme,
- 2 milyon DWT/yıl yeni gemi inşa,
- Tek parçada 180.000 DWT'a kadar yeni gemi inşa,
- 60-70 metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,
- 42,4 milyon DWT/yıl bakım onarım kapasitesine sahiptir.

Grafik 54. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2025



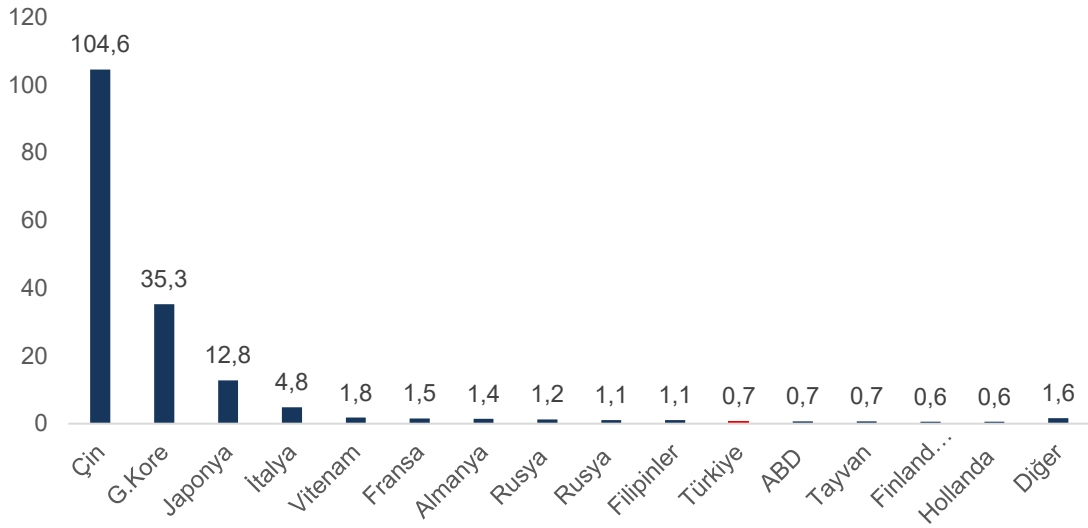
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 03/2026

Grafik 55. Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Dağılımı (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 12/2025

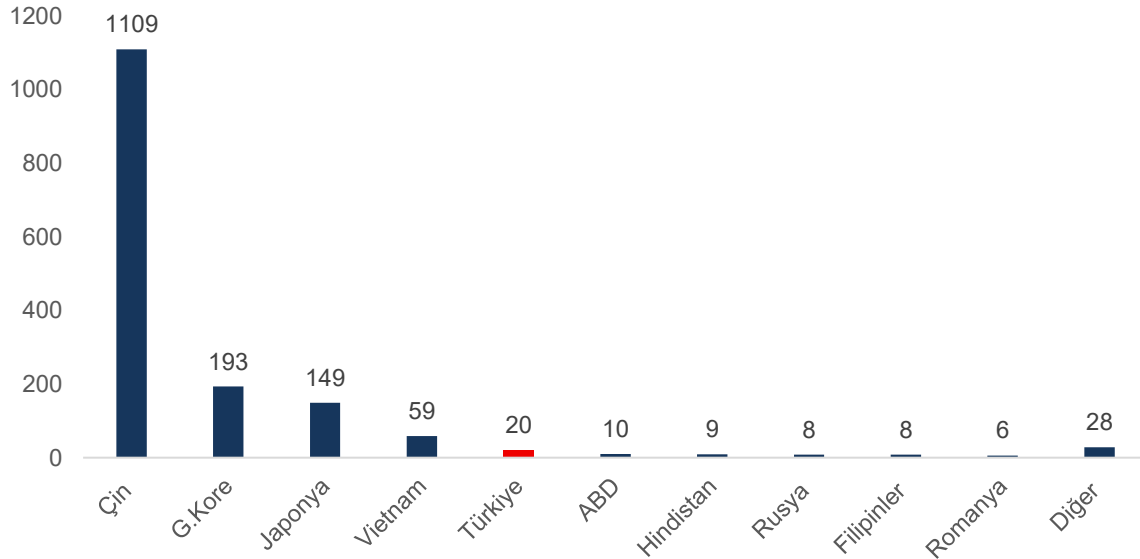
Grafik 56. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon CGT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 12/2025

Tersanelerimiz, özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında önemli bir marka konumundadır. Uzun yıllar boyunca tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında üst sıralarda yer alan ve bu alanda 5'inci sıraya kadar yükselen ülkemiz, güncel küresel gemi sipariş verileri dikkate alındığında; 81 adet gemi siparişi ile adet bazında 7'nci sırada yer almakta olup, tonaj (milyon CGT) bazında ise 10'uncu sırada bulunmaktadır.

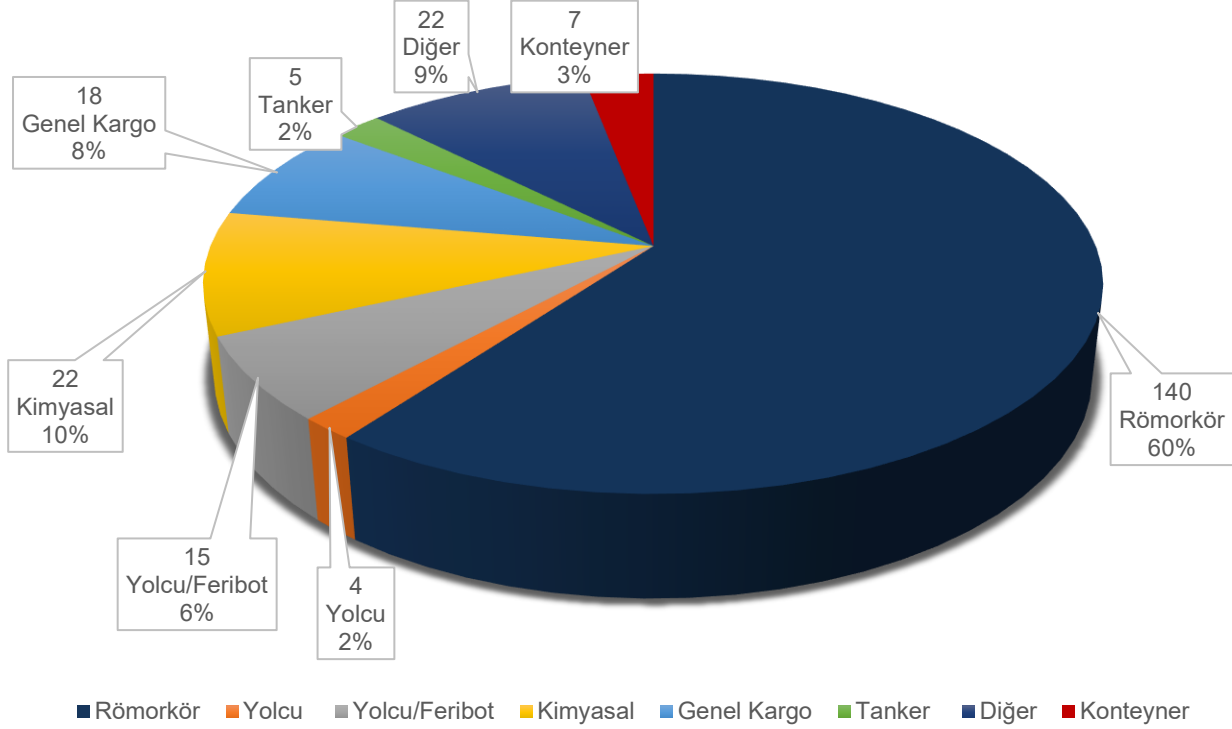
Grafik 57. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2026

Ocak 2025 verilerine göre tersanelerimizin aldıkları gemi siparişlerinde adet bazında “römorkörler” birinci, “kimyasal tankerler” ikinci ve “genel kargo” gemileri üçüncü sırada yer almaktadır.

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



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2026

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 38 adet yüzer ve 11 adet kuru havuz bulunmaktadır.

Tablo 58. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları

	İl Adı		Tesis Durumu	Boyutlar
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. Tic. Aş.	Tekne İmal (Faal)	56x14 m
5	İstanbul	İstanbul Tersane Komutanlığı (Pendik Tersanesi)	Tersane (Faal)	300X69
6	İstanbul	Tuzla Gemi Endüstrisi Aş.	Tersane (Faal)	300x53 m
7	İstanbul	Sedef Gemi İnşaatı Aş.	Tersane (Faal)	315x50 m
8	İstanbul	Deniz Endüstrisi Aş.	Tersane (Faal)	210x37 m
9	Yalova	Sefine Denizcilik Tersanecilik Turizm San. Ve Tic. Aş.	Tersane (Faal)	240x40 m
10	Yalova	Beşiktaş Gemi (A-10)	Tersane (Faal)	235x40x6,5 m
11	Çanakkale	İçdaş Çelik Enerji Tersane Ve Ulaşım San. Aş.	Tersane (Faal)	370x70 m

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd.03/2026

Tablo 59. Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları

NO	İl Adı	Tesis Adı/İşletmecisi	Tesis Durumu	Havuz Boyutları	Kaldırma Kapasitesi (Ton)
1	İstanbul	Dentaş İnşa ve Onarım San. A.Ş.	Tersane (Faal)	128x30 m	5
2	İstanbul	Gisan Gemi İnşa San. Ve A.Ş.	Tersane (Faal)	167x34 m	9
3	İstanbul	Çeksan Gemi İnşa Çelik Kons. San. Ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	130x29 m	7
4	İstanbul	Art Gemi İnşa ve Tersanecilik Hizmetleri A.Ş. (2. Tesis -Aydintepe)	Tersane (Faal)	190x41,6 m	13,5
5	İstanbul	Art Gemi ve Tersanecilik Hizmetleri A.Ş. (1. Tesis - Tuzla Şube)	Tersane (Faal)	219,5x45,14 m	20
6	İstanbul	Kuzeystar Shipyard	Tersane (Faal)	281x62 m	80
7	İstanbul	Kuzeystar Shipyard	Tersane (Faal)	217,5x43 m	45
8	İstanbul	İstanbul Denizcilik Gemi İnşa San.Ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	95x28,40 m	7,5
9	İstanbul	SNR Gemi İnşa Sanayi A.Ş.	Tersane (Faal)	122,60x38,40 m	7
10	İstanbul	Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (Faal)	139,5x36,51 m	8,5
11	İstanbul	Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (Faal)	212,2x51,2	30
12	İstanbul	Desan Deniz İnşaatı Sanayi Küçük Havuz Şubesi	Tersane (Faal)	170,11x36 m	13
13	İstanbul	Gemak Gemi İnşaat Sanayi ve Tic.A.Ş.	Tersane (Faal)	192x37,38 m	14
14	İstanbul	Gemak Gemi İnşaat Sanayi ve Tic.A.Ş.	Tersane (Faal)	223,91x45 m	28
15	İstanbul	Hidrokinamik Gemi San. Ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	115,3x22 m	2,5
16	İstanbul	Çindemir Makine Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.	Tersane (Faal)	235x47,8 m	5
17	İstanbul	Erkal Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.	Tersane (Faal)	350x79,26 m	65
18	İstanbul	Turquoise Yat San. Aş	Tersane (Faal)	66x27 m	2,5
19	İstanbul	Tersan Tersanecilik ve Taşımacılık San. Ve Tic. A.Ş.	Tekne İmal	130x30,5 m	6,5
20	İstanbul	Torlak Denizcilik San. ve Tic. A.Ş	Tekne İmal	195x39,6 m	13
21	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (Faal)	353,28x66 m	72
22	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (Faal)	285x54,6 m	52,5
23	Yalova	Doğruyol Tersanecilik San. ve Tic.A.Ş.	Tersane (Faal)	128x30,2 m	5,5
24	Yalova	Düzgit Yalova Gemi İnşa San. A.Ş	Tersane (Faal)	227,5X43 m	22,5
25	Yalova	HAT-SAN Gemi İnşaa Bakım-Onarım Demir Nak. San. Ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	240,4x46 m	25
26	Yalova	HAT-SAN Gemi İnşaa Bakım-Onarım Demir Nak. San. Ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	227,5x43 m	22,5
27	Yalova	Hicri Ercili Tersanecilik San. Ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	96x30.1 m	4,5
28	Yalova	Özata Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	183.9x33.6 m	10
29	Yalova	Özata Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	264x52 m	28
30	Yalova	Park Tersane A.Ş	Tersane (Faal)	285x54,6 m	52,5
31	Yalova	Sanmar Tersanesi	Tersane (Faal)	83,8x33,5m	3,5
32	Yalova	Sefine Denizcilik Tersanesi San. Ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	282,2x57 m	36,857
33	Yalova	Sefine Denizcilik Tersanesi San. Ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	282,2x57 m	36,857
34	Yalova	Seltaş Denizcilik San. Ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	260x45 m	7,213
35	Yalova	Tersan Tersanecilik San ve Tic Aş	Tersane (Faal)	178x35 m	9
36	Yalova	Tersan Tersanecilik San ve Tic Aş	Tersane (Faal)	309.4x60.9 m	43.717
37	Yalova	Yalova Gemi Tersanecilik San. Ve Tic.Aş	Tersane (Faal)	217x42.9m	16
38	Kastamonu	Uzmar Gemi İnş.San.Ve Tic. A.Ş	Tersane (Faal)	68X38 m	2

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd.03/2026

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- Milgem 5. Gemi ile 6-12. Gemilerin Tedariki

Deniz Kuvvetleri Komutanlığının ihtiyacı doğrultusunda tedarik edilmiş olan fırkateyn, ilk milli fırkateyn gemisi MİLGEM Projesinin 5. Gemisi, İstif Sınıfı Fırkateynlerin de ilk gemisidir. Proje kapsamında keşif ve gözetleme, üs ve liman savunması, denizaltı savunma harbi, su üstü harbi, hava savunma harbi, amfibi harekât ve karakol faaliyetlerinin icrası gerçekleştirilecektir.

Öte yandan, MİLGEM 6-12. Gemilerin Tedariki Projesi kapsamında, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının ihtiyacına binaen yedi Adet İ Sınıfı Fırkateyn, sivil nitelikli üç ayrı Türk tersanesinde eşzamanlı şekilde inşa edilmektedir. Dünyada eşine az rastlanacak bu proje modeli, Türkiye Cumhuriyeti'nin sahip olduğu altyapı, sürdürülebilir savunma sanayii endüstrisi ve en önemlisi kıymetli insan kaynağı maharetiyle gerçekleştirilmektedir.

2- Milli Hücumbot

Proje çerçevesinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığının ihtiyacı doğrultusunda Milli Hücumbot tedarik edilecektir. Harekât alanlarında deniz kontrolünün tesis ve idamesi görevi çerçevesinde hizmet edecek olan Milli Hücumbot, icra edilecek suüstü harbinde; bekleme/gizlenme mevkiilerinde bulunarak muhasımın tespit ve teşhis imkânlarını zora sokabilecek, uzun menzilli güdümlü mermilerle hücum geliştirebilecek ve gerektiğinde bu taarruzları, fırkateyn ve helikopter ile koordineli olarak icra edebilecek, bekanın sağlanması için yeterli hava savunma sistemlerine sahip, sürat ve manevra gücü yüksek olacaktır.

3- Yeni Tip Denizaltı Tedariki

Denizaltı harekât konsepti kriterlerini karşılamak üzere denizaltının gizlilik özelliğinden istifade ederek, düşman kontrolü altında bulunan deniz harekât alanlarında uzun süre harekât yapabilecek, denizaltından su üstü hedeflerine güdümlü mermi atabilen, havadan bağımsız tahrik (HBT/AIP) sistemli, altı adet denizaltının Gölcük Tersanesi Komutanlığında, azami ölçüde Türk sanayi katılımı ile inşa edilmesi amaçlanmaktadır.

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

Dünya tarafından “Tip-24” olarak tanınan REİS sınıfı denizaltılarımız sahip olduğu Yakıt Pili teknolojisi sayesinde havadan bağımsız tahrik kabiliyetini haiz olup bu özelliği ile Türk Deniz Kuvvetleri için ilk olma niteliği taşımakta ve dünya üzerinde bu teknolojiyi kullanan sayılı ülkelerden biri olmamızı sağlamaktadır.

4- Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (Lhd)

Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi TCG ANADOLU, bir amfibi tabur ile gerekli muharebe ve destek araçlarını ana üs desteği olmadan kriz bölgelerine taşıyabilme, havuzunda taşıyacağı çıkarma araçları ile çıkarma operasyonlarına katılabilme, helikopterler ve insansız hava araçlarıyla gece ve gündüz operasyon yapmasına olanak sağlayan bir uçuş güvertesine sahiptir.

TCG ANADOLU, ameliyathane, röntgen cihazları, dış tedavi üniteleri ile yoğun bakım ve enfeksiyon odaları dahil en az otuz yatak kapasiteli bir hastaneye sahip olup insani yardım operasyonlarında hastane gemisi olarak görev yapabilmektedir.

5- İnsansız Deniz Araçları

Otonom Suüstü Deniz Aracı (MARLIN 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. 2024 yılında envantere girmiştir.

ULAQ Silahlı İnsansız Deniz Aracı (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.

Silahlı İnsansız Deniz Aracı (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.

Silahlı İnsansız Deniz Aracı (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.

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.

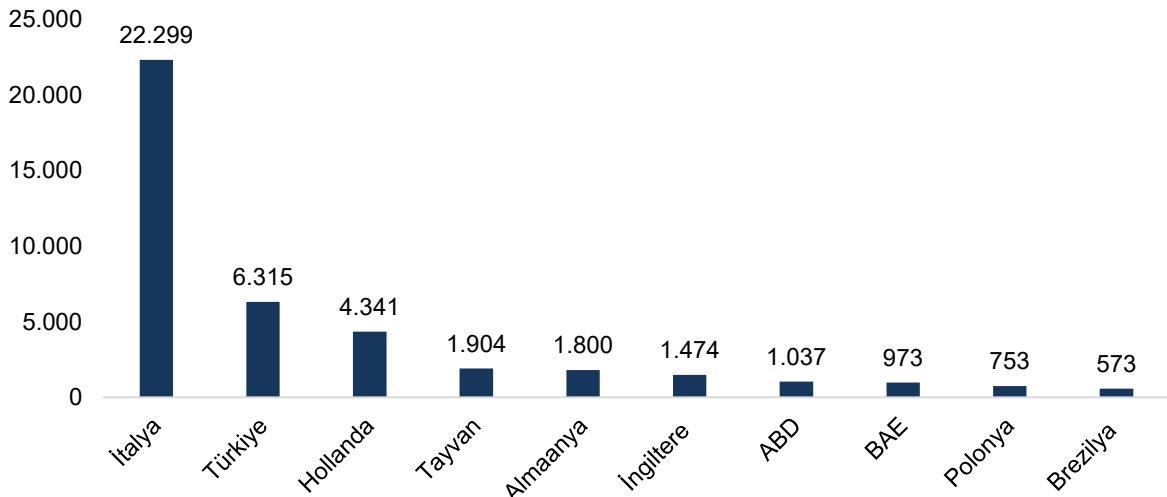
Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkânı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar 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 beşerî 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, 2025'te 141 proje ve toplam 6.315 m. ile konumunu korudu. Gros Ton bazında ise 2022 yılında yaklaşık 55.000 GT (54.494), 2023'te 73.000 GT (73.011), 2024'te 79.000 GT (78.986) ve 2025' de 83.000 GT (83.283) ile üçüncü sırada yerini aldı.

Grafik 59. Dünya 24 Metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması (Uzunluk (metre))



Kaynak: Boat International (2026 Global Order Book)

2.5.4. Gemi Yan Sanayi

Ülkemizde gemi yan sanayi, gemi inşa sanayimizin son yıllardaki gelişimine paralel olarak gelişme göstermekte fakat bazı gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemizde üretiminin yetersizliği sebebiyle tersaneler, yan sanayi ürünlerinin bir kısmını yurt dışından ithal etmektedirler. Yan sanayinin gemi değerinin önemli bir yüzdesi^(**) 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,

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

- Jeneratör İmalatçıları ve İthalatçıları,
- Lumbuz Kaporta İmalatçıları,
- Mobilya Aksesuar ve Yat Dekorasyon Firmaları,
- Pervane Dökümcüleri ve İthalatçıları,
- Sentetik ve Çelik Halat İmalatçıları,
- Şanzıman İthalatçıları ve İmalatçıları,
- Şişme Bot İmalatçıları ve İthalatçıları,
- Vana İmalatçıları,
- Yangın Söndürücü İmalatçıları,
- Boya Üretim ve Tedarik Firmaları

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

2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları

- **Global Ekonomik Kriz:** 2009 yılında yaşanan Global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de son derece olumsuz etkilemiştir. Krizin etkilerinin kısa sürede atlatılması maksadıyla firmaların özellikle bankalarla yaşadığı finansal problemlerin öncelikli olarak çözülmesi; kredilerin yeniden yapılandırılması, tersanelere yönelik orta vadeli yatırım ve işletme kredisi için ilave fon yaratılması ve devlet destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması, sorunların çözümü için büyük önem taşımaktadır. **Türk Koster Filosu'nun Yenilenmesi Projesi**, gemi yapım-onarım ve yan sanayi açısından da krizin etkilerinin giderilmesinde önemli bir adım olacaktır.
- **Gemi yapım, bakım-onarım ve yan sanayi sektörüne öncelikli/stratejik sektörler arasında yer verilmesi:** Desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde 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 kontur-garanti mektupları ve gemi inşaatında kullanılan bazı ürünlerin ÖTV'ye tabi olması, sektörün rekabet edebilirliğini zorlaştıran en önemli sorunlar arasındadır.
- **Bürokrasi:** Tersanecilik faaliyetleri ile ilgili ve yetkili kurumlar, son derece müdahaleci davranmakta, bu kurumların işlemler için talep ettikleri belge, doküman ve evraklar nedeni

ile sektör ağır bir bürokrasi yükü ile karşı karşıya kalmaktadır. İşlemlerin kolaylaştırılması ve bürokrasinin azaltılması sektörün daha üretken ve verimli çalışmasını sağlayacaktır.

- **Eğitim-İstihdam:** Tersanelere yetişmiş eleman kazandırmak, çalışan işçilerin mesleki eğitim almalarını sağlamak amacıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile işbirliği yapılarak gerekli eğitim planlaması yapılmalıdır. Sektöre yeni işgücü katılımında yaşanan sorunların, işgücü katılımını özendirici tedbirlerle ve tersane bölgelerine yakın meslek edindirme kursları ve yabancı işgücü kullanımının önünün açılması suretiyle giderilmesi sağlanmalıdır.
- **Çevre:** Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden korunmasına yönelik tedbirler alınmalı, tersanelerde ortaya çıkan katı ve sıvı atıkların bertaraf edilmesinde yerel yönetimler ve diğer ilgililerle işbirliği sağlanarak daha uygun maliyetli çözümler bulunmalıdır.
- **Teşvikler:**
 - Tasarım teşviği başta olmak üzere, gemi-yat ve yan sanayii konusundaki devlet teşvikleri basit, kolay anlaşılır, yalın ve bürokratik işlemler mümkün olduğunca azaltılmış olarak yeniden düzenlenmeli; gemi otomasyonunda kullanılan yazılımların yerli üretiminin teşviki ile gemi ve yat üretiminde kullanılan her türlü malzeme, ürün, yazılım vb.nin belgelendirilmesi/sertifike edilmesi 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;

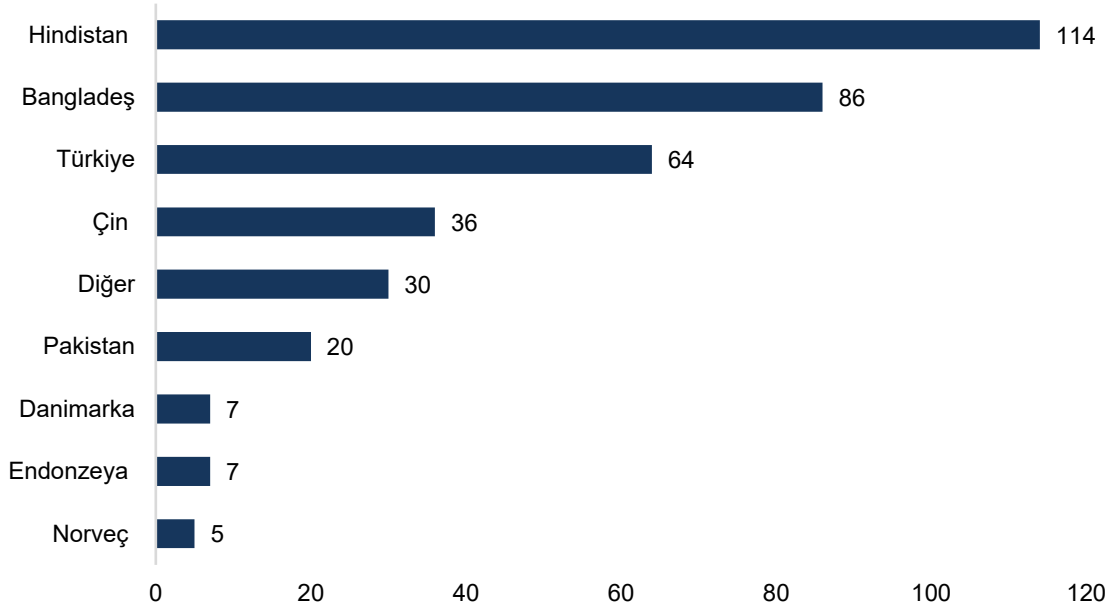
- Kalifiye iş gücüne sahip olması ve Avrupa pazarına olan yakınlık,
- Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olma,
- Tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması,
- OECD üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olunması,
- Geri dönüşüm sonucu elde edilen malzemelere 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 2025 sonlarına doğru 10’a ulaştırmıştır.

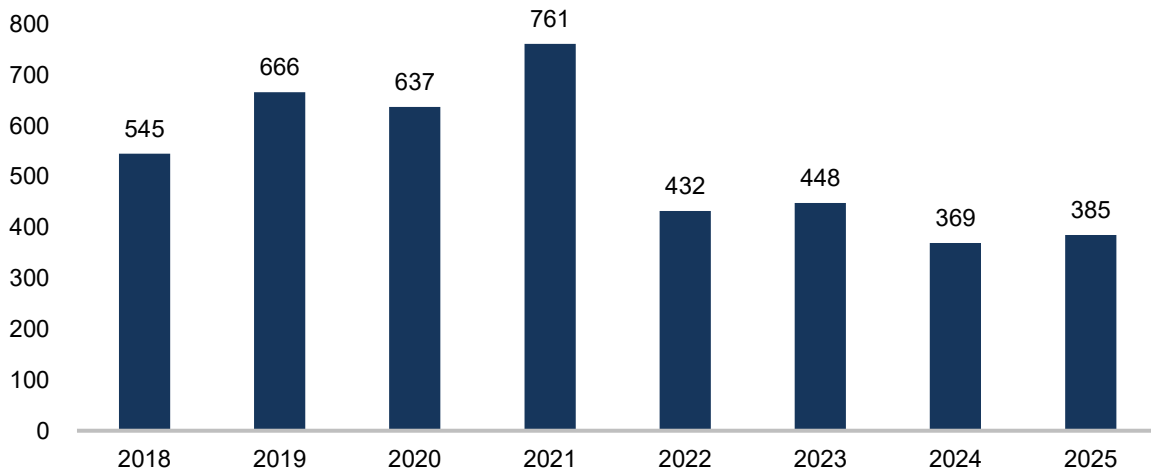
2025 yılı gemi geri dönüşüm global verilerine göre ülkemiz dünya sıralamasında adet olarak 3’üncü konumdadır.

Grafik 60. 2025 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited 04/2026

Grafik 61. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı

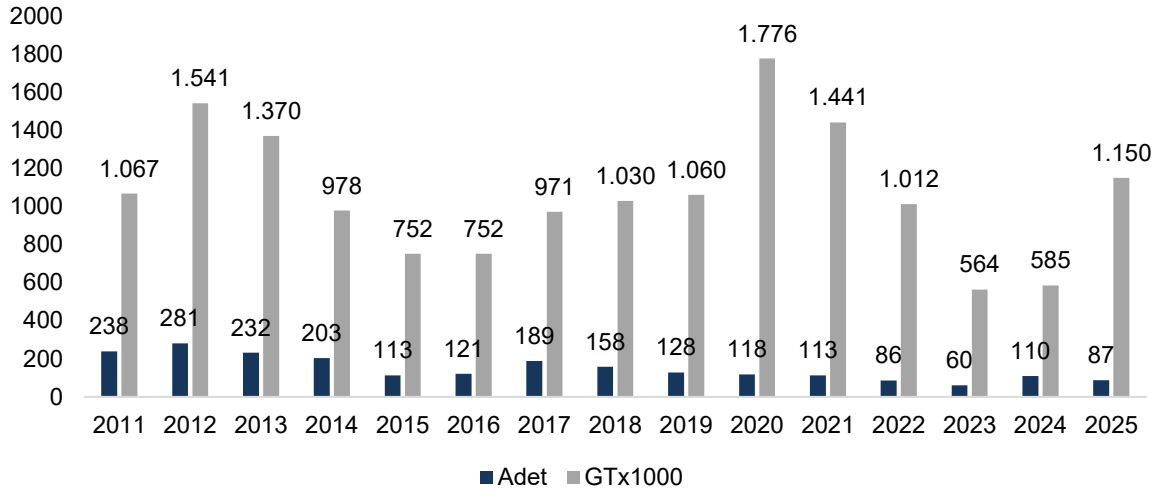


Kaynak: Clarksons Research Services Limited 04/2026

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.

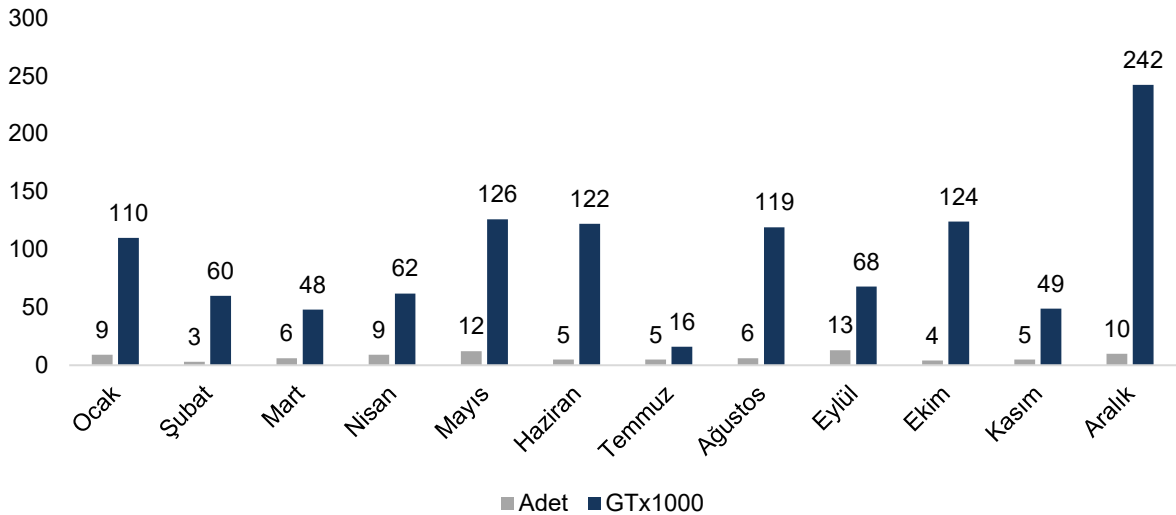
2025 yılına bakıldığında 87 adet gemi Türkiye'deki tesislere getirilerek geri dönüşüme alınmıştır. Bu süreçte bölgedeki demir çelik fabrikalarının hurda hammadde ihtiyaçları karşılanmış olup, geri dönüştürülen gemi miktarı 2019 yılı 1.060 GT, 2020'de 1.776 GT, 2021'de 1.441 GT, 2022'de 1.012 GT, 2023'te 564 GT 2024'te 585 GT ve 2025 yılında ise 1.150 GT olmuştur.

Grafik 62. Yıllar İtibariyle Türkiye'de Gemi Geri Dönüşümü



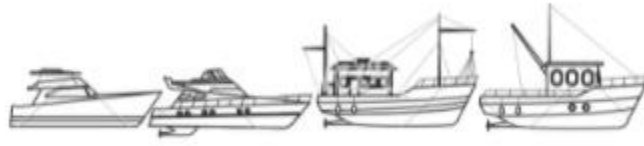
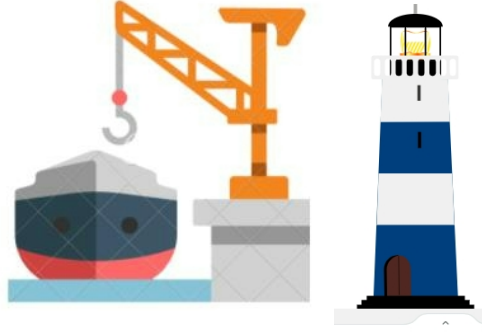
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 04/2026

Grafik 63. 2025 Yılı Aylar İtibariyle Türkiye'de Gemi Geri Dönüşümü



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 04/2026

KIYI YAPILARI



2.7. KIYI YAPILARI

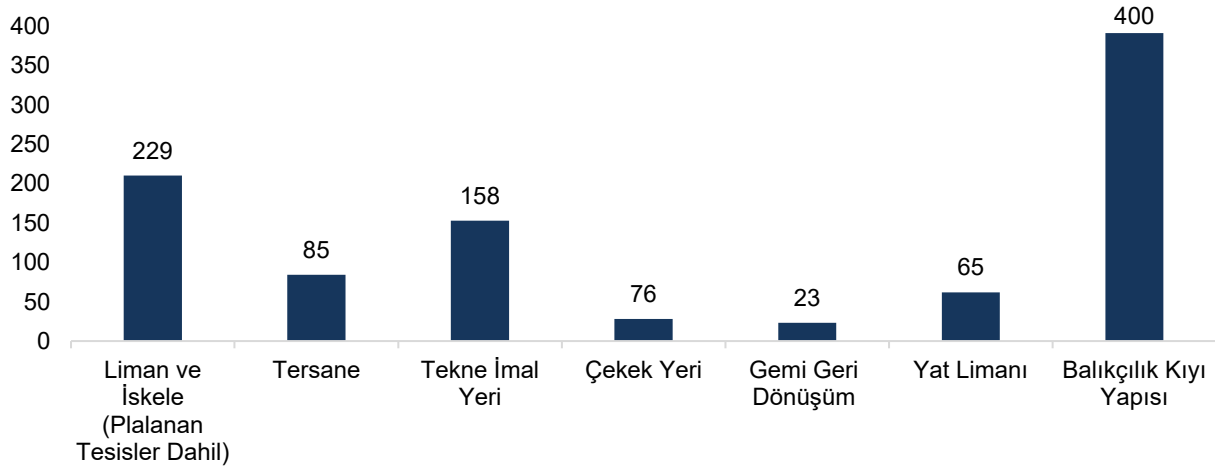
2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu

Türkiye'nin denizlerle çevrili coğrafi konumu, kıyı bölgelerinin ekonomik ve endüstriyel açıdan önemli bir potansiyele sahip olmasını sağlamaktadır. Ülkenin üç tarafının denizlerle çevrili olması, kıyı alanlarının ulaşım, ticaret, turizm, balıkçılık ve gemi inşa gibi birçok sektöre hizmet verebilecek nitelikte gelişmesine olanak tanımaktadır. Bunun yanı sıra kıyıların sahip olduğu doğal liman özellikleri, uygun iklim koşulları ve stratejik jeopolitik konumu, denizcilik faaliyetlerinin gelişmesini destekleyen başlıca faktörler arasında yer almaktadır. Bu avantajlar sayesinde Türkiye'de farklı amaçlara hizmet eden çok sayıda kıyı yapısı kurulmuş ve zamanla çeşitlenmiştir.

Kıyı alanlarında gerçekleştirilen bu yatırımlar, ülkenin hem ulusal ekonomisine katkı sağlamakta hem de uluslararası ticaret ağlarıyla entegrasyonunu güçlendirmektedir. Özellikle liman ve iskele tesisleri deniz yolu taşımacılığının temel altyapısını oluştururken, marinalar ve yat limanları turizm sektörünün gelişmesine önemli katkılar sunmaktadır. Bunun yanında tersaneler ve tekne imal yerleri gemi inşa ve bakım faaliyetlerinin yürütüldüğü önemli üretim alanlarıdır. Çekerek yerleri, balıkçılık kıyı yapıları ve gemi söküm tesisleri de denizcilik sektörünün farklı ihtiyaçlarını karşılayan tamamlayıcı kıyı altyapıları olarak dikkat çekmektedir.

2025 yılı aralık ayı itibarıyla Türkiye kıyılarında farklı işlevlere sahip ve aktif olarak kullanılan toplam 950 adet kıyı yapısı bulunmaktadır. Bu yapılar; liman ve iskele tesisleri, marina ve yat limanları, yanaşma yerleri, tersaneler, tekne imal yerleri, çekerek yerleri, balıkçılık amaçlı kıyı yapıları ve gemi söküm tesisleri gibi çeşitli kategorilerden oluşmaktadır. Bu çeşitlilik, denizcilik sektörünün çok yönlü yapısını ve kıyı alanlarının farklı ekonomik faaliyetlere hizmet etme kapasitesini ortaya koymaktadır.

Grafik 64. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Türkiye'nin kıyı uzunluğu, adalar hariç tutulduğunda yaklaşık 8.592 kilometredir. Bu uzun kıyı şeridi, denizcilik faaliyetleri açısından önemli fırsatlar sunmakla birlikte aynı zamanda kıyıların korunması ve sürdürülebilir şekilde kullanılması gerekliliğini de beraberinde getirmektedir. Mevcut veriler doğrultusunda koruma altında bulunan kıyı uzunluğu yaklaşık 3.216 kilometre olup bu değer toplam kıyı uzunluğunun yaklaşık %37'sine karşılık gelmektedir. Bu durum, kıyı alanlarının doğal ve ekolojik özelliklerinin korunmasına yönelik çalışmaların önemini göstermekte ve kıyı yönetimi politikalarının sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda şekillendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

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.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından yayımlanan 2024-2028 Stratejik Planı, Türkiye'de kıyı alanlarının planlanması ve yönetimine yönelik daha bütüncül ve sürdürülebilir bir yaklaşım ortaya koymaktadır. Bu kapsamda kıyı alanlarında koruma-kullanma dengesinin sağlanması amacıyla Bütünleşik Kıyı Alanları Planları (BKAP) çalışmalarının yaygınlaştırılması hedeflenmektedir. 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri doğrultusunda ise, henüz planı yapılmamış kıyı alanlarında bu planların oluşturulması gerektiği belirtilmiştir.

Şekil 16. Ülke Geneline Bütünleşik Kıyı Alanları Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

Çevre, Şehir ve İklim Dergisi'nin 6. sayısında yer alan değerlendirmelere göre Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlaması (BKAYP), kıyı alanları ile kara–deniz etkileşim bölgelerini birlikte ele alan bütüncül bir planlama yaklaşımıdır. Türkiye’de bu yaklaşım, 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili mevzuat çerçevesinde mekânsal planlama sisteminin bir parçası olarak uygulanmakta; kıyı alanlarının sürdürülebilir kullanımı ile çevresel, sosyal ve ekonomik dengenin korunmasını amaçlamaktadır.

Derginin aynı sayısında, BKAYP ile Deniz Mekânsal Planlama (DMP) arasındaki ilişki ele alınmıştır. Çalışmada, Türkiye’nin BKAYP alanında edindiği kurumsal ve uygulama deneyiminin DMP süreçleriyle bütünleştirilmesinin deniz kaynaklarının sürdürülebilir yönetimi, deniz ticareti ve ekosistemlerin korunması açısından önemli katkılar sağlayacağı vurgulanmaktadır. Ayrıca Türkiye’nin Akdeniz, Ege ve Karadeniz’e kıyısı bulunması nedeniyle deniz alanlarında bütüncül ve çok boyutlu bir planlama yaklaşımının stratejik önem taşıdığı ifade edilmektedir.

Bu kapsamda, İzmir İli Bütünleşik Kıyı Alanları Planı’nın denizel alanları da kapsayacak şekilde hazırlanmasına yönelik çalışmaları başlatılmıştır. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü 2025 yılı Faaliyet Raporunda, 2028 yılına kadar revize edilmesi gereken diğer kıyı planlarının da onaylanmasıyla Türkiye’deki Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama çalışmalarının tamamlanmasının hedeflendiği belirtilmektedir.

Ege ve Akdeniz kıyılarında artan tekne ve yat sayısına bağlı olarak bağlama ve park alanlarının yetersizliği, kıyı yapılarının etkin kullanımını sınırlandıran önemli bir altyapı sorunu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu sorunun çözümüne yönelik olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan 2024-2028 Stratejik Planı kapsamında yeni bağlama alanlarının oluşturulması, kıyı yapılarının korunması ve mevcut limanların kapasitesinin artırılması hedeflenmektedir.

Ayrıca limanların demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi ve büyük ölçekli konteyner limanı projelerinin geliştirilmesiyle çok modlu taşımacılığın desteklenmesi ve Türkiye’nin deniz ticaretindeki rekabet gücünün artırılması amaçlanmaktadır.

Balıkçılık altyapısının iyileştirilmesi amacıyla yürütülen Balıkçı Barınakları İhtiyaç Analizi Çalışması ile mevcut barınakların teknik eksiklikleri belirlenmiş ve kapsamlı bir envanter oluşturulmuştur. Bunun yanı sıra Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından hazırlanan Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (2024-2028) kapsamında kruvaziyer turizminin geliştirilmesi hedeflenmekte; İstanbul, Kuşadası ve İzmir limanlarının altyapılarının güçlendirilmesi planlanmaktadır.

Ayrıca denizcilik sektöründe sürdürülebilir büyümeyi desteklemek amacıyla su ürünleri yetiştiriciliği, deniz taşımacılığı ve kıyı turizmi gibi mavi büyüme sektörlerinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Artan bağlama ihtiyacının karşılanması amacıyla ise Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı iş birliğinde tonoz sistemlerinin kurulmasına yönelik mevzuat çalışmalarının yürütüldüğü belirtilmektedir. Bu düzenlemeler, özellikle yoğun kıyı alanlarında güvenli ve düzenli bağlama imkânı sağlayarak deniz güvenliği ve çevresel sürdürülebilirliği desteklemeyi amaçlamaktadır.

2.7.1.1. Limanlar

2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayımlanan 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı, Türkiye'de limanların önemini ve rolünü stratejik bir perspektifle ele almaktadır. Plan, limanların ülke genelinde taşımacılık modlarının entegrasyonunda kritik bir işlev üstlendiğini ve aynı zamanda bölgesel ile uluslararası ulaşım koridorlarını doğudan batıya, kuzeyden güneye bağlamada giderek artan bir öneme sahip olduğunu vurgulamaktadır. Bu nedenle liman sektörü, özellikle dış ticaretin geliştirilmesinde ve ekonomik büyümenin desteklenmesinde hayati bir konumda yer almaktadır.

İngiltere merkezli haber portalı Lloyd's List tarafından hazırlanan "Dünyanın En Fazla Konteyner Elleçleyen 100 Limanı" listesinde, 2024 yılında Türkiye'den 4 liman yer alırken, 2025 yılında bu sayı 5'e yükselmiştir. Söz konusu limanların sıralamaları şu şekildedir: Ambarlı Limanı 72'nci, Kocaeli Limanı 86'ncı, Aliğa Limanı 91'inci, Tekirdağ Limanı 94'üncü ve Mersin Limanı 98'inci sırada yer almaktadır. Aliğa Limanı, bu yıl ilk kez 91'inci sıradan listeye girmiştir. Bu gelişmeler, Türkiye'nin dünya deniz ticaretindeki konumunu güçlendirmekte ve rekabet gücünü artırmaktadır.

2025 yılı verileri, limanlarda elleçlenen yük miktarlarının Marmara, Doğu Akdeniz ve Ege bölgelerinde yoğunlaştığını göstermektedir. Bu durum, söz konusu bölgelerde gelecekte oluşabilecek potansiyel taşımacılık darboğazlarının önlenmesi için yapılacak liman ve denizyolu yatırımlarının öncelikle bu alanlara yönlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Bu çerçevede, Rize'de inşa çalışmaları devam eden İyidere Lojistik Limanı, İyidere Lojistik Merkezi kapsamında bölgesel ve ulusal ekonomiye önemli katkılar sunacak bir lojistik üs olarak planlanmaktadır. Limanın tamamlanmasıyla birlikte, Karadeniz bölgesindeki ticaret ve taşımacılık kapasitesinin artırılması ve Türkiye'nin lojistik altyapısının güçlendirilmesi hedeflenmektedir.

Filyos Limanı ve Filyos Endüstri Sanayi Bölgesi İltisak Hattı (2020-2028):

Filyos Limanı ile Filyos Endüstri Sanayi Bölgesi arasında demiryolu bağlantısının sağlanması amacıyla planlanan Filyos Limanı Demiryolu İltisak Hattı Projesinin yapım ihalesi tamamlanmıştır. Proje ile limanın ulusal demiryolu ağına entegrasyonu sağlanarak, limana gelen yüklerin iç bölgelere ve sanayi merkezlerine demiryolu üzerinden kesintisiz ve etkin şekilde taşınması hedeflenmektedir.

- 7,17 km hat uzunluğu,
- 387 m demiryolu köprüsü uzunluğu,
- 13 m köprü açıklığı,
- 11 m köprü yüksekliği,
- 60 km/saat tasarım hızı,

Projeye dahil olan köprü ve istasyon genişletme çalışmaları, Filyos Çayı geçişini ve mevcut Gökçeler İstasyonu'nun kapasitesinin artırılmasını kapsamaktadır. Proje, Türkiye Cumhuriyeti On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028) ve 2025 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Yatırım Programı kapsamında stratejik ulaşım yatırımları arasında yer almaktadır.

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

2025 yılında limanlarımıza uğrayan gemi sayısı, 2024 yılına göre %3,4 artarak 62 bin 656 olmuştur. Limanlarımıza uğrayan Yabancı Bayraklı gemi sayısı bir önceki yıla göre %2,9, Türk Bayraklı gemi sayısı %4,3 artmıştır.

Tablo 60. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2023-2025

Aylar	2023			2024			2025		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	1.272	3.076	4.348	1.398	2.954	4.352	1.464	3.120	4.584
Şubat	1.135	2.691	3.826	1.435	3.097	4.532	1.226	2.651	3.877
Mart	1.294	3.330	4.624	1.510	3.327	4.837	1.512	3.304	4.816
Nisan	1.471	3.350	4.821	1.429	3.331	4.760	1.612	3.152	4.764
Mayıs	1.679	3.882	5.561	1.722	3.570	5.292	2.002	3.626	5.628
Haziran	1.867	3.793	5.660	2.025	3.519	5.544	2.060	3.722	5.782
Temmuz	1.975	3.636	5.611	2.151	3.513	5.664	2.450	3.907	6.357
Ağustos	1.976	3.696	5.672	2.332	3.535	5.867	2.303	3.716	6.019
Eylül	1.883	3.599	5.482	2.175	3.294	5.469	2.146	3.656	5.802
Ekim	1.817	3.766	5.583	1.944	3.453	5.397	1.972	3.607	5.579
Kasım	1.401	2.909	4.310	1.410	2.965	4.375	1.634	3.180	4.814
Aralık	1.507	3.190	4.697	1.463	3.042	4.505	1.526	3.108	4.634
Toplam	19.277	40.918	60.195	20.994	39.600	60.594	21.907	40.749	62.656

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 61. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2023-2025

Liman Başkanlığı	2023		2024		2025	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Alanya	43	1.607.915	49	1.806.624	54	1.988.775
Aliağa	6.329	121.843.279	6.086	116.793.047	6.224	117.135.641
Amasra	22	773.125	26	1.002.482	31	1.195.267
Ambarlı	4.256	82.479.123	3.960	82.202.463	4.194	95.038.567
Anamur	0	0	66	44.095	48	20.352
Antalya	668	8.905.864	487	6.749.782	540	7.377.830
Ayancık	0	0	0	0	0	0
Ayvalık	650	245.150	1.114	452.913	1.294	511.919
Bandırma	899	5.168.277	1.048	6.661.683	914	7.114.273
Bartın	334	1.208.980	353	1.179.493	362	1.251.016
Bodrum	2.790	6.015.895	2.867	6.272.518	3.188	8.147.893
Bozcaada	20	471.827	19	562.254	23	532.643
Ceyhan	1.207	37.887.528	1.053	32.952.722	1.373	38.006.679
Cide	10	7.812	0	0	0	0
Çanakkale	593	4.079.733	533	4.054.539	566	4.436.208
Çeşme	2.040	7.415.477	2.410	7.756.509	2.356	8.351.089
Datça	5	4.723	0	0	1	12.255
Dikili	134	857.870	189	1.032.856	304	1.216.064
Enez	15	1.532.817	13	1.157.423	23	2.157.486
Erdek	1	1.462	29	31.039	44	46.458
Fatsa	29	72.638	18	47.490	12	29.008
Fethiye	462	475.124	314	223.018	543	272.457
Finike	1	2.643	1	4.362	1	1.210
Gemlik	3.405	57.110.096	3.571	55.899.523	3.467	66.494.878
Giresun	122	754.980	141	1.055.056	113	1.152.953
Göcek	26	53.448	31	62.538	33	77.991
Güllük	389	3.822.886	402	4.224.892	434	4.339.883
Hopa	162	529.137	106	347.299	97	271.139
İğneada	0	0	0	0	0	0
İnebolu	81	281.430	81	286.328	95	326.930
İskenderun	3.927	72.769.296	3.976	80.041.968	4.175	83.923.154
İstanbul	1.585	34.598.738	1.032	25.594.429	1.158	32.851.677
İzmir	1.607	21.827.035	1.529	24.671.429	1.337	20.208.766
Karabiga	864	8.421.771	786	9.125.249	788	8.376.659
Karadeniz Ereğli	612	7.410.125	614	7.428.783	613	6.562.532
Karasu	428	2.810.453	541	4.139.245	479	4.270.856
Karataş	1	6.881	0	0	0	0
Kaş	6	133.973	249	37.584	655	1.030.188
Kefken	1	834	0	0	0	0
Kocaeli	9.560	170.788.848	9.001	169.037.809	9.206	181.355.101
Kuşadası	1.236	31.481.494	1.559	32.381.898	1.641	39.152.480
Marmara Adası	1.199	1.463.291	1.276	1.715.192	1.707	2.153.709

Liman Başkanlığı	2023		2024		2025	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Marmaris	563	1.831.430	909	3.782.189	820	3.599.094
Mersin	3.933	67.592.320	4.151	78.209.859	3.924	76.919.837
Mudanya	130	116.534	0	0	11	12.326
Rize	128	426.352	171	468.445	191	574.756
Samsun	2.814	17.932.941	2.567	17.796.682	2.163	15.575.184
Silivri	77	56.215	0	0	0	0
Sinop	13	471.412	10	249.269	6	70.303
Sürmene	1	420	3	2.823	3	4.134
Taşucu	1.157	7.875.563	1.271	8.760.347	1.313	8.632.935
Tekirdağ	2.918	63.515.954	2.890	65.127.016	3.049	72.794.269
Tirebolu	73	561.691	86	682.965	101	734.882
Trabzon	490	4.096.016	495	4.149.402	541	4.515.476
Tuzla	856	15.681.973	992	15.848.315	882	14.336.797
Ünye	290	1.451.262	315	1.018.688	343	1.124.683
Yalova	475	9.724.655	506	11.289.474	566	12.086.550
Zonguldak	558	7.403.227	697	8.023.095	650	8.136.149
Toplam	60.195	894.059.943	60.594	902.445.227	62.656	966.509.361

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2025 yılında 553.265.898 ton yük elleçlenmiştir.

2025 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %25,8'i (142.769.980 tonu) ihracat,
- %49,1'i (271.659.580 tonu) ithalat,
- %12,6'sı (69.678.982 tonu) kabotaj,
- %12,5'i (69.157.356 tonu) transit olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 62. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2022-2025

Taşıma Cinsi/Yıl			2022	2023	2024	2025
Yükleme	İhracat	Türk Bayraklı	13.808.674	13.423.790	14.191.547	13.380.685
		Yabancı Bayraklı	136.364.228	122.086.891	128.086.590	129.389.295
		Toplam	150.172.902	135.510.681	142.278.137	142.769.980
	Kabotaj Yükleme		34.027.952	31.635.352	31.721.345	34.961.329
	Transit Yükleme		65.949.720	50.808.302	50.356.382	51.894.183
	Toplam Yükleme		250.150.574	217.954.335	224.355.864	229.625.492
Boşaltma	İthalat	Türk Bayraklı	14.634.461	15.875.560	15.868.396	15.450.667
		Yabancı Bayraklı	229.282.658	240.331.067	241.268.024	256.208.913
		Toplam	243.917.119	256.206.627	257.136.420	271.659.580
	Kabotaj Boşaltma		33.473.324	30.991.741	31.537.095	34.717.653
	Transit Boşaltma		15.069.266	15.927.101	18.707.979	17.263.173
	Toplam Boşaltma		292.459.709	303.125.469	307.381.494	323.640.406

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

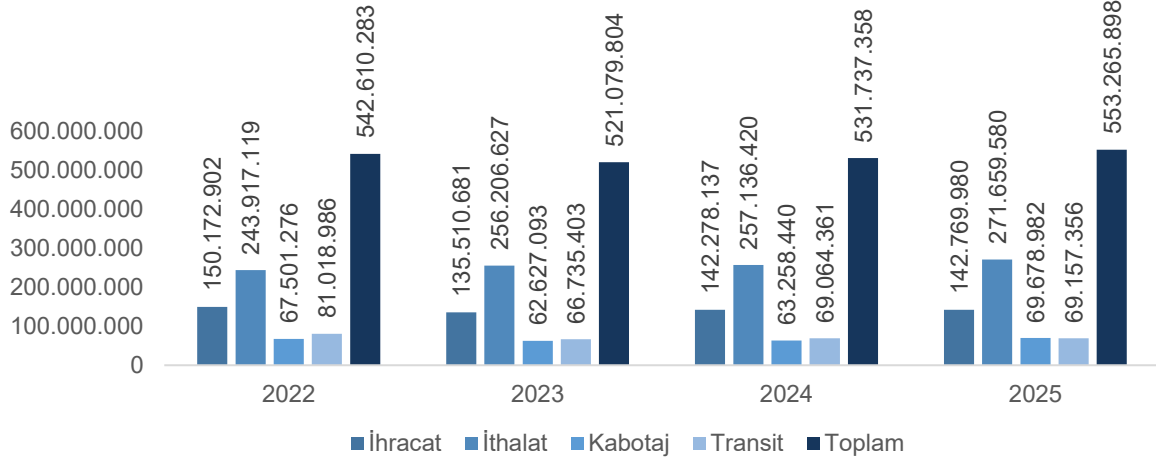
Tablo 63. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2024-2025

Liman Başkanlığı	2024			2025		
	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme
Alanya	0	500.918	500.918	0	515.068	515.068
Aliağa	34.215.843	51.239.021	85.454.864	35.871.916	52.827.360	88.699.276
Ambarlı	13.683.257	17.464.448	31.147.705	14.866.665	19.230.141	34.096.806
Antalya	1.757.375	3.355.416	5.112.791	2.895.968	3.605.362	6.501.330
Ayvalık	1.305	0	1.305	1.699	0	1.699
Bandırma	1.353.012	4.176.114	5.529.126	1.342.929	4.340.462	5.683.391
Bartın	807.347	616.611	1.423.958	983.030	603.770	1.586.800
Ceyhan	32.711.343	13.011.693	45.723.036	35.530.673	15.837.274	51.367.947
Çanakkale	4.138.640	184.773	4.323.413	3.961.328	84.408	4.045.736
Çeşme	829.219	831.438	1.660.657	828.160	809.210	1.637.370
Dikili	839.396	0	839.396	806.175	0	806.175
Enez	0	652.391	652.391	0	1.255.209	1.255.209
Erdek	2.734	7.940	10.674	3.180	17.597	20.777
Fatsa	66.521	0	66.521	32.320	0	32.320
Gemlik	8.883.885	7.931.055	16.814.940	9.215.392	8.571.382	17.786.774
Giresun	480.005	486.990	966.995	654.810	617.802	1.272.612
Göcek	2.590	69.174	71.764	0	64.667	64.667
Güllük	6.027.986	65.861	6.093.847	6.081.097	68.616	6.149.713
Hopa	418.055	39.110	457.165	386.001	2.793	388.794
İnebolu	191.696	80.976	272.672	220.847	103.195	324.042
İskenderun	24.622.171	43.941.759	68.563.930	23.448.597	47.457.140	70.905.737
İstanbul	154.056	4.207.439	4.361.495	333.363	4.850.413	5.183.776
İzmir	3.338.916	4.124.789	7.463.705	2.995.439	4.190.245	7.185.684
Karabiga	2.004.932	10.970.723	12.975.655	2.019.414	10.529.358	12.548.772
Karadeniz Ereğli	1.235.214	8.597.327	9.832.541	1.321.175	8.038.088	9.359.263
Karasu	455.692	1.135.446	1.591.138	400.731	1.318.033	1.718.764
Kocaeli	31.030.342	52.757.397	83.787.739	31.539.549	52.400.426	83.939.975
Marmara Adası	2.670.090	0	2.670.090	3.399.252	2.052	3.401.304
Marmaris	0	11.638	11.638	2	7.473	7.475
Mersin	18.172.714	22.353.993	40.526.707	16.493.574	24.476.275	40.969.849
Mudanya	0	0	0	0	4.181	4.181
Rize	77.555	531.058	608.613	62.050	667.620	729.670
Samsun	3.480.023	9.267.766	12.747.789	3.527.560	9.305.095	12.832.655
Sürmene	0	2.364	2.364	0	3.512	3.512
Taşucu	4.793.218	905.151	5.698.369	4.890.619	896.786	5.787.405
Tekirdağ	18.851.858	29.332.186	48.184.044	18.895.453	31.713.735	50.609.188
Tirebolu	0	591.067	591.067	0	629.991	629.991
Trabzon	693.581	1.861.706	2.555.287	742.745	2.406.896	3.149.641
Tuzla	2.420.210	3.151.622	5.571.832	2.221.561	2.757.057	4.978.618
Ünye	1.115.953	217.750	1.333.703	1.388.194	97.472	1.485.666
Yalova	1.246.247	2.322.961	3.569.208	1.173.716	2.372.621	3.546.337
Zonguldak	1.582.883	10.383.423	11.966.306	1.090.308	10.961.621	12.051.929
Genel Toplam	224.355.864	307.381.494	531.737.358	229.625.492	323.640.406	553.265.898

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2025 yılında 2024 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen yük miktarı %4,0 (21.528.540 ton) artmıştır.

Grafik 65. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2022-2025



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2025 yılında ülkemiz liman ve iskelelerinde, eleçlenen konteyner miktarı 13.996.578 TEU olmuştur.

Konteyner elleçlemesinin;

- %36,7'si (5.136.656 TEU) ihracat,
- %37,1'i (5.92.863 TEU) ithalat,
- %6,8'i (949.360 TEU) kabotaj,
- %19,4'ü (2.717.699 TEU) transit olarak gerçekleşmiştir.

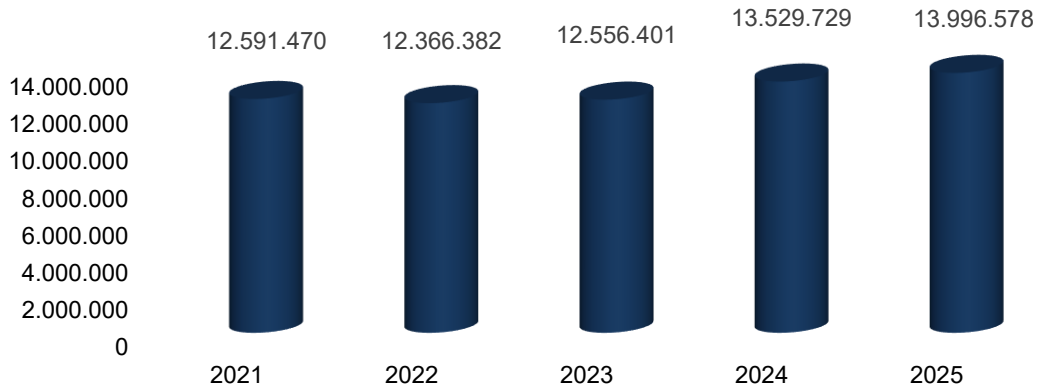
Tablo 64. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2021-2025

Taşıma Cinsi	2021	2022	2023	2024	2025
İhracat	4.677.414	4.694.918	4.910.525	4.987.903	5.136.656
İthalat	4.744.227	4.814.757	4.830.826	4.875.265	5.192.863
Kabotaj	831.986	820.949	759.611	903.194	949.360
Transit	2.337.843	2.035.758	2.055.439	2.763.368	2.717.699
Genel Toplam	12.591.470	12.366.382	12.556.401	13.529.729	13.996.578

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2025 yılında 2024 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı %3,5 (466.848 TEU) artmıştır.

Grafik 66. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2021-2025



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

Konteyner bazında 2025 yılında dünyada en fazla yük elleçleyen 55,06 milyon TEU ile Shanghai limanı olmuştur. Açıklanan son verilere göre, Shanghai Limanı'nın konteyner kapasitesi 2025 yılında bir önceki yıla göre %7 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, 44,66 milyon TEU ile Singapur limanı ve 43,87 milyon TEU ile Ningbo limanı takip etmiştir.

Tablo 65. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU)

Bölge/Liman	2021	2022	2023	2024	2025	Yıllık Değişim (%)
Avrupa						
Algeciras	4.80	4.77	4.73	4.71	4.76	%1
Ambarlı	2.94	2.87	3.31	3.01		
Antwerp	12.02	11.39	10.57	11.43		
Bremen/Bremerhaven	5.02	4.57	4.18	4.44		
Felixstowe	3.70	3.30	3.25	3.61		
Hamburg	8.72	8.26	7.70	7.80		
London Gateway	1.80	2.05	2.00	2.20		
Piraeus	5.31	5.00	5.10	4.70		
Rotterdam	15.30	14.46	13.45	13.80		
Valencia	5.56	5.05	4.80	5.48	5.68	%4
Amerika						
Colon	4.92	5.10	4.80	5.56		
Long Beach	9.40	9.13	8.02	9.65	9.88	%2
Los Angeles	10.68	9.91	8.63	10.29		
NY/NJ	8.99	9.49	7.81	8.70		
Santos	4.44	4.99	4.55	5.48	5.91	%8
Savannah	5.61	5.89	4.93	5.55		
Seattle-Tacoma	3.74	3.38	2.97	2.26		
Vancouver	3.68	3.56	3.13	3.48		

Ortadoğu/Hint Altı kıtası/Afrika						
Colombo	7.25	6.86	6.90	7.78		
Dubai	13.70	13.97	14.47	15.54		
Durban	2.66	2.57	2.54	2.65		
Jawaharlal Nehru	5.63	5.96	6.35	7.12		
Jeddah	4.72	4.96	5.59	3.72		
Mundra	6.67	6.50	7.40	8.22		
Port Said	4.14	4.25	4.17	3.91		
Salalah	4.51	4.50	3.79	3.28		
Tangier	7.17	7.60	8.62	10.24		
Asya Pasifik						
Busan	22.50	21.82	22.99	24.46	24.87	%2
Dalian	3.67	4.46	5.00	5.40	5.48	%1
Guangzhou	24.18	24.86	25.41	25.97	27.68	%7
Haiphong	5.82	5.63	5.57	7.15		
Ho Chi Minh	7.95	7.91	7.67	9.16		
Hong Kong	17.85	16.69	14.34	13.69	12.91	-%6
Kaohsiung	9.86	9.49	8.83	9.23	8.89	-%4
Laem Chabang	8.49	8.74	8.87	9.55	10.45	-%9
Lianyungang	5.04	5.57	6.14	6.69	7.16	%7
Manila	4.98	5.47	5.21	5.47		
Nanjing	3.10	3.20	3.45	3.71	4.01	%8
Ningbo	31.08	30.78	35.30	39.30	43.87	%12
Port Klang	13.83	13.22	13.50	14.64		
Qingdao	23.70	25.67	28.72	30.87	32.89	
Rizhao	5.18	5.80	6.26	6.71	7.37	%10
Shanghai	47.03	47.30	49.16	51.56	55.06	%7
Shenzhen	28.76	30.04	29.88	33.40	35.41	%6
Singapore	37.55	37.29	39.01	41.12	44.66	%9
Tanjung Pelepas	11.20	10.51	10.48	12.25		
Tanjung Perak	3.90	3.97	4.10	4.30		
Tanjung Priok	6.75	7.23	7.29	7.60		
Tianjin	20.26	21.02	22.17	23.28	24.03	%3
Tokyo	4.86	4.94	4.57	4.65		
Xiamen	12.03	12.43	12.55	12.25	12.51	
Yingkou	5.22	5.00	5.34	5.56	5.95	%7

Kaynak: Clarksons Research

2.7.1.2. Tersane

Denizcilik sektörü; tersaneler, limanlar ve gemilerden oluşan yapısıyla küresel ticaretin önemli bir parçasıdır. 14. yüzyılın başlarında Fransız ve Cenevizli gemicilerin Atlantik Okyanusu ve Afrika kıyıları yönünde gerçekleştirdikleri seferler, gemilerin dayanıklılığı ile gemi inşa faaliyetlerinin önemini açıkça ortaya koymuştur. Günümüzde ise denizcilik sektörü teknolojik gelişmelerle birlikte büyümeye devam etmektedir.

Ülkemizdeki faal tersane ve gemi söküm tesislerine ilişkin 2003 ve 2025 yıllarına yönelik kıyaslama yapıldığında 2003 yılında 37 olan tersane sayısı, %130 artışla 2025 yılında 85'e yükselmiştir.

Tersanelerin yaklaşık %70'i Marmara Bölgesi, özellikle Marmara Denizi kıyılarında yoğunlaşmaktadır; bu durum gemi inşa sanayisinin bölgede güçlü bir merkez oluşturmasını sağlamıştır. Tuzla Tersaneler Bölgesi ve Altınova Tersaneler Bölgesi başta olmak üzere modern tersaneler, büyük tonajlı gemi üretimi ve yenilikçi gemi inşa teknikleri ile Türkiye'nin küresel denizcilik sektöründeki rekabet gücünü artırmaktadır.

- 2003 yılında 37 adet tersane ve 0,55 milyon DWT proje kapasitesi varken,
- 2025 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 17. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Bununla birlikte Türk gemi inşa sektörü, 2025 yılı itibarıyla yeşil dönüşüm alanında önemli bir ivme kazanmıştır. Çevreye duyarlı üretim anlayışı doğrultusunda düşük emisyonlu, enerji verimli ve sürdürülebilir teknolojilere sahip yeşil gemilerin inşası sektörün öncelikli gündemlerinden biri haline gelmiştir. Bu dönüşüm, yalnızca çevresel sorumluluk kapsamında değil; aynı zamanda ihracatın artırılması, verimliliğin yükseltilmesi ve küresel rekabet gücünün güçlendirilmesi açısından stratejik bir yatırım alanı olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye'nin gelişmiş tersane altyapısı ve mühendislik kapasitesi sayesinde, çevre dostu gemi üretiminde önemli bir merkez haline gelme hedefi güçlenmektedir. Bu doğrultuda Türk gemi inşa sanayisi, sürdürülebilir denizcilik uygulamalarıyla bugüne kadar 54 adet yeşil gemi inşa edilmiş olup, 39 tanesinin inşası ise devam etmektedir. Uluslararası pazarda daha etkin bir konum elde etmeyi amaçlamaktadır.

2.7.1.3. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi

Gemi geri dönüşüm, kullanım süresini tamamlamış deniz araçlarının hizmet dışı bırakılarak yerlerine daha modern, güvenli ve çevreye duyarlı gemilerin kazandırılmasını ifade eden bir süreçtir. Bu alan, atık malzemelerin yeniden ekonomiye kazandırılmasının ilk aşamalarından biri olup, küresel ölçekte denizcilik sektörünün çevre odaklı önemli bir kolu olarak görülmektedir.

Türkiye’de gemi söküm faaliyetlerinin geçmişi oldukça eskidir ve Cumhuriyet’ten önceye dayanmaktadır. Bu alandaki ilk uygulamalar Haliç’te başlamış, 1925 yılında Bandırma Vapuru ve Ertuğrul Yatı gibi çeşitli gemiler burada parçalanmıştır. Aynı yıllarda Hasköy’de de yabancı bayraklı gemilerin söküm işlemleri gerçekleştirilmiştir.

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, geri dönüşüme tabi tutulan gemilerin toplam tonajı 557 bin GT iken, 2025 yılında %106 büyümeye ile 1.150 bin GT seviyesine yükselmiştir.

Gemi geri dönüşüm sektörü, yalnızca Türkiye ekonomisine katkı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda küresel ticaret açısından da önemli bir işlev üstlenmektedir. Bu alanda Aliağa hem Türkiye’nin hem de dünyanın önde gelen merkezlerinden biri olarak ekonomik değer yaratmakta ve çevreye duyarlı uygulamalarıyla öne çıkmaktadır. Bu gelişmeler, Türkiye’nin uluslararası denizcilik ve geri dönüşüm sektörlerindeki konumunu güçlendirmektedir.

Türkiye, gemi geri dönüşümünde dünya genelinde dördüncü sırada yer almaktadır. Aliağa’da faaliyet gösteren 23 tesisten 11’i Avrupa Birliği mevzuatına uygun olarak, 20’si ise Hong Kong Sözleşmesi standartlarına göre belgelendirilmiştir. Bu tesislerde kaynakların sürekli yeniden kullanıldığı bir model uygulanmakta ve böylece hammaddeye olan dışa bağımlılığın azaltılması hedeflenmektedir.

2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekme Yeri

Türkiye; stratejik coğrafi konumu, üç tarafını çevreleyen denizleri, elverişli iklimi ve zengin kültürel ile doğal mirası sayesinde yat ve kruvaziyer turizmi açısından küresel ölçekte güçlü bir potansiyele sahiptir.

Bu kapsamda hayata geçirilen yatırımlar, deniz turizmine yeni bir dinamizm kazandırırken, sektörde sürdürülebilir büyümeyi destekleyen önemli adımlar olarak değerlendirilmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre, Türkiye genelinde mevcut 65 yat limanı ve yat yanaşma yeri bulunmaktadır. 2002 yılında 8 bin 500 olan yat limanı kapasitesi ise 2025 yılında 25 bin 962’ye yükselmiştir.

2025 yılı itibarıyla Türkiye’nin deniz turizmi altyapısını güçlendirmeye yönelik stratejik yatırımlar kapsamında, Gazipaşa Yat Limanı ve Demre Yat Limanı öne çıkan projeler arasında yer almaktadır. Gazipaşa Yat Limanı, modern ve çevreci altyapısı ile uluslararası

standartlarda yat bağlama kapasitesi, rıhtım ve iskele düzenlemeleri sunarken; Demre Yat Limanı da koruyucu mendirek sistemleri, bakım-onarım ve sosyal donatı alanlarıyla bölgenin yat turizmi potansiyelini artırmayı hedeflemektedir. Her iki marina da Antalya'nın deniz turizmi çeşitliliğini güçlendiren, turizm sezonunun yıl geneline yayılmasına katkı sağlayan ve Türkiye'nin Akdeniz çanağındaki rekabet gücünü destekleyen entegre yatırımlar olarak değerlendirilmektedir.

Gazipaşa Yat Limanı

- 308 yat bağlama kapasitesi,
- 600 metre ana mendirek,
- 193 metre tali mendirek,
- 676 metre rıhtım,
- 320 metre yüzer iskele,
- 3.863 m² üstyapı

Demre Yat Limanı

- 750 yat bağlama kapasitesi,
- 958 metre ana mendirek,
- 281 metre tali mendirek,
- 287 metre rıhtım,
- 5 adet yüzer iskele,

Datça Yat Limanı, Tekirdağ Yat Limanı, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi ve Mersin Aydıncık Yat Limanı projelerinde yat limanı altyapı ve üstyapı inşaatları ile işletmeye hazırlık süreçleri devam etmektedir.

Türkiye'de yat ve kruvaziyer turizmine yönelik planlama yaklaşımı, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından hazırlanan On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028) Turizm Raporu kapsamında bütüncül ve sürdürülebilir bir çerçevede ele alınmaktadır. Bu doğrultuda, turizm kıyı yapıları ana planının yat turizmine elverişli doğal koyların kontrolsüz yapılaşmaya açılmasını önleyecek şekilde güncellenmesi öngörülmektedir.

Bununla birlikte, yat bağlama ve yanaşma kapasitesinin artırılması amacıyla, ihtiyaç duyulan kıyı alanlarında yeni yat limanları, yolcu gemisi terminalleri ve özellikle deniz araçlarının bakım-onarımına hizmet edecek mega yat çekek yerlerinin sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde inşa edilmesi hedeflenmektedir.

Mevcut yat limanlarının doluluk oranları, Akdeniz ve Karadeniz yat trafiği ile yeni yat inşa oranları dikkate alınarak arz-talep dengesinin gözetilmesi ve bu kapsamda Kamu-Özel İş birliği (KÖİ) modeliyle bölgesel ihtiyaçlara uygun yeni yatırımların planlanması önem arz etmektedir. Ayrıca, mevcut yat limanı kapasitesi ile kruvaziyer terminallerinin sayısının artırılması ve kruvaziyer yolcu sayısının yükseltilmesine yönelik projelerin (örneğin Yenikapı Kruvaziyer Limanı Projesi) desteklenmesi planlanmaktadır. (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, On İkinci Kalkınma Planı 2024-2028 Turizm Raporu).

Tekne İmal ve Çekek Yeri sayımız ise (hem kapsam içi hem de kapsam dışı dahil) 2018 yılında 744 iken, 2025 yılında %47,7 artarak 1.099 tesise yükselmiştir.

Tablo 66. Yıllara Göre Tekne İmal ve Çekmek Yeri Tesis Sayısı

Yıl	Tekne İmal ve Çekmek Yeri Tesis Sayısı
2018	744
2019	780
2020	815
2021	819
2022	917
2023	984
2024	1.038
2025	1.099

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

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

Bununla birlikte 2025 yılında yürürlüğe giren düzenlemelerle, tersane, tekne imal ve çekmek yerlerine ilişkin izin, tahsis ve ruhsat süreçlerinin daha sade ve öngörülebilir hâle getirilmesi sağlanmış; bu durum özellikle özel sektör yatırımlarının önünü açan önemli bir gelişme olmuştur. Çevresel sürdürülebilirlik kapsamında ise atık yönetimi, enerji verimliliği ve emisyon kontrolüne yönelik uygulamalar zorunlu hâle getirilerek, tesislerin uluslararası çevre standartlarına uyumu güçlendirilmiştir.

2025 yılı itibarıyla Türkiye’de tekne imal ve çekmek yerleri ile yat limanı yatırımlarına yönelik çalışmalar hem planlama hem de uygulama düzeyinde devam etmektedir. Avrupa’nın en büyük tekne imal merkezlerinden biri olması hedeflenen İzmir Çaltıldere Tekne İmal ve Çekmek Yeri Projesi için Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) süreci başlatılmış olup, proje kapsamında çevresel, teknik ve ekonomik fizibilite çalışmalarına devam edilmektedir.

Ege ve Akdeniz bölgelerinde planlanan önemli projelerden biri olan Fethiye Karaot Tekne İmal ve Çekmek Yeri Projesi kapsamında ise alan kullanım kararları revize edilmiş, projenin çevresel etkilerinin minimize edilmesi ve bölgedeki dağınık tekne bakım-onarım faaliyetlerinin daha düzenli bir yapıya kavuşturulması hedeflenmiştir. Bu doğrultuda, özellikle Karagözler bölgesindeki mevcut yapılaşmanın rehabilite edilmesi ve faaliyetlerin daha uygun bir alana taşınması planlanmaktadır.

2.7.1.5. Balıkçı Barınakları

Balıkçı barınaklarına yönelik politika ve uygulamalar 2025 yılı itibarıyla, su ürünleri sektörünün sürdürülebilirliği, lojistik kapasitenin artırılması ve kıyı altyapısının güçlendirilmesi hedefleri doğrultusunda önemli bir gelişim süreci göstermektedir. Bu kapsamda, ülke genelinde mevcut balıkçı barınaklarının modernizasyonu hız kazanmış; rıhtım, mendirek, çekmek alanı ve bağlama kapasitesi gibi temel altyapı unsurları, farklı boyutlardaki balıkçı teknelerine hizmet verebilecek şekilde yeniden düzenlenmiştir. Aynı zamanda yeni balıkçı barınaklarının inşasıyla toplam kapasitenin artırılması hedeflenmiş, özellikle Karadeniz, Akdeniz ve Ege kıyı şeritlerinde bölgesel ihtiyaçlara cevap verecek yatırımlar önceliklendirilmiştir.

Bu çerçevede, Dört Yol'dan Trabzon'a kadar uzanan hat üzerinde yaklaşık 10 balıkçı barınağının yapım çalışmaları devam etmekte olup bu yatırımların kıyı alanlarının daha sistematik ve etkin kullanılmasına katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

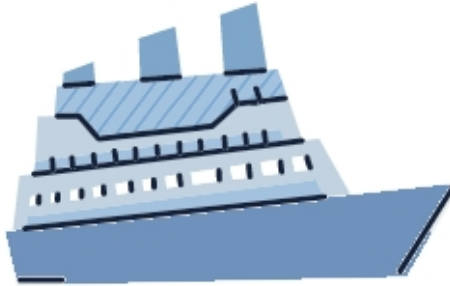
TÜBİTAK TÜSSİDE ile Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü iş birliğinde Aralık 2022'de başlatılan balıkçılık kıyı yapıları projesinin çalışmaları 2025 yılında tamamlanmıştır. Proje kapsamında yaklaşık 400 kıyı yapısının mevcut durumu analiz edilmiş; sınıflandırma, karaya çıkış noktalarının belirlenmesi ve kapasite değerlendirmeleri yapılmıştır. Ayrıca veri envanteri ve veri mimarisi oluşturulmuş, yönetim modeli, önceliklendirme yaklaşımları ile gelişim yol haritası ve eylem planı ortaya konmuştur. Bu çalışmaların, kıyı kullanımının daha planlı ve etkin yönetilmesine katkı sağlaması hedeflenmektedir.

Ülkemizde 2003 yılında 178 adet balıkçı barınağı varken bu sayı 2025 yılında 400'e ulaşmıştır. 22 yılda 222 adet balıkçı barınağı tamamlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından yayımlanan Kamu Yatırım Programı'nda, balıkçı barınaklarına yönelik devam eden yatırımlar detaylandırılmaktadır. Bu kapsamda, yapımı süren projeler arasında Giresun Balıkçı Barınağı, Çayeli Balıkçı Barınağı İkmal İnşaatı, Armutlu Balıkçı Barınağı Güçlendirme İnşaatı, Biga Aksaz Balıkçı Barınağı onarım ve tevsii inşaatı, Faroz Balıkçı Barınağı onarım inşaatı, Kastamonu'da yürütülen inşaat bakım ve onarım çalışmaları ile Alanya Balıkçı Barınağı batı rıhtımı yer almaktadır.

Ayrıca, devam eden balıkçı barınakları etüt ve proje çalışmaları kapsamında Kozlu Sahili Kıyı Yapıları ve Balıkçı Barınağı Mendirek İlavesi projesinin de bulunduğu belirtilmektedir. Bu yatırımların, kıyı altyapısının güçlendirilmesi ve balıkçılık faaliyetlerinin daha güvenli ve etkin şekilde yürütülmesine katkı sağlaması hedeflenmektedir.

DENİZ TURİZMİ



2.8. DENİZ TURİZMİ

2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2025 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.

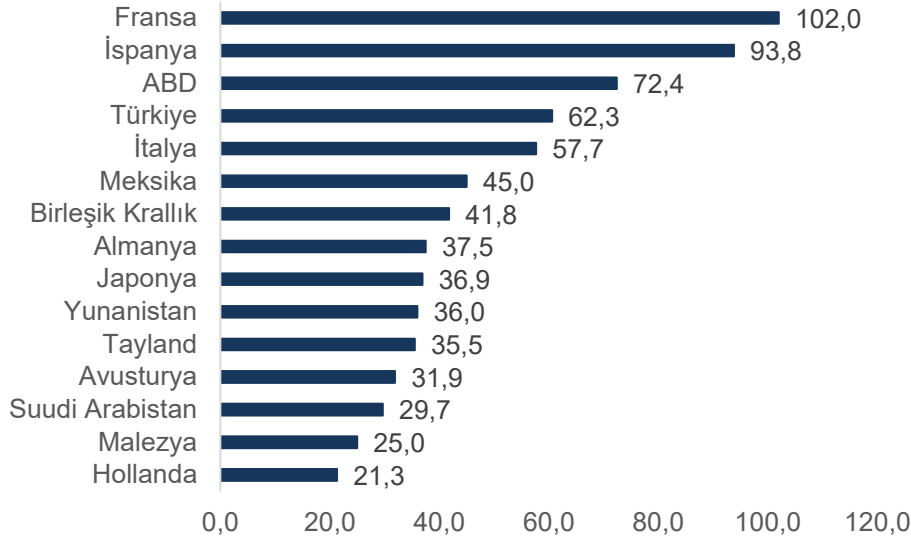
Ülkemizde 80’li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi, sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisi ile genel turizm sektörü içerisinde % 25’lik önemli bir yer tutmaktadır.

Bilindiği üzere, Deniz turizmi sektörü, 2015 yılına kadar kesintisiz bir büyüme süreci yaşamış; bu dönemde özellikle ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi sayısında artış, marina yatırımlarındaki artış, yat turizmi ve günübirlik gezi tekneleri alanında önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Ancak 2016–2017 yıllarında ülkemizde ve dünyada meydana gelen terör saldırıları ile Ortadoğu’da yaşanan sıcak çatışmalar, yabancı turist sayısında belirgin bir azalışa neden olmuştur. 2019 yılı itibarıyla yeniden toparlanma eğilimine giren sektör, 2020 yılında COVID-19 pandemisinin küresel etkisiyle bir kez daha duraklama dönemine girmiştir.

Post pandemi dönemi ile birlikte dijitalleşmenin hızlandığı, hibrit çalışma/eğitim modellerinin kalıcı hale geldiği ve tüketici davranışlarının kökten değiştiği yeni bir normalite haline gelmiş bu durum özellikle turizm sektörüne doğrudan yansıyor, özellikle deniz turizmi sektörü 2021’den itibaren ciddi bir dönüşüm geçirmesine neden olmuştur. İnsanların seyahat alışkanlıkları, sağlık hassasiyetleri ve beklentilerinin değişmesi nedeniyle bu durum deniz turizmini hem olumlu hem de yapısal olarak etkilemiştir. Bu dönemde deniz turizmi daha bireysel, izole ve tüketici taleplerinin özel hissettirmesine yönelik ihtiyaçların karşılanması hale gelmişken, Kalabalık oteller yerine: Yat kiralama ve mavi yolculuğa olan

taleplerin artmasına, küçük gruplarla seyahat trend haline gelerek, 3-5 günlük kısa süreli tatiller ve son dakika rezervasyonlarına talebi arttırarak pandemi ile ortaya çıkan “Temassız Tatil” anlayışı “Sessiz tatil” kavramına evrilmiştir. Özellikle Türkiye’de Ege ve Akdeniz kıyıları bu trendden ciddi şekilde faydalanmıştır.

Grafik 67. Ülkelere Göre 2024 Yılı Turist Sayısı Sıralaması (Milyon Kişi)



Kaynak: Dünya Turizm Örgütü Verileri (UNWTO)

Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) verilerine göre; Türkiye, 2024 yılında ağırladığı 56,7 milyon yabancı ziyaretçi (toplamda 62,3 milyon) ile en çok turist çeken ülkeler sıralamasında 4. sıraya yükselmiştir

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.

2025 yılında, ülkemize gelen ziyaretçilerin sayısı, 2024 yılına göre kıyaslandığında %2,68 değerinde bir artış ile 63.941.473 olup, ülkemizi ziyaret eden yabancı sayısı ise geçen yılın aynı dönemine göre %0,28 artış göstererek 52.775.261 olmuştur.

2025 yılında ziyaretçilerden elde edilen turizm geliri içerisindeki paket tur harcamalarının payı %28,2 yeme içme harcamalarının payı %21,1 uluslararası ulaştırma harcamalarının payı ise %12,8 olmuştur. Bir önceki yıla göre paket tur harcamaları %4,5 yeme içme harcamaları %16,1 ve uluslararası ulaştırma harcamaları ise %8,9 artmıştır.

Ülkemize gelen ziyaretçilerin tüketici talepleri değerlendirildiğinde %71,1 ile en çok "gezi, eğlence, sportif ve kültürel faaliyetler" amacıyla gelmiş olup, İkinci sırada %16,8 ile "akraba ve arkadaş ziyareti", üçüncü sırada ise %5,6 ile "alışveriş" yer almıştır.

2025 yılında denizyoluyla (yat, feribot, kruvaziyer gemi ile gelen yolcu dahil) ülkemizi ziyaret eden ziyaretçi sayısı 3.904.665 olup, söz konusu ziyaretçi sayısı geçtiğimiz yılın aynı dönemine (3.743.129) göre yaklaşık %4,32 oranında artış göstermiştir. Söz konusu yolcu sayısının deniz araçlarına göre dağılımı incelendiğinde;

Yurtdışından gelen yat sayısında önemli bir azalış olmasına rağmen yolcu sayısındaki bu artışın ana sebeplerinden biri Kruvaziyer Gemiler ile gelen yolcu sayısındaki artışın etkisi olduğu değerlendirilmektedir.

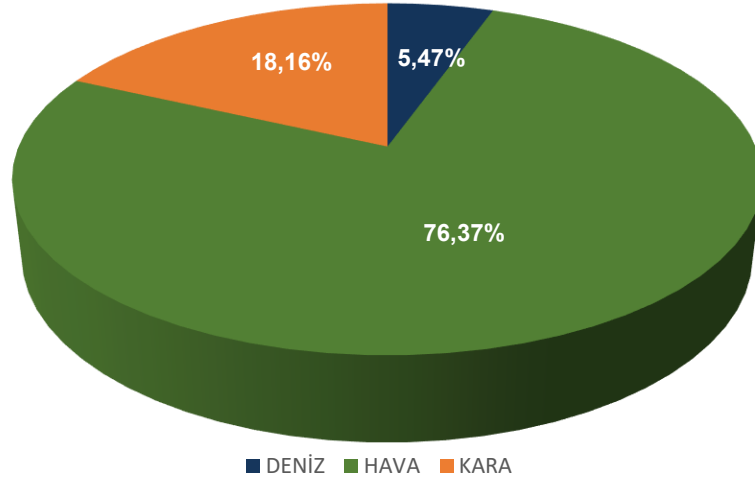
Tablo 67. 2023-2025 Yıllarında Ülkemize Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı İlk 5 Ülke

ÜLKELER	2025	2025 MİL.PAYI %	2024	2024 MİL.PAYI %	2023	2023 MİL.PAYI %
Rusya Fed.	6.903.981	13,08	6.710.198	12,75	6.313.675	12,83
Almanya	6.745.190	12,78	6.620.612	12,58	6.193.259	12,59
İngiltere (Birleşik Krallık)	4.270.036	8,09	4.433.782	8,42	3.800.922	7,72
İran	3.050.195	5,78	3.277.852	6,23	2.504.494	5,09
Bulgaristan	2.808.357	5,32	2.918.581	5,55	2.893.092	5,88
Diğer	28.997.296	54,95	28.668.258	54,47	27.503.738	55,89
Genel Toplam	52.775.055	100,00	52.629.283	100,00	49.209.180	100,00

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

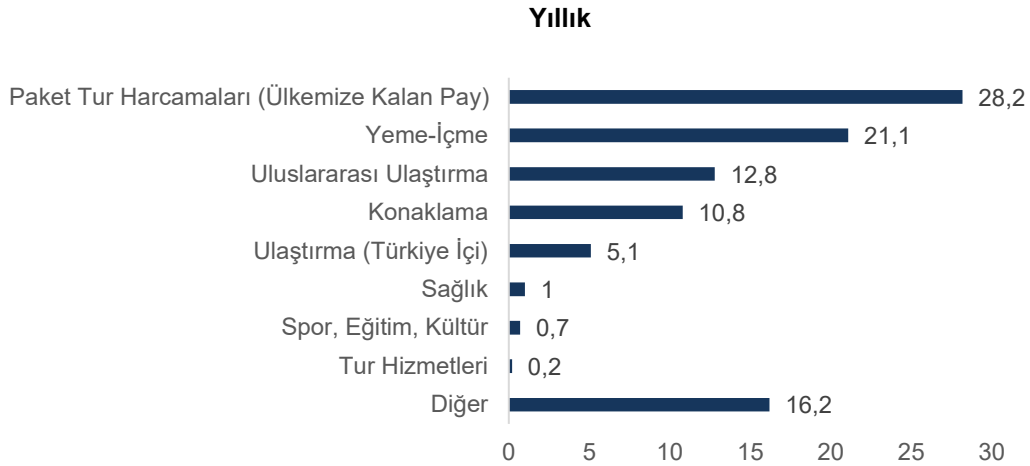
Denizyolu yolcu sayısındaki artış, Ege Adalarına sefer yapan yolcu gemileri ile taşınan turist sayısı, Kruvaziyer Gemilerin ülkemiz limanlarına uğrak yapması neticesinde gelen yolcular ve Ege ve Akdeniz'deki Yat Trafiğinin ülkemiz kıyılarına yönelmesinin etkisini göstermektedir.

Grafik 68. 2025 Yılı Ocak-Aralık Döneminde Ulaşım Türlerine Göre Ülkemize Giriş Yapan Yabancı Ziyaretçilerin Dağılımı



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

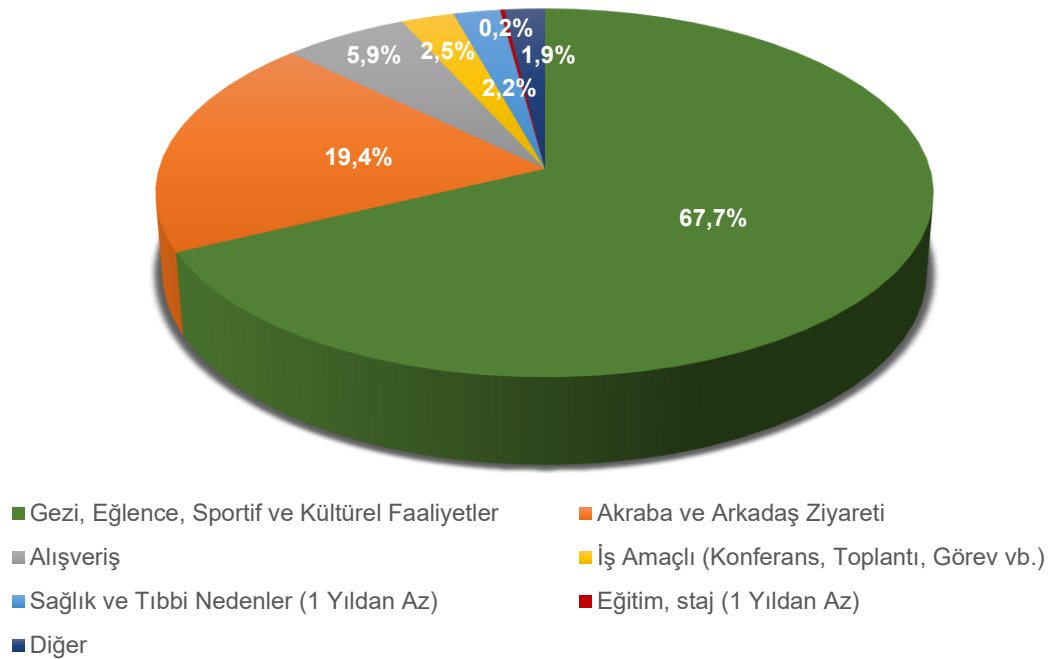
Grafik 69. Harcama Türlerinin Ziyaretçilerden Elde Edilen Turizm Geliri İçerisindeki Payı (%),



Kaynak: TÜİK

2025 yılında, Ülkemize gelen ziyaretçiler %67,7 ile en çok "gezi, eğlence, sportif ve kültürel faaliyetler" amacıyla gelmiş olup, İkinci sırada %19,4 ile "akraba ve arkadaş ziyareti", üçüncü sırada ise %5,9 ile "alışveriş" yer almıştır. Yurt dışı ikametli vatandaşlar ise ülkemize %63,4 ile en çok "akraba ve arkadaş ziyareti" amacıyla gelmektedir.

Grafik 70. Geliş Amaçlarına Göre Ziyaretçiler 2025



Kaynak: TÜİK

Grafik 71. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama

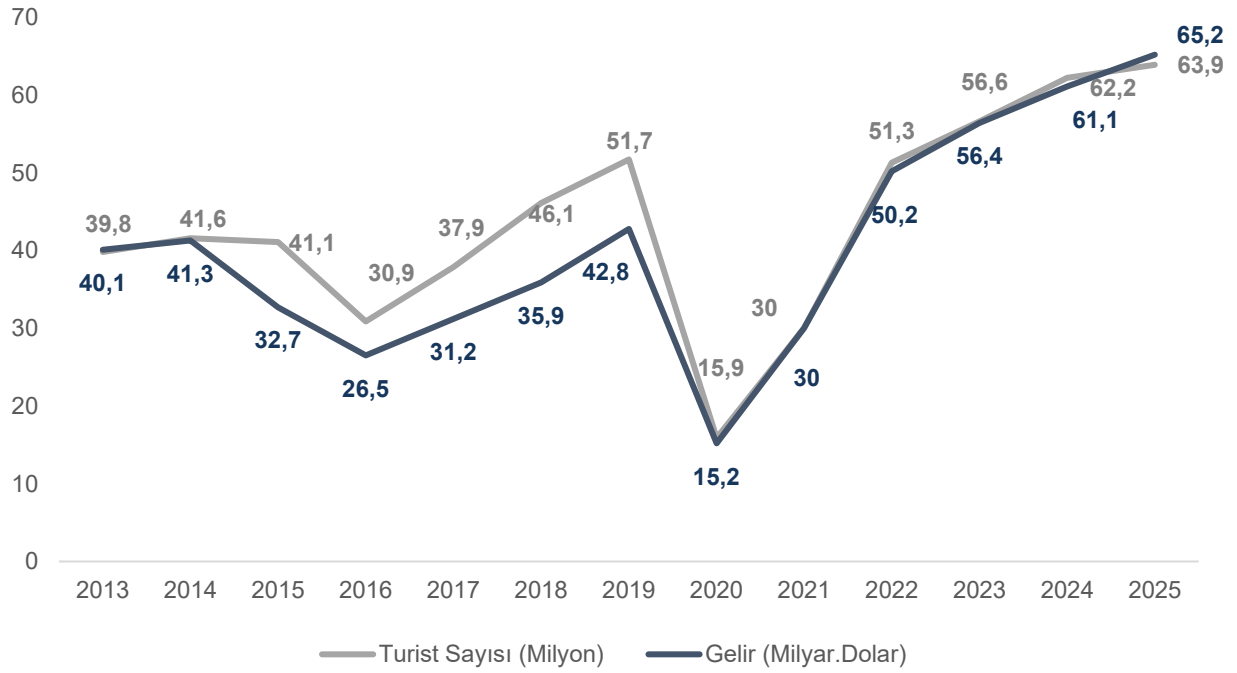
Yıl	Yıllık Çeyrek	Toplam				Vatandaşlar			
		Ziyaretçi Turizm Geliri (Bin \$)	Ziyaretçi Sayısı	Ziyaretçi Kişi Başı Ortalama Harcama (\$)	Ziyaretçi Ortalama Geceleme Sayısı	Turizm Gideri (Bin \$)	Yurt Dışını Ziyaret Eden Vatandaş Sayısı	Ziyaretçi Kişi Başı Ortalama Harcama (\$)	Ziyaretçi Ortalama Geceleme Sayısı
2021	Yıllık	30.309.722	29.357.463	1.032	14,2	2.203.157	2.738.340	805	22,7
	I. Çeyrek	2.626.427	2.600.468	1.010	17	223.927	281.322	796	25,8
	II. Çeyrek	3.444.202	4.066.210	847	13	335.782	395.189	850	24,8
	III. Çeyrek	15.536.063	13.640.672	1.139	14,1	828.838	873.027	949	25,1
	IV. Çeyrek	8.703.030	9.050.112	962	14,2	814.609	1.188.803	685	19,4
2022	Yıllık	49.857.030	51.369.026	971	12	5.098.884	7.266.773	702	15
	I. Çeyrek	6.304.272	6.451.657	977	13,3	712.566	1.039.666	685	18,9
	II. Çeyrek	10.536.425	11.939.131	883	10,5	1.269.879	1.666.135	762	20,2
	III. Çeyrek	21.378.800	21.000.128	1.018	12,2	1.465.242	2.072.116	707	13
	IV. Çeyrek	11.637.532	11.978.111	972	12,3	1.651.198	2.488.855	663	11,5
2023	Yıllık	55.874.176	57.077.440	979	11,3	8.429.980	11.0673.59	762	13,3
	I. Çeyrek	8.334.167	8.181.566	1.019	13	1.598.920	2.069.229	773	17,4
	II. Çeyrek	13.307.498	13.995.495	951	10	2.035.180	2.877.450	707	15,1
	III. Çeyrek	22.338.157	22.428.234	996	11,4	2.416.784	2.978.418	811	12,3
	IV. Çeyrek	11.894.353	12.472.145	954	11,5	2.379.095	3.142.263	757	9,8
2024	Yıllık	60.497.018	62.232.447	972	10,7	7.741.002	11.390520	680	9,5
	I. Çeyrek	8.784.800	9.010.090	975	11,1	1.779.649	2.449.225	727	12,9
	II. Çeyrek	14.875.518	16.097.884	924	9,5	1.955.807	2.963.788	660	9,3
	III. Çeyrek	23.186.433	23.206.579	999	11,1	1.874.216	3.286.105	570	7,9
	IV. Çeyrek	13.650.267	13.917.894	981	11	2.131.329	2.691.402	792	8,6
2025	Yıllık	64.448.303	63.917.057	1.008	10,7	9.602.089	11.897.355	807	9,1
	I. Çeyrek	9.323.872	9.121.152	1.022	11	2.448.212	2.596.225	943	11,3
	II. Çeyrek	16.095.247	16.412.168	981	9,4	2.759.918	2.947.929	936	10,1
	III. Çeyrek	24.089.831	23.639.736	1.019	10,7	2.479.210	3.383.353	733	7,8
	IV. Çeyrek	14.939.353	14.744.001	1.013	11,8	1.914.748	2.969.848	645	7,6

Kaynak: TÜİK

Turizm gelirimiz **2025 yılında** bir önceki yıla göre **%6,8** artarak **65 milyar 230 milyon 749 bin dolar** olarak gerçekleşmiş olup, ülkemiz deniz turizmi sektörünün genel turizm gelirinde aldığı yaklaşık %25'lik pay ile 16 milyar dolarlık ülke ekonomisine girdi sağladığı değerlendirilmekte olup, TÜİK verilerine göre ortalama geceleme yapan turistlerin harcaması 100 dolar olarak gerçekleşmiştir.

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.

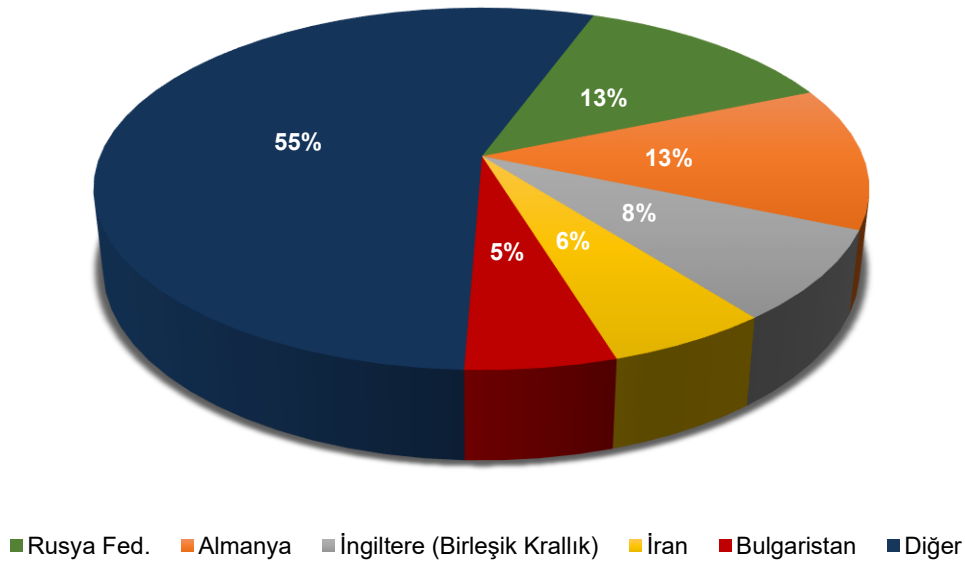
Grafik 72. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı



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 73. 2025 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 kıyılarında en çok tercih edilen ülke konumunda hızla ilerlemektedir.

Tablo 68. 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	1.068	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
2025	2.350	-	2.301	3.001	-	3.001	26.009	-	26.009

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 69. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı

Bandıra	2020		2021		2022		2023		2024	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	3	35	23	88	2	321	1	218	0	23
Avusturya	1	1	1	15	1	62	0	44	0	3
Belçika	1	1	1	8	0	40	0	18	0	2
Danimarka	-	-	1	4	0	16	0	6	0	3
Finladiya	-	-	0	2	0	3	0	1	0	0
Fransa	1	16	7	23	2	121	4	81	0	9
Hollanda	14	28	8	31	0	73	0	37	0	6
İngiltere	51	121	205	206	36	1.295	12	2.036	0	179
İrlanda	-	1	0	0	0	7	0	1	0	0
İspanya	-	2	0	1	0	9	0	13	0	2
İsveç	-	8	2	9	0	30	0	20	0	4
İtalya	2	6	5	13	1	113	0	86	0	8
Lüksemburg	-	-	4	1	0	7	0	4	0	0
Portekiz	-	-	1	2	2	2	1	3	0	0
Yunanistan	4	5	25	52	93	105	57	88	0	4
Çek Cumhuriyeti	-	1	1	2	0	4	0	5	0	0
İsviçre	-	4	3	15	0	65	0	40	0	3
İzlanda	-	-	0	0	0	2	0	1	0	0
Macaristan	-	-	0	0	0	1	0	1	0	0
Norveç	-	-	0	3	0	13	0	9	0	1
A.B.D.	138	207	568	368	3	2.725	2	780	0	23
Avustralya	1	16	3	18	0	73	0	71	0	4
Japonya	-	-	1	0	0	1	0	0	0	0
Kanada	-	5	3	11	0	48	0	37	0	3
Meksika	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Yeni Zelanda	2	4	0	2	0	27	0	25	0	1
Sırbistan	-	-	1	2	0	2	0	3	0	0
Malta	14	14	98	47	129	301	134	319	3	25
İsrail	-	10	4	5	3	74	2	67	0	1
Diğer	53	48	395	284	89	1.663	94	2.524	1	225
Yabancı Toplam	285	533	1.360	1.212	361	7.203	307	6.538	4	529
Türk	71	78	450	594	6.043	3.005	1.014	3.461	18	593
Genel Toplam	356	611	1.810	1.806	6.404	10.208	1.321	9.999	22	1.122

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Antalya, Muğla, Aydın ve İzmir başta olmak üzere Balıkesir ve Çanakkale illerinde yer alan nitelikli ve özel çevre koruma bölgelerinde yer alan koylara, günübirlik gezi tekneleri ile yerli ve yabancı turistlere yüzme molalı aynı gün içerisinde gerçekleştirilen gezi programları ile kısa süreli gezi düzenlenmektedir. İstanbul Boğazi'nde 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 70. 2025 Yılında Kültür ve Turizm Bakanlığından Belgeli Deniz Turizmi Araçları

Tesis Türü	Turizm İşletmesi Belgeli	
	Araç Sayısı	Kapasite
Günübirlik Gezi Tekneleri	2.651	127.052
Ticari Yatlar	3.001	26.009
Yüzer Tesis	33	14.755
Toplam	5.685	167.816

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

2.8.2.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği

Uluslararası Denizcilik Endüstrisi Birliğinden (**International Council of Marine Industry Associations – ICOMIA**) alınan 2023 yılı verilerine göre; toplam marina kapasitesi bakımından Avrupa'nın ilk 10 ülkesi yat sahiplerine yaklaşık 1,43 milyon yat bağlama yeri sunmaktadır. Bu sıralamada İsveç (500.000 yat bağlama yeri), Fransa (253.000) ve İtalya (181.000) ilk üç sırada yer almaktadır.

İsveç, hem toplam bağlama yeri sayısında hem de kıyı şeridinin kilometresi başına düşen bağlama yeri oranında (**155,38**) en yüksek değere sahiptir. Tüm İskandinav ülkelerinde yatçılık, birçok vatandaşın günlük yaşamıyla yakından bütünleşmiştir; nüfusun kayda değer bir bölümü karadaki konutlar yerine sürekli olarak gezi teknelerinde yaşamayı tercih etmektedir. Kuzey Avrupa ülkelerinde sportif ve rekreasyonel teknecilik faaliyetlerinin popülerliği, rekreasyon amaçlı tekne filolarının büyümesine katkıda bulunmaktadır. Bu sosyal ve kültürel koşullar, bağlama kapasitesine yönelik güçlü bir talep yaratmaktadır.

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 toplam 87 adet yat bağlama yeri bulunmaktadır.

Her ne kadar diğer AB ülkelerine göre yat bağlama sayımız az gözükse de 89 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 89 adet (48 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 71. Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri (2025)

Deniz Turizmi Tesisleri		Tesis Sayısı	Denizde	Karada	Toplam Yat Kapasitesi
Turizm İşletme Belgeli	Kruvaziyer Gemi Limanı	4			
	Yat Limanı	23	8.857	3.342	12.199
	Yat Yanaşma Yeri / Rıhtım ve İskeleler	12	1.755	15	1.770
	Yat Çekme Yerleri	5		821	821
Turizm Yatırım Belgeli	Yat Limanı	5	2.029	456	2.310
	Yat Yanaşma Yeri / Rıhtım ve İskeleler	1	32		32
Kısmi İşletme Belgeli	Yat Limanı	1	700 işletmede 340 yatırımda	40 işletmede 20 yatırımda	1.100
	Rıhtım İskele / Çekme Yeri	1	40 işletmede 112 yatırımda	48 işletmede	200
Genel Toplam		52	13.865	4.742	18.607

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Ayrıca, Ataköy Marina, Setur Antalya Marina, D-Marin Turgutreis Marina, D-Marin Didim Marina, D-Marin Göcek Marina, Ece Saray Marina, G-Marina Kemer, Marmaris Yat Marina, Milta Bodrum Marina, Port Azure Marina, Yalıkavak Marina, Teos Marina ve Mersin 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, 2025’te Setur Antalya Demre Yat Limanı deniz turizmi sektörünün hizmetine açılmıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından; Dalaman Yat Limanı (Muğla), Datça Yat Limanı (Muğla), 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 yaklaşık 20 yeni yat limanı planlanmakta ve toplamda 9.000 adetlik yeni bağlama kapasitesi eklenmesi öngörülmektedir.

Tablo 72. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Limanları (2025)

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 Club	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris / MUĞLA	10	-
8	Turgutreis Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	550	140
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 Göcek Marina	3 Çıpalı Yat limanı	Fethiye / MUĞLA	379	-
14	Alaçatı Yat limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	260	100
15	Göcek Village Port	Rıhtım ve İskele	Göcek-Fethiye / MUĞLA	220	-
16	Setur Yalova Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	YALOVA	240	80
17	Alanya Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Alanya / ANTALYA	287	160
18	Teos Marina	5 Çıpalı Yat Liman	Seferihisar / İZMİR	480	80
19	Port lasos	Rıhtım ve İskele	Milas / MUĞLA	100	-
20	Skopea Marina	Rıhtım ve İskele	Fethiye / MUĞLA	80	-
21	Marmaris Adaköy Marina	Rıhtım ve İskele	Marmaris / MUĞLA	33	-
22	Çeşme Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	377	100
23	West İstanbul Marina	4 Çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü / İSTANBUL	600	370
24	Ayvalık Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Ayvalık / BALIKESİR	200	150
25	Mersin Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Liman	MERSİN	500	500
26	Güllük Yat Marin	Rıhtım ve İskele	Milas / MUĞLA	270	-
27	Gökova Ören Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Milas / MUĞLA	416	130
28	Yalıkavak Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	710	40
29	Kumkuyu Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Erdemli / MERSİN	200	200
30	Göcek Exclusive	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
35	Martı Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	306	70
36	Marintürk İstanbul City Port	3 Çıpalı Yat Limanı	Pendik / İSTANBUL	785	50
37	Oasis Marina Yenifoça	5 Çıpalı Yat Liman	Yenifoça / İZMİR	230	100
Toplam				11.804	3.465
Genel Toplam				15.269	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 73. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları (2025)

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	70
3	Tekirdağ Yat Limanı İşletmeleri	3 Çıpalı Yat Limanı	Süleymanpaşa / TEKİRDAĞ	175	
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				2.061	426
Genel Toplam				2.487	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 74. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekrek Yerleri

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

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

Ülkemiz, kruvaziyer turizmi açısından son derece önemli bir coğrafyadadır. Bilindiği üzere, dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde ve aynı zamanda Avrupa, Afrika, Asya gibi üç kıtanın gezilip görülebileceği bir organizasyon mümkün değildir. Akdeniz'de kruvaziyer seyahatlerinde sağlanabilecek bu imkanın yanı sıra ülkemiz, Akdeniz iklim avantajı, tarihsel ve kültürel değerleri ile kruvaziyer turizmde rekabet gücü çok yüksektir. Kruvaziyer gemilerin Türkiye'de en çok tercih ettiği limanlar İstanbul, İzmir, Bodrum ve Kuşadası'dır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız verilerine göre; ülkemiz kıyılarında kruvaziyer gemilerin yaşamasına uygun Alanya'dan Trabzon'a kadar uzanan 19 limana, 2025 yılı içerisinde toplam 1.375 kruvaziyer gemi ile 2.138.136 yolcu gelmiştir. Aynı yıl içerisinde kruvaziyer gemi trafiğinin en yoğun olduğu limanlar incelendiğinde, Kuşadası'na 617, İstanbul'a 265, Bodrum'a 116, Çeşme'ye 69, İzmir'e 51 ve Marmaris'e 43 kruvaziyer geminin uğrak yaptığı görülmektedir.

2026 yılında ise ülkemiz limanlarına %20 artışla yaklaşık 1.500 gemi ile 2.500.000 kruvaziyer yolcusunun gelmesi beklenmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığının hedefleri doğrultusunda ülkemiz limanlarına 2027 yılında 1.750, 2028 yılında ise 2.000 adet kruvaziyer geminin gelmesi beklenmektedir.

Kültür ve Turizm Bakanlığının 2026 yılı hedefleri doğrultusunda 68 Milyar Dolar Turizm Geliri kapsamında, Deniz Turizmi Sektörünün en az yüzde yirmi beş paya sahip olduğu ve bu oran neticesinde yaklaşık 17 Milyar dolarlık Türkiye ekonomisine 2026 yılında döviz girdisi sağlayacağı değerlendirilmektedir.

2025 yılında Ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısına bakıldığında;

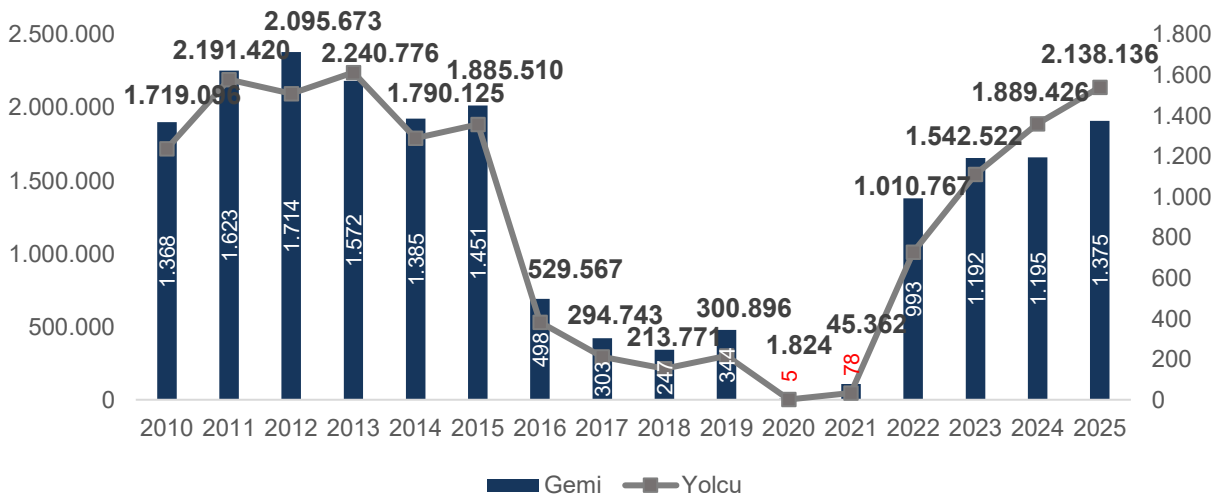
Kuşadası'na **617** adet gemi ile gelen **995.843** yolcu sayısı ile birinci sırada, İstanbul'a **265** adet gemi ile gelen **625.517** yolcu sayısı ile ikinci sırada, Bodrum'a **116** adet gemi ile gelen **138.166** yolcu sayısı ile üçüncü sırada yer almaktadır.

2025 yılı Ocak – Aralık dönemi Kruvaziyer istatistikleri, 2024 yılı Ocak – Aralık Dönemine oranla kıyaslandığında gelen kruvaziyer gemi sayısında %15,6 oranında artış olduğu, gelen yolcu sayısında ise %13,1 oranında artış olduğu gözlemlenmiştir.

Netice olarak, uluslararası gemi donatanları tarafından işletilen kruvaziyer gemiler ülkemiz limanlarına uğraklı seferler gerçekleştirmekte olup, son yıllarda artan yolcu talepleri doğrultusunda rotalarını yeniden düzenleyerek ülkemiz limanlarını kalkış ve varış limanı (turn-around port) olarak da kullanmaya başlamışlardır. Kruvaziyer gemilerin ülkemiz limanlarına talebinin artması neticesinde, kruvaziyer gemilere hizmet veren gemi acenteleri, kumanyacılar, tamir-bakım tesisleri ve yakıt ikmal firmaları başta olmak üzere denizcilik sektöründe önemli bir ekonomik hareketlilik yaratmakta, aynı zamanda liman kentlerindeki konaklama, yeme-içme ve diğer hizmet sektörleri ile yerel ekonomiye doğrudan katkı sağlamaktadır.

Bu kapsamda, ülkemiz turizminin önemli bir bileşeni olan kruvaziyer turizminin sağladığı döviz girdisi dikkate alındığında, bölgesel gelişmeler ve özellikle Ortadoğu'daki jeopolitik belirsizlikler nedeniyle rota değiştiren kruvaziyer trafiğinin kalıcı olarak ülkemize çekilebilmesi çok önemlidir.

Grafik 74. 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.

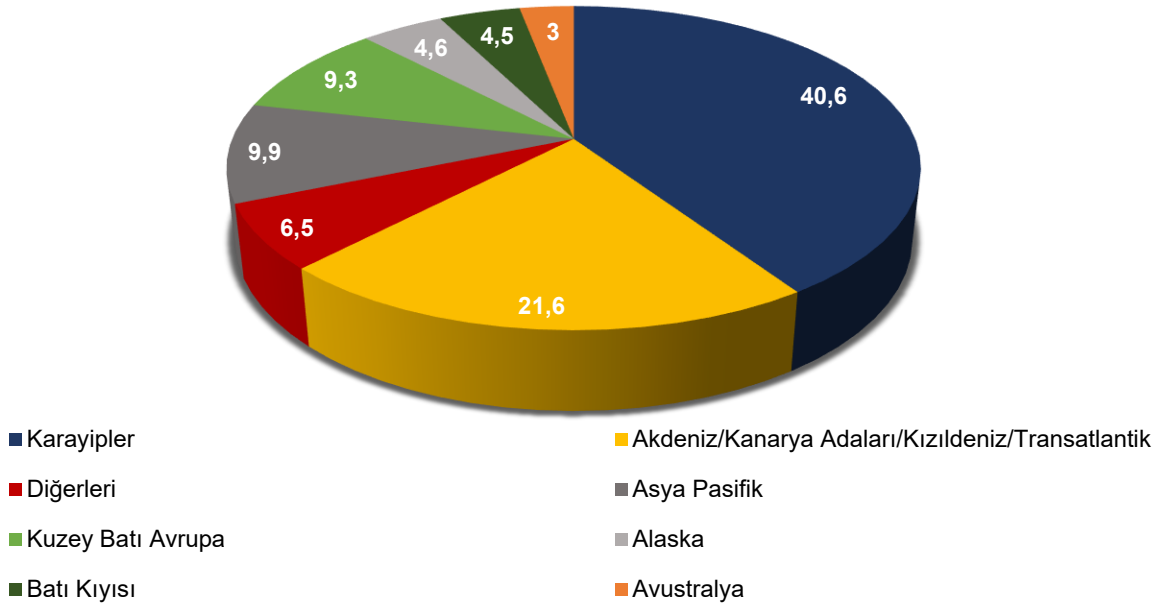
Diğer bir konu ise Limanlarımızın ve çevresinin güvenliği ile birlikte geminin uğrak yaptığı durumda yolcuların liman hinterlandındaki tarihi, kültürel yerlere kolay ulaşımının sağlanması ve kısa bir süre de ziyaret edilmesi planlanan yerlerden sonra yine gemiye geri ulaşımın vaktinde gerçekleştirilebilmesi 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 Limanın yapılarak, sektörün hizmetine katılması sağlandığından, atıl kapasite yaratacak bir yatırım özendirilmemektedir.

Bölgenin gelecek Kruvaziyer Turizm projeksiyonunda alacağı konum, Kruvaziyer Seyahatte Yolcuların Tüketici Talepleri ve olası değişiklikler, Gemi Donatanlarının talep ve beklentileri yeni yatırımları belirlemektedir.

Grafik 75. Uluslararası Kruvaziyer Destinasyonların Paylaşım Oranları (%), 2025



Kaynak: MedCruise Verileri

Kruvaziyer Turizmin gelecek projeksiyonunu 2026 Yılı Seyahat Endüstrisindeki Tüketici taleplerinin belirleyici nitelikte olacağı değerlendirilmekte olup , Ülkemizin gelecekte söz konusu Endüstride ilk beş sırada pay alacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 75. 2025 Yılında MedCruise Üyesi En Çok Yolcu Taşınan 10 Liman

No	Liman	Yolcu Sayısı
1	Barselona	3.999.258
2	Marsilya	2.634.780
3	Balear Adaları	2.577.959
4	Cenova, Savona	2.421.895
5	Las Palmas Limanları	2.089.027
6	Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia	1.955.867
7	Pire	1.863.397
8	Tenerife Limanları	1.643.686
9	Messina, Milazzo Roggio Calabri	1.438.146
10	Kuşadası, Bodrum	1.133.454

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 76. Liman Başkanlıkları Bazında Ülkemiz Limanlarına 2025 Yılında Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları

Liman Başkanlığı	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu
Alanya	23	17	49	25.106	25.172
Amasra	31	17	4	28.557	28.578
Antalya	18	5.425	6.015	8.603	20.043
Bodrum	116	207	206	137.753	138.166
Bozcaada	12	2	0	5.958	5.960
Çanakkale	41	18	9	27.397	27.424
Çeşme	69	20.393	23.383	10.195	53.971
Datça	1	0	1	105	106
Dikili	24	88	95	8.270	8.453
Fethiye	5	1	1	609	611
Göcek	7	0	0	911	911
İstanbul	265	106.205	115.725	403.587	625.517
İzmir	51	1.069	987	85.484	87.540
Kaş	8	12	0	15.393	15.405
Kuşadası	617	35.533	43.068	917.242	995.843
Marmaris	43	253	139	60.234	60.626
Samsun	21	0	0	20.886	20.886
Sinop	1	0	0	1.076	1.076
Trabzon	22	13	9	21.826	21.848
Toplam	1.375	169.253	189.691	1.779.192	2.138.136

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 77. Aylar Bazında Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2025

Aylar	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu
Ocak	23	1.827	1.796	29.063	32.686
Şubat	16	1.583	1.623	26.620	29.826
Mart	33	2.026	3.520	33.592	39.138
Nisan	97	10.597	13.298	80.213	104.108
Mayıs	148	21.831	24.094	186.853	232.778
Haziran	173	17.945	19.906	255.915	293.766
Temmuz	185	26.320	28.107	272.023	326.450
Ağustos	203	29.357	35.905	292.384	357.646
Eylül	197	20.067	22.867	251.122	294.056
Ekim	203	26.605	27.553	256.714	310.872
Kasım	69	7.081	7.036	61.920	76.037
Aralık	28	4.014	3.986	32.773	40.773
Toplam	1.375	169.253	189.691	1.779.192	2.138.136

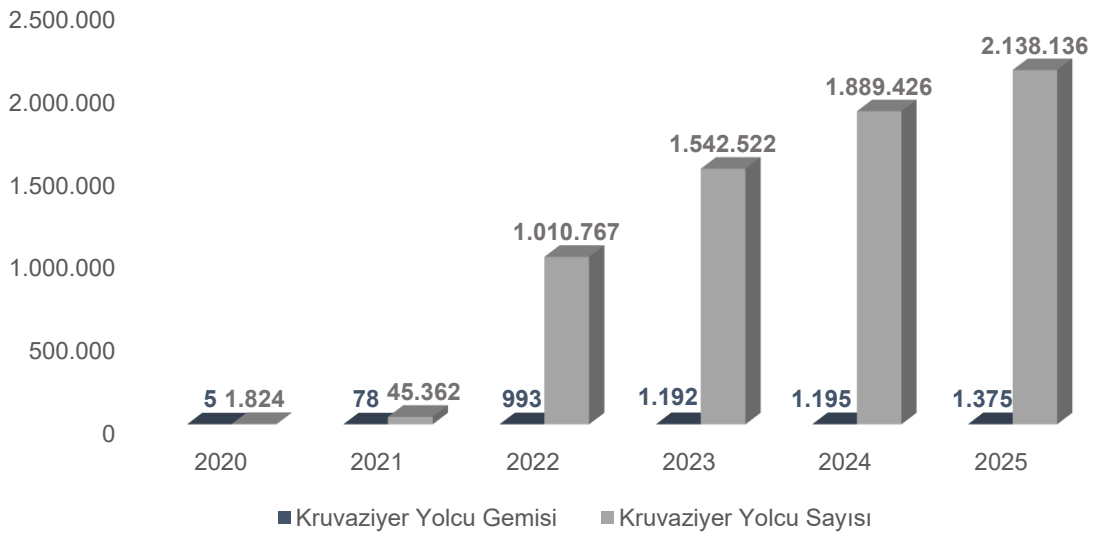
Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

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.

Kurvaziyer Limanlarımız ve Kruvaziyer Gemi Yanaşma Yerleri;

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

Grafik 76. 2020-2025 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 78. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

Liman	2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025	
	Gemi	Yolcu	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	23	25.172
Amasra	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4.905	20	14.962	26	25.116	31	28.578
Antalya	3	7.656	0	0	1	91	4	1225	25	33.109	26	34.423	22	29.317	18	20.043
Ayvalık	0	0	0	0	0	0	0	0	1	19	0	0	0	0	0	0
Bartın	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bodrum	20	24.263	15	6.219	0	0	3	214	98	95.462	97	101.159	97	118.053	116	138.166
Bozcada	0	0	0	0	0	0	1	57	11	3.446	19	6.311	13	9.875	12	5.960
Çanakkale	1	22	6	2.819	0	0	0	0	35	13.905	40	19.672	28	18.241	41	27.424
Çeşme	35	51.054	31	49.453	0	0	0	0	56	20.651	76	52.030	73	53.967	69	53.971
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0	1	183	0	0	0	0	1	106
Dikili	2	103	4	776	0	0	0	0	28	6.410	25	6.530	15	4.513	24	8.453
Fethiye	2	273	0	0	0	0	2	208	4	790	1	68	1	218	5	611
Finike	0	0	2	598	0	0	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	7	911
Güllük	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İskenderun	0	0	13	7.513	0	0	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	265	625.517
İzmir	0	0	0	0	0	0	0	0	28	52.134	31	38.500	66	171.614	51	87.540
Kaş	0	0	0	0	0	0	0	0	3	663	4	1.777	0	0	8	15.405
Kuşadası	146	121.821	197	181.193	3	1642	27	9.057	465	496.211	531	779.434	524	821.748	617	995.843
Marmaris	21	5.311	44	35.830	0	0	31	30.571	14	11.562	23	26.347	45	116.873	43	60.626
Mersin	1	83	0	0	0	0	0	0	1	59	0	0	0	0	0	0
Mudanya	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3.263	29	27.427	21	20.886
Sinop	0	0	0	0	0	0	0	0	14	7.906	12	9.554	6	5.373	1	1.076
Taşucu	0	0	0	0	0	0	0	0	1	61	0	0	0	0	0	0
Trabzon	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4.747	21	15.785	29	26.947	22	21.848
Tuzla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ünye	0	0	0	0	0	0	0	0	1	176	14	10.168	0	0	0	0
Yalova	0	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	1.375	2.138.136

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 başlanmıştır.

Odamız tarafından Türkiye'de ilk girişim olarak, Manavgat ilçesinde yaptırılan Side Sualtı Müzesi, 31 Ekim 2015 tarihinde açılmıştır. Müzeyi, açıldığı günden bugüne 50 bin kişi su altına dalış yaparak ziyaret etmiştir.

Ayrıca, Çanakkale Savaşları'nın yaşandığı Tarihi Gelibolu Yarımadası'nda 106 yıl önce batan savaş gemileri, "Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı" 02 Ekim 2021 de dalış turizmine açılmıştır.

Yapılan çalışma ile Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı dalış noktaları; "Ertuğrul Koyu Massena ve Saghalien gemi kalıntıları", "Helles Barçları", "Tekke Koyu (W Beach) Batıkları", "Arıburnu Barç", "Küçükkemikli Barçları", "Arıburnu Layter", "HMS 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.

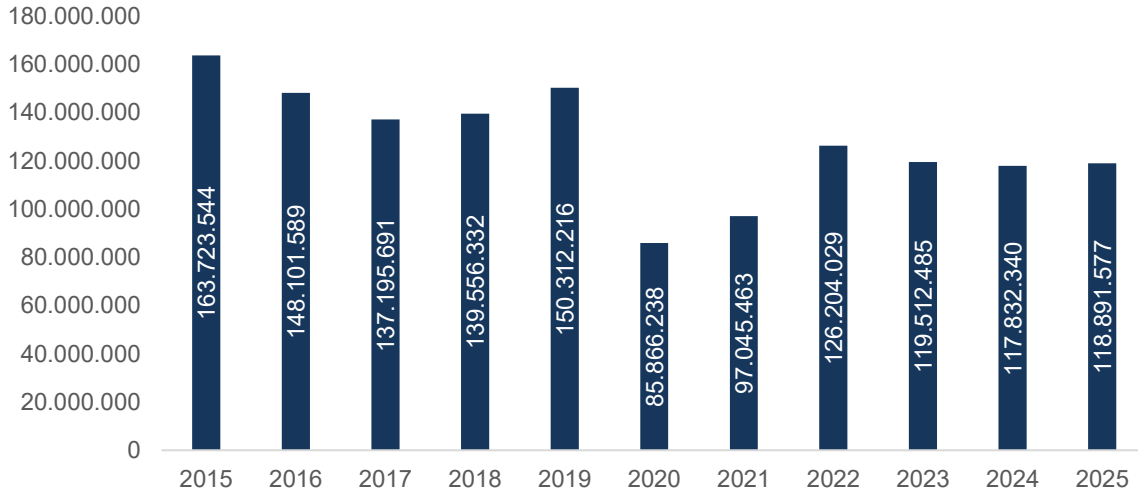
Fethiye'den Marmaris/Aksaz'a kadar olan sahil şeridi, 2018 yılında Su Sporları Merkezi ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart ayında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

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; 2024 yılında 117 Milyon 832 Bin 340 adet yolcu taşınmış iken, 2025 yılında 118 Milyon 891 Bin 577 adet yolcu taşınmıştır.

Grafik 77. Kabotaj'da Hatlı Tarifeli Olarak Liman İçi ve Limanlar Arası Taşınan Denizyolu Yolcu Sayısı



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 79. Yurtdışı Hatlar Bazında Yolcu Gemileri ile Taşınan Yolcu Sayısı (2025)

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)	2.878	2.844	5.722	347.772	347.302	695.074
	Çeşme-Sakız Adası	1.842	1.857	3.699	188.212	192.333	380.545
	Marmaris-Rodos	788	736	1.524	178.760	167.888	346.648
	Ayvalık-Midilli	1.285	1.286	2.571	128.901	127.963	256.864
	Kuşadası-Sisam	925	930	1.855	117.005	118.871	235.876
	Fethiye-Rodos	580	523	1.103	61.260	52.981	114.241
	Kaş-Meis Adası	647	640	1.287	43.427	43.291	86.718
	Çeşme-Sisam	155	146	301	30.443	30.414	60.857
	Bodrum-İleryoz Adası (Leros)	114	113	227	18.783	18.550	37.333
	Dikili-Midilli	127	126	253	13.589	13.537	27.126
	İzmir-Midilli	17	17	34	3.491	3.554	7.045
	Kuşadası-Batnoz Adası	53	59	112	2.398	2.788	5.186
	Türkiye-Yunanistan	9.411	9.277	18.680	1.134.041	1.119.472	2.253.513
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	Taşucu-Girne	833	853	1.686	127.864	128.051	255.915
	Mersin-Gazimağusa	368	392	760	17.427	16.515	33.942
	Anamur-Girne	48	48	96	4.580	4.445	9.025
	Mersin-Girne	76	19	95	2.347	674	3.021
	Taşucu-Gazimağusa	50	1	51	1.521	37	1.558
	Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	1.375	1.313	2.688	153.739	149.722	303.461
Rusya	Karasu-Tuapse	165	154	319	9.392	8.817	18.209
	Samsun-Tuapse	82	78	160	783	525	1.308
	İstanbul-Tuapse	0	73	73	0	5	5
	Türkiye-Rusya	247	305	552	10.175	9.347	19.522
Lübnan	Taşucu-Trablusşam	73	68	141	3.445	3.873	7.318
	Türkiye-Lübnan	73	68	141	3.445	3.873	7.318
Romanya	Karasu-Köstence	85	80	165	2.832	3.015	5.847
	Türkiye-Romanya	85	80	165	2.832	3.015	5.847
Ukrayna	Karasu-Chornomorsk	12	13	25	706	939	1.645
	Türkiye-Ukrayna	12	13	25	706	939	1.645
Diğer Seferler		24	49	74	1.765	1.199	2.964

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 80. Yolcu Gemileri ile Taşınan Yurtdışı Yolcu Sayısı (2025)

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	349	332	681	25.334	21.368	46.702
Şubat	313	304	617	20.988	22.908	43.896
Mart	429	435	864	32.224	35.410	67.634
Nisan	663	667	1.330	62.867	60.357	123.224
Mayıs	1.027	1.047	2.074	104.215	107.071	211.286
Haziran	1.469	1.467	2.936	158.679	151.409	310.088
Temmuz	1.777	1.742	3.519	243.244	233.044	476.288
Ağustos	1.797	1.751	3.548	290.265	280.693	570.958
Eylül	1.531	1.506	3.037	181.794	188.515	370.309
Ekim	1.052	1.035	2.087	113.539	111.180	224.719
Kasım	457	449	906	45.088	42.354	87.442
Aralık	363	362	725	28.466	33.221	61.687
Toplam	11.227	11.097	22.324	1.306.703	1.287.530	2.594.233

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

İstanbul'da denizyolu ile toplu yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunan özel işletmelere ait yolcu motorları kamu hizmeti niteliğinde bir ulaşım sunmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesince açıklanan verilere göre 2025 yılında İstanbul'da denizyolu ulaşımının payı %4 olup, çevresel sürdürülebilirlik ve kentin iki yakası arasındaki hızlı erişilebilirliğin sağlanması açısından stratejik öneme sahiptir.

İstanbul ulaşımında denizyolunun önemli bir alternatif olarak değerlendirilmesi ve bu doğrultuda aldığı payın %10'a çıkartılması gerekmektedir.

Kabotaj'da Denizyolu Yolcu Taşımacılığında düzenli seferlere ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından alınan verilerin derlenmesi neticesinde;

2025 yılında düzenli seferlere ait kabotaj hatlarımızda 118.891.577 adet yolcu taşımıştır.

Söz konusu 118.891.577 adet Yolcunun;

74.517.191 adedi İstanbul şehir içi hatlarında,

6.199.836 adedi İstanbul-Marmara şehir dışı hatlarında,

18.271.227 adet yolcu da Marmara'da şehir içi ve şehir dışı hatlarında taşınmıştır.

19.903.323 adet yolcu da diğer Bölgelerdeki hatlarda taşınmıştır.

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 günübirlik veya mevsimlik sayfiyesi olmaktan çıktı. Ulaşım olanağının gelişmesine bağlı olarak sürekli yerleşimin geliştiği bir yer haline gelmiştir.

Şirket-i Hayriye’nin vapurları Osmanlı Rus Savaşı, Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşı’nda asker ve malzeme sevkیاتında 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 geçmişi bulunmaktadır. Karadeniz kökenli kurucuların bir araya gelerek, o zamanki adı Hanönü olan Karaköy'den Haydarpaşa'ya, boyları 5-6 metreye ulaşan iki çift kürekli kayıkları ile yolcu taşımaları son derece önemliydi. Çünkü o dönemde, İstanbul'dan Anadolu'ya geçecek yolcular için tek toplu kara ulaşım aracı tren olmakla beraber Avrupa yakasından Haydarpaşa Garı'na gidişin tek yolu da deniz taşımacılığıydı.

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

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

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

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

Yeni Galata köprüsünün yapımı sırasında, Eminönü ve Karaköy'de bulunan iskeleleri inşaat sınırları içinde kalmış ve bir bakıma yolcu alma ve boşaltma yerleri bırakılmak zorunda

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

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

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; Esnafının 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 nüfusundaki artışa bağlı olarak, insan beslenmesinde önemli bir yere sahip olan hayvansal protein kaynaklarına olan talep giderek artmaktadır. Söz konusu talebin karşılanmasında su ürünleri sektörü önemli bir rol üstlenmektedir. Su ürünleri; avcılık ve yetiştiricilik faaliyetleri yoluyla elde edilmekte olup, özellikle son yıllarda yetiştiricilik faaliyetlerinde önemli artışlar gözlenmektedir. Gelişen sanayileşme ve çevresel baskılar sonucunda doğal su kaynaklarında meydana gelen kirlilik ve stok azalması, yetiştiricilik faaliyetlerinin önemini daha da artırmaktadır (Yonar, 2008; Akyıldız, 2013).

Türkiye, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve zengin iç su kaynaklarına sahip bulunması sayesinde su ürünleri üretimi açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Toplam 8.333 km kıyı uzunluğu ve farklı ekolojik özellikler gösteren denizleri ile çok sayıda iç su kaynağına sahip olan ülke, su ürünleri üretimi ve ticareti bakımından stratejik bir konumda yer almaktadır. Bu özellikler, denizel biyoçeşitliliğin artmasına katkı sağlamakta ve çeşitli türlerin ekonomik olarak değerlendirilmesine olanak tanımaktadır.

Su ürünleri sektörü, Türkiye ekonomisi içerisinde hem üretim hem de dış ticaret açısından önemli bir yere sahiptir. Sektörde kullanılan teknolojilerin gelişmesi, üretim yöntemlerinin çeşitlenmesi ve uluslararası ticaret hacmindeki artış, sektörün büyümesini destekleyen temel unsurlar arasında yer almaktadır. Bu kapsamda sürdürülebilir üretim ve kaynak yönetimi politikaları ön plana çıkmaktadır.

Uluslararası kuruluşların verileri incelendiğinde, su ürünleri sektörünün tarım sektörü içerisinde en hızlı gelişim gösteren alanlardan biri olduğu görülmektedir. Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) ve Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) tarafından yayımlanan raporlarda, özellikle su ürünleri yetiştiriciliğinin son yıllarda önemli bir büyüme ivmesi yakaladığı ifade edilmektedir (TEPGE, 2023).

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, 2023 yılında su ürünleri üretimi bir önceki yıla kıyasla %18,6 artış göstererek 1.007.921 ton olarak gerçekleşmiştir. 2024 yılında toplam üretim %7,6 azalarak 933.194 ton seviyesine düşmüştür. Bu üretimin 356.070 tonu avcılık, 577.124 tonu ise yetiştiricilik faaliyetlerinden sağlanmıştır. 2024 yılı üretiminin yaklaşık %62'si yetiştiricilik, %38'i ise avcılık yoluyla elde edilmiştir.

Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektörü dış ticaret verileri incelendiğinde, sektörün ihracat odaklı bir yapı sergilediği görülmektedir. 2024 yılı Ocak-Aralık döneminde sektör ihracatı 882 milyon 970 bin dolar, ithalatı ise 71 milyon 872 bin dolar olarak gerçekleşmiştir. 2025 yılı Ocak-Aralık dönemine ait öncü göstergeler, ihracat ve ithalat değerlerinde yıl içerisinde dalgalı bir seyir izlenmekle birlikte, yılın son çeyreğinde ihracatta artış eğiliminin öne çıktığını göstermektedir. Bu durum, sektörün dış pazarlardaki rekabet gücünü koruduğunu ortaya koymaktadır (TÜİK, 2025)

Nüfus artışı, çevresel faktörler, aşırı avcılık ve iklim değişikliği gibi unsurlar, su ürünleri kaynakları üzerinde baskı oluşturmaktadır. Bu çerçevede, su ürünleri kaynaklarının korunması, sürdürülebilir avcılık politikalarının uygulanması ve yetiştiricilik faaliyetlerinin geliştirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Su ürünleri üretimi hem küresel ölçekte hem de Türkiye özelinde, gıda güvenliği, ekonomik kalkınma ve çevresel sürdürülebilirlik açısından stratejik bir öneme sahiptir. Dünya nüfusundaki hızlı artış, gıda talebini önemli ölçüde yükseltmekte ve doğal balıkçılık kaynaklarının sınırlı kapasitesi nedeniyle, su ürünleri yetiştiriciliği geleceğin temel gıda üretim sistemlerinden biri olarak öne çıkmaktadır (TEPGE, 2025).

Bu raporda, denizcilik sektörü kapsamında su ürünleri alt sektörü ele alınarak; dünya ve Türkiye’de su ürünleri üretimi, avcılık ve yetiştiricilik faaliyetleri ile dış ticaret gelişmeleri bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmiştir.

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 2023 yılında 188 milyon ton olarak gerçekleşmiş olup; bu üretimin 90 milyon tonu avcılıktan, 98 milyon tonu yetiştiricilikten elde edilmiştir (Tablo 81).

Tablo 81. 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
2023	78.351.970	12.031.616	90.383.586	36.774.049	61.742.926	98.516.975	188.900.561

Kaynak: FAO, 2025, Balıkçılık ve Su Ürünleri İstatistikleri

Son otuz yılda, su ürünleri yetiştiriciliği (akuakültür), küresel su ürünleri üretimindeki artışın temel itici gücü olmuştur. 2000–2021 yılları arasında ortalama %5,0 yıllık büyüme gösteren akuakültür üretimi, 2021 yılında yaklaşık 90,9 milyon tona ulaşarak tarihsel olarak en yüksek seviyelerden birine erişmiştir (FAO, 2024). Buna karşılık, küresel avcılık üretimi, 1990’ların başından itibaren genel olarak durağan bir seyir izlemekte olup, yıllar arasında dalgalanmalar göstermekle birlikte yaklaşık 90 milyon ton seviyesinde kalmıştır (FAO, 2024).

Bunun yanı sıra, iklim değişikliği, ekosistemlerdeki dönüşümler, aşırı avcılık ve balık stoklarının durumu da üretim düzeylerini etkileyen başlıca faktörler arasında yer almaktadır. Nitekim balıkçılık üretimi 2018 yılında yaklaşık 96,4 milyon ton ile en yüksek seviyesine ulaşmış, 2021 yılında ise yaklaşık 91 milyon ton düzeyinde gerçekleşerek toplam su ürünleri üretiminin yaklaşık %50’sini oluşturmuştur (FAO, 2024).

FAO’nun yayımladığı Dünya Balıkçılık ve Su Ürünleri Durumu (SOFIA) raporuna göre, küresel su ürünleri üretimi yaklaşık 223 milyon ton ile tarihsel olarak en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Bu üretimin yaklaşık 185 milyon tonu sucul hayvanlardan oluşurken, toplam üretimin %51’i akuakültür, %49’u ise avcılık faaliyetlerinden elde edilmiştir (FAO, 2024).

Bölgesel dağılım incelendiğinde, Asya kıtası yaklaşık %70’lik pay ile dünya su ürünleri üretiminde lider konumunu sürdürmektedir. Asya’yı sırasıyla Avrupa, Amerika kıtası, Afrika ve Okyanusya izlemektedir. Ülke bazında ise Çin yaklaşık %35–36’lık pay ile en büyük üretici olurken, Hindistan (%8) ve Endonezya (%7) onu takip etmektedir. Bu üç ülke birlikte küresel üretimin yaklaşık yarısını karşılamaktadır (FAO, 2024).

FAO’nun balıkçılık bölgelerine göre yaptığı analizler, üretimin mekânsal dağılımında önemli farklılıklar olduğunu göstermektedir. Özellikle iç su üretimi Asya’da yoğunlaşmakta ve küresel üretim içerisinde önemli bir paya sahip bulunmaktadır. 2022 verilerine göre, toplam su ürünleri üretiminin yaklaşık %34’ü Asya’nın iç sularında gerçekleştirilmiştir (FAO, 2024).

Su ürünleri yetiştiriciliği (akuakültür), 2022 yılı itibarıyla dünya su ürünleri üretiminin %51’ini oluşturarak avcılık üretimini geride bırakmıştır. Bu durum, yetiştiriciliğin küresel üretimdeki payının son yıllarda belirgin şekilde arttığını ortaya koymaktadır. Yetiştiricilik üretimi büyük ölçüde Asya’da yoğunlaşmakta ve bölge, küresel üretim artışında başlıca rolü üstlenmektedir. Diğer bölgelerde ise üretim daha düşük düzeylerde gerçekleşmekte ve yetiştiriciliğin payı ülkelere göre farklılık göstermektedir (FAO, 2024).

Tablo 82. 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, 2024, Balıkçılık ve Su Ürünleri Üretimi

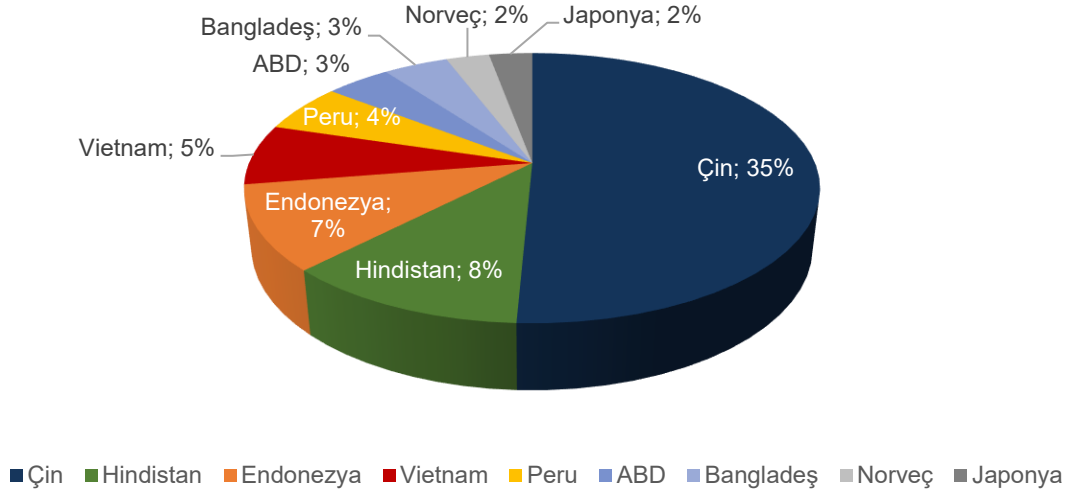
Çin’de uygulanan ruhsatlandırma, filo küçültme ve üretim kısıtlamaları nedeniyle avcılığa dayalı üretimde düşüş sürmektedir. Bu kaybın, açık sularda faaliyet gösteren filolar aracılığıyla telafi edilmesi amaçlanmaktadır (TEPGE, 2023).

Tablo 83. 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

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 78. Dünya Su Ürünleri Üretiminin Önemli Ülkelere Göre Dağılımı (2021)

Kaynak: FAO, 2023

2023 yılı itibarıyla, FAO'nun en son yayımladığı rapora göre dünya genelinde yaklaşık 4,9 milyon balıkçı teknesi faaliyet göstermektedir. Bu teknelerin büyük çoğunluğu Asya'da yoğunlaşırken, Okyanusya'nın toplam filo içindeki payı %1'in altında kalmaktadır (FAO, 2024).

Su ürünleri yetiştiriciliği; uygulanan yerel politikalar, yönetim hedeflerindeki farklılıklar, saha olanakları ve çevresel faktörlerden etkilenmekle birlikte dünya genelinde büyümesini sürdürmektedir. Üretimde Asya kıtası lider konumunu korurken hem avcılık hem de yetiştiricilik üretiminde Çin ilk sırada yer almaya devam etmektedir.

2.9.2.2. Türkiye'de Su Ürünleri Üretimi

Ülkemizin bulunduğu coğrafi konum ve sahip olduğu doğal kaynaklar, avcılık ve yetiştiricilik yoluyla su ürünleri üretimi açısından uygun imkanlar sunmaktadır. Ülkemizin üç tarafı birbirinden farklı niteliklere ve farklı üretim potansiyeline sahip denizlerle çevrilidir. Karadeniz, Ege ve Akdeniz'e kıyısı olan ülkemiz, bir iç deniz olan Marmara'nın tamamına sahiptir. 25 akarsu havzasında çok sayıda akarsu, 200 doğal, 318 baraj gölü, 1300 civarında gölet bulunmaktadır (On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023).

Türkiye su ürünleri açısından hem ithal eden hem de ihraç eden bir ülke konumunda olup su ürünlerinde pozitif bir dış ticaret dengesi mevcuttur. 2024 yılı su ürünleri üretim miktar ve değeri avcılıkta 355.995 ton, değer 11.346.939.912 TL, yetiştiricilikte 577.124 ton, değer 67.244.532.930 TL, toplamda miktar 933.119 ton, değer 78.591.472.842 TL'dir (TÜİK, BSGM).

Türkiye'nin su ürünleri ithalat ve ihracatı 2024 yılı TÜİK verileri geçici olmakla birlikte ihracatta miktar 312.630 ton, değer 40.603.307.361 TL, ithalatta miktar 120.237 ton, değer TL bazında 6.613.363.257 olmuştur (TÜİK, BSGM).

2024 yılında su ürünleri üretimi, bir önceki yıla göre %7,6 oranında azalarak 933 bin 194 ton olarak gerçekleşmiştir. Toplam üretimin %31,1'i avcılık yoluyla elde edilen deniz balıklarından, %3,5'i diğer deniz ürünlerinden ve %3,6'sı iç su ürünlerinden oluşmuştur. Üretimin en büyük payını ise %61,8 ile yetiştiricilik faaliyetleri kapsamında elde edilen su ürünleri oluşturmuştur (TÜİK, 2024).

Avcılık yoluyla gerçekleştirilen toplam üretim 356 bin 70 ton olarak kaydedilirken, yetiştiricilik yoluyla yapılan üretim 577 bin 124 ton olarak gerçekleşmiştir. Deniz ürünleri avcılığının bir önceki yıla göre %23,3 oranında azaldığı, buna karşılık iç su ürünleri avcılığının %0,2 oranında artış gösterdiği görülmektedir (TÜİK, 2024).

Tablo 84. 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
2024	322.388	33.607	355.995	405.742	171.382	577.124	933.119

Kaynak: TÜİK, BSGM, 2025

Türkiye’de su ürünleri üretimi avcılık ve yetiştiricilik yolu ile yapılmakta olup, üretim avcılık ve yetiştiricilik ile deniz ve içsularardan 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 86).

Türkiye’nin su ürünleri dış ticaretine ilişkin veriler incelendiğinde, 2023 yılında ihracat miktarının 272.192 ton ve ihracat değerinin 40.603.307.361 TL olduğu; ithalatın ise 105.252 ton ve 6.613.363.257 TL düzeyinde gerçekleştiği görülmektedir. 2024 yılı verileri değerlendirildiğinde ise su ürünleri ihracatının miktar bakımından 312,6 bin ton seviyesine yükseldiği ve yaklaşık 2 milyar dolar değerine ulaştığı anlaşılmaktadır. Bu durum, su ürünleri sektöründe özellikle yetiştiricilik faaliyetlerine bağlı üretim artışının dış ticaret performansına olumlu yansıdığını ve Türkiye’nin su ürünleri ticaretinde net ihracatçı konumunu sürdürdüğünü ortaya koymaktadır (TÜİK, 2023; 2024)

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 2024 yılında 355.994 ton olarak ölçülmüştür. 2015 ve 2024 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 2024 yılı verilerine göre 289 bin 993 ton olarak gerçekleşmiştir. Son sekiz yıl verilerinde en az avlanan deniz balıkları miktarı 2018 yılında 222 bin 24 ton olmuştur (Tablo 85).

Tablo 85. Su 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
2024	289.993	32.394	322.387	31.212	2.395	33.607	355.994

Kaynak: TÜİK, BSGM, 2025

Avcılığı en çok yapılan pelajik deniz balıklarını hamsi, sardalya, istavrit, palamut, lüfer ve çaça oluşturmıştır. 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 86).

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 86. 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
2024	153.175	17.818	19.649	49.278	3.610	16.067

Kaynak: BSGM, 2025. (İstavrit: Kıraca ve Karagöz)

Tablo 86'ya göre, Türkiye'de pelajik balıkçılık üretiminde hamsi türünün belirleyici ve baskın bir konumda olduğu görülmektedir. 2015–2024 döneminde hamsi üretimi toplam pelajik avcılık içerisinde en yüksek payı almış, ancak yıllar itibarıyla belirgin bir değişkenlik göstermiştir. Özellikle 2019 ve 2023 yıllarında yüksek seviyelere ulaşan üretim miktarının, 2024 yılında önemli ölçüde gerilemesi dikkat çekmektedir. Bu durum, hamsi stoklarının yıllar arasında farklı düzeylerde gerçekleştiğine işaret etmektedir.

Palamut avcılığı incelendiğinde ise düzenli bir seyirden ziyade dönemsel sıçramalar öne çıkmaktadır. Belirli yıllarda yüksek av miktarlarına ulaşılması, bu türün stok yapısının dönemsel yoğunlaşmalar gösterdiğini ortaya koymaktadır. Sardalya ve istavrit üretimi ise

diğer türlere kıyasla daha sınırlı değişimler sergileyerek görece istikrarlı bir görünüm sunmaktadır.

Çaça üretiminde gözlenen değişken yapı ise yıllar itibarıyla artış ve azalışların birlikte seyrettiğini göstermektedir. Genel olarak değerlendirildiğinde, pelajik balık türlerinin üretim miktarları yıllar arasında farklılık göstermekte olup, bu durum stok dinamikleri ve çevresel koşulların etkisiyle şekillenen bir üretim yapısına işaret etmektedir.

Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nden alınan verilere göre 2024 yılı sonu itibarıyla su ürünleri avcılığı yapmak üzere ruhsatlı balıkçı gemi sayısı denizlerde 15.212, iç sularda 3.385 olmak üzere toplam 18.597 adettir. Denizlerimizde ve içsularımızda filomuzu oluşturan toplam balıkçı gemi sayısının 986 adedi 10-12 m arasında, 15.931 adedi 10 metreden daha küçük boylardaki küçük ölçekli balıkçı gemilerinden oluşmaktadır (Tablo 87).

Tablo 87. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2024) (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	688	8.425	3.510	964	862	467	296	15.212
İçsu	517	2.402	389	22	55	0	0	3.385
Toplam	1.205	10.827	3.899	986	917	467	296	18.597

Kaynak: BSGM, 2025

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. 2015-2024 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 139-496 ton arasında seyretmektedir (Tablo 88).

Tablo 88. 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
2024	8.711	742	2.112	1.166	496

Kaynak: TÜİK, BSGM 2025

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

Yıllar	Kum Midyesi (Akivades ve Beyaz K.M)	Deniz Salyangozu	Karidesler (Tüm Türler)	Midye	Mürekkap 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
2024	16.686	6.962	4.467	1.534	645

Kaynak: TÜİK, BSGM 2025

Tablo 90’a göre, Türkiye’de deniz balıkları avcılık üretiminin büyük ölçüde Karadeniz’e dayandığı görülmektedir. Özellikle Doğu Karadeniz, incelenen dönem boyunca üretimin ana kaynağını oluştururken, Batı Karadeniz’in katkısı görece daha sınırlı kalmaktadır. 2000–2024 döneminde Karadeniz toplam üretimi birçok yılda genel toplamın önemli bir bölümünü oluşturmuş olup, bu durum bölgenin pelajik balıkçılık açısından belirleyici konumunu ortaya koymaktadır (BSGM, 2024).

Yıllar itibarıyla değerlendirildiğinde, Karadeniz kaynaklı üretimde belirgin bir değişkenlik söz konusudur. Nitekim 2007 ve 2019 yıllarında yüksek üretim seviyelerine ulaşılırken, 2012, 2018 ve 2022 gibi yıllarda daha düşük seviyeler kaydedilmiştir. 2023 yılında 290.582 ton olan Karadeniz toplam üretiminin, 2024 yılında 214.760 tona gerilemesi bu değişken yapının devam ettiğini göstermektedir (BSGM, 2024).

Diğer denizler incelendiğinde, Marmara ve Ege Denizi üretim miktarlarının daha sınırlı ve görece dengeli bir seyir izlediği görülmektedir. Akdeniz ise toplam üretim içerisindeki en düşük paya sahip olup, yıllar boyunca sınırlı düzeyde katkı sağlamaktadır (BSGM, 2024).

Genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye’de deniz balıkları avcılık üretimi büyük ölçüde Karadeniz’e bağımlı bir yapı sergilemekte olup, özellikle Doğu Karadeniz’deki üretim seviyeleri toplam üretim üzerinde belirleyici olmaktadır. Bu yapı, üretim miktarlarının yıllar içerisinde değişkenlik göstermesine neden olan temel unsurlardan biri olarak öne çıkmaktadır (BSGM, 2024).

Tablo 90. Denizlere Göre Deniz Balıkları Avcılık Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Karadeniz			Marmara	Ege	Akdeniz	Toplam
	Doğu	Batı	Toplam				
2000	243.417	97.595	341.012	46.137	40.242	14.299	441.690
2001	221.690	121.073	342.763	68.327	42.996	11.094	465.180
2002	251.818	130.229	382.047	68.047	32.559	10.793	493.446
2003	204.754	107.132	311.886	60.925	31.483	11.832	416.126
2004	233.084	118.129	351.213	60.640	33.946	10.953	456.752
2005	170.841	63.132	233.973	44.768	38.774	16.733	334.248
2006	229.874	50.640	280.514	67.153	47.680	14.598	409.945
2007	341.188	71.441	412.629	44.447	44.386	16.739	518.201
2008	283.991	23.123	307.114	38.402	32.870	17.274	395.660
2009	239.703	38.000	277.703	31.709	44.801	26.423	380.636
2010	255.570	48.121	303.691	36.529	34.996	24.440	399.656
2011	293.263	40.608	333.871	36.433	31.330	30.613	432.247
2012	157.044	53.556	210.600	45.371	34.784	24.883	315.638
2013	166.205	43.105	209.310	38.284	30.143	17.431	295.168
2014	124.713	35.163	159.876	30.095	31.406	9.682	231.059
2015	235.312	39.430	274.742	29.338	33.086	8.600	345.766
2016	115.808	76.624	192.432	29.336	32.099	9.857	263.724
2017	152.429	39.453	191.882	22.062	43.833	11.900	269.677
2018	82.730	39.271	122.001	49.707	39.578	10.738	222.024
2019	262.749	35.356	298.105	27.157	37.591	11.873	374.726
2020	131.273	87.982	219.255	21.139	37.909	13.608	291.911
2021	143.262	60.514	203.776	11.365	33.767	13.382	262.290
2022	97.398	86.363	183.761	20.436	38.625	11.714	254.536
2023	237.265	53.317	290.582	48.303	36.032	12.198	387.115
2024	133.066	81.694	214.760	33.226	30.614	11.395	289.995

Kaynak: TÜİK, BSGM 2025

2000-2024 döneminde Türkiye iç su ürünleri avcılık üretimi genel olarak dalgalı bir seyir izlemiş olup, toplam üretim 42.824 tondan 33.607 tona gerilemiştir. Bölgesel bazda Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgelerinde belirgin düşüşler yaşanırken, Marmara ve İç Anadolu bölgeleri nispeten sabit üretim seviyelerini korumuştur. Güneydoğu Anadolu bölgesinde ise 1.541 tondan 2.000 tona yükselen bir artış gözlenmiştir. Diğer bölgelerde üretim miktarları dalgalı olmakla beraber genel eğilim azalış yönündedir. Bu veriler, Türkiye iç su ürünleri avcılığında bölgesel farklılıkların belirgin olduğunu ve toplam üretimde azalma eğilimi yaşandığını göstermektedir.

Tablo 91. Bölgelere Göre İçsu Ürünleri Avcılık Üretimi (Ton)

Yıllar	Karadeniz	Marmara	Ege	Akdeniz	İç Anadolu	Doğu Anadolu	Güneydoğu Anadolu	Toplam
2000	2.384	4.671	2.145	4.846	7.101	20.136	1.541	42.824
2001	2.422	4.913	2.148	5.184	7.001	20.339	1.316	43.323
2002	2.449	5.450	2.349	5.888	7.182	19.297	1.323	43.938
2003	4.278	5.546	2.592	6.236	5.801	18.851	1.394	44.698
2004	2.483	5.199	2.508	6.824	8.597	18.628	1.346	45.585
2005	2.278	6.849	2.186	6.253	9.209	18.099	1.241	46.115
2006	2.112	6.661	2.071	6.127	10.173	15.829	1.109	44.082
2007	2.168	6.397	2.019	6.108	10.136	15.234	1.259	43.321
2008	1.801	5.774	1.934	5.403	9.861	14.967	1.271	41.011
2009	2.301	5.507	1.707	5.713	8.856	13.715	1.388	39.187
2010	2.268	6.070	2.142	5.927	7.322	14.846	1.684	40.259
2011	2.034	7.319	1.906	5.505	6.141	12.519	1.674	37.098
2012	1.834	5.866	2.150	5.274	6.617	12.702	1.678	36.121
2013	1.323	7.953	2.142	4.749	5.859	11.576	1.472	35.074
2014	1.271	7.947	2.060	5.065	6.980	11.214	1.597	36.134
2015	1.192	6.338	1.853	4.298	7.670	11.354	1.471	34.176
2016	1.033	6.764	1.525	4.392	7.102	11.824	1.216	33.856
2017	829	6.485	1.767	3.833	6.626	11.553	1.052	32.145
2018	688	6.038	1.398	3.653	6.188	11.398	776	30.139
2019	844	6.209	1.519	3.989	6.809	11.419	807	31.596
2020	1.040	6.100	1.828	4.707	7.487	11.146	811	33.119
2021	917	6.387	1.774	4.097	7.834	11.324	807	33.140
2022	1.074	6.563	1.562	4.242	7.346	11.302	1.167	33.256
2023	1.061	6.789	1.667	4.347	7.342	11.321	1.005	33.532
2024	894	6.421	1.453	4.568	7.057	11.214	2.000	33.607

Kaynak: TÜİK, BSGM 2025

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).

Tablo 92. 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
2024	405.742	70,3	171.382	29,7	577.124	3,75

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 2024 yılında denizde 322.387 ton, iç sularımız da 33.607 ton toplamda 355.94 ton olarak gerçekleşmiştir. Yetiştiricilik üretimi denizde 405.742 ton, iç sularımızda 171.382 ton, toplamda 577.124 tondur. Türkiye su ürünleri üretimi toplamda 933.119 ton olmuştur.

2015-2024 döneminde Türkiye’de yetiştiriciliği en çok yapılan türlere ait üretim miktarları incelendiğinde, alabalık üretiminin toplamda 108.038 tondan 231.591 tona yükseldiği ve bu artışın özellikle deniz üretimindeki genişlemeyle desteklendiği görülmektedir. Aynı dönemde çipura üretimi 51.844 tondan 155.279 tona, levrek üretimi ise 75.164 tondan 165.055 tona yükselerek düzenli bir artış eğilimi sergilemiştir. Tüm türlerde üretim miktarlarının yıllar itibarıyla artış gösterdiği, özellikle 2020 sonrası dönemde büyümenin hızlandığı ve 2024 yılı itibarıyla en yüksek seviyelere ulaşıldığı gözlemlenmektedir (Tablo 93).

Tablo 93. 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
2024	170.905	60.686	231.591	155.279	165.055

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).

2024 yılı sonu itibarıyla su ürünleri yetiştiriciliği faaliyetinde bulunan tesis sayısı, denizlerde 557 ve iç sularda 1.914 olmak üzere toplam 2.471 adettir. Kapasite dağılımı incelendiğinde, 0–50 ton/yıl aralığında yer alan tesis sayısı denizlerde 115 adet, iç sularda ise 1.085 adet olup, toplamda 1.200 adettir. Deniz yetiştiriciliğinde kapasitenin büyük ölçüde yüksek ölçekli işletmelerde yoğunlaştığı; özellikle 1001 ton/yıl ve üzeri kapasite grubundaki tesislerin hem tesis sayısı hem de toplam üretim kapasitesi açısından belirleyici nitelik taşıdığı görülmektedir. Buna karşılık iç su yetiştiriciliğinde küçük ölçekli tesisler sayısal olarak baskın olmakla birlikte, toplam üretim kapasitesinin ağırlıklı olarak orta ve büyük ölçekli işletmelerde toplandığı anlaşılmaktadır. Deniz ve iç su yetiştiriciliğinin birlikte değerlendirildiği toplam kapasite dağılımına göre, 51–100 ton/yıl kapasite grubunda 143 tesis ile 12.697 ton/yıl, 101–250 ton/yıl kapasite grubunda 283 tesis ile 56.232 ton/yıl, 251–500 ton/yıl kapasite grubunda 251 tesis ile 107.342 ton/yıl ve 501–1000 ton/yıl kapasite grubunda 290 tesis ile 258.395 ton/yıl üretim kapasitesi bulunmaktadır. En yüksek kapasite 1001 ton/yıl ve üzeri grupta yer almakta olup, bu grupta 158 tesis ile toplam 403.040 ton/yıl kapasite bulunmaktadır. Toplamda 2.471 tesisin yıllık üretim kapasitesi 859.973 ton olup, bu durum sektör genelinde üretim kapasitesinin büyük ölçekli işletmelerde yoğunlaştığını ve ölçek ekonomisine dayalı bir üretim yapısının hâkim olduğunu göstermektedir (Tablo 94).

Tablo 94. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2024)

Grup	Kapasite Grubu (Ton)	Tesis Sayısı (adet)	Toplam Proje Kapasitesi (Ton/Yıl)
Deniz	Kuluçkahane*	51	0
	0-50	115	3.221
	51-100	15	1.245
	101-250	18	3.115
	251-500	56	20.565
	501-1000	146	133.634
	1001>	156	398.140
	Toplam	557	559.920
İçsu	Kuluçkahane*	95	0
	0-50	1.085	19.046
	51-100	128	11.452
	101-250	265	53.117
	251-500	195	86.777
	501-1000	144	124.761
	1001>	2	4.900
	Toplam	1.914	300.053
Deniz + İçsu	Kuluçkahane*	146	0
	0-50	1.200	22.267
	51-100	143	12.697
	101-250	283	56.232
	251-500	251	107.342
	501-1000	290	258.395
	1001>	158	403.040
	Toplam	2.471	859.973

Kaynak: TÜİK, BSGM, 2025

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 95. 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
2023	75	1.118	93.318.050
2024	74	1.118	78.859.000

Kaynak: BSGM, 2023

2002–2024 döneminde balıklandırma (sazan) faaliyetleri incelendiğinde, balıklandırma yapılan il sayısı, kullanılan kaynak sayısı ve bırakılan balık miktarında genel olarak artış eğilimi olduğu görülmektedir. 2002 yılında 28 ilde ve 200 kaynakta

gerçekleştirilen balıklandırma faaliyetleri kapsamında 5.540.000 adet balık bırakılmıştır. İzleyen yıllarda dalgalı bir seyir izlenmekle birlikte, özellikle 2010 sonrası dönemde hem kaynak sayısında hem de balık miktarında artış dikkat çekmektedir. 2021 yılı itibarıyla balıklandırma yapılan il sayısı 73'e, kaynak sayısı 1.017'ye yükselmiş ve bırakılan balık miktarı 54.018.450 adede ulaşmıştır. En yüksek balıklandırma miktarı 2023 yılında 93.318.050 adet olarak gerçekleşmiş, 2024 yılında ise 74 il ve 1.118 kaynakta yürütülen çalışmalar sonucunda 78.859.000 adet balıklandırma yapılmıştır. Bu veriler ışığında, balıklandırma faaliyetlerinin yıllar içerisinde hem coğrafi kapsam hem de miktar açısından önemli ölçüde genişlediği ve özellikle son yıllarda belirgin bir artış eğilimi sergilediği anlaşılmaktadır.

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 yavrusu ile balıklandırma çalışmaları başlatılmıştır (On Birinci Kalkınma Planı, 2019-2023).

2.9.3.2024 Yılı Su Ürünleri Ekonomik Veriler

2.9.3.1. Su Ürünleri Üretim Miktar ve Değeri

2024 yılı itibarıyla su ürünleri üretimi toplam 933.119 ton ve 128,3 milyar TL düzeyine ulaşmıştır. Üretimin %62'sini oluşturan yetiştiricilik faaliyetleri 577.124 tonluk miktar ve 106,0 milyar TL'lik değer ile toplam üretimde ağırlıklı bir yer tutmaktadır. Avcılık faaliyetleri ise 355.995 tonluk üretim miktarı ve 22,3 milyar TL'lik değer ile toplam üretim içinde daha düşük bir paya sahiptir. Toplam üretim içerisinde yetiştiriciliğin miktar ve değer açısından payı avcılığa kıyasla daha yüksek düzeyde gerçekleşmiştir (Tablo 96).

Tablo 96. 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
2024	355.995	22.309.727.710	577.124	106.026.648.000	933.119	128.336.375.710

Kaynak:TÜİK, BSGM

2.9.3.2. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalat ve İhracatı

2024 yılı itibarıyla Türkiye'nin su ürünleri dış ticareti incelendiğinde, ihracat miktarı 312.397 ton ve 2,0 milyar dolar, ithalat miktarı ise 120.237 ton ve 289,3 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde ihracatın TL karşılığı 66,3 milyar TL, ithalatın TL karşılığı ise 9,5 milyar TL düzeyindedir. Miktar bazında ihracatın ithalattan daha yüksek olduğu görülürken, değer bazında da ihracat ithalata kıyasla daha büyük bir hacme sahiptir. Toplam dış ticaret verileri içerisinde ihracatın hem miktar hem de değer açısından ithalata göre daha yüksek düzeyde gerçekleştiği izlenmektedir (Tablo 97).

Tablo 97. 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
2024	312.397	2.015.924.620	66.370.298.811	120.237	289.264.292	9.537.683.718

Kaynak: TÜİK, BSGM

2.9.3.2.1. Dış Ticaret

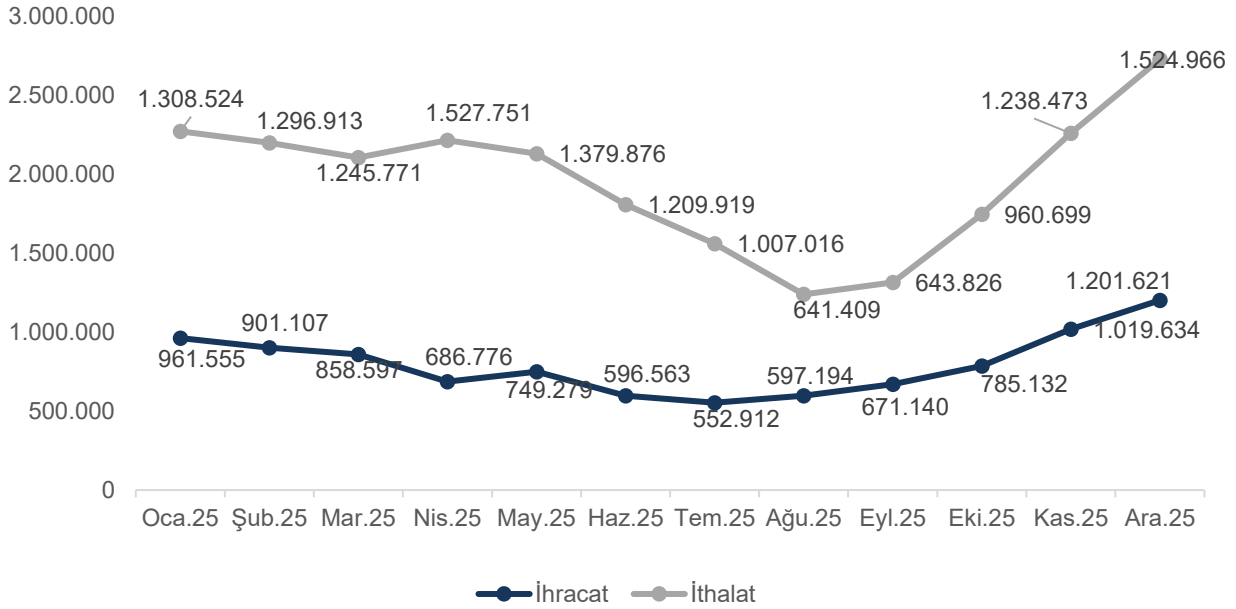
Ocak–Aralık 2025 dönemine ait balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektörü dış ticaret verilerine göre, ihracat ve ithalat değerlerinin yıl içerisinde dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. İthalat yılın başında 1.308.524 bin ABD doları seviyesinde gerçekleşmiş, mart ayında 1.245.771 bin ABD doları ile gerilemiş, Nisan ayında 1.527.751 bin ABD doları ile artış göstermiştir. Takip eden aylarda düşüş eğilimi devam ederek temmuz ayında 1.007.016 bin ABD doları seviyesine kadar gerilemiş, Ağustos ve Eylül aylarında 641.409 ve 643.826 bin ABD doları olarak kaydedilmiştir. Yılın son çeyreğinde ise ithalat yeniden yükselişe geçerek aralık ayında 1.524.966 bin ABD doları seviyesine ulaşmıştır.

İhracat değerleri incelendiğinde, ocak ayında 961.555 bin ABD doları olarak gerçekleştiği, yılın ilk yarısında kademeli bir azalışla ocak ayında 552.912 bin ABD dolarına kadar gerilediği görülmektedir. Ağustos ayından itibaren artış eğilimine giren ihracat, Ekim ayında 785.132 bin ABD doları, Kasım ayında 1.019.634 bin ABD doları ve aralık ayında 1.201.621 bin ABD doları olarak kaydedilmiştir.

Söz konusu görünüm, su ürünleri sektörü dış ticaretinde yıl içerisinde belirgin bir dalgalanma yaşandığını ve özellikle yılın ikinci yarısında toparlanma eğiliminin öne çıktığını göstermektedir. İthalatın yıl sonuna doğru yeniden artış göstermesi, iç talepteki canlanma veya arzın yetersiz kaldığı dönemlerde dışa bağımlılığın arttığına işaret edebilmektedir. Öte yandan ihracatın yılın ortasında gerilemesinin ardından son çeyrekte güçlü bir artış sergilemesi, sektörün dış pazarlarda yeniden ivme kazandığını ortaya koymaktadır. Bu

çerçevede, sektörün yıl genelinde hem iç hem de dış piyasa koşullarına duyarlı bir yapı sergilediği ve özellikle yılın son döneminde dış ticaret performansında iyileşme eğilimi gösterdiği değerlendirilmektedir.

Grafik 79. Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Sektörü İhracat İthalat Değerleri (Bin ABD \$), Ocak-Aralık 2025



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).

2024 yılı itibarıyla su ürünleri arz ve kullanım dengesi incelendiğinde, toplam üretim 933.119 ton, ihracat 312.630 ton ve ithalat 120.237 ton olarak gerçekleşmiştir. Bu çerçevede yurt içi tüketim 662.189 ton seviyesinde hesaplanırken, kişi başına su ürünleri tüketimi 7,7 kg olarak kaydedilmiştir. Aynı dönemde balık unu ve yağı üretimi 78.380 ton, değerlendirilemeyen miktar ise 157 ton olarak gerçekleşmiştir. Su ürünleri, yüksek kaliteli protein içeriği, omega-3 yağ asitleri, vitamin ve mineraller bakımından zengin yapısı ile dengeli beslenmede önemli bir yer tutmakta olup, düzenli tüketimi kalp ve damar sağlığının korunması başta olmak üzere genel sağlık üzerinde olumlu etkiler sağlamaktadır.

Tablo 98. 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
2024	933.119	312.630	120.237	662.189	78.380	157	7,7

Kaynak :TÜİK, BSGM

Not: *Balık unu ve yağı fabrikalarında işlenen miktar

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

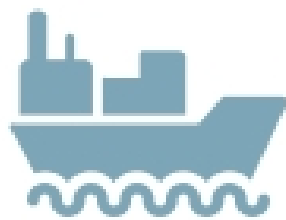
Su ürünlerinin taze, soğutulmuş, dondurulmuş veya işlenmiş olarak insan tüketiminde kullanılan kısmı avcılık miktarlarındaki dalgalanma ve balık unu-yağı sanayiinde işlenen miktara göre değişmektedir. Üretilen ve ithal edilerek ülkeye giren miktarın toplamından ihraç edilen ürünler düşüldüğünde iç tüketim 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 su ürünleri tüketimi son yıllarda dalgalı bir seyir izlemekle birlikte genel olarak sınırlı bir artış eğilimi göstermektedir. Nitekim kişi başına tüketim 2020 yılında 6,8 kg iken 2021 yılında 0,2 kg azalarak 6,6 kg seviyesine gerilemiştir. İzleyen dönemde yeniden artış eğilimine giren tüketim, 2023 yılında 7,2 kg'a yükselmiş (2021'e göre 0,6 kg artış), 2024 yılı itibarıyla ise 7,7 kg seviyesine ulaşarak bir önceki yıla göre 0,5 kg artış göstermiştir. 2020–2024 dönemi genelinde değerlendirildiğinde kişi başına tüketimde toplamda 0,9 kg'lık bir artış gerçekleşmiştir. Buna rağmen mevcut tüketim düzeyinin birçok ülkeye kıyasla düşük olduğu görülmektedir. Bu durum; tüketim alışkanlıkları, su ürünleri tüketim kültürünün yeterince gelişmemiş olması, ürünlerin ağırlıklı olarak taze ve sezonunda tercih edilmesi ile işlenmiş su ürünlerine yönelik talebin sınırlı kalması gibi çeşitli faktörlerle ilişkilendirilmektedir. Türkiye'de su ürünleri tüketimi bölgesel farklılıklar göstermekle birlikte, su ürünlerinin dengeli

beslenmedeki önemi dikkate alınarak yıl boyunca erişilebilirliğinin ve tüketiminin artırılması önem arz etmektedir.

GEMİ ACENTEİĞİ



2.10. GEMİ ACENTELİĞİ

2.10.1. Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı

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

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

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

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

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

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

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

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 14.05.2026 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve 19.09.2023 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ çerçevesinde yürütülmektedir.

2.10.3.1. Türk Ticaret Kanunu

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 102.maddesinde acentelik kavramı *"ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir"* şeklinde tanımlanmaktadır.

Gemi acenteleri de dahil olmak üzere farklı alanlarda faaliyet gösteren acenteler TTK'da tanımlanan 102.madde ile 123.maddeler arasında yer alan hükümlere tabidirler. Her ne kadar acenteler için Türk Ticaret Kanunu'nda genel düzenlemeler yer alsa da acentelerin yaptığı iş ve işlemlerin sektörlerine göre farklılık arz etmesi nedeni ile gemi acenteleri için bir alt düzenleme yapılması ihtiyacı ortaya çıkmış, bu sebeple gemi acenteleri için kuruluş ve çalışma esaslarını ortaya koyan Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile özel bir düzenleme yapılmıştır.

2.10.3.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği

Gemi acenteliği faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişiler için ilk özel düzenleme Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik adı altında 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Zaman içinde sektörden gelen talepler doğrultusunda bahse konu Yönetmelikte 02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Resmî Gazete ile değişiklik yapılmış, ardından Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete, 27.03.2019 tarihli ve 30727 sayılı Resmi Gazete ve sonrasında 14.05.2026 tarihli ve 33253 sayılı Resmi 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, gemi acenteliği eğitimi ve gemi acenteliği yenileme seminerleri ile yeterliliği tespit edilen acente personeline Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca "*Gemi Acentesi Personel Tanıtım Kartı*" düzenlenmektedir.

Yeni yayımlanan yönetmelik ile Gemi Acenteleri Disiplin Komisyonunun Tanımı Görev ve Yetkileri, Acente Sınıflandırma Sistemi, Acente Personeli ve Eğitim Kriterleri, İşyeri Nitelikleri, Eğitim Süreçlerinin Dijitalleştirilmesi, İdari Yaptırımlar ve Para Cezaları, Yetki ve Tanıtım Belgeleri Ücret ve Belge Süreleri, Mali Yeterlilik ve Sermaye Şartları alanlarında önemli değişiklikler yapılmıştır.

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 başvurularına ilişkin yazışmaları şirketin KEP adresi üzerinden yapmaktadır.

2.10.4. Gemi Acente Firmalarına İlişkin Veriler

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre, **31.12.2025 tarihi itibari ile** ülkemizde gemi acenteliği yetki belgesi olarak faaliyet gösteren **toplam 1.401 gemi acente firması mevcuttur. Şube yetki belgesine** sahip gemi acente firmaları ile **bu sayı 1.684'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 99. 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	3,7
2017	985	212	1.197	7,5
2018	1.008	221	1.229	2,7
2019	1.082	213	1.295	5,4
2020	1.074	222	1.296	0,1
2021	1.117	229	1.346	3,9
2022	1.207	247	1.454	8,0
2023	1.293	269	1.562	7,4
2024	1.314	269	1.583	1,3
2025	1.401	283	1.684	6,4

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (16.03.2026)

Tablo 100. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı

Sıra NO	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	592	31	623	37
2	Muğla	187	20	207	12
3	İzmir	126	67	193	11
4	Mersin	110	54	164	10
5	Hatay	87	32	119	7
6	Kocaeli	65	25	90	5
7	Samsun	27	8	35	2
8	Zonguldak	27	1	28	2
9	Antalya	34	10	44	3
10	Balıkesir	30	4	34	2
11	Aydın	21	4	25	2
12	Bursa	18	9	27	2
13	Çanakkale	16	2	18	1
14	Trabzon	11	4	15	1
15	Tekirdağ	11	1	12	1
16	Yalova	9	0	9	
17	Bartın	5	2	7	
18	Ordu	5	2	7	
19	Rize	3	2	5	
20	Sinop	2	1	3	
21	Sakarya	3	3	6	
22	Giresun	3	1	4	
23	Kastamonu	3	0	3	
24	Artvin	3	0	3	
25	Adana	3	0	3	
Toplam		1.401	283	1.684	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (16.03.2026)

Tablo 101. 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	27	8	35	43
2	Trabzon	11	4	15	19
3	Bartın	5	2	7	9
4	Ordu	5	2	7	9
5	Giresun	3	1	4	5
6	Sinop	2	1	3	5
7	Rize	3	2	5	6
8	Kastamonu	3	0	3	2
9	Artvin	3	0	3	1
Toplam		62	20	82	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (16.03.2026)

Tablo 102. 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	592	31	623	73%
2	Kocaeli	65	25	90	11%
3	Balıkesir	30	4	34	3%
4	Bursa	18	9	27	3%
5	Zonguldak	27	1	28	3%
6	Çanakkale	16	2	18	2%
7	Tekirdağ	11	1	12	1%
8	Yalova	9	0	9	1%
9	Sakarya	3	3	6	1%
Toplam		771	76	847	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (16.03.2026)

Tablo 103. 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	126	67	188	46
2	Muğla	187	20	207	48
3	Aydın	21	4	25	6
Toplam		334	91	425	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (16.03.2026)

Tablo 104. 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	110	54	164	50
2	Hatay	87	32	109	33
3	Antalya	34	10	44	13
4	Adana	3	0	3	1
Toplam		234	96	330	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (16.03.2026)

Tablo 105. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı

Bölgeler	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.BÖLGE	62	20	82	5
II.BÖLGE	771	76	847	49
III.BÖLGE	334	91	425	26
IV.BÖLGE	234	96	330	20
Toplam	1.401	283	1.684	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (16.03.2026)

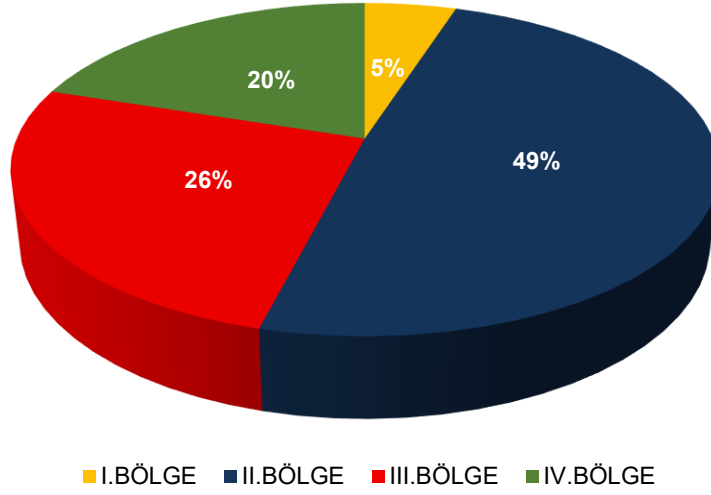
Bölgelere göre gemi acentelerinin dağılıma bakıldığında;

- Toplam 1.401 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 yatlara 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 80. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%)



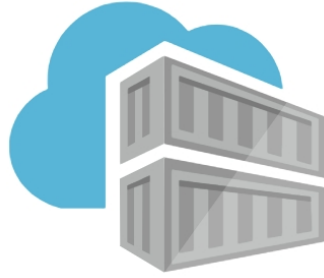
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 106. 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%	19%	
2021	Merkez	68	655	289	195	1.207
	Şube	17	77	78	75	247
	Toplam Firma Sayısı	85	732	367	270	1.454
	%	6%	50%	25%	19%	
2022	Merkez	68	655	289	195	1.207
	Şube	17	77	78	75	247
	Toplam Firma Sayısı	85	732	367	270	1.454
	%	6%	50%	25%	19%	
2023	Merkez	58	724	297	215	1.186
	Şube	17	80	85	87	248
	Toplam Firma Sayısı	75	804	382	302	1.563
	%	5%	51%	24%	19%	
2024	Merkez	56	729	308	221	1.186
	Şube	17	80	85	87	248
	Toplam Firma Sayısı	73	809	393	308	1.583
	%	5%	51%	25%	19%	
2025	Merkez	62	771	334	234	1.401
	Şube	20	76	91	96	283
	Toplam Firma Sayısı	82	847	425	330	1.684
	%	5%	49%	26%	20%	

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.

2026 Mart ayı verilerine göre Yılında Halihazırda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetkilendirilen 9.916 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, kıyasal inşa mühendislik hizmeti gibi işlerde kullanılan özel amaçları hizmet gemilerinin bu hizmetlerin ifasında ortaya çıkabilecek sorumlulukları da ilave prim ve ilave şartlar ile teminat altına alınabilmektedir.

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

NAVLUN, 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 ürünüde teminat altına alınan konular genel olarak aşağıdaki gibidir.

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

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 Klotları, Norveç Klotları veya benzeri klotlar 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 güçlüğü içinde olmasına bağlı olarak tahsil edilemeyen alacaklar vb.)
- Doğal olaylar (deprem, sel, fırtına vb.)
- Sosyal risk kaynakları (hırsızlık, kundaklama vb.)'dır.

Yukarıdakilere ilaveten karşılaşılan risk unsurları aşağıda sunulmaktadır.

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

2.12.2. Türkiye’de Deniz Sigortaları

1870’lerden itibaren ve daha çok yabancı sigorta şirketleri tarafından başlatılan deniz sigortacılığı faaliyetleri, ilerleyen zamanlarda aralarında "meslek kuruluşu" şeklinde örgütlenme ihtiyacını duymuşlardır. 1900 yılında “İstanbul’da Faaliyette Bulunan Yangın Sigorta Şirketlerinin Sendikası” adıyla ilk kez meslek örgütü halini almıştır. Bu sendika daha sonra 1916 yılında "Türkiye’de Çalışan Sigorta Şirketleri Cemiyeti”ne dönüştürülmüş olup cemiyetin o tarihlerde tamamı yabancı olan 81 üyesi 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.

2025 itibarıyla Birlik’in toplam 72 aktif faaliyette bulunan üye şirketi mevcut olup, bu şirketlerin 48’i hayat dışı, 20’si hayat ve emeklilik ve 4’ü reasürans şirkettir.

2025 senesi Türkiye Sigorta Birliği (TSB) Deniz sigortaları ile ilgili verilerini incelediğimizde;

Tablo 107. Deniz Sigortaları Verileri

Deniz Sigortaları	Sigorta Şirketi Adedi		Toplam Prim Üretimi TL		Toplam Sigorta Üretimindeki Payı	Değişim
	2024	2025	2024	2025	2025	2024-2025
Su Araçları Tekne ve Makine Sigortası	32	30	6.539.209.785	8,707,323,493	0,83%	33,16%
Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası	3	4	784.415.560	1,213,206,110	0,12%	54,66%
Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk	38	38	10.321.300.571	12,450,548,472	1,19%	20,63%

Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği

Türkiye Sigorta Birliğinin 2024- 2025 yılları arasındaki prim üretim değerleri dikkate alındığında;

- Su Araçları Tekne ve Makine Sigortasının %33,16
- Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortasının %54,66
- Nakliyat, Yük Sigortası, Risk de aynı şekilde %20,63 oranında artış gerçekleştiği görülmektedir.

TSB verilerine göre 2025 yılı içerisindeki toplam prim tutarı 1,044,119,168,353 TL'si Hayat dışı, 178,877,966,559 TL'si Hayat olmak üzere 1,222,997,134,911 TL'dir ve önceki seneye göre %45,8 oranında artmıştır.

TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN YILLARA GÖRE GELİŞİMİ

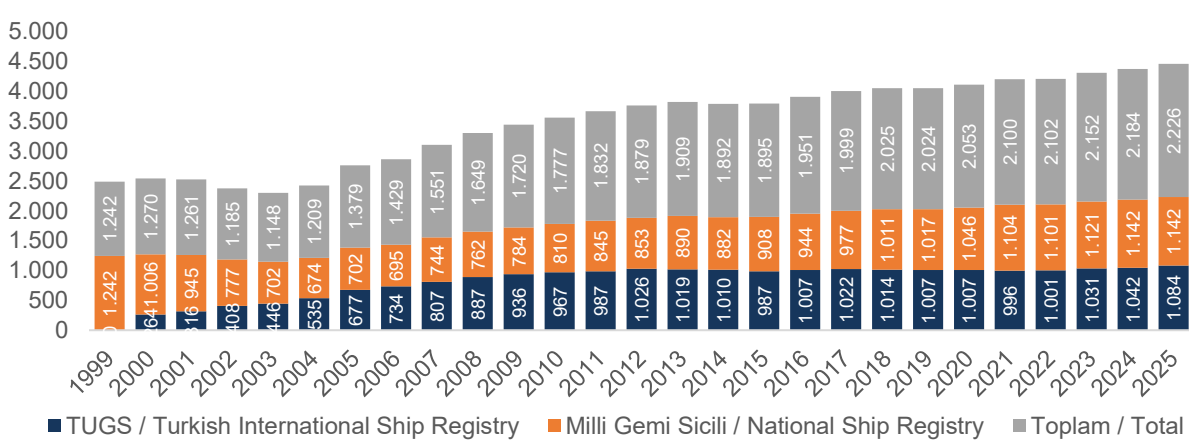
Türk Deniz Ticaret Filosunun 150 GT ve üzeri gemileri için DWT ve adet bazında hazırlanmış özet tablolar aşağıdaki gibidir.

Grafik 81. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2025



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 82. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi (150 GT ve Üzeri), 1999-2025



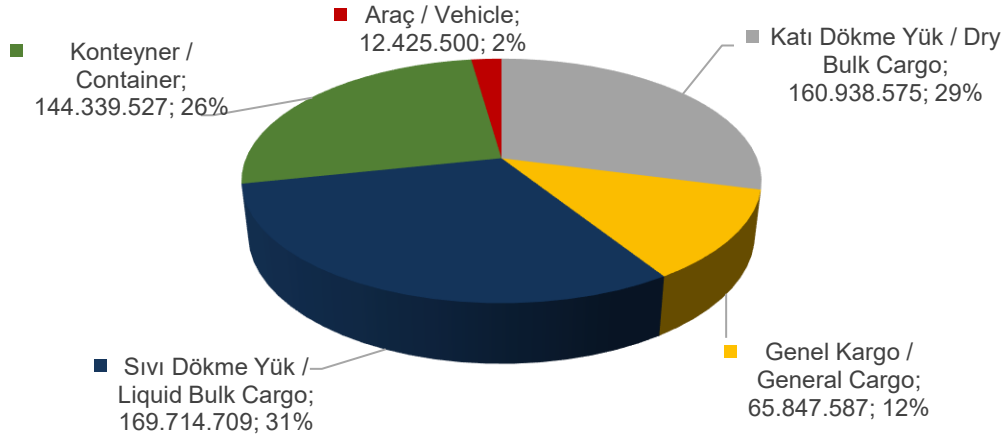
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Türk Deniz Ticaret Filosu 2025 senesinde toplam 6.964.088 DWT ile geçen seneye kıyasla tonaj bazında %1,49 oranında bir azalış yaşanmasına rağmen adet bazında %1,92 oranında bir artış meydana gelmiştir. Milli Gemi Siciline kayıtlı olan gemi sayısı değişmemiş olup, TUGS siciline %4 oranında artış olmuştur.

2025 senesi içerisinde Türk limanlarında toplam 553.265.898 ton yük elleçlenmiş olup, geçen seneye oranla %4'lük bir artış gerçekleşmiştir.

Yük tipleri bazında incelendiğinde, en fazla elleçlenen yükün 169.714.709 tonla sıvı dökme yükler olduğu, ardından sırasıyla katı dökme yükler, konteyner yükleri, genel kargo yükleri ve gemide taşınan araçların geldiği görülmektedir.

Grafik 83. Kargo Tipleri Bazında Yük Elleçlemeleri, 2025

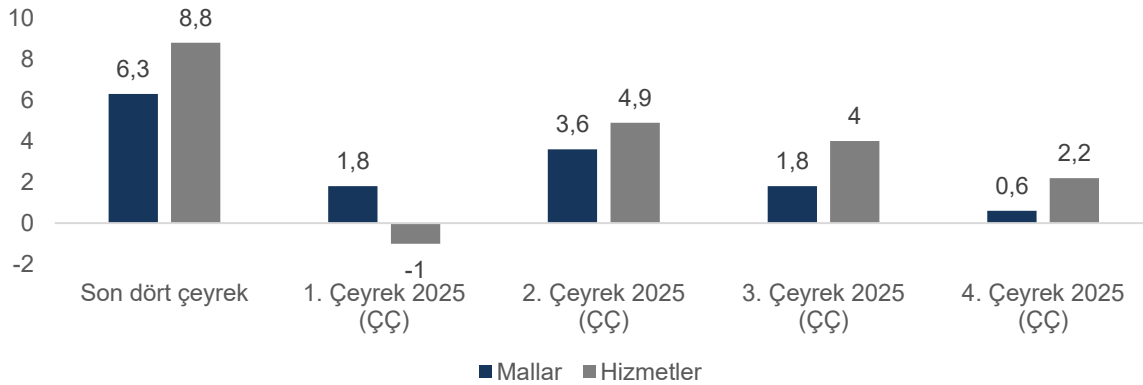


Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2.12.3. Dünya'da Deniz Sigortaları

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verilerine göre 2025 yılında küresel ticaret, 2024'e göre yaklaşık %7 artarak 35 trilyon ABD dolarını aşarak rekor seviyeye ulaşmıştır. Söz konusu artış yaklaşık 2,2 trilyon ABD doları olup, bunun yaklaşık 1,5 trilyon ABD doları mal ticaretinden, yaklaşık 750 milyar ABD doları ise hizmet ticaretinden kaynaklanmıştır. Hizmet ticareti yaklaşık %9 büyüme ile mal ticaretine kıyasla daha güçlü bir artış göstermiştir.

Tablo 108. Mal ve Hizmet Ticareti Hacmi: Son Dört Çeyrek ve Çeyreklik Büyüme Oranı (%)



Kaynak: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)

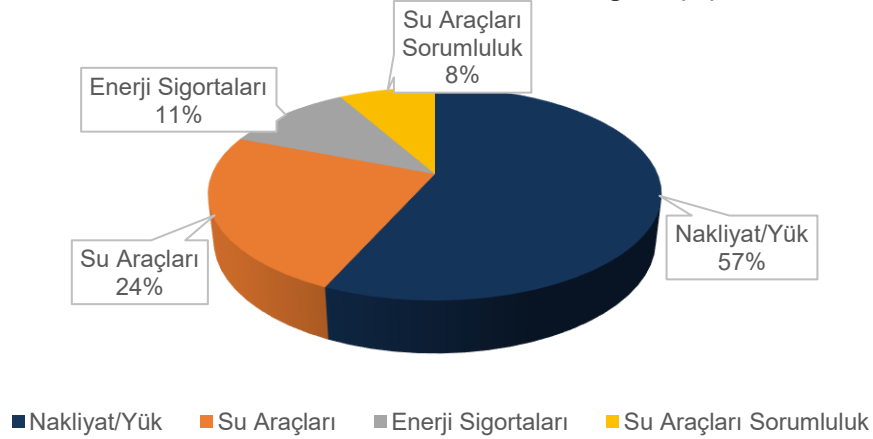
Not: "ÇÇ", çeyrekten çeyreğe (bir önceki çeyreğe göre değişim) anlamına gelmektedir.

International Union of Marine Insurance (IUMI) tarafından 2025 yılında açıklanan verilere göre, 2024 yılında toplam deniz sigortaları prim üretimi 39,92 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Bu tutar, bir önceki yıla göre yaklaşık %1,5 oranında artışa işaret etmektedir.

Toplam prim üretimi branş bazında incelendiğinde;

- %56,7 nakliyat/yük sigortaları (22,64 milyar ABD doları),
- %24,2 su araçları sigortaları (9,67 milyar ABD doları),
- %10,9 enerji sigortaları (4,34 milyar ABD doları),
- %8,2 su araçları sorumluluk sigortaları olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 84. Teminat Tiplerine Göre Dağılım (%)

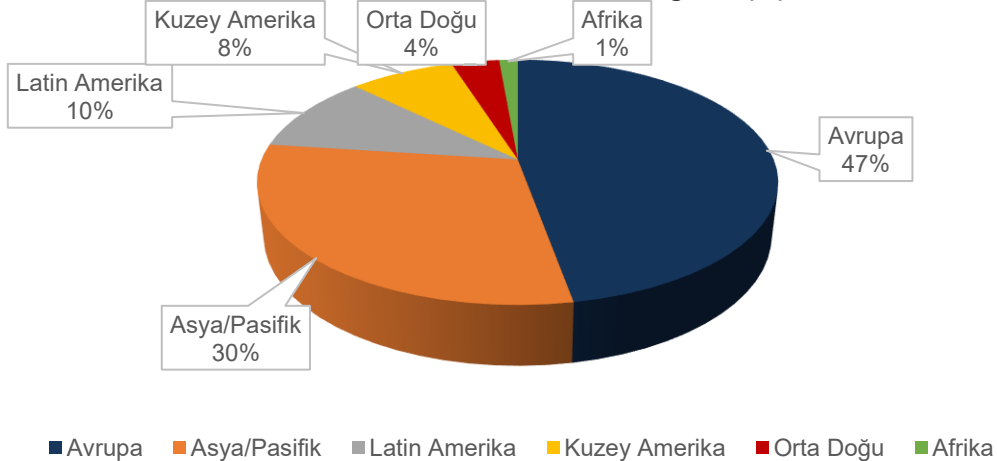


Kaynak: International Union of Marine Insurance (UIMI)

Bölge/kıta bazındaki dağılım ise aşağıdaki şekildedir;

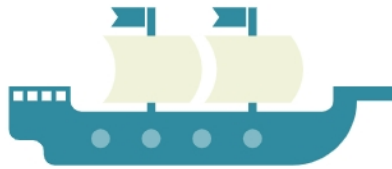
- Avrupa: %46,96
- Asya/Pasifik: %29,79
- Latin Amerika: %10,19
- Kuzey Amerika: %7,75
- Orta Doğu: %3,53
- Afrika: %1,38

Grafik 85. 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 kaynağa 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.²

² https://cdn.gib.gov.tr/api/gibportal-file/file/getFileResources?objectKey=arsiv/mevzuat/uluslararasi_mevzuat/Cifte_Vergilendirme/cifte_ve_rgilendirme.htm (Erişim Tarihi 19.03.2026)

**Tablo 109. Türkiye'nin Sonuçlandırdığı Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları
(23.04.2025 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
	Güney Kore (Revize)	22.10.2021	01.06.2024-32563	21.07.2024	01.01.2025
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
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
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.

**Tablo 110. 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

³ <https://cdn.gib.gov.tr/api/gibportal>

file/file/getFileResources?objectKey=arsiv/mevzuat/uluslararası_mevzuat/Cifte_Vergilendirme/Türkiye nin_SonucLandirdigi_Vergi_Anlaşmaları_Listesi.pdf (Erişim Tarihi 19.03.2026)

⁴<https://cdn.gib.gov.tr/api/gibportal>

file/file/getFileResources?objectKey=arsiv/mevzuat/uluslararası_mevzuat/Cifte_Vergilendirme/Ek_Protokollere_Iliskin_Tablo.pdf (Erişim Tarihi 19.03.2026)

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.

Tablo 111. 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-Türkiye Arasında Nota Teatisi Yolu ile Akdölunan Denizcilik Konularına İlişkin Geçici Anlaşma	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 ile İlgili Mutabakat Zaptı	25.06.1998	23383
6	Türkiye Cumhuriyeti Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanlığı ile 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	28.10.1998	23507

	Demokratik ve Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma		
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
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 Edilmesine Dair Anlaşma	30.05.1986	19122
49	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasında İşbirliği Anlaşması	25.02.2011	27857
50	Türkiye Cumhuriyeti ile Yemen Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	29.04.2011	27919
51	Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	18.07.2001	24466
52	Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Gemiadamları Sağlık Raporlarının Düzenlenmesine İlişkin Protokol	15.08.2007	26614

53	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fas Krallığı Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (Karar Sayısı: 1263)	27.06.2019	30814
54	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	26.10.2018	30577
55	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	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 Kamerun Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun	25.03.2017	30018
61	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Bakanlar Kurulu Arasında Denizcilik Anlaşması'nın Onaylanması Hakkında Karar	25.10.2011	28095
62	Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ve Suriye Arap Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizcilik İşbirliği Alanında Mutabakat Zaptı'nın Onaylanması Hakkında Karar	28.05.2011	27947
63	T. C. İle İtalya Arasında Deniz ve Hava Taşımacılığında Sağlanan Gelirlerin Çifte Vergilendirilmesini Önleme Anlaşması	17.05.1982	17697
64	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Malta Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (Karar No: 7563)	16.10.2025	33049

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 19.03.2026)

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

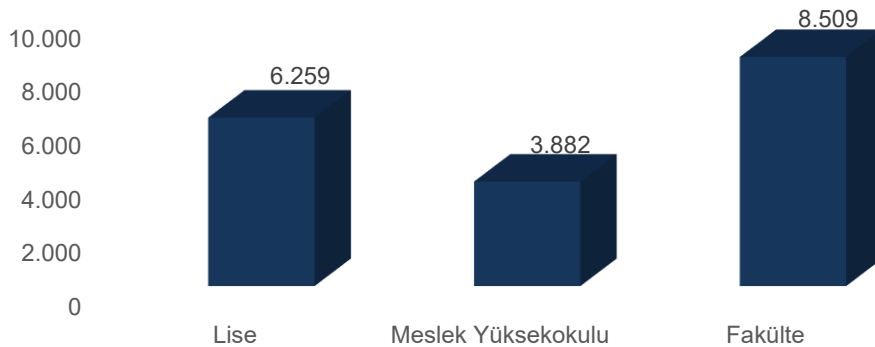
Tablo 112. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum

Öğrenim Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı
Lise	51	6.259
Meslek Yüksekokulu	15	3.882
Fakülte	15	8.509
Genel Toplam	81	18.650

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

2025-2026 Eğitim ve Öğrenim Yılı’nda Türkiye’de denizcilik alanında 81 okulda 18.650 öğrenci öğrenim görmektedir.

Grafik 86. 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

2025-2026 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 25 farklı şehirde öğrenci öğrenim görmektedir.

Tablo 113. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum

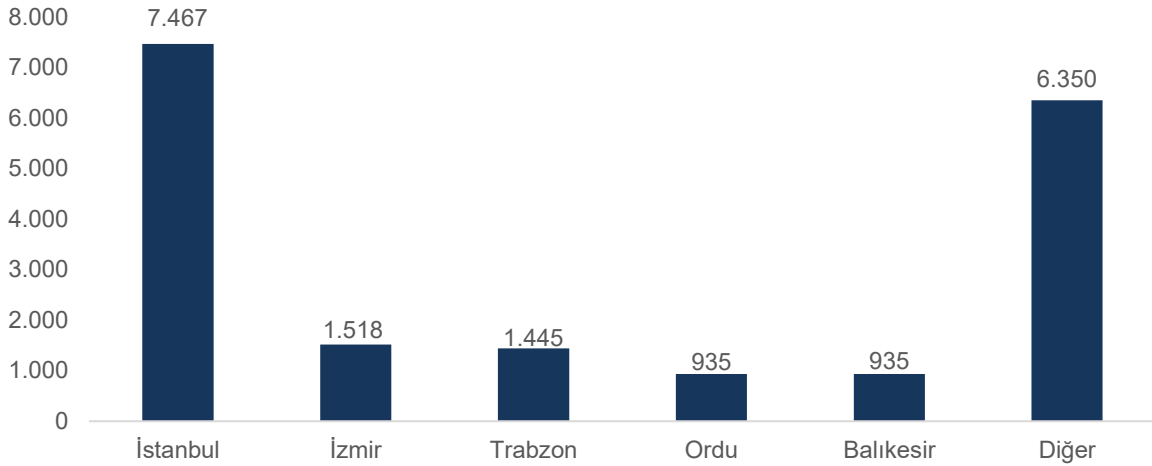
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	15	7.467
2	İzmir	8	1.518
3	Trabzon	4	1.445
4	Ordu	4	935
5	Balıkesir	5	935
6	Rize	4	768
7	Hatay	2	707
8	Mersin	4	622
9	Muğla	6	580
10	Kocaeli	3	516
11	Yalova	2	497
12	Antalya	2	372
13	Çanakkale	4	325
14	Zonguldak	2	321
15	Sakarya	2	298
16	Giresun	3	246
17	Bursa	1	240
18	Samsun	1	212
19	Aydın	2	171
20	Van	2	143
21	Tekirdağ	1	109
22	Bartın	1	71
23	Bitlis	1	57
24	Adana	1	56
25	Kastamonu	1	39
Genel Toplam		81	18.650

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

2025-2026 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 7.467 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %40,03'ünü oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.518 öğrenci ile İzmir, 1.445 öğrenci ile Trabzon takip etmektedir.

2025-2026 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %55,9'unu oluşturmaktadır.

Grafik 87. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)



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 %86,7’sini erkek öğrenciler oluşturmaktadır.

Tablo 114. Türkiye’nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı

Cinsiyet	Meslek Yüksekokulu	Fakülte	Toplam
Erkek	3.399	7.345	10.744
Kız	483	1.164	1.647
Genel Toplam	3.882	8.509	12.391

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

2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı’nda Türkiye’de denizcilik alanındaki liselerde öğrenim gören öğrenci sayısı 6.259’dur. Toplam okul sayısı ise 51’dir.

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı’nda Türkiye’de denizcilik alanındaki liselerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 123’tür.

2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı’nda Liselerde bölümlerine göre mevcut okulları değerlendirecek olursak; toplamda yer alan 51 okulun 15’i sadece Güverte bölümünde, 3’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.

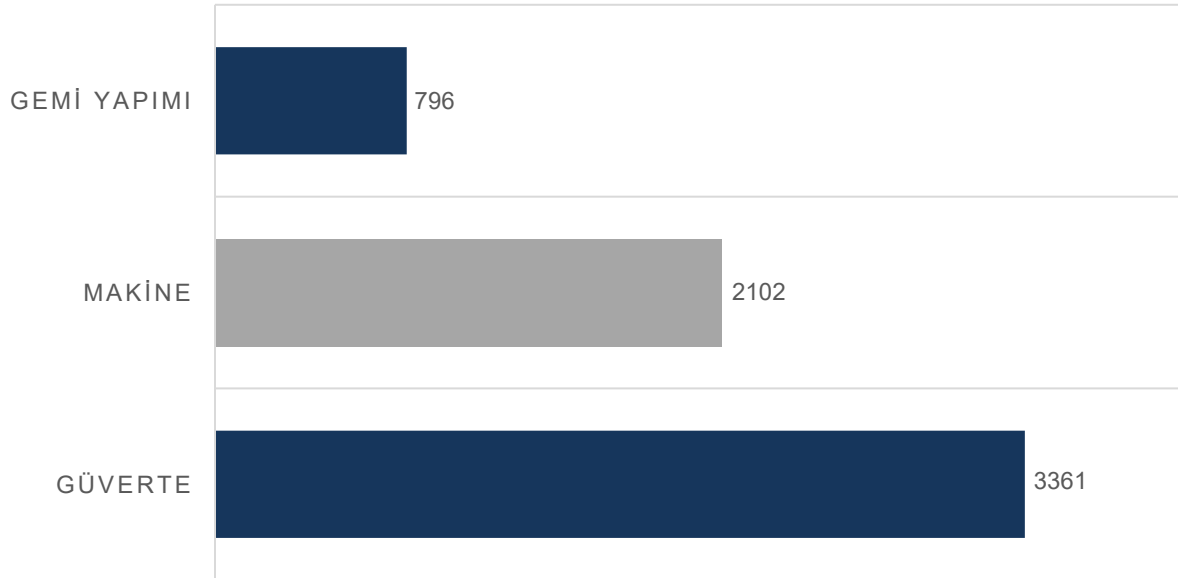
Tablo 115. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı	Okul Başına Düşen Ortalama Öğrenci Sayısı
Güverte	43	3.361	78
Makine	28	2.102	75
Gemi Yapımı	19	796	42
Genel Toplam	51	6.259	123

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı’nda Liselerde toplam öğrenci sayısının %53,69’unu 3.361 öğrenci ile Güverte bölümü öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 88. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2025-2026 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de 23 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 51 adet lise bulunmaktadır.

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

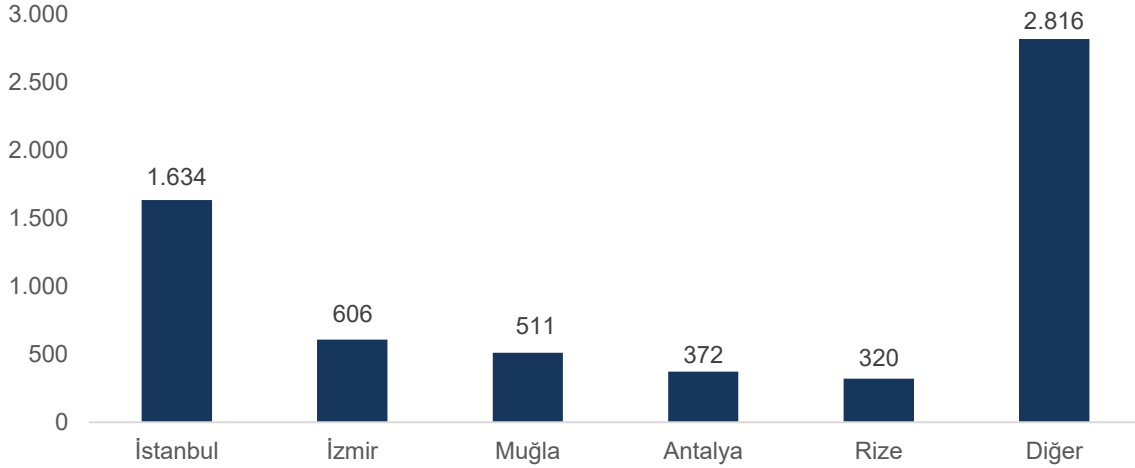
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı	Öğrenci Sayısı	Okul Başına Düşen Ortalama Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	8	1.634	204
2	İzmir	5	606	121
3	Muğla	5	511	102
4	Antalya	2	372	186
5	Rize	3	320	106
6	Mersin	2	305	125
7	Hatay	1	294	294
8	Giresun	3	246	82
9	Ordu	2	238	119
10	Yalova	1	235	235
11	Samsun	1	212	212
12	Balıkesir	3	190	63
13	Aydın	2	171	85
14	Kocaeli	2	167	83
15	Zonguldak	1	143	143
16	Çanakkale	2	125	62
17	Tekirdağ	1	109	109
18	Van	1	101	101
19	Sakarya	1	67	67
20	Trabzon	2	61	30
21	Bitlis	1	57	57
22	Adana	1	56	56
23	Kastamonu	1	39	39
Genel Toplam		51	6.259	123

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2025-2026 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde 1.634 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenciler Türkiye'deki toplam öğrencilerin %26,10'unu oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 606 öğrenci ile İzmir, 511 öğrenci ile Muğla takip etmektedir.

2025-2026 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %43,9'unu oluşturmaktadır.

Grafik 89. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.3. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler

Tablo 117. 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	65
			Gemi Makineleri İşletme	128
			Güverte İşletme	132
	Toplam Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			325
2	Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Gemi Makineleri İşletme	128
			Güverte İşletme	171
	Toplam Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			299
3	Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Yalova	Gemi İnşa	106
			Gemi Makineleri İşletme	74
			Güverte İşletme	55
	Toplam Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			235
4	Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Gemi Makineleri İşletme	108
			Güverte İşletme	119
	Toplam Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			227
5	Hasan Kemal Yardımcı Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Gemi İnşa	57
			Gemi Makineleri İşletme	73
			Güverte İşletme	74
	Toplam Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			204
6	Van Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Van	Güverte İşletme	101
7	Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Gemi Makineleri İşletme	57
			Güverte İşletme	42
	Toplam Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			99
8	Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik	Rize	Gemi Makineleri İşletme	45

	Anadolu Lisesi		Güverte İşletme	40
	Toplam Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			85
9	Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	35
			Güverte İşletme	39
	Toplam Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			74
10	Kastamonu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kastamonu	Gemi İnşa	6
			Güverte İşletme	33
	Toplam Kastamonu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			39
11	Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	44
			Gemi Makineleri İşletme	150
			Güverte İşletme	159
	Toplam Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			353
12	Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	149
			Gemi Makineleri İşletme	108
			Güverte İşletme	74
	Toplam Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			331
13	Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Hatay	Gemi İnşa	66
			Gemi Makineleri İşletme	107
			Güverte İşletme	121
	Toplam Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			294
14	Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	67
			Güverte İşletme	221
	Toplam Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			288
15	Konak Nevvar Salih İşgören Eğitim Kampüsü-4 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte İşletme	216
16	Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Samsun	Gemi İnşa	25
			Gemi Makineleri İşletme	114
			Güverte İşletme	73
	Toplam Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			212
17	Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Gemi Makineleri İşletme	130
			Güverte İşletme	81
	Toplam Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			211
18	Köyceğiz Şehit Ömer Halisdemir Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	193
19	Şehit İdari Ataşe Çağlar Yücel Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Gemi Makineleri İşletme	178
20	Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	100
			Güverte İşletme	78
	Toplam Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			178
21	Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Zonguldak	Gemi İnşa	37
			Gemi Makineleri İşletme	52
			Güverte İşletme	54
	Toplam Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			143
22	Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Gemi İnşa	68
			Gemi Makineleri İşletme	29
			Güverte İşletme	31
	Toplam Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			128

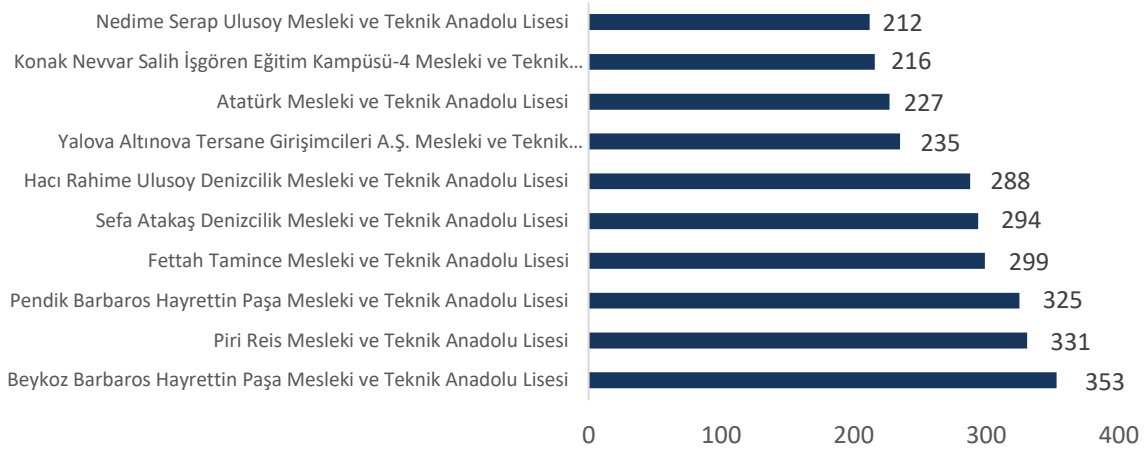
23	Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Gemi İnşa	39
	Güverte İşletme		89	
	Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			128
24	Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Gemi Makineleri İşletme	50
	Güverte İşletme		73	
	Toplam Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			123
25	Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Gemi İnşa	4
			Gemi Makineleri İşletme	50
			Güverte İşletme	55
	Toplam Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			109
26	Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Tekirdağ	Gemi Makineleri İşletme	81
			Güverte İşletme	28
	Toplam Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			109
27	75. Yıl Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	96
28	Adviye-Ertuğrul Acun Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Güverte İşletme	94
29	Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Gemi İnşa	39
			Güverte İşletme	55
	Toplam Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			94
30	Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Gemi Makineleri İşletme	46
			Güverte İşletme	46
	Toplam Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			92
31	Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	88
32	Bodrum Turgut Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	78
33	Didim Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Gemi Makineleri İşletme	77
34	Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Güverte İşletme	73
35	Konak Çınarlı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte İşletme	67
36	Sakarya Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Sakarya	Gemi Makineleri İşletme	29
			Güverte İşletme	38
	Toplam Sakarya Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			67
37	İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Makineleri İşletme	55
			Güverte İşletme	11
	Toplam Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			66
38	Tatvan Seydi Ali Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bitlis	Güverte İşletme	57
39	Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana	Gemi İnşa	13
			Gemi Makineleri İşletme	17
			Güverte İşletme	26
	Toplam Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			56
40	Bozburun Deniz Ticaret Odası Çok Programlı Anadolu Lisesi	Muğla	Güverte İşletme	56
41	Karşıyaka Çok Programlı Anadolu Lisesi	Balıkesir	Güverte İşletme	48

42	Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Gemi Makineleri İşletme	17
	Güverte İşletme		31	
	Toplam Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			48
43	Güzelbahçe Borsa İstanbul Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Güverte İşletme	46
44	Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Güverte İşletme	39
45	Ardeşen Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Gemi Makineleri İşletme	31
46	Espiye Ş. Cengiz Sarıbaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Güverte İşletme	26
47	Pendik Halil Kaya Gedik Metal Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi İnşa	19
48	Bandırma Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Gemi İnşa	19
49	İÇDAŞ Biga Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Gemi İnşa	16
50	Sürmene Türk Telekom Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Gemi İnşa	13
51	Mehmet Necati Vidinli Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Gemi İnşa	11
Genel Toplam				6.259

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde en fazla öğrenciye sahip lise 353 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 %44,41'dir.

Grafik 90. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2025-2026)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokullarının Durumu

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki Meslek Yüksekokullarında öğrenim gören öğrenci sayısı 3.882'dir. Toplam okul sayısı ise 15'tir.

2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda 15 Meslek Yüksekokulu 3 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir. Bu 15 Meslek Yüksekokulunun, 11'inde Gemi İnşaatı, 9'unda Deniz Ulaştırma ve İşletme ve 8'inde Gemi Makineleri İşletmeciliği bölümü bulunmaktadır.

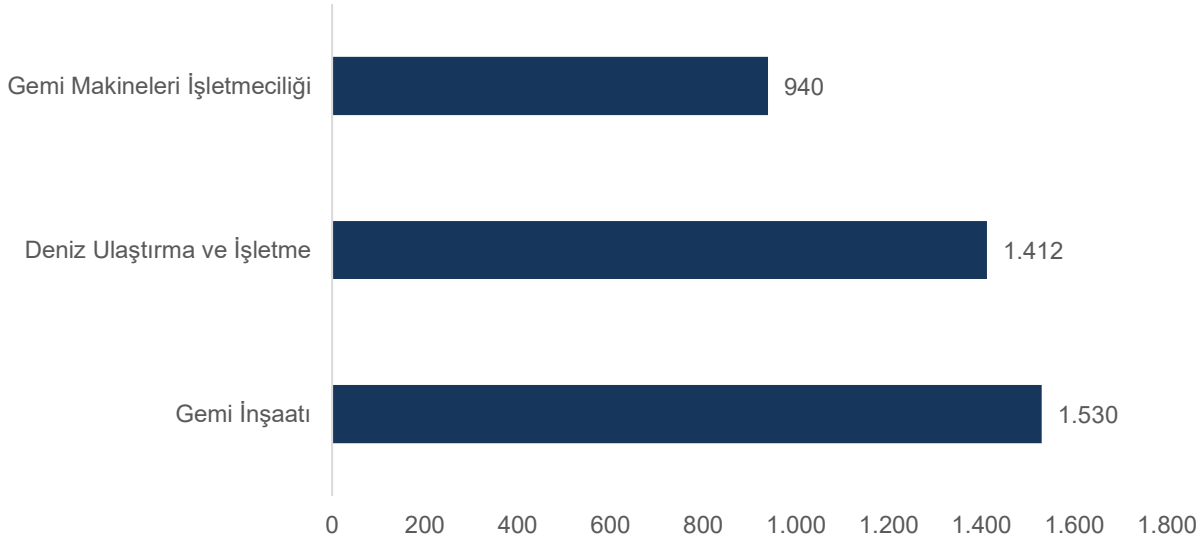
Tablo 118. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı	Öğrenci Sayısı
Gemi İnşaatı	11	1.530
Deniz Ulaştırma ve İşletme	9	1.412
Gemi Makineleri İşletmeciliği	8	940
Genel Toplam		3.882

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

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip bölüm 1.530 öğrenci ile 11 farklı meslek yüksekokulunda bulunan Gemi İnşaatı bölümü olup, Meslek yüksekokullarında öğrenim gören toplam öğrenci sayısının %39,4'ünü oluşturmaktadır.

Grafik 91. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)



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

2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de 13 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 15 adet meslek yüksekokulu bulunmaktadır.

Tablo 119. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu

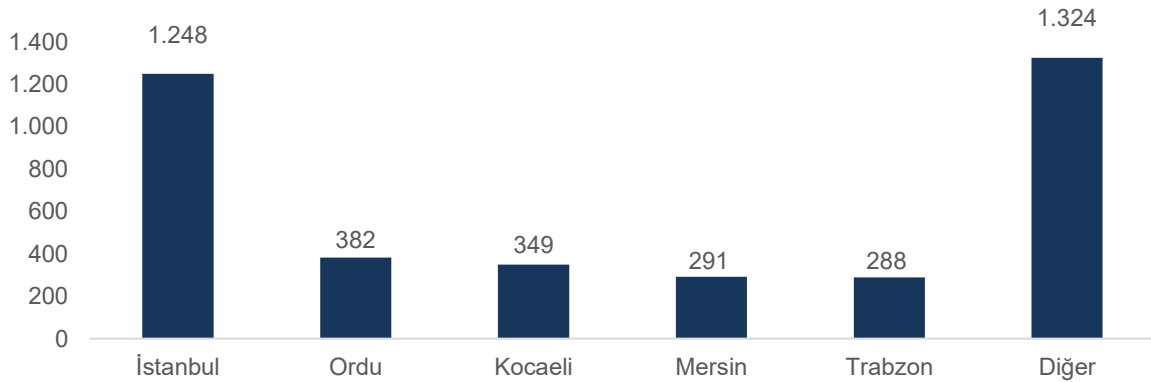
Sıra NO	İl Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	3	1.248
2	Ordu	1	382
3	Kocaeli	1	349
4	Mersin	1	291
5	Trabzon	1	288
6	Yalova	1	262
7	Sakarya	1	231
8	Zonguldak	1	178
9	Balıkesir	1	231
10	Çanakkale	1	157
11	İzmir	1	125
12	Bartın	1	71
13	Muğla	1	69
Genel Toplam		15	3.882

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

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında 1.248 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %32,1'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 382 öğrenci ile Ordu, 349 öğrenci ile Kocaeli takip etmektedir.

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %50,97'sini oluşturmaktadır.

Grafik 92. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)



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

2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki meslek yüksekokullarında okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 259'dur.

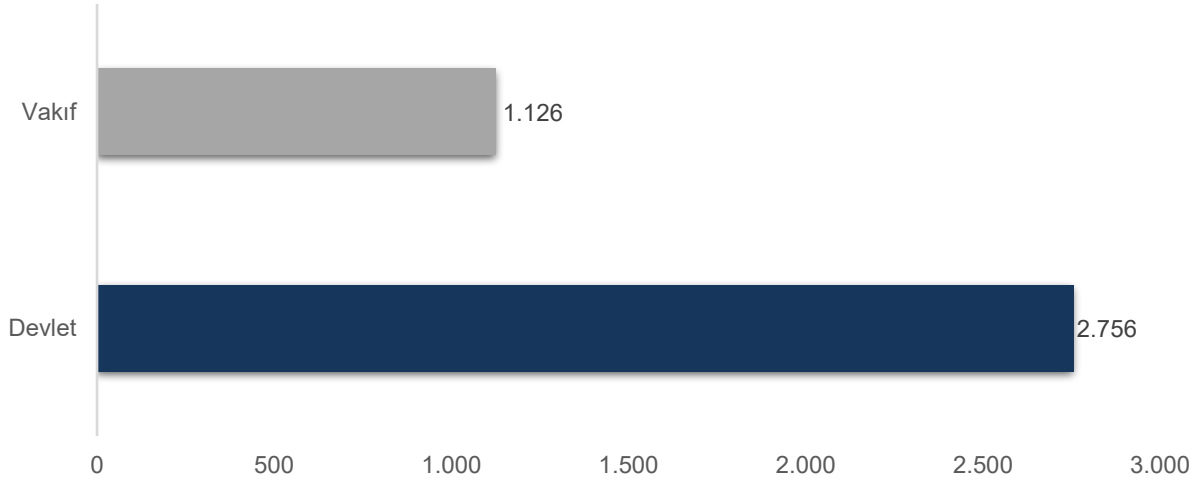
Tablo 120. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Meslek Yüksekokulu Sayısı	Öğrenci Sayısı
Devlet	13	2.756
Vakıf	2	1.126
Genel Toplam	15	3.882

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

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Meslek Yüksekokullarında toplam öğrenci sayısının %71'ini Devlet okulu öğrencileri %29'unu ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 93. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)



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

2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip meslek yüksekokulu 3 farklı bölümde 860 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren Piri Reis Üniversitesi'dir.

Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu

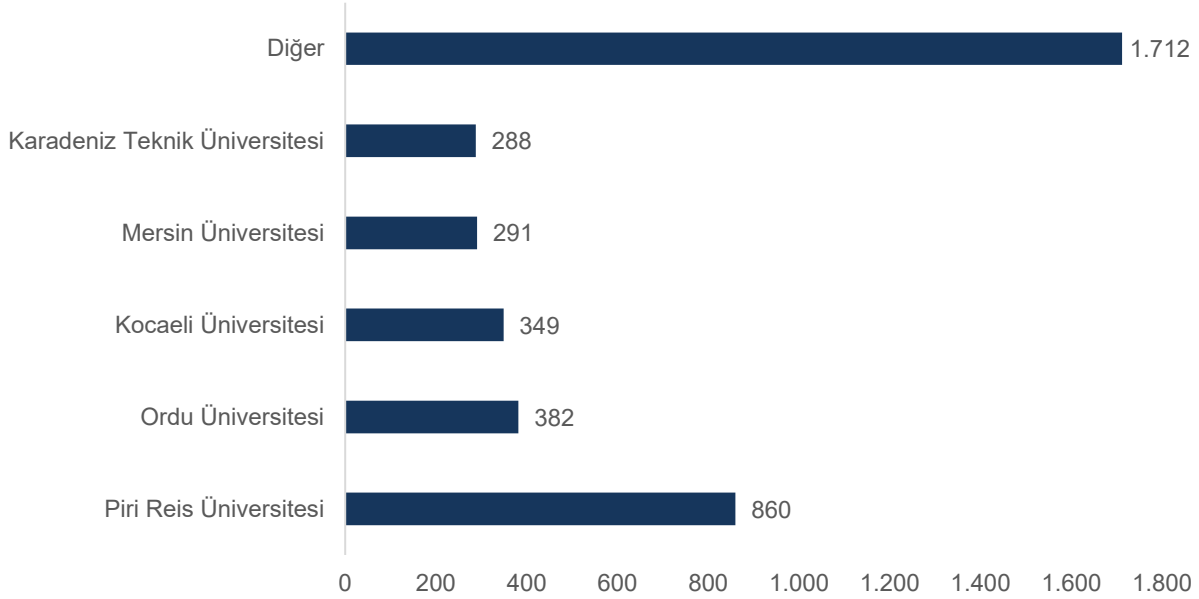
Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı
1	Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	310
			Gemi İnşaatı	269
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	281
	Toplam Piri Reis Üniversitesi			860
2	Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksekokulu	Ordu	Deniz Ulaştırma ve İşletme	122
			Gemi İnşaatı	146
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	114
	Toplam Ordu Üniversitesi			382

3	Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Kocaeli	Deniz Ulaştırma ve İşletme	115
			Gemi İnşaatı	134
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	100
	Toplam Kocaeli Üniversitesi			349
4	Mersin Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Mersin	Deniz Ulaştırma ve İşletme	180
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	111
	Toplam Mersin Üniversitesi			291
5	Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Abdullah Kanca Meslek Yüksekokulu	Trabzon	Gemi İnşaatı	157
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	131
	Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi			288
6	İstanbul Nişantaşı Üniversitesi Meslek Yüksekokulu	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	266
7	Yalova Üniversitesi Altınova Meslek Yüksekokulu	Yalova	Deniz Ulaştırma ve İşletme	152
			Gemi İnşaatı	110
	Toplam Yalova Üniversitesi			262
8	Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Balıkesir	Gemi İnşaatı	231
9	Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Sakarya	Deniz Ulaştırma ve İşletme	75
			Gemi İnşaatı	124
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	32
Toplam Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi			231	
10	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Alaplı Meslek Yüksekokulu	Zonguldak	Gemi Makineleri İşletmeciliği	116
			Gemi İnşaatı	62
	Toplam Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi			178
11	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Çanakkale	Gemi İnşaatı	157
12	Ege Üniversitesi Urla Denizcilik Meslek Yüksekokulu	İzmir	Deniz Ulaştırma ve İşletme	125
13	Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu	İstanbul	Gemi Makineleri İşletmeciliği	55
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	67
	Toplam Galatasaray Üniversitesi			122
14	Bartın Üniversitesi Bartın Meslek Yüksekokulu	Bartın	Gemi İnşaatı	71
15	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Bodrum Denizcilik Meslek Yüksekokulu	Muğla	Gemi İnşaatı	69
Genel Toplam				3.882

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

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 meslek yüksekokulu toplam öğrenci sayısının %41'ini oluşturmaktadır.

Grafik 94. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2025-2026)



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

2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki Fakültelerde öğrenim gören öğrenci sayısı 8.509'dur. Toplam okul sayısı ise 15'tir.

2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda 15 Fakülte 3 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir.

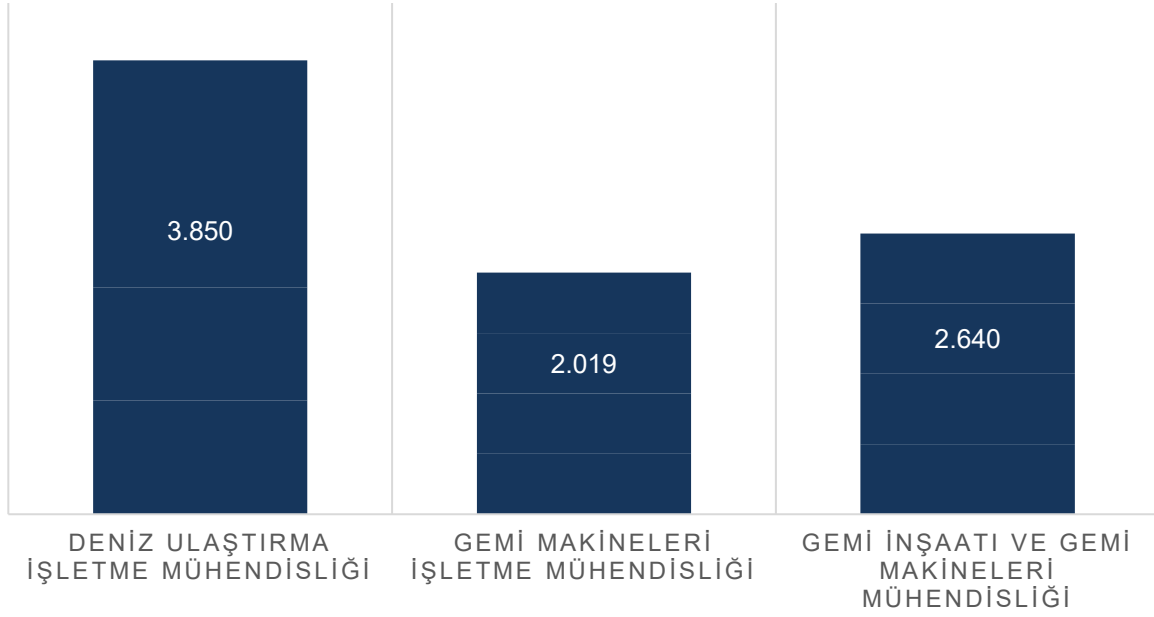
Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Fakülte Sayısı	Öğrenci Sayısı
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	12	3.850
Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	9	2.640
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	6	2.019
Genel Toplam	15	8.509

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

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip bölüm 3.850 öğrenci ile 12 farklı fakültede bulunan Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümü olup, Fakültelerdeki toplam öğrencinin %45,2'sini oluşturmaktadır.

Grafik 95. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)



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

2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de 11 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 15 Fakülte bulunmaktadır.

Tablo 123. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu

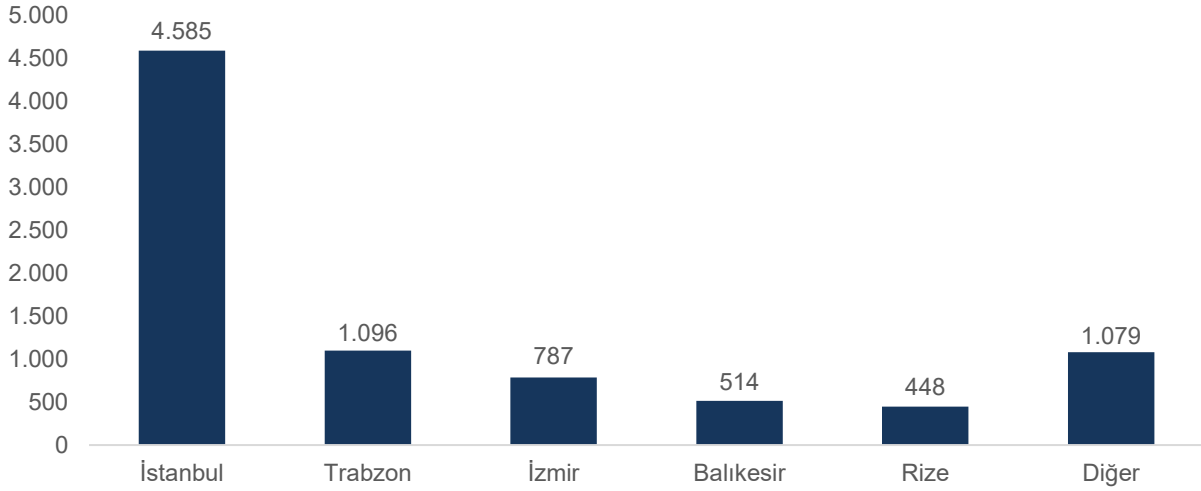
Sıra NO	İl Adı	Fakülte Sayısı	Öğrenci Sayısı
1	İstanbul	4	4.585
2	Trabzon	1	1.096
3	İzmir	2	787
4	Balıkesir	1	514
5	Rize	1	448
6	Hatay	1	413
7	Ordu	1	315
8	Bursa	1	240
9	Mersin	1	26
10	Çanakkale	1	43
11	Van	1	42
Genel Toplam		15	8.509

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

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde 4.585 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrencinin %53,9'unu oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.096 öğrenci ile Trabzon, 787 öğrenci ile İzmir takip etmektedir.

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %76,01'ini oluşturmaktadır.

Grafik 96. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)



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

2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki fakültelerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 567'dir.

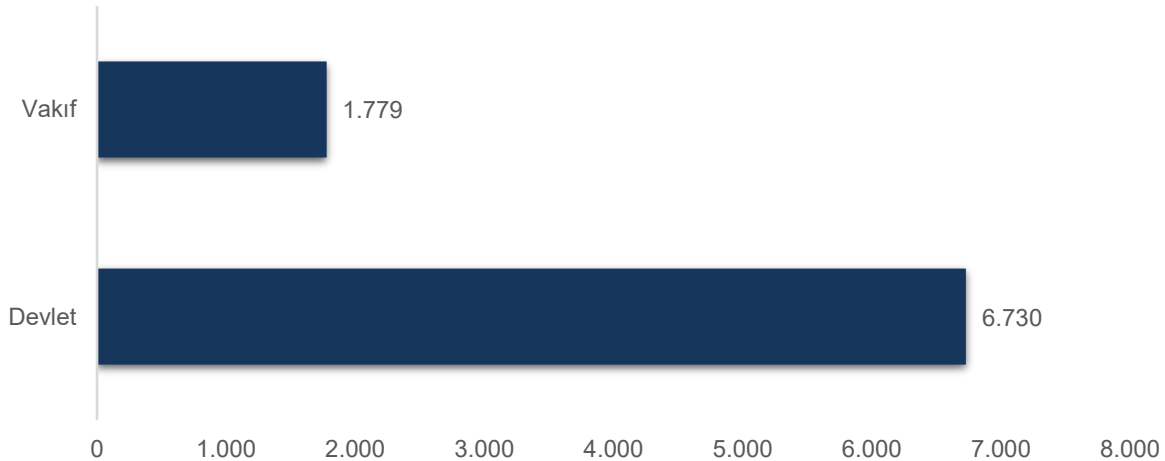
Tablo 124. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Fakülte Sayısı	Öğrenci Sayısı
Devlet	14	6.730
Vakıf	1	1.779
Genel Toplam	15	8.509

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

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Fakültelerde toplam öğrenci sayısının %79,1'ini Devlet okulu öğrencileri %20,9'unu ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 97. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2025-2026)



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

2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip fakülte 3 farklı bölümde 1.779 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 1.243 öğrenci bulunmaktadır.

Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu

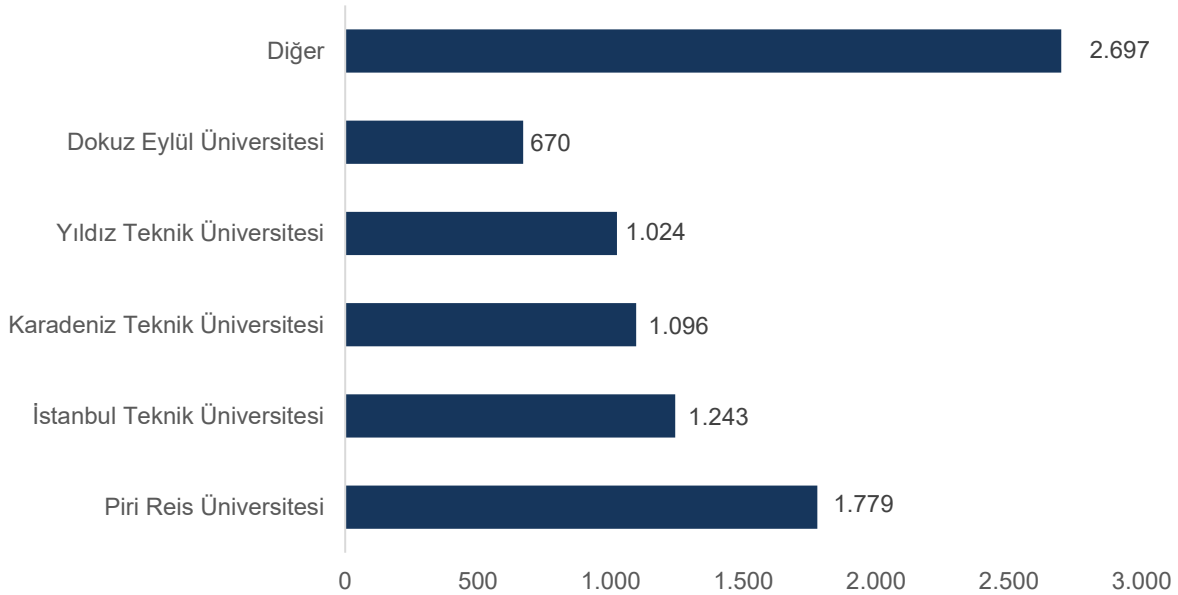
Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Fakülte Adı	Bölüm Adı	Öğren ci Sayısı
1	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Mühendislik Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	492
			Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	578
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	709
	Toplam Piri Reis Üniversitesi				
2	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul	Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	455
			Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	343
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	445
	Toplam İstanbul Teknik Üniversitesi				
3	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	175
				Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	365
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	556
	Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi				
4	Yıldız Teknik Üniversitesi	İstanbul	Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	456
				Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	568
	Toplam Yıldız Teknik Üniversitesi				
5	Dokuz Eylül Üniversitesi	İzmir	Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	279
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	391
	Toplam Dokuz Eylül Üniversitesi				
6	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa	İstanbul	Mühendislik Fakültesi	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	539
7	Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi	Balıkesir	Denizcilik Fakültesi	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	188
				Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	217
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	109
	Toplam Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi				
8	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi	Rize	Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	448
9	İskenderun Teknik Üniversitesi	Hatay	Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	134
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	279
	Toplam İskenderun Teknik Üniversitesi				

10	Ordu Üniversitesi	Ordu	Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	52
				Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	263
	Toplam İskenderun Teknik Üniversitesi				315
11	Bursa Teknik Üniversitesi	Bursa	Denizcilik Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	240
12	İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi	İzmir	Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	117
13	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	Çanakkale	Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	43
14	Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi	Van	Denizcilik Fakültesi	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	42
15	Mersin Üniversitesi	Mersin	Denizcilik Fakültesi	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	26
Genel Toplam					8.509

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

2025-2026 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 fakülte toplam öğrenci sayısının %48,4'ünü oluşturmaktadır.

Grafik 98. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2025-2026)



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).

Boat International. (2026). Global Order Book 2026.

Clarksons Research Services Limited. (2026). *Shipping intelligence network database*.

Clarksons Research Services Limited. (2026, February). *Seaborne Trade Monitor*.

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı. (2026).
<https://www.ssb.gov.tr/Website/ContentList.aspx?PageID=88>.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). *On birinci kalkınma planı (2019–2023)*.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2023). *On ikinci kalkınma planı (2024–2028)*.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2025). *2025 yılı kamu yatırım programı*.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı İklim Değişikliği Başkanlığı. (2024). *2024–2028 stratejik planı*.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü. (2025). *Bütünleşik kıyı alanları planlaması*.

DNV. (2025).

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). (2022). *The state of world fisheries and aquaculture 2022*. FAO.

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). (2024). *The state of world fisheries and aquaculture 2024: Blue transformation in action*. FAO.

Gelir İdaresi Başkanlığı. (2026).

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHB). (2026). *2025 Yılı Yıllık İhracat Raporu*.

Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL). (2025, July). *Shipping Statistics and Market Review*.

Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL). (2026, February). *Shipping Statistics and Market Review*.

Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL). (2026, January). *Shipping Statistics and Market Review*.

International Chamber of Shipping (ICS).

International Chamber of Shipping (ICS). (2025). *Shipping industry flag state performance table 2025/2026*. <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2026/01/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2025-26.pdf>.

International Chamber of Shipping (ICS). *Annual review*.

International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA). (2024).

International Maritime Bureau (IMB). (n.d.). *Piracy Reporting Centre*. <https://icc-ccs.org/imb-piracy-reporting-centre-2/>.

International Maritime Organization (IMO). *International Maritime Organization*. <https://www.imo.org>.

International Monetary Fund (IMF). (2026, April). *World Economic Outlook*.

International Monetary Fund (IMF). (2026, April). *World Economic Outlook database*.

İçişleri Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı. (2025). *2024–2025 yılları tüm denizlere ait kıyaslamalı düzensiz göç istatistikleri*. <https://www.sg.gov.tr/20242025-yillari-tum-denizlere-ait-kiyaslamali-duzensiz-goc-istatistikleri>.

İMEAK Deniz Ticaret Odası. (2025). *İMEAK DTO istatistikleri, 2025*.

Kayapınar, Y. E. (2024). *Türkiye’de bütünleşik kıyı alanları yönetim ve planlaması ile deniz mekânsal planlama ilişkisi*. Çevre Şehir ve İklim Dergisi, 3(6), 10–29.

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığını Teşvik Merkezi. (n.d.). *Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı verileri ve istatistikleri*. <http://www.shortsea.org.tr>.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (2025). *Turizm istatistikleri*.

Maersk. (2026). <https://www.maersk.com/>.

MedCruise. (2025). <https://www.medcruise.com/>.

Millî Eğitim Bakanlığı. (2026). *Eğitim istatistikleri*.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. *Paris MoU*. <https://parismou.org>.

Resmî Gazete. *Resmî Gazete arşivi ve mevzuat yayınları*. <https://www.resmigazete.gov.tr>.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Bölgesel Gelişme Genel Müdürlüğü. (2024). *Bölgesel gelişme ulusal stratejisi (2024–2028)*.

Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü. (2025). *Su ürünleri istatistikleri 2024*.

Tarım ve Orman Bakanlığı Su Ürünleri Genel Müdürlüğü. (2025). *Balıkçılık kıyı yapıları envanteri*.

Tarım ve Orman Bakanlığı Tarımsal Araştırmalar ve Politikalar Genel Müdürlüğü. (2025). *Su ürünleri sektör politika belgesi (2025–2029)*.

Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü (TEPGE). (2022). *Su ürünleri sektör değerlendirme raporu*.

Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü (TEPGE). (2023). *Su ürünleri sektörü değerlendirme raporu*.

Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü (TEPGE). (2024). *Su ürünleri sektörü değerlendirme raporu*.

Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü (TEPGE). (2025). *Su ürünleri sektörü değerlendirme raporu*.

The International Council On Clean Transportation (ICCT). (2023).

Toprakçı, O., & Arıcan, O. H. (2025). *Denizyolu ve kıyı yapılarında yeni yaklaşımların çevresel sürdürülebilirlik perspektifinden değerlendirilmesi*. Ulaştırma ve Altyapı, 3, 1–17.

Türk Loydu. (2026)

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2023). *Su ürünleri istatistikleri, 2022*.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2024). *Su ürünleri istatistikleri, 2023*.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2025). *Su ürünleri istatistikleri, 2024*.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2026). *Dış ticaret istatistikleri, 2025*.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2026). *Enflasyon ve fiyat istatistikleri, 2025*.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2026). *İstihdam, işsizlik ve ücret istatistikleri, 2025*.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2026). *Ulusal hesaplar, 2025*.

Türkiye İstatistik Kurumu. (2025). *Turizm istatistikleri*.

Türkiye Sigorta Birliği. (2025).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı. (2023). *2053 ulaşırma ve lojistik ana planı*.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı. (2024). *2024–2028 stratejik planı*.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü, Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı. (2025). *Denizcilik İstatistikleri*. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü. (2025). *Tersaneler ve Kıyı Yapıları İstatistikleri*. <https://tkygmistatistikleri.uab.gov.tr/>.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2026). *Aktif gemi acenteleri veri tabanı*. <https://acente.uab.gov.tr/Gabs/Acente/AktifAcenteler>.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). *Maritime transport and trade statistics*.

United Nations World Tourism Organization (UNWTO). (2025).

Yonar, M. E. (2008). *Yersinia ruckeri ile enfekte edilen gökkuşağı alabalığı (Oncorhynchus mykiss)'nin tedavisinde propolis kullanılması* (Doktora tezi, Fırat Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü).

Yükseköğretim Kurulu. (2026). *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

iletişim@denizticaretodasi.org.tr