



İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI

40
.yıl

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İstanbul 2022

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



DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İSTANBUL- 2022



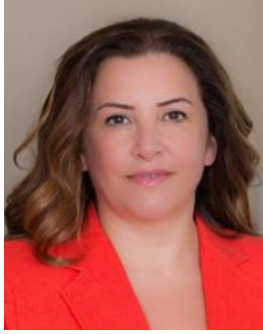
*Denizciliği Türk'ün büyük milli vâküsü olarak düşünmeli
ve onu en kısa zamanda başarmalıyız...*

M. Atatürk

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİM KURULU



TAMER KIRAN
Yönetim Kurulu Başkanı



ŞADAN KAPTANOĞLU
Yönetim Kurulu Başkan
Yardımcısı



RECEP DÜZGİT
Yönetim Kurulu Başkan
Yardımcısı



ÖMER FARUK MİRAS
Yönetim Kurulu Sayman
Üyesi



ADNAN NAİBOĞLU
Yönetim Kurulu Üyesi



T. TİMUR KALKAVAN
Yönetim Kurulu Üyesi



BURAK AKARTAŞ
Yönetim Kurulu Üyesi



UĞUR SİNA ŞEN
Yönetim Kurulu Üyesi



BAŞARAN BAYRAK
Yönetim Kurulu Üyesi



MUSTAFA CAN
Yönetim Kurulu Üyesi



ORHAN GÜLCEK
Yönetim Kurulu Üyesi



ÖNSÖZ

Türkiye’de denizciliğin çatı kuruluşu olan İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak sektörümüzü büyütmek, ülke ekonomisine olan katkısını artırmak ve Dünya denizciliği ile rekabet edebilirliğini sağlamak azmi ve gayreti ile faaliyetlerimizi sürdürmekteyiz.

Bu çerçevede hazırladığımız Denizcilik Sektör Raporu,

Türkiye’de ve Dünya’da denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ve 2021 yılı itibariyle ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlamaktadır.

2021 yılının en önemli gelişmesi, Covid-19 salgını neticesinde kaybedilen 2020 yılının ardından aşılama programlarının başarılı olması neticesinde küresel ticarete hızlı bir toparlanma olmuştur. Bu dönemde Türkiye ekonomisi %11 büyümeye kaydetmiştir.

Türkiye’nin, 1 Ocak 2022 itibariyle dünya filo sıralamasında 15. sıradaki yerini koruduğunu görüyoruz. Ülkemizin filo sıralamasındaki yerinin değişmemesine rağmen toplam filosunun 28,9 milyon DWT’dan 30,7 milyon DWT’a yükselmesi dikkat çekici olmuştur.

Yine Türkiye’nin 2020 yılına nazaran 2021 yılında ihracat taşımaları 81 milyon tondan 153 milyon tona, ithalat taşımaları ise 173 milyon tondan 232 milyon tona yükselmiştir. 2020 yılında 437 milyon olan dış ticaret yük elleçlemesi, %9,6 artarak 479 milyon ton seviyesine çıkmıştır.

Sektörümüz açısından bir başka önemli gelişme de 2020 yılında 1,375 milyar ABD doları olan gemi, yat ve yan sanayi ihracatı, 2021 yılında %18,3 artışla 1,626 milyar ABD dolarına yükselmiştir.

Her yıl uzun uğraşlar sonucu düzenli olarak hazırlanan bu rapor ile denizcilik sektörü ile ilgili en güncel veriler ve doğru bilgilere ulaşılmasını sağlamaktan dolayı mutluyuz.

Denizcilik sektörümüzün gelecek yıllarda ülke ekonomisine olan katkılarının artarak devam edeceğine olan inancımızla raporumuzu istifadelerinize sunarken, hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür eder, sektörümüze ve camiamıza hayırlı olmasını dilerim.

Tamer KIRAN

Yönetim Kurulu Başkanı

İÇİNDEKİLER

TABLolar LİSTESİ	13
GRAFİKLER LİSTESİ	16
ŞEKİLLER LİSTESİ	18
1. DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER	27
1.1. DÜNYA EKONOMİSİ	27
1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ	37
1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı	37
1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu	41
1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI	45
1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları	45
1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)	61
1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri	61
1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri	62
1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri	65
2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER	79
2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ	79
2.2. TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ	85
2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri)	85
2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi	89
2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	97
2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri	102
2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER	111
2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler	114
2.3.2. Kabotaj Yük Taşımaları	114
2.3.3. Uluslararası Taşımalarındaki Gelişmeler	121
2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	124
2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler	126
2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	128
2.3.7. Konteyner Taşımacılığı	131
2.3.8. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler	136
2.4. TÜRK BOĞAZLARI	143
2.4.1. Türk Boğazlarının Konumu ve Özellikleri	143
2.4.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi	143
2.4.3. Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu	144
2.4.4. Boğazlar Tüzüğü ve Diğer Tedbirler	151

2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ	155
2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu.....	155
2.5.2. Savunma Sanayi Projeleri	166
2.5.3. Gemi Yan Sanayi.....	170
2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları.....	172
2.6. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ	177
2.7. KIYI YAPILARI	183
2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu	183
2.7.1.1. Limanlar	185
2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri	185
2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu.....	187
2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler.....	193
2.7.1.2. Tersane.....	195
2.7.1.3. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi.....	196
2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekek Yeri	196
2.7.1.5. Balıkçı Barınakları.....	199
2.8. DENİZ TURİZMİ	203
2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2021 Yılı Genel Deniz Turizmi Değerlendirmesi	203
2.8.2. Deniz Turizminin Unsurları	209
2.8.2.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği.....	209
2.8.2.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği.....	213
2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	216
2.8.2.4. Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Faaliyetleri.....	224
2.8.3. İstanbul Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı	225
2.9. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ	237
2.9.1. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu.....	239
2.9.2. Su Ürünleri Yetiştiriciliği.....	243
2.9.3. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı	245
2.9.4. Su Ürünleri İhracatı.....	245
2.9.5. Su Ürünleri İthalatı.....	247
2.9.6. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi	249
2.10. GEMİ ACENTELİĞİ	253
2.10.1. Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı.....	253
2.10.2. Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi	254
2.10.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı	255
2.10.3.1. Türk Ticaret Kanunu.....	255
2.10.3.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği	255

2.10.3.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	256
2.10.3.4. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi	256
2.10.4. Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu	256
2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ	263
2.11.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı	265
2.11.2. Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum	265
2.11.3. Türkiye’de Lojistik Sektörü Rekabet Gücü	267
2.11.3.1. Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi (LPI)	267
2.11.3.2. İş Yapma Kolaylığı Endeksi (Doing Business)	268
2.11.3.3. Küresel Rekabet Endeksi (Global Competitiveness)	269
2.11.4. Taşıma İşleri Organizatörleri	270
2.11.4.1. Taşıma İşleri Organizatörünün Tanımı ve Kapsamı	270
2.11.4.2. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Örgütlenmesi	270
2.11.4.3. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Mevzuatı	271
2.11.4.4. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği	271
2.11.5. Dünya’da Lojistik Merkezlerin/Köylerin Geçmişi ve Mevcut Durum	271
2.11.6. Türkiye’de Lojistik Merkezler/Yük Terminalleri	272
2.12. DENİZ SİGORTALARI	277
2.12.1. Deniz Sigortalarına Genel Bir Bakış	277
2.12.2. Türkiye’de Deniz Sigortaları	279
2.12.3. Dünya’da Deniz Sigortaları	281
2.13. TÜRKİYE’NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALAR	285
2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	285
2.13.1.1. Anlaşmalarda Düzenlenen Gelir Unsurları	285
2.13.2. Denizcilik Anlaşmaları	289
2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ	295
2.14.1. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi	295
2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	295
2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	296
2.14.1.3. Cinsiyete Göre Öğrenci Sayıları	298
2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu	298
2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	299
2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	300
2.14.2.4. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler	301
2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokularının Durumu	304
2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	304
2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	306
2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	307

2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları.....	308
2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu	311
2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları.....	311
2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları.....	312
2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları	314
2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler	314
2.14.5. Denizcilik Eğitimi Veren Özel Kurslar	317
2.14.6. Üyelere Yönelik Eğitimler.....	318
2.14.7. Personele Yönelik Eğitimler	319
2.14.8. Gemi Acente Eğitimleri	319
2.14.8.1. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi	319
2.14.8.2. Gemi Acenteleri Eğitim ve Seminer Faaliyetleri	319
KAYNAKLAR	322

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler.....	30
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı	38
Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton).....	39
Tablo 4. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil).....	40
Tablo 5. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle DWT Gelişimi (300 GT ve üzeri)	41
Tablo 6. 2020-2021 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri	63
Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), Aralık 2020- Aralık 2021	81
Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2013-2021	82
Tablo 9. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	86
Tablo 10. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	87
Tablo 11. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	88
Tablo 12. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)	89
Tablo 13. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	90
Tablo 14. Kuru Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	91
Tablo 15. Dökme Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	92
Tablo 16. Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	93
Tablo 17. Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri).....	94
Tablo 18. Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	95
Tablo 19. Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	96
Tablo 20. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri).....	98
Tablo 21. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri).....	99
Tablo 22. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 DWT ve Üzeri)	100
Tablo 23. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	101
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)	102
Tablo 25. 1 Ocak 2022 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)	104
Tablo 26. 1 Ocak 2022 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)	105
Tablo 27. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)	107
Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı	111
Tablo 29. 2011-2021 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)	112
Tablo 30. 2021 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri .	113
Tablo 31. 2011-2021 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)	114
Tablo 32. 2021 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton)	115
Tablo 33. 2021 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)	116
Tablo 34. 2011-2021 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil).....	117
Tablo 35. 2011-2021 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı	118
Tablo 36. 2019-2021 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları (TL)	119
Tablo 37. ÖTV'siz Yakıt Miktar ve Değer Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı	120
Tablo 38. 2011-2021 Türk Bayraklı Gemilerin Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları	122
Tablo 39. Denizyolu Dış Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları(ton).....	123
Tablo 40. 2021 Kargo Tipleri Bazında İhracat ve Transit Yükleme (mton)	124
Tablo 41. 2021 Kargo Tipleri Bazında İthalat ve Transit Boşaltma (mton).....	124
Tablo 42. 2021 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton)	125
Tablo 43. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı 2021 (Milyon Ton)	127
Tablo 44. Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2021	129
Tablo 45. Türkiye- AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (mton), 2021	130
Tablo 46. 2021 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton).....	131
Tablo 47. Dünya Konteyner Filosu 2021	132

Tablo 48. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2011-2021.....	133
Tablo 49. 2021 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)	134
Tablo 50. 2021 Yılı Limanlar İtibariyle Boş ve Dolu Konteyner Elleçlemeleri (TEU)	135
Tablo 51. Yüz Bin TEU Üzerinde Konteyner Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)	136
Tablo 52. 2021 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet)	136
Tablo 53. 2021 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları.....	137
Tablo 54. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları.....	144
Tablo 55. Tanker Trafikğine İlişkin Boğaz Geçişleri	146
Tablo 56. İstanbul Boğazından 2017-2021 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı	147
Tablo 57. Çanakkale Boğazından 2017-2021 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı	147
Tablo 58. 2021 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş.....	148
Tablo 59. 2021 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş	148
Tablo 60. 2006-2021 Yılları İstanbul Boğaz Gemi Geçişleri	149
Tablo 61. 2006-2021 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri	150
Tablo 62. Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları.....	163
Tablo 63. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları	165
Tablo 64. Süper Yat Siparişlerinde Tonaj Bazında İlk Beş Ülke	170
Tablo 65. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2019-2021	187
Tablo 66. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2019-2021	188
Tablo 67. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2017-2021	190
Tablo 68. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2019-2021.....	191
Tablo 69. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2017-2021.....	192
Tablo 70. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU)	194
Tablo 71. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca İşletme İzni Verilen Turizm Kıyı Yapıları	197
Tablo 72. Ülkelere Göre Turizm Gelirleri Dünya Sıralaması (Milyar \$)	204
Tablo 73. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama	204
Tablo 74. Ülkelere Göre Turist Sayısı Avrupa Sıralaması (Milyon Kişi)	205
Tablo 75. Ülkelere Göre Gelen Turist Sayısı Dünya Sıralaması (Milyon Kişi)	205
Tablo 76. Yıllara Göre Geceleme Yapan Ziyaretçilerin Kişi Başı Ortalama Turizm Harcaması, Kalış Süresi ve Gecelik Gelir	207
Tablo 77. Yıllara Göre Ülkemize Gelen Ziyaretçiler	208
Tablo 78. Yıllara Göre Kültür ve Turizm Bakanlığından İşletme Belgeli Yat İşletmeleri Yat ve Yatak Kapasiteleri	210
Tablo 79. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Boylarına ve Bandıralarına Göre Dağılımı (2020)	211
Tablo 80. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı	212
Tablo 81. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri	214
Tablo 82. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri -Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları	215
Tablo 83. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları	216
Tablo 84. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekek Yerleri.....	216
Tablo 85. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanları	216
Tablo 86. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2021	222
Tablo 87. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	223
Tablo 88. Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Suüstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	225
Tablo 89. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Sayısı.....	226
Tablo 90. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı	227
Tablo 91. Dünya Su Ürünleri Üretimi.....	237

Tablo 92. Ülkelere Göre Dünya Su Ürünleri Üretimi	238
Tablo 93. Türkiye Su Ürünleri Üretimi (Ton).....	239
Tablo 94. Su Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı	240
Tablo 95. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2020)	240
Tablo 96. Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton)	241
Tablo 97. Avcılığı En Çok Yapılan Demarsal Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton).....	242
Tablo 98. Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarı (Ton).....	242
Tablo 99. Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı (Ton)	243
Tablo 100. Türkiye’de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton)	244
Tablo 101. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2020)	245
Tablo 102. Türkiye’nin Su Ürünleri İthalatı ve İhracatı	248
Tablo 103. Balıkçılıkta Çalışanların Sayısı.....	250
Tablo 104. Gemi Acente İstatistikleri.....	256
Tablo 105. Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu (31.12.2021).....	257
Tablo 106. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı (31.12.2021).....	258
Tablo 107. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (31.12.2021)- I.BÖLGE (Hopa Liman Başkanlığı’ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)	259
Tablo 108. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (31.12.2021)- II.BÖLGE (Zonguldak Liman Başkanlığı’ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)	259
Tablo 109. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (31.12.2021)- III.BÖLGE (Dikili Liman Başkanlığı’ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)	259
Tablo 110. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (31.12.2021)- IV. BÖLGE (Kaş Liman Başkanlığı’ndan İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)	260
Tablo 111. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (01.01.2021)	260
Tablo 112. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı	261
Tablo 113. Türkiye GSYH ile Ulaştırma ve Depolama Sektörü.....	266
Tablo 114. Türkiye’nin Küresel Lojistik Performans Endeksi	268
Tablo 115. Deniz Sigortaları Verileri.....	280
Tablo 116. Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları.....	286
Tablo 117. Mevcut Anlaşmaları Tadil Eden Ek Protokoller	289
Tablo 118. İkili Denizcilik Anlaşmaları	290
Tablo 119. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum	295
Tablo 120. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum	297
Tablo 121. Türkiye’nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı	298
Tablo 122. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu	299
Tablo 123. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu.....	300
Tablo 124. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu.....	301
Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu	305
Tablo 126. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu.....	306
Tablo 127. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu.....	307
Tablo 128. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu.....	308
Tablo 129. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu	311
Tablo 130. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu	312
Tablo 131. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu	314
Tablo 132. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu	315
Tablo 133. Türkiye’deki Denizcilik Eğitimi Veren Özel Denizcilik Eğitim Kursları	317
Tablo 134. İllere Göre Kursiyer Kontenjan Sayıları	318
Tablo 135. Üyelere Yönelik Eğitim İstatistikleri	318
Tablo 136. Personele Yönelik Eğitim İstatistikleri.....	319

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı (Milyar Ton)	38
Grafik 2. 2020 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton)	39
Grafik 3. 2020 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)	40
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2022 (1000 DWT).....	42
Grafik 5. 2022 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdeler Dağılımı (DWT/%).....	42
Grafik 6. Toplam Sera Gazı Emisyonları	49
Grafik 7. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler	62
Grafik 8. Ocak – Aralık 2021 Tarih Aralığında Ülkelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları	65
Grafik 9. Ocak – Aralık 2021 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları	65
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2018Ç1-2021Ç4.....	79
Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2020-2021	80
Grafik 12. İşsizlik ve İstihdam Oranı (%), Ocak 2020-Aralık 2021	80
Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), Ocak 2020- Aralık 2021.....	81
Grafik 14. Yıllık Yi-ÜFE ve TÜFE Değişimi, %	82
Grafik 15. 2019-2020-2021 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi.....	88
Grafik 16. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	90
Grafik 17. Kuru Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	91
Grafik 18. Dökme Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	92
Grafik 19. Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%).....	93
Grafik 20. Kimyevi Madde Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	94
Grafik 21. Konteyner Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	95
Grafik 22. Ro-Ro Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	96
Grafik 23. 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı.....	97
Grafik 24. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	101
Grafik 25. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi (1000 GT ve Üzeri)	103
Grafik 26. Ülkenin Kontrolündeki Filo (1000 GT ve Üzeri)	103
Grafik 27. Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Dünya Sıralaması	106
Grafik 28. 2015- 2021 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton).....	111
Grafik 29. 2011-2021 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)	112
Grafik 31. Dış Ticaret Miktar (Ton /%)	113
Grafik 32. Dış Ticaret Değer (\$/%)	113
Grafik 33. 2011-2021 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%)	114
Grafik 33. 2021 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)	115
Grafik 34. 2011-2021 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı Bazında Yıllık Değişim (%)	117
Grafik 35. 2011-2021 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı Değişimi (%).....	118
Grafik 36. 2019-2021 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tiplerine Göre Teşvik Miktarı (Milyon TL).....	119
Grafik 37. 2004-2021 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektöre Verilen Yakıt Miktarları (mton).....	121
Grafik 38. 2004-2021 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları	121
Grafik 39. 2011-2021 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları.....	122
Grafik 40. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları	123
Grafik 41. 2020 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Göre Dağılımı (%).....	125
Grafik 42. KEİ Ülkeleri İhracat ve İthalat Yüzdeler Dağılımı (%).....	131
Grafik 43. Dünya Konteyner Filosunun İlk 30 Ülkesi (1000 TEU) 2021	133
Grafik 44. Dış Ticaret Yıllık Değişim (%), 2011-2021.....	134
Grafik 45. 2021 Yılı Boş Dolu Konteyner Elleçleme (TEU %)	135
Grafik 46. Bölgeler İtibariyle Ro-Ro Taşımacılığı	140
Grafik 47. 2012-2021 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları	145
Grafik 48. 2012-2021 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT (1.000 GT)	145
Grafik 49. İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi	149
Grafik 50. Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi	150

Grafik 51. 2003 / 2021 Faal Tersane Sayıları	155
Grafik 52. 2008-2021 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları (Adet)	156
Grafik 53. 2008-2021 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)	156
Grafik 54. 2011-2021 Yılları Arasında Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)	157
Grafik 55. Gemi İnşa Üretim Tesisleri / Tersanelerin İstihdam Durumu (Kişi)	157
Grafik 56. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin \$), 2010-2021	160
Grafik 57. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2021	160
Grafik 58. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Sayısal Dağılımı	161
Grafik 59. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT)	161
Grafik 60. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet)	162
Grafik 61. Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%)	162
Grafik 62. Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri (Milyon CGT)	163
Grafik 63. Gemi Yapımı Alanında Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liselerinin Sayısı	165
Grafik 64. 2020 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)	178
Grafik 65. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı	178
Grafik 66. Yıllar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü	179
Grafik 67. 2021 Yılı Aylar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü	179
Grafik 68. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları	184
Grafik 69. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2017-2021	192
Grafik 70. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2015-2020	193
Grafik 71. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı	206
Grafik 72. Ülkemize 2021 Yılında En Çok Ziyaretçi Gönderen İlk 5 Ülke	208
Grafik 74. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı	217
Grafik 75. Türkiye Su Ürünleri İhracatı	246
Grafik 76. Türkiye ‘nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2020)	246
Grafik 77. Türkiye Su Ürünleri İthalatı (Ton)	247
Grafik 78. Türkiye’nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2020)	248
Grafik 79. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%)	261
Grafik 80. Toplam Primin Bileşenlere Dağılımı (%)	281
Grafik 81. Toplam Primin Bölge/Kıta Bazında Dağılımı (%)	282
Grafik 82. Öğretim Türüne Göre Öğrenci Sayıları	296
Grafik 83. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)	298
Grafik 84. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)	299
Grafik 85. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)	301
Grafik 86. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2021 - 2022)	304
Grafik 87. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)	305
Grafik 88. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)	307
Grafik 89. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)	308
Grafik 90. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2021-2022)	311
Grafik 91. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)	312
Grafik 92. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)	313
Grafik 94. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	314
Grafik 94. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2021-2022)	316

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2021/2022 Bayrak Performans Tablosu	48
Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi	50
Şekil 3. IMO'nun İklim Değişikliğine Yönelik Kural ve Uygulamaları	52
Şekil 4. SOx Emisyon Regülasyonu	55
Şekil 5. Küresel Sülfür Üst Sınırı	56
Şekil 6. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı	56
Şekil 7. ECA ve Küresel Kapsamda Yıllar İtibariyle Yakıttaki Kükürt Limitleri	57
Şekil 8. Emisyon Kontrol Alanları	57
Şekil 9. Yıllara Göre NOx Regülasyonu	59
Şekil 10. Ocak – Aralık 2021 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	66
Şekil 11. Ocak – Aralık 2021 Tarih Aralığında Hindistan Yarımadası, Doğu ve Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	67
Şekil 12. Ocak – Aralık 2021 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	70
Şekil 13. Ocak – Aralık 2021 Tarih Aralığında Güney Amerika'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	72
Şekil 14. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı	196
Şekil 15. 2017-2025 Yılları Arası Küresel Seyahat ve Turizm Pazarı Geliri	219
Şekil 16. 2019 Yılı En Popüler Kruvaziyer Destinasyonları	221
Şekil 17. Lojistik Merkezlerinin Mevcut Durumu	273

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AYM	: Avrupa Yeşil Mutabakatı
BM	: Birleşmiş Milletler
BWMS (Ballast Water Management System)	: Balast Suyu Yönetim Sistemi
CGT (Compensated Gross Tonnage)	: Kompanse Gross Tonaj
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
CLIA (Cruise Lines International Association)	: Kruvaziyer Hatları Uluslararası Birliği(D
CO	: Karbon
CO₂	: Karbondioksit
COLREG (International Regulations for Preventing Collisions at Sea)	: Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirme
ÇŞB	: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
DAU	: Denizcilik Atıkları Uygulaması
DİMDEG	: Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi
DND	: Deniz Nakliyecileri Derneği
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
ECB (European Central Bank)	: Avrupa Merkez Bankası
ECOLPAF	: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu
EEDI (Energy Efficiency Design Index)	: Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi
EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index)	: Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi
EMEC (European Marine Equipment Council)	: Avrupa Deniz Ekipmanları Konseyi
ETD (Energy Taxation Directive)	: Enerji Vergisi Yönergesi
ETS (European Union Emission Trading System)	: AB Emisyon Ticaret Sistemi
EYS	: Emniyetli Yönetim Sistemi
FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations)	: Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü
Fed (Federal Reserve)	: Amerikan Merkez Bankası
FİATA	: Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents)	: Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu
GABS	: Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi
GHG (Green House Gases)	: Sera Gazı
GSYH	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
GT	: Gros Ton
HRA	: Yüksek Riskli Bölge
IBWMC (International Ballast Water Management Certificate)	: Uluslararası Balast Suyu Yönetim Sertifikası

ICCAT (International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas)	: Uluslararası Atlantik Orkinosunu Koruma Komisyonu
ICS (International Chamber of Shipping)	: Uluslararası Deniz Ticaret Odası
ILO (International Labour Organization)	: Uluslararası Çalışma Örgütü
IMB (International Maritime Bureau)	: Uluslararası Denizcilik Bürosu
IMF (International Monetary Fund)	: Uluslararası Para Fonu
IMO (International Maritime Organization)	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMRB (International Maritime Research and Development Board)	: Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Kurulu
IMRF	: Uluslararası Denizcilik Araştırma Fonu
ISL (The Institute for Shipping Economics and Logistics)	: Denizcilik Ekonomisi ve Lojistik Enstitüsü
IUMI (International Union of Marine Insurance)	: Uluslararası Deniz Sigortaları Birliği
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri
K.K.T.C.	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
KEP	: Kayıtlı Elektronik Posta
KMDYTM	: Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi
KOBİ	: Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
KOGAD	: Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği
kW	: Kilowatt
LDT	: Geminin Boş Ağırlığı
LNG (Liquefied Natural Gas)	: Sıvılaştırılmış Doğalgaz
LODER	: Lojistik Derneği
LPI (Logistics Performance Index)	: Lojistik Performans Endeksi
MBM (Market Based Measures)	: Piyasa Bazlı Tedbirler
MEPC (Marine Environment Protection Committee)	: Deniz Çevresini Koruma Komitesi
MERSİS	: Merkezi Sicil Kayıt Sistemi
MGS	: Milli Gemi Sicili
MLC (Maritime Labour Convention)	: Denizcilik Çalışma Sözleşmesi
MoU (Memorandum of Understanding)	: Memorandum
MRV (Monitoring, Reporting and Verification)	: IMO Veri Toplama Sistemi
MTA	: Maden Tetkik Arama
MYO	: Meslek Yüksek Okulu
NACE	: Avrupa Topluluğu'ndaki Ekonomik Faaliyetlerin İstatistiksel Sınıflandırması
NATO (North Atlantic Treaty Organization)	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
NECA (Nitrogen Emission Control Area)	: Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi
NOx	: Azot Oksitler
ODS	: Ozon İnceltici Maddeler
OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development)	: İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı
OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries)	: Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
PM	: Partikül Maddeler
PMI	: Satın Alma Müdürleri Endeksi
REMPEC (The Regional Marine Pollution Emergency Response Centre)	: Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi

S	: Kükürt
SECA (SOx Emisyon Kontrol Alanları)	: Kükürt Emisyon Kontrol Alanı
SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan)	: Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı
SOx	: Kükürt Oksitler
SSMR (Shipping Statistics and Market Review)	: Denizcilik İstatistikleri ve Piyasa Analizi
TBGTHS	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
TGİSAŞ	: Türkiye Gemi İnşa Sanayi A.Ş.
TİO	: Taşıma İşleri Organizatörleri
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TSB	: Türkiye Sigorta Birliği
TSS (Traffic Separation Schemes)	: Trafik Ayırım Şemaları
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TÜFE	: Tüketici Fiyat Endeksi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TYHA (The Yacht Harbour Association)	: Yat Limanları Birliği
UAB	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi
UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
UNWTO (United Nation World Tourism Organization)	: Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü
USCG (United States Coast Guard)	: ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
VDAD	: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
VOC	: Uçucu Organik Bileşikler
YİD	: Yap-İşlet-Devret Modeli
Yi-ÜFE	: Yurtiçi Üretici Fiyat Endeksi





DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

DÜNYA EKONOMİSİ



1. DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

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

1.1. DÜNYA EKONOMİSİ

Son yıllarda başta ABD'nin korumacı yaklaşımından beslenen uluslararası ticaret gerginlikleri olmak üzere yatırım ve verimlilik kaynaklı sorunlar nedeniyle tarihsel eğilimine göre daha zayıf bir büyüme performansı kaydeden dünya ekonomisi, artan yoğunlukta ekonomik, siyasi ve jeopolitik gerilimlere maruz kalmaktadır. Söz konusu belirsizlikler küresel büyümede istenilen düzeyde toparlanmayı baskılamaktadır. Küresel düzeyde ticaret gerilimleri, Brexit sürecinin yansımaları, Avro Bölgesinin düşük büyüme performansı ve gelişmekte olan ülkelerdeki makroekonomik dengesizlikler ile görece zayıf yatırım isteği, küresel ekonominin toparlanmasında Covid-19 pandemisi öncesinde en önemli zorluklar olarak gündeme gelmiştir. Bu süreçte Amerikan Merkez Bankası (Fed) ile Avrupa Merkez Bankası (AMB) başta olmak üzere gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin merkez bankaları, para politikasında faiz indirimleri vasıtasıyla daha genişlemeci yaklaşımlara yönelmişlerdir. Böylece, azalan ticaret gerilimlerinin de katkısıyla 2020 yılının başlarında piyasalarda görece iyimser bir görünüm gözlenmiş ve küresel ekonomi açısından ılımlı bir toparlanma ortamı oluşmuştur.

Bu gelişmelere karşın, 2020 yılının ilk çeyreği sonunda Covid-19'un küresel salgına dönüşmesiyle birlikte söz konusu olumlu seyir sekteye uğramıştır. Küresel düzeyde görülen sağlık krizi ekonomik kapanma tedbirlerinin uygulanmasını bir zorunluluk haline getirmiş, finansal piyasalarda riskli varlıklardan çıkış ve güvenli limanlara yönelim gözlenmiştir. Finansal piyasalarda artan oynaklıkla birlikte hisse senedi piyasalarında tarihi düşüşler, sermaye hareketlerinde dengesizlikler ve gelişmekte olan ülkelerin para birimlerinde gözlenen değer kayıpları neticesinde küresel salgın, otoritelerin olağanüstü tedbirlere başvurmalarına neden olmuştur. Başlıca merkez bankaları salgının yarattığı kriz yönetimine; varlık alımları, finansal kuruluşlara likidite desteği, swap (takas) hatları ve kredi akımlarının devamını sağlayacak makro ihtiyati tedbirleri almak suretiyle katkı sağlamışlardır. Başta petrol fiyatları olmak üzere emtia fiyatları tarihi azalışlar kaydederken yatırım amaçlı talep gören altın ve gümüş fiyatları yükselmiştir. Aynı dönemde kripto varlıklarda da keskin değer artışları gözlenmiştir. Bu süreçte, özellikle Fed'in uyguladığı kapsamlı varlık alımları küresel finansal sistemde risk iştahının aşırı düşmesini dizginlemiştir. Uluslararası kuruluşlar ise ağırlıklı olarak düşük gelirli ülkelere finansal imkânlar yaratarak muhtemel bir küresel borç krizinin oluşmasına engel olmuşlardır. Ayrıca bu süre zarfında yükselen piyasa ekonomisi olarak sınıflandırılan ülke merkez bankaları ilk defa varlık alımı programı uygulamışlardır. Bu programlarla, hazine bonolarının, devlet garantili bonoların, özel kesim borçlarının ve ipotekli konut kredilerine dayalı menkul kıymetlerin gelişmekte olan ülkelerin merkez bankaları tarafından alındığı görülmüştür. Hükümetler ise hane halkı ve firmalara destek paketleri yoluyla teşvik programlarını hayata geçirmişlerdir. Sonuç olarak, 2020 yılında tüm dünyada hızla genişleyen merkez bankası bilançoları ve negatif reel faiz ortamı ile küresel düzeyde ekonomiler desteklenmeye çalışılmıştır.

Anılan politika uygulamaları özellikle küresel finansal sistemin olası çöküşünü engellerken 2020 yılı için tahmin edilen ekonomik daralmanın daha sınırlı kalmasına yardımcı olmuştur. Salgının küresel düzeyde keskin etki gösterdiği 2020 yılı içerisinde ülkelerin

neredeyse tamamında çeyreklik bazda sert ekonomik daralmalar kaydedilmiştir. Bununla birlikte salgının büyüme üzerinde etkileri, ülkeler ve sektörler göre ayrışma göstermiştir. Turizm gibi temas yoğun sektörler ve enerji fiyatlarına duyarlı ekonomilerde iktisadi faaliyetteki düşüş daha keskin olmuştur. Ayrıca, salgınla mücadele yöntemleri, verimlilik ve ekonomilerin yapısal farklılıkları, kriz öncesi büyüme eğilimleri ve yurtdışı finansal akımlara bağımlılıkları bu farklılaşmaları tetiklemiştir. IMF verilerine göre, bir önceki yıllara kıyaslandığında 2020'de ABD %3,4, Almanya %4,6, Japonya %4,6, Birleşik Krallık %9,8, Fransa %8,0 daralırken Avro Bölgesi de %6,3 küçülmüştür. Aynı dönemde Meksika %8,3, Hindistan %7,3, Rusya %3,0, Brezilya %4,1 küçülürken Çin geliştirmekte olan ülkeler bloku içinde pozitif ayrışarak %2,3 büyümüştür. 2020 yılındaki küresel küçülme, salgının başladığı dönemdeki tahminlere göre daha sınırlı gerçekleşerek %3,1 olmuştur. Bununla birlikte, alınan tedbirler ileriye dönük ekonomik kırılmalara oluşturmuş, tedbirler küresel arz ve talep dengesizliklerini tam olarak engelleyememiştir. Tedarik zincirlerinde oluşan bozulma nedeniyle görülen düşük üretim düzeyi ile genişlemeci parasal yaklaşımlarla canlı tutulan küresel talep arasındaki dengesizliğin etkileri halen sürmektedir.

2021 yılında küresel toparlanmaya en fazla katkı sağlayan faktörün aşılama programlarının küresel düzeyde yaygınlaşması olduğu değerlendirilmektedir. Aşıya erişim dengeli olmasa bile dünya genelinde aşılama 2021 yılının ikinci yarısı itibarıyla hızlanmıştır. Bu durum tedbirlerin gevşetilmesine ve ekonomilerin ilk aşamada ABD, İngiltere ve Avro Bölgesi ülkelerinde açılmasına olanak sağlamıştır. Öte yandan, aşıya erişimin zayıf olduğu ülkelerde çıkan virüs varyantları bölgesel salgınlara ve buna bağlı olarak kısmi tedbirlerin alınmasına neden olmuştur. Bu durum, beraberinde küresel toparlanmanın yavaşlaması ihtimaline yol açmakta ancak hâlihazırda söz konusu riskler küresel düzeyde yönetilmeye çalışılmaktadır. Nitekim bu ortamda 2021 yılının ilk çeyreğinde ABD ve Japonya oldukça büyük ölçekli mali destek paketleri açıklamış, Avrupa ülkeleri ise salgının olumsuz ekonomik ve sosyal etkilerini gidermenin yanı sıra, çevre ve dijitalleşmeyi de önceliğe alan yeni nesil AB fonlarının dağıtımını kararlaştırmıştır. Geliştirmekte olan ülkelerde ise mali destekler daha sınırlı ölçüde kalmaya devam etmiştir. Bu dönemde küresel ölçekte sanayi sektöründeki ve uluslararası ticaretteki hızlı toparlanma devam ederken, birçok ülkede azalsa da uygulanmaya devam eden kısıtlayıcı önlemler nedeniyle hizmet sektörleri daha zayıf bir görünüm sergilemiştir. Bu kapsamda 2021 yılının ilk çeyreğinde salgına karşı alınan önlemler ve farklı düzeylerdeki aşılama oranları ülkeler arasında ayrışmaları beraberinde getirmiştir.

Mevsimsel etkilerden arındırılmış OECD verilerine göre, 2021 yılının ikinci çeyreğinde ABD ekonomisi yüzde 1,6 oranında büyümüştür. Aynı dönemde, Almanya %1,6, Fransa %1,1, Birleşik Krallık %5,5, İspanya %1,1 ve İtalya %2,7 ekonomik genişleme kaydetmiştir. Bu gelişmeler Avro Bölgesindeki büyümenin 2021 yılının ikinci çeyreğinde %2,2 oranında gerçekleşmesine neden olmuştur. Japonya ekonomisi de %0,5 oranında görece düşük hızda büyüyerek küresel hasılanın toparlanmasına sınırlı katkı vermiştir.

Dünya ekonomisinin büyüme dinamiğinde önemli paya sahip olan diğer bir unsur küresel ticaret hacmindeki gelişmelerdir. Tedarik zincirindeki aksaklıklar, hammadde temininde yaşanan problemler, üretim faaliyetlerinin sektöre uğraması ve uluslararası turizmin durma noktasına gelmesiyle birlikte küresel mal ve hizmet ticaret hacmi IMF verilerine göre 2020 yılında %8,2 oranında daralmıştır. Küresel mal ticaretinde 2021 yılına ilişkin gelişmeler incelendiğinde ise özellikle yılın ikinci yarısında hızlı bir ivmelenme yaşandığı görülmektedir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verilerine göre

küresel mal ticareti yılın ilk çeyreğinde bir önceki yılın aynı çeyreğine göre %5,1 oranında artmış, aynı değer yılın ikinci çeyreğinde %22,5 seviyesine yükselmiştir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre ise yılın ilk çeyreğinde bir önceki yılın aynı çeyreğine göre küresel hizmet ticaretindeki düşüş %13,9 ile devam etmiştir. Bununla birlikte, yılın ikinci çeyreğinde geçen yıldan gelen düşük baz kaynaklı olarak güçlü bir toparlanma beklenmektedir.

2021 yılında etkileri azalarak devam eden salgına rağmen IMF tahminlerine göre, küresel mal ve hizmet ticaretinde %9,7 oranında büyüme gerçekleşmesi beklenmektedir. 2022 yılında ise aynı büyüklüğün %6,7 ile son dönem ortalamalarının üzerinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir. DTÖ tahminlerine göre ise küresel mal ticaretinin 2021 yılında %10,8, 2022 yılında ise %4,7 düzeyinde artış göstereceği öngörülmektedir.

Bu gelişmelerle, 2020 yılında %3,1 oranında küçülen küresel ekonominin toparlanmaya devam ederek, güncel IMF tahminlerine göre 2021 yılında %5,9 oranında büyümesi öngörülmektedir. Öte yandan, 2021 yılı küresel büyüme tahminini OECD %5,7, Dünya Bankası ise %5,6 olarak öngörmektedir. IMF, OECD ve Dünya Bankası 2022 büyüme öngörülerini ise sırasıyla %4,9, %4,5 ve %4,3 olarak açıklamıştır.

Küresel büyüme performansında ülkeler arası ve ülke grupları arası ayrışmanın bir süre daha devam etmesi beklenmektedir. IMF'nin güncel tahminlerine göre 2021 yılında Avro Bölgesi'nin %5,0 oranında büyümesi öngörülmektedir. Avrupa'nın önde gelen ekonomilerinden olan Almanya'nın aynı dönemde %3,1, Birleşik Krallık'ın %6,8, Fransa'nın %6,3, İspanya'nın %5,7, İtalya'nın %5,8 oranlarında büyümesi beklenmektedir. 2021 yılında, Japonya ekonomisinin %2,4 oranında büyümesi beklenirken, diğer gelişmiş ülkelerin yer aldığı grubun %4,6, gelişmiş ekonomilerin ise toplamda %5,2 büyümesi beklenmektedir.

ABD, sağlık sistemindeki açıklar ve önlemlerin yetersiz kalması nedeniyle salgına hızlı tepki vermekte zorlanmış ve buna bağlı olarak ülke ekonomisinde daralma 2020 yılında kuvvetli bir biçimde hissedilmiştir. Ancak yaygın aşı programını ilk uygulayan ülkelerden biri olması ve büyük ölçekli teşvik paketleri ABD ekonomisinin 2021 yılında önemli ölçüde toparlanmasını sağlamıştır. ABD, 2021 yılı ilk çeyreğinde mevsimsel etkilerinden arındırılmış verilere göre bir önceki çeyreğe göre %1,5, ikinci çeyreğinde ise %1,6 oranında büyümüştür. Yılın üçüncü çeyreği itibarıyla öncü veriler, ABD'deki toparlanmanın ivme kaybederek de olsa devam ettiğine işaret etmektedir. Bu çerçevede, ABD ekonomisinin 2021 yılında %6,0, 2022 yılında %5,2 büyümesi beklenmektedir.

Avro Bölgesi ekonomisi mevsim etkilerinden arındırılmış olarak 2021 yılının ilk çeyreğinde bir önceki döneme göre %0,3 oranında daralırken, 2021 yılı ikinci çeyreğinde %2,2 oranında büyüme kaydetmiştir. Toparlanma, salgına karşı aşılamanın hızı ve süregelen hükümet yardımları sayesinde yeniden açılma çabalarının devam etmesiyle ivme kazanmıştır. Avro Bölgesi imalat ve hizmet sektörleri PMI endeksleri 2021 yılının ilk yarısında artış göstermiş ve eşik değerinin üzerinde seyrederek toparlanmanın devam edeceğine işaret etmiştir. Aynı zamanda, kapasite kullanım oranlarında görülen artışlar ve sanayi üretim endeksinin yılın ilk yarısındaki performansı ile işsizlik oranında görülen ılımlı düşüş, ekonomik toparlanma açısından olumlu bir tablo çizmiştir. Ayrıca, Covid-19 varyantlarından etkilenen bazı AB ülkelerinde; işletmeler, etkilenen çalışanlar ve sağlık sistemi için mali desteklerin süresi uzatılmış veya ek bütçeler onaylanmıştır. IMF tahminlerine göre Avro Bölgesinin 2021 yılında %5,0, 2022 yılında ise %4,3 oranında büyümesi beklenmektedir.

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler

	2020	2021	2022	2021 (1)	2022 (1)
Büyüme					
Dünya	-3,1	5,9	4,9	-0,1	0,0
Gelişmiş Ekonomiler	-4,5	5,2	4,5	-0,4	0,1
ABD	-3,4	6,0	5,2	-1,0	0,3
Japonya	-4,6	2,4	3,2	-0,4	0,2
Avro Bölgesi	-6,3	5,0	4,3	0,4	0,0
Almanya	-4,6	3,1	4,6	-0,5	0,5
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	-2,1	6,4	5,1	0,1	-0,1
Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa	-2,0	6,0	3,6	1,1	0,0
Rusya	-3,0	4,7	2,9	0,3	-0,2
Gelişmekte Olan Asya	-0,8	7,2	6,3	-0,3	-0,1
Çin	2,3	8,0	5,6	-0,1	-0,1
Hindistan	-7,3	9,5	8,5	0,0	0,0
Latin Amerika ve Karayipler	-7,0	6,3	3,0	0,5	-0,2
Brezilya	-4,1	5,2	1,5	-0,1	-0,4
Sahra Altı Afrika	-1,7	3,7	3,8	0,3	-0,3
Dünya Ticaret Hacmi	-8,2	9,7	6,7	0,0	-0,3
Mal ve Hizmet İthalatı					
Gelişmiş Ekonomiler	-9,0	9,0	7,3	-0,7	-0,3
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	-8,0	12,1	7,1	0,7	0,0
Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama, Yüzde)					
Gelişmiş Ekonomiler	0,7	2,8	2,3	0,4	0,2
ABD	1,2	4,3	3,5		
Avro Bölgesi	0,3	2,2	1,7		
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	5,1	5,5	4,9	0,1	0,2
İşsizlik Oran (Yüzde)					
Gelişmiş Ekonomiler	6,6	5,8	5,0	-	-
ABD	8,1	5,4	3,5	-	-
Avro Bölgesi	7,9	8,0	8,1	-	-
Genel Devlet Bütçe Dengesi / GSYH (Yüzde)					
ABD	-14,9	-10,8	-6,9	-	-
Avro Bölgesi	-7,2	-7,7	-3,4	-	-
Genel Devlet Brüt Borç Stoku / GSYH (Yüzde)					
ABD	133,9	133,3	130,7	-	-
Avro Bölgesi	97,5	98,9	96,3	-	-
Ortalama Petrol Fiyatları (ABD Doları/Varil)	41,3	65,7	65,5	-	-
LIBOR, Altı Aylık ABD Doları (Yüzde)	0,7	0,2	0,4	-0,1	0,0

Kaynak: IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Ekim 2021, IMF Mali İzleme Raporu Ekim 2021

(1) IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Haziran 2021 Güncellemesinden Farklar

Aşıya erişimdeki eşitsizlikler ve azalan teşvikler nedeniyle yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomiler büyüme performansı açısından gelişmiş ülkelerden olumsuz ayrılmaktadır. Bu nedenle, 2021 yılı büyüme performansının bu ülkeler ve özellikle de gelişmekte olan Asya ekonomileri için önceki beklentilere göre bir miktar daha zayıf olması muhtemeldir. Nitekim erişim güçlüğü nedeniyle yaygın aşılama yavaş kalan Hindistan'da ortaya çıkan ve kolay bulaşıcı olan virüs varyantı, bu ülkenin iktisadi faaliyetlerine zarar

vermiştir. Benzer dinamikler Endonezya, Malezya, Filipinler, Tayland ve Vietnam'ı da olumsuz etkileyerek ekonomik faaliyetleri yavaşlatmıştır. Bununla birlikte başta Brezilya ve Meksika olmak üzere Latin Amerika ülkelerinin beklenenden daha iyi büyüme performansı göstereceği tahmin edilmektedir. Bu kapsamda, yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerin 2021 yılında %6,4 ve 2022 yılında %5,1 büyümesi beklenmektedir. Söz konusu büyümenin önemli bir bölümünün Çin, Hindistan, Brezilya ve Meksika tarafından sağlanması öngörülmektedir.

Çin ekonomisi, 2021 yılının ikinci çeyreğinde, güçlü ihracat ve sanayi üretiminden destek bularak bir önceki döneme göre %1,3 oranında büyümüştür. Böylelikle, 2021'in ilk yarısında ülke ekonomisi, geçen yıl salgının tetiklediği çöküşün düşük baz etkisi nedeniyle güçlü büyümesini sürdürmüştür. Diğer taraftan, imalat faaliyetlerindeki yavaşlama, artan hammadde maliyetleri, bazı bölgelerdeki yeni Covid-19 vakaları ve azalan baz etkisi ekonomik büyümeyi baskılayarak ikinci çeyrekte daha ılımlı bir büyümenin gerçekleşmesine neden olmuştur. Çin ekonomisi, hâlihazırda küresel emtia fiyatları, küresel krize dönüşme ihtimali olan emlak sektörü ve ABD ile olan ticaret ilişkilerindeki belirsizliklere rağmen güçlü toparlanmasına devam etmektedir. 2020 yılında %2,3 oranında büyüyen Çin ekonomisinin yerel ve küresel olumsuz koşullara karşın, 2021 yılında %8,0, 2022 yılında ise %5,6 oranında büyümesi öngörülmektedir.

Pandemiye karşı ülke ekonomisini desteklemek için Fed 2020 yılında faiz indirim politikasını hızlandırmış ve büyük ölçekli bilanço genişletme programını devreye sokmuştur. Yılın ilk çeyreğinde, fonlama faiz oranını yüzde 0 ila 0,25 aralığında belirleyen Fed ilave parasal genişlemenin üst tavanını kaldırmıştır. Bu gelişmeler neticesinde Eylül 2021 itibarıyla Fed bilançosu yaklaşık 8,5 trilyon ABD dolarına yükselmiştir. Bununla birlikte, Fed'in varlık alımlarını bu yıl içinde azaltmaya başlaması, 2022 yılının ilk yarısı sonunda azaltım programını sonlandırması, faiz artırımı konusunda ise yılın ikinci yarısındaki gelişmelere göre pozisyon alması beklenmektedir. Bu çerçevede, gelişmekte olan ekonomiler üzerindeki olumsuz etkileri en aza indirmek için gerek varlık azaltımı gerekse faiz artışı konusunda Fed'in dikkatli bir yaklaşım izlemesi de olası görünmektedir.

2021 yılı ikinci çeyreğinde salgını önlemeye yönelik alınan tedbirlerin etkisiyle küresel ekonomilerde bir önceki yıla kıyasla toparlanmaların yaşanmasıyla işgücü piyasaları da hem talep hem de arz yönlü olarak kısmen toparlanmıştır. Ancak, istihdamdaki artış eğilimine rağmen işsizlik oranları hala salgın öncesindeki ortalamaların üzerinde seyretmektedir. Bu çerçevede, 2021 yılında işsizlik oranının gelişmiş ekonomilerde %5,8, ABD'de %5,4, Avro Bölgesi'nde %8,0, Almanya'da %3,7, İspanya'da %15,4, Japonya'da %2,8, İngiltere'de %5,0, Güney Kore'de %3,8 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. Yükselen ve gelişen ülkeler açısından bakıldığında ise işsizlik oranının, Çin'de %3,8, Brezilya'da %13,8 ve Güney Afrika'da ise %33,5 olması öngörülmektedir.

Küresel enflasyon, genişlemeci para politikalarının devam etmesi, 2021 yılında petrol ve emtia fiyatlarındaki yukarı yönlü gelişmelerle küresel talepteki toparlanmaya bağlı olarak yüksek seyretmektedir. Küresel ölçekte büyüme beklentilerinin artması ve bazı emtialarda arz yönlü sorunların öne çıkması, emtia fiyatlarını 2021 yılı ikinci çeyreğinde artıran unsurlar olmuştur. Özellikle enerji emtialarında fiyatlar tarihi zirvelere ulaşmıştır. Benzer şekilde, metal fiyatlarında da yüksek artışlar kaydedilmiştir. Metal fiyatlarının artmasında Çin ve diğer gelişmiş ekonomilerde yeniden canlanan endüstriyel faaliyet ve ABD'nin mali teşvikine ilişkin iyimserliğin metallerle karşı duyarlılığı tetiklemesi etkili olmuştur. Dolayısıyla, birçok gelişmiş

ülkede üretici fiyatları zirve seviyeleri sınamakta ve küresel enflasyonun geçici olmayabileceği endişelerini beslemektedir. Bu ortamda IMF tahminlerine göre, gelişmiş ekonomilerde ortalama tüketici enflasyonunun, 2020 yılında %0,7 oranındaki seviyesinden, 2021 yılı itibarıyla %2,8'e yükseleceği öngörülmektedir. Diğer taraftan, Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomilerde ise 2020 yılında %5,1 olan yıllık ortalama tüketici fiyatları artışının, 2021 yılında %5,5 düzeyinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

Petrol fiyatları, 2018 yılının son çeyreğinden itibaren zayıf küresel ekonomik görünüm nedeniyle gerilemiştir. 2019 yılında arz kısıtlamaları ve artan jeopolitik riskler nedeniyle petrol fiyatlarında görece artış yaşanmışsa da, salgınla birlikte küresel talebin tarihi bir çöküş yaşamaması ve petrol ihraç eden ülkeler arasındaki anlaşmazlıklar fiyatlarda tarihi düşüşlere neden olmuştur. Brent petrol fiyatları 2020 yılına 70 dolar/varil seviyesinden başlamasına rağmen oldukça düşük seviyelere geriledikten sonra 40-45 dolar/varil bandına yerleşmiştir. Salgın tedbirlerinin gevşetilmesiyle küresel talepte yaşanan toparlanma, Covid-19 aşılama oranlarındaki artış, ekonomilerin hızlı toparlanmalarına yönelik iyimserlikler ve OPEC+ ülkeleri arasında süregelen üretim kısıntısı kararlarının uygulanamaması gibi faktörler ile arzda yaşanan belirsizliklere bağlı olarak Brent tipi ham petrol fiyatları 2021 yılı Haziran ayında varil başına ortalama 73 ABD doları seviyesine yükselmiştir. 2021 yılının üçüncü çeyreği itibarıyla, yatırımcılarda petrolde arz-talep dengesizliğinin devam edeceği beklentisinin güçlenmesinin ardından Brent petrol fiyatları yukarı yönlü eğilimini koruyarak 80 ABD doları eşiğini aşmıştır.

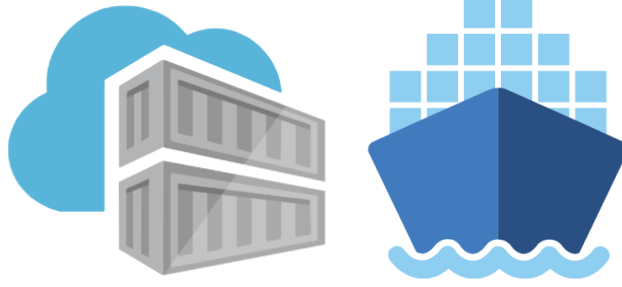
Küresel ekonomiye yönelik riskler aşılamanın yanısıra uygulanan politika tedbirleriyle azaltılmaya çalışılmaktadır. Ancak aşırı erişim ve dağıtım açısından ülke grupları arasındaki uçurum mevcut küresel belirsizlikleri beslemekte, eşit olmayan hızlarda toparlanma performansları gözlenmektedir. ABD'nin genişlemeci teşvikleri gelişmiş ülke gruplarıyla yükselen piyasalar arasındaki ayrışmayı güçlendirmektedir. Buna paralel olarak çok sayıda gelişmekte olan ülke mali tamponlar oluşturmak suretiyle bloklar arası ayrışmanın yavaşlamasına katkı yapmaktadır. Ayrıca, yeni virüs varyantları küresel ekonomi önünde ciddi risk kaynağı olup yayılma hızı ve tehlike derecesiyle kalıcı toparlanmayı sınırlamaktadır. Aşırıya karşı bazı ülkelerde görülen protesto eğilimleri sosyal huzursuzluk riski yaratmakta, otoriteler ise aşırıya teşvik eden pozitif ayrımcılık tedbirlerini uygulamaya koyma konusunda arayışlar sergilemektedirler.

Küresel emtia ve enerji fiyatlarının yanı sıra, evden çalışmaya bağlı elektronik araç gereçler başta olmak üzere tüketim harcamalarında önemli artışlar yaşanmıştır. Bu dönemde küresel düzeyde düşük faiz ortamının etkisiyle konut talebi artmış ve tüm dünyada konut fiyatlarında tarihi yüksek artışlar görülmüştür. Elektrikli dayanıklı mal tüketimi, mikro yonga (çip) tedarikinde gecikmeler yaşanmasına yol açmış, başta otomotiv sektöründe olmak üzere birçok ürün grubunda üretim aksaklıkları ve fiyat artışları gözlenmiştir. Enflasyonun beklenenin aksine geçici karakterde ve kısa vadeli olmadığına ortaya çıkması halinde küresel para politikalarında yeniden ayarlamalar gündeme gelebilecektir. Bu durum özellikle kötüleşen sağlık krizinden olumsuz etkilenen yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomiler açısından küresel düzeyde daha sıkı dış finansal koşullara bağlı olarak olumsuz bir görünüm riski barındırmaktadır.

Küresel sermaye piyasalarında meydana gelebilecek oynaklıklar, kur geçişkenliği, enerjiyle emtia fiyatlarının yüksek seviyede kalmaya devam etmesi ve ABD'nin varlık alımı azaltımı yoluyla genişlemeci para politikasından çıkış stratejisi, Türkiye ekonomisi üzerinde

belirli düzeyde baskılar oluşturabilecektir. Bununla birlikte söz konusu belirsizliklere karşın, küresel düzeyde olası riskleri yönetmeye yönelik çabalar da bulunmaktadır. Küresel ticaret gerilimlerinde uzlaşma arayışları, bölgesel ticaret işbirlikleri, Fed'in genişleme politikasından dikkatli ve ılımlı hızla çıkacağı yönünde verdiği sinyaller, Türkiye'nin güçlenen makro politikalarıyla birleştiğinde söz konusu risklerin yönetilebilir olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca, salgın dünya üretim merkezlerinin farklı coğrafyalara dağılmasına yol açmaktadır. Bu durum, coğrafi konum avantajı ve esnek üretim olanaklarıyla küresel ekonominin yeni üretim merkezlerinden biri haline gelmesi için Türkiye'ye önemli bir fırsat sunmaktadır.

DÜNYA DENİZ TİCARETİ



1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı

Küresel deniz ticaret hacmi 2021 yılında 2019 yılı seviyelerine paralel olarak neredeyse 12,0 milyar tona geri dönerek %3,6 oranında (ton-mil olarak %3,7) toparlanmıştır. 2022 yılı için küresel ekonomik zemin, destekleyici görünmekte ve küresel deniz ticaretinin başlarda %3,5 artarak (ton mil olarak yaklaşık %4,4) yaklaşık 12,4 milyar tona ulaşması beklenmektedir. Özellikle Çin'deki bekleyiş eğilimleri ve Covid-19'un Omicron varyantından kaynaklanan potansiyel etkiler riskleri devam ettirmektedir.

Küresel deniz yoluyla taşınan konteyner ticaretinin, kilit bölgelerde yeniden canlanan tüketici talebin etkisiyle 2021'de %6,5 oranında artış göstermiştir. Konteyner ticaretinin 2022'de ise %4,2'lik daha istikrarlı bir büyüme göstermesi ve büyüme oranlarının 2021'deki güçlü toparlanmanın ardından daha normal seviyede olması beklenmektedir.

Deniz yoluyla taşınan kuru dökme yük ticareti hacmi, 2021 yılında %4,0 (ton-mil olarak %4,8) büyüyerek 5,4 milyar tona ulaşmıştır. 2022 yılında tahıl ve küçük dökme yük ticaretinin istikrarlı bir şekilde genişleme yolunda olması ve kömür ticaretinin son zamanlardaki kazanımı ile birlikte kuru yük ticaretinin başlangıçta daha ılımlı bir şekilde %1,6 (ton-mil olarak %2,2) oranında büyümesine neden olacağı tahmin edilmektedir. Çin'in çelik sektöründeki bekleyiş trendleri ise demir cevheri ticareti için ters etki yaratmıştır.

Petrol ticaretinde, Covid-19 pandemisi ve OPEC+ arz kesintilerinin kalıcı etkilerinden dolayı hacmen 2020'deki %9'luk düşüşün ardından yaklaşık %1 artarak 2021'de sınırlı iyileşme göstermiştir. 2022 yılında Omicron varyantı da dahil olmak üzere zorluklar devam ederken, pandeminin etkileri ve OPEC+ arz kesintilerinin kademeli olarak azalması beklenmekte olup genel olarak %7'lik bir toparlanma öngörülmektedir.

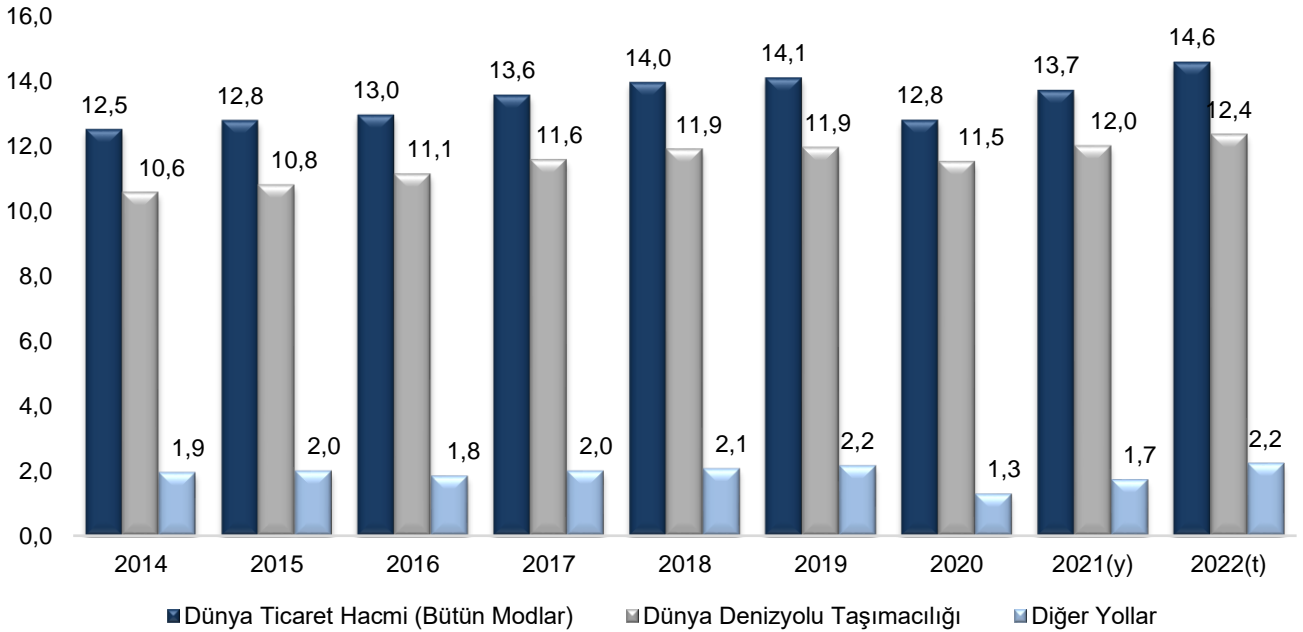
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı

Dünya Ticareti ve Deniz Yolu Taşımacılığı	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021(y)	2022(t)	10 (*) Yıllık Trend	5 (*) Yıllık Trend
Kişi Başına Denizyolu Ticareti											
Dünya Denizyolu Ticareti (milyar ton)	10,56	10,79	11,12	11,57	11,89	11,95	11,54	11,95	12,37	2,3%	1,5%
Dünya Nüfusu (milyon kişi)	7,30	7,38	7,46	7,55	7,63	7,71	7,80	7,88	7,95	1,1%	1,1%
Ticaret Tonajı (Kişi Başı)	1,45	1,46	1,49	1,53	1,56	1,55	1,48	1,52	1,56	1,2%	0,4%
Dökmeyük Taş. (Kişi Başı)	1,04	1,04	1,06	1,08	1,09	1,08	1,02	1,04	1,06	0,7%	-0,4%
Konteyner Taşımacılığı (Kişi Başı)	0,21	0,22	0,22	0,23	0,24	0,24	0,24	0,25	0,26	2,6%	2,2%
Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	3,4%	2,2%	3,0%	4,1%	2,7%	0,5%	-3,4%	3,6%	3,5%	2,4%	1,5%
Dünya GSYİH Gelişimi	3,6	3,4	3,3	3,8	3,6	2,8	-3,1	5,9	4,9	3,0%	2,6%
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	0,94	0,63	0,93	1,09	0,77	0,18	1,1	0,61	0,72	0,78	0,58
Dünya Ticaret (milyar ton)											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı	10,56	10,79	11,12	11,57	11,89	11,95	11,54	11,95	12,37	2,3%	1,5%
Dünya Ticaret Hacmi (Bütün Modlar)	12,5	12,78	12,95	13,56	13,95	14,07	13,33	14,11	14,77	2,0%	1,7%
Dünya Taşımacılığı Denizyolu Oranı	85%	84%	86%	85%	85%	85%	87%	85%	84%	85%	85%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

2021 ve 2022 yılları tahmini verilerdir. * Hesaplanan Trendlerde (eğilimler-gidişat göstergeleri) mevcut yıl da dahil olmak üzere 10 ve 5 yıllık dönemin ortalaması veya dönem içindeki birleşik ortalama büyüme oranı kullanılmıştır. Veriler, başlangıç ayındaki en son bilgilere dayalıdır. Veri noktaları, aynı ayın içinde Clarksons Research raporlarında yayınlanan istatistiklerden farklılık gösterebilir.

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



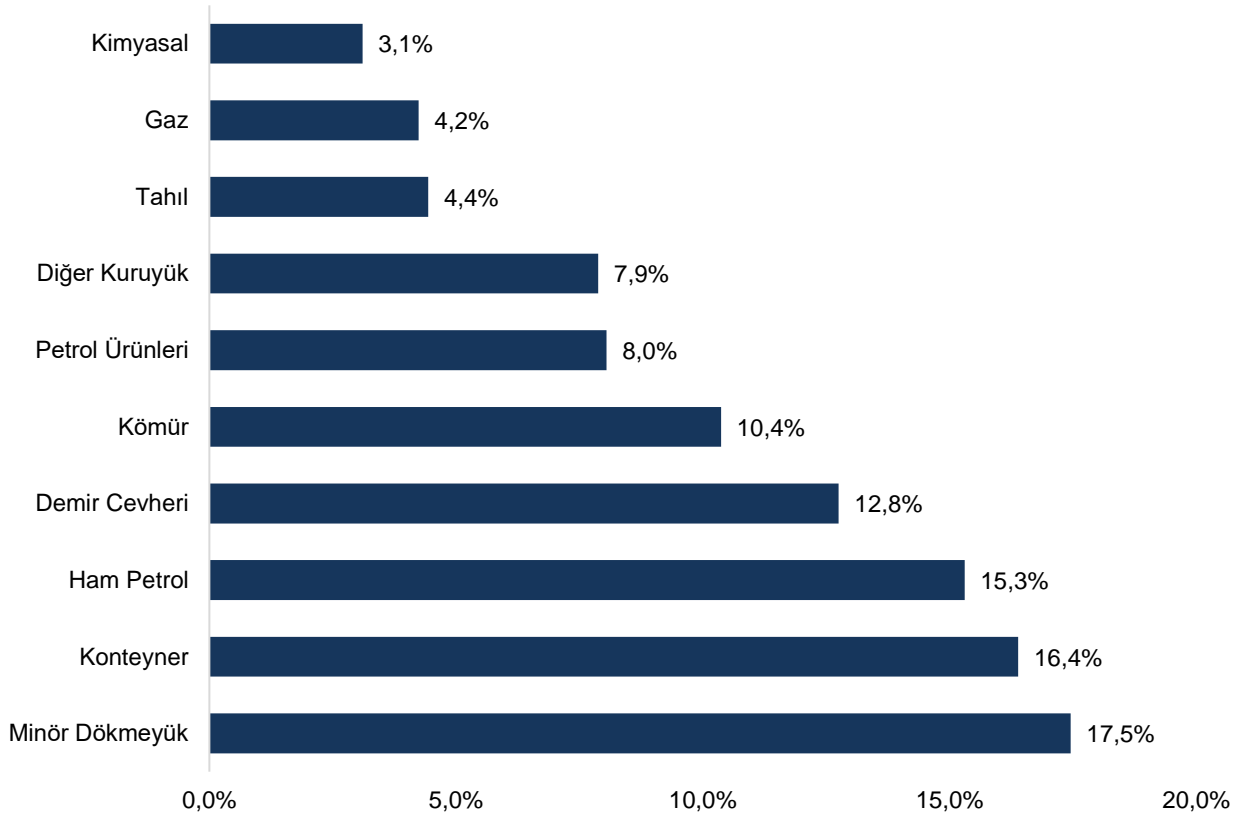
Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton)

Milyon Ton	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021(y)	2022(t)
Demir Cevheri	1.340	1.364	1.418	1.472	1.475	1.455	1.502	1.524	1.525
Kömür	1.217	1.138	1.141	1.203	1.264	1.284	1.165	1.239	1.259
Tahıl	409	430	450	476	475	478	512	530	544
Minör Dökmeyük	1.847	1.891	1.880	1.936	2.012	2.036	1.990	2.086	2.135
Ham Petrol	1.807	1.875	1.957	2.019	2.030	2.008	1.860	1.829	1.963
Petrol Ürünleri	943	1.012	1.058	1.075	1.087	1.033	908	962	1.017
Gaz	332	344	371	399	433	478	480	507	529
Kimyasal	298	314	321	342	362	371	365	371	389
Konteyner	1.557	1.591	1.666	1.761	1.838	1.879	1.851	1.959	2.045
Diğer Kuruyük	809	830	855	888	914	927	903	942	966
Toplam	10.560	10.788	11.117	11.571	11.889	11.949	11.538	11.951	12.373
Yıl Bazında Değişim	3,4%	2,2%	3,0%	4,1%	2,7%	0,5%	-3,4%	3,6%	3,5%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn
2021 yılı yaklaşık verilerdir. 2022 yılı ise tahmini verilerdir.

Grafik 2. 2020 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton)



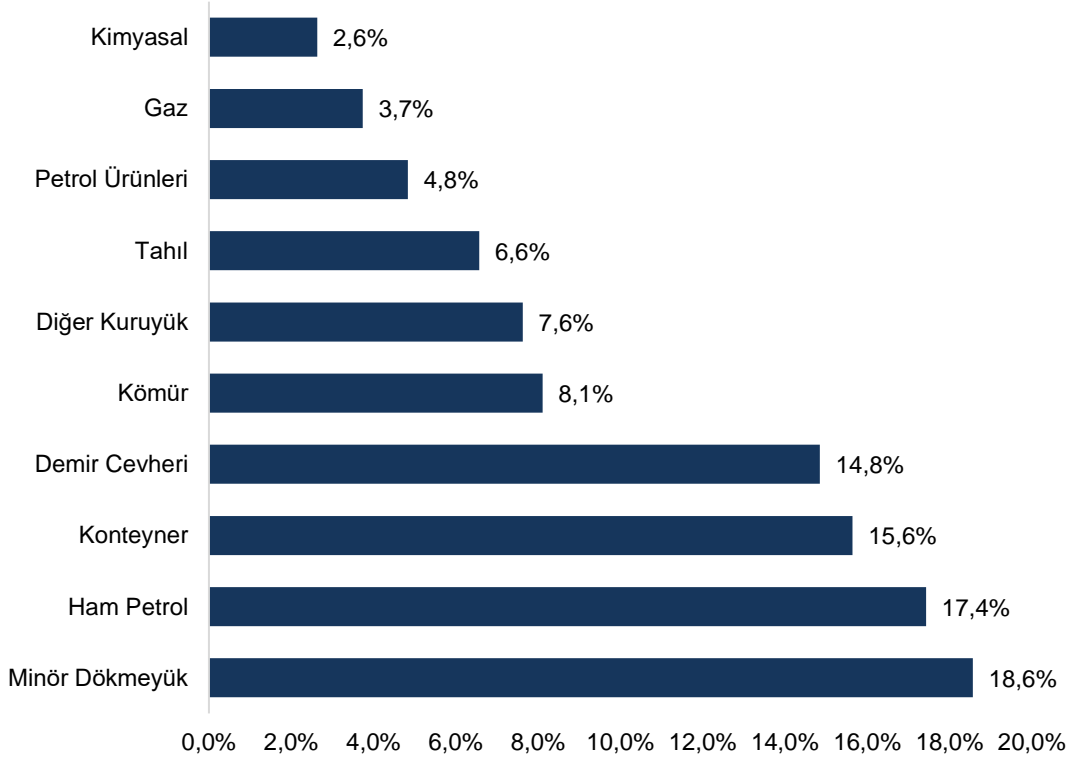
Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

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

Milyar Ton/Mil	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021(y)	2022(t)
Demir Cevheri	7.609	7.648	7.936	8.190	8.188	8.028	8.414	8.586	8.648
Kömür	4.899	4.631	4.641	4.870	5.175	5.090	4.594	4.951	5.056
Tahıl	2.754	3.034	3.085	3.279	3.164	3.379	3.722	3.859	3.976
Minör Dökmeyük	8.914	9.172	9.403	9.941	10.389	10.527	10.518	11.170	11.516
Ham Petrol	8.987	9.093	9.720	10.260	10.560	10.590	9.874	9.478	10.286
Petrol Ürünleri	2.785	2.959	3.073	3.114	3.153	3.052	2.740	2.995	3.187
Gaz	1.412	1.441	1.521	1.648	1.834	2.014	2.120	2.357	2.492
Kimyasal	1.100	1.161	1.206	1.291	1.413	1.473	1.491	1.512	1.589
Konteyner	7.597	7.725	8.052	8.505	8.804	9.007	8.863	9.365	9.761
Diğer Kuruyük	3.949	4.028	4.131	4.287	4.375	4.445	4.324	4.502	4.613
Toplam	50.006	50.892	52.767	55.385	57.056	57.606	56.660	58.775	61.125
Yıl Bazında Değişim	4,1%	1,8%	3,7%	5,0%	3,0%	1,0%	-1,6%	3,7%	4,0%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn
2021 yılı yaklaşık verilerdir. 2022 yılı ise tahmini verilerdir.

Grafik 3. 2020 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)



Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu

2022'nin başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) gemi sayısı 58.228 ve toplam tonajı 2.096.245 milyar DWT seviyesinde gerçekleşmiştir.

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

Yıllar	Tanker	Dökmeyük	Konteyner	Kuruyük	Yolcu	Toplam	Toplam Değişim
1987	257.233	223.186	21.105	108.174	3.445	613.143	-
1988	256.925	222.258	22.212	105.545	3.478	610.418	-0,4%
1989	261.168	223.212	23.735	103.355	3.589	615.059	0,8%
1990	264.875	228.601	25.026	100.622	3.620	622.744	1,2%
1991	273.342	236.574	26.992	101.966	3.774	642.648	3,2%
1992	282.211	240.590	29.595	100.840	3.875	657.111	2,3%
1993	287.141	237.423	31.578	102.430	3.980	662.552	0,8%
1994	294.425	238.432	33.964	103.721	4.193	674.735	1,8%
1995	292.801	245.787	38.851	100.020	4.342	681.801	1,0%
1996	296.695	257.355	43.234	100.414	4.646	702.344	3,0%
1997	303.417	265.993	48.250	100.028	4.877	722.565	2,9%
1998	309.314	275.949	55.068	98.338	4.940	743.609	2,9%
1999	313.950	271.568	60.709	99.484	5.079	750.790	1,0%
2000	321.626	271.682	63.296	100.061	5.245	761.910	1,5%
2001	327.455	278.084	68.715	99.174	5.330	778.758	2,2%
2002	330.718	291.175	76.131	96.128	5.611	799.763	2,7%
2003	333.176	296.855	83.744	96.754	5.856	816.385	2,1%
2004	347.453	301.617	90.214	95.187	5.884	840.355	2,9%
2005	368.399	319.167	99.190	95.346	5.933	888.035	5,7%
2006	387.707	341.720	111.663	97.417	5.991	944.498	6,4%
2007	411.319	363.646	128.174	100.322	6.062	1.009.523	6,9%
2008	439.291	386.650	144.552	102.784	6.062	1.079.339	6,9%
2009	463.287	414.431	161.945	106.820	6.062	1.152.545	6,8%
2010	501.573	451.223	169.514	105.781	6.062	1.234.153	7,1%
2011	523.608	528.126	183.722	107.049	6.062	1.348.567	9,3%
2012	547.390	605.757	196.885	105.284	6.442	1.461.758	8,4%
2013	555.181	666.861	206.409	104.531	6.282	1.539.264	5,3%
2014	567.933	705.826	216.275	107.983	6.358	1.604.375	4,2%
2015	579.205	738.612	227.674	109.139	6.378	1.661.008	3,5%
2016	600.130	752.936	244.186	112.306	6.530	1.716.088	3,3%
2017	636.364	771.086	245.555	112.773	6.659	1.772.437	3,3%
2018	668.696	791.691	252.692	113.626	6.842	1.833.547	3,4%
2019	680.185	813.197	265.094	116.035	7.078	1.881.589	2,6%
2020	524.750	849.314	274.659	118.583	7.325	1.774.631	-5,7%
2021	538.819	881.717	281.440	119.665	7.472	1.829.113	3,1%
2022	546.301	913.822	293.016	122.043	7.602	1.882.784	2,9%

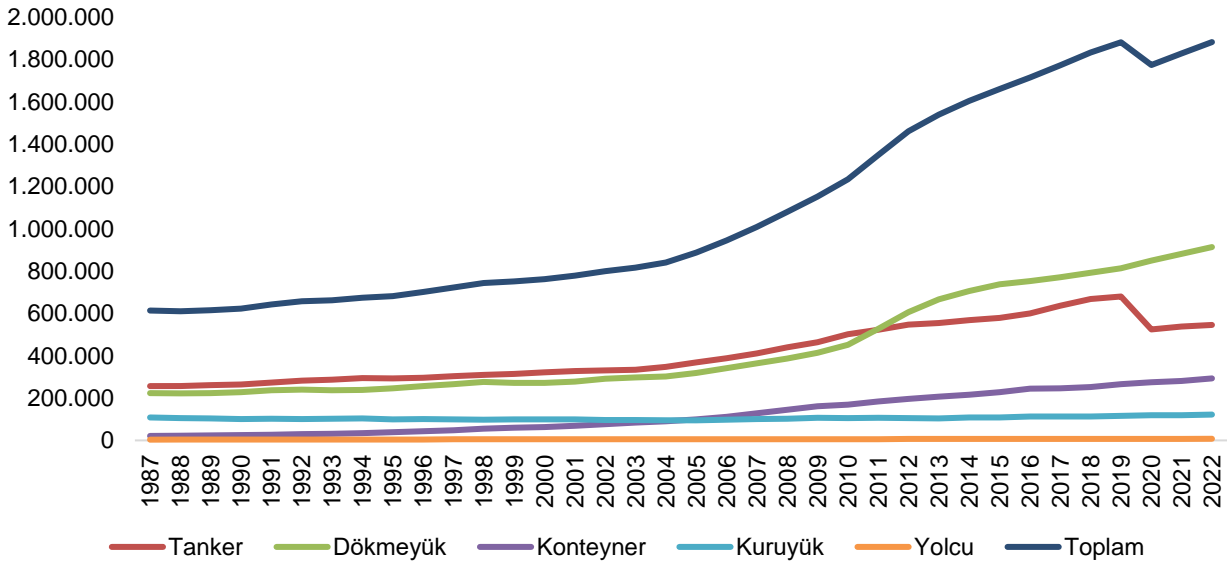
Kaynak: İlgili yıllara ait ISL Ocak-Şubat Sayıları ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

Dünya ticaret filosusun DWT bazında %90'ını oluşturan Tanker, Dökmeyük, Konteyner, Kuruyük, Yolcu gemi tiplerinin toplamı 2021 yılında bir önceki yıla göre %2,9 artış göstererek 1.882.784 DWT olmuştur.

Yunanistan, Çin ve Japonya kapasite bazında Dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip ülke olmaya devam etmektedir. Dünya tonajının yaklaşık %48,6'sını kontrol etmektedirler.

Panama 343 milyon DWT ve 6.657 gemi ile dünyanın en büyük sicile sahip ülkesi olmayı sürdürmektedir. Bunu 327 milyon DWT ile Liberya 282 milyon DWT ile Marshall Adaları takip etmektedir.

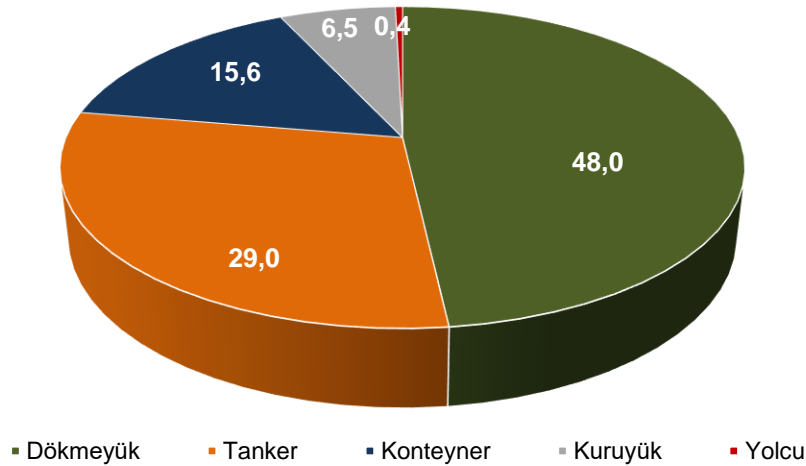
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2022 (1000 DWT)



Kaynak: ISL

2022 yılında Tanker, Dökmeyük, Konteyner, Kuruyük, Yolcu gemi tiplerinin toplamı 1.882.784 DWT olarak ölçülmüştür. Bu gemi tipleri içerisinde DWT bazında en fazla paya sahip olan gemi tipi %48,5 ile Dökmeyük gemi tipidir.

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



Kaynak: ISL

ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI



1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention –MLC)

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

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

Sözleşme, üye ülke hükümetleri bakımından, 500 GT üzerindeki gemilere belgelendirme sistemini zorunlu hale getirmekte ve sözleşmeyi onaylamayan ülke bayraklı gemilerin lehine olabilecek haksız rekabeti engellemektedir. Halihazırda MLC 2006 Sözleşmesine onay veren ülke sayısı 96'dır (ILO 15/05/2019 verileri). Sözleşmenin; kabul şartı tamamlanma tarihi 20 Ağustos 2012, genel yürürlüğe giriş tarihi 20 Ağustos 2013'tür. Halihazırda 98 ülke taraf olmuştur.

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

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç 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 ve 2018 yılında kabul edilen değişikliğin ise yürürlüğe giriş tarihi 26 Aralık 2020 olarak belirlenmiştir. Ülkemizin MLC 2006 ve değişikliklerine uyum süreci devam etmektedir.

Bayrak Devleti Performans Tablosu

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

Bu kapsamda 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 Tablosunda 6 ana konu altında toplam 19 kolonda değerlendirme yapılmış olup, Türkiye için aşağıda belirtilen göstergeler sunulmuştur.

Liman Devleti Kontrolleri kapsamında

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

- Paris Memorandumu Beyaz Listesinde pozitif,
- Paris Memorandumu Kara Listesinde yer almama adına pozitif,
- Tokyo Memorandumu Beyaz Listesinde negatif,
- Tokyo Memorandumu Kara Listesinde yer almama adına pozitif gösterilmiştir
- Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG) derecelendirmesinde, geçen 3 yıl içerisinde Paris MoU ve Tokyo MoU denetleme sayısı yerine ABD'ye varış yapan gemilerin sayısı dikkate alınmaktadır.

Sözleşmelerin Onaylanması

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

- Marpol I,II,III,IV,V ve VI'yı içeren sözleşmeler ile, LL66, STCW 78 ve CLC/FUND 92 Sözleşmelerine taraf olunduğunu,
- SOLAS 74 (ve 88 Protokolü) ve ILO MLC Sözleşmelerin tamamının Türkiye tarafından onaylanmadığı için kırmızı ile gösterilmiştir.

Onaylı Organizasyonlar

IMO'nun A.739 Kararı uyarınca; Bayrak Devletleri'nin kendileri adına Onaylı Organizasyonlar atayarak bunlar üzerinden kontrollerin sağlanabilmesine olanak tanımıştır. Bayrak Devleti Performansları Rejiminin uygulanmasında kontroller gerçekleştiren Onaylı Organizasyonlar, ilgili Bayrak Devleti adına Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'ne bilgi sağlamaktadır. Atandıkları söz konusu görevleri gerektiği şekliyle yerine getirmeleri konusunda değerlendirmeye tabi tutularak "Bayrak Devleti Performans Tablosunda yer almaktadırlar. Şekil 1'de Türkiye'nin bu kapsamda pozitif gelişme gösterdiği görülmektedir.

Filo Yaşı

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

Raporlar

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

IMO

Bayrak Devletinin, Uluslararası Denizcilik Örgütünün düzenlediği toplantılarda katılım sağlaması ve aktif olarak rol almasının değerlendirildiği sütunda Türkiye pozitif gelişme ile gösterilmiştir. İlgili tabloya <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/01/Flag-State-Table-2021.pdf> linkinden ulaşılabilir.

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

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

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

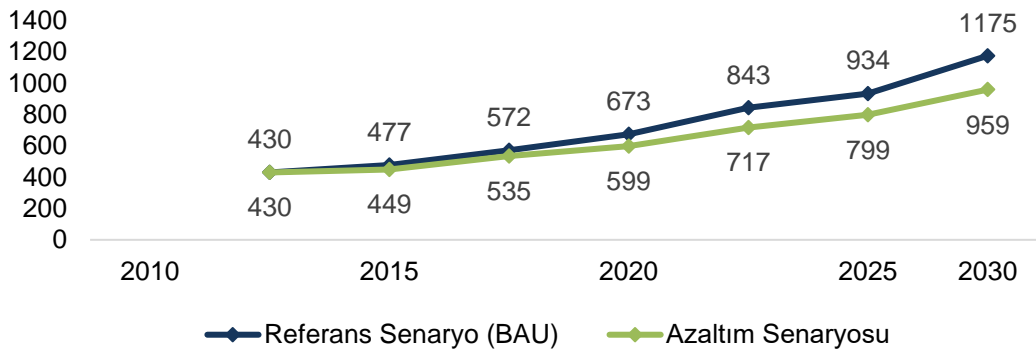
Deniz ve Çevresinin Korunması Faaliyetleri

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

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

Paris Anlaşması, küresel sıcaklık artışını sanayi öncesi seviyeden 2 °C artış ile sınırlı tutmak ve 1.5 °C için çaba göstermeye yönelik tüm ülkelerin kendi taahhütlerini beyan etmesi prensibine dayanmaktadır. Bu kapsamda ülkemiz, 2030 yılı itibarıyla olası sera gazları emisyonunu % 18-21 arasında azaltmayı taahhüt etmiştir.

Grafik 6. Toplam Sera Gazı Emisyonları

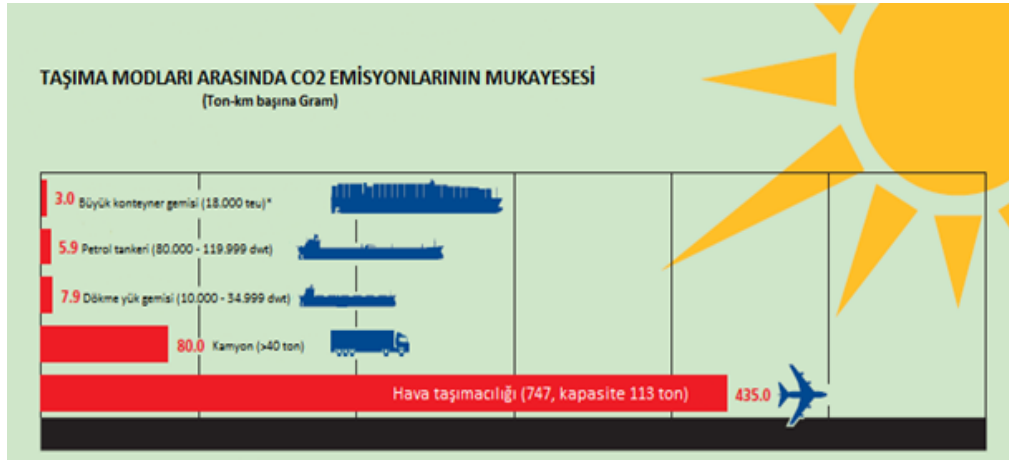


Kaynak: Denizcilik Sektörünün Yeşil Dönüşüme Uyumu (İMEAK DTO,2021)

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

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

Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO₂ Emisyonlarının Mukayesesi



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

Bu devam eden çalışmalar/faaliyetler kapsamında üyesi olduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesindeki Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) toplantılarında; MARPOL Ek-VI'daki Değişiklikler, Hava Kirliliğinin Önlenmesi ve Gemilerin Enerji Verimliliği, Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı (Green House Gases-GHG) Emisyonlarının Azaltılması, Kısa Vadeli GHG Azaltma Tedbirleri, Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Kurulu (International Maritime Research Board-IMRB) Teklifinin Değerlendirilmesi başlıklarında uluslararası denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren konular görüşülmekte ve önemli kararlar alınmaktadır. Ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilen söz konusu faaliyetler takip edilmekte olup, denizcilik sektörümüzü etkileyebilecek aşağıda yer 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. 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 (Energy Efficiency Existing Ship Index – EEXI) sistemine dayalı olarak karbon yoğunluğunu azaltmak için teknik gereklilikler ile yeni bir operasyonel Karbon Yoğunluk Göstergesi (Carbon Intensity Indicators-CII) mekanizmasına dayalı yeni ve mevcut gemiler için operasyonel karbon yoğunluğu azaltma gereksinimlerinden oluşmaktadır. Bu ikili yaklaşım hem teknik (geminin nasıl yenilediği ve donatıldığı) hem de operasyonel önlemleri (geminin nasıl işletildiği) ele almayı hedeflemektedir.

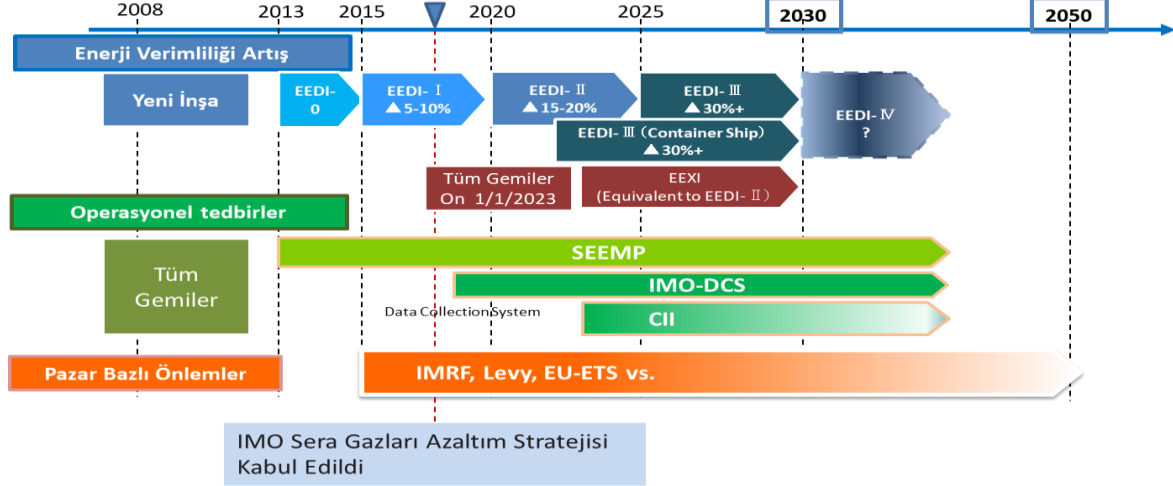
MARPOL Ek-VI'ya ait taslak değişiklikler çerçevesinde, EEXI mekanizması 1 Ocak 2023 tarihinde uygulanmaya başlanacak olup CII mekanizmasının da 1 Ocak 2023 tarihinde uygulanmaya başlanacağı ve en geç 1 Ocak 2026 tarihine kadar değerlendirilerek gerektiği takdirde IMO tarafından ilave değişiklikler geliştirileceği bilinmektedir.

Bu çerçevede;

- Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index- EEXI) Rehberlerinin tamamlanıp **1 Ocak 2023 tarihinden itibaren** uygulanması,
- A (çok yüksek-major superior), B (yüksek-minor superior), C (orta-moderate), D (az düşük-minor inferior) ve E (düşük-inferior) performans düzeyini gösteren bir ölçekte yapılacak Karbon Yoğunluğu Göstergesi (Carbon Intensity Indicator-CII) kurallarının çıkarılıp **2023 yılından itibaren** uygulanması,
- Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı'nın (SEEMP) geliştirilerek **MEPC 77. Dönem Toplantısı'nda (22-26 Kasım 2021)** tamamlanması,
- Gemilerden kaynaklanan sera gazlarının azaltımına yönelik orta ve uzun vadeli tedbirlerin değerlendirilmesi ve yakıt vergi önerileri göz önünde bulundurularak MEPC 77 (**22-26 Kasım 2021**)'de detaylı şekilde ele alınması,
- IMO Başlangıç Stratejisi'nde belirtilen 2050 yılı ve sonrası beklentilere ulaşılmasına yönelik olarak, düşük ve sıfır karbonlu teknoloji ve yakıtların uygulamaya girmesini hızlandırmak adına Uluslararası Denizcilik Araştırma Kurulu (IMRB) ve tüketilmek üzere satın alınan 1 ton yakıt başına zorunlu 2 dolar tutarındaki Ar-Ge katkısı yoluyla toplanması öngörülen yaklaşık 5 milyar dolar tutarındaki Uluslararası Denizcilik Araştırma Fonu (IMRF) oluşturulması önerisi nihai hale getirilemediğinden, daha detaylı bir şekilde incelenmesi için MEPC 77(**22-26 Kasım 2021**)'de yeniden görüşülmüştür.

IMO Başlangıç Stratejisi'nde belirtilen hedefler doğrultusunda tüm gemilerin karbon yoğunluğunu 2030 yılına kadar en az %40 oranında azaltmayı amaçlayan kısa vadeli temel önlemler Haziran 2021 ayında (MEPC 76) kabul edilmiştir.

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



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

Ayrıca, küresel çapta ulusal armatör birliklerini ve dünya ticaret filosunun %80'inden fazlasını temsil eden Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından, gemilerden kaynaklanan karbon emisyonlarına yönelik küresel vergi için endüstriyel sektörler bazında daha önce uygulanmamış kapsamlı bir teklif Birleşmiş Milletler(BM) İklim Değişikliği Konferansı'nın 26'ncı Oturumu (Climate Change Conference of the Parties–COP 26) öncesinde sunulmuş olup, 03.09.2021 tarihinde BM'e bir teklif çerçevesinde sıfır karbonlu yakıtların kullanımı ve yaygınlaşmasını hızlandırmak için uluslararası kabul görmüş piyasa bazlı bir tedbir çağrısında bulunulmuştur. Önerilen Piyasa Bazlı Tedbire (Market Based Measures – MBM) göre, dünya denizlerinde faaliyet gösteren 5.000 GT üzerindeki ticari gemiler tarafından, salınan her bir ton CO2 emisyonu başına belirli bir miktarda ödeme yapılması teklif edilmiştir.

Avrupa Yeşil Mutabakatı (European Green Deal)

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

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

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 (ETS) 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.

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

Avrupa Komisyonu tarafından sunulan 55'e Uyum Paketinde yer aldığı şekliyle deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların yaklaşık üçte ikisini, bir başka deyişle 90 milyon ton CO2 emisyonunu kapsayacak Emisyon Ticaret Sisteminin, 5000 GT üstü gemiler için 2023-2025 yılları periyodunda denizcilik sektörünü de içerecek şekilde genişletileceği görülmektedir. Denizcilik firmaları, ilk yıllarda emisyonlarının bir kısmı için ton başına ödeme vermek zorunda kalacak ve kademeli olarak üç yıl sonra, yani 2026 yılından itibaren bu oran %100'e ulaşacaktır.

Ayrıca, ETS ile enerji santrali işletmecilerine ve havayollarına halihazırda getirilen aşağıdaki yükümlülüklerin birçoğunun benzer şekilde sorumlu gemi işletmecileri için de uygulanması öngörülmektedir.

- Emisyon ödemelerinin izlenebilmesi için Avrupa Birliği sicinde bir kayıt açılması.
- Yıllık bazda emisyonların izlenmesi.
- Her yıl 31 Mart tarihine kadar firmaların yıllık CO₂ emisyonlarına ilişkin doğrulanmış bir rapor sunulması.
- Her yıl 30 Nisan tarihine kadar gerekli miktarların ödenmesi.
- Her yıl 30 Haziran tarihine kadar bir önceki yıla ilişkin iyileştirme/uygunsuzluk raporunun ilgili yetkili makama sunulması.

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

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 kullanılacak 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 olmaz üzere yeni düşük karbonlu yakıtların kullanımı ve karbon yakalama teknolojisi karşımıza çıkmaktadır.

Dünyada süregelen bu gelişmeler ışığında, ülkemiz nezdinde konunun önemi açısından Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda ve ilgili kurumların katılımıyla yürütülen çalışmalar neticesinde, uluslararası ticaret düzeninde son yıllarda ivme kazanan iklim değişikliği ile mücadele politikalarına adaptasyonu sağlamayı hedefleyen ve ihracatta rekabetçiliğimizi güçlendirecek bir yol haritası niteliğinde olan ulusal “Yeşil Mutabakat Eylem Planı” yayınlanmış olup Odamız tarafından duyurusu yapılmıştır.

Bu Eylem Planında yer alan Sürdürülebilir Akıllı Ulaşım Başlığı altında “6.2 Yeşil denizcilik ve yeşil liman uygulamalarının geliştirilmesi” hedefine yer verilmesi sektörümüz açısından uygun değerlendirilmektedir. Bu hedefe ulaşmak amacıyla, denizcilik sektöründen kaynaklanan zararlı emisyonların azaltılması için; Ar-Ge teşviği, gemilerde ve limanlarda enerji verimliliği artırıcı önlemler ve düşük ve sıfır karbonlu yakıtların desteklenmesi gibi sonuca yönelik eylemlere de yer verilmesi denizcilik sektörü açısından önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

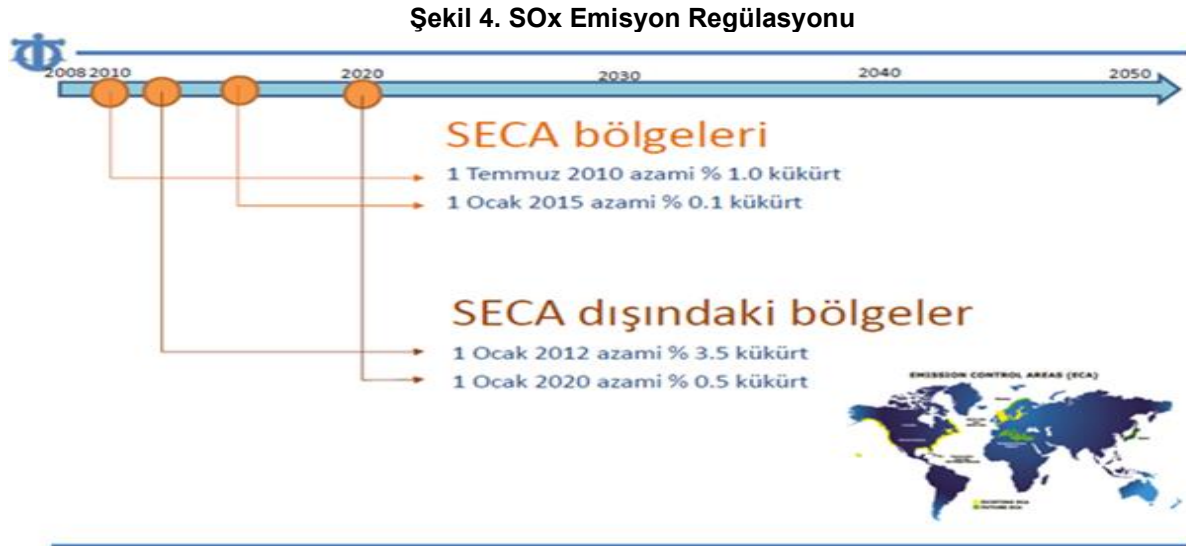
Deniz Taşımacılığı Kaynaklı Karbon Dioksit (CO₂) Emisyonlarının İzlenmesi, Raporlanması ve Doğrulanmasına İlişkin Yönetmelik (EU 2015/757) ile Gemilerin İzleme Planları raporlamasıyla sefer sırasında tüketilen yakıt ve diğer ilgili verilerin izlenmesi, gemi işletmeciliğinden toplanan bilgilerle enerji 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 MRV) MARPOL Ek-VI kapsamında Mart 2018 ayından itibaren yürürlükte olup sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisinin bir parçasıdır.

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

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

“Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SO_x) Emisyonu”na 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 azalmı 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.



Kaynak: MARPOL Ek-VI SO_x Emisyon Limitleri

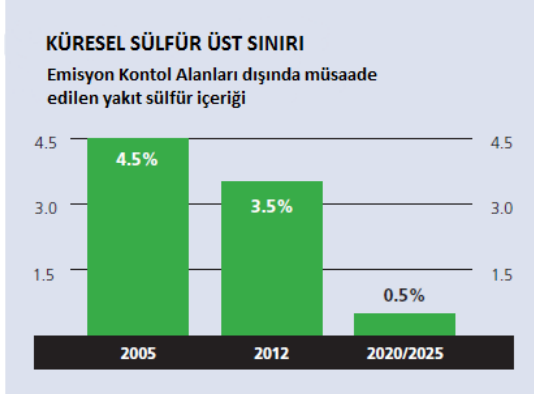
IMO'nun MEPC 259(68) sayılı kararı ve ilgili diğer kurallar kapsamında, yetkilendirilmiş klas kuruluşları gözetiminde gemilere donatımı yapılarak sertifikalandırılan Egzoz Gazı Temizleme Sistemleri (Scrubber) MARPOL Ek-VI Kural 4 kapsamında eşdeğer uygulama (küresel kükürt üst limiti) olarak kabul edilmektedir. 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 hükümlerine giren denizlerde; gemilerden çöp, petrol ve petrol türevleri ile bunlarla bulaşık sınıtine 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.

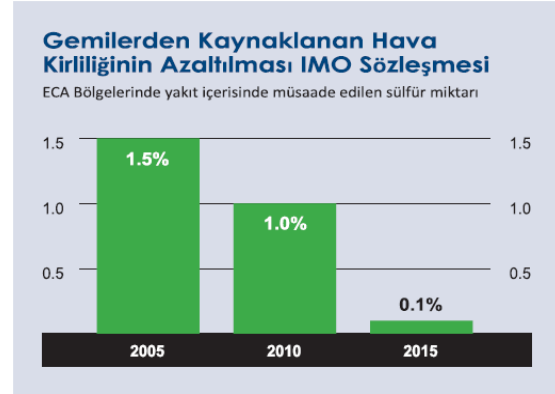
Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından alınan kararlar kapsamında; MARPOL Ek-VI'da yüksek kükürlü yakıtın sadece kullanımının yasaklanması değil, aynı zamanda gemilerde %0,5'in üzerinde bulunan yakıt taşımalarının da yasaklanması 1 Mart 2020 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır.

Şekil 5. Küresel Sülfür Üst Sınırı



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

Şekil 6. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı



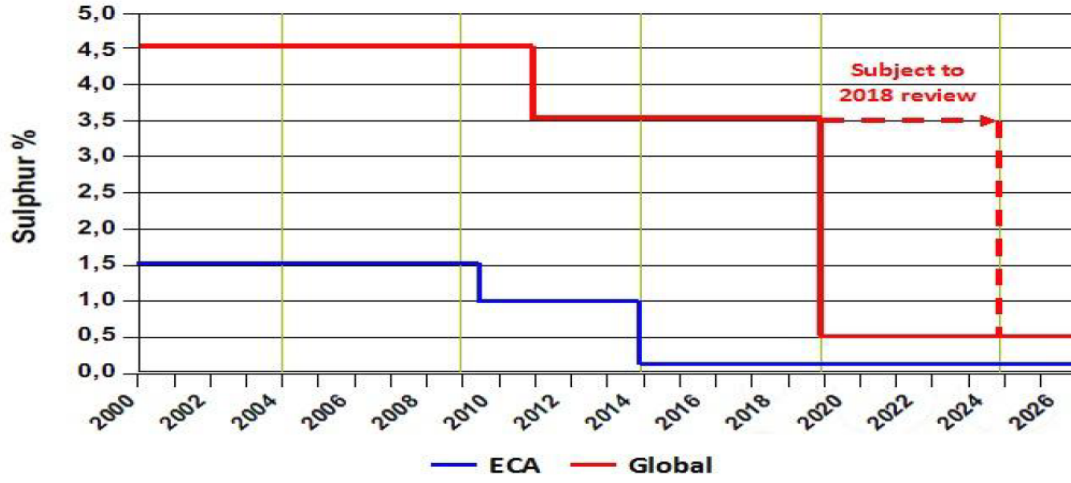
Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

Emisyon Kontrol Alanları (ECA)

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

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

Şekil 7. 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 4 adet ECA bulunmaktadır.

- Baltık Denizi SECA ve NECA (SO_x, NO_x);
- Kuzey Denizi SECA ve NECA (SO_x, NO_x);
- Kuzey Amerika (SO_x, NO_x ve PM);
- Birleşik Devletler Karayip Denizi (SO_x, NO_x ve PM).

Şekil 8. Emisyon Kontrol Alanları



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

Akdeniz’de SECA İlanı

Akdeniz için muhtemel bir 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.

Akdeniz için Bölgesel Acil Müdahale Merkezi (REMPEC) tarafından Ege Denizi’ni de içine alan Akdeniz’de Kükürt Emisyon Kontrol Alanı (SECA) ilan edilmesine yönelik çalışmalar yürütüldüğü bilinmekte olup, Akdeniz’de SECA ilan edilmesinin denizcilik sektörümüze etkilerinin, özellikle gemilerin yakıt uyumu ve yakıt tedarik imkanları hususlarına yönelik teknik konuların ulusal ve uluslararası düzeydeki takibi sağlanmaktadır.

Akdeniz’de SECA’nın 2025 yılına kadar kabul edileceğinin öngörülmekte olduğu; gelişmelere daha hızlı ayak uydurulması, sürdürülebilir temiz bir çevreye katkı sunulması, gemi kaynaklı hava kirliliğinin insan sağlığını tehdit eden etkilerinin azaltılması, konunun yakıt ikmali bakımından ülkemiz adına ekonomik yarara dönüştürülmesi, Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında 2050 yılında Avrupa’nın iklim nötr ilk kıta yapılmasının hedeflenmesi ve uluslararası toplumun çevre hassasiyetine Türkiye’nin de gerekli duyarlılığı gösterdiğini vurgulamak açısından Akdeniz’in Türk Boğazları ve Marmara Denizi’ni de kapsayacak şekilde SECA bölgesi olma sürecinin çalışmaları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) tarafından yapılmaktadır.

Bilindiği üzere, 01.01.2020 tarihinden itibaren gemilerde kullanılan yakıtlardaki kükürt içeriği %0,5 ile sınırlandırılmıştır. SECA bölgelerinde çalışan gemilerde ise yakıtlardaki kükürt sınırı %0,1 olarak uygulanmaktadır. Uluslararası sefer yapan Türk donatan/armatör sahipli gemiler ile Akdeniz’in muhtemel 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.

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

Şekil 9. 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.

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

“Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Uyumlu Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi”ne 2010 tarihinde ilk imza atan ülke olarak katılım sağlamış olup, ancak uluslararası alanda henüz yürürlüğe girmemiştir. Dünyanın, 5 ana gemi geri dönüşüm ülkesinden biri olan Türkiye, gemilerin işletim süreleri sona erdikten sonra geri dönüşüm esnasında çevre, güvenlik ve insan sağlığını gereksiz yere riske atmamayı amaçlamakta olup konu hakkındaki gelişmeler üyelerimizle paylaşmaktadır. Söküm ile ilgili verilere <http://www.gemisander.com/geridonusume-alinan-gemiler/> internet adresinden ulaşılabilmektedir.

“Balast Suyu Yönetimi” (Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi 2004)” Sözleşmesi, Türkiye’nin de içinde bulunduğu birçok ülke tarafından imzalanmış ve 8 Eylül 2018 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Çevre denizlerimiz ve Türk Boğazları’nda deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu, ülkemiz canlı kaynaklarının korunması ve zararlı sucul organizmalar ile istilacı türlerin bertaraf edilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nca yapılan çalışmalar izlenmektedir. Sözleşmeye göre 2024 yılından itibaren tüm gemilerde arıtma sistemlerinin kurularak tamamıyla uygulamaya geçilmesi planlanmaktadır. Uygulama takvimi, Sözleşmede belirtilen D-2 standardına uygunluğun, 8 Eylül 2024 tarihine kadar gemi özelinde zaman içinde aşamalı olarak gerçekleşeceğini belirtmekte olup, 8 Eylül 2019 - 8 Eylül 2024 tarihlerini kapsayan beş yıllık süreç başlamıştır. Yaklaşık 50.000 geminin D-2 Yönetmeliği’ne (Gemide Arıtma Tesisi) uyması ve bu nedenle bir Balast Suyu Yönetim Sistemi (Ballast Water Management System-BWMS) tesis etmesi ve kullanması gerekmektedir. Sözleşme gereği, gemilerin balast arıtma teknolojileri ile donatılacağı, balast kapasitesi ve inşa yıllarının belirleyici olacağı, gemilerin “Balast Suyu Yönetim Planı” ile “Balast Suyu Kayıt Defteri” bulunduracağı, Sözleşmedeki değişikliklerin ve kuralların etkin bir şekilde yürütülebilmesine yönelik tip onayı almış cihazların denemelerinin yapıldığı ayrıca, Sözleşmenin tüm dünyada aynı uygulanması için rehber hazırlandığı bilinmekte ve balast suyu arıtma sistemleri ile ilgili uluslararası ve ulusal mevzuat çalışmaları Odamızca takip edilmektedir. İlgili Bakanlıkların koordinasyonunda yapılan “Balast Suyu Sözleşmesi” ile ilgili tüm toplantı ve faaliyetler izlenmekte ve “Gemi Balast Suyu Yönetimi” hakkındaki güncel bilgiler ve çalışmalar üyelerimize duyurulmaktadır.

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

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, kirletenin temizlemek için ihbarı ve tedbir alması gibi hususlar dikkate alınmaktadır. 2872 Sayılı Çevre Kanunu, 26.04.2006 tarihinde (Revize Kanun No:5491) ve 10 Aralık 2018 tarihinde, Kanununun bazı maddelerine yönelik değişiklikler (Revize Kanun No:7153) Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş ancak yine para cezası miktarının, geminin grostonu ile belirlenmesi uygulanmasından vazgeçilmemiş olsa da Odamız olarak konuya yönelik ilgili Bakanlıklarla çalışmalar sürdürülmektedir. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından, 2872 Sayılı Çevre Kanunu’nun 20’nci maddesinde yer alan para cezası miktarlarına istinaden hazırlanan “2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ” her yıl için düzenlenmekte olup İMEAK DTO üyelerine duyurulmaktadır.

Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU)

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

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

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

1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

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

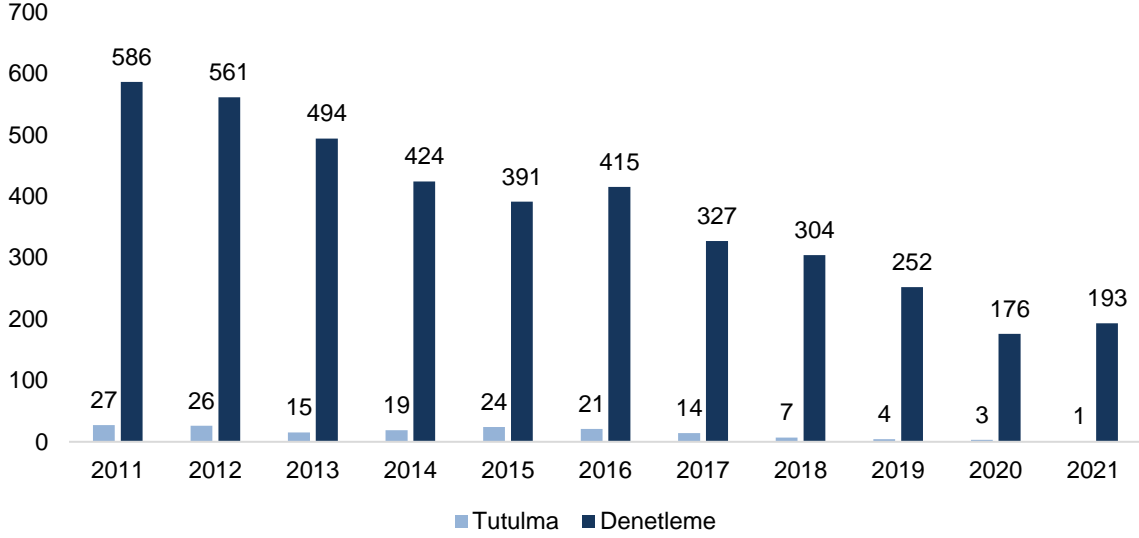
Yılda bir kez olmak üzere, tüm ICS tam ve ortak üyelerine açık Yıllık Genel Kurul Toplantısı yapılır.

IMO Meclisi’nin 32. Oturumu, 06-15 Aralık 2021 tarihlerinde Londra’da gerçekleştirilmiştir. Toplantı kapsamında 10 Aralık 2021 tarihinde IMO Konsey üyeliği seçimleri yapılmış olup, seçimler sonunda Türkiye 2022-2023 dönemi için C kategorisi Konsey Üyeliğine yeniden seçilmiştir.

1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından hazırlanan, 2020/2021 Bayrak Devleti performans tablosunda bayrağımız Beyaz Liste’de bulunmaktadır.

Grafik 7. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler



Kaynak: Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

Paris Memorandumu kapsamında 2021 yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik toplam 193 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle İtalya'da 1 gemi tutulmuştur.

1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri

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

Tablo 6. 2020-2021 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri

Aylar	Düzensiz Göç Olay Sayısı		Düzensiz Göçmen Sayısı		Hayatını Kaybeden Göçmen Sayısı		Yakalanan Organizatör Sayısı	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Ocak	114	20	4.067	391	29	1	3	5
Şubat	60	26	2.079	723				
Mart	86	43	2.907	1251	3	3	3	5
Nisan	15	62	253	2104				5
Mayıs	21	35	605	862	1			6
Haziran	53	61	1.816	1651	1		6	19
Temmuz	45	62	1.492	1736	1		1	13
Ağustos	55	84	1.838	2444			6	12
Eylül	40	116	1.373	3682	2	4	11	11
Ekim	47	113	1.519	2670			11	2
Kasım	46	127	1.180	3592		3	5	18
Aralık	42	99	1.250	2570		4	7	18
Toplam	624	848	20379	23676	37	15	53	113

Kaynak: Sahil Güvenlik Komutanlığı

Yasadışı Mültecilik Faaliyetleri Önemli İrtibat Noktaları

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI

ALO 158'i arayarak Sahil Güvenlik Komutanlığına Türkiye'nin her yerinden 24 saat ÜCRETSİZ ulaşılabilir.

Sahil Güvenlik İhbar ve Talep Hattı **ALO 158**

Açık denizden veya yurt dışından ulaşmak için

Tel: +90 312 158 00 00

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI ANKARA

Devlet Mah. Dikmen Cad. Merasim Sok. No:10 06650 Bakanlıklar/ANKARA

0312 417 50 50/52 (SANTRAL)

0312 416 48 90 (SANTRAL)

E-posta: sgk@sg.gov.tr

Fax: 0312 417 28 45

T.C İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü:

Acil Yardım Hattı: ALO 157

Türkiye ve Uluslararası Göç Örgütü (IOM) ile işbirliği çerçevesinde, "Türkiye'deki İnsan Ticareti Mağdurlarına Yardım" başlıklı proje kapsamında potansiyel insan ticareti mağdurlarına yönelik olarak, operatörlerinin Rusça, Romence, İngilizce ve Türkçe hizmet vermekte olduğu 157 Acil Yardım Hattı 2007 Nisan ayından itibaren uluslararası erişime, 157 Acil Yardım Hattı'nın 2007 yılı Mayıs ayından itibaren yurt dışından erişime açılmasıyla birlikte (+90.312.157.11.22), bu konunun da ülke içi ve kaynak ülkelerde duyurusunun geniş kitlelere yapılmasının sağlanması amacıyla afişler hazırlanmıştır. Hattın açıldığı tarihten bugüne kadar 157 Acil Yardım Hattı ile 174 hastaya

müdahale sağlanmıştır. Dışişleri Bakanlığı bünyesinde bulunan Acil Yardım hattının 30/12/2014 tarihinde Göç İdaresi Genel Müdürlüğüne devri sağlanmıştır.

Genel Müdürlük

Adres: Çamlıca Mahallesi 122. Sokak No:4 Yenimahalle/ANKARA

Tel: 0312 422 05 00

Fax: 0312 422 09 00-99

E-Posta : gocidaresi@goc.gov.tr

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (UNHCR)

www.unhcr.org

Tel: +41 22 739 8111

Ülkelere göre UNCHR ofisleri iletişim bilgilerine www.unhcr.org/contact

adresinden ulaşılabilir.

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği Türkiye Merkez Ofisi:

Adres: Tiflis Caddesi, 552.Sokak, No:3, Sancak Mahallesi, 06550 Yıldız/ 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: Serkan İNAL

Tel: +90 212 252 01 30 (157)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO):

www.imo.org

Tel: +44 207 735 7611

E-posta: info@imo.org

Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine (RCCs)

Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminden (GISIS)

<https://gisis.imo.org> adresinden ulaşılabilir.

Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi

(Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü)

Tel: +90 312 231 91 05 (24 Saat) + 90 312 232 47 83 (24 Saat)

Faks: + 90 312 232 08 23 (24 Saat)

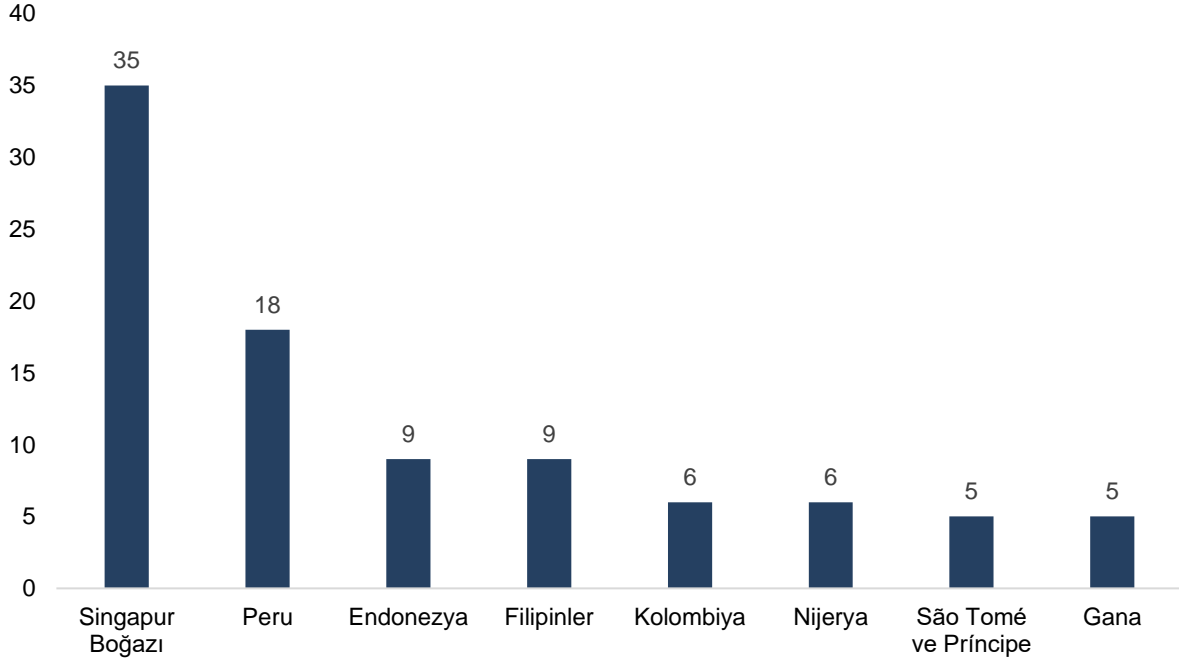
E-posta: trmrcc@uab.gov.tr

Web sitesi: <http://aakkm.uab.gov.tr>

1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

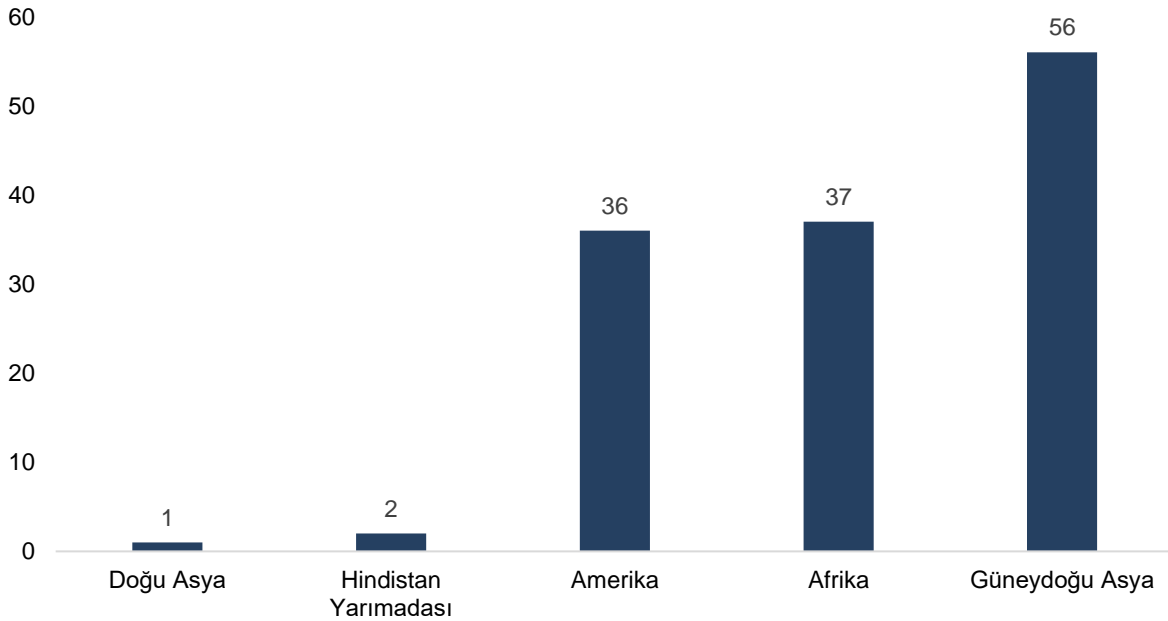
Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2021 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre; Ocak – Aralık 2020 tarihleri arasında rapor edilen 132 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının %71'u Grafik 8'de gösterilen ülkelerde meydana gelmiştir.

Grafik 8. Ocak – Aralık 2021 Tarih Aralığında Ünelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları



Kaynak: International Maritime Bureau- IMB

Grafik 9. Ocak – Aralık 2021 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 10. Ocak – Aralık 2021 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olayları için Muhtemel Bölgeler ve Uyarılar

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

Güneydoğu Asya ve Hindistan Yarımadası

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

Endonezya: Taboneo, Dumai/Lubuk Gaung and Muara Berau demir sahası ve çevresinde deniz haydutluğu vakalarında, deniz haydutlarının ateşli silahlar ve kesici aletler kullandıkları, gemilere çıkış için genellikle gece saatlerini seçtikleri, fark edildikleri ve gemi tarafından alarm verildiği takdirde ise gemi personeli ile karşılaşmadan kaçtıkları rapor edilmiştir.

Birçok saldırının rapor edilmeden geçirilmiş olabileceği belirtilmektedir. Endonezya Deniz Polisi ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi arasındaki görüşmeler olumlu sonuç vererek Endonezya Hükümetini harekete geçirmiş ve bir dizi önlem alınmasını sağlamıştır.

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

Şekil 11. Ocak – Aralık 2021 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 2021 tarih aralığında Hindistan Yarımadası'nda 2, Doğu ve Güneydoğu Asya'da 57 deniz haydutluğu vakası gerçekleşmiştir.

Önerilen Demir Mevkileri

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

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

Malaka Boğazı: Bölgedeki kıyı devletleri tarafından 2005 yılı Temmuz ayından bu yana icra edilen etkin kontrol devriye faaliyetleri neticesinde deniz haydutluğu vakalarında büyük oranda azalma görülmüştür. Gemilerin Malaka Boğazından geçişlerinde etkin bir gözetleme yapmaları tavsiye edilmektedir. Bölgedeki devriye hizmetinin ne kadar daha devam edeceği ile ilgili herhangi bir bilginin şu an itibarıyla mevcut olmadığı bildirilmektedir.

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

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

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

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

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

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

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

Güney Çin Denizi: Deniz haydutluğu vakalarının Tioman / Pulau Aur / Anambas / Natuna / Mangkai Adaları/ Subi Besar/ Merundung ve çevresinde büyük ölçüde azaldığı, buna rağmen geçiş yapan gemilerin, özellikle geceleri olası saldırılara karşı dikkatli olmaları tavsiye edilmektedir.

Raporda; Güney Çin Denizi'nde, Malezya, Endonezya ve Singapur'da küçük tonajlı tankerlere yönelik saldırıların 2014'ün Nisan ayından itibaren bir eğilim haline geldiği, 2015 yılı sonlarında aniden sona erdiği belirtilmektedir. Bölgede kriminal faaliyetler içerisinde olan kişilerin Malezya ve Endonezya yerel otoritelerince tutuklandığı bilgisi verilmiştir. 2017 yılında Kuantan/Pulau Aur/ Malezya'nın doğu kıyıları'nın da 2 tankere saldırı gerçekleştirilmiştir.

Batı Afrika (Gine Körfezi)- Genel kural olarak:

- (i) "Gine Körfezini kapsayan Batı Afrika Açıklarında Deniz Haydutluğundan Kaçınma ve Deniz Güvenliğinin Artırılması için En İyi Yönetim Uygulamaları Rehberi – (BMP West Africa) talimatlarına uyulması,
- (ii) Gemi personelinin eldeki tüm imkanlar gözetilerek etkin bir gözcülük yapması. Geminin ETA'sının limana doğrudan yaklaşmasına müsaade edecek şekilde ayarlanması ya da kıyıdan 250 deniz mili mesafede beklenmesi gerektiği tavsiye edilmektedir.

Angola (Luanda): Soygun vakaları rapor edilmiştir.

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

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

Ekvator Ginesi: Luba'nın 40 deniz mili çevresinde, biri soygun, diğeri başka bir suç işlemek amacıyla gemiye çıkılması olayları yaşandığı rapor edilmiştir.

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

Gana (Takoradi): Demir sahalarında soygun vakaları rapor edilmiştir.

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

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

Şekil 12. Ocak – Aralık 2021 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

Nijerya: Lagos / Bölgedeki deniz haydutlarının silahlı ve saldırgan oldukları, kıyı boyunca, nehirlerde, demirleme alanlarında, limanlarda ve çevresinde gemilere soygun düzenledikleri, personeli rehin aldıkları rapor edilmektedir. Saldırıların kıyından yaklaşık 212 deniz mili mesafe içerisinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Meydana gelen vakaların çoğunda deniz haydutlarının gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıkları ve gemiyi yağmaladıkları; yükün, genellikle de yakıtın bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir. Bu vakalarda gemi insanların kaçırıldığı ve yaralandığı rapor edilmiştir.

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

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

, Saldırıların demirde ya da açıkta ve genellikle gece vakti gerçekleşebileceği, deniz haydutlarının geçmiş yıllarda gemilerin birkaç günlüğüne kaçırıldığı ve yağmalandığı; yükün bir bölümünün çalındığı hadiseler kayda geçmiştir.

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

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

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

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

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

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

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

Şekil 13. Ocak – Aralık 2021 Tarih Aralığında Güney Amerika'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

Güney ve Orta Amerika ve Karayipler

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

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

Haiti: Port Au Prince

Meksika: Puerto Dos Bocas: Silahlı deniz haydutları bölgede faaliyet göstermektedir.

Peru: Callao – Olay sayısında artış olduğu, soygun vakalarının devam ettiği, deniz haydutluğu saldırılarına karşı uyanık olunması ve tedbir alınması gerektiği belirtilmektedir.

Venezuela (Puerto La Cruz / Puerto Jose): Geçmişte soygun vakalarının meydana geldiği, özellikle demirdeki gemilerin deniz haydutluğu saldırılarına karşı tedbirlerini almış olmaları gerektiği bildirilmektedir.

Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Güvenlik Yardım Hattı

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

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

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

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

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

WhatsApp ya da Telegram +601126593057





TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRKİYE DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

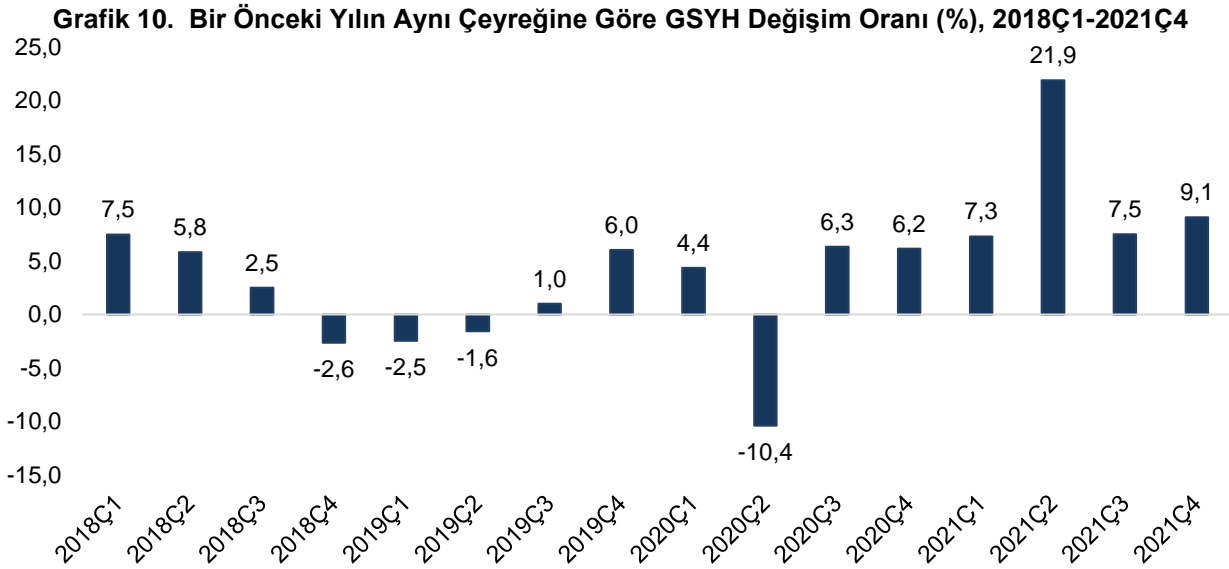
TÜRKİYE EKONOMİSİ



2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ

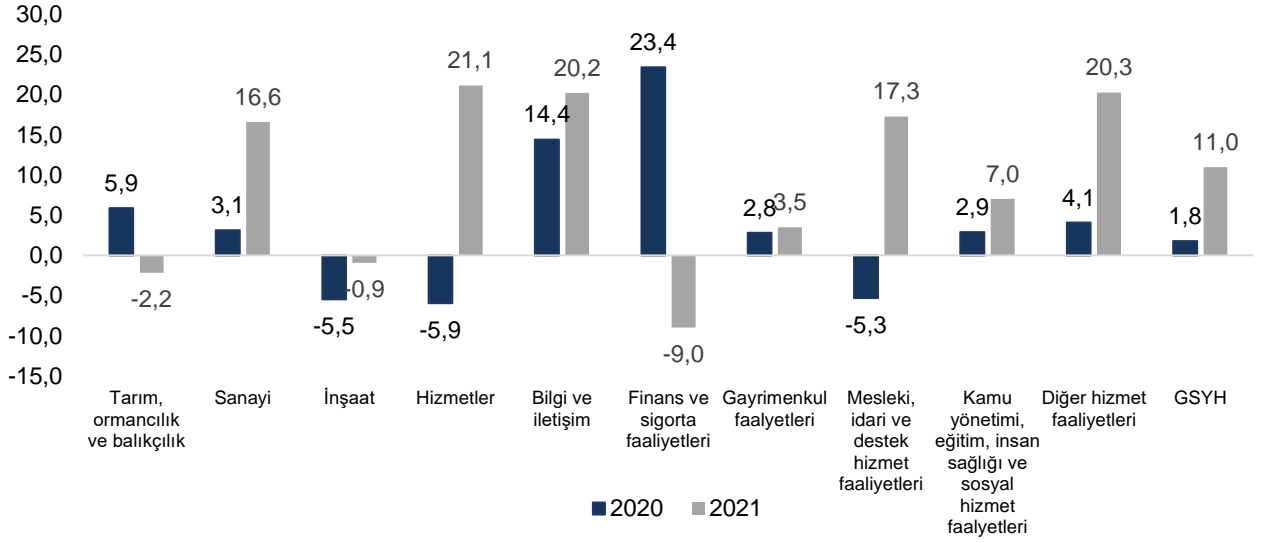
2019 yılının ikinci yarısında toparlanmaya başlayan Türkiye ekonomisi, 2020 yılında küresel çapta etkili olan Covid-19 salgını nedeniyle tüketici davranışlarının değişmesi, alınan tedbirlerle ekonomik faaliyetin kısıtlanması ve dış talepteki daralma ve ihracatın gerilemesiyle birlikte ikinci çeyrekte %10,4 daralmıştır. Bu daralmaya rağmen Türkiye ekonomisi bir önceki yıla göre %1,8 büyüme oranı ile 2020 yılını büyüterek tamamlamıştır. Aşılamanın sonuç vererek ülke genelinde hızla yaygınlaşması, kısıtlayıcı önlemlerin hafifletilmesi ve tüketici davranışlarının normalleşmeye başlamasıyla birlikte tüketici ve yatırımcı güvenindeki artışlar sayesinde 2021 yılında da Türkiye ekonomisinin toparlanma süreci devam etmiştir. Türkiye ekonomisi, çeyreklik bazda ikinci çeyrekte %21,9 büyüterek yüksek bir büyüme elde etmiştir. Bu dönemdeki yüksek büyümede ekonomik faaliyetlerdeki canlılığın yanı sıra bir önceki yıldan gelen düşük baz etkili olmuştur. Türkiye ekonomisi 2021 yılında %11 büyüme kaydetmiştir.



Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK

GSYH'yı oluşturan faaliyetler incelendiğinde; 2020 yılında bir önceki yıla göre toplam katma değer %23,4 ile en fazla finans ve sigorta faaliyetleri sektöründe artmış, 2021 yılında %9 ile en fazla azalmıştır. 2021 yılında daralan diğer sektörler; %2,2 ile tarım ormancılık ve balıkçılık ve %0,9 ile inşaat olmuştur. Sanayi sektörünün ise 2020 yılında %3,1 olan büyüme hızı 2021 yılında %16,6 seviyesine çıkmıştır. 2020 yılında pandemi nedeniyle olumsuz etkilenerek %5,9 daralan hizmetler sektörü, 2021 yılında %21,1 ile en fazla büyüyen sektör olmuştur.

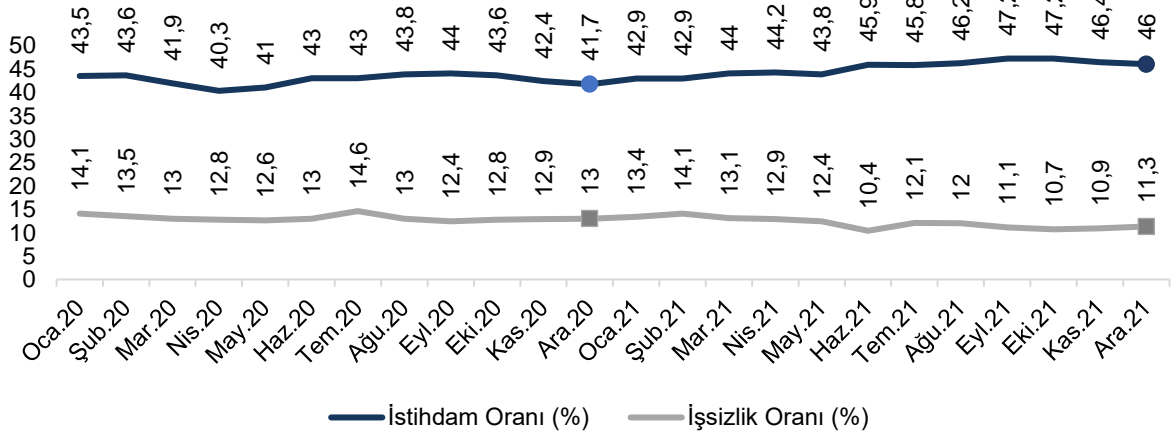
Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2020-2021



Kaynak: Ulusal Hesaplar - TÜİK
*Zincirlenmiş hacim endeksi olarak

2020 yılında pandemi nedeniyle getirilen kısıtlamalardan işgücü piyasası da olumsuz etkilenmiş olup istihdamda düşüş yaşanmıştır. 2021 yılında ise kısıtlamaların gevşemesi ve kaldırılması, ekonomik aktivitenin canlanması ile birlikte istihdam da artmıştır. 2020 yılı Ocak ayında %14,1 olarak gerçekleşen işsizlik oranı, Haziran ayında salgının yayılmasını önlemek için alınan tedbirlerin gevşetilmesiyle birlikte %13 olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılı boyunca işsizlik oranında azalış eğilimi devam etmiş, Aralık 2021'de işsizlik oranı %11,3 olmuştur. Bununla birlikte istihdam oranında da artış görülmüştür. 2021 yılı aralık ayında 2020 yılı aralık ayına kıyasla işsiz sayısı yaklaşık 200 bin kişi azalmıştır.

Grafik 12. İşsizlik ve İstihdam Oranı (%), Ocak 2020-Aralık 2021



Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2021 yılı Aralık ayına bakıldığında istihdam edilenlerin sayısı, 2020 yılı Aralık ayına göre artarak 33 milyon 298 bin kişi olmuştur. İstihdam oranı ise 4,3 puan artarak %46 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde işgücüne katılma oranında da artış görülmüştür.

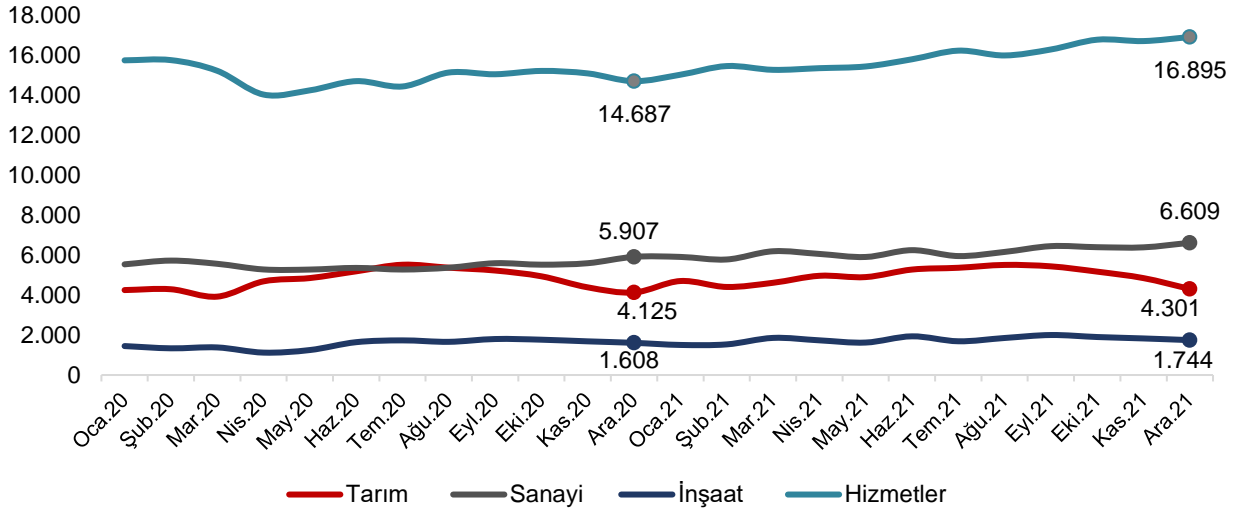
**Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi),
Aralık 2020- Aralık 2021**

	Aralık 2020	Aralık 2021	Fark
Nüfus	63.140	64.173	1.033
İşgücü	30.271	33.298	3.027
İstihdam	26.327	29.550	3.223
İşsiz	3.944	3.749	-195
İşgücüne dahil olmayanlar	32.869	30.875	-1.994
İşgücüne katılma oranı (%)	47,9	51,9	4
İstihdam oranı (%)	41,7	46,0	4,3
İşsizlik oranı (%)	13	11,3	-1,7
Tarım dışı işsizlik oranı (%)	14,9	12,6	-0,7

Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2021 yılı Aralık ayında istihdam edilen 33 milyon 298 bin kişinin, %14,6'sı tarım, %22,4'ü sanayi, %5,9'u inşaat, %57,2'si ise hizmet sektöründe istihdam edilmiştir. İstihdam edilen kişi sayısı tüm sektörlerde artarken, en fazla artış hizmet sektöründe olmuştur.

Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), Ocak 2020- Aralık 2021

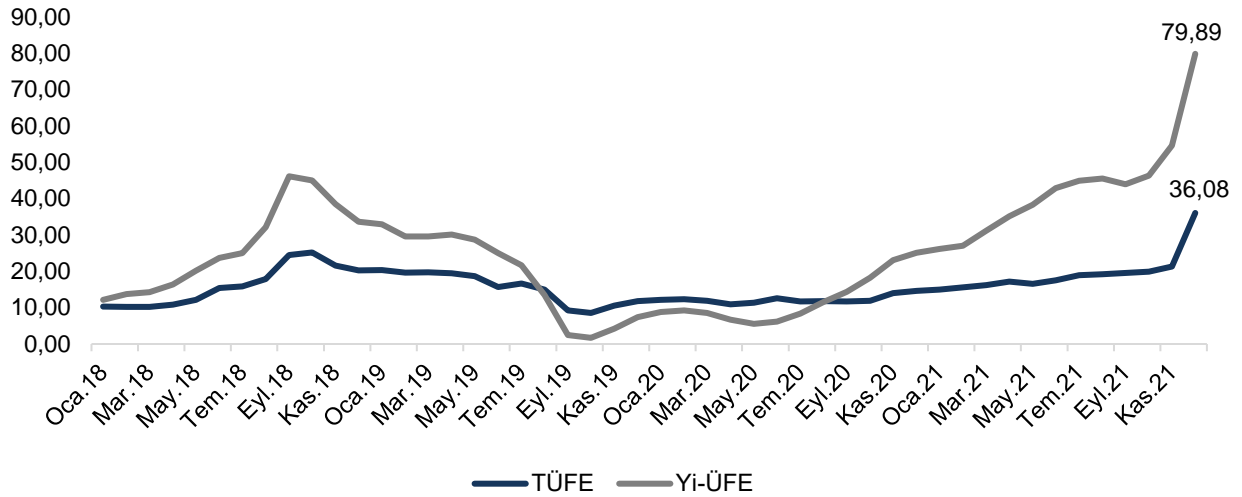


Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2020 yılında TÜFE artış hızı, Covid-19 salgınının akaryakıt ve hizmet fiyatları üzerindeki azaltıcı etkisi ve TL'deki değer kaybının, yüksek seyreden gıda fiyatları ile dengelenmesiyle yatay seyrederken yılın son çeyreğinde küresel düzeyde emtia fiyatlarında görülen artışlar, gıda ve dayanıklı mal fiyat artışları etkisiyle ivme kazanmıştır. 2021 yılında emtia fiyatlarındaki yüksek seyir, küresel tedarik zincirinde yaşanan aksaklıklar, artan taşımacılık ücretleri ve kur geçişkenliği TÜFE yıllık artış hızını ivmelendirmiş, yılın son çeyreğinde kurda yaşanan önemli artışlar TL'nin değer kaybını artırmıştır. Böylece, 2021 yılı Aralık ayında TÜFE yıllık artış hızı %36,08 olmuştur.

2020 yılında salgının etkisini gösterdiği Mart ayı itibariyle TL'nin değer kaybetmesiyle Yi-ÜFE artış hızı ivme kazanmaya başlamış ve Yi-ÜFE artış hızı 2020 sonunda %25,15 seviyesinde gerçekleşmiştir. 2021 yılında emtia fiyatlarındaki yükseklik ve TL'deki değer kaybının artması Yi-ÜFE artış hızını artırmış ve Aralık 2020'de Yi-ÜFE artış hızı %79,89 ile tarihi en yüksek seviyesinde gerçekleşmiştir.

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



Kaynak: Enflasyon ve Fiyat İstatistikleri- TÜİK

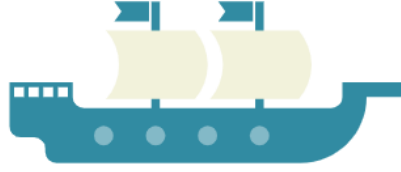
2021 yılında Covid-19 salgınının olumsuz etkilerinin azalması ile birlikte küresel ticarete hızlı bir toparlanma olmuştur. Özellikle ana ihracat pazarlarındaki ekonomik faaliyetin canlanması sonucunda dış talep yükselişi ihracatta hızlı bir artışa neden olmuştur. Bu kapsamda ihracat, 2021 yılında 2020 yılına kıyasla %32,8 oranında artarak 225,3 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılında ithalatta da küresel ölçekte emtia fiyatlarındaki artış eğiliminin ithalat fiyatlarına yansımaları ile artış gözlenmekle birlikte ithalat artış hızı ihracat artış hızını yakalayamamıştır. 2021 yılında bir önceki yıla göre ithalat, %23,6 oranında artarak 271,4 milyar ABD dolarına yükselmiştir. 2020 yılında %77,3 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2020 yılında %83 olmuştur.

Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret- (bin ABD doları), 2013-2021

Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi (Değer)	Dış Ticaret Hacmi (Değer)	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)
	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)			
2013	161.480.915		260.822.803		-99.341.888	422.303.718	61,9
2014	166.504.862	3,1	251.142.429	-3,7	-84.637.567	417.647.291	66,3
2015	150.982.114	-9,3	213.619.211	-14,9	-62.637.098	364.601.325	70,7
2016	149.246.999	-1,1	202.189.242	-5,4	-52.942.243	351.436.241	73,8
2017	164.494.619	10,2	238.715.128	18,1	-74.220.509	403.209.747	68,9
2018	177.168.756	7,7	231.152.483	-3,2	-53.983.726	408.321.239	76,6
2019	180.832.722	2,1	210.345.203	-9,0	-29.512.481	391.177.924	86,0
2020	169.637.755	-6,2	219.516.807	4,4	-49.879.052	389.154.562	77,3
2021	225.291.385	32,8	271.424.473	23,6	-46.133.088	496.715.859	83,0

Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri- TÜİK

TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ



2.2. TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHIPLI 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 2021 itibarıyla toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibarıyla sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 475 adet geminin 250 adedi ithal, 225 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 4,5 milyon, inşa gemilerin ise 1,3 milyondur.

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 475 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; %23,8'ini Kuru Yük gemileri, %12,2'sini Kimyevi Madde Tankerleri, %10,3'ünü Hizmet gemileri, %9,9'unu Konteyner gemileri ve %7,0'ını Dökme Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise filonun sayısal olarak ancak %36,8'dir.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu 5,8 milyon DWT ve 5,0 milyon GT'dir. 5,8 milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %26,2'sini Dökme Yük gemileri, %21,6'sını Petrol tankerleri, %17,7'sini Konteyner gemileri, %11,4'ünü Kimyevi Madde Tankerleri ve %10,3'ünü Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise %12,8'dir.

Tablo (9)'daki veriler dikkate alındığında, 475 adet gemiden %13,5'i (64 gemi) MGS'ye, %86,5'i (411 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun DWT olarak %4,8'i MGS'ye, %95,2'si TUGS'a, GT olarak ise %7,1'i MGS'ye, %92,9'u TUGS'a kayıtlıdır.

MGS'ye kayıtlı toplam 279.808 DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %48,0'ını Konteyner gemileri, %14,8'ini Kuru Yük gemileri, %8,1'ini Kimyevi Madde Tankerleri, %7,1'ini Hizmet gemileri ve %6,7'sini Dökme Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise MGS'nin %15,3'üdür.

TUGS'a kayıtlı toplam 5,5 milyon DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %27,2'sini Dökme Yük gemileri, %22,5'ini Petrol Tankerleri, %16,2'sini Konteyner gemileri, %11,5'ini Kimyevi Madde Tankerleri ve %10,1'ini Kuru Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un %12,5'idir.

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

Gemi Tipi	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	31	82	113	23,8	195.412	408.555	603.967	10,3	136.188	260.678	396.866	7,9
Dökme Yük Gemisi	30	3	33	7,0	1.417.730	119.368	1.537.098	26,2	806.668	73.531	880.199	17,4
Konteyner	35	12	47	9,9	829.166	206.278	1.035.444	17,7	668.579	160.576	829.155	16,4
Kuru Yük-Konteyner	4	4	8	1,7	12.369	26.763	39.132	0,7	8.066	17.837	25.903	0,5
Kimyevi Madde Tankeri	31	27	58	12,2	465.834	199.925	665.759	11,4	298.485	133.566	432.051	8,5
LPG Tankeri	5	0	5	1,1	27.804	0	27.804	0,5	25.574	0	25.574	0,5
LNG Tankeri	1	0	1	0,2	93.513	0	93.513	1,6	108.919	0	108.919	2,2
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	6.603	54.850	61.453	1,0	5.832	43.630	49.462	1,0
Ro-Ro Gemisi	10	0	10	2,1	122.276	0	122.276	2,1	274.681	0	274.681	5,4
Ro-Ro Ferry-Yolcu	9	11	20	4,2	28.495	2.283	30.778	0,5	48.363	27.265	75.628	1,5
Feribot	1	27	28	5,9	0	23.014	23.014	0,4	1.815	35.438	37.253	0,7
Tren Ferisi	0	6	6	1,3	0	2.960	2.960	0,1	0	9.835	9.835	0,2
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	8	4	12	2,5	4.078	2.221	6.299	0,1	33.411	15.092	48.503	1,0
Balıkçı Gemileri	2	0	2	0,4	3876	0	3876	0,1	3.591	0	3.591	0,1
Bilimsel Araştırma Gemisi	4	1	5	1,1	4.480	0	4.480	0,1	20.931	4.789	25.720	0,5
Şehir Hatları	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.043	0	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	4	4	0,8	0	1.264	1.264	0,0	0	4.874	4.874	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	34	15	49	10,3	122.470	45.221	167.691	2,9	316.044	85.349	401.393	8,0
Petrol Tankeri	11	12	23	4,9	1.076.621	190.478	1.267.099	21,6	580.844	101.446	682.290	13,5
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	11	1	12	2,5	124.901	17.183	142.084	2,4	336.188	60.465	396.653	7,8
Deniz Araçları	19	13	32	6,7	8.000	7.331	15.331	0,2	227.974	102.940	330.914	6,5
Genel Toplam	250	225	475	100	4.549.894	1.307.694	5.857.588	100	3.919.956	1.137.311	5.057.267	100

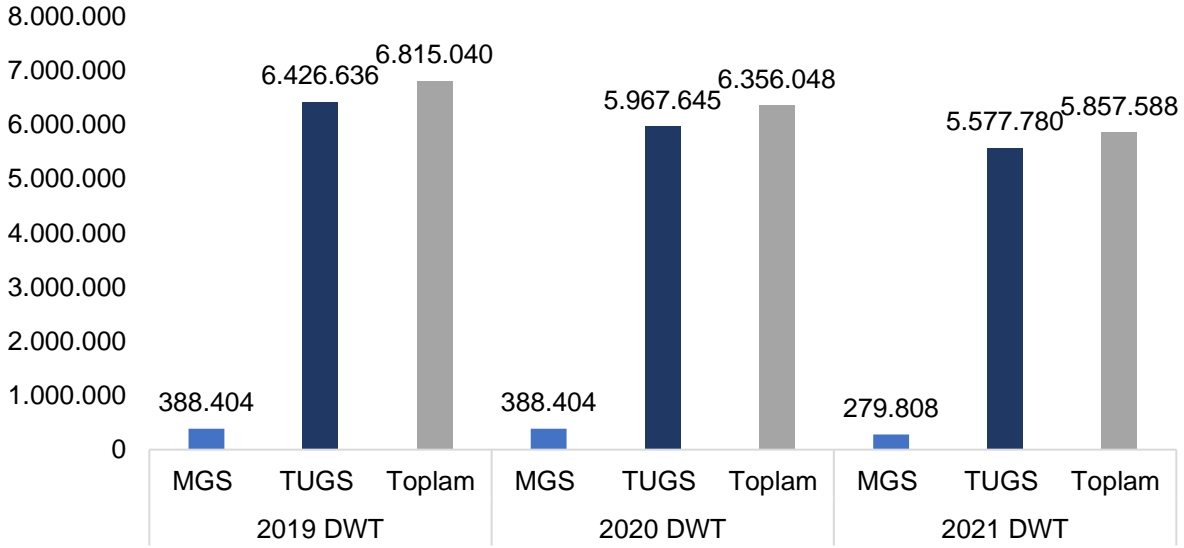
Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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

Gemi Tipi	Adet				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	8	105	113	23,8	41.441	562.526	603.967	10,3	27.922	368.944	396.866	7,9
Dökme Yük Gemisi	1	32	33	7,0	18.640	1.518.458	1.537.098	26,2	11.529	868.670	880.199	17,4
Konteyner	4	43	47	9,9	134.264	901.180	1.035.444	17,7	105.777	723.378	829.155	16,4
Kuru Yük-Konteyner	1	7	8	1,7	2.356	36.776	39.132	0,7	1.720	24.183	25.903	0,5
Kimyevi Madde Tankeri	4	54	58	12,2	22.621	643.138	665.759	11,4	15.318	416.733	432.051	8,5
LPG Tankeri	0	5	5	1,1	0	27.804	27.804	0,5	0	25.574	25.574	0,5
LNG Tankeri	0	1	1	0,2	0	93.513	93.513	1,6	0	108.919	108.919	2,2
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,8	0	61.453	61.453	1,0	0	49.462	49.462	1,0
Ro-Ro Gemisi	0	10	10	2,1	0	122.276	122.276	2,1	0	274.681	274.681	5,4
Ro-Ro Ferry-Yolcu	2	18	20	4,2	0	30.778	30.778	0,5	10.681	64.947	75.628	1,5
Feribot	1	27	28	5,9	2.314	20.700	23.014	0,4	1.596	35.658	37.253	0,7
Tren Ferisi	6	0	6	1,3	2.960	0	2.960	0,1	9.835	0	9.835	0,2
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	4	8	12	2,5	3.761	2.538	6.299	0,1	18.303	30.200	48.503	1,0
Balıkçı Gemileri	0	2	2	0,4	0	3876	3876	0,1	0	3.591	3.591	0,1
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	5	5	1,1	0	4.480	4.480	0,1	0	25.720	25.720	0,5
Şehir Hatları	0	1	1	0,2	0	0	0	0,0	0	1.043	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	4	4	0,8	0	1.264	1.264	0,0	0	4.874	4.874	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	14	35	49	10,3	19.774	147.917	167.691	2,9	59.495	341.898	401.393	8,0
Petrol Tankeri	3	20	23	4,9	10.868	1.256.231	1.267.099	21,6	5.940	676.350	682.290	13,5
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	2	10	12	2,5	13.478	128.606	142.084	2,4	52.408	344.245	396.653	7,8
Deniz Araçları	13	19	32	6,7	7.331	8.000	15.331	0,2	37.780	293.134	330.914	6,5
Genel Toplam	64	411	475	100	279.808	5.577.780	5.857.588	100	359.869	4.697.399	5.057.267	100

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 15. 2019-2020-2021 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	2019 DWT			2020 DWT			2021 DWT			2020-2021 Yılları Değişim (%)
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	
Kuru Yük Gemisi	42.007	697.397	739.404	42.007	664.523	706.530	41.441	562.526	603.967	-14,5%
Dökme Yük Gemisi	116.655	2.354.822	2.471.477	116.655	1.792.514	1.909.169	18.640	1.518.458	1.537.098	-19,5%
Konteyner	156.278	884.751	1.041.029	156.278	858.308	1.014.586	134.264	901.180	1.035.444	2,1%
Kuru Yük-Konteyner	2.356	60.479	62.835	2.356	55.631	57.987	2.356	36.776	39.132	-32,5%
Kimyevi Madde Tankeri	9.497	521.685	531.182	9.497	620.584	630.081	22.621	643.138	665.759	5,7%
LPG Tankeri	0	27.804	27.804	0	27.804	27.804	0	27.804	27.804	0,0%
LNG Tankeri	0	0	0	0	0	0	0	93.513	93.513	-
Asfalt Tankeri	2.770	54.850	57.620	2.770	54.850	57.620	0	61.453	61.453	6,7%
Ro-Ro Gemisi	0	195.680	195.680	0	135.903	135.903	0	122.276	122.276	-10,0%
Ro-Ro Ferry-Yolcu	1.500	26.290	27.790	1.500	32.265	33.765	0	30.778	30.778	-8,8%
Feribot	2.314	19.872	22.186	2.314	19.873	22.186	2.314	20.700	23.014	3,7%
Tren ferisi	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	0,0%
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3.761	3.466	7.227	3.761	3.466	7.227	3.761	2.538	6.299	-12,8%
Balıkçı Gemileri	0	569	569	0	569	569	0	3876	3876	581,2%
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	7.780	7.780	0	7.780	7.780	0	4.480	4.480	-42,4%
Şehir Hatları	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Şehir Hatları Arabalı	0	1.974	1.974	0	1.974	1.974	0	1.264	1.264	-36,0%
Römorkör	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Hizmet Gemileri	19.774	66.680	86.454	19.774	133.623	153.397	19.774	147.917	167.691	9,3%
Petrol tankeri	10.868	1.412.612	1.423.480	10.868	1.416.636	1.427.504	10.868	1.256.231	1.267.099	-11,2%
Tren Ferry/Ro-Ro	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0,0%
Kuru Yük/Ro-Ro	11.978	75.659	87.637	11.978	127.076	139.054	13.478	128.606	142.084	2,2%
Deniz Araçları	5.686	8.000	13.686	5.686	8.000	13.686	7.331	8.000	15.331	12,0%
Genel Toplam	388.404	6.426.636	6.815.040	388.404	5.967.645	6.356.048	279.808	5.577.780	5.857.588	-7,8%

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (11)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tipleri dikkate alınarak MGS ile TUGS'un DWT gelişimleri incelenmiştir. Filomuzda DWT olarak, 2019-2020 yılları arasında %6,7 ve 2020-2021 yılları arasında ise %7,8 düşüş gerçekleşmiştir.

2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi

Tablo (12)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi Kuru Yük, Dökme Yük, Konteyner, Ro-Ro gemileri, Petrol Tankerleri, Kimyevi Madde Tankeri başlıkları altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine yer verilmektedir.

1000 GT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda, 475 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2021 tarihi itibariyle 23,8'dir.

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

Gemi Tipi	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GT)	Yaş Ortalaması
Kuru Yük Gemisi	113	603.967	396.866	28
Dökme Yük Gemisi	33	1.537.098	880.199	17
Konteyner	47	1.035.444	829.155	17
Kuru Yük Konteyner	8	39.132	25.903	25
Kimyevi Madde Tankeri	58	665.759	432.051	19
LPG Tankeri	5	27.804	25.574	24
LNG Tankeri	1	93.513	108.919	0
Asfalt Tankeri	4	61.453	49.462	7
Ro-Ro Gemisi	10	122.276	274.681	18
Ro-Ro Ferry-Yolcu	20	30.778	75.628	22
Feribot	28	23.014	37.253	25
Tren Ferisi	6	2.960	9.835	48
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	12	6.299	48.503	23
Balıkçı Gemileri	2	3.876	3.591	40
Bilimsel Araştırma / İnceleme Gemisi	5	4.480	25.720	27
Şehir Hatları	1	0	1.043	69
Şehir Hatları Arabalı	4	1.264	4.874	28
Römorkör	1	0	1.565	37
Hizmet Gemileri	49	167.691	401.393	30
Petrol Tankeri	23	1.267.099	682.290	18
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	35
Kuru Yük/Ro-Ro	12	142.084	396.653	14
Deniz Araçları	32	15.331	330.914	29
Genel Toplam	475	5.857.588	5.057.267	23,8

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %23,8'ini oluşturan Kuru Yük gemilerinin genel yaş ortalaması 28'dir. DWT olarak filomuzun %26,2'sini oluşturan Dökme Yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 17'dir.

Tablo (13)'te toplam 475 adet ve 5.857.588 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

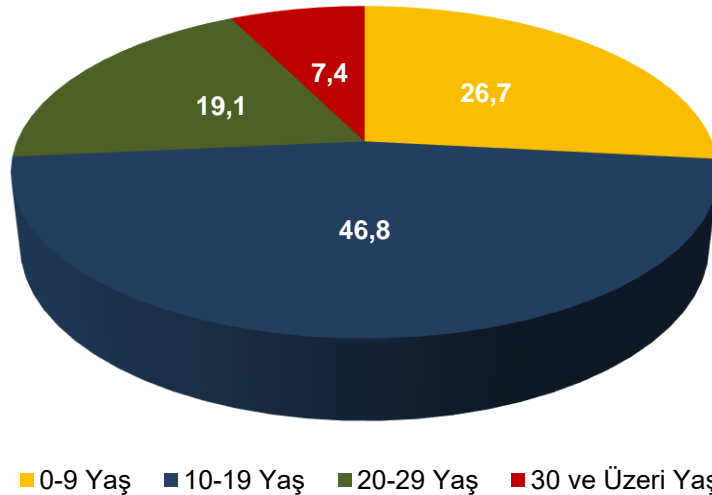
- 1.563.089 DWT'lik 71 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 2.739.877 DWT'lik 157 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 1.117.220 DWT'lik 92 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 437.402 DWT'lik 155 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer almaktadır.

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	24	0	0,0%	22	0	0,0%	2	0	0,0%	42	0	0,0%	90	0
150-1499	1	1.223	0,1%	7	4.409	0,2%	5	3.059	0,3%	17	11.583	2,7%	30	20.274
1500-5999	10	40.860	2,6%	39	150.151	5,5%	39	142.052	12,7%	78	257.235	58,8%	166	590.298
6000-9999	5	35.852	2,3%	20	145.211	5,3%	16	127.959	11,5%	13	94.531	21,6%	54	403.553
10000-34999	18	315.601	20,2%	46	866.213	31,6%	20	356.739	31,9%	5	74.053	16,9%	89	1.612.606
35000-52999	6	249.518	16,0%	10	429.568	15,7%	9	415.240	37,2%	0	0	0,0%	25	1.094.326
53000-79999	1	61.619	3,9%	7	446.218	16,3%	1	72.171	6,5%	0	0	0,0%	9	580.008
80000-119999	1	93.513	6,0%	3	247.564	9,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	4	341.077
120000+	5	764.903	48,9%	3	450.543	16,4%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	8	1.215.446
Genel Toplam	71	1.563.089	100%	157	2.739.877	100%	92	1.117.220	100%	155	437.402	100%	475	5.857.588

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Grafik (16)'da görüldüğü üzere 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %26,7'si 0-9 yaş grubunda, %46,8'i 10-19 yaş grubunda, %19,1'i 20-29 yaş grubunda ve %7,4'ü 30 ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.

Tablo (14)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %23,8'ini ve DWT olarak %10,3'ünü oluşturan 113 adet ve 603.967 DWT'lik Kuru Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

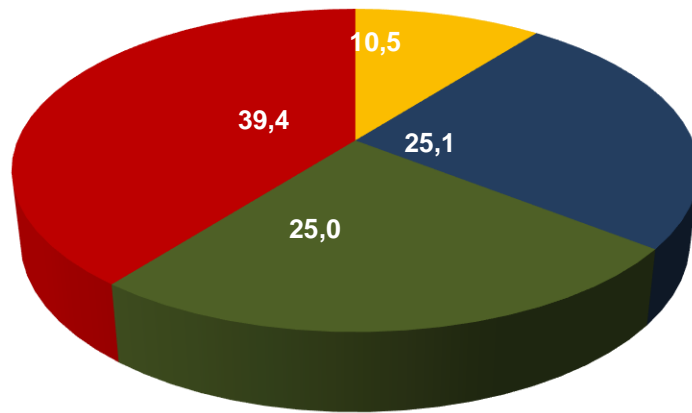
- 63.688 DWT'lik 9 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 151.301 DWT'lik 25 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 150.755 DWT'lik 24 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 238.223 DWT'lik 55 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

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	6	29.584	46,4%	14	56.587	37,4%	21	79.469	52,7%	46	162.191	68,1%	87	327.831
6000-9999	1	6.240	9,8%	9	62.734	41,5%	1	9.190	6,1%	7	48.651	20,4%	18	126.815
10000-34999	2	27.864	43,8%	2	31.980	21,1%	1	12.231	8,1%	2	27.381	11,5%	7	99.456
35000-52999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	1	49.865	33,1%	0	0	0,0%	1	49.865
53000-79999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
80000-119999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
120000+	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
Genel Toplam	9	63.688	100%	25	151.301	100%	24	150.755	100%	55	238.223	100%	113	603.967

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (17)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuru Yük gemilerinin, %10,5'i 0-9 yaş grubunda, %25,1'i 10-19 yaş grubunda, %25,0'ı 20-29 yaş grubunda ve %39,4'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (15)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %7,0'ını oluşturan ve DWT olarak %26,2'sini oluşturan 33 adet ve 1.537.098 DWT'lik Dökme Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

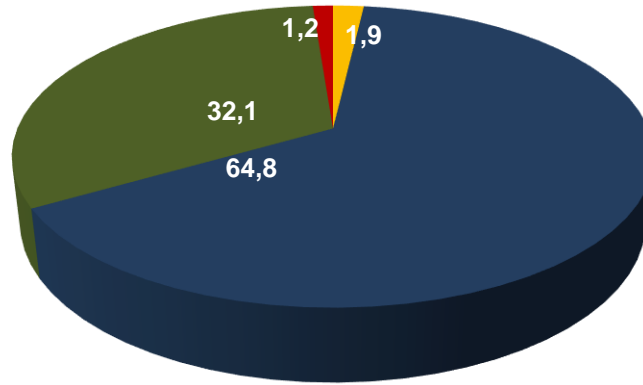
- 28.467 DWT'lik 1 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 996.700 DWT'lik 19 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 493.291 DWT'lik 12 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 18.640 DWT'lik 1 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	1	4.468	0,9%	0	0	0,0%	1	4.468
10000-39999 (Handysize)	1	28.467	100,0%	6	147.343	14,8%	4	129.386	26,2%	1	18.640	100,0%	12	323.836
40000-49999 (Handymax)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	4	182.892	37,1%	0	0	0,0%	4	182.892
50000-59999 (Supramax)	0	0	0,0%	7	377.955	37,9%	2	104.374	21,2%	0	0	0,0%	9	482.329
60000-84999 (Panamax)	0	0	0,0%	6	471.402	47,3%	1	72.171	14,6%	0	0	0,0%	7	543.573
85000-149999 (Capesize)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
150000+ (Capesize)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
Genel Toplam	1	28.467	100%	19	996.700	100%	12	493.291	100%	1	18.640	100%	33	1.537.098

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Grafik (18)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökme Yük gemilerinin, %1,9'u 0-9 yaş grubunda, %64,8'i 10-19 yaş grubunda, %32,1'i 20-29 yaş grubunda ve %1,2'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (16)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4,9'unu ve DWT olarak %21,6'sını oluşturan 23 adet ve 1.267.099 DWT'lik Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

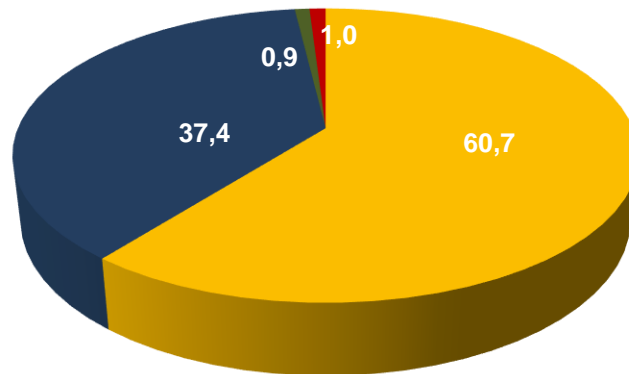
- 768.499 DWT'lik 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 474.498 DWT'lik 9 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 11.497 DWT'lik 3 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 12.605 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-4999	2	3.596	0,5%	5	16.836	3,5%	3	11.497	100,0%	4	12.605	100,0%	14	44.534
5000-7499	0	0	0,0%	1	7.119	1,5%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	1	7.119
7500-9999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
10000-39999 (Handysize)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
40000-59999 (Handymax)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
60000-79999 (Panamax)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
80000-119999 (Aframax)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
120000-199999 (Suezmax)	5	764.903	99,5%	3	450.543	95,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	8	1.215.446
200000-324999 (VLCC)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
325000+ (ULCC)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
Genel Toplam	7	768.499	100%	9	474.498	100%	3	11.497	100%	4	12.605	100%	23	1.267.099

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (19)'da Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, %60,7'si 0-9 yaş grubunda, %37,4'ü 10-19 yaş grubunda, %0,9'u 20-29 yaş grubunda, %1,0'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (17)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %12,2'sini ve DWT olarak %11,4'ünü oluşturan 58 adet ve 665.759 DWT'lik Kimyevi Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

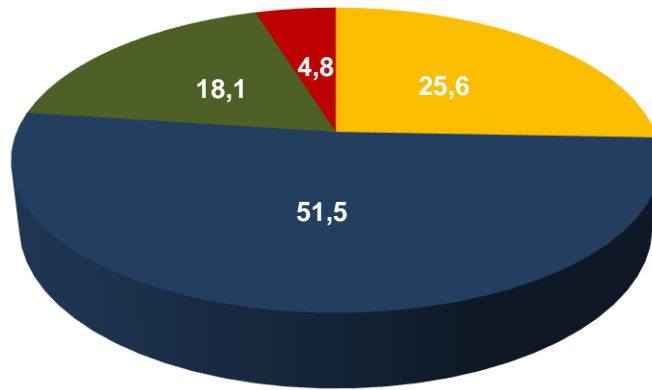
- 170.210 DWT'lik 8 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 342.546 DWT'lik 26 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 120.251 DWT'lik 18 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 32.752 DWT'lik 6 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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	0	0	0,0%	7	28.258	8,2%	6	21.367	17,8%	3	9.154	27,9%	16	58.779
5000-7499	2	13.124	7,7%	6	37.213	10,9%	5	31.384	26,1%	1	6.400	19,5%	14	88.121
7500-9999	1	8.488	5,0%	0	0	0,0%	4	35.087	29,1%	2	17.198	52,6%	7	60.773
10000-39999 (Handysize)	3	47.076	27,7%	12	230.819	67,4%	3	32.413	27,0%	0	0	0,0%	18	310.308
40000-59999 (Handymax)	2	101.522	59,6%	1	46.256	13,5%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	3	147.778
60000-79999 (Panamax)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
80000-119999 (Aframax)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
120000-199999 (Suezmax)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
200000-324999 (VLCC)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
325000+ (ULCC)	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
Genel Toplam	8	170.210	100%	26	342.546	100%	18	120.251	100%	6	32.752	100%	58	665.759

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Grafik (20)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kimyevi Madde Tankerlerinin, %25,6'sı 0-9 yaş grubunda, %51,5'i 10-19 yaş grubunda, %18,1'i 20-29 yaş grubunda ve %4,8'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (18)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %9,9'unu ve DWT olarak %17,7'sini oluşturan 47 adet ve 1.035.444 DWT'lik Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

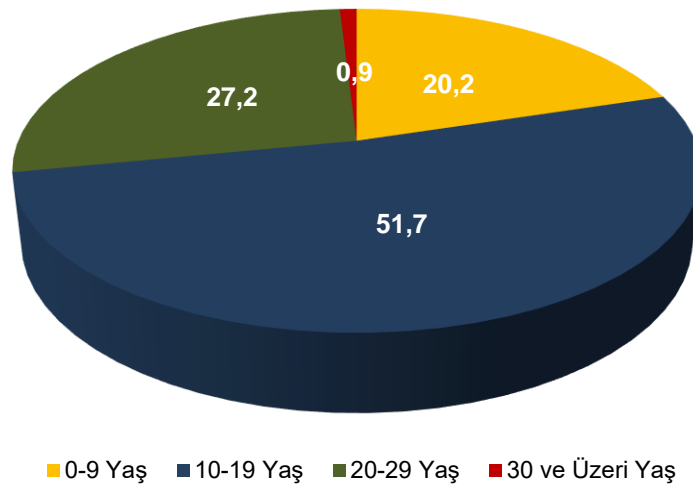
- 209.278 DWT'lik 6 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 535.019 DWT'lik 2 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 281.381 DWT'lik 17 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 9.766 DWT'lik 1 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
1500-5999	0	0	0,0%	1	3.301	0,6%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	1	3.301
6000-9999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	3	20.563	7,3%	1	9.766	100,0%	4	30.329
10000-34999	2	61.282	29,3%	19	418.796	78,3%	13	221.561	78,7%	0	0	0,0%	34	701.639
35000-52999	4	147.996	70,7%	3	112.922	21,1%	1	39.257	14,0%	0	0	0,0%	8	300.175
53000-79999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
80000-119999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
120000+	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
Genel Toplam	6	209.278	100%	23	535.019	100%	17	281.381	100%	1	9.766	100%	47	1.035.444

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (21)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin, %20,2'si 0-9 yaş grubunda, %51,7'si 10-19 yaş grubunda, %27,2'si 20-29 yaş grubunda ve %0,9'u 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (19)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %2,1'ini ve DWT olarak %2,1'ini oluşturan 10 adet ve 122.276 DWT'lik Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

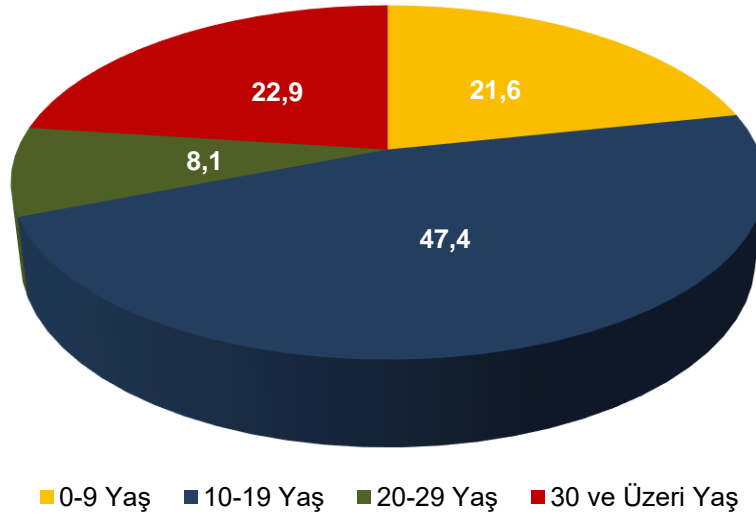
- 26.462 DWT'lik 2 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 57.917 DWT'lik 5 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 9.865 DWT'lik 1 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
 - 28.032 DWT'lik 2 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
1500-5999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
6000-9999	0	0	0,0%	2	19.730	34,1%	1	9.865	100,0%	0	0	0,0%	3	29.595
10000-34999	2	26.462	100,0%	3	38.187	65,9%	0	0	0,0%	2	28.032	100,0%	7	92.681
35000-52999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
53000-79999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
80000-119999	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
120000+	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0
Genel Toplam	2	26.462	100%	5	57.917	100%	1	9.865	100%	2	28.032	100%	10	122.276

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (22)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Ro-Ro gemilerinin, %21,6'sı 0-9 yaş grubunda, %47,4'ü 10-19 yaş grubunda, %8,1'i 20-29 yaş grubunda ve %22,9'u 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

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

Tablo (20 – 21)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun 1000 DWT kapasitesi üzerindeki gemilerinin uluslararası taşımalara uygun olabileceği varsayımından hareketle, sadece bu tonaj üzeri kapasitedeki gemilerin dikkate alındığı, sayısal ve tonaj analizi yapılmıştır.

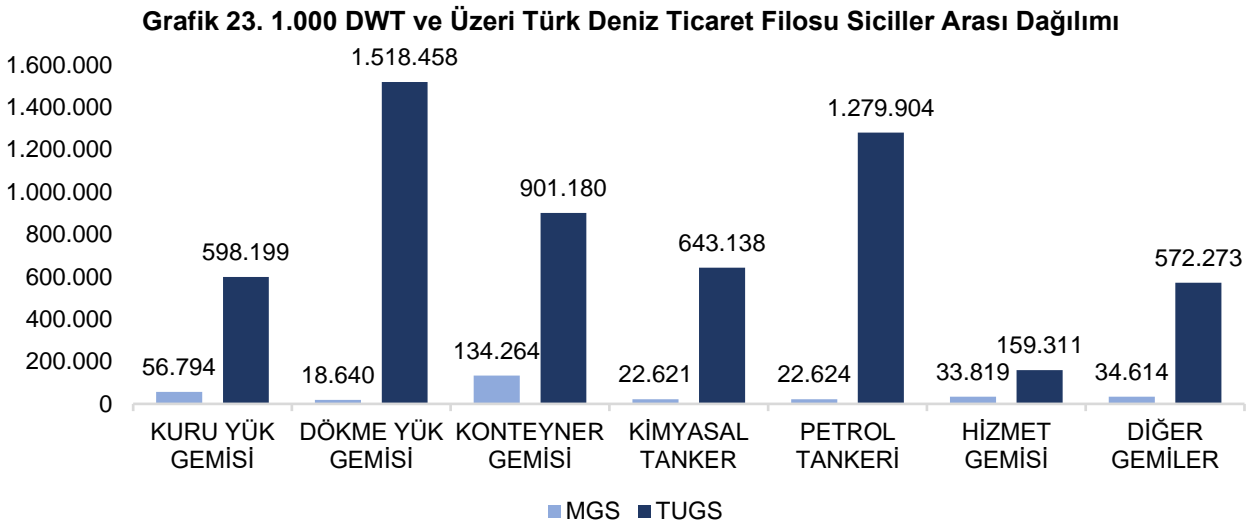
Türk Deniz Ticaret Filosunda, 1000 DWT'nin üzerinde 217 adedi ithal, 227 adedi yurt içinde inşa olmak üzere toplam 444 adet gemi bulunmaktadır. (Tablo 13)

Tablo (21)'deki veriler dikkate alındığında Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 DWT'nin üzerinde bulunan 444 adet geminin; %14,4'ü (64 adet gemi) MGS'ye, %85,6'sı (380 adet gemi) TUGS'a kayıtlıdır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'si 4.454.412 ve DWT'si ise 5.995.839'dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %25,7'sini Dökme Yük gemileri, %21,7'sini Petrol Tankerleri, %17,3'ünü Konteyner gemileri, %11,1'ini Kimyevi Madde Tankerleri, %10,9'unu Kuru Yük gemileri ve %3,2'sini Hizmet gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.537.098 DWT Dökme Yük gemileri tonajının %98,8'si TUGS'a, %1,2'si MGS'ye,
 - 1.302.528 DWT Petrol Tankerleri tonajının %98,3'ü TUGS'a %1,7'si MGS'ye,
 - 1.035.444 DWT Konteyner gemileri tonajının %87,0'ı TUGS'a, %13,0'ı MGS'ye,
 - 665.759 DWT Kimyevi Madde Tankeri tonajının %96,6'sı TUGS'a, %3,4'ü MGS'ye,
 - 654.993 DWT Kuru Yük gemileri tonajının %91,3'ü TUGS'a, %8,7'si MGS'ye,
 - 193.130 DWT Hizmet gemileri tonajının %82,5'i TUGS'a, %17,5'i MGS'ye,
- tescillidir.



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikli

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

Gemi Tipi	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	36	110	146	32,9	202.956	452.037	654.993	10,9	140.583	284.498	425.081	9,5
Dökme Yük Gemisi	30	3	33	7,4	1.417.730	119.368	1.537.098	25,7	806.668	73.531	880.199	19,8
Konteyner	35	12	47	10,6	829.166	206.278	1.035.444	17,3	668.579	160.576	829.155	18,6
Kuru Yük-Konteyner	4	4	8	1,8	12.369	26.763	39.132	0,7	8.066	17.837	25.903	0,6
Kimyevi Madde Tankeri	31	27	58	13,1	465.834	199.925	665.759	11,1	298.485	133.566	432.051	9,7
LPG Tankeri	5	0	5	1,1	27.804	0	27.804	0,4	25.574	0	25.574	0,5
LNG Tankeri	1	0	1	0,2	93.513	0	93.513	1,6	108.919	0	108.919	2,5
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	6.603	54.850	61.453	1,0	5.832	43.630	49.462	1,1
Su Gemisi	0	1	1	0,2	0	1.027	1.027	0,0	0	488	488	0,0
Ro-Ro Gemisi	10	0	10	2,3	122.276	0	122.276	2,0	274.681	0	274.681	6,2
Ro-Ro Ferry-Yolcu	7	2	9	2,0	28.038	2.921	30.959	0,5	43.336	4.459	47.795	1,0
Feribot	0	10	10	2,3	0	18.555	18.555	0,3	0	14.280	14.280	0,3
Tren ferisi	0	2	2	0,5	0	2.600	2.600	0,0	0	2.466	2.466	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	1	3	0,7	31.182	1.700	32.882	0,6	5.132	10.583	15.715	0,4
Balıkçı Gemileri	1	0	1	0,2	3.307	0	3.307	0,1	2.184	0	2.184	0,1
Bilimsel Araştırma Gemisi	2	0	2	0,5	4.480	0	4.480	0,1	14.197	0	14.197	0,3
Hizmet Gemileri	21	16	37	8,3	132.144	60.986	193.130	3,2	112.072	64.957	177.029	4,0
Petrol tankeri	18	29	47	10,6	1.086.613	215.915	1.302.528	21,7	587.108	116.471	703.579	15,8
Tren Ferry/Ro-Ro	1	0	1	0,2	6.266	0	6.266	0,1	15.195	0	15.195	0,3
Kuru Yük/Ro-Ro	11	2	13	2,9	124.901	19.106	144.007	2,4	336.188	61.463	397.651	8,9
Deniz Araçları	1	5	6	1,4	8.000	10.626	18.626	0,3	6.926	5.882	12.808	0,3
Genel Toplam	217	227	444	100	4.603.182	1.392.657	5.995.839	100	3.459.725	994.687	4.454.412	100

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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

Gemi Tipi	Adet				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	19	127	146	32,9	56.794	598.199	654.993	10,9	36.502	388.579	425.081	9,5
Dökme Yük Gemisi	1	32	33	7,4	18.640	1.518.458	1.537.098	25,7	11.529	868.670	880.199	19,8
Konteyner	4	43	47	10,6	134.264	901.180	1.035.444	17,3	105.777	723.378	829.155	18,6
Kuru Yük-Konteyner	1	7	8	1,8	2.356	36.776	39.132	0,7	1.720	24.183	25.903	0,6
Kimyevi Madde Tankeri	4	54	58	13,1	22.621	643.138	665.759	11,1	15.318	416.733	432.051	9,7
LPG Tankeri	0	5	5	1,1	0	27.804	27.804	0,4	0	25.574	25.574	0,5
LNG Tankeri	0	1	1	0,2	0	93.513	93.513	1,6	0	108.919	108.919	2,5
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,8	0	61.453	61.453	1,0	0	49.462	49.462	1,1
Su Gemisi	0	1	1	0,2	0	1.027	1.027	0,0	0	488	488	0,0
Ro-Ro Gemisi	0	10	10	2,3	0	122.276	122.276	2,0	0	274.681	274.681	6,2
Ro-Ro Ferry-Yolcu	0	9	9	2,0	0	30.959	30.959	0,5	0	47.795	47.795	1,0
Feribot	1	9	10	2,3	2.314	16.241	18.555	0,3	1.596	12.684	14.280	0,3
Tren ferisi	2	0	2	0,5	2.600	0	2.600	0,0	2.466	0	2.466	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	1	3	0,7	3.240	29.642	32.882	0,6	15.284	431	15.715	0,4
Balıkçı Gemileri	0	1	1	0,2	0	3.307	3.307	0,1	0	2.184	2.184	0,1
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	2	2	0,5	0	4.480	4.480	0,1	0	14.197	14.197	0,3
Hizmet Gemileri	12	25	37	8,3	33.819	159.311	193.130	3,2	24.892	152.137	177.029	4,0
Petrol tankeri	11	36	47	10,6	22.624	1.279.904	1.302.528	21,7	13.193	690.386	703.579	15,8
Tren Ferry/Ro-Ro	0	1	1	0,2	0	6.266	6.266	0,1	0	15.195	15.195	0,3
Kuru Yük/Ro-Ro	2	11	13	2,9	13.478	130.529	144.007	2,4	52.408	345.243	397.651	8,9
Deniz Araçları	5	1	6	1,4	10.626	8.000	18.626	0,3	5.882	6.926	12.808	0,3
Genel Toplam	64	380	444	100	323.376	5.672.463	5.995.839	100	286.567	4.167.845	4.454.412	100

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikle

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, 444 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2021 itibariyle 24,9'dur.

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %32,9'unu oluşturan Kuru Yük gemilerinin genel yaş ortalaması 32'dir. DWT olarak filomuzun %25,7'sini oluşturan Dökme Yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 17'dir.

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

Gemi Tipi	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GT)	Yaş Ortalaması
Kuru Yük Gemisi	146	654.993	425.081	32
Dökme Yük Gemisi	33	1.537.098	880.199	17
Konteyner	47	1.035.444	829.155	17
Kuru Yük Konteyner	8	39.132	25.903	25
Kimyevi Madde Tankeri	58	665.759	432.051	19
LPG Tankeri	5	27.804	25.574	24
LNG Tankeri	1	93.513	108.919	0
Asfalt Tankeri	4	61.453	49.462	7
Su Gemisi	1	1.027	488	52
Ro-Ro Gemisi	10	122.276	274.681	18
Ro-Ro Ferry-Yolcu	9	30.959	47.795	38
Feribot	10	18.555	14.280	30
Tren Ferisi	2	2.600	2.466	48
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3	32.882	15.715	51
Balıkçı Gemileri	1	3.307	2.184	33
Bilimsel Araştırma / İnceleme Gemisi	2	4.480	14.197	37
Hizmet Gemileri	37	193.130	177.029	30
Petrol Tankeri	47	1.302.528	703.579	19
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	35
Kuru Yük/Ro-Ro	13	144.007	397.651	16
Deniz Araçları	6	18.626	12.808	17
Genel Toplam	444	5.995.839	4.454.412	24,9

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo (23)'te toplam 444 adet ve 5.995.839 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

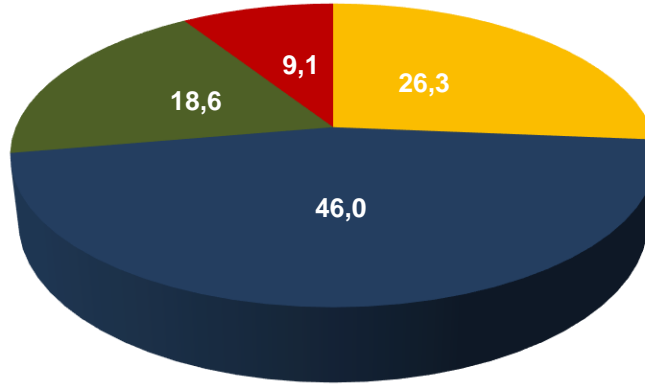
- 1.577.922 DWT'lik 56 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.755.369 DWT'lik 138 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 1.114.968 DWT'lik 89 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 547.580 DWT'lik 161 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer almaktadır.

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	3	3.482	0,2%	4	5.311	0,2%	3	3.909	0,4%	42	53.201	9,7%	52	65.903
1500-5999	17	53.433	3,4%	44	158.489	5,8%	41	145.202	13,0%	100	296.153	54,1%	202	653.277
6000-9999	5	35.852	2,3%	21	151.463	5,5%	15	121.707	10,9%	13	94.531	17,3%	54	403.553
10000-34999	18	315.602	20,0%	46	866.213	31,4%	20	356.739	32,0%	6	103.695	18,9%	90	1.642.249
35000-52999	6	249.518	15,8%	10	429.568	15,6%	9	415.240	37,2%	0	0	0,0%	25	1.094.326
53000-79999	1	61.619	3,9%	7	446.218	16,2%	1	72.171	6,5%	0	0	0,0%	9	580.008
80000-119999	1	93.513	5,9%	3	247.564	9,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	4	341.077
120000+	5	764.903	48,5%	3	450.543	16,3%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	8	1.215.446
Genel Toplam	56	1.577.922	100%	138	2.755.369	100%	89	1.114.968	100%	161	547.580	100%	444	5.995.839

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (24)'te görüldüğü üzere 1000 DWT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %26,3'ü 0-9 yaş grubunda, %46,0'ı 10-19 yaş grubunda, %18,6'sı 20-29 yaş grubunda ve %9,1'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 – 2022 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, 2022 yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında 30,6 milyon DWT'nin %16,8'i Türk Bayrağında, %83,2'si ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1 Ocak 2022 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2021 yılı başı ile 2022 yılı başına göre %6,1'lik bir artış gerçekleşmiştir.

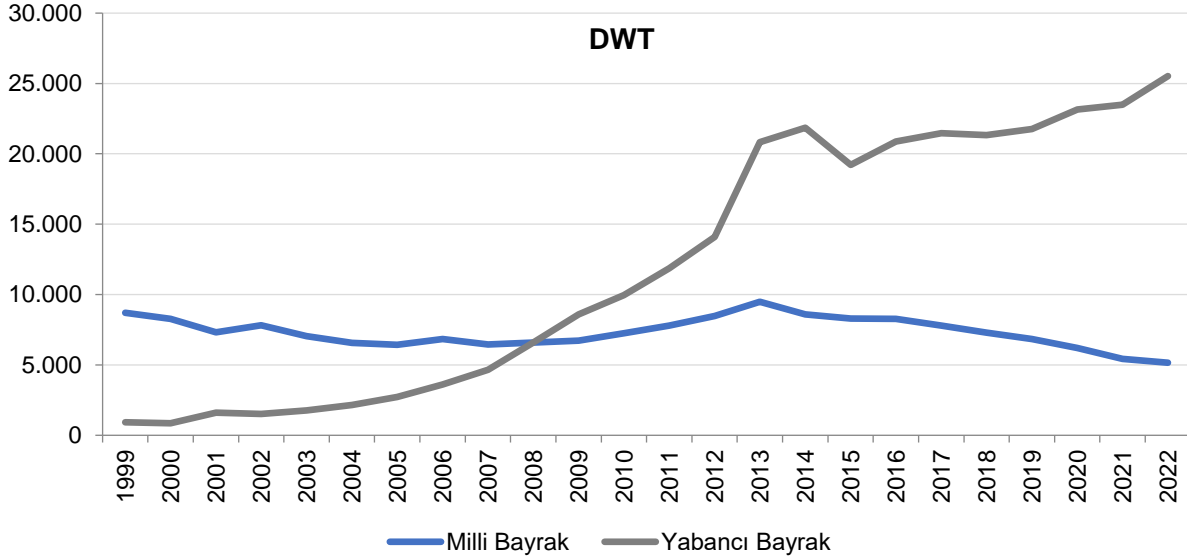
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

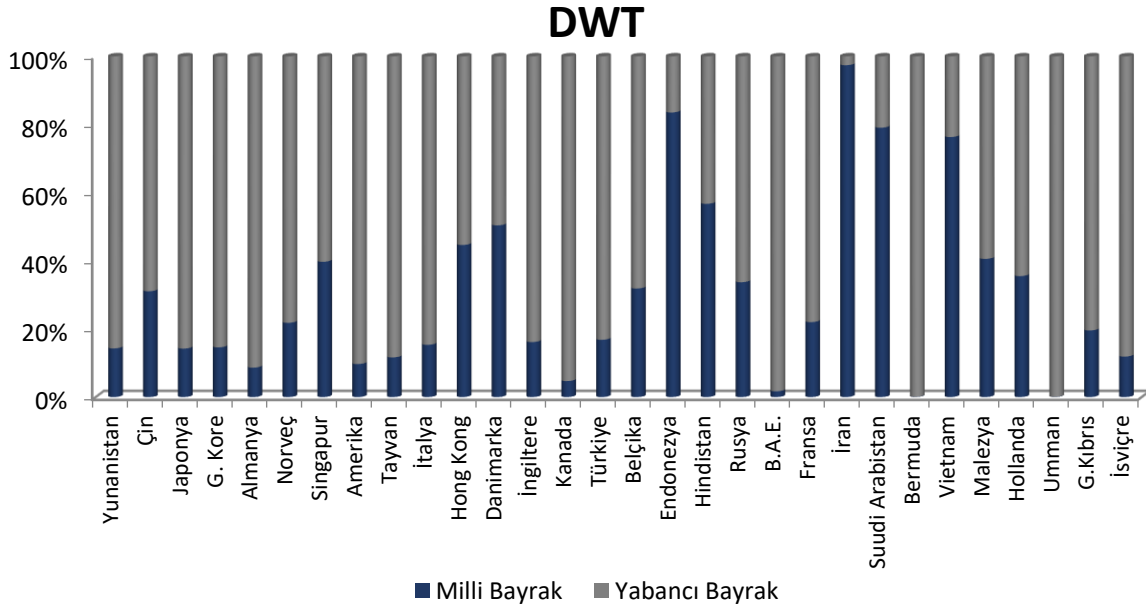
1 Ocak 2022 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 5,1 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 25,5 milyon DWT'dir.

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



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2022

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



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2022

Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 413,6 milyon DWT ile 1. sırada, Çin 348,4 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 252,2 milyon DWT ile 3. sırada ve Güney Kore 93,9 milyon DWT 4. sırada yer almaktadır.

Tablo 25. 1 Ocak 2022 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

Kontrol Ülkesi	Milli Bayrak				Yabancı Bayrak				Toplam Filo				Yabancı Bayrak DWT %
	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi Sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	
1 Yunanistan	628	59.094	41	15,9	4.501	354.510	2.140	12,4	5.129	413.605	2.181	12,8	85,7
2 Çin	4.448	108.233	968	12,8	3.256	240.193	3.250	12,8	7.704	348.426	4.217	12,8	68,9
3 Japonya	870	35.898	251	12,3	3.369	216.380	1.929	8,2	4.239	252.278	2.180	9,0	85,8
4 G. Kore	739	13.713	258	17,9	911	80.216	703	11,2	1.650	93.929	961	14,2	85,4
5 Almanya	157	6.850	532	18,6	2.155	72.334	3.101	13,7	2.312	79.183	3.632	14,0	91,3
6 Norveç	663	17.022	85	16,0	1.059	61.059	419	14,5	1.722	78.081	504	15,1	78,2
7 Singapur	668	24.035	272	10,6	783	36.486	654	14,9	1.451	60.521	926	12,9	60,3
8 Amerika	197	5.684	85	23,7	966	52.895	195	14,3	1.163	58.579	280	15,9	90,3
9 Tayvan	133	6.490	182	15,7	838	49.267	1.181	12,4	971	55.757	1.363	12,9	88,4
10 İtalya	383	7.523	68	20,7	726	41.504	2.088	14,0	1.109	49.027	2.157	16,3	84,7
11 Hong Kong	404	21.877	23	11,0	688	27.121	38	19,3	1.092	48.997	61	16,2	55,4
12 Danimarka	377	21.917	1.342	14,5	450	21.564	1.171	13,8	827	43.481	2.513	14,2	49,6
13 İngiltere	172	6.795	179	14,1	659	35.280	937	12,8	831	42.075	1.116	13,0	83,9
14 Kanada	129	1.577	5	23,7	415	31.947	1.176	12,1	544	33.525	1.181	14,8	95,3
15 Türkiye	353	5.157	73	23,4	1.164	25.523	191	20,6	1.517	30.680	264	21,2	83,2
16 Belçika	76	8.938	9	10,6	169	19.107	39	10,5	245	28.044	48	10,5	68,1
17 Endonezya	2.088	22.070	193	24,1	115	4.347	58	18,9	2.203	26.418	251	23,9	16,5
18 Hindistan	641	14.590	18	15,5	179	11.130	4	15,7	820	25.719	23	15,5	43,3
19 Rusya	1.246	7.909	122	29,5	314	15.548	36	21,5	1.560	23.458	157	27,9	66,3
20 B.A.E.	51	397	7	15,0	626	23.009	182	19,8	677	23.406	189	19,5	98,3
21 Fransa	123	4.171	329	14,2	251	14.779	1.125	12,6	374	18.950	1.455	13,1	78,0
22 İran	214	18.443	157	20,3	5	489	-	27,4	219	18.932	157	20,4	2,6
23 Suudi Arabistan	106	13.542	8	15,2	38	3.584	0	15,0	144	17.125	8	15,2	20,9
24 Bermuda	1	13	-	13,3	90	15.047	40	8,0	91	15.060	40	8,0	99,9
25 Vietnam	859	10.469	46	15,0	152	3.245	4	20,6	1.011	13.714	50	15,8	23,7
26 Malezya	211	5.273	32	18,1	152	7.726	2	14,6	363	13.000	34	16,6	59,4
27 Hollanda	536	4.533	189	14,3	363	8.232	54	14,5	899	12.766	243	14,4	64,5
28 Umman	4	6	-	15,3	63	9.325	7	11,0	67	9.330	7	11,2	99,9
29 G.Kıbrıs	53	1.750	8	18,0	165	7.197	25	16,3	218	8.947	33	16,7	80,4
30 İsviçre	17	912	-	8,2	147	6.771	4	13,3	164	7.682	4	12,7	88,1
30 Ülke Toplamı	16.547	454.881	5.482	17,0	24.769	1.495.814	20.753	13,3	41.316	1.950.695	26.235	14,8	76,7
Diğer	2.667	37.092	248	24,3	2.545	73.318	361	22,0	5.212	110.410	609	23,2	66,4
Ara Toplam	19.214	491.973	5.730	18,0	27.314	1.569.131	21.114	14,1	46.528	2.061.104	26.844	15,7	76,1
Bilinmeyen									762	25.607	76	23,3	

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2022

Dünyanın kolay bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2022 itibariyle (1000 GT ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Çin'in 2'nci, Japonya'nın 3'üncü olduğu sıralamada Türkiye 15. sırada yer almıştır.

2022 yılı başı itibariyle, Türkiye'nin milli bayraktaki gemi oranı adet bazında %23,3 ve yabancı bayrakta %76,7'dir. DWT olarak oranı ise milli bayrakta %16,8 ve yabancı bayrakta %83,2'dir.

30 Ülkenin DWT olarak %23,3'ü milli bayraklarında, %76,7'si ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 26. 1 Ocak 2022 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)

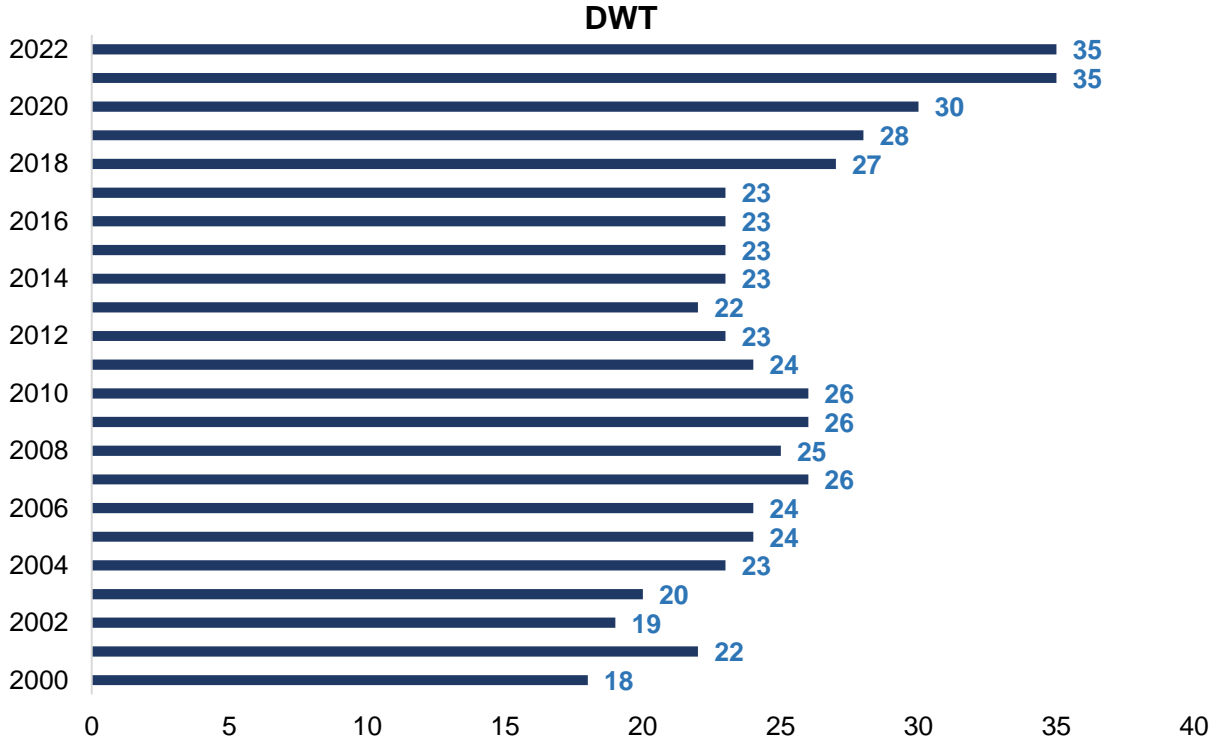
2022 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2021				1 Ocak 2022				Toplam DWT Payı %	Yıllık Değişim DWT %
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Panama	6.612	220.525	335.293	3.822	6.657	225.013	342.619	3.858	16,3	2,2
2	Liberya	3.777	181.077	293.571	4.115	4.128	201.796	326.858	4.702	15,6	11,3
3	Marşal Adaları	3.539	161.532	265.598	1.205	3.768	171.344	281.531	1.241	13,4	6,0
4	Hong Kong	2.556	129.348	204.717	3.642	2.501	130.851	207.596	3.680	9,9	1,4
5	Singapur	2.331	87.755	131.596	2.472	2.281	86.074	127.160	2.549	6,1	-3,4
6	Malta	1.976	80.903	115.067	2.116	1.900	82.097	113.641	2.243	5,4	-1,2
7	Çin	4.734	64.922	101.691	986	5.203	69.405	108.995	970	5,2	7,2
8	Yunanistan	876	37.561	64.739	42	855	36.540	62.133	41	3,0	-4,0
9	Bahama	1.091	53.233	61.270	188	1.078	52.851	59.858	185	2,9	-2,3
10	Japonya	2.689	27.937	38.229	250	2.809	28.805	38.889	257	1,9	1,7
11	G. Kıbrıs	863	22.138	33.069	471	847	21.935	32.776	447	1,6	-0,9
12	İngiltere	579	22.126	31.844	388	546	21.350	30.248	412	1,4	-5,0
13	Danimarka	548	22.235	24.916	1.539	556	22.902	26.190	1.478	1,2	5,1
14	Portekiz	608	16.491	22.686	939	702	19.077	25.807	1.117	1,2	13,8
15	Endonezya	3.523	17.225	24.475	229	3.603	17.647	25.044	200	1,2	2,3
16	Norveç	905	17.018	21.423	82	946	16.836	20.735	87	1,0	-3,2
17	İran	461	11.388	20.112	158	476	11.273	19.873	158	0,9	-1,2
18	Hindistan	899	9.511	16.152	55	905	9.467	15.948	61	0,8	-1,3
19	Güney Kore	1.040	11.912	15.206	227	1.070	11.859	15.005	259	0,7	-1,3
20	Suudi Arabistan	124	7.516	13.532	8	124	7.600	13.745	8	0,7	1,6
21	Vietnam	1.419	5.751	9.442	42	1.443	6.816	11.370	46	0,5	20,4
22	Belçika	98	5.817	9.522	28	92	5.729	9.522	10	0,5	0,0
23	İtalya	631	13.848	10.751	109	606	13.452	9.420	101	0,4	-12,4
24	Rusya	1.583	7.209	9.181	116	1.610	7.435	9.399	136	0,4	2,4
25	Amerika	364	7.574	8.346	251	364	7.744	8.562	271	0,4	2,6
26	Fransa	220	6.672	7.551	287	226	7.637	8.174	360	0,4	8,2
27	Bermuda	135	10.296	7.678	44	126	10.220	7.539	52	0,4	-1,8
28	Almanya	233	7.029	7.456	566	219	6.575	6.939	537	0,3	-6,9
29	Tayvan	204	4.592	7.009	176	208	4.408	6.596	184	0,3	-5,9
30	Antigua & Barbuda	643	4.832	6.336	329	605	4.668	6.144	307	0,3	-3,0
31	Cayman Adaları	136	4.407	6.615	5	122	3.830	5.998	21	0,3	-9,3
32	Filipinler	1.084	4.095	6.004	50	1.111	4.059	5.937	49	0,3	-1,1
33	Malezya	432	5.522	6.620	29	446	5.239	5.924	36	0,3	-10,5
34	Hollanda	752	5.674	5.966	230	729	5.600	5.785	215	0,3	-3,0
35	Türkiye	702	4.456	5.955	91	679	4.351	5.726	89	0,3	-3,8
36	Tayland	562	3.574	5.898	30	553	3.165	5.226	30	0,2	-11,4
37	Kuveyt	46	2.555	4.483	1	47	2.721	4.807	1	0,2	7,2
38	Bangladeş	360	2.101	3.567	4	396	2.492	4.191	10	0,2	17,5
39	Brezilya	119	2.597	4.209	63	115	2.544	4.128	64	0,2	-1,9
40	Kamerun	63	1.171	2.038	4	84	2.186	3.969	2	0,2	94,8
155	Toplam	56.899	1.359.675	2.033.626	25.858	58.228	1.404.509	2.096.245	26.932	100,0	

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2022

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri kırk ülke bazında sıralaması Tablo (26)'dadır. Buna göre dünya filosunun DWT olarak %16,3'ünü bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, %15,6'sını bünyesinde bulunduran Liberya 2. sırada, %13,4'ünü bünyesinde bulunduran Marşal Adaları ise 3. sırada yer almaktadır.

Bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 155 ülke bazında 58.228 adet gemi ile 2.096.245.000 DWT ve 1.404.509.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %3,8 düşüş ile Türkiye 35'inci sırada yer almaktadır.

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



Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2022

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 (62,1 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (32,7 milyon DWT) 2. sırada, İran (19,8 milyon DWT) 3. sırada, Rusya (9,3 Milyon DWT) 4. sırada ve Türkiye (5,7 milyon DWT) ile 5. sırada yer almaktadır.

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

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

Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya DWT %	Yıllık DWT Değişim %
8	Yunanistan	855	62.133	3,0	-4,0
11	G. Kıbrıs	847	32.776	1,6	-0,9
17	İran	476	19.873	0,9	-1,2
24	Rusya	1.610	9.399	0,4	2,4
35	Türkiye	679	5.726	0,3	-3,8
54	Mısır	102	1.511	0,1	-2,6
93	Ukrayna	102	312	0,0	-0,2
105	Bulgaristan	26	118	0,0	-9,3
118	Suriye	9	56	0,0	-23,7
125	Romanya	15	37	0,0	0,0
147	Gürcistan	3	2	0,0	-97,0

Kaynak: ISL Ocak- Şubat 2022

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde, 1000 GT ve üzeri gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 413,6 milyon DWT, Türkiye 30,6 milyon DWT, Rusya 23,4 milyon DWT ve İran 18,9 milyon DWT'dir.

DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER



2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

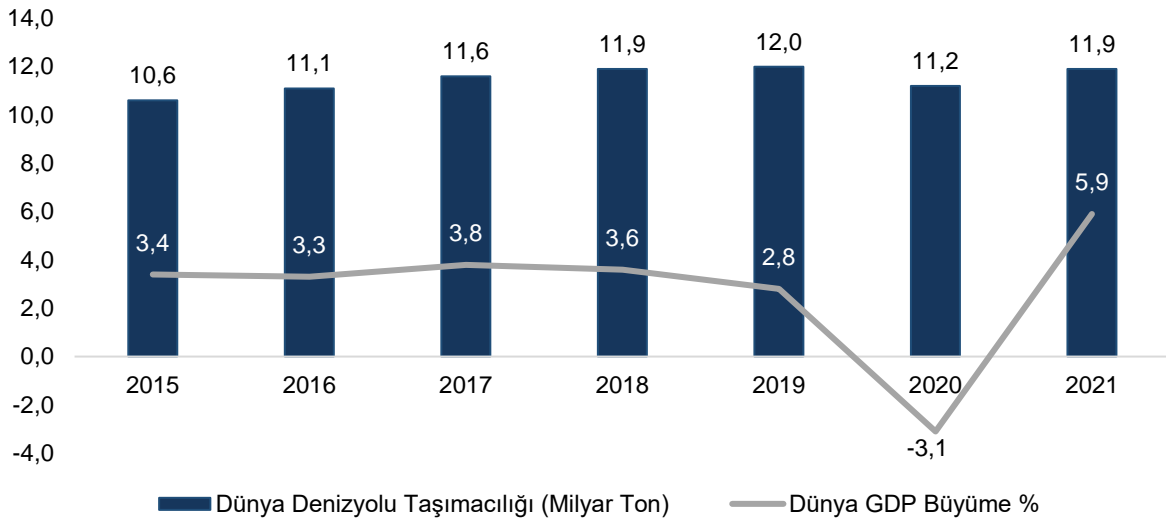
Dünya taşımacılığının 2011-2021 yıllarındaki yüzdeler dağılımı tablosunda 2021 yılında denizyolunun payı %85 olarak gerçekleşmiştir. Küresel deniz ticaret taşımacılığı 2021 yılında %3,4 artarak 12 milyar tona yükselmiş, 2019 yılı Covid öncesi seviyesini yakalamıştır.

Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

Yıllar	Dünya Taşımacılığı Tüm Yollar (Milyar Ton)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2011	11,5	9,5	82,0
2012	11,8	9,9	84,0
2013	12,2	10,2	83,0
2014	12,5	10,5	84,0
2015	12,7	10,6	85,0
2016	12,9	11,1	86,0
2017	13,5	11,6	86,0
2018	13,9	11,9	86,0
2019	14,1	12,0	85,0
2020	13,3	11,2	87,0
2021	14,1	11,9	85,0

Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Şubat 2022

Grafik 28. 2015- 2021 Küresel Deniz Ticareti Gelişimi- (Milyar Ton)



Kaynak: Clarksons Research Seaborn Trade Şubat 2022

2021 Yılında dünya deniz ticaretinin %85'i, Türkiye'nin dış ticaretinin %87,5'i denizyoluyla taşınmıştır.

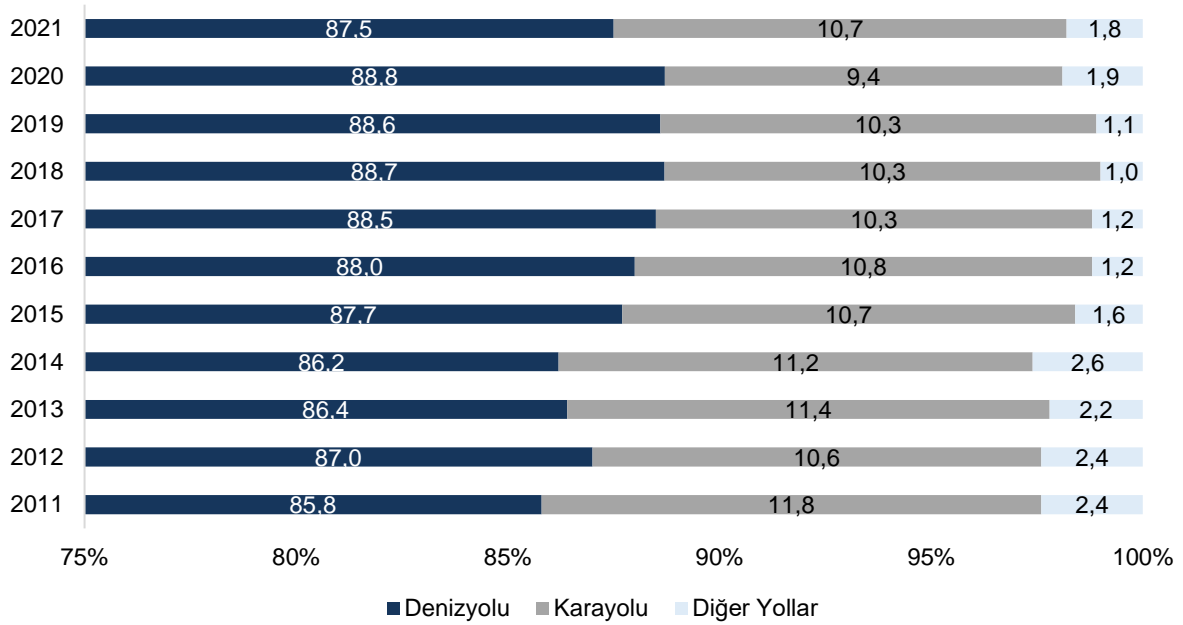
Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2021 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %87,5'i denizyolu ile %10,7'si karayolu ile, %0,7'si demiryolu ile, %0,2'si havayolu ile ve %0,9'u ise sabit ulaşım sistemi ile taşınmıştır.

Tablo 29. 2011-2021 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

Yıllar	Denizyolu	Karayolu	Boru ve Diğer	Demiryolu	Havayolu
2011	85,8	11,8	1,2	0,8	0,4
2012	87,0	10,6	1,4	0,6	0,4
2013	86,4	11,4	1,3	0,5	0,4
2014	86,2	11,2	1,7	0,4	0,5
2015	87,7	10,7	0,7	0,5	0,4
2016	88,0	10,8	0,4	0,5	0,3
2017	88,5	10,3	0,5	0,4	0,3
2018	88,7	10,3	0,2	0,4	0,4
2019	88,6	10,3	0,3	0,4	0,4
2020	88,8	9,4	1,1	0,6	0,2
2021	87,5	10,7	0,9	0,7	0,2

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

Grafik 29. 2011-2021 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)



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

2021 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 33 milyar ABD \$ belirlenemeyen bir değer yer almakta olup bu değer hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden "sabit ulaşım sistemi diğer" bölümüne eklenmiştir.

2021 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak %58,61'ü denizyolu ile %25,39'u karayolu ile %0,98'i demiryolu ile %9,67'si havayoluyla ile ve %1,14'ü sabit ulaşım sistemi ile taşınmıştır.

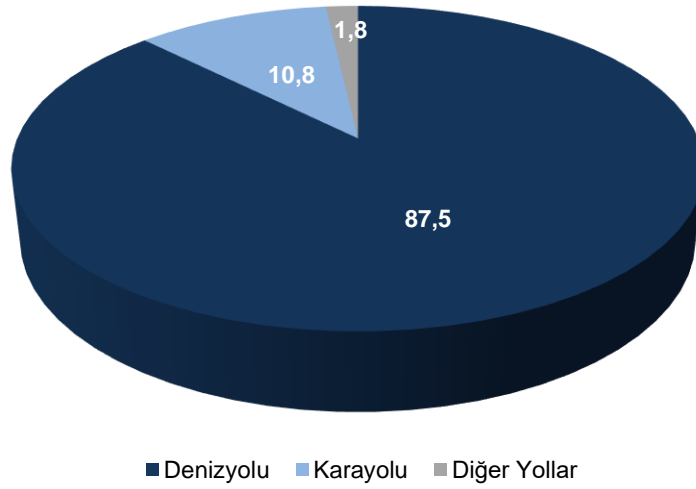
DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 30. 2021 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri

Yollar	İhracat Miktar Ton (%)	İthalat Miktar Ton (%)	Dış Ticaret Miktar Ton (%)	İhracat Değer ABD \$	İthalat Değer ABD \$	Dış Ticaret Değer ABD \$
Denizyolu	80,86	92,62	87,47	59,38	57,99	62,83
Karayolu	17,75	5,29	10,75	30,53	18,01	25,39
Havayolu	0,49	0,05	0,24	8,32	9,60	9,67
Demiryolu	0,77	0,63	0,69	0,73	1,07	0,98
Sabit Ulaşım Sistemi	0,13	1,41	0,85	1,05	13,33	1,14

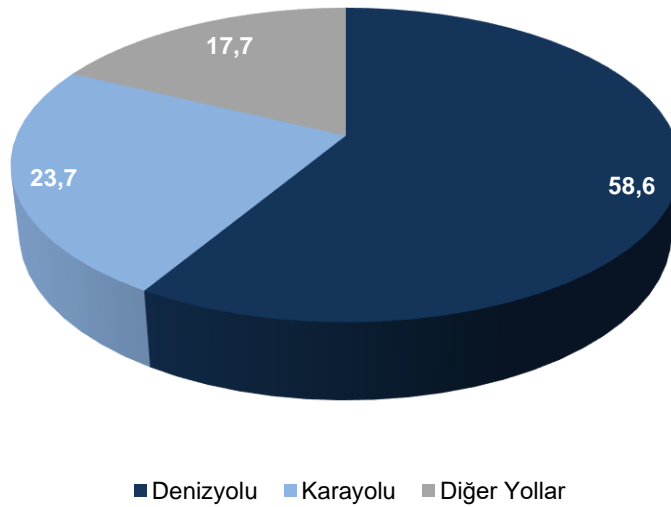
Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri - TÜİK
Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

Grafik 30. Dış Ticaret Miktar (Ton /%)



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

Grafik 31. Dış Ticaret Değer (\$/%)



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

2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

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

2.3.2. Kabotaj Yük Taşımaları

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

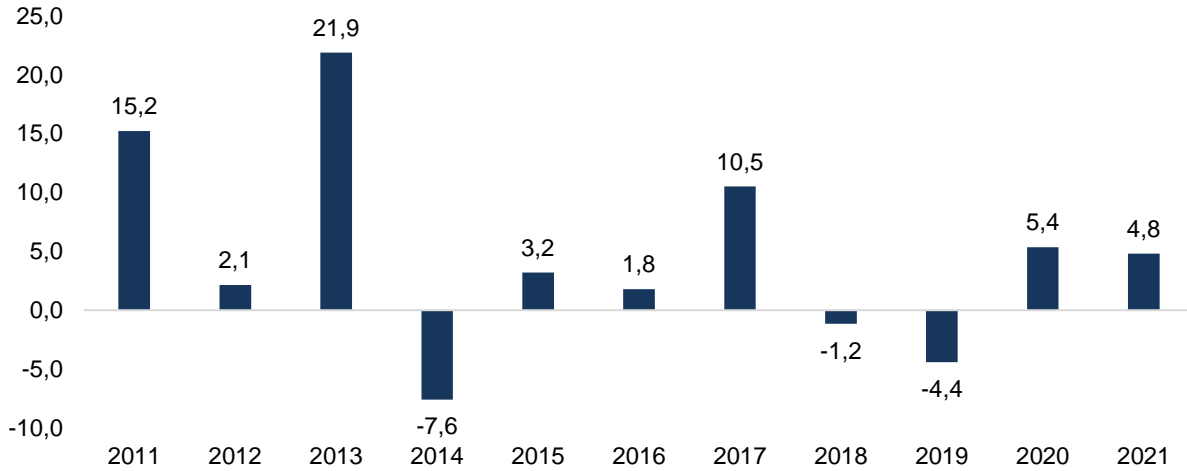
ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. 2011 – 2021 Yıllarında gerçekleşen kabotaj taşıması miktarları ile değişim bilgileri Tablo 31'dedir.

Tablo 31. 2011-2021 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim (%)
2011	22.389.570	15,2
2012	22.869.458	2,1
2013	27.868.157	21,9
2014	25.753.831	-7,6
2015	26.578.284	3,2
2016	27.050.225	1,8
2017	29.898.010	10,5
2018	29.550.554	-1,2
2019	28.251.017	-4,4
2020	29.763.556	5,4
2021	31.184.349	4,8

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 32. 2011-2021 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2021 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla %4,8 artış ile 31.184.349 ton yük taşınmıştır. 2011-2021 Yılları arasında kabotaj taşımacılığı %39 artmıştır.

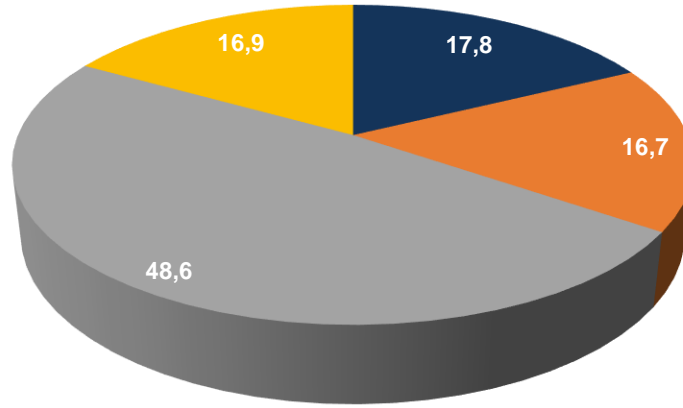
Tablo 32. 2021 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton)

Kargo Tipi	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Toplam Elleçleme	Yüzdelerik Dağılım (%)
Katı Dökme Yük	5.536.373	5.457.987	10.994.360	17,8
Genel Kargo	5.182.575	5.178.685	10.361.260	16,7
Sıvı Dökme Yük	15.274.990	14.796.656	30.071.646	48,6
Konteyner	5.174.230	5.275.115	10.449.345	16,9
Araç	16.181	8.330	24.511	0,0
Toplam	31.184.349	30.716.773	61.901.122	100,0

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo tipleri, %46 ile Sıvı Dökme Yük, %22 ile Katı Dökme Yük, %17 ile Genel Kargo, %15 ile Konteyner ve %0,1 Araç olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 33. 2021 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)



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

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

2019 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde %20 ile Kocaeli limanı, %15 ile Aliğa ve %11 ile İskenderun limanları ilk üç sırada yer almıştır.

Tablo 33. 2021 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)

Limani Başkanlıkları	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Kabotaj Elleçlemesi	Toplam Elleçleme (%)
Kocaeli	5.116.604	6.048.505	11.165.109	18,0
Aliağa	7.328.616	3.151.709	10.480.325	16,9
İskenderun	5.452.644	1.951.095	7.403.739	12,0
Tekirdağ	1.734.112	3.508.164	5.242.276	8,5
Botaş	2.459.081	1.052.990	3.512.071	5,7
Gemlik	1.343.371	1.336.348	2.679.719	4,3
Antalya	732.777	1.906.698	2.639.475	4,3
Ambarlı	909.761	1.464.254	2.374.015	3,8
Karadeniz Ereğli	562.083	1.596.676	2.158.759	3,5
Samsun	786.874	1.281.205	2.068.079	3,3
Mersin	550.358	1.426.300	1.976.658	3,2
İstanbul	36.046	1.780.608	1.816.654	2,9
Karabiga	457.265	797.707	1.254.972	2,0
İzmir	332.800	850.130	1.182.930	1,9
Marmara Adası	913.204	2.301	915.505	1,5
Tuzla	390.932	310.556	701.488	1,1
Çanakkale	403.250	290.197	693.447	1,1
Bandırma	354.999	285.107	640.106	1,0
Ünye	398.503	162.841	561.344	0,9
Rize	3.500	417.980	421.480	0,7
Tirebolu	0	381.396	381.396	0,6
Hopa	336.225	26.898	363.123	0,6
Zonguldak	107.830	185.442	293.272	0,5
Yalova	53.845	230.978	284.823	0,5
Trabzon	149.427	132.245	281.672	0,5
İnebolu	194.403	0	194.403	0,3
Bartın	36.806	42.175	78.981	0,1
Göcek	0	32.245	32.245	0,1
Dikili	31.420	30	31.450	0,1
Çeşme	0	25.806	25.806	0,04
Fatsa	0	12.706	12.706	0,02
Marmaris	0	11.292	11.292	0,02
Taşucu	0	9.953	9.953	0,02
Güllük	4.113	26	4.139	0,01
Amasra	2.500	0	2.500	0,0
Erdek	1.000	1.000	2.000	0,0
Kefken	0	1.410	1.410	0,0
Bozcaada	0	695	695	0,0
Silivri	0	655	655	0,0
Karasu	0	450	450	0,0
Alanya	0	0	0	0,0
Ayvalık	0	0	0	0,0
Giresun	0	0	0	0,0
Sürmene	0	0	0	0,0
Toplam	31.184.349	30.716.773	61.901.122	100,0

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

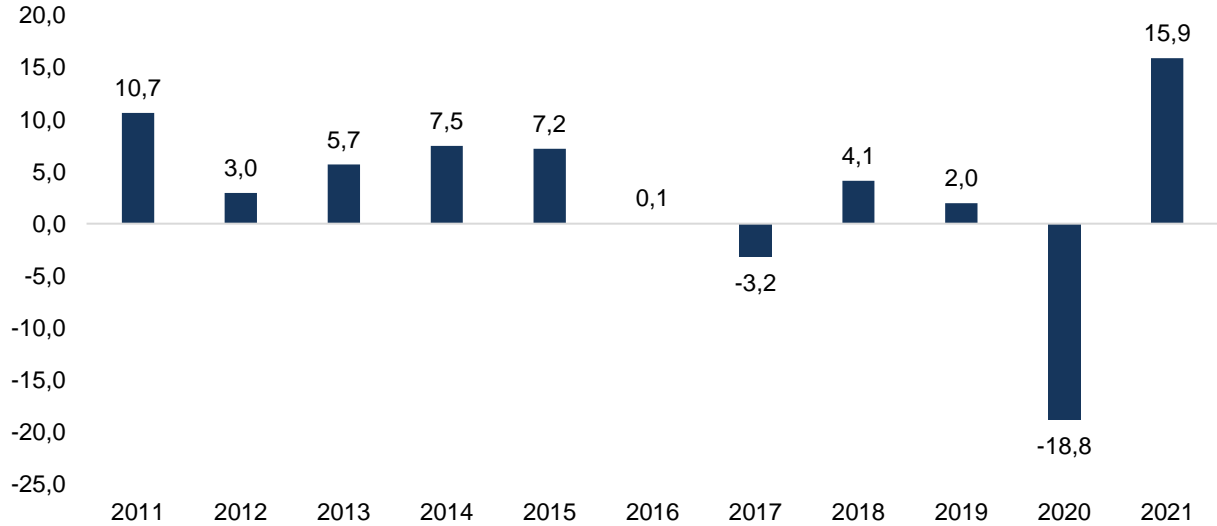
Tablo 34. 2011-2021 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim (%)	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim (%)
2010	9.400.735	0,9	83.607.444	1,2
2011	10.402.917	10,7	83.283.519	-0,4
2012	10.710.645	3,0	77.785.568	-7,1
2013	11.318.561	5,7	85.096.902	8,6
2014	12.166.505	7,5	89.322.962	4,7
2015	13.042.399	7,2	95.505.115	6,5
2016	13.050.241	0,1	92.267.227	-3,4
2017	12.638.289	-3,2	95.185.009	3,2
2018	13.159.820	4,1	92.868.442	-2,4
2019	13.420.802	2,0	92.289.144	-0,6
2020	10.892.467	-18,8	70.059.483	-24,1
2021	12.619.473	15,9	80.295.012	14,6

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosunda 2011 yılından 2021 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. Covid-19 etkisiyle getirilen kısıtlamalar kapsamında 2020 yılında araç sayısındaki gerileme sonrasında, 2021 yılında %15,9, adet x mil bazında ise %14,6'lık bir artış gerçekleşmiştir. 2011-2021 yıllarında taşınan araç sayısı %21,3 artmıştır.

Grafik 34. 2011-2021 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı Bazında Yıllık Değişim (%)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

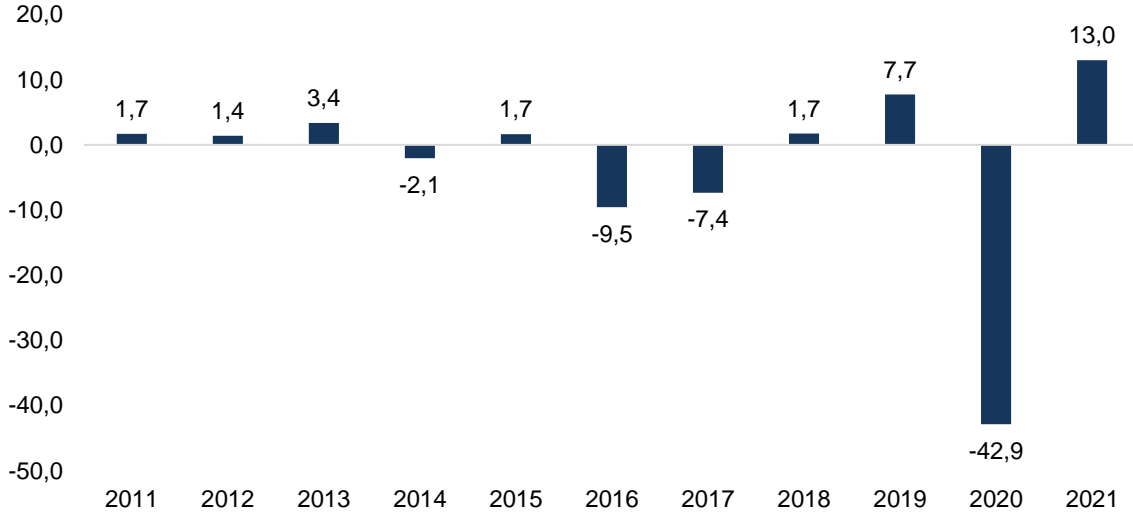
Tablo 35. 2011-2021 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı Yıllık Değişim (%)	Yolcu (Adet x Mil)	Yıllık Değişim (%)
2010	154.198.088	-3,1	847.715.977	-4,6
2011	156.842.003	1,7	854.909.150	0,8
2012	159.076.921	1,4	787.572.051	-8,6
2013	164.426.997	3,4	900.226.869	12,5
2014	161.048.004	-2,1	974.923.011	7,7
2015	163.723.544	1,7	992.592.392	1,8
2016	148.101.589	-9,5	1.112.255.126	10,8
2017	137.195.691	-7,4	1.138.826.307	2,4
2018	139.556.332	1,7	1.134.349.263	-0,4
2019	150.312.216	7,7	1.218.893.742	7,5
2020	85.866.238	-42,9	650.022.306	-46,7
2021	97.045.463	13,0	751.019.255	15,5

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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

Grafik 35. 2011-2021 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı Değişimi (%)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 36. 2019-2021 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları (TL)

Gemi Cinsleri	2019			2020			2021		
	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)
Balıkçı Gemileri	181.854.821	25,0	16,0	231.071.559	28,0	27,0	82.082.305	22,0	-64,5
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	107.079.170	15,0	17,0	114.933.254	14,0	7,0	52.150.848	14,0	-54,6
Ticari Yatlar	13.124.013	2,0	34,0	12.065.571	1,0	-8,0	5.400.645	1,4	-55,2
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	300.942.689	41,0	7,0	263.558.618	32,0	-12,0	117.970.755	31,6	-55,2
Tankerler	68.279.008	9,0	36,0	123.368.421	15,0	81,0	81.037.061	21,7	-34,3
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	55.774.866	8,0	-9,0	77.096.450	9,0	38,0	34.203.198	9,2	-55,6
Toplam	727.054.566	100,0	12,0	822.093.873	100,0	13,0	372.844.812	100,0	-54,6

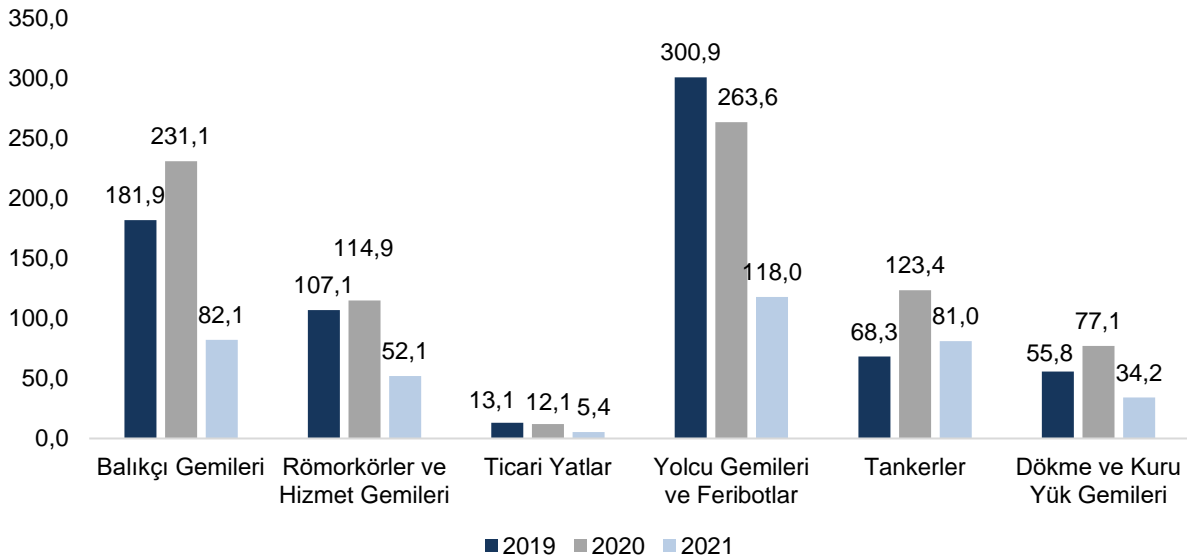
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2019-2021 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2021 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar %32
- Balıkçı Gemileri %22
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri %14
- Dökme ve Kuru Yük Gemileri %9
- Tankerler %22
- Ticari Yatlar %1

oranında teşvikten yararlanmışlardır.

Grafik 36. 2019-2021 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tiplerine Göre Teşvik Miktarı (Milyon TL)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

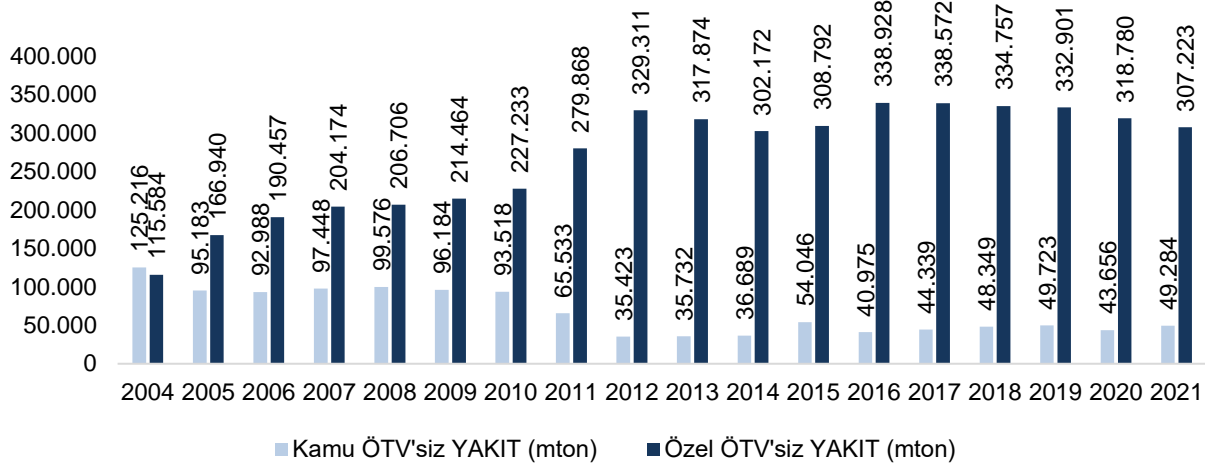
Tablo 37. ÖTV'siz Yakıt Miktar ve Değer Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı

Miktar ve Değer		Kamu (Miktar)	Kamu (%)	Özel (Miktar)	Özel (%)	Toplam
2004	Verilen Yakıt (Mton)	125.216	52,0	115.584	48,0	240.800
	Teşvik Miktarı (Tl)	98.800.000	52,0	91.200.000	48,0	190.000.000
2005	Verilen Yakıt (Mton)	95.183	36,0	166.940	64,0	262.123
	Teşvik Miktarı (Ytl)	93.692.039	38,0	152.961.877	62,0	246.653.916
2006	Verilen Yakıt (Mton)	92.988	33,0	190.457	67,0	283.445
	Teşvik Miktarı (Ytl)	91.318.520	35,0	171.510.235	65,0	262.828.754
2007	Verilen Yakıt (Mton)	97.448	32,0	204.174	68,0	301.622
	Teşvik Miktarı (Ytl)	97.789.012	35,0	183.220.975	65,0	281.009.987
2008	Verilen Yakıt (Mton)	99.576	33,0	206.706	67,0	306.282
	Teşvik Miktarı (Ytl)	109.589.903	36,0	199.050.771	64,0	308.640.674
2009	Verilen Yakıt (Mton)	96.184	31,0	214.464	69,0	310.648
	Teşvik Miktarı (Tl)	114.812.091	34,0	227.661.882	66,0	342.473.973
2010	Verilen Yakıt (Mton)	93.518	29,0	227.233	71,0	320.751
	Teşvik Miktarı (Tl)	136.704.770	32,0	289.624.908	68,0	426.329.678
2011	Verilen Yakıt (Mton)	65.533	19,0	279.869	81,0	345.402
	Teşvik Miktarı (Tl)	100.640.937	20,8	383.668.243	79,2	484.309.180
2012	Verilen Yakıt (Mton)	35.423	9,7	329.311	90,3	364.734
	Teşvik Miktarı (Tl)	57.935.038	10,4	496.849.562	89,6	554.784.600
2013	Verilen Yakıt (Mton)	35.732	10,1	317.874	89,9	353.606
	Teşvik Miktarı (Tl)	67.391.960	11,0	545.145.710	89,0	612.537.670
2014	Verilen Yakıt (Mton)	36.689	10,8	302.172	89,2	338.860
	Teşvik Miktarı (Tl)	69.224.262	11,7	522.832.355	88,3	592.056.617
2015	Verilen Yakıt (Mton)	54.046	14,9	308.792	85,1	362.838
	Teşvik Miktarı (Tl)	101.983.628	16,4	520.498.998	83,6	622.482.626
2016	Verilen Yakıt (Mton)	40.975	10,8	338.928	89,2	379.904
	Teşvik Miktarı (Tl)	80.260.259	11,7	603.059.562	88,3	683.319.821
2017	Verilen Yakıt (Mton)	44.339	11,6	338.572	88,4	382.911
	Teşvik Miktarı (Tl)	94.160.598	12,6	651.271.139	87,4	745.431.737
2018	Verilen Yakıt (Mton)	48.349	12,6	334.757	87,4	383.106
	Teşvik Miktarı (Tl)	89.013.931	13,7	560.547.837	86,3	649.561.768
2019	Verilen Yakıt (Mton)	49.723	13,0	332.901	87,0	382.623
	Teşvik Miktarı (Tl)	100.597.371	13,8	626.457.195	86,2	727.054.566
2020	Verilen Yakıt (Mton)	43.656	12,0	318.780	88,0	362.436
	Teşvik Miktarı (Tl)	103.229.708	12,6	718.864.165	87,4	822.093.873
2021	Verilen Yakıt (Mton)	49.284	14,0	307.223	86,0	356.507
	Teşvik Miktarı (Tl)	48.627.743	13,0	324.217.068	87,0	372.844.812

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

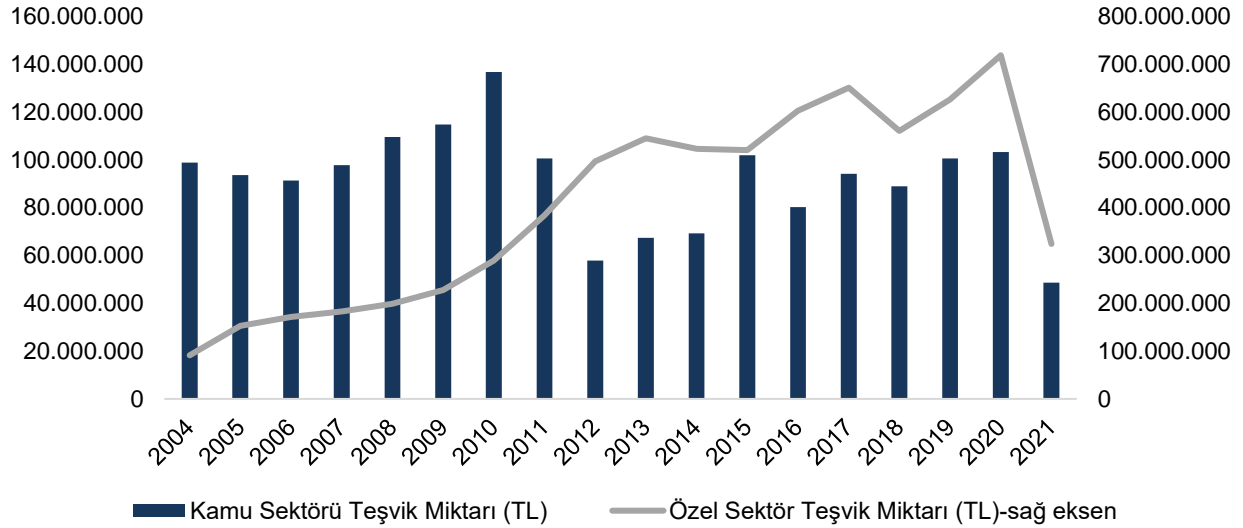
2004-2021 yıllarında 17 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne yakıt miktarı olarak 1.203.862 mton özel sektöre ise 4.834.735 mton ÖTV'si İndirilmiş Yakıt verilmiştir. Aynı dönemde verilen teşvik miktarı değeri olarak ise kamu sektörü 1,65 milyar TL, özel sektöre ise 7,3 milyar TL olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 37. 2004-2021 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektöre Verilen Yakıt Miktarları (mton)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 38. 2004-2021 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2020 yılını tüm dünyada ve ülkemizde Covid-19 salgını ile mücadele yılı olarak taşımacılıkta karayolu, havayolu ve denizcilik sektörlerindeki akaryakıt talebi büyük oranda azalmıştır. ÖTV'siz yakıt olarak 2020-2021 yılları kıyaslandığında verilen teşvik miktarında (mton) %1,6 değer olarak ise (TL) %54'lük gerileme 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.

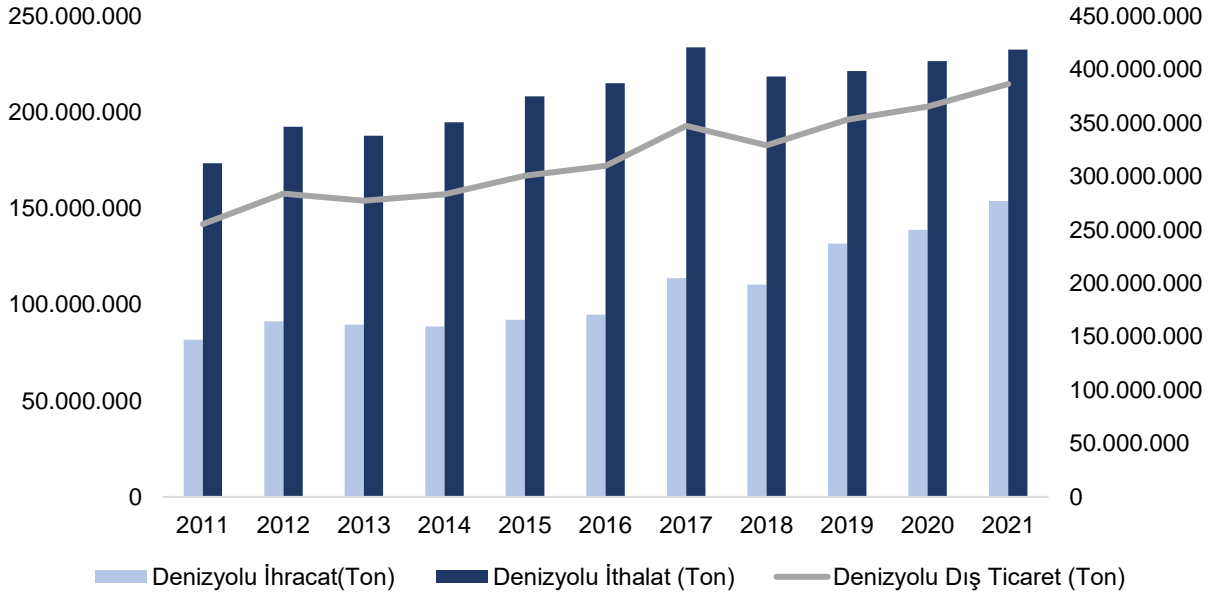
2021 yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 232.633.060 ton, ihracatı ise 153.763.658 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 38. 2011-2021 Türk Bayraklı Gemilerin Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları

Yıllar	Denizyolu Dış Ticaret (Ton)	Denizyolu İhracat (Ton)	Denizyolu İthalat (Ton)	T/B Payı (Ton)	TB (%)	YB (%)
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17,0	83,0
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14,0	86,0
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12,0	88,0
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12,0	88,0
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12,0	88,0
2016	309.937.639	94.805.120	215.132.519	38.623.279	12,0	88,0
2017	347.348.092	113.692.068	233.656.024	36.815.820	11,0	89,0
2018	328.969.455	110.424.635	218.544.820	35.510.231	11,0	89,0
2019	353.081.390	131.676.578	221.404.812	27.895.737	8,0	92,0
2020	365.442.296	138.902.823	226.539.473	29.679.160	8,0	92,0
2021	386.396.718	153.763.658	232.633.060	29.999.196	8,0	92,0

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 39. 2011-2021 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 38'deki verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2020 yılına nazaran 2021 yılında ihracat taşımaları 81 milyon tondan 153 milyon tona, ithalat taşımaları ise 173 milyon tondan 232 milyon tona yükselmiştir.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay 2021 yılında da %8 oranını korumuştur.

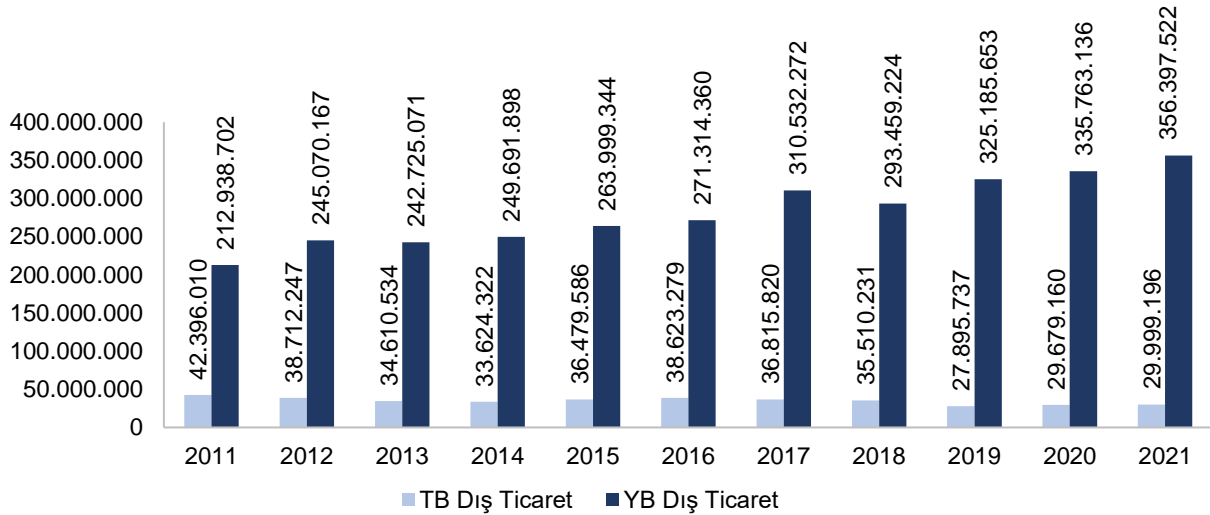
DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

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
2011	30.122.065	17,0	12.273.945	15,0	42.396.010	143.433.119	83,0	69.505.583	85,0	212.938.702
2012	26.476.350	14,0	12.235.897	13,0	38.712.247	165.998.578	86,0	79.071.589	87,0	245.070.167
2013	22.949.887	12,0	11.660.647	13,0	34.610.534	164.831.728	88,0	77.893.343	87,0	242.725.071
2014	20.880.367	11,0	12.743.955	14,0	33.624.322	173.891.061	89,0	75.800.837	86,0	249.691.898
2015	22.724.776	11,0	13.754.810	15,0	36.479.586	185.601.532	89,0	78.397.812	85,0	263.999.344
2016	23.350.424	11,0	15.272.855	16,0	38.623.279	191.782.095	89,0	79.532.265	84,0	271.314.360
2017	21.677.485	9,0	15.138.335	13,0	36.815.820	211.978.539	91,0	98.553.733	87,0	310.532.272
2018	19.850.109	9,0	15.660.122	14,0	35.510.231	198.694.711	91,0	94.764.513	86,0	293.459.224
2019	13.763.576	6,0	14.132.161	11,0	27.895.737	207.641.236	94,0	117.544.417	89,0	325.185.653
2020	16.098.249	7,0	13.580.911	10,0	29.679.160	210.441.224	93,0	125.321.912	90,0	335.763.136
2021	15.257.051	7,0	14.742.145	10,0	29.999.196	217.376.009	93,0	139.021.513	90,0	356.397.522

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2021 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayırımı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 153,7 milyon tonun 14,7 milyon tonu, %10'u Türk Bayraklı gemilerle; 139 milyon tonu, %90'ı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 232 milyon tonun, 15 milyon tonu %7'si Türk Bayraklı gemilerle, 217 milyon tonu %93'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 10 yıllık sürecinde; 2011 yılında 255 milyon tonluk taşıma hacminin 2021'de 386 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 173 milyon tondan 232 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 81 milyon tondan 153 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2011 yılında ihracatta 12 milyon tondan 2021 yılında 14 milyon tona yükseldiği, ithalatta ise 2011 yılında 30 milyon tondan 2021 yılında 15 milyon tona gerilediği Tablo 39'da yer almaktadır.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımaları ise, 2011 yılında ihracatta 69 milyon tondan 2021 yılında 139 milyon tona, ithalatta ise 2011 yılında 143 milyon tondan 2021 yılında 217 milyon tona yükselmiştir.

2021 verilerine göre ithalat ve ihracat yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasında 2020 yılına nazaran %1'lik artış gerçekleşmiştir.

2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2021 yılı ihracat ve ithalat taşımaları miktar olarak en fazla ithalat ve ihracat yapılan kargo cinsleri dikkate alınarak aşağıdaki tablolar düzenlenmiştir.

Dış ticaret taşımacılığı ihracat yüklemesinde en fazla taşınan kargo sıralamasında, %38 Katı Dökme Yük, %36 konteyner, %15 genel kargo, %7 sıvı dökme yük ve %4 araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 40. 2021 Kargo Tipleri Bazında İhracat ve Transit Yükleme (mton)

Kargo Tipi	Türk Bayraklı İhracat	Yabancı Bayraklı İhracat	Toplam İhracat	İhracat (%)	Transit Yükleme	Toplam Yükleme
Katı Dökme Yük	2.984.142	55.417.024	58.401.166	38,0	44.495	58.445.661
Genel Kargo	1.658.293	21.236.373	22.894.666	14,9	56.569	22.951.235
Sıvı Dökme Yük	471.128	10.689.290	11.160.418	7,3	48.022.625	59.183.043
Konteyner	4.921.128	49.941.210	54.862.338	35,7	14.479.842	69.342.180
Araç	4.707.454	1.737.616	6.445.070	4,2	0	6.445.070
Toplam	14.742.145	139.021.513	153.763.658	100,0	62.603.531	216.367.189

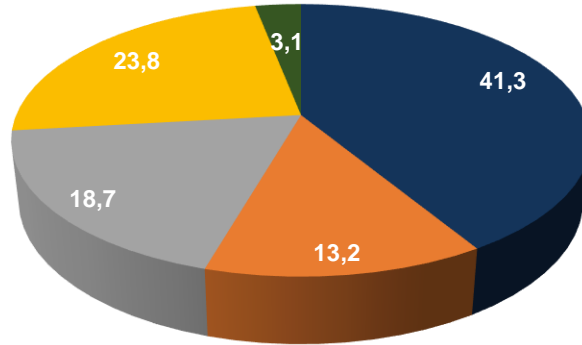
Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 41. 2021 Kargo Tipleri Bazında İthalat ve Transit Boşaltma (mton)

Kargo Tipi	Türk Bayraklı İthalat	Yabancı Bayraklı İthalat	Toplam İthalat	İthalat (%)	Transit Boşaltma	Toplam Boşaltma
Katı Dökme Yük	3.524.542	97.615.911	101.140.453	43,5	48.581	101.189.034
Genel Kargo	1.366.812	26.699.557	28.066.369	12,1	83.263	28.149.632
Sıvı Dökme Yük	3.369.865	57.699.660	61.069.525	26,3	207.162	61.276.687
Konteyner	2.538.711	34.462.977	37.001.688	15,9	15.066.407	52.068.095
Araç	4.457.121	897.904	5.355.025	2,3	0	5.355.025
Toplam	15.257.051	217.376.009	232.633.060	100,0	15.405.413	248.038.473

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 41. 2020 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Göre Dağılımı (%)



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

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü- Toplam yuvarlamadan dolayı %100'ü vermeyebilir.

Dış ticaret taşımacılığı ithalatta en fazla taşınan kargo sıralamasında, %43 katı dökme yükler, %26 sıvı dökme yükler, %16 konteyner, %12 genel kargo ve %2 araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 42. 2021 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton)

Liman Başkanlığı	Toplam İhracat	Transit Yükleme	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	Toplam Dış Ticaret Elleçlemesi
Kocaeli	26.118.402	820.039	42.464.962	6.048.505	75.451.908
Aliağa	22.008.633	87.961	41.200.735	3.151.709	66.449.038
İskenderun	20.958.847	332.459	38.895.844	1.951.095	62.138.245
Botaş	4.481.725	47.662.537	7.466.155	1.052.990	60.663.407
Mersin	17.768.478	611.692	18.847.443	1.426.300	38.653.913
Tekirdağ	4.319.549	7.859.757	13.665.670	3.508.164	29.353.140
Ambarlı	9.044.757	5.097.889	9.613.277	1.464.254	25.220.177
Gemlik	7.827.529	51.362	5.343.145	1.336.348	14.558.384
Karabiga	2.165.163	0	10.510.574	797.707	13.473.444
Samsun	3.143.153	0	7.965.843	1.281.205	12.390.201
Karadeniz Ereğli	1.746.113	0	7.586.132	1.596.676	10.928.921
Zonguldak	1.187.829	0	8.905.180	185.442	10.278.451
İzmir	4.178.200	22	3.677.093	850.130	8.705.445
Güllük	8.153.160	0	87.758	26	8.240.944
Antalya	3.317.465	0	856.996	1.906.698	6.081.159
Bandıma	1.701.856	0	3.495.464	285.107	5.482.427
Tuzla	2.309.189	39.136	2.603.989	310.556	5.262.870
Taşucu	3.721.701	0	415.960	9.953	4.147.614
Çanakkale	3.488.491	0	308.575	290.197	4.087.263
Yalova	1.124.246	0	1.804.273	230.978	3.159.497
İstanbul	212.555	8.227	559.267	1.780.608	2.560.657
Trabzon	29.184	0	1.963.071	132.245	2.124.500
Karasu	759.901	0	1.280.355	450	2.040.706
Bartın	869.411	0	1.032.834	42.175	1.944.420
Çeşme	794.007	0	704.383	25.806	1.524.196

Limana Başkanlığı	Toplam İhracat	Transit Yükleme	Toplam İthalat	Transit Boşaltma	Toplam Dış Ticaret Elleçlemesi
Giresun	464.517	0	620.503	0	1.085.020
Marmara Adası	748.208	0	0	2.301	750.509
Ünye	435.858	0	106.836	162.841	705.535
Rize	79.970	0	134.326	417.980	632.276
Dikili	470.481	0	15.077	30	485.588
Tirebolu	0	0	0	381.396	381.396
Hopa	0	32.450	252.977	26.898	312.325
Alanya	0	0	160.087	0	160.087
Fatsa	91.974	0	16.611	12.706	121.291
İnebolu	41.144	0	71.665	0	112.809
Göcek	0	0	0	32.245	32.245
Marmaris	0	0	0	11.292	11.292
Ayvalık	1.928	0	0	0	1.928
Kefken	0	0	0	1.410	1.410
Erdek	0	0	0	1.000	1.000
Bozcaada	0	0	0	695	695
Silivri	0	0	0	655	655
Sürmene	34	0	0	0	34
Amasra	0	0	0	0	0
Toplam	153.763.658	62.603.531	232.633.060	30.716.773	479.717.022

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2021 Yılında limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret elleçlemesinde 30 milyon tonun üzerinde yük elleçleyen beş limanın yüzdeler oranı sırasıyla Kocaeli %16, BOTAŞ, Aliağa %14, İskenderun ve BOTAŞ %13ve Mersin %8'dir.

Türkiye'nin 479 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemesinin ihracat, ithalat ve transitinin %63'ü beş limanda elleçlenmiştir.

2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

2021 yılında ülkeler bazında deniz yolu ile dış ticaret taşımacılığımızın ithalat, ihracat olarak (transit elleçleme hariç) olarak değerlendirildiğinde, 1. sırada 56 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 26 milyon ton ile Amerika Birleşik Devletleri ve 3. sırada ise 22 milyon ton ile İtalya yer almaktadır.

En fazla ihracat yapılan ülke 14 milyon ton ile İtalya, en fazla ithalat yapılan ülke 53 milyon ton ile Rusya ve en fazla transit yükleme yapılan ülke ise 39 milyon ton ile İtalya'dır.

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 43. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı 2021 (Milyon Ton)

Ülke	İhracat	İthalat	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Dış Ticaret	Transit Yükleme- Boşaltma
Rusya Federasyonu	3.018.100	53.872.530	724.157	1.688.252	56.890.630	2.412.409
Amerika Birleşik Devletleri	12.260.290	14.334.614	313.756	189.030	26.594.904	502.786
İtalya	14.177.761	8.285.644	39.068.682	251.855	22.463.405	39.320.537
Mısır	7.573.312	10.365.743	1.188.026	803.230	17.939.055	1.991.256
İsrail	10.831.833	6.510.486	716.025	654.070	17.342.319	1.370.095
Yunanistan	6.965.275	9.715.471	699.720	891.847	16.680.746	1.591.567
İspanya	13.522.729	3.096.629	2.164.160	632.463	16.619.358	2.796.623
Ukrayna	4.096.529	12.136.007	2.270.891	1.577.616	16.232.536	3.848.507
Kolombiya	642.569	13.921.351	0	0	14.563.920	0
Belçika	6.663.621	5.006.550	399.354	461.835	11.670.171	861.189
Çin	4.763.236	4.686.961	503.681	1.629.411	9.450.197	2.133.092
Irak	34.585	8.683.378	23	0	8.717.963	23
Brezilya	847.027	7.691.078	110	31.520	8.538.105	31.630
Hollanda	3.282.671	4.896.779	147.040	75.882	8.179.450	222.922
Cezayir	1.249.317	6.191.098	341.387	9.739	7.440.415	351.126
Romanya	4.113.940	3.014.550	880.871	843.845	7.128.490	1.724.716
Birleşik Krallık	3.378.137	3.271.520	1.162.359	91.171	6.649.657	1.253.530
Fransa	2.712.788	2.758.760	186.312	31.864	5.471.548	218.176
Avustralya	103.905	5.186.255	11.602	20.497	5.290.160	32.099
Libya	1.799.423	3.473.488	156.592	92.465	5.272.911	249.057
Suudi Arabistan	2.354.006	2.581.999	1.186.979	837.166	4.936.005	2.024.145
Fas	3.002.847	1.586.052	287.222	65.830	4.588.899	353.052
Hindistan	647.344	3.409.470	733.517	1.313.920	4.056.814	2.047.437
Malta	1.813.378	2.194.152	165.901	31.429	4.007.530	197.330
Norveç	190.299	3.408.744	28	0	3.599.043	28
Kanada	1.715.133	1.767.508	685.746	86.518	3.482.641	772.264
Lübnan	2.165.672	1.275.620	384.048	60.111	3.441.292	444.159
Bulgaristan	1.220.748	2.096.484	618.524	755.146	3.317.232	1.373.670
Singapur	2.523.124	726.171	610.773	267.171	3.249.295	877.944
Güney Kore	1.068.359	2.157.020	316.129	594.364	3.225.379	910.493
Nijerya	932.522	2.082.196	4.004	225	3.014.718	4.229
Fildişi Sahili Cumhuriyeti	2.832.791	734	6.912	0	2.833.525	6.912
Moldova	2.174.749	330.249	0	0	2.504.998	0
Portekiz	2.010.133	451.924	1.599.340	128.301	2.462.057	1.727.641
Almanya	948.610	1.489.085	47.209	82.831	2.437.695	130.040
Umman	206.813	1.896.540	33.848	30.630	2.103.353	64.478

Ülke	İhracat	İthalat	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Dış Ticaret	Transit Yükleme-Boşaltma
Gürcistan	871.492	1.220.812	879353	332171	2.092.304	1211524
Birleşik Arap Emirlikleri	1.450.538	565.281	940.030	289.377	2.015.819	1.229.407
Gana	1.890.598	8.742	6.650	0	1.899.340	6.650
Venezuela	385.370	1.266.494	0	0	1.651.864	0
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	1.397.717	202.596	88000	0	1.600.313	88.000
Danimarka	275.555	1.318.050	0	4.000	1.593.605	4.000
Tunus	1.094.268	468.363	621.358	15.597	1.562.631	636.955
Malezya	181.617	1.333.951	46	66	1.515.568	112
Haiti	1.483.376	0	0	0	1.483.376	0
Güney Afrika	415.834	937.592	4.313	4.272	1.353.426	8.585
Yemen	1.306.043	12.500	0	0	1.318.543	0
Gine	1.271.219	0	0	0	1.271.219	0
Finlandiya	51.279	1.174.965	0	0	1.226.244	0
Litvanya	48.552	1.133.883	0	10.923	1.182.435	10.923
Dominik Cumhuriyeti	1.115.323	20.557	0	0	1.135.880	0
Arjantin	127.570	922.197	0	1.034	1.049.767	1.034
Polonya	412.104	626.798	0	2134	1.038.902	2134
Hırvatistan	314.766	686.658	278.087	0	1.001.424	278.087
Diğer Ülkeler	11.826.861	6.180.781	2.170.766	515.605	18.007.642	2.686.371
Toplam	153.763.658	232.633.060	62.603.531	15.405.413	386.396.718	78.008.944

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

İlk 10 ülke, İtalya ve Rusya Federasyonu %13, A.B.D., Ukrayna, Mısır, İspanya, İsrail ve Yunanistan %4, Kolombiya ve Belçika %3 oranı ile toplam elleçlemenin %59'unu oluşturmaktadır.

2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2021 yılında miktar olarak, ülkemiz ile OECD ülkeleri arasında denizyoluyla 83 milyon ton ihracat, 93 milyon ton ithalat, 48 milyon ton milyon ton transit yükleme ve 4 milyon ton transit boşaltma olmak üzere 228 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Ülkemiz ile İtalya arasında toplam 54 milyon ton yük elleçlenmiştir. Ülkemiz ile Amerika Birleşik Devletleri arasında 25 milyon ton, İspanya ve Yunanistan ile 19 milyon ton ve İsrail ile 17 milyon ton yük elleçlenmiştir.

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 44. Türkiye–OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2021

OECD Ülkeleri	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Transit
Amerika Birleşik Devletleri	12.260.290	14.334.614	26.594.904	313.756	189.030	502.786
İtalya	14.177.761	8.285.644	22.463.405	39.068.682	251.855	39.320.537
İsrail	10.831.833	6.510.486	17.342.319	716.025	654.070	1.370.095
Yunanistan	6.965.275	9.715.471	16.680.746	699.720	891.847	1.591.567
İspanya	13.522.729	3.096.629	16.619.358	2.164.160	632.463	2.796.623
Kolombiya	642.569	13.921.351	14.563.920	0	0	0
Belçika	6.663.621	5.006.550	11.670.171	399.354	461.835	861.189
Hollanda	3.282.671	4.896.779	8.179.450	147.040	75.882	222.922
Birleşik Krallık	3.378.137	3.271.520	6.649.657	1.162.359	91.171	1.253.530
Fransa	2.712.788	2.758.760	5.471.548	186.312	31.864	218.176
Avustralya	103.905	5.186.255	5.290.160	11.602	20.497	32.099
Norveç	190.299	3.408.744	3.599.043	28	0	28
Kanada	1.715.133	1.767.508	3.482.641	685.746	86.518	772.264
Güney Kore	1.068.359	2.157.020	3.225.379	316.129	594.364	910.493
Portekiz	2.010.133	451.924	2.462.057	1.599.340	128.301	1.727.641
Almanya	948.610	1.489.085	2.437.695	47.209	82.831	130.040
Danimarka	275.555	1.318.050	1.593.605	0	4.000	4.000
Finlandiya	51.279	1.174.965	1.226.244	0	0	0
Litvanya	48.552	1.133.883	1.182.435	0	10.923	10.923
Polonya	412.104	626.798	1.038.902	0	2.134	2.134
İsveç	458.281	455.741	914.022	0	0	0
Slovenya	349.104	356.989	706.093	78.679	58.543	137.222
Letonya	5.009	602.880	607.889	0	0	0
Japonya	30.242	517.749	547.991	6.741	50.348	57.089
Estonya	67.300	376.677	443.977	0	0	0
Meksika	252.270	108.226	360.496	3.128	969	4.097
Şili	277.298	33.277	310.575	0	0	0
İrlanda	199.301	53.044	252.345	181.252	330	181.582
İzlanda	89.396	2.500	91.896	0	0	0
Kosta Rika	21.154	5.955	27.109	0	0	0
Slovakya	4.600	0	4.600	0	0	0
Macaristan	1.030	0	1.030	0	465	465
Yeni Zelanda	0	226	226	0	165	165
Lüksemburg	62	0	62	0	0	0
Toplam	83.016.650	93.025.300	176.041.950	47.787.262	4.320.405	52.107.667

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2021 Yılında miktar olarak, ülkemiz ile AB Ülkeleri arasında denizyoluyla 59 milyon ton ihracat, 49 milyon ton ithalat, 46 milyon ton transit yükleme ve 4 milyon ton transit boşaltma olmak üzere 158 milyon ton yük elleçlenmiştir.

AB Ülkeleri listesinde en fazla dış ticaret taşımacılığı ilk 3 ülke İtalya, Yunanistan ve İspanyadır.

Tablo 45. Türkiye- AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (mton), 2021

AB Ülkeleri	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Transit
İtalya	14.177.761	8.285.644	22.463.405	39.068.682	251.855	39.320.537
Yunanistan	6.965.275	9.715.471	16.680.746	699.720	891.847	1.591.567
İspanya	13.522.729	3.096.629	16.619.358	2.164.160	632.463	2.796.623
Belçika	6.663.621	5.006.550	11.670.171	399.354	461.835	861.189
Hollanda	3.282.671	4.896.779	8.179.450	147.040	75.882	222.922
Romanya	4.113.940	3.014.550	7.128.490	880.871	843.845	1.724.716
Fransa	2.712.788	2.758.760	5.471.548	186.312	31.864	218.176
Malta	1.813.378	2.194.152	4.007.530	165.901	31.429	197.330
Bulgaristan	1.220.748	2.096.484	3.317.232	618.524	755.146	1.373.670
Portekiz	2.010.133	451.924	2.462.057	1.599.340	128.301	1.727.641
Almanya	948.610	1.489.085	2.437.695	47.209	82.831	130.040
Danimarka	275.555	1.318.050	1.593.605	0	4.000	4.000
Finlandiya	51.279	1.174.965	1.226.244	0	0	0
Litvanya	48.552	1.133.883	1.182.435	0	10.923	10.923
Polonya	412.104	626.798	1.038.902	0	2.134	2.134
Hırvatistan	314.766	686.658	1.001.424	278.087	0	278.087
İsveç	458.281	455.741	914.022	0	0	0
Slovenya	349.104	356.989	706.093	78.679	58.543	137.222
Letonya	5.009	602.880	607.889	0	0	0
Estonya	67.300	376.677	443.977	0	0	0
İrlanda	199.301	53.044	252.345	181.252	330	181.582
Slovakya	4.600	0	4.600	0	0	0
Macaristan	1.030	0	1.030	0	465	465
Lüksemburg	62	0	62	0	0	0
Toplam	59.618.597	49.791.713	109.410.310	46.515.131	4.263.693	50.778.824

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2021 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 23 milyon ton ihracat, 6 milyon ton transit yükleme, 82 milyon ton ithalat, 6 milyon ton transit boşaltma olmak üzere toplam 117 milyon tonluk yük elleçlenmiştir. KEİ ülkelerinden denizyolu dış ticareti (ithalat ve ihracat) ülke sıralamasında Rusya Federasyonu %54, Yunanistan %16 ve Ukrayna %15 olarak yer almaktadır.

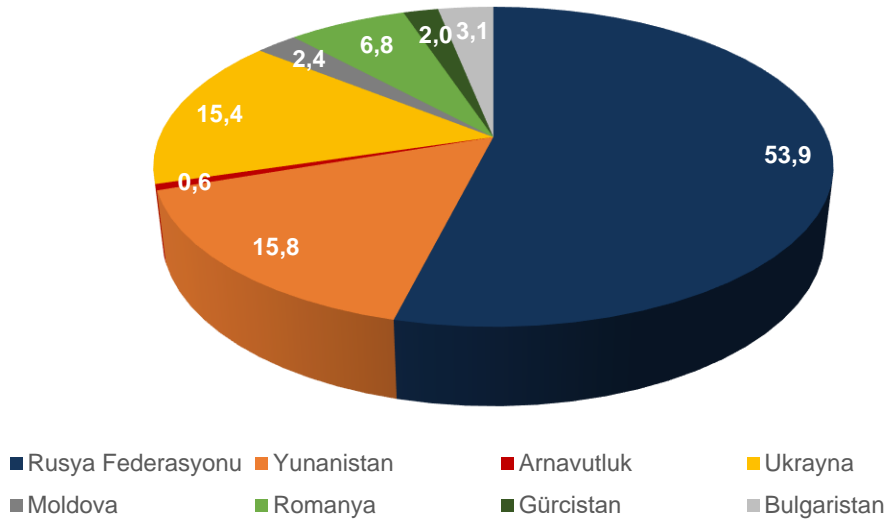
DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 46. 2021 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)

KEİ Ülkeleri	Toplam İhracat	Toplam İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Transit
Rusya Federasyonu	3.018.100	53.872.530	56.890.630	724.157	1.688.252	2.412.409
Yunanistan	6.965.275	9.715.471	16.680.746	699.720	891.847	1.591.567
Ukrayna	4.096.529	12.136.007	16.232.536	2.270.891	1.577.616	3.848.507
Romanya	4.113.940	3.014.550	7.128.490	880.871	843.845	1.724.716
Bulgaristan	1.220.748	2.096.484	3.317.232	618.524	755.146	1.373.670
Moldova	2.174.749	330.249	2.504.998	0	0	0
Gürcistan	871.492	1.220.812	2.092.304	879.353	332.171	1.211.524
Arnavutluk	568.595	73.683	642.278	33.430	11.606	45.036
Azerbaycan	19.437	67.183	86.620	0	0	0
Sırbistan	2.237	0	2.237	0	0	0
Toplam	23.051.102	82.526.969	105.578.071	6.106.946	6.100.483	12.207.429

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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



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

2.3.7. Konteyner Taşımacılığı

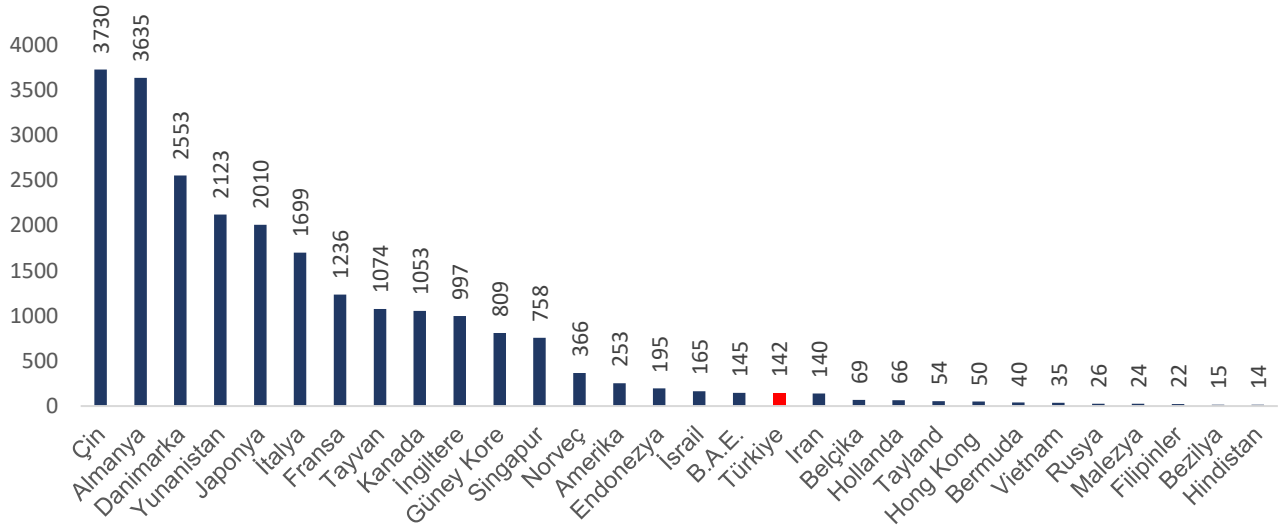
Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda TEU olarak ilk üç sırayı %16 ile Çin ve Almanya, %11 ile Danimarka paylaşmakta olup, Türkiye %0,6 oranı ile 18. sıradadır.

Tablo 47. Dünya Konteyner Filosu 2021

TEU Sıra	Kontrol Ülkesi	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Kontroldeki Filo				Yıllık Değişim %
		Gemi Sayısı	1000	1000	Gemi Sayısı	1000	1000	Gemi Sayısı	1000	1000	Yaş Ort. (Years)	
2021	DWT		TEU	DWT		TEU	DWT		TEU			
1	Çin	341	10.745	789	428	32.680	2.942	769	43.425	3.730	11.1	1.5
2	Almanya	74	6.423	546	928	38.218	3.089	1.002	44.641	3.635	12.9	-3.7
3	Danimarka	141	15.417	1.414	207	14.088	1.138	348	29.505	2.553	12.3	0.6
4	Yunanistan	5	429	38	484	25.553	2.084	489	25.981	2.123	13.1	4.0
5	Japonya	25	2.457	238	300	20.016	1.772	325	22.473	2.010	8.3	0.2
6	İtalya				236	20.224	1.699	236	20.224	1.699	17.1	11.7
7	Fransa	29	3.121	284	121	11.046	952	150	14.168	1.236	10.4	5.1
8	Tayvan	46	2.189	174	217	10.888	900	263	13.077	1.074	12.4	7.2
9	Kanada	1	15	1	125	12.076	1.052	126	12.090	1.053	9.2	15.6
10	İngiltere	16	1.477	125	180	10.737	872	196	12.214	997	12.6	10.1
11	G. Kore	90	2.765	222	105	6.523	587	195	9.288	809	12.4	45.0
12	Singapur	95	3.304	254	124	5.965	505	219	9.269	758	12.6	-8.8
13	Norveç	1	3	0	73	4.403	366	74	4.406	366	11.5	0.1
14	Amerika	27	865	65	61	2.510	188	88	3.375	253	16.7	2.9
15	Endonezya	214	2.457	168	15	359	27	229	2.816	195	16.3	10.0
16	İsrail	6	310	26	32	1.733	139	38	2.043	165	9.5	7.0
17	B.A.E.	3	66	5	70	1.868	140	73	1.934	145	19.1	14.7
18	Türkiye	36	810	58	45	1.095	84	81	1.904	142	15.9	-32.8
19	Iran	29	1.661	140				29	1.661	140	12.8	62.2
20	Belçika	7	332	27	15	540	42	22	872	69	10.8	-6.9
21	Hollanda	31	342	27	32	478	38	63	820	66	14.0	-11.2
22	Tayland	27	337	26	22	370	28	49	707	54	16.5	-4.7
23	Hong Kong	13	247	18	27	444	32	40	691	50	18.9	2.2
24	Bermuda				4	467	40	4	467	40	4.5	
25	Vietnam	40	438	32	4	43	3	44	480	35	17.4	4.5
26	Rusya	17	122	11	9	211	16	26	333	26	19.0	4.6
27	Malezya	25	334	24	3	12	1	28	346	24	22.5	10.8
28	Filipinler	40	255	20	3	32	2	43	288	22	24.4	-2.0
29	Brezilya	6	216	15				6	216	15	9.6	22.0
30	Hindistan	8	192	14				8	192	14	14.2	
30 Ülke Toplamı		1.393	57.327	4.760	3.870	222.580	18.738	5.263	279.907	23.498	12.9	3.4
Diğer Ülkeler		50	547	41	60	606	48	110	1.154	88	22.4	4.5
Ara Toplam		1.443	57.875	4.801	3.930	223.186	18.786	5.373	281.061	23.586	13.1	3.4
Bilinmeyen								22	341	27	18,3	
Dünya Toplamı								5.395	281.402	23.613	13,1	2,9

Kaynak: SSMR July2021

Grafik 43. Dünya Konteyner Filosunun İlk 30 Ülkesi (1000 TEU) 2021



Kaynak: SSMR July2020

2021 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 4,6 milyon TEU, ithalat 4,7 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 831.986 TEU ve transit yükleme-boşaltma ise 2,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

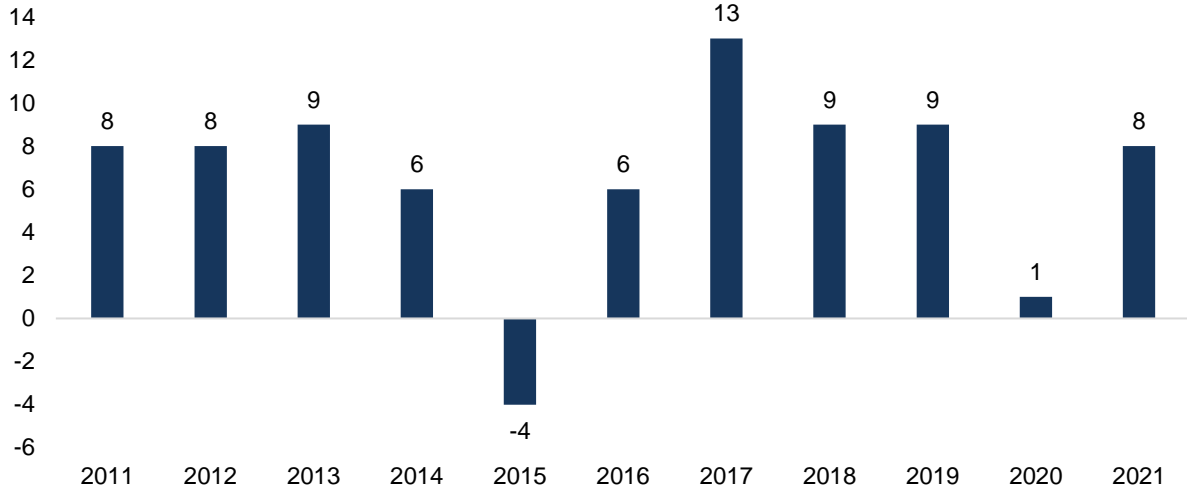
2020 Yılına oranla 2021 yılında TEU bazında dış ticaretimiz (ithalat ve ihracat) %4 oranında artmıştır.

Tablo 48. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2011-2021

Yıl	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Dış Ticaret (TEU)			Yıllık Değişim %
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	İhracat-İthalat	Transit Elleçleme	Toplam	
2011	154.338	2.690.889	2.845.227	305.256	2.770.190	3.075.446	5.461.079	757.171	6.218.250	8,0
2012	236.905	2.879.122	3.116.027	235.440	2.942.562	3.178.001	5.821.683	898.368	6.720.051	8,0
2013	274.589	3.165.653	3.440.242	269.908	3.199.969	3.469.877	6.365.622	989.815	7.355.437	9,0
2014	266.997	3.488.008	3.755.005	260.067	3.581.811	3.841.878	7.069.819	754.238	7.824.057	6,0
2015	305.882	3.394.508	3.700.390	300.182	3.454.345	3.754.527	6.848.854	691.481	7.540.335	-4,0
2016	365.517	3.543.804	3.909.321	372.795	3.607.086	3.979.881	7.150.890	872.772	8.023.662	6,0
2017	467.384	3.866.874	4.334.258	468.137	3.975.205	4.443.341	7.842.079	1.232.937	9.075.015	13,0
2018	453.030	4.160.124	4.613.154	482.631	4.259.029	4.741.661	8.419.153	1.489.184	9.908.337	9,0
2019	359.958	4.594.647	4.954.605	393.309	4.540.201	4.933.510	9.134.849	1.703.722	10.838.571	9,0
2020	370.088	4.618.225	4.988.313	361.264	4.480.472	4.841.736	9.098.697	1.796.601	10.895.298	1,0
2021	410.755	4.677.414	5.088.169	421.232	4.744.227	5.165.459	9.421.640	2.337.843	11.759.483	8,0

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 44. Dış Ticaret Yıllık Değişim (%), 2011-2021



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

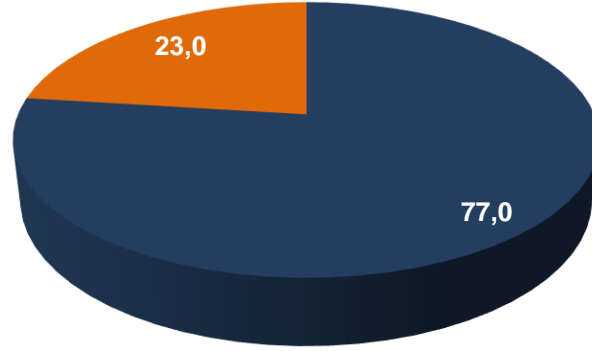
En fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman sıralamasında %25 ile Ambarlı, %17 ile Mersin ve %15 ile Kocaeli yer almaktadır.

Tablo 49. 2021 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Limanlar	İhracat	İthalat	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam Elleçleme
Ambarlı	960.224	1.008.855	152.806	765.923	2.887.807
Mersin	950.273	916.304	40.283	41.836	1.948.695
Kocaeli	834.113	813.391	66.555	86.584	1.800.642
Tekirdağ	202.622	167.162	182.509	891.742	1.444.035
Aliğa	670.723	579.411	19.707	5.680	1.275.521
Gemlik	368.223	350.619	123.033	1.245	843.119
İskenderun	353.341	346.881	6.775	3.591	710.587
İzmir	213.567	194.235	28.584	0	436.385
Antalya	26.993	37.698	44.717	0	109.408
Samsun	27.752	47.039	31.491	0	106.282
İstanbul	9.967	18.508	13.111	0	41.586
Bandırma	0	222	12.965	0	13.187
Trabzon	381	114	5.206	0	5.701
Marmara A.	0	0	2.214	0	2.214
Karabiga	0	0	1.399	0	1.399
Karasu	29	35	0	0	65
Karadeniz Ereğli	18	0	0	0	18
Genel Toplam	4.618.225	4.480.472	731.352	1.796.601	11.626.650

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 45. 2021 Yılı Boş Dolu Konteyner Elleçleme (TEU %)



■ Dolu Konteyner ■ Boş Konteyner

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 50. 2021 Yılı Limanlar İtibariyle Boş ve Dolu Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Limanlar	Dolu Konteyner	Boş Konteyner
Aliağa	813.521	462.000
Ambarlı	2.303.135	584.672
Antalya	65.810	43.598
Bandırma	6.481	6.706
Gemlik	558.437	284.683
İskenderun	579.935	130.653
İstanbul	23.222	18.364
İzmir	329.074	107.312
Karabiga	671	728
Karadeniz Ereğli	18	0
Karasu	49	16
Kocaeli	1.407.404	393.239
Marmara A.	1.243	971
Mersin	1.525.065	423.631
Samsun	54.454	51.828
Tekirdağ	1.276.855	167.180
Trabzon	5.139	562
Genel Toplam	8.950.511	2.676.139

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 51. Yüz Bin TEU Üzerinde Konteyner Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)

Ülke	İhracat	İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Transit Yükleme Boşaltma	Toplam Konteyner Elleçleme
Yunanistan	426.142	662.403	1.088.545	42.934	67.996	110.930	1.199.475
İsrail	367.754	711.051	1.078.805	18.683	55.257	73.941	1.152.745
Mısır	481.801	525.572	1.007.373	79.459	63.248	142.706	1.150.079
İspanya	493.897	198.008	691.905	56.305	45.641	101.946	793.851
İtalya	329.023	221.930	550.953	60.550	19.334	79.885	630.837
Belçika	349.473	181.061	530.533	28.753	40.880	69.633	600.166
Libya	117.803	212.507	330.310	12.105	6.054	18.159	348.469
S. Arabistan	170.087	152.831	322.918	80.782	86.036	166.818	489.736
Amerika	130.041	191.287	321.328	6.994	20.469	27.463	348.790
Malta	79.400	209.578	288.979	2.444	2.285	4.729	293.708
İngiltere	201.156	86.586	287.742	15.804	6.952	22.756	310.498
Çin	129.555	145.751	275.305	50.422	129.219	179.641	454.947
Rusya	123.916	121.010	244.926	55.543	115.512	171.055	415.981
Fas	165.129	63.942	229.070	32.565	5.317	37.882	266.952
Lübnan	62.341	165.511	227.852	19.509	5.474	24.983	252.835
Singapur	148.645	55.792	204.437	39.400	22.587	61.988	266.425
Güney Kore	95.361	93.087	188.447	30.589	47.123	77.712	266.159
Gürcistan	57.450	108.716	166.166	70.613	25.648	96.261	262.427
Cezayir	45.534	100.260	145.794	29.103	859	29.962	175.756
B.A.E.	114.563	29.034	143.597	69.648	22.209	91.857	235.454
Diğer Ülkeler	588.346	508.312	1.096.658	343.109	404.430	747.539	1.844.196
Toplam	4.677.414	4.744.227	9.421.640	1.145.313	1.192.530	2.337.843	11.759.484

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2.3.8. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler

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

Tablo 52. 2021 Yılı Hatlar İtibariyle Ro-Ro taşımacılığı (Araç Adet)

Hatlar	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Avrupa Ro-Ro Hatları	216.307	218.494	434.801
Karadeniz Ro-Ro Hatları	64.353	87.838	152.191
Akdeniz Ro-Ro Hatları	40.635	41.441	82.076
Hint Okyanusu Ro-Ro Hatları	0	274	274
İskenderun- Cidde	76	83	159
Diğer Ro-Ro Hatları	732	643	1.375
Toplam	322.103	348.773	670.876

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 53. 2021 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları

Bölge	Hatlar	Araç Cinsi	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Avrupa	Tuzla (Pendik) - Trieste	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	100.609	101.864	202.473
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	225	0	225
		Toplam Tuzla (Pendik) - Trieste	100.834	101.864	202.698
	Yalova - Sete	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	44.063	39.471	83.534
		Toplam Yalova - Sete	44.063	39.471	83.534
	Çeşme - Trieste	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	30.007	31.645	61.652
		Toplam Çeşme - Trieste	30.007	31.645	61.652
	Mersin - Trieste	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	21.017	20.670	41.687
		Tır-Satış Amaçlı	172	0	172
		Treyler-Satış Amaçlı	0	153	153
		Çekici-Taşıma Amaçlı	98	0	98
		Çekici-Satış Amaçlı	22	5	27
		Treyler-Taşıma Amaçlı	0	1	1
		Toplam Mersin - Trieste	21.309	20.829	42.138
	Yalova - Lavrio - Trieste	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	7.702	8.136	15.838
		Toplam Yalova - Lavrio - Trieste	7.702	8.136	15.838
	İzmir - Tarragona	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	7.046	8.176	15.222
		Toplam İzmir - Tarragona	7.046	8.176	15.222
	Yalova - Bari	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	1.735	3.767	5.502
		Toplam Yalova - Bari	1.735	3.767	5.502
	Tuzla (Pendik) - Patras	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	2.258	1.549	3.807
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	7	0	7
		Toplam Tuzla (Pendik) - Patras	2.265	1.549	3.814
	Çeşme - Sakız Adası	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	175	1.360	1.535
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	132	6	138
		Toplam Çeşme - Sakız Adası	307	1.366	1.673
	Kocaeli - Zeebrugge	Treyler-Satış Amaçlı	0	974	974
		Toplam Kocaeli - Zeebrugge	0	974	974
	Tuzla (Pendik) - Bari	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	232	597	829
		Toplam Tuzla (Pendik) - Bari	232	597	829
	Gemlik - Salerno	Tır-Satış Amaçlı	439	0	439
		Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	1	0	1
Treyler-Satış Amaçlı		1	0	1	
Toplam Gemlik - Salerno		441	0	441	
Yalova - Patras	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	366	0	366	
	Toplam Yalova - Patras	366	0	366	
Kocaeli - Bremerhaven	Treyler-Satış Amaçlı	0	120	120	
	Toplam Kocaeli - Zeebrugge	0	120	120	
Toplam Avrupa Ro-Ro Hatları / Total European Ro-Ro Lines			216.307	218.494	434.801

Bölge	Hatlar	Araç Cinsi	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Karadeniz	Samsun - Tuapse	Treyler-Taşıma Amaçlı	14.280	25.184	39.464
		Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	23	4.720	4.743
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	4.575	0	4.575
		Çekici-Taşıma Amaçlı	71	54	125
		Treyler-Satış Amaçlı	0	55	55
		Toplam Samsun - Tuapse	18.949	30.013	48.962
	Karasu - Chornomorsk	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	16.362	22.528	38.890
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	3.130	8	3.138
		Treyler-Taşıma Amaçlı	825	1.004	1.829
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	93	151	244
		Tır Tankeri-Satış Amaçlı	0	89	89
		Çekici-Taşıma Amaçlı	34	39	73
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	10	7	17
		Treyler-Satış Amaçlı	0	2	2
	Toplam Karasu - Chornomorsk	20.454	23.828	44.282	
	Samsun - Novorossiysk	Treyler-Taşıma Amaçlı	6.435	12.075	18.510
		Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	23	3.654	3.677
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	3.525	0	3.525
		Çekici-Taşıma Amaçlı	98	84	182
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	0	2	2
		Toplam Samsun - Novorossiysk	10.081	15.815	25.896
	Zonguldak - Chornomorsk	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	5.352	7.062	12.414
		Treyler-Taşıma Amaçlı	1.233	1.416	2.649
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	713	14	727
		Çekici-Taşıma Amaçlı	71	55	126
		Treyler-Satış Amaçlı	0	101	101
		Çekici-Satış Amaçlı	1	0	1
	Toplam Zonguldak - Chornomorsk	7.370	8.648	16.018	
	İstanbul (Haydarpaşa) - Chornomorsk	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	4.289	6.591	10.880
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	770	2	772
		Tır Tankeri-Satış Amaçlı	0	297	297
		Çekici-Taşıma Amaçlı	27	7	34
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	5	0	5
		Çekici-Satış Amaçlı	0	3	3
		Tır-Satış Amaçlı	0	2	2
	Toplam İstanbul (Haydarpaşa) - Chornomorsk	5.091	6.902	11.993	
Samsun - Temrük	Treyler-Taşıma Amaçlı	1.583	1.727	3.310	
	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	2	210	212	
	Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	180	0	180	
	Çekici-Taşıma Amaçlı	25	24	49	
	Toplam Samsun - Temrük	1.790	1.961	3.751	
Samsun - Kavkaz	Treyler-Taşıma Amaçlı	264	371	635	
	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	322	125	447	
	Çekici-Taşıma Amaçlı	6	14	20	
	Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	0	16	16	
Toplam Samsun - Kavkaz	592	526	1.118		
Karasu - Köstence	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	17	145	162	
	Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	9	0	9	
	Toplam Karasu - Köstence	26	145	171	
Toplam Karadeniz Ro-Ro Hatları / Total Black Sea Ro-Ro Lines			64.353	87.838	152.191

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Bölge	Hatlar	Araç Cinsi	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Akdeniz	Mersin - Gazimağusa	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	4.877	17.399	22.276
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	12.755	55	12.810
		Çekici-Taşıma Amaçlı	4	8	12
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	0	6	6
		Tır-Satış Amaçlı	0	5	5
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	2	2	4
		Treyler-Taşıma Amaçlı	4	0	4
		Treyler-Satış Amaçlı	0	2	2
		Toplam Mersin - Gazimağusa	17.642	17.477	35.119
	Taşucu - Tripoli (Lübnan)	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	3.328	9.007	12.335
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	6.958	1.433	8.391
		Treyler-Satış Amaçlı	0	18	18
		Treyler-Taşıma Amaçlı	0	1	1
	Toplam Taşucu - Tripoli (Lübnan)	10.286	10.459	20.745	
	Taşucu - Girne	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	1.512	10.588	12.100
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	8.179	13	8.192
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	0	64	64
		Tır-Satış Amaçlı	0	6	6
		Çekici-Taşıma Amaçlı	2	3	5
		Treyler-Satış Amaçlı	1	2	3
		Tır Tankeri-Satış Amaçlı	0	1	1
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	0	1	1
		Çekici-Satış Amaçlı	0	1	1
	Toplam Taşucu - Girne	9.694	10.679	20.373	
	Mersin - Hayfa	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	956	2.226	3.182
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	1.045	0	1.045
		Treyler-Taşıma Amaçlı	242	249	491
Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)		0	36	36	
Tır Tankeri-Satış Amaçlı		0	33	33	
Çekici-Taşıma Amaçlı		6	5	11	
Çekici-Satış Amaçlı		4	0	4	
Toplam Mersin - Hayfa		2.253	2.549	4.802	
Mersin - Girne	Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	429	0	429	
	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	7	261	268	
	Toplam Mersin - Girne	436	261	697	
Taşucu - Gazimağusa	Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	311	0	311	
	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	13	16	29	
	Toplam Taşucu - Gazimağusa	324	16	340	
Toplam Akdeniz Ro-Ro Hatları / Total Mediterranean Ro-Ro Lines			40.635	41.441	82.076
Hint Okyanusu	İskenderun - Darüsselem	Treyler-Satış Amaçlı	0	162	162
		Treyler-Taşıma Amaçlı	0	1	1
		Toplam İskenderun - Darüsselem	0	163	163
	İskenderun - Mombasa	Treyler-Taşıma Amaçlı	0	58	58
		Treyler-Satış Amaçlı	0	53	53
Toplam İskenderun - Mombasa	0	111	111		
Toplam Hint Okyanusu Ro-Ro Hatları / Total The Indian Ocean Ro-Ro Lines			0	274	274
Kızıldeniz	İskenderun - Cidde	Treyler-Satış Amaçlı	75	61	136
		Treyler-Taşıma Amaçlı	1	22	23
		Toplam İskenderun - Cidde	76	83	159
Diğer Ro-Ro Hatları			732	643	1.375
			322.103	348.773	670.876

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

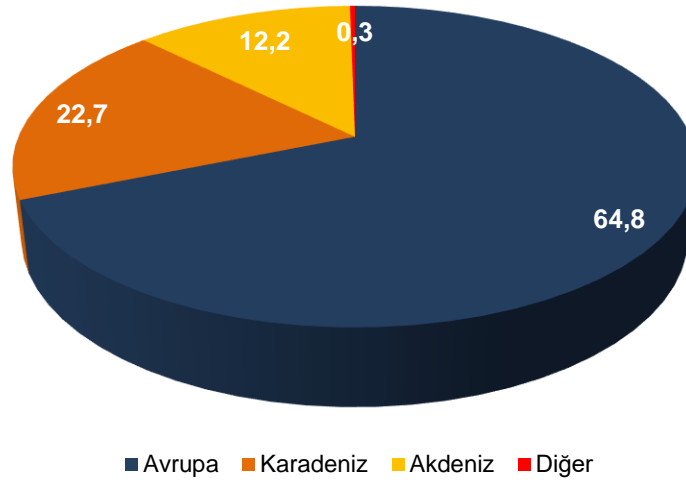
Ro-Ro hatları ile 2021 yılında bölgeler itibariyle taşınan araç sayıları dikkate alındığında ilk üç bölge;

Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 434.801 araç ile bölgenin toplamda oranı %65,

Türkiye'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 152.191 araç ile bölgenin toplama oranı %23,

Türkiye'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 82.076 araç ile bölgenin toplama oranı %12'dir.

Grafik 46. Bölgeler İtibariyle Ro-Ro Taşımacılığı



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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

TÜRK BOĞAZLARI



2.4. TÜRK BOĞAZLARI

2.4.1. Türk Boğazlarının Konumu ve Özellikleri

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

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

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

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

2.4.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

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

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

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

2.4.3. Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu

Türk Boğazlarında trafik hacmi çok kritik ve tehlikeli boyutlara ulaşmıştır. 1936 yılında İstanbul Boğazından günde yalnız 17 gemi geçmekteyken günümüzde bu sayı günde ortalama 105 gemiye tekabül etmektedir. Diğer bir ifadeyle, Montrö Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılından bu yana Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı yaklaşık 6 kat artmıştır.

Tablo 54. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları

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

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

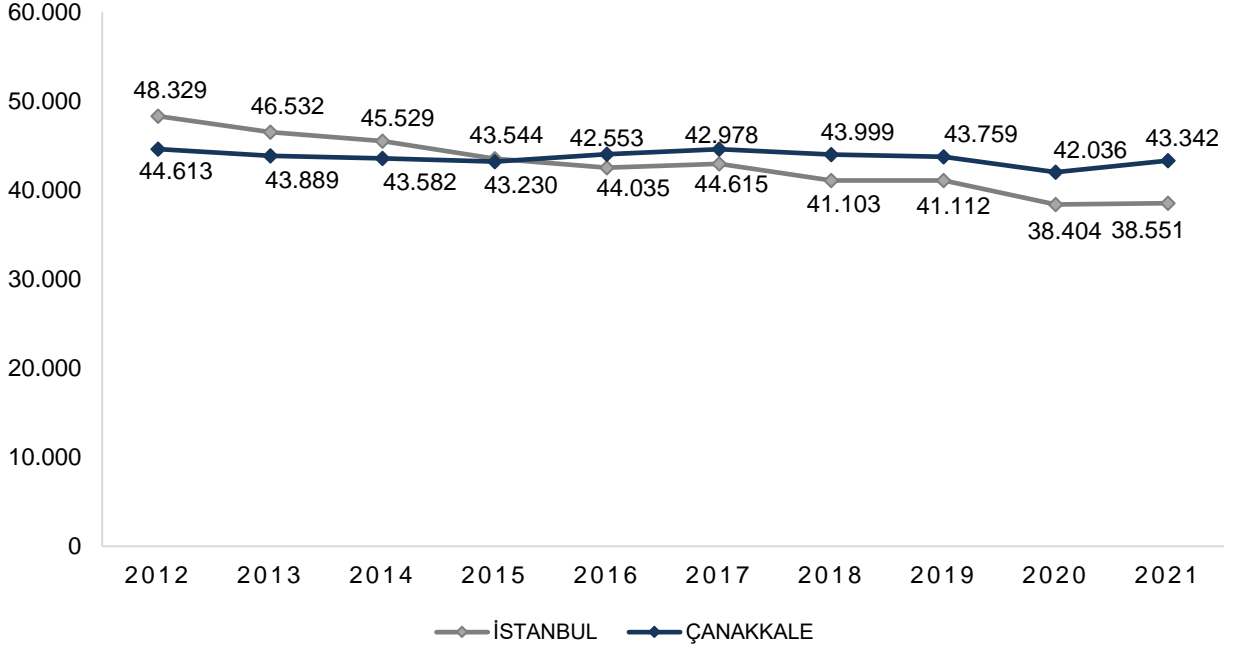
Buna ilaveten, İstanbul Boğazında ayrıca yoğun bir mahalli deniz trafiği bulunmaktadır. Ayrıca çok sayıda balıkçı teknesi ile özel deniz vasıtaları da bu suyunu sürekli kullanmaktadır.

İstanbul Boğazından 2021 yılında toplam 38.551 gemi (8.248 adedi tanker) gemi, Çanakkale Boğazından ise toplam 43.342 gemi (9.208 adedi tanker) geçiş yapmıştır.

2020-2021 yıllındaki GT olarak gemi trafiği İstanbul Boğazında %2, Çanakkale Boğazında ise %3 artış göstermiştir.

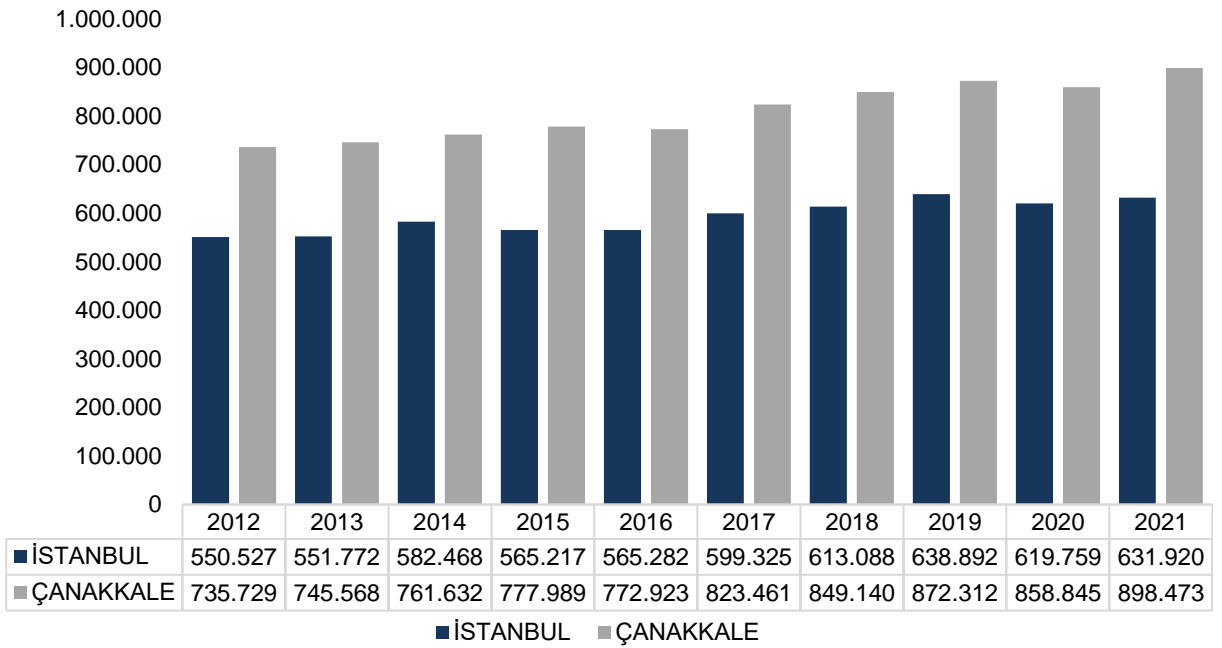
İstanbul Boğazından 2006-2021 döneminde geçen gemi sayısında %29,8'lik azalmaya karşın gemilerin GT'larında %32,8 artış, Çanakkale Boğazında aynı dönemde geçen gemi sayısında %11,4'lük azalmaya karşın gemilerin GT'larında %50,8'lik bir artış gerçekleşmiştir. Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları kargonun niteliği değişmiştir.

Grafik 47. 2012-2021 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 48. 2012-2021 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT (1.000 GT)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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

Tablo 55. Tanker Trafiğine İlişkin Boğaz Geçişleri

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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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

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

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

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 56. İstanbul Boğazından 2017-2021 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2017	2018	2019	2020	2021
Genel Kargo Gemisi	21.163	19.269	18.637	16.864	16.891
Dökme Yük Gemisi	8.206	8.501	8.811	8.592	8.684
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.212	6.014	5.934	5.252	5.085
Konteyner Gemisi	2.659	2.561	2.642	2.633	2.735
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	1.878	1.950	2.462	2.653	2.701
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	544	508	530	555	566
Gaz Tankeri	742	623	561	530	462
Ro-Ro Gemi	396	245	266	222	268
Yolcu Gemisi	336	367	250	74	217
Römorkör	262	384	270	175	214
Savaş Gemisi	237	176	178	205	190
Frigorifik Gemi	46	34	59	52	48
Çimento Gemisi	6	12	9	18	46
Araç Taşıyan Gemi	45	88	113	87	18
Barç	18	3	9	15	13
Feribot	1	1	2	1	2
Diğer	227	367	379	476	411

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 57. Çanakkale Boğazından 2017-2021 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2017	2018	2019	2020	2021
Genel Kargo Gemisi	16.485	15.764	14.771	14.197	14.713
Dökme Yük Gemisi	8.585	8.916	9.204	9.170	9.349
Konteyner Gemisi	4.957	5.123	5.238	5.219	5.502
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.145	6.181	6.178	5.644	5.196
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2.599	2.368	2.996	3.057	3.385
Ro-Ro Gemi	2.479	2.243	1.957	1.649	1.974
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	627	601	592	593	607
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker	652	595	539	542	498
Araç Taşıyan Gemi	576	670	644	498	448
Römorkör	365	398	365	306	341
Savaş Gemisi	271	217	216	211	206
Barç	89	57	75	109	179
Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker	82	103	130	129	129
Frigorifik Gemi	113	67	83	76	71
Çimento Gemisi	6	14	10	17	45
Yolcu Gemisi	49	55	101	26	43
Feribot	24	30	26	26	29
Diğer	511	597	634	567	627

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 58. 2021 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş

Aylar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boy 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak	3.079	48.323.936	2.030	3.072	1.915	360	19	405	45	211	5
Şubat	2.909	46.850.178	1.919	2.896	1.857	376	21	391	40	200	4
Mart	3.330	53.991.973	2.138	3.306	2.159	423	29	493	50	224	3
Nisan	3.323	50.194.427	2.133	3.305	2.043	390	42	443	32	190	5
Mayıs	3.266	53.003.645	2.126	3.249	2.051	411	20	462	33	195	8
Haziran	3.170	50.801.918	2.049	3.150	2.006	387	42	427	44	209	6
Temmuz	3.081	51.040.781	1.993	3.053	1.989	400	39	427	42	217	7
Ağustos	3.377	57.300.969	2.267	3.355	2.179	530	38	436	38	187	6
Eylül	3.203	54.526.445	2.179	3.190	2.078	489	30	405	39	197	8
Ekim	3.312	57.362.242	2.241	3.293	2.170	546	33	414	32	271	5
Kasım	3.225	53.407.584	2.125	3.210	2.080	490	34	384	29	303	7
Aralık	3.276	55.116.277	2.157	3.261	2.127	504	27	398	38	297	11
Toplam	38.551	631.920.375	25.357	38.340	24.654	5.306	374	5.085	462	2.701	75

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 59. 2021 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş

Aylar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boy 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak	3.378	69.099.838	1.699	3.365	1.935	561	38	434	65	279	9
Şubat	3.214	67.402.239	1.642	3.193	1.854	564	38	400	58	229	10
Mart	3.763	77.486.648	1.922	3.726	2.174	658	64	522	68	275	9
Nisan	3.677	73.152.803	1.925	3.638	2.018	600	56	456	45	283	9
Mayıs	3.752	76.186.355	1.900	3.704	2.078	618	99	473	39	268	16
Haziran	3.567	72.030.919	1.979	3.518	1.986	595	88	439	43	263	14
Temmuz	3.487	72.155.567	1.975	3.435	1.955	598	81	420	46	260	7
Ağustos	3.685	77.723.833	2.239	3.637	2.137	736	75	427	46	262	11
Eylül	3.782	78.832.594	2.400	3.744	2.150	719	81	387	53	283	16
Ekim	3.802	81.532.894	2.157	3.753	2.173	783	84	423	49	312	5
Kasım	3.566	73.883.407	1.899	3.534	2.071	689	65	400	46	341	12
Aralık	3.669	78.986.422	1.969	3.649	2.137	734	51	415	69	330	13
Toplam	43.342	898.473.519	23.706	42.896	24.668	7.855	820	5.196	627	3.385	131

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

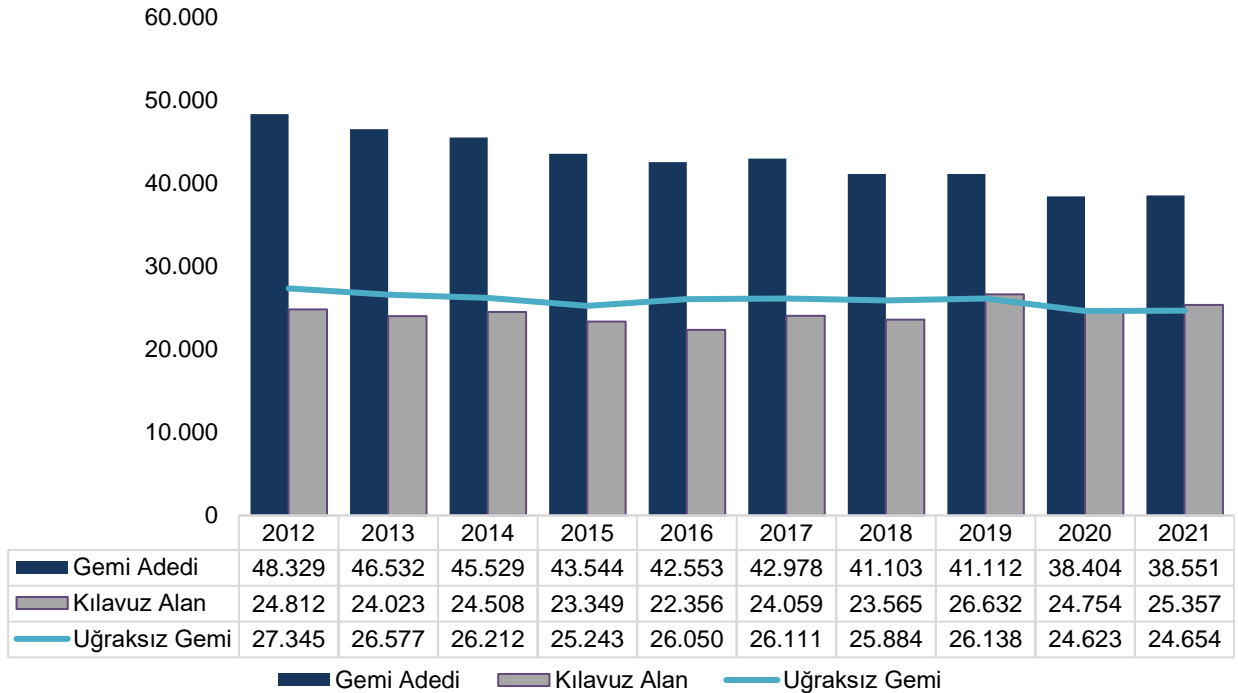
DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 60. 2006-2021 Yılları İstanbul Boğaz Gemi Geçişleri

Yıllar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boy 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
2006	54.880	475.796.880	26.589	53.324	31.880	3.653	2.176	7.659	814	1.680	111
2007	56.606	484.867.696	26.685	55.132	31.826	3.653	2.138	7.204	800	2.050	105
2008	54.396	515.639.614	27.001	53.232	31.762	3.911	1.800	6.564	764	1.975	119
2009	51.422	514.656.446	24.977	50.712	32.297	3.871	1.128	6.557	866	1.876	122
2010	50.871	505.615.881	26.035	50.020	28.668	3.623	1.377	6.464	1.099	1.711	115
2011	49.798	523.543.509	26.011	49.179	27.938	3.800	1.046	6.216	1.227	1.660	93
2012	48.329	550.526.579	24.812	47.638	27.345	3.866	1.064	5.913	1.336	1.779	98
2013	46.532	551.771.780	24.023	45.616	26.577	3.801	1.192	5.685	1.741	1.580	87
2014	45.529	582.468.334	24.508	44.928	26.212	4.295	928	5.587	1.540	1.618	90
2015	43.544	565.216.784	23.349	43.039	25.243	3.930	879	5.825	1.232	1.576	71
2016	42.553	565.282.287	22.356	42.132	26.050	3.873	522	6.033	989	1.681	73
2017	42.978	599.324.748	24.059	42.700	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88
2018	41.103	613.088.166	23.565	40.844	25.884	4.106	508	6.014	623	1.950	116
2019	41.112	638.892.062	26.632	40.870	26.138	4.400	333	5.934	561	2.462	89
2020	38.404	619.758.776	24.754	38.175	24.623	4.952	374	5.252	530	2.653	67
2021	38.551	631.920.375	25.357	38.340	24.654	5.306	374	5.085	462	2.701	75

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 49. İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi



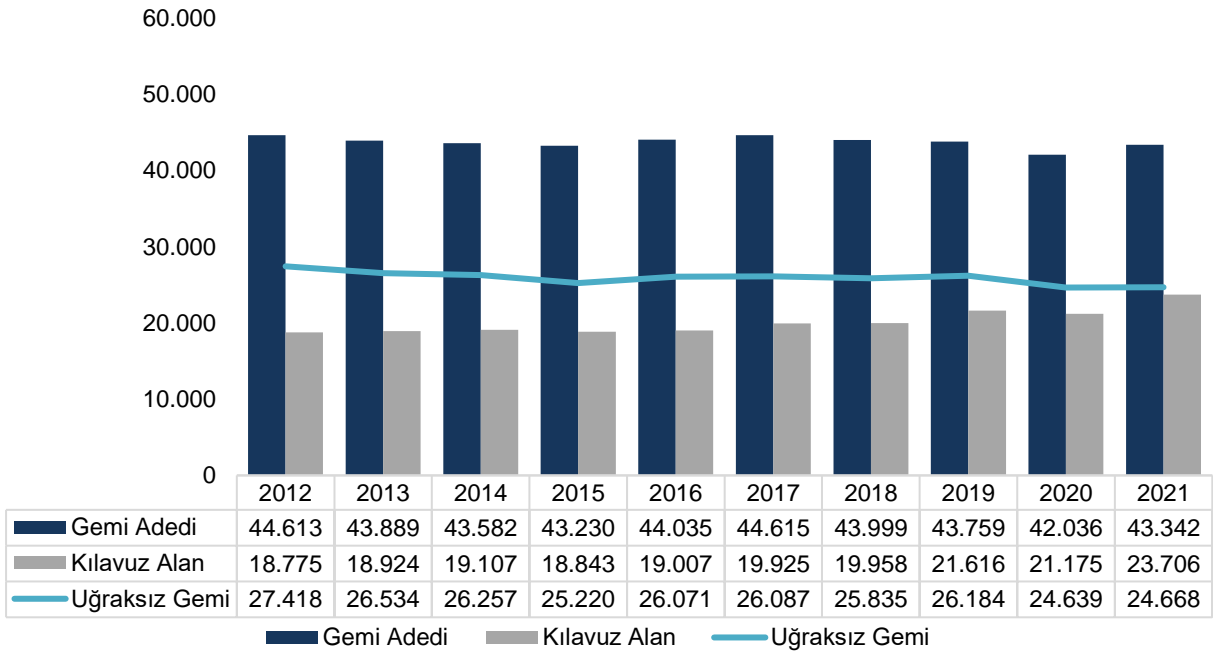
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 61. 2006-2021 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri

Yıllar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boy 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
2006	48.915	595.826.240	16.871	48.264	32.061	4.845	1.404	7.204	798	1.565	131
2007	49.913	611.885.819	16.885	48.802	31.981	4.945	1.873	6.527	754	1.990	138
2008	48.978	657.396.892	18.334	48.565	31.981	5.223	844	5.990	777	1.991	162
2009	49.453	667.412.661	18.588	49.210	32.559	5.176	615	6.293	842	2.432	146
2010	46.686	672.843.533	18.678	46.469	28.768	5.098	598	6.017	902	2.333	138
2011	45.379	705.412.518	18.920	45.196	27.983	5.494	572	5.661	974	2.183	159
2012	44.613	735.728.537	18.775	44.416	27.418	5.919	519	5.656	1.038	2.304	134
2013	43.889	745.567.671	18.924	43.579	26.534	5.824	448	5.822	1.380	2.097	123
2014	43.582	761.631.756	19.107	43.238	26.257	5.902	512	5.875	1.206	2.169	116
2015	43.230	777.989.382	18.843	42.755	25.220	5.842	581	6.009	1.036	2.479	122
2016	44.035	772.922.682	19.007	43.543	26.071	5.665	661	6.041	881	2.559	139
2017	44.615	823.460.636	19.925	43.888	26.087	6.197	755	6.145	734	2.599	149
2018	43.999	849.140.218	19.958	43.513	25.835	6.612	732	6.181	698	2.368	156
2019	43.759	872.312.222	21.616	43.321	26.184	7.010	714	6.178	669	2.996	138
2020	42.036	858.844.972	21.175	41.581	24.639	7.430	779	5.644	671	3.057	126
2021	43.342	898.473.519	23.706	42.896	24.668	7.855	820	5.196	627	3.385	131

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 50. Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2.4.4. Boğazlar Tüzüğü ve Diğer Tedbirler

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

Türk Boğazları Tüzüğü

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

Trafik Ayırım Şemaları

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

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

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTHS-VTS)

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

GEMİ İNŞA SANAYİ

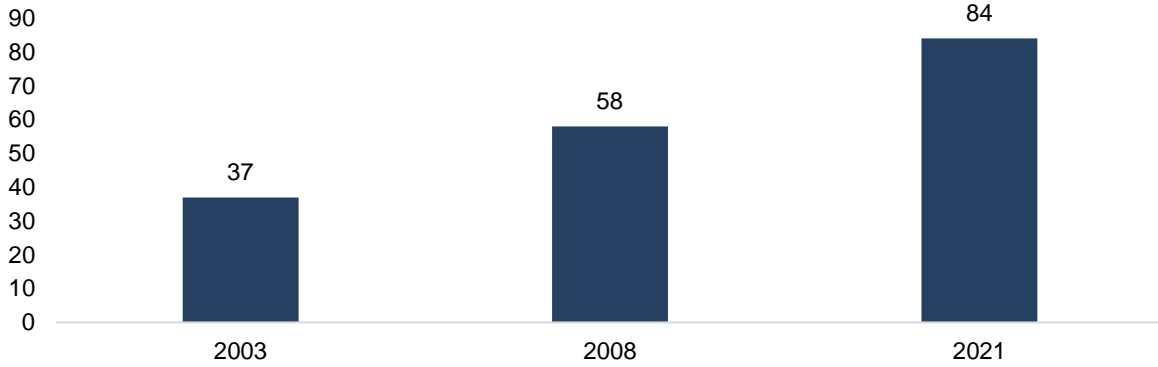


2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ

2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, 2008'de 58'e, 2021'de 84'e ulaşmıştır. Mart 2022 itibariyle 84 adet tersane faal durumda olup, bu tersanelerimiz, Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmıştır. Ayrıca 10 adet tersane yatırım aşamasında ve 15 alan da tersane alanı olarak belirlenmiş durumdadır. 2008 yılı son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı son çeyreğine kadar kuvvetli şekilde hissedilen küresel ekonomik krizin ardından 2019'da ortaya çıkan Covid-19 pandemisi pek çok sektörü olduğu gibi gemi inşa sektörünü de olumsuz etkilemiş, sipariş defterlerindeki düşüş hem istihdam hem de yeni yatırım ve modernizasyon çalışmalarının iptal ya da ötelenmesine sebep olmuştur.

Grafik 51. 2003 / 2021 Faal Tersane Sayıları



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2022

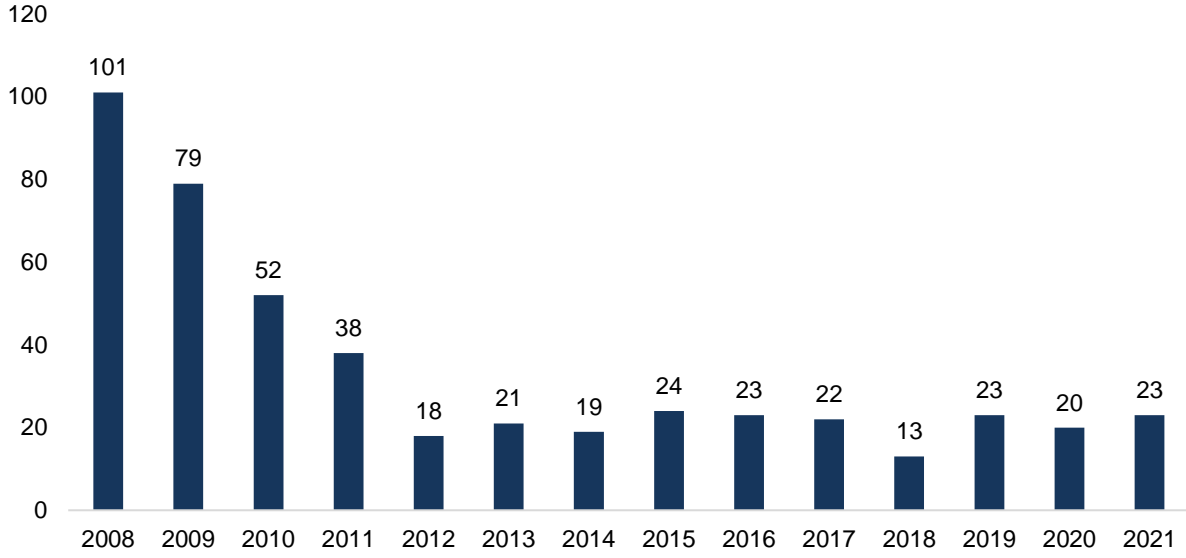
Gemi inşa sanayi, desteklediği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

- 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.

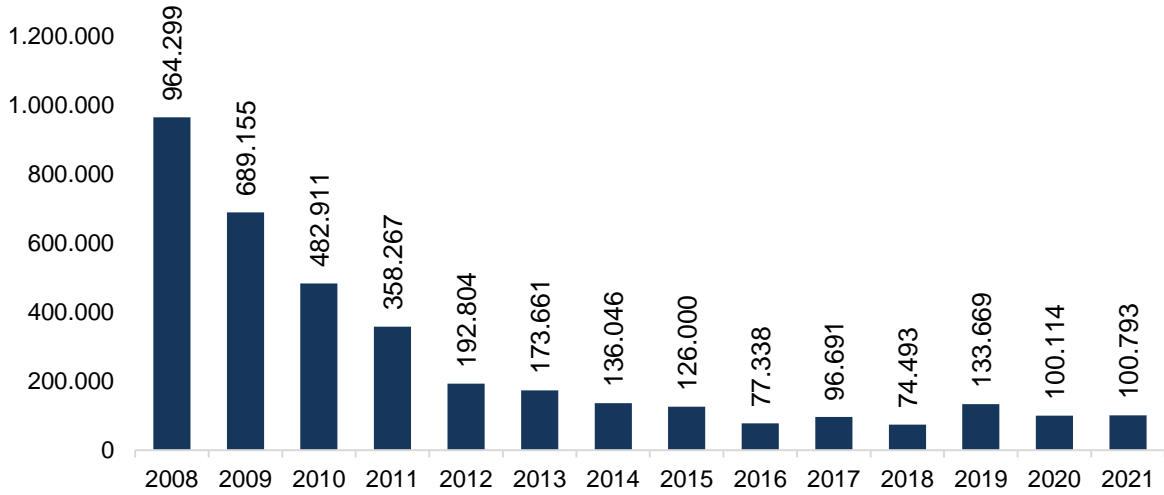
2008 küresel ekonomik krizine kadar olan süreç içerisinde başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere dünya dördüncülüğüne kadar yükselen tersanelerimizin, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü ile 2019 yılında teslim ettikleri gemiler toplam tonaj olarak 133.669 DWT adet olarak da 23'tür. 2020 yılında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

Grafik 52. 2008-2021 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2022

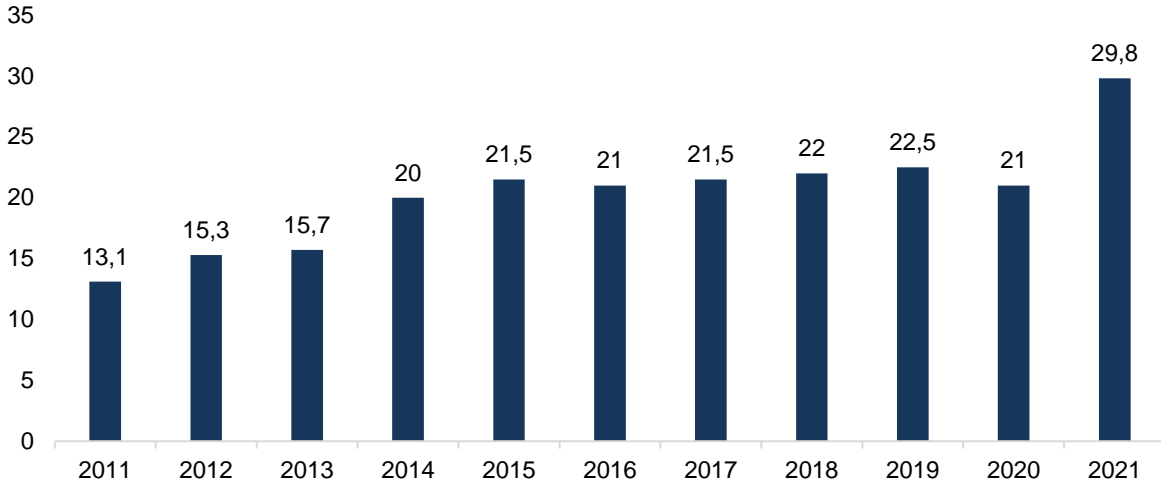
Grafik 53. 2008-2021 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2022

Yeni gemi inşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bu durumda bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir. 2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e, 2015 yılında da yaklaşık 21.500.000 DWT'e yükselmiştir. 2019 yılı sonu itibariyle 22.500.000 DWT'lik bakım-onarım değerine ulaşan sektör 2020 yılı sonu itibariyle 21.000.000 DWT seviyelerine gerilemiş, 2021 yılında ise 23.500.000 DWT seviyelerine yükselmiştir.

Grafik 54. 2011-2021 Yılları Arasında Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)

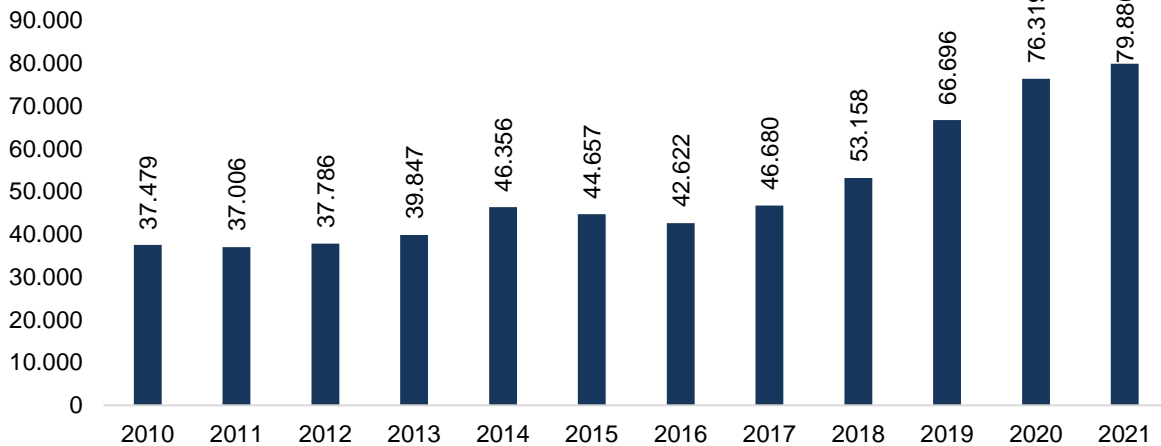


Kaynak: GİSBİR 03/2022

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

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

Grafik 55. Gemi İnşa Üretim Tesisleri / Tersanelerin İstihdam Durumu (Kişi)



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - 03 / 2022

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.

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.

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 Ocak ayı itibariyle 130 adet olan sipariş miktarının, Mart 2022 verilerine göre toplam 63.369 DWT büyüklükte 144 adete yükseldiği görülmektedir.

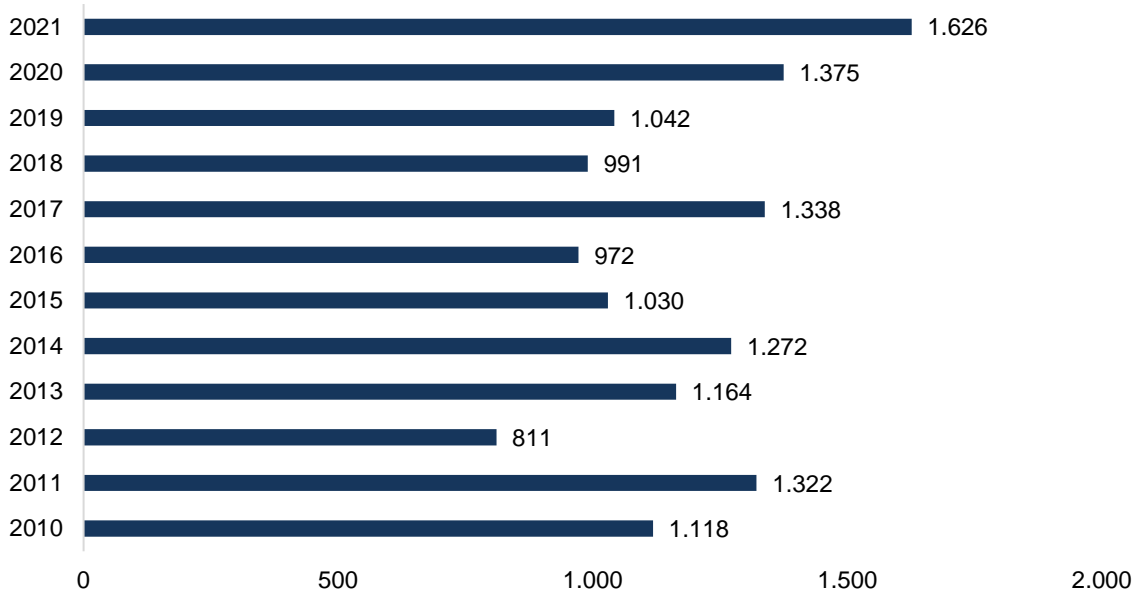
Türkiye tersaneleri 2002-2008 yılları arasında ürettiği gemilerin çoğunu ihracat amaçlı inşa etmiş ve bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmiştir. Özellikle küçük tonajlı kimyasal tanker üretiminde Türkiye o yıllarda bir marka haline gelmiştir. Bunun sonucu olarak da 2008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

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

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

Gemi yan sanayinin ihracattaki payı da 2021 yılında 53 Milyon ABD dolarıdır.

Grafik 56. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin \$), 2010-2021



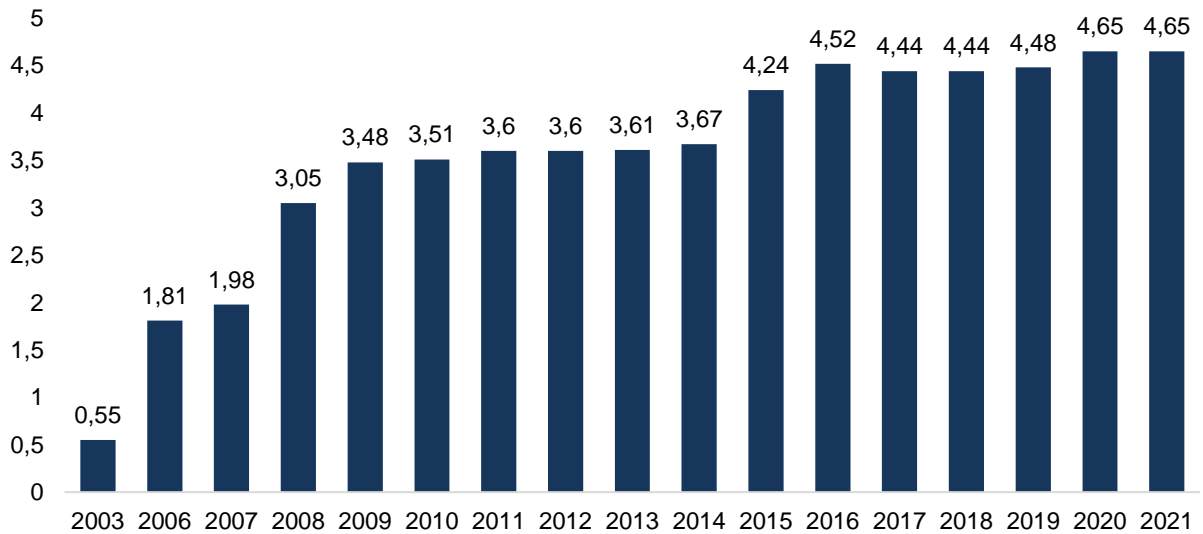
Kaynak: Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000 DWT iken 2012 itibariyle 3.600.000 DWT'e çıkarak 6 kat büyüme sağlanmıştır. 2020 yılı itibariyle tersanelerimizin proje kapasiteleri 4.650.000 DWT'tir.

Tersanelerimiz 2016 yılı itibariyle;

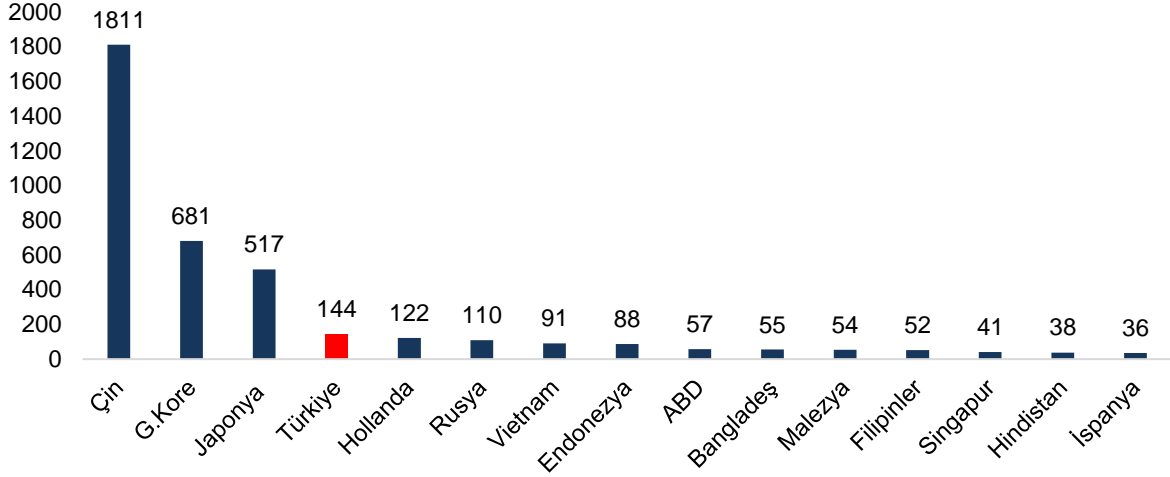
- 700.000 Ton/Yıl çelik işleme,
- 2 milyon DWT/YIL yeni gemi inşa,
- Tek parçada 180.000 DWT'a kadar yeni gemi inşa,
- 60-70 metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,
- 22,5 milyon DWT/YIL bakım onarım kapasitesine sahiptir.

Grafik 57. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2021



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 03/2022

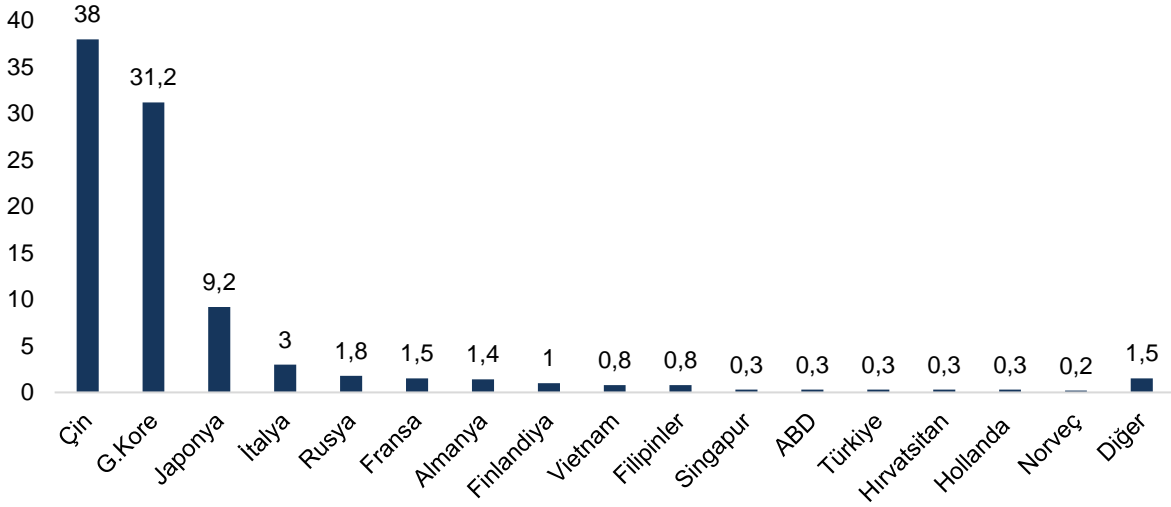
Grafik 58. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Sayısal Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2022

Tersanelerimizin Ocak 2021 itibariyle aldıkları gemi siparişlerinde adet bazında “römorkörler” birinci, “yolcu/araba feribotları” ikinci ve “yolcu gemileri” üçüncü sırada yer almaktadır.

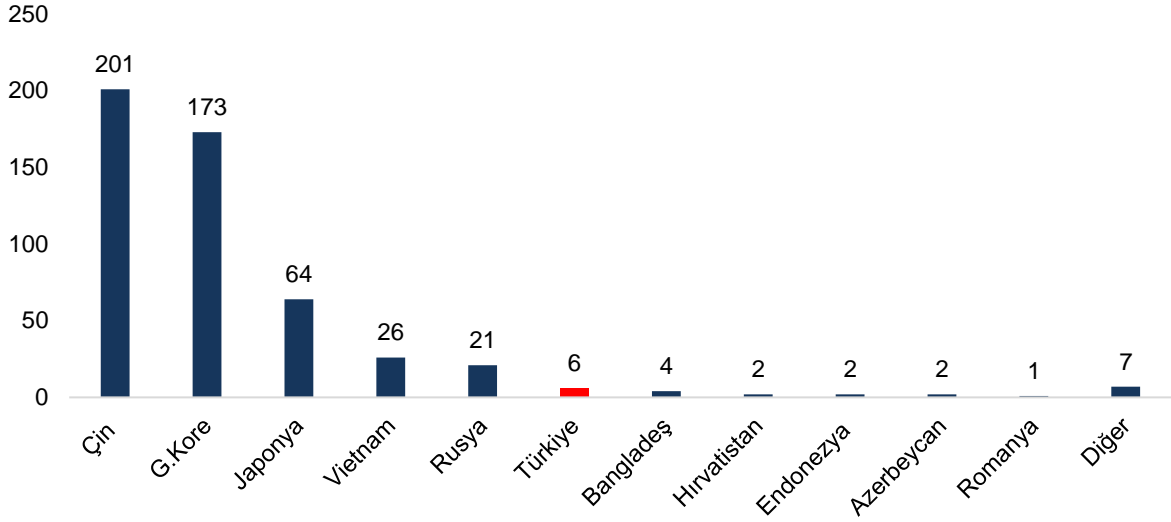
Grafik 59. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2022

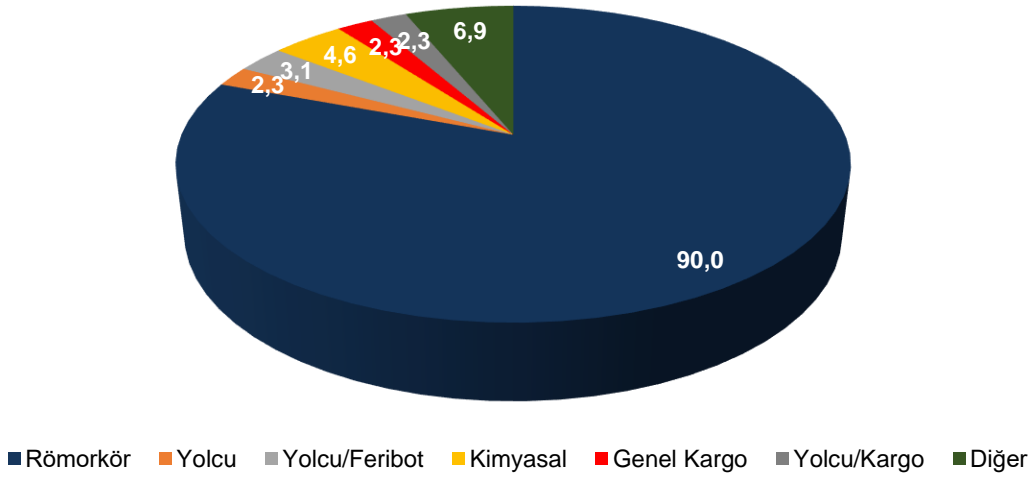
Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Uzun yıllar tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında yukarılarda yer alan ve 3. sıraya kadar yükselmiş olan ülkemiz, bugün azalan siparişler nedeniyle tonaj (Milyon CGT) bazında 13. adet bazında 6. sıradadır.

Grafik 60. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2022

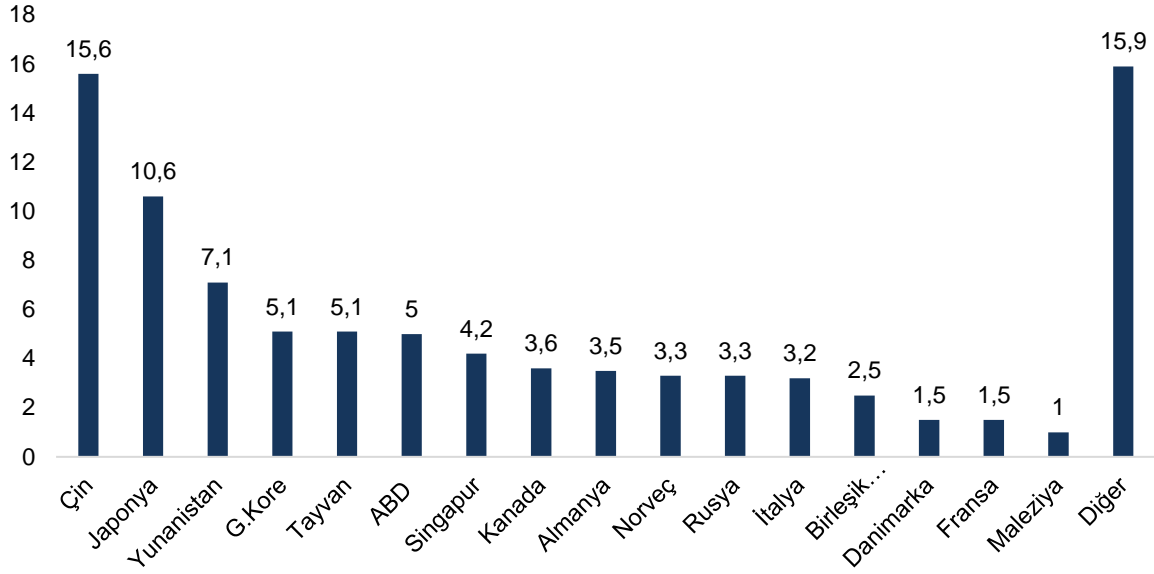
Grafik 61. Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2022

Türk Armatörlerinin dünya genelinde siparişleri, Mart 2022 itibariyle toplam 1,575 Milyon DWT ve 112 adet gemidir.

Grafik 62. Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri (Milyon CGT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 03/2022

2002 yılında 11 adet olan Yüzer Havuz sayısı 2008 yılında 17'ye, 2012 yılında 21'e yükselmiştir. Halen ülkemiz tersanelerinde 32 adet yüzer ve 10 adet kuru havuz bulunmaktadır.

Tablo 62. 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)	Yüzer Havuz	128x30 m	5.000
2	İstanbul	Gisan Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	167x34 m	9.000
3	İstanbul	Çeksan Gemi İnşa Çelik Kons. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	130x29 m	7.000
4	İstanbul	Yardımcı Gemi İnşa A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	155x36 m	8.500
5	İstanbul	Kuzyestar Shipyard	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	217,5x14,81 m	80.000
6	İstanbul	Kuzyestar Shipyard	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	197x39,6 m	45.000
7	İstanbul	Torlak Denizcilik San ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	67x28,4 m	7.500
8	İstanbul	İstanbul Denizcilik Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	93x28 m	4.200
9	İstanbul	SNR Gemi İnşa Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	129x38 m	8.600
10	İstanbul	DESAN Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	172x36 m	19.900
11	İstanbul	DESAN Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	232x52	49.500

NO	İl Adı	Tesis Adı/İşletmecisi	Tesis Durumu	Havuz	Boyutları	Kaldırma Kapasitesi (Ton)
12	İstanbul	Desan 5442 Nolu Parsel	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	178x36 M	19.000
13	İstanbul	GEMAK Gemi İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	233x45 M	28.000
14	İstanbul	GEMAK Gemi İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	170x33 M	9.000
15	İstanbul	Hidrodinamik Gemi San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	115x22 M	2.750
16	İstanbul	GEMSAN Gemi ve Gemi İşletmeciliği San. ve Tic. LTD. ŞTİ.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	220x45 M	20.000
17	İstanbul	Çindemir Makine Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	123x28 M	5.000
18	İstanbul	Erkal Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	350x80 M	100.000
19	İstanbul	Torgem Gemi İnşaat San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	53x20 M	2.500
20	İstanbul	Turquoise Yat SAN. A.Ş.	Tekne İmal	Yüzer Havuz	66x27 M	2.500
21	İstanbul	Tersan Tersanecilik ve Taşımacılık SAN. ve TİC. A.Ş.	TEKNE İMAL	Yüzer Havuz	130x30 M	7.100
22	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	230x37 M	22.000
23	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	382x66 M	70.000
24	Yalova	Tersan Tersanecilik SAN. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	178x35 M	9.000
25	Yalova	Tersan Tersanecilik SAN. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	253x60,9 M	11.370
26	Yalova	Doğruyol Tersanecilik San. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	123x30 M	5.500
27	Yalova	Hat-San Gemi İnşaa Bakım-Onarım Demir Nak. San. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	180x30 M	10.000
28	Yalova	Sanmar Tersanesi	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	84x34 M	3.500
29	Yalova	Sefine Denizcilik Tersanesi SAN. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	240x57 M	11.227
30	Yalova	Yaşarsan Gemi İnşaa SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	183x33	10.000
31	Kocaeli	Uzmar Gemi İnş. SAN. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	68x38 M	2.000
32	Kastamonu	İnebolu Denizcilik San. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Yatırımda)	Yüzer Havuz	118x29 M	4.500
				Toplam 32 Adet Yüzer Havuz		598.247

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

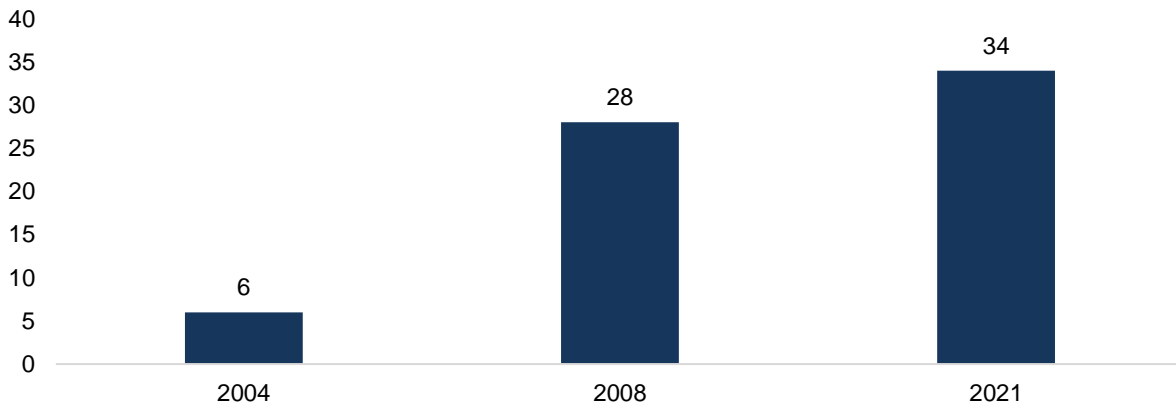
Tablo 63. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları

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

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

Gemi inşaatı ve onarımı sektöründe ihtiyaç duyulan eğitilmiş teknik eleman ve işçi açığını gidermek ve bu suretle sektöre nitelikli eleman kazandırmak amacıyla, 2004 yılından itibaren İstanbul Tuzla'da Türkiye Gemi İnşa Sanayi A.Ş. (TGİSAŞ) ve Türk Loydu Vakfı ortak çalışması sonucunda kaynakçılık kursu (elektrik ark kaynağı ve gaz altı kaynağı) eğitimleri verilmiştir. Milli Eğitim Bakanlığı verilerine göre 2004 yılında 6 adet meslek lisesinde gemi yapım alanında eğitim verilirken, 2020 yılı itibarıyla bu sayı 32 adede yükselmiştir.

Grafik 63. Gemi Yapımı Alanında Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liselerinin Sayısı



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı 03/2022

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 olarak askeri amaçlı gemi inşa projelerinin yapımını daha yüksek bir yerli katkı oranı ile gerçekleştirmektedirler. Dünya üzerinde askeri deniz kuvveti olduğu bilinen yaklaşık 162 ülke bulunmaktadır. Ülkemiz hali hazırda bir savaş gemisini tasarlayan, inşa eden, proje ve inşa kontrolünü ve idamesini gerçekleştiren 10 ülke arasında yer almaktadır. Geçmişte büyük ölçüde dışa bağımlı olduğumuz savunma sanayi projelerinin gemi inşa sektöründe ulaştığımız seviye ile paralel olarak seneler içerisinde kat ettiği mesafe net bir şekilde görülmektedir. Günümüzde su üstü askeri gemi ihtiyaçlarımız ülkemiz tersaneleri tarafından karşılanmaktadır.

Savunma Sanayi'ndeki Deniz Araçları Projeleri,¹

1- MİLGEM (Milli Gemi) Projesi

Bu proje ile Türkiye ilk defa korvet tipi bir askeri geminin tasarımını milli olarak gerçekleştirilmiş olup böylelikle gemi tasarımı, tekne inşası ile sistem entegrasyonunda dışa bağımlılık azaltılmış ve askeri tersaneler ile özel sektördeki gemi tasarım, inşa imkânları ve kabiliyetlerinin entegrasyonu suretiyle, özel sektörün harp gemisi inşası alanında gerekli bilgi birikimi, tecrübe ve altyapı ile donatılması sağlanmıştır.

Projede geçen yıllar içerisinde yerlilik oranı %70 seviyesine kadar getirilmiş olup tüm proje kapsamında 50'den fazla yerli firmaya iş imkânı sağlanmıştır.

Proje kapsamında milli olarak tasarlanan ve inşa edilen gurur kaynağı gemilerimizden TCG-HEYBELİADA 2011 yılında, TCG-BÜYÜKADA 2013 yılında, TCG-BURGAZADA 2018 yılında ve TCG-KINALIADA 2019 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı hizmetine alınmıştır.

Projenin korvet sınıfı olan ilk dört gemisinden farklı olarak, devam gemilerin (5, 6, 7 ve 8 inci gemiler) hava savunma kabiliyetini de içeren fırkateyn sınıfı gemi olacak şekilde tasarlanması ve inşa edilmesine yönelik çalışmalar sürdürülmektedir. Bu kapsamda ilk gemi olan Beşinci Gemi'nin tedariki için Savunma Sanayi Başkanlığı ile STM A.Ş. firması arasında sözleşme imzalanmış ve 27 Eylül 2019 tarihi itibarı ile proje takvimi başlatılmıştır.

Bu proje ile İSTANBUL Fırkateyni ilk milli Fırkateyn gemisi olarak MİLGEM Projesinin 5. gemisi, İstif Sınıfı Fırkateynlerin de ilk gemisi olacaktır.

Projede, 150'den fazla sistem için 80 civarında alt yüklenici görev yapmakta, toplamda sözleşmeli ve sipariş emriyle çalışılan firma sayısı 220'yi bulmaktadır. Proje'de yerlilik oranının yüzde 75'in üzerine çıkarılması hedeflenmekte, envantere ilk kez alınacak olan Teknoloji Kritik Milli silah ve sensör sistemleri yer almaktadır.

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

Proje kapsamında milli olarak tasarlanan ve inşa edilen İSTANBUL'un 2023 yılı içerisinde hizmete alınması hedeflenmekte, MİLGEM İstif Sınıfı Fırkateynlerin 6., 7. ve 8. Fırkateynleri olan devam niteliğindeki platformlara yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

2- Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi (LHD)

Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi; Ege, Karadeniz ve Akdeniz harekât alanlarında ve gerektiğinde Hint Okyanusu (Arap Yarımadasının kuzeyi, Hindistan'ın batısı) ile Atlantik Okyanusu (Avrupa'nın batısı, Afrika'nın kuzeybatısı)'nda kullanılabilir.

Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi TCG ANADOLU, 1 Amfibi tabur ile gerekli muharebe ve destek araçlarını ana üs desteği olmadan kriz bölgelerine taşıyabilmekte, havuzunda taşıyacağı çıkarma araçları ile çıkarma operasyonlarına katılabilmekte ve envanterdeki en ağır NATO helikopterleri ile dönebilen rotorlu Osprey hava araçlarının gece ve gündüz operasyon yapmasına olanak sağlayacak bir uçuş güvertesine sahip olmaktadır.

Ayrıca, F-35B gibi dikey iniş ile kısa mesafede kalkış yapabilecek taktik uçakların da konuşlanabileceği TCG ANADOLU ile Türkiye Cumhuriyeti bölgesel güç aktarım kabiliyetini, orta ölçekli küresel güç aktarımına çevirebilecektir. TCG ANADOLU, ameliyathane, röntgen cihazları, diş tedavi üniteleri ile yoğun bakım ve enfeksiyon odaları dahil en az 30 yatak kapasitesine sahip bir revir/hastaneye sahiptir ve insani yardım operasyonlarında Hastane Gemisi olarak görev yapabilecektir.

Tam yüklü deplasmanda 27.436 ton ağırlıkta ve 231 metre boyunda inşa edilen Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi TCG ANADOLU, gerekli test ve tecrübelerin tamamlanmasının ardından Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nca teslim alınarak Silahlı Kuvvetlerimizin envanterinde yer alan en büyük deniz platformu olacaktır.

3- Amfibi Gemi (LST)

Amfibi Gemilerin (LST) ana görev fonksiyonu amfibi hareket, araç ve teçhizatları ile birlik nakli ve ateş desteğinden oluşmaktadır.

Amfibi Gemiler çok sayıda araç ve personel taşıma kapasitesi; gelişmiş muhabere, elektronik ve komuta kontrol imkânlarıyla hareket ve lojistik görevlerine katkı sağlamaktadır. Bunların yanı sıra, gerektiğinde doğal afet yardım görevlerini yerine getirmek üzere acil sağlık imkân ve kabiliyetleri de barındırmaktadırlar.

Tek tekneli, deplasman tipi ve tamamen çelik konstrüksiyon olarak inşa edilen LST-amfibi gemileri nükleer, biyolojik ve kimyasal saldırılar için tam personel korumasına sahiptir. Ayrıca bir adet 15 tonluk genel maksat helikopterinin iniş kalkışına olanak sağlayacak helikopter platformu yer almakta olup, gündüz ve gece helikopter harekâtı yapabilmektedir.

7432 ton tam yüklü deplasman ve 138 metre boya sahip TCG BAYRAKTAR ve TCG SANCAKTAR, Türk Deniz Kuvvetlerine 2017 ve 2018 yıllarında teslim edilmiştir.

4- Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi (MOSHIP)

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterine 2017 yılında giren TCG-ALEMDAR (A-582) Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi (MOSHIP), denizaltıların satha gelememesi durumunda personeline yaşam desteği sağlanması ve 600 m derinliğe kadar personelin kurtarılması faaliyetlerini icra edecek şekilde ileri teknoloji ile donatılmıştır.

Denizaltıdan mürettebat kurtarma ve kurtarılan personele tedavi uygulama kabiliyetlerinin yanı sıra MOSHIP, yara alan, kaza/arıza yapan gemilerin kurtarılması veya yedeklenmesi, sualtı tespit ve teşhis çalışmaları ve enkaz kaldırma çalışmalarını da gerçekleştirebilecek donanıma sahiptir.

5- Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi (DİMDEG)

Yüzer birliklerin, helikopter yakıtı dahil olmak üzere, akaryakıt ve su ikmallerini denizde ikmal yöntemi ile süratli bir şekilde yapmak üzere tasarlanmış olan Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi (DİMDEG), muharip unsurlar ve ileri üsler için denizde ikmalin yanı sıra, Barışı Destekleme Harekâtı, Afet ve Acil Durumlara Müdahale ve İnsani Yardım kapsamlarında da görev yapabilecek donanıma sahiptir. Ayrıca gemilerde bulunan insanlı ve insansız su üstü ve sualtı araçlarının, helikopterlerin ve gemiye konuşlu insansız hava araçlarının (GİHA) belirli bir seviyedeki bakımlarının/onarımlarının yapılmasında da destek sağlayacaktır. 2024'te Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmesi planlanmaktadır.

6- Yeni Tip Denizaltı Projesi

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

İlk beş denizaltının inşasına başlanmış olup, birinci denizaltının 2022 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na kazandırılması planlanmaktadır.

Proje kapsamında çok sayıda yerli firmalarımızın ürünlerinin ilk kez bir denizaltı platformunda kullanılması sağlanmış olup, bu çerçevede denizaltı dizayn kabiliyeti de dahil olmak üzere bir çok alanda sanayimizin görev alması sağlanmıştır.

7- Barbaros Sınıfı Fırkateyn Yarı Ömür Modernizasyonu Projesi

Bu proje ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde kayıtlı 4 adet BARBAROS Sınıfı Fırkateynin mevcutta bulunan savaş sistemleri kaldırılarak, yerine Aselsan – Havelsan İş Ortaklığı tarafından çağın gereklerine uygun biçimde yerli ve milli olarak geliştirilen sistemlerin donatılması hedeflenmektedir.

Proje kapsamında ülkemizde ilk kez geliştirilen silah ve sensör sistemlerinin de kullanılması planlanmış olup, bu çerçevede savaş sistemleri anlamında yurt dışı bağımlılık asgari seviyeye çekilebilecektir.

İlk geminin modernizasyonunun 2022 yılı içerisinde tamamlanması ve geminin hizmete alınması planlanmaktadır.

8- Preveze Sınıfı Denizaltı Yarı Ömür Modernizasyonu Projesi

Bu proje ile, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde kayıtlı 4 adet PREVEZE sınıfı denizaltının mevcutta bulunan savaş sistemleri kaldırılarak, çağın gereklerine uygun biçimde büyük çoğunluğu yerli ve milli olarak geliştirdiği sistemler donatılması hedeflenmektedir.

Proje kapsamında ülkemizde ilk kez geliştirilen silah ve sensör sistemlerinin de kullanılması planlanmış olup, bu çerçevede savaş sistemleri anlamında yurt dışı bağımlılık asgari seviyeye çekilebilecektir.

İlk geminin modernizasyonunun 2023 yılında tamamlanması ve geminin hizmete alınması planlanmaktadır.

9- Sismik Araştırma Gemisi

MTA Genel Müdürlüğü'ne 2017 yılında teslim edilen ORUÇ REİS Sismik Araştırma Gemisi, 2-boyutlu ve 8x8 konfigürasyonunda 3-boyutlu sismik araştırma yapabilme kabiliyetine sahiptir. ORUÇ REİS, jeofizik, jeolojik, jeoteknik, batimetrik, hidrografik, oşinografik ve hidroakustik araştırmalar yapabilecek ve örnekleme çalışmalarını gerçekleştirebilecek ileri teknolojik donanıma sahiptir.

Sismik, doğal gaz ve petrol araştırmalarının stratejik boyutu dikkate alındığında, denizlerimizdeki doğal kaynaklar üzerindeki haklarımızın korunması ve denizlerimizdeki ekonomik varlıkların araştırılması açısından kritik öneme haiz milli araştırma gemisine ORUÇ REİS ile sahip olunmuştur.

10- Kontrol Botu Projesi

Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nün ihtiyacına binaen stratejik tesis, üs, liman ve sahillere yakın kesimlerde denizde emniyet, denizde güvenlik ve kaçakçılıkla mücadele görevlerinin yerine getirilmesi ve ayrıca göç olaylarının yoğunlaştığı bölgelerde düzensiz göçle mücadele ve arama/kurtarma faaliyetlerinin icra edilmesi ve desteklemesi amacıyla 122 adet Kontrol Botu tedariki amaçlanmıştır.

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

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

11- Türk Tipi Hücüm Bot Projesi

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

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

Tablo 64. Süper Yat Siparişlerinde Tonaj Bazında İlk Beş Ülke

Sıra	Ülke	Toplam GT	Proje Sayısı	Ortalama GT
1	İtalya	184.845	523	353
2	Almanya	103.371	20	5,169
3	Hollanda	95.552	75	1,274
4	Türkiye	44.022	91	484
5	Norveç	20.439	2	10,22

Kaynak: Boat International (2022 Global Order Book)

2.5.3. 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

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

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

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

Ülkemiz gemi inşa sektörü, büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdama ve dolayısıyla da ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamıştır. 2002 yılında 30.000'lerde olan yan sanayi çalışanı sayısı, 2008 yılında 103.500'lere ulaşmıştır. Yan sanayi sektörümüzdeki istihdam 2011 yılı sonunda 62.256 kişidir. 2017 yılında bu sayı yaklaşık 81.600 civarındaydı. 2020 Ağustos ayı verilerine göre yan sanayideki istihdam 97.250 kişidir.

Gemi yan sanayi firmalarımızın faaliyet alanlarından tespit edilebilenler, 13 alt başlıkta aşağıdaki şekilde listelenmektedir.

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

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

2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları

- **Global Ekonomik Kriz:** 2009 yılında yaşanan Global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de son derece olumsuz etkilemiştir. Krizin etkilerinin kısa sürede atılması amacıyla firmaların özellikle bankalarla yaşadığı finansal problemlerin öncelikli olarak çözülmesi; kredilerin yeniden yapılandırılması, tersanelere yönelik orta vadeli yatırım ve işletme kredisi için ilave fon yaratılması ve devlet destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması, sorunların çözümü için büyük önem taşımaktadır. **Türk Koster Filosu'nun Yenilenmesi Projesi**, gemi yapım-onarım ve yan sanayi açısından da krizin etkilerinin giderilmesinde önemli bir adım olacaktır.
- **Denizcilik Sanayi Sektörleri Strateji Belgesi:** Desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde bağılı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan, döviz girdisi sağlayan, bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran, bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan, bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten ve yan sanayi ile birlikte önemli bir istihdam potansiyeli yaratan gemi inşaatı, bakım-onarım ve yan sanayi sektörünün stratejik sanayi sektörleri arasında değerlendirilmesi, bu sektörün ülke ekonomisine daha fazla katkıda bulunmasını sağlayacaktır.
- **Finansman, Kontr-Garanti:** Uygun ve yeterli finansmana ulaşamama, yurtdışı siparişlerle ilgili verilecek teminatlar için istenen kontr-garanti mektupları ve gemi inşaatında kullanılan bazı ürünlerin ÖTV'ye tabi olması, sektörün rekabet edebilirliğini zorlaştıran en önemli sorunlar arasındadır.
- **Bürokrasi:** Tersanecilik faaliyetleri ile ilgili ve yetkili kurumlar, son derece müdahaleci davranmakta, bu kurumların işlemler için talep ettikleri belge, doküman ve evraklar nedeni ile sektör ağır bir bürokrasi yükü ile karşı karşıya kalmaktadır. İşlemlerin kolaylaştırılması ve bürokrasinin azaltılması sektörün daha üretken ve verimli çalışmasını sağlayacaktır.
- **Eğitim-İstihdam:** Tersanelere yetişmiş eleman kazandırmak, çalışan işçilerin mesleki eğitim almalarını sağlamak amacıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile işbirliği yapılarak gerekli eğitim planlaması yapılmalıdır. Sektöre yeni işgücü katılımında yaşanan sorunların, işgücü katılımını özendirici tedbirlerle ve tersane bölgelerine yakın meslek edindirme kursları ve yabancı işgücü kullanımının önünün açılması suretiyle giderilmesi sağlanmalıdır.
- **Çevre:** Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden korunmasına yönelik tedbirler alınmalı, tersanelerde ortaya çıkan katı ve sıvı atıkların bertaraf edilmesinde yerel yönetimler ve diğer ilgililerle işbirliği sağlanarak daha uygun maliyetli çözümler bulunmalıdır.
- **Teşvikler**
 - Tasarım teşviği başta olmak üzere, gemi-yat ve yan sanayii konusundaki devlet teşvikleri basit, kolay anlaşılır, yalın ve bürokratik işlemler mümkün olduğunca azaltılmış olarak yeniden düzenlenmeli; gemi otomasyonunda kullanılan yazılımların yerli üretiminin teşviki ile gemi ve yat üretiminde kullanılan her türlü malzeme, ürün, yazılım vb.nin belgelendirilmesi/sertifikalandırılması konusunun destek kapsamına alınması sağlanmalıdır.
 - Gemi inşasında kullanılan malzeme ve ekipmanda standardizasyona gidilerek kullanılan yerli katkının artırılması suretiyle yan sanayi desteklenmeli ve bu yolla maliyetlerde de düşüş sağlanmalıdır. Gerek gemi ve yat inşa sektöründe yerli katkı oranının ve gerekse ihracatın artırılması bakımından gemi-yat yan sanayisinde "markalaşma" büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan, özellikle yabancı alıcıların gemilerde kullanılan ürünlerde marka tercihleri nedeniyle sektörde ilave markalaşma desteğine ihtiyaç bulunmakta; ayrıca bu

markaların yurtdışında açacakları satış, mümessillik, servis hizmetleri gibi birimlerinin özel teşvik kapsamına alınmaları gerekmektedir.

- Gemi ve yat üretiminde yerli çelik ürünleri kullanımının artırılması için sektörün ihtiyacına yönelik çelik üretimi ve talebe uygun ürün çeşitliliğinin artırılması desteklenmeli, üreticilerin ürün teslimi konusunda yabancı tedarikçiler gibi üretim programına uygun çalışmaları sağlanmalı, yerli ve yabancı üreticiler arasındaki fiyat farklılığını giderecek önlemler alınmalıdır.

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ



2.6. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ

Ülkemiz gemi geri dönüşüm sanayiinin merkezi İzmir-Aliağa olup, günümüz itibariyle 23 adet tesis faal olarak çalışmalarını sürdürmektedir. Gemi geri dönüşüm endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojide çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan gemilerin getirilmesi işlemlerinde, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır.

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

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

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

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

şeklinde özetleyebiliriz.

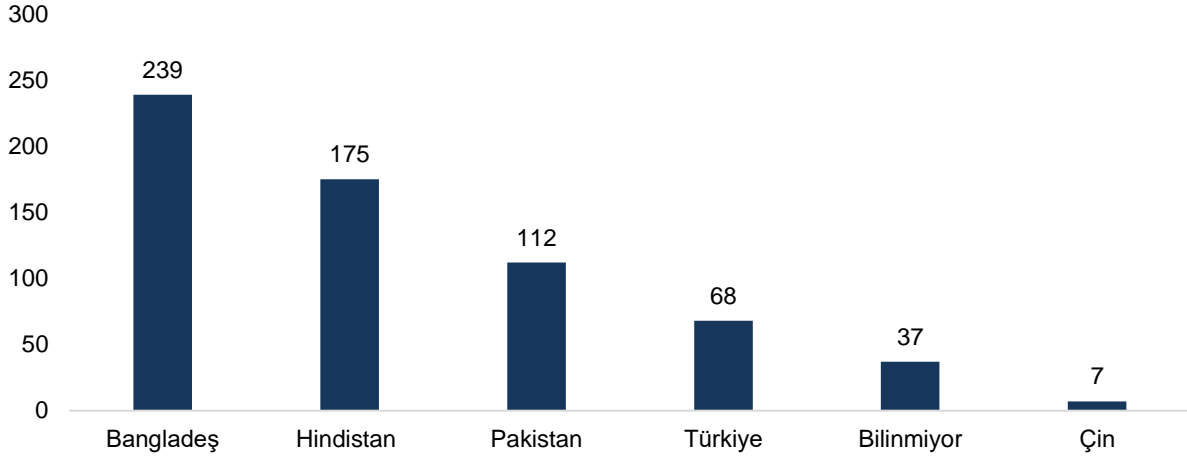
Gemi geri dönüşüm sektörü, denizcilik sektörünün iç dinamiklerine olumlu etkiler yapmaktadır. Filo tonaj ve gemi sayısını dengeleyerek navlun fiyatlarına etki eder, gemi inşa sanayinin yeni siparişler almasını sağlar. Emek yoğun bir sektör olan gemi söküm sanayimiz, sağlanan teknik destekler ve uluslararası alanda itibarının artırılması konusunda gerçekleştirilen tanıtım faaliyetleri ile 2020 yılı itibariyle 1.400 kişiye doğrudan istihdam yaratırken, yan sanayi ve tedarikçisi olduğu demir çelik sektörü ile birlikte bu rakamın birkaç misli dolaylı istihdam imkânı sağlamaktadır.

31 Aralık 2018'de yürürlüğe giren ve uygulanmaya başlanan Avrupa Geri Dönüşüm Yönetmeliği ile Avrupa Birliği bayraklı gemilerin AB Gemi Geri Dönüşüm Listesine dahil olmayan tesislerde geri dönüştürülmesinin yolu kapanmış; ülkemiz bu alanda önemli bir başarı sağlayarak, ABD'deki bir tesis ile birlikte AB dışından listeye giren iki ülkeden biri olmuştur.

Aralık 2018’de 3 tesis ile Liste’ye giren sektörümüz, bu sayıyı 2020 başlarında 6’ya aynı yılın sonlarına doğru 8’e çıkarmıştır.

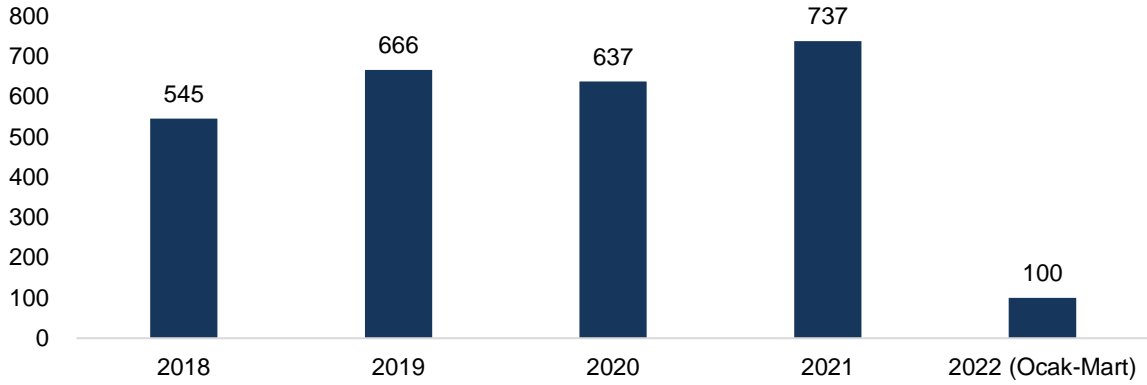
2021 yılı gemi geri dönüşüm global verilerine göre ülkemiz dünya sıralamasında adet olarak 4. konumdadır.

Grafik 64. 2020 Yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited 03/2022

Grafik 65. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi Sayısı

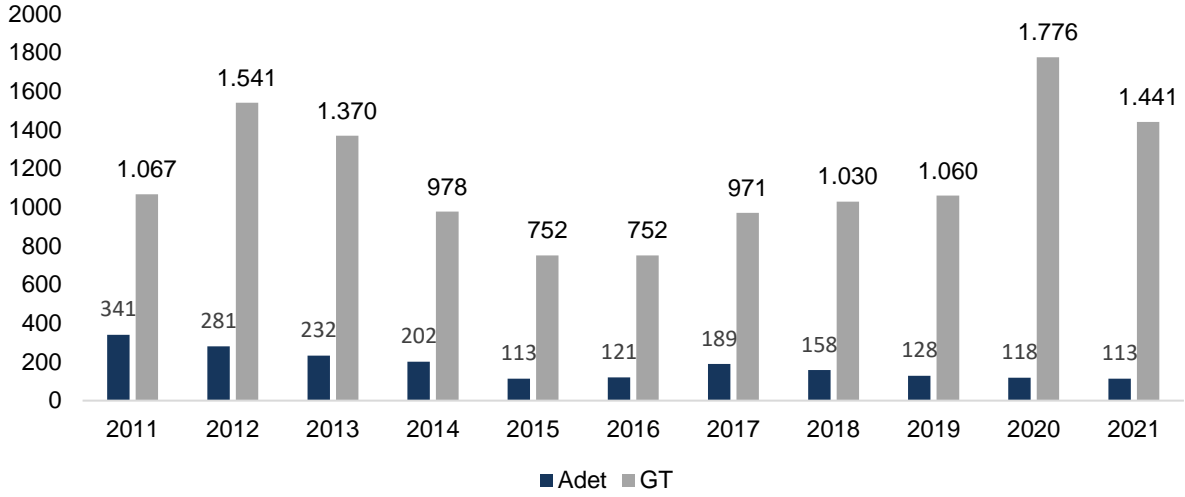


Kaynak: Clarksons Research Services Limited 03/2022

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.

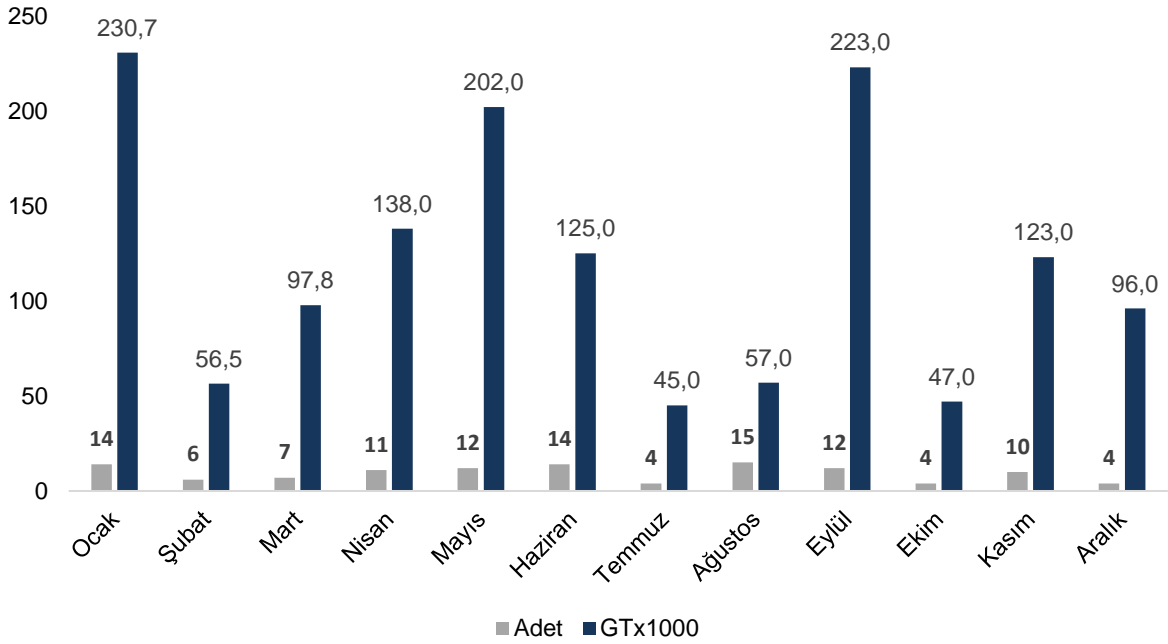
2021 yılına bakıldığında 113 adet gemi Türkiye’deki tesislere getirilerek söküme alınmıştır. Bu süreçte bölgedeki demir çelik fabrikalarının hurda hammadde ihtiyaçları karşılanmış olup, 2019 yılında 1060 gros tondan 2020 yılında 1776 gros tonaja yükselmiş, 2021 yılını ise 1441 gros tonla kapatmıştır.

Grafik 66. Yıllar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü



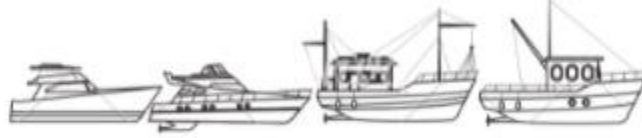
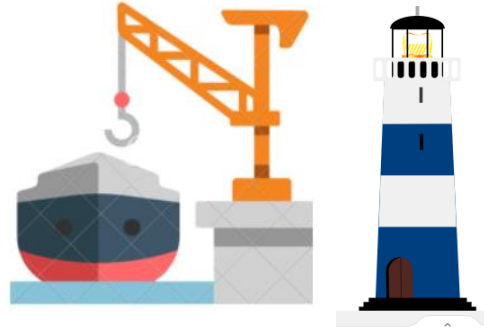
Kaynak: Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı 03/2022

Grafik 67. 2021 Yılı Aylar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü



Kaynak: Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı 03/2022

KIYI YAPILARI



2.7. KIYI YAPILARI

2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu

Ülkemizde 2021 Eylül ayı itibariyle, farklı işlevlerde ve faal olarak liman ve iskele tesisi, marina/yat limanı/yanaşma yeri, tersane, tekne imal yeri, çekek yeri, balıkçılık kıyı yapısı ve gemi söküm tesisi olmak üzere toplam 951 adet kıyı yapısı yer almakta olup, söz konusu kıyı yapılarında ve özellikle limanlarımızda son yıllarda oldukça büyük değişim ve gelişmeler yaşanmaktadır.

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

2010 yılında Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı çalışması yapılmış olup, söz konusu plan; ülkemiz kıyılarındaki limancılık ihtiyaç analizini ve temel öneriler noktasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca planlanan 3 ana liman projesini (Filyos, Çandarlı, Mersin) ortaya koymuştur.

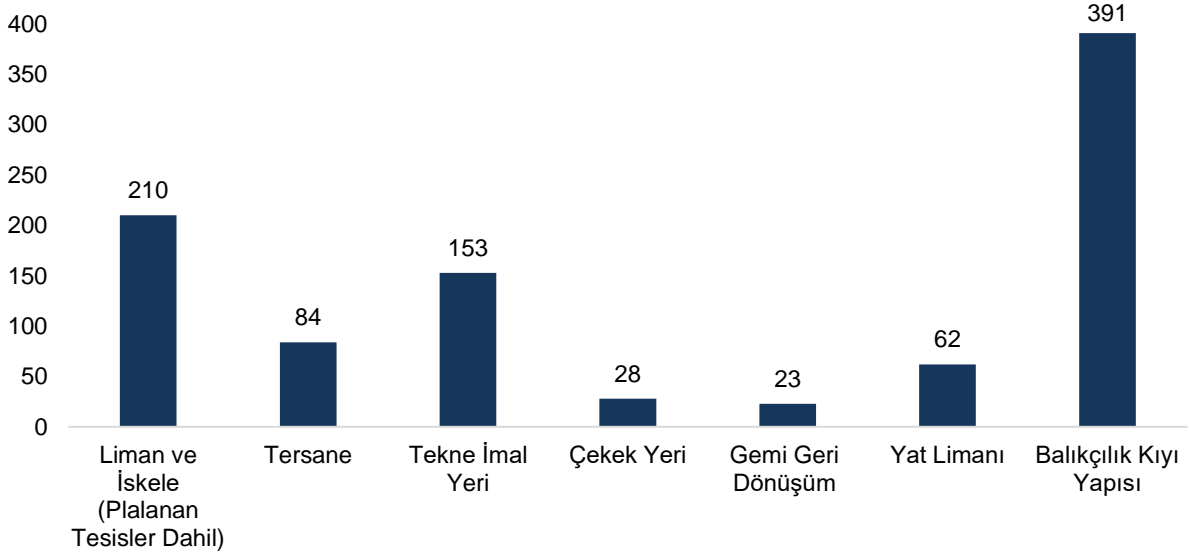
Diğer taraftan ülkemizdeki balıkçı barınaklarına yönelik durum tespiti ve balıkçı barınaklarımızın ihtiyaç duydukları teknik eksikliklerin tamamlanması amacıyla "Balıkçı Barınakları İhtiyaç Analizi Çalışması" Bakanlık tarafından hazırlanarak envanter çıkarılması sağlanmıştır.

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

Denizcilik sektöründe Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Yap-İşlet-Devret Modeli ile marinalar/yat limanları yaptırılmakla birlikte özel sektör yatırımcıları tarafından da çok sayıda marina/ yat limanı projesi hazırlanmaktadır.

2021 yılı itibariyle Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'ne 23 adet yat limanı/yat yanaşma yeri projesi için başvuru yapılmış, projelerin hayata geçirilmesiyle yaklaşık 6000 adet ilave tekne bağlama kapasitesi kazandırılacağı öngörülmektedir.

Grafik 68. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2021), Ulaşan Erişen Türkiye Raporu
<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf>

Kıyılarımızın korunması ve efektif olarak kullanımının sağlanması amacıyla öncelikli olarak; Samsun- Kirazlık, Ambarlı, Antalya, Mersin ve Tekirdağ bölgelerinde yoğun olarak bulunan ve akaryakıt ürünlerini elleçlemek üzere yapılmış boru hattı ve şamandıra sistemlerinin ortak bir platform/terminal sistemi üzerinden ayrı boru hatlarıyla elleçleme yapılabilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca çalışma başlatılmış olup, Antalya Bölgesine yönelik etüt-proje çalışmaları devam etmektedir.

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

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

2.7.1.1. Limanlar

2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri

Kuzey Ege Çandarlı Limanı, Avrupa ile Orta Doğu arasındaki potansiyel trafikten kaynaklanan kombine taşımacılık zincirinde, aktarma merkezi olarak planlanmıştır. Türkiye'nin en büyük, Avrupa'nın ise 10'uncu büyük konteyner limanı olarak planlanan Çandarlı Limanı'nın temeli 15.05.2011 tarihinde atılarak işe başlanmıştır.

İlk aşamada;

- 1.etap 1 Milyon TEU/Yıl,
- 2.etap 2 Milyon TEU/Yıl,
- 3.etap 1 Milyon TEU/Yıl,

olmak üzere toplam 4 Milyon TEU/Yıl kapasiteye ulaşması hedeflenmektedir.

Proje kapsamında;

- 480 m'si taş dolgu dalgakıran,
- 1.020 m'si çelik kazıklı dalgakıran olmak üzere,
- Toplam 1.500 m dalgakıran imalatı yapılmış olup, 31.01.2014 tarihi itibarıyla geçici kabulü yapılmıştır.

Yap-İşlet-Devret Modeli (YİD) ile yapılacak olan, 2.200 m uzunluğunda ve 1.000 m genişliğindeki rıhtımın 1.Etabın ihalesine çıkılmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir.

Filyos Limanı Projesi, Batı Karadeniz'de kuzey-güney aksında kombine taşımacılık hizmeti verecek bir liman kompleksinin hayata geçirilmesi amaçlanmakta olup aynı zamanda geri sahasında oluşturulması planlanan Sanayi Bölgesi faaliyetleri nedeniyle Bölgesel Kalkınma Projesidir. Batı Karadeniz illerinin gelişimi ve kalkınmasında önemli bir ivme oluşturacaktır. Artan gemi trafiği nedeniyle Boğazların karşı karşıya kaldığı tehdit azalacaktır.

Cevher, konteyner, akaryakıt gibi çeşitli yük türlerine hizmet verecek olup, 25 milyon ton/yıl kapasiteye sahip olacaktır. Limanın Altyapı İnşaatı 2020 yılı sonunda tamamlanmıştır.

Proje kapsamında;

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

Yaklaşık 20 milyon m³ tarama, geri saha dolgusu ve tahkimat işleri yer almaktadır. Söz konusu inşaatın yapım süresi 4 yıl olarak öngörülmüştür.

Alt yapı inşaatları genel bütçe imkânlarıyla gerçekleştirilecek olup, Yap-İşlet-Devret modeli ile limanın 25 milyon ton/yıl kapasiteyle hizmet vermesini teminen; Üst yapı tesisleri (hangar, depo, işletme binaları, yükleme-boşaltma binaları vb.) yükleme-boşaltma ve ekipman temini gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca limanın demiryolu-karayolu bağlantısı için çalışmalar başlatılmıştır.

Etüt Proje Çalışmaları Devam Eden Liman ve Kıyı Yapıları:

- Kanal İstanbul Etüt Proje ve Danışmanlık İşi
- Karacaali İskelesi Etüt Proje İşleri
- Karacabey Bayramdere Malkara Sahil Tahkimatı ve Kıyı Erzoyonu Önleme Mahmuzları ÇED ve İmar Planı Çalışması
- Esenköy Kıyı Tahkimatı ve Kum Tutcu Mahmuz Etüt Proje İşleri
- Mersin Erdemli Kızkalesi İskelesi Etüt-Proje İşleri
- Terme Sakarlı Sahil Tahkimatı Etüt Proje İşleri
- Çıldır Gölü Yanaşma Yerleri Etüt Proje İşleri
- Rize Fener Boğaz Mahallesi Dolgu Planı ve Tahkimatı Etüt Proje İşleri
- Rize İslampaşa Mahallesi Dolgu Planı ve Tahkimatı Etüt Proje İşleri
- Karasu Maden Deresi Çıkış Ağzı Mahmuzları Etüt- Proje İşleri
- Doğanyurt Sahil Tahkimatı Etüt-Proje İşleri
- Kozlu Sahili Kıyı Yapıları Etüt-Proje İşleri
- Atatürk Baraj Gölü Feribot Yanaşma Yerleri Etüt Proje İşleri
- Antalya Şamandıra Tesisleri Dönüşümü Etüt Proje İşi
- Marmara Adası Ulaşım Limanı Etüt Proje İşleri
- Karabiga Limanı ve Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Filyos Sahil Tahkimatı Etüt-Proje İşleri
- Efes Antik Kent Kanalı Denize Çıkış Yapıları Etüt Proje İşi
- Dikili Salhane Mevkii Küçük Tekne Yanaşma Yeri Etüt Proje İşleri
- Kumluca Adrasan Barınma Yeri Etüt Proje İşleri
- Kumluca Mavikent-Karaöz Barınma Yeri Etüt Proje İşleri
- Demre Çayağzı Barınma Yeri Etüt Proje İşleri
- İstanbul Yenikapı Kruvaziyer Limanı Etüt Proje İşleri
- Demre Kruvaziyer Limanı Etüt Proje İşleri
- Mersin Çamlıbel Su Sporları ve Tekne Yanaşma Yeri İnşaatı Etüt Proje İşleri
- Türkler Barınma Yeri Etüt Proje İşleri
- İyidere Sahil Tahkimatı Etüt Proje İşleri
- Gelibolu Piri Reis Sahili Düzenlemesi
- Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Tekne Barınağı Etüt Proje İşleri
- Efes Antik Kent Kanalı Denize Çıkış Yapıları Etüt Proje İşleri
- Van Emniyet Müdürlüğü Polis Bot ve Tekneleri Barınma ve Yanaşma Yeri
- Rize Şehir Hastanesi Deniz Dolgu Alanı Etüt Proje İşleri
- Bartın Amasra Kale Surları Koruma Yapısı Etüt Proje İşleri
- Mersin Çamlıbel Sahil Düzenlemesi Etüt Proje İşleri
- Antalya Aksu Çayı Batı Sahili Mahmuzları Etüt Proje İşleri

2021 Yılında Etüt Proje Çalışmaları Tamamlanan Liman ve Kıyı Yapıları

- Alaplı Deresi Çıkış Ağız Mahmuzları Etüt Proje İşleri
- Yeşilyurt Fener İskelesi Etüt Proje İşleri
- Çanakkale Güzelyalı Deniz PEM Müdürlüğü Barınma Yeri Etüt Proje İşleri
- Erdek Paşa Limanı Balıklı Köyü İskelesi
- Karacaali İskelesi ÇED, İmar Planı, Fizibilite Etüdü ve Kesin Proje Hazırlanması (Mevcut tesis için)
- Gelibolu Piri Reis Sahil Düzenlemesi ÇED ve İmar Planı Hazırlanması
- Doğanıyurt Sahil Tahkimatı Etüt-Proje İşleri
- Samsun Terme Sakarlı Sahil Tahkimatı Etüt Proje İşleri
- Kozlu Sahili Kıyı Yapıları (Etüt Proje)

2021 Yılı Protokol Kapsamında Yürütülen Etüt Proje Çalışmaları

- S.G. Didim Liman Mendirek ve Rıhtım İskele İnşaatı Etüt Proje İşleri
- S.G. Çeşme Mendirek ve Karakol Yapımı Etüt Proje İşleri
- Sahil Güvenlik İskenderun Grup Komutanlığı Etüt Proje İşleri
- Sahil Güvenlik Van Gölü Grup Komutanlıkları Etüt Proje İşleri
- Edremit S.G. Karakol Komutanlıkları Etüt Proje İşleri

2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu

2021 yılında limanlarımıza uğrayan gemi sayısı, 2020 yılına göre %4,9 artarak 51 bin 199 olmuştur. Limanlarımıza uğrayan Yabancı Bayraklı gemi sayısı bir önceki yıla göre %7,4 artmış, Türk Bayraklı gemi sayısı ise %0,7 azalmıştır.

Tablo 65. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2019-2021

Aylar	2019			2020			2021		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	1.251	2.574	3.825	1.388	2.913	4.301	1.212	2.796	4.008
Şubat	1.214	2.300	3.514	1.323	2.613	3.936	1.097	2.713	3.810
Mart	1.550	2.834	4.384	1.319	2.679	3.998	1.182	3.022	4.204
Nisan	1.659	2.854	4.513	1.028	2.571	3.599	1.274	3.108	4.382
Mayıs	1.882	2.996	4.878	1.058	2.559	3.617	1.354	3.005	4.359
Haziran	2.003	2.754	4.757	1.216	2.707	3.923	1.340	3.015	4.355
Temmuz	2.154	3.090	5.244	1.273	2.802	4.075	1.291	2.913	4.204
Ağustos	2.279	2.973	5.252	1.299	2.810	4.109	1.418	3.205	4.623
Eylül	2.120	2.994	5.114	1.329	2.865	4.194	1.274	3.137	4.411
Ekim	1.866	3.261	5.127	1.416	3.092	4.508	1.244	3.114	4.358
Kasım	1.575	2.804	4.379	1.252	2.916	4.168	1.244	3.001	4.245
Aralık	1.438	2.877	4.315	1.321	3.072	4.393	1.190	3.050	4.240
Genel Toplam	20.991	34.311	55.302	15.222	33.599	48.821	15.120	36.079	51.199

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 66. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri, 2019-2021

Liman Başkanlığı	2019 Toplam		2020 Toplam		2021 Toplam	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Alanya	69	977.669	20	707.498	19	733.388
Aliağa	5.135	94.156.168	5.356	102.687.486	5783	109.543.467
Amasra	11	11.285	5	4.963	2	1.985
Ambarlı	3.815	96.853.881	3.455	87.045.737	3453	84.542.039
Anamur	0	0	0	0	1	2.491
Antalya	524	6.233.438	703	7.986.149	748	8.598.254
Ayancık	0	0	0	0	0	0
Ayvalık	830	271.832	62	20.571	15	5.881
Bandırma	1.279	6.325.516	1.059	5.695.379	1040	5.479.378
Bartın	348	1.181.935	505	1.756.059	512	1.745.879
Bodrum	2.021	770.512	125	31.196	5	70.458
Botaş	914	45.480.079	1.256	46.427.640	1183	44.188.601
Bozcaada	37	88.562	10	101.339	8	22.838
Cide	0	0	0	0	0	0
Çanakkale	489	3.113.413	457	3.303.032	468	3.364.611
Çeşme	1.946	7.661.991	522	5.312.005	505	4.877.177
Datça	1	1.809	0	0	0	0
Dikili	134	492.392	121	435.420	134	420.434
Edremit	120	58.200	0	0	0	0
Enez	0	0	0	0	0	0
Erdek	24	15.135	9	5.540	56	15.594
Fatsa	34	87.510	38	109.107	37	95.076
Fethiye	474	424.143	73	439.936	73	516.702
Finike	2	29.966	0	0	1	2.659
Foça	0	0	0	0	0	0
Gemlik	3.490	61.173.351	3.308	59.116.408	3504	60.977.094
Gerze	0	0	0	0	0	0
Giresun	100	752.295	150	780.920	154	992.953
Göcek	49	121.649	3	5.994	14	27.972
Gökçeada	0	0	0	0	0	0
Görece	0	0	0	0	0	0
Güllük	910	4.792.159	387	4.114.934	531	5.682.217
Hopa	208	562.154	193	702.131	146	487.989
İğneada	56	92.610	9	13.322	1	6.074
İnebolu	134	333.949	102	324.455	95	321.547
İskenderun	4.259	76.837.289	4.052	76.327.130	4634	80.686.077
İstanbul	746	7.555.755	654	5.162.848	538	6.227.847
İzmir	1.551	23.089.612	1.660	24.797.800	1530	22.619.154

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Liman Başkanlığı	2019 Toplam		2020 Toplam		2021 Toplam	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Karabiga	891	8.813.115	902	9.536.036	940	9.449.840
Karadeniz Ereğli	708	7.485.391	825	8.281.576	883	9.532.736
Karasu	299	2.444.740	394	5.136.976	477	6.115.714
Karataş	1	51.821	0	0	0	0
Kaş	514	77.604	5	804	8	10.259
Kefken	0	0	0	0	0	0
Kemer	0	0	0	0	0	0
Kocaeli	8.714	142.553.602	8.976	146.524.596	9554	154.977.812
Kuşadası	671	6.363.275	6	77.451	33	1.071.672
Manavgat	0	0	0	0	0	0
Marmara Adası	712	1.082.360	656	1.061.429	791	1.113.540
Marmaris	536	1.608.012	53	115.809	39	2.005.793
Mersin	3.874	81.345.719	3.903	78.899.280	4122	80.798.905
Mudanya	0	0	0	0	0	0
Ordu	0	0	0	0	0	0
Pazar	0	0	0	0	0	0
Rize	177	560.667	168	558.418	155	530.841
Samsun	2.437	13.815.080	2.830	16.558.339	2711	16.880.372
Silivri	0		7	10.801	2	2.793
Sinop	1	2.457	1	1.949	0	0
Sürmene	6	1.024	5	3.228	3	682
Şile	5	4.232	0	0	0	0
Taşucu	770	5.512.119	723	5.608.135	790	6.309.202
Tekirdağ	2.555	49.645.202	2.541	53.368.023	2712	63.031.782
Tirebolu	70	527.291	53	475.437	50	406.370
Trabzon	501	2.627.649	428	2.633.595	407	2.669.160
Tuzla	698	15.477.393	617	12.871.512	779	15.152.458
Ünye	309	891.478	335	976.017	284	839.965
Vakfikebir	0	0	0	0	0	0
Yalova	528	7.638.921	472	6.915.714	565	8.847.130
Zonguldak	615	8.191.154	627	7.851.526	704	7.615.241
Genel Toplam	55.302	796.266.565	48.821	790.881.650	51.199	829.618.101

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

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2021 yılında 526.306.784 ton yük elleçlenmiştir.

2021 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %29,2'si (153.763.658 tonu) ihracat,
- %44,2'si (232.633.060 tonu) ithalat,
- %11,8'i (61.901.122 tonu) kabotaj,
- %14,8'i (78.008.944 tonu) transit olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 67. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2017-2021

Taşıma Cinsi	Bayrak Türü	2017	2018	2019	2020	2021
İhracat	Türk Bayraklı Gemi	15.138.335	15.660.122	14.132.161	13.580.911	14.742.145
	Yabancı Bayraklı Gemi	98.553.733	94.764.513	117.544.417	125.321.912	139.021.513
	Toplam	113.692.068	110.424.635	131.676.578	138.902.823	153.763.658
İthalat	Türk Bayraklı Gemi	21.677.485	19.850.109	13.763.576	16.098.249	15.257.051
	Yabancı Bayraklı Gemi	211.978.539	198.694.711	207.641.236	210.441.223	217.376.009
	Toplam	233.656.024	218.544.820	221.404.812	226.539.472	232.633.060
Kabotaj	Türk Bayraklı Gemi	29.898.010	29.550.554	28.251.017	29.763.556	31.184.349
	Yabancı Bayraklı Gemi	30.498.069	30.005.291	27.861.707	29.033.828	30.716.773
	Toplam	60.396.079	59.555.845	56.112.724	58.797.384	61.901.122
Transit	Türk Bayraklı Gemi	55.544.396	63.081.077	64.960.731	60.490.257	62.603.531
	Yabancı Bayraklı Gemi	7.885.329	8.547.183	10.013.567	11.912.715	15.405.413
	Toplam	63.429.725	71.628.260	74.974.298	72.402.972	78.008.944
Toplam	Türk Bayraklı Gemi	199.134.474	203.056.266	224.888.326	229.156.636	247.551.538
	Yabancı Bayraklı Gemi	272.039.422	257.097.294	259.280.086	267.486.015	278.755.246
	Toplam	471.173.896	460.153.560	484.168.412	496.642.651	526.306.784

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

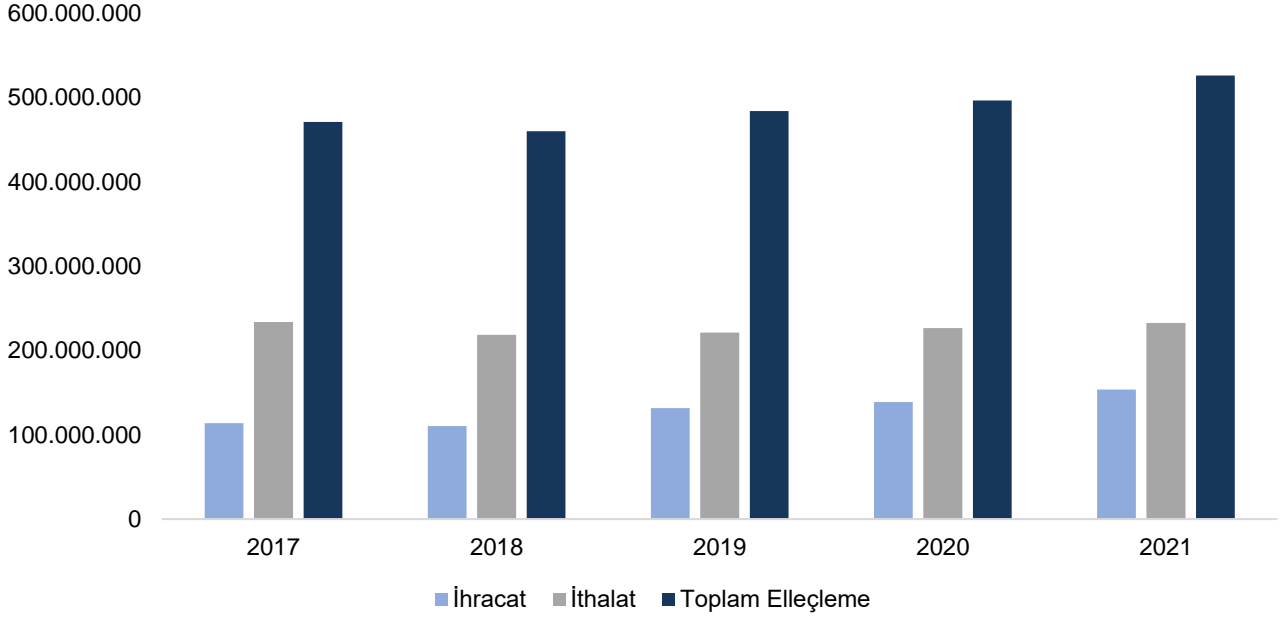
Tablo 68. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri, 2020-2021

Liman Başkanlığı	2020			2021		
	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme
Alanya	0	180.278	180.278	0	160.087	160.087
Aliağa	27.558.357	41.387.644	68.946.001	29.425.210	44.464.667	73.889.877
Amasra	2.770	0	2.770	2.500	0	2.500
Ambarlı	15.385.143	16.510.191	31.895.334	15.052.407	16.924.930	31.977.337
Antalya	3.571.347	1.952.306	5.523.653	4.050.242	2.763.694	6.813.936
Ayvalık	1.295	25	1.320	1.928	0	1.928
Bandırma	1.629.584	4.031.579	5.661.163	2.056.855	3.780.571	5.837.426
Bartın	987.080	996.955	1.984.035	906.217	1.075.009	1.981.226
Bodrum	0	0	0	0	0	0
Botaş	56.079.629	10.763.372	66.843.001	54.603.343	8.611.620	63.214.963
Bozcaada	0	0	0	0	695	695
Çanakkale	4.114.606	596.442	4.711.048	3.891.741	598.772	4.490.513
Çeşme	654.088	582.316	1.236.404	794.007	730.189	1.524.196
Dikili	451.759	46.258	498.017	501.901	15.107	517.008
Erdek	0	2.191	2.191	1.000	1.000	2.000
Fatsa	68.593	57.875	126.468	91.974	29.317	121.291
Gemlik	7.530.873	6.760.998	14.291.871	9.222.262	6.759.127	15.981.389
Giresun	387.647	429.876	817.523	464.517	620.503	1.085.020
Göcek	0	7.950	7.950	0	32.245	32.245
Güllük	5.761.436	1.048	5.762.484	8.157.273	87.784	8.245.057
Hopa	443.121	488.446	931.567	368.675	289.525	658.200
İğneada	12.450	0	12.450	0	0	0
İnebolu	237.118	98.925	336.043	235.547	71.665	307.212
İskenderun	22.969.022	38.000.214	60.969.236	26.743.950	41.067.560	67.811.510
İstanbul	300.185	1.858.138	2.158.323	256.828	2.347.694	2.604.522
İzmir	4.743.600	4.646.412	9.390.012	4.511.022	4.527.223	9.038.245
Karabıga	2.657.749	11.271.861	13.929.610	2.622.428	11.308.281	13.930.709
Karadeniz Ereğli	1.884.931	8.793.317	10.678.248	2.308.196	9.182.808	11.491.004
Karasu	398.918	983.246	1.382.164	759.901	1.280.805	2.040.706
Kefken	0	0	0	0	1.410	1.410
Kocaeli	29.375.494	47.142.131	76.517.625	32.055.045	49.280.098	81.335.143
Marmara Adası	1.519.441	1.982	1.521.423	1.661.412	2.301	1.663.713
Marmaris	50	48.235	48.285	0	11.292	11.292
Mersin	16.810.414	20.942.019	37.752.433	18.930.528	20.811.161	39.741.689
Rize	87.500	561.504	649.004	83.470	552.306	635.776
Samsun	3.674.088	9.321.752	12.995.840	3.930.027	9.247.048	13.177.075
Silivri	0	10.500	10.500	0	655	655
Sürmene	0	990	990	34	0	34
Şile	0	0	0	0	0	0
Taşucu	3.714.877	576.755	4.291.632	3.721.701	425.913	4.147.614
Tekirdağ	10.134.526	22.121.784	32.256.310	13.913.418	24.881.385	38.794.803
Tirebolu	0	426.240	426.240	0	381.396	381.396
Trabzon	242.451	2.088.276	2.330.727	178.611	2.095.316	2.273.927
Tuzla	2.233.830	2.242.081	4.475.911	2.739.257	2.938.537	5.677.794
Ünye	1.135.117	208.480	1.343.597	834.361	269.677	1.104.038
Yalova	910.616	1.465.340	2.375.956	1.178.091	2.035.251	3.213.342
Zonguldak	1.486.931	9.880.083	11.367.014	1.295.659	9.090.622	10.386.281
Genel Toplam	229.156.636	267.486.015	496.642.651	247.551.538	278.755.246	526.306.784

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

2021 yılında 2020 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen yük miktarı %5,97 (29.664.133 ton) artmıştır.

Grafik 69. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2017-2021



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2021 yılında ülkemiz liman ve iskelelerinde, eleçlenen konteyner miktarı 15.761.299 TEU olmuştur.

Konteyner elleçlemesinin;

- %39,5'i (6.233.481TEU) ihracat,
- %40,3'ü (6.357.989TEU) ithalat,
- %5,3'ü (831.986 TEU) kabotaj,
- %14,8'i (2.337.843 TEU) transit olarak gerçekleşmiştir.

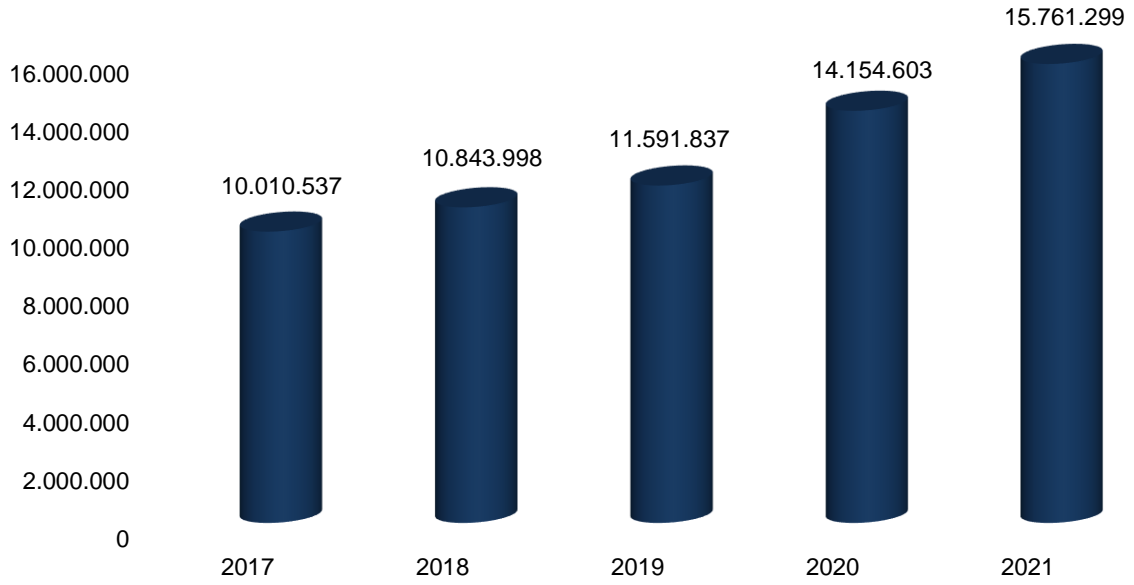
Tablo 69. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2017-2021

Taşıma Cinsi	2017	2018	2019	2020	2021
İhracat	3.866.874	4.160.124	4.594.647	5.904.017	6.233.481
İthalat	3.975.205	4.259.029	4.540.201	5.722.633	6.357.989
Kabotaj	935.521	935.661	753.267	731.352	831.986
Transit	1.232.937	1.489.184	1.703.722	1.796.601	2.337.843
Genel Toplam	10.010.537	10.843.998	11.591.837	14.154.603	15.761.299

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2021 yılında 2020 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı %11,4 (1.606.696 TEU) artmıştır.

Grafik 70. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2015-2020



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

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

Tablo 70. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU)

Bölge/Liman	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Busan	19.50	20.50	21.60	22.00	21.80	22.50
Colombo	5.70	6.20	7.00	7.20	6.90	
Guangzhou	18.60	20.10	21.60	22.80	23.20	24.20
Hong Kong	19.60	20.80	19.60	18.40	18.00	17.90
Kaohsiung	10.50	10.30	10.40	10.40	9.60	9.90
Keelung	1.40	1.60	1.50	1.50	1.50	1.60
Kobe	2.80	2.90	2.90	2.90	2.60	
Manila	4.50	4.80	5.10	5.30	4.40	
Nagoya	2.70	2.80	2.90	2.80	2.50	
Ningbo	21.60	24.60	26.40	27.50	28.70	31.10
Osaka	2.20	2.30	2.40	2.50	2.10	
Port Klang	13.20	12.00	12.30	13.60	13.20	13.80
Qingdao	18.00	18.30	19.30	21.00	22.00	23.70
Shanghai	37.10	40.20	42.00	43.30	43.50	47.00
Shenzhen	24.10	25.30	25.70	25.80	26.60	28.80
Singapore	30.90	33.70	36.60	37.20	36.90	37.50
Tanjung Priok	5.50	6.90	7.80	7.70	6.90	
Tianjin	14.50	15.00	16.00	17.30	18.40	20.30
Tokyo	4.70	5.00	5.10	4.90	4.60	4.50
Yokohama	2.80	2.90	3.00	3.00	2.70	
Asya	397.8	424.5	445.8	459.1	458.2	489.7
<i>% yıllık değişim</i>	<i>2%</i>	<i>7%</i>	<i>5%</i>	<i>3%</i>	<i>0%</i>	<i>7%</i>
Algeciras	4.80	4.40	4.80	5.10	5.10	4.80
Antwerp	10.00	10.50	11.10	11.90	12.00	
Barcelona	2.20	3.00	3.40	3.30	3.00	
Bremen/Bremerhaven	5.50	5.50	5.50	4.90	4.80	
Felixstowe	4.10	4.30	3.90	3.60	3.50	
Genoa	2.40	2.70	2.70	2.70	2.50	
Hamburg	8.90	8.80	8.70	9.30	8.50	
La Spezia	1.30	1.50	1.50	1.40	1.10	
Le Havre	2.50	2.90	2.90	2.80	2.40	
Marseilles/Fos	1.30	1.40	1.40	1.50	1.30	
Rotterdam	12.40	13.70	14.50	14.80	14.30	
Southampton	2.00	2.00	2.00	1.90	1.80	
Kuzeybatı ve Orta Avrupa	134.8	143.1	150.2	150.5	146.0	154.0
<i>% yıllık değişim</i>	<i>3%</i>	<i>6%</i>	<i>5%</i>	<i>0%</i>	<i>-3%</i>	<i>5%</i>
Charleston	2.00	2.20	2.30	2.40	2.30	2.80
Hampton Roads	2.70	2.80	2.90	2.90	2.80	
Long Beach	6.80	7.50	8.10	7.60	8.10	9.40
Los Angeles	8.90	9.30	9.50	9.30	9.20	
Montreal	1.40	1.50	1.70	1.70	1.60	
New York/New Jersey	6.30	6.70	7.20	7.50	7.60	
Oakland	2.40	2.40	2.50	2.50	2.50	2.40
Seattle-Tacoma	3.60	3.70	3.80	3.80	3.30	3.70
Vancouver	2.90	3.30	3.40	3.40	3.50	3.60
Kuzey Amerika	61.7	64.9	68.3	69.6	69.9	79.9
<i>% yıllık değişim</i>	<i>1%</i>	<i>5%</i>	<i>5%</i>	<i>2%</i>	<i>0%</i>	<i>14%</i>

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Bölge/Liman	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dubai	14.80	15.40	15.00	14.10	13.50	
Jawaharlal Nehru	4.50	4.70	5.10	5.10	4.50	5.60
Mundra	4.80	4.20	4.40	4.80	5.70	
Ortadoğu ve Hint Altı kıtası	64.8	68.3	70.4	73.2	70.5	74.5
% yıllık değişim	2%	5%	3%	4%	-4%	6%
Buenos Aires	1.40	1.50	1.80	1.50	1.40	
San Juan	1.30	1.20	1.40	1.50	1.50	
Santos	3.60	3.90	4.10	4.20	4.20	
Merkez ve Güney Amerika	42.8	44.5	46.8	46.0	44.8	49.5
% yıllık değişim	-1%	4%	5%	-2%	-3%	10%
Sydney	2.40	2.50	2.60	2.60	2.50	
Melbourne	2.70	2.80	3.00	3.00	1.30	
Okyanusya	11.6	12.0	12.9	12.6	12.5	12.5
% yıllık değişim	0%	3%	7%	-2%	-1%	0%
Cape Town	0.90	0.90	0.90	0.90	0.80	
Durban	2.60	2.70	3.00	2.80	2.60	
Mombasa	1.10	1.20	1.30	1.40	1.50	
Afrika	14.6	15.9	17.1	16.7	16.5	17.2
% yıllık değişim	-2%	9%	8%	-2%	-2%	4%

Kaynak: Clarksons Research, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.7.1.2. Tersane

Ülkemizde tersanelerin geçmişi Selçuklular devrine uzanmaktadır. Selçuklular döneminde Türklerin batıya doğru ilerleyişi, denizcilik açısından Emir Çaka Bey'in 1081'de ilk tersaneyi kurması ve 50 parçalık ilk Türk donanmasını inşa etmesiyle başlamaktadır. Selçuklular devrinde denizcilik alanında yapılan en önemli tesis Alaiye (Alanya) tersanesidir. 1227 yılında yapılan bu tersane, inşasının üzerinden sekiz yüzyıla yakın zaman geçmesine rağmen hala ayakta durmaktadır.

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

Ülkemizdeki faal tersane ve gemi söküm tesislerine ilişkin 2003 ve 2021 yıllarına yönelik kıyaslama yapıldığında;

- 2003 yılında 37 adet tersane ve 550.000 DWT proje kapasitesi varken,
- 2021 yılında 84 adet tersane ve 4,65 milyon DWT proje kapasitesine ulaşıldığı görülmektedir

Şekil 14. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021), Ulaşan Erişen Türkiye Raporu
<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf>

2.7.1.3. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi

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

Gemi geri dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri türleri arasında yer almakta olup, ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen “yeşil endüstri” olarak da adlandırılmaktadır.

1976 yılından itibaren gemi söküm faaliyetleri ülkemizde sadece İzmir İli, Aliağa ilçesinde yapılmakta olup, 1.300 metrelik sahil şeridinde özel teşebbüse ait 22 tesis faaliyet göstermektedir. Ayrıca, MKE Gemi Söküm Tesisi de aynı bölgede yer almaktadır.

2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekek Yeri

Akdeniz çanağında dolaşan toplam yat sayısı günümüzde yaklaşık 1 milyona ulaşmış olup, her yıl önemli artışlar olmaktadır. Fransa, İspanya ve İtalya Akdeniz çanağı marina kapasitelerinin %75’ini oluşturmaktadır. Ancak bu ülkelerde yeni yatırım yerlerinin kısıtlı olması, Batı Akdeniz’in kirlenmesi ve işletmeciler ücretlerindeki artış, Doğu Akdeniz ülkelerini cazip duruma getirmiştir.

Kamu ve özel sektör tarafından inşası tamamlanmış olan turizm kıyı yapıları için öngörülen hedefler ile halen işletilmekte olan yat limanlarına ek olarak ihtiyaç duyulan

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

Eylül 2021 itibarıyla ülkemizde 153 adedi kıyılarda olmak üzere toplam 708 adet tekne imal yeri, 28 adedi kıyılarda olmak üzere toplam 158 çekek yeri bulunmaktadır.

Bu yapılardan 38 tanesinin turizm işletme veya yatırım belgesi bulunmaktadır.

Tablo 71. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca İşletme İzni Verilen Turizm Kıyı Yapıları

Turizm İşletme Belgesi	Yat Limanı	28
	Yat Çekek Yeri	5
Turizm Yatırım Belgesi	Yat Limanı/Rıhtım/İskele	4
	Kruvaziyer Gemi Limanı	1
	Yat Çekek Yeri	
Genel Toplam		38

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı (2020), Turizm İstatistikleri

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

- İzmir Çaltılıdere Tekne İmal Yeri (Ön izin sözleşmesi imzalanmıştır. ÇED Gerekli Değildir yazısının yenilenme çalışmaları devam etmektedir. Altyapı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca yapılacaktır.)
- Fethiye Karaot Tekne İmal ve Çekek Yeri (İmar planı onayı için Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğüne ilgili kooperatif tarafından başvuru yapılmıştır.)
- Bodrum Ören Tekne İmal ve Çekek Yeri (Ön izin sözleşmesi imzalanmış olup inşaat ruhsatları alınmıştır.)
- Marmaris Bozburun Tekne İmal ve Çekek Yeri (Jeolojik etüd raporu sonrasında teklif plan onaya sunulacaktır.)
- Manavgat Tekne İmal ve Çekek Yeri (Ön izin sözleşmesi imzalanmış, plan onay süreci Şubat 2016 da başlatılmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı, projenin uygun olmayan alternatif bir alana taşınmasını istemektedir.)
- Bartın Tekkeönü Tekne İmal ve Çekek Yeri (Bakanlıkça Genel Yerleşim Planı onaylanmıştır. İlgili valilik üzerinden yer tahsis süreci başlatılmıştır.)
- Bartın Kuruçayla Tekne İmal ve Çekek Yeri (Kooperatife tahsisinin yapılması uygun görülmüştür. Ancak henüz kooperatif kurulamamıştır.)

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

Yap-İşlet-Devret Modeli İle İhale Edilerek İşletmeye Açılan Turizm Tesisleri:

- Muğla Turgutreis Yat Limanı
- Aydın Didim Yat Limanı
- İzmir Çeşme Yat Limanı
- İzmir Sığacık Yat Limanı
- Yalova Yat Limanı
- Mersin Yat Limanı
- Antalya Alanya Yat Limanı
- Antalya Kaş Yat Limanı
- Mersin Kumkuyu Yat Limanı
- Muğla Ören Yat Limanı
- Bodrum Yolcu İskelesi

Yap-İşlet-Devret Modeli İle İhale Edilerek İnşaatı Devam Eden Tesisler:

- Antalya Gazipaşa Yat Limanı
- Muğla Datça Yat Limanı
- Haliç Yat Limanı ve Kompleksi
- Tekirdağ Yat Limanı
- Yenifoça Yat Limanı

Etüt Proje Çalışmaları Devam Eden Yat Limanları:

- Özdere Yat Limanı
- Urla Çeşmealtı Yat Limanı
- İstanbul Silivri Yat Limanı
- Samsun Kurupelit Yat Limanı
- İstanbul Yenikapı Kruvaziyer Yat Limanı

Yap-İşlet-Devret Modeli İle İhale Edilecek Projeler

- Çeşme Şifne Yat Limanı
- Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı
- Demre Yat Limanı
- Çanakkale Lapseki Yat Limanı

2021 Yılı Yapım İhalesi Hazırlıkları Yapılan Ulaştırma Denizyolu Tesisleri:

- Kıyı Yapıları ve Döngelli Deresi Mahmuzları İnşaatı

2021 Yılında Yapım İhalesi Gerçekleştirilen Kıyı Yapıları

- Giresun Balıkçı Barınağı (DOKAP)
- Antalya Balıkçı Barınağı Amatör Denizyolu Yanaşma Yeri İnşaatı
Tarlaağzı Balıkçı Barınağı Onarım İnşaatı

2.7.1.5. Balıkçı Barınakları

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

Yapımı Devam Eden Balıkçı Barınakları:

- Giresun Balıkçı Barınağı (DOKAP)

Etüt-Proje Çalışmaları Devam Eden Balıkçı Barınakları:

2021 yılı itibari ile 38 adet balıkçı barınağının etüt proje işleri devam etmektedir.

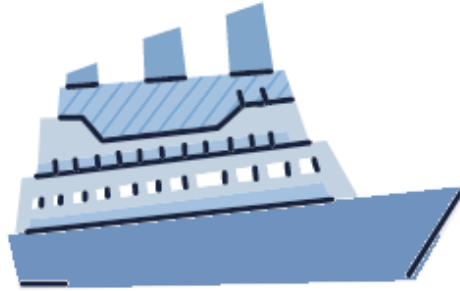
- Anadolu Feneri Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Garipçe Köyü Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Anadolu Kavağı Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Körfez Atalar Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Tütünciftlik Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Keşan Yayla Balıkçı Barınağı ve Sahil Tahkimatı Etüt Proje İşleri
- Güzelbahçe Yalı Balıkçı Barınağı Geliştirilmesi
- Narlıdere Balıkçı Barınağı Mendirek Uzatılması
- Ahmetbeyli Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Doğanbey - Payamlı Balıkçı Barınağı Koruma Amaçlı İmar Planı Hazırlanması
- Gülpınar Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Erdek İlhanlar Bal. Bar. Sahil Düzenlemesi Kum Tutucu Mahmuz
- Koruköy Balıkçı Barınağı Etüd ve Proje İşleri
- Çanakkale Lapseki Şevketiye Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Gazipaşa Uğrak-Yeşilöz Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Tirebolu Yalıköy Çekek Yeri Kum Tutucu Mahmuz İmar Planı ve ÇED İşleri
- Yomra Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri İnebolu Balıkçı Barınağı Etüt-Proje İşleri
- Kilitbahir Bal. Bar. Etüt Proje İşleri
- Adana Karataş Balıkçı Barınağı Geliştirilmesi İnşaatı ve Karataş İskelesi Etüt Proje İşleri
- Tatvan Merkez Balıkçı Barınağı İnşaatı Etüt Proje İşleri
- Taşucu Balıkçı Barınağı Geliştirilmesi İnşaatı Etüt Proje İşleri
- Eğirdir Bal.Bar. İmar Planı Hazırlanması
- Sarıdris Bal.Bar. İmar Planı Hazırlanması
- Çatalca Yalıköy Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Tatvan Sahili İskele Tadilatı ve Et. Proj. İş.
- Karabiga Limanı ve B.B. Etüt Proje İşleri
- Kartal B.B. Etüt Proje İşleri
- Selimpaşa B.B. Etüt Proje İşleri
- İğneada B.B. Etüt Proje İşleri
- Boğaziçi B.B. Etüt Proje İşleri
- Çardak B.B. Etüt Proje İşleri
- İskenderun B.B. Etüt Proje İşleri
- Erciş Sahil Evleri B.B. Etüt Proje İşleri
- Fatsa B.B. Mendirek Uzatılması ve Kapasite Artırımı İnş. Etüt Proj İşleri

- Trabzon Akyazı B.B. Etüt Proj İşleri
- Alaplı B.B. Mahmuz İlavesi Etüt Proj İşleri

2021 Yılında Etüt Proje Çalışmaları Tamamlanan Balıkçı Barınakları

- Akçaabat Akçakale Balıkçı Barınağı
- Giresun Balıkçı Barınağı
- Tekkeönü Balıkçı Barınağı
- Seferihisar- Akarca Balıkçı Barınağı
- Gülbahçe Balıkçı Barınağı
- Madenli Balıkçı Barınağı Mendirek Tadilatı ve İskele İlavesi
- Güre Balıkçı Barınağı
- Hatay Arsuz Balıkçı Barınağı
- Altınoluk Balıkçı Barınağı
- Kumyaka Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Bayramdere Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri (Mevcut Tesis için)
- Mudanya Güzelyalı Balıkçı Barınağı ve Yat Limanı İmar Planı, ÇED, Jeoteknik Rapor, Hidrografik ve Oşinografik Rapor Hazırlanması İşleri.
- Karaduvar Balıkçı Barınağı Mendirek Uzatma ve İkmal İnşaatı Etüt Proje İşleri
- Rize Pazar Balıkçı Barınma Yeri Büyütme Talebi Etüt Proje İşleri

DENİZ TURİZMİ



2.8. DENİZ TURİZMİ

2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2021 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 elit bir kitlenin spor, denize dönük eğlence ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık 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 etkilemiştir.

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, bini aşkın yat ve yatak kapasitesi ile filo halinde hızlı bir gelişme göstermiştir. Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen ahşap yatlarımızın (guletlerimiz) oluşturduğu Mavi Yolculuk filomuz dünyada ilk ve tek olup, Mavi Yolculuk ülkemizin dünya turizmine hediye ettiği marka değeri olan özgün bir turizm dalı olmuştur.

Yat yatırım ve işletmeleri, yat limanı yatırım ve işletmeleri, sportif amaçlarla yapılan aletli dalış aktiviteleri, su sporları, amatör denizciliğe ilişkin faaliyetler ve deniz araçlarıyla yapılan günübirlik geziler bünyesinde toplayan deniz turizmi hizmet ticareti uluslararası alanda kapasitesini her geçen gün artırmaktadır.

Ülkemizde 80’li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi, sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisi ile genel turizm sektörü içerisinde % 20’lik önemli bir yer tutmaktadır

Tablo 72. Ülkelere Göre Turizm Gelirleri Dünya Sıralaması (Milyar \$)

Ülkeler	2017	2018	2019
1-A.B.D.	210,7	214,7	214,1
2-İspanya	75,3	81,7	79,7
3-Fransa	58,9	66,0	63,8
4-Tayland	52,4	56,4	60,5
5-İngiltere	48,0	50,0	52,7
6-İtalya	44,2	49,3	49,6
7-Japonya	34,1	42,1	46,1
8-Avustralya	41,7	45,0	45,7
9-Almanya	39,9	43,0	41,6
10-Makao	35,9	40,7	40,1
11-Çin	38,6	40,4	35,8
12-B. Arap Emirlikleri	21,0	21,4	30,7
13-Hindistan	27,4	28,6	30,7
14-Türkiye	22,5	25,2	29,8
15-Hong Kong	33,3	36,9	29,0
16-Kanada	25,0	26,9	28,0
17-Meksika	21,3	22,5	24,6
18-Avusturya	20,5	23,1	22,9

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü, Ocak 2021 Barometresi

Tablo 73. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama

Yıllar	Yabancı Ziyaretçi		Yurtdışı İkametli Vatandaş Ziyaretçi		Gsm+Marina Hizmet Harcamaları (1.000 \$)	Toplam Turizm Geliri (1.000 \$)	Değişim (%)	Ortalama Harcama (\$)	Değişim (%)
	Turizm Geliri	Ortalama Harcama (\$)	Turizm Geliri (1.000 \$)	Ortalama Harcama (\$)					
2005	15.725.813	766	4.374.383	1.214	221.915	20.322.112	19	842	-0,04
2006	13.918.757	722	4.463.614	1.153	211.580	18.593.951	-8,5	803	-4,65
2007	15.936.347	692	4.703.850	1.121	302.303	20.942.500	12,6	770	-4,2
2008	19.612.296	742	5.418.439	1.191	384.332	25.415.067	21,4	820	6,61
2009	19.063.702	697	5.690.629	1.222	310.150	25.064.482	-1,4	783	-4,54
2010	19.110.003	670	5.558.366	1.231	262.627	24.930.997	-0,5	755	-3,61
2011	22.222.454	709	5.638.464	1.168	254.753	28.115.692	12,8	778	3,03
2012	22.410.365	715	6.354.379	1.241	242.260	29.007.003	3,2	795	2,29
2013	25.322.291	749	6.760.180	1.252	226.520	32.308.991	11,4	824	3,54
2014	27.778.026	775	6.289.260	1.130	238.617	34.305.904	6,2	828	0,57
2015	25.438.923	715	5.843.074	970	182.781	31.464.777	-8,3	756	-8,73
2016	15.991.381	633	5.964.853	978	151.206	22.107.440	-29,7	705	-6,77
2017	20.222.971	630	5.908.752	903	151.933	26.283.656	18,9	681	-3,44
2018	24.028.311	617	5.345.472	801	139.142	29.512.926	12,3	647	-4,96
2019	28.704.946	642	5.688.271	796	127.116	34.520.332	17	666	2,91
2020	9.097.118	716	2.886.859	926	75.343	12.059.320	-65,1	762	14,5
2021	18.790.273	785	5.576.964	1.029	115.095	24.482.332	103	834	9,4

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

Türkiye, 2020 yılında ülkelere göre turist sayısı Avrupa sıralamasında 15,9 milyon turist ile 4'üncü sırada, ülkelere göre turist sayısı dünya sıralamasında ise 6'ncı sırada yer almıştır.

Tablo 74. Ülkelere Göre Turist Sayısı Avrupa Sıralaması (Milyon Kişi)

Ülkeler	2017	2018	2019	2020
Fransa	86,9	89,4	90	40
İtalya	58,3	61,6	64,5	25,2
İspanya	81,9	82,8	83,5	18,9
Türkiye	37,6	45,8	51,2	15,9
Avusturya	21,3	22	22,7	15,1
Almanya	37,5	38,9	39,6	12,4
İngiltere	39,5	38,7	39,4	11,1

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü Ocak 2021 Barometresi

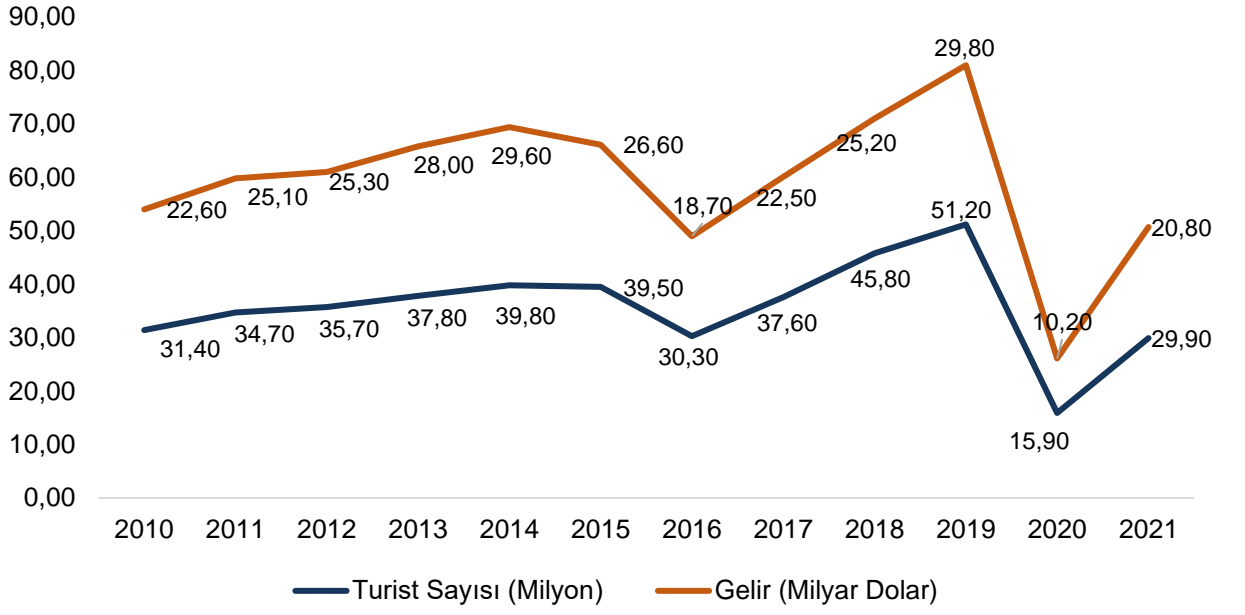
Tablo 75. Ülkelere Göre Gelen Turist Sayısı Dünya Sıralaması (Milyon Kişi)

No	Ülkeler	2018	2019	2020
1	Fransa	89,40	90,00	40,00
2	İtalya	61,60	64,50	25,20
3	Meksika	41,30	45,00	24,30
4	A.B.D.	79,70	79,30	19,40
5	İspanya	82,80	83,50	18,90
6	Türkiye	45,80	51,20	15,90
7	Avusturya	22,00	22,70	15,10
8	Almanya	38,90	39,60	12,40
9	İngiltere	38,70	39,40	11,10
10	Çin	62,90	65,70	8,00
11	Yunanistan	30,10	31,30	7,40
12	Tayland	38,20	39,90	6,70
13	Portekiz	22,80	24,60	6,50
14	Rusya	24,60	24,60	6,40
15	Malezya	25,80	26,10	4,30
16	Japonya	31,20	31,90	4,10

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü Ocak 2021 Barometresi

Ancak, 2019 Kasım ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan Yeni Koronavirüs (Covid-19) salgınının, tüm dünyayı etkisi altına alması neticesinde, ülkelerce alınan koruma ve uygulama tedbirleri kapsamında en fazla etkilenen iş kolu turizm sektörü olmuştur.

Grafik 71. Ülkemizin Yıllar İtibari ile Turizm Geliri ve Turist Sayısı



Kaynak: Dünya Turizm Örgütü Ocak 2021 Barometresi

Yaşanan pandemi nedeniyle, 2020 yılında dünyada tüm turizm faaliyetleri durma aşamasına gelmiş, Birleşmiş Milletler Uluslararası Turizm Örgütü (UNWTO), Covid-19 salgınından dünyadaki tüm turistik bölgelerin olumsuz etkilenerek, getirilen tedbir ve kısıtlamalar neticesinde turistik tesislerin Avrupa'da %83'ü, Amerika'da %80'i, Asya ve Pasifik'te %70'i, Ortadoğu'da %62'si, Afrika'da %57'sinin uluslararası turizme kapandığını belirtmiştir.

Yeni Koronavirüs (Covid-19) salgınının tüm dünya ülkelerine yayılması ve ülkemizin de 14 Mart 2020 tarihi itibarıyla salgın kontrolüne ilişkin başta Sağlık Bakanlığı olmak üzere ilgili diğer Bakanlıklar tarafından alınan tedbir ve uygulamalar ile ülkelerin uyguladığı sınır politikaları sebebiyle;

Genel Turizm gelirimiz 2020 yılında bir önceki yıla göre %65,1 azalarak 12.059.320.000 Dolar olarak gerçekleşmiş, 2021 yılında ise % 103 oranında artışla 24.482.332 Dolar olarak gerçekleşmiştir.

Yaşanan Koronavirüs (Covid-19) salgını varyantlarının 2021 yılında da devam etmesi nedeniyle 2021 yılı deniz turizmi sezonu Haziran Ayı itibari ile faaliyetlerine başlayabilmiş olup;

-Başta ABD olmak üzere AB ülkelerinin (İtalya, Fransa, İspanya vb.) yaşanan salgından ağır şekilde etkilenmeleri neticesinde uluslararası Kruvaziyer Gemi Donatanları tarafından kruvaziyer tur seferleri 23 Mart 2020 tarihi itibari ile iptal edilmiştir. Bu yaşanan salgın ve iptallerden ülkemizin Kruvaziyer Turizmi de etkilenerek, limanlarımıza gelecek kruvaziyer gemi rezervasyonları Ekim 2021 tarihine kadar iptal edilmiştir.

-Ege ve Akdeniz'deki kıyılarımızdan Yunan Adalarına sefer yapan turistik yolcu feribotlarımız ise, Yunanistan'ın ülkemize uyguladığı sınır politikası sebebiyle Yunan Adaları hudut kapıları açılmadığından 2021 deniz turizmi sezonunda hiçbir faaliyetlerini gerçekleştirememişlerdir.

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

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.

Tablo 76. Yıllara Göre Geceleme Yapan Ziyaretçilerin Kişi Başı Ortalama Turizm Harcaması, Kalış Süresi ve Gecelik Gelir

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

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

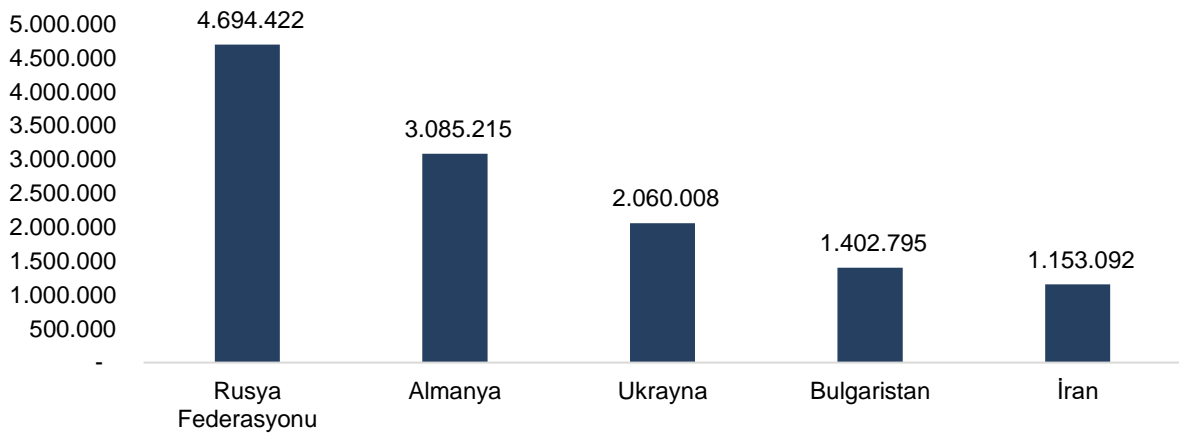
2021 yılında, 24.712.266 milyon yabancı ziyaretçi olmak üzere 30.038.961 Milyon kişi ülkemiz ziyaret etmiştir.

Tablo 77. Yıllara Göre Ülkemize Gelen Ziyaretçiler

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

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

Grafik 72. Ülkemize 2021 Yılında En Çok Ziyaretçi Gönderen İlk 5 Ülke



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

Ülkemiz Deniz Turizminin Sürdürülebilirliği için;

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

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

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

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

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

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

- Mevcut çekek yerlerinin ruhsatlandırılması ve yeni çekek yerlerinin açılması,

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

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

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

2.8.2. Deniz Turizminin Unsurları

2.8.2.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği

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

Ülkemize gelen turistler, "bareboat" (mürettebatlı-mürettebatsız) tekneler kiralayarak kıyılarımızda gezinti yapma imkanına sahiptir. Mürettebatlı teknelerin büyük bir kısmı olan

“gulet”ler ise ülkemize özgü bir seyahat ve tatil türü olan “Mavi Yolculuk” turizmini gerçekleştirmektedir.

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

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

şeklinde.

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

Tablo 78. 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
2002	96	10	106	725	369	1.094	6.774	2.457	9.231
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	1.246	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	1.140	24	1.167	1.537	608	2.145	15.994	5.100	21.094
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	1.344	11	1.355	1.819	160	1.979	17.917	1.219	19.136
2020	1.451	-	1.451	1.947	-	1.947	18.576	-	18.576

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı * 31/12/2020

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

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 79. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Boylarına ve Bandıralarına Göre Dağılımı (2020)

Bandıra	2020							Toplam
	Boyları							
	0-5.99	6.0-8.99	9.0-11.99	12.0-14.99	15.0-17.99	18.0-24.99	25.0+	
Almanya	3	6	12	8	4	3	2	38
Avusturya	-	-	-	-	2	-	-	2
Belçika	-	-	1	-	1	-	-	2
Danimarka	-	-	-	-	-	-	-	-
Finlandiya	-	-	-	-	-	-	-	-
Fransa	1	-	8	6	1	1	-	17
Hollanda	1	1	11	20	5	3	1	42
İngiltere	-	1	26	38	23	58	26	172
İrlanda	-	-	-	1	-	-	-	1
İspanya	-	1	-	1	-	-	-	2
İsveç	-	2	4	-	1	1	-	8
İtalya	-	-	1	4	1	2	-	8
Lüksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-
Portekiz	-	-	-	-	-	-	-	-
Yunanistan	1	4	1	1	1	-	1	9
Çek Cumhuriyeti	-	-	-	-	-	1	-	1
İsviçre	-	1	2	1	-	-	-	4
İzlanda	-	-	-	-	-	-	-	-
Macaristan	-	-	-	-	-	-	-	-
Norveç	-	-	-	-	-	-	-	-
A.B.D.	3	17	84	105	58	58	20	345
Avustralya	-	-	4	9	4	-	-	17
Japonya	-	-	-	-	-	-	-	-
Kanada	-	-	-	2	1	2	-	5
Meksika	-	-	-	-	-	-	-	-
Yeni Zelandada	-	-	1	3	2	-	-	6
Sırbistan	-	-	-	-	-	-	-	-
Malta	-	-	1	1	2	7	17	28
İsrail	-	-	5	4	-	1	-	10
Diğer	2	5	42	53	15	42	42	201
Yabancı Toplam	11	38	203	257	121	179	109	918
Türk	1	6	33	69	14	22	4	149
Genel Toplam	12	44	236	326	135	201	113	1.067

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 80. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı

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

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

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

İstanbul Boğazi'nda gerçekleştirilen deniz turizmi faaliyetleri ise, Ege ve Akdeniz'deki günübirlik gezi teknesi işletme faaliyetlerinden farklı olarak, yolcu motorları ile saatlik biletli

pulman koltukla kısa süreli seyir şeklinde ve yüzer restoran/gezinti tekneleri (tenezzüh) ile yeme-içme ve organizasyon amaçlı gündüz veya gece farklı saat dilimlerinde yerli ve yabancı turist gruplarına hizmet vermektedir.

2021 Yılı Deniz Turizmi Aracı Filomuz;

• Ticari Yat	1.979 Adet
• Günübürlük Gezi Teknesi	2.662 Adet
• Dalabilir Deniz Turizmi Aracı	2 Adet
• Yüzer Deniz Turizmi (Restoran) Aracı	38 Adet
• Dalış Turizmi Merkezi	2 Adet
• Su Üstü Aktiviteleri Merkezi	697 Adet

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

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

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

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

2.8.2.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği

İtalya'nın 6.500 km. uzunluğundaki kıyılarında 379, İspanya'nın 4.964 km uzunluğundaki kıyılarında 356, Hırvatistan'ın 5.835 km uzunluğundaki kıyılarında 159 adet yat limanı varken, 8.333 kilometrelik kıyılarımızda ise 83 adet yat bağlama yeri bulunmaktadır.

Her ne kadar diğer AB ülkelerine göre yat bağlama sayımız az gözükse de 83 adet yat bağlama yerinin 56 adedi nitelikli yat bağlama tesisidir.

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

Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibarıyla 25 adet ve 4.720 (kara+deniz) bağlama kapasiteli yat limanı varken, 2021 yılı sonu itibarıyla sonu itibarıyla ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 84 adet (37 adet belgeli, 6'sı Belediye Yat Limanı olmak üzere ve diğer iskele, rıhtım bağlama yerleri dahil) Yat Bağlama Yeri ve yaklaşık 29.000 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmakta olup, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2023 hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile artırılması planlanmaktadır.

Tablo 81. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri

	Tesis Sayısı	Kapasitesi
Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları ve Rıhtım-İskeleler	28	12.539
Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekek Yerleri	5	759
Turizm Yatırımı Belgeli Yat Limanı ve Rıhtım- İskeleler	4	1.852
Turizm Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanı	1	-
Turizm Yatırımı Belgeli Yat Çekek Yerleri	-	-
Deniz Turizmi Tesisleri Genel Toplamı	38	15.150

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı * Veriler 31/01/2021 tarihi itibarıyla.

Ataköy Marina, Setur Antalya Marina, D-Marin Turgutreis Marina, D-Marin Didim Marina, D-Marin Göcek Marina, Ece Saray Marina, Kemer Türkiz G-Marina, Marmaris Yat Marin, Milta Bodrum Marina, Palmarina Yalıkavak ve Teos Marina, TYHA (The Yacht Harbour Association) tarafından verilen "5 Altın Çıpalı" tesisler olarak hizmet vermektedirler. Bu tesisler sadece bir marina değil; su sporları ve alışveriş merkezi, onarım ve bakım üssü, sosyal ve kültürel aktiviteler merkezi bir "marina village", yani "deniz tatil köyü" olarak faaliyet göstermektedir.

2012 Yılından sonra Yat Liman Yatırım ve İşletmeciliği sektörü durağanlığını korumuş olup, 2021 Yılı Kasım Ayında İstanbul Büyükçekmece'de yapılan Kıyı Marina Deniz Turizmi Sektörünün hizmetine girmiş, Yeni Foça Yat Limanı İhalesi tamamlanmış olup, 2022 Yılında Hizmete girmesi planlanmaktadır.

Yapımı Devam Eden ve Yapılması Planlanan Yat Limanları

- Tekirdağ Yat Limanı
- Silivri Yat Limanı
- Haliç Yat Limanı
- Ataport Marina
- Dalaman Yat Limanı
- Demre Yat Limanı
- Çeşmealtı Yat Limanı
- Güllük Yat Limanı
- Datça Yat Limanı
- Gazipaşa Marina
- Kumburgaz Yat Limanı
- Avşa Adası Yat Limanı
- Şifne Yat Limanı
- Şakran Yat Limanı
- Bayraklı Yat Limanı
- Seferihisar-Ürkmez Yat Limanı
- Körmen Yat Limanı
- Kalkedon Yat Limanı Bodrum
- Lapseki Yat Limanı
- Bağla Yat Limanı

Toplam 20 Yat Limanının hizmete açılması ile birlikte mevcut yat bağlama kapasitesine deniz (6.936) +kara (2.246) olmak üzere toplam 9.182 adet yat bağlama sayısı Deniz Turizmi hizmetine katılacaktır.

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

**Tablo 82. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri -
Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları**

Sayı	Liman Adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası / AYDIN	310	-
2	Ataköy Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Ataköy / İSTANBUL	1.040	60
3	G-Marina Kemer	3 Çıpalı Yat Limanı	Kemer / ANTALYA	150	150
4	Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	676	122
5	Club Marina	Rıhtım ve İskele	Göcek / MUĞLA	195	-
6	Setur Antalya Marina	3 Çıpalı Yat Liman	ANTALYA	200	150
7	Kumlubükü Yat Clup	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris / MUĞLA	10	-
8	Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	455	100
9	Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye / MUĞLA	230	-
10	Milta Bodrum Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	425	50
11	My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris / MUĞLA	67	15
12	D-Marin Didim Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Didim / AYDIN	576	600
13	D-Marin Port Göcek Marina	3 Çıpalı Yat limanı	Fethiye / MUĞLA	379	-
14	Alaçatı Yat limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	260	100
15	Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye / MUĞLA	116	200
16	Yalova Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	YALOVA	240	80
17	Alanya Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Alanya / ANTALYA	287	160
18	Teos Marina	5 Çıpalı Yat Liman	Seferihisar / İZMİR	480	80
19	Port lasos	Rıhtım ve İskele	Milas / MUĞLA	100	-
20	Skopea Marina	Rıhtım ve İskele	Fethiye / MUĞLA	80	-
21	Marmaris Adaköy Marina	Rıhtım ve İskele	Marmaris / MUĞLA	33	-
22	Çeşme Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	377	100
23	West İstanbul Marina	4 Çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü / İSTANBUL	600	370
24	Ayvalık Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Ayvalık / BALIKESİR	200	150
25	Mersin Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Liman	MERSİN	500	500
26	Güllük Yat Marin	Rıhtım ve İskele	Milas / MUĞLA	270	-
27	Gökova Ören Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Milas/ MUĞLA	416	130
28	Yalıkavak Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	710	40
Toplam				9.382	3.157
Genel Toplam				12.539	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı * Veriler 31/01/2021 tarihi itibarıyla.

Tablo 83. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları

Sayı	Liman adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Meersea Körmen Yat Limanı	Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
2	Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu / İSTANBUL	1.000	100
3	Mandalya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas / MUĞLA	50	-
4	Tümsağ Kumkuyu Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Erdemli / MERSİN	200	200
Toplam				1.496	356
Genel Toplam				1.852	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı * Veriler 31/01/2021 tarihi itibarıyla.

Tablo 84. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekme Yerleri

Sayı	Liman adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Yat Lift Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Bodrum / MUĞLA	-	400
2	Ağanlar Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Bodrum / MUĞLA	-	200
3	Neta Marina Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Bodrum / MUĞLA	-	21
4	Ege Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Milas / MUĞLA	-	50
5	Albatros Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri (Rıhtım/İskele)	Marmaris / MUĞLA	40	48
Toplam				40	719
Genel Toplam				759	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı * Veriler 31/01/2021 tarihi itibarıyla.

Tablo 85. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanları

Sayı	Liman adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
				Denizde	Karada
1	Salıpazarı Kruvaziyer Limanı	B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı	Salıpazarı / İSTANBUL	-	-
Toplam				0	0
Genel Toplam				0	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı * Veriler 31/01/2021 tarihi itibarıyla.

2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

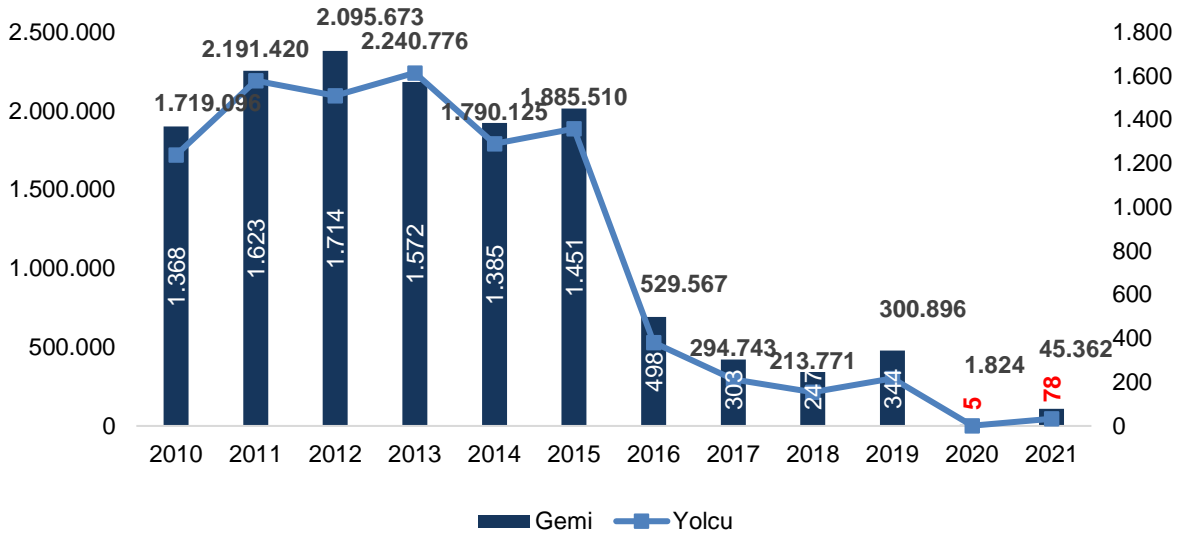
Ülkemiz, kruvaziyer turizmi açısından son derece önemli bir coğrafyadadır. Bilindiği üzere, dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde, aynı süre içerisinde Avrupa, Afrika, Asya gibi üç kıtanın gezilip görülebileceği bir organizasyon mümkün değildir. Bu avantajın yanı sıra ülkemiz; Akdeniz iklim avantajı, tarihsel ve kültürel değerleri ile kruvaziyer turizmde son derece önemli ve tercih edilen bir konumdadır ve parlayan bir yıldızdır. Kruvaziyer gemilerin Türkiye'de en çok tercih ettiği limanlar İstanbul, İzmir ve Kuşadası'dır.

Özellikle, Uluslararası Kruvaziyer Gemi Acenteleri tarafından, son dört yılda Türkiye limanlarının olmadığı bir Akdeniz programının cazibesinin de olmadığına tecrübe edildiği belirtilerek, Türkiye'nin kruvaziyer gemilerin Doğu Akdeniz rotasından çıkmasından sonra, Akdeniz turlarına olan tercihin azalarak, Asya ve Amerika kıtasındaki turlara yönelimin arttığı ifade edilmekle birlikte Uluslararası Gemi İşletmeleri Akdeniz rotasının tekrar canlandırılması için Türkiye'nin tekrar Akdeniz rotasına dahil edilmesini istediklerinden, Galataport Limanının işletmeye açılmasını beklemişlerdir.

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

2009 yılında dünyada yaşanan ekonomik krizden kruvaziyer turizmi de olumsuz etkilenmiş olup, 2010 yılından itibaren toparlanma sürecine giren kruvaziyer turizmi 2013 yılında 1.572 adet gemi ile gelen 2 milyon 240 bin yolcuyla Türkiye'deki en yüksek seviyesine ulaşmıştır.

Grafik 73. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı



Kaynak : UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2019 yılında 344 adet gemi ile 300.896 turist yolcu olarak ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir. 2020 yılında ülkemiz limanlarına uğraması beklenen kruvaziyer gemi sayısında artış öngörülmürken ve özellikle İstanbul'da Galataport limanının hizmete girmesi ile 2015 yılından sonra ilk defa 120 adet kruvaziyer geminin gelmesi planlanırken, tüm dünyada yaşanan pandemi nedeniyle uluslararası kruvaziyer gemiler 2020 yılı sefer ve liman ziyaretlerini Haziran 2021'e kadar iptal etmiştir.

Dünyanın en modern ve tasarım Kruvaziyer Limanı olarak inşa edilen İstanbul Kruvaziyer Limanı Galataport'un hizmete girmesi ile 2021 yılı Ekim ayında ilk yolcu gemisini ağırlaması ve ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca 2025 yılına kadar tamamlanması planlanan İstanbul Yenikapı Kruvaziyer Limanının hizmete girmesi ile ülkemiz kruvaziyer turizmi için kalkış ve varış limanı (turn-around port) ihtiyacının karşılanması ile kruvaziyer turizmde ülkemizin gemi ve yolcu ziyaret sayısı açısından önceki yıllardaki yolcu sayılarının geçilmesi ve 3 milyon yolcu kapasitesine çıkılması hedeflenmektedir.

Galataport ve Yenikapı Kruvaziyer Limanlarının tamamlanması ve hizmete girmesi ile İstanbul'un turizm potansiyeline önemli katkı sağlanacağı, İstanbul'un kruvaziyer turizmde dünyada tekrar önemli bir merkez haline geleceği değerlendirilmektedir.

Pandemi öncesi en son veriler ışığı altında, Kruvaziyer Endüstrisinin Dünya çapında milyonlarca insan için iş ve ekonomik fırsat yaratılmasında önemli katkı ağlamasına ilişkin olarak;

- **29.7 Milyon Yolcu,**
- **1.166.000 İş İmkânı,**
- **50,53 milyar \$ maaş ve ücret,**
- **154,5 milyar \$ dünya çapında çıktı sağlamaktadır.**

2019 Yılı Küresel Harcamalara ilişkin olarak;

- Gemiye binmeden önce limanda Ortalama yolcu harcaması 385 \$,
- Bir gemi gezisi sırasında ziyaret edilen limanda ortalama yolcu harcaması 100 \$ olarak gerçekleşmiştir.

COVID-19'un Kruvaziyer Turizme etkisine ilişkin olarak ise;

COVID-19 salgını ve ardından yaşanan ticari duraklamanın kruvaziyer operasyonları üzerinde yıkıcı etkileri olması ile birlikte Mart-Eylül 2020 arasında, kruvaziyer operasyonlarının askıya alınması ile;

- 77 milyar \$ küresel ekonomik aktivite,
- 518.000 iş,
- 23 milyar \$ ücretten fazla kayıpla sonuçlanmıştır.

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

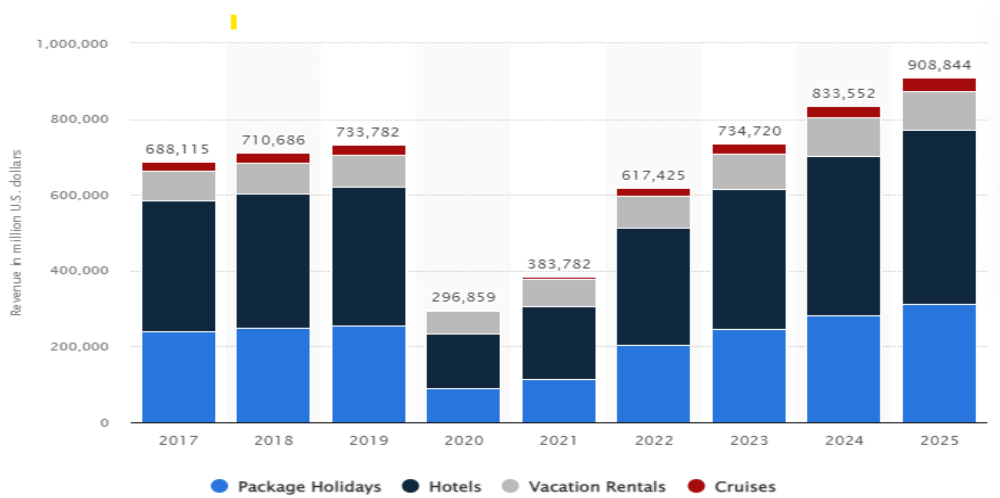
Ülkemiz kıyılarında mevcutta 12 adet Kruvaziyer Gemilerin yaşayabileceği Liman bulunmakta olup, Sektör ve ilgili Bakanlıklar nezdinde yapılan istişareler ve değerlendirmeler neticesinde, eksikliği bulunan limanların alt ve üst yapısının geliştirilmesi, mevcuttaki Liman Bölge potansiyelini karşılayamıyorsa yeni bir Kruvaziyer Limanın yapılarak, sektörün hizmetine katılması sağlandığından, atıl kapasite yaratacak bir yatırım özendirilmemektedir.

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

2020 yılında, Covid-19 pandemisi ve bunun sonucunda uluslararası düzeyde uygulanmaya başlanan karantina kısıtlamaları nedeniyle, küresel seyahat ve turizm pazarından elde edilen gelir düzeyinde, 2019 yılından bugüne kadar 400 Milyon ABD doları üzerinde düşüş yaşanmıştır. Aşılmanın etkisi, ülkelerin seyahat ve kısıtlama politikalarındaki değişiklikler sonucunda, küresel seyahat ve turizm pazarında yaşanan hareketlilik neticesinde 2021 yılı itibarıyla sektörde toparlanma başlamış olup;

Uluslararası marketing şirketleri tarafından, "Turizm Dallarında Hareketlilik Pazarı Görünümü Tahminleri" kapsamında yapılan çalışmalar neticesinde, 2022 yılına kadar turizm gelirin 600 milyon ABD dolarının üzerine çıkacağı ve 2023 yılına kadar pandemi öncesindeki 730 milyon ABD doları üzerinde seyrederek 2025 yılına kadar genel turizm gelirin 900 milyon ABD dolarını aşacağı tahmin edilmektedir.

Şekil 15. 2017-2025 Yılları Arası Küresel Seyahat ve Turizm Pazarı Geliri (Veri; Milyon ABD doları)



Kaynak: Statista, 2022

Dünya çapında hizmet veren turizm pazarındaki uluslararası kruvaziyer firmaları, 2021 yılında yaklaşık 6.65 milyar ABD doları gelir elde etmiş olup, kruvaziyer seyahat endüstrisinde

söz sahibi firmalardan Carnival Cruise % 45 ile kruvaziyer şirketleri arasında açık ara en yüksek pazar payına sahip firma olmuştur. Carnival Cruise'u takip eden firmalar ise, % 25 pazar payı ile Royal Caribbean Cruises LTD ve %15 pazar payı ile Norveç Cruise Line olmuştur.

Akdeniz bölgesinde yer alan kruvaziyer seyahat endüstri ise tüm zorluklara, protokollere ve farklılıklara rağmen, özellikle MedCruise üyesi tüm kruvaziyer firmaları, kruvaziyer trafiğini yeniden canlandırmak için hatlarını başlatmaya ve kruvaziyer turizmi desteklemeye çalışmıştır.

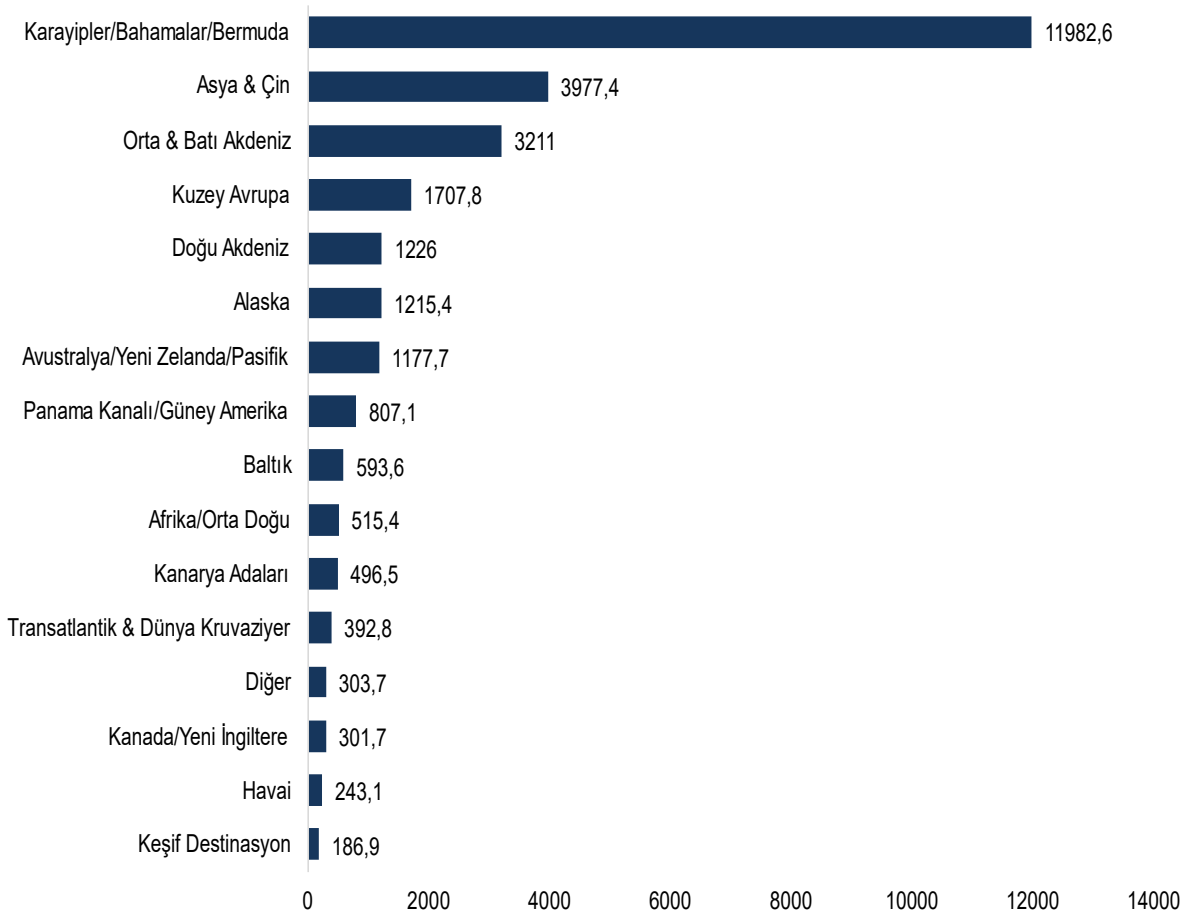
2021 yılı başı itibarıyla, 125 kruvaziyer gemi turnikedeyken ve 3 kruvaziyer firmadan sadece 5 kruvaziyer gemi aktif durumdayken, bugün 32 adet kruvaziyer firmadan 69 kruvaziyer gemi Akdeniz'e dönmüş, 70 gemi ise Akdeniz'in güvenli limanlarında demirlemektedir.

Pandeminin ülkemiz limanlarına etkisini değerlendirdiğimizde; 2019 yılında, 344 kruvaziyer gemi ile 300.896 yabancı uyruklu yolcu, ülkemiz limanlarını ziyaret etmiş olup, pandemi nedeniyle 2020 ve 2021 yıllarında ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer gemi uğrak sayısında azalma yaşanmıştır.

Akdeniz kruvaziyer endüstrisi için 2021 yılının son çeyreğinde yaşanan en önemli gelişme ise Yunanistan ile Türkiye arasında yapılan protokol ile Yunanistan uğraklı kruvaziyer gemilerin İstanbul Galataport ile Kuşadası seferlerine başlamasıdır.

Özellikle, Galataport İstanbul'a gelen kruvaziyer gemilerin destinasyonlarına Karadeniz'i de almaları neticesinde, bölgede kruvaziyer turizminin canlanmasında olumlu gelişme gözlenmiştir.

Şekil 16. 2019 Yılı En Popüler Kruvaziyer Destinasyonları



Kaynak; Cruise Lines International Association (CLIA)

Grafikte de görüleceği üzere CLIA (Cruise Lines International Association) verilerine göre; 2019 yılında Kruvaziyer trendleri arasında ilk üç sırada Karayipler, Bahama ve Bermuda, Asya ve Çin ve Orta ve Batı Akdeniz destinasyonları görülürken, 2020 yılı Mart ayında Dünyada ve ülkemizde yaşanan Pandemi nedeniyle, Kruvaziyer Seyahat Endüstrisi faaliyetlerini gerçekleştirememiş 2021 yılı Mart Ayı itibari ile kısa süreli 3-4 günlük yarı kapasitede, sağlık protokolü uygulanmış Covid-19 salgını kontrol altına alınmış seyahat kısıtı bulunmayan ülkelere ait gemi ve limanlarından seyahat edilmeye başlanmış, Haziran 2021 yılı itibari ile de Akdeniz de sağlık protokollerinin geliştirilmesi ile yine kısa süreli kruvaziyer seyahatler yapılmaya başlanmış, 7 gün ve üzeri turlar ise yapılmamıştır.

2015 yılı sonrasında Türkiye'nin Akdeniz rotasından çıkması ile birlikte, Doğu Akdeniz rotası eski cazibesini yitirdiğinden, tüketici taleplerinin keşfedilmemiş diğer rotalara Asya ve Çin'e yönelmesi ile birlikte 15 -30 günlük uzun süreli kruvaziyer seyahatleri yaşanan pandemi nedeniyle, cazibesini yitirmiştir.

Her ne kadar Covid-19 öncesinde inşasına başlanmış, kapasitesi bir önceki kruvaziyer gemilerden daha büyük gemilerin kruvaziyer seyahat endüstrisine katılmaya devam etsede, yaşanan pandemi nedeniyle, Sağlıkla ilgili durumlarda kolay kontrol sağlanabilecek, küçük ölçekli butik özel hizmete mahsus kruvaziyer gemilerin ihtiyacını ve tercih edilebilirliğini tekrar gündeme getirmiştir.

Kruvaziyer Turizmin gelecek projeksiyonunu 2022 Yılı Seyahat Endüstrisindeki Tüketici talepleri , belirleyici nitelikte olacağı değerlendirilmekte olup , Ülkemizin söz konusu Endüstride ilk üç sırada pay alacağı değerlendirilmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ülkemiz kruvaziyer potansiyelinin geliştirilmesi amacıyla, Kruvaziyer Liman niteliğinde inşaa edilmiş, Deniz Turizmi Tesislerini arttırmaya yönelik yeni yatırım projeleri üzerinde çalışmaktadır.

Bu projeler kapsamında Odamızca da yakinen takip edilen; İstanbul ‘un Kruvaziyer Liman ihtiyacını karşılamak üzere Galataport a ilaveten, Yenikapı Kruvaziyer Limanın planına ilişkin olarak, şuan ÇED olumlu raporu hazırlanmış olup, yap-işlet-devret modeline göre yatırım planına ilişkin ihale dosyası hazırlanmaktadır.

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

Tablo 86. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2021

Aylar	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu
Ocak	0	0	0	0	0
Şubat	0	0	0	0	0
Mart	0	0	0	0	0
Nisan	0	0	0	0	0
Mayıs	0	0	0	0	0
Haziran	4	4	0	1.232	1.236
Temmuz	7	0	0	4.699	4.699
Ağustos	10	0	1	11.279	11.280
Eylül	12	675	391	6.799	7.865
Ekim	20	824	740	8.477	10.041
Kasım	22	415	398	8.564	9.377
Aralık	3	2	0	862	864
Genel Toplam	78	1.920	1.530	41.912	45.362

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Dünyanın en modern ve tasarım Kruvaziyer Limanı olarak inşa edilen İstanbul Kruvaziyer Limanı Galataport’un hizmete girmesi ile 2021 yılının Ekim ayında ilk yolcu gemisini ağırlaması ve ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca 2025 yılına kadar tamamlanması planlanan İstanbul Yenikapı Kruvaziyer Limanının hizmete girmesiyle, ülkemiz kruvaziyer turizmi için kalkış ve varış limanı (turn-around port) ihtiyacının karşılanması ile kruvaziyer turizmde ülkemizin gemi ve yolcu ziyaret sayısı açısından önceki yıllardaki yolcu sayılarının geçilmesi ve 3 milyon yolcu kapasitesine çıkılması hedeflenmektedir.

Tablo 87. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

Liman	2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Alanya	34	22.332	13	9.271	22	12.190	15	3.023	26	15.406	1	91	1	116
Antalya	52	168.538	16	45.979	11	40.301	3	7.656	0	0	1	91	4	1225
Bartın	8	954	2	171	1	103	0	0	0	0	0	0	0	0
Bozcada	12	62.050	46	61.315	0	0	0	0	0	0	0	0	1	57
Bodrum	90	14.970	3	1.336	22	31.817	20	24.263	15	6.219	0	0	3	214
Çanakkale	73	22.494	28	6.394	5	848	1	22	6	2.819	0	0	0	0
Çeşme	41	40.772	68	57.987	62	66.021	35	51.054	31	49.453	0	0	0	0
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	41	8.317	17	3.998	1	99	2	103	4	776	0	0	0	0
Fethiye	10	2.824	2	338	0	0	2	273	0	0	0	0	2	208
Finike	0	0	0	0	0	0	0	0	2	598	0	0	0	0
Göcek	6	883	2	162	4	538	1	162	5	1.078	0	0	0	0
Güllük	3	347	3	323	7	640	0	0	0	0	0	0	0	0
İskenderun	0	0	0	0	0	0	0	0	13	7.513	0	0	0	0
İstanbul	345	595.880	56	43.543	5	1.332	0	0	0	0	0	0	9	3.914
İzmir	114	241.716	24	27.619	18	9.172	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaş	11	4.122	4	1.057	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuşadası	506	567.315	271	349.781	126	119.884	146	121.821	197	181.193	3	1642	27	9.057
Marmaris	83	129.126	22	15.628	24	23.736	21	5.311	44	35.830	0	0	31	30.571
Mersin	2	1.597	3	2.505	0	0	1	83	0	0	0	0	0	0
Mudanya	2	655	1	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsun	5	550	2	171	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sinop	5	1.361	2	174	1	103	0	0	0	0	0	0	0	0
Taşucu	1	286	3	226	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trabzon	10	2.281	2	1	1	103	0	0	0	0	0	0	0	0
Tuzla	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Yalova	2	0	0	0	0	0	0	0	1	11	0	0	0	0
Toplam	1.456	1.889.370	590	628.033	311	306.887	247	213.771	344	300.896	5	1.824	78	45.362

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2.8.2.4. Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Faaliyetleri

Son yıllarda tüm dünyada yepyeni bir turizm dalı olan "Dalış Turizmi" kavramı oluşmuştur. Türkiye'nin sahip olduğu eşsiz sualtı değerlerinden başka ülkemizin bu konuda avantajlı bir yanı da coğrafi konumudur. 1985 yılında batık gemi kalıntılarının da içinde bulunduğu sualtı kültürel değerlerimiz, Kültür Bakanlığı'nın girişimleri ile bilimsel dalışlar dışında tüm dalışlara kapatılmıştı.

2001 yılı Eylül ayında Kültür ve Turizm Bakanlığı çalışmaları sonucu turizm amaçlı dalışlara kapalı olan alanlar tekrar değerlendirilmiştir. 12 Nisan 2020 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan "Su Altında Korunması Gerekli Kültür ve Tabiat Varlığı Bulunan Bölgelerde Turizm ve Sportif Amaçlı Dalış Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" ile bu alanlarda yapılacak dalış izni Yönetmelik gereği kurulacak Komisyonun değerlendirmesine bırakılmıştır.

Bodrum-Turgutreis yakınlarındaki ve birçok antik batık gemi kalıntısını bünyesinde bulunduran Yassıada, Kaş yakınlarındaki Kekova batık kenti ve Çanakkale bölgesinde bulunan 1. Dünya Savaşı gemi kalıntılarının kontrollü olarak dalış turizmine açılması durumunda Türkiye'nin Kültür Dalış Turizmi açısından dünyanın en önemli ülkeleri arasında yer alacağı değerlendirilmektedir.

Ülkemizde dalış turizmi çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerimizin çokluğu uzun yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemini ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

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

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

Yapılan çalışma ile Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı dalış noktaları; "Ertuğrul Koyu Massena ve Saghalien gemi kalıntıları", "Helles Barçları", "Tekke Koyu (W Beach) Batıkları", "Arıburnu Barç", "Küçükkemikli Barçları", "Arıburnu Layter", "HMS Triumph, "Lundy", "HMS Louis", "S.S. Milo", "Tuzla", "Denizaltı Mania Ağı", "Bebek Kayalıkları" ve "HMS Majestic"ten oluşmuş olup, Seddülbahir ve Kemikli Burnu arasındaki 150 kilometrelik alan ile Çanakkale Boğazı'ndaki batık savaş gemilerinin envanterinin çıkarılması ise tamamlanma aşamasına gelmiş durumdadır.

Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt vb.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren rekreatif su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür. Su sporları, adı spor olsa bile sermaye-emek-bilgi yoğun birer ticari işletmedir. Kesin kurallarla denetlenen ve belirli özel kulvarlarda çalışan bu meslek dalı, 1990'lardan sonra hızla gelişmiş ve ciddi bir sektör olmuştur. Ülkemizde dalış turizmi ise çok uzun yıllardan beri

yapılmaktadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerimizin çokluğu uzun yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemini ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

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

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

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

Tablo 88. Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Suüstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri

Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	Toplam İşletme Sayısı	Su Altı Belge Sayısı	Su Üstü Belge Sayısı
Genel Toplam	967	270	697

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

2.8.3. İstanbul Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı

Kabotaj'da;2019 yılında 150 Milyon 312 Bin 216 adet yolcu taşınmışken, 2020 yılında ise 85 Milyon 866 Bin 238 adet yolcu taşınmıştır.

2020 Yılında bir önceki yıla oranla yolcu taşımacılığının %43 azalmasının sebebi, Çin'in Wuhan kentinde 2019 Kasım ayında başlayan Koronavirüs (Covid-19) salgınının dünya ve ülkemizde etkisini 2020 Mart ayı itibari ile artırması ve 23 Mart 2020 tarihinden 01 Haziran 2020 tarihine kadar şehir içi denizyolu yolcu taşımacılığının yüzde elli kapasitede ve tarifeleri azaltılmış olarak çalışması, şehirlerarası denizyolu yolcu taşımacılığının ise tüm sezon yüzde elli yolcu taşıma kapasitesi ile faaliyet göstermek zorunda kalmasıdır.

2021 Yılında ilk yarısında da Koronavirüs salgını sebebi ile kısıtlamaların devam etmesi nedeniyle, denizyolu yolcu taşımacılığı ile iştigal eden hatlı tarifeli yolcu gemileri; beyaz yaka iş gücünün uzaktan çalışmaya yönelmesi, ilk ve ortadereceli okullar ile yükseköğrenim kurumlarının online eğitime geçmesi, denizyolunu kullanan çoğu iş gücünün sosyal mesafeden ötürü şahsi araçlarına yönelmesi neticesinde yüzde elli yolcu taşıma kapasitesini de tam kapasitede kullanamadığından toplamda 97.045.463 yolcu taşımışlardır.

Tablo 89. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Sayısı

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu x Mil
2003	99.825.813	550.524.602
2004	112.816.094	621.484.444
2005	122.661.230	670.751.087
2006	135.348.554	752.889.731
2007	149.824.929	842.975.355
2008	151.645.639	847.917.253
2009	159.194.370	886.609.389
2010	155.172.103	850.532.610
2011	156.968.095	848.418.350
2012	159.076.921	787.572.051
2013	164.426.997	900.226.869
2014	161.048.004	974.923.011
2015	163.723.544	992.592.392
2016	148.101.589	1.112.255.126
2017	137.195.691	1.138.826.307
2018	139.556.332	1.134.349.263
2019	150.312.216	1.218.893.742
2020	85.866.238	650.022.306
2021	97.045.463	751.019.255

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 90. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı

Bölge	Hatlar	2020		2021	
		Yolcu Sayısı	Yolcu x Mil	Yolcu Sayısı	Yolcu x Mil
İstanbul Bölgesi	Eskihisar – Topçular/Tavşanlı	19.953.725	93.782.508	21.723.707	102.101.423
	Eskihisar – Altınova	332.520	931.056	491.982	1.377.550
	Diğer	44.686.218	319.204.794	49.905.590	350.137.826
	Toplam	64.972.463	413.918.358	72.121.279	453.616.799
Marmara Havzası	Erdek – Avşa (Türkeli)	91.260	1.641.473	113.876	2.042.888
	Tekirdağ – Avşa (Türkeli)	69.013	1.725.325	30.827	770.612
	Marmara Adası – Erdek	166.472	3.317.835	161.264	3.213.158
	Marmara Adası – Tekirdağ	429	10.725	1.748	43.700
	Erdek – Tekirdağ	6.625	264.338	10.238	408.496
	Marmara Ereğlisi - Bandırma	0	0	5.005	185.185
	Ambarlı – Bandırma	128.963	6.706.076	128.206	6.666.712
	Tekirdağ – Bandırma	23.541	1.076.538	31.395	1.435.822
	Avşa-Marmara Adası	0	0	2.309	9.236
	Armutlu-Mudanya	4.567	45.670	6.207	62.070
	Yenikapı-Yalova	1.429.138	37.157.588	1.667.996	43.367.896
	Yenikapı-Bandırma	284.456	18.205.184	398.243	25.487.552
	Yenikapı-Bursa	553.045	24.610.503	791.449	35.219.481
	Pendik-Yalova	1.899.540	25.643.790	2.110.378	28.490.103
	Diğer	1.521.212	72.947.276	2.164.938	99.060.674
Toplam	6.178.261	193.352.320	7.624.079	246.463.584	
İzmit Körfezi	Muhtelif	282.457	1.449.004	293.503	1.505.670
	Toplam	282.457	1.449.004	293.503	1.505.670
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu-Çardak	705.089	1.775.812	455.368	1.184.028
	Gelibolu-Lapseki	1.533.215	5.672.896	1.779.635	6.584.650
	Çanakkale-Kilitbahir	1.601.500	1.601.500	1.684.093	1.684.093
	Çanakkale-Eceabat	1.003.084	2.708.327	1.108.717	2.993.536
	Karabiga-Tekirdağ-Bandırma	9.059	335.183	4.530	212.910
	Kabatepe-Gökçeada	340.771	4.804.871	427.490	6.027.609
	G.Yükyeri-Bozcaada	545.048	2.234.697	703.381	2.883.862
Toplam	5.737.766	19.133.285	6.163.214	21.570.687	
İzmir Bölgesi	Bodrum-Datça	66.084	1.189.512	101.538	1.827.684
	Bostanlı-Üçkuyular	8.628.447	20.942.587	10.741.263	26.006.068
	Toplam	8.694.531	22.132.099	10.842.801	27.833.752
Van Gölü	Tatvan-Van	760	37.240	587	28.763
	Toplam	760	37.240	587	28.763
Genel Toplam		85.866.238	650.022.306	97.045.463	751.019.255

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

İstanbul Yolcu Taşımacılığı Tarihçesi

İstanbul Şehir Hatları Turizm San. ve Tic. A.Ş.



1851'de Cevdet ve Suat Paşaların girişimleriyle kurulan Şirket-i Hayriye, Osmanlı Devleti'nin ilk anonim şirkettir. Kuruluşunda iki temel amacı bulunmakta olup, biri İstanbul ve Boğaziçi iskeleleri arasında daha önce kayıklar ile gerçekleştirilen ulaşımı daha konforlu ve güvenli olan buharlı gemilerle sağlamak, diğer amacı ise, ilkinin gerçekleştirmek için kurulacak anonim şirketin Osmanlı ekonomisinde şirketleşme sürecini başlatacak bir örnek oluşturmasıydı. Şirket-i Hayriye ayrıca Osmanlı Devleti'nde faaliyete geçen ilk kent içi toplu taşıma işletmesidir.

İstanbul'da kent içi ulaşımındaki işlevi açısından, özellikle 1880'li yıllar ile Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede önemli rol oynamıştır.

Şirketin faaliyete geçmesi, İstanbul ile Boğaziçi arasında gidip gelme olanağının gelişmesine neden oldu. Şirket-i Hayriye, yolcu taşıma hizmetiyle, İstanbulluların alışkanlıklarını, sosyal yaşamlarını da etkiledi. Boğaziçi, İstanbul'un yalnızca gününbirlik veya mevsimlik sayfiyesi olmaktan çıktı. Ulaşım olanağının gelişmesine bağlı olarak sürekli yerleşimin geliştiği bir yer haline gelmiştir.

Şirket-i Hayriye'nin vapurları Osmanlı Rus Savaşı, Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşı'nda asker ve malzeme sevkiyatında da kullanıldı. Birinci Dünya Savaşı boyunca, askeri taşıma amacıyla istifade edildi. İstanbul, Marmara kıyıları, Çanakkale ve Karadeniz'e askeri taşıma amaçlı seferler yaptı. Ayrıca Hilal-i Ahmer'in hizmetinde yaralı ve hasta taşıma işinde kullanıldı. 1945'de hükümet tarafından satın alınıncaya kadar İstanbul ve Boğaziçi arasında buharlı gemilerle yolcu taşımasıdır.

1937'de kurulan Devlet Deniz Yolları İşletme Umum Müdürlüğü yeni bir süreç başlattı. Şehir Hatları A.Ş. kuruldu ve İstanbul'da Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında vapurlarıyla

birbirinden bağımsız yolcu taşıyan işletmeleri toplamaya başladı. Şirket-i Hayriye'nin de 1945'te kamulaştırılarak bütün haklarının Şehir Hatları İşletmesi'ne devredilmesi ile vapur taşımacılığı tek bir çatı altında toplandı. Böylece Şehir Hatları, Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında vapur taşıma işini tek başına üstlenmiş oldu. İşletme sırasıyla Denizcilik Bankası, Türkiye Denizcilik Kurumu ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmüştür.

2005 yılına kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri bünyesinde kalan şirket, Özelleştirme Yüksek Kurumu'nun kararıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kurumlarından İDO'ya (İstanbul Deniz Otobüsleri) devredilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı 2010 yılında İDO'yu özelleştirirken bu kez İstanbul Şehir Hatları Turizm San. Tic. A.Ş.'yi kurmuştur.

Şehir Hatları A.Ş. İstanbul Boğazı, Adalar ve Haliç'te toplu taşımacılık hizmeti yanı sıra taşımacılık ile ilgili tamamlayıcı hizmetler de vermekte olup, 27 Adet Yolcu Vapurunu bulunmaktadır. 22 adet Hattı bulunmakta olup, dışarıdan kiralama yapılan yolcu gemileri ile birlikte 49 iskeleden faaliyet göstermektedir.

İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.



İDO- İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. İstanbul'un deniz ulaşımına ve trafik sorununun çözümüne katkıda bulunmak amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından 1987 yılında kurulmuştur. 2005 Mart ayında, TDI'ye bağlı Şehir Hatları İstanbul Deniz Otobüsleri'ne devredilmiştir. İDO günümüz itibariyle 4 farklı tipte 8 hızlı feribot, 5 ayrı tipte 24 deniz otobüsüyle ve 20 adet arabalı feribot ile 31 iskeleden hizmet vermektedir.

2017 yılında 36,9 Milyon Yolcu ve 9.7 Milyon araç taşımacılığı gerçekleştirmiştir.

“Turyol” S. S.Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi



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

Zaman içinde Kadıköy yakasının nüfus yoğunluğunun artması sonucu kurucular Haydarpaşa'nın yanı sıra, Kadıköy yakasına da kayıkları ile yolcu taşımaya başlamışlar ve o zamanki adı Şirket-i Hayriye olan Deniz Yolları Şehir Hatları İşletmesi ile rekabete girmişlerdir. Mevcut taşıma araçlarını büyütürken, 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 sektörde tüm Türkiye'ye örnek olunmuştur.

Kuruluşları itibari ile taşıma kapasiteleri 150 – 850 kişi arasında değişen 60 adet yolcu gemisi, 7 adet turizm belgeli gemisi, 2 adet feribot ve 1 adet hizmet gemisi ile, başta İstanbul olmak üzere İzmir, Marmaris, Antalya'da deniz yolu ile toplu taşımacılık hizmeti vermekte ayrıca Ayvalık-Midilli Adası (Yunanistan) ve Çeşme-Sakız Adası (Yunanistan) güzergahlarında uluslararası sulara yolcu ve araç taşımacılığı ve tur hizmetleri vermektedir.

Söz konusu 70 adet Yolcu Gemisi filosu ile 11 hatta 13 adet iskelesinden faaliyet göstermektedir.

Hatlar ve Taşınan Yolcu Sayısı:

2017 yılı içerisinde, aşağıda isimleri yazılı hatlarda toplam 70 adet Yolcu Gemisi ile 18.847.000 yolcu taşınmıştır.

Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş. (Dentur Avrasya)



Dentur Avrasya'nın temelleri Kanuni Sultan Süleyman Han'ın Emri Şerifi ile küçük kayıklarla 19.yy. ortalarında başlamıştır. Zamanla boğazın iki kıyısında iskân alanları çoğalıp, boğaz köylerinde nüfus artışı başlayınca, düzenli vapur seferlerine ihtiyaç duyulmuştur. Cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte örgütlenen kurucular 1930 yılında İstanbul Yolcu Taşıyan Deniz Nakil Vasıtaları Esnaf Odası'nı 40 katılımcı ile kurar. 1936 yılında ilk resmi hat ruhsatını alarak İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı düzenli tüccar haline gelmişlerdir. Teknolojik gelişime ayak uydurarak 1950'lerde kıçtan takma Motorlu sandallarla

hizmet devam etmiş; 2 kıta arasında yolcu taşımacılığını ana unsur haline getirilmiştir. 1965 yılından sonra içten takmalı motorlarla 12 kişilik teknelerle hizmetlere devam edilmiştir. 1970'li yıllarda teknelerin boyları 12 metreye ulaşmış; tekne üstleri kapanmış ve daha güçlü motorlarla hizmet verilmiştir. 1980'li yıllarda İstanbul Kara Trafiğinin yoğunlaşmasını dikkate alınarak gemi boyları yine arttırılmış daha güçlü makinelerle, çift uskur kullanılmış, hızları arttırılmış daha çabuk ve emniyetli yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Böylece İstanbul halkının karşıdan karşıya geçmesi alışkanlık haline getirilmiştir. 1997 yılında ilk kurumsallaşma adımlarından bu yana bir asıra yaklaşmış bir deneyim kazanılmıştır. Bu süreçte edinilen teknik ve idari birikimler sonucu, kooperatif çatısı altında toplanarak 40 ortağın katılımı ile S.S. Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifini kurarak Kurumsal bir kimliğe kavuşulmuştur. 2002 yılında çağdaş standartlarda yolcu taşımacılığı odaklı Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. kurulmuştur.

Günümüzde 15 tarifeli hatta 44 adet Yolcu Gemisi ile 11 adet iskelesinde faaliyet göstermektedir.

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

2020 yılı Üsküdar – Beşiktaş- Kabataş hattı yıllık yolcu sayısı: 11.000.000 kişidir.

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



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

Zaman içinde yaşanan bu büyümenin ardından Mavi Marmara, 19.09.2002 tarihinde 21 denizcinin kooperatifleşmesi ve 2006 yılında da adalardaki 11 gemi sahibinin katılımıyla kurumsal bir çatı altında toplanmış oldu.

Mavi Marmara; Bostancı-Adalar, Adalar-Kabataş, Bostancı-Teşvikiye, Bostancı-Eminönü ve Yeşilköy-Adalar karşılıklı seferleri ile yolcu taşımak ve turizme katkıda bulunmak amacıyla 32 yolcu gemisi, 3 hızlı bot ve 1 yük gemisi ile faaliyetine devam etmektedir.

Mavi Marmara, Ulusal Sefer Yapan Hat İznine Sahip yolcu gemilerinde “Emniyetli Yönetim Sistemi” (EYS) uygulamaktadır. EYS Sistemi, emniyetli işletmecilik sistemi denetimi uygulamaları, sonuçları ve etkinliği, bağımsız denetçiler tarafından sistemli olarak denetlenmektedir.

Mavi Marmara; çevreye ve denize gelebilecek zararın önlenmesine yönelik tedbirlerini sürekli geliştirerek uygular, çevre kirliliğini önleme ve emniyet için gereken titizliği gösterebilecek personel ve geminin teminini kendisine politika edinmiştir.

Mavi Marmara'nın tüm kooperatif üyeleri, İBB Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin 1995/9-3 kararıyla hat izinlerini aldıktan sonra İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından ruhsatlandırılmıştır.

32 adet gemi, 3 Hızlı Bot, 1 Yük motoru ve 6 iskele ile Bostancı-Adalar, Kabataş-Beşiktaş-Adalar, Yeşilköy-Adalar hatlarında faaliyet göstermektedirler.

2019 yılında 32 adet tekne ile 4.600.000 yolcu taşınmıştır.

S.S. İstanbul Kartal Deniz Yolcu Yük ve Turizm Taşımacılığı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi



Tarihçesi; Kooperatifleri 21.06.1995 tarihli ve 95/9-3 sayılı UKOME kararı (D.05 Kartal-Adalar Hattı) ile İstanbul Kartal'dan Adalar'a tarifeli seferler ile yolcu taşımak ve turizme katkıda bulunmak amacıyla 06.03.2006 yılında kurulmuştur.

İşletmeci Altındaki 17 adet gemi ile Kartal Rıhtımı -Adalar (Büyükada, Heybeliada, Burgazada, Kınalıada) İskelesi/Rıhtımı faaliyet göstermektedir.

Kartal Adalar Hattında 14 Adet Yolcu Gemisi ile 2013 yılında 7.000 sefer yapılmış olup, 1.118.716 yolcu taşınmıştır.

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



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

İşletmecisi Altındaki Gemiler 22 adet gemi ile Eminönü Turizm İskelesi, Eminönü Boğaz Turu İskelesi, Eminönü Kasımpaşa İskelesi arasında faaliyet göstermektedir.

TÜRKİYE'DE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ



2.9. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

Son 50 yılda hızlı bir gelişme gösteren su ürünleri sektörü, uluslararası ticaretteki payı ile hem günümüzün küresel balıkçılığında önemli rol almış hem de küresel ekonomide itici güç olarak kendini göstermiştir. Balık ve balık ürünleri ihracatı birçok ülkenin ekonomisinde önemli yer tutmaktadır.

Dünya Su Ürünleri üretimi incelediğimizde, 2019 yılında 177 milyon 871 bin 455 ton olarak gerçekleşmiştir. Üretimin 92 milyon 508 bin 623 ton'u avcılıktan, 85 milyon 362 bin 832 ton'u yetiştiricilikten elde edilmiştir.

Tablo 91. Dünya Su Ürünleri Üretimi

Yıllar	Avcılık (Ton)			Yetiştiricilik (Ton)			Toplam
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2010	76.278.358	10.863.861	87.142.219	21.861.535	35.945.661	57.807.196	144.949.415
2011	81.136.060	10.502.636	91.638.696	22.737.131	37.105.127	59.842.258	151.480.954
2012	77.767.502	10.881.090	88.648.592	23.925.870	39.576.434	63.502.304	152.150.896
2013	78.832.286	10.915.515	89.747.801	24.855.137	42.130.065	66.985.202	156.733.003
2014	79.349.911	11.045.110	90.395.021	26.225.099	44.329.027	70.554.126	160.949.147
2015	80.521.369	11.149.469	91.670.838	27.039.998	45.772.262	72.812.260	164.483.098
2016	78.285.821	11.365.442	89.651.263	28.578.979	47.978.996	76.557.975	166.209.238
2017	81.222.361	11.908.155	93.130.516	30.055.941	49.554.288	79.610.229	172.740.745
2018	84.421.966	12.021.387	96.443.353	30.782.285	51.339.568	82.121.853	178.565.206
2019	80.419.970	12.088.653	92.508.623	32.060.104	53.302.727	85.362.832	177.871.455

Kaynak: FAO

Dünya toplam su ürünleri üretimine yıllar itibarıyla bakıldığında aşırı avlanma ve kirlilik nedeniyle avlanan su ürünleri türlerinde ve miktarında azalma yaşandığı hatta avcılık miktarının 1980'lerden günümüze kadar yatay bir seyir izlediği görülmektedir. Buna karşın yetiştiricilik üretiminin yıllar içinde yükselen bir ivme ile artması su ürünlerin temininde avcılığın yerini yetiştiriciliğe bırakması olarak değerlendirilmektedir.

Birleşmiş Milletler Tarım ve Gıda Örgütü (FAO) verilerine göre, 2019 yılında dünya su ürünleri üretimi son on yıldır ilk defa azalış göstermiştir. 177,9 milyon ton olarak açıklanan dünya üretiminde, bir önceki yıla göre en yüksek artış %33,4 payla Türkiye'nin olmuştur. Dünya üretimi ülkeler bazında değerlendirildiğinde üretimin homojen bir şekilde dağılmadığı, özellikle Asya kıtasının sektörde açık ara önde olduğu net şekilde görülmektedir. Çin, dünya su ürünleri üretiminde toplam üretimin %35'ini oluşturarak (62,2 milyon ton) lider konumda olup Çin'i Endonezya, Hindistan, Vietnam ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) izlemektedir.

Tablo 92. Ülkelere Göre Dünya Su Ürünleri Üretimi

Ülkeler	2015	2016	2017	2018	2019
Çin	60.135.982	61.605.135	62.198.086	62.207.599	62.242.310
Endonezya	11.070.888	11.495.213	12.307.666	12.668.063	13.455.205
Hindistan	10.103.388	10.876.369	11.711.313	12.386.253	13.253.701
Vietnam	6.322.990	6.648.243	7.136.167	7.481.039	7.871.286
ABD	5.466.360	5.348.349	5.473.700	5.212.754	5.290.541
Rusya	4.457.163	4.759.392	4.864.504	5.108.858	5.211.894
Peru	4.824.050	3.796.978	4.157.414	7.169.817	4.968.902
Bangladeş	3.684.245	3.878.324	4.134.436	4.276.641	4.384.219
Norveç	3.674.709	3.359.975	3.686.996	3.843.920	3.762.245
Japonya	4.109.527	3.876.920	3.821.112	3.773.800	3.762.008
Tayland	2.421.693	2.493.217	2.394.421	2.598.000	2.506.731
Türkiye	670.873	585.657	627.797	625.776	834.662
Diğer	47.482.203	47.462.893	50.213.810	51.198.421	50.313.341
Dünya	164.424.071	166.186.665	172.727.422	178.550.941	177.857.045

Kaynak: FAO,2021

Kişi başına ortalama su ürünleri tüketimi 2018 yılında 6,14 kg olarak gerçekleşirken, 2019 yılında %2 artarak 6,26 kg olarak gerçekleşmiştir. Dünyada ve ülkemizde yaşanan Koronavirüs (Covid-19) salgınından korunmak için immune (bağışıklık) sisteminin önemi ve güçlendirilmesi için balık ve balık yağı tüketimine yönelik konunun önemi neticesinde, kişi başı balık tüketimindeki artışın 2019 yılına oranla her yıl daha da artacağı değerlendirilmektedir.

Özellikle üretim miktarı olarak en büyük paya sahip olanlar Karadeniz’de hamsi, istavrit, kefal; Akdeniz’de sardalya, kefal; Ege Denizi’nde sardalya, Marmara’da hamsi, istavrit ve kefal gibi pelajik türlerdir. Karadeniz’de avlanan balıkların %68’ini hamsi oluşturmaktadır. Sarıkanat ve istavrit balığı ise %15’lik oranla ikinci sırada yer almaktadır.

Dip balıklarından Karadeniz’de kalkan, mezgit, barbunya, Ege ve Akdeniz’de tekir, berlam, iskarmoz balıkları ön sırada yer almaktadır. Kum midyesi, kara midye, karides ve istiridye, Marmara Denizine özgü önde gelen türlerdir. Ahtapot, istiridye ve mürekkep balığı Ege balıkçısı için önemli gelir kaynaklarıdır.

Deniz üretiminin %50’si Doğu Karadeniz, %25’i Batı Karadeniz, %15’i Marmara, %10’u Ege ve Akdeniz’den elde edilmektedir.

2019 yılında 836.524 ton toplam su ürünleri üretimin, %44,8’ini deniz balıkları avcılığı, %6,8’inin diğer deniz ürünleri avcılığı, %3,8’inin içsu ürünleri avcılığı ve %44,6’sının ise yetiştiricilik ürünlerinden oluşmaktadır.

Tablo 93. Türkiye Su Ürünleri Üretimi (Ton)

Yıllar	Avcılık (Ton)			Yetiştiricilik (Ton)			Toplam (Ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2000	460.521	42.824	503.345	35.646	43.385	79.031	582.376
2001	484.410	43.323	527.733	29.730	37.514	67.244	594.977
2002	522.744	43.938	566.682	26.868	34.297	61.165	627.847
2003	463.074	44.698	507.772	39.726	40.217	79.943	587.715
2004	504.897	45.585	550.482	49.895	44.115	94.010	644.492
2005	380.381	46.115	426.496	69.673	48.604	118.277	544.773
2006	488.966	44.082	533.048	72.249	56.694	128.943	661.991
2007	589.129	43.321	632.450	80.840	59.033	139.873	772.323
2008	453.113	41.011	494.124	85.629	66.557	152.186	646.310
2009	425.275	39.187	464.462	82.481	76.248	158.729	623.191
2010	445.680	40.259	485.939	88.573	78.568	167.141	653.080
2011	477.658	37.097	514.755	88.344	100.446	188.790	703.545
2012	396.322	36.120	432.442	100.853	111.557	212.410	644.852
2013	339.047	35.074	374.121	110.375	123.019	233.394	607.515
2014	266.078	36.134	302.212	126.894	108.239	235.133	537.345
2015	397.731	34.176	431.907	138.879	101.455	240.334	672.241
2016	301.464	33.856	335.320	151.794	101.601	253.395	588.715
2017	322.173	32.145	354.318	172.492	104.010	276.502	630.820
2018	283.955	30.139	314.094	209.370	105.167	314.537	628.631
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

Kaynak: TÜİK

2.9.1. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu

Su ürünleri üretimi 2020 yılında bir önceki yıla göre %6,1 azalarak 785 bin 811 ton olarak gerçekleşti. Üretimin %37,1'ini avcılık yoluyla elde edilen deniz balıkları, %5'ini avcılık yoluyla elde edilen diğer deniz ürünleri, %4,2'ini avcılık yoluyla elde edilen iç su ürünleri ve %53,6'sını yetiştiricilik ürünleri oluşturmaktadır

Avcılığı en çok yapılan pelajik deniz balıkları; hamsi, sardalya, istavrit, palamut, lüfer ve çaça'dır. Avcılığı en çok yapılan demersal balık ise mezgit, berlam, tekir, barbun ve kalkan'dır.

Avcılığı en çok yapılan diğer deniz ürünleri ise; kum midyesi, deniz salyongozu, karides, midye ve mürekkep balığıdır.

Avcılık yoluyla yapılan toplam üretim 364 bin 400 ton olurken, yetiştiricilik üretimi ise 421 bin 411 ton olarak gerçekleşti. Deniz ürünleri avcılığı bir önceki yıla göre %23,2 azaldı, iç su ürünleri avcılığı %4,8 arttı.

Tablo 94. Su Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı

Yıllar	Deniz (Ton)			İçsu (Ton)			Toplam (Ton)
	Balıklar	Diğer	Toplam	Balıklar	Diğer	Toplam	
2000	441.634	18.831	460.465	39.474	3.350	42.824	503.289
2001	464.987	19.230	484.217	39.215	4.108	43.323	527.540
2002	493.446	29.298	522.744	39.209	4.729	43.938	566.682
2003	416.126	46.948	463.074	39.873	4.825	44.698	507.772
2004	456.752	48.145	504.897	40.586	4.999	45.585	550.482
2005	334.248	46.133	380.381	42.630	3.485	46.115	426.496
2006	409.945	79.021	488.966	40.990	3.092	44.082	533.048
2007	518.201	70.928	589.129	40.213	3.108	43.321	632.450
2008	395.660	57.453	453.113	38.553	2.458	41.011	494.124
2009	380.636	44.410	425.046	35.604	3.583	39.187	464.233
2010	399.656	46.024	445.680	36.458	3.801	40.259	485.939
2011	432.246	45.412	477.658	34.328	2.769	37.097	514.755
2012	315.637	80.686	396.323	33.787	2.333	36.120	432.443
2013	295.168	43.879	339.047	32.281	2.793	35.074	374.121
2014	231.058	35.019	266.077	33.263	2.871	36.134	302.211
2015	345.765	51.966	397.731	32.376	1.800	34.176	431.907
2016	263.725	37.739	301.464	31.509	2.347	33.856	335.320
2017	269.677	52.496	322.173	29.773	2.372	32.145	354.318
2018	222.024	61.931	283.955	27.607	2.532	30.139	314.094
2019	374.726	56.846	431.572	29.314	2.282	31.596	463.168
2020	291.910	39.371	331.281	31.383	1.736	33.119	364.400

Kaynak: TÜİK

2020 yılında Tarım ve Orman Bakanlığından Su Ürünleri Avlanma Ruhsatına sahip 18.483 adet Balıkçı Gemisi bulunmaktadır. Bu sayının yaklaşık 1.000 adedi endüstriyel su ürünleri avcılığı ile uğraşan 20 metre ve üstü Balıkçı Gemilerimizden oluşmaktadır.

Tablo 95. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2020)

Faaliyet Alanı	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-19,9	20-29,9	30+	Toplam
İçsu	688	8.822	3.335	856	859	460	282	15.302
Deniz	394	2.312	391	22	62	-	-	3.181
Genel Toplam	1.082	11.134	3.726	878	921	460	282	18.483

Kaynak: Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü

Kıyı ve kıyı ötesi balıkçılık karakterini taşıyan balıkçılık filomuzun kullandığı kıyı tesislerine ilişkin olarak; 248 adet Balıkçı Barınağı, 76 adet çekek yeri, 61 adet barınma yeri olmak üzere toplam 385 adet Balıkçılık Kıyı Yapısı bulunmaktadır.

Üretimde büyük paya sahip Karadeniz'de 1.640 km uzunluğundaki kıyı şeridinde toplam 166 adet balıkçı barınağı ve çekek yeri mevcuttur. Marmara Bölgesi, İstanbul ilinde ise 40 adet balıkçı barınağı mevcuttur.

Tablo 96. Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Hamsi	Sardalya	İstavrit	Palamut	Lüfer	Çaça
2000	280.000	16.500	22.200	12.000	4.250	7.000
2001	320.000	10.000	26.180	13.460	13.060	1.000
2002	373.000	8.684	26.482	6.286	25.000	2.050
2003	295.000	12.000	28.000	6.000	22.000	6.025
2004	340.000	12.883	27.405	5.701	19.901	5.411
2005	138.569	20.656	27.518	70.797	18.357	5.500
2006	270.000	15.586	25.927	29.690	8.399	7.311
2007	385.000	20.941	32.021	5.965	6.858	11.921
2008	251.675	17.531	32.177	6.448	4.048	39.303
2009	204.699	30.091	28.268	7.036	5.999	53.385
2010	229.023	27.639	20.447	9.401	4.744	57.023
2011	228.491	34.709	25.010	10.019	3.122	87.141
2012	163.982	28.248	30.946	35.764	7.390	12.092
2013	179.615	23.919	28.424	13.158	5.225	9.764
2014	96.440	18.077	16.324	19.032	8.386	41.648
2015	193.492	16.693	16.664	4.573	4.136	76.996
2016	102.595	18.162	11.148	39.460	9.574	50.225
2017	158.094	23.426	12.985	7.578	1.936	33.950
2018	96.452	18.854	20.678	30.920	5.767	20.057
2019	262.544	19.119	19.505	1.578	1.213	38.078
2020	171.253	21.265	12.349	22.743	3.722	26.804

Kaynak: TÜİK

Tablo 97. Avcılığı En Çok Yapılan Demarsal Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Mezgit	Bakalorya Berlam	Tekir	Barbun&Paşa Barbunu	Kalkan
2000	18.000	18.190	2.300	2.450	2.700
2001	10.000	20.810	1.570	2.455	2.455
2002	8.808	10.500	1.450	2.395	459
2003	8.000	7.500	1.050	1.400	300
2004	8.205	4.380	961	1.848	376
2005	8.309	4.100	1.207	2.825	649
2006	9.112	3.460	1.256	2.617	807
2007	12.940	3.337	1.732	2.390	769
2008	12.231	1.252	1.978	2.035	528
2009	11.146	1.557	2.818	2.778	383
2010	13.558	1.256	4.455	2.797	295
2011	9.455	921	3.877	2.289	166
2012	7.367	893	3.767	2.790	203
2013	9.397	676	2.333	2.144	209
2014	9.555	642	3.617	1.461	198
2015	13.158	706	3.476	1.281	239
2016	11.541	784	3.047	1.532	221
2017	8.248	1.011	2.074	1.476	167
2018	6.814	1.019	2.915	1.449	139
2019	8.941	1.270	2.342	1.761	272
2020	9.364	1.149	2.775	1.640	412

Kaynak: TÜİK

Tablo 98. Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Kum Midyesi (Akivades ve Beyaz K.M)	Deniz Salyangozu	Karidesler (Tüm Türler)	Midye (Kara ve Kılı Midye)	Mürekkep Balığı
2000	10.000	2.150	2.000	1.200	550
2001	7.500	2.650	3.000	1.500	465
2002	10.000	6.241	4.000	5.000	909
2003	19.700	5.500	6.000	8.100	785
2004	16.899	14.034	5.279	5.734	1.570
2005	10.847	12.600	6.339	12.362	1.221
2006	49.610	11.613	3.856	9.234	1.199
2007	48.549	13.791	3.917	1.493	1.288
2008	38.151	11.442	4.668	342	1.502
2009	24.642	6.085	4.614	6.261	1.258
2010	26.987	8.437	4.705	981	1.597
2011	30.202	6.534	4.770	1.806	1.163
2012	61.240	9.596	5.038	2.093	1.396
2013	28.113	8.655	4.028	887	1.244
2014	21.836	7.004	4.416	204	697
2015	37.409	8.795	3.995	240	745
2016	20.937	10.354	4.501	78	925
2017	34.941	9.194	4.730	536	986
2018	44.533	9.672	4.536	604	1.042
2019	36.627	11.646	5.137	1.170	940

Kaynak: TÜİK

2.9.2. Su Ürünleri Yetiştiriciliği

Ülkemiz gerek içsu gerekse deniz kaynakları açısından su ürünleri yetiştiriciliğine çok uygun olup, büyük bir potansiyele sahiptir. Toplam su ürünleri kaynaklarımız yüzey alanları itibariyle orman alanlarımızdan fazla, tarım alanlarımıza ise hemen hemen eşittir.

Su Ürünleri yetiştiriciliği, gıda kıtlığına en iyi şekilde çözüm getirecek bir protein kaynağıdır. Ülkemizin su ürünleri yetiştiriciliğinde dış ticarete aldığı rol yadsınamayacak kadar büyüktür. Gelecekte dünyada oluşacak besin ihtiyacının karşılanması açısından ülkemizin su ürünleri yetiştiriciliğinde ve su ürünleri üretiminde öncü hale geleceği değerlendirilmektedir.

Tablo 99. Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Yetiştiricilik Üretimi				Toplam (Ton)
	Deniz (Ton)	Toplamdaki Payı (%)	İçsu (Ton)	Toplamdaki Payı (%)	
2000	35.646	45,1	43.385	54,9	79.031
2001	29.730	44,2	37.514	55,8	67.244
2002	26.868	43,9	34.297	56,1	61.165
2003	39.726	49,7	40.217	50,3	79.943
2004	49.895	53,1	44.115	46,9	94.010
2005	69.673	58,9	48.604	41,1	118.277
2006	72.249	56	56.694	44	128.943
2007	80.840	57,8	59.033	42,2	139.873
2008	85.629	56,3	66.557	43,7	152.186
2009	82.481	52	76.248	48	158.729
2010	88.573	53	78.568	47	167.141
2011	88.344	46,8	100.446	53,2	188.790
2012	100.853	47,5	111.557	52,5	212.410
2013	110.375	47,3	123.018	52,7	233.393
2014	126.894	54	108.239	46	235.133
2015	138.879	57,8	101.455	42,2	240.334
2016	151.794	59,9	101.601	40,1	253.395
2017	172.492	62,4	104.010	37,6	276.502
2018	209.370	66,6	105.167	33,4	314.537
2019	256.930	68,8	116.426	31,2	373.356
2020	293.175	69,6	128.236	30,4	421.411

Kaynak: TÜİK

Bugün su ürünleri üretiminin yaklaşık %73,9'u deniz ürünleri, %6,7'si içsu ürünleri ve %19,5'u da yetiştiricilik ürünlerinden oluşmaktadır. Su ürünleri yetiştiriciliği konusunda, teknolojik ve ekonomik ilerlemeler ile yetiştiriciliğimiz son 10 yılda hızlı bir artış kazanmıştır yetiştirilen türler piyasa koşulları ve pazar beklentilerine göre değişmekte olup, içsu balıklarında alabalık üretimi, denizlerde ise çipura ve levrek üretimde önemli artışlar olmuştur. Ülkemizde bunun yanında karides, midye v.b. tür yetiştiricilikleri de yapılmaktadır.

Yetiştiricilik yoluyla yapılan üretimin 2020 yılında 293 bin 175 tonu denizlerde, 128 bin 236 tonu iç sularda gerçekleşti. Yetiştirilen en önemli balık türü iç sularda 127 bin 905 ton ile alabalık, denizlerde ise 148 bin 907 ton ile levrek ve 109 bin 749 ton ile çipura olmuştur.

Tablo 100. Türkiye’de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton)

Yıllar	Alabalık			Çipura	Levrek
	İçsu	Deniz	Toplam		
2000	42.572	1.961	44.533	15.460	17.877
2001	36.827	1.240	38.067	12.939	15.546
2002	33.707	846	34.553	11.681	14.339
2003	39.674	1.194	40.868	16.735	20.982
2004	43.432	1.650	45.082	20.435	26.297
2005	48.033	1.249	49.282	27.634	37.290
2006	56.026	1.633	57.659	28.463	38.408
2007	58.433	2.740	61.173	33.500	41.900
2008	65.928	2.721	68.649	31.670	49.270
2009	75.657	5.229	80.886	28.362	46.554
2010	78.165	7.079	85.244	28.157	50.796
2011	100.239	7.697	107.936	32.187	47.013
2012	111.335	3.234	114.569	30.743	65.512
2013	122.873	5.186	128.059	35.701	67.913
2014	107.983	5.610	113.593	41.873	74.653
2015	101.166	6.872	108.038	51.844	75.164
2016	101.297	5.716	107.013	58.254	80.847
2017	103.705	5.952	109.657	61.090	99.971
2018	104.887	9.610	114.497	76.680	116.915
2019	116.053	9.692	123.573	99.730	137.419
2020	127.905	18.689	146.594	109.749	148.907

Kaynak: TÜİK

Bölgeler itibariyle yetiştiricilikte %60’lık payla ilk sırada Ege Bölgesi gelmekte olup, Karadeniz Marmara, Akdeniz ve İç Anadolu izlemektedir. En düşük üretim %2 ile Doğu Anadolu ve %1 ile Güneydoğu Anadolu Bölgesinde gerçekleşmiştir.

Özellikle, Orkinos çiftlikleri, ülkeler arasında yoğun bir ekonomik rekabete neden olduğu için giderek yaygınlaşmaktadır. Maliyeti çok yüksek olan bu çiftliklerin kısa sürede yüksek kar elde etmesi, birçok ihracatçı ve balıkçıları bu yatırıma yönlendirmektedir. Fiyatların nispeten düşük olduğu yaz dönemlerinde orkinoslar denizden avlanılmakta, 3-6 ay süresince yemlenerek yağlandırılmakta ve piyasanın kar ve talep açısından en iyi olduğu dönemde satışa sunulmaktadır.

Dünyada ton ve ton benzeri balıkların stoklarında ciddi boyutta azalma olduğundan, bu türleri koruma amaçlı uluslararası bir komisyon kurulmuştur. Merkezi İspanya’da bulunan bu komisyon “Uluslararası Atlantik Ton Balıklarının Koruma Komisyonu” (ICCAT)’dur. 1966 yılında kurulan bu komisyonun, Amerika, Japonya, Kanada, İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz, Yunanistan, Cezayir, Libya, Türkiye olmak üzere 50 üyesi bulunmaktadır.

ICCAT tarafından ülkemize tahsis edilen mavi yüzgeçli orkinos avcılık kotası 2018 yılında %40 artarak 1.414 Ton’a, 2019 yılı için 1.880 Ton’a, 2020 yılı için 2.305 Ton’a çıkartılmıştır. Ülkemizin, Orkinos Avcılığının en büyük ihracat pazarı Japonya’dır. Bu pazardan elde edilen gelir ihracatımıza %30 etki etmektedir.

Tablo 101. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2020)

Grup	Kapasite Grubu	Tesis Sayısı	Toplam Proje Kapasitesi (Ton/Yıl)
Deniz	Kuluçkahane	25	-
	0-50	130	3.515
	51-100	16	1.335
	101-250	18	3.114
	251-500	56	19.276
	501-1000	93	82.764
	1001>	94	196.120
	Toplam	432	306.124
İçsu	Kuluçkahane	65	-
	0-50	1.118	19.228
	51-100	105	9.310
	101-250	196	39.295
	251-500	122	53.160
	501-1000	99	84.767
	1001>	2	4.900
	Toplam	1.707	210.660
Deniz+İçsu	Kuluçkahane	90	-
	0-50	1.248	22.743
	51-100	121	10.645
	101-250	214	42.409
	251-500	178	72.436
	501-1000	192	167.531
	1001>	96	201.020
	Toplam	2.139	516.784

Kaynak: Tarım ve Orman Bakanlığı / Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü

2.9.3. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

Deniz balıkçılığı ülkemizin gelişmiş bir üretim kolu olarak temayüz ettiği son yıllarda, en verimli çağını yaşaması gerekirken, denizlerimizde artan kirlilik ve iklim değişikliğinin deniz balıkları ve deniz kabukluları üzerindeki etkisi üretimi her geçen gün azalmaktadır. Çok büyük değerlere ulaşan deniz balıkçılığındaki alt yapının ve gelişmiş insan gücünün kaybını önlemek ve ekonomiye olan katkısını arttırmak için en kısa zamanda okyanuslara açılarak "Açık Deniz Balıkçılığı"na başlanması gerekmektedir.

İkili ülke balıkçılık anlaşmaları ile gelişecek açık deniz balıkçılığımız, 22.10.2019 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanuna ilave bir madde eklenerek, Balıkçılığımızın ülkeler arası balıkçılık faaliyeti yapması Tarım ve Orman Bakanlığının iznine tabi tutularak, balıklarımız yasal koruma altına alınması sağlanmıştır.

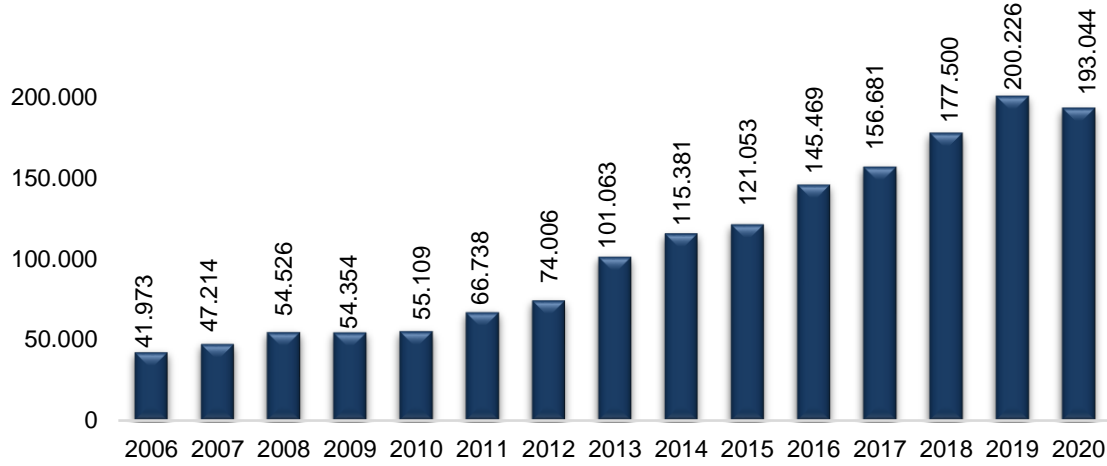
2.9.4. Su Ürünleri İhracatı

Trade Map verilerine göre; 2017 yılında dünya toplam su ürünleri ihracatının 119 milyar dolar olarak olduğu, bunun 13 milyar dolarını Çin Halk Cumhuriyeti, 11 milyar dolarını Norveç, 7 milyar dolarını Hindistan oluşturmaktadır. Türkiye ise 797 milyon dolarla 34. sırada yer almakta ve dünya ihracatının %0,67'sini oluşturmaktadır. Su Ürünleri ithalatına baktığımızda

ise 18 milyar dolarla ABD ilk sırada yer alırken, bunu sırasıyla 12 milyar dolarla Japonya, 11 milyar dolarla Çin Halk Cumhuriyeti takip etmektedir. AB'nin su ürünleri ithalatı 43 milyar dolar iken, ihracatı 26 milyar dolardır.

En fazla ihracat gerçekleştirdiğimiz ülkelerin gelir seviyesi, tüketici tercihleri yüksek gelişmiş ülkeler olması, ihracatımıza konu ürünlerimizin kalite ve hijyen standartları yönünden ne kadar yüksek standartlara sahip olduğumuzu göstermektedir.

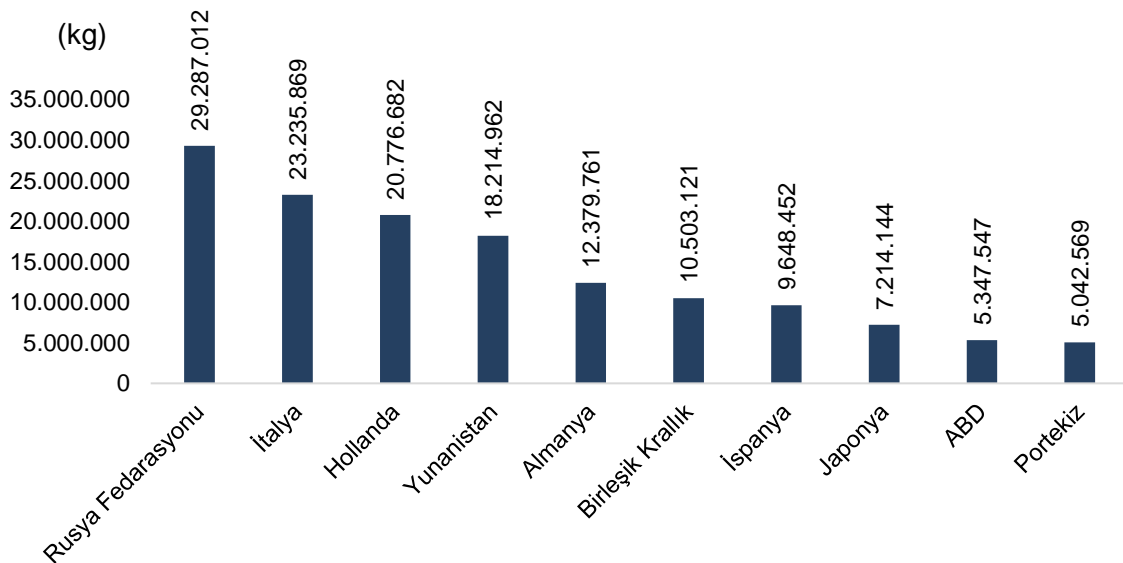
Grafik 74. Türkiye Su Ürünleri İhracatı



Kaynak:TÜİK

Su Ürünleri ihracatı yaptığımız ilk 10 ülke sırayla; Rusya, İtalya, Hollanda, Yunanistan, Almanya, Birleşik Krallık, İspanya, Japonya, Amerika Birleşik Devletleri ve Portekiz'dir.

Grafik 75. Türkiye 'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2020)



Kaynak :TÜİK

2020 yılında, en çok Su Ürünleri İhracatı yapılan İlk 10 ülke (141.650.119 kg) i, diğer 93 ülkeye yapılan Su Ürünleri ihracatına (51.394.287 kg) göre, toplam ihracatın(193.044.406 kg) %73' ünü oluşturmaktadır.

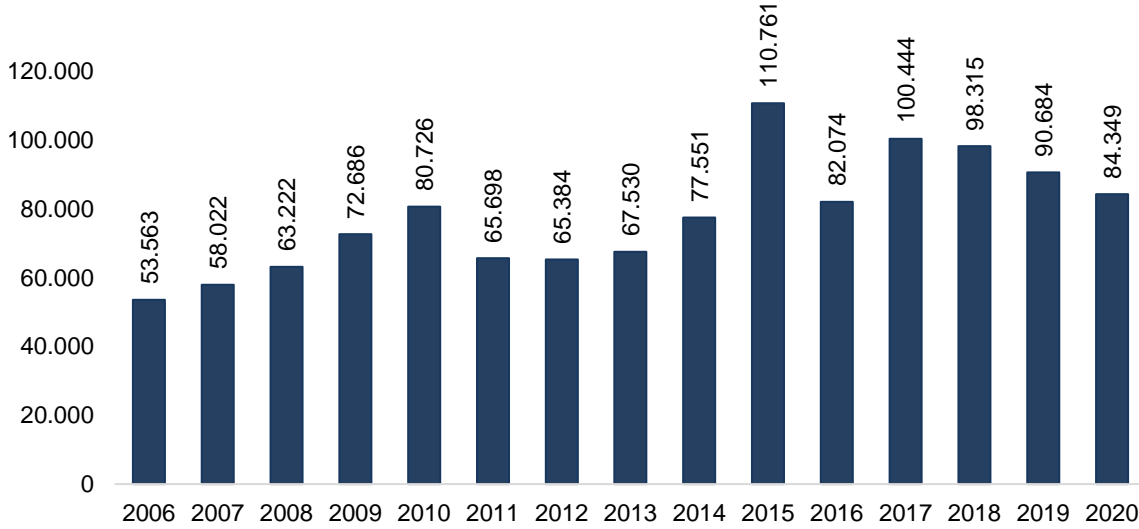
2.9.5. Su Ürünleri İthalatı

Türkiye'de işlenmiş ürünlerin, ithalat içindeki payı yıllar itibariyle giderek artmaktadır. Balık ithalatı Avrupa Birliği ülkelerinden özellikle Hollanda, İngiltere ve Norveç ile bazı Afrika ülkeleri Gana Fildişi sahilleri ve Uzakdoğu ülkelerinden Singapur, Tayland'la yapılmaktadır. İthalatımızda yumuşakça (kalamar, sübye) ve kabuklular (istakoz, karides vb.) ikinci büyük payı oluşturmakta ve toplam ithalatımızın yaklaşık %6,5'luk bir oranını teşkil etmektedir. İthalat daha çok Avrupa Birliği ve Uzakdoğu ülkelerinden işlenmiş ürünler olarak yapılmaktadır.

İthalatta dondurulmuş ve yarı işlenmiş ürünler önemli bir paya sahiptir. Konserveliğe hammadde sağlamak amacı ile giderek artan miktarlarda dondurulmuş ton balığı ithal edilmektedir.

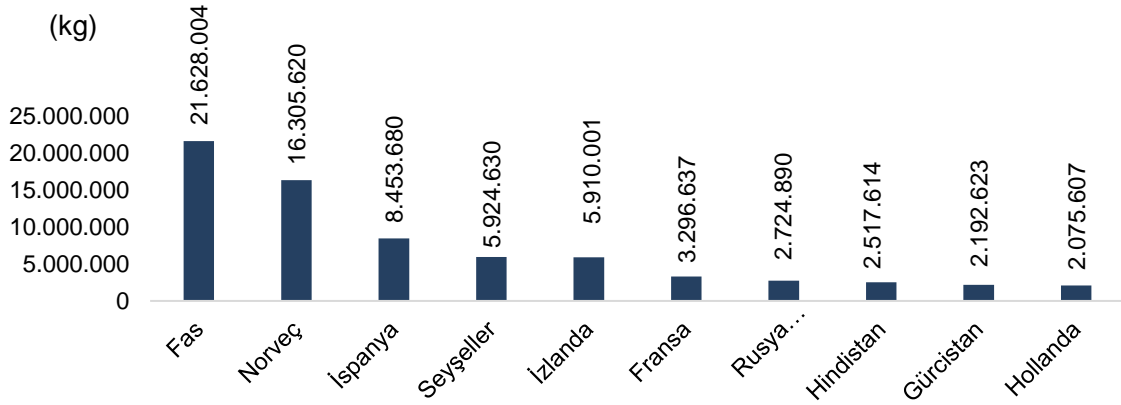
Ancak, son yıllarda Avrupa Birliğinin uygulamış olduğu menşei kuralları nedeniyle, dondurulmuş ton balığı ithalatı Avrupa Birliği'ne doğru yönelmiştir.

Grafik 76. Türkiye Su Ürünleri İthalatı (Ton)



Kaynak:TÜİK

Grafik 77. Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2020)



Kaynak:TÜİK

2020 yılında, en çok Su Ürünleri İthalatı yapılan ilk 10 Ülke (71.029.306 kg) , diğer 66 ülkeden yapılan Su Ürünleri İthalatına (13.320.626 kg) göre, toplam İthalatın (84.349.932 kg) %84' ünü oluşturmaktadır.

2006-2019 dönemi değerlendirildiğinde ithalatta ağırlıklı ürün grubunu dondurulmuş balıkların oluşturduğu, bunu yumuşakçaların ve balık filetolarının izlediği görülmektedir. Türkiye sahip olduğu coğrafi yapı ve iklim koşulları ile gerek deniz balıkçılığı gerekse tatlı su balıkçılığı ve kültür balıkçılığı yönünden büyük bir potansiyele sahip ülkemizde kaynakların akıllıca ve planlı kullanılması halinde uluslararası rekabet ortamında konumunu güçlendirmesi mümkün olacaktır.

Tablo 102. Türkiye'nin Su Ürünleri İthalatı ve İhracatı

Yıllar	İhracat			İthalat		
	Miktar (ton)	Değer (\$)	Değer (₺)	Miktar (ton)	Değer (\$)	Değer (₺)
2000	14.533	46.374.937	28.752.958	44.230	36.647.254	22.601.314
2001	18.978	54.487.312	68.838.077	12.971	11.295.373	11.917.561
2002	26.860	96.728.389	148.444.397	22.532	18.754.783	29.392.818
2003	29.937	124.842.223	186.152.895	45.606	32.636.120	48.123.816
2004	32.804	180.513.989	258.987.885	57.694	54.240.304	77.423.079
2005	37.655	206.039.936	277.963.150	47.676	68.558.341	92.425.248
2006	41.973	233.385.315	336.723.477	53.563	83.409.842	120.592.605
2007	47.214	273.077.508	356.293.408	58.022	96.632.063	126.432.371
2008	54.526	383.297.348	505.545.565	63.222	119.768.842	154.343.337
2009	54.354	318.063.028	494.899.926	72.686	105.822.852	163.633.104
2010	55.109	312.935.016	471.459.989	80.726	133.829.563	200.395.897
2011	66.738	395.306.914	664.333.252	65.698	173.886.517	290.826.203
2012	74.006	413.917.190	744.907.572	65.384	176.402.894	317.626.975
2013	101.063	568.207.316	1.083.243.678	67.530	188.068.388	359.490.196
2014	115.381	675.844.523	1.481.211.383	77.551	198.273.838	435.691.472
2015	121.053	692.220.595	1.879.701.163	110.761	250.969.660	685.467.749
2016	145.469	790.303.664	2.398.269.090	82.074	180.753.629	548.878.092
2017	156.681	854.731.829	3.128.112.446	100.444	230.111.248	841.383.610
2018	177.500	951.793.070	4.578.607.932	98.315	188.965.220	898.860.692
2019	200.226	1.025.617.723	5.818.776.189	90.684	189.438.745	1.076.277.706
2020	193.044	1.014.234.061	7.169.335.150	84.349	149.427.826	1.048.169.898

Kaynak: TÜİK

2.9.6. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi

Ülkemizde su ürünleri işleme sanayi giderek teknolojik gelişmeyi ve değişmeyi kullanmaya ve ülkemiz kaynaklarından gelen birçok su ürününü işlenmiş olarak pazara sunmaya başlamıştır. Su Ürünlerinin büyük bir kısmı taze tüketim olarak sunulmakta, %4'ü balık unu ve yağı fabrikalarında değerlendirilmekte, %10'u ise insan tüketimine sunulmak üzere su ürünleri işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılmaktadır.

İşleme sanayinde; dondurulmuş içsu ve deniz ürünü, ön pişirilmiş kerevit, ton, hamsi, sardalya, istavrit konservesi, tuzlanmış, salamura edilmiş hamsi, sudak filetosu, tütsülenmiş alabalık, yılan balığı, somon balığı gibi çeşitli ürünler, çeşitli soslar da kullanılarak üretilmektedir. Ülkemizde su ürünleri işleyen ve değerlendiren tesis sayısı giderek artmakta ve bu tesislerde, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, Su Ürünleri Yönetmeliği ve Avrupa Birliği Direktif şartlarının yerine getirilmesi yönünde uyum çalışmaları yürütülmektedir.

Son yıllarda ülkemizde özellikle su ürünleri işleme ve değerlendirme sanayinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmeler Avrupa Birliği direktiflerine ve denetimlerine bağlı olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından uygulanan Su Ürünleri Kalite Kontrolü Eylem Planı ile büyük bir ivme kazanmıştır. Bu ivme; av gemileri, yetiştirme çiftlikleri, işleme ve değerlendirme tesisleri ile yan sanayi kuruluşlarının iyileştirme ve modernleştirilmesini sağlamış, kalite ve hijyen açısından günümüz şartlarına uyumunu büyük ölçüde arttırmıştır.

Teknik ve hijyen şartları açısından Avrupa ve dünya standartlarına uyum sağlayan tesis sayısı ise 78'tir. Bu tesislerin 15 tanesi ülkemizde tüketilmeyen ve dış pazarlara ihraç edilen çift kabuklu yumuşakçalar işlenmektedir.

Ton balığı işlenmesine yönelik konserve sayısı 4'dür. İç sularda işleme ve değerlendirme tesislerinde kullanılan en önemli ürün sudak balığıdır. Kültür balıkçılığına paralel olarak başta somon ve alabalık olmak üzere bu ürünlerin füme ve fileto olarak değerlendirilmesine yönelik tesislerde devreye girmiştir.

Ekonomiye sektörün katkısı;

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de su ürünleri sektörü ekonomik değeri olan,istihdam sağlayan önemli bir sektördür. Su ürünleri sektörünün ekonomik olarak önem arz etmesinin sebepleri şu şekilde ifade edilebilir

- İnsan beslenmesinde önemli bir protein kaynağı olarak bitkisel ve hayvansal besinler ve beslenme açısından taşıdığı önem,
- Bazı sanayilere hammadde sağlanması,
- Sektörde geniş istihdam olanakları bulunması,
- Yüksek ihracat potansiyeline sahip olması,
- Avlama ve işleme ve bunun gibi araç ve gereçlerinin getirdiği teknolojik gelişme.

Tablo 103. Balıkçılıkta Çalışanların Sayısı

Balıkçılıkta Çalışanların Sayısı	2018	2019	2020
Balıkçının Kendisi	11.472	10.947	13.685
Ücretsiz Çalışan Ortaklar	719	712	854
Ücretsiz Çalışan Hanehalkı Fertleri	2.630	2.009	2.942
Ücretli Tayfa	5.517	4.857	6.196
Diğer	162	91	95
Pay Karşılığı Çalışan Tayfa	9.782	9.436	10.856
Ücretli Çalışan Ortak	286	271	282
Ücretli Çalışan Hanehalkı Fertleri	310	394	630
Toplam	30.878	28.717	35.540

Kaynak: TÜİK

Sürdürülebilir Su Ürünleri için:

Avcılık politikaları oluşturulurken üretim yapımız ve av gücümüzün dikkate alınarak üretimin artırılması yanında, sürdürülebilirliğin sağlanması ve su ürünleri kaynaklarımızın korunmasına ve iklim değişikliğinin su ürünleri popülasyonuna etkisinin araştırılarak gerekli önlemlerin alınması önem arz etmektedir.

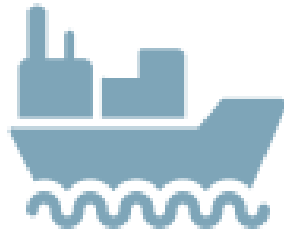
Teknik ve ekonomik kriterleri dikkate alan, koruma ve kullanım dengesini gözeterek, katılımcılığı üst düzeye çıkararak, sektörde faaliyet gösteren tüm kesimlerin çıkarlarını gözeterek, sürdürülebilir bir balıkçılık politikası oluşturmasının gerekli olduğu görülmektedir.

Bu kapsamda; 15.01.2021 tarih ve 31365 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan **"2021 Yılı Yatırım Programının Kabulü ve Uygulanmasına Dair Karar (Karar Sayısı: 3428)"**da 2021 yılı yatırım programına su ürünleri sektörüne ilişkin olarak;

Ulusal Su Ürünleri Gen Bankası kurulması, Su Ürünlerinde Stok Tespiti Uygulaması, Su Ürünleri Örgütleri ile İl Müdürlüklerin Kapasitelerinin Geliştirilmesi, Su Ürünleri İleri Arge Merkezi kurulması, Karadeniz'de Balık Stokları Yönetimi, Su Ürünleri Kaynaklarının Sürdürülebilir Yönetiminin Geliştirilmesi, Su Ürünleri Araştırma Kapasitelerinin Desteklenmesi, Balıkçı Barınaklarının Bakım Onarımı, Küçük Kıyı Tesisleri Yapım Onarım İşleri, Giresun Balıkçı Barınağı, Tarlağzı Balıkçı Barınağı Onarım İnşaatı ve Amatör Denizcilik Yanaşma Yeri yapılması kapsam dahiline alınmıştır.

Gelecek için yapılacak planlamalarda bu kriterlerin dikkate alınması halinde denizlerimizde ve içsularımızda daha verimli ve sürdürülebilir su ürünleri üretiminin gerçekleşmesi ve Türkiye'nin yüksek su ürünleri potansiyelinden daha fazla yararlanabilmesi mümkün olabilecektir.

GEMİ ACENTEİİĞİ



2.10. GEMİ ACENTELİĞİ

2.10.1. Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı

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

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

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

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

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

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

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

- Gemi limana gelmeden önce verilen hizmetler

- Gemi limana geldiğinde verilen hizmetler
 - Geminin limanda bulunduğu süre içinde verilen hizmetler
 - Geminin limandan kalkışı sırasında verilen hizmetler
 - Gemi limandan kalktıktan sonra (gemi bitiminde) verilen hizmetler
- olarak beşe ayrılmaktadır.

2.10.2. Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi

Gemi acente firmaları İMEAK DTO bünyesinde;

- 40 No'lu Konteyner Gemi Acenteleri,
- 41 No'lu Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri,
- 42 No'lu Düzensiz Sefer Yapan Gemi Acenteleri ve
- 43 No'lu Kıyı Gemi Acenteleri olmak üzere

Toplam 4 ayrı meslek komitesi ile temsil edilmektedirler.

Ülkemizde ulusal düzeyde;

- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDAD),
- Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği (KOGAD) ,
- İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği (DND),
- Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve
- İskenderun Deniz Nakliyecileri Derneği

gemi acentelerinin üye oldukları sivil toplum kuruluşlarındandır.

2022 yılı itibari ile;

- 1902 tarihinde kurulan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 112 üye,
- 1913 tarihli İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği tamamı konteyner gemi acente firmasından oluşan 33 üye,
- 1967 tarihli İskenderun Deniz Nakliyeciler Derneği 70 üye,
- 1972 tarihli Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 67 üye,
- 2001 tarihli Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği 42 üye ile faaliyet göstermektedir.

Uluslararası düzeyde ise gemi acentelerini temsil eden uluslararası örgütler ise;

- 1969 yılında kurulan FONASBA (Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu),
- 1990 yılında FONASBA'nın alt komitesi olarak kurulan ECASBA (Avrupa Topluluğu Brokerlar ve Acenteler Birliği) ile
- 1934 yılında Amerika ve Kanada'daki gemi brokerleri ve gemi acentelerinin bir araya gelmesi ile kurulan ASBA (Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği)'dir.

Ülkemizde; İMEAK Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve Gemi Brokerleri Derneği FONASBA üyesidir.

2.10.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı

Türkiye’de gemi acenteliği faaliyetleri; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 102-123.maddeleri ile 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve 10.03.2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ çerçevesinde yürütülmektedir.

2.10.3.1. Türk Ticaret Kanunu

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

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

2.10.3.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği

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

Zaman içinde sektörden gelen talepler doğrultusunda bahse konu Yönetmelikte 02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Resmî Gazete ile değişiklik yapılmış, ardından halen yürürlükte olan Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

Gemi Acenteliği Yönetmeliği Türk Ticaret Kanunu’na göre kurulmuş, Deniz Ticaret Odalarına üye olan gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler ile personelini kapsamaktadır.

Gemi Acenteliği Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nca gerçek ve tüzel kişiliği haiz gemi acente firmaları adına “Gemi Acenteliği Yetki Belgesi” düzenlenmektedir. Keza, Deniz Ticaret Odaları tarafından düzenlenen gemi acenteliği eğitimi ve gemi acenteliği yenileme seminerleri ile yeterliliği tespit edilen acente personeli adına Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nca “Gemi Acentesi Personel Tanıtım Kartı” düzenlenmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre hali hazırda 3.975 kişi gemi acentesi personel tanıtım kartı ile ülkemiz kıyılarında gemi acenteliği faaliyetinde bulunmaktadır.

Tablo 104. Gemi Acente İstatistikleri

Aktif Acente Personeli Sayısı	3.975
- Lise Mezunu Personel Sayısı	1.402
- Üniversite Mezunu Personel Sayısı	877

Kaynak: Ulaşan Erişen Türkiye 2021

2.10.3.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

Gemi acentelerinin Türkiye karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazlarından geçen deniz taşıt ve araçlarına verdikleri acentelik hizmetleri karşılığında alacakları ücret miktarları Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ ile düzenlenmiştir.

10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan ve gemi acente firmalarının alacakları ücretin asgari düzeyini gösteren Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ hükümlerine gemi acente firmaları uymak zorundadır.

2.10.3.4. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi

Gemi Acenteleri Yönetmeliği hükümleri gereğince, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Mersin Deniz Ticaret Odası’ndan görevlendirilen üyeler ile kurulan Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu’nun aldığı kararlar çerçevesinde Deniz Ticaret Odaları’nca gemi acenteliği eğitimi ve gemi acenteliği yenileme seminerleri düzenlenmektedir.

Eğitim ve seminerleri planlamak ve organize etmek üzere Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu’nun kuruluş, çalışma usul ve esasları ile gemi acenteliği eğitimleri ile sınavlarda uyulacak esasları belirlemek amacıyla Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi hazırlanmıştır.

05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği çerçevesinde hazırlanan Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi 16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 sayılı Bakanlık Olur’u ile yürürlüğe girmiştir. Hali hazırda gemi acenteliği eğitim seminer ve sınavları 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile 16 Mayıs 2013 tarihli Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi çerçevesinde Deniz Ticaret Odaları aracılığıyla yürütülmektedir.

2.10.4. Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu

Gemi acenteliğine ilişkin gemi acenteliği yetki belgesi, gemi acentesi personel tanıtım kartı başvurusu vb. iş ve işlemler elektronik ortama taşınarak 13.09.2021 tarihi itibari ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi (GABS) üzerinden yapılmaya başlanmıştır. Bakanlık başvurularına ilişkin yazışmaları KEP adresi üzerinden yapmaktadır. Sisteme giriş E-Devlet üzerinden firmanın MERSİS numarası ile yapılmaktadır.

Bir firmanın gemi acenteliği faaliyetinde bulunabilmesi için Deniz Ticaret Odası üyeliğinin yanı sıra Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan gemi acenteliği yetki belgesi alması gerekmektedir.

Gemi acenteliği yetki belgesi ve gemi acentesi personel tanıtım kartı başvuruları ve takibi 13.09.2021 itibariyle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının “Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi” üzerinde şirketin MERSİS numarası ile yapılmaktadır.

Gemi acenteliği yetki belgesi Gemi Acenteliği Yönetmeliği gereğince belirlenen bölge sınırları içinde geçerli olup, yetki belgeleri dört bölgeye ayrılmıştır.

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

Yönetmeliğe göre, şirket merkezinin bulunduğu bölge dışında başka bir bölgede faaliyet göstermek isteyen bir gemi acente firması, şube açarak (gemi acenteliği şube yetki belgesi alarak) ya da şube açmayacak ise tali acente atayarak diğer bir bölgede faaliyet gösterebilir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre; 01.01.2021 tarihi itibari ile 26 ilde faaliyet gösteren toplam 1.117 adet gemi acente firması bulunmakta olup, şubelerle beraber yetkilendirilmiş gemi acente firma sayısı 1.346'ya ulaşmaktadır. Bir önceki yıla oranla yetkilendirilmiş gemi acente firma sayısında ortalama %4 artış yaşandığı görülmektedir.

Toplam 1.346 adet gemi acente firmasının %82'sinin İstanbul, Muğla, İzmir, Mersin, Kocaeli ve Hatay olmak üzere 6 büyük şehirde faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Tablo 105. Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu (31.12.2021)

Yıllar	İl Sayısı	Merkez	Şube	Toplam	Değişim (%)
2013	24	792	200	992	---
2014	24	800	194	994	0,2
2015	24	872	201	1.073	7,9
2016	24	937	196	1.113	5,6
2017	25	985	212	1.197	5,6
2018	26	1.008	221	1.229	2,6
2019	25	1.082	213	1.295	5,1
2020	25	1.074	222	1.296	---
2021	26	1.117	229	1.346	3,7

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 106. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı (31.12.2021)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	510	28	538	37%
2	İzmir	124	61	185	13%
3	Muğla	140	13	153	11%
4	Mersin	95	45	140	10%
5	Hatay	72	24	96	7%
6	Kocaeli	58	31	89	6%
7	Samsun	29	9	38	3%
8	Antalya	27	6	33	2%
9	Aydın	25	4	29	2%
10	Balıkesir	22	4	26	2%
11	Bursa	15	9	24	2%
12	Zonguldak	19	2	21	1%
13	Trabzon	14	4	18	1%
14	Çanakkale	11	3	14	1%
15	Tekirdağ	13	0	13	1%
16	Bartın	5	3	8	
17	Ordu	6	0	6	
18	Yalova	4	0	4	
19	Rize	2	0	2	
20	Sinop	3	0	3	
21	Sakarya	3	0	3	
22	Giresun	3	1	4	
23	Kastamonu	2	0	2	
24	Artvin	1	0	1	
25	Ankara	3	0	3	
26	Adana	1	0	1	
Toplam		1.207	247	1.454	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 107. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (31.12.2021)- I.BÖLGE (Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Samsun	29	9	38	44%
2	Trabzon	14	4	18	23%
3	Bartın	5	3	8	9%
4	Ordu	6	0	6	7%
5	Giresun	3	1	4	5%
6	Sinop	3	0	3	5%
7	Rize	2	0	2	2%
8	Kastamonu	2	0	2	2%
9	Ankara	3	0	3	2%
10	Artvin	1	0	1	1%
Toplam		68	17	85	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 108. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (31.12.2021)- II.BÖLGE (Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	510	28	538	74%
2	Kocaeli	58	31	89	12%
3	Balıkesir	22	4	26	3%
4	Bursa	15	9	24	3%
5	Zonguldak	19	2	21	3%
6	Çanakkale	11	3	14	2%
7	Tekirdağ	13	0	13	2%
8	Yalova	4	0	4	1%
9	Sakarya	3	0	3	
Toplam		655	77	732	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 109. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (31.12.2021)- III.BÖLGE (Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İzmir	124	61	185	49%
2	Muğla	140	13	153	43%
3	Aydın	25	4	29	8%
Toplam		289	78	367	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 110. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (31.12.2021)- IV. BÖLGE (Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Mersin	95	45	140	54%
2	Hatay	72	24	96	34%
3	Antalya	27	6	33	11%
4	Adana	1	0	1	1%
Toplam		195	75	270	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 111. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (01.01.2021)

Bölgeler	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.BÖLGE	68	17	85	6%
II.BÖLGE	655	77	732	51%
III.BÖLGE	289	78	367	25%
IV.BÖLGE	195	75	270	18%
Toplam	1.207	247	1.454	

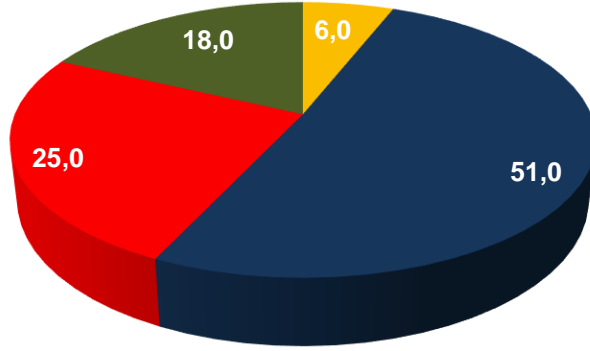
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Bölgelere göre dağılıma bakıldığında;

- Toplam 732 adet gemi acente firma sayısı ile gemi acentelerinin %51'inin yaklaşık gemi acente firmalarının yarısının İstanbul, Kocaeli ve Bursa gibi sanayi şehirlerinin yer aldığı II.Bölge'de faaliyet gösterdiği,
- Toplam 367 adet gemi acente firma sayısı ile gemi acentelerinin %25'inin yaklaşık gemi acente firmalarının dörtte birinin yoğun olarak yatlılara gemi acenteliği hizmetinin verildiği Muğla İli ile yoğun olarak kruvaziyer gemilere acentelik hizmetinin verildiği İzmir ve Aydın illerinin yer aldığı III.Bölge'de faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nde yer alan bölgelere göre gemi acente firmalarının dağılımı grafik olarak aşağıda yer almaktadır.

Grafik 78. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%)



■ I.BÖLGE ■ II.BÖLGE ■ III.BÖLGE ■ IV.BÖLGE

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 112. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı

Bölgeler	2019				2020				2021			
	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.BÖLGE	60	14	74	6%	64	16	80	6%	68	17	85	6%
II.BÖLGE	580	70	650	50%	606	74	680	51%	655	77	732	51%
III.BÖLGE	265	68	333	26%	266	67	333	25%	289	78	367	25%
IV.BÖLGE	169	70	239	18%	181	72	253	18%	195	75	270	18%
TOPLAM	1.074	222	1.296		1.117	229	1.346		1.207	247	1.454	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Son üç yıllık verilere bakıldığında; yetkilendirilen gemi acente firma sayısında her yıl artış yaşandığı, bu artışın en çok sanayi yoğun şehirler olan İstanbul ve Kocaeli illerinin bağlı olduğu II.Bölgede yaşandığı görülmektedir.

LOJİSTİK SEKTÖRÜ



2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.11.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı

Lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmeti şeklinde tanımlanmaktadır.

Küresel ölçekte bilgi ve teknoloji alanında yaşanan gelişmeler, dünya üzerinde ekonomik ve sosyal ilişkilerde mesafe kavramını ortadan kaldırarak ticaretin serbestleşmesine yol açmış, rekabetin artması, küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Tüm bu nedenlerle küreselleşen dünyada ülkelerin ticaretteki başarılarını etkileyen faktör lojistik sektörü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Küreselleşen dünyada ülkelerin küresel rekabette öne geçmesinin temel koşulu, tedarik zincirlerinin verimli yönetilmesi ve lojistik hizmetlerin etkin, zamanında ve başarılı olarak sunulabilmesinden geçmektedir. Ülkelerin ekonomilerinin gelişmesinde, ticaretlerinin küreselleşmesinde temel ve en önemli unsurlardan biri olan lojistik sektöründe başarıya giden yol lojistik alt yapılarının dört taşıma modu (kara, deniz, hava ve demiryolu taşımacılığı) ile uyumlu bir şekilde doğru planlanması, yatırımların doğru zamanda, doğru ölçekte gerçekleştirilmesi ve verimli kullanımı ile mümkün olmaktadır.

2.11.2. Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum

Dünyada stratejik bir sektör olarak görülen lojistik sektörünün küresel büyüklüğünün 5 trilyon ABD Doları civarında olduğu öngörülmektedir. Diğer taraftan lojistik sektörünün gelişmiş ülkelerde GSYH’nın genelde %10-12’sine tekabül ettiği görülmektedir.

Türkiye, Doğu ile Batı’yı, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan dört saatlik uçuş mesafesi içinde toplam 1.6 milyar nüfuslu, milli geliri 30 trilyon doları aşan, toplam küresel ticaretin neredeyse yarısına karşılık gelen bir dış ticaret hacmine sahip pazarlara erişim imkanı sunan bir coğrafyada yer almaktadır. Keza Türkiye; 84,6 milyon nüfusu, 783 bin 542 kilometre kare yüzölçümü, üç kıtanın kavşak konumunda olması ve üç tarafının denizlerle kaplı olması özellikleri ile bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için bir lojistik üs niteliği taşımaktadır.

Türkiye’de lojistik sektörün büyüklüğünü ortaya koyan net firma sayısı, firma cirosu ve üretilen katma değer gibi konularda yeterli veri henüz bulunmadığından ülkemiz lojistik sektörünün büyüklüğünü yaklaşık olarak hesaplamak mümkün olmamaktadır.

Lojistik sektörünün ülkemizin dış ticareti ile ekonomisindeki önemini ve büyüklüğünü ortaya koymak için TÜİK verilerinden yola çıkarak Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin İstatistik Sınıflaması NACE Rev. 2’de yer alan iktisadi faaliyet kollarının GSYH içerisindeki payı ve yıllık büyüme oranı yol gösterici olabilmektedir.

Bu çerçevede, Türkiye’nin 2021 yılı büyüme oranının %11, GSYH’sının ise 7 trilyon 209 milyar TL olarak gerçekleştiği dikkate alındığında, Türkiye’nin Lojistik Sektör Büyüklüğünün yaklaşık 700 milyar TL civarında olduğu, bu rakamın da GSYH’nın yaklaşık %12’sine karşılık

geldiği görülmektedir. Bu oran içindeki %50'lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklandığı, geri kalan %50'lik payın ise üretim/ticaret firmalarının kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden kaynaklandığı varsayılmaktadır.

Türkiye İstatistik Kurumu'nca (TÜİK) baz alınan Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin İstatistiki Sınıflaması NACE Rev. 2 sınıflandırmasına göre Lojistik Sektörü, H grubu altında "Ulaştırma ve Depolama" başlığı altında yer almaktadır.

"H" Grubu;

- H49 (Karayolu Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı, Boru Hattı Taşımacılığı),
- H50 (Suyolu Taşımacılığı),
- H51 (Havayolu Taşımacılığı),
- H52 (Taşımacılık İçin Depolama ve Destekleyici Faaliyetler)
- H53 (Posta ve Kurye faaliyetleri)

Şeklinde alt gruplara ayrılmıştır. Yolcu ve boru hattı taşımacılığı faaliyetleri de bu alt gruplar altında yer almaktadır.

Aşağıda yıllar itibariyle Türkiye'nin GYSH, Ulaştırma ve Depolamanın GSYH içindeki yeri yer almaktadır.

Tablo 113. Türkiye GSYH ile Ulaştırma ve Depolama Sektörü

YILLAR	TÜRKİYE GSYH (gelir yöntemi ile) (Milyar TL)	TÜRKİYE GSYH (gelir yöntemi ile) (Milyar \$)	H- Ulaştırma ve Depolama (Milyar TL)	Ulaştırma ve Depolamanın GSYH İçindeki payı (%)
2010	1.168	777	95,2	8,15
2011	1.405	838,8	108	7,69
2012	1.581	880,6	133,6	8,45
2013	1.823	957,8	149,9	8,22
2014	2.055	939	169,4	8,25
2015	2.351	864,3	191,7	8,15
2016	2.627	869,7	207,6	7,9
2017	3.134	859	253,7	8,1
2018	3.759	778,4	317,1	8,44
2019	4.318	761,4	370,5	8,58
2020	5.047	720,1	370,5	7,34
2021	7.209	851.0		

Kaynak: TÜİK

Küresel ticarete ülkelerin stratejik sektör olarak değerlendirdiği küresel ticaretin vazgeçilmez unsuru lojistik sektörünün performansını ölçmek ülkeler arasındaki rekabet gücünü ortaya koymak açısından önem arz ettiğinden dünyada farklı uluslararası endeksler oluşturulmuştur.

Uluslararası endeksler doğrultusunda Türkiye'nin dünya genelinde lojistik sektöründeki rekabet gücü;

- Lojistik Performans Endeksi (LPI)
- İş Yapma Kolaylığı Endeksi (Doing Business)
- Küresel Rekabet Endeksi (Global Competitiveness)

açısından aşağıda değerlendirilmiştir.

2.11.3. Türkiye’de Lojistik Sektörü Rekabet Gücü

2.11.3.1. Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi (LPI)

Hizmet ticaretinde önemli bir paya sahip olan lojistik sektörünün ulusal ekonomide oluşturduğu etki, ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli bir ölçüt olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ülkelerin kendi aralarındaki rekabet durumlarını ölçmek ve ülke bazında lojistik sektörünün performansını ortaya koymak açısından Dünya Bankası tarafından lojistik sektöründe çalışan küresel yük sevkiyatçıları ve taşımacılarının da dahil olduğu üst düzey yöneticiler ve akademisyenler ile birlikte hazırlanan anket formu aracılığıyla ilk defa 2007 yılında Lojistik Performans Endeksi yedi alan üzerinden ölçülmüştür. 2007 yılından sonraki yıllarda 2010, 2012, 2014 ve 2016 yıllarında ise altı ölçüt üzerinden LPI hesaplanmıştır.

Dünya Bankası tarafından her iki yılda bir 160 ülke kıyaslanarak “Lojistik Performans Endeksi” yayınlanmakta olup, bu çalışmada 160 ülke ;

- Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği/işlemleri,
- Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi, (lojistik altyapı)
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı,
- Lojistik hizmetlerin/operasyonların kalitesi ve yetkinliği,
- sevkiyatların takibi ve izlenebilirliği,
- sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması (zamanında teslimat)

olmak üzere toplam 6 kritere göre değerlendirilmektedir.

Dünya Bankası tarafından 2018 yılında yayınlanan son LPI verilerine göre Türkiye 160 ülke arasında 47. sırada yer almaktadır. Dünya Bankası tarafından 2 yılda bir yayınlanan Lojistik Performans Endeksi Raporu 2020 yılı için yayınlanmamış, 2022 yılında da yayınlanacağı bilinmemektedir.

Önceki yıllarla karşılaştırıldığında Türkiye’nin 2018 yılında şimdiye kadar en kötü performansı sergilediği görülmektedir. Hem sıralamada hem de LPI puanında gerileme görülen Türkiye’nin 2016 yılına kıyasla 6 kriterin hiçbirinde ilerleme kaydedemediği, hatta önemli ölçülerde gerileme yaşadığı gözlemlenmektedir.

Lojistik Performans Endeksi; ülkelerin lojistik alandaki sıkıntılı yönleri, mevcut durumu ve fırsatları ortaya koyarak ülkelerin lojistik performanslarını arttırmasına yönelik çalışma yapmasına, yatırım yapması ve stratejiler geliştirmesine olanak sağlamaktadır.

Dünya Bankası’nın LPI 2018 Raporu’na göre Türkiye’nin küresel lojistik performans endeksinde yer alan kriterlere göre aldığı puanlar aşağıda yer almaktadır.

Tablo 114. Türkiye'nin Küresel Lojistik Performans Endeksi

Kriter	2016		2018	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan
Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği	36	3,18	58	2,71
Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi	31	3,49	33	3,21
Rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı	35	3,41	53	3,06
Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği	36	3,31	51	3,05
Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi	43	3,39	42	3,23
Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması	40	3,75	44	3,63
Genel Lojistik Puanı	34	3,42	47	3,15

Kaynak: World Bank

Tablo değerlendirildiğinde;

- Türkiye'nin puan ve sıra açısından en zayıf alanı 2,71 puan ile "Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği",
- Puan açısından en kuvvetli alanın 3,63 puan ile "Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması", sıra açısından ise 33. sıra ile "Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi"
- "Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği" konusunda bugüne kadar birçok çalışma yapılmasına rağmen hala geliştirilmesi gereken en öncelikli konu

olduğu görülmektedir.

LPI sıralamasında; lojistik sektörünü büyümede stratejik sektör olarak benimseyen Almanya 4,20 puanla birinci, İsveç 4,05 puanla ikinci ve Belçika 4,04 puanla üçüncü sırada yer almaktadır. İlk 10'da yer alan diğer ülkeler ise Avusturya, Japonya, Hollanda, Singapur, Danimarka, İngiltere, ve Finlandiya'dır. Afganistanın 1,95 puanla listenin sonuncu sırasında yer aldığı görülmektedir.

Günümüzde lojistik sektörü, uluslararası ticarete rekabet üstünlüğü sağlamada büyük bir öneme sahiptir. Küresel Lojistik Performansın iyileştirilmesi, ekonomik büyüme ve rekabetin özünü oluşturmaktadır. Avrupa'da, Hollanda gibi ticarete başı çeken ülkeler Uzakdoğu'da ise Vietnam ya da Endonezya gibi gelişmekte olan ülkeler, kesintisiz ve süreklilik arz eden lojistiği, büyümenin önemli bir parçası olarak görmektedir.

Lojistik performansı iyileştirme adına yapılacakların sadece altyapı yatırımları ve ticaretin kolaylaştırılması ile sınırlı kalmadığı aksine Sürdürülebilirlik, esneklik ve teknolojik gelişmeler gibi olguların da üzerinde durulması gereken önemli detaylar olduğu karşımıza çıkmaktadır.

2.11.3.2. İş Yapma Kolaylığı Endeksi (Doing Business)

Dünya Bankası'nın, Lojistik Performans Endeksinin yanı sıra hazırladığı bir diğer çalışma olan 2004 yılından beri her yıl düzenli olarak hazırlanan ve 190 ekonomiyi iş yapma kolaylığı bakımından inceleyen İş Yapma Kolaylığı Endeksi (Doing Business Index), üye ülkelerde yatırım ortamını etkileyen iş düzenlemelerini analiz etmektedir.

İş Yapma Kolaylığı Endeksi; iş kurmak, inşaat izni, elektriğe erişim, gayrimenkul kaydı, kredi temini, azınlık yatırımcıların korunması, vergi ödeme, sınır ötesi ticaret, sözleşmeleri uygulama ve iflasın çözümlenmesi başlıkları altında yapılan reformlara bakılarak ülkelerin iş yapma kolaylığını ortaya koymaktadır.

Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Endeksi 2020 (Doing Business Index 2020) Raporuna göre Türkiye uygulamaya alınan reformlar ile 10 basamak yükselerek, 33'üncü sırada yerini almıştır.

2019 yılında yayınlanan raporun "Sınır Ötesi Ticaret" başlığı altında Türkiye 44. sıradadır. "Sınır Ötesi Ticaret" başlığı altında ithalat ve ihracat süreçlerine etki eden süre ve maliyetler ölçülmektedir. Türkiye'den yapılacak ihracatta mevzuat uyumu için 338 ABD Doları harcanmakta iken, Avrupa ve Orta Asya ülkelerinin ortalaması 150 ABD Doları, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü'nün yüksek gelire sahip ülkelerinin ortalaması ise 136.8 ABD Doları'dır. Bu bağlamda Türkiye'nin ihracatının artırılmasına yönelik alınacak tedbirlerde halen gelişime açık yönlerin bulunduğu görülmektedir.

Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Endeksi çalışmasını veri manüplasyonu nedeni ile durdurmuş olup, halihazırda dünya ekonomilerindeki iş ve yatırım ortamını değerlendirmek için yeni bir yaklaşım geliştirmektedir.

2.11.3.3. Küresel Rekabet Endeksi (Global Competitiveness)

Dünya Ekonomik Forumu tarafından her yıl hazırlanan Küresel Rekabet Endeksi, 12 alanda yapılan incelemeler sonucunda ülkelerin küresel rekabet gücünü ortaya koyan bir endeks olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ülkeler; Kurumlar, Altyapı, Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin Kullanımı, Makroekonomik İstikrar, Sağlık, Beceriler, Mal Piyasası, İşgücü Piyasası, Finansal Sistem, Pazar Büyüklüğü, İş Dünyasının Dinamizmi, İnovasyon Kabiliyeti başlıkları altında incelenmekte ve bir sıralama yapılmaktadır.

Türkiye küresel rekabet endeksinde 2018 ve 2019 yıllarında 61. sırada yer almaktadır. Küresel Rekabet Endeksi Raporu'na göre Türkiye; Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin Kullanımı, Altyapı ve İşgücü Piyasası alanlarında ilerleme kaydetmiş, Altyapı, havayolu taşımacılığı ve karayolu yol ağı başlıkları altında ilerleme sağlamış olması ise olumlu değerlendirilmiştir. Endekste; Yüksek enflasyon sebebiyle Makroekonomik İstikrar alanında ve Tarife Dışı Engeller sebebiyle Mal Piyasası alanında Türkiye'nin kötü performans sergilediği görülmektedir.

Tüm dünyada yaşanan Coronavirüs (Covid 19) salgınının ülkeleri olağanüstü Covid 19 önlemleri almaya itmesi nedeniyle 2020 Küresel Rekabetçilik Raporu'nda ilk defa ülkeler arası rekabet gücü sıralaması yapılmamış, raporda ülkelerin iyileşme yolunda gösterdikleri performansları genel hatları ile paylaşılmıştır. Raporda Covid-19 krizini atlatabilmek için ülkelerin daha üretken sürdürülebilir ve kapsayıcı ekonomik sistemleri nasıl inşa edebilecekleri vurgulanarak gelişmiş digital ekonomilere güçlü sosyal güvenlik ağlarına ve sağlam sağlık sistemlerine sahip ülkelerin Covid 19 krizini daha etkili bir şekilde yönettiğine yer verilmiştir.

2.11.4. Taşıma İşleri Organizatörleri

2.11.4.1. Taşıma İşleri Organizatörünün Tanımı ve Kapsamı

Taşıma işleri organizatörü (freightforwarder) ; yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren bir veya birden fazla taşıma türü kullanarak taşımacılık ve lojistik hizmetlerini sunmayı meslek edinen ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca yetki belgesi düzenlenen gerçek ve tüzel kişiler olarak tanımlanmaktadır.

Taşıma işleri organizatörleri aynı zamanda müşterilerinin talimatları, beyanları ve bildirilen teslim şekilleri doğrultusunda yükün taşınmasını organize etmek, gümrük ve transit işlemleriyle ilgili gerekli beyanları almak ve vermek ile sorumludurlar.

2.11.4.2. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Örgütlenmesi

Taşıma işleri organizatörleri firmaları Odamız bünyesinde;

32 No'lu Deniz Taşımacılığı Lojistik Faaliyetleri,
36 No'lu Forvarder (Aracılık) Hizmetleri olmak üzere
iki ayrı meslek komitesi ile temsil edilmektedirler.

Ülkemizde taşıma işleri organizatörlerini temsil eden sivil toplum kuruluşu arasında Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD)'dir. 1995 yılında kurulan UTİKAD'ın hava, deniz, kara, demiryolu ve hızlı kargo taşımacılığı olmak üzere toplam 552 üyesi bulunmaktadır.

Taşıma işleri organizatörlerini uluslararası düzeyde temsil eden uluslararası örgütler;

- 1926 yılında kurulan Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FİATA),
- 1958 yılında kurulan Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrükleme Hizmetleri Derneği (CLECAT) ile
- Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu (ECOLPAF)'dir.

UTİKAD; FİATA Türkiye temsilciliği, CLECAT gözlemci üyesi ve ECOLPAF kurucu üyesi konumundadır.

Bu arada, lojistik sektörüne hizmet veren, 2001 tarihinde kurulan ve 750 aktif üyesi olan Lojistik Derneği (LODER) kurumsal üyeliğin olmadığı, bireysel üyeliğin söz konusu olduğu mesleki ve sektörel gelişimi amaçlayan bir dernek olarak karşımıza çıkmaktadır. Üyeleri arasında; lojistik hizmet alan ve veren şirket profesyonelleri, akademisyenler, bilişimciler, sektörel ekipman satış şirketi profesyonelleri ve silahlı kuvvetler mensupları bulunmaktadır.

2.11.4.3. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Mevzuatı

Türkiye’de taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetleri; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 917- 930.maddeleri ile 6 Temmuz 2018 tarih ve 30470 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan ve 01.07.2019 tarihinde yürürlüğe giren Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde yürütülmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğinde 30.12.2021 tarihinde değişiklik yapılarak Karayolu Taşıma Yönetmeliği hükümlerine göre daha önce yetki belgesi almış olan gerçek ve tüzel kişiler için indirimli ücretlerle (30 Aralık 2021 tarihinden itibaren 60 gün süre ile 27 Şubat 2022 tarihine kadar) taşıma işleri organizatörlüğü yetki belgesi almasına imkan tanınmıştır.

2.11.4.4. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği

Taşıma İşleri Organizatörleri (TİO) Yönetmeliği taşıma işleri organizatörlerinin çalışma koşullarını, sorumluluk, yükümlülük ve haklarını belirlemektedir.

TİO Yönetmeliği'ne göre; karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu taşımacılığında ve/veya kombine taşımacılık alanında faaliyet gösteren, imkan, 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 gerçek veya tüzel kişi firmaların Taşıma İşleri Organizatörü Yetki Belgesi alması zorunludur.Bu belge taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetinde bulunan firmalara uluslararası ve yurtiçi karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu modlarında taşıma işleri organizatörlüğü yapma imkanı vermektedir.

Taşıma işleri organizatörlüğü yetki belgesi alabilmek için firmaların en az 300 bin TL sermayeye veya işletme sermayesine sahip olmak ve 2022 yılı 273.244 TL taşıma işleri organizatörü yetki belgesi ücretini ödemesi gerekmektedir. T.C.Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Genel Müdürlüğü’nce düzenlenen yetki belgesi 5 yıllık süre için yenilenmekte olup, yenileme ücreti, o yıla ait yetki belgesi ücretinin %5’i kadardır. Bakanlık verilerine göre halihazırda 5.413 firma taşıma işleri organizatörlüğü yetki belgesi almıştır.

2.11.5. Dünya’da Lojistik Merkezlerin/Köylerin Geçmişi ve Mevcut Durum

Dünyada ilk lojistik köy/merkez kavramı sanayileşmenin artması ile birlikte ilk olarak ABD, Texas’ta inland port adı ile tabir edilen liman ve uluslararası havaalanlarını içeren bütün taşımacılık türlerinin içeren bünyesinde endüstri parklarının da bulunduğu makro bir yapıda ortaya çıkmıştır.

Lojistik köyler/merkezler Avrupa’da ise ilk olarak Fransa’da kurulmuş, daha sonra tüm Avrupa’ya yayılmıştır. Bu lojistik köylerde dikkat çeken unsur; kara/hava/deniz ve demiryolu terminal noktalarını içinde barındıran merkezler olması, bu merkezlerin şehrin etrafında kümelenmiş olması ve içinde bilim laboratuvarlarını barındırmasıdır.

Avrupa’da 10 ülkede 33’ü Almanya’da olmak üzere (İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz, Almanya, Danimarka, Yunanistan, Macaristan, Ukrayna ve Lüksemburg) toplam 62 lojistik köy

bünyesinde toplam 2400 işletme ile Avrupa Lojistik Köyleri Birliği'ne (Europlatforms) üye olarak faaliyet göstermektedir.

Almanya'da birçoğu 200 hektardan büyük olan 33 lojistik köy, bunlarda da toplam 1200 işletme ve 40.000 istihdam bulunmaktadır. Almanya'da Bremen Lojistik Köyü'nden başka Leipzig Lojistik Köyü (8330 hektar), Lübeck Lojistik Köyü (264 hektar) en gelişmiş köylerdir.

Fransa'da ise 23 adet lojistik köy bulunmakta olup, en büyüğü Rungis Lojistik Köyü'dür. İtalya'da ise lojistik hub olan lojistik köyler daha çok Milan etrafında kurulmuştur. Özellikle Bologna lojistik köyü (200 hektar) en gelişmiş lojistik köyü olarak yer almaktadır. İspanya ise coğrafi konum olarak Avrupa'nın lojistik anahtar rolündedir ve çok iyi organize edilmiş bir karayolu ağı ile çevrelenmektedir. En gelişmiş lojistik köyü Barselona Lojistik Köyü'dür.

Avrupa'da Lojistik merkezleri, lojistik merkez/köy yönetiminde en yaygın uygulanan model olan özel sektör-kamu ortaklık modelidir. Avrupa'da lojistik merkezler/köyler Belediye veya yerel yönetimler, sanayi odaları, taşımacılık kuruluşları ve 3. şahıslar tarafından belirli bir pay karşılığı sermaye desteği ile çok ortaklı kamu-özel sektör işbirlikli lojistik merkezler/köyler kurulmakta ve genellikle kamu ve/veya özel sektöre ait tek bir kurum tarafından işletilmektedir.

Lojistik köy/merkez kurulumu yapılırken en önemli unsur yer seçimi olup, lojistik merkezlerin/köylerin üretim ve tüketim merkezlerine yakın olması tercih edilmektedir. Bunun yanında taşımacılık modlarının hepsinin bir arada kullanılabileceği yerler olması, yöntem itibarıyla verimliliğe elverişli karma taşımacılık yapılabilecek merkezler olması uygundur.

Lojistik merkezlerin tedarik zinciri açısından tüm ulaşım sistemlerine, bulunduğu bölgeye ve uluslararası ulaşım koridorlarına büyük faydaları vardır. Bulunduğu bölgeye olan ekonomik faydalarının dışında kent trafiğini olumlu olarak etkilemekte, diğer taşıma modlarına entegre olarak kombine taşımacılığı geliştirmekte ve uluslararası ulaşım koridorlarında daha etkin olma yönünde katkılar sağlamaktadır.

2.11.6. Türkiye'de Lojistik Merkezler/Yük Terminalleri

Lojistik merkezler; lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma moduna (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu vb.) etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb. faaliyetlerini gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgelerdir.

Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetleri daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmek amacıyla lojistik merkezler kurulmaktadır. Lojistik merkezler, ana taşıma koridorlarıyla etkin bağlantıları mevcut olup, limanların yakınında kurulan intermodal yük terminalleri hüviyeti de taşırlar.

Genel olarak lojistik merkezler, üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vb.), şehirlere, demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır.

Ülkemizde de modern yük taşımacılığının kalbi olarak görülen lojistik merkezlerin kurulmasına yönelik çalışmalar Ulaştırma 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 gerçekleştirilmesi için lojistik merkezler kurulmaktadır.

Ülkemizin rekabet gücünü artırmak ve bölgesinin lojistik üssü yapmak üzere 25 ayrı yerde lojistik merkez yapımı planlanmıştır.

Türkiye'yi bölgenin lojistik üssüne dönüştürecek lojistik merkezlerin tamamı hizmete girdiğinde, Türk lojistik sektörüne 75,2 milyon ton ilave taşıma imkanı ile yaklaşık olarak 19,9 milyon m²'lik: Açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılması hedeflenmektedir.

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

Sivas, Rize (İyidere), İzmir (Kemalpaşa) lojistik merkezlerinin yapımı devam etmektedir. Tekirdağ (Çerkezköy), Bilecik (Bozüyük), Kayseri (Boğazköprü) lojistik merkezlerinin projesi tamamlanmıştır.

Mardin, Şırnak (Habur), İzmir (Çandarlı), Zonguldak (Filyos) ve İstanbul (Avrupa Yakası) olmak üzere toplam 5 lojistik merkezi etüd, proje ve planlama aşamasındadır.

Şekil 17. Lojistik Merkezlerinin Mevcut Durumu



Kaynak: TCDD

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, SÜRASTARYA VE SAVUNMA SİGORTASI (FREIGHT, DEMURRAGE & DEFENCE INSURANCE)

FD&D Sigortası, P&I Sigortasının tamamlayıcı sigortası olarak düşünülebilir. Özetle, gemi sahiplerinin ya da işletmecilerinin hakem, mahkeme, avukatlık, bilirkişi ve sörvey ücretlerini karşılar. Bu sigorta 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 Klozları, Norveç Klozları veya benzeri klozlar ile teminat sağlanabilmektedir. Gemi yaşı, klasi 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 (depremsel, fırtına vb.)
- Sosyal risk kaynakları (hırsızlık, kundaklama vb.)'dir.

Yukarıdakilere ilaveten karşılaşılan risk unsurları aşağıda sunulmaktadır.

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

2.12.2. Türkiye'de Deniz Sigortaları

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

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

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

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

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

Bugün itibariyle Birlik'in toplam 67 aktif faaliyette bulunan üye şirketi mevcut olup, bu şirketlerin 42'si hayat dışı, 20'si hayat ve emeklilik ve 5'i reasürans şirketi olarak faaliyet göstermektedir.

2021 senesi Türkiye Sigorta Birliği (TSB) Deniz sigortaları ile ilgili verilerini incelediğimizde;

Tablo 115. Deniz Sigortaları Verileri

Deniz Sigortaları	Sigorta Şirketi Adedi		Toplam Prim Üretimi TL		Toplam Sigorta Üretimindeki Payı	Değişim
	2020	2021	2020	2021	2021	2020-2021
Su Araçları Tekne ve Makine Sigortası	29	31	621.688.667	1.058.942.244	1,0	70,3
Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası	4	4	57.810.503	88.526.945	0,1	53,1
Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk	32	40	1.204.301.235	1.844.134.839	1,8	53,1

Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği

Türkiye Sigorta Birliğinin 2020-2021 yılları arasındaki prim üretim değerleri dikkate alındığında;

- Su Araçları Tekne ve Makine Sigortasının %70,33
- Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortasının %53,13
- Nakliyat, yük Sigortası, Risk de aynı şekilde %53,13

oranında artış gerçekleştiği görülmektedir. TSB verilerine göre 2021 yılı içerisindeki toplam prim tutarı 87.580.270.796 TL'si Hayat dışı, 17.726.737.287 TL'si Hayat olmak üzere 105.307.008.083 TL'dir ve önceki seneye göre %27,53 oranında artmıştır.

2.12.3. Dünya'da Deniz Sigortaları

UNCTAD verilerine göre 2021 senesinde Dünya Ticareti rekor seviyeye erişerek 28.5 trilyon ABD dolarına ulaşmış olup, bu tutar 2020 senesi ile kıyaslandığında, dünya ticaretinde %25'lik bir artış olduğu anlamına gelmektedir.

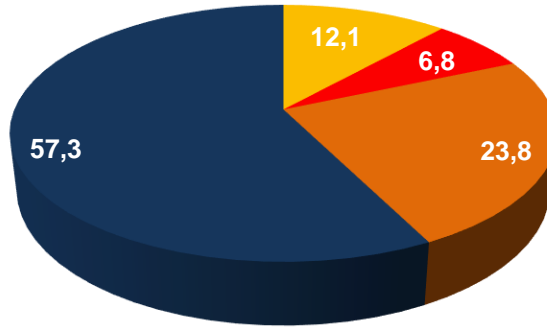
International Union of Marine Insurance (IUMI)'nin açıkladığı son istatistiklere göre ise 2020 yılında toplam Deniz Sigorta primleri de 30 milyar ABD dolarına erişmiştir. 2019 yılı ile kıyaslandığında %6.1'lik bir artış olduğu görülmektedir.

30 milyar ABD doları toplam priminin bileşenleri bazında incelendiğinde;

- %23,8 Su Araçları Sigortaları 7,14 milyar ABD doları,
- %57,3 Nakliyat/yük sigortaları 17,19 milyar ABD doları,
- %12,1 Enerji sigortaları 3,63 milyar ABD doları,
- %6,8 Su araçları sorumluluk sigortaları 2,04 milyar ABD doları

olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 79. Toplam Primin Bileşenlere Dağılımı (%)



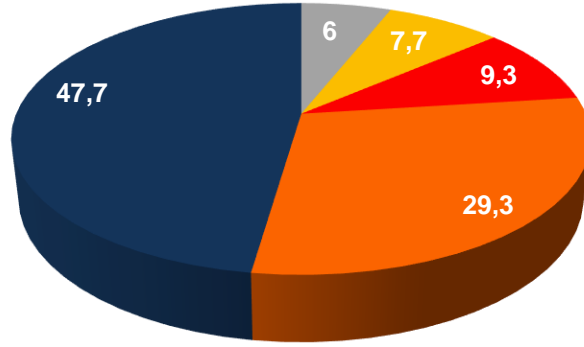
■ Enerji Sigortaları ■ Sorumluluk ■ Su Araçları ■ Yük Sigortaları

Kaynak: International Union of Marine Insurance (IUMI)

Bölge/kıta bazındaki dağılım ise aşağıdaki şekildedir;

- Avrupa: %47,7
- Asya/pasifik: %29,3
- Güney Amerika: %9,3
- Kuzey Amerika: %7,7
- Diğer: %6,0

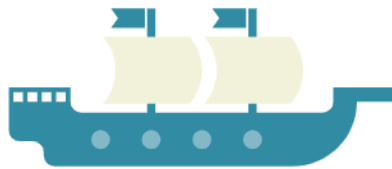
Grafik 80. Toplam Primin Bölge/Kıta Bazında Dağılımı (%)



■ Diğer ■ K.Amerika ■ G.Amerika ■ Asya/Pasifik ■ Avrupa

Kaynak: International Union of Marine Insurance (UIMI)

TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI



2.13. TÜRKİYE'NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARI

2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları

Çifte vergileme, vergiye tabi bir gelirin birden fazla ülkede vergi konusu olması, aynı gelirin hem elde edildiği ülkede hem de geliri elde edenin mukim (yerleşik) olduğu ülkede vergilendirilmesini kapsamaktadır. Ülkeler bu durumu ortadan kaldırmak amacıyla aralarında vergi anlaşmaları yapmaktadırlar.

2.13.1.1. Anlaşmalarda Düzenlenen Gelir Unsurları

Çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmalarında;

- Gayrimenkul varlıklardan elde edilen gelirler,
- Ticari kazançlar,
- Uluslararası taşımacılık kazançları,
- Temettü gelirleri,
- Faiz gelirleri,
- Gayrimaddi Hak Bedelleri (Royalty gelirleri)
- Sermaye değer artış kazançları,
- Serbest meslek faaliyetlerinden elde edilen gelirler,
- Ücret gelirleri,
- Şirket yönetim kurulu üyelerinin gelirleri,
- Sanatçı ve sporcu gelirleri,
- Özel sektör çalışanlarının emekli maaşları,
- Kamu çalışanlarının ücret gelirleri ve emekli maaşları,
- Öğretmenler ve öğrencilerin elde ettikleri gelirler ve
- Diğer gelirler gibi

gelirler düzenlenmektedir.

Gelir unsurları Anlaşmalarda ayrı ayrı ele alınmakta ve vergileme yetkisi duruma göre mukim olunan ülkeye veya gelirin elde edildiği 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.

**Tablo 116. Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları
(04.01.2022 Tarihi İtibarıyla)**

Taraf Devlet		Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
1	Avusturya	3.11.1970	01.08.1973- 14612	24.09.1973	1.01.1974
	Avusturya (Revize)	28.03.2008	26.06.2009- 27270	1.10.2009	1.01.2010
2	Norveç	16.12.1971	21.12.1975- 15445	30.01.1976	1.01.1977
	Norveç (Revize)	15.01.2010	28.05.2011- 27947 (m.)	15.06.2011	1.01.2012
3	Güney Kore	24.12.1983	02.10.1985- 18886	25.03.1986	1.01.1987
4	Ürdün	6.06.1985	15.07.1986- 19165	3.12.1986	1.01.1987
5	Tunus	2.10.1986	30.09.1987- 19590	28.12.1987	1.01.1988
6	Romanya	1.07.1986	21.08.1988- 19906	15.09.1988	1.01.1989
7	Hollanda	27.03.1986	22.08.1988- 19907	30.09.1988	1.01.1989
8	Pakistan	14.11.1985	26.08.1988- 19911	8.08.1988	1.01.1989
9	İngiltere	19.02.1986	19.10.1988- 19964	26.10.1988	1.01.1989
10	Finlandiya	9.05.1986	30.11.1988- 20005	30.12.1988	1.01.1989
	Finlandiya (Revize)	6.10.2009	24.03.2012 – 28243	4.05.2012	1.01.2013
11	K.K.T.C. (1)	22.12.1987	26.12.1988- 20031	30.12.1988	1.01.1989
12	Fransa	18.02.1987	10.04.1989- 20135	1.07.1989	1.01.1990
13	Almanya (Feshedilen) (2)	16.04.1985	09.07.1986- 19159	30.12.1989	1.01.1990
	Almanya (Yeni)	19.09.2011	24.01.2012- 28183	1.08.2012	1.01.2011
14	İsveç	21.01.1988	30.09.1990- 20651	18.11.1990	1.01.1991
15	Belçika (3)	2.06.1987	15.09.1991- 20992	8.10.1991	1.01.1992
16	Danimarka	30.05.1991	23.05.1993- 21589	20.06.1993	1.01.1991
17	İtalya	27.07.1990	09.09.1993- 21693	1.12.1993	1.01.1994
18	Japonya	8.03.1993	13.11.1994- 22110	28.12.1994	1.01.1995
19	B.A.E. (4)	29.01.1993	27.12.1994- 22154	26.12.1994	1.01.1995
20	Macaristan	10.03.1993	25.12.1994- 22152	9.11.1995	1.01.1993
21	Kazakistan	15.08.1995	08.11.1996- 22811	18.11.1996	1.01.1997
22	Makedonya	16.06.1995	07.10.1996- 22780	28.11.1996	1.01.1997
23	Arnavutluk	4.04.1994	05.10.1996- 22778	26.12.1996	1.01.1997
24	Cezayir	2.08.1994	30.12.1996- 22863	30.12.1996	1.01.1997
25	Moğolistan	12.09.1995	30.12.1996- 22863	30.12.1996	1.01.1997
26	Hindistan	31.01.1995	30.12.1996- 22863	30.12.1996	1.01.1994
27	Malezya (5)	27.09.1994	30.12.1996- 22863	31.12.1996	1.01.1997
28	Mısır	25.12.1993	30.12.1996- 22863	31.12.1996	1.01.1997
29	Çin Halk Cum.	23.05.1995	30.12.1996- 22863	20.01.1997	1.01.1998
30	Polonya	3.11.1993	30.12.1996- 22863	1.04.1997	1.01.1998
31	Türkmenistan (6)	17.08.1995	13.06.1997- 23018	24.06.1997	1.01.1998
32	Azerbaycan	9.02.1994	27.06.1997- 23032	1.09.1997	1.01.1998
33	Bulgaristan	7.07.1994	15.09.1997- 23111	17.09.1997	1.01.1998
34	Özbekistan	8.05.1996	07.09.1997- 23103	30.09.1997	1.01.1997
35	A.B.D.	28.03.1996	31.12.1997- 23217	19.12.1997	1.01.1998

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

	Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
36	Beyaz Rusya	24.07.1996	22.04.1998- 23321	29.04.1998	1.01.1999
37	Ukrayna	27.11.1996	22.04.1998- 23321	29.04.1998	1.01.1999
38	İsrail	14.03.1996	24.05.1998- 23351	27.05.1998	1.01.1999
39	Slovakya	2.04.1997	03.10.1999- 23835	2.12.1999	1.01.2000
40	Kuveyt	6.10.1997	28.11.1999- 23890	13.12.1999	1.01.1997
41	Rusya	15.12.1997	17.12.1999- 23909	31.12.1999	1.01.2000
42	Endonezya	25.02.1997	15.02.2000- 23965	6.03.2000	1.01.2001
43	Litvanya	24.11.1998	10.05.2000- 24045	17.05.2000	1.01.2001
44	Hırvatistan	22.09.1997	10.05.2000- 24045	18.05.2000	1.01.2001
45	Moldova	25.06.1998	25.07.2000- 24120	28.07.2000	1.01.2001
46	Singapur (7)	9.07.1999	18.07.2001- 24466	27.08.2001	1.01.2002
47	Kırgızistan	1.07.1999	12.12.2001- 24611	20.12.2001	1.01.2002
48	Tacikistan	6.05.1996	24.12.2001- 24620	26.12.2001	1.01.2002
49	Çek Cumhuriyeti	12.11.1999	15.12.2003- 25317	16.12.2003	1.01.2004
50	İspanya	5.07.2002	18.12.2003- 25320	18.12.2003	1.01.2004
51	Bangladeş	31.10.1999	15.12.2003- 25317	23.12.2003	1.01.2004
52	Letonya	3.06.1999	22.12.2003- 25324	23.12.2003	1.01.2004
53	Slovenya	19.04.2001	23.12.2003- 25325	23.12.2003	1.01.2004
54	Yunanistan	2.12.2003	02.03.2004- 25390	5.03.2004	1.01.2005
55	Suriye	6.01.2004	28.06.2004- 25506	21.08.2004	1.01.2005
56	Tayland	11.04.2002	08.01.2005- 25694	13.01.2005	1.01.2006
57	Sudan	26.08.2001	17.09.2003- 25232	31.01.2005	1.01.2006
58	Lüksemburg (8)	9.06.2003	08.01.2005- 25694	18.01.2005	1.01.2006
59	Estonya	25.08.2003	04.07.2004- 25512	21.02.2005	1.01.2006
60	İran	17.06.2002	09.10.2003- 25254	27.02.2005	1.01.2006
61	Fas	7.04.2004	22.06.2005- 25853	18.07.2006	1.01.2007
62	Lübnan	12.05.2004	17.08.2006- 26262	21.08.2006	1.01.2007
63	Güney Afrika Cum.	3.03.2005	20.11.2006- 26352	6.12.2006	1.01.2007
64	Portekiz	11.05.2005	15.12.2006- 26377	18.12.2006	1.01.2007
65	Sırbistan (9)	12.10.2005	08.08.2007- 26607	10.08.2007	1.01.2008
66	Karadağ (9)	12.10.2005	08.08.2007- 26607	10.08.2007	1.01.2008
67	Etiyopya	2.03.2005	09.08.2007- 26608	14.08.2007	1.01.2008
68	Bahreyn	14.11.2005	21.08.2007- 26620	2.09.2007	1.01.2008
69	Katar	25.12.2001	05.02.2008- 26778	11.02.2008	1.01.2009
	Katar (revize)	18.12.2016	30.12.2018- 30641	31.12.2018	1.01.2019
70	Bosna-Hersek	16.02.2005	08.04.2007- 26487	18.09.2008	1.01.2009
71	Suudi Arabistan *	9.11.2007	03.02.2009- 27130 (m.)	1.04.2009	1.01.2010
72	Gürcistan	21.11.2007	10.02.2010- 27489	15.02.2010	1.01.2011
73	Umman (10)	31.05.2006	13.03.2010- 27520	15.03.2010	1.01.2011
74	Yemen	26.10.2005	13.03.2010- 27520	16.03.2010	1.01.2011
75	İrlanda	24.10.2008	10.08.2010- 27668	18.08.2010	1.01.2011

Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih	
76	Yeni Zelanda	22.04.2010	04.07.2011- 27984 (m.)	28.07.2011	1.01.2012
77	Kanada	14.07.2009	29.04.2011- 27919 (m.)	4.05.2011	1.01.2012
78	İsviçre	18.06.2010	12.01.2012- 28171	8.02.2012	1.01.2013
79	Brezilya	14.03.2005	12.01.2012 -28171	9.10.2012	1.01.2013
80	Avustralya	28.04.2010	21.05.2013- 28653 (m.)	5.06.2013	1.01.2014
81	Malta	14.07.2011	27.04.2013- 28630	13.06.2013	1.01.2014
82	Meksika	17.12.2013	06.06.2015- 29378	23.07.2015	1.01.2016
83	Kosova	10.09.2012	28.08.2015- 29459 (2.m.)	15.10.2015	1.01.2016
84	Filipinler	18.03.2009	10.04.2011 – 27901	11.01.2016	1.01.2017
85	Vietnam	8.07.2014	05.06.2017 – 30087 (m.)	9.06.2017	1.01.2018
86	Gambiya	11.02.2014	07.06.2017 – 30089 (m.)	26.01.2018	1.01.2019
87	Ruanda	1.12.2018	25.09.2020 – 31255	21.10.2020	1.01.2021
88	Venezuela	3.12.2018	4.10.2021 – 31618 (m.)	14.10.2020	1.01.2021
89	Çad	26.12.2017	4.04.2020 – 31089	20.10.2021	1.01.2022

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı²

- Anlaşmanın 5 inci maddesinin 2 nci fıkrasının (h) bendinin 2 nci fıkrası, 11 inci maddesinin 3 üncü fıkrasının uluslararası bendi ve 14 üncü maddesinin 2 nci fıkrası gereğince bir Akit Devlette vergilendirilmeyecek olan kazanç ve iratlar hakkında 1.1.1987 tarihinden itibaren başlayan vergilendirilme dönemleri için yürürlüğe girmiştir.
- 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.
- Anlaşma, uçakların uluslararası trafikte işletilmesinden sağlanan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren elde edilen gelirler üzerinden alınan vergilere uygulanacaktır. Anlaşmanın “Genel Tanımlar” başlıklı 3 üncü maddesinin 1(h)(ii) fıkrasını, “Bilgi Değişimi” başlıklı 26’ncı ve “Tahsilatta Yardımlaşma” başlıklı 27’nci maddesini değiştiren “Türkiye Cumhuriyeti ile Belçika Krallığı Arasında 2 Haziran 1987 Tarihinde Ankara’da İmzalanan Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 09.07.2013 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 03.08.2018 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.2019 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
- 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.
- Anlaşmanın “Bilgi Değişimi” başlıklı 25 inci maddesini değiştiren “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Malezya Hükümeti Arasında 27 Eylül 1994 Tarihinde Ankara’da İmzalanan Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 17.02.2010 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 25.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri bu tarihten itibaren uygulanmaktadır.
- Anlaşma hükümleri müteahhitlik yönünden 17.08.1995; diğer hükümler yönünden ise 1.1.1998 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
- Anlaşmanın “Bilgi Değişimi” başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren “9 Temmuz 1999 Tarihinde Singapur’da İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti ile Singapur Cumhuriyeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 05.03.2012 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 07.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 07.08.2013 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
- Anlaşmanın “Bilgi Değişimi” başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren “Türkiye Cumhuriyeti ile Lüksemburg Dükalığı Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına

²https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasımevzuat/Turkiyenin_Sonuclandirdigi_Vergi_Anlasmaları_Listesi.pdf (Erişim Tarihi 23.03.2022)

Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 30.09.2009 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 14.07.2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.2012 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.

- (9) Sırbistan ve Karadağ döneminde, 12 Ekim 2005 tarihinde imzalanmış olan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sırbistan ve Karadağ Bakanlar Kurulu Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması” hem Sırbistan hem de Karadağ açısından geçerli olup, Anlaşma hükümleri 01.01.2008 tarihinden bu yana uygulanmaktadır.
- (10) Anlaşma, Gulf Air tarafından uluslararası trafikte hava taşımacılığı işletmesinden elde edilen kazançlar ile işletilen vasıtaların veya bunların işletilmesiyle ilgili menkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
- “Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında İki Akit Devletin Hava Taşımacılık Teşebbüslerinin Faaliyetleri Dolayısıyla Alınan Vergilerde Karşılıklı Muafiyet Anlaşması” 11.01.1989 tarihinde imzalanmıştır. Anlaşma, 09.08.1990 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.1987 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. Söz konusu Anlaşma, yalnızca Akit Devletler tarafından hava taşımacılık faaliyetleri dolayısıyla alınan vergileri kapsamaktadır.

**Tablo 117. Mevcut Anlaşmaları Tadil Eden Ek Protokoller
(25.08.2021 tarihi itibarıyla)**

Taraf Devlet	Protokolün İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi 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

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı³

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.

³https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/uluslararasımevzuat/Ek_Protokollere_Iliskin_Tablo.pdf (Erişim Tarihi 23.03.2022)

Tablo 118. İkili Denizcilik Anlaşmaları

Sıra NO	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı
1	Deniz Taşımacılığına İlişkin Türkiye Tunus Anlaşması	12.11.1989	20340
2	İtalya ile Derince Trieste Limanları Arasında RoRo gemilerinde 12'den fazla yolcu taşınmasına imkân veren Anlaşma	24.05.1987	19469
3	İtalya (Nota Teatisi) yoluyla Geçici Denizcilik Anlaşması	26.06.1996	22678
4	Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	10.06.1989	20191
5	Samsun ve Köstence Arasında Direk Feribot Hattının Oluşturulması İle İlgili Mutabakat Zaptı	25.06.1998	23383
6	Türkiye Cumhuriyeti Denizciliğe Sorumlu Devlet Bakanlığı İle Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bayındırlık Ve Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İşbirliği Protokolü	8.09.2000	24164
7	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.02.2005	27756
8	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Sosyalist Halk Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine Dair Anlaşma	8.09.1987	19568
9	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.12.2000	24262
10	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	4.07.2011	27984
11	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	1.03.1987	19387
12	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	3.07.2004	25511
13	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticareti Anlaşması	7.10.2006	26312
14	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cezayir Demokratik ve Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma	28.10.1998	23507
15	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	3.01.1993	21454
16	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	6.11.1996	22809
17	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	30.05.1995	22298
18	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Hırvatistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	-
19	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	18.03.1989	20122
20	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması	15.06.1997	23020
21	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	3.04.2003	25068

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

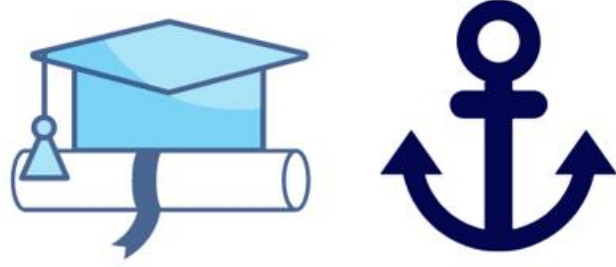
Sıra NO	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı
22	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Letonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	21.04.2004	25440
23	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Cumhuriyeti Arasında Denizcilik ve Deniz Nakliyatı Alanlarında İşbirliğine Dair Anlaşma	16.11.1975	15414
24	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Deniz Nakliyatı Ortak Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707
25	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Türkiye-Libya Ortak Gemi İnşa ve Onarım Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707
26	Litvanya Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İmzalanan Denizcilik Anlaşması'nın Onaylanması Hakkında Karar	21.03.2004	25409
27	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	25.04.2004	25443
28	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mısır Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	27.12.1988	20032
29	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.12.2011	28142
30	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karadenizde Türk ve Romen Limanları Arasında Doğrudan Bağlantıların Kurulmasına İlişkin Anlaşma	18.10.1982	17842
31	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Köstence İstanbul ve Trabzon Arasında RoRo gemilerinde Yolcu ve Motorlu Araçların Taşınmasına Dair Anlaşma	1.05.1986	19094
32	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Açık Denizlere Giden Gemilerin Mürettebat Üyelerinin Sertifikalarının Karşılıklı Tanınması	13.05.2004	25461
33	Türkiye Cumhuriyeti - Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	11.05.2004	25459
34	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.04.2009	27200
35	Türkiye Cumhuriyeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Arasında Arama ve Kurtarma Hizmetlerinin Koordinasyonuna Dair Anlaşma	16.02.2011	27848
36	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	5.07.2011	27985
37	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	10.10.1969	13323
38	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkmenistan Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	23.12.1997	23209
39	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Türkiye Cumhuriyeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşmasına Değişiklik Getiren Protokol	11.04.2004	25430
40	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşması	29.04.1997	22974
41	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Hindistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	26.03.1989	20120

Sıra NO	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı
42	Türkiye Cumhuriyeti ile Ürdün Haşimi Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	3.09.2013	28754
43	Türkiye Cumhuriyeti ile Endonezya Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	-
44	Türkiye Cumhuriyeti ile Fas Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasına Dair Anlaşma	22.06.1987	19495
45	Türkiye Cumhuriyeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında Denizde Arama ve Kurtarma Konusunda Anlaşma	2.08.1997	23068
46	Türkiye Cumhuriyeti ile Malezya Hükümeti Arasındaki Deniz Ulaşımına İlişkin Anlaşma	5.06.1984	18422
47	Türkiye Cumhuriyeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Arasında Ticari Gemicilik Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	-
48	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Koordine Edilmesi ve Düzenlenmesi için Anlaşma	30.05.1986	19122
49	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasında İşbirliği Anlaşması	25.02.2011	27857
50	Türkiye Cumhuriyeti ile Yemen Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	29.04.2011	27919
51	Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	18.07.2001	24466
52	Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Gemiadamları Sağlık Raporlarının Düzenlenmesine İlişkin Protokol	15.08.2007	26614
53	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fas Krallığı Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının	27.06.2019	30814
54	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşmasının	26.10.2018	30577
55	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşmasının	22.05.2014	29007
56	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Polonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	16.03.2017	30009
57	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	9.12.2021	31684
58	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (Karar Sayısı: 765)	15.02.2019	30687
59	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar	5.06.2017	30087
60	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Bakanlar Kurulu Arasında Denizcilik Anlaşması'nın Onaylanması Hakkında Karar	25.10.2011	28095
61	Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ve Suriye Arap Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizcilik İşbirliği Alanında Mutabakat Zaptı'nın Onaylanması Hakkında Karar	28.05.2011	27947
62	T. C. ile İtalya arasında Deniz ve Hava Taşımacılığında sağlanan gelirlerin çifte vergilendirilmesini önleme anlaşması onay kararı	17.05.1982	17697

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Resmi Gazete⁴

⁴ <https://www.resmigazete.gov.tr> <https://denizcilik.uab.gov.tr/ikili-denizcilik-anlasmalari?PageSpeed=noscript> (Erişim tarihi 23.03.2022)

DENİZCİLİK EĞİTİMİ



2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

İdaremiz, denizcilik eğitimi veren kurum/kuruluşları, 2 yıllık aralıklarla, Gemiadamları için Eğitim, Belgelendirme, Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW) ve Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi esaslarına göre periyodik denetime tabi tutmakta, denetim sonucuna göre eğitim izinlerinin devamı veya sonlandırılmasına karar vermektedir.

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

Bu kapsamda; 31 Fakülte, 44 Meslek Yüksekokulu, 62 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ve 32 Özel Denizcilik Eğitim Kursu denizcilik eğitim faaliyetlerini sürdürmektedir.

Milli Eğitim Bakanlığımız ile Odamız arasında 06.08.2020 tarihinde sektörün ihtiyaç duyduğu nitelikli insan gücünü yetiştirmek ve teknik eğitime yönelik yapılacak olan mesleki faaliyetlere ilişkin usul ve esasları düzenlemek amacıyla “Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü” imzalanmıştır.

Bahse konu Protokol kapsamındaki okullar aşağıda yer almaktadır.

1. Rize Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
2. Çayeli Ahmet Hamdi İsaçoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
3. İzmir Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
4. İstanbul Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
5. İstanbul Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
6. Antalya Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
7. Van Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
8. Fatsa Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,
9. İnebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi,

2.14.1. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi

2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

Tablo 119. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum

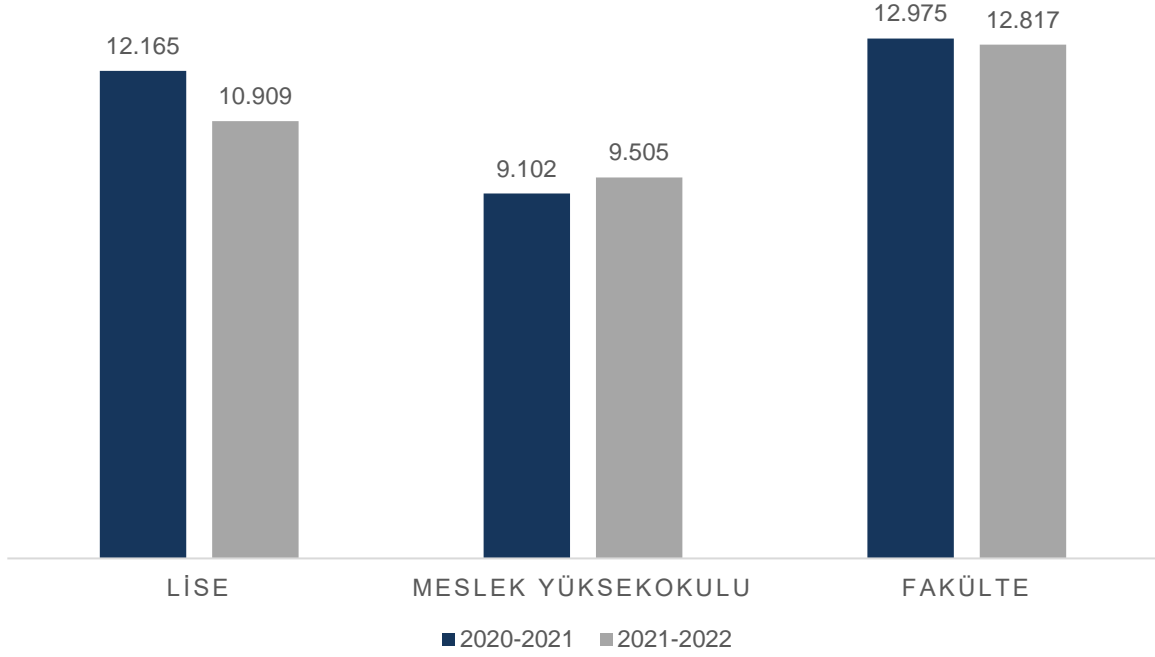
Öğrenim Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
Lise	61	62	12.165	10.909	-1.256
Meslek Yüksekokulu	44	41	9.102	9.505	403
Fakülte	32	31	12.975	12.817	-158
Genel Toplam	137	134	34.242	33.231	-1.011

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

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanında öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %3 azalarak 33.231 olmuştur.

Okul sayısında ise geçen seneye göre 3 okul azalmış olup 134 adet okul denizcilik alanında eğitim vermektedir.

Grafik 81. Öğrenim Türüne Göre Öğrenci Sayıları



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

2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 36 farklı şehirde öğrenci öğrenim görmektedir.

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Denizcilik eğitimi alanında faaliyet gösteren 36 şehir arasında bir önceki seneye göre öğrenci sayısında en fazla artış olan şehirler sırasıyla Balıkesir, Sakarya, Hatay, Bursa, Yalova, Tunceli, Ankara ve Artvin olmuştur.

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 120. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum

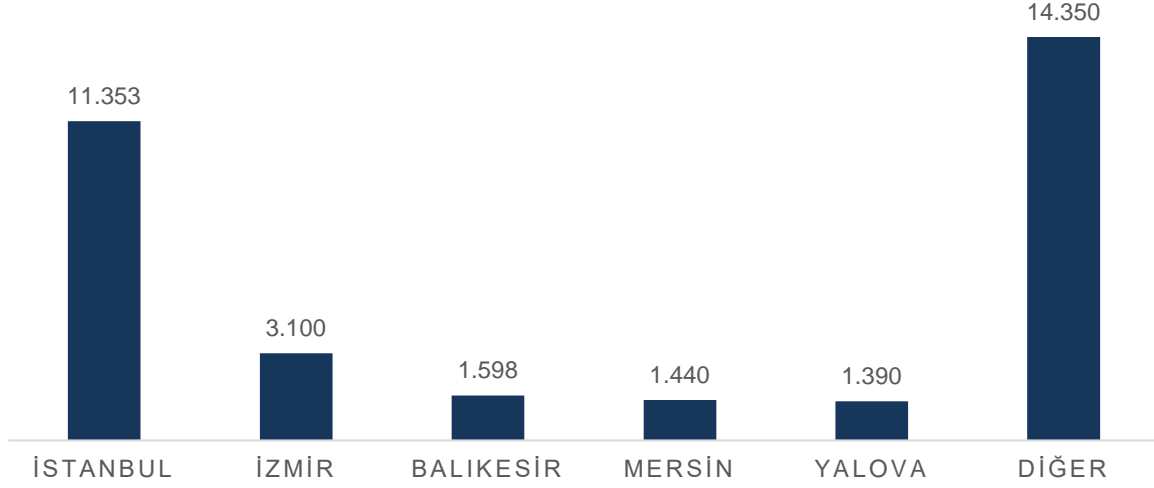
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
1	İstanbul	27	26	11.446	11.353	-93
2	İzmir	11	11	3.306	3.100	-206
3	Balıkesir	5	5	1.484	1.598	114
4	Mersin	5	5	1.513	1.440	-73
5	Yalova	2	2	1.374	1.390	16
6	Antalya	5	6	1.392	1.349	-43
7	Kocaeli	4	4	1.408	1.343	-65
8	Zonguldak	3	3	1.362	1.258	-104
9	Trabzon	4	4	1.220	1.206	-14
10	Hatay	3	3	1.107	1.171	64
11	Muğla	10	10	1.263	1.156	-107
12	Rize	5	5	1.232	1.151	-81
13	Ordu	4	4	1.083	1.073	-10
14	Çanakkale	4	4	891	805	-86
15	Samsun	3	3	617	584	-33
16	Tekirdağ	2	2	392	368	-24
17	Bartın	3	3	353	335	-18
18	Ankara	1	1	274	281	7
19	Giresun	4	4	375	271	-104
20	Sinop	3	3	282	263	-19
21	Aydın	4	2	294	249	-45
22	Bursa	2	3	214	236	22
23	Adana	4	4	355	230	-125
24	Bitlis	2	2	231	228	-3
25	Van	2	2	243	197	-46
26	Sakarya	1	1	65	171	106
27	Kastamonu	3	3	166	165	-1
28	Artvin	1	1	106	110	4
29	Isparta	1	1	56	46	-10
30	Elazığ	1	1	65	37	-28
31	Erzurum	1	1	50	33	-17
32	Tunceli	2	1	15	28	13
33	Adıyaman	1	1	3	2	-1
34	Gaziantep	1	1	2	2	0
35	Niğde	1	1	1	1	0
36	Şanlıurfa	1	1	1	1	0
37	Malatya	1	-	1	-	-1
Genel Toplam		137	134	34.242	33.231	-1.011

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

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 11.353 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'de ki toplam öğrenci sayısının %34,2'sini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 3.100 öğrenci ile İzmir, 1.598 öğrenci ile Balıkesir takip etmektedir.

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %48,3'ünü oluşturmaktadır.

Grafik 82. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)



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

2.14.1.3.Cinsiyete Göre Öğrenci Sayıları

Türkiye'de son üç yılda Denizcilik Eğitimi alanında toplam öğrenci sayısının %85,2'sini erkek öğrenciler oluşturmaktadır.

Tablo 121. Türkiye'nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı

Cinsiyet	Öğrenci Sayısı					
	Meslek Yüksekokulu		Fakülte		Toplam	
	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022
Erkek	7.853	8.209	10.986	10.797	18.839	19.006
Kız	1.249	1.296	1.989	2.020	3.238	3.316
Genel Toplam	9.102	9.505	12.975	12.817	22.077	22.322

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

2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki liselerde öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %10,3 azalarak 12.165 olmuştur.

Toplam okul sayısında ise geçen seneye göre 1 okul artış göstermiş olup 62 adet okul eğitim vermektedir. 2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki liselerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 176'dır.

2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Liselerde bölümlerine göre mevcut okulları değerlendirecek olursak; toplamda yer alan 62 okulun 29'u sadece Denizcilik bölümünde, 13'ü ise sadece Gemi Yapımı bölümünde eğitim vermektedir. 20 okul ise hem Denizcilik hem de Gemi yapımı bölümünde eğitim vermektedir.

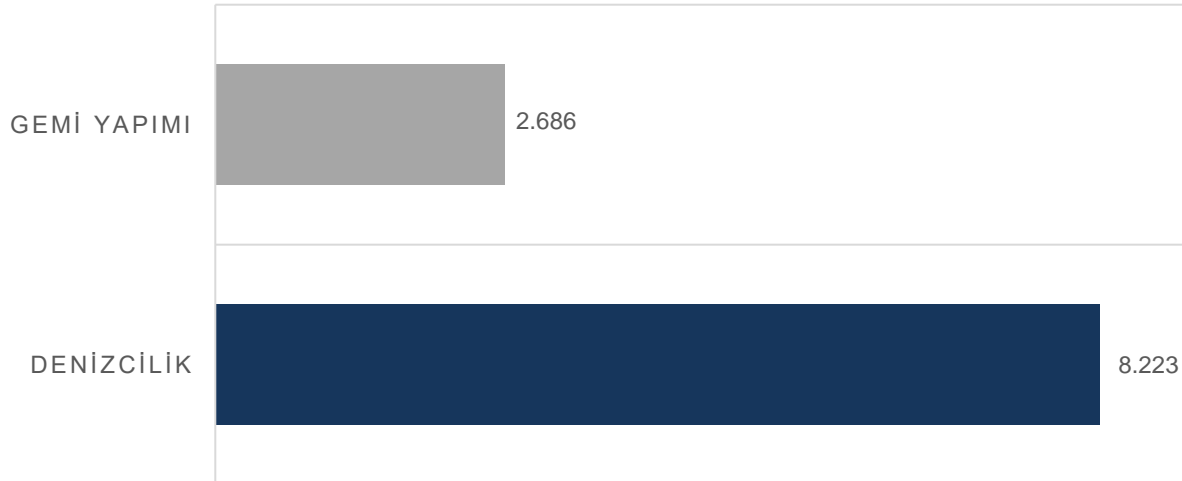
Tablo 122. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
Denizcilik	49	49	9.016	8.223	-793
Gemi Yapımı	32	33	3.149	2.686	-463
Genel Toplam	61	62	12.165	10.909	-1.256

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Liselerde toplam öğrenci sayısının %75,4'ünü Denizcilik bölümü öğrencileri oluşturmaktadır. Geriye kalan %24,6'lık payı ise Gemi Yapımı bölüm öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 83. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de 25 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 62 adet lise bulunmaktadır.

Tablo 123. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu

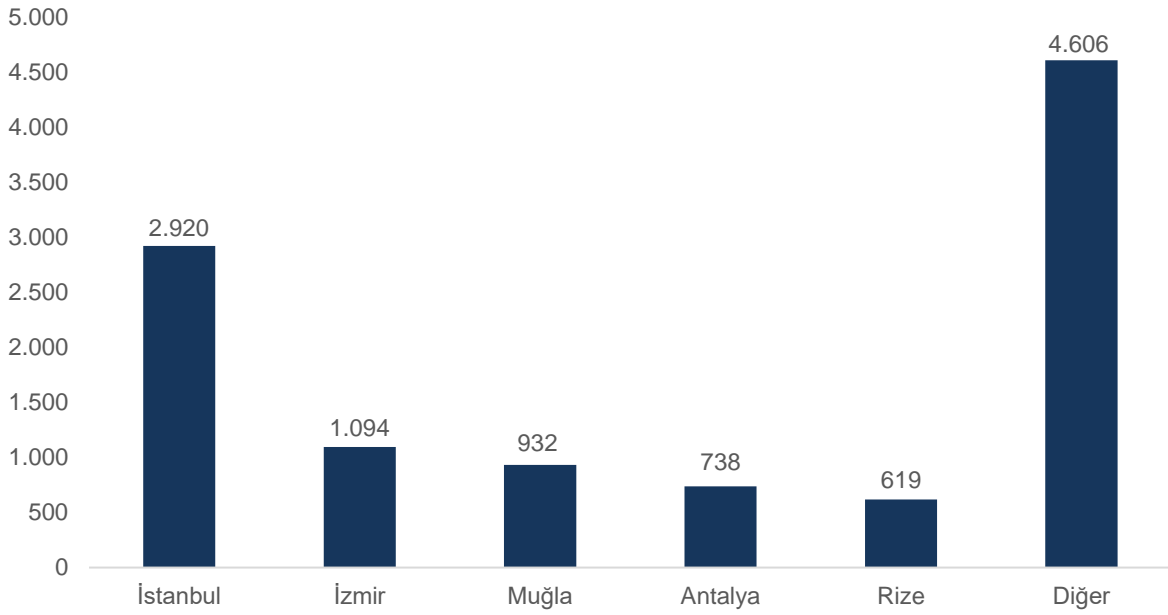
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
1	İstanbul	9	9	3.062	2.920	-142
2	İzmir	6	6	1.206	1.094	-112
3	Muğla	8	8	989	932	-57
4	Antalya	2	3	808	738	-70
5	Rize	3	3	708	619	-89
6	Mersin	3	3	624	525	-99
7	Balıkesir	3	3	480	469	-11
8	Hatay	1	1	467	458	-9
9	Yalova	1	1	414	389	-25
10	Ordu	2	2	430	380	-50
11	Çanakkale	2	2	397	302	-95
12	Samsun	1	1	373	302	-71
13	Kocaeli	2	2	302	284	-18
14	Aydın	2	2	291	249	-42
15	Giresun	3	3	330	246	-84
16	Zonguldak	1	1	253	226	-27
17	Bitlis	1	1	204	170	-34
18	Tekirdağ	1	1	168	134	-34
19	Van	1	1	148	121	-27
20	Adana	2	2	173	97	-76
21	Trabzon	2	2	97	72	-25
22	Kastamonu	1	1	70	66	-4
23	Bartın	2	2	76	62	-14
24	Sinop	1	1	55	43	-12
25	Bursa	1	1	40	11	-29
Genel Toplam		61	62	12.165	10.909	-1.256

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde 2.920 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenciler Türkiye'deki toplam öğrencilerin %26,8'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.094 öğrenci ile İzmir, 932 öğrenci ile Muğla takip etmektedir.

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %45,3'ünü oluşturmaktadır.

Grafik 84. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.4. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında, Antalya ilinde eğitim veren Finike Cumhuriyet Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi bu sene açılmış olup 16 öğrenci Gemi Yapımı bölümünde öğrenim görmeye başlamıştır.

Kocaeli ilinde eğitim veren Gölcük Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin ismi Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi olarak değişmiştir.

Tablo 124. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu

Sıra NO	Okul Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2020-2021	2021-2022	
1	Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	301	289	-12
			Gemi Yapımı	390	334	-56
Toplam Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				691	623	-68
2	Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	263	266	3
			Gemi Yapımı	366	346	-20
Toplam Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				629	612	-17
3	Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	472	456	-16
			Gemi Yapımı	169	152	-17
Toplam Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				641	608	-33
4	Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Denizcilik	450	445	-5
			Gemi Yapımı	135	119	-16
Toplam Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				585	564	-21
5	Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Hatay	Denizcilik	296	304	8
			Gemi Yapımı	171	154	-17
Toplam Sefa Atakaş Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				467	458	-9
6	Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Yalova	Denizcilik	199	187	-12
			Gemi Yapımı	215	202	-13
Toplam Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				414	389	-25

Sıra NO	Okul Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2020-2021	2021-2022	
7	Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Denizcilik	269	239	-30
			Gemi Yapımı	171	145	-26
	Toplam Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				440	384
8	Konak Nevvar Salih İşgören Eğitim Kampüsü-4 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	364	356	-8
9	Hacı Rahime Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	386	353	-33
10	Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Denizcilik	328	289	-39
			Gemi Yapımı	34	51	17
	Toplam Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				362	340
11	Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Denizcilik	261	247	-14
			Gemi Yapımı	84	80	-4
	Toplam Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				345	327
12	Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Samsun	Denizcilik	264	227	-37
			Gemi Yapımı	109	75	-34
	Toplam Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				373	302
13	Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	271	286	15
14	Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Denizcilik	311	264	-47
15	Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Denizcilik	238	187	-51
			Gemi Yapımı	92	65	-27
	Toplam Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				330	252
16	Şehit İdari Ataşe Çağlar Yücel Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	294	239	-55
17	Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	327	237	-90
18	Köyceğiz Şehit Ömer Halisdemir Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	233	227	-6
19	Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Zonguldak	Denizcilik	180	160	-20
			Gemi Yapımı	73	66	-7
	Toplam Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				253	226
20	Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Denizcilik	-	106	106
			Gemi Yapımı	-	113	113
	Toplam Şehit Volkan TANTÜRK Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				-	219
21	Özel Eryetiş Reis Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	İstanbul	Denizcilik	160	194	34
22	Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Denizcilik	92	79	-13
			Gemi Yapımı	137	104	-33
	Toplam Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				229	183
23	Adviye-Ertuğrul Acun Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Denizcilik	205	178	-27
24	Bodrum Turgut Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	188	175	-13
25	Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Denizcilik	181	171	-10
26	Tatvan Seydi Ali Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bitlis	Denizcilik	204	170	-34
27	75. Yıl Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	151	167	16
28	Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Denizcilik	162	124	-38
			Gemi Yapımı	61	34	-27
	Toplam Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				223	158
29	Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	118	142	24
30	Konak Çınarlı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	174	137	-37
31	Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Tekirdağ	Denizcilik	168	134	-34
32	Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	126	132	6
33	Van Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Van	Denizcilik	148	121	-27
34	Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana	Denizcilik	82	50	-32
			Gemi Yapımı	91	47	-44
	Toplam Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				173	97
35	Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Denizcilik	82	48	-34
			Gemi Yapımı	58	47	-11
	Toplam Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi				140	95
36	Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Denizcilik	125	91	-34

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

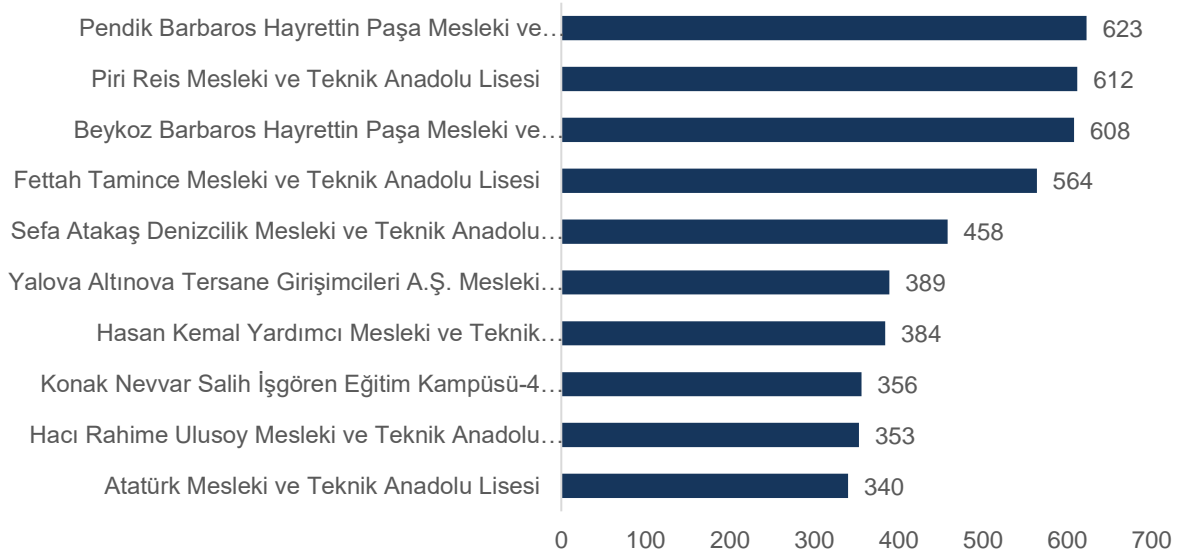
Sıra NO	Okul Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2020-2021	2021-2022	
37	Karşıyaka Çok Programlı Anadolu Lisesi	Balıkesir	Denizcilik	79	83	4
38	İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	60	82	22
39	Mersin Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Gemi Yapımı	84	78	-6
40	Güzelbahçe Borsa İstanbul Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	78	63	-15
			Gemi Yapımı	25	13	-12
			Toplam Güzelbahçe Borsa İstanbul Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	103	76	-27
41	Didim Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Denizcilik	86	71	-15
42	Milas Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	84	71	-13
43	Pendik Halil Kaya Gedik Metal Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Yapımı	50	69	19
44	Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kastamonu	Denizcilik	38	42	4
			Gemi Yapımı	32	24	-8
			Toplam Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	70	66	-4
45	Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Denizcilik	84	65	-19
46	Bozburun Deniz Ticaret Odası Çok Programlı Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	76	65	-11
47	Işıklı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Denizcilik	87	64	-23
48	Espiye Ş. Cengiz Sarıbaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Denizcilik	65	60	-5
49	Bandırma Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Gemi Yapımı	56	59	3
50	Mustafa Kemal Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Gemi Yapımı	73	54	-19
51	İÇDAŞ Biga Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Gemi Yapımı	67	50	-17
52	Prof. Dr. Necmettin Erbakan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Sinop	Denizcilik	55	43	-12
			Gemi Yapımı	0	0	0
			Toplam Prof. Dr. Necmettin Erbakan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	55	43	-12
53	Kurucaşile Çok Programlı Anadolu Lisesi	Bartın	Gemi Yapımı	44	42	-2
54	Gündoğan Fahriye Ilıcak Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Gemi Yapımı	58	41	-17
55	Mehmet Necati Vidinli Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Gemi Yapımı	68	40	-28
56	Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Denizcilik	41	37	-4
57	Sürmene Türk Telekom Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Gemi Yapımı	56	35	-21
			Denizcilik	32	20	-12
59	Finike Cumhuriyet Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Gemi Yapımı	-	16	16
60	Gemlik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bursa	Gemi Yapımı	40	11	-29
61	Karaburun Mordoğan Fatma Emin Karaağaç Çok Programlı Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	0	0	0
62	Ceyhan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana	Gemi Yapımı	0	0	0
63	Gölcük Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Denizcilik	110	-	-110
			Gemi Yapımı	108	-	-108
			Toplam Gölcük Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	218	-	-218
Genel Toplam				12.165	10.909	-1.256

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde en fazla öğrenciye sahip lise 623 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren Pendik 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 %43'tür.

Grafik 85. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2021 - 2022)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokularının Durumu

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı’nda Türkiye’de denizcilik alanındaki Meslek Yüksekokulları’nda öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %4,4 artış göstererek 9.505 olmuştur.

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı’nda Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi’nde Deniz ve Liman İşletmeciliği denizcilik alanında eğitim ve öğretime başlamıştır.

2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı’nda 41 Meslek Yüksekokulu 21 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir.

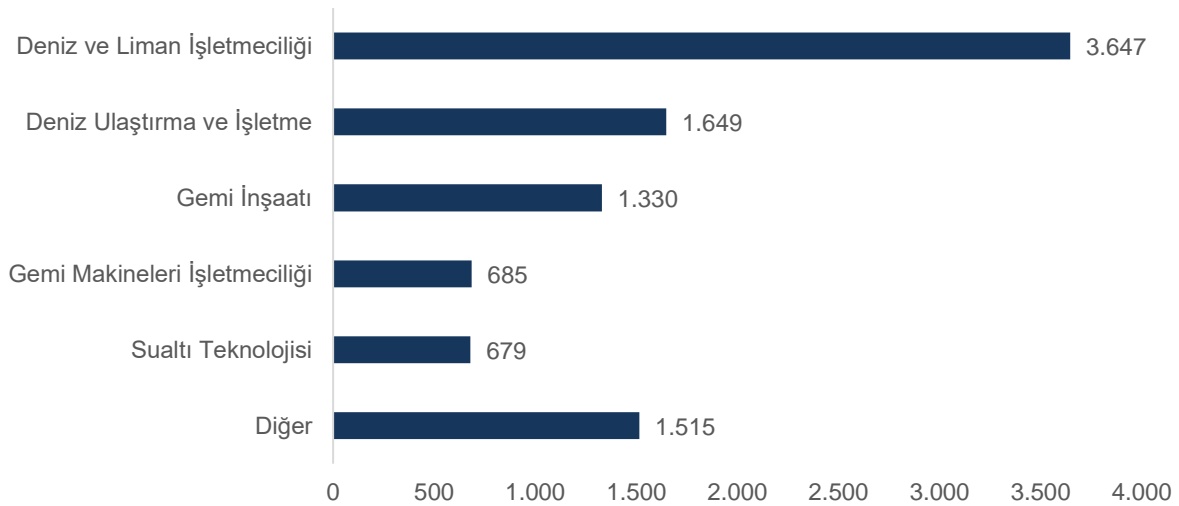
Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
Deniz ve Liman İşletmeciliği	21	20	3.494	3.647	153
Deniz Ulaştırma ve İşletme	12	12	1.607	1.649	42
Gemi İnşaatı	11	11	1.196	1.330	134
Gemi Makineleri İşletmeciliği	7	7	405	685	280
Sualtı Teknolojisi	11	11	641	679	38
Marina ve Yat İşletmeciliği	6	6	511	605	94
Gemi Makineleri İşletme	7	7	546	275	-271
Mekatronik	1	1	169	184	15
Deniz Brokerliği	1	1	135	164	29
Yat Kaptanlığı	2	2	90	86	-4
Yat İşletme ve Yönetimi	3	3	91	48	-43
Denizci Sağlığı	1	1	85	48	-37
Su Ürünleri İşleme Teknolojisi	1	1	25	43	18
Gemi Aşçılığı	1	1	52	32	-20
Su Ürünleri	13	10	27	15	-12
Güverte	2	2	8	6	-2
Deniz ve Liman İşletme	2	2	5	5	-
Marina İşletme	1	1	10	1	-9
Deniz Elektronikleri	1	1	2	1	-1
Gemi Makineleri	2	1	2	1	-1
Balık Yetiştiriciliği	1	1	1	1	-
Genel Toplam	44	41	9.102	9.505	403

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

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip bölüm 3.647 öğrenci ile 20 farklı meslek yüksekokulunda bulunan Deniz ve Liman İşletmeciliği bölümü olup, Meslek yüksekokullarında öğrenim gören toplam öğrenci sayısının %38,4'ünü oluşturmaktadır.

Grafik 86. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)



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

2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de 29 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 41 adet meslek yüksekokulu bulunmaktadır.

Tablo 126. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu

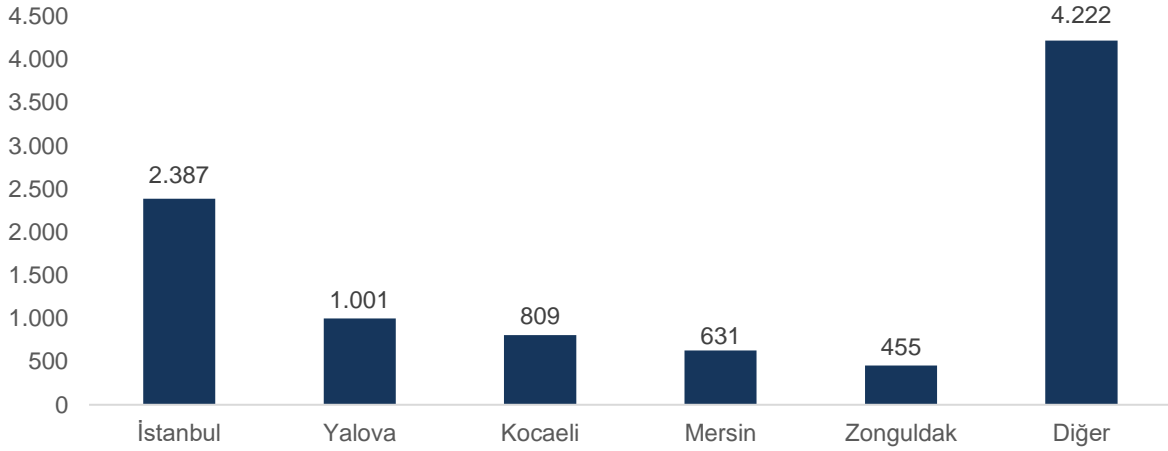
Sıra NO	İl Adı	Meslek Yüksekokulu		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
1	İstanbul	12	11	2.298	2.387	89
2	Yalova	1	1	960	1.001	41
3	Kocaeli	1	1	854	809	-45
4	Mersin	1	1	640	631	-9
5	Zonguldak	1	1	409	455	46
6	İzmir	2	2	412	451	39
7	Çanakkale	1	1	384	418	34
8	Ordu	1	1	400	417	17
9	Hatay	1	1	366	377	11
10	Balıkesir	1	1	279	321	42
11	Bartın	1	1	277	273	-4
12	Antalya	2	2	273	247	-26
13	Tekirdağ	1	1	224	234	10
14	Trabzon	1	1	206	218	12
15	Sinop	1	1	180	189	9
16	Bursa	1	1	174	183	9
17	Sakarya	1	1	65	171	106
18	Muğla	1	1	164	167	3
19	Samsun	1	1	134	124	-10
20	Artvin	1	1	106	110	4
21	Kastamonu	1	1	94	98	4
22	Bitlis	1	1	27	58	31
23	Adana	1	1	55	55	0
24	Rize	1	1	57	54	-3
25	Tunceli	1	1	11	28	17
26	Giresun	1	1	45	25	-20
27	Adıyaman	1	1	3	2	-1
28	Niğde	1	1	1	1	0
29	Şanlıurfa	1	1	1	1	0
30	Aydın	1	-	2	-	-2
31	Malatya	1	-	1	-	-1
Genel Toplam		44	41	9.102	9.505	403

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

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında 2.387 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %25,1'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.001 öğrenci ile Yalova, 809 öğrenci ile Kocaeli takip etmektedir.

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %44,2'sini oluşturmaktadır.

Grafik 87. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)



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

2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki meslek yüksekokullarında okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 232'dir.

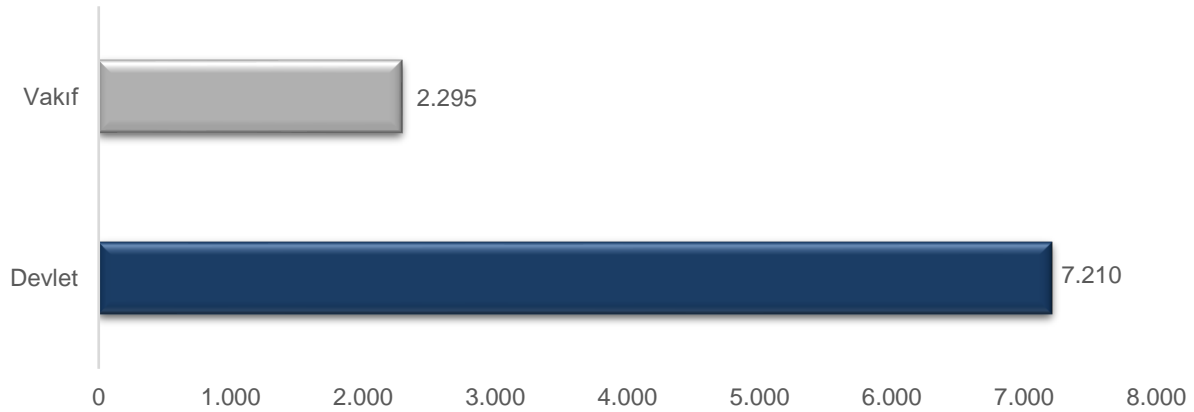
Tablo 127. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Meslek Yüksekokulu Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
Devlet	34	32	7.015	7.210	195
Vakıf	10	9	2.087	2.295	208
Genel Toplam	44	41	9.102	9.505	403

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

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Meslek Yüksekokullarında toplam öğrenci sayısının %75,9'unu Devlet okulu öğrencileri %24,1'ini ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 88. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)



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

2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip meslek yüksekokulu 11 farklı bölümde 1.531 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren Piri Reis Üniversitesi'dir.

Piri Reis Üniversitesi öğrenci sayısına göre ilk 10'da yer alan tek vakıf üniversitesidir.

Tablo 128. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2020-2021	2021-2022	
1	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Deniz Brokerliği	135	164	29
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	241	262	21
			Deniz ve Liman İşletmeciliği	180	192	12
			Gemi Açılışı	52	32	-20
			Gemi İnşaatı	180	219	39
			Gemi Makineleri İşletme	173	112	-61
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	70	145	75
			Marina ve Yat İşletmeciliği	131	174	43
			Mekatronik	169	184	15
			Sualtı Teknolojisi	13	28	15
			Yat İşletme ve Yönetimi	36	19	-17
Toplam Piri Reis Üniversitesi				1.380	1.531	151
2	Yalova Üniversitesi	Yalova	Deniz Ulaştırma ve İşletme	280	300	20
			Deniz ve Liman İşletmeciliği	309	315	6
			Gemi İnşaatı	80	91	11
			Marina ve Yat İşletmeciliği	169	198	29
			Su Ürünleri İşleme Teknolojisi	25	43	18
			Sualtı Teknolojisi	63	37	-26
			Yat İşletme ve Yönetimi	34	17	-17
			Toplam Yalova Üniversitesi			
3	Kocaeli Üniversitesi	Kocaeli	Deniz Elektronikliği	2	1	-1
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	232	228	-4
			Deniz ve Liman İşletme	4	4	-
			Deniz ve Liman İşletmeciliği	218	184	-34
			Gemi İnşaatı	194	177	-17
			Gemi Makineleri	1	1	-
			Gemi Makineleri İşletme	122	66	-56
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	71	143	72
			Güverte	6	5	-1
			Su Ürünleri	4	-	-4
Toplam Kocaeli Üniversitesi				854	809	-45

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

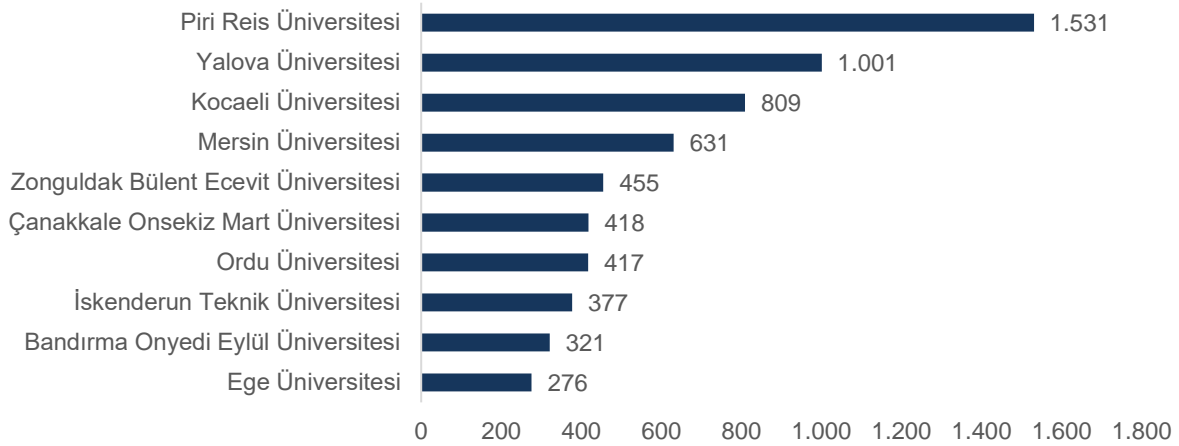
Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2020-2021	2021-2022	
4	Mersin Üniversitesi	Mersin	Deniz Ulaştırma ve İşletme	270	257	-13
			Deniz ve Liman İşletmeciliği	279	273	-6
			Gemi Makineleri İşletme	50	21	-29
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	41	80	39
	Toplam Mersin Üniversitesi				640	631
5	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	Zonguldak	Deniz ve Liman İşletmeciliği	328	368	40
			Gemi İnşaatı	3	1	-2
			Gemi Makineleri İşletme	35	10	-25
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	43	76	33
	Toplam Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi				409	455
6	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	Çanakkale	Deniz ve Liman İşletmeciliği	261	286	25
			Gemi İnşaatı	123	132	9
	Toplam Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi				384	418
7	Ordu Üniversitesi	Ordu	Deniz Ulaştırma ve İşletme	154	155	1
			Gemi İnşaatı	107	130	23
			Gemi Makineleri	1	-	-1
			Gemi Makineleri İşletme	84	28	-56
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	53	103	50
	Su Ürünleri	1	1	-		
Toplam Ordu Üniversitesi				400	417	17
8	İskenderun Teknik Üniversitesi	Hatay	Deniz ve Liman İşletmeciliği	291	309	18
			Su Ürünleri	1	1	-
			Sualtı Teknolojisi	74	67	-7
Toplam İskenderun Teknik Üniversitesi				366	377	11
9	Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi	Balıkesir	Gemi İnşaatı	250	263	13
			Sualtı Teknolojisi	29	58	29
	Toplam Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi				279	321
10	Ege Üniversitesi	İzmir	Balık Yetiştiriciliği	1	1	-
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	133	138	5
			Su Ürünleri	7	3	-4
			Sualtı Teknolojisi	129	134	5
	Toplam Ege Üniversitesi				270	276
11	Bartın Üniversitesi	Bartın	Deniz ve Liman İşletmeciliği	87	96	9
			Gemi İnşaatı	83	66	-17
			Marina ve Yat İşletmeciliği	86	99	13
			Yat İşletme ve Yönetimi	21	12	-9
	Toplam Bartın Üniversitesi				277	273
12	İstanbul Gelişim Üniversitesi	İstanbul	Deniz ve Liman İşletmeciliği	243	254	11
13	Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi	Tekirdağ	Deniz ve Liman İşletmeciliği	223	233	10
			Su Ürünleri	1	1	-
	Toplam Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi				224	234
14	Akdeniz Üniversitesi	Antalya	Deniz ve Liman İşletmeciliği	264	225	-39
15	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Gemi İnşaatı	115	125	10
			Gemi Makineleri İşletme	48	28	-20
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	43	65	22
	Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi				206	218
16	Sinop Üniversitesi	Sinop	Deniz ve Liman İşletmeciliği	98	101	3
			Su Ürünleri	1	1	-
			Sualtı Teknolojisi	81	87	6
	Toplam Sinop Üniversitesi				180	189
17	Bursa Uludağ Üniversitesi	Bursa	Deniz ve Liman İşletme	1	1	-
			Deniz ve Liman İşletmeciliği	173	182	9
	Toplam Bursa Uludağ Üniversitesi				174	183
18	Yaşar Üniversitesi	İzmir	Deniz ve Liman İşletmeciliği	82	104	22
			Marina ve Yat İşletmeciliği	60	71	11
	Toplam Yaşar Üniversitesi				142	175
19	Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi	Sakarya	Deniz Ulaştırma ve İşletme	23	48	25
			Deniz ve Liman İşletmeciliği	-	41	41
			Gemi İnşaatı	42	82	40
	Toplam Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi				65	171

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2020-2021	2021-2022	
20	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	Muğla	Gemi İnşaatı	19	44	25
			Marina İşletme	10	1	-9
			Marina ve Yat İşletmeciliği	54	58	4
			Yat Kaptanlığı	81	64	-17
			Toplam Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	164	167	3
21	Galatasaray Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	71	73	2
			Gemi Makineleri İşletme	34	10	-24
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	84	73	-11
			Toplam Galatasaray Üniversitesi	189	156	-33
22	Nişantaşı Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	116	147	31
23	Ondokuz Mayıs Üniversitesi	Samsun	Deniz ve Liman İşletmeciliği	134	124	-10
24	Artvin Çoruh Üniversitesi	Artvin	Deniz ve Liman İşletmeciliği	106	110	4
25	Kastamonu Üniversitesi	Kastamonu	Deniz ve Liman İşletmeciliği	94	98	4
26	Beykoz Üniversitesi	İstanbul	Deniz ve Liman İşletmeciliği	87	94	7
27	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa	İstanbul	Sualtı Teknolojisi	85	82	-3
28	Bitlis Eren Üniversitesi	Bitlis	Deniz ve Liman İşletmeciliği	27	58	31
29	Çukurova Üniversitesi	Adana	Sualtı Teknolojisi	55	55	-
30	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi	Rize	Su Ürünleri	1	1	-
			Sualtı Teknolojisi	56	53	-3
			Toplam Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi	57	54	-3
31	İstanbul Gedik Üniversitesi	İstanbul	Sualtı Teknolojisi	45	50	5
32	Sağlık Bilimleri Üniversitesi	İstanbul	Denizci Sağlığı	85	48	-37
33	Munzur Üniversitesi	Tunceli	Sualtı Teknolojisi	11	28	17
34	Giresun Üniversitesi	Giresun	Deniz Ulaştırma ve İşletme	45	25	-20
35	Antalya Akev Üniversitesi	Antalya	Yat Kaptanlığı	9	22	13
36	İstanbul Bilgi Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	17	8	-9
			Marina ve Yat İşletmeciliği	11	5	-6
			Toplam İstanbul Bilgi Üniversitesi	37	35	-2
37	Bahçeşehir Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	25	8	-17
			Deniz ve Liman İşletmeciliği	6	-	-6
			Güverte	2	1	-1
			Toplam Bahçeşehir Üniversitesi	33	9	-24
38	Marmara Üniversitesi	İstanbul	Su Ürünleri	3	3	-
39	Adıyaman Üniversitesi	Adıyaman	Su Ürünleri	3	2	-1
40	Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi	Niğde	Su Ürünleri	1	1	-
41	Harran Üniversitesi	Şanlıurfa	Su Ürünleri	1	1	-
42	Aydın Adnan Menderes Üniversitesi	Aydın	Su Ürünleri	2	-	-2
43	Malatya Turgut Özal Üniversitesi	Malatya	Su Ürünleri	1	-	-1
44	İstanbul Okan Üniversitesi	İstanbul	Deniz ve Liman İşletmeciliği	4	-	-4
Genel Toplam				9.102	9.505	403

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

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 meslek yüksekokulu toplam öğrenci sayısının %35,1'ini oluşturmaktadır.

Grafik 89. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2021-2022)



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

2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki Fakülte'lerde öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %1,2 azalarak 12.817 olmuştur.

2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda 31 Fakülte 11 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir. Bu yıl İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Denizcilik İşletmeleri Yönetimi bölümü 10 öğrenci, Karadeniz Teknik Üniversitesi Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği bölümünde 31 öğrenci ve Bursa Teknik Üniversitesi ise Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği bölümüne 42 öğrenci kabul etmiş olup eğitim ve öğrenime başlamıştır.

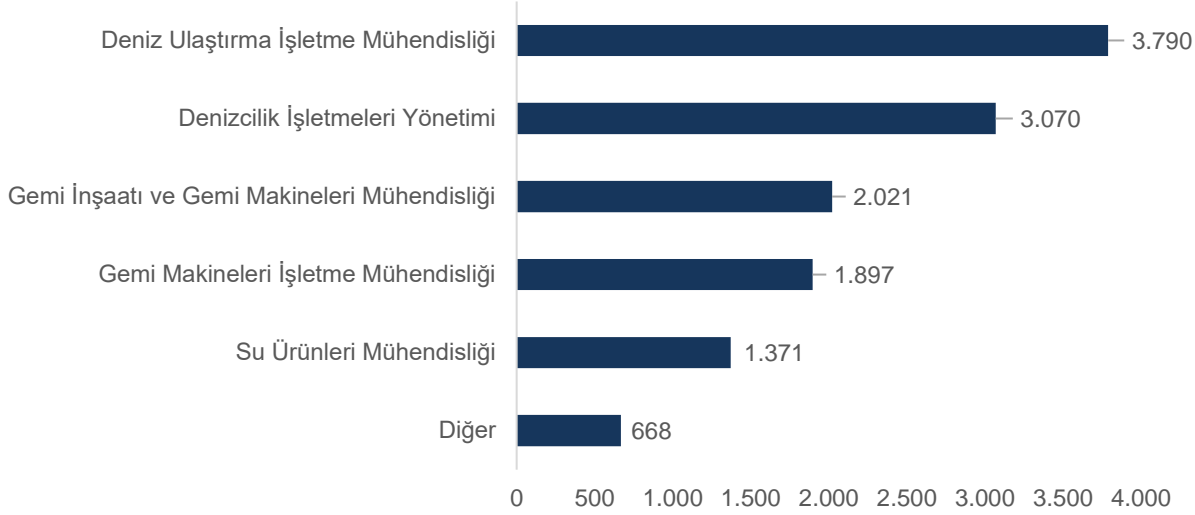
Tablo 129. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Fakülte Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	10	10	3.708	3.790	82
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	10	11	2.935	3.070	135
Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	5	6	1.964	2.021	57
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	5	6	1.873	1.897	24
Su Ürünleri Mühendisliği	19	17	1.783	1.371	-412
Gemi ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği	1	1	392	402	10
Gemi ve Yat Tasarımı	1	1	119	127	8
Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği	2	2	97	74	-23
Su Ürünleri	4	2	69	33	-36
Balıkçılık Teknolojisi	2	2	33	30	-3
Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Mühendisliği	1	1	2	2	-
Genel Toplam	32	31	12.975	12.817	-158

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

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip bölüm 3.790 öğrenci ile 10 farklı fakültede bulunan Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümü olup, Fakültelerde ki toplam öğrencinin %29,6'sını oluşturmaktadır.

Grafik 90. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)



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

2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de 24 farklı şehirde denizcilik eğitimi veren 31 Fakülte bulunmaktadır.

Tablo 130. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu

Sıra NO	İl Adı	Fakülte Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
1	İstanbul	6	6	6.086	6.046	-40
2	İzmir	3	3	1.688	1.555	-133
3	Trabzon	1	1	917	916	-1
4	Balıkesir	1	1	725	808	83
5	Zonguldak	1	1	700	577	-123
6	Rize	1	1	467	478	11
7	Antalya	1	1	311	364	53
8	Hatay	1	1	274	336	62
9	Mersin	1	1	249	284	35
10	Ankara	1	1	274	281	7
11	Ordu	1	1	253	276	23
12	Kocaeli	1	1	252	250	-2

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

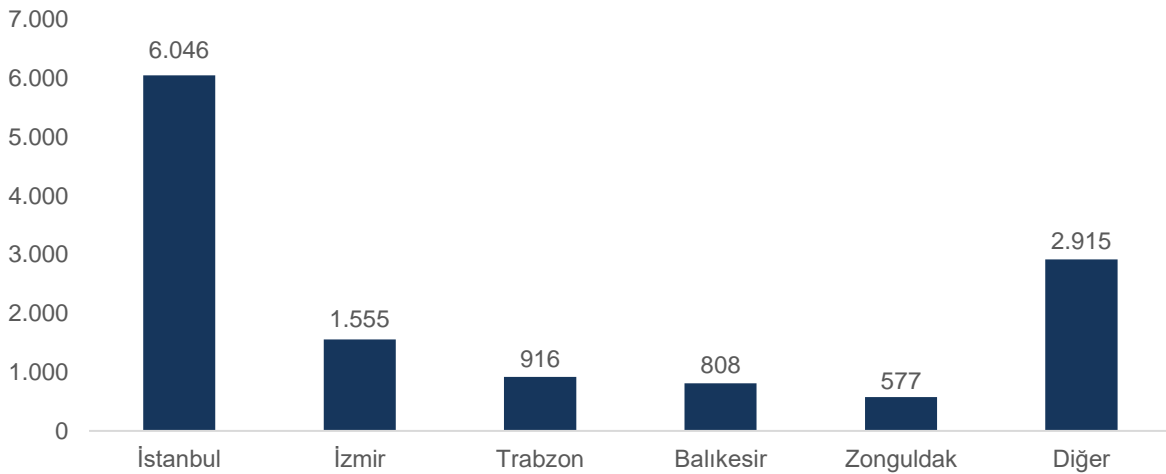
Sıra NO	İl Adı	Fakülte Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
13	Samsun	1	1	110	158	48
14	Çanakkale	1	1	110	85	-25
15	Adana	1	1	127	78	-49
16	Van	1	1	95	76	-19
17	Muğla	1	1	110	57	-53
18	Isparta	1	1	56	46	-10
19	Bursa	-	1	-	42	42
20	Elazığ	1	1	65	37	-28
21	Erzurum	1	1	50	33	-17
22	Sinop	1	1	47	31	-16
23	Gaziantep	1	1	2	2	-
24	Kastamonu	1	1	2	1	-1
25	Tunceli	1	-	4	-	-4
26	Aydın	1	-	1	-	-1
Genel Toplam		32	31	12.975	12.817	-158

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

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde 6.046 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrencinin %47,2'sini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.555 öğrenci ile İzmir, 916 öğrenci ile Trabzon takip etmektedir.

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %66,5'ini oluşturmaktadır.

Grafik 91. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2021-2022)



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

2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki fakültelerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 413'tür.

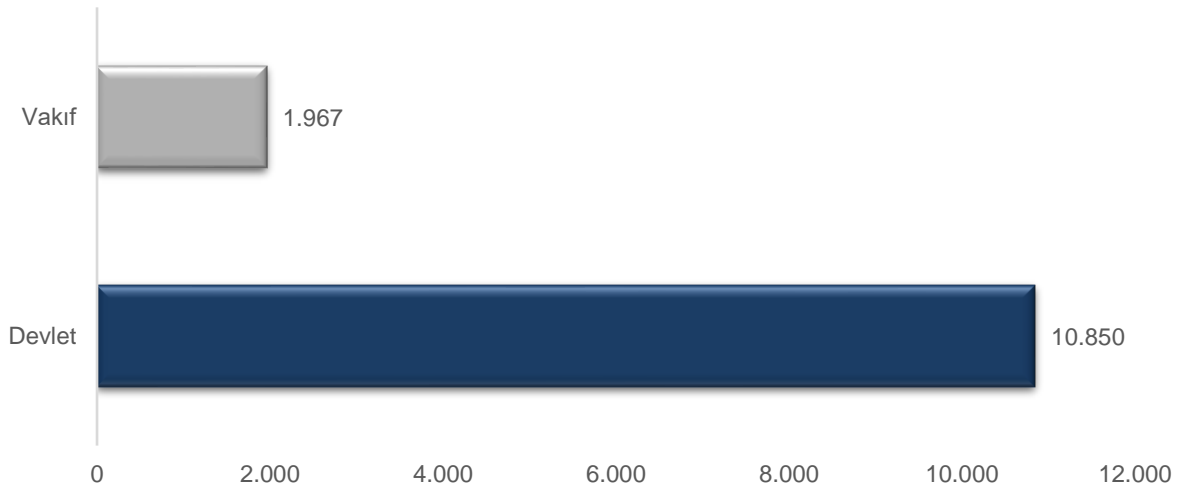
Tablo 131. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Fakülte Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
Devlet	30	29	11.054	10.850	-204
Vakıf	2	2	1.921	1.967	46
Genel Toplam	32	31	12.975	12.817	-158

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

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Fakültelerde toplam öğrenci sayısının %84,7'sini Devlet okulu öğrencileri %15,3'ünü ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 92. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)



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

2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler

2021-2022 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip fakülte 5 farklı bölümde 2.431 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren İstanbul Teknik Üniversitesi'dir. İstanbul Teknik Üniversitesi'ni fakültelerde vakıf üniversitesi olan Piri Reis Üniversitesi takip etmektedir. Piri Reis Üniversitesi'nde 4 farklı bölümde 1.840 öğrenci bulunmaktadır.

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

Tablo 132. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu

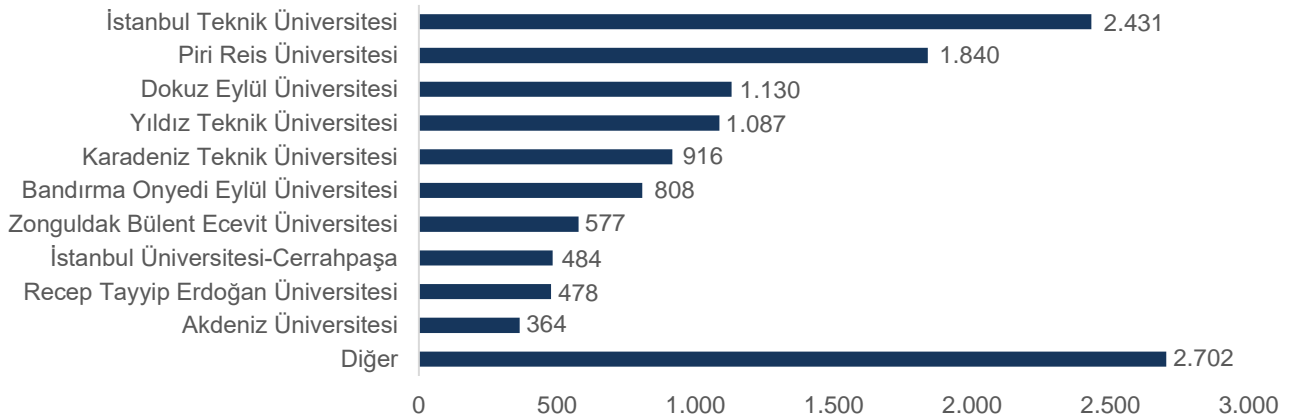
Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2021-2022	2020-2021	
1	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	824	773	51
			Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	10	-	10
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	565	572	-7
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	630	660	-30
			Gemi ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği	402	392	10
Toplam İstanbul Teknik Üniversitesi				2.431	2.397	34
2	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	678	679	-1
			Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	317	299	18
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	361	337	24
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	484	487	-3
Toplam Piri Reis Üniversitesi				1.840	1.802	38
3	Dokuz Eylül Üniversitesi	İzmir	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	418	415	3
			Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	429	437	-8
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	283	272	11
Toplam Dokuz Eylül Üniversitesi				1.130	1.124	6
4	Yıldız Teknik Üniversitesi	İstanbul	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	619	636	-17
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	468	453	15
Toplam Yıldız Teknik Üniversitesi				1.087	1.089	-2
5	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği	59	75	-16
			Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	504	497	7
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	322	345	-23
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	31	-	31
Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi				916	917	-1
6	Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi	Balıkesir	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	696	651	45
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	112	74	38
Toplam Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi				808	725	83
7	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	Zonguldak	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	577	700	-123
8	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	484	544	-60
9	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi	Rize	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	431	414	17
			Su Ürünleri Mühendisliği	47	53	-6
Toplam Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi				478	467	11
10	Akdeniz Üniversitesi	Antalya	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	255	189	66
			Su Ürünleri Mühendisliği	109	122	-13
Toplam Akdeniz Üniversitesi				364	311	53
11	Ege Üniversitesi	İzmir	Su Ürünleri	30	55	-25
			Su Ürünleri Mühendisliği	330	436	-106
Toplam Ege Üniversitesi				360	491	-131
12	İskenderun Teknik Üniversitesi	Hatay	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	182	141	41
			Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	117	81	36
			Su Ürünleri Mühendisliği	37	52	-15
Toplam İskenderun Teknik Üniversitesi				336	274	62
13	Mersin Üniversitesi	Mersin	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	215	177	38
			Su Ürünleri Mühendisliği	69	72	-3
Toplam Mersin Üniversitesi				284	249	35
14	Ankara Üniversitesi	Ankara	Su Ürünleri Mühendisliği	281	274	7
15	Ordu Üniversitesi	Ordu	Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği	15	22	-7
			Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Mühendisliği	2	2	-
			Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	213	190	23
			Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	46	39	7
Toplam Ordu Üniversitesi				276	253	23

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2021-2022	2020-2021	
16	Kocaeli Üniversitesi	Kocaeli	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	250	252	-2
17	Samsun Üniversitesi	Samsun	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	158	110	48
18	Maltepe Üniversitesi	İstanbul	Gemi ve Yat Tasarımı	127	119	8
19	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	Çanakkale	Balıkçılık Teknolojisi	26	26	-
			Su Ürünleri	3	10	-7
			Su Ürünleri Mühendisliği	56	74	-18
			Toplam Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	85	110	-25
20	Çukurova Üniversitesi	Adana	Su Ürünleri Mühendisliği	78	127	-49
21	İstanbul Üniversitesi	İstanbul	Su Ürünleri Mühendisliği	77	135	-58
22	Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi	Van	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	55	54	1
			Su Ürünleri Mühendisliği	21	41	-20
			Toplam Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi	76	95	-19
23	İzmir Katip Çelebi Üniversitesi	İzmir	Su Ürünleri Mühendisliği	65	73	-8
24	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	Muğla	Su Ürünleri Mühendisliği	57	110	-53
25	Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi	Isparta	Su Ürünleri Mühendisliği	46	56	-10
26	Bursa Teknik Üniversitesi	Bursa	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	42	-	42
27	Fırat Üniversitesi	Elazığ	Balıkçılık Teknolojisi	4	7	-3
			Su Ürünleri	-	2	-2
			Su Ürünleri Mühendisliği	33	56	-23
			Toplam Fırat Üniversitesi	37	65	-28
28	Atatürk Üniversitesi	Erzurum	Su Ürünleri	-	2	-2
			Su Ürünleri Mühendisliği	33	48	-15
			Toplam Atatürk Üniversitesi	33	50	-17
29	Sinop Üniversitesi	Sinop	Su Ürünleri Mühendisliği	31	47	-16
30	Gaziantep Üniversitesi	Gaziantep	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	1	1	-
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	1	1	-
			Toplam Gaziantep Üniversitesi	2	2	-
31	Kastamonu Üniversitesi	Kastamonu	Su Ürünleri Mühendisliği	1	2	-1
32	Aydın Adnan Menderes Üniversitesi	Aydın	Su Ürünleri Mühendisliği	-	1	-1
33	Munzur Üniversitesi	Tunceli	Su Ürünleri Mühendisliği	-	4	-4
Genel Toplam				12.817	12.975	-158

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

2021-2022 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 fakülte toplam öğrenci sayısının %42,1'ini oluşturmaktadır.

Grafik 93. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2021-2022)



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

2.14.5. Denizcilik Eğitimi Veren Özel Kurslar

Denizcilik sektörünün ağırlıklı olarak tayfa sınıfı gemiadamı ihtiyacını karşılamak üzere Milli Eğitim Bakanlığına bağlı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca yetkilendirilen Tablo MM'de yer alan 32 özel denizcilik kursu mevcuttur. Bahse konu özel kurslardan 3'ü (*) işletme ve yönetim düzeyi eğitimleri de vermektedir.

Tablo 133. Türkiye'deki Denizcilik Eğitimi Veren Özel Denizcilik Eğitim Kursları

Sıra No	Kurum Adı	İl	Kursiyer
1	Özel Akten Denizcilik Eğitim Merkezi	İstanbul	177
2	Özel Albatros Denizcilik ve Yat Kaptanlığı Eğitim Merkezi	Fethiye	60
3	Özel Atılım Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	İstanbul	60
4	Özel Avrupa Denizcilik Gemiadamları Yetiştirme Kursu	İstanbul	30
5	Özel Beyaz Erguvan Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	İstanbul	82
6	Özel Bilimsel Denizcilik Gemiadamları Yetiştirme Kursu Kadıköy Şubesi (*)	İstanbul	300
7	Özel Boğaziçi Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	İstanbul	60
8	Özel Boncuk Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Mersin	214
9	Özel Çapa Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Samsun	96
10	Özel Dem Denizcilik Kursu	Antalya	76
11	Özel Doğa Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Mersin	99
12	Özel Dönence Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	İzmir	60
13	Özel Ekol Denizcilik Eğitim Merkezi (*)	İstanbul	520
14	Özel Eryetiş Reis Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	Tuzla	59
15	Özel Fethiye Denizcilik Kursu	Fethiye	50
16	Özel Gülay Denizcilik Eğitim Merkezi	Çanakkale	54
17	Özel Güllük Gemiadamları Eğitim Kursu	Güllük	60
18	Özel İzmir Pusula Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	İzmir	183
19	Özel Kaptan Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Samsun	27
20	Özel Marina Dragos Bodrum Denizcilik Eğitim Kursu	Bodrum	60
21	Özel Marmaris Denizcilik Eğitim Kursu	Marmaris	87
22	Özel Martı Denizcilik Eğitim Merkezi	Finike	60
23	Özel Mercan Denizcilik ve Gemiadamı Kursu	İstanbul	159
24	Özel Modern Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	Mersin	180
25	Özel Rize Sahil Denizcilik Gemiadamları Kursu	Rize	60
26	Özel Samsun Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Samsun	75
27	Özel Sancak Denizcilik Eğitim Merkezi	Trabzon	30
28	Özel Turgut Reis Gemiadamları Kursu (*)	Tuzla	266
29	Özel Yeni Vira Denizcilik Yelken ve Gemiadamları Kursu	Göçek	100
30	Özel Derin Deniz Gemiadamı Yetiştirme Kursu	Tekirdağ	39
31	Özel Liskur Armada Denizcilik Eğitim Merkezi	İstanbul	80
32	Özel Hergüner Denizcilik Kursu	Kocaeli	328
Genel Toplam			3791

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemi

Tablo 134. İllere Göre Kursiyer Kontenjan Sayıları

Sıra No	İl	Kurum Sayısı	Kursiyer
1	Antalya	2	136
2	Çanakkale	1	54
3	İstanbul	11	1793
4	İzmir	2	243
5	Kocaeli	1	328
6	Muğla	6	417
7	Mersin	3	493
8	Rize	1	60
9	Samsun	3	198
10	Tekirdağ	1	39
11	Trabzon	1	30
Genel Toplam		32	3791

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

2.14.6. Üyelere Yönelik Eğitimler**Tablo 135. Üyelere Yönelik Eğitim İstatistikleri**

Tarih	Eğitim Konu Başlığı
27 Ocak 2021	Denizcilik alanında siber güvenlik
10 Şubat 2021	Gemi sera gazı salınımlarının azaltılmasına ilişkin MARPOL Sözleşmesine yapılan taslak değişiklikler
12 Şubat 2021	MARTera Programının tanıtımı
17 Şubat 2021	6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında üyemiz armatör firmalar ve tersaneler ile üyemiz firmaların personel/İK müdürlerinin/yetkililerinin sorumlulukları
3 Mart 2021	Biyolojik kirlilik ve deniz biyo güvenliği
17 Mart 2021	6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında diğer üyemiz firmaların İK müdürleri ve yetkililerinin sorumlulukları
30 Mart 2021	Scrubber konusunda uygulama yapan tersanelerin edindikleri bilgilerin paylaşımı ve süreç içinde karşılaştıkları sorunlar
7 Nisan 2021	Gemi inşa, tamir ve bakım tersanelerinde iş sağlığı ve emniyeti
28 Nisan 2021	Gemi operasyonlarının optimizasyonu ile gemilerde enerji verimliliğinin artırılması
3 Haziran 2021	Tanker Terminallerinde Emniyetsiz Durumlar
4 Haziran 2021	Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM) Uygulamaları ve Denetimi
28 Haziran 2021	7326 Sayılı Kanunla Getirilen; Amme Alacaklarında Yeniden Yapılandırma, Vergi ve Ceza Affı, Devam Eden İncelemeler için Getirilen İmkanlar, Şirket Aktifine Kayıtlı Gayrimenkuller ve Amortisman Tabi İktisadi Kıymetler İçin Yeniden Değerleme İmkani, Kasa ve Ortak Cari Hesabı Affı ve Matrah Artırımı
23 Haziran 2021	Marmara Denizi'nde Müsilaj Sorunu ve Müsilajın Gemi Makine Operasyonlarına Etkisi
14 Eylül 2021	Gemilerde Laid-Up Uygulamaları, Minimum Standartlar ve Sigorta Teminatına Etkileri
17 Eylül 2021	TÜBİTAK/TEYDEB, KOSGEB Destek Programları Tanıtımı ve ARGE/Tasarım Merkezi Başvuru ve İçerik Bilgilendirme Toplantısı
5 Ekim 2021	Denizcilik Sektöründeki Yönetim Zaafları ve İşletme Körlüğü
22 Ekim 2021	4857 Sayılı İş Kanunu ve 6698 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu Kapsamında Covid-19 Aşısı ve PCR Testi Konularının Değerlendirilmesi
16 Kasım 2021	Denizcilik Sektörüne Yönelik Vergi Muafiyetleri ve Uygulamaları

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

2.14.7. Personele Yönelik Eğitimler

Tablo 136. Personele Yönelik Eğitim İstatistikleri

Tarih	Eğitim Konu Başlığı
9 Mart 2021	Acil durumlarda ilk yardım ve koruma yöntemleri
23 Mart 2021	Ergonomi kavramı ve önemi ile ekranlı ekipman/araçlarla çalışma
20 Nisan 2021	Bulaşıcı hastalıklar ve korunma yöntemleri
30 Nisan 2021	Microsoft Teams Toplantısı ile Outlook Programlarının Genel Kullanımı
18 Haziran 2021	İklim Değişikliği ve Sürdürülebilir Yaşam-Su Ayak İzi
9 Temmuz 2021	Akreditasyon ve Kalite Eğitimi
5 Ekim 2021	Meslek Hastalığı İş Kazası Ramak Kala
8 Ekim 2021	Evimizdeki Tehlikeli Atıklar

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

2.14.8. Gemi Acente Eğitimleri

2.14.8.1. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi

Gemi Acenteleri Yönetmeliği hükümleri gereğince, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Mersin Deniz Ticaret Odası'ndan görevlendirilen üyeler ile kurulan 237 Gemi Acenteliği Eğitim Komisyonu'nun aldığı kararlar çerçevesinde Deniz Ticaret Odaları'nca gemi acenteliği eğitimi ve gemi acenteliği yenileme seminerleri düzenlenmektedir. Eğitim ve seminerleri planlamak ve organize etmek üzere Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu'nun kuruluş, çalışma usul ve esasları ile gemi acenteliği eğitimleri ile sınavlarda uyulacak esasları belirlemek amacıyla Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi hazırlanmıştır. 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği çerçevesinde hazırlanan Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi 16 Mayıs 2013 tarih ve 5299 sayılı Bakanlık Olur'u ile yürürlüğe girmiştir. Hali hazırda gemi acenteliği eğitim seminer ve sınavları 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile 16 Mayıs 2013 tarihli Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi çerçevesinde Deniz Ticaret Odaları aracılığıyla yürütülmektedir.

2.14.8.2. Gemi Acenteleri Eğitim ve Seminer Faaliyetleri

Odamızda Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminer Faaliyetleri Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin 17.maddesinin 2.fıkrası ile Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi gereğince, Deniz Ticaret Odaları'nca gemi acenteliği eğitimi ve gemi acenteliği yenileme eğitim seminerleri düzenlenmektedir.

Bu çerçevede, Odamız Merkez ve şubelerinde 2007 yılından beri gemi acenteliği yetkili personel eğitimleri, 2008 yılından itibaren de gemi acenteliği yenileme seminerleri düzenlenmektedir.

Bu kapsamda 2021 yılı içerisinde ;

1. "Pandemi Sürecinde Gemiadamlarının Değişimi ve Hudut Kapılarında PCR Test İstemi" konulu, Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut Ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü

yetkililerince, **25 Ocak 2021 tarihinde Zoom Video Konferans üzerinden gerçekleştirilmiş olup, 75 kişi katılım sağlamıştır.**

2. Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi Odamız koordinesinde Çevrimiçi olarak 22-26 Subat 2021 tarihleri arasında icra edilmiş, eğitimler sonunda İMEAK DTO ve Mersin DTO'ya müracaat eden 471 kişi sınava girme hakkı elde etmiştir. Bahse konu eğitim sonunda 02 Mart 2021 tarihinde İMEAK DTO bünyesinde Antalya, Krd.Ereğli, Marmaris, İskenderun, İstanbul ve İzmir sınav merkezlerinde 401 kişi sınava girmeye hak kazanmış, 394 kişi sınava girmiş, 313 kişi başarılı olmuş, 81 kişi başarısız olmuştur.

3. "Liman Tek Pencere Sistemi'nin Kullanılmasında Yaşanan Sorunlar" konulu Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri Odamız koordinesinde Zoom Video Konferans üzerinden 22 Mart 2021 tarihinde icra edilmiş olup, 217 kişi kayıt yaptırmış, bahse konu eğitime 194 kişi katılarak katılım belgesi almaya hak kazanmıştır.

4. Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi Odamız koordinesinde Çevrimiçi olarak 12-16 Nisan 2021 tarihleri arasında icra edilmiş, eğitimler sonunda İMEAK Deniz Ticaret Odası'na müracaat eden 180 kişi sınava girme hakkı elde etmiştir. Bahse konu eğitim sonunda 20 Nisan 2021 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde İstanbul, İskenderun, İzmir ve Bodrum sınav merkezlerinde 143 kişi sınava girmiş, 92 kişi başarılı olmuş, 51 kişi ise başarısız olmuştur.

5. "Liman Tek Pencere Sistemi'nin Kullanılmasında Yaşanan Sorunlar" konulu Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri 31 Mayıs 2021 tarihinde Odamız koordinesinde Zoom Video Konferans üzerinden icra edilmiş, 65 kişi katılarak katılım belgesi almaya hak kazanmıştır.

6. "Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi" konulu Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri 23 Haziran 2021 tarihinde Odamız koordinesinde Zoom Video Konferans üzerinden icra edilmiş olup, 57 kişi katılarak katılım belgesi almaya hak kazanmıştır.

7. "Gemi Acentelik Bilgi Sistemi, Liman Tek Pencere Sistemi ve Tehlikeli Yük Bildirimleri" konulu Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri 26 Ağustos 2021 tarihinde Odamız koordinesinde Zoom Video Konferans üzerinden gerçekleştirilmiş olup, 41 kişi katılarak katılım belgesi almaya hak kazanmıştır.

8. Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi Odamız koordinesinde Çevrimiçi olarak 06-10 Eylül 2021 tarihleri arasında yapılmış ve eğitimler sonunda İMEAK Deniz Ticaret Odası'na müracaat eden 104 kişi sınava girme hakkı elde etmiştir. Bahse konu eğitim sonunda 11 Eylül 2021 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde İstanbul, İskenderun, İzmir, Fethiye, Kocaeli ve Kdz.Ereğli sınav merkezlerinde 88 kişi sınava girmiş, 68 kişi başarılı olmuş, 20 kişi ise başarısız olmuştur.

9. "Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi" konulu Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri 25 Ekim 2021 tarihinde Odamız koordinesinde Zoom Video Konferans üzerinden gerçekleştirilmiş olup, 66 kişi katılarak katılım belgesi almaya hak kazanmıştır.

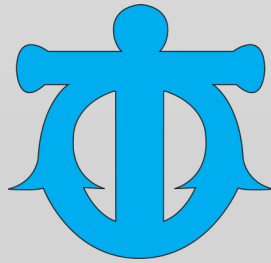
10. Gemi Acentesi Yetkili Personel Eğitimi Odamız koordinesinde Çevrimiçi olarak 08-12 Kasım 2021 tarihleri arasında yapılmış ve eğitimler sonunda İMEAK Deniz Ticaret Odası'na müracaat eden 175 kişi sınava girme hakkı elde etmiştir. Bahse konu eğitim sonunda 13 Kasım

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

2021 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Merkez ve Şubelerince belirlenen sınav merkezlerinde 150 kişi sınava girmiş, 106 kişi başarılı olmuş, 44 kişi ise başarısız olmuştur.

KAYNAKLAR

- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü- FAO
- Boat International (2021 Global Order Book)
- Clarksons Research Services Limited
- Cruise Lines International Association (CLIA)
- Dünya Turizm Örgütü Ocak 2021 Barometresi
- Gelir İdaresi Başkanlığı
- Gemi,Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)
- IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu
- International Union of Marine Insurance (UIMI)
- İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü
- İMEAK DTO İstatistikleri
- İMEAK DTO İstatistikleri Denizcilik Sektörünün Yeşil Dönüşüme Uyumu, 2021
- Kültür ve Turizm Bakanlığı
- Merkez Bankası (TCMB)
- Milli Eğitim Bakanlığı (MEB)
- Resmî Gazete (www.resmigazete.gov.tr)
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Shipping Statistics and Market Review (SSMR) July2021
- Statista, 2022 (www.statista.com)
- Tarım Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü
- The Institute for Shipping Economics and Logistics (ISL)
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)
- Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR)
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)
- Türkiye Sigorta Birliği
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2021), Ulaşan Erişen Türkiye Raporu
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemi
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), 2018 Yıllık Bülteni
- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)
- Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau- IMB)
- World Bank
- Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi



Meclis-i Mebusan Cad. No: 22 Fındıklı - Beyoğlu İstanbul

Tel: +90 212 252 01 30 (pbx) Faks : +90 212 293 79 35

www.denizticaretodasi.org.tr

iletisim@denizticaretodasi.org.tr