

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

DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İstanbul 2021

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



DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İSTANBUL - 2021





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

K. Atatürk





İMEAK DENİZ TİCARET ODASI

YÖNETİM KURULU

Tamer KIRAN
Şadan KAPTANOĞLU
Recep DÜZGİT
Ö. Faruk MİRAS
T. Taylan KALKAVAN
Başaran BAYRAK
İ. Tamer HAŞİMOĞLU
Adnan NAİBOĞLU
Uğur Sina ŞEN
Mustafa CAN
Burak AKARTAŞ
İsmet SALİHOĞLU

Yönetim Kurulu Başkanı
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Yönetim Kurulu Sayman Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Yönetim Kurulu Üyesi
Genel Sekreter





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 2020 yılı itibarıyla ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Dünyamız, insanlık için unutulmayacak tarihi bir dönemden geçmektedir. Hayatımızı etkisi altına alan pandemi, en küçük toplumsal kurum olan aileden şirketlere ve devletlere kadar her alanda derin etkiler bırakmıştır. 2020 yılının tamamında, küresel deniz yolu ticareti ton bazında %3,4’lük bir düşüş yaşamıştır. Bu düşüş COVID-19 salgınından kaynaklanan ana etkiler dolayısıyla 2009 yılından bu yana yaşanan en büyük düşüştür.

Ancak buna rağmen ülkelerin kapandığı pandeminin zorlu ve meşakkatli dönemlerinde küresel ticarete deniz taşımacılığının payı yüzde 90'lara ulaşmış, denizcilik sektörü ekonomilerin ayakta kalması, toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin sürdürülebilirliğinin sağlanması konusunda çok önemli bir görevi yerine getirirken, vazgeçilmezliğini de ortaya koymuştur.

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 sunar, hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür ederim.

Hazırlanan raporun, sektörel politika ve stratejilerin oluşturulması, geleceğe yönelik hedeflere ışık tutması açısından faydalı olacağı düşüncesiyle 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	35
1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı.....	35
1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu.....	40
1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI	45
1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları.....	45
1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS).....	58
1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri	59
1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri	60
1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri	63
2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER	77
2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ	77
2.2. TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ	83
2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve Üzeri)	83
2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi.....	87
2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri).....	95
2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri.....	101
2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER	109
2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler.....	112
2.3.2. Kabotaj Yük Taşımaları	112
2.3.3. Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler	119
2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	122
2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler	124
2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	127
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	165
2.5.3. Yat İnşaatı	168
2.5.4. Gemi Yan Sanayi.....	169
2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları.....	171
2.6. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ	175
2.7. KIYI YAPILARI	181
2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu	181
2.7.1.1. Limanlar	183
2.7.1.1.1. Türkiye'deki Liman Yatırım Projeleri	183
2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu.....	185
2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler.....	191
2.7.1.2. Tersane.....	193
2.7.1.3. Gemi Geri Dönüşüm Sanayi.....	194
2.7.1.4. Yat Limanı, Tekne İmal ve Çekek Yeri	194
2.7.1.5. Balıkçı Barınakları	196
2.8. DENİZ TURİZMİ.....	201
2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2020 Yılı Genel Deniz Turizmi Değerlendirmesi	201
2.8.2. Deniz Turizminin Unsurları	208
2.8.2.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği.....	208
2.8.2.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği.....	212
2.8.2.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	214
2.8.2.4. Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Faaliyetleri.....	218
2.8.3. İstanbul Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı	219
2.9. TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ.....	231
2.9.1. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu.....	232
2.9.2. Su Ürünleri Yetiştiriciliği	236
2.9.3. Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı	238
2.9.4. Su Ürünleri İhracatı.....	238
2.9.5. Su Ürünleri İthalatı.....	240
2.9.6. Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi	242
2.10. GEMİ ACENTELİĞİ	247
2.10.1. Gemi Acenteliği Tanımı ve Kapsamı	247
2.10.2. Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi	248
2.10.3. Gemi Acenteliği Mevzuatı	249
2.10.3.1. Türk Ticaret Kanunu.....	249
2.10.3.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği	249

2.10.3.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	250
2.10.3.4. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi	250
2.10.4. Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu	250
2.11. LOJİSTİK SEKTÖRÜ	259
2.11.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı	259
2.11.2. Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum	259
2.11.3. Türkiye’de Lojistik Sektörü Rekabet Gücü	261
2.11.3.1. Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi (LPI)	261
2.11.3.2. İş Yapma Kolaylığı Endeksi (Doing Business)	263
2.11.3.3. Küresel Rekabet Endeksi (Global Competitiveness)	264
2.11.4. Taşıma İşleri Organizatörleri	264
2.11.4.1. Taşıma İşleri Organizatörünün Tanımı ve Kapsamı	264
2.11.4.2. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Örgütlenmesi	265
2.11.4.3. Taşıma İşleri Organizatörlerinin Mevzuatı	265
2.11.4.4. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği	265
2.11.5. Dünya’da Lojistik Merkezlerin/Köylerin Geçmişi ve Mevcut Durum	266
2.11.6. Türkiye’de Lojistik Merkezler/Yük Terminalleri	267
2.12. DENİZ SİGORTALARI	271
2.12.1. Deniz Sigortalarına Genel Bir Bakış	271
2.12.2. Türkiye’de Deniz Sigortaları	273
2.12.3. Dünya’da Deniz Sigortaları	274
2.13. TÜRKİYE’NİN SEKTÖREL ULUSLARARASI ANLAŞMALARİ	279
2.13.1. Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	279
2.13.1.1. Anlaşmalarda Düzenlenen Gelir Unsurları	279
2.13.1.2. Anlaşmalarda Yer Alan Maddelere İlişkin Bilgiler	279
2.13.2. Denizcilik Anlaşmaları	285
2.14. DENİZCİLİK EĞİTİMİ	291
2.14.1. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi	291
2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	292
2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	292
2.14.1.3. Cinsiyete Göre Öğrenci Sayıları	294
2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu	294
2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	294
2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	295
2.14.2.4. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler	296
2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokullarının Durumu	300
2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	300
2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları	302



2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları.....	303
2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları.....	303
2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu	306
2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları.....	306
2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları.....	307
2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları	308
2.14.4.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler	309
2.14.5. Denizcilik Eğitimi Veren Özel Kurslar	311
2.14.6. Üyelere Yönelik Eğitimler.....	312
2.14.7. Personele Yönelik Eğitimler	312
2.14.8. Gemi Acente Eğitimleri	313
2.14.8.1. Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi.....	313
2.14.8.2. Gemi Acenteleri Eğitim ve Seminer Faaliyetleri.....	313
KAYNAKLAR	316

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler.....	29
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı	36
Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton).....	37
Tablo 4. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil).....	39
Tablo 5. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle Adet ve DWT Gelişimi (300 GT ve üzeri)	40
Tablo 6. 2019-2020 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri	60
Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), 2019- 2020	79
Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret - (bin ABD doları), 2013-2020	80
Tablo 9. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	84
Tablo 10. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	85
Tablo 11. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	86
Tablo 12. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)	87
Tablo 13. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	88
Tablo 14. Kuru Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	89
Tablo 15. Dökme Yük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	90
Tablo 16. Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	91
Tablo 17. Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	92
Tablo 18. Konteyner Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	93
Tablo 19. Ro-Ro Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	94
Tablo 20. Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	97
Tablo 21. Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	98
Tablo 22. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 DWT ve Üzeri)	99
Tablo 23. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	100
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)	101
Tablo 25. 1 Ocak 2021 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)	103
Tablo 26. 1 Ocak 2021 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)	104
Tablo 27. Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)	106
Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı	109
Tablo 29. 2010-2020 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar Yüzdesi (%)	110
Tablo 30. 2020 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri .	111
Tablo 31. 2010-2020 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)	112
Tablo 32. 2020 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton)	113
Tablo 33. 2020 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)	114
Tablo 34. 2010-2020 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil).....	115
Tablo 35. 2010-2020 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı	116
Tablo 36. 2018-2020 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları (TL)	117
Tablo 37. ÖTV'siz Yakıt Miktar ve Değer Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı	118
Tablo 38. 2010-2020 Türk Bayraklı Gemilerin Dış Ticaret Taşımacılığındaki Payları	120
Tablo 39. Denizyolu Dış Taşımacılığında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları(ton).....	121
Tablo 40. 2020 Kargo Tipleri Bazında İhracat ve Transit Yükleme (mton)	122
Tablo 41. 2020 Kargo Tipleri Bazında İthalat ve Transit Boşaltma (mton).....	122
Tablo 42. 2020 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton)	123
Tablo 43. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı 2020 (Milyon Ton)	124
Tablo 44. Türkiye-OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2020	127
Tablo 45. Türkiye - AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (mton), 2020	129
Tablo 46. 2020 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton).....	130

Tablo 47. Dünya Konteyner Filosu 2020	131
Tablo 48. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2010-2020.....	132
Tablo 49. 2020 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)	133
Tablo 50. 2020 Yılı Limanlar İtibariyle Boş ve Dolu Konteyner Elleçlemeleri (TEU)	134
Tablo 51. Yüz Bin TEU Üzerinde Konteyner Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)	135
Tablo 52. 2020 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları.....	136
Tablo 53. Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları.....	144
Tablo 54. Tanker Trafiğine İlişkin Boğaz Geçişleri	146
Tablo 55. İstanbul Boğazından 2016-2020 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı	147
Tablo 56. Çanakkale Boğazından 2016-2020 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı	147
Tablo 57. 2020 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş.....	148
Tablo 58. 2020 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş	148
Tablo 59. 2006-2020 Yılları İstanbul Boğaz Gemi Geçişleri	149
Tablo 60. 2006-2020 Yılları Çanakkale Boğaz Gemi Geçişleri	150
Tablo 61. Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları.....	162
Tablo 62. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları	164
Tablo 63. Limanlarımızın Mevcut Durumu	185
Tablo 64. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2018-2020.....	185
Tablo 65. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri.....	186
Tablo 66. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2016-2020.....	188
Tablo 67. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri	188
Tablo 68. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2015-2020.....	190
Tablo 69. Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen Limanlar (Milyon TEU)	192
Tablo 70. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca İşletme İzni Verilen Turizm Kıyı Yapıları	194
Tablo 71. Ülkelere Göre Turizm Gelirleri Dünya Sıralaması (Milyar \$)	202
Tablo 72. Yıllara Göre Turizm Geliri ve Ortalama Harcama	203
Tablo 73. Ülkelere Göre Turist Sayısı Avrupa Sıralaması (Milyon Kişi).....	203
Tablo 74. Ülkelere Göre Gelen Turist Sayısı Dünya Sıralaması (Milyon Kişi)	204
Tablo 75. Yıllara Göre Geceleme Yapan Ziyaretçilerin Kişi Başı Ortalama Turizm Harcaması, Kalış Süresi ve Gecelik Gelir	206
Tablo 76. Yıllara Göre Ülkemize Gelen Ziyaretçiler	206
Tablo 77. Yıllara Göre Kültür ve Turizm Bakanlığından İşletme Belgeli Yat İşletmeleri Yat ve Yatak Kapasiteleri	209
Tablo 78. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Boylarına ve Bandıralarına Göre Dağılımı (2019)	210
Tablo 79. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı	211
Tablo 80. Deniz Turizmi Tesisleri	212
Tablo 81. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri -Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları	213
Tablo 82. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları	214
Tablo 83. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Çekek Yerleri.....	214
Tablo 84. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanları	214
Tablo 85. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2020	216
Tablo 86. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı.....	217
Tablo 87. Vallilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Suüstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	219
Tablo 88. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Sayısı.....	219
Tablo 89. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı	220
Tablo 90. Dünya Su Ürünleri Üretimi.....	231

Tablo 91. Türkiye Su Ürünleri Üretimi (Ton).....	232
Tablo 92. Su Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı	233
Tablo 93. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2019)	233
Tablo 94. Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton)	234
Tablo 95. Avcılığı En Çok Yapılan Demarsal Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton).....	235
Tablo 96. Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarı (Ton)	235
Tablo 97. Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı (Ton)	236
Tablo 98. Türkiye’de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton)	237
Tablo 99. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2019)	238
Tablo 100. Türkiye’nin Su Ürünleri İthalatı ve İhracatı	241
Tablo 101. Balıkçılıkta Çalışanların Sayısı	243
Tablo 102. Gemi Acente İstatistikleri	250
Tablo 103. Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu (01.01.2021).....	251
Tablo 104. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı (01.01.2021).....	252
Tablo 105. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (01.01.2021)- I. Bölge (Hopa Liman Başkanlığı’ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)	252
Tablo 106. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (01.01.2021)- II. Bölge (Zonguldak Liman Başkanlığı’ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)	253
Tablo 107. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (01.01.2021)- III. Bölge (Dikili Liman Başkanlığı’ndan Fethiye Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)	253
Tablo 108. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (01.01.2021)- IV. Bölge (Kaş Liman Başkanlığı’ndan İskenderun Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar).....	253
Tablo 109. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (01.01.2021)	254
Tablo 110. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı	255
Tablo 111. Türkiye’nin Küresel Lojistik Performans Endeksi	261
Tablo 112. Deniz Sigortaları Verileri.....	274
Tablo 113. Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları	282
Tablo 114. İkili Denizcilik Anlaşmaları	286
Tablo 115. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum	292
Tablo 116. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum	293
Tablo 117. Türkiye’nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı	294
Tablo 118. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu	294
Tablo 119. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu.....	295
Tablo 120. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu.....	297
Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu	301
Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu	302
Tablo 123. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu	303
Tablo 124. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu	304
Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu	306
Tablo 126. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu	307
Tablo 127. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu	308
Tablo 128. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu	309
Tablo 129. Türkiye’deki Denizcilik Eğitimi Veren Özel Denizcilik Eğitim Kursları	311
Tablo 130. İllere Göre Kursiyer Kontenjan Sayıları	312
Tablo 131. Üyelere Yönelik Eğitim İstatistikleri	312
Tablo 132. Personele Yönelik Eğitim İstatistikleri.....	312
Tablo 133. Odamız Merkez ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimleri ve Seminerleri İle Belge Almaya Hak Kazanan Kişi Sayısı	314
Tablo 134. Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin Dağılımı (2007 – 2021).....	314
Tablo 135. Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin Dağılımı (2008-2021)	315

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı (Milyar Ton)	36
Grafik 2. 2020 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton)	38
Grafik 3. 2018 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)	39
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2020 (1000 DWT).....	41
Grafik 5. 2021 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdeler Dağılımı (DWT/%)	41
Grafik 6. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler	59
Grafik 7. Ocak – Aralık 2020 Tarihleri Arasında Paris MoU Kapsamında Denetlemeler Sonucu Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı	60
Grafik 8. Ocak – Aralık 2020 Tarih Aralığında Ülkelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları	63
Grafik 9. Ocak – Aralık 2020 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları	63
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2018Ç1-2020Ç4.....	77
Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2019-2020	78
Grafik 12. İşsizlik ve İstihdam Oranı (%), Ocak 2019-Kasım 2020*	78
Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2014-2020	79
Grafik 14. Yıllık Yi-ÜFE ve TÜFE değişimi, %	80
Grafik 15. 2018-2019-2020 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi	86
Grafik 16. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	88
Grafik 17. Kuru Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	89
Grafik 18. Dökme Yük Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	90
Grafik 19. Petrol Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	91
Grafik 20. Kimyevi Madde Tankerlerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	92
Grafik 21. Konteyner Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	93
Grafik 22. Ro-Ro Gemilerinin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	94
Grafik 23. 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı	96
Grafik 24. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (%)	100
Grafik 25. Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi (1000 GT ve Üzeri)	102
Grafik 26. Ülkenin Kontrolündeki Filo (1000 GT ve Üzeri)	102
Grafik 27. Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Dünya Sıralaması	105
Grafik 28. 2020 Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyar Ton)	109
Grafik 29. 2010-2020 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdeleri (%)	110
Grafik 30. Dış Ticaret Miktar (Ton /%)	111
Grafik 31. Dış Ticaret Değer (\$/%)	111
Grafik 32. 2010-2020 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%)	112
Grafik 33. 2020 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)	113
Grafik 34. 2010-2020 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı Bazında Yıllık Değişim (%)	115
Grafik 35. 2010-2020 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı Değişimi (%)	116
Grafik 36. 2018-2020 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tiplerine Göre Teşvik Miktarı (milyon TL)	117
Grafik 37. 2010-2020 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektöre Verilen Yakıt Miktarları (mton)	119
Grafik 38. 2004-2020 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları (TL)	119
Grafik 39. 2010-2020 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları	120
Grafik 40. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları	121
Grafik 41. 2020 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Göre Dağılımı (%)	123
Grafik 42. KEİ Ülkeleri İhracat ve İthalat Yüzdeler Dağılımı (%)	130
Grafik 43. Dünya Konteyner Filosunun İlk 30 Ülkesi (1000 TEU)	132
Grafik 44. Dış Ticaret Yıllık Değişim (%), 2010-2020	133
Grafik 45. 2020 Yılı Boş Dolu Konteyner Elleçleme (TEU %)	134
Grafik 46. 2020 Yılı Bölgelere Ro-Ro İle Taşınan Araç Yüzdeleri	140
Grafik 47. 2010-2020 Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet)	140
Grafik 48. 2011-2020 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları	145
Grafik 49. 2011-2020 İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi GT (1.000 GT)	145
Grafik 50. İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi	149

Grafik 51. Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi	150
Grafik 52. 2003 / 2021 Faal Tersane Sayıları	155
Grafik 53. 2008-2020 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları (Adet)	156
Grafik 54. 2008-2020 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)	156
Grafik 55. 2011-2020 Yılları Arasında Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)	157
Grafik 56. Gemi İnşa Üretim Tesisleri / Tersanelerin İstihdam Durumu (Kişi)	158
Grafik 57. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin \$), 2010-2020	159
Grafik 58. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2020	160
Grafik 59. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Sayısal Dağılımı	160
Grafik 60. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT)	161
Grafik 61. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet)	161
Grafik 62. Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%)	161
Grafik 63. Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri (Milyon CGT)	162
Grafik 64. Gemi Yapımı Alanında Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liselerinin Sayısı	164
Grafik 65. Dünya 24 Metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2021	169
Grafik 66. Yıllar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü	176
Grafik 67. Gemi Geri Dönüşüm Sektörü Çalışan Sayısı	176
Grafik 68. 2020 yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)	177
Grafik 69. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi	177
Grafik 70. 2020 yılı Aylar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü	178
Grafik 71. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları	182
Grafik 72. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2015-2020	190
Grafik 73. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2015-2020	191
Grafik 74. Ülkemize 2020 Yılında En Çok Ziyaretçi Gönderen İlk 5 Ülke	207
Grafik 75. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı	215
Grafik 76. Türkiye Su Ürünleri İhracatı	239
Grafik 77. Türkiye’nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2020)	239
Grafik 78. Türkiye Su Ürünleri İthalatı (Ton)	240
Grafik 79. Türkiye’nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2020)	241
Grafik 80. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%)	254
Grafik 81. Toplam Primin Bileşenlere Dağılımı (%)	275
Grafik 82. Toplam Primin Bölge/Kıta Bazında Dağılımı (%)	275
Grafik 83. Öğrenim Türüne Göre Öğrenci Sayıları	292
Grafik 84. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	293
Grafik 85. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	295
Grafik 86. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	296
Grafik 87. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2020 - 2021)	300
Grafik 88. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	301
Grafik 89. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	302
Grafik 90. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	303
Grafik 91. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2020-2021)	306
Grafik 92. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	307
Grafik 93. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	308
Grafik 94. Fakültelerde Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)	309
Grafik 95. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2020-2021)	310



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2020/2021 Bayrak Performans Tablosu	48
Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi	50
Şekil 3. SOx Emisyon Regülasyonu	52
Şekil 4. Küresel Sülfür Üst Sınırı	53
Şekil 5. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı	53
Şekil 6. ECA ve Küresel Kapsamda Yıllar İtibariyle Yakıttaki Kükürt Limitleri	54
Şekil 7. Emisyon Kontrol Alanları	54
Şekil 8. Yıllara Göre NOx Regülasyonu	56
Şekil 9. Ocak – Aralık 2020 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	64
Şekil 10. Ocak – Aralık 2020 Tarih Aralığında Hindistan Yarımadası, Doğu ve Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	65
Şekil 11. Ocak – Aralık 2020 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	68
Şekil 12. Ocak – Aralık 2020 Tarih Aralığında Güney Amerika'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası	70
Şekil 13. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı	193
Şekil 14. Lojistik Merkezlerinin Mevcut Durumu	268

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ASBA (Association of Ship Brokers and Agents)	: Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği
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
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
DND	: Deniz Nakliyecileri Derneği
DSH	: Deniz Savunma Harbi
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
EEEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index)	: Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi
EMEC (European Marine Equipment Council)	: Avrupa Deniz Ekipmanları Konseyi
ESN (European Shortsea Network)	: Avrupa Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Ağı
ETS (European Union Emission Trading System)	: AB Emisyon Ticaret Sistemi
EYS	: Emniyetli Yönetim Sistemi
FAL (Facilitation Committee)	: Kolaylaştırma Komitesi
FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations)	: Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü
Fed (Federal Reserve)	: Amerikan Merkez Bankası
FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents)	: Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu
GHG (Green House Gases)	: Sera Gazı
GSYH	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
GT	: Gros Ton
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



IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization)	: Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı
IMF (International Monetary Fund)	: Uluslararası Para Fonu
IMO (International Maritime Organization)	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMRB (International Maritime Research and Development Board)	: Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Kurulu
ISL (The Institute for Shipping Economics and Logistics)	: Denizcilik Ekonomisi ve Lojistik Enstitüsü
ISM (International Safety Management Code)	: Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu
ISO	: Uluslararası Standardizasyon Kuruluşu
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
KMDYTM	: Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi
KOBİ	: Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
KOGAD	: Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği
LDC (Least Developed Countries)	: Az Gelişmiş Ülkeler
LDT	: Geminin Boş Ağırlığı
LEG (Legal Committee)	: Hukuk Komitesi
LODER	: Lojistik Derneği
LPI (Logistics Performance Index)	: Lojistik Performans Endeksi
MEPC (Marine Environment Protection Committee)	: Deniz Çevresini Koruma Komitesi
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
MSC (Maritime Safety Committee)	: Deniz Emniyeti Komitesi
MYO	: Meslek Yüksek Okulu
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
PSC (Port State Control)	: Liman Devleti Kontrolü
REMPEC (The Regional Marine Pollution Emergency Response Centre)	: Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi
SECA (SOx Emisyon Kontrol Alanları)	: Kükürt Emisyon Kontrol Alanı
SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan)	: Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı
SIDS (Small Island Developing States)	: Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri
SOx	: Kükürt Oksitler



SSMR (Shipping Statistics and Market Review)	: Denizcilik İstatistikleri ve Piyasa Analizi
TBGTHS	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi
TC (Technical Cooperation Committee)	: Teknik İşbirliği Komitesi
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
UN (United Nations)	: Birleşmiş Milletler
UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
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

2008 küresel finans krizinin ardından toparlanan ancak düşük yatırım, ticaret ve verimlilik kaynaklı sorunlar nedeniyle kriz öncesi büyüme ortalamasının altında kalan dünya ekonomisi, 2018 yılının ikinci yarısından itibaren artan ekonomik, siyasi ve jeopolitik belirsizliklerin etkisiyle ivme kaybetmiştir. ABD ve Çin arasındaki ticaret gerilimleri, başta Almanya olmak üzere Avro Bölgesinin yaygın zayıf performansı ve Brexit'e ilişkin belirsizlikler, küresel ekonominin görece yavaş büyümesine yol açmıştır. Ayrıca gelişmekte olan ülkelerdeki makroekonomik dengesizlikler, Çin'deki sıkı kredi politikalarıyla azalan yatırımlar, gelişmiş ülkelerdeki parasal normalleşme ve azalan küresel talep nedeniyle 2019 yılında dünya büyümesi küresel finans krizi ardından gözlenen en zayıf seviyede gerçekleşmiştir. Bu duruma tepki olarak Amerikan Merkez Bankası (Fed), Avrupa Merkez Bankası (ECB) başta olmak üzere gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin merkez bankaları, para politikasında daha gevşek yaklaşımlara yönelmişlerdir. Nitekim 2019 yılında Fed, ECB ve bazı gelişmekte olan ülkeler ekonomilerini desteklemek amacıyla faiz indirimlerine gitmişlerdir. Böylece, 2019 yılının sonunda ve 2020 yılının hemen başında piyasalarda görece iyimser bir görünüm gözlenmiştir. Dolayısıyla, söz konusu dönemde görece azalan ticaret gerilimleri ve destekleyici para politikalarıyla ılımlı toparlanma sinyalleri alınmıştır.

Ancak, 2020 yılının başında Covid-19'un küresel salgına dönüşmesiyle dünya ekonomisi tarihi bir bunalım sürecine girmiştir. Arz ve talep şokunun eşanlı oluşmasıyla birlikte öncelikle riskli varlıklardan çıkış ve güvenli limanlara yönelim gözlenmiştir. Salgının seyrine bağlı olarak özellikle 2020 yılının ilk çeyreğinde finansal piyasalarda oynaklık hızla artmış, özellikle hisse senedi piyasalarında tarihi düşüşler gözlenmiştir. Sermaye akımları gelişmekte olan ülkeler aleyhine bozulurken, bahse konu ülke para birimleri değer kaybetmiş, hızla düşen taleple birlikte petrol fiyatları tarihi düşük seviyelere gerilemiş, buna mukabil altın ve gümüş fiyatları yükselmiştir. Küresel piyasalar halen salgına ve uygulanan politikalara fazlasıyla duyarlı olup küresel düzeyde fiyat oynaklıkları devam etmektedir. Covid-19 pandemisi sürecinde güvenli liman arayışı devam etmekle birlikte, gelişmekte olan ülkelere sermaye girişi önceki yıllara göre çok daha kırılgan bir seyir izlemektedir. Bununla birlikte, devletlerin olağanüstü teşvikleri sayesinde küresel ekonominin daha keskin daralmasının önüne geçilmiştir. Bunların başında, hanehalkının ve firmalara destek paketleri ve genişlemeci para politikası uygulamaları gelmektedir. Bu süreçte gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin merkez bankalarının politikaları, yatırımcının risk iştahını hızla yukarıya taşımıştır. ABD, İngiltere, Kıta Avrupası ülkeleri ve gelişmekte olan birçok ülkede politika faiz oranlarının tarihi düşük seviyelere inmesiyle reel faizler birçok ülkede negatife dönmüştür. Merkez bankaları salgının yarattığı kriz yönetimine; varlık alımları, finansal kuruluşlara likidite desteği, swap (takas) hatları ve kredi akımlarının devamını sağlayacak diğer tedbirleri almak suretiyle ayrıca katkı sağlamışlardır. Bu çerçevede, G-10 ülkelerinin merkez bankalarının varlıkları salgın öncesine (Ocak 2020'ye) göre 6 trilyon dolar civarında artış göstermiştir. Yükselen piyasa ekonomilerinin merkez bankaları da 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 merkez bankalarınca alındığı görülmüştür.

Salgın sonrası küresel ekonomi, 2008-2009 yıllarıyla kıyaslandığında daha zayıf bir görünüm sergilerken, ülkelerin neredeyse tamamında çeyreklik bazda keskin daralmalar kaydedilmiştir. Salgının etkileri, ülkeler ve sektörler göre farklılaşmıştır. Ülkelerin salgından ciddi şekilde etkilenen turizm sektörü ve emtia piyasalarındaki gelişmelere duyarlılık düzeyleri, salgınla mücadele yöntemleri, verimlilik ve ekonomik yapılarındaki farklar, kriz öncesi büyüme eğilimleri ve yurtdışı finansal akımlara bağımlılıkları bu ayrışmalara neden olmuştur.

Salgının ilk aşamada dünya ekonomisinde önemli bir paya sahip olan Çin ekonomisi ile bazı Asya ekonomilerini etkilemesi nedeniyle, küresel hasıla üzerindeki etkisinin yılın ilk çeyreğinde daha sınırlı kaldığı görülmüştür. Ancak, yılın ikinci çeyreğinde salgının dünyanın diğer bölgelerine hızla yayılmasıyla küresel ekonomi üzerindeki etkileri daha derin ve yaygın bir şekilde hissedilmiştir.

2020 yılının ikinci çeyreğinde bir önceki döneme göre; ABD ekonomisi %9,0 oranında küçülmüştür. Aynı dönemde, Birleşik Krallık %19,8, İspanya %17,8, Fransa %13,8, İtalya %13 ve Almanya %9,7 ekonomik daralmaya maruz kalmışlardır. Avro Bölgesinde yoğun hissedilen ekonomik tahribat daralmanın bu bölge için 2020 yılının 2. çeyreğinde %11,8 oranında gerçekleşmesine neden olmuştur. Aynı dönemde Japonya ekonomisi de %7,9 oranında daralarak küresel hasılanın düşüşünde önemli rol oynamıştır.

Dünya ekonomisinin büyüme dinamiğini bozan diğer bir unsur süregelen ticaret gerilimleridir. 2018 yılından bu yana ABD öncülüğünde artan korumacılık eğilimleri, küresel ticarete öngörülebilirliği ve güveni sarsmıştır. 2020 yılı başında ticaret savaşlarının ön plana çıkan iki tarafı olan ABD ve Çin arasında Birinci Safha Ticaret Anlaşması imzalanmışsa da bu anlaşmanın devamında henüz bir ilerleme kaydedilememiştir. Muhtemel ek tarife ve yaptırımlar ile politik belirsizliklerin artması küresel ticaret üzerinde aşağı yönlü riskler olarak görülmektedir. Bununla birlikte, jeopolitik riskler ile ticaret savaşlarının gündemden kalıcı olarak düşmemesi ve salgınla bu belirsizliklerin eşanlı seyretmesinin dünya ekonomisinde hissedilir sonuçlara yol açması muhtemeldir. Nitekim, Dünya Ticaret Örgütü 2020 yılında küresel mal ticaret hacminin %9,2 daralacağını tahmin etmektedir. Uluslararası Para Fonu (IMF) ise son tahminlerinde 2019'da yıllık %1 büyüyen dünya ticaret hacminin 2020 yılında %10,4 küçülmesini, 2021 yılında ise %8,3 genişlemesini öngörmektedir.

Bu gelişmelerle, 2019 yılında %2,8 oranında büyüyen ve salgın öncesi dönemdeki IMF tahminlerine göre %3,4 oranında büyümesi beklenen küresel ekonominin, 2020 yılında %4,4 oranında daralması öngörülmektedir. Bir önceki tahminlere göre daha az kötümser olan söz konusu küçülme beklentisi; gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomilerde 2020 yılının üçüncü çeyrek sonu itibarıyla izlenen sık frekanslı verilerdeki olumlu gelişmelere dayanmaktadır. Ancak, salgının yeniden hızlandığına ilişkin alınan son veriler, dünya ekonomik büyümesinin hala salgın tarafından şekillendirildiğine işaret etmektedir.

Salgın döneminde, gelişmiş ülke ekonomilerdeki ekonomik faaliyetteki kayıpların yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerdeki faaliyet kayıplarından daha derin olacağı tahmin edilmektedir. 2020 yılında avro alanının %8,3 oranında daralması öngörülmektedir. Bölgenin önde gelen ekonomilerinden olan Almanya'nın aynı dönemde %6, Birleşik Krallık'ın %9,8, Fransa'nın %9,8, İspanya'nın %12,8, İtalya'nın %0,6 oranlarında daralması beklenmektedir. 2020 yılında Japonya ekonomisinin %5,3 oranında küçülmesi beklenirken, diğer gelişmiş ülkelerin yer aldığı kümenin %3,8 ve gelişmiş ekonomilerin ise toplamda %5,8 daralması beklenmektedir.

ABD, sağlık sistemindeki açıklar ve önlemlerin yetersiz kalması nedeniyle salgına hızlı tepki vermekte zorlanmış ve buna bağlı olarak ülke ekonomisinde daralma kuvvetli bir biçimde hissedilmiştir. Salgın öncesinde diğer gelişmiş ülkelerden pozitif ayrılan ABD, Avro alanına göre daha düşük olmakla birlikte ciddi ekonomik sarsıntı yaşamış ve bu süreci küresel finans krizine göre çok daha hızlı bir parasal genişlemeye başvurarak durdurmaya çalışmıştır. Ancak, başta Çin olmak üzere ticaret ortaklarıyla arasındaki ticari gerginliğin zaman zaman gündeme gelmesi, salgın faktörü, başkanlık seçimi ve politik belirsizlikler, daralan küresel ticaret ve jeopolitik risklerle birlikte bakıldığında; ABD ekonomisinin 2020 yılında %4,3 oranında daralması, 2021 yılında ise tekrar toparlanarak %3,1 büyümesi beklenmektedir.

Tablo 1. Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler

	2019	2020	2021	2020 (1)	2021 (1)
Büyüme					
Dünya	2,8	-4,4	5,2	0,8	-0,2
Gelişmiş Ekonomiler	1,7	-5,8	3,9	2,3	-0,9
ABD	2,2	-4,3	3,1	3,7	-1,4
Japonya	0,7	-5,3	2,3	0,5	-0,1
Avro Bölgesi	1,3	-8,3	5,2	1,9	-0,8
Almanya	0,6	-6,0	4,2	1,8	-1,2
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	3,7	-3,3	6,0	-0,2	0,2
Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa	2,1	-4,6	3,9	1,2	-0,3
Rusya	1,3	-4,1	2,8	2,5	-1,3
Gelişmekte Olan Asya	5,5	-1,7	8,0	-0,9	0,6
Çin	6,1	1,9	8,2	0,9	0,0
Hindistan	4,2	-10,3	8,8	-5,8	2,8
Latin Amerika ve Karayipler	0,0	-8,1	3,6	1,3	-0,1
Brezilya	1,1	-5,8	2,8	3,3	-0,8
Sahra Altı Afrika	3,2	-3,0	3,1	0,2	-0,3
Dünya Ticaret Hacmi	1,0	-10,4	8,3	1,5	0,3
Mal ve Hizmet İthalatı					
Gelişmiş Ekonomiler	1,7	-11,5	7,3	1,7	0,1
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	-0,6	-9,4	11,0	0,0	1,6
Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama, Yüzde)					
Gelişmiş Ekonomiler	1,4	0,8	1,6	0,5	0,5
ABD	1,8	1,5	2,8	0,9	0,6
Avro Bölgesi	1,2	0,4	0,9	0,2	-0,1
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	5,1	5	4,7	0,5	0,1

	2019	2020	2021	2020 (1)	2021 (1)
İşsizlik Oran (Yüzde)					
Gelişmiş Ekonomiler	4,8	7,3	6,9	-	-
ABD	3,7	8,9	7,3	-	-
Avro Bölgesi	7,6	8,9	9,1	-	-
Genel Devlet Bütçe Dengesi / GSYH (Yüzde)					
ABD	-6.3	-18,7	-8.7	-	-
Avro Bölgesi	-0,6	-10.1	-5.0	-	-
Genel Devlet Brüt Borç Stoku / GSYH (Yüzde)					
ABD	108,7	131,2	133,6	-	-
Avro Bölgesi	84,0	101,1	100,0	-	-
Ortalama Petrol Fiyatları (ABD Doları/Varil)	61,4	41,7	46,7	-	-
LIBOR, Altı Aylık ABD Doları (Yüzde)	2,3	0,7	0,6	-1,2	1,3

Kaynak: IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, IMF Mali İzleme Raporu Ekim 2020

(1) IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Haziran 2020 Güncellemesinden Farklar

2019 yılında %1,3 oranında büyüyen Avro Bölgesinin küresel krizden beri yaşadığı sorunların yanı sıra İtalya'da kamu borçlanma maliyetlerinin artması, küresel ticaret politikaları ve Brexit belirsizliğinin yol açtığı zayıf büyüme performansı nedeniyle düşük faiz politikası uygulayan ECB, salgın nedeniyle 2020 yılında da parasal genişlemeyi destekleyen bir duruş izlemiştir. Buna rağmen Avro Bölgesinin 2020 yılında %8,3 daralması öngörülmekte, bölgenin 2021 yılında ise toparlanarak %5,2 oranında büyümesi beklenmektedir.

Yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde salgınla mücadele kapsamında getirilen kapanma ve kısıtlama tedbirleri ekonomik aktivitenin keskin bir şekilde yavaşlamasına yol açmıştır. Küresel ticaretteki daralma petrol ihracatçısı ekonomileri, seyahat kısıtlamaları ise turizm geliri elde eden gelişmekte olan ekonomileri olumsuz etkilemiştir. Bazı gelişmekte olan ülke merkez bankaları para politikasında miktar genişlemesinin yanı sıra ilk kez varlık alımlarına yönelmiştir. Ayrıca, gelişmekte olan birkaç ülke döviz likidite sıkıntısını para takası hatlarıyla hafifletmeye gitmiştir. Ancak, küresel ticaret hacminde gözlenen keskin daralma gelişmekte olan ülke ekonomilerini derinden etkilemektedir. 2019 yılında %3,7 büyüyen gelişmekte olan ülke ekonomilerinin 2020 yılında %3,3 oranında daralması, 2021 yılında ise %6 büyümesi beklenmektedir.

Salgınının ilk ortaya çıktığı ülke olması nedeniyle, ekonomik faaliyette daralma en erken Çin'de başlamıştır. ABD ile süregelen ticaret gerilimleri altında, Covid-19 pandemisi, küresel ticaretteki sert daralma, iç talepteki düşüş, dünyanın en büyük ikinci ekonomisinin yavaşlamasında etkili olmuştur. Ancak, uygulanan sert kapanma tedbirlerinin olumlu sonuçlarının yılın ikinci çeyreğinden itibaren alındığı gözlenmiştir. 2019 yılında %6,1 oranında büyüyen Çin ekonomisinin olumsuz küresel koşullara rağmen, 2020 yılında %1,9 oranında pozitif bir büyümeyle küresel hasılanın daha da aşağıya inmesini dizginleyeceği tahmin edilmektedir. Çin'in 2021 yılında ise %8,2 oranında büyümesi öngörülmektedir.

16 Eylül 2019'da enflasyon görünümü %2'ye erişene kadar faizi sabit tutmaya karar veren Fed'in parasal duruşu, salgınla birlikte daha da güvercin bir tutuma dönüşmüştür. Salgın karşısında ülke ekonomisini desteklemek için Fed 2020 yılında faiz indirim politikasını hızlandırmış ve küresel krizden sonra tekrar büyük ölçekli bilanço genişletme programını devreye sokmuştur. 15 Mart 2020'de acil toplanan Fed, fonlama faiz oranını %0 ile %0,25 aralığında belirlemiştir. Salgın nedeniyle ilave parasal genişlemenin üst tavanı sınırsız olmuştur. Bu gelişmelerle, Eylül 2020 itibarıyla Fed bilançosu 7 trilyon dolara yükselmiştir.

Önümüzdeki dönemde de Fed ve AMB başta olmak üzere küresel düzeyde politika faizlerinin düşük düzeylerde tutulması öngörülmektedir.

Mevcut büyüme projeksiyonları 2020-2021 döneminde yaygın negatif çıktı açıklarını ve gelişmiş ile gelişen ülkelerde yüksek işsizlik oranlarını ima etmektedir. Muhtemel zayıf küresel faaliyetin; arz kapasitelerindeki kalıcı hasarlara, üretken sermaye kaybına ve doğal işsizlik oranında uzun süreli artışa yol açabileceği değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, 2020 yılında işsizlik oranının gelişmiş ekonomilerde %7,3, ABD ve Avro bölgesinde %8,9, Japonya'da %3,3, İngiltere'de %5,4, Güney Kore'de %4,1 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. IMF'nin son tahminlerine yükselen ve gelişen ülkeler açısından bakıldığında ise işsizlik oranının, Çin'de %3,6, Rusya'da %4,6, Brezilya'da %13,4 ve Güney Afrika'da ise %37 olması öngörülmektedir.

Küresel enflasyon, 2020 yılında petrol ve emtia fiyatlarındaki gelişmeler ile küresel talepteki zayıflığa bağlı olarak düşük seyretmektedir. Salgın nedeniyle toplam talepte gözlenen çöküş, bir yandan petrol ve emtia fiyatları üzerinde aşağı yönlü baskı oluştururken, diğer yandan ekonomik aktiviteyi destekleme yönündeki parasal genişleme ve düşük faiz ortamına rağmen enflasyonist etkiler görülmemekte ve küresel ölçekte sıra dışı bir dönemden geçilmektedir. Benzer şekilde, arz kesintilerinin fiyatlar üzerindeki olumsuz etkileri de henüz görülmemektedir. Nitekim IMF tahminlerine göre, gelişmiş ekonomilerde ortalama enflasyon, 2019 yılında %1,4 oranındaki seviyesinden, 2020 yılı itibarıyla %0,8'e gerileyeceği öngörülmektedir. Diğer taraftan, gelişmekte olan ekonomilerde ise 2019 yılında %5,1 olan yıllık ortalama tüketici fiyatları artışının, 2020 yılında görece yatay bir seyirle %5,0 düzeyinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

Petrol fiyatları, 2018 yılının son çeyreğinden bu yana devam eden dalgalı seyri sonrasında, zayıf küresel ekonomik görünüm nedeniyle gerilemiştir. 2019 yılında arz kısıtlamaları ve artan jeopolitik riskler nedeniyle petrol fiyatlarında görece artış yaşanmışsa da, 2020 yılının ilk çeyreğinden itibaren, küresel talebin tarihi bir çöküş yaşaması ve petrol ihraç eden ülkeler arasındaki anlaşmazlıklar fiyatları sert düşüşe neden olmuştur. Brent petrol fiyatları 2020 yılına 70 dolar/varil seviyesinden başlamasına rağmen oldukça düşük seviyelere geriledikten sonra 40-45 dolar/varil bandına yerleşmiştir. Önümüzdeki dönemde, fiyatların öngörülen küresel talep artışına bağlı olarak bir miktar yükseleceğine dönük işaretler belirlemektedir. Ancak, fiyatlarda halen 2019 yılına göre düşük bir seviye öngörülmektedir.

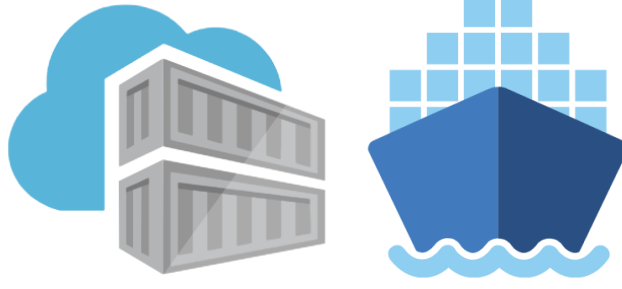
Küresel ekonominin temel risk kaynağı çok sayıda belirsizliğin bir arada bulunmasıdır. Belirsizliğin bir tarafı kamu sağlığının ekonomik faktörlere olan etkisinin kestiriminin güç olmasıdır. Özellikle sosyal mesafeyi korumanın güç olduğu sektörlerdeki aktivite daralması salgının seyri ile paralellik göstermektedir. Belirsizliğin diğer tarafı, zayıf talebe bağlı olarak, başta turizm gelirleri olmak üzere hizmet gelirlerinin ne zaman toparlanacağı tahmin edilememesidir. Finansal piyasaların küresel gelişmelere olan aşırı duyarlılığı ve bunun küresel sermaye akımları üzerindeki etkileri diğer temel risk faktörleridir. Bunların yanı sıra, salgın şokunun sürekliliğine, alınan tedbirlerin ölçüsü ve etkinliğine bağlı olarak potansiyel arzda ortaya çıkacak kayıplara ilişkin belirsizlikler de bulunmaktadır. Aşı ve/veya etkin tedavi sürecindeki gelişmelerin virüsün yayılma hızını azaltarak ekonomik aktivitenin salgın öncesi düzeyine tahmin edilen süreden önce dönmesini sağlama ihtimali risk azaltıcı faktör olarak öne çıkmaktadır. Genişlemeci mali tedbirlerin 2021 yılına uzatılması ise büyümeyi mevcut tahminlerin üzerine taşıyabilecek bir unsur olarak görülmektedir.



Bununla birlikte, büyümenin öngörülenden kötü gerçekleşme riski mevcuttur. Covid- 19 virüsü tekrar güçlenip kontrol edilemez hale gelirse, aşı ve tedavi beklenenden daha yavaş ilerlerse veya ülkelerin tedaviye erişiminde eşanlı bir süreç yaşanmazsa, ekonomik aktivitede canlanma beklenenin altında kalıp ülkeler arasında büyüme performansında farklılaşma artabilir. Durgunluğun şiddetinin artması ve bazı ülkelerde acil önlemlerin geri alınması ihtimali, iflasları artırabilir, istihdam ve gelir kayıplarına yol açabilir. Finansal piyasaların bozulması ise kırılgan ekonomilere olan sermaye akımlarında ani duruşlara neden olabilir.

Küresel sermaye piyasalarında meydana gelebilecek oynaklıklar, kur geçişkenliği, petrol fiyatlarında olası yukarı yönlü hareketler, Türkiye ekonomisi üzerinde belirli riskler oluşturabilecektir. Söz konusu risklere karşın, küresel düzeyde para ve maliye politikalarının uzun süre destekleyici nitelikte olmasının gelişmekte olan ülkelere finansman ve dış talep kısıtlarını azaltarak ekonomik toparlanma üzerinde olumlu etkileri olabilecektir. Bu bağlamda, ticarete dayalı dış talepteki düzelme beklentisinin yanı sıra genişleyici para politikalarının sermaye akımlarının yönünü yeniden gelişmekte olan ülkelere çevirmesi ihtimali, Türkiye ekonomisi için fırsat oluşturabilir. Ayrıca salgın, dünya üretim merkezlerinin farklı coğrafyalara dağılmasına yol açabilir ve Türkiye coğrafi konum avantajıyla yeni üretim merkezlerinden biri haline gelebilir.

DÜNYA DENİZ TİCARETİ





1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı

Küresel deniz yolu ticaretinin salgın öncesi tahminlerin yaklaşık 500 metre ton altında kalacak olmasına rağmen 2019 yılı seviyelerinin üzerine çıkarak 2021 yılında %4,2 oranı ile 12 milyar tona "sıçrayacağı" öngörülmektedir. Kilit bölgelerdeki ekonomik faaliyeti hala etkilemekte olan Covid-19 salgını ile birlikte ana belirsizlik devam etmektedir. Yine de mallardan ziyade hizmetlerin üzerindeki etkisinin daha ağır olması ihtimaliyle birlikte aşı sayesinde genel anlamda iyileşme sağlanan ekonomik faaliyetlere kademeli bir dönüş söz konusu olabilecektir. Aylık küresel denizyolu ticareti büyüme göstergesi bir önceki yıla kıyasla Aralık ayında %2 düşmüştür.

2020 yılının tamamında, küresel deniz yolu ticaretinin ton bazında %3,4'lük bir düşüş yaşamıştır. Bu düşüş Covid-19 salgınından kaynaklanan ana etkiler dolayısıyla 2009 yılından bu yana yaşanan ilk düşüştür. Ticaret modellerinin kesintiye uğraması art arda beşinci yılda deniz yolu ticaretinin ortalama navlunun kaldırılmasını sağlamış, böylece deniz yolu ticareti ton-mil bazında yaklaşık %1,7'lik daha orta derece bir daralma görülmüştür.

Deniz yoluyla yapılan kuru dökme yük ticaretinin geçen yıl ton bazında %2,1 oranında düşmesi bekleniyordu, ancak Çin'in Atlantik'ten yaptığı kuru dökme yük ithalatındaki artış, ton mil talebinin bir önceki yıla göre istikrarlı seyretmesi ile ticaretin ortalama navlunu artırmıştır. 2021 yılında demir cevheri ticaretinde (+ %3) ve tahıl ticaretinde (+ %2), istikrarlı büyümenin bir yıl daha sürmesi beklenirken, küçük dökme yük ticaretinde (+ %4) ve kömür ticaretinde (+ %5) yaşanacak sıçramayla deniz yoluyla yapılan kuru dökme yük ticaretinde yaklaşık %4'lük bir artış olacaktır.

Aylık petrol ticaret göstergesi bir önceki yıla göre 4.çeyrekte %12'lik düşüşe devam etmesiyle birlikte 2020 yılındaki yaklaşık %9'luk düşüşün ardından petrol ticareti büyük zorluklar yaşamaya devam etmektedir. Geri planda petrol talebi ve rafineri faaliyetleri yükselmeye devam ederken bu yıl petrol ticaretinin artacağı öngörülmektedir. Ancak, OPEC+ kesintilerinin devam etmesi ve küresel envanterlerin yükselişte olması nedeniyle bu sıçramanın yaklaşık %3 oranıyla sınırlı kalacağı olacağı öngörülmektedir.

Küresel deniz yolu konteyner ticareti yılın tamamı için tahmin edilen TEU'da sadece %1,1'lik bir düşüş ile birlikte 2020 yılını çok güçlü bir şekilde (dördüncü çeyrekte bir önceki yıla göre yaklaşık %6) kapattı. Bir noktada, "Normalleştirilmiş" hacim eğilimlerine dönüş, artmış olan hizmetlere geri dönüşün başlaması ve daha tipik mevsimsel modeller görülebileceği tahmin edilirken 2021 yılı için, 2019 seviyelerinin oldukça üzerinde, yaklaşık %6'lık bir sıçrama öngörülmektedir.

Mevcut projeksiyonlar, global deniz ticareti gelişiminin 2020 yılında %2,2 oranında sabit kalacağını ve deniz ticaretinin toplam 12,167 milyar ton, 2021 yılında da 12,446 milyar ton olarak gerçekleşeceğini göstermektedir.

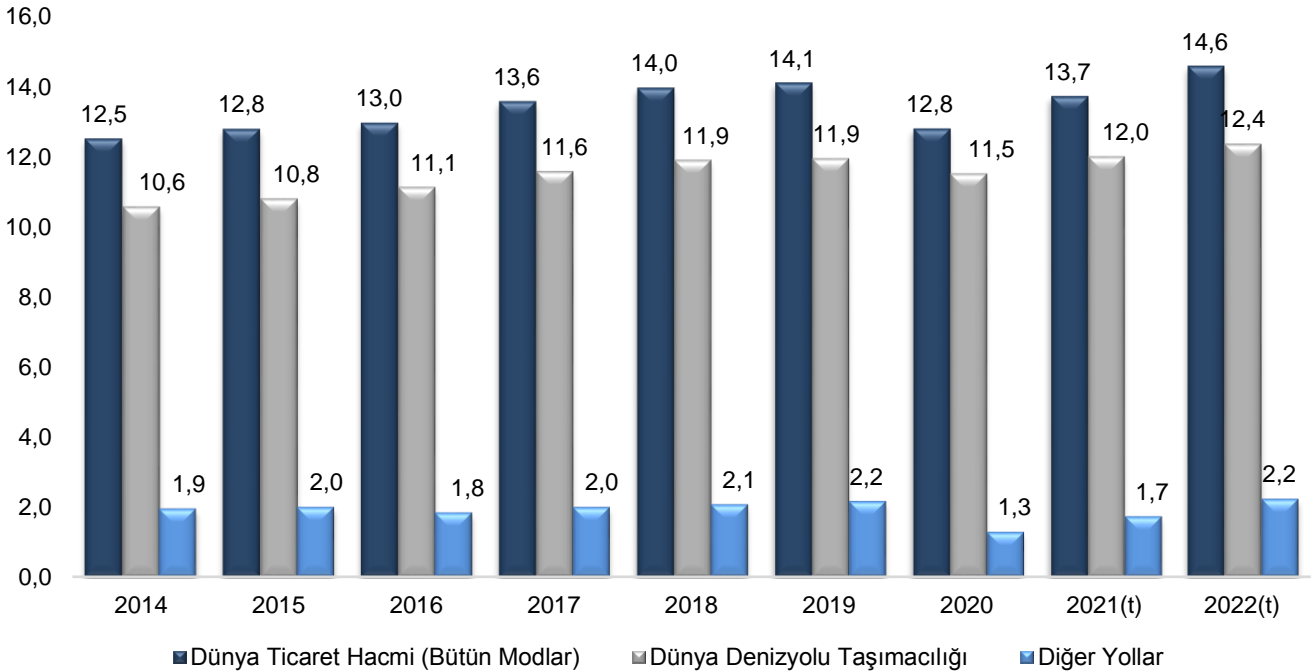
Tablo 2. Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı

Dünya Ticareti ve Deniz Yolu Taşımacılığı	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021(t)	2022(t)	10 (*) Yıllık	5 (*) Yıllık
Kişi Başına Denizyolu Ticareti											
Dünya Denizyolu Ticareti (milyar ton)	10,56	10,79	11,12	11,57	11,89	11,94	11,51	11,99	12,35	0,02	0,02
Dünya Nüfusu (milyon kişi)	7,30	7,38	7,46	7,55	7,63	7,71	7,80	7,80	7,88	0,01	0,01
Ticaret Tonajı (Kişi Başı)	1,45	1,46	1,49	1,53	1,56	1,55	1,48	1,54	1,57	0,01	0,01
Dökme Yük Taş.(Kişi Başı)	1,04	1,04	1,06	1,08	1,09	1,07	1,01	1,05	1,07	0,01	0,00
Konteyner Taşımacılığı (Kişi Başı)	0,21	0,22	0,22	0,23	0,24	0,24	0,24	0,25	0,26	0,03	0,02
Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	3,4%	2,2%	3,1%	4,1%	2,7%	0,4%	-3,6%	4,2%	3,0%	2,4%	1,6%
Dünya GSYİH Gelişimi	3,6	3,4	3,4	3,8	3,6	2,8	-3,5	5,5	4,2	3,0%	2,4%
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	0,94	0,64	0,9	1,08	0,77	0,15	1,03	0,76	0,71	0,81	0,64
Dünya Ticaret (milyar ton)											
Dünya Denizyolu Taşımacılığı	10,56	10,79	11,12	11,57	11,89	11,94	11,51	11,99	12,35	2,4%	1,6%
Dünya Ticaret Hacmi (Bütün Modlar)	12,5	12,78	12,95	13,56	13,95	14,09	12,79	13,71	14,57	1,7%	1,1%
Dünya Taşımacılığı Denizyolu Oranı	84%	84%	86%	85%	85%	85%	90%	87%	85%	85%	87%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

2021 ve 2022 yılları tahmini verilerdir.* Trendler (eğilimler-gidişat göstergeleri) mevcut yıl da dahil olmak üzere 10 ve 5 yıllık ortalama dönemi veya dönem içindeki birleşik ortalama büyüme oranı kullanılarak hesaplanmıştır.

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



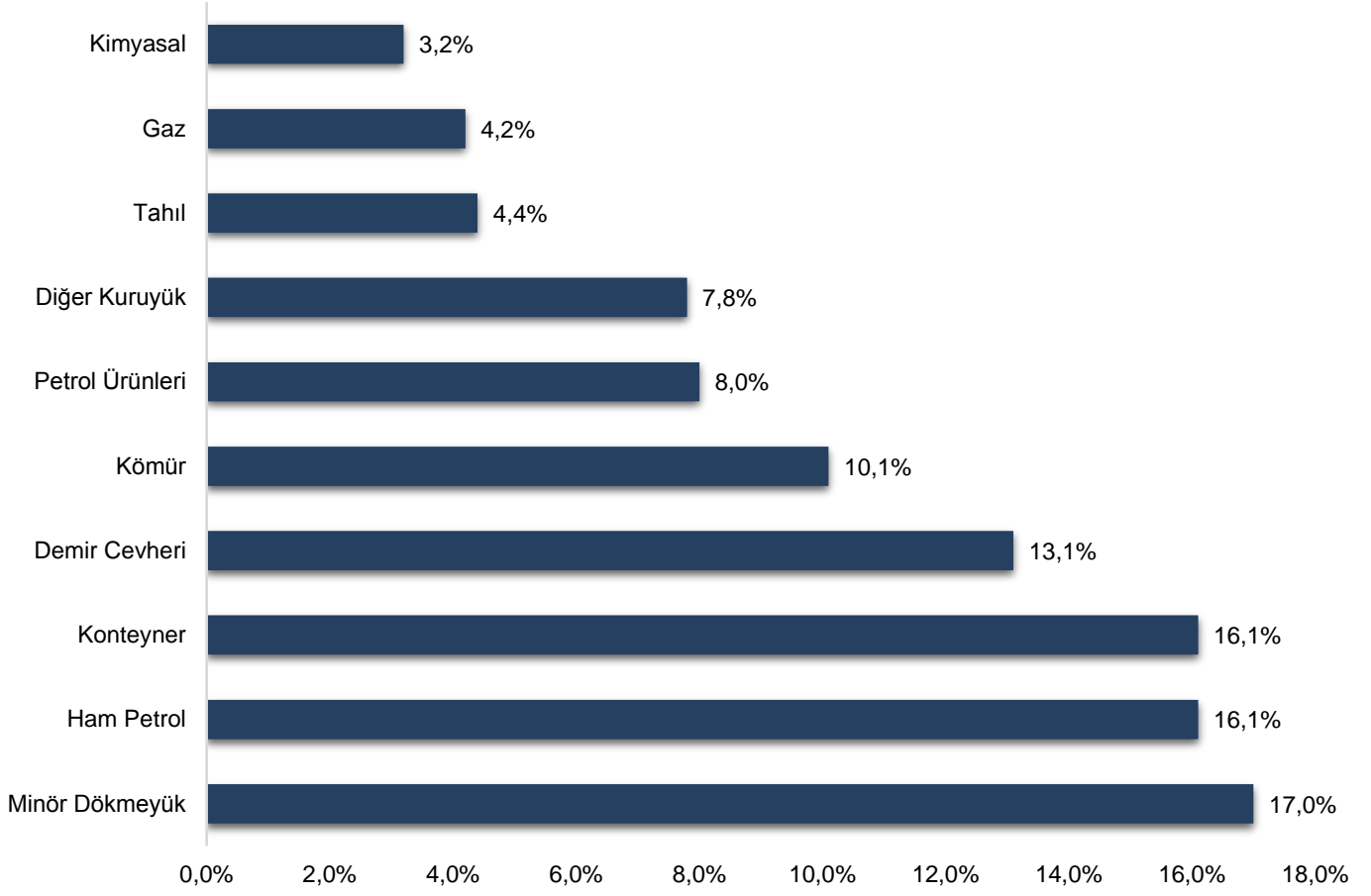
Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

Tablo 3. Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton)

Milyon Ton	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020(y)	2021(t)	2022(t)
Demir Cevheri	1.340	1.364	1.418	1.473	1.476	1.456	1.504	1.545	1.564
Kömür	1.217	1.138	1.141	1.202	1.263	1.292	1.168	1.223	1.244
Tahıl	409	430	450	476	475	477	508	518	532
Minör Dökme Yük	1.847	1.891	1.880	1.936	2.009	2.023	1.957	2.041	2.102
Ham Petrol	1.804	1.872	1.955	2.017	2.028	2.006	1.855	1.920	1.986
Petrol Ürünleri	942	1.012	1.058	1.074	1.086	1.032	917	968	1.011
Gaz	332	344	371	399	432	478	483	507	528
Kimyasal	300	315	323	347	368	373	365	377	391
Konteyner	1.557	1.592	1.668	1.763	1.840	1.877	1.851	1.959	2.032
Diğer Kuru Yük	809	830	855	888	914	927	903	937	960
Toplam	10.558	10.788	11.118	11.573	11.891	11.940	11.511	11.994	12.349
Yıl Bazında Değişim	3,4%	2,2%	3,1%	4,1%	2,7%	0,4%	-3,6%	4,2%	3,0%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn
2021 ve 2022 yılları tahmini verilerdir. 2020 yılı ise yaklaşık verilerdir.

Grafik 2. 2020 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton)



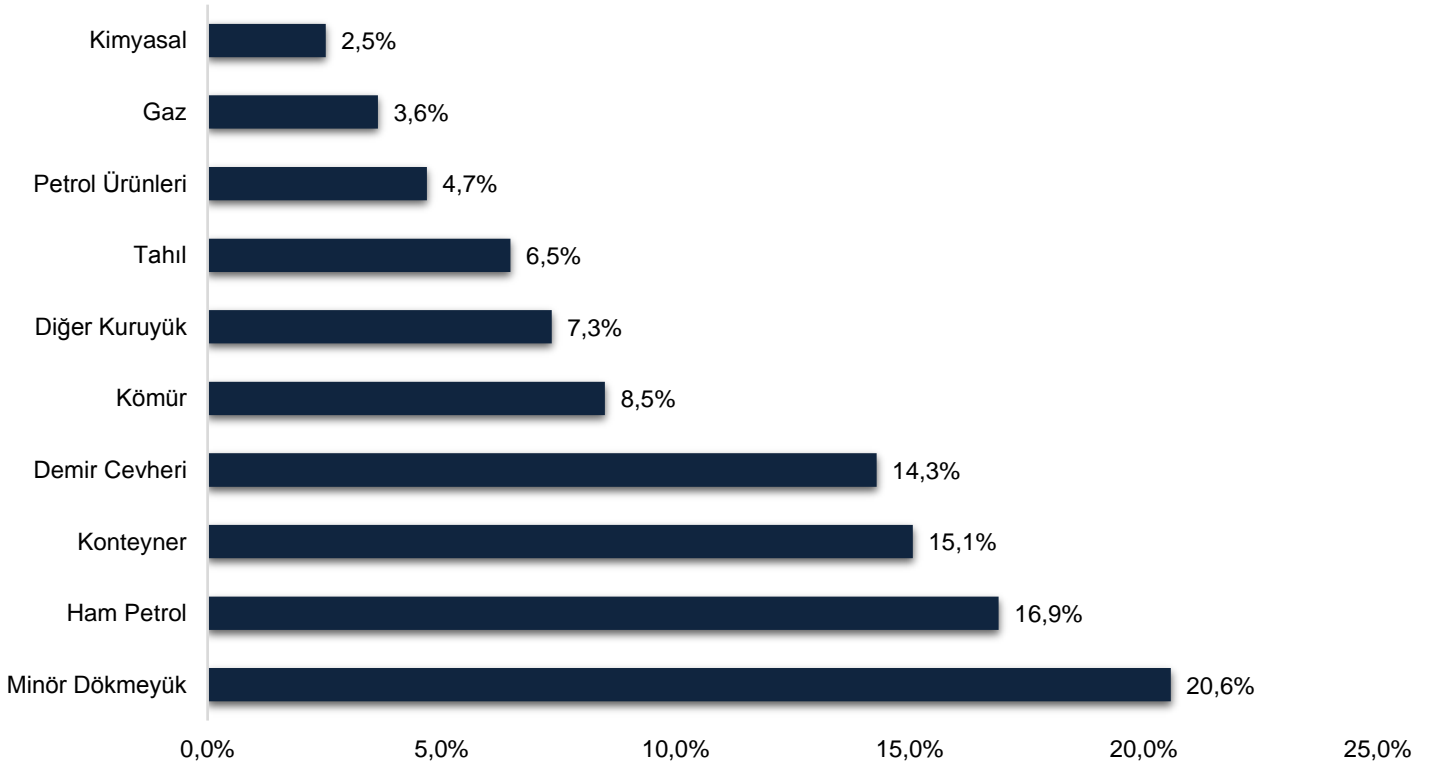
Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

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

Milyar Ton/Mil	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (y)	2021(t)	2022(t)
Demir Cevheri	7.609	7.648	7.936	8.190	8.195	8.029	8.416	8.588	8.757
Kömür	5.231	4.955	4.982	5.250	5.564	5.537	5.000	5.279	5.393
Tahıl	2.866	3.130	3.209	3.418	3.245	3.462	3.811	3.863	3.969
Minör Dökme Yük	10.634	10.883	11.054	11.609	12.181	12.299	12.117	12.705	13.172
Ham Petrol	8.981	9.088	9.708	10.250	10.557	10.592	9.954	10.168	10.536
Petrol Ürünleri	2.746	2.946	3.070	3.103	3.151	3.081	2.759	2.950	3.112
Gaz	1.411	1.442	1.521	1.648	1.830	2.011	2.144	2.303	2.419
Kimyasal	1.104	1.162	1.213	1.297	1.425	1.474	1.487	1.547	1.616
Konteyner	7.597	7.737	8.066	8.518	8.818	8.994	8.871	9.360	9.668
Diğer Kuru Yük	3.950	4.030	4.133	4.289	4.378	4.443	4.328	4.477	4.569
Toplam	52.128	53.020	54.891	57.572	59.343	59.922	58.887	61.239	63.212
Yıl Bazında Değişim	4,3%	1,7%	3,5%	4,9%	3,1%	1,0%	-1,7%	4,0%	3,2%

Kaynak: Clarksons Research February Seaborn
2021 ve 2022 yılları tahmini verilerdir. 2020 yılı ise yaklaşık verilerdir.

Grafik 3. 2018 Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)



Kaynak: Clarksons Research February Seaborn

1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu

2020'nin başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) gemi sayısı 56.899 ve toplam tonajı 2.033.626 milyar DWT seviyesinde gerçekleşmiştir.

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

Yıllar	Tanker	Dökme Yük	Konteyner	Kuru Yük	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%

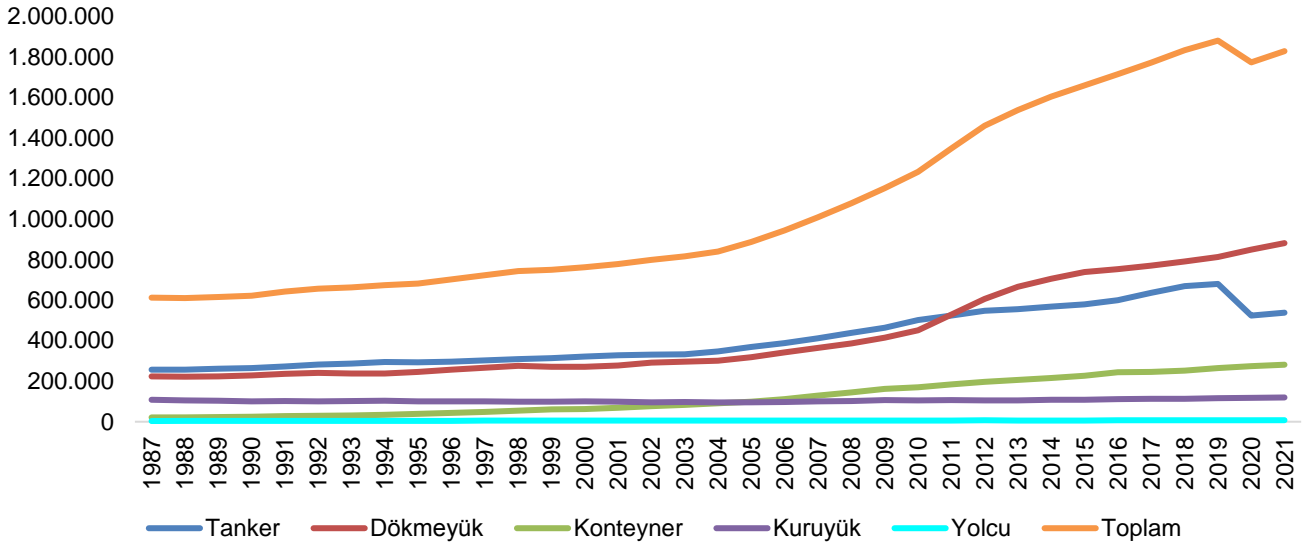
Kaynak: İlgili yıllara ait ISL Ocak-Şubat Sayıları ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

Dünya ticaret filosunun DWT bazında %90'ını oluşturan Tanker, Dökme Yük, Konteyner, Kuru Yük, Yolcu gemi tiplerinin toplamı 2021 yılında bir önceki yıla göre %3,1 artış göstererek 1.829.113 DWT olmuştur.

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

Panama 335 milyon DWT ve 6.612 gemi ile dünyanın en büyük sicile sahip ülkesi olmayı sürdürmektedir. Bunu 294 milyon DWT ile Liberya 266 milyon DWT ile Marshall Adaları takip etmektedir.

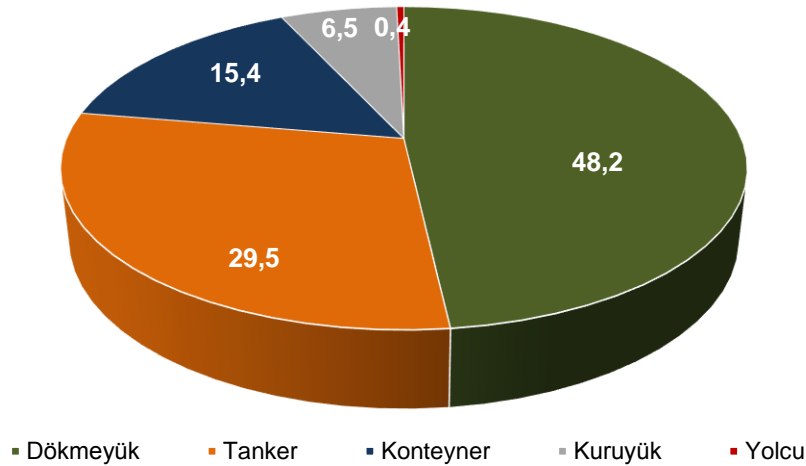
Grafik 4. Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi 1987-2020 (1000 DWT)



Kaynak: ISL

2021 yılında Tanker, Dökme Yük, Konteyner, Kuru Yük, Yolcu gemi tiplerinin toplamı 1.829.113 DWT olarak ölçülmüştür. Bu gemi tipleri içerisinde DWT bazında en fazla paya sahip olan gemi tipi %48,2 ile Dökme Yük gemi tipidir.

Grafik 5. 2021 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdeleri Dağılımı (DWT/%)



Kaynak: ISL



ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI





1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO)

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

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) genel olarak, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması, uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası, donatılması ve trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında hükümetler arasında işbirliğini sağlamak ve belirlenen standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik etmek amacıyla faaliyet göstermektedir.

IMO'nun temel felsefesi “Daha Emniyetli Seyir ve Daha Temiz Denizler” olup başlıca faaliyet alanları aşağıda sunulmuştur:

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği bakımından gerekli teknik önlemleri almak ve bunlara ilişkin uluslararası kuralların düzenlenmesini teşvik etmek,
- Deniz işletmeciliğinin verimliliğini yükseltmek üzere, en etkili mevzuatın kabulünü teşvik etmek,
- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak ülkeler arasında işbirliğini sağlamak.

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

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

Meclis IMO'nun en yüksek idari kuruluşudur ve tüm Üye Devletlerden oluşur. İki yılda bir düzenli oturumlarla toplanır, ancak gerekirse olağanüstü oturum da yapabilir. Meclis, çalışma programı ile bütçeyi oylamak ve Örgüt'ün mali düzenlemelerini belirlemekle yükümlüdür. Meclis aynı zamanda Konseyi de seçer.

Konsey, Meclisin her olağan oturumundan sonra başlayan iki yıllık süreler için seçilir. Konsey, IMO'nun Yürütme Organıdır ve Meclisin altında, Örgüt'ün çalışmasını denetlemekle yükümlüdür. Deniz emniyeti ve deniz kirlenmesinin önlenmesi hususlarında Hükümetlere tavsiyelerde bulunulması fonksiyonu dışında, Meclis oturumları arasındaki sürede, Konsey Meclisin tüm fonksiyonlarını yerine getirir. Bahse konu fonksiyon, IMO Konvansiyonu'nun Madde 15(j)'sine göre Meclis'e verilmiş bulunmaktadır.

IMO Meclisi'nin 31. Oturumu, 27 Kasım - 4 Aralık 2019 tarihlerinde yaklaşık 1700 delegenin katılımıyla Londra'da gerçekleştirilmiştir. Toplantı sırasında IMO Konsey üyeliği seçimleri yapılmış olup, seçimler sonunda Türkiye 2020-2021 dönemi için C kategorisi Konsey Üyeliğine yeniden seçilmiştir.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention –MLC)

MLC 2006 Sözleşmesine Ülkemiz 26 Mart 2017 tarihinde taraf olmuş ve bu kapsamdaki Mevzuat uyumlaştırma çalışmaları sürdürülmektedir. 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.

6898 sayılı "Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" 25 Mart 2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kurallar ve Kod ile Eklerde yapılacak değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkili kılınmıştır.

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 değişiklik ise 26 Aralık 2020 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 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 kayıt ettirmeden 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 Örgütü'nün düzenlediği toplantılarda katılım sağlaması ve aktif olarak rol almasının değerlendirildiği sütunda Türkiye pozitif gelişme ile gösterilmiştir. İlgili tabloya <https://www.ics-shipping.org/publication/shipping-industry-flag-state-performance-table-2020-2021/> linkinden ulaşılabilir.

Şekil 1. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2020/2021 Bayrak Performans Tablosu

	Liman Devleti Denetimleri				Onaylanan Sözleşmeler								A.739	Yaş	Raporlar	IMO				
		Paris MOU Beyaz Liste	Paris MOU Kara Listede Yer Almama	Tokyo MOU Beyaz Liste	Tokyo MOU Kara Listede Yer Almama	USCG Qualship 21	USCG Hedef Listesi (Emniyet)	SOLAS 74 (ve 88 Protokolü)	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL EK I - II)	MARPOL EK III - VI	Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi (LL 66 ve Protokolü)	Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW 78)	Uluslararası Çalışma Örgütü Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (ILO MLC)	Petrol Kiriiliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC/FUND 92)	Tanınmış Klas Kuruluşları	Düşük Yaş Ortalaması (Gemi Sayısı)	STCW 95 Beyaz Liste	ILO Raporları	Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Toplantılarına Katılım	IMO Denetimlerine Uyum
Rusya		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Türkiye		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Yunanistan		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Kaynak: Uluslararası Deniz Ticaret Odası

Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

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

Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM) T.O.B.B. bünyesinde kurulmuş olup, sekretaryası Odamız tarafından sürdürülmektedir. KMDYT, Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağı'nın üyesidir. 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 halen <http://www.shortsea.org.tr> adresinden hizmet vermekte olup, Ülkemiz ayrıca ESN (European Shortsea Network) sistemi üyesidir.

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 ile ulusal mevzuatımız Odamızca takip edilmektedir. Türkiye, **MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve tüm Eklerine** taraf olmuş, deniz çevresi ile ilgili diğer önemli Sözleşmelere ise taraf olma süreci devam etmektedir.

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) hava kirliliğinin önemli kaynaklarından biridir.

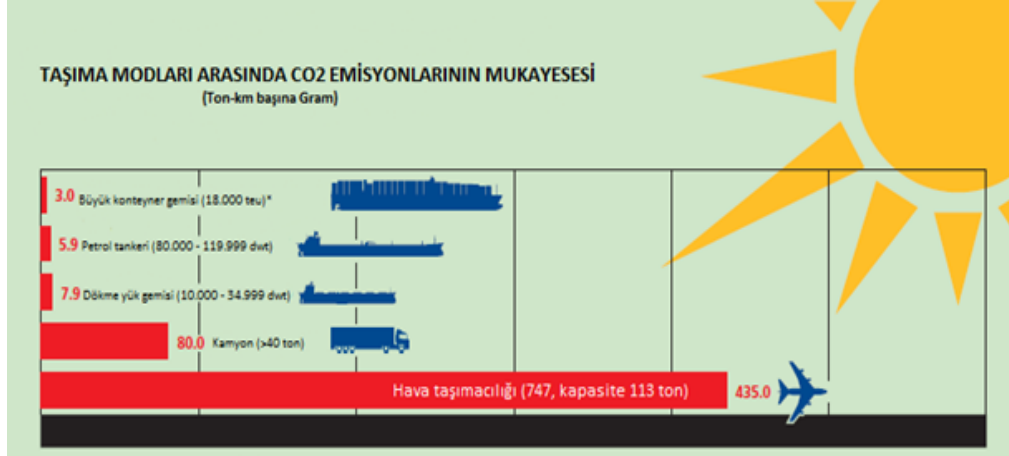
Denizcilik sektörü, IMO'nun yılda 940 milyon ton CO₂ salınımıyla küresel sera gazlarının %2,5'lik kısmından sorumlu olsa da deniz taşımacılığı, taşınan kargo tonajı başına CO₂ emisyonu oranında diğer taşımacılık metodlarına kıyasla en çevreci taşımacılık modelidir. Ancak denizcilik sektöründen kaynaklanan emisyon ve kirleticilerin, belirlenen hedefler doğrultusunda daha fazla azaltılması için çalışmalar küresel olarak sürdürülmektedir. Bu devam eden faaliyetler ulusal ve uluslararası düzeyde takip edilmekte olup, denizcilik sektörümüzü etkileyebilecek aşağıda yer alan hususlar üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

IMO Veri Toplama Sistemi (IMO MRV)

MARPOL Ek-VI'da yapılan değişiklikler ile kabul edilmiş olan ve Mart 2018'de yürürlüğe giren IMO Veri Toplama Sistemi (Monitoring, Reporting and Verification – MRV) sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisinin bir parçasıdır. 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 veriler izlenmekte, toplanan bilgilerle enerji verimliliği ile ilgili nesnel, şeffaf ve kapsamlı politikalar belirlenerek deniz ticaretinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak ve enerji verimliliğini artırmak için yeni tedbirlere yönelik ihtiyaç analizleri bu veriler yardımıyla gerçekleştirilmektedir.

Ayrıca, Avrupa Birliği Veri Toplama Sistemi de bu çalışmalara benzer bir şekilde yürütülmekte ve takip edilmektedir.

Şekil 2. Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi



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

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) 16-20 Kasım 2020 tarihleri arasında **MEPC 75. Dönem** çevrim içi toplantısı (Covid-19 pandemisi sebebiyle) gerçekleştirilmiş olup, Odamız tarafından da konular gözlemci olarak takip edilmiştir. Toplantıda MARPOL Ek-VI'daki Değişiklikler, Balast Suyu Yönetimi (Balast Water Management-BWM) Sözleşmesi'ndeki 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 başlıklarındaki uluslararası denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren hususlar görüşülmüş ve alınan önemli kararlar gözlemlenmiştir.

MEPC 75. Dönem Toplantısı'nda, **hava kirliliğinin önlenmesi ve gemilerin enerji verimliliği ile gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması konuları öne çıkmıştır.** Bu itibarla, mevcut gemilerin karbon yoğunluğunun azaltılmasına yönelik olarak yeni zorunlu taslak düzenlemeler bu oturumlarda onaylanmıştır. **Söz konusu taslak düzenlemeler, denizcilik sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarının daha fazla azaltılması için zorunlu enerji verimliliği gereksinimlerini temel aldığı** izlenmiştir.

Ayrıca dönem toplantısında, Az Gelişmiş Ülkeler (Least Developed Countries-LDC) ve Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri (Small Island Developing States-SIDS) başta olmak üzere gelişmekte olan ülkelerin gereksinimlerine önem verilerek bahse konu düzenlemelerin devletler üzerindeki olası etkilerinin değerlendirilmesi için görev tanımları üzerinde anlaşmaya varılmıştır.

MARPOL 73/78 Sözleşmesi'ne yönelik yapılan taslak değişiklikler sonucunda, gemilerin karbon yoğunluğunu azaltmak için teknik ve operasyonel tedbirleri birleştiren yaklaşımların benimsenmesinin gerekeceği, bu sürecin **uluslararası denizcilik sektöründen kaynaklanan karbon yoğunluğunu 2008 yılına kıyasla 2030 yılına kadar %40 azaltmayı hedefleyen IMO Sera Gazı Başlangıç Stratejisi'nin** hedefiyle aynı doğrultuda olduğu görülmüştür.

Toplantıdaki **“MARPOL 73/78 Sözleşmesi'ndeki Taslak Değişiklikler”** ile, MARPOL Ek-VI'nın 4. Bölümü'nde yer alan enerji verimliliği tedbirlerine yönelik ilave gereklilikler uygulanmasının ön görüldüğü belirtilmiştir. Bu kapsamda; taslak değişiklikler, tüm gemilerin enerji verimliliğini değerlendirmek ve ölçmek için bazı tedbirlere dayanmakta olup, gemilerden

kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin IMO Başlangıç Stratejisi'nde belirtilen hedef düzeyleri doğrultusunda çalışmalar yaparak uluslararası denizcilik sektörünün karbon yoğunluğunu azaltmayı amaçlamaktadır.

Tedbirler paketinin ise; 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 operasyonel karbon yoğunluğu azaltma gereksinimlerinden oluştuğu, bu ikili yaklaşımın hem teknik (geminin nasıl yenilendiği ve donatıldığı) hem de operasyonel önlemleri (geminin nasıl işletildiği) ele almayı hedeflediği bilinmektedir.

Bunun yanı sıra **“Kısa Vadeli Seragazı (GHG) Azaltma Tedbirleri”** kapsamında hem hedefe dayalı operasyonel, hem de hedefe dayalı teknik gereksinimleri içeren kısa vadeli GHG azaltma tedbirler paketinde aşağıdaki konular yer almıştır:

- I. Mevcut filolar için etkin bir EEDI içeren **Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI)**
- II. Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi Kodu (International Safety Management Code-ISM Code) esaslarına göre denetime tabi tutulacak **Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (Ship Energy Efficiency Management Plan-SEEMP)**
- III. A – E aralığında olmak üzere gemileri beş kategorili basit bir sistem ile değerlendirecek **karbon yoğunluğu göstergelerinin** kullanımı.

Tespit edilen EEXI'nin gemi tipleri ve boyut kategorilerine yönelik olarak belirlenen farklı değerlere göre 400 GT ve üzerindeki gemiler için hesaplanması gerekmektedir. Böylece gemilerin başlangıca kıyasla enerji verimliliği seviyesi elde edilmektedir. Gemilerin, bir azaltma faktörüne (EEDI temelinde göre yüzde olarak ifade edilir) dayanan, belirli bir “Gerekli EEXI”yi karşılaması gerektiği görülmüştür.

5.000 GT ve üzeri gemiler için **“Yıllık Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII)”**nin belirlenmesi zorunlu tutulmuştur. Halihazırda gemiler, yakıt tüketimine yönelik veri toplama sistemi gerekliliğine tabidir. CII ile geminin operasyonel karbon yoğunluğunun belirli bir derecelendirme seviyesinde sürekli iyileştirilmesini sağlamak için gereken yıllık azaltma faktörü belirlenecektir. Operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi, 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 olup performans düzeyleri, geminin Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı'na (SEEMP) işlenecektir.

Bu sebeple, arka arkaya üç yıl boyunca D veya E olarak derecelendirilen gemilerin, gerekli endekse (C veya üstü) nasıl ulaşabileceğini göstermek için düzeltici eylem planı sunması gerekecek olup bahse konu süreç takip edilmektedir.

MEPC 75'te görüşülen taslak değişiklikler çerçevesinde IMO tarafından, CII ve EEXI mekanizmalarının uygulanması süreci değerlendirilecek olup söz konusu taslak değişikliklerin **2021 yılında yapılması planlanan MEPC 76 oturumunda kabul edilmesi beklenmektedir.**

“Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Kurulu (IMRB)” oluşturulması sektör paydaşları tarafından; IMO Başlangıç Stratejisi'nde belirtilen 2050 yılı ve sonrası beklentilere ulaşılmasına yönelik olarak, düşük ve sıfır karbonlu teknoloji ve yakıtların uygulamaya girmesini hızlandırmak adına teklif edilmiştir.

IMO Başlangıç Stratejisi'nde belirtilen 2050 yılı ve sonrası beklentilere ulaşılması adına kritik kabul edilen, düşük ve sıfır karbonlu teknoloji ve yakıtların uygulamaya girmesini hızlandırmak adına Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Kurulu'nun (International Maritime Research and Development Board – IMRB) oluşturulması sektör paydaşları tarafından teklif edilmiştir.

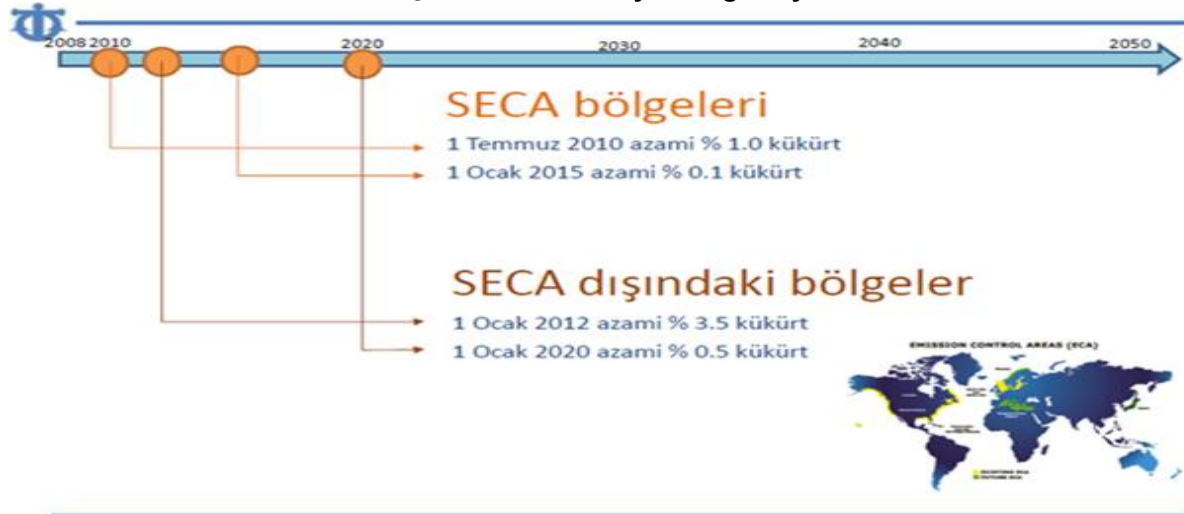
IMRB çerçevesinde bir fon oluşturmanın, uygun bir fon seviyesini korumak ve denizcilik sektöründe faaliyet gösteren şirketler arasında adil rekabeti sürdürebilmek için tüketilmek üzere satın alınan 1 ton yakıt başına zorunlu 2 dolar tutarındaki Ar-Ge katkısı yoluyla sağlanması önerilmiştir. Toplanması ön görülen yaklaşık 5 milyar dolar tutarındaki ana fon ile düşük ve sıfır karbonlu teknolojilerin geliştirilmesine odaklanan denizcilik sektörünün Ar-Ge'ye olan mevcut yatırım seviyesinin değişeceği öngörülmektedir. Denizcilik sektörü tarafından desteklenen IMRB teklifinin daha detaylı bir şekilde MEPC 76'da yeniden ele alınmasına karar verilmiş olup bahse konu 76. oturum takip edilecektir.

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

“Gemilerden Kaynaklı Kükürt (SO_x) Emisyonu”nuna ilişkin [Gemide kullanılan yakıt içindeki Kükürt(S) oranı], küresel ve AB limanlarında olduğu gibi karasularımız dâhilinde de, **“Düşük Kükürtlü Yakıt”** uygulamasına ait bilgilendirmeler Sektöre yapılmaktadır.

Gemilerde kullanılan yakıtlarda kükürt içeriğine yönelik olarak **1 Ocak 2020 tarihinden itibaren %0,5 küresel kükürt limiti olarak uygulanması kararı alınmış olup**, yeni küresel üst sınırın, IMO tarafından SO_x Emisyon Kontrol Alanları(SECA) için, 1 Ocak 2015'ten itibaren %0,1 olarak belirlenen sınırın uygulanması dolayısıyla, AB limanları ve ilan edilen Emisyon Kontrol Alanları için, bu bölgelere seyir yapan Türk Armatör firmalarının düşük kükürtlü yakıt bulundurmalarının önem taşıdığı hususuna ait bilgilendirmeler Sektöre yapılmaktadır.

Şekil 3. SO_x Emisyon Regülasyonu



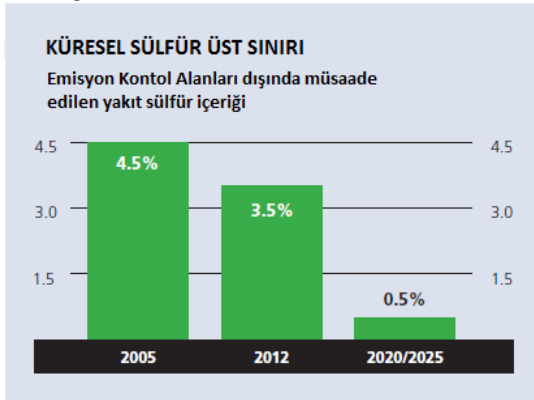
Kaynak: MARPOL Ek-VI SO_x Emisyon Limitleri

Yakıt kalitesi ile ilgili yeni ve güncel Uluslararası Standartların (ISO) geliştirilmesi ve MARPOL Ek-VI Kural 14.1.3'ün uygulamasına ilişkin çözümler arandığı, 2020 yılı sonunda ISO 8217 standardının son halini aldığı bilinmektedir.

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.

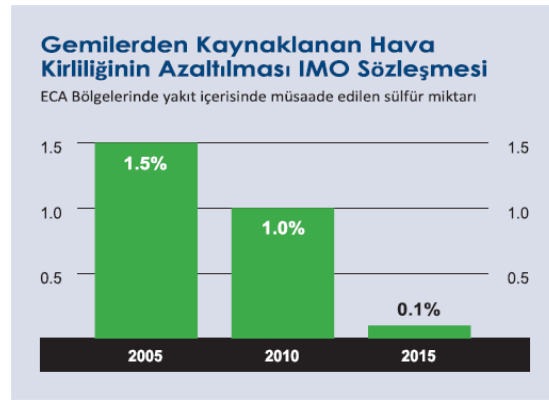
Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından alınan kararlar kapsamında; MARPOL Ek-VI'da yüksek kükürlü yakıtın sadece kullanımın yasaklanmasını değil, aynı zamanda gemilerde %0,5'in üzerinde bulunan yakıt taşımalarının da yasaklanmasına yönelik değişiklikler (gemide azaltma teknolojisini onaylamadıkları sürece) kabul edilmiş, 1 Mart 2020 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmış olup, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının 2023 yılına kadar azaltılması konusunda onaylanan IMO Başlangıç Stratejisi takip edilmektedir.

Şekil 4. Küresel Sülfür Üst Sınırı



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

Şekil 5. ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

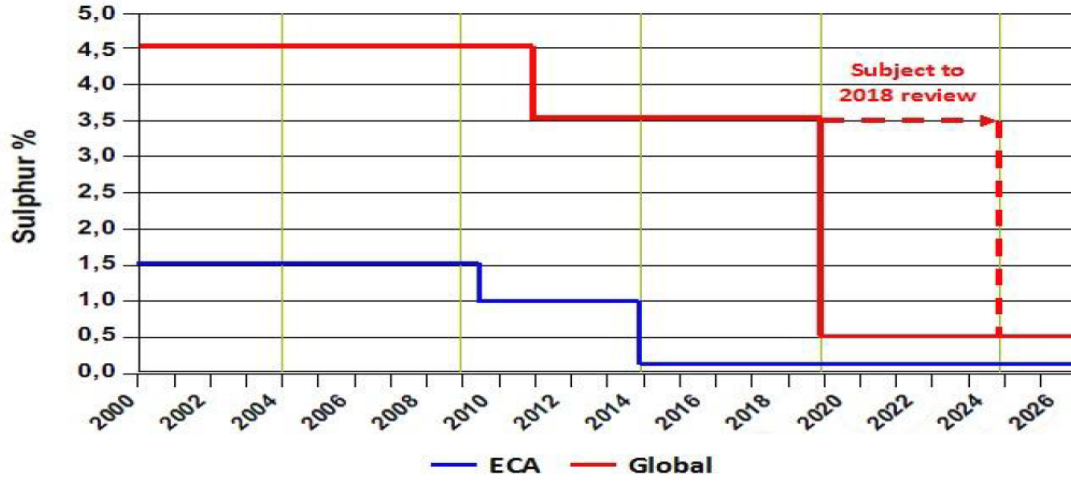
Emisyon Kontrol Alanları (ECA)

Ülkemizin taraf olduğu MARPOL 73/78 Sözleşmesi Ek-VI kapsamında, gemilerin egzoz gazlarının kontrol edilmesi amacı ile bir dizi kural yürürlüğe girmiştir. Bunlar; 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 koymaktadır.

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

Şekil 6. ECA ve Küresel Kapsamda Yıllar İtibariyle Yakıttaki Kükürt Limitleri

Sulfür Oksitler (SO_x)-Sulphur Oxides



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

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

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

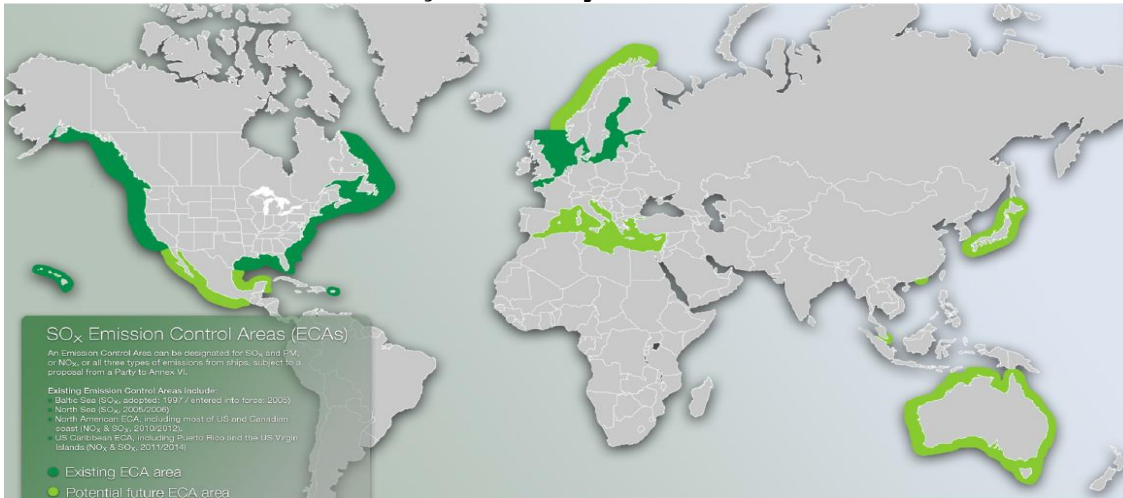
Dünyadaki ECA alanları ise aşağıdaki haritada gösterilmektedir.

Şimdiye kadar ilan edilmiş 4 adet ECA bulunmaktadır.

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

ECA alanları sadece Akdeniz için değil, Avustralya, Japon Denizi, Kuzey Denizi ve Güney Amerika bölgelerinde de tartışılmaktadır. Ayrıca Akdeniz'in SECA ilan edilmesiyle ilgili AB ülkelerinin yoğun bir talebi bulunmaktadır.

Şekil 7. Emisyon Kontrol Alanları



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

Akdeniz'de SECA İlanı

Akdeniz için muhtemel bir ECA ilanı bizim için 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 düzeyde değerlendirilmelerin takibi sağlanmaktadır.

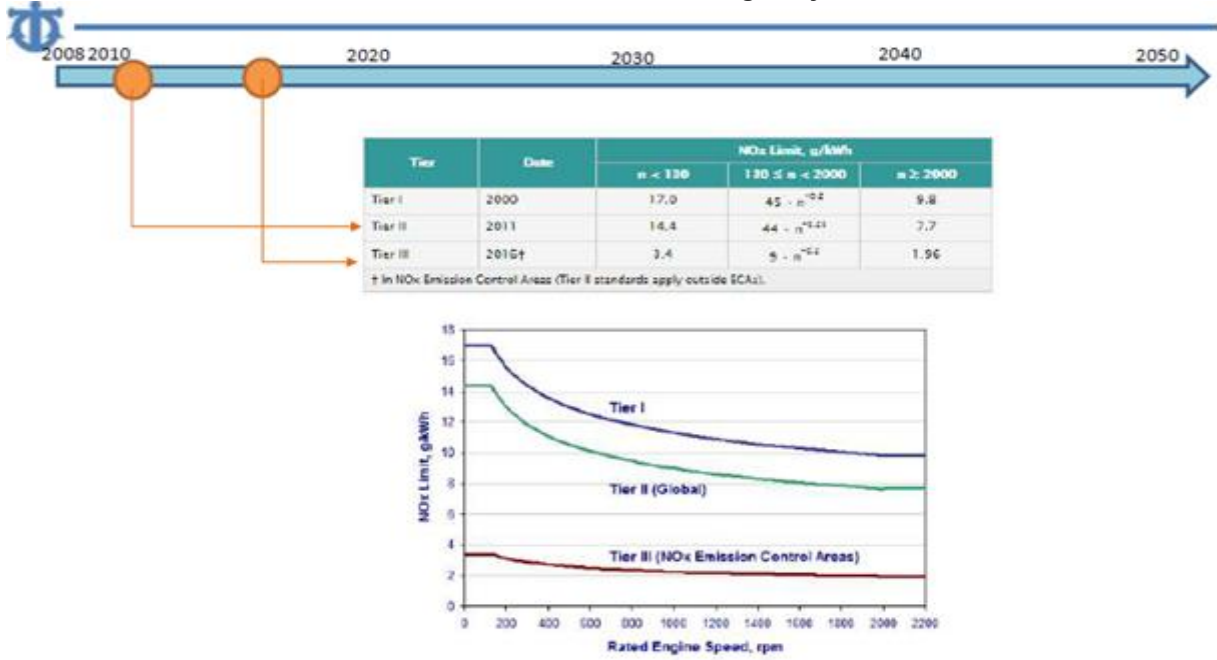
Akdeniz'de SECA'nın 2025 yılına kadar kabul edileceğinin öngörülmekte olduğu; gelişmelere daha hızlı ayak uydurulması, sürdürülebilir temiz bir çevreye katkı sunulması, gemi kaynaklı hava kirliliğinin insan sağlığını tehdit eden etkilerinin azaltılması, konunun yakıt ikmali bakımından ülkemiz adına ekonomik 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 UAB tarafından yapılan gerekli veri çalışmaları takip edilmektedir.

"Azot Oksitler (NO_x)" 1 Ocak 2000 tarihi sonrasında inşa edilen bir gemide kurulu olan ve çıkış gücü 130 kW'den daha yüksek olan dizel makineler ile 1 Ocak 2000 tarihinde ve sonrasında büyük tadilata giren ve çıkış gücü 130kW'den daha yüksek olan dizel makineler için MARPOL Ek-VI'da yer alan "Azot Oksitler" başlıklı Kural 13'ün ve NO_x Teknik Kod'un uygulanması süreci devam etmektedir. Bu çerçevede; Emisyon Kontrol Alanlarında (ECA) yeni gemiler için, 130 kW üzeri gemi makinalarında, MARPOL Ek-VI Tier III uygulaması ve NO_x emisyonlarının %75-80 azaltılmasına yönelik çalışmaların takibi sürdürülmektedir.

Bununla birlikte, MEPC 70. Oturumunda Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulduğu ve bu bölgelerin, NO_x Tier III kuralına uygun olarak 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren yürürlüğe girdiği hususları takip edilmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

Şekil 8. 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.

Avrupa Yeşil Mutabakatı (Green Deal)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren uygulamaya koyduğu IMO 2020 düzenlemesi ile gemi yakıtlarındaki kükürt oranını azami %0,5 olacak şekilde sınırlandırılmıştır. Bu uygulama ile gemilerden kaynaklanan kükürt oksit oranında yılda yaklaşık olarak 8,5 milyon metrik ton azalımı ile %77'lik bir düşüş öngörülmektedir.

Aralık 2019'da Napoli/İtalya'da yapılan Barselona Sözleşmesi 21'inci Taraf Ülkeler Toplantısı'nda denizcilik sektörümüzü yakından ilgilendiren Akdeniz'in SECA ilan edilmesi yönünde çalışmalara başlandığı ve bu kapsamda bir yol haritasının belirlendiği bilinmektedir.

Avrupa Birliği, 2050 yılı itibariyle karbon-nötr bir kıta olma yönünde hedefini (sanayi, ulaştırma, tarım politikalarında yeşil ve dijital dönüşüm) belirlemiştir. İklim değişikliğinin önümüzdeki yıllarda AB'nin sanayi ve ticaret politikaları başta olmak üzere tüm politika ve stratejilerine dahil edilmesini öngören Avrupa Yeşil Mutabakatı – AYM (European Green Deal) 11 Aralık 2019 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından açıklanmış olup AB'nin yeni büyüme stratejisinin uygulanması kapsamında 2050 hedefleri dahilinde AYM'nin esas alınacağı bilinmektedir.

“2050 İklim Nötr Vizyonu” kapsamında, AB İklim Kanun Teklifi, Sınırdaki Karbon Düzenlemeleri, Yeni Sanayi Stratejisi, Biyoçeşitlilik Stratejisi, Çiftlikten Çatala Stratejisi ve Döngüsel Ekonomi Eylem Planı hayata geçirilecektir. Öngörülen politika değişiklikleri ile “Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması” teklifi kapsamında karbon kaçağı riskinin azaltılması hedeflenmektedir. Düzenleme mekanizması; hem ithal, hem yerli seçili ürünlerde karbon vergisi uygulanması, ithal ürünlerde yeni bir karbon gümrük vergisi uygulanması ve AB Emisyon Ticaret Sistemi’nin (European Union Emission Trading System – ETS) ithalata da uygulanması şeklinde 3 seçenek olarak dizayn edilmiştir. ETS ile karbon ayak izi sürecinin öne çıktığı ve karbon kaçağı riski yüksek sektörlerin hedef alındığı görülmektedir.

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

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

“**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’de yürürlüğe girmiştir. Çevre denizlerimiz ve Türk Boğazlarında deniz trafiğinin yoğunlaşması sonucu, Ülkemiz canlı kaynaklarının korunması ve zararlı sucül organizmalar ile istilacı türlerin bertaraf edilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nca (ÇŞB) yapılan çalışmalar izlenmektedir. Sözleşmeye göre 2024 yılından itibaren tüm gemilerde arıtma sistemlerinin kurularak tamamıyla uygulamaya geçilmesi planlanmaktadır. Uygulama takvimi, Sözleşme’de belirtilen D-2 standardına uygunluğunun, 8 Eylül 2024 tarihine kadar gemi özelinde zaman içinde aşamalı olarak gerçekleşeceğini belirtmekte olup, 8 Eylül 2019 - 8 Eylül 2024 tarihlerini kapsayan beş yıllık süreci başlatmıştır. 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, her geminin arıtma yapması

gerektiği, tüm gemilerin “Balast Suyu Yönetim Planı” ile “Balast Suyu Kayıt Defteri” bulduracağı, Sözleşmedeki son değişikliklerin kabul edileceği ve kuralların etkin bir şekilde yürütülebilmesine yönelik, deneme aşamasının belirleneceği ayrıca, Sözleşmenin tüm dünyada aynı uygulanması için kılavuz hazırlanacağı bilinmekte ve balast suyu arıtma sistemleri ile ilgili Uluslararası ve Ulusal mevzuat çalışmaları takip edilmektedir. İlgili Bakanlıkların koordinasyonunda yapılan “Balast Suyu Sözleşmesi” ile ilgili tüm toplantı ve ilgili 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.

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 Bakanlık tarafından anlık ve çevrim içi izlenmektedir. Gemi atıklarının denetimi, ÇŞB tarafından yetki devri yapılmış kurum/kuruluşlarca da aynı uygulama üzerinden eş zamanlı takip edilmekte, gerekli denetimler gerçekleştirilmektedir.

Bu çerçevede, gemi atıklarının takibi ve yönetimine ilişkin iş/işlemlerin yürütülmesine ait “2020/21 sayılı Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU) Hakkındaki Genelge Uygulamaları” ile “Küçük Deniz Araçlarından Atık Alımı ve Atık Alım Alt Yapısı” hakkında Çevre ve Şehircilik 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.

1921 yılında kurulan ICS, bünyesinde yaklaşık 40 farklı ülkeden üye bulundurmakta olup, deniz taşımacılığı sektörünün gelişmesi, desteklenmesi ve sektörde en iyi uygulamaların yürürlüğe konulması amacıyla ek olarak denizcilikle ilgili düzenlemeler, politikalar, teknik hususlar, gemi yapımı, gemi işletimi, güvenlik ve yönetim, işletme ve hukuk kapsamındaki konularda ilgili çalışmalar da yürütmektedir.

Merkezi Londra, İngiltere’de olan ICS; deniz ticaretinde IMO ve ILO gibi çeşitli uluslararası kuruluşların faaliyetlerini yakından izleyen, bu kuruluşlara zaman zaman danışmanlık yapan ve herhangi bir ülkede deniz ticaretinin uluslararası uygulamasına aykırı düşen bir mevzuat oluşturulmasına karşı dünya denizciliği adına kamuoyu oluşturan etkin bir uluslararası kuruluştur. ICS bünyesinde faaliyet gösteren başlıca Komiteler şunlardır: Denizcilik Komitesi, Denizcilik Politikası Komitesi, Deniz Hukuku Komitesi, Sigorta Komitesi ve İşçi Sorunları Komitesidir.

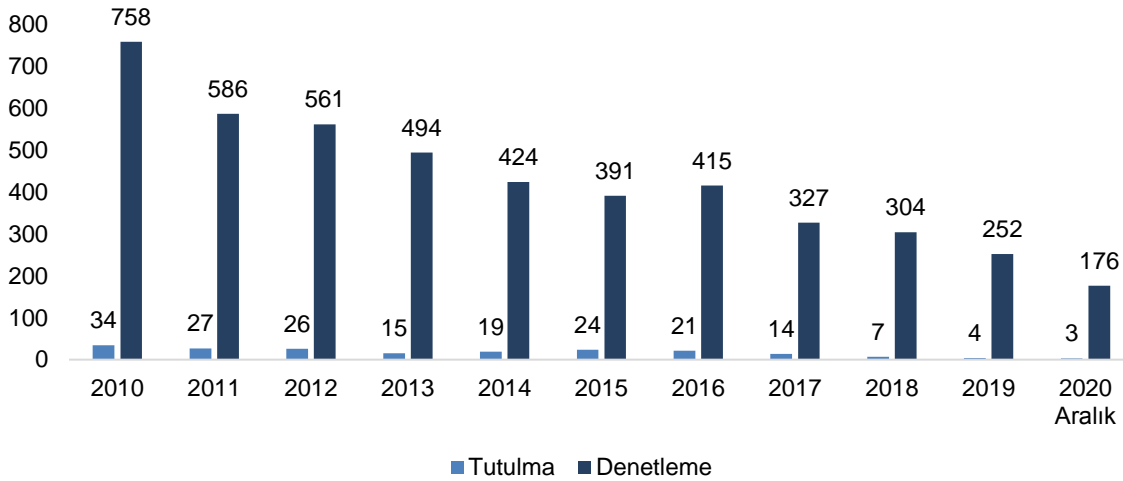
Yılda bir kez olmak üzere, tüm ICS tam ve ortak üyelerine açık Yıllık Genel Kurul Toplantısı yapılır.

2020 yıllık ICS Genel Kurul Toplantısı, 15 Eylül 2020 tarihinde çevrimiçi formatta gerçekleştirilmiştir.

1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından hazırlanan, 2019/2020 Bayrak Devleti performans tablosunda bayrağımız Beyaz Liste’de bulunmaktadır.

Grafik 6. PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler



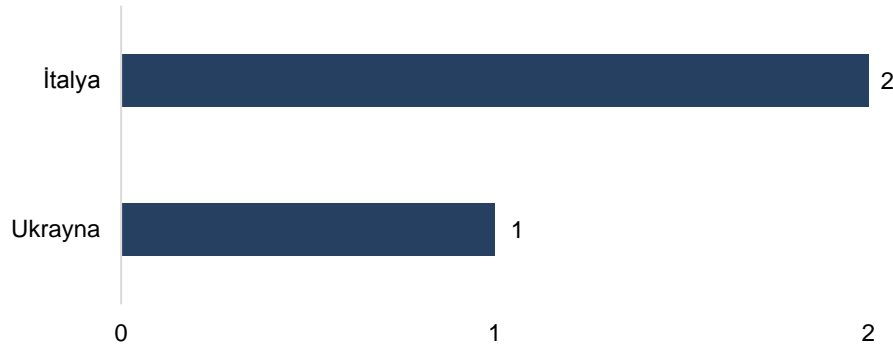
Kaynak: Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

Paris Memorandumu kapsamında 2020 yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik toplam 176 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle 3 gemi tutulmuştur.

Denetimlerde tutulmaya sebep olan kusurlar başlıca;

- Seyir Güvenliği,
- Yangın Güvenliği,
- Acil Durum Sistemleri ile ISM gereklilikleri alanlarında tespit edilmiştir.

Grafik 7. Ocak – Aralık 2020 Tarihleri Arasında Paris MoU Kapsamında Denetlemeler Sonucu Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı



Kaynak: Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

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 deniz yolu, 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. 2019-2020 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri

Aylar	Düzensiz Göç Olay Sayısı		Düzensiz Göçmen Sayısı		Hayatını Kaybeden Göçmen Sayısı		Yakalanan Organizatör Sayısı	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Ocak	28	114	1.140	4.067	1	29	1	3
Şubat	36	60	1.428	2.079			6	
Mart	56	86	1.796	2.907	4	3	2	3
Nisan	81	15	2.773	253	1		6	
Mayıs	82	21	2.604	605	11	1	4	
Haziran	98	53	3.262	1.816	12	1	5	6
Temmuz	161	45	5.409	1.492		1	8	1
Ağustos	243	55	8.245	1.838			11	6
Eylül	329	40	12.068	1.373	1	2	14	11
Ekim	344	47	11.908	1.519	3		18	11
Kasım	194	46	6.401	1.180			5	5
Aralık	109	42	3.768	1.250	1			7
Toplam	1.761	624	60.802	20.379	34	37	80	53

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 hattınının 30/12/2014 tarihinde Göç İdaresi Genel Müdürlüğüne devri sağlanmıştır.

Genel Müdürlük

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

Tel: 0312 422 05 00

Fax: 0312 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.

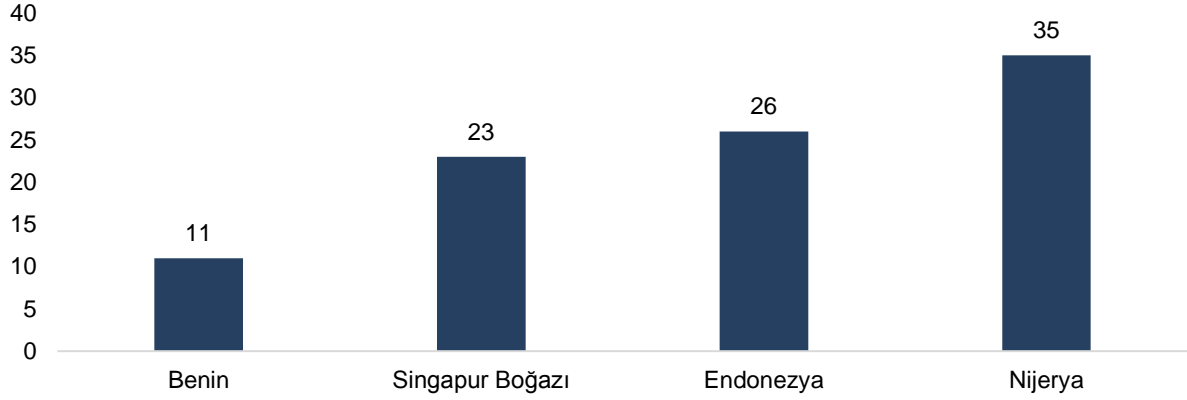
Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi

(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

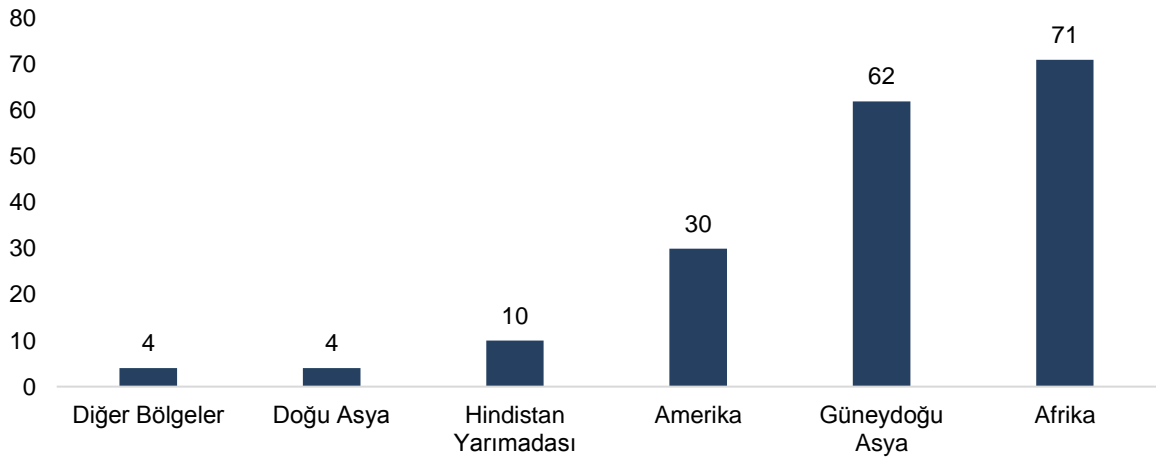
Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB) 2020 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre; Ocak – Aralık 2020 tarihleri arasında rapor edilen 195 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının %49'u Grafik 8'de gösterilen ülkelerde meydana gelmiştir.

Grafik 8. Ocak – Aralık 2020 Tarih Aralığında Ünelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları



Kaynak: International Maritime Bureau- IMB

Grafik 9. Ocak – Aralık 2020 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları

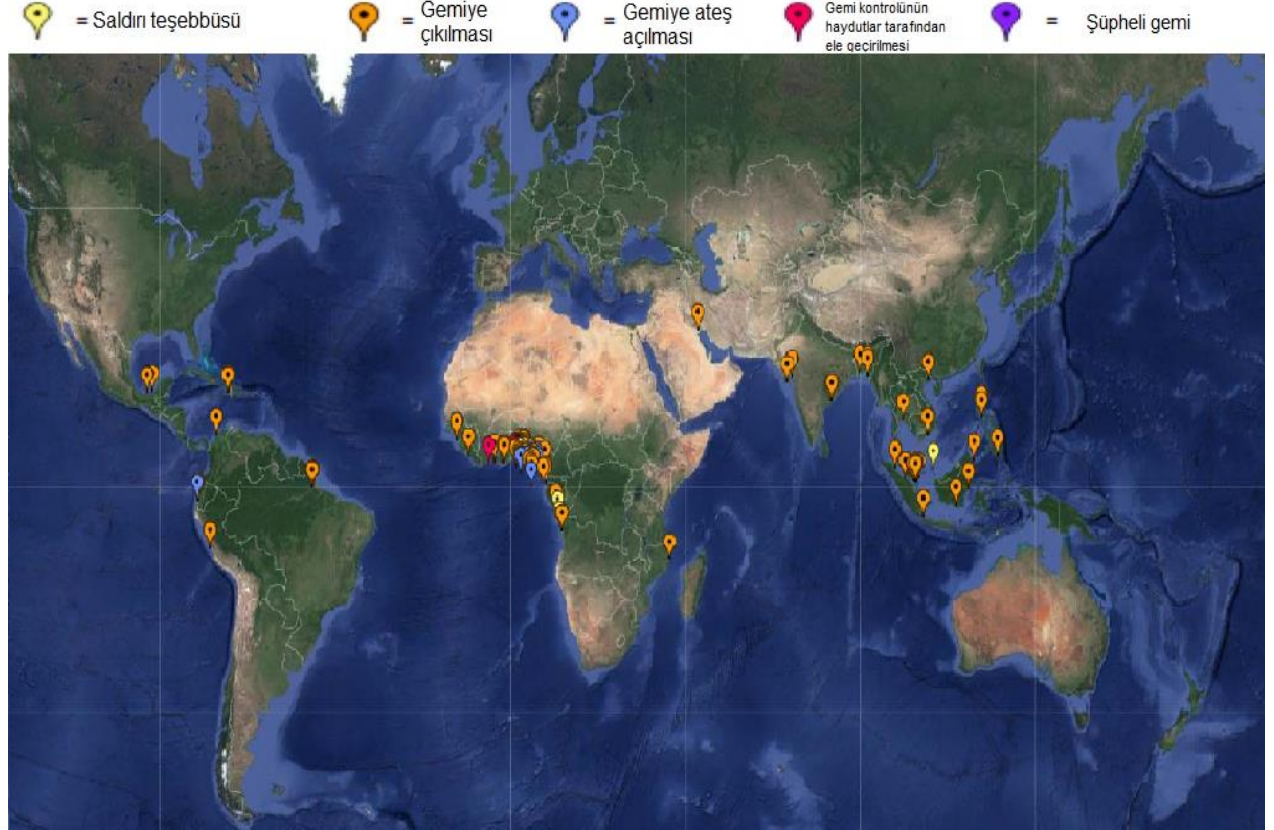


Kaynak: International Maritime Bureau- IMB

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 9. Ocak – Aralık 2020 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

1 Ocak – 31 Aralık 2020 tarih aralığında dünya genelinde toplam deniz haydutluğu saldırısı 195 olarak kaydedilmiştir.

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.

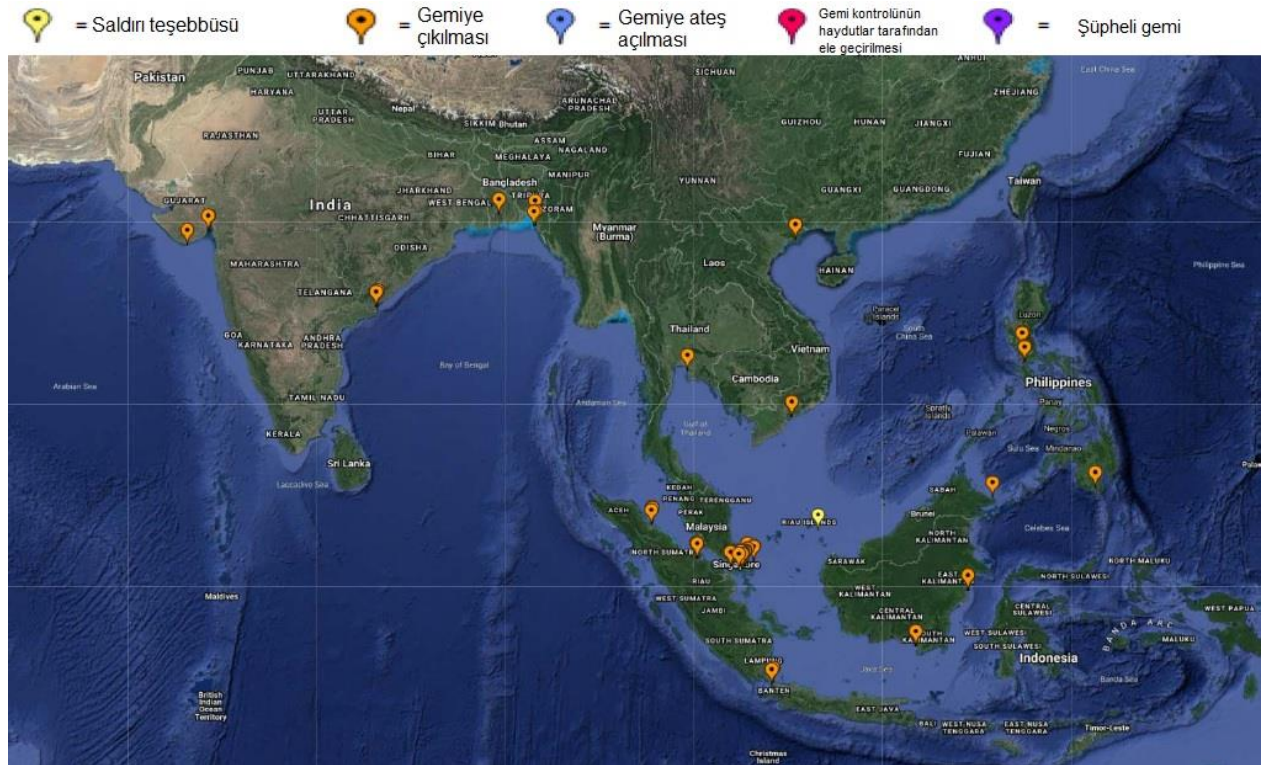
Endonezya: Taboneo, Dumai/Lubuk Gaung and Muara Berau demir sahası ve çevresinde deniz haydutluğu vakalarında, deniz haydutlarının ateşli silahlar ve kesici aletler

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 10. Ocak – Aralık 2020 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 2020 tarih aralığında Hindistan Yarımadası'nda 10, Doğu ve Güneydoğu Asya'da 66 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 icra edilen etkin kontrol devriye faaliyetleri neticesinde deniz haydutluğu vakalarında (2016, 2017 ve 2018 yılında kayda geçmiş herhangi bir vaka bulunmamaktadır) 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 personelin kaçırılması ile sonuçlanmıştır. bir vaka gerçekleştiği ve bu olayla birlikte yerel idarenin bölgedeki devriye sayısını artırdığı belirtilmekte olup IMB PRC'den bölgedeki gelişmeleri takip etmektedir. Bölgeden geçiş yapacak olan ticaret gemileri risk altındadır.

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 personel kaçırılmıştır.

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

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

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

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

Batı Afrika (Gine Körfezi)- Genel kural olarak:

- (i) "Gine Körfezini kapsayan Batı Afrika Açıklarında Deniz Haydutluğundan Kaçınma ve Deniz Güvenliğinin Artırılması için En İyi Yönetim Uygulamaları Rehberi – (BMP West Africa) talimatlarına uyulması,
- (ii) Gemi personelinin eldeki tüm imkanlar gözetilerek etkin bir gözcülük yapması. Geminin ETA'sının limana doğrudan yaklaşmasına müsaade edecek şekilde ayarlanması ya da kıyıda 200/250 deniz mili mesafede beklenmesi gerektiği tavsiye edilmektedir.

Angola (Luanda): Soygun vakaları rapor edilmiştir.

Benin: Benin demir sahasında deniz haydutluğu vakalarında artış görülmektedir. 2018 yılında birkaç hafta içerisinde Benin demir sahasında 5 olay rapor edilmiştir. 2019 yılında meydana gelen üç olayda toplamda 35 personel kaçırılmıştır. 2020 yılı Eylül ayına kadar 7 gemiye saldırı düzenlenmiş ve personelin bazıları kaçırılmıştır.

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): 2019 yılındaki saldırılarda 31 personelin kaçırıldığı bildirilmiştir.

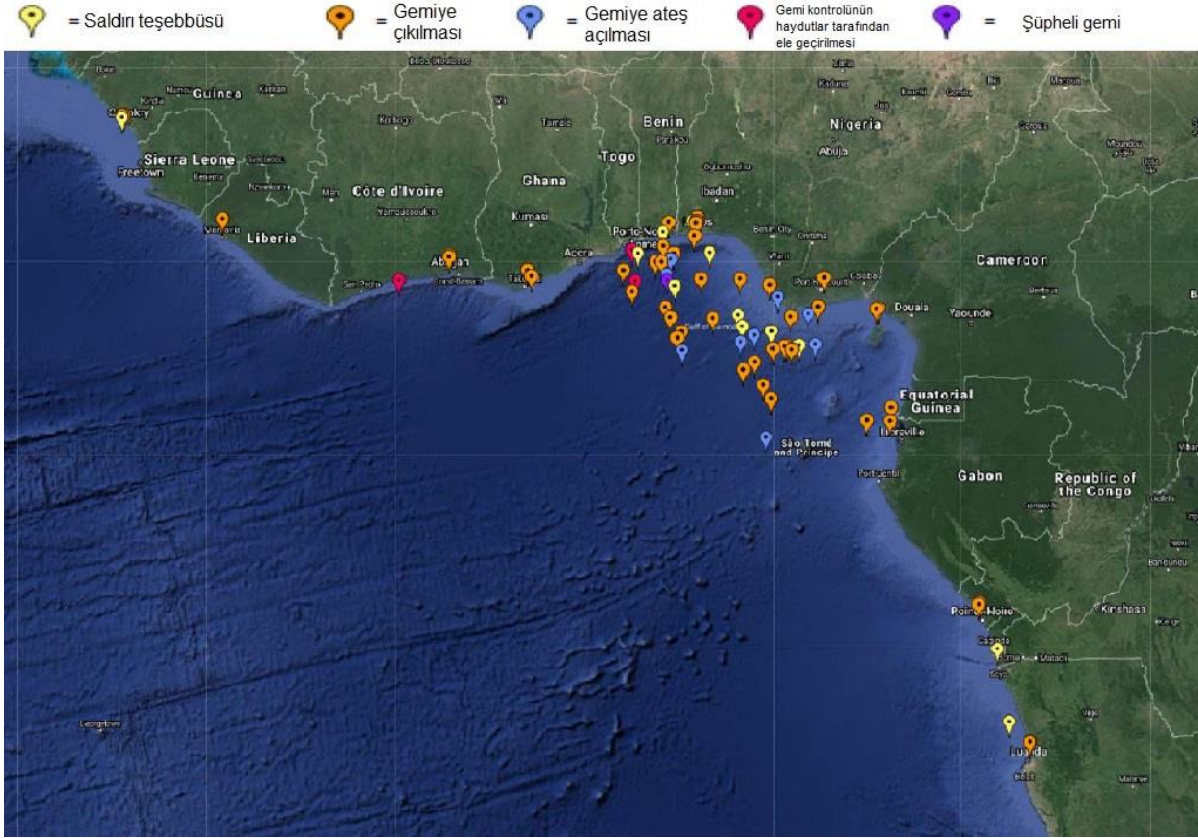
Ekvator Ginesi: Luba'nın 40 deniz mili çevresinde, biri soygun, diğeri başka bir suç işlemek amacıyla gemiye çıkılması olayları yaşandığı rapor edilmiştir.

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 11. Ocak – Aralık 2020 Tarih Aralığında Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

01 Ocak – 31 Aralık 2020 tarih aralığında Gine Körfezinde 82 deniz haydutluğu saldırısı gerçekleşmiştir.

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 kıydan yaklaşık 196 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, gemi personelinin kaçırılması yaralanması ile neticelenen olayların yaşandığı hadiseler mevcuttur. Gemi personelinin fidye için kaçırılmasının halihazırda büyük risk oluşturduğu ifade edilmektedir. 2019 yılında 44 denizci kaçırılmıştır. 2020 Aralık ayına kadar bölgedeki 35 deniz haydutluğu saldırısında 62 gemi personelinin kaçırıldığı kaydedilmiştir. Mevcut vakaların çoğu personelin kaçırılarak fidye istenmesi şeklinde gerçekleşmektedir.

Togo (Lome): Togo kıyıları ve açıklarında demirdeki gemilerin saldırıya uğradıkları ile ilgili raporlar verilmektedir. 2019 yılında 7 gemi personelinin kaçırıldığı rapor edilmiştir. 2020 yılında bir vaka bildirilmiştir.

Bölgede halen riskin devam ettiği, geçmişte meydana gelmiş olan saldırılarda deniz haydutlarının silahlı ve agresif oldukları, Saldırıların demirde ya da açıkta ve genellikle gece vakti gerçekleşebileceği, deniz haydutlarının gemiyi birkaç günlüğüne kaçırdıkları ve gemiyi yağmaladıkları; yükün bir bölümünü çaldıkları bildirilmektedir.

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

Aden Körfezi / Kızıl Deniz/ Somali / Arap Denizi / Hint Okyanusu: 2019 ve 2020 yıllarına ilişkin bir saldırı rapor edilmemiştir. 2018 yılında bölgede, 3 geminin silahlı saldırıya uğradığı, Somalili deniz haydutlarının saldırılarının azaldığı, ancak halen saldırı gerçekleştirebilme kabiliyetlerinin olduğu belirtilmektedir.

Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi, durumla ilgili gelişmeleri gözlemlenmeye ve bölgeden transit geçiş yapan tüm ticari gemilerin güncel BMP Rehberi'ndeki tavsiyeleri dikkate alarak, gerekli önlemleri almaya devam etmeleri konusunda uyarmakta ve bölgede Inmarsat EGC Safety Net üzerinden yayın yapmaktadır. Tehlikenin halen devam etmekte olduğu, Aden Körfezi kıyıları, Yemen ve Somali'nin kuzey kıyı bölgesinde, Kızıldeniz'in güneyindeki Bab'ül Mendep, Arap Denizi, Umman Körfezi, Somali'nin Güney ve Batı Kıyıları, bölgelerinin halen saldırı tehdidi altında olduğu bildirilmektedir. Geçmişte ise Kenya açıklarında, Tanzanya, Seyşeller, Madagaskar, Mozambik, Hint Okyanusu, Hindistan'ın Batı ve Güney Kıyıları ile Batı Maldivlerde 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 gerçekleştirmesinin 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: 2019 yılında deniz haydutluğu kaynaklı olmayan tankerlerde patlamaya neden olan 2 vaka meydana gelmiştir.

Şekil 12. Ocak – Aralık 2020 Tarih Aralığında Güney Amerika'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

01 Ocak – 31 Aralık 2020 tarih aralığında Güney Amerika'da 30 deniz haydutluğu saldırısı gerçekleşmiştir.

Güney ve Orta Amerika ve Karayipler

Brazilya: 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.

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





TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRKİYE DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER



TÜRKİYE EKONOMİSİ



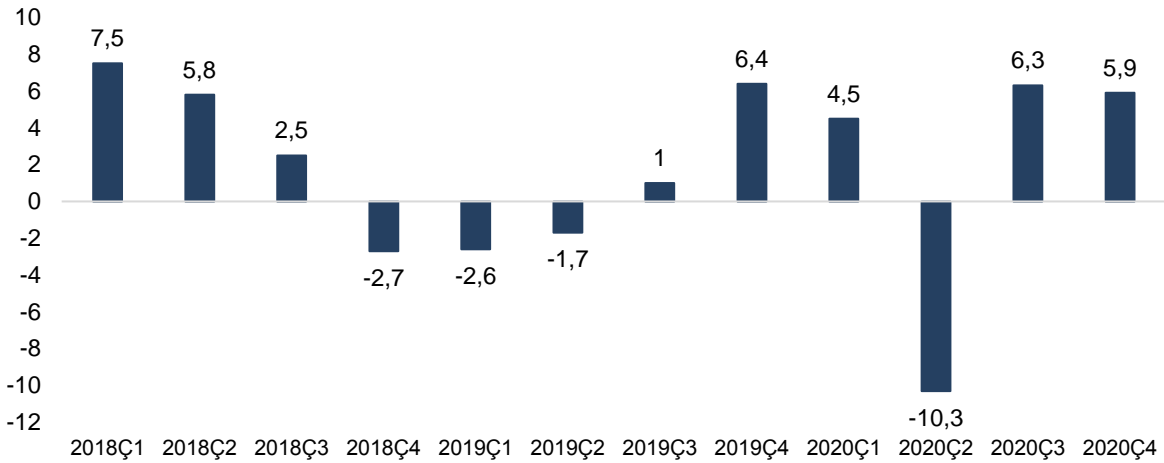


2. TÜRKİYE EKONOMİSİ VE TÜRK DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

2.1. TÜRKİYE EKONOMİSİ

2018 yılının ikinci yarısında başlayan ekonomik faaliyetlerdeki durgunluk, 2019 yılının ikinci yarısında yerini toparlanmaya bırakmış ve böylece 2019 yılında Türkiye ekonomisi %0,9 oranında büyümüştür. 2020 yılında ise küresel çapta etkili olan Covid-19 salgını nedeniyle alınan tedbirlerle birlikte tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de ekonomik aktivitede yavaşlama görülürken salgının ekonomik aktivite üzerindeki olumsuz etkileri, Türkiye ekonomisi üzerinde yılın ikinci çeyreğinde belirginleşmiştir. Türkiye ekonomisi 2020 yılının ilk çeyreğinde %4,5 oranında büyüme kaydederken, salgının etkisiyle tüketici davranışlarının değişmesi, alınan tedbirlerle ekonomik faaliyetin kısıtlanması ve dış talepteki daralma nedeniyle ihracatın gerilemesi ile birlikte Türkiye ekonomisi yılın ikinci çeyreğinde bir önceki yılın aynı çeyreğine kıyasla %10,3 daralmıştır. Haziran ayında vaka sayılarının azalması sonucunda alınan önlemlerin kademeli olarak hafifletilmesi ile birlikte ekonomik aktivite canlanmış ve ülke ekonomisi yılın üçüncü çeyreğinde %6,3, dördüncü çeyreğinde %5,9 büyüme kaydetmiştir. Böylece ekonomik aktivite ivme kazanmasıyla ekonomik büyümede v tipi toparlanma görülmüştür. 2020 yılında pandemiye rağmen Türkiye ekonomisi bir önceki yıla göre %1,8 büyüme oranı ile yılı büyüyerek tamamlamıştır.

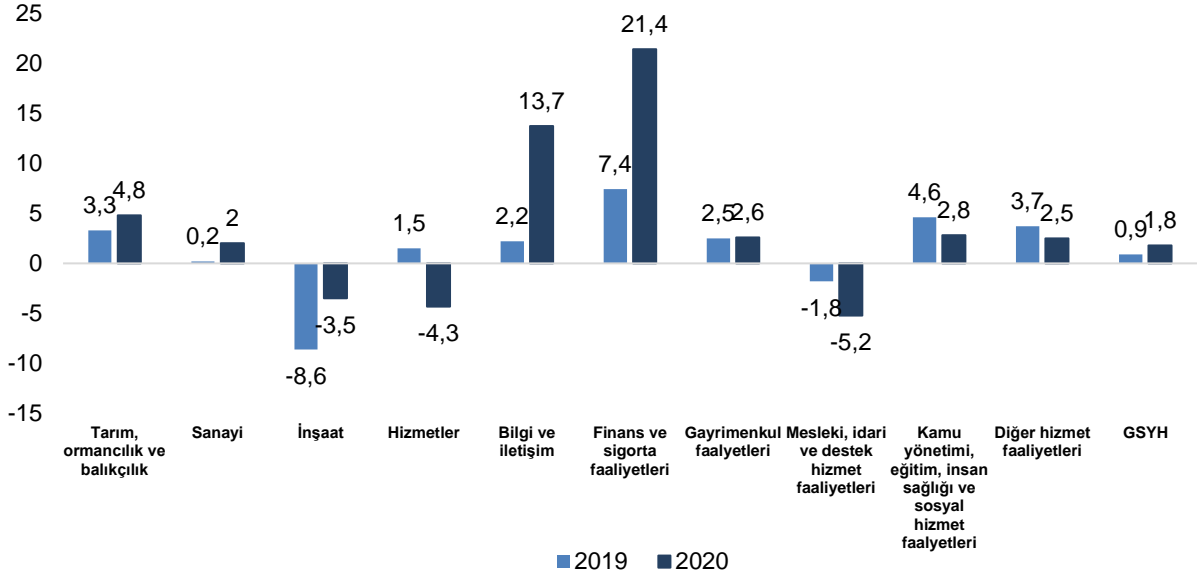
Grafik 10. Bir Önceki Yılın Aynı Çeyreğine Göre GSYH Değişim Oranı (%), 2018Ç1-2020Ç4



Kaynak: Ulusal Hesaplar - TÜİK

GSYH'yı oluşturan faaliyetler incelendiğinde; 2020 yılında bir önceki yıla göre toplam katma değer %21,4 ile en fazla finans ve sigorta faaliyetleri sektöründe artmıştır. 2020 yılında daralan sektörler %5,2 ile mesleki, idari ve destek hizmet faaliyetleri, %4,3 ile hizmetler, %3,5 ile inşaat sektörü olmuştur. Sanayi sektörünün ise 2020 yılında büyüme hızı %2 seviyesinde olmuştur. Tarım, ormancılık ve balıkçılık sektöründe 2019 yılında %3,3 olan büyüme hızı 2020 yılında %4,8 olmuştur. Pandemi nedeniyle hizmet sektörünü çok fazla etkileyen kısıtlamalar hizmetler sektöründe daralmaya neden olmuştur. 2019 yılında %1,5 olan büyüyen hizmetler sektörü oranı 2020 yılında %4,3 daralmıştır.

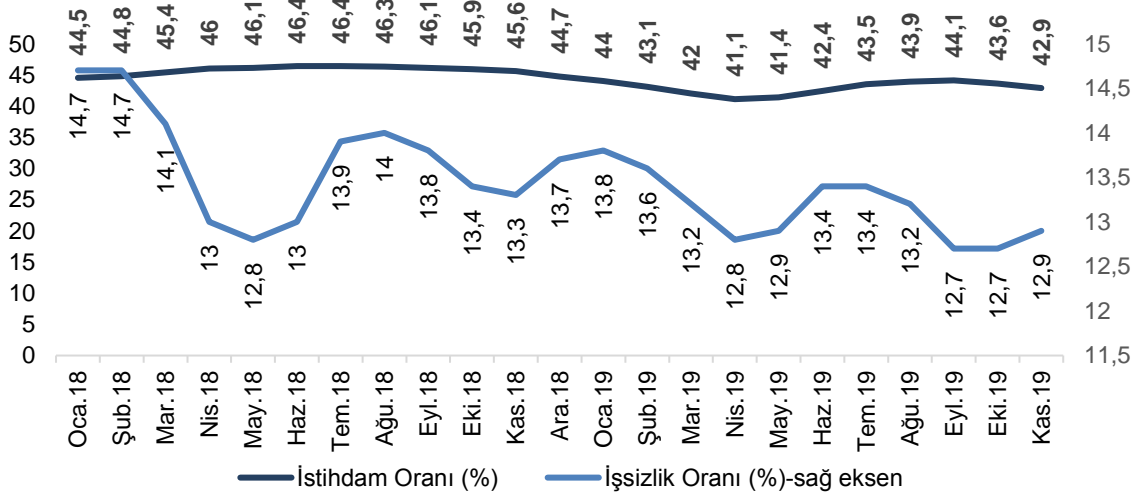
Grafik 11. İktisadi Faaliyet Kollarına Göre GSYH Büyüme Hızları* (%), 2019-2020



Kaynak: Ulusal Hesaplar- TÜİK
*Zincirlenmiş hacim endeksi olarak

Covid-19 salgını işgücü piyasasını da olumsuz etkilemiştir. 2020 yılı Ocak ayında %13,8 olarak gerçekleşen işsizlik oranı salgın nedeniyle azalan işgücüne katılımın etkisiyle Nisan 2020 döneminde %12,8 seviyesine gerilemiştir. Haziran ayında salgının yayılmasını önlemek için alınan tedbirlerin gevşetilmesiyle birlikte işgücüne katılım bir miktar toparlanmış, Haziran döneminde işsizlik oranı %13,4 olarak gerçekleşmiştir. Haziran döneminde istihdam oranı ise %42,4 olmuştur. 2020 yılı genelinde işsiz sayısı 2019 yılı geneline göre 408 bin kişi azalarak 4 milyon 61 bin kişi olurken, işsizlik oranı 0,5 puanlık azalış ile %13,2 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Grafik 12. İşsizlik ve İstihdam Oranı (%), Ocak 2019-Kasım 2020*



Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

* TÜİK 2021 Ocak ayından itibaren işsizlik tanımlamasında değişiklik yapmış olup, 2020 Aralık ayı verisi eski tanıma uygun açıklanmamıştır.

2020 yılı geneline bakıldığında istihdam edilenlerin sayısı, 2019 yılına göre azalarak 26 milyon 812 bin kişi olmuştur. İstihdam oranı ise 2,9 puan azalarak %42,8 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde işgücüne katılma oranında da düşüş görülmüştür.

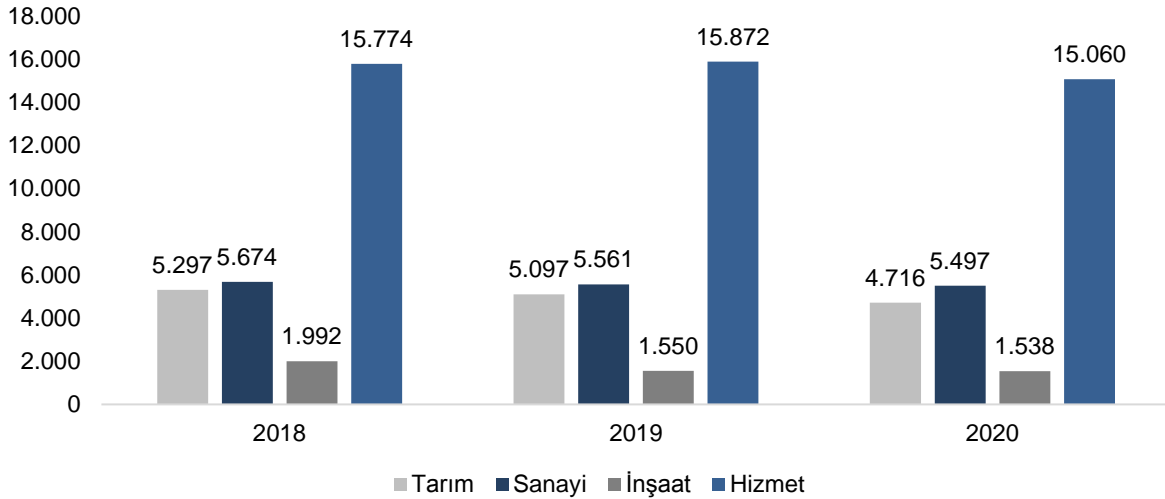
Tablo 7. Mevsim Etkisinden Arındırılmamış Temel İşgücü Göstergeleri, 15+ Yaş, (bin kişi), 2019- 2020

	2019	2020	Fark
Nüfus	61.469	62.579	1.110
İşgücü	32.549	30.873	-1.676
İstihdam	28.080	26.812	-1.268
Tarım	5.097	4.716	-381
Sanayi	5.561	5.497	-64
İnşaat	1.550	1.538	-12
Hizmet	15.872	15.060	-812
İşsiz	4.469	4.061	-408
İşgücüne Dahil Olmayanlar	28.920	31.706	2.786
İşgücüne Katılma Oranı (%)	53,0	49,3	-3,7
İstihdam Oranı (%)	45,7	42,8	-2,9
İşsizlik Oranı (%)	13,7	13,2	-0,5
Tarım Dışı İşsizlik Oranı (%)	16,0	15,3	-0,7

Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2020 yılında istihdam edilen 26 milyon 812 bin kişinin, %17,6'sı tarım, %20,5'i sanayi, %5,7'si inşaat, %56,2'si ise hizmet sektöründe istihdam edilmiştir. İstihdam edilen kişi sayısı tüm sektörlerde azalırken, en fazla azalış 812 bin kişi ile pandeminin en çok etkilediği hizmet sektöründe olmuştur.

Grafik 13. Sektörel İstihdam (bin kişi), 2014-2020

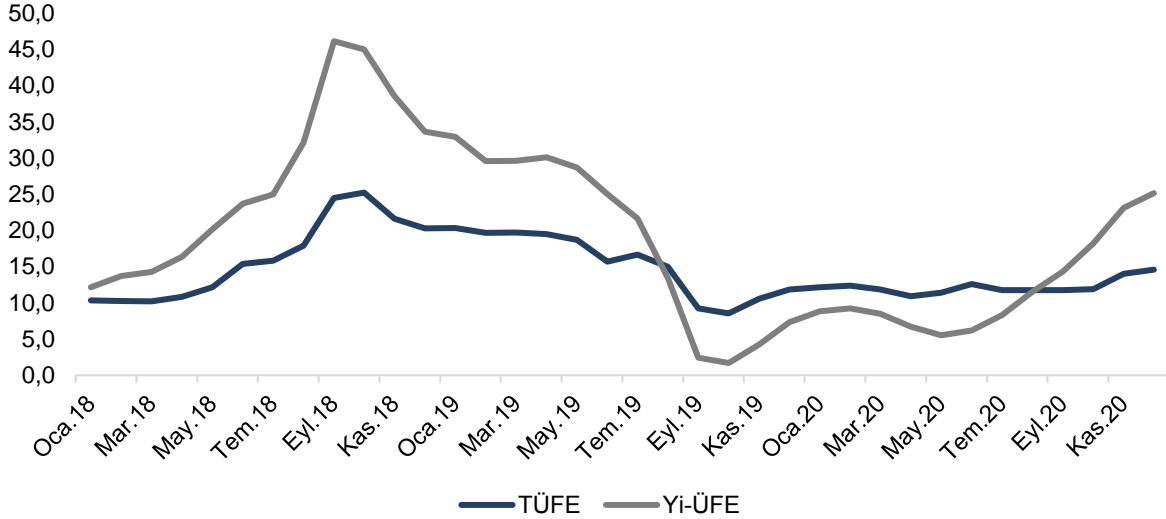


Kaynak: İstihdam, İşsizlik ve Ücret İstatistikleri -TÜİK

2019 yılında gıda fiyatlarının ve talep koşullarının olumlu seyretmesi ile birlikte TÜFE yıllık artış hızı ivme kaybetmiş ve 2019 yılı Aralık ayında %11,8 seviyesine gerilemiştir. 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 Ekim ayından itibaren ivme kazanmıştır. 2020 yılı Aralık ayında TÜFE yıllık artış hızı %14,6 oranında gerçekleşmiştir.

Yi-ÜFE artış hızı, 2019 yılında 2018 yılına kıyasla TL'nin istikrar kazanması ve yurt içi talep koşullarının iyileşmesiyle %7,36 seviyesinde gerçekleşmiştir. 2020 yılında salgının etkisini gösterdiği Mart ayı itibarıyla TL'nin değer kaybetmesiyle Yi-ÜFE artış hızı ivme kazanmaya başlamış ve Yi-ÜFE artış hızı Aralık 2020'de %25,15 olmuştur.

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



Kaynak: Enflasyon ve Fiyat İstatistikleri - TÜİK

Covid-19 salgınının olumsuz etkileri küresel ticarete de ciddi şekilde görülmüştür. 2020 yılında Mart ayı itibarıyla dış talep daralması ihracatta düşüşe neden olmuştur. Bir önceki yıla göre 2019 yılında %2,1 oranında artan ihracat 2020 yılında %6,2 daralmıştır. Mart ayından itibaren salgının etkisiyle düşüş eğiliminde olan ithalat, düşen enerji fiyatlarına rağmen altın ithalatında artışın da etkisiyle artmaya başlamış ve 2020 yılında ithalat bir önceki yıla göre %4,4 artış göstermiştir. 2020 yılında ihracat 169,7 milyar dolar seviyesinde gerçekleşirken, ithalat 219,5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Böylelikle, 2020 yılında, dış ticaret açığı bir önceki yılın aynı dönemine göre %68,9 oranında artarak 49,8 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2019 yılında %86 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2020 yılında %77,3 olmuştur.

Tablo 8. Genel Ticaret Sistemine Göre Dış Ticaret - (bin ABD doları), 2013-2020

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	169.669.410	-6,2	219.509.837	4,4	-49.840.427	389.179.247	77,3

Kaynak: Dış Ticaret İstatistikleri - TÜİK

TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ





2.2. TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHIPLİ 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 ta yaş ortalamaları incelenmiştir. Sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2020 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 505 adet geminin 270 adedi ithal, 235 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 5,0 milyon, inşa gemilerin ise 1,4 milyondur.

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 505 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; %26,3'ünü Kuru Yük gemileri, %11,7'sini Kimyevi Madde Tankerleri, %9,3'ünü Konteyner gemileri, %9,3'ünü Hizmet gemileri ve %9,1'ini Dökme Yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise filonun sayısal olarak ancak %34,3'üdür.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu 6,4 milyon DWT ve 5,3 milyon GT'dir. 6,4 milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %30,0'ını Dökme Yük gemileri, %22,5'ini Petrol tankerleri, %16,0'ını Konteyner gemileri, %11,1'ini Kuru Yük gemileri ve %9,9'unu Kimyevi Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise %10,5'dir.

Tablo (10)'daki veriler dikkate alındığında, 505 adet gemiden %13,5'i (68 gemi) MGS'ye, %86,5'i (437 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun DWT olarak %6,1'i MGS'ye, %93,9'u TUGS'a, GT olarak ise %8,4'ü MGS'ye, %91,6'sı TUGS'a kayıtlıdır.

MGS'ye kayıtlı toplam 388.404 DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %40,2'sini Konteyner gemileri, %30,0'ını Dökme Yük gemileri, %10,8'ini Kuru Yük gemileri, %5,1'ini Hizmet gemileri ve %3,1'ini Kuru Yük/Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise MGS'nin %10,8'idir.

TUGS'a kayıtlı toplam 6,0 milyon DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla; %30,0'ını Dökme Yük gemileri, %23,7'sini Petrol Tankerleri, %14,4'ünü Konteyner gemileri, %11,1'ini Kuru Yük gemileri ve %10,4'ünü Kimyevi Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un %10,4'üdür.

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	40	93	133	26,3	242.493	464.037	706.530	11,1	163.417	295.968	459.385	8,7
Dökme Yük Gemisi	41	5	46	9,1	1.758.198	150.971	1.909.169	30,0	1.008.803	94.380	1.103.183	20,8
Konteyner	35	12	47	9,3	816.274	198.312	1.014.586	16,0	657.244	152.274	809.518	15,3
Kuru Yük-Konteyner	4	5	9	1,8	12.369	45.618	57.987	0,9	8.066	30.767	38.833	0,7
Kimyevi Madde Tankeri	33	26	59	11,7	436.317	193.764	630.081	9,9	281.412	129.232	410.644	7,8
LPGTankeri	5	0	5	1,0	27.804	0	27.804	0,5	25.574	0	25.574	0,5
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	2.770	54.850	57.620	0,9	1.900	43.630	45.530	0,9
Ro-Ro Gemisi	12	0	12	2,4	135.903	0	135.903	2,1	308.947	0	308.947	5,8
Ro-Ro Ferry-Yolcu	11	7	18	3,6	32.183	1.582	33.765	0,5	73.582	21.512	95.094	1,8
Feribot	7	22	29	5,7	2.538	19.648	22.186	0,4	28.710	27.861	56.571	1,1
Tren Ferisi	0	6	6	1,2	0	2.960	2.960	0,1	0	9.835	9.835	0,2
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	1	10	11	2,2	1.540	5.687	7.227	0,1	4.701	24.635	29.336	0,6
Balıkçı Gemileri	1	0	1	0,2	569	0	569	0,0	1.407	0	1.407	0,0
Bilimsel Araştırma Gemisi	4	2	6	1,2	3.580	4.200	7.780	0,1	28.474	7.358	35.832	0,7
Şehir Hatları	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.043	0	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	6	6	1,2	0	1.974	1.974	0,0	0	7.547	7.547	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	34	13	47	9,3	115.903	37.494	153.397	2,4	322.138	84.073	406.211	7,7
Petrol Tankeri	12	11	23	4,6	1.241.480	186.024	1.427.504	22,5	665.320	98.792	764.112	14,3
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	9	1	10	2,0	121.871	17.183	139.054	2,2	314.607	60.465	375.072	7,1
Deniz Araçları	17	13	30	5,8	8.000	5.686	13.686	0,2	215.606	79.443	295.049	5,6
Genel Toplam	270	235	505	100	4.966.058	1.389.990	6.356.048	100	4.127.711	1.167.772	5.295.483	100

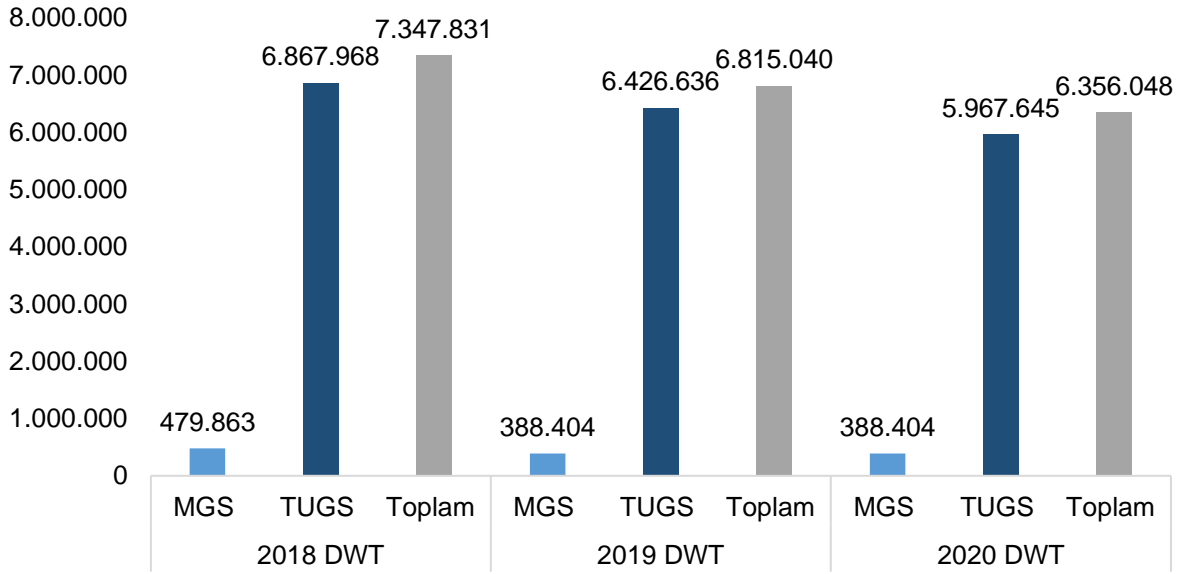
Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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	7	126	133	26,3	42.007	664.523	706.530	11,1	28.845	430.540	459.385	8,7
Dökme Yük Gemisi	5	41	46	9,1	116.655	1.792.514	1.909.169	30,0	71.927	1.031.256	1.103.183	20,8
Konteyner	5	42	47	9,3	156.278	858.308	1.014.586	16,0	123.464	686.054	809.518	15,3
Kuru Yük-Konteyner	1	8	9	1,8	2.356	55.631	57.987	0,9	1.720	37.113	38.833	0,7
Kimyevi Madde Tankeri	2	57	59	11,7	9.497	620.584	630.081	9,9	6.441	404.203	410.644	7,8
LPG Tankeri	0	5	5	1,0	0	27.804	27.804	0,5	0	25.574	25.574	0,5
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	2.770	54.850	57.620	0,9	1.900	43.630	45.530	0,9
Ro-Ro Gemisi	0	12	12	2,4	0	135.903	135.903	2,1	0	308.947	308.947	5,8
Ro-Ro Ferry-Yolcu	3	15	18	3,6	1.500	32.265	33.765	0,5	30.319	64.775	95.094	1,8
Feribot	1	28	29	5,7	2.314	19.873	22.186	0,4	1.596	54.975	56.571	1,1
Tren Ferisi	6	0	6	1,2	2.960	0	2.960	0,1	9.835	0	9.835	0,2
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3	8	11	2,2	3.761	3.466	7.227	0,1	17.189	12.147	29.336	0,6
Balıkçı Gemileri	0	1	1	0,2	0	569	569	0,0	0	1.407	1.407	0,0
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	6	6	1,2	0	7.780	7.780	0,1	0	35.832	35.832	0,6
Şehir Hatları	0	1	1	0,2	0	0	0	0,0	0	1.043	1.043	0,0
Şehir hatları arabalı	0	6	6	1,2	0	1.974	1.974	0,0	0	7.547	7.547	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	16	31	47	9,3	19.774	133.623	153.397	2,4	69.949	336.262	406.211	7,7
Petrol Tankeri	3	20	23	4,6	10.868	1.416.636	1.427.504	22,5	5.940	758.172	764.112	14,4
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	1	9	10	2,0	11.978	127.076	139.054	2,2	32.770	342.302	375.072	7,1
Deniz Araçları	13	17	30	5,8	5.686	8.000	13.686	0,2	39.258	255.791	295.049	5,6
Genel Toplam	68	437	505	100	388.404	5.967.645	6.356.048	100	442.718	4.852.765	5.295.483	100

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik 15. 2018-2019-2020 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	2018 DWT			2019 DWT			2020 DWT			2019-2020 Yılları Değişim (%)
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	
Kuru Yük Gemisi	35.162	821.158	856.320	42.007	697.397	739.404	42.007	664.523	706.530	-4,4
Dökme Yük Gemisi	169.296	2.639.655	2.808.951	116.655	2.354.822	2.471.477	116.655	1.792.514	1.909.169	-22,8
Konteyner	194.610	1.016.704	1.211.314	156.278	884.751	1.041.029	156.278	858.308	1.014.586	-2,5
Kuru Yük-Konteyner	2.356	97.429	99.785	2.356	60.479	62.835	2.356	55.631	57.987	-7,7
Kimyevi Madde Tankeri	9.497	447.899	457.396	9.497	521.685	531.182	9.497	620.584	630.081	18,6
LPG Tankeri	4.444	33.803	38.247	0	27.804	27.804	0	27.804	27.804	0,0
Asfalt Tankeri	2.770	39.896	42.666	2.770	54.850	57.620	2.770	54.850	57.620	0,0
Ro-Ro Gemisi	11.978	230.032	242.010	0	195.680	195.680	0	135.903	135.903	-30,5
Ro-Ro Ferry-Yolcu	1.500	23.632	25.132	1.500	26.290	27.790	1.500	32.265	33.765	21,5
Feribot	2.314	22.637	24.951	2.314	19.872	22.186	2.314	19.873	22.186	0,0
Tren ferisi	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	0,0
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3.761	1.226	4.987	3.761	3.466	7.227	3.761	3.466	7.227	0,0
Balıkçı Gemileri	2.887	569	3.456	0	569	569	0	569	569	0,0
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	7.780	7.780	0	7.780	7.780	0	7.780	7.780	0,0
Şehir Hatları	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	1.974	1.974	0	1.974	1.974	0	1.974	1.974	0,0
Römorkör	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Hizmet Gemileri	19.774	51.892	71.666	19.774	66.680	86.454	19.774	133.623	153.397	77,4
Petrol tankeri	10.868	1.417.416	1.428.284	10.868	1.412.612	1.423.480	10.868	1.416.636	1.427.504	0,3
Tren Ferry/Ro-Ro	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0,0
Kuru Yük/Ro-Ro	0	0	0	11.978	75.659	87.637	11.978	127.076	139.054	0,0
Deniz Araçları	5.686	8.000	13.686	5.686	8.000	13.686	5.686	8.000	13.686	0,0
Genel Toplam	479.863	6.867.968	7.347.831	388.404	6.426.636	6.815.040	388.404	5.967.645	6.356.048	-6,7

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, 2018-2019 yılları arasında %7,3 ve 2019-2020 yılları arasında ise %6,7 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, 505 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2020 tarihi itibariyle 23,6'dır.

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	133	706.530	459.385	27
Dökme Yük Gemisi	46	1.909.169	1.103.183	21
Konteyner	47	1.014.586	809.518	16
Kuru Yük Konteyner	9	57.987	38.833	23
Kimyevi Madde Tankeri	59	630.081	410.644	19
LPG Tankeri	5	27.804	25.574	23
Asfalt Tankeri	4	57.620	45.530	13
Ro-Ro Gemisi	12	135.903	308.947	18
Ro-Ro Ferry-Yolcu	18	33.765	95.094	25
Feribot	29	22.186	56.571	24
Tren Ferisi	6	2.960	9.835	47
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	11	7.227	29.336	23
Balıkçı Gemileri	1	569	1.407	46
Bilimsel Araştırma / İnceleme Gemisi	6	7.780	35.832	23
Şehir Hatları	1	0	1.043	68
Şehir Hatları Arabalı	6	1.974	7.547	27
Römorkör	1	0	1.565	36
Hizmet Gemileri	47	153.397	406.211	32
Petrol Tankeri	23	1.427.504	764.112	17
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	34
Kuru Yük/Ro-Ro	10	139.054	375.072	9
Deniz Araçları	30	13.686	295.049	26
Genel Toplam	505	6.356.048	5.295.483	23,6

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %26,3'ünü oluşturan Kuru Yük gemilerinin genel yaş ortalaması 27'dir. DWT olarak filomuzun %30,0'ünü oluşturan Dökme Yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 21'dir.

Tablo (13)'te toplam 505 adet ve 6.356.048 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

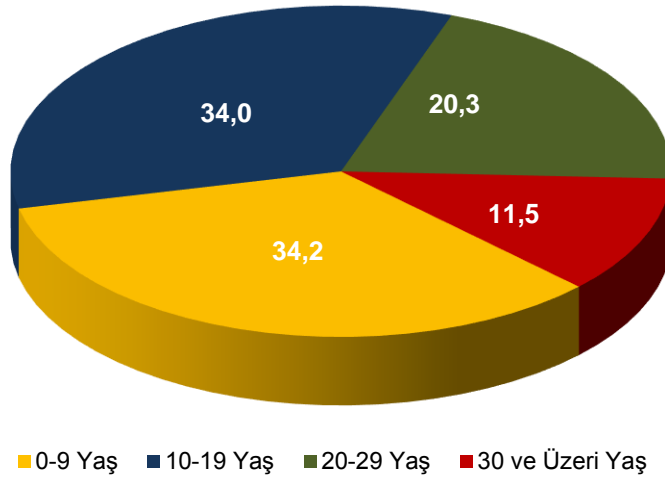
- 2.172.591 DWT'lik 87 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 2.163.485 DWT'lik 140 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 1.286.924 DWT'lik 99 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 733.048 DWT'lik 179 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer almaktadır.

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	30	0	0,0	14	0	0,0	3	0	0,0	43	0	0,0	90	0
150-1499	1	1.223	6,0	7	4.409	21,6	5	3.059	15,0	17	11.692	57,4	30	20.383
1500-5999	10	40.860	6,3	38	151.777	23,4	42	153.053	23,6	89	303.142	46,7	179	648.833
6000-9999	4	28.999	6,8	19	139.664	32,8	18	139.566	32,8	16	117.340	27,6	57	425.569
10000-34999	24	469.068	24,9	44	774.060	41,1	20	339.037	18,0	14	300.874	16,0	102	1.883.039
35000-52999	6	249.518	23,6	9	391.941	37,1	9	415.179	39,3	0	0	0,0	24	1.056.638
53000-79999	3	220.457	31,8	7	401.089	57,8	1	72.171	10,4	0	0	0,0	11	693.717
80000-119999	3	247.564	100,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	3	247.564
120000+	6	914.902	66,3	2	300.544	21,8	1	164.859	11,9	0	0	0,0	9	1.380.305
Genel Toplam	87	2.172.591	34,2	140	2.163.485	34,0	99	1.286.924	20,3	179	733.048	11,5	505	6.356.048

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (16)'da görüldüğü üzere 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %34,2'si 0-9 yaş grubunda, %34,0'ı 10-19 yaş grubunda, %20,3'ü 20-29 yaş grubunda ve %11,5'i 30 ve üzeri yaş grubunda yer almaktadır.

Tablo (14)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %26,3'ünü ve DWT olarak %11,1'ini oluşturan 133 adet ve 706.530 DWT'lik Kuru Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

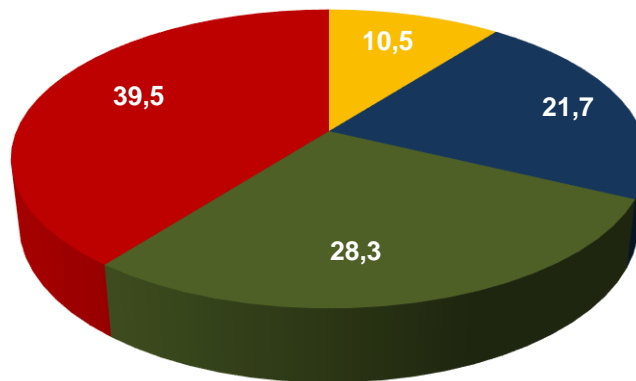
- 74.188 DWT'lik 10 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 153.017 DWT'lik 25 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 200.145 DWT'lik 32 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 279.180 DWT'lik 66 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

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	39,9	15	61.345	40,1	25	94.001	47,0	57	203.148	72,8	103	388.078
6000-9999	1	6.240	8,4	7	47.904	31,3	3	23.382	11,7	7	48.651	17,4	18	126.177
10000-34999	3	38.364	51,7	3	43.768	28,6	3	32.897	16,4	2	27.381	9,8	11	142.410
35000-52999	0	0	0,0	0	0	0,0	1	49.865	24,9	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	10	74.188	100	25	153.017	100	32	200.145	100	66	279.180	100	133	706.530

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, %21,7'si 10-19 yaş grubunda, %28,3'ü 20-29 yaş grubunda ve %39,5'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (15)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %9,1'ini oluşturan ve DWT olarak %30,0'ını oluşturan 46 adet ve 1.909.169 DWT'lik Dökme Yük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

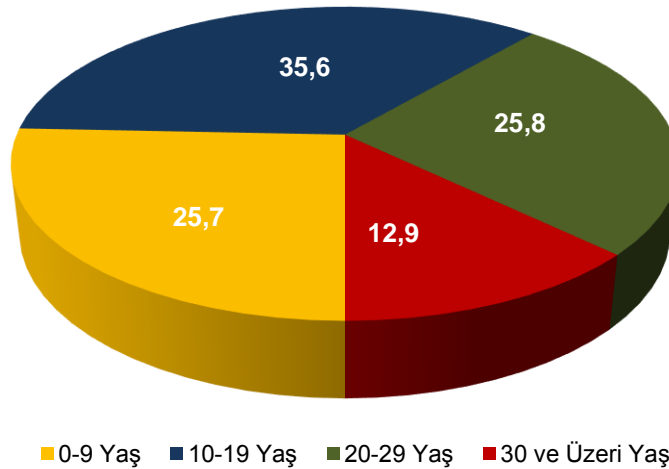
- 489.961 DWT'lik 8 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 680.517 DWT'lik 16 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 493.230 DWT'lik 12 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 245.461 DWT'lik 10 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
0-9999	0	0	0,0	1	6.635	1,0	1	4.468	0,9	0	0	0,0	2	11.102
10000-39999 (Handysize)	3	83.559	17,1	5	117.219	17,2	4	129.386	26,2	10	245.461	100,0	22	575.625
40000-49999 (Handymax)	0	0	0,0	0	0	0,0	4	182.831	37,1	0	0	0,0	4	182.831
50000-59999 (Supramax)	0	0	0,0	9	491.663	72,2	2	104.374	21,2	0	0	0,0	11	596.038
60000-84999 (Panamax)	5	406.402	82,9	1	65.000	9,6	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	8	489.961	100	16	680.517	100	12	493.230	100	10	245.461	100	46	1.909.169

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (18)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökme Yük gemilerinin, %25,7'si 0-9 yaş grubunda, %35,6'sı 10-19 yaş grubunda, %25,8'i 20-29 yaş grubunda ve %12,9'u 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (16)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4,6'sını ve DWT olarak %22,5'ini oluşturan 23 adet ve 1.427.504 DWT'lik Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

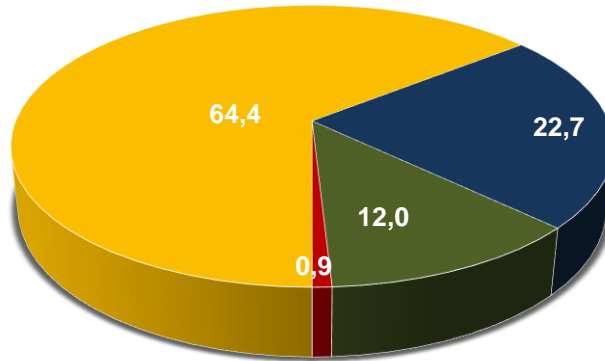
- 918.498 DWT'lik 8 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 324.499 DWT'lik 8 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 171.902 DWT'lik 3 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 12.605 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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	0,4	5	16.836	5,2	2	7.043	4,1	4	12.605	100,0	13	40.080
5000-7499	0	0	0,0	1	7.119	2,2	0	0	0,0	0	0	0,0	1	7.119
7500-9999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
10000-39999 (Handysize)	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)	6	914.902	99,6	2	300.544	92,6	1	164.859	95,9	0	0	0,0	9	1.380.305
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	918.498	100	8	324.499	100	3	171.902	100	4	12.605	100	23	1.427.504

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, %64,4'ü 0-9 yaş grubunda, %22,7'si 10-19 yaş grubunda, %12,0'ı 20-29 yaş grubunda, %0,9'u 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (17)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %11,7'sini ve DWT olarak %9,9'unu oluşturan 59 adet ve 630.081 DWT'lik Kimyevi Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

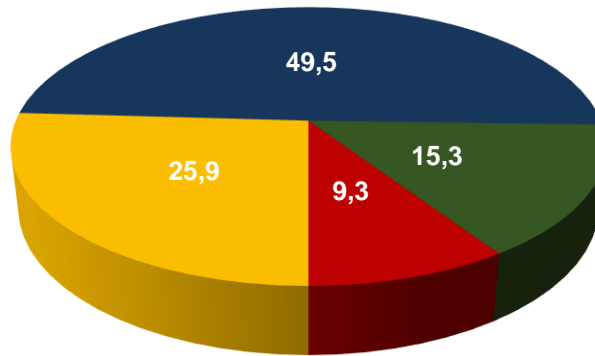
- 163.357 DWT'lik 7 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 312.044 DWT'lik 26 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 96.283 DWT'lik 16 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 58.397 DWT'lik 10 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda yer aldığı görülmektedir.

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	6	23.636	7,6	5	16.925	17,6	5	18.716	32,0	16	59.277
5000-7499	1	6.271	3,8	8	48.960	15,7	7	43.749	45,4	1	6.400	11,0	17	105.380
7500-9999	1	8.488	5,2	0	0	0,0	3	25.503	26,5	4	33.281	57,0	8	67.272
10000-39999 (Handysize)	3	47.076	28,8	11	193.192	61,9	1	10.106	10,5	0	0	0,0	15	250.374
40000-59999 (Handymax)	2	101.522	62,2	1	46.256	14,8	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	7	163.357	100	26	312.044	100	16	96.283	100	10	58.397	100	59	630.081

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (20)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kimyevi Madde Tankerlerinin, %25,9'u 0-9 yaş grubunda, %49,5'i 10-19 yaş grubunda, %15,3'ü 20-29 yaş grubunda ve %9,3'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (18)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %9,3'ünü ve DWT olarak %16,0'ını oluşturan 47 adet ve 1.014.586 DWT'lik Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

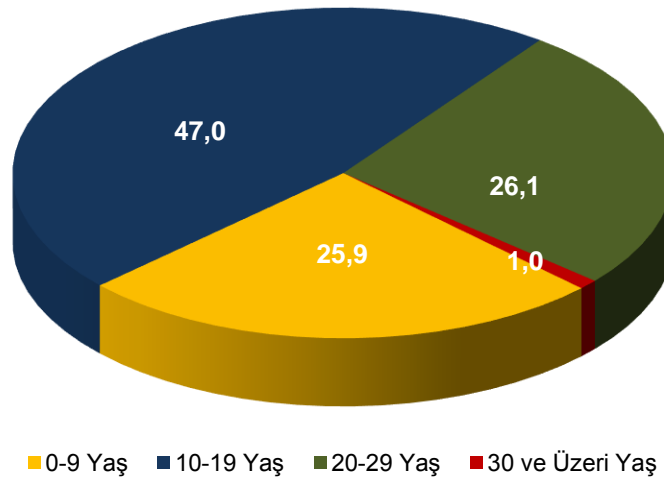
- 262.902 DWT'lik 8 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 476.598 DWT'lik 21 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 265.320 DWT'lik 17 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 9.766 DWT'lik 1 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

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	0,7	0	0	0,0	0	0	0,0	1	3.301
6000-9999	0	0	0,0	0	0	0,0	3	20.563	7,8	1	9.766	100,0	4	30.329
10000-34999	4	114.906	43,7	17	360.375	75,6	13	205.500	77,4	0	0	0,0	34	680.781
35000-52999	4	147.996	56,3	3	112.922	23,7	1	39.257	14,8	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	8	262.902	100	21	476.598	100	17	265.320	100	1	9.766	100	47	1.014.586

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, %25,9'u 0-9 yaş grubunda, %47,0'ı 10-19 yaş grubunda, %26,1'i 20-29 yaş grubunda ve %1,0'ı 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

Tablo (19)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %2,4'ünü ve DWT olarak %2,1'ini oluşturan 12 adet ve 135.903 DWT'lik Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

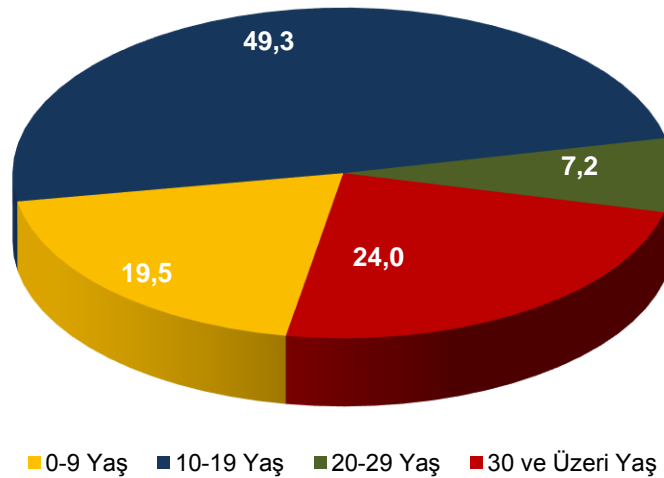
- 26.462 DWT'lik 2 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 67.006 DWT'lik 6 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 9.865 DWT'lik 1 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
 - 32.570 DWT'lik 3 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0
1500-5999	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	1	4.538	13,9	1	4.538
6000-9999	0	0	0,0	3	28.819	43,0	1	9.865	100,0	0	0	0,0	4	38.684
10000-34999	2	26.462	100,0	3	38.187	57,0	0	0	0,0	2	28.032	86,1	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	6	67.006	100	1	9.865	100	3	32.570	100	12	135.903

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, %19,5'i 0-9 yaş grubunda, %49,3'ü 10-19 yaş grubunda, %7,2'si 20-29 yaş grubunda ve %24,0'ı 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 237 adedi ithal, 242 adedi yurt içinde inşa olmak üzere toplam 479 adet gemi bulunmaktadır.

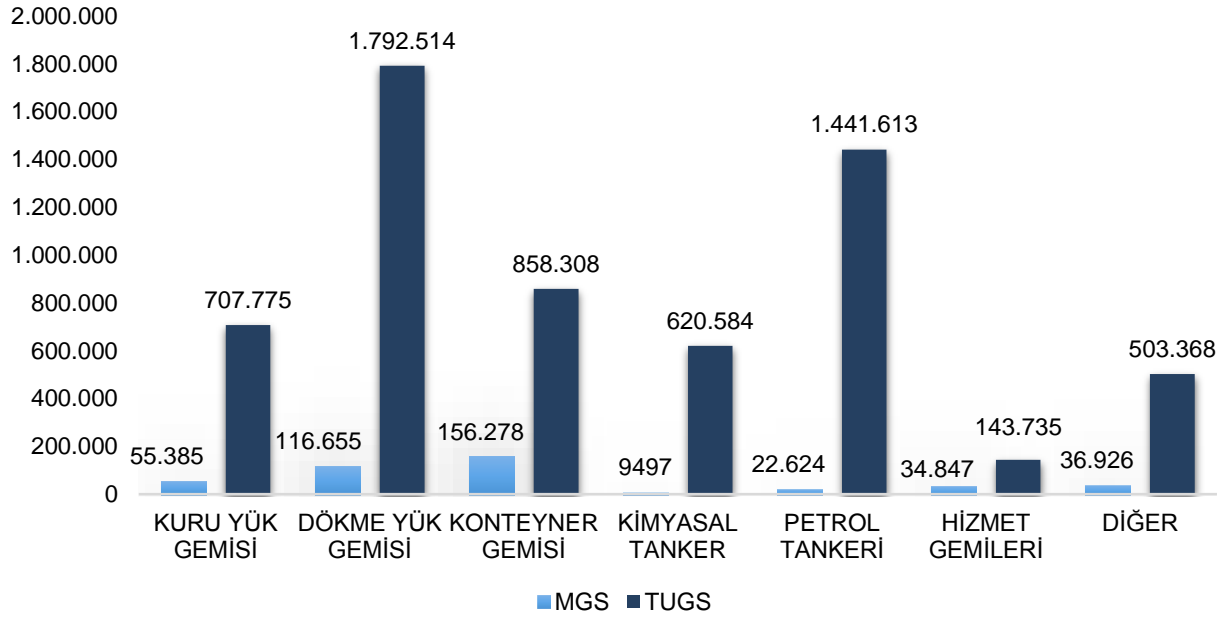
Tablo (21)'deki veriler dikkate alındığında Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 DWT'nin üzerinde bulunan 479 adet geminin; %14,0'ı (67 adet gemi) MGS'ye, %86,0'ı (412 adet gemi) TUGS'a kayıtlıdır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'si 4.716.110 ve DWT'si ise 6.500.109'dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %29,4'ünü Dökme Yük gemileri, %22,5'ini Petrol Tankerleri, %15,6'sını Konteyner gemileri, %11,7'sini Kuru Yük gemileri, %9,7'sini Kimyevi Madde Tankerleri ve %2,8'sini Hizmet gemileri oluşturmaktadır.

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

- 1.909.169 DWT Dökme Yük gemileri tonajının %93,9'u TUGS'a, %6,1'i MGS'ye,
 - 1.464.237 DWT Petrol Tankerleri tonajının %98,5'i TUGS'a %1,5'i MGS'ye,
 - 1.014.586 DWT Konteyner gemileri tonajının %84,6'sı TUGS'a, %15,4'ü MGS'ye,
 - 763.160 DWT Kuru Yük gemileri tonajının %92,7'si TUGS'a, %7,3'ü MGS'ye,
 - 630.081 DWT Kimyevi Madde Tankeri tonajının %98,5'i TUGS'a, %1,5'i MGS'ye,
 - 178.582 DWT Hizmet gemileri tonajının %80,5'i TUGS'a, %19,5'i MGS'ye,
- tescillidir.

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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

Gemi Tipi	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
Kuru Yük Gemisi	45	125	170	35,5	250.037	513.123	763.160	11,7	167.812	323.060	490.872	10,4
Dökme Yük Gemisi	41	5	46	9,6	1.758.198	150.971	1.909.169	29,4	1.008.803	94.380	1.103.183	23,4
Konteyner	35	12	47	9,8	816.274	198.312	1.014.586	15,6	657.244	152.274	809.518	17,2
Kuru Yük-Konteyner	4	5	9	1,9	12.369	45.618	57.987	0,9	8.066	30.767	38.833	0,8
Kimyevi Madde Tankeri	33	26	59	12,3	436.317	193.764	630.081	9,7	281.412	129.232	410.644	8,7
LPG Tankeri	5	0	5	1,0	27.804	0	27.804	0,4	25.574	0	25.574	0,5
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	2.770	54.850	57.620	0,9	1.900	43.630	45.530	1,0
Su Gemisi	0	1	1	0,2	0	1.027	1.027	0,0	0	488	488	0,0
Ro-Ro Gemisi	12	0	12	2,5	135.903	0	135.903	2,1	308.947	0	308.947	6,6
Ro-Ro Ferry-Yolcu	8	3	11	2,3	31.726	4.309	36.035	0,6	65.217	5.457	70.674	1,5
Feribot	0	8	8	1,7	0	15.329	15.329	0,2	0	11.846	11.846	0,3
Tren Ferisi	0	2	2	0,4	0	2.600	2.600	0,0	0	2.466	2.466	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	1	2	3	0,6	1.540	3.539	5.079	0,1	4.701	12.018	16.719	0,3
Bilimsel Araştırma Gemisi	2	1	3	0,6	3.580	4.200	7.780	0,1	21.740	2.569	24.309	0,5
Deniz Otobüsleri	1	0	1	0,2	29.642	0	29.642	0,5	431	0	431	0,0
Hizmet Gemileri	19	14	33	6,9	125.577	53.005	178.582	2,8	107.712	59.492	167.204	3,5
Petrol Tankeri	19	29	48	10,0	1.251.473	212.765	1.464.237	22,5	671.584	114.595	786.179	16,7
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	9	1	10	2,1	121.871	17.183	139.054	2,1	314.607	60.465	375.072	8,0
Deniz Araçları	1	5	6	1,4	8.000	10.168	18.168	0,3	6.926	5.500	12.426	0,2
Genel Toplam	237	242	479	100	5.019.347	1.480.763	6.500.109	100	3.667.871	1.048.239	4.716.110	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	17	153	170	35,5	55.385	707.775	763.160	11,7	36.432	454.440	490.872	10,4
Dökme Yük Gemisi	5	41	46	9,6	116.655	1.792.514	1.909.169	29,4	71.927	1.031.256	1.103.183	23,4
Konteyner	5	42	47	9,8	156.278	858.308	1.014.586	15,6	123.464	686.054	809.518	17,2
Kuru Yük-Konteyner	1	8	9	1,9	2.356	55.631	57.987	0,9	1.720	37.113	38.833	0,8
Kimyevi Madde Tankeri	2	57	59	12,3	9.497	620.584	630.081	9,7	6.441	404.203	410.644	8,7
LPG Tankeri	0	5	5	1,0	0	27.804	27.804	0,4	0	25.574	25.574	0,5
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	2.770	54.850	57.620	0,9	1.900	43.630	45.530	1,0
Su Gemisi	0	1	1	0,2	0	1.027	1.027	0,0	0	488	488	0,0
Ro-Ro Gemisi	0	12	12	2,5	0	135.903	135.903	2,1	0	308.947	308.947	6,6
Ro-Ro Ferry-Yolcu	1	10	11	2,3	1.500	34.535	36.035	0,6	19.638	51.036	70.674	1,5
Feribot	1	7	8	1,7	2.314	13.015	15.329	0,2	1.596	10.250	11.846	0,3
Tren Ferisi	2	0	2	0,4	2.600	0	2.600	0,0	2.466	0	2.466	0,1
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	2	1	3	0,6	3.240	1.839	5.079	0,1	15.284	1.435	16.719	0,3
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	3	3	0,6	0	7.780	7.780	0,1	0	24.309	24.309	0,5
Deniz Otobüsleri	0	1	1	0,2	0	29.642	29.642	0,5	0	431	431	0,0
Hizmet Gemileri	13	20	33	6,9	34.847	143.735	178.582	2,8	25.357	141.847	167.204	3,5
Petrol Tankeri	11	37	48	10,0	22.624	1.441.613	1.464.237	22,5	13.193	772.986	786.179	16,7
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	1	9	10	2,1	11.978	127.076	139.054	2,1	32.770	342.302	375.072	8,0
Deniz Araçları	5	1	6	1,4	10.168	8.000	18.168	0,3	5.500	6.926	12.426	0,2
Genel Toplam	67	412	479	100	432.212	6.067.897	6.500.109	100	357.688	4.358.422	4.716.110	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, 479 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2020 itibariyle 24,7'dir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %35,5'ini oluşturan Kuru Yük gemilerinin genel yaş ortalaması 31'dir. DWT olarak filomuzun %29,4'ünü oluşturan Dökme Yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 21'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	170	763.160	490.872	31
Dökme Yük Gemisi	46	1.909.169	1.103.183	21
Konteyner	47	1.014.586	809.518	16
Kuru Yük Konteyner	9	57.987	38.833	23
Kimyevi Madde Tankeri	59	630.081	410.644	19
Lpg Tankeri	5	27.804	25.574	23
Asfalt Tankeri	4	57.620	45.530	13
Su Gemisi	1	1.027	488	51
Ro-ro Gemisi	12	135.903	308.947	18
Ro-Ro Ferry-Yolcu	11	36.035	70.674	35
Feribot	8	15.329	11.846	31
Tren Ferisi	2	2.600	2.466	47
Yolcu/Yolcu Yük Gemisi	3	5.079	16.719	46
Bilimsel Araştırma / İnceleme Gemisi	3	7.780	24.309	26
Deniz Otobüsleri	1	29.642	431	32
Hizmet Gemileri	33	178.582	167.204	31
Petrol Tankeri	48	1.464.237	786.179	19
Tren Ferry/Ro-Ro	1	6.266	15.195	34
Kuru Yük Ro-Ro	10	139.054	375.072	9
Deniz Araçları	6	18.168	12.426	8
Genel Toplam	479	6.500.109	4.716.110	24,7

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo (23)'te toplam 479 adet ve 6.500.109 DWT'lik Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

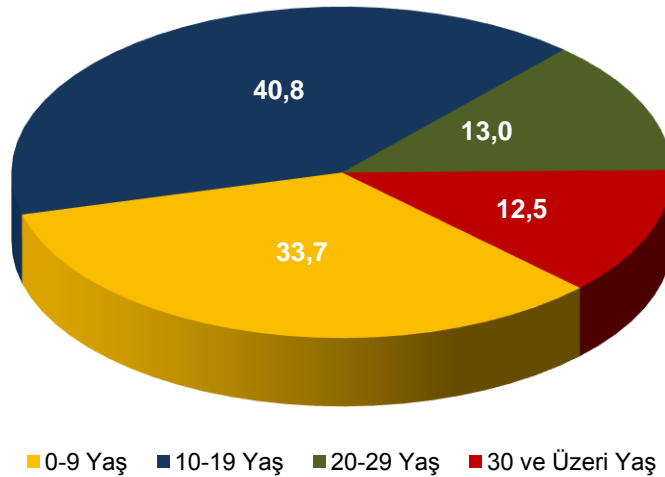
- 2.190.957 DWT'lik 68 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.651.278 DWT'lik 144 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 847.031 DWT'lik 87 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 810.043 DWT'lik 180 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer almaktadır.

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	4,8	6	7.887	11,0	4	4.902	6,8	44	55.578	77,4	57	71.849
1500-5999	19	56.967	8,0	45	170.556	24,0	43	150.484	21,1	108	333.779	46,9	215	711.786
6000-9999	4	28.999	6,8	22	165.330	38,8	18	140.270	33,0	13	90.970	21,4	57	425.569
10000-34999	24	469.068	24,5	48	857.064	44,8	16	256.033	13,4	15	330.516	17,3	103	1.912.681
35000-52999	6	249.518	23,6	13	583.949	55,3	5	223.171	21,1	0	0	0,0	24	1.056.638
53000-79999	3	220.457	31,8	7	401.089	57,8	1	72.171	10,4	0	0	0,0	11	693.717
80000-119999	3	247.564	100,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	3	247.564
120000+	6	914.902	66,3	3	465.403	33,7	0	0	0,0	0	0	0,0	9	1.380.305
Genel Toplam	68	2.190.957	33,7	144	2.651.278	40,8	87	847.031	13,0	180	810.843	12,5	479	6.500.109

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

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



Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Grafik (24)'te görüldüğü üzere 1000 DWT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %33,7'si 0-9 yaş grubunda, %40,8'i 10-19 yaş grubunda, %13,0'ı 20-29 yaş grubunda ve %12,5'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

2.2.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

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

Tablo (24)'te, 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1999 – 2021 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, 2021 yılı başı itibarıyla, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında 28,9 milyon DWT'nin %18,8'i Türk Bayrağında, %81,2'si ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1 Ocak 2021 itibarıyla 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2020 yılı başı ile 2021 yılı başına göre %1,4'lük bir düşüş gerçekleşmiştir.

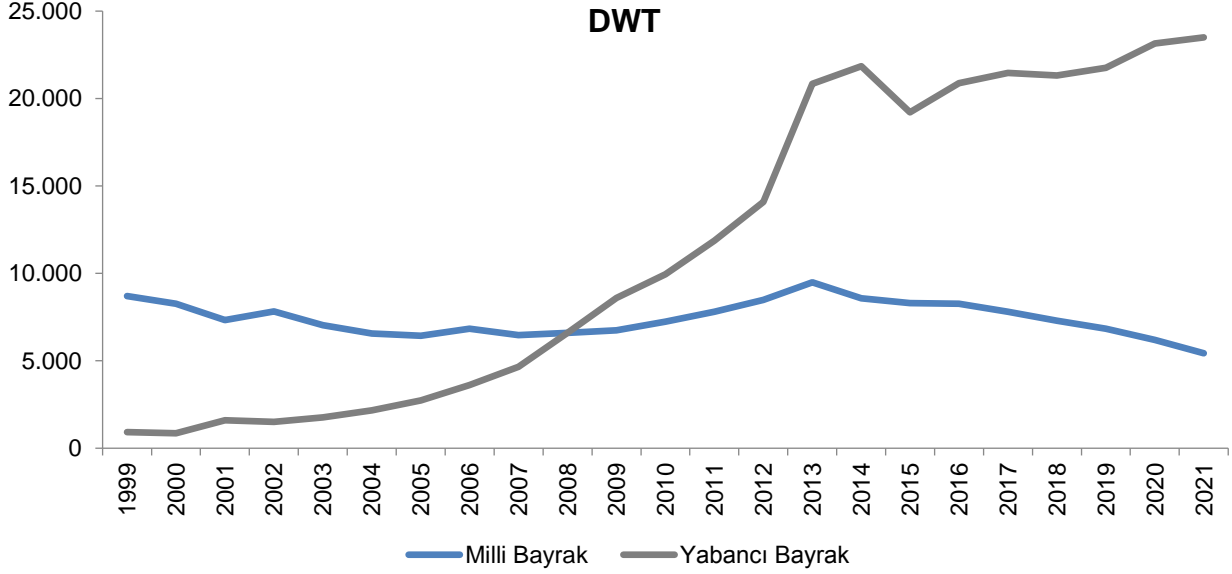
Tablo 24. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

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

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

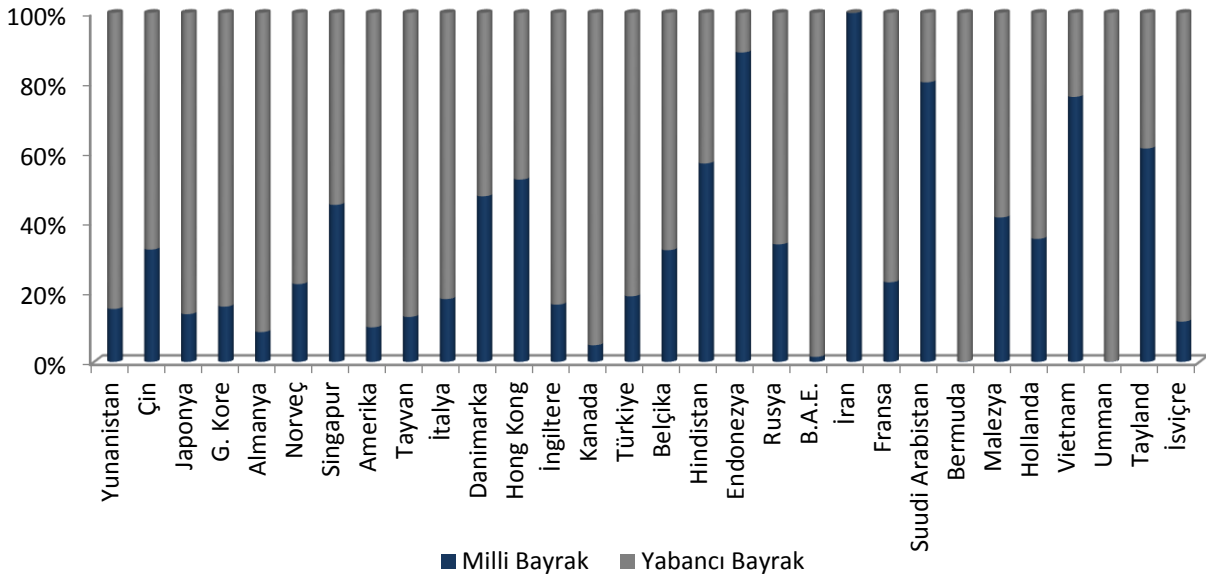
1 Ocak 2021 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 5,4 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 23,5 milyon DWT'dir.

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



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2021

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



Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2021

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 405,3 milyon DWT ile 1. sırada, Çin 314,0 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 258,8 milyon DWT ile 3. sırada ve Güney Kore 88,5 milyon DWT 4. sırada yer almaktadır.

Tablo 25. 1 Ocak 2021 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	651	61.458	41	15,6	4.354	343.853	2.125	11,9	5.005	405.310	2.166	12,4	84,8
2 Çin	4.081	101.018	986	12,7	3.000	212.991	3.108	12,5	7.081	314.009	4.094	12,6	67,8
3 Japonya	855	35.397	244	12,2	3.447	223.404	1.852	8,1	4.302	258.801	2.097	8,9	86,3
4 G. Kore	723	14.018	226	18,0	895	74.536	590	11,2	1.618	88.555	816	14,2	84,2
5 Almanya	170	7.311	558	18,1	2.322	78.305	3.450	13,1	2.492	85.616	4.009	13,5	91,5
6 Norveç	626	17.733	80	15,4	1.127	61.852	461	14,2	1.753	79.586	541	14,6	77,7
7 Singapur	711	28.026	283	10,2	799	34.271	511	14,6	1.510	62.297	794	12,5	55,0
8 Amerika	202	5.717	86	23,7	927	52.077	213	14,5	1.129	57.794	298	16,1	90,1
9 Tayvan	133	6.909	175	15,4	829	46.771	905	12,8	962	53.680	1.080	13,2	87,1
10 İtalya	405	8.827	71	19,7	678	40.227	1.739	12,3	1.083	49.054	1.810	15,0	82,0
11 Danimarka	381	21.289	1.421	14,7	499	23.588	1.154	12,6	880	44.878	2.575	13,5	52,6
12 Hong Kong	419	22.631	26	10,2	637	20.700	44	19,5	1.056	43.331	70	15,8	47,8
13 İngiltere	182	6.419	139	13,4	622	32.707	906	12,5	804	39.126	1.045	12,7	83,6
14 Kanada	124	1.571	5	24,7	407	31.404	1.067	11,7	531	32.975	1.072	14,8	95,2
15 Türkiye	384	5.432	79	23,1	1.108	23.497	179	19,9	1.492	28.929	257	20,7	81,2
16 Belçika	83	8.942	28	10,9	162	19.002	47	10,5	245	27.943	75	10,6	68,0
17 Hindistan	638	15.170	19	15,1	176	11.518	4	15,3	814	26.688	24	15,1	43,2
18 Endonezya	2.043	21.474	222	23,6	88	2.754	29	19,0	2.131	24.228	250	23,4	11,4
19 Rusya	1.205	7.709	106	29,5	325	15.197	35	20,6	1.530	22.905	142	27,6	66,3
20 B.A.E.	51	307	7	15,4	602	21.137	154	20,4	653	21.445	161	20,0	98,6
21 İran	215	18.733	157	19,4	3	10	-	34,6	218	18.743	157	19,6	0,1
22 Fransa	122	3.870	287	14,2	215	13.104	954	11,6	337	16.974	1.242	12,6	77,2
23 Suudi Arabistan	106	13.329	8	15,4	39	3.315	1	19,1	145	16.645	8	16,4	19,9
24 Bermuda	1	13	-	12,3	98	14.864	40	7,1	99	14.877	40	7,2	99,9
25 Malezya	199	6.064	26	18,8	151	8.598	1	15,3	350	14.662	27	17,3	58,6
26 Hollanda	558	4.664	199	13,7	365	8.574	70	13,9	923	13.238	269	13,8	64,8
27 Vietnam	845	8.743	42	14,3	144	2.775	4	19,9	989	11.519	46	15,1	24,1
28 Umman	5	6	-	13,9	58	8.926	1	9,5	63	8.932	1	9,8	99,9
29 Tayland	306	4.972	29	26,3	77	3.163	29	16,7	383	8.135	58	24,4	38,9
30 İsviçre	19	935	1	7,4	147	7.178	4	12,6	166	8.113	5	12,0	88,5
30 Ülke Toplamı	16.443	458.689	5.551	16,9	24.301	1.440.298	19.678	12,9	40.744	1.898.987	25.229	14,6	75,8
Diğer	2.405	34.316	228	23,6	2.662	76.826	353	21,3	5.067	111.142	581	22,4	69,1
Ara Toplam	18.848	493.005	5.779	17,8	26.963	1.517.124	20.031	13,8	45.811	2.010.129	25.810	15,4	75,5
Bilinmeyen									539	14.304	36	24,9	
Dünya Toplamı									46.350	2.024.433	25.847	15,5	

Kaynak: ISL Ocak - Şubat 2021

Dünyanın kolay bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2021 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.

2021 yılı başı itibariyle, Türkiye'nin milli bayraktaki gemi oranı adet bazında %25,7 ve yabancı bayrakta %74,3'tür. DWT olarak oranı ise milli bayrakta %18,8 ve yabancı bayrakta %81,2'dir.

30 Ülkenin DWT olarak %24,2'si milli bayraklarında, %75,8'i ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Tablo 26. 1 Ocak 2021 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)

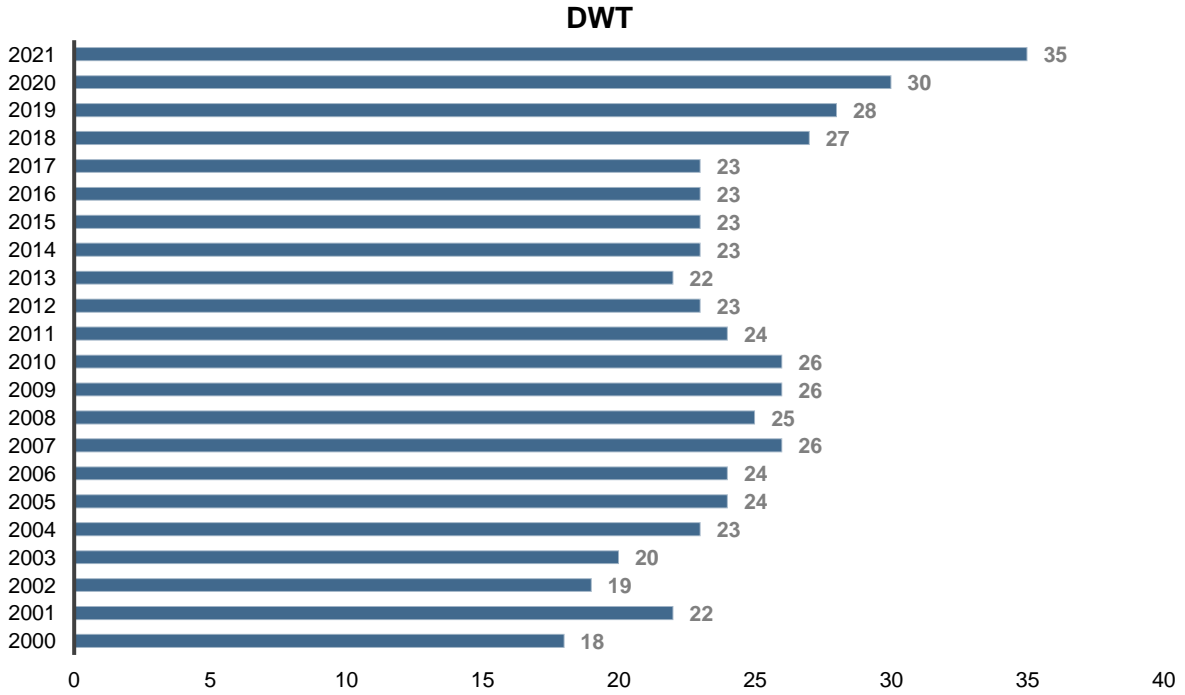
2021 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2020				1 Ocak 2021				Toplam DWT Payı (%)	Yıllık Değişim DWT (%)
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Panama	6.486	212.179	320.335	3.489	6.612	220.525	335.293	3.822	16,5	4,7
2	Liberya	3.553	165.854	266.245	4.009	3.777	181.077	293.571	4.115	14,4	10,3
3	Marşal Adaları	3.404	155.141	254.460	1.250	3.539	161.532	265.598	1.205	13,1	4,4
4	Hong Kong	2.534	126.763	200.544	3.596	2.556	129.348	204.717	3.642	10,1	2,1
5	Singapur	2.362	90.016	135.649	2.467	2.331	87.755	131.596	2.472	6,5	-3,0
6	Malta	2.036	79.320	114.468	2.036	1.976	80.903	115.067	2.116	5,7	0,5
7	Çin	4.425	61.277	95.759	954	4.734	64.922	101.691	986	5,0	6,2
8	Yunanistan	913	39.843	68.887	51	876	37.561	64.739	42	3,2	-6,0
9	Bahamalar	1.133	55.419	65.224	212	1.091	53.233	61.270	188	3,0	-6,1
10	Japonya	2.591	28.738	39.822	244	2.689	27.937	38.229	250	1,9	-4,0
11	G. Kıbrıs	864	22.402	33.785	497	863	22.138	33.069	471	1,6	-2,1
12	İngiltere	634	24.038	34.465	384	579	22.126	31.844	388	1,6	-7,6
13	Danimarka	516	21.035	23.177	1.528	548	22.235	24.916	1.539	1,2	7,5
14	Endonezya	3.391	16.037	22.651	218	3.523	17.225	24.475	229	1,2	8,1
15	Portekiz	561	15.284	20.798	902	608	16.491	22.686	939	1,1	9,1
16	Norveç	865	16.037	19.969	61	905	17.018	21.423	82	1,1	7,3
17	İran	449	10.785	19.402	104	461	11.388	20.112	158	1,0	3,7
18	Hindistan	888	9.645	16.501	57	899	9.511	16.152	55	0,8	-2,1
19	Güney Kore	1.025	10.558	14.763	145	1.040	11.912	15.206	227	0,7	3,0
20	Suudi Arabistan	129	7.536	13.479	8	124	7.516	13.532	8	0,7	0,4
21	İtalya	641	13.976	11.372	109	631	13.848	10.751	109	0,5	-5,5
22	Belçika	102	6.230	10.358	22	98	5.817	9.522	28	0,5	-8,1
23	Vietnam	1.401	5.113	8.359	40	1.419	5.751	9.442	42	0,5	13,0
24	Rusya	1.546	6.989	8.957	108	1.583	7.209	9.181	116	0,5	2,5
25	Amerika	363	7.652	8.388	253	364	7.574	8.346	251	0,4	-0,5
26	Bermuda	128	9.713	7.355	44	135	10.296	7.678	44	0,4	4,4
27	Fransa	218	6.011	7.116	242	220	6.672	7.551	287	0,4	6,1
28	Almanya	238	7.672	8.338	605	233	7.029	7.456	566	0,4	-10,6
29	Tayvan	200	4.421	6.659	176	204	4.592	7.009	176	0,3	5,3
30	Malezya	429	5.627	6.907	27	432	5.522	6.620	29	0,3	-4,2
31	Cayman Adaları	138	4.392	6.524	1	136	4.407	6.615	5	0,3	1,4
32	Antigua & Barbuda	691	5.000	6.590	343	643	4.832	6.336	329	0,3	-3,9
33	Filipinler	1.041	4.166	6.165	51	1.084	4.095	6.004	50	0,3	-2,6
34	Hollanda	763	6.067	6.147	246	752	5.674	5.966	230	0,3	-2,9
35	Türkiye	735	4.943	6.698	97	702	4.456	5.955	91	0,3	-11,1
36	Tayland	567	3.930	6.544	31	562	3.574	5.898	30	0,3	-9,9
37	Kuveyt	40	2.317	4.182	1	46	2.555	4.483	1	0,2	7,2
38	Belize	452	1.890	2.936	15	487	2.624	4.266	11	0,2	45,3
39	Brezilya	131	2.752	4.427	64	119	2.597	4.209	63	0,2	-4,9
40	Yeni Zelanda	212	1.713	2.691	16	210	2.189	3.623	11	0,2	34,6
155	Toplam	55.655	1.320.140	1.970.526	25.227	56.899	1.359.675	2.033.626	25.858	100,0	3,2

Kaynak: ISL Ocak - Şubat 2021

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri kırk ülke bazında sıralaması Tablo (26)'dadır. Buna göre dünya filosunun %16,5'ini bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, %14,4'ünü bünyesinde bulunduran Liberya 2. sırada, %13,1'ini bünyesinde bulunduran Marşal Adaları ise 3. sırada yer almaktadır.

Bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 155 ülke bazında 56.899 adet gemi ile 2.033.626.000 DWT ve 1.359.675.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %0,3 ile Türkiye 35'inci sıraya gerilemiştir.

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



Kaynak: ISL Ocak - Şubat 2021

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 (64,7 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (33,0 milyon DWT) 2. sırada, İran (20,1 milyon DWT) 3. sırada, Rusya (9,1 Milyon DWT) 4. sırada ve Türkiye (5,9 milyon DWT) ile 5. sırada yer almaktadır.

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

Dünya Sıralaması	Ülke	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya DWT (%)	Yıllık Değişim (%)
8	Yunanistan	876	64.739	3,2	-6,0
11	G. Kıbrıs	863	33.069	1,6	-2,1
17	İran	461	20.112	1,0	3,7
24	Rusya	1.583	9.181	0,5	2,5
35	Türkiye	702	5.955	0,3	-11,1
53	Mısır	102	1.550	0,1	8,3
91	Ukrayna	102	313	0,0	14,1
103	Bulgaristan	27	130	0,0	-10,3
111	Gürcistan	19	74	0,0	-1,9
112	Suriye	13	74	0,0	-5,2
124	Romanya	15	37	0,0	-9,2

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2021

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde, 1000 GT ve üzeri gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 405,3 milyon DWT, Türkiye 28,9 milyon DWT, Rusya 22,9 milyon DWT ve İran 18,7 milyon DWT'dir.

DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER





2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

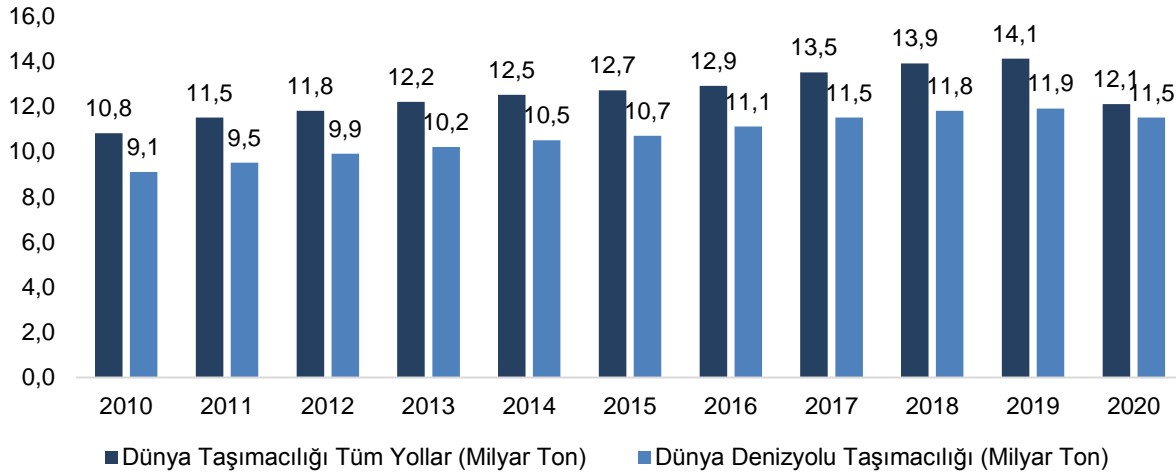
Dünya taşımacılığının 2010-2020 yıllarındaki yüzdeler dağılımı tablosunda 2020 yılında denizyolunun payı %90 olarak gerçekleşmiştir. Ancak 2020 yılında küresel deniz ticaretinde, Covid-19 salgınının etkisi ile son on yılda ilk defa ton bazında %3,36 oranında düşüş gerçekleşmiştir.

Tablo 28. Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı

Yıllar	Dünya Taşımacılığı Tüm Yollar (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2010	10,8	13,0	9,1	84,0
2011	11,5	7,0	9,5	82,0
2012	11,8	3,0	9,9	84,0
2013	12,2	3,0	10,2	83,0
2014	12,5	2,0	10,5	84,0
2015	12,7	2,0	10,7	84,0
2016	12,9	2,0	11,1	86,0
2017	13,5	5,0	11,5	85,0
2018	13,9	3,0	11,8	85,0
2019	14,1	1,0	11,9	85,0
2020	12,1	-14,0	11,5	90,0

Kaynak: Clarksons Research Şubat 2021

Grafik 28. 2020 Dünya Deniz Taşımacılığı (Milyar Ton)



Kaynak: Clarksons Research Şubat 2021

2020 Yılında dünya deniz ticaretinin %90'ı, Türkiye'nin dış ticaretinin %88,8'i denizyoluyla taşınmıştır.

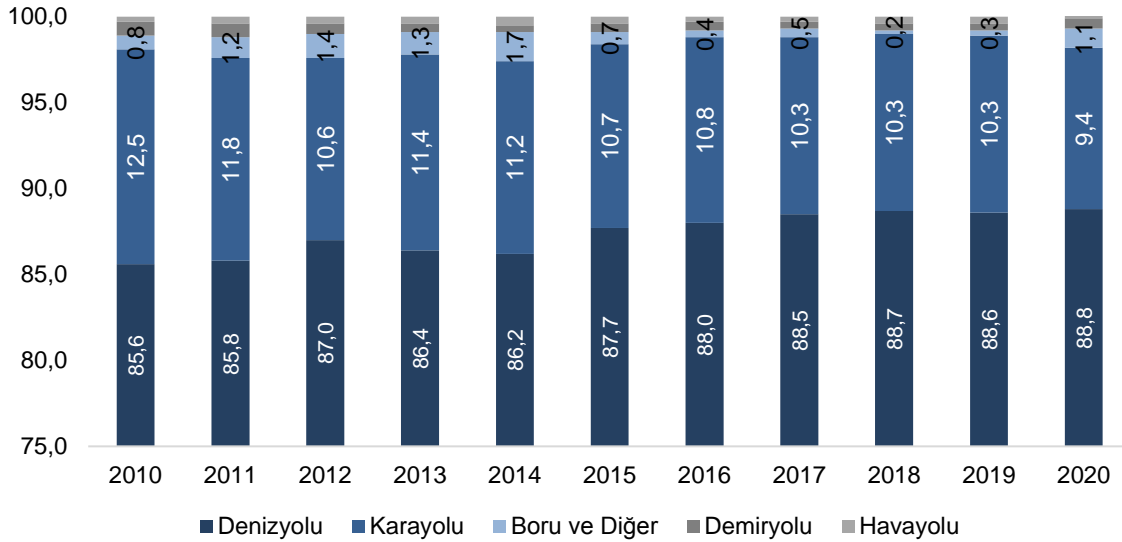
Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2020 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %88,8'i denizyolu ile %9,4'ü karayolu ile, %0,6'sı demiryolu ile, %0,2'si havayolu ile ve %1,1'i ise sabit ulaşım sistemi ile taşınmıştır.

Tablo 29. 2010-2020 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru ve Diğer
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87,0	0,6	10,6	0,4	1,4
2013	86,4	0,5	11,4	0,4	1,3
2014	86,2	0,4	11,2	0,5	1,7
2015	87,7	0,5	10,7	0,4	0,7
2016	88,0	0,5	10,8	0,3	0,4
2017	88,5	0,4	10,3	0,3	0,5
2018	88,7	0,4	10,3	0,4	0,2
2019	88,6	0,4	10,3	0,4	0,3
2020	88,8	0,6	9,4	0,2	1,1

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

Grafik 29. 2010-2020 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)



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

TÜİK'ten alınan bilgilerde, 2020 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 18 milyar ABD \$ belirlenemeyen bir değer yer almakta olup bu değer hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden toplama ilave edilememiştir.

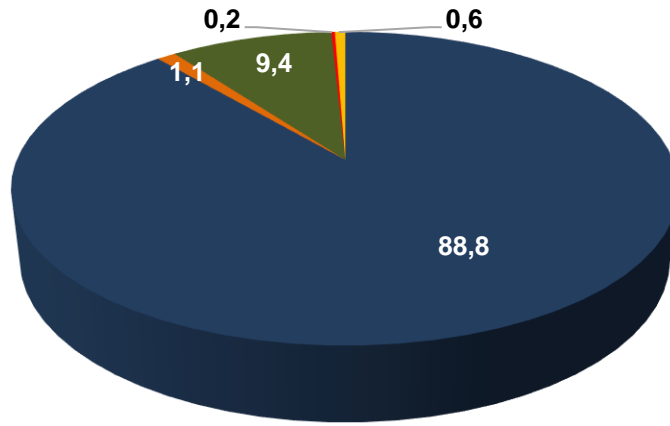
2020 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak %58,2'si denizyolu ile %25,6'sı karayolu ile %0,9'u demiryolu ile %14,0'i havayoluyla ile ve %1,3'ü sabit ulaşım sistemi ile taşınmıştır.

Tablo 30. 2020 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri

Taşımacılık Türü	İhracat Miktar Ton (%)	İthalat Miktar Ton (%)	Dış Ticaret Miktar Ton (%)	İhracat Değer ABD \$ (%)	İthalat Değer ABD \$ (%)	Dış Ticaret Değer ABD \$ (%)
Denizyolu	82,0	93,5	88,8	59,5	57,0	58,2
Karayolu	16,7	4,3	9,4	31,3	20,8	25,6
Havayolu	0,2	0,0	0,2	7,5	19,5	14,0
Demiryolu	0,6	0,5	0,6	0,8	1,1	0,9
Sabit Ulaşım Sistemi	0,2	1,6	1,1	0,9	1,7	1,3

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

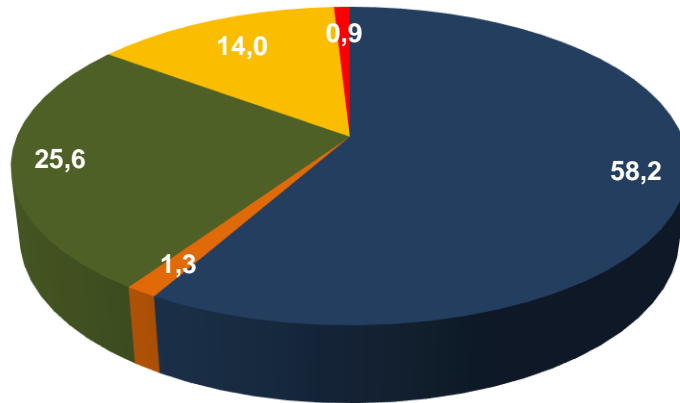
Grafik 30. Dış Ticaret Miktar (Ton /%)



■ Denizyolu ■ Sabit Ulaşım Sistemi ■ Karayolu ■ Havayolu ■ Demiryolu

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

Grafik 31. Dış Ticaret Değer (\$/%)



■ Denizyolu ■ Sabit Ulaşım Sistemi ■ Karayolu ■ Havayolu ■ Demiryolu

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

2.3.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

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

2.3.2. Kabotaj Yük Taşımaları

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

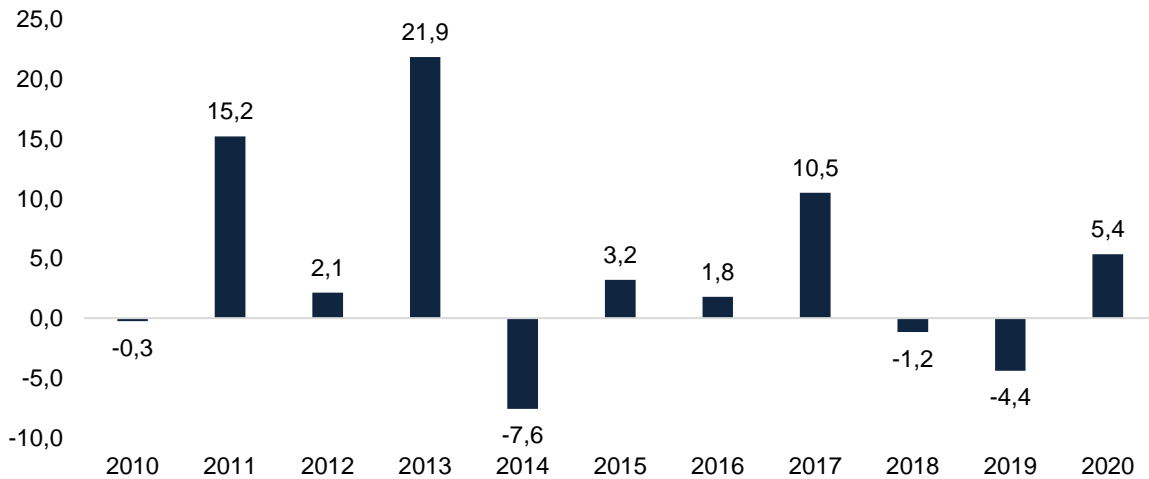
ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. 2010 – 2020 Yıllarında gerçekleşen kabotaj taşıması miktarları ile değişim bilgileri Tablo 31'dedir.

Tablo 31. 2010-2020 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim (%)
2010	19.434.485	-0,3
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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 32. 2010-2020 Kabotaj Taşımacılığı Yıllık Değişim Yüzdeleri (%)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2020 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla %5,35 artış ile 29.763.556 ton yük taşınmıştır. 2010-2020 Yılları arasında kabotaj taşımacılığı %53 artmıştır.

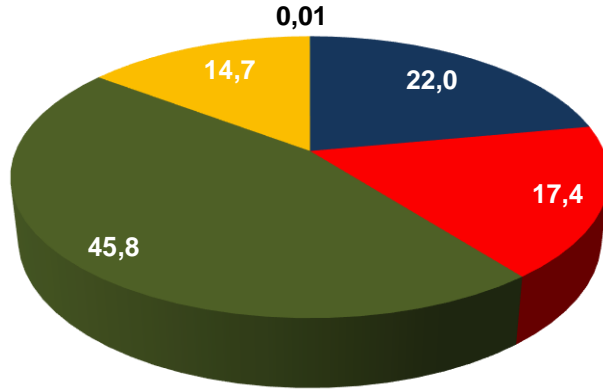
Tablo 32. 2020 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi (mton)

Kargo Tipleri	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Toplam Elleçleme	Yüzelik Dağılım (%)
Katı Dökme Yük	6.462.154	6.502.237	12.964.391	22,0
Genel Kargo	5.241.887	4.990.637	10.232.524	17,4
Sıvı Dökme Yük	13.620.965	13.322.114	26.943.079	45,8
Konteyner	4.432.731	4.217.330	8.650.061	14,7
Araç	5.819	1.510	7.329	0,0
Genel Toplam	29.763.556	29.033.828	58.797.384	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. 2020 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)



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

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. 2020 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)

Limn Başkanlığı	Kabotaj Y¼kleme	Kabotaj Boşaltma	Kabotaj Elleçlemesi	Toplam Elleçleme (%)
Kocaeli	4.733.716	6.905.884	11.639.600	19,8
Aliağa	6.900.197	2.322.055	9.222.252	15,7
İskenderun	4.920.526	1.659.476	6.580.002	11,2
Tekirdağ	1.148.265	3.120.080	4.268.345	7,3
Botaş	2.052.251	1.483.666	3.535.917	6,0
Gemlik	1.270.262	1.174.055	2.444.317	4,2
Ambarlı	969.572	1.395.970	2.365.542	4,0
Mersin	344.830	1.856.485	2.201.315	3,7
Samsun	795.066	1.352.063	2.147.129	3,7
Antalya	707.513	1.292.408	1.999.921	3,4
Karadeniz Ereğli	627.174	1.201.591	1.828.765	3,1
İstanbul	106.383	1.515.702	1.622.085	2,8
Karabiga	704.215	701.851	1.406.066	2,4
İzmir	379.425	611.240	990.665	1,7
Çanakkale	675.380	278.681	954.061	1,6
Marmara Adası	841.167	1.982	843.149	1,4
¼nye	537.810	145.112	682.922	1,2
Bandıma	463.988	199.062	663.050	1,1
Tuzla	351.175	247.034	598.209	1,0
Hopa	407.970	111.026	518.996	0,9
Rize	5.500	435.077	440.577	0,7
Tirebolu	0	423.749	423.749	0,7
Zonguldak	221.437	137.780	359.217	0,6
Trabzon	207.480	127.759	335.239	0,6
İnebolu	208.871	20.365	229.236	0,4
Yalova	108.950	92.144	201.094	0,3
Bartın	48.433	66.568	115.001	0,2
Marmaris	0	48.234	48.234	0,1
Çeşme	0	23.002	23.002	0,0
Taşucu	0	21.609	21.609	0,0
Karasu	0	17.575	17.575	0,0
Alanya	0	16.000	16.000	0,0
İğneada	12.450	0	12.450	0,0
G¼ll¼k	10.780	34	10.814	0,0
Silivri	0	10.500	10.500	0,0
G¼cek	0	7.950	7.950	0,0
Fatsa	0	6.878	6.878	0,0
Amasra	2.770	0	2.770	0,0
Erdek	0	2.191	2.191	0,0
S¼rmene	0	990	990	0,0
Genel Toplam	29.763.556	29.033.828	58.797.384	100,0

Kaynak: UAB Denizcilik Genel M¼d¼rl¼đ¼

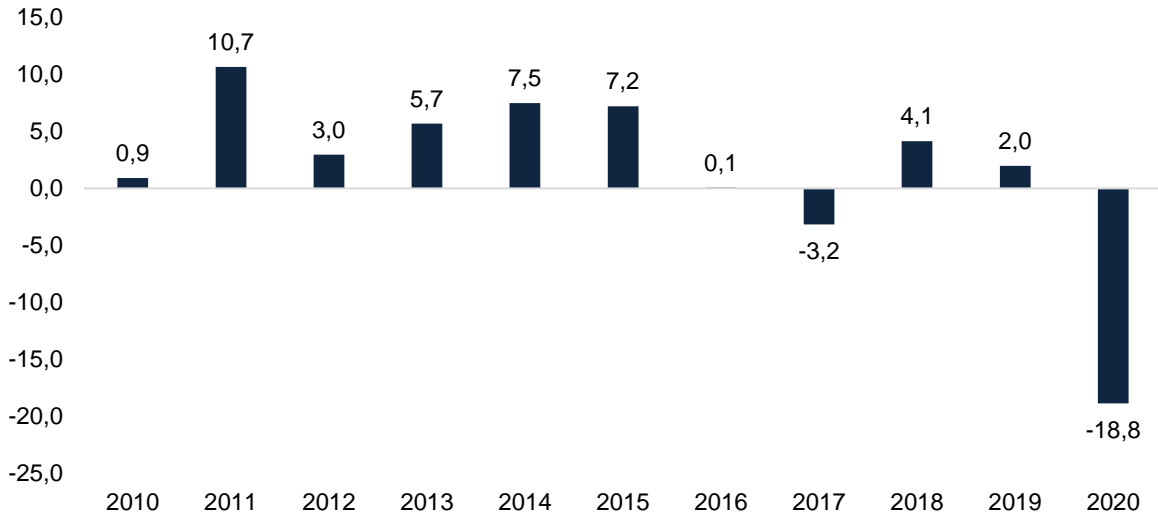
Tablo 34. 2010-2020 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/ Araç-Mil (Ton-Mil)

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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosunda 2010 yılından 2020 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. Covid-19 etkisiyle getirilen kısıtlamalar kapsamında 2020 yılında araç sayısında %18,8'lik, adet x mil'de ise %24'lük düşüş gerçekleşmiştir. 2010-2020 yıllarında taşınan araç sayısı %16 artmıştır.

Grafik 34. 2010-2020 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı Bazında Yıllık Değişim (%)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

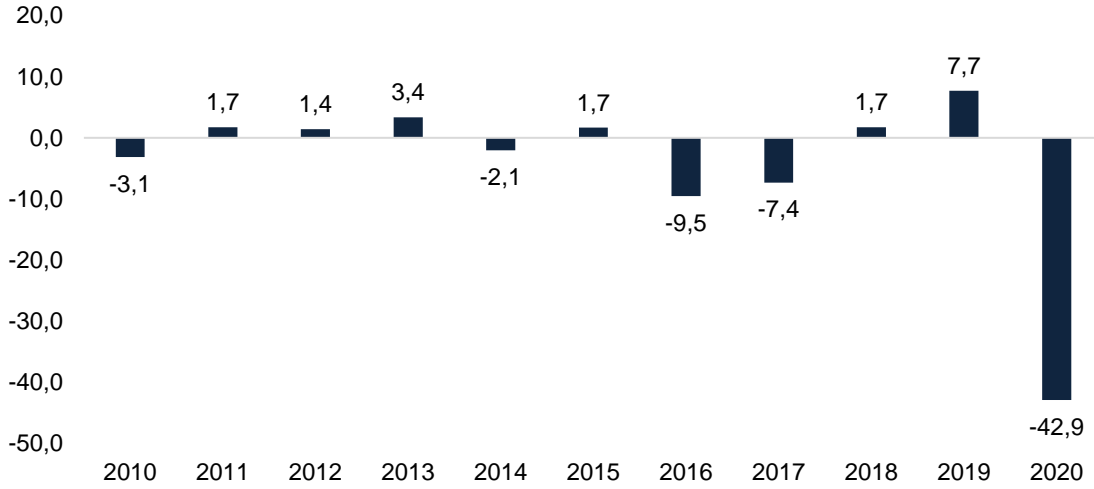
Tablo 35. 2010-2020 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı

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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Covid-19 kısıtlamalarının tüm dünyada olduğu gibi yolcu taşımacılığına negatif yönde etkisi olarak kendisini göstermiştir. 2020 yılında kabotajda taşınan yolcu sayısı %43, yolcu adet x mil ise %47 düşüş olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 35. 2010-2020 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı Değişimi (%)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 36. 2018-2020 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları (TL)

Gemi Cinsleri	2018			2019			2020		
	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı (%)	Yıllık Değişim (%)
Balıkçı Gemileri	156.938.218	24,0	-10,0	181.854.821	25,0	16,0	231.071.559	28,0	27,0
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	91.132.368	14,0	-3,0	107.079.170	15,0	17,0	114.933.254	14,0	7,0
Ticari Yatlar	9.803.185	2,0	-8,0	13.124.013	2,0	34,0	12.065.571	1,0	-8,0
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	280.094.906	43,0	-17,0	300.942.689	41,0	7,0	263.558.618	32,0	-12,0
Tankerler	50.078.803	8,0	-7,0	68.279.008	9,0	36,0	123.368.421	15,0	81,0
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	61.514.287	9,0	-16,0	55.774.866	8,0	-9,0	77.096.450	9,0	38,0
Toplam	649.561.768	100	-13,0	727.054.566	100,0	12,0	822.093.873	100,0	13,0

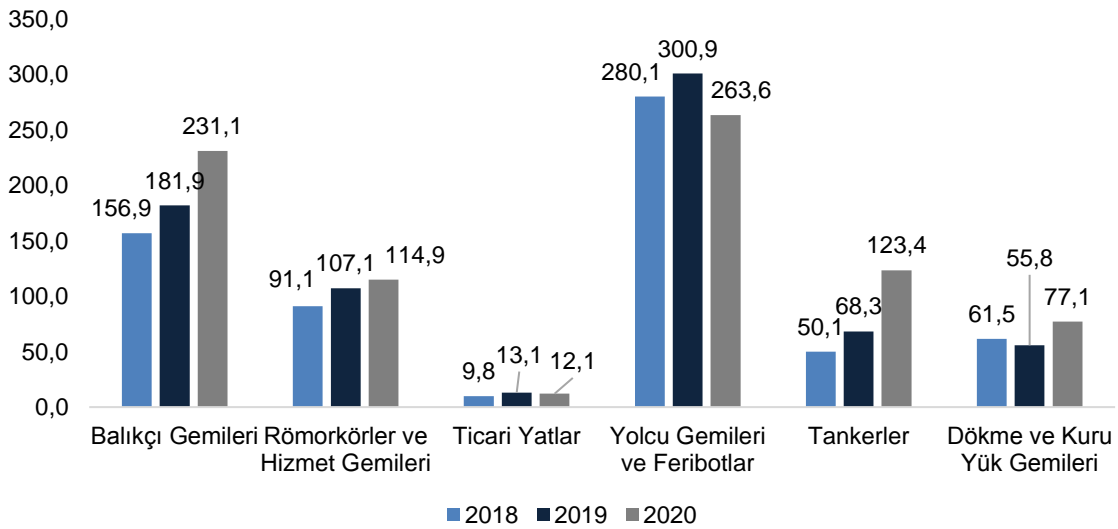
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2018-2020 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2020 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar %32
- Balıkçı Gemileri %28
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri %14
- Dökme ve Kuru Yük Gemileri %9
- Tankerler %15
- Ticari Yatlar %1

oranında teşvikten yararlanmışlardır.

Grafik 36. 2018-2020 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tiplerine Göre Teşvik Miktarı (milyon TL)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

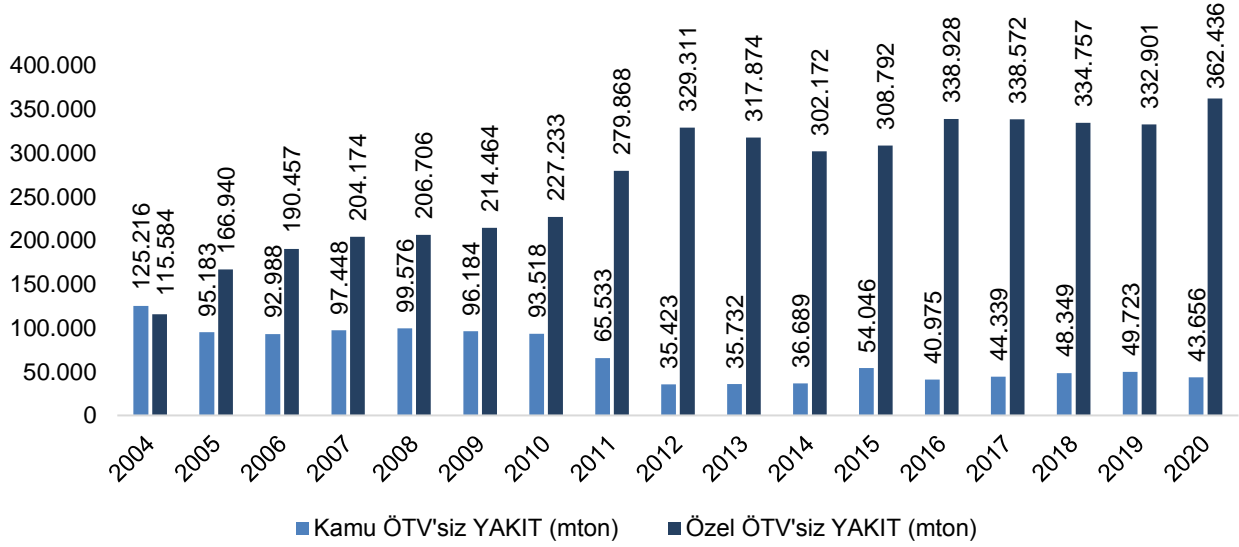
Tablo 37. ÖTV'siz Yakıt Miktar ve Değer Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı

		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 (TL)	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 (TL)	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 (TL)	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 (TL)	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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

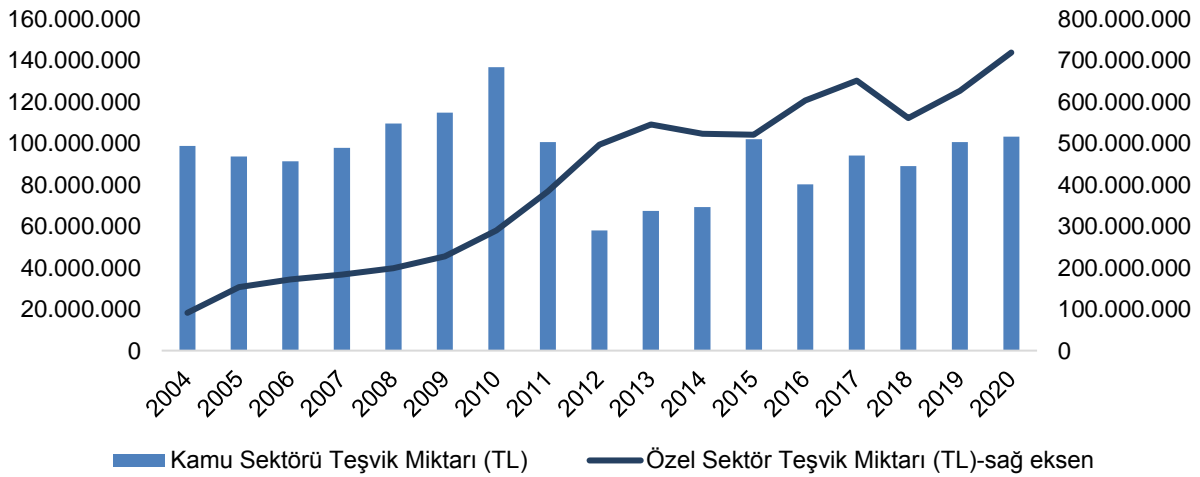
2010-2020 yıllarında 11 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne yakıt miktarı olarak 1.154.577 mton özel sektöre ise 4.527.513 mton ÖTV'si İndirilmiş Yakıt verilmiştir. Aynı dönemde verilen teşvik miktarı değeri olarak ise kamu sektörü 1,6 milyar TL, özel sektöre ise 6,9 milyar TL olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 37. 2010-2020 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektöre Verilen Yakıt Miktarları (mton)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 38. 2004-2020 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları (TL)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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.

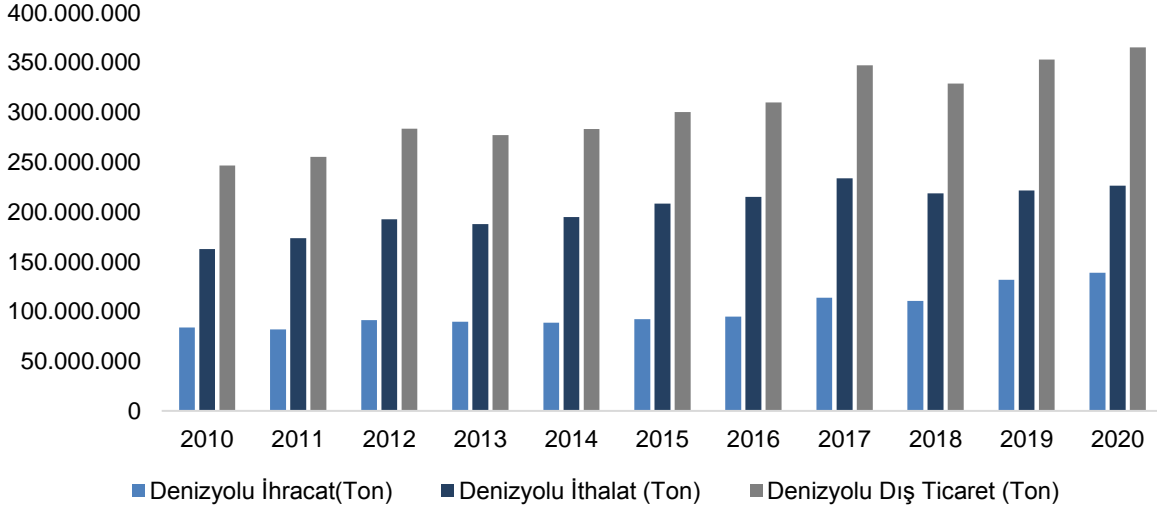
2020 yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 226.539.473 ton, ihracatı ise 138.902.823 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 38. 2010-2020 Türk Bayraklı Gemilerin Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları

Yıllar	Denizyolu Dış Ticaret (Ton)	Denizyolu İhracat (Ton)	Denizyolu İthalat (Ton)	T/B Payı (Ton)	TB (%)	YB (%)
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16,0	84,0
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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 39. 2010-2020 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 38'deki verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2019 yılına nazaran 2020 yılında ihracat taşımaları 131 milyon tondan 138 milyon tona, ithalat taşımaları ise 221 milyon tondan 226 milyon tona yükselmiştir.

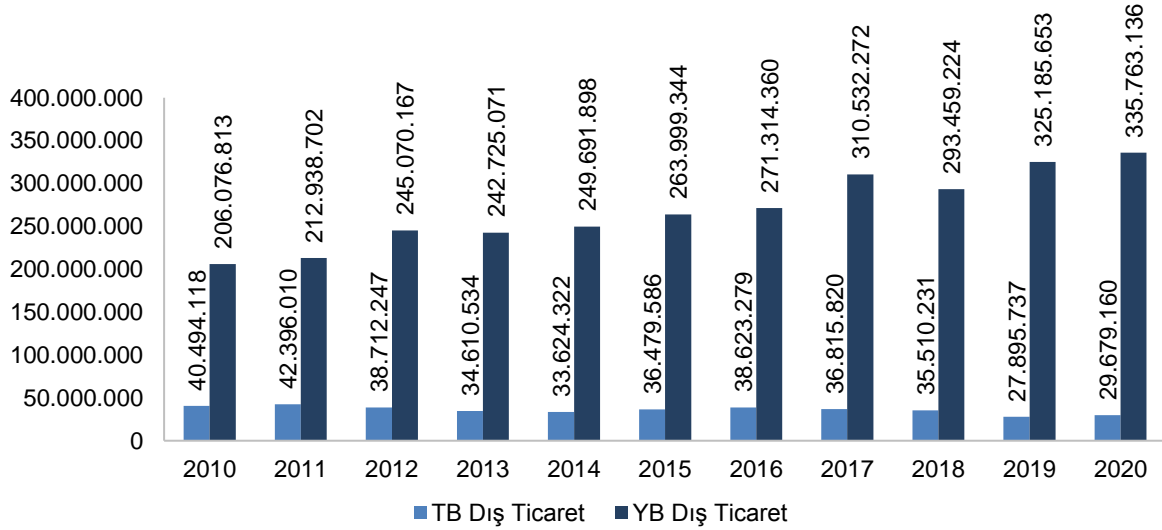
Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay 2019 yılına göre değişmeyerek 2020 yılında da %8 olmuştur.

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

Yıllar	Türk Bayraklı					Yabancı Bayraklı				
	TB İthalat	%	TB İhracat	%	TB Dış Ticaret	YB İthalat	%	YB İhracat	%	YB Dış Ticaret
2010	28.878.432	18,0	11.615.686	14,0	40.494.118	133.747.337	82,0	72.329.476	86,0	206.076.813
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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2020 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayrımlı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 138 milyon tonun 13 milyon tonu, %10'u Türk Bayraklı gemilerle; 125 milyon tonu, %90'ı yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 226 milyon tonun, 16 milyon tonu %7'si Türk Bayraklı gemilerle, 210 milyon tonu %93'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 10 yıllık sürecinde; 2010 yılında 246 milyon tonluk taşıma hacminin 2020'de 365 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 162 milyon tondan 226 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 83 milyon tondan 138 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2010 yılında ihracatta 11 milyon tondan 2020 yılında 13 milyon tona yükseldiği, ithalatta ise 2010 yılında 28 milyon tondan 2020 yılında 16 milyon tona gerilediği Tablo 39'da yer almaktadır

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımaları ise, 2010 yılında ihracatta 72 milyon tondan 2020 yılında 125 milyon tona, ithalatta ise 2010 yılında 133 milyon tondan 2020 yılında 210 milyon tona yükselmiştir.

2020 verilerine göre ithalat ve ihracat yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasında 2019 yılına nazaran %6'lık artış gerçekleşmiştir.

2.3.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2020 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 ile konteyner ve dökme katı yük, %13 ile genel kargo, %8 ile sıvı dökme yük ve %4 araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 40. 2020 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	3.749.631	48.664.886	52.414.517	38,0	126.874	52.541.391
Genel Kargo	1.253.763	16.380.122	17.633.885	13,0	40.626	17.674.511
Sıvı Dökme Yük	577.007	10.221.284	10.798.291	8,0	49.048.421	59.846.712
Konteyner	4.229.831	48.711.526	52.941.357	38,0	11.274.336	64.215.693
Araç	3.770.679	1.344.094	5.114.773	4,0	0	5.114.773
Genel Toplam	13.580.911	125.321.912	138.902.823	100,0	60.490.257	199.393.080

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

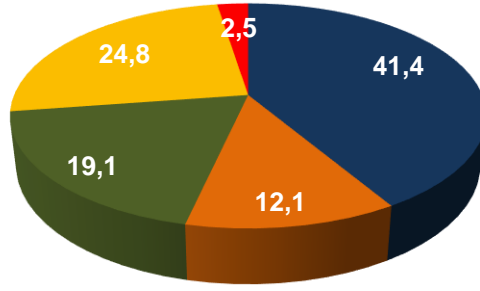
Tablo 41. 2020 Kargo Tipleri Bazında İthalat ve Transit Boşaltma (mton)

Kargo Tipi	Türk Bayraklı İthalat	Yabancı Bayraklı İthalat	Toplam İthalat	İthalat (%)	Transit Boşaltma	Toplam Boşaltma
Katı Dökme Yük	4.104.645	94.787.106	98.891.751	44,0	81.590	98.973.341
Genel Kargo	1.455.726	25.251.162	26.706.888	12,0	13.477	26.720.365
Sıvı Dökme Yük	4.464.576	54.648.324	59.112.900	26,0	749.705	59.862.605
Konteyner	2.441.485	35.335.766	37.777.251	17,0	11.067.943	48.845.194
Araç	3.631.817	418.866	4.050.683	2,0	0	4.050.683
Genel Toplam	16.098.249	210.441.224	226.539.473	100,0	11.912.715	238.452.188

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Dış ticaret taşımacılığı ithalatta en fazla taşınan kargo sıralamasında, %44 ile katı dökme yükler, %26 ile sıvı dökme yükler, %17 ile konteyner, %12 ile genel kargo ve %2 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

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.

Tablo 42. 2020 Yılı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (ton)

Liman Başkanlığı	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	Toplam Dış Ticaret
Kocaeli	24.113.654	528.124	39.832.004	404.243	64.878.025
Botaş	5.507.703	48.519.675	9.031.626	248.080	63.307.084
Aliağa	20.598.308	59.852	39.032.358	33.231	59.723.749
İskenderun	17.533.339	515.157	35.810.246	530.492	54.389.234
Mersin	16.135.054	330.530	18.767.082	318.452	35.551.118
Ambarlı	9.857.493	4.558.078	10.069.226	5.044.995	29.529.792
Tekirdağ	3.082.091	5.904.170	13.723.299	5.278.405	27.987.965
Karabiga	1.953.534	0	10.570.010	0	12.523.544
Gemlik	6.259.053	1.558	5.569.612	17.331	11.847.554
Zonguldak	1.265.494	0	9.742.303	0	11.007.797
Samsun	2.879.022	0	7.969.689	0	10.848.711
KDZ Ereğli	1.257.757	0	7.591.726	0	8.849.483
İzmir	4.333.261	30.914	4.035.172	0	8.399.347
Güllük	5.750.656	0	1.014	0	5.751.670
Bandırma	1.165.596	0	3.832.517	0	4.998.113
Taşucu	3.714.877	0	555.146	0	4.270.023
Tuzla	1.882.655	0	1.995.047	0	3.877.702
Çanakkale	3.439.226	0	317.761	0	3.756.987
Yalova	801.666	0	1.373.196	0	2.174.862
Trabzon	33.680	1.291	1.960.517	0	1.995.488
Bartın	938.647	0	930.387	0	1.869.034
Karasu	398.918	0	965.671	0	1.364.589
Çeşme	654.088	0	559.314	0	1.213.402
Giresun	387.647	0	429.876	0	817.523
Marmara A.	678.274	0	0	0	678.274
Ünye	597.307	0	63.368	0	660.675
İstanbul	188.045	5.757	339.893	2.543	536.238
Dikili	451.759	0	46.258	0	498.017
Hopa	0	35.151	342.477	34.943	412.571
Rize	82.000	0	126.427	0	208.427
Alanya	0	0	164.278	0	164.278
Fatsa	68.593	0	50.997	0	119.590
İnebolu	28.247	0	78.560	0	106.807
Tirebolu	0	0	2.491	0	2.491
Ayvalık	1.295	0	25	0	1.320
Marmaris	50	0	1	0	51
Genel Toplam	138.902.823	60.490.257	226.539.472	11.912.715	437.845.267

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2020 Yılında limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret elleçlemede 30 milyon tonun üzerinde yük elleçleyen beş limanın yüzdeler oranı sırasıyla Kocaeli %15, Botaş ve Aliğa %14, İskenderun %12, Mersin %8'dir.

Türkiye'nin 437 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemede ihracat, ithalat ve transitinin %63'ü beş limanda elleçlenmiştir.

2.3.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

2020 yılında ülkeler bazında denizyolu ile dış ticaret taşımacılığımızın ithalat, ihracat ve transit elleçleme olarak değerlendirildiğinde, 1. sırada 57 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 54 milyon ton ile İtalya ve 3. sırada ise 24 milyon ton ile Amerika Birleşik Devletleri yer almaktadır.

En fazla ihracat yapılan ülke 12 milyon ton ile İspanya, en fazla ithalat yapılan ülke 51 milyon ton ile Rusya ve en fazla transit yükleme yapılan ülke ise 35 milyon ton ile İtalya'dır.

Tablo 43. Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı 2020 (Milyon Ton)

Ülke	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2020 Dış Ticaret Elleçlemesi
Rusya Federasyonu	3.121.770	619.791	51.560.330	1.638.988	56.940.879
İtalya	11.914.834	35.427.137	6.769.075	198.565	54.309.611
Amerika Birleşik Devletleri	9.255.000	241.834	15.277.847	80.657	24.855.338
Mısır	6.428.200	772.345	12.840.970	758.806	20.800.321
İspanya	12.362.211	2.267.031	4.192.712	424.255	19.246.209
Yunanistan	6.664.953	1.740.434	9.512.244	751.959	18.669.590
Kolombiya	459.291	5.039	16.538.480	0	17.002.810
Ukrayna	4.312.758	1.930.506	9.143.699	1.522.429	16.909.392
İsrail	9.645.220	352.956	5.993.150	580.107	16.571.433
Belçika	6.067.240	269.800	5.201.009	231.821	11.769.870
Çin	2.823.481	2.893.998	2.474.795	1.162.695	9.354.969
Hollanda	3.573.457	25.246	5.258.341	190.369	9.047.413
Brezilya	774.149	0	8.108.167	30.640	8.912.956
Romanya	3.611.431	751.640	3.146.899	756.717	8.266.687
Birleşik Krallık	2.758.096	549.395	3.469.187	38.471	6.815.149
Cezayir	1.223.023	101.562	5.468.704	4.810	6.798.099
Irak	7.007	317	5.974.191	0	5.981.515
Norveç	141.213	1.958	5.573.740	720	5.717.631
Suudi Arabistan	3.091.326	880.536	1.412.631	233.625	5.618.118
Fransa	2.093.703	427.643	2.639.962	42.415	5.203.723
Bulgaristan	1.276.719	566.825	2.587.893	655.739	5.087.176
Libya	2.217.676	120.593	2.329.766	9.541	4.677.576
Gana	4.468.985	833	8.707	0	4.478.525
Singapur	1.920.403	747.047	1.175.884	263.269	4.106.603
Gürcistan	1.025.101	1.084.238	1.514.715	427.969	4.052.023
Nijerya	349.967	1.571	3.610.782	0	3.962.320
Güney Kore	986.660	208.455	2.276.138	470.923	3.942.176

Ülke	Toplam İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2020 Dış Ticaret Elleçlemesi
Fas	2.009.387	234.302	1.595.195	100.896	3.939.780
Lübnan	2.195.923	211.684	1.434.442	77.855	3.919.904
Hindistan	968.117	734.138	1.669.917	468.061	3.840.233
Kanada	841.657	23.507	2.455.987	29.813	3.350.964
Malta	1.275.295	92.629	1.803.566	25.308	3.196.798
Portekiz	1.648.158	944.494	453.181	70.613	3.116.446
Fildişi Sahili Cumhuriyeti	2.647.071	0	0	0	2.647.071
Katar	191.004	15.651	2.424.967	12.705	2.644.327
Almanya	974.727	38.370	1.478.632	102.735	2.594.464
Güney Afrika	216.924	0	2.356.143	1.123	2.574.190
Birleşik Arap Emirlikleri	1.105.070	714.380	494.664	179.358	2.493.472
Hırvatistan	176.625	1.545.637	627.373	3.800	2.353.435
Moldova	1.620.610	0	256.109	0	1.876.719
Tunus	1.007.881	389.373	346.588	37.471	1.781.313
KKTC	1.304.701	101.599	163.947	0	1.570.247
Malezya	279.477	424.933	745.822	798	1.451.030
Litvanya	37.691	0	1.409.778	525	1.447.994
Avustralya	25.074	560.009	858.239	310	1.443.632
Umman	218.228	88.430	1.082.099	2.792	1.391.549
Arjantin	72.422	0	1.307.373	0	1.379.795
Yemen	1.343.879	0	0	0	1.343.879
Haiti	1.322.958	0	0	0	1.322.958
Danimarka	118.361	176304	910.989	836	1.206.490
Gine	1.038.932	7.447	1.217	0	1.047.596
Slovenya	528.026	32.828	439.948	24.732	1.025.534
Vietnam	72.870	889.960	5.480	10700	979.010
Finlandiya	50.260	0	900.196	0	950.456
Kamerun	867.401	0	70.404	0	937.805
İsveç	351.360	1.869	565.458	680	919.367
Polonya	310.256	30.914	547.238	13.471	901.879
Senegal	765.316	1.206	64.877	4.680	836.079
Sierra Leone	809.866	0	0	0	809.866
Sri Lanka	39.875	51.291	602.838	105.495	799.499
Japonya	345.536	8.358	337.214	44965	736.073
Letonya	80.500	42	640.220	7.018	727.780
Trinidad ve Tobago	136.184	0	541.686	0	677.870
Cebelitarık	320.682	236.103	117.373	0	674.158
Tayland	61.036	559.867	5.164	36.438	662.505
Togo	644.141	0	1.268	0	645.409
Hong Kong	575.240	0	18.799	690	594.729
Moritanya	576.642	234	0	0	576.876
Dominik Cumhuriyeti	540.352	0	0	0	540.352
Benin	512.919	9.258	2.842	0	525.019
Endonezya	68.867	20	430.418	8749	508.054
Liberya	468.416	0	4.469	3358	476.243
İran	74.150	0	398.093	0	472.243
Porto Riko	422.095	0	43.779	0	465.874
Estonya	299	0	461.009	0	461.308
Cibuti	447.766	0	9.511	0	457.277
Meksika	55.676	0	376.025	90	431.791
Gabon Cumhuriyeti	423.270	0	5.500	0	428.770

Ülke	Toplam İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2020 Dış Ticaret Elleçlemesi
Türkmenistan	232.690	3.046	192.710	0	428.446
Uruguay	72.306	0	327.779	0	400.085
Ekvator Ginesi	243.382	0	132.375	0	375.757
Gambiya	366.494	0	0	0	366.494
Venezuela	98.151	17.391	230.149	0	345.691
Arnavutluk	324.109	0	16.703	586	341.398
Tayvan	117.750	202.304	15.625	5	335.684
Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı	161.199	11.174	137.695	3.684	313.752
Mozambik	86.342	2.603	205.259	3.664	297.868
Suriye	28.075	60.153	130.229	22.502	240.959
Peru	235.701	0	1.754	0	237.455
İrlanda	193.226	9.327	26.632	0	229.185
Orta Afrika Cumhuriyeti	211.230	0	0	0	211.230
Ekvador	8.476	2.458	182.639	1.600	195.173
Guatemala	171.603	0	4.185	0	175.788
Pakistan	139.943	4.811	8.024	5.896	158.674
Panama	123.350	8785	12.657	0	144.792
Kenya	138.864	0	4.169	10	143.043
Bolivya	135.559	0	0	0	135.559
Honduras	126.953	0	0	0	126.953
Ürdün	47.989	0	69.213	0	117.202
Kuveyt	62.428	0	41.284	0	103.712
Gine-Bissau	102.047	0	0	0	102.047
Jamaika	91.799	0	92	0	91.891
Karadağ	50.392	0	39.630	0	90.022
Şili	40.287	0	42.893	0	83.180
Tanzanya	75.936	0	2.688	0	78.624
Barbados	78.105	0	0	0	78.105
Angola	0	0	70.015	0	70.015
Surinam	55.647	273	0	0	55.920
İzlanda	55.700	0	0	0	55.700
Azerbaycan	10.395	0	39.390	0	49.785
Guyana	37.178	0	7.450	0	44.628
Diğer	506	41.185	1.799	0	43.490
Bonaire	37.000	0	0	0	37.000
Antarktika	31.740	0	4.950	0	36.690
Mauritius	10.410	295	0	23.130	33.835
Uluslararası sular	16.500	0	14.540	0	31.040
Aruba	0	0	25.752	0	25.752
El Salvador	25.318	0	0	0	25.318
Namibya	18.700	0	0	0	18.700
Sudan	16.291	561	0	0	16.852
Kosta Rika	13.056	0	2.766	0	15.822
Eritre	10.976	0	0	0	10.976
Bangladeş	7.137	1.581	0	0	8.718
Kongo	1.274	0	6.909	0	8.183
Madagaskar	1.245	6.459	0	0	7.704
Seyşeller	0	0	6.460	0	6.460
Bahreyn	5.833	0	0	0	5.833

Ülke	Toplam İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2020 Dış Ticaret Elleçlemesi
Yeşil Burun Adaları	5.218	0	0	0	5.218
Kazakistan	462	0	4.600	0	5.062
Filipinler	4.707	0	52	0	4.759
Bahamalar	3.229	0	0	0	3.229
Myanmar	0	3.026	0	0	3.026
Reunion	0	0	2.717	0	2.717
Kongo Demokratik Cum.	2.700	0	0	0	2.700
Somali	2.650	0	0	0	2.650
Küba	703	1.258	0	0	1.961
Bermuda	0	0	1.250	0	1.250
Wallis ve Futuna	558	0	0	0	558
Saint Helena	235	0	0	0	235
Papua Yeni Gine	0	0	220	0	220
Solomon Adaları	0	0	164	0	164
Çekya	0	0	0	83	83
Yeni Kaledonya	22	0	0	0	22
Genel Toplam	138.902.823	60.490.257	226.539.473	11.912.715	437.845.268

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

İlk 10 ülke, Rusya Federasyonu %13, İtalya %12, A.B.D. %6, Mısır %5, Kolombiya %4, İspanya, Yunanistan, Kolombiya, Ukrayna ve İsrail %4, ve Belçika %3 oranı ile toplam elleçlemenin %59'unu oluşturmaktadır.

2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2020 yılında miktar olarak, ülkemiz ile OECD ülkeleri arasında denizyoluyla 71 milyon ton ihracat, 78 milyon ton ithalat, 43 milyon ton transit yükleme ve 3 milyon ton transit boşaltma olmak üzere 196 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.

Tablo 44. Türkiye–OECD Ülkeri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Milyon Ton), 2020

Ülke	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2020 Dış Ticaret Elleçlemesi
İtalya	11.914.834	35.427.137	6.769.075	198.565	54.309.611
Amerika Birleşik Devletleri	9.255.000	241.834	15.277.847	80.657	24.855.338
İspanya	12.362.211	2.267.031	4.192.712	424.255	19.246.209
Yunanistan	6.664.953	1.740.434	9.512.244	751.959	18.669.590
İsrail	9.645.220	352.956	5.993.150	580.107	16.571.433
Belçika	6.067.240	269.800	5.201.009	231.821	11.769.870

Ülke	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2020 Dış Ticaret Elleçlemesi
Hollanda	3.573.457	25.246	5.258.341	190369	9.047.413
Birleşik Krallık	2.758.096	549.395	3.469.187	38.471	6.815.149
Norveç	141.213	1.958	5.573.740	720	5.717.631
Fransa	2.093.703	427.643	2.639.962	42.415	5.203.723
Güney Kore	986.660	208.455	2.276.138	470.923	3.942.176
Kanada	841.657	23.507	2.455.987	29.813	3.350.964
Portekiz	1.648.158	944494	453.181	70.613	3.116.446
Almanya	974.727	38.370	1.478.632	102.735	2.594.464
Litvanya	37.691	0	1.409.778	525	1.447.994
Avustralya	25.074	560.009	858.239	310	1.443.632
Danimarka	118.361	176304	910.989	836	1.206.490
Slovenya	528.026	32.828	439.948	24732	1.025.534
Finlandiya	50.260	0	900.196	0	950.456
İsveç	351.360	1.869	565.458	680	919.367
Polonya	310.256	30.914	547.238	13.471	901.879
Japonya	345.536	8.358	337.214	44.965	736.073
Letonya	80.500	42	640.220	7018	727.780
Liberya	468.416	0	4.469	3.358	476.243
Estonya	299	0	461.009	0	461.308
Meksika	55.676	0	376.025	90	431.791
İrlanda	193.226	9.327	26.632	0	229.185
Şili	40.287	0	42.893	0	83.180
İzlanda	55.700	0	0	0	55.700
Genel Toplam	71.587.797	43.337.911	78.071.513	3.309.408	196.306.629

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

2020 Yılında miktar olarak, ülkemiz ile AB Ülkeleri arasında denizyoluyla 53 milyon ton ihracat, 49 milyon ton ithalat, 44 milyon ton transit yükleme ve 3 milyon ton transit boşaltma olmak üzere 150 milyon ton yük elleçlenmiştir.

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

Tablo 45. Türkiye - AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, ithalat ve Transit Elleçleme (mton), 2020

Ülke	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2020 Dış Ticaret Elleçlemesi
İtalya	11.914.834	35.427.137	6.769.075	198.565	54.309.611
İspanya	12.362.211	2.267.031	4.192.712	424.255	19.246.209
Yunanistan	6.664.953	1.740.434	9.512.244	751.959	18.669.590
Belçika	6.067.240	269.800	5.201.009	231.821	11.769.870
Hollanda	3.573.457	25.246	5.258.341	190.369	9.047.413
Romanya	3.611.431	751.640	3.146.899	756.717	8.266.687
Fransa	2.093.703	427.643	2.639.962	42415	5.203.723
Bulgaristan	1.276.719	566.825	2.587.893	655.739	5.087.176
Malta	1.275.295	92.629	1.803.566	25.308	3.196.798
Portekiz	1.648.158	944.494	453.181	70.613	3.116.446
Almanya	974.727	38.370	1.478.632	102.735	2.594.464
Hırvatistan	176.625	1.545.637	627.373	3.800	2.353.435
Litvanya	37.691	0	1.409.778	525	1.447.994
Danimarka	118.361	176.304	910.989	836	1.206.490
Slovenya	528.026	32.828	439.948	24.732	1.025.534
Finlandiya	50.260	0	900.196	0	950.456
İsveç	351.360	1.869	565.458	680	919.367
Polonya	310.256	30.914	547.238	13.471	901.879
Letonya	80.500	42	640.220	7.018	727.780
Estonya	299	0	461.009	0	461.308
İrlanda	193.226	9.327	26.632	0	229.185
Genel Toplam	53.309.332	44.348.170	49.572.355	3.501.558	150.731.415

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

AB Ülkeleri ile ülkemiz arasında 2019- 2020 denizyolu dış ticaret taşımacılığında, ihracatta %1 gerileme ithalatımızda ise %12'lik bir yükselme gerçekleşmiştir.

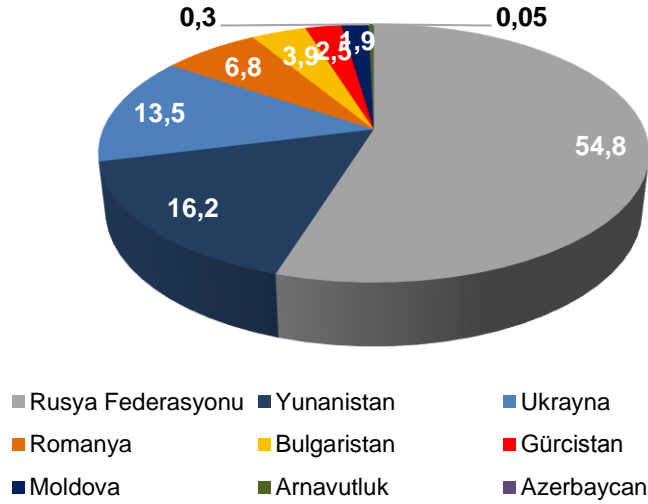
2020 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 21 milyon ton ihracat, 6,6 milyon ton transit yük(yükleme), 77 milyon ton ithalat, 5,7 milyon ton transit yük (boşaltma) olmak üzere toplam 112 milyon tonluk yük elleçlenmiştir. KEİ ülkelerinden denizyolu dış ticareti (ithalat ve ihracat) ülke sıralamasında Rusya Federasyonu %55, Yunanistan %16 ve Ukrayna %13 olarak yer almaktadır.

Tablo 46. 2020 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)

Ülke	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2020 Dış Ticaret Elleçlemesi
Rusya Federasyonu	3.121.770	619.791	51.560.330	1.638.988	56.940.879
Yunanistan	6.664.953	1.740.434	9.512.244	751.959	18.669.590
Ukrayna	4.312.758	1.930.506	9.143.699	1.522.429	16.909.392
Romanya	3.611.431	751.640	3.146.899	756.717	8.266.687
Bulgaristan	1.276.719	566.825	2.587.893	655.739	5.087.176
Gürcistan	1.025.101	1.084.238	1.514.715	427.969	4.052.023
Moldova	1.620.610	0	256.109	0	1.876.719
Arnavutluk	324.109	0	16.703	586	341.398
Azerbaycan	10.395	0	39.390	0	49.785
Genel Toplam	21.967.846	6.693.434	77.777.982	5.754.387	112.193.649

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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



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

2.3.7. Konteyner Taşımacılığı

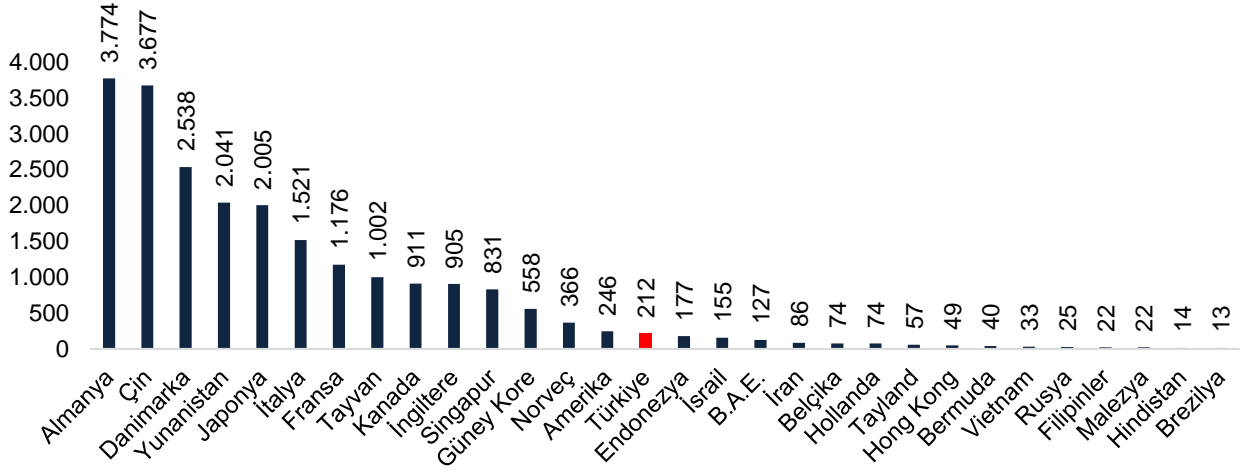
Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda TEU olarak ilk üç sırada %16 ile Almanya ve Çin, ve %11 ile Danimarka paylaşmakta olup, Türkiye %1 oranı ile 15. sıradadır.

Tablo 47. Dünya Konteyner Filosu 2020

Sıra NO	Kontrol Ülkesi TEU	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Kontroldeki Filo			Yabancı Bayrak (%)
		NO	1000 dwt	1000 TEU	NO	1000 dwt	1000 TEU	NO	1000 dwt	1000 TEU	
1	Almanya	82	6.970	588	969	39.404	3.186	1.051	46.374	3.774	84.4
2	Çin	321	10.285	758	416	32.452	2.919	737	42.737	3.677	79.4
3	Danimarka	140	15.343	1.407	208	14.011	1.132	348	29.354	2.538	44.6
4	Yunanistan	6	536	48	472	24.522	1.993	478	25.058	2.041	97.7
5	Japonya	24	2.385	231	292	20.023	1.773	316	22.408	2.005	88.5
6	İtalya	0	0	0	221	18.340	1.521	221	18.340	1.521	100.0
7	Fransa	30	2.798	239	120	10.824	937	150	13.622	1.176	79.7
8	Tayvan	46	2.189	174	210	10.190	828	256	12.379	1.002	82.7
9	Kanada	1	15	1	112	10.440	910	113	10.455	911	99.9
10	İngiltere	15	1.210	101	176	10.028	804	191	11.237	905	88.8
11	Singapur	104	3.744	291	136	6.479	541	240	10.223	831	65.0
12	Güney Kore	84	1.825	140	97	5.130	418	181	6.956	558	74.9
13	Norveç	0	0	0	76	4.410	366	76	4.410	366	100.0
14	Amerika	29	930	69	53	2.288	177	82	3.218	246	71.9
15	Türkiye	37	846	61	52	1.809	151	89	2.655	212	71.2
16	Endonezya	212	2.355	161	11	224	17	223	2.579	177	9.4
17	İsrail	6	310	26	26	1.603	128	32	1.913	155	83.1
18	B.A.E.	3	66	5	65	1.618	122	68	1.684	127	96.1
19	İran	25	1.123	86	0	0	0	25	1.123	86	0
20	Belçika	4	210	17	19	722	57	23	932	74	76.9
21	Hollanda	32	350	28	35	579	46	67	929	74	62.2
22	Tayland	28	341	26	24	406	31	52	747	57	54.3
23	Hong Kong	15	268	20	24	401	29	39	669	49	59.7
24	Bermuda	-	-	-	4	372	40	4	372	40	100.0
25	Vietnam	39	422	30	4	43	3	43	465	33	9.3
26	Rusya	16	114	10	8	205	15	24	319	25	61.0
27	Filipinler	41	262	20	3	32	2	44	294	22	10.3
28	Malezya	23	301	21	3	12	1	26	314	22	2.9
29	Hindistan	8	192	14	0	0	0	8	192	14	0
30	Brezilya	5	176	13	0	0	0	0	176	13	0
30 Ülke Toplamı		1.376	55.565	4.584	3.836	216.565	18.146	5.212	272.130	22.730	79.8
Diğer ülkeler		47	493	37	63	606	48	110	1.099	85	56.4
Bilinmeyen								16	1.394	129	
Dünya Toplamı								5.338	274.623	22.944	

Kaynak: SSMR July2020

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



Kaynak: SSMR July2020

2020 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat 4,6 milyon TEU, ithalat 4,4 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 731.352 TEU ve transit yükleme-boşaltma ise 1,8 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

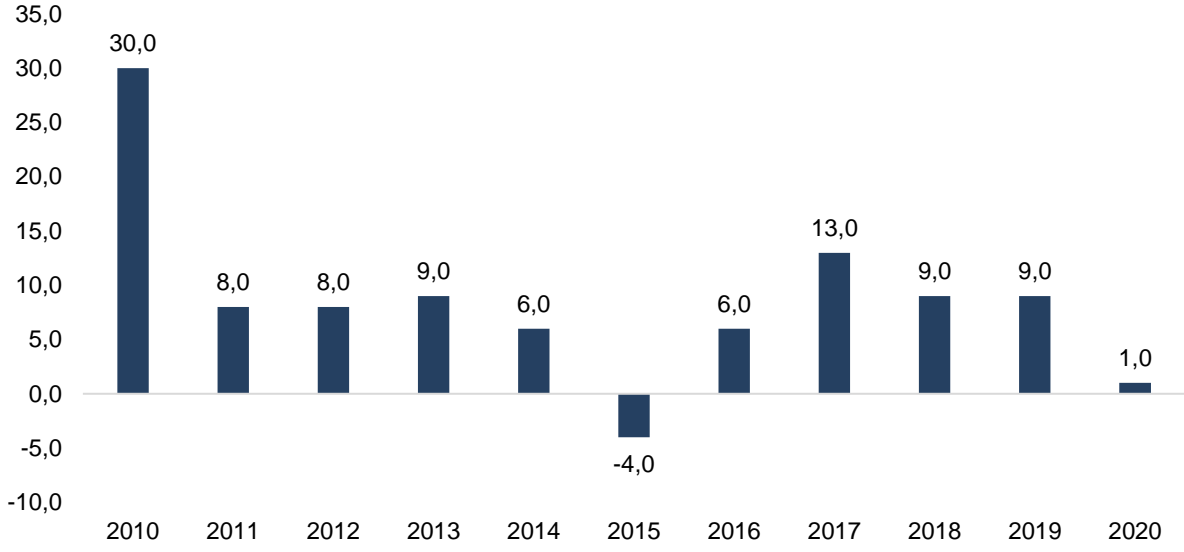
2019 Yılına oranla 2020 yılında TEU bazında dış ticaretimiz (ithalat ve ihracat) %4 oranında artmıştır.

Tablo 48. Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2010-2020

Yıl	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Dış Ticaret (TEU)			Yıllık Değişim %
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	İhracat-İthalat	Transit Elleçleme	Toplam	
2010	104.278	2.306.587	2.410.865	104.047	2.354.304	2.458.351	4.869.216	874.239	5.743.455	30,0
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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 44. Dış Ticaret Yıllık Değişim (%), 2010-2020



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

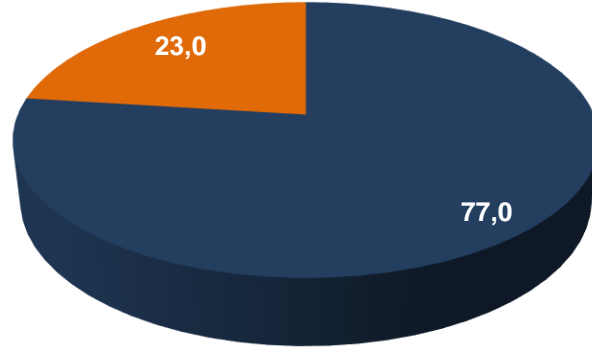
En fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman sıralamasında %25 ile Ambarlı, %17 ile Mersin ve %15 ile Kocaeli yer almaktadır.

Tablo 49. 2020 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
Aliağa	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. 2020 Yılı Boş Dolu Konteyner Elleçleme (TEU %)



■ Dolu Konteyner ■ Boş Konteyner

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 50. 2020 Yılı Limanlar İtibariyle Boş ve Dolu Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Limnlar	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	Toplam İhracat	Toplam İthalat	Dış Ticaret	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Konteyner Elleçleme
Yunanistan	454.459	759.517	1.213.976	39.371	57.651	1.310.997
Mısır	393.372	600.555	993.927	53.058	55.783	1.102.769
İsrail	331.207	557.753	888.960	22.422	48.739	960.121
İspanya	563.100	205.692	768.792	52.732	31.229	852.753
Belçika	336.580	207.515	544.095	22.282	17.458	583.834
İtalya	259.905	216.189	476.094	27.728	13.593	517.415
Çin	192.224	147.965	340.189	51.986	94.494	486.668
Suudi Arabistan	245.950	65.729	311.679	70.226	17.281	399.186
Rusya Federasyonu	118.143	123.202	241.345	43.245	101.152	385.741
Gürcistan	73.563	130.370	203.933	90.589	31.929	326.451
Ukrayna	85.534	57.364	142.898	84.203	89.647	316.748
Singapur	138.354	95.170	233.524	46.239	21.379	301.142
Libya	102.787	171.601	274.388	8.892	819	284.099
Birleşik Krallık	176.454	71.136	247.590	6.927	17.777	272.294
Güney Kore	96.672	104.114	200.786	17.819	37.126	255.731
Romanya	86.954	58.173	145.127	45.221	63.474	253.822
Lübnan	74.937	158.907	233.844	13.964	3.484	251.292
Malta	79.481	139.572	219.053	1.006	1.391	221.450
A.B.D.	120.010	80.090	200.100	8.729	10.076	218.905
Bulgaristan	51.147	50.054	101.201	45.431	49.563	196.195
B.A.E.	92.453	31.045	123.498	54.485	13.878	191.861
Fas	91.279	65.585	156.864	19.171	7.488	183.523
Cezayir	51.881	62.816	114.697	7.978	541	123.216
Almanya	69.724	36.736	106.460	3.306	8.767	118.533
Portekiz	79.416	19.765	99.181	13.045	6.018	118.244
Diğer Ülkeler	252.640	263.860	516.500	65.650	80.160	662.310
Genel Toplam	4.618.225	4.480.472	9.098.697	915.704	880.897	10.895.298

Kaynak: UAB Deniz Ticareti 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. 2020 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)	86.240	86.671	172.911
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	461	1.121	1.582
		Toplam Tuzla (Pendik) - Trieste	86.701	87.792	174.493
	Yalova - Sete	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	29.902	33.950	63.852
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	494	0	494
		Toplam Yalova - Sete	30.396	33.950	64.346
	Çeşme - Trieste	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	30.095	26.739	56.834
		Toplam Çeşme - Trieste	30.095	26.739	56.834
	Mersin - Trieste	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	17.708	16.674	34.382
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	238	89	327
		Tır-Satış Amaçlı	0	174	174
		Toplam Mersin - Trieste	17.946	16.937	34.883
	Yalova - Lavrio - Trieste	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	2.362	2.790	5.152
		Toplam Yalova - Lavrio - Trieste	2.362	2.790	5.152
	Tuzla (Pendik) - Patras	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	1.989	886	2.875
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	8	0	8
		Toplam Tuzla (Pendik) - Patras	1.997	886	2.883
	Tuzla (Pendik) - Bari	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	905	1.694	2.599
		Toplam Tuzla (Pendik) - Bari	905	1.694	2.599
	Yalova - Bari	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	828	1.516	2.344
		Toplam Yalova - Bari	828	1.516	2.344
	Ambarlı - Trieste	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	124	1.134	1.258
		Toplam Ambarlı - Trieste	124	1.134	1.258
	Çeşme - Sete	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	0	1.079	1.079
		Toplam Çeşme - Sete	0	1.079	1.079
	Çeşme - Sakız Adası	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	103	545	648
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	39	0	39
		Toplam Çeşme - Sakız Adası	142	545	687
	Kocaeli - Zeebrugge	Treyler-Satış Amaçlı	0	646	646
		Toplam Kocaeli - Zeebrugge	0	646	646
Kocaeli - Bremerhaven	Treyler-Satış Amaçlı	0	118	118	
	Treyler-Taşıma Amaçlı	3	2	5	
	Toplam Kocaeli - Bremerhaven	3	120	123	
Toplam Avrupa Ro-Ro Hatları			171.499	175.828	347.327

Bölge	Hatlar	Araç Cinsi	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Karadeniz	Samsun - Tuapse	Treyler-Taşıma Amaçlı	7.247	7.885	15.132
		Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	247	12.711	12.958
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	10.033	0	10.033
		Çekici-Taşıma Amaçlı	94	44	138
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	2	63	65
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	61	0	61
		Treyler-Satış Amaçlı	50	0	50
		Çekici-Satış Amaçlı	3	0	3
		Toplam Samsun - Tuapse	17.737	20.703	38.440
	Karasu - Chornomorsk	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	8.224	11.659	19.883
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	1.544	28	1.572
		Treyler-Taşıma Amaçlı	294	317	611
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	179	238	417
		Çekici-Taşıma Amaçlı	8	36	44
		Treyler-Satış Amaçlı	4	0	4
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	3	0	3
		Çekici-Satış Amaçlı	0	1	1
		Toplam Karasu - Chornomorsk	10.256	12.279	22.535
	Samsun - Novorossiysk	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	36	5.433	5.469
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	5.004	0	5.004
		Treyler-Taşıma Amaçlı	253	544	797
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	0	80	80
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	58	0	58
		Çekici-Taşıma Amaçlı	29	5	34
		Tır Tankeri-Satış Amaçlı	1	0	1
		Toplam Samsun - Novorossiysk	5.381	6.062	11.443
	Zonguldak - Chornomorsk	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	4.809	4.099	8.908
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	894	29	923
		Treyler-Taşıma Amaçlı	325	277	602
		Treyler-Satış Amaçlı	0	108	108
		Çekici-Taşıma Amaçlı	56	32	88
		Çekici-Satış Amaçlı	2	4	6
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	0	3	3
		Toplam Zonguldak - Chornomorsk	6.086	4.552	10.638

Bölge	Hatlar	Araç Cinsi	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Karadeniz	İstanbul (Haydarpaşa) - Chornomorsk	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	2.880	4.618	7.498
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	514	6	520
		Tır Tankeri-Satış Amaçlı	0	258	258
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	37	0	37
		Çekici-Taşıma Amaçlı	24	3	27
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	0	5	5
		Toplam İstanbul (Haydarpaşa) - Chornomorsk	3.455	4.890	8.345
	Samsun - Temrük	Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	972	0	972
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	0	967	967
		Treyler-Taşıma Amaçlı	245	295	540
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	33	0	33
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	0	31	31
		Çekici-Taşıma Amaçlı	7	7	14
Toplam Samsun - Temrük		1.257	1.300	2.557	
Karadeniz Ro-Ro Hatları		44.172	49.786	93.958	
Akdeniz	Mersin - Gazimağusa	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	3.015	16.424	19.439
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	9.319	221	9.540
		Treyler-Taşıma Amaçlı	3	7	10
		Çekici-Taşıma Amaçlı	3	6	9
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	0	8	8
		Treyler-Satış Amaçlı	0	6	6
		Tır-Satış Amaçlı	0	2	2
		Toplam Mersin - Gazimağusa	12.340	16.674	29.014
	Taşucu - Girne	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	1.565	8.968	10.533
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	6.715	58	6.773
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	1	74	75
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	33	0	33
		Çekici-Taşıma Amaçlı	1	3	4
		Treyler-Satış Amaçlı	0	3	3
		Toplam Taşucu - Girne	8.315	9.106	17.421
	Taşucu - Trablus	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	1.948	4.120	6.068
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	3.079	934	4.013
		Treyler-Satış Amaçlı	0	22	22
		Tır-Satış Amaçlı	0	6	6
		Tır Tankeri-Satış Amaçlı	0	2	2
		Treyler-Taşıma Amaçlı	0	1	1
Toplam Taşucu - Trablus		5.027	5.085	10.112	

Bölge	Hatlar	Araç Cinsi	Gelen Araç	Giden Araç	Toplam Taşınan Araç
Akdeniz	Mersin - Hayfa	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	852	1.370	2.222
		Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	435	0	435
		Toplam Mersin - Hayfa	1.287	1.370	2.657
	İskenderun - Duba	Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	1.478	165	1.643
		Treyler-Satış Amaçlı	0	95	95
		Toplam İskenderun - Duba	1.478	260	1.738
	Mersin - Darüselam	Treyler-Satış Amaçlı	0	339	339
		Treyler-Taşıma Amaçlı	0	23	23
		Toplam Mersin - Darüselam	0	362	362
	Taşucu - Gazimağusa	Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	151	0	151
		Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	61	43	104
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Dolu)	0	2	2
		Toplam Taşucu - Gazimağusa	212	45	257
	Mersin - Girne	Tır-Taşıma Amaçlı (Boş)	135	0	135
		Tır-Taşıma Amaçlı (Dolu)	58	10	68
		Toplam Mersin - Girne	193	10	203
	İskenderun - Port Sudan	Treyler-Satış Amaçlı	0	148	148
		Tır Tankeri-Taşıma Amaçlı (Boş)	0	8	8
		Çekici-Satış Amaçlı	0	2	2
		Toplam İskenderun - Port Sudan	0	158	158
	İskenderun - Cidde	Treyler-Satış Amaçlı	0	131	131
		Treyler-Taşıma Amaçlı	0	3	3
		Toplam İskenderun - Cidde	0	134	134
	Akdeniz Ro-Ro Hatları			28.852	33.204
Diğer Ro-Ro Hatları			274	1.137	1.411
Bölgeler Toplamı			244.797	259.955	504.752

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 52'de 2020 yılında Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayıları yer almaktadır.

Ro-Ro hatları ile 2020 yılında bölgeler itibariyle taşınan araç sayıları dikkate alındığında;

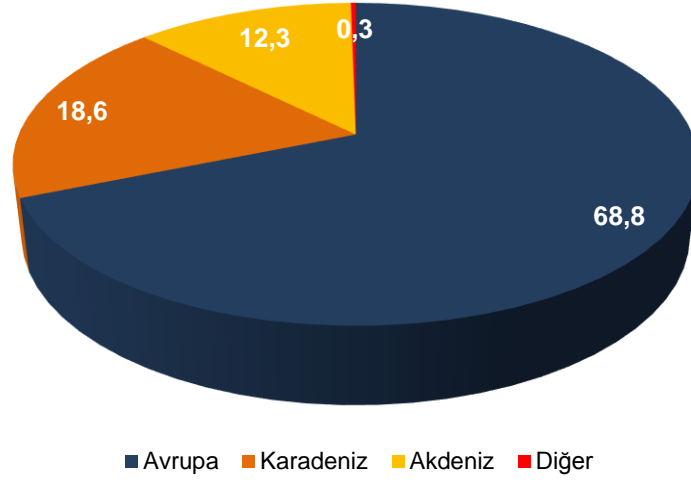
Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 347.327 araç ile bölgenin toplamda oranı %69,

Türkiye'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 93.958 araç ile bölgenin toplama oranı %19,

Türkiye'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle 62.056 araç ile bölgenin toplama oranı %12'dir.

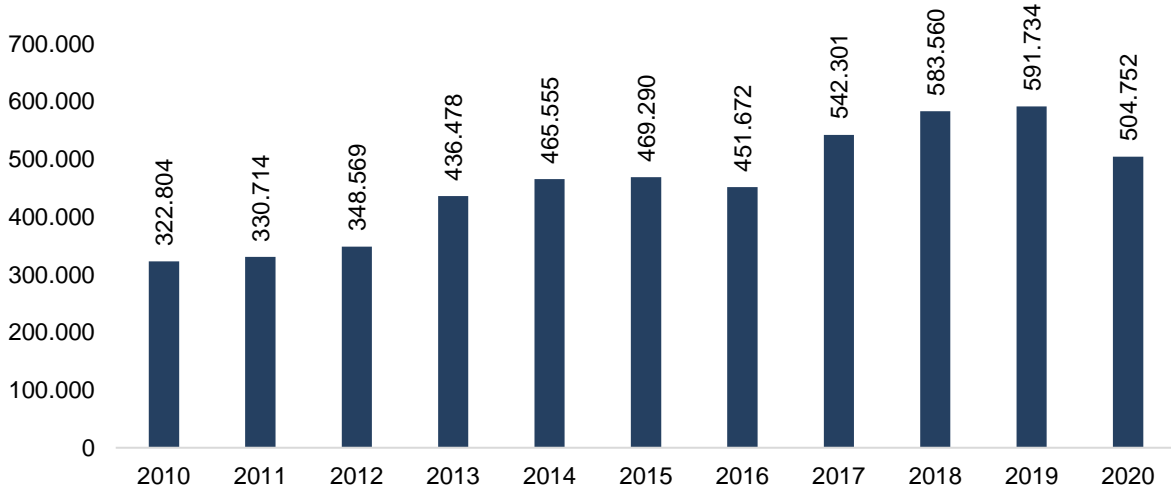
Diğer hatlarda ise 3.557 araç taşınması gerçekleşmiştir.

Grafik 46. 2020 Yılı Bölgelere Ro-Ro İle Taşınan Araç Yüzdeleri



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

Grafik 47. 2010-2020 Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Araç Sayıları (Adet)



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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 yansıması, 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 53. 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%

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

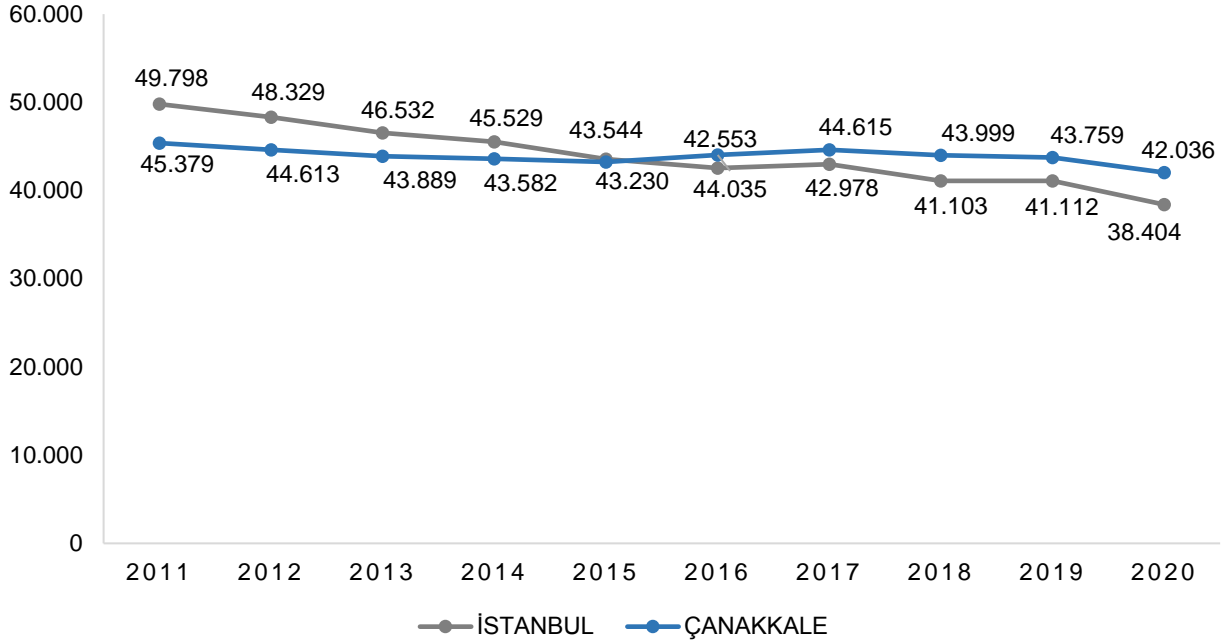
Buna ilaveten, İstanbul Boğazında ayrıca yoğun bir mahalli deniz trafiği bulunmaktadır. Ayrıca çok sayıda balıkçı teknesi ile özel deniz vasıtaları da bu suyunu sürekli kullanmaktadır.

İstanbul Boğazından 2020 yılında toplam 38.404 gemi (8.435 adedi tanker) gemi, Çanakkale Boğazından ise toplam 42.036 gemi (9.372 adedi tanker) geçiş yapmıştır.

2019-2020 yılındaki GT olarak gemi trafiği İstanbul Boğazında %3, Çanakkale Boğazında ise %4 düşüş göstermiştir.

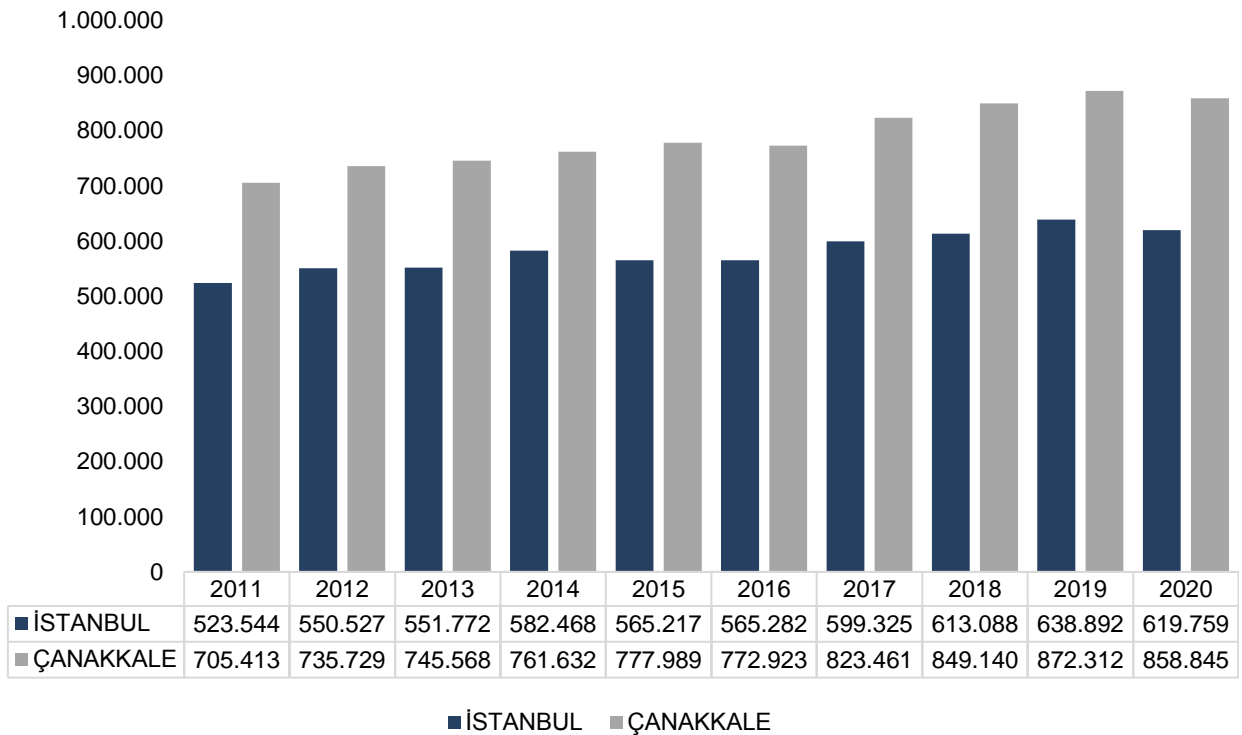
İstanbul Boğazından 2006-2020 döneminde geçen gemi sayısında %30'luk azalmaya karşın gemilerin GT'lerinde %30,3 artış, Çanakkale Boğazında aynı dönemde geçen gemi sayısında %14'lük azalmaya karşın gemilerin GT'lerinde %44,1'lük bir artış gerçekleşmiştir. Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları kargonun niteliği değişmiştir.

Grafik 48. 2011-2020 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 49. 2011-2020 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 54. Tanker Trafikğine İlişkin Boğaz Geçişleri

Yıllar	İstanbul Boğazı		Çanakkale Boğazı	
	Tehlikeli Madde Taşıyan Tanker Sayısı	Tehlikeli Madde Miktarı (Milyon Ton)	Tehlikeli Madde Taşıyan Tanker Sayısı	Tehlikeli Madde Miktarı (Milyon 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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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

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

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

Tablo 55. İstanbul Boğazından 2016-2020 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2016	2017	2018	2019	2020
Genel Kargo Gemisi	21.344	21.163	19.269	18.637	16.864
Dökme Yük Gemisi	7.664	8.206	8.501	8.811	8.592
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.033	6.212	6.014	5.934	5.252
Konteyner Gemisi	2.734	2.659	2.561	2.642	2.633
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	1.681	1.878	1.950	2.462	2.653
Gaz Tankeri	989	742	623	561	530
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	585	544	508	530	555
Römorkör	237	262	384	270	175
Ro-Ro Gemi	352	396	245	266	222
Yolcu Gemisi	291	336	367	250	74
Savaş Gemisi	342	237	176	178	205
Araç Taşıyan Gemi	16	45	88	113	87
Frigorifik Gemi	40	46	34	59	52
Barç	6	18	3	9	15
Çimento Gemisi	4	6	12	9	18
Feribot	1	1	1	2	1
Diğer	234	227	367	379	476

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 56. Çanakkale Boğazından 2016-2020 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

Gemi Cinsleri	2016	2017	2018	2019	2020
Genel Kargo Gemisi	16.680	16.485	15.764	14.771	14.197
Dökme Yük Gemisi	8.060	8.585	8.916	9.204	9.170
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.041	6.145	6.181	6.178	5.644
Konteyner Gemisi	4.728	4.957	5.123	5.238	5.219
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2.559	2.599	2.368	2.996	3.057
Ro-Ro Gemi	2.473	2.479	2.243	1.957	1.649
Araç Taşıyan Gemi	433	576	670	644	498
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	653	627	601	592	593
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker	755	652	595	539	542
Römorkör	365	365	398	365	306
Savaş Gemisi	335	271	217	216	211
Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker	126	82	103	130	129
Yolcu Gemisi	190	49	55	101	26
Frigorifik Gemi	125	113	67	83	76
Barç	29	89	57	75	109
Feribot	29	24	30	26	26
Çimento Gemisi	0	6	14	10	17
Diğer	454	511	597	634	567

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 57. 2020 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçiş

Aylar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak	3.438	54.457.208	2.336	3.412	2.146	409	24	530	42	244	1
Şubat	3.125	51.573.297	2.071	3.110	1.995	376	24	439	37	242	4
Mart	3.171	54.428.594	2.041	3.156	2.107	461	37	498	43	212	7
Nisan	3.480	55.429.405	2.158	3.462	2.306	443	28	482	41	245	6
Mayıs	3.224	50.285.634	1.971	3.212	2.127	392	18	459	57	236	8
Haziran	2.786	42.305.884	1.722	2.764	1.759	339	37	378	44	237	5
Temmuz	3.049	49.957.064	1.946	3.027	1.918	378	30	424	56	219	2
Ağustos	3.141	51.621.940	2.031	3.128	2.032	417	29	391	41	185	9
Eylül	3.150	50.366.442	2.018	3.133	2.005	405	32	402	33	176	9
Ekim	3.340	54.865.494	2.159	3.316	2.167	478	41	428	48	205	9
Kasım	3.255	51.838.707	2.126	3.234	2.079	425	29	397	44	236	2
Aralık	3.245	52.629.107	2.175	3.221	1.982	429	45	424	44	216	5
Genel Toplam	38.404	619.758.776	24.754	38.175	24.623	4.952	374	5.252	530	2.653	67

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 58. 2020 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş

Aylar	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
Ocak	3.625	76.345.604	1.926	3.601	2.178	646	43	534	62	285	6
Şubat	3.391	71.203.183	1.769	3.362	1.986	591	46	462	64	266	7
Mart	3.585	75.496.857	1.794	3.559	2.135	689	53	512	55	275	10
Nisan	3.490	71.832.969	1.583	3.469	2.302	631	41	510	54	231	13
Mayıs	3.378	67.580.268	1.582	3.364	2.118	594	35	495	60	261	11
Haziran	3.202	62.219.055	1.570	3.146	1.756	548	95	434	46	264	16
Temmuz	3.466	69.855.165	1.802	3.413	1.913	588	75	441	70	257	10
Ağustos	3.387	70.076.265	1.697	3.345	2.016	590	75	414	51	238	11
Eylül	3.582	71.544.295	1.820	3.534	2.026	610	95	458	48	215	20
Ekim	3.836	76.339.711	1.959	3.775	2.177	677	90	483	54	257	6
Kasım	3.585	72.130.247	1.791	3.532	2.067	613	81	435	51	242	6
Aralık	3.509	74.221.353	1.882	3.481	1.965	653	50	466	56	266	10
Genel Toplam	42.036	858.844.972	21.175	41.581	24.639	7.430	779	5.644	671	3.057	126

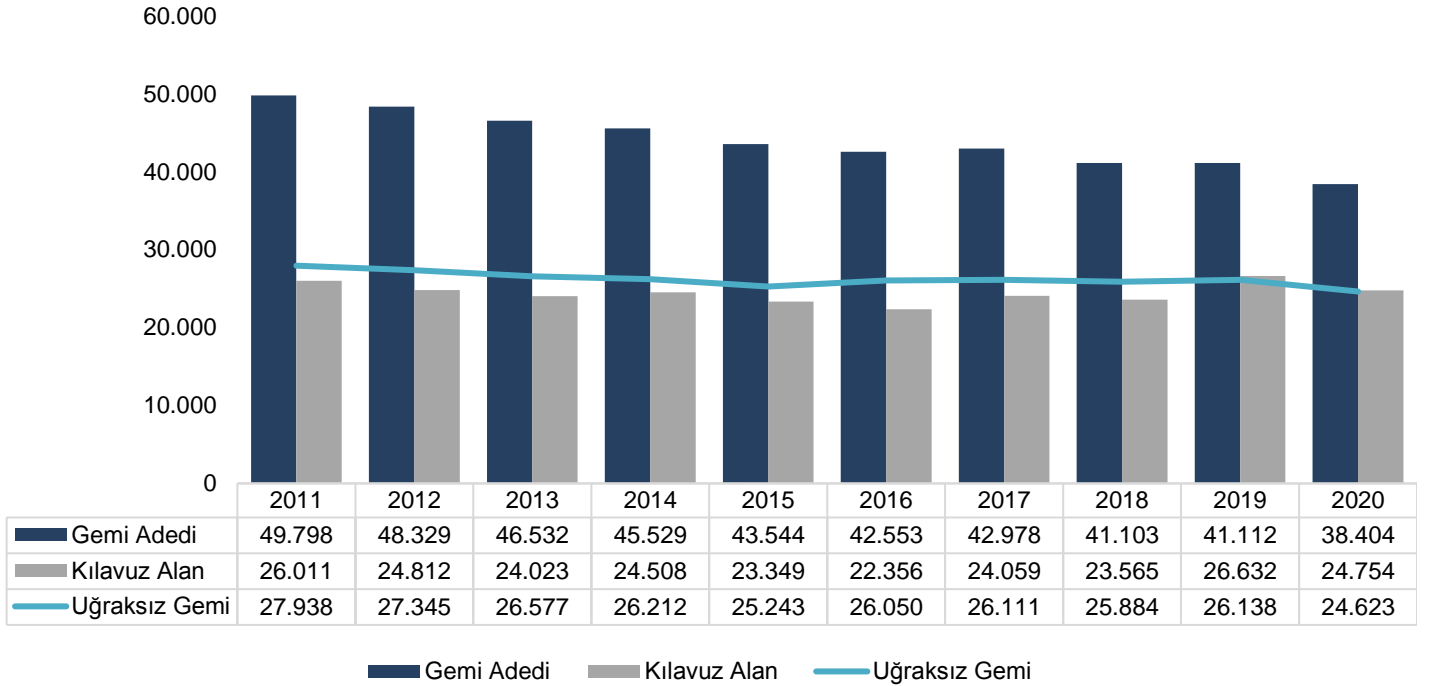
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 59. 2006-2020 Yılları İstanbul Boğaz Gemi Geçişleri

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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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



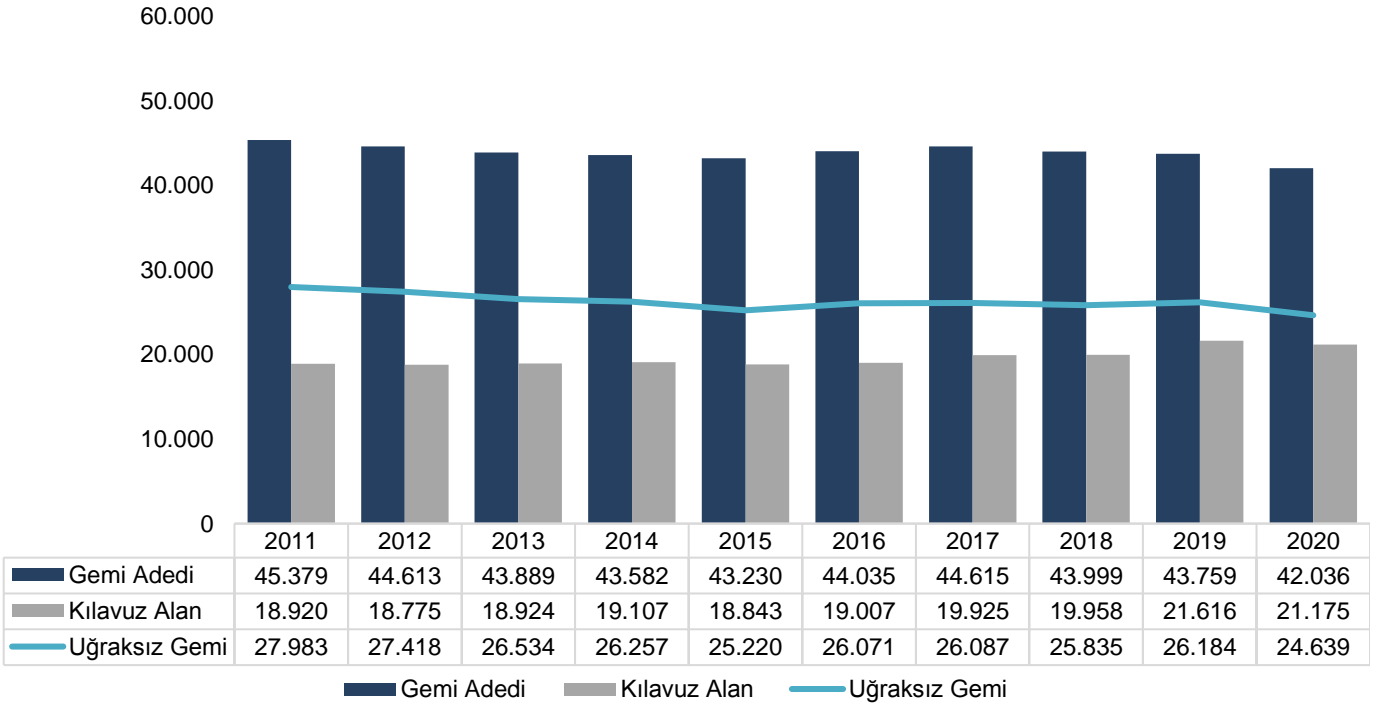
Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 60. 2006-2020 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

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 51. 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



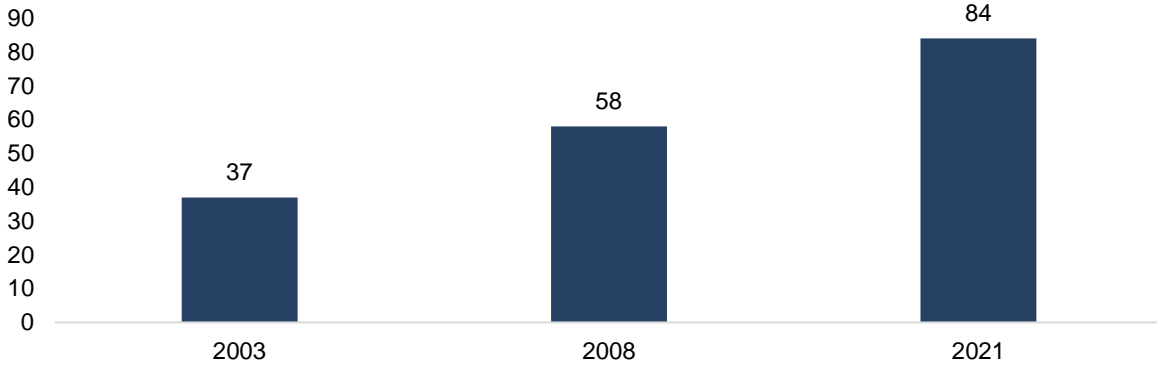


2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ

2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, Mart 2021 itibariyle 84'e ulaşmıştır. Bu tersanelerimiz, Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup ayrıca 10 adet tersane yatırım aşamasındadır ve bunlara ek olarak 15 alan da tersane alanı olarak belirlenmiş durumdadır. 2008 yılı son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı son çeyreğine kadar kuvvetli şekilde hissedilen Küresel Ekonomik Kriz'in ardından 2019'da ortaya çıkan Covid-19 pandemisi pek çok sektörü olduğu gibi Gemi İnşa Sektörünü de olumsuz etkilemiş, sipariş defterlerindeki düşüş hem istihdam hem de yeni yatırım ve modernizasyon çalışmalarının iptal ya da ötelenmesine sebep olmuştur.

Grafik 52. 2003 / 2021 Faal Tersane Sayıları



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2021

Gemi İnşa Sanayi desteklediği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

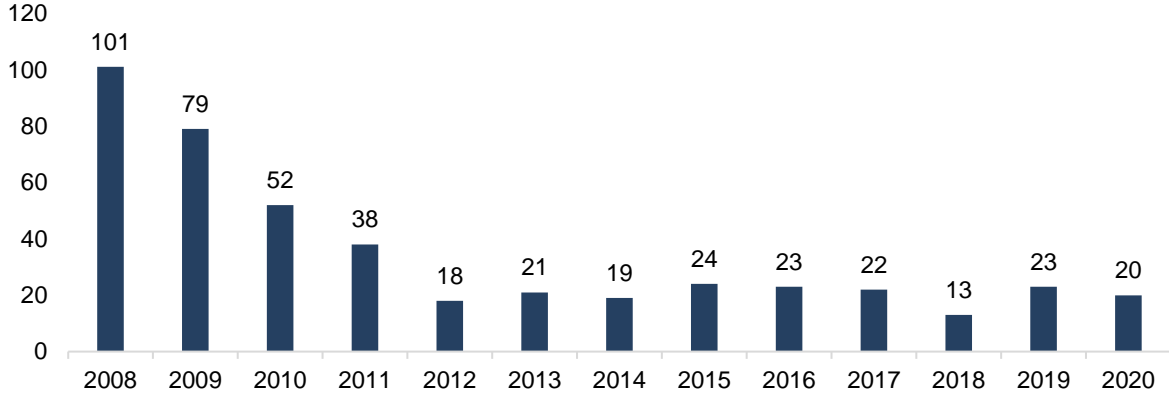
- Bağılı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturan,
 - Döviz girdisi sağlayan,
 - Bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran,
 - Bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan,
 - Bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükselten,
 - Yan Sanayi ile birlikte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

2008 küresel ekonomik krizine kadar olan süreç içerisinde başta kimyasal tanker siparişleri olmak üzere siparişlerde dünya dördüncülüğüne kadar yükselen tersanelerimizin, krizden sonra yaşanan sipariş düşüşü ile 2019 yılında teslim ettikleri gemiler tonaj olarak 133.669 DWT adet olarak da 23'dir. 2020 yılında ise Türk tersaneleri 20 adet toplam 99.027 DWT gemi teslim etmiştir.

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.

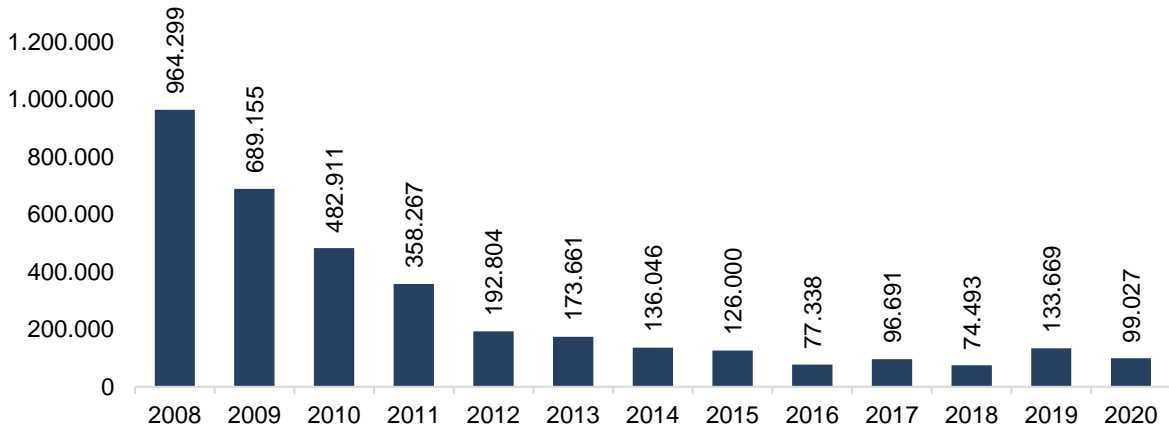
Yeni gemi inşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bu durumda bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir. 2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e, 2015 yılında da yaklaşık 21.500.000 DWT'e yükselmiştir. 2019 yılı sonu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

Grafik 53. 2008-2020 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları (Adet)



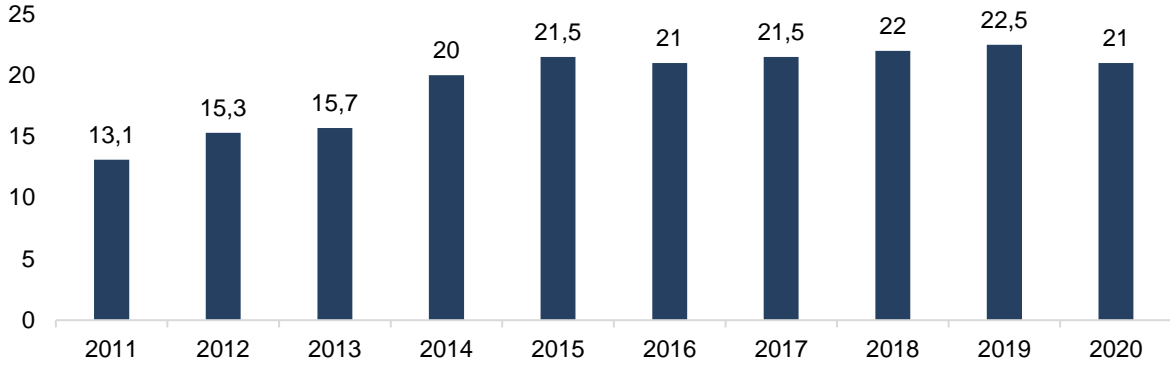
Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2021

Grafik 54. 2008-2020 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/20201

Grafik 55. 2011-2020 Yılları Arasında Bakım-Onarım Değerleri (Milyon DWT)



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 01/2021

Birçok sektör gibi Türkiye gemi inşa sanayiini de son derece olumsuz yönde etkileyen 2018 krizi sektördeki istihdama da yansımıştır. İstihdama büyük katkı sağlayan tersanelerimizde doğrudan istihdam edilen personel 2007 yılında 33.480 kişi iken ekonomik krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ile 2013 yılında bu rakam 17.000'e gerilemiştir. Kriz sonrası kısmi toparlanmanın ardından 2017 yılı itibarıyla 27.189 kişi olarak tespit edilen sektör çalışan sayısı, 2018 yılında 30.300 olmuştur. 2019 Ağustos ayı verilerine göre 32.458 olan istihdam miktarı, 2020 Ağustos ayı rakamlarıyla 36.021'e yükselmiştir.

Covid-19 pandemi sürecinde dünya ölçeğinde ilk sekiz ayda ancak 23.0 Milyon DWT'lik (1.000 GT ve üzeri) toplam 388 adet gemi siparişinin söz konusu olduğu ve bir önceki yıla göre DWT ölçeğinde %49'luk bir azalma gözlemlendiği değerlendirilmektedir. Özellikle yılın ilk yarısında teslimatlar da etkilenmiş olup seyahat kesintileri, ekipman tedarik sorunları, tersane kapanışları ve donatan üzerindeki finansal stres gemi yapımcıları için sorun oluşturmuştur. Ocak-Ağustos 2020 döneminde 59.7 Milyon DWT'lik (1.000GT ve üzeri) 827 gemi teslim edilmiş, bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %13'lük bir gerileme görülmüştür. Bunun 2018 seviyelerine yakın olduğu belirtilmektedir.

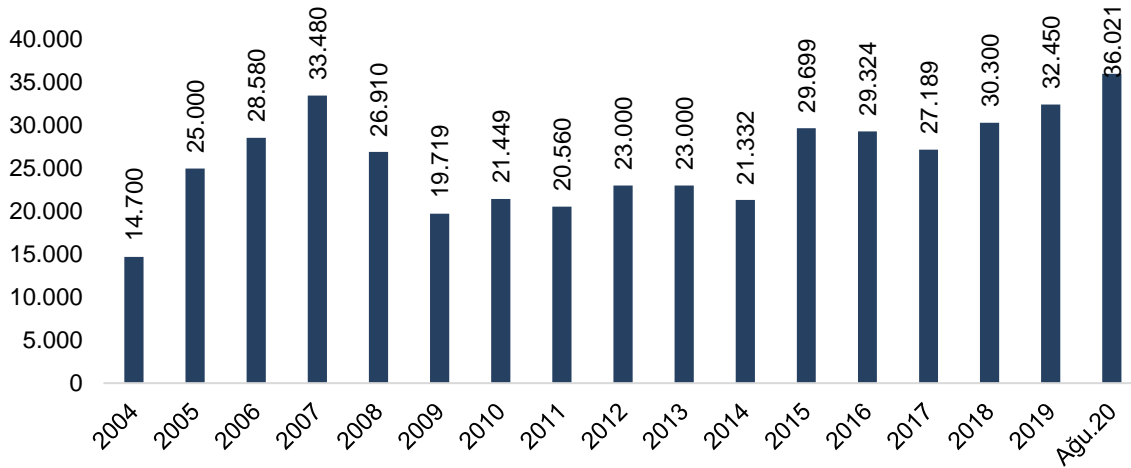
Covid-19 un Türkiye bazında etkileri incelendiğinde, UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün Mayıs-2020 tarihli "Covid-19 Küresel Salgınının Sektörümüze Etkisi Raporu"nda, yapılan anket ve görüşmeler sonucunda

- 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.

Grafik 56. Gemi İnşa Üretim Tesisleri / Tersanelerin İstihdam Durumu (Kişi)



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - Ağustos / 2021

Türkiye tersanelerinde 2008 yılına kıyasla siparişlerde büyük bir düşüş yaşanmıştır. 2019 yılından itibaren özellikle alınan römorkör siparişleri sayesinde adet bazında sipariş defterlerinde üst sıralara yükselen Türkiye’de, Ocak 2021 verilerine göre 88.151 DWT’lik büyük çoğunluğu römorkörlerden oluşan 130 adet gemi siparişi olduğu görülmektedir.

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

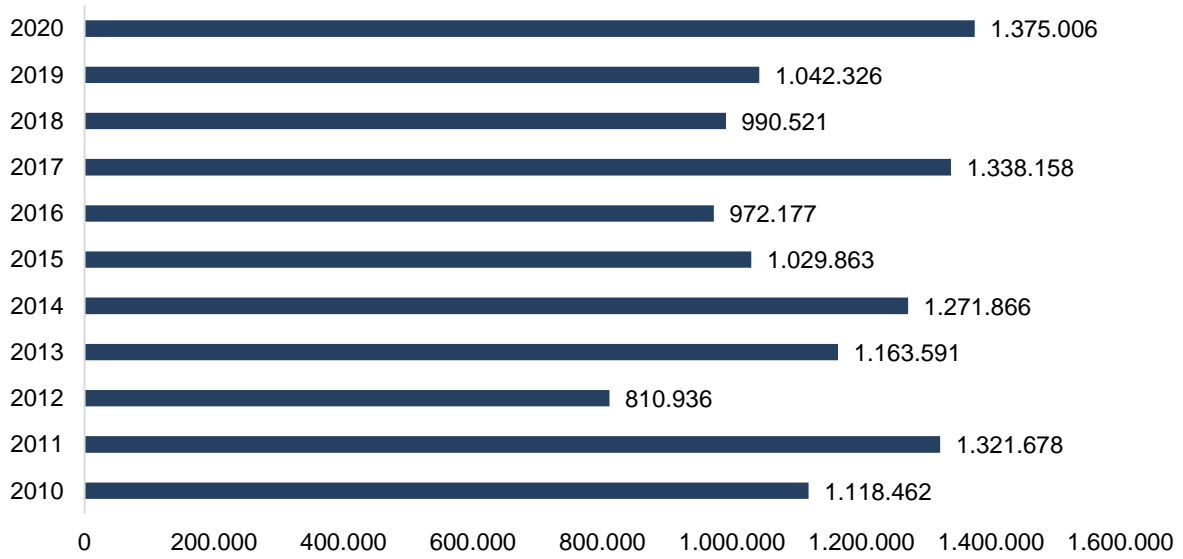
Türkiye tersaneleri 2002-2008 yılları arasında ürettiği gemilerin çoğunu ihraç amaçlı inşa etmiştir. Bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmiştir. Özellikle küçük tonajlı kimyasal tanker üretiminde Türkiye bir marka haline gelmiştir.

2008 yılında gemi, yat ve yan sanayi ihracatının büyüklüğü 2,6 milyar ABD dolarıdır. 2009 yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş ve ihracat 1.83 milyar ABD doları seviyelerine gerilemiştir. Sonraki yıllarda iniş çıkışlar gösteren ait 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 şeklindedir.

Gemi yan sanayinin ihracattaki payı da 2020 yılında 38,2 Milyon ABD dolarıdır.

Grafik 57. Gemi İnşa Sanayinin İhracat Değerleri (Bin \$), 2010-2020



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.

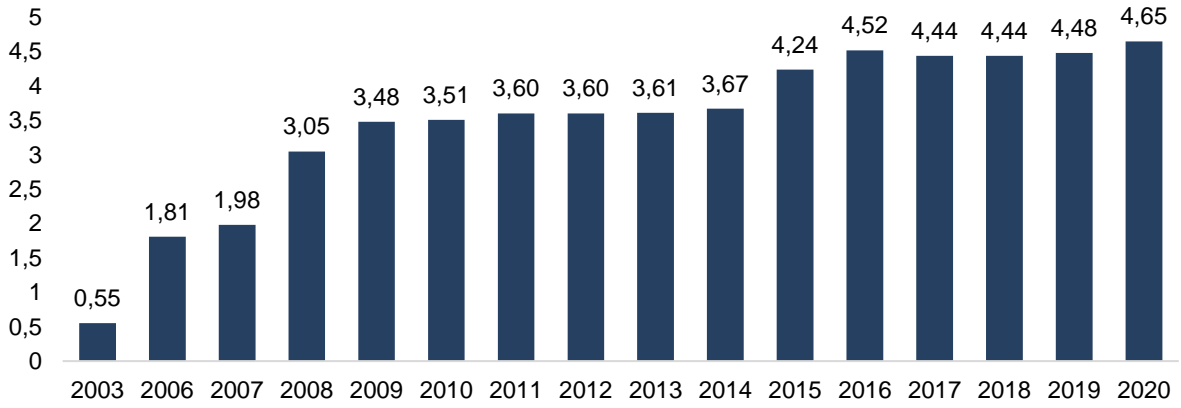
Tersanelerimiz 2016 yılı itibariyle;

- 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.

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. 2021 yılı Ocak ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri büyük çoğunluğu römorkör olan 130 adet gemiden oluşmaktadır.

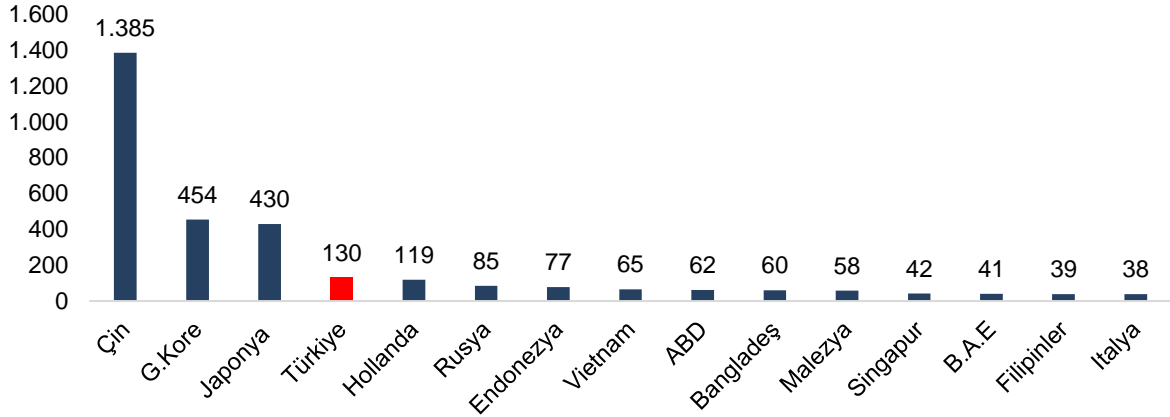
Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Uzun yıllar tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında yer alan Türkiye, 3. sıraya kadar yükselmiş iken bugün azalan siparişler nedeniyle tonaj (Milyon CGT) ve adet bazında 7. sırada yer almaktadır.

Grafik 58. Tersane Kapasiteleri (Milyon DWT), 2003-2020



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 01/2021

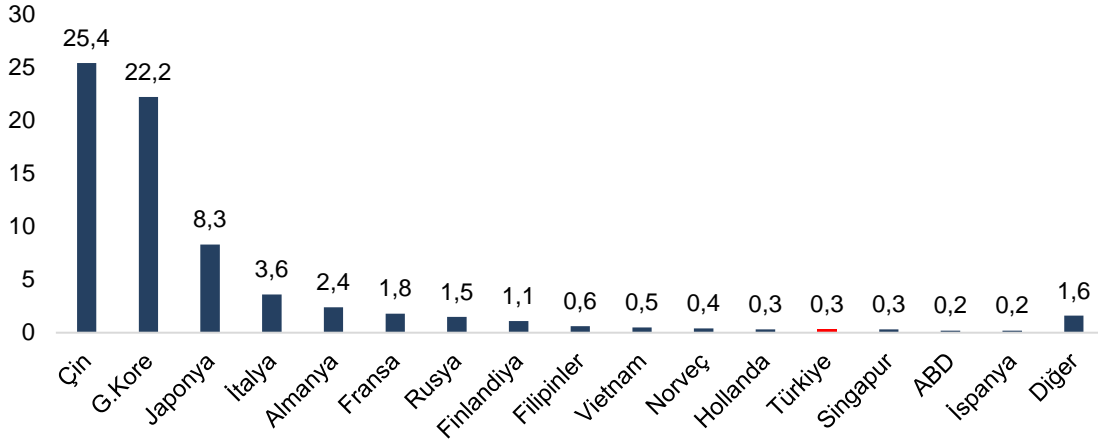
Grafik 59. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Sayısal Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2021

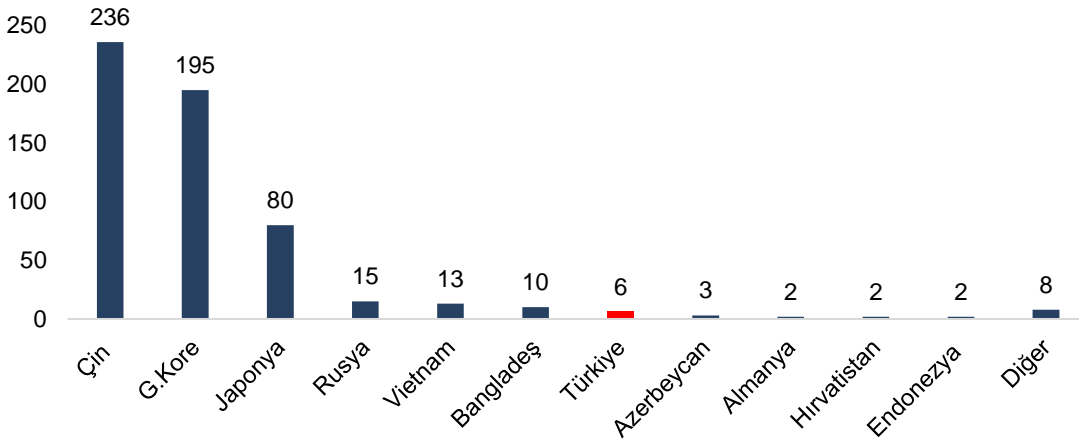
Tersanelerimizin Ocak 2021 itibariyle aldıkları gemi siparişlerinde gemi tiplerine göre adet bazında "römorkörler" birinci, "yolcu/araba feribotları" ikinci ve "yolcu gemileri" üçüncü sırada yer almaktadır.

Grafik 60. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT)



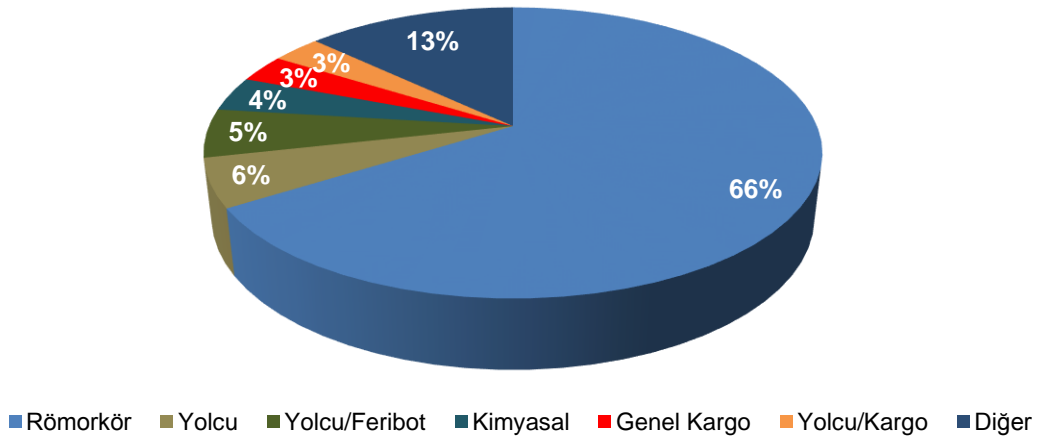
Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2021

Grafik 61. Tanker Siparişi Alan Ülkeler (Adet)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2021

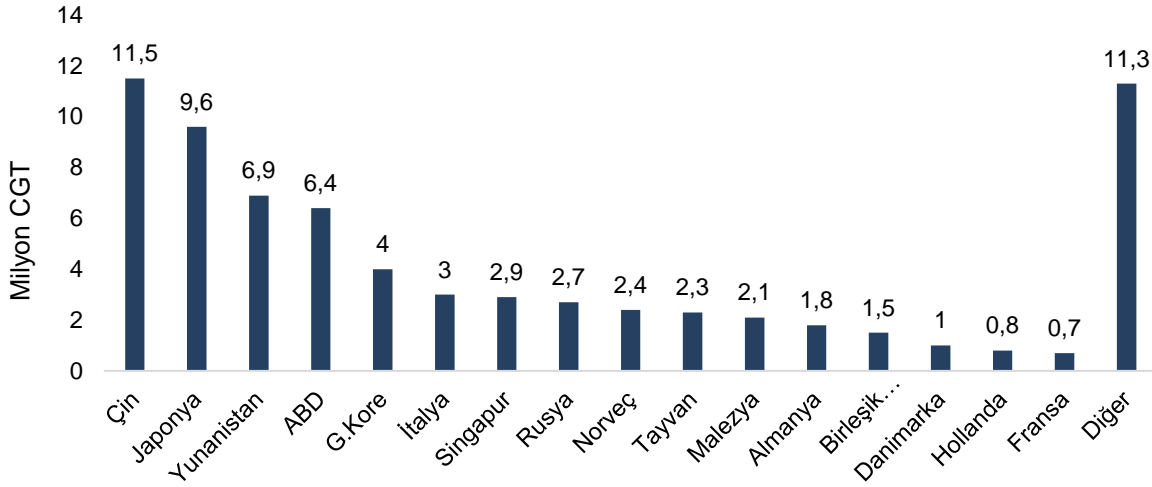
Grafik 62. Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı (%)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2021

Türk Armatörlerinin dünya genelinde siparişleri, Ocak 2021 itibariyle toplam 1,16 Milyon DWT 95 adet gemidir.

Grafik 63. Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri (Milyon CGT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2021

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 61. Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları

NO	İl Adı	Tesis Adı/İşletmecisi	Tesis Durumu	Havuz	Boyutları	Kaldırma Kapasitesi (Ton)
1	İstanbul	Dentaş İnşa Ve Onarım SAN. A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	128x30 m	5
2	İstanbul	Gisan Gemi İnşa SAN. ve TIC. A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	167x34 m	9
3	İstanbul	Çeksan Gemi İnşa Çelik Kons. San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	130x29 m	7
4	İstanbul	Yardımcı Gemi İnşa A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	155x36 m	8,5
5	İstanbul	Kuzyestar Shipyard	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	217,5x14,81 m	80
6	İstanbul	Kuzyestar Shipyard	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	197x39,6 m	45
7	İstanbul	Torlak Denizcilik San ve TIC. A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	67x28,4 m	7,5
8	İstanbul	İstanbul Denizcilik Gemi İnşa San. ve TIC. A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	93x28 m	4,2
9	İstanbul	SNR Gemi İnşa Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	129x38 m	8,6
10	İstanbul	DESAN Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	172x36 m	19
11	İstanbul	DESAN Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	Tersane (faal)	Yüzer Havuz	232x52	49,5

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
13	İstanbul	GEMAK Gemi İnşaat Sanayi ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	233x45 M	28
14	İstanbul	GEMAK Gemi İnşaat Sanayi ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	170x33 M	9
15	İstanbul	Hidrodinamik Gemi San. Ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	115x22 M	2,75
16	İstanbul	GEMSAN Gemi ve Gemi İşletmeciliği San. ve TİC. LTD. ŞTİ.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	220x45 M	20
17	İstanbul	Çindemir Makine Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	123x28 M	5
18	İstanbul	Erkal Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	350x80 M	100
19	İstanbul	Torgem Gemi İnşaat San. ve Tic. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	53x20 M	2,5
20	İstanbul	Turquoise Yat SAN. A.Ş.	Tekne İmal	Yüzer Havuz	66x27 M	2,5
21	İstanbul	Tersan Tersanecilik ve Taşımacılık SAN. ve TİC. A.Ş.	TEKNE İMAL	Yüzer Havuz	130x30 M	7,1
22	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	230x37 M	22
23	Yalova	Beşiktaş Gemi	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	382x66 M	70
24	Yalova	Tersan Tersanecilik SAN. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	178x35 M	9
25	Yalova	Tersan Tersanecilik SAN. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	253x60,9 M	11,37
26	Yalova	Doğruyol Tersanecilik San. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	123x30 M	5,5
27	Yalova	Hat-San Gemi İnşaa Bakım-Onarım Demir Nak. San. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	180x30 M	10
28	Yalova	Sanmar Tersanesi	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	84x34 M	3,5
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
31	Kocaeli	Uzmar Gemi İnş. SAN. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Faal)	Yüzer Havuz	68x38 M	2
32	Kastamonu	İnebolu Denizcilik San. ve TİC. A.Ş.	Tersane (Yatırımda)	Yüzer Havuz	118x29 M	4,5
					Toplam 32 Adet Yüzer Havuz	598,247

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen. Müd. 01/2021

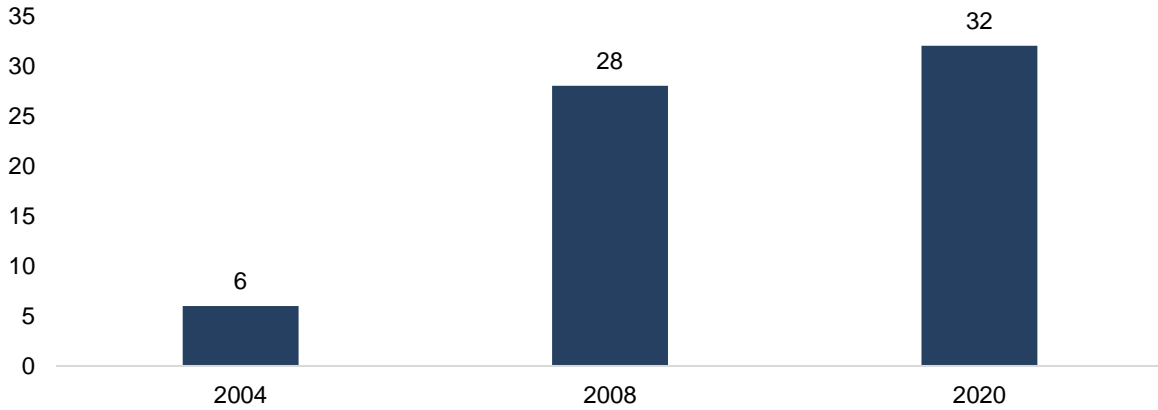
Tablo 62. Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları

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. 01/2021

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 64. Gemi Yapımı Alanında Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liselerinin Sayısı



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı 03/202

2.5.2. Savunma Sanayi Projeleri

Son yıllarda Savunma Sanayi'ne yönelik projeler büyük bir ivme kazanmıştır. Özellikle MİLGEM projesinde sağlanan başarıların ardından artık ülkemiz tersaneleri yurt dışından dahi teklifler alarak askeri amaçlı gemi inşa projelerinin yapımını daha yüksek bir yerli katkı oranı ile gerçekleştirmektedirler. Dünya üzerinde askeri deniz kuvveti olduğu bilinen yaklaşık 162 ülke bulunmaktadır. Ülkemiz hali hazırda bir savaş gemisini tasarlayan, inşa eden, proje ve inşa kontrolünü ve idamesini gerçekleştiren 10 ülke arasında yer almaktadır. Geçmişte büyük ölçüde dışa bağımlı olduğumuz savunma sanayi projelerinin gemi inşa sektöründe ulaştığımız seviye ile paralel olarak seneler içerisinde kat ettiği mesafe net bir şekilde görülmektedir. Günümüzde su üstü askeri gemi ihtiyaçlarımız ülkemiz tersaneleri tarafından karşılanmaktadır.

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. -8. 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 ile sözleşme imzalanmış ve 27 Eylül 2019 tarihi itibarı ile proje takvimi başlatılmıştır.

2- Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD)

Çok Maksatlı Amfibi Hücum 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 Hücum Gemisi TCG ANADOLU, 1 Amfibi tabur ile gerekli muharebe ve destek araçlarını ana üs desteği olmadan kriz bölgelerine taşıyabilecek, havuzunda taşıyacağı çıkarma araçları ile çıkarma operasyonlarına katılabilecek ve envanterdeki en ağır

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



NATO helikopterleri ile dönebilen rotorlu Osprey hava araçlarının gece ve gündüz operasyon yapmasına olanak sağlayacak bir uçuş güvertesine sahip olacaktır.

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, dış tedavi üniteleri ile yoğun bakım ve enfeksiyon odaları dahil en az 30 yatak kapasitesine sahip bir revir/hastaneye sahip olacak ve insani yardım operasyonlarında Hastane Gemisi olarak görev yapabilecektir.

Tam yüklü deplasmanda 27.436 ton ağırlıkta ve 231 metre boyunda inşa edilmesi planlanan Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi TCG ANADOLU, Silahlı Kuvvetlerimizin envanterinde yer alan en büyük deniz platformu olacaktır.

3- Amfibi Gemi (LST)

LST-amfibi gemilerin ana görevini, amfibi harekât, araç ve teçhizatları ile birlik nakli ve ateş desteği oluşturuyor. Gemiler gelişmiş ve ileri muhabere, elektronik ve komuta kontrol imkânlarıyla harekât ve lojistik görevlerine katkı sağlamanın yanında, gerektiğinde doğal afet yardım görevlerini yerine getirecek imkân ve kabiliyetleri de barındırıyor.

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

İlk gemi TCG BAYRAKTAR'ın inşası %70,68 yerli sanayi katılımı ile gerçekleştirirken, yerli sanayi katılımı içerisindeki KOBİ payı yaklaşık %48 olarak gerçekleşmiştir.

Programın ikinci gemisi olan TCG SANCAKTAR'ın 2017 yılında deniz kabul testlerinin tamamlanmasıyla Türk Deniz Kuvvetleri'ne teslim edilmesi planlanmaktadır.

4- Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi (MOSHIP)

İnşasına 2011 yılında başlanan TCG ALEMDAR Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi MOSHIP, üzerinde Dünyanın en gelişmiş teknolojilerini barındırmaktadır.

MOSHIP sahip olduğu Milli ve NATO derin su kurtarma araçları ile hasar görmüş denizaltı personeline yaşam desteği verecek, 600 m. derinliğe kadar denizaltıdan personelin kurtarılmasını sağlayacak, su üstü gemileri için kurtarma görevini, sualtı çalışmaları ve enkaz kaldırma çalışmalarını gerçekleştirecektir.

Asıl görevi batan denizaltıdan mürettebatı kurtarmak olmasına rağmen çok derindeki araçları (denizaltı, uçak, gemi) tespit etmek için de donatılan gemi kaza nedeniyle batan bir denizaltıya 72 saatte ve 600 metre derinliğe kadar yaşam desteği vererek tüm personelini kurtarabilmektedir.

5- Sahil Güvenlik Arama Kurtarma Gemisi

Sahil Güvenlik Arama Kurtarma Gemileri;

- Çevre denizlerimizde ağır deniz şartlarında arama kurtarma görevlerinin icra edilmesi,
- Deniz yolu kaçakçılığının ve yasa dışı göçün önlenmesi,
- Çevre ve deniz kirliliğine yönelik denetimler gerçekleştirilmesi ve yasa dışı su ürünleri avcılığının önlenmesi

şeklinde önemli görevleri yerine getirmek üzere tasarlanmaktadır.

Projenin bir diğer hedefi özel sektör tersanelerine askeri gemi inşa alanında tasarım yeterliliği ve inşa kabiliyeti kazandırmak olmaktadır.

6- Yeni Tip Karakol Botu

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyacına binaen boğazlarda, üs, liman yaklaşma suları ve sahillere yakın bölgelerde, keşif, gözetleme, karakol ve deniz savunma harbi (DSH) görev fonksiyonlarını karşılamak ve ayrıca, üs, liman savunma görev fonksiyonuna da katkı sağlamak amacıyla 16 adet bot tedariki amaçlanmıştır.

Proje kapsamındaki tüm Yeni Tip Karakol Botlarının geçici ve kesin teslimleri tamamlanmıştır.

7- Yeni Tip Denizaltı Projesi

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

İlk dört denizaltının inşasına başlanmış olup, birinci denizaltının 2022 yılı başında, son denizaltının ise 2027 yılı başında 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.

8- 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 Şubat tarihinde tamamlanması ve geminin hizmete alınması planlanmaktadır.

9- 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, yerine STM, ASELSAN ve HAVELSAN firmalarının çağın gereklerine uygun biçimde büyük çoğunluğu yerli ve milli olarak geliştirdiği 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 2023 yılında tamamlanması ve geminin hizmete alınması planlanmaktadır.

2.5.3. Yat İnşaatı

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

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

Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkanı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar içinde mega yat bağlama imkanlarının da yer alması, ileriye dönük olarak ülkemizin mega yat turizm gelirlerinin de artmasını sağlayacak, bu yatırımlar ülkemiz için bir kazanç ve prestij kaynağı olacaktır.

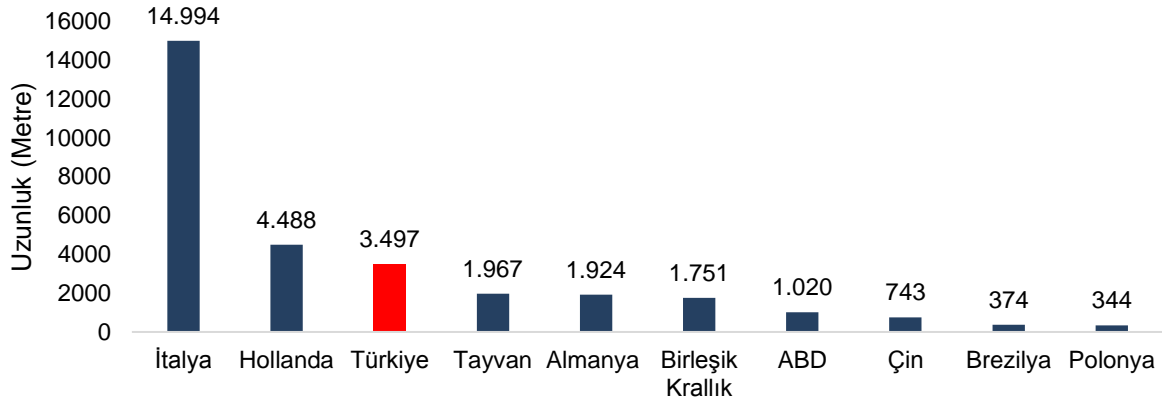
Ülkemiz yat ve tekne endüstrisinin genel olarak sahip olduğu üstünlükleri başlıklar halinde şöyle özetleyebiliriz:

- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitimli işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslararası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri

- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- Yeterli teknolojik ve bilişim alt yapısı
- Uzakdoğu ülkelerine göre uluslararası pazara yakınlık
- Ülkemizin deniz ve yat turizmi kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ile ikili beşeri ilişkiler
-

Türkiye özellikle süperyat (24 m. ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve 2010 verileriyle teslim edilen süperyat adet ve uzunluğu itibariyle dünya üçüncülüğü konumuna kadar yükselmiştir. 2014 global sipariş defteri verileri incelendiğinde, ülkemiz sipariş verilen ya da üretimde olan yatlar sıralamasında 3.005 m. ve 68 proje ile yine dünya üçüncülüğünde yer almış ve 2016 yılında da sipariş veya inşa halindeki süper yatların toplam uzunluğa göre ülkeler sıralamasında üçüncülükteki yerini korumuştur. Türkiye 2021 yılı Ocak ayı itibariyle de 3.497 m uzunluk ile üçüncü sıradaki yerini korumaktadır.

Grafik 65. Dünya 24 Metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2021



Kaynak: Boat International (2021 Global Order Book)

2.5.4. Gemi Yan Sanayi

Ülkemizde gemi yan sanayi, gemi inşa sanayimizin son yıllardaki gelişimine paralel olarak gelişme göstermekte fakat bazı gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemizde üretiminin yetersizliği sebebiyle tersaneler, yan sanayi ürünlerinin bir kısmını yurt dışından ithal etmektedirler. Yan sanayinin gemi değerinin önemli bir yüzdesi² olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü ya da başka bir ifade ile iki sektörün birbiriyle etkileşimi daha da iyi anlaşılacaktır.

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

Güverte teçhizatı, zincir, çapa gibi üretimlerin yerli üreticilerimiz tarafından kalite bakımından oldukça iyi düzeyde gerçekleştirilmesine karşın, seyir cihazları gibi elektronik ağırlıklı ürünlerin üretimleri, dünyada birkaç büyük üreticinin tekel konumu nedeniyle hemen hemen hiç söz konusu olmamaktadır. Ayrıca gemi inşa sektörünün temel ham maddesi olan

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



çelik sac ve profiller konusunda da yerli üretim, teslim süreleri, ebatlar ve standardizasyon gibi dezavantajları nedeniyle ihtiyacın çok az bir kısmını ancak karşılayabilmektedir.

Ülkemizdeki başlıca yan sanayi üretimleri şöyle sıralanabilir.

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

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

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

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

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

Gemi ve yat inşasında kullanılan malzeme ve ekipman olarak, yerli katkı oranı %35-40 dolayındadır. Bu oran 1995-2004 yılları arasında %10-15 civarında iken; ilerleyen tarihlerde, tersanelerimizdeki gelişmeler paralelinde %30-35'ler seviyesine yükselmiştir. Yükselen bu trend ile yan sanayi üreticisi bir kısım firmalar, uluslararası rekabet kuralları ve bunların getirdiği zorunluluklar nedeniyle ürün kalitesini artırmışlar ve ürettikleri ürünlerin inşa edilen gemi ve yatlarda yaygın kullanılmasını sağlamışlardır. Pendik'te Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesindeki İstanbul Tersanesi'nde ve daha sonra diğer özel sektör tersanelerimizde MİLGEM

Projesi kapsamında inşa edilen gemilerde yerli katkı oranı, işçilik haricinde %70'lere yaklaşmıştır. Bütün bu gelişmeler, üretilen gemi yan sanayi malzemelerinin Türkiye tersanelerinde inşa edilen gemi ve yatlar sayesinde doğrudan ihracatına imkân yarattığı gibi istihdamın artışında da etkin rol oynamaktadır.

2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları

- **Global Ekonomik Kriz:** 2009 yılında yaşanan Global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de son derece olumsuz etkilemiştir. Krizin etkilerinin kısa sürede atlatılması maksadıyla firmaların özellikle bankalarla yaşadığı finansal problemlerin öncelikli olarak çözülmesi; kredilerin yeniden yapılandırılması, tersanelere yönelik orta vadeli yatırım ve işletme kredisi için ilave fon yaratılması ve devlet destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması, sorunların çözümü için büyük önem taşımaktadır. **Türk Koster Filosu'nun Yenilenmesi Projesi**, gemi yapım-onarım ve yan sanayi açısından da krizin etkilerinin giderilmesinde önemli bir adım olacaktır.
- **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, Kontur-Garanti:** Uygun ve yeterli finansmana ulaşamama, yurtdışı siparişlerle ilgili verilecek teminatlar için istenen kontur-garanti mektupları ve gemi inşaatında kullanılan bazı ürünlerin ÖTV'ye tabi olması, sektörün rekabet edebilirliğini zorlaştıran en önemli sorunlar arasındadır.
- **Bürokrasi:** Tersanecilik faaliyetleri ile ilgili ve yetkili kurumlar, son derece müdahaleci davranmakta, bu kurumların işlemler için talep ettikleri belge, doküman ve evraklar nedeni ile sektör ağır bir bürokrasi yükü ile karşı karşıya kalmaktadır. İşlemlerin kolaylaştırılması ve bürokrasinin azaltılması sektörün daha üretken ve verimli çalışmasını sağlayacaktır.
- **Eğitim-İstihdam:** Tersanelere yetişmiş eleman kazandırmak, çalışan işçilerin mesleki eğitim almalarını sağlamak amacıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile işbirliği yapılarak gerekli eğitim planlaması yapılmalıdır. Sektöre yeni işgücü katılımında yaşanan sorunların, işgücü katılımını özendirici tedbirlerle ve tersane bölgelerine yakın meslek edindirme kursları ve yabancı işgücü kullanımının önünün açılması suretiyle giderilmesi sağlanmalıdır.
- **Çevre:** Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden korunmasına yönelik tedbirler alınmalı, tersanelerde ortaya çıkan katı ve sıvı atıkların bertaraf edilmesinde yerel yönetimler ve diğer ilgililerle işbirliği sağlanarak daha uygun maliyetli çözümler bulunmalıdır.
- **Teşvikler**
 - Tasarım teşviği başta olmak üzere, gemi-yat ve yan sanayii konusundaki devlet teşvikleri basit, kolay anlaşılır, yalın ve bürokratik işlemler mümkün olduğunca azaltılmış olarak yeniden düzenlenmeli; gemi otomasyonunda kullanılan yazılımların yerli üretiminin teşviki ile gemi ve yat üretiminde kullanılan her türlü malzeme, ürün, yazılım vb.nin belgelendirilmesi/sertifikalandırılması konusunun destek kapsamına alınması sağlanmalıdır.



- Gemi inşasında kullanılan malzeme ve ekipmanda standardizasyona gidilerek kullanılan yerli katkının artırılması suretiyle yan sanayi desteklenmeli ve bu yolla maliyetlerde de düşüş sağlanmalıdır. Gerek gemi ve yat inşa sektöründe yerli katkı oranının ve gerekse ihracatın artırılması bakımından gemi-yat yan sanayiinde “markalaşma” büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan, özellikle yabancı alıcıların gemilerde kullanılan ürünlerde marka tercihleri nedeniyle sektörde ilave markalaşma desteğine ihtiyaç bulunmakta; ayrıca bu markaların yurtdışında açacakları satış, mümessillik, servis hizmetleri gibi birimlerinin özel teşvik kapsamına alınmaları gerekmektedir.
- Gemi ve yat üretiminde yerli çelik ürünleri kullanımının 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 22 adet tesis faal olarak çalışmalarını sürdürmektedir. Gemi geri dönüşüm endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojiye 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 tüketiminin %40 azaldığı,
- Atık su kirliliğinde %76, hava kirliliğinde %86, maden atıklarında %97 azalma sağlandığı

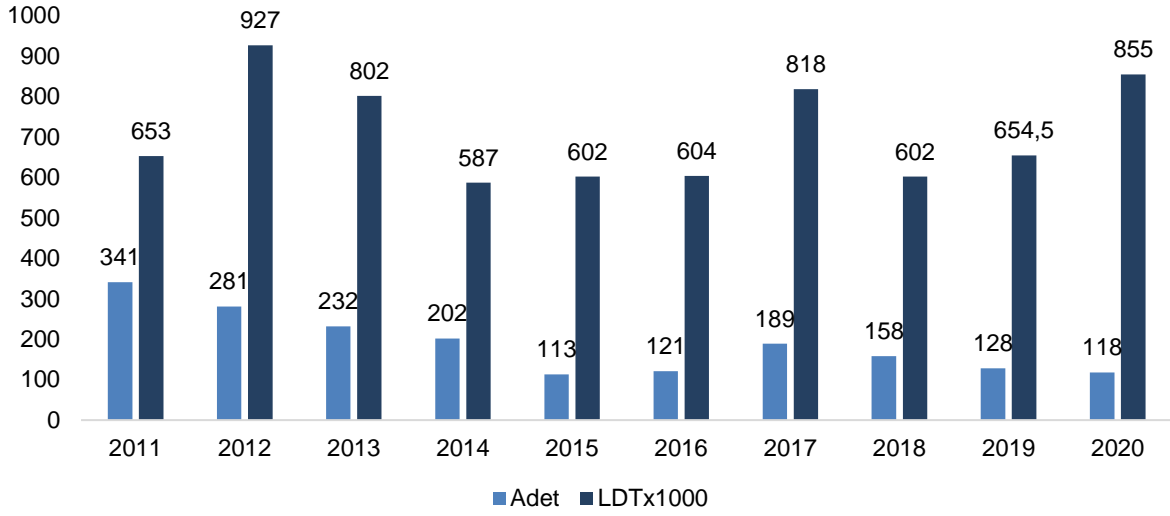
gözlenmiştir.

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.

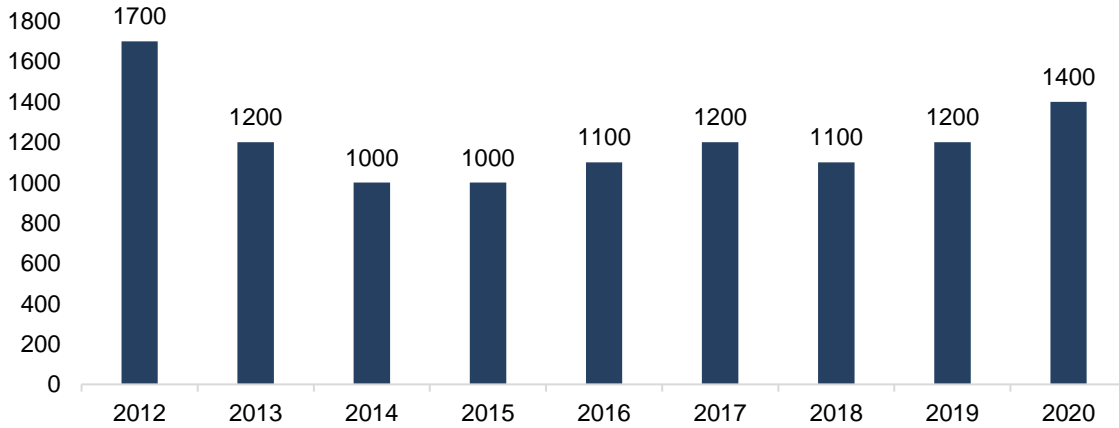
Grafik 66. Yıllar İtibariyle Türkiye’de Gemi Geri Dönüşümü



Kaynak: Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği (GEMİSANDER)

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.

Grafik 67. Gemi Geri Dönüşüm Sektörü Çalışan Sayısı



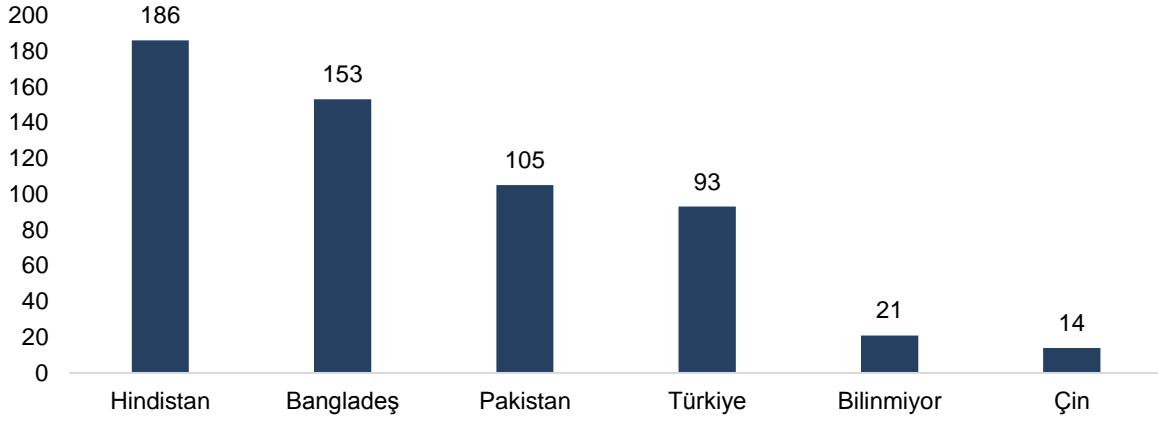
Kaynak: Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği (GEMİSANDER)

31 Aralık 2018’de yürürlüğe giren ve uygulanmaya başlanan Avrupa Geri Dönüşüm Yönetmeliği ile Avrupa Birliği bayraklı gemilerin AB Gemi Geri Dönüşüm Listesi’ne dahil olmayan tesislere gönderilmesinin yolu kapanmıştır.

Türkiye AB Gemi Geri Dönüşüm Tesisleri Listesi’nde ilk planda 3 firma ile yer almış, 2020 yılı içinde bu sayı 8 firmaya yükselmiştir.

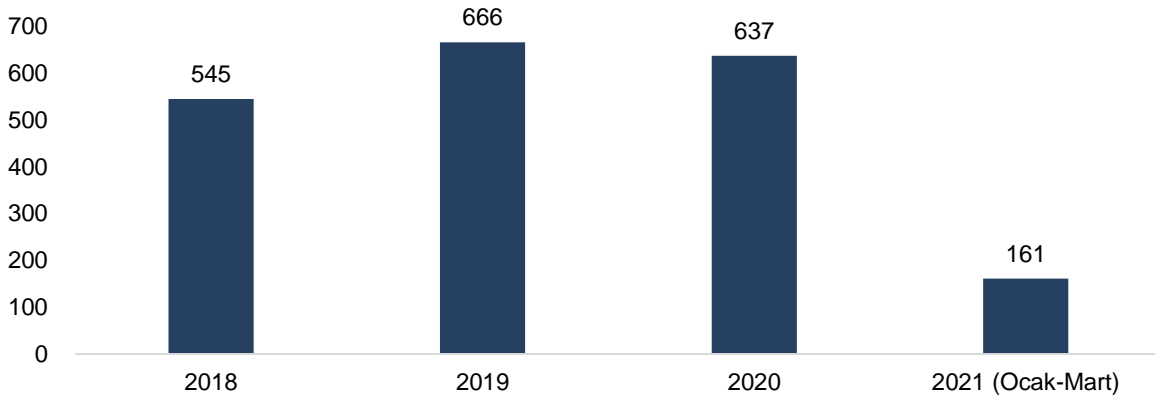
2020 yılı gemi geri dönüşüm global verilerine göre Türkiye gemi sayısı olarak dünya sıralamasında 4. konumdadır.

Grafik 68. 2020 yılı Gemi Geri Dönüşümü Yapan Ülkeler Sıralaması (Adet)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

Grafik 69. Yıllar İtibariyle Dünyada Geri Dönüşüm Yapılan Gemi

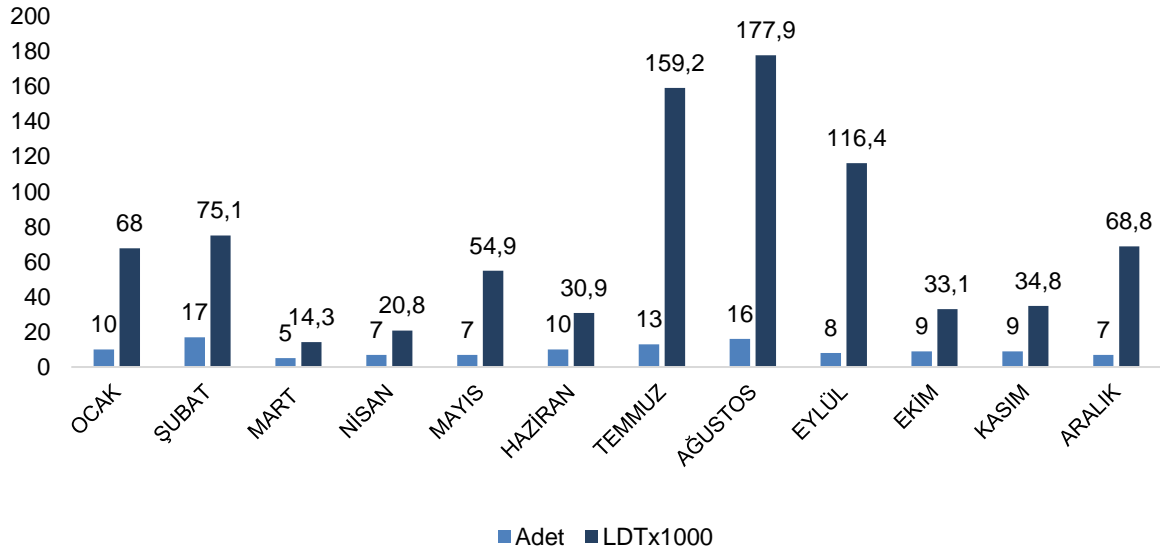


Kaynak: ClarksonsResearch Services Limited

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.

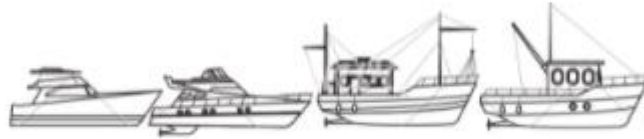
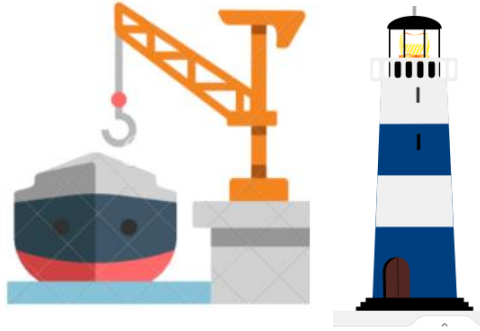
Yılın ilk üç ayına bakıldığında 32 adet gemi Türkiye'deki tesislere getirilerek söküme alınmıştır. Bu süreçte bölgedeki demir çelik fabrikalarının hurda hammadde ihtiyaçları karşılanmış olup, yılın ilk 3 ayında 2019 yılı ilk üç ayına göre 140.000 tonluk düşüğe rağmen sektör 2020 yılını 855 bin LDT'lik 118 geminin sökümü ile kapamayı başarmıştır.

Grafik 70. 2020 yılı Aylar İtibariyle Türkiye'de Gemi Geri Dönüşümü



Kaynak: Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği (GEMİSANDER)

KIYI YAPILARI





2.7. KIYI YAPILARI

2.7.1. Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Genel Durumu

Kıyı alanları, Dünya'nın var oluşundan günümüze insanoğlu için sosyo-kültürel ve ekonomik faaliyetlerin yapılması için ilk tercih edilen alanlar olmuştur. Günümüzde, su ve kara ekosistemlerinin aktivite alanlarının kesişim noktası haline gelerek ulaşım, turizm, sanayi vb. birçok farklı alanda kullanım olanakları sunmaktadır.

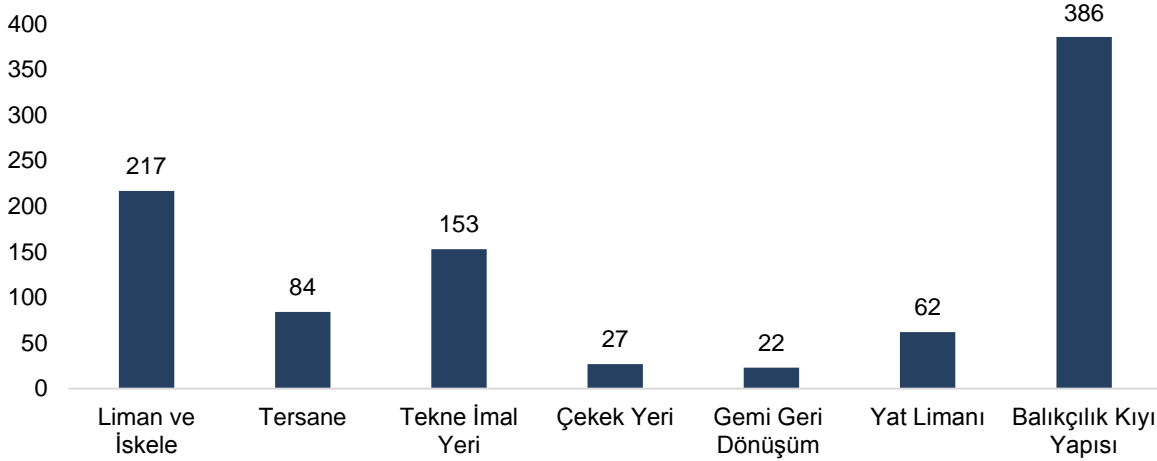
Kıyılarımızda ulusal ve uluslararası yatırım politikalarında yaşanan gelişmelerin ortaya çıkmasında; belirli ekonomik gelişmeler ve endüstriyel talepler ile gerçekleştirilen bazı yasal düzenlemelerin önemli etkisi olmuştur. Bilhassa 1997 yılı sonrasında kıyılarda özel liman yatırımlarının önünün açılması ile bu alanda bir talep patlaması yaşanmıştır. Günümüze kadar olan süreç içerisinde, özelleşen kamu limanları dışında, yeni liman alanları ile Kocaeli, İskenderun ve Aliğa 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 ile ülkemiz kıyılarındaki limancılık ihtiyaç analizi ve temel öneriler noktasında 3 ana liman projesine (Filyos, Çandarlı, Mersin) ihtiyaç duyulduğu ortaya çıkmıştır. Benzer bir çalışma Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ülkemizdeki turizm tesisleri için de yapılmış olup, söz konusu çalışma ile ülke bütünündeki ihtiyaca göre, birçok yat limanının yer seçim ile etüt - proje çalışmaları tamamlanmıştır. Diğer taraftan ülkemizdeki balıkçı barınaklarına yönelik durum tespiti ve balıkçı barınaklarının ihtiyaç duydukları teknik eksikliklerin tamamlanması amacıyla "Balıkçı Barınakları İhtiyaç Analizi Çalışması" gerçekleştirilerek bir envanter çıkarılması sağlanmıştır.

2020 yılı itibariyle, üst ölçekte; Ulusal Ulaştırma Ana Planı çalışmaları başlatılmış, 11. Kalkınma Planı ile küçük ölçekli, dağınık, verimsiz ve hizmet kalitesi düşük liman altyapısının önüne geçilmesini teminen "Liman Yatırım Otoritesi" oluşturulması çalışmalarına başlandığı bilinmektedir.

Ülkemiz kıyıları adalar dışında 8.333 km uzunluğunda kıyısı ve her biri farklı ekolojik özelliklere sahip Karadeniz, Akdeniz, Marmara ve Ege denizleri ile çevrili bir yarım ada olması sebebiyle 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 2020 yılı itibariyle toplam 951 adet kıyı yapısı yer almaktadır. Bahse konu kıyı yapılarının 217 tanesinin işletme izni ve ya geçici işletme izni bulunmaktadır.

Grafik 71. Ülkemizdeki Mevcut Kıyı Yapıları



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020), Ulaşan Erişen Türkiye Raporu

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 başlatılmıştır.

Yapılan mevzuat değişiklikleri ile kıyı alanlarının koruma-kullanma dengesi gözetilerek sürdürülebilir çevreci yaklaşımlarla özellikle turizm faaliyetlerinin yoğun yaşandığı bölgelerde görülen otel önü güneşlenme ve denize girme iskelelerinin otel işletmecilerinin kişisel zevkleri ve tercihleri doğrultusunda yapılması yerine belirli bir düzen içerisinde, kıyının kamu yararına kullanımını engellemeyecek şekilde ve minimum kıyı yapılaşmasının sağlanması öngörülmektedir.

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.

Denizcilik alanında yapılan yatırımların önemli bir kısmı özel sektör eliyle gerçekleştirilmektedir. Bu yatırımlardan en başında gelen Kanal İstanbul Etüt Proje ve Danışmanlık Hizmeti İşi ihalesi 14.07.2017'de yapılmış, 03.08.2017'de işe başlanmış olup, söz konusu işin kesin kabulü yapılarak teknik çalışmalar tamamlanmıştır. Nihai ÇED Raporu, 17.01.2020 tarihinde ÇŞB tarafından onaylanmıştır. 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı ile ilgili çalışmalar Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından sürdürülmektedir.

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 tamamlanması planlanmakta olup, rıhtım ve geri saha inşaatı devam etmektedir.

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 İşİ
- Karacaali İskelesi Etüt Proje İşleri
- Karacabey Bayramdere Malkara Sahil Tahkimatı ve Kıyı Erzyonu 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 Ağız 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 İşİ
- 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 İşİ
- 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

2020 Yılında Etüt Proje Çalışmaları Tamamlanan Liman ve Kıyı Yapıları

- Alaplı Deredi 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

2.7.1.1.2. Limanların Mevcut Durumu

Limanlarımızdaki işletme izinli 217 tesisde (liman / iskele / rıhtım) 2020 yılında gerçekleşen elleçleme miktarı, tesislerin kurulu ve planlanan kapasite bilgileri Tablo 63'te yer almaktadır.

Tablo 63. Limanlarımızın Mevcut Durumu

Açıklamalar	Kuru Yük (Milyon Ton)	Sıvı Yük (Milyon Ton)	Konteyner (Milyon TEU)	Araç (Milyon Adet)
2020 Yük Elleçlemesi	219,1	146,6	11,6	1,9
Kurulu Kapasite	414,1	341,7	25,9	6,8
Kapasite Performansı	53%	43%	45%	28%
Planlanan Liman Kapasiteleri	58	3,7	18,6	0,1
Planlananlar Dâhil Toplam Kapasite	472,1	345,4	44,5	6,9

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2020 yılında limanlarımıza uğrayan gemi sayısı, 2019 yılına göre %11,7 azalarak 48 bin 821 olmuştur. Limanlarımıza uğrayan Yabancı Bayraklı gemi sayısı bir önceki yıla göre %2,1, Türk Bayraklı gemi sayısı %27,5 azalmıştır.

Tablo 64. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları, 2018-2020

Aylar	2018			2019			2020		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	3.122	2.789	5.911	1.251	2.574	3.825	1.388	2.913	4.301
Şubat	2.710	2.709	5.419	1.214	2.300	3.514	1.323	2.613	3.936
Mart	3.080	2.998	6.078	1.550	2.834	4.384	1.319	2.679	3.998
Nisan	2.984	2.918	5.902	1.659	2.854	4.513	1.028	2.571	3.599
Mayıs	3.415	2.994	6.409	1.882	2.996	4.878	1.058	2.559	3.617
Haziran	3.230	2.929	6.159	2.003	2.754	4.757	1.216	2.707	3.923
Temmuz	3.682	3.117	6.799	2.154	3.090	5.244	1.273	2.802	4.075
Ağustos	3.844	2.820	6.664	2.279	2.973	5.252	1.299	2.810	4.109
Eylül	3.326	2.781	6.107	2.120	2.994	5.114	1.329	2.865	4.194
Ekim	3.331	2.837	6.168	1.866	3.261	5.127	1.416	3.092	4.508
Kasım	2.794	2.555	5.349	1.575	2.804	4.379	1.252	2.916	4.168
Aralık	2.701	2.694	5.395	1.438	2.877	4.315	1.321	3.072	4.393
Toplam	38.219	34.141	72.360	20.991	34.311	55.302	15.222	33.599	48.821

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 65. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımıza Uğrayan Gemi İstatistikleri

Liman Başkanlığı	2017 Toplam		2018 Toplam		2019 Toplam		2020 Toplam	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Alanya	76	537.185	112	386.635	69	977.669	20	707.498
Aliağa	5.202	84.693.738	5.241	89.358.200	5.135	94.156.168	5.356	102.687.486
Amasra	103	54.994	92	30.850	11	11.285	5	4.963
Ambarlı	4.264	97.438.442	4.083	102.732.900	3.815	96.853.881	3.455	87.045.737
Anamur	17	736	19	908	0	0	0	0
Antalya	750	8.316.791	739	7.449.816	524	6.233.438	703	7.986.149
Ayancık	75	4.900	56	3.818	0	0	0	0
Ayvalık	1.019	303.232	980	320.850	830	271.832	62	20.571
Bandırma	1.641	6.223.747	1.608	5.603.381	1.279	6.325.516	1.059	5.695.379
Bartın	363	1.061.936	360	1.080.024	348	1.181.935	505	1.756.059
Bodrum	2.382	1.746.584	2.026	1.739.650	2.021	770.512	125	31.196
Botaş	1.088	48.597.049	835	40.656.257	914	45.480.079	1.256	46.427.640
Bozcaada	197	242.282	229	209.561	37	88.562	10	101.339
Cide	49	3.009	41	2.014	0	0	0	0
Çanakkale	1.421	3.127.136	1.153	2.973.579	489	3.113.413	457	3.303.032
Çeşme	2.109	6.094.557	2.098	6.360.073	1.946	7.661.991	522	5.312.005
Datça	35	5.379	15	217	1	1.809	0	0
Dikili	221	383.517	256	368.070	134	492.392	121	435.420
Edremit	360	21.039	446	70.525	120	58.200	0	0
Enez	233	18.176	165	13.353	0	0	0	0
Erdek	152	58.982	185	57.624	24	15.135	9	5.540
Fatsa	116	214.140	106	154.489	34	87.510	38	109.107
Fethiye	481	234.380	674	422.001	474	424.143	73	439.936
Finike	30	1.911	35	3.185	2	29.966	0	0
Foça	196	17.256	232	11.895	0	0	0	0
Gemlik	4.069	63.544.248	3.932	63.531.019	3.490	61.173.351	3.308	59.116.408
Gerze	171	19.798	29	6.501	0	0	0	0
Giresun	86	119.429	72	106.350	100	752.295	150	780.920
Göcek	106	77.213	98	88.219	49	121.649	3	5.994
Gökçeada	174	28.196	250	27.079	0	0	0	0
Görele	12	3.670	14	3.152	0	0	0	0
Güllük	838	4.946.072	1.663	5.320.754	910	4.792.159	387	4.114.934
Hopa	395	657.196	407	647.818	208	562.154	193	702.131
İğneada	79	4.048	127	1.024.413	56	92.610	9	13.322
İnebolu	248	473.165	242	394.288	134	333.949	102	324.455
İskenderun	4.570	64.533.484	4.791	67.114.223	4.259	76.837.289	4.052	76.327.130
İstanbul	2.641	17.473.855	2.389	11.183.874	746	7.555.755	654	5.162.848
İzmir	2.319	34.855.605	2.047	31.409.989	1.551	23.089.612	1.660	24.797.800
Karabiga	1.491	9.508.843	1.303	10.569.334	891	8.813.115	902	9.536.036
Karadeniz Ereğli	940	8.771.401	911	8.606.656	708	7.485.391	825	8.281.576
Karasu	148	570.831	250	945.879	299	2.444.740	394	5.136.976
Karataş	732	20.097	750	21.520	1	51.821	0	0
Kaş	494	78.872	514	86.866	514	77.604	5	804
Kefken	159	10.693	159	8.939	0	0	0	0
Kemer	133	1.453	169	2.536	0	0	0	0
Kocaeli	10.548	141.607.179	9.988	143.764.413	8.714	142.553.602	8.976	146.524.596
Kuşadası	645	4.006.247	729	3.944.373	671	6.363.275	6	77.451

Liman Başkanlığı	2017 Toplam		2018 Toplam		2019 Toplam		2020 Toplam	
	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton	Gemi Sayısı	Gros Ton
Manavgat	24	681	21	1.501	0	0	0	0
Marmara Adası	838	1.040.467	825	1.116.183	712	1.082.360	656	1.061.429
Marmaris	570	1.138.799	589	500.046	536	1.608.012	53	115.809
Mersin	4.349	75.835.036	4.313	85.526.883	3.874	81.345.719	3.903	78.899.280
Mudanya	117	34.884	86	22.793	0	0	0	0
Ordu	33	5.149	51	9.332	0	0	0	0
Pazar	42	10.980	43	12.381	0	0	0	0
Rize	246	623.361	253	606.843	177	560.667	168	558.418
Samsun	2.984	15.447.971	3.088	14.519.446	2.437	13.815.080	2.830	16.558.339
Silivri	68	9.839	69	7.653	0		7	10.801
Sinop	132	52.511	168	58.674	1	2.457	1	1.949
Sürmene	111	25.215	128	33.094	6	1.024	5	3.228
Şile	90	12.501	131	9.914	5	4.232		
Taşucu	946	5.722.546	992	5.249.387	770	5.512.119	723	5.608.135
Tekirdağ	2.536	38.703.915	2.481	43.245.773	2.555	49.645.202	2.541	53.368.023
Tirebolu	71	319.628	83	472.888	70	527.291	53	475.437
Trabzon	789	4.180.276	679	3.629.277	501	2.627.649	428	2.633.595
Tuzla	3.362	29.319.000	3.132	28.076.422	698	15.477.393	617	12.871.512
Turgut Reis	0	0	0	0	0	0	0	0
Ünye	499	1.041.641	455	1.059.899	309	891.478	335	976.017
Vakıkebir	57	14.565	57	17.557	0	0	0	0
Yalova	1.253	10.929.411	1.486	16.027.909	528	7.638.921	472	6.915.714
Zonguldak	611	7.254.113	610	7.775.595	615	8.191.154	627	7.851.526
Genel Toplam	73.306	802.435.181	72.360	816.797.526	55.302	796.266.565	48.821	790.881.650

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

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2020 yılında 496.642.651 ton yük elleçlenmiştir.

2020 yılında elleçlenen toplam yükün;

- %28'i (38.902.823 tonu) ihracat,
- %45,6'sı (221.404.812 tonu) ithalat,
- %11,8'i (58.797.384 tonu) kabotaj,
- %14,6'sı (72.402.972 tonu) transit olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 66. Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (ton), 2016-2020

Taşıma Cinsi	Bayrak Türü	2016	2017	2018	2019	2020
İhracat	Türk Bayraklı Gemi	15.272.855	15.138.335	15.660.122	14.132.161	13.580.911
	Yabancı Bayraklı Gemi	79.532.265	98.553.733	94.764.513	117.544.417	125.321.912
	Toplam	94.805.120	113.692.068	110.424.635	131.676.578	138.902.823
İthalat	Türk Bayraklı Gemi	23.350.424	21.677.485	19.850.109	13.763.576	16.098.249
	Yabancı Bayraklı Gemi	191.782.095	211.978.539	198.694.711	207.641.236	210.441.223
	Toplam	215.132.519	233.656.024	218.544.820	221.404.812	226.539.472
Kabotaj	Türk Bayraklı Gemi	26.249.991	29.898.010	29.550.554	28.251.017	29.763.556
	Yabancı Bayraklı Gemi	27.050.225	30.498.069	30.005.291	27.861.707	29.033.828
	Toplam	53.300.216	60.396.079	59.555.845	56.112.724	58.797.384
Transit	Türk Bayraklı Gemi	61.436.179	55.544.396	63.081.077	64.960.731	60.490.257
	Yabancı Bayraklı Gemi	5.527.128	7.885.329	8.547.183	10.013.567	11.912.715
	Toplam	66.963.307	63.429.725	71.628.260	74.974.298	72.402.972
Toplam	Türk Bayraklı Gemi	182.491.290	199.134.474	203.056.266	224.888.326	229.156.636
	Yabancı Bayraklı Gemi	247.709.872	272.039.422	257.097.294	259.280.086	267.486.015
	Toplam	430.201.162	471.173.896	460.153.560	484.168.412	496.642.651

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 67. Liman Başkanlıkları Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri

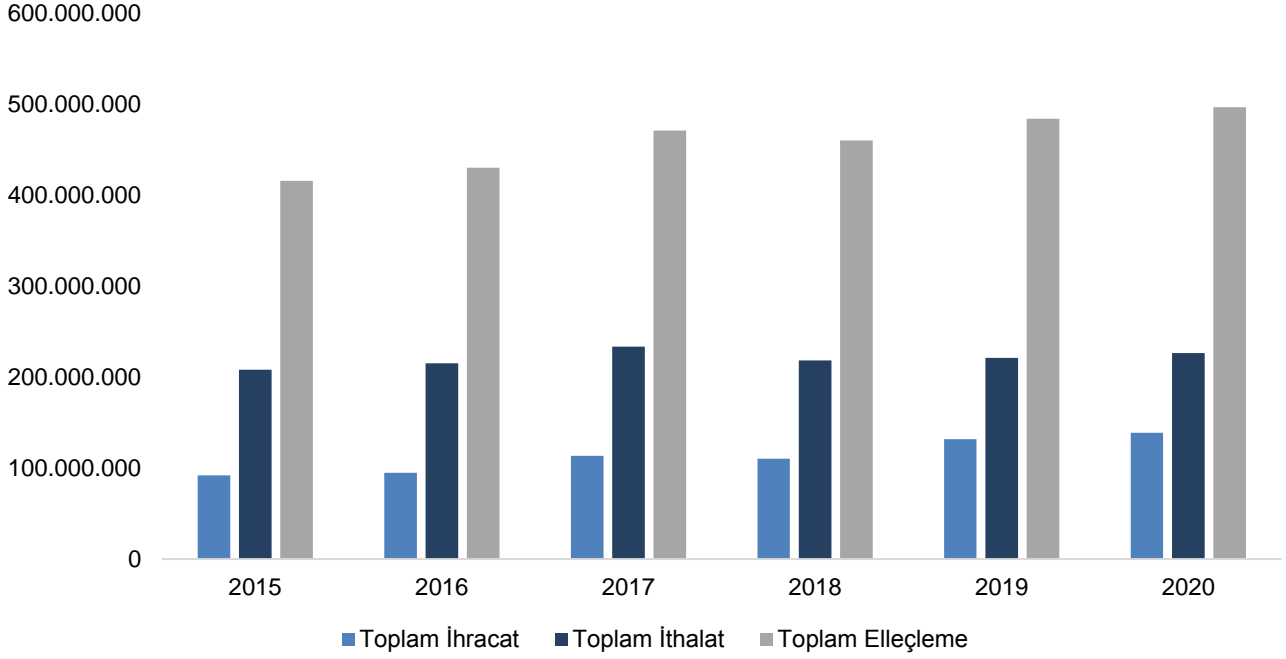
Liman Başkanlığı	2019			2020		
	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme
Alanya	0	168.546	168.546	0	180.278	180.278
Aliğa	26.580.514	39.218.548	65.799.062	27.558.357	41.387.644	68.946.001
Amasra	11.105	2.199	13.304	2.770	0	2.770
Ambarlı	17.124.537	17.524.947	34.649.484	15.385.143	16.510.191	31.895.334
Antalya	2.703.303	2.670.887	5.374.190	3.571.347	1.952.306	5.523.653
Ayvalık	2.985	0	2.985	1.295	25	1.320
Bandırma	1.861.585	4.397.234	6.258.819	1.629.584	4.031.579	5.661.163
Bartın	828.898	529.930	1.358.828	987.080	996.955	1.984.035
Bodrum	27	0	27	0	0	0
Botaş	58.737.775	8.207.269	66.945.044	56.079.629	10.763.372	66.843.001
Bozcaada	0	9.775	9.775	0	0	0
Çanakkale	3.712.163	452.877	4.165.040	4.114.606	596.442	4.711.048
Çeşme	801.868	751.980	1.553.848	654.088	582.316	1.236.404
Dikili	503.359	15.912	519.271	451.759	46.258	498.017
Erdek	0	6.507	6.507	0	2.191	2.191
Fatsa	55.510	50.625	106.135	68.593	57.875	126.468
Finike	0	0	0	0	0	0
Gemlik	6.942.080	6.966.272	13.908.352	7.530.873	6.760.998	14.291.871
Giresun	301.589	491.022	792.611	387.647	429.876	817.523
Göcek	0	106.703	106.703	0	7.950	7.950
Güllük	6.692.927	4.181	6.697.108	5.761.436	1.048	5.762.484

Liman Başkanlığı	2019			2020		
	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme	Toplam Yükleme	Toplam Boşaltma	Yük Elleçleme
Hopa	275.787	664.609	940.396	443.121	488.446	931.567
İğneada	71.200	24	71.224	12.450	0	12.450
İnebolu	373.782	84.008	457.790	237.118	98.925	336.043
İskenderun	22.157.001	40.010.712	62.167.713	22.969.022	38.000.214	60.969.236
İstanbul	247.145	3.165.276	3.412.421	300.185	1.858.138	2.158.323
İzmir	4.597.807	4.628.675	9.226.482	4.743.600	4.646.412	9.390.012
Karabiga	2.514.431	10.455.557	12.969.988	2.657.749	11.271.861	13.929.610
Karadeniz Ereğli	1.380.109	7.891.366	9.271.475	1.884.931	8.793.317	10.678.248
Karasu	378.290	994.978	1.373.268	398.918	983.246	1.382.164
Kocaeli	27.342.422	44.853.993	72.196.415	29.375.494	47.142.131	76.517.625
Kuşadası	0	0	0	0	0	0
Marmara Adası	1.611.051	3.216	1.614.267	1.519.441	1.982	1.521.423
Marmaris	74	20.969	21.043	50	48.235	48.285
Mersin	16.416.220	19.957.483	36.373.703	16.810.414	20.942.019	37.752.433
Rize	131.431	546.037	677.468	87.500	561.504	649.004
Samsun	2.705.440	8.445.556	11.150.996	3.674.088	9.321.752	12.995.840
Silivri	0	0	0	0	10.500	10.500
Sürmene	0	0	0	0	990	990
Şile	5.320	0	5.320	0	0	0
Taşucu	3.320.327	374.307	3.694.634	3.714.877	576.755	4.291.632
Tekirdağ	8.880.791	21.053.186	29.933.977	10.134.526	22.121.784	32.256.310
Tirebolu	900	481.807	482.707	0	426.240	426.240
Trabzon	263.539	2.238.940	2.502.479	242.451	2.088.276	2.330.727
Tuzla	2.063.806	432.943	2.496.749	2.233.830	2.242.081	4.475.911
Ünye	918.651	226.168	1.144.819	1.135.117	208.480	1.343.597
Vakfikebir	0	0	0	0	0	0
Yalova	890.263	696.885	1.587.148	910.616	1.465.340	2.375.956
Zonguldak	1.482.314	10.477.977	11.960.291	1.486.931	9.880.083	11.367.014
Genel Toplam	224.888.326	259.280.086	484.168.412	229.156.636	267.486.015	496.642.651

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

2020 yılında 2019 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen yük miktarı %2,6 (12.474.239 ton) artmıştır.

Grafik 72. Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri, 2015-2020



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2020 yılında ülkemiz liman ve iskelelerinde, eleçlenen konteyner miktarı 11.626.650 TEU olmuştur.

Konteyner elleçlemesinin;

- %39,7'si (4.618.225 TEU) ihracat,
- %38,5'i (4.480.472 TEU) ithalat,
- %6,3'ü (731.352 TEU) kabotaj,
- %15,5'i (1.796.601 TEU) transit olarak gerçekleşmiştir.

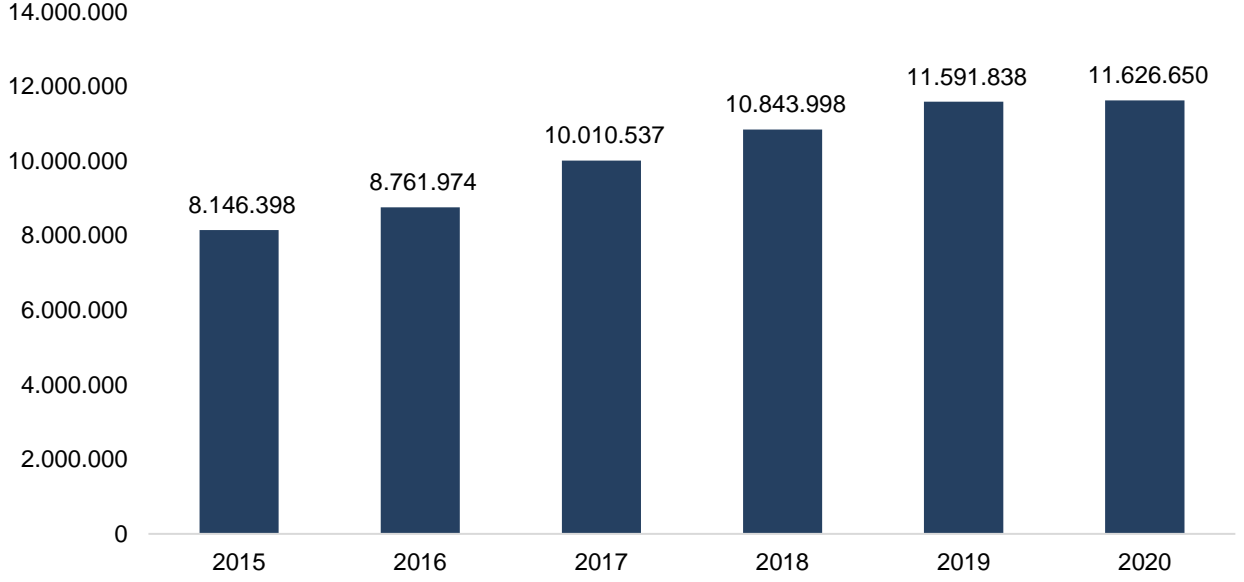
Tablo 68. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2015-2020

Taşıma Cinsi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
İhracat	3.394.508	3.543.804	3.866.874	4.160.124	4.594.647	5.904.017
İthalat	3.454.345	3.607.086	3.975.205	4.259.029	4.540.201	5.722.633
Kabotaj	606.064	738.312	935.521	935.661	753.267	731.352
Transit	691.481	872.772	1.232.937	1.489.184	1.703.722	1.796.601
Toplam	8.146.398	8.761.974	10.010.537	10.843.998	11.591.838	11.626.650

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2020 yılında 2019 yılına kıyasla limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı %0,3 (34.812 TEU) artmıştır.

Grafik 73. Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri (TEU), 2015-2020



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

2.7.1.1.3. Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

2020 yılında Shanghai limanı 43 milyon TEU ile en fazla konteyner elleçleyen liman olma özelliğini korumaktadır. Bir önceki yıla göre 2020 yılında da en fazla konteyner elleçleyen ilk 3 liman olma özelliğini korumaktadır.

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

Sıra NO	Liman Adı	2016	2017	2018	2019	2020
1	Shanghai	37,13	40,23	42,01	43,30	43,50
2	Singapore	30,90	33,67	36,60	37,20	36,86
3	Ningbo	21,57	24,64	26,35	27,54	28,73
4	Shenzhen	24,11	25,35	25,74	25,77	26,55
5	Guangzhou	18,58	20,10	21,62	22,84	23,19
6	Qingdao	18,01	18,30	19,32	21,01	22,00
7	Busan	19,46	20,49	21,59	21,99	21,81
8	Tianjin	14,20	15,04	16,01	17,30	18,36
9	Hong Kong	19,58	20,77	19,64	18,39	17,95
10	Rotterdam	12,39	13,73	14,51	14,81	14,35
11	Dubai	14,77	15,37	14,95	14,11	13,49
12	Port Klang	13,17	11,98	12,32	13,58	13,24
13	Antwerp	10,04	10,45	11,10	11,86	12,03
14	Xiamen	9,60	10,40	17,70	11,08	11,41
15	Tanjung Pelepas	8,28	8,26	8,96	9,10	9,80
16	Kaohsiung	10,46	10,27	10,45	10,43	9,62
17	Los Angeles	8,86	9,34	9,46	9,34	9,21
18	Hamburg	8,91	8,82	8,73	9,27	8,50
19	Long Beach	6,78	7,54	8,09	7,63	8,11
20	NY/NJ	6,25	6,71	7,18	7,47	7,59
21	Laem Chabang	7,23	7,78	8,07	8,11	7,55
22	Ho Chi Minh	5,99	6,16	7,57	7,22	7,20
23	Colombo	5,73	6,21	7,00	7,23	6,85
24	Tangier	2,96	3,31	3,47	4,80	5,77
25	Yingkou	6,01	6,27	6,49	5,46	5,67
26	Piraeus	3,74	4,15	4,91	5,65	5,44
27	Valencia	4,72	4,83	5,18	5,44	5,43
28	Dalian	9,59	9,70	9,77	8,75	5,11
29	Algeciras	4,76	4,39	4,77	5,13	5,11
30	Rizhao	3,01	3,24	4,02	4,52	4,86
31	Lianyungang	4,69	4,72	4,75	4,77	4,81
32	Bremen/Bremerhaven	5,54	5,51	5,48	4,86	4,80
33	Jeddah	3,96	4,15	4,12	4,43	4,74
34	Savannah	3,64	4,05	4,35	4,60	4,68
35	Jawaharlal Nehru	4,52	4,71	5,05	5,10	4,47
36	Colon	3,26	3,89	4,32	4,38	4,45
37	Salalah	3,33	3,95	3,39	4,11	4,34
38	Santos	3,56	3,85	4,12	4,17	4,27
39	Vancouver	2,83	3,25	3,40	3,40	3,47
40	Seattle-Tacoma	3,62	3,67	3,80	3,78	3,32
41	Nanjing	3,08	3,17	3,21	3,31	3,03
42	Durban	2,62	2,70	2,96	2,77	2,60
43	Ambarlı	2,80	3,13	3,19	3,32	-
44	Felixstowe	4,10	4,30	3,93	3,58	-
45	London Gateway	0,71	0,95	1,30	1,40	-
46	Mundra	4,80	4,24	4,42	4,75	-
47	Port Said	3,04	2,97	3,05	3,82	-
48	Haiphong	4,10	4,45	4,76	5,13	-
49	Manila	4,52	4,78	5,05	5,32	-
50	Tanjung Perak	3,35	3,55	3,87	3,92	-
51	Tanjung Priok	5,51	6,92	7,80	7,60	-
52	Tokyo	4,72	5,05	5,11	4,94	-

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. Dünya denizciliğinde gemi inşa sanayi; gemi inşa, yat inşa, bakım-onarım, yan sanayi ve gemi geri dönüşüm olarak sınıflandırılmaktadır. Bu sektörler bir geminin dizayn aşamasından başlayarak geri dönüşürülmesi ile noktalanın bütün süreçleri kapsamaktadır.

Ülkemizde faaliyet gösteren tersanelerin rekabet eşitliğinin sağlanması, standartlarının yükseltilmesi, üretim süreçlerinin ve çalışma alanlarının daha emniyetli, güvenli ve çevreye duyarlı hale getirilebilmesi amacıyla tesislerin İşletme İzin Belgelerine sahip olmaları 10.08.2008 tarihi itibarıyla zorunlu hale getirilmiştir.

Ülkemizdeki faal tersane ve gemi söküm tesislerine ilişkin 2003 ve 2020 yıllarına yönelik kıyaslama yapıldığında;

- 2003 yılında 37 adet tersane ve 550.000 DWT proje kapasitesi varken,
- 2020 yılında 84 adet tersane ve 4,65 milyon DWT proje kapasitesine ulaşıldığı bilinmektedir.

Şekil 13. Faal Tersane ve Gemi Söküm Tesislerinin İllere Göre Dağılımı



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020), Ulaşın Erişen Türkiye Raporu

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 16.667 yat olup, inşaatı devam eden ve planlanan yat limanları ile 2023 yılında 30.000 yat bağlama kapasitesine ulaşılması hedeflenmektedir.

2020 yılı Ağustos ayı itibarıyla ülkemizde 152 adedi kıyılarda olmak üzere toplam 649 adet tekne imal yeri, 27 adedi kıyılarda olmak üzere toplam 151 çekek yeri bulunmaktadır. Bu yapılardan 38 tanesinin turizm işletme veya yatırım belgesi bulunmaktadır. Turizm işletme belgeli kıyı yapılarının ise denizde yat bağlama kapasitemiz 15.150’dir.

Tablo 70. Kültür ve Turizm Bakanlığı’nca İşletme İzni Verilen Turizm Kıyı Yapıları

Turizm İşletme Belgeli	Yat Limanı	28
	Yat Çekek Yeri	5
Turizm Yatırım Belgeli	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 Çekerek Yeri (İmar planı onayı için Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğüne ilgili kooperatif tarafından başvuru yapılmıştır.)
- Bodrum Ören Tekne İmal ve Çekerek Yeri (Ön izin sözleşmesi imzalanmış olup inşaat ruhsatları alınmıştır.)
- Marmaris Bozburun Tekne İmal ve Çekerek Yeri (Jeolojik etüd raporu sonrasında teklif plan onaya sunulacaktır.)
- Manavgat Tekne İmal ve Çekerek 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 Çekerek Yeri (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca Genel Yerleşim Planı onaylanmıştır. İlgili valilik üzerinden yer tahsis süreci başlatılmıştır.)
- Bartın Kurucaşile Tekne İmal ve Çekerek 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

Etüt Proje Çalışmaları Devam Eden Yeni Yat Limanları:

- Demre Yat Limanı
- Özdere Yat Limanı
- Urla Çeşmealtı Yat Limanı
- İstanbul Silivri Yat Limanı
- Samsun Kurupelit Yat Limanı

Yap-İşlet-Devret Modeli İle İhale Edilecek Projeler

- Çeşme Şifne Yat Limanı
- Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı
- İzmir Yeni Foça Yat Limanı

2020 Yılı Yapım İhalesi Hazırlıkları Yapılan Ulaştırma Denizyolu Tesisleri:

- Çanakale Biga Aksaz Balıkçı Barınağı Onarım ve Tevsii İnşaatı
- Aydıncık Yat Limanı İnşaatı

2020 Yılında Yapım İhalesi Gerçekleştirilen Kıyı Yapıları

- Rize İyidere Lojistik Limanı İnşaatı
- Erdemli Balıkçı Barınağı Mendirek Uzatma ve Tevsii İnşaatı

2.7.1.5. Balıkçı Barınakları

Ülkemizde 2003 yılında 178 adet balıkçı barınağı varken bu sayı 386'ya ulaşmıştır. 17 yılda 208 adet balıkçı barınağı tamamlanmıştır.

Yapımı Devam Eden Balıkçı Barınakları:

- Espiye Adabük Balıkçı Barınağı

2020 Yılında Tamamlanması Planlanan Balıkçı Barınakları:

- Espiye Adabük Balıkçı Barınağı

Etüt-Proje Çalışmaları Devam Eden Balıkçı Barınakları:

2020 yılı itibari ile 34 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
- Yalıköy Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Körfez Atalar Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Tütünciftlik Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri

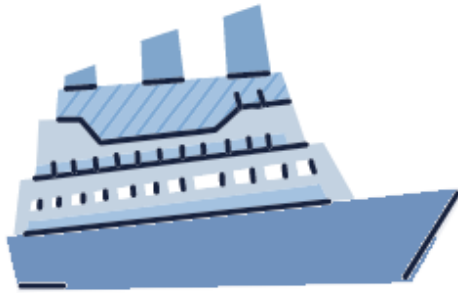
- Kıyıköy Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Keşan Yayla Balıkçı Barınağı ve Sahil Tahkimatı Etüt Proje İşleri
- Güzelbahçe Yalı Balıkçı Barınağı Geliştirilmesi
- Narlıdere Balıkçı Barınağı Mendirek Uzatılması
- Ahmetbeyli Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Doğanbey - Payamlı Balıkçı Barınağı Koruma Amaçlı İmar Planı Hazırlanması
- Gülpınar Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Erdek İlhanlar Bal. Bar. Sahil Düzenlemesi Kum Tutucu Mahmuz
- Mudanya Kumyaka Balıkçı Barınağı ÇED ve İmar Planı Raporu Hazırlanması
- Koruköy Balıkçı Barınağı Etüd ve Proje İşleri
- Çanakale Lapseki Şevketiye Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Karaduvar Balıkçı Barınağı Mendirek Uzatma ve İkmal İnşaatı Etüt Proje İşleri
- Gazipaşa Uğrak-Yeşilöz Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Akçaabat Söğütlü Çekek Yeri Etüt- Proje İşleri
- Çarşıbaşı Keremköyü Çekek Yeri Etüt- Proje İşleri
- Tirebolu Yalıköy Çekek Yeri Kum Tutucu Mahmuz İmar Planı ve ÇED İşleri
- Pazar Balıkçı Barınma Yeri Büyütme Talebi Etüt Proje İşleri
- Yomra Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Keşap Tepeköy Çekek Yeri Etüt Proje İşleri
- Akçaabat Darıca Balıkçı Barınağı Etüt Proje İşleri
- Cide İlyasbey 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
- Sarıidris Bal. Bar. İmar Planı Hazırlanması

2020 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



DENİZ TURİZMİ





2.8. DENİZ TURİZMİ

2.8.1. Deniz Turizmine Genel Bakış ve 2020 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.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve içsuları ile kapladığı alan açısından zengin Türkiye’de Deniz Turizmi son 20 yılda talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisi olmuştur.

Deniz Turizmi aşağıdaki 2 bileşenden oluşmaktadır.



Bugüne kadar, Deniz Turizmindeki 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 koyalara 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, binlerce yatlık 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 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 önemli bir yer tutmaktadır.

Tablo 71. 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

Ülkemizde Deniz Turizmi gelirleri, turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır.

2018 yılında gelirimiz; 5,9 Milyar ABD Dolarına ulaşırken,

2019 yılında ise gelirimiz; 7,2 Milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir.

2019 Yılı Genel Turizm girdilerinde 2018 yılına oranla ortalama %17'lik bir artış gözlenmiştir.

Tablo 72. 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 (1.000 \$)	Ortalama Harcama (\$)	Turizm Geliri (1.000 \$)	Ortalama Harcama (\$)					
2004	13.061.118	759	3.862.552	1.262	152.937	17.076.606	23,3	843	-0,84
2005	15.725.813	766	4.374.383	1.214	221.915	20.322.112	19,0	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	17,0	666	2,91
2020	9.097.118	716	2.886.859	926	75.343	12.059.320	-65,1	762	14,5

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

Türkiye, 2019 yılında ülkelere göre turist sayısı Avrupa sıralamasında 51,2 milyon turist ile 4'üncü sırada, ülkelere göre turist sayısı dünya sıralamasında ise 6'ncı sırada yer almıştır.

Tablo 73. Ülkelere Göre Turist Sayısı Avrupa Sıralaması (Milyon Kişi)

Ülkeler	2017	2018	2019
1-Fransa	86,9	89,4	..
2-İspanya	81,9	82,8	83,5
3-İtalya	58,3	61,6	64,5
4-Türkiye	37,6	45,8	51,2
5-Almanya	37,5	38,9	39,6
6-İngiltere	39,5	38,7	39,4
7-Avusturya	29,5	30,8	31,9

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü Ocak 2021 Barometresi

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

Ülkeler	2017	2018	2019
1-Fransa	86.9	89.4	-
2-İspanya	81.9	82.8	83.5
3-A.B.D.	77.2	79.7	79.3
4-Çin	60.7	62.9	65.7
5-İtalya	58.3	61.6	64.5
6-Türkiye	37.6	45.8	51.2
7-Meksika	39.3	41.3	45.0
8-Tayland	35.6	38.2	39.9
9-Almanya	37.5	38.9	39.6
10-İngiltere	39.5	38.7	39.4
11-Avusturya	29.5	30.8	31.9
12-Japonya	28.7	31.2	31.3
13-Yunanistan	27.2	30.1	31.3
14-Malezya	25.9	25.8	26.1
15-Portekiz	21.2	22.8	24.6
16-Rusya	24.4	24.6	24.6

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.

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,

2020 Yılı Deniz Turizmi gelirimiz ise 2,6 Milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir.

Yaşanan bu süreçte, Deniz Turizmi Araç İşletmeleri ile Konaklamalı Turizm Tesisi İşletmelerinin 01 Haziran 2020 tarihine kadar kapalı kalması, Ege ve Akdeniz'deki çoğu otelin sezon belirsizliği sebebi ile açılmaması yerli ve yabancı turistlerin kitle turizminden ziyade sosyal izolasyonun tam sağlanabileceği turizm çeşitlerine yönelmesi ile tüketici hareketlerinde yaşanan zorunlu değişiklik, ülkemize özgü deniz turizmi araçları ile yapılan Mavi Yolculuğu bir kez daha yerli ve yabancı basında gündeme getirmiş, iptal edilen turlara rağmen, Kasım 2020 deniz turizmi sezonu bitene kadar, Ticari Yat işletmeleri yurt dışından yeni talepleri karşılayarak kapalı gruplara (aile, yakın arkadaş vb.) tam kapasitede hizmet edebilme imkanı sağlamıştır.



Ancak, Koronavirüs (Covid-19) salgınının Deniz Turizmi Sektörünün diğer alt branşlarına etkisi değerlendirildiğinde;

-Ege ve Akdeniz'de Günübürlük Gezi Teknelerinin yolcu kapasitelerinde yüzde elli sınırı uygulanması, yerli ve yabancı turistlerin seyahat etmekten çekinmesi, konaklamalı turizm tesislerinin yine yüzde elli kapasitede müşteri kabul etmesi, gelen turistlerin tesis alanı dışında etkileşimde bulunmak istememesi ve Ağustos 2020'de vaka sayılarında yaşanan artış sebebi ile sektör sezonu erken kapatmak zorunda kalmış, ayrıca, İstanbul'da faaliyet gösteren Günübürlük Gezi Teknesi İşletmelerinin İstanbul Boğazı Turlarını eğlence ve organizasyon (düğün, nikah, iş yemeği vb.) amaçlı 20:00-01:00 saatleri arasında gerçekleştirmeleri nedeniyle, pandemideki artışa bağlı olarak, sokağa çıkma yasağı ve yeme-içme kısıtlamaları nedeniyle faaliyetleri Ağustos 2020 sonrasında durma noktasına gelmiş, Günübürlük Gezi Tekneleri 2020 yılı turizm faaliyetlerini kısıtlı imkanlarla %75 yolcu kaybı ile gerçekleştirebilmişlerdir.

- Su Sporları işletmeleri, Ege ve Akdeniz kıyılarında yer alan otellerin müşterilerine öncelikli hizmet verdiklerinden, çoğu otelin açılmaması veya kısıtlı imkanlarla açılması neticesinde bazı su sporları işletmelerinin faaliyetleri tamamen durmuş, bazıları ise %75 turist kaybı ile sezonu kapatmak zorunda kalmışlardır.

-Dalış Turizmi işletmeleri, kapalı gruplara hizmet verdiklerinden, Ağustos- Kasım 2020 döneminde imkanlarını kullanabilmişler, %45 turist kaybı ile sezonu kapatmışlardır.

-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 itibarı ile iptal edilmiştir. Bu yaşanan salgın ve iptallerden ülkemizin Kruvaziyer Turizmi de etkilenerek, limanlarımıza gelecek kruvaziyer gemi rezervasyonları Mart 2020 tarihinden itibaren iptal edilmiş, 2020 sezonunda hiçbir faaliyet gerçekleştirilememiştir.

-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 2020 deniz turizmi sezonunda hiçbir faaliyetlerini gerçekleştirememişlerdir.

Yaşanan Koronavirüs (Covid-19) salgını varyantlarının devam etmesi nedeniyle 2021 yılı turizm sezonu ise belirsizliğini korumaktadır.

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 artıracak değerlendirilmektedir.

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

Yıllar	Toplam			Yabancı Ziyaretçi			Yurtdışı İkametli Vatandaş Ziyaretçi		
	Kişi Başı Ortalama Harcama (\$)	Kişi Başı Ortalama Kalış Süresi (Gün)	Kişi Başı Gecelik Gelir (\$)	Kişi Başı Ortalama Harcama (\$)	Kişi Başı Ortalama Kalış Süresi (Gün)	Kişi Başı Gecelik Gelir (\$)	Kişi Başı Ortalama Harcama (\$)	Kişi Başı Ortalama Kalış Süresi (Gün)	Kişi Başı Gecelik Gelir (\$)
2012	795	10,8	77	715	9	84	1.241	21,4	58
2013	824	10,2	84	749	8,6	91	1.252	19,7	63
2014	828	10,0	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

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

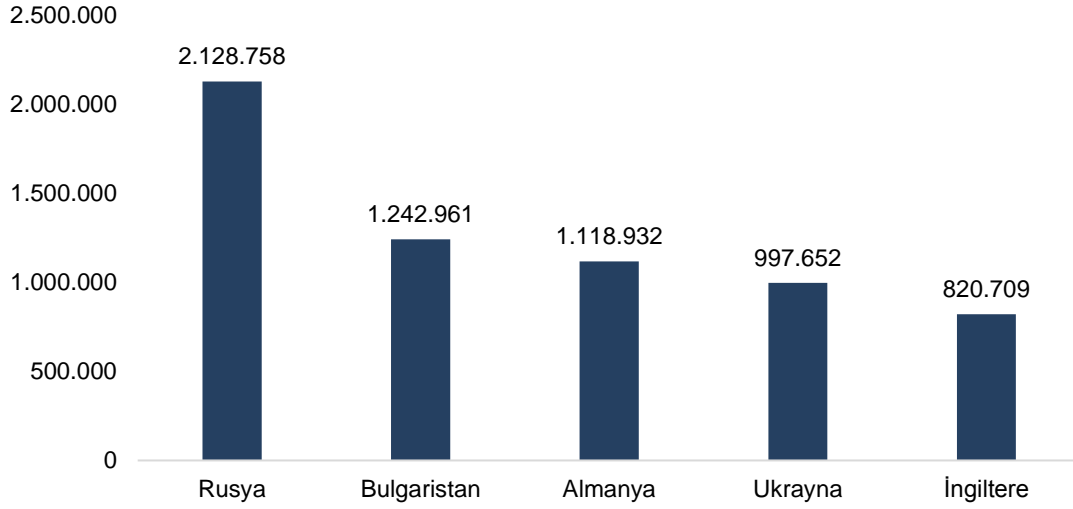
2020 yılında, 12,7 milyonu yabancı ziyaretçi, 3,2 milyonu yurtdışı ikametli vatandaşlarımız tarafından olmak üzere, toplamda ülkemize 15,9 milyon ziyaretçi gelmiş olup, bir önceki yıla göre yabancı ziyaretçi sayısında %71,74, yurtdışı ikametli vatandaşlarımızın ziyaretçi sayısında ise %51,71 olmak üzere, toplamda %69,2 oranında azalma yaşanmıştır.

Tablo 76. Yıllara Göre Ülkemize Gelen Ziyaretçiler

Yıllar	Yabancı Ziyaretçi (A)	Değişim Oranı (%)	Yurtdışı İkametli Vatandaş Ziyaretçiler (B)	Değişim Oranı (%)	Toplam Ziyaretçi (A+B)	Değişim Oranı (%)
2002	13.256.028	14,1	-	-	13.256.028	-
2003	14.029.558	5,8	2.434.065	-	16.463.623	-
2004	17.516.908	24,9	3.236.826	33,0	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	-5,0	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	2,0
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

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

Grafik 74. Ülkemize 2020 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,

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

- Tarihi ve kültürel yapıya sahip ülkemiz karasularında yer alan antik batık kentler, batık askeri veya tarihi gemiler vb. diğer değerli dalış alanlarının tanıtım ve pazarlanmasını 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 Koşulların 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 antrenman alanı olarak kullanılmasının sağlanarak 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)

şeklindedir.

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

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

Yıllar	İşletme Sayısı			Yat Sayısı			Yatak Sayısı		
	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam
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.

Tablo 78. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Boylarına ve Bandıralarına Göre Dağılımı (2019)

Bandıra	2019							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	21	76	105	27	9	3	244
Avusturya	-	1	11	19	1	2	-	34
Belçika	-	2	8	18	5	2	-	35
Danimarka	-	-	5	3	4	2	2	16
Finlandiya	-	-	1	-	-	1	-	2
Fransa	-	6	48	55	19	8	2	138
Hollanda	1	6	37	43	43	21	4	155
İngiltere	3	9	103	148	119	225	215	822
İrlanda	-	-	-	3	-	-	-	3
İspanya	-	-	3	3	1	6	2	15
İsveç	-	-	9	6	4	2	-	21
İtalya	-	5	23	29	16	16	6	95
Lüksemburg	-	-	-	2	2	1	7	12
Portekiz	-	-	1	-	-	-	1	2
Yunanistan	6	28	250	83	11	16	29	423
Çek Cumhuriyeti	-	-	-	-	1	1	-	2
İsviçre	-	2	12	25	9	4	-	52
İzlanda	-	-	1	-	-	-	-	1
Macaristan	-	-	1	-	-	-	-	1
Norveç	-	-	3	9	2	2	-	16
A.B.D.	3	44	167	292	200	295	126	1 127
Avustralya	1	1	9	42	6	12	1	72
Japonya	-	-	-	2	-	-	-	2
Kanada	-	-	5	17	1	1	-	24
Meksika	-	-	-	-	-	-	-	-
Yeni Zellanda	-	-	12	10	9	3	-	34
Sırbistan	-	-	-	2	-	-	-	2
Malta	-	-	5	5	15	45	200	270
İsrail	-	1	11	11	2	5	1	31
Diğer	3	7	71	132	57	188	433	891
Yabancı Toplam	20	133	872	1.064	554	867	1.032	4.542
Türk	42	166	817	1.241	736	1.090	613	4.705
Genel Toplam	62	299	1.689	2.305	1.290	1.957	1.645	9.247

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

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

Bandıra	2017		2018		2019	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	46	211	34	170	17	227
Avusturya	13	36	2	26	5	29
Belçika	2	29	2	26	-	35
Danimarka	-	14	-	14	1	15
Finlandiya	1	12	1	4	-	2
Fransa	22	55	13	81	5	133
Hollanda	36	111	29	100	25	130
İngiltere	36	824	30	689	18	804
İrlanda	-	2	-	3	-	3
İspanya	-	5	-	3	-	15
İsveç	2	24	2	17	-	21
İtalya	-	62	-	69	-	95
Lüksemburg	6	1	2	-	6	6
Portekiz	2	1	-	-	-	2
Yunanistan	315	35	222	47	333	90
Çek Cumhuriyeti	-	1	-	2	-	2
İsviçre	-	46	-	29	-	52
İzlanda	-	-	-	-	-	1
Macaristan	1	5	-	-	-	1
Norveç	-	7	-	2	-	16
A.B.D.	53	2.113	35	1.138	5	1.122
Avustralya	2	35	-	53	-	72
Japonya	-	1	-	-	-	2
Kanada	-	15	1	22	-	24
Meksika	-	-	-	-	-	-
Yeni Zelandiya	-	13	1	22	-	34
Sırbistan	-	2	-	1	-	2
Malta	61	93	67	123	95	175
İsrail	1	17	-	18	1	30
Diğer	104	586	117	674	130	761
Yabancı Toplam	703	4.356	558	3.333	641	3.901
Türk	3.295	2.300	1.830	2.665	1.887	2.818
Genel Toplam	3.998	6.656	2.388	5.998	2.528	6.719

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.

2020 Yılı Deniz Turizmi Aracı Filomuz;

- Ticari Yat 1.947 Adet
- Günübürlük Gezi Teknesi 2.662 Adet
- Yüzer Restoran (Yüzer Tesis) 39 Adet
- Dalabilir Deniz Turizmi Aracı 2 Adet

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, 2020 yılı sonu itibarıyla bu rakam 56 adede (Kültür ve Turizm Bakanlığından Belgeli 37 Adet Yat Limanı ve çekek yeri vardır.) ve 15.000 (kara+deniz) bağlama kapasitesine ulaşmıştır.

Tablo 80. 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, K.K.T.C. Karpaz Gate Marina, Martı Marina, Marmaris Yat Marin, Milta Bodrum Marina, Palmarina Yalıkavak, Teos Marina ve West İstanbul Marina deniz turizmi tesisleri, 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.

Ülkemizin toplam kıyı uzunluğu 8.333 kilometre olup, 2020 yılı sonu itibarıyla ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 83 adet (37 adet belgeli, 6'sı Belediye Yat Limanı olmak üzere ve diğer iskele, rıhtım bağlama yerleri dahil) Yat Bağlama Yeri ve 28.361 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmakta olup, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2023 hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile artırılması planlanmaktadır.

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

- Antalya Gazipaşa Yat Limanı
- Muğla Datça Yat Limanı
- Muğla Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri
- Karasu Yat Limanı
- Tekirdağ Yat Limanı
- Haliç Yat Limanı ve Kompleksi

İhale Edilecek Yat Limanları

- İzmir Karaburun Yat Limanı
- Silivri Yat Limanı
- Tekirdağ Yat Limanı
- İzmir Çeşme Şifne Yat Limanı
- İzmir Seferihisar Ürkmez Yat Limanı
- İzmir Yeni Foça Yat Limanı
- Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı

Tablo 81. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri - Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları

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

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

Tablo 82. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırım Belgeli Yat Limanları

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

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

Tablo 83. 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 84. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Yatırımı Belgeli Kruvaziyer Gemi Limanları

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

Seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmdir. 1980'den beri yıllık gelişme oranı %10'lara ulaşmıştır. Hızla büyüyen kruvaziyer gemileri 3.000-5.000 turist taşımakta, böylece hem kişi başına maliyetlerini düşürerek şimdiye kadar kruvaziyer almada maddi gücü olmayan turistleri de kazanmakta ve sundukları imkanlarla çok cazip bir duruma gelmektedirler.

Bugünkü kruvaziyer endüstrisi kısa (3-4 gün), uzun (15 gün ve fazlası) kruvaziyer imkanlarıyla birçok ülkenin kentlerini gezme olanağını vermektedir.

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 turizm sektörü en fazla etkilenen iş kolu olmuştur. ABD ve AB ülkelerinde salgındaki artış neticesinde özellikle Dünya Kruvaziyer Turizm Endüstrisi de önemli ölçüde etkilenerek, kruvaziyer gemiler tüm turlarını iptal etmek zorunda kalmış ve gemiler bağlama limanı arayışına geçmişlerdir.

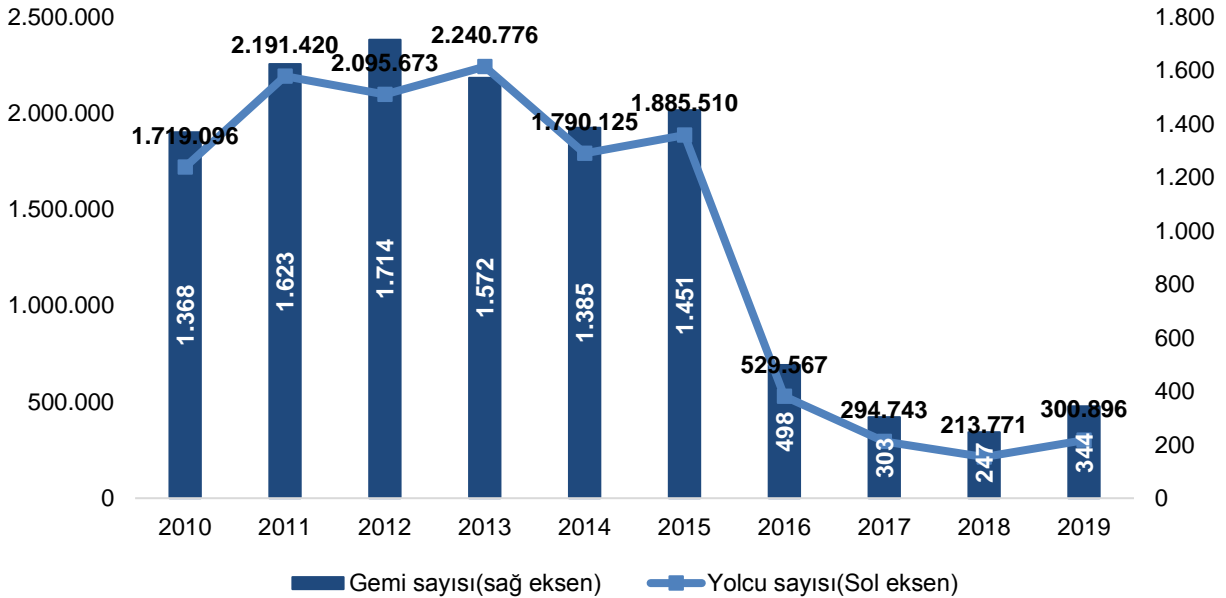
Ülkemiz, kruvaziyer turizmi açısından son derece önemli bir coğrafyadadır. Bilindiği üzere, dünyada gemi ile kısa bir program çerçevesinde, aynı süre içerisinde Avrupa, Afrika, Asya gibi üç kıtanın gezilip görülebileceği bir organizasyon mümkün değildir. Bu avantajın yanı sıra ülkemiz; Akdeniz iklim avantajı, tarihsel ve kültürel değerleri ile kruvaziyer turizmde son derece önemli, 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 olmadığı 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 edilmekte, Uluslararası Gemi İşletmeleri Akdeniz rotasının tekrar canlandırılması için Türkiye’nin tekrar Akdeniz rotasına dahil edilmesini istemektedir. 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.

2019 yılında 344 adet gemi ile 300.896 turist yolcu olarak ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir.

Grafik 75. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı



Kaynak : UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

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, yaşanan pandemi nedeniyle uluslararası sefer yapan kruvaziyer gemiler 2020 yılı sefer ve liman ziyaretlerini Ocak 2021’e kadar iptal etmiştir.

Tablo 85. Limanlarımıza Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, 2020

Aylar	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu
Ocak	1	0	0	823	823
Şubat	0	0	0	0	0
Mart	4	90	0	911	1.001
Nisan	0	0	0	0	0
Mayıs	0	0	0	0	0
Haziran	0	0	0	0	0
Temmuz	0	0	0	0	0
Ağustos	0	0	0	0	0
Eylül	0	0	0	0	0
Ekim	0	0	0	0	0
Kasım	0	0	0	0	0
Aralık	0	0	0	0	0
Genel Toplam	5	90	0	1.734	1.824

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 Mayıs ayında ilk yolcu gemisini ağırlamak üzere planlama yapılması ve ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca 2023 yılında 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.

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.

Tablo 86. Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

Liman	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu	Gemi	Yolcu
Alanya	53	40.843	23	18.556	34	22.332	13	9.271	22	12.190	15	3.023	26	15.406
Antalya	64	163.575	58	175.778	52	168.538	16	45.979	11	40.301	3	7.656	0	0
Anamur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bartın	15	2.071	20	2.824	8	954	2	171	1	103	0	0	0	0
Bozcada					12	62.050	46	61.315	0	0	0	0	0	0
Bodrum	114	28.546	78	32.879	90	14.970	3	1.336	22	31.817	20	24.263	15	6.219
Çanakkale	36	7.467	42	9.999	73	22.494	28	6.394	5	848	1	22	6	2.819
Çeşme	54	62.741	57	62.115	41	40.772	68	57.987	62	66.021	35	51.054	31	49.453
Datça	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dikili	21	7.655	32	7.914	41	8.317	17	3.998	1	99	2	103	4	776
Fethiye	4	1.067	8	1.938	10	2.824	2	338	0	0	2	273	0	0
Finike	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	598
Göcek	2	252	3	380	6	883	2	162	4	538	1	162	5	1.078
Güllük	7	476	3	329	3	347	3	323	7	640	0	0	0	0
İskenderun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	7.513
İstanbul	381	689.417	317	518.935	345	595.880	56	43.543	5	1.332	0	0	0	0
İzmir	190	486.493	124	257.233	114	241.716	24	27.619	18	9.172	0	0	0	0
Kaş	3	1.152	3	625	11	4.122	4	1.057	0	0	0	0	0	0
Kemer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuşadası	428	577.685	448	556.745	506	567.315	271	349.781	126	119.884	146	121.821	197	181.193
Marmaris	112	152.685	82	107.724	83	129.126	22	15.628	24	23.736	21	5.311	44	35.830
Mersin	3	1.381	0	0	2	1.597	3	2.505	0	0	1	83	0	0
Mudanya	2	414	0	0	2	655	1	54	0	0	0	0	0	0
Samsun	12	1.281	17	1.558	5	550	2	171	0	0	0	0	0	0
Sinop	16	7.460	30	17.518	5	1.361	2	174	1	103	0	0	0	0
Taşucu	0		3	937	1	286	3	226	0	0	0	0	0	0
Trabzon	24	8.115	37	16.138	10	2.281	2	1	1	103	0	0	0	0
Tuzla	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Yalova	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	11
Toplam	1.572	2.240.776	1.385	1.790.125	1.456	1.889.370	590	628.033	311	306.887	247	213.771	344	300.896

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.

Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt vb.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren rekrasyonel su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür. Su sporları, adı spor olsa bile sermaye-emek-bilgi yoğun birer ticari işletmedir. Kesin kurallarla denetlenen ve belirli özel kulvarlarda çalışan bu meslek dalı, 1990'lardan sonra hızla gelişmiş ve ciddi bir sektör olmuştur. Ülkemizde dalış turizmi ise çok uzun yıllardan beri yapılmaktadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerimizin çokluğu uzun yıllar bu sektörü ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak, sonraki gelişmeler bu turizm dalının döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri tanıtımının önemini ortaya çıkarmıştır. İzinli dalış bölgeleri genişlemiştir. Hatta sualtı parkları-müzeleri girişimlerine başlanmıştır.

Ülke genelinde 700 dolayında su sporu işletmesinin büyük bir bölümü mevcut turistik tesisler bölgesinde, diğerleri İl ve İlçe Turizm Müdürlüklerinin belirlediği sahalarda faaliyet göstermektedir. Yıl içinde gerçekleştirilen su sporları aktiviteleri karşılığında 150 Milyon Dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir.

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.

Çeşme yarımadasının, öncelikli yatırımlara dahil edilerek turizm sezonunu 12 aya çıkartacak projelerin hayata geçirilmesi faydalı olacaktır. Çeşme yarımadasında sportif aktiviteler için kamp turizmi (futbol, basketbol), jeotermal seracılık, Alaçatı'da dünya çapında sörf okulu, yat limanı bölgesi, balıkçılık ve turizm öncelik tanınabilecek nitelikte alanlardır.

Tablo 87. Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Suüstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri

Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	Toplam İşletme Sayısı	Su Altı Belge Sayısı	Su Üstü Belge Sayısı
Genel Toplam	976	279	697

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

2.8.3. İstanbul Şehirçi 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.

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 kullanamamıştır.

Tablo 88. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Sayısı

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yolcu x Mil
2003	99.825.813	550.524.602
2004	112.816.094	621.484.444
2005	122.661.230	670.751.087
2006	135.348.554	752.889.731
2007	149.824.929	842.975.355
2008	151.645.639	847.917.253
2009	159.194.370	886.609.389
2010	155.172.103	850.532.610
2011	156.968.095	848.418.350
2012	159.076.921	787.572.051
2013	164.426.997	900.226.869
2014	161.048.004	974.923.011
2015	163.723.544	992.592.392
2016	148.101.589	1.112.255.126
2017	137.195.691	1.138.826.307
2018	139.556.332	1.134.349.263
2019	150.312.216	1.218.893.742
2020	85.866.238	650.022.306

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 89. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı

Bölge	Hatlar	2019		2020	
		YolcuSayısı	Yolcu x Mil	YolcuSayısı	Yolcu x Mil
İstanbul Bölgesi	Eskihisar – Topçular/Tavşanlı	24.336.234	114.380.300	19.953.725	93.782.508
	Eskihisar – Altınova	60.989	170.769	332.520	931.056
	Diğer	87.147.766	608.081.660	44.686.218	319.204.794
	Toplam	111.544.989	722.632.729	64.972.463	413.918.358
Marmara Havzası	Erdek – Avşa (Türkeli)	132.991	2.392.032	91.260	1.641.473
	Tekirdağ – Avşa (Türkeli)	61.001	1.529.948	69.013	1.725.325
	Marmara Adası – Erdek	163.017	3.246.998	166.472	3.317.835
	Marmara Adası – Tekirdağ	765	19.125	429	10.725
	Erdek – Tekirdağ	2.982	118.982	6.625	264.338
	Marmara Ereğlisi - Bandırma	0	0	0	0
	Ambarlı – Bandırma	159.635	8.301.020	128.963	6.706.076
	Tekirdağ – Bandırma	26.339	1.203.294	23.541	1.076.538
	Avşa-Marmara Adası	70	280	0	0
	Armutlu-Mudanya	16.214	162.140	4.567	45.670
	Yenikapı-Yalova	2.373.205	61.703.330	1.429.138	37.157.588
	Yenikapı-Bandırma	796.886	51.000.704	284.456	18.205.184
	Yenikapı-Bursa	1.245.868	55.441.126	553.045	24.610.503
	Pendik-Yalova	3.035.474	40.978.899	1.899.540	25.643.790
	Diğer	4.296.743	194.769.765	1.521.212	72.947.276
	Toplam	12.311.190	420.867.642	6.178.261	193.352.320
İzmit Körfezi	Muhtelif	565.391	2.900.456	282.457	1.449.004
	Toplam	565.391	2.900.456	282.457	1.449.004
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu-Çardak	1.243.158	3.107.895	705.089	1.775.812
	Gelibolu-Lapseki	1.699.713	6.288.938	1.533.215	5.672.896
	Çanakkale-Kilitbahir	2.152.001	2.152.001	1.601.500	1.601.500
	Çanakkale-Eceabat	1.839.182	4.965.791	1.003.084	2.708.327
	Kepez-Eceabat	0	0	0	0
	Karabiga-Tekirdağ-Bandırma	11.808	625.824	9.059	335.183
	Kabatepe-Gökçeada	518.647	7.312.923	340.771	4.804.871
	G.Yükyeri-Bozcaada	825.952	3.386.403	545.048	2.234.697
Toplam	8.290.461	27.839.775	5.737.766	19.133.285	
Antalya Bölgesi	Antalya-Kemer	22.420	403.560	0	0
	Toplam	22.420	403.560	0	0
İzmir Bölgesi	Bodrum-Datça	96.396	1.735.128	66.084	1.189.512
	Bostanlı-Üçkuyular	17.479.061	42.401.360	8.628.447	20.942.587
	Toplam	17.575.457	44.136.488	8.694.531	22.132.099
Van Gölü	Tatvan-Van	2.308	113.092	760	37.240
	Toplam	2.308	113.092	760	37.240
Genel Toplam		150.312.216	1.218.893.742	85.866.238	650.022.306

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

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

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

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

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

Yeni Galata köprüsünün yapımı sırasında, Eminönü ve Karaköy’de bulunan iskeleleri inşaat sınırları içinde kalmış ve bir bakıma yolcu alma ve boşaltma yerleri bırakılmak zorunda kalınsa da, Kooperatif yönetimi tarafından Eminönü, Üsküdar ve Karaköy’de yeni iskele yerleri temini için büyük emekler sarf etmiş ve müteşebbis olmuşlardır. 1995 yılında iskelelerinin alt yapıları bitirilmiş ve Kooperatiflerine teslim edilmiştir. 1995 yılından itibaren başlayan düzenli, tarifeli ve hatlı çalışmalar, ilgili birimlerin de kontrol ve denetiminde devam etmiştir. 2 Kasım 1998 tarihinde yeniden yapılanmanın bir ürünü olan “Havuz Sistemi” içindeki yeni çalışma düzenine geçilerek 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 sularda 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 Trafikinin 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.

İşletmeci 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

Dünya su ürünleri üretiminde en büyük pay 15.373.196 ton ile Çin'e aittir. Çin'i 6.688.739 ton ile Endonezya, 5.427.678 ton ile Hindistan, 5.036.112 ton ile ABD ve 4.869.316 ton ile Rusya izlemektedir. Türkiye ise son yıllarda yaklaşık **785.811** ton civarındaki toplam üretim ile 46. sırada yer almaktadır.

Dünya Su Ürünleri üretimi incelediğimizde, 2018 yılında 178 milyon 565 bin 206 ton olarak gerçekleşmiştir. Üretimin 96 milyon 443 bin 252 ton'u avcılıktan, 82 milyon 121 bin 853 ton'u yetiştiricilikten elde edilmiştir.

Birleşmiş Milletlere (BM) göre dünya nüfusunun 2050'li yıllarda 10 milyara ulaşacağı ve gelecek 20 yılda hayvansal ürün talebinin 2 kat artacağı, Hayvansal protein ihtiyacının yaklaşık %20'sinin su ürünlerinden karşılanacağı öngörülmektedir.

Tablo 90. 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

Kaynak: FAO

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 91. 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 92. 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

Kıyı ve kıyı ötesi balıkçılık karakterini taşıyan balıkçılık filomuzun ülkemiz denizlerinde su ürünleri üretimini en çok etkileyen sorunlardan biri de balıkçı barınakları, çekek yerleri ve limanlarıdır. Üretimde büyük paya sahip Karadeniz’de 1.640 km. uzunluğundaki kıyı şeridinde toplam 142 adet balıkçı barınağı ve çekek yeri mevcuttur. Marmara Bölgesi, İstanbul ilinde ise toplam 44 kıyı yapısı mevcut olup, bunların 8 adedi liman, 26 adedi barınak ve 10 adedi de çekek yeridir.

Tablo 93. Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2019)

Faaliyet Alanı	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-19,9	20-29,9	30+	Toplam
İçsu	272	2.130	254	22	62	0	0	2.740
Deniz	700	8.970	3.256	800	849	465	275	15.315
Genel Toplam	972	11.100	3.510	822	911	465	275	18.055

Kaynak: Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü

2019 yılında Tarım ve Orman Bakanlığında Su Ürünleri Avlanma Ruhsatına sahip 18.055 adet Balıkçı Gemisi bulunmaktadır. Bu sayının yaklaşık 1.000 adedi endüstriyel su ürünleri avcılığı ile uğraşan 20 metre ve üstü Balıkçı Gemilerimizden oluşmaktadır.

Kıyı ve kıyı ötesi balıkçılık karakterini taşıyan balıkçılık filomuzun kullandığı kıyı tesislerine ilişkin olarak; 283 adet Balıkçı Barınağı, 61 adet çekek yeri, 41 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 144 adet balıkçı barınağı ve çekek yeri mevcuttur. Marmara Bölgesi, İstanbul ilinde ise 42 adet balıkçı barınağı mevcuttur.

Tablo 94. 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 95. 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 96. 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 Kılıcı 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 97. 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 98. 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 99. Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2019)

Grup	Kapasite Grubu (Ton)	Tesis Sayısı (Adet)	Toplam Proje Kapasitesi (Ton/Yıl)
Deniz	0-50	154	3.540
	51-100	18	1.535
	101-250	15	2.594
	251-500	59	19.976
	501-1000	88	77.514
	1001>	100	201.070
	Toplam	434	306.229
İçsu	0-50	1.178	19.110
	51-100	106	9.399
	101-250	185	36.674
	251-500	109	47.879
	501-1000	112	96.081
	1001>	3	7.400
	Toplam	1.693	216.543
Deniz+İçsu	0-50	1.332	22.650
	51-100	124	10.934
	101-250	200	39.268
	251-500	168	67.855
	501-1000	200	173.595
	1001>	103	208.470
	Toplam	2.127	522.772

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, balıkçılarımız yasal koruma altına alınması sağlanmıştır.

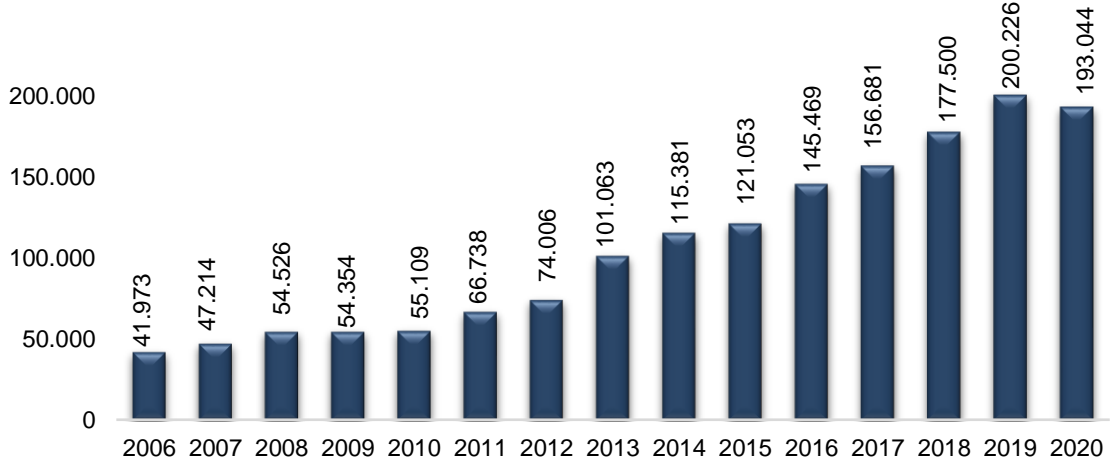
2.9.4. Su Ürünleri İhracatı

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.

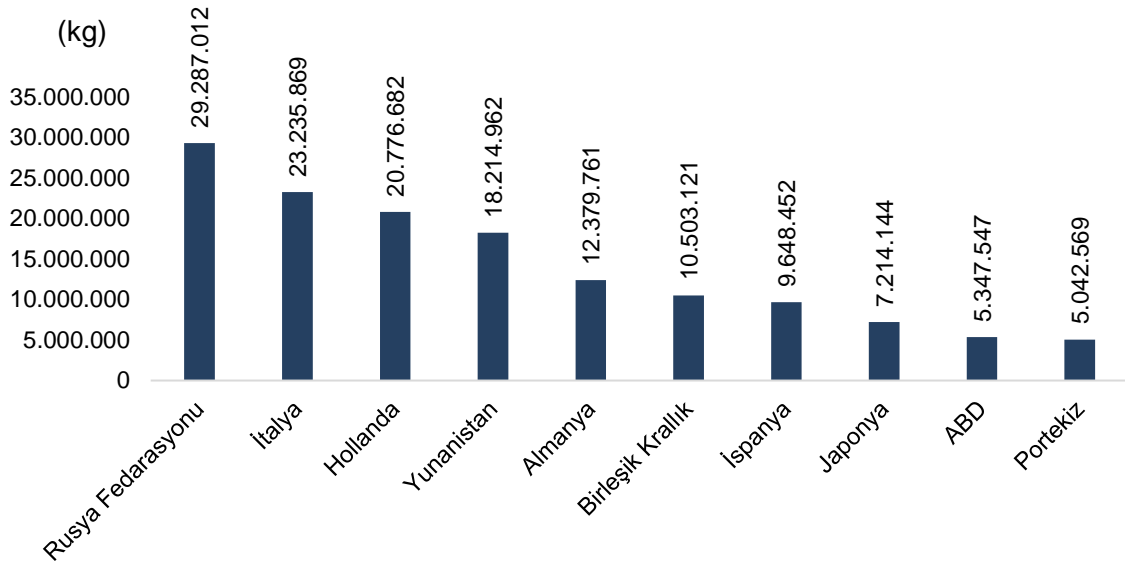
Grafik 76. Türkiye Su Ürünleri İhracatı



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 77. 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.

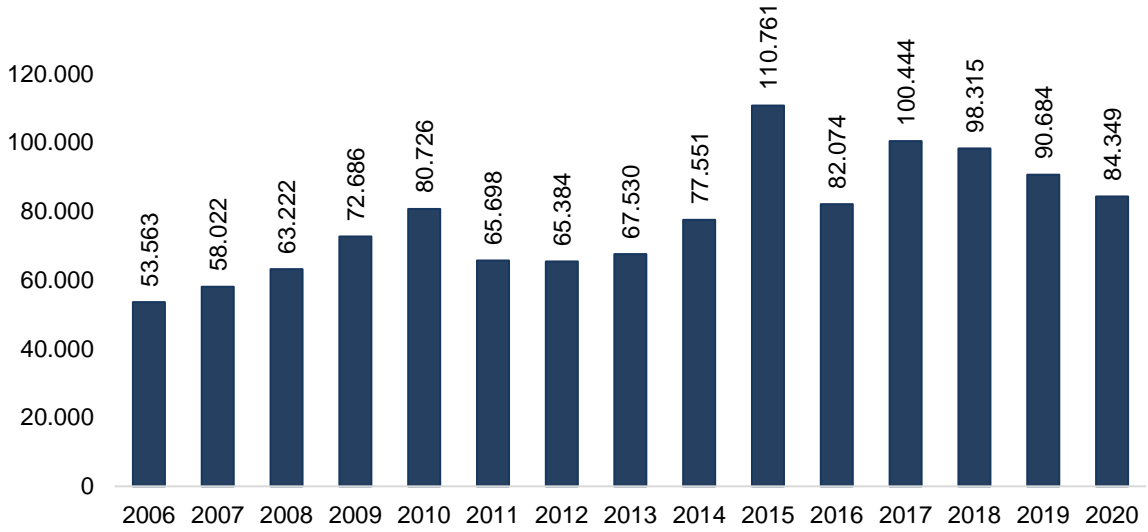
2.9.5. Su Ürünleri İthalatı

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.

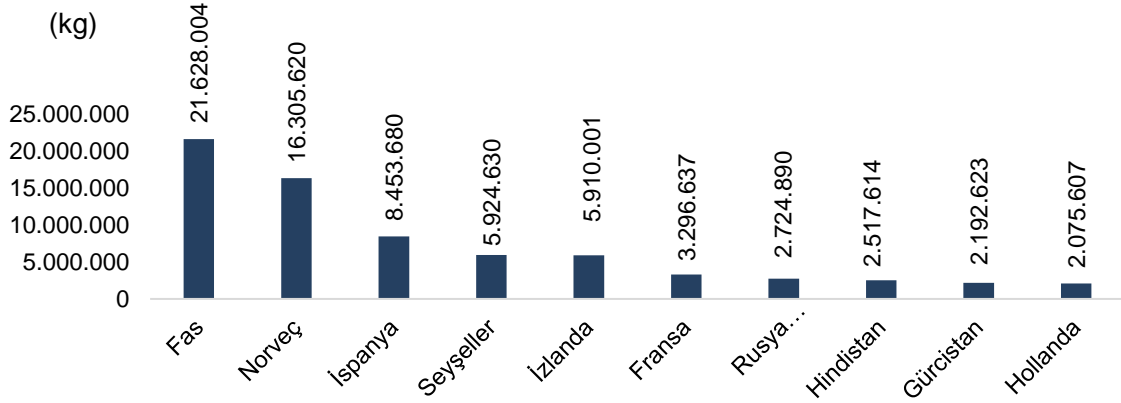
Ancak, son yıllarda Avrupa Birliğinin uygulamış olduğu menşei kuralları nedeniyle, dondurulmuş ton balığı ithalatı Avrupa Birliği'ne doğru yönelmiştir.

Grafik 78. Türkiye Su Ürünleri İthalatı (Ton)



Kaynak:TÜİK

Grafik 79. 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 100. 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 101. 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, sürdürülebilirliğinin 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 gözeten, katılımcılığı üst düzeye çıkararak, sektörde faaliyet gösteren tüm kesimlerin çıkarlarını gözeterek, sürdürülebilir bir balıkçılık politikası oluşturmasının gerekli olduğu görülmektedir.

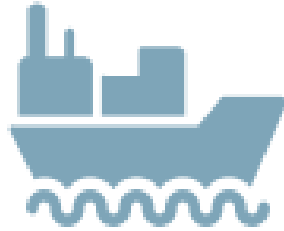
Bu kapsamda; 15.01.2021 tarih ve 31365 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan **"2021 Yılı Yatırım Programının Kabulü ve Uygulanmasına Dair Karar (Karar Sayısı: 3428)"**da 2021 yılı yatırım programına su ürünleri sektörüne ilişkin olarak;

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, Tarlaağzı 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 kiralanı 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, sömvey, 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 kuruluşlarıdır.

2021 yılı itibari ile;

- 1902 tarihinde kurulan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 110 üye,
- 1913 tarihli İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği tamamı konteyner gemi acente firmasından oluşan 33 üye,
- 1967 tarihli İskenderun Deniz Nakliyeciler Derneği 63 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. Sektörden gelen talepler doğrultusunda bahse konu yönetmelikte değişiklik yapılmış ve Gemi Acenteleri Yönetmeliği 02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ardından, Yönetmelikteki bazı hükümlerin sektör temsilcileri tarafından düzeltilmesi talebinden hareketle günün koşullarına ve sektörün ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nca hazırlanan ve bugün de halen geçerli olan Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmî Gazete ‘de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Gemi Acenteliği Yönetmeliği Türk Ticaret Kanunu’na göre kurulmuş, Deniz Ticaret Odalarına üye, 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’nca 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.

Tablo 102. Gemi Acente İstatistikleri

Yetki Belgesi Aktif Acente Sayısı	1.107
Yetki Belgesi Aktif Acente Şubesi Sayısı	221
Aktif Acente Personeli Sayısı	3.837
Lise Mezunu Personel Sayısı	1.374
Üniversite Mezunu Personel Sayısı	897
Diğer	1.566

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020), Ulaşan Erişen Türkiye Raporu

2.10.3.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

Gemi acentelerinin Türkiye karasularında, içsularında 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

Bir firmanın gemi acenteliği faaliyetinde bulunabilmesi için Deniz Ticaret Odası üyeliğinin yanı sıra Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan gemi acenteliği yetki belgesi alması gerekmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen gemi acenteliği yetki belgesi Gemi Acenteliği Yönetmeliği gereğince belirlenen bölge sınırları içinde geçerli olup, yetki belgeleri dört bölgeye ayrılmıştır.

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

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

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

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

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 itibarı 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 103. Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu (01.01.2021)

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 104. Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı (01.01.2021)

Sıra NO	İl Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	471	29	500	37
2	İzmir	112	52	164	12
3	Muğla	130	13	143	11
4	Mersin	91	45	136	10
5	Hatay	65	22	87	6
6	Kocaeli	55	29	84	6
7	Samsun	26	9	35	3
8	Antalya	24	5	29	2
9	Aydın	24	2	26	2
10	Balıkesir	20	3	23	2
11	Bursa	13	9	22	2
12	Zonguldak	18	1	19	1
13	Trabzon	14	4	18	1
14	Çanakkale	11	3	14	1
15	Tekirdağ	11	0	11	1
16	Bartın	5	2	7	
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	2	0	2	
26	Adana	1	0	1	
Genel Toplam		1.117	229	1.346	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 105. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (01.01.2021)- I. Bölge (Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

Sıra No	İl Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Samsun	26	9	35	44
2	Trabzon	14	4	18	23
3	Bartın	5	2	7	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	2	0	2	2
10	Artvin	1	0	1	1
Genel Toplam		64	16	80	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 106. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (01.01.2021)- II. Bölge (Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

Sıra No	İl Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	471	29	500	74
2	Kocaeli	55	29	84	12
3	Balıkesir	20	3	23	3
4	Bursa	13	9	22	3
5	Zonguldak	18	1	19	3
6	Çanakkale	11	3	14	2
7	Tekirdağ	11	0	11	2
8	Yalova	4	0	4	1
9	Sakarya	3	0	3	
Genel Toplam		606	74	680	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 107. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (01.01.2021)- III. Bölge (Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

Sıra No	İl Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İzmir	112	52	164	49
2	Muğla	130	13	143	43
3	Aydın	24	2	26	8
Genel Toplam		266	67	333	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 108. Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı (01.01.2021)- IV. Bölge (Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

Sıra No	İl Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Mersin	91	45	136	54
2	Hatay	65	22	87	34
3	Antalya	24	5	29	11
4	Adana	1	0	1	1%
Genel Toplam		181	72	253	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 109. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (01.01.2021)

Bölgeler	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.Bölge	64	16	80	6
II.Bölge	606	74	680	51
III.Bölge	266	67	333	25
IV.Bölge	181	72	253	18
Genel Toplam	1.117	229	1.346	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

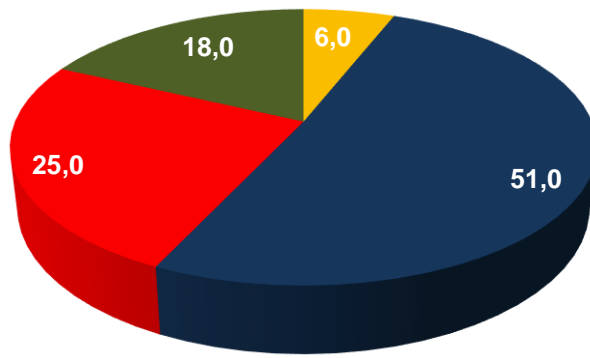
Bölgelere göre dağılıma bakıldığında;

Toplam 680 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 333 adet gemi acente firma sayısı ile gemi acentelerinin %25'inin yaklaşık gemi acente firmalarının dörtte birinin yoğun olarak yatlara 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 80. Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı (%)



■ I.BÖLGE ■ II.BÖLGE ■ III.BÖLGE ■ IV.BÖLGE

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 110. Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı

Bölgeler	2017				2018				2019				2020			
	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.Bölge	58	14	72	6	62	15	77	6	60	14	74	6	64	16	80	6
II.Bölge	540	77	617	50	592	67	659	51	580	70	650	50	606	74	680	51
III.Bölge	251	63	314	26	264	63	327	25	265	68	333	26	266	67	333	25
IV.Bölge	156	66	222	18	164	68	232	18	169	70	239	18	181	72	253	18
Toplam	1.005	220	1.225	100	1.082	213	1.295	100	1.074	222	1.296	100	1.117	229	1.346	100

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Son dört 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, havave 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

2020 yılına damgasını vuran Koronavirüs (Covid-19) salgını tüm dünyayı olumsuz etkilemiş olmakla beraber küresel lojistik sektörü içinde denizyolu kesintisiz hizmet vermeye devam etmiştir. Dünyanın fabrikası konumundaki Çin’deki üretim faaliyetlerinin durdurulması ve yavaşlatılması küresel arz-talep dengesinin bozulmasına neden olmuş, bu durum hammadde tedariginde sıkıntılara, hammadde fiyatlarında öngörülmeleyen artışlara, konteynerlerin limanlarda bekleme sürelerinin artması konteyner tedariginde sıkıntılara, gemi bulamama sorununa ve belli hatlarda denizyolu navlun fiyatlarında olağanüstü artışların yaşanmasına neden olmuştur.

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. Türkiye’nin bu avantajlı coğrafi konumu, bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için bir üs işlevi niteliği taşımaktadır. Koronavirüs (Covid-19) salgınının bölgesel ticareti ön plana çıkarması sebebiyle ülkemiz konumu nedeni ile önemli avantajlar elde etmiştir.

Türkiye’de lojistik sektörünün büyüklüğü ve Türkiye ekonomisindeki yerine ilişkin verilere bakıldığında Türk lojistik sektörünün büyüklüğü 2017 yılında 300 milyar TL, 2018 yılında sektör büyüklüğünün 372 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. 2019 yılında ise sektör büyüklüğünün 500 milyar TL’yi aştığını söylemek mümkündür.

Ülkemizin dış ticaretinde ve dolayısıyla ülkemiz ekonomisindeki önemini ve büyüklüğünü ortaya koymak için Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin İstatistik

Sınıflaması:NACE Rev. 2’de yer alan iktisadi faaliyet kollarının GSYH içerisindeki payları yol gösterici olabilmektedir.

Bu veriler ışığında Türkiye lojistik sektörünün büyüklüğü; Türkiye’de 2019 yılında 4 trilyon 280 milyar 381 milyon Türk Lirası olarak gerçekleşen Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH)’nın yaklaşık %12 oranına tekabül etmektedir. Bu oran içerisindeki %50’lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklandığı, geri kalan %50’lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden ileri geldiği değerlendirilmektedir.

Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri’ne bakıldığında taşımacılık faaliyetlerinin hem ithalatta hem ihracatta en büyük payı aldığı görülmektedir. 2019 yılında hizmet ihracatı yaklaşık 33,8 milyar ABD Doları iken hizmet ithalatı ise 24 milyar ABD Doları olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye İstatistik Kurumu’nca (TÜİK) baz alınan Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin İstatistiki Sınıflaması NACE Rev. 2’ye göre Lojistik Sektörü, H grubu altında “Ulaştırma ve Depolama” olarak tanımlanmaktadır.

“H” Grubu;

- 49 (karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, boru hattı taşımacılığı),
- 50 (Suyolu taşımacılığı),
- 51 (Havayolu taşımacılığı),
- 52 (Taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetler) ve
- 53 (Posta ve Kurye faaliyetleri)

alt gruplarını kapsamaktadır. Yolcu taşımacılığı faaliyetleri de bu alt gruplar altında yer almaktadır.

Günümüzde hizmet sektöründe önemli bir paya sahip olan lojistik sektörünün ulusal ekonomide oluşturduğu etki, ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli bir ölçüttür. Küreselleşme ile birlikte bir ülkenin iç, dış ve transit ticarete lojistik hizmetlerin varlığı, yeterliliği ve çeşitliliği önem kazanmaktadır.

Türkiye, özellikle son yıllarda, uluslararası alanda birçok atılım gerçekleştirerek dünya pazarlarındaki konumunu güçlendirmiştir. Bu konumu güçlendirmek adına kilit rol oynayacak maliyet etkin bir sektör olan lojistik sektörü öne çıkmaya başlamıştır. Türkiye’de lojistik sektörünün ön plana çıkmasında ülkenin coğrafi konumu etkindir. Türkiye, Balkanlar, Orta Doğu, Kafkaslar ve Akdeniz bölgeleri arasında kalan bir ülke olması itibarıyla lojistik merkezi ya da lojistik bağlantı noktası olabilme fonksiyonunu üstlenebilmektedir.

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.

LPI 2018, Doing Business 2020 ve Global Competitiveness Index 2019 çalışmalarında ve kişi başına düşen milli gelir hesaplamasında Singapur, Danimarka, Hong Kong ve Finlandiya ilk 20 ülke arasındadır.

2.11.3. Türkiye’de Lojistik Sektörü Rekabet Gücü

2.11.3.1. Türkiye’nin Lojistik Performans Endeksi (LPI)

Bir ülkenin lojistik tedarik zinciri boyunca performansını ölçmek amacıyla, Dünya Bankası tarafından küresel yük sevkiyatçıları ve taşımacılarının dahil olduğu anket ile 160 ülke kıyaslanarak her iki yılda bir “*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.

Lojistik Performans Endeksi ile ülkelerin lojistik alanındaki sıkıntılı yönleriyle fırsatları ortaya konularak ülkelerin lojistik performanslarını arttırmasına yönelik çalışma yapmasına olanak sağlanmaktadır.

Dünya Bankası tarafından en son yayınlanan “*Küresel Lojistik Performans Endeksi 2018 Raporu*”na göre Türkiye 2018 yılında 2016 yılına göre 13 sıra gerileyerek 3,15 puanla 160 ülke arasında 47. sırada yer almaktadır. Dünya Bankası tarafından her iki yılda bir çift yıllarda açıklanan lojistik performans endeksi 2020 yılında açıklanmamıştır.

Sıralamada ; lojistiği büyümede stratejik sektör olarak benimseyen Almanya 4,20 puanla birinci, İsveç 4,05 puanla ikinci ve Belçika 4,04 puanla üçüncü sırada yer almakta olup, ilk 10’da yer alan diğer ülkeler Avusturya, Japonya,Hollanda, Singapur, Danimarka, İngiltere, ve Finlandiya’dır. Afganistan 1,95 puanla listenin sonuncu sırasında yer aldığı görülmektedir. Almanya son üç dönemdir puanını artırmakta ve ilk sıradaki yerini korumaktadır.

Türkiye, 2014 yılında, 160 ülke arasında 3,50 genel lojistik puanı ile 30.sırada yer alırken 2016 yılı raporunda 3,42 genel lojistik puanı ile 34.sırada yer almış, 2018 yılında ise 3,15 genel lojistik puan ile 47.sıraya gerilemiştir.

Dünya Bankası’nın LPI 2018 Raporu’na göre Türkiye’nin küresel lojistik performans endeksinde yer alan kriterlere göre aldığı puanlar aşağıda yer almaktadır.

Tablo 111. 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.

2018 Küresel Lojistik Performans Endeksi Raporu'nun genel bulguları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Lojistik performans endeksi sıralamasında 2016 yılında 34. sırada bulunan Türkiye, 2018 yılında 13 sıra gerileyerek 47.sırada yer almıştır.

- Toplam 6 kriter içinde; gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği, rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesi kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği kriterlerinde ciddi performans düşüşü olduğu görülmektedir.

LPI metodolojisine göre altı kriter arasındaki ilişkiye bakıldığında; Gümrük, Altyapı ve Lojistik Hizmetlerin Kalitesi kriterleri, yönetsel düzenlemeye tabi alanlar olarak değerlendirilmekte ve tedarik zincirinde sunulan hizmetler için girdi niteliği taşımaktadır. Öte yandan zamanında teslimat, uluslararası sevkiyat ve takip ve izleme kriterleri hizmet sunumunun performansının değerlendirilmesinde sonuçlar olarak değerlendirilmekte ve tedarik zincirinde sunulan hizmetler bütününe sağlanan girdilerin bir çıktıları olmaktadır.

2016 yılı LPI sonuçları ile Türkiye'nin “*gelişime açık*” birçok alanı olduğunda ortaya konulmakla beraber 2018 yılı LPI sonuçları Türkiye'nin yeniden yapılandırılması gereken yapısal sorunlarının mevcudiyetinin varlığına işaret etmektedir.

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.

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.

Bu açıdan, 2018 yılı lojistik performans endeksi sıralamasındaki geriye gidiş Türkiye'nin uluslararası lojistik rekabet gücünün zayıflaması olarak değerlendirilerek bir uyarı olarak ele alınmalı, nedenleri doğru tespit edilerek bu yönde acil olarak aksiyon alınmasının yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

Gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği kriteri açısından ticareti ve gümrük işlemlerini zorlaştıran uygulamalar, kamu kurumları arasındaki eşgüdüm sorunları sebebiyle artan sınır

kapılarındaki beklemler, gümrük bürokrasisi, aşılması gereken öncelikli gümrük sorunları olarak değerlendirilmektedir.

Bu bakımdan Ticaret Bakanlığı'nın koordinasyonunda yürütülen Ticaretin Kolaylaştırılması Çalışma Grubu toplantıları ve eylem planlarının hayata geçirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Türkiye'nin Lojistik Performansının Artırılmasına Yönelik Öneriler

- Türkiye, coğrafi konumu ve liman altyapıları sayesinde transit konteyner taşımacılığını çok daha yukarıya çıkarabilecek potansiyele sahip olmakla beraber gümrük süreçlerinde gerçekleştirilecek basitleştirmeler ile Türk limanlarının üçüncü ülkeler arası taşımalarda çok ciddi bir aktarma limanı olarak kullanılmasının yolu açılmalıdır.
- Endüstri 4.0 ve Blockchain teknolojisinin getirdiği olanakların sektöre adaptasyonu sağlanmalıdır.
- Lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu sektör ve yabancı dil bilgisine haiz öğrencilerin yetiştirilmesine yönelik çalışmalar yapılmalıdır.
- Lojistik sektörünün işleyişine yönelik yazılımların kalitesi artırılmalı, maliyetleri düşürülmeli ve yazılım kullanımını teşvik edici çalışmalar yapılmalıdır.
- *Gümrük hizmetlerine ilişkin prosedürler kolaylaştırılmalı, bu çerçevede Yeni Gümrük Kanunu'nun gümrük süreçlerini hızlandıracak ve bürokrasiyi azaltacak şekilde yasalaşması sağlanmalıdır.*
- LPI kriterlerinde ilerleme göstermek için lojistik ve gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi sağlanmalıdır.
- *Demiryolu ağının lojistik merkezlere bağlanmasını sağlayacak altyapı yatırımları yapılmalıdır.*
- *Özellikle ihracat limanlarının demir yolu bağlantıları tamamlanmalı, demiryolu bağlantısı olan limanların kapasiteleri genişletilmeli ve dünya konjonktürü dikkate alınarak yeni limanların inşa edilmesi yönünde planlamalar yapılmalıdır.*

2.11.3.2. İş Yapma Kolaylığı Endeksi (Doing Business)

Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi yanı sıra hazırladığı bir diğer çalışma olan 190 ekonomiyi iş yapma kolaylığı bakımından inceleyen İş Yapma Kolaylığı Endeksi (Doing Business) iş dünyasına yönelik ülkeler tarafından yapılan düzenlemeleri göz önüne alarak dünya ülkeleri arasında bir sıralama oluşturmaktadır.

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 kolaylığının ortaya konulduğu bir endeks olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Endeksi 2020 (Doing Business 2020) raporuna göre Türkiye uygulamaya alınan reformlar ile 10 basamak yükselerek, 33'üncü sırada yerini almıştır. Endekse göre 2017 yılında Türkiye 60.sırada yer almakta idi.

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.

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 dijital ekonomilere güçlü sosyal güvenlik ağlarına ve sağlam sağlık sistemlerine sahip ülkelerin Covid 19 krizini daha etkili bir şekilde yönettiğine yer verilmiştir.

Lojistik Performans Endeksi (LPI), İş Yapma Kolaylığı Endeksi (Doing Business) ve Küresel Rekabet Endeksi (Global Competitiveness) 2019 çalışmalarında ve kişi başına düşen milli gelir hesaplamasında ilk 20 ülkenin yer aldığı tabloda Singapur, Danimarka, Hong Kong ve Finlandiya'nın her listede ilk 20'de yer aldığı görülmektedir. İsviçre, Norveç, Lüksemburg, Avustralya, Hollanda, İsveç, Almanya, Kanada, İngiltere ve ABD ise söz konusu dört listeden en az 3'ünde ilk 20'de bulunan ülkelerdir.

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 475 üyesi bulunmaktadır.

Taşıma işleri organizatörlerini uluslararası düzeyde temsil eden uluslararası örgütler;

- 1926 yılında kurulan Taşıma İşleri *Organizatörleri Dernekleri Federasyonu* (FIATA),
- 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; FIATA 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.

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 2021 yılı rakamlarına göre 200.620 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 300'ün üzerinde 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 itibariyle 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.

Tüm ulaşım sistemleri ile entegre olması gereken lojistik merkezlerin, organize sanayi bölgelerine yakın yerlere kurulması ile yük potansiyeli yüksek olan bölgelerin yeniden yapılandırılması amaçlanmış, bu çerçevede 21 ayrı yerde lojistik merkez yapımı planlanmıştır.

Özel sektör tarafından işletilen Ankara Lojistik Üssü, Samsun Lojistik Merkezi, Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi lojistik merkezleri haricinde TCDD tarafından 9 lojistik merkez; Samsun (Gelemen), İzmit (Köseköy), Uşak, İstanbul (Halkalı), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Denizli (Kaklık), Kahramanmaraş (Türkoğlu) ve Erzurum (Palandöken) Lojistik Merkezleri işletmeye açılmıştır.

Mersin (Yenice) ve Konya (Kayacık) Lojistik Merkezleri’nin yapımı tamamlanmış olup, henüz açılışı yapılmamıştır. Kars, İzmir (Kemalpaşa), Sivas, Bilecik (Bozüyük), Karaman, Kayseri (Boğazköprü), Bitlis (Tatvan), Mardin, Şırnak (Habur) ve İstanbul (Avrupa Yakası) Lojistik Merkezleri’nin ise inşaatı, ihalesi veya proje çalışmaları devam etmektedir.

TCDD tarafından açıklanan en son verilere göre faaliyete açılmış olan 9 lojistik merkezde 2018 yılında toplam 1.302.173 ton yük elleçlenmiştir. Faaliyetteki lojistik merkezlerin toplam kapasitesi 10.639.000 tondur. Yeni Ekonomi Programı'nın 2020-2022 dönemini kapsayacak Orta Vadeli Program'da lojistik merkezlerin kurulumu ve işletilmesine ilişkin usul

ve esaslar ile lojistik merkezlere dair politika ve strateji için mevzuat düzenlenmesi konusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumlu tutulmakta olup mevzuatın planlanan tamamlanma tarihi 2020 yılının Mart ayı olarak belirtilmektedir.

Şekil 14. Lojistik Merkezlerinin Mevcut Durumu



Kaynak :TCDD

DENİZ SİGORTALARI





2.12. DENİZ SİGORTALARI

2.12.1. Deniz Sigortalarına Genel Bir Bakış

Deniz Sigortalarına teminat verilen unsurlar açısından bakıldığında; Su Araçları (Tekne ve Makine Sigortası), Su Araçları Sorumluluk (Koruma ve Tazmin Sigortası) ve Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk olmak üzere 3'e ayrıldığı görülmektedir.

P&I

P&I sigortası, geminin seferi sırasında donatanın, üçüncü şahıslara karşı sorumluluklarını ve masraflarını üstlenen sorumluluk sigortasıdır.

P&I sigortaları teminat kapsamında olan rizikolar genel başlıklar itibarı ile şunlardır:

- 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 inşaa mühendislik hizmeti gibi işlerde kullanılan özel amaçları hizmet gemilerinin bu hizmetlerin ifasında ortaya çıkabilecek sorumlulukları da ilave prim ve ilave şartlar ile teminat altına alınabilmektedir.

FD&D

FD&D Sigortası, P&I Sigortasının tamamlayıcı sigortası olarak düşünülebilir. Özetle, gemi sahiplerinin ya da işletmecilerinin hakem, mahkeme, avukatlık, bilirkişi ve sözvey ücretlerini karşılar. Bu sigorta ürününde teminat altına alınan konular genel olarak aşağıdaki gibidir.

- Kiracı ile yaşanan anlaşmazlıklar; navlun, ölü navlun, demuraj, vb.
- Müşterek 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.

H&M

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

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

Herhangi bir yükün bir noktadan diğer bir noktaya nakledilmesi sırasında karşılaşabilecekleri tehlikelerden kaynaklanan hasarları teminat altına alan bir sigorta çeşididir. Yükün satıcısı veya alıcısı veyahut taşınan yükle menfaat ilişkisi olan herkes, bu sigortayı yaptırabilir. Emtia (yük) sigorta poliçesinde, sigortayı yaptıran kişiye sadece yük bedelini değil, bunun yanında navlun, sigorta ücreti, öngörülen kar vb. gibi bazı gider kalemlerini de sigortalatabilme imkânı sunmaktadır.

Yük sigortası, sigortalının kasti hareketlerinden doğan zarar ve ziyarı, lojistik süreç esnasındaki olası akma, aşınma ve/veya yıpranmaları, malların kendi kusurundan ya da yetersiz ambalajlamadan kaynaklanan eksiklikleri karşılamamaktadır. Savaş, kargaşa,

ayaklanma, çatışma, salgın, grev gibi mücbir sebepler ayrıca sigorta kapsamı içine dahil edilebilmektedir.

Polİçe tipi açısından 3 tip Emtia Sigorta Poliçesi bulunmaktadır. Bunlar;

- Kati Poliçe: Sefer ve yüke ait detayların tamamının yükleme öncesinde bilinmesi durumunda düzenlenen poliçe tipidir.
- Flotan Poliçe: Poliçe kapsamında yer alması gereken hususların yüklemekten sonra netleştirilmesi durumunda taşınacak olan yükün yüklemekten sonra teminat altına alınabilmesi için düzenlenen poliçe çeşididir.
- Abonman Poliçe: Bir yıl içerisinde yapılacak olan tüm lojistik faaliyetlerin, bu faaliyetler esnasında uyulacak şartların, fiyatların ve sigortalı ile sigortacının yükümlülüklerinin baştan belirlenmesi halinde düzenlenen poliçe türüdür.

Teminat kapsamı açısından ise nakliyat sigortalarını 3 ana başlık altında toplamak mümkündür; tam ziyan, dar teminat ve geniş teminat.

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 63 aktif faaliyette bulunan üye şirketi mevcut olup, bu şirketlerin 39'u hayat dışı, 21'i hayat ve emeklilik ve 3'ü reasürans şirketi olarak faaliyet göstermektedir.

2020 senesi Türkiye Sigorta Birliği (TSB) deniz sigortaları ile ilgili verilerini incelediğimizde;

Tablo 112. Deniz Sigortaları Verileri

Deniz Sigortaları	Sigorta Şirketi Adedi		Toplam Prim Üretimi (TL)		Toplam Sigorta Üretimindeki Payı (%)	Değişim (%)
	2019	2020	2019	2020	2020	2019-2020
Su Araçları Tekne ve Makine Sigortası	29	29	413.511.536	621.688.667	0,75	50,34
Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası	5	4	44.655.983	57.810.503	0,07	29,46
Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk	32	32	950.787.872	1.204.301.235	1,46	26,66

Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği

Türkiye Sigorta Birliğinin 2019 - 2020 yılları arasındaki prim üretim değerleri dikkate alındığında;

- Su Araçları Tekne ve Makine Sigortasının %50,34
- Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortasının %29,46
- Nakliyat, yük Sigortası, Risk ise %26,66 oranında artış gerçekleştiği görülmektedir.

TSB verilerine göre 2019 yılı içerisindeki toplam prim tutarı, 68.143.744.181 TL'si Hayat dışı, 14.431.913.855 TL'si Hayat olmak üzere 82.575.658.036 TL'dir ve önceki seneye göre %19,26 oranında artmıştır.

2.12.3. Dünya'da Deniz Sigortaları

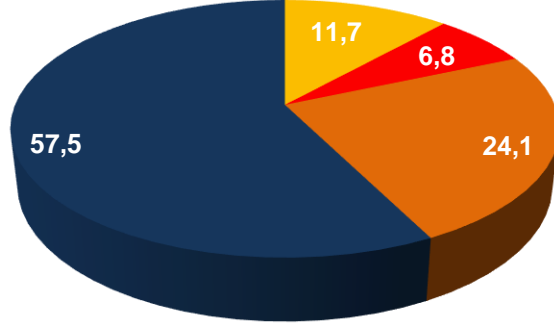
UNCTAD verilerine göre 2018 senesinde %2,8 büyüme gösteren Dünya Deniz Ticareti, 2019 yılında yavaşlayarak %0,5 büyüme göstermiş ve toplam 11,08 milyar tona ulaşmıştır.

International Union of Marine Insurance (IUMI)'nin açıkladığı son istatistiklere göre toplam Deniz Sigorta primleri de 28,7 milyar ABD dolarını bulmuştur, 2018 ile kıyaslandığında yaklaşık olarak %0,9 oranında bir azalış göstermiştir.

28.7 milyar ABD doları toplam priminin bileşenleri bazında incelendiğinde;

- %24,1 Su Araçları Sigortaları 6,92 milyar ABD doları,
- %57,5 Nakliyat/yük sigortaları 16,5 milyar ABD doları,
- %11,7 Enerji sigortaları 3,33 milyar ABD doları,
- %6,8 Su araçları sorumluluk sigortaları 1,95 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 81. Toplam Primin Bileşenlere Dağılımı (%)



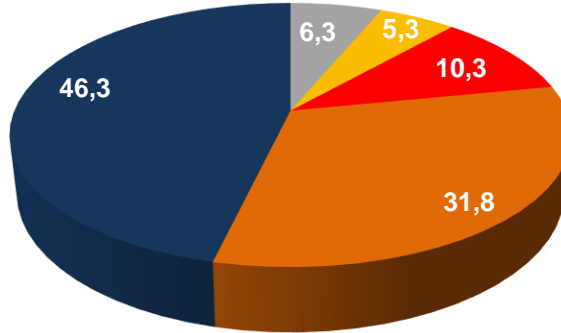
■ Enerji Sigortaları ■ Sorumluluk ■ Su Araçları ■ Yük Sigortaları

Kaynak: International Union of Marine Insurance (UIMI)

Bölge/kıta bazındaki dağılım ise aşağıdaki şekildedir;

- Avrupa: %46,3
- Asya/pasifik: %31,8
- Güney Amerika: %10,3
- Kuzey Amerika: %5,3
- Diğer: %6,3

Grafik 82. Toplam Primin Bölge/Kıta Bazında Dağılımı (%)

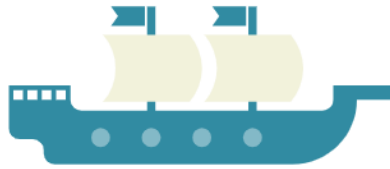


■ Diğer ■ K.Amerika ■ G.Amerika ■ Asya/Pasifik ■ Avrupa

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 kaynak ülkeye bırakılmakta, bazen de her iki ülke arasında paylaşılmaktadır. Vergilemenin her iki Devlette de yapıldığı durumda aynı kazançlar üzerinden mükerrer vergilendirmeyi önlemek için diğer devlette ödenen vergi mukim olunan devlette Anlaşmanın Çifte Vergilendirmenin Önlenmesine ilişkin madde hükümleri çerçevesinde duruma göre mahsup veya istisna edilmektedir.

2.13.1.2. Anlaşmalarda Yer Alan Maddelere İlişkin Bilgiler

Anlaşma Kapsamına Giren Kişiler: Bir anlaşmanın kapsamına Anlaşmaya taraf Devletlerden birinde veya her ikisinde mukim olanlar girmekte ve her iki Devlet ile de mukimlik ilişkisi olmayanlar Anlaşmadan yararlanamamaktadır.

Anlaşma Kapsamına Giren Vergiler: Gelir üzerinden alınan vergiler anlaşmaların kapsamına girmekte olup Türkiye’de gelir ve kurumlar vergisi uygulama konusudur. Anlaşmaların bazılarında servet üzerinden alınan vergiler de kapsama alınsa da Türkiye’de gerçek anlamda uygulanan bir servet vergisi olmadığından bunun pratik bir sonucu bulunmamaktadır.

Anlaşmada Yer Alan Genel Tanımlar: Anlaşmaların uygulanması sırasında bazı terimlerin ne anlama geldiğinin belirlenmesinde ortaya çıkabilecek tereddütleri gidermek amacıyla Anlaşmalarda sıklıkla yer alan bazı terimlerin tanımları Anlaşmalarda yapılmıştır. Ayrıca Anlaşmalarda tanımlanmamış terimlerin, anlaşma metnine aykırı olmadığı sürece, uygulama konusu olduğu Devlette taşıdığı anlama geldiği belirtilmiştir.

Mukimliğin Belirlenmesi: Anlaşmaların pek çok maddesinde vergileme yetkisi mukim olunan Devlete bırakılmış olduğundan, mukim olunan devletin belirlenmesi önemlidir. Anlaşma kapsamına giren kişilerin hangi Devletin mukimi olduğu konusu Anlaşmaların 4. maddesinde yer almaktadır. Anlaşmalarda gerçek veya tüzel kişiler ikametgah, ev, kanuni merkez, iş merkezi veya benzeri yapıda diğer herhangi bir kriter nedeniyle bir Devlette vergi mükellefiyeti altına giriyorlarsa artık bu Devletin mukimi olarak kabul edilmektedirler. Ancak bir gerçek veya tüzel kişi bazen her iki Devlette birden mukim kabul edilebildiklerinden, çifte mukimlik sorunu ortaya çıkabilmektedir. Çifte mukimlik sorununun ortaya çıkması halinde sorunun çözümünde hangi kriterin esas alınacağı yine Anlaşmaların bu maddesinde belirlenmektedir.

Türkiye’de Elde Edilen Ticari Kazançlar: Anlaşmaya taraf diğer Devlette bulunan bir işyeri veya daimi temsilci vasıtasıyla elde edilen ticari kazançlar, “Ticari Kazançlar”a ilişkin Madde 7 hükümleri uyarınca, diğer Devlette, yalnızca bu işyeri veya daimi temsilci vasıtasıyla elde edilen kazançlarla sınırlı olacaktır. Ticari kazançlar Devletin iç mevzuatının öngördüğü usul ve esaslar uyarınca vergiye tabi tutulmaktadır.

Gayrimenkul Varlıklardan Elde Edilen Gelirler: Diğer Devlette bulunan gayrimenkullerin kiraya verilmesinden elde edilen gelirler Anlaşmaların “Gayrimenkullerden Elde Edilen Gelirler” başlıklı 6’ncı maddesi uyarınca gayrimenkulün bulunduğu Devlette ve bu Devletin iç mevzuatı uyarınca vergiye tabi tutulmaktadır.

Uluslararası Taşımacılık Kazançlarının Vergilendirilmesi: Kapsamı deniz, hava ve kara taşımacılık kazançları olan Uluslararası taşımacılık kazançları Anlaşmaların 8’inci maddelerinde ele alınmaktadır. Hava veya kara taşımacılığı yönünden Anlaşmalarda vergileme yetkisi genel olarak taşımacılık kazançlarını elde edenin mukim olduğu Devlete bırakılmıştır. Deniz taşımacılığı açısından ise bazı Anlaşmalarda vergileme yetkisi mukim olunan Devlete bırakılırken; bazı Anlaşmalarda gelirin doğduğu kaynak Devlete, iç mevzuata göre %50 indirimli vergi alma hakkı tanınmaktadır.

Temettü, Faiz ve Gayrimaddi Hak Bedellerinin Vergilendirilmesi: vergileme hakkı, oran sınırlaması olmaksızın bu tür gelirleri elde edenlerin mukim olduğu Devlete bırakılmıştır. Ancak, bu tür gelirler elde edildikleri Devlette de Anlaşmalarda belirtilen oranları geçmeyecek şekilde vergiye tabi tutulmaktadır. Anlaşmalarda yer alan vergi oranları vergilemede yapılacak maksimum oranı ifade etmekte olup, bu oranlar hiçbir şekilde aşılmayacaktır. Ancak, Anlaşmalara taraf Devletlerin iç mevzuatlarında bu tür gelirler için veya Anlaşmalarda ele alınan diğer gelir unsurları için daha düşük bir vergi oranı uygulanıyor ise bu durumda Anlaşmalarda yer alan oranlar değil, mükellefin lehine olan bu düşük oranlar uygulanmaktadır. Belirtilen gelirleri elde edenlerin diğer Devlette bir işyerine veya sabit yere sahip olmaları ve bu tür gelirlerin bu işyeri veya sabit yer ile bağlantılı olarak elde edilmesi durumunda, kaynak devlet vergileme oranları uygulanmayacak olup diğer Devletin iç mevzuatı çerçevesinde duruma göre ticari kazanç veya serbest meslek kazancı kapsamında vergiye tabi tutulacaktır.

Değer Artış Kazançları: Menkul veya gayrimenkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan değer artış kazançları bu madde kapsamında değerlendirilmekte olup diğer Devlette bulunan

gayrimenkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan değer artış kazançları için vergileme, söz konusu gayrimenkulun bulunduğu Devlette ve bu Devletin iç mevzuatı çerçevesinde yapılmaktadır.

Serbest Meslek Faaliyetinden Elde Edilen Gelirler: Bazı anlaşmalarda diğer Devlette sabit bir yer veya 183 gün süre ile icra edilecek serbest meslek faaliyetleri bu diğer Devlette vergiye tabi tutulur iken, bazı anlaşmalarda ödemenin diğer devlet mukimi tarafından yapılması, bazı anlaşmalarda ise ödemenin diğer Devletin mukimi olmayan bir kişi tarafından yapılması durumunda vergileme hakkı diğer Devlete geçmektedir. Yine bazı anlaşmalarda hizmet diğer Devlette icra edilmezse veya faaliyet süresi 183 günden daha az sürse bile diğer Devletin vergileme hakkı bulunmaktadır.

Ücret Gelirleri: Ücret gelirlerinde vergileme hakkı hizmet erbabının mukim olduğu Devlete bırakılmıştır. Fakat, hizmetin diğer Devlette icra edilmesi ve ücret geliri elde edenlerin diğer Devlette toplam 183 günü aşacak şekilde bulunmaları, kendilerine yapılan ödemelerin diğer Devlette mukim olan işverenlerce yapılması, kendilerine yapılan ödemelerin işverenin diğer Devlette sahip olduğu bir işyerinden veya sabit yerden yapılması koşullarından herhangi birisinin diğer Devlette yerine gelmesi durumunda vergileme bu diğer Devlette de bu Devletin iç mevzuatı çerçevesinde yapılacaktır.

Emekli Maaşları: Yurt dışında özel sektörde belli bir süre çalıştıktan sonra emekliliğe hak kazanan kişiler, bazı anlaşmalarda emekli maaşları kişinin mukim olduğu Devlette vergiye tabi tutulurken, bazı anlaşmalarda ödemenin yapıldığı Devlette vergiye tabi tutulmaktadır.

Kamu Görevi Dolayısıyla Elde Edilen Ücret ve Emekli Maaşlarının Vergilendirilmesi: Bir gerçek kişiye kamu görevi karşılığında yapılan ücret ve benzeri ödemeler, bazı anlaşmalarda bu tür gelirleri ödeyen devlet vergileme hakkına sahip iken, bazı anlaşmalarda bu gelirleri elde edenlerin mukim oldukları devletin vergileme hakkı bulunmaktadır.

Öğretmen ve Öğrenciler: Öğretmenlerle ilgili özel bir düzenlemenin yer almadığı anlaşmalarda söz konusu kişilerin ücret gelirleri, kamu görevlisi olmaları durumunda “Kamu Görevleri” ile ilgili maddede, kamu görevlisi olmamaları durumunda ise “Ücretler”e ilişkin maddede ele alınmaktadır. Diğer Devlette öğretim veya araştırma yapmak amacıyla bulunan öğretmenler, araştırmacılar veya profesörler belli bir süreyle sınırlı olmak üzere bu Devlette vergilendirilmemektedirler. Diğer Devlete öğrenim veya mesleki eğitim amacıyla giden öğrenci veya stajyerlerin bu amaca yönelik olarak elde ettikleri gelirler için ise anlaşmalarda genel olarak öngörülen ortak hüküm bunların öğrenim veya mesleki eğitim amacıyla buldukları Devlette vergilendirilmemeleridir. Ancak bunun için, kendilerine yapılan ödemelerin buldukları Devletin dışından yapılmış olması gerekmektedir.

Diğer Gelirler: Anlaşma maddelerinde ele alınmayan her nevi gelir unsurları bu madde çerçevesinde vergilendirilmektedir. Vergilendirme yetkisi de bazı anlaşmalarda mukim olunan Devlete, bazı anlaşmalarda ise gelirin doğduğu Devlete bırakılmıştır.

Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi: Türkiye’de yerleşik (mukim) olanlar yönünden Anlaşmaya taraf diğer Devlette ödenen vergiler, elde edilen gelir unsurlarına göre bazı anlaşmalarda duruma göre mahsup veya istisna edilirken, bazı anlaşmalarda bütün gelir unsurları için mahsup sistemi benimsenmiştir. Anlaşmalarda mahsup yönteminin yer aldığı durumda uygulama, Gelir ve Kurumlar Vergisi Kanunlarımızda yer alan “yabancı ülkelerde öden vergilerin mahsubu”na ilişkin madde hükümleri çerçevesinde yürütülürken, istisna

yönteminin yer aldığı durumda uygulama, diğer Devlette Anlaşma hükümleri çerçevesinde ödenen vergiler Türkiye’de vergiden istisna edilmekte, diğer bir ifadeyle yurt dışı gelirleri genel netice hesaplarına intikal ettirmekle beraber vergi matrahına dahil edilmemektedir.

Ayırım Yapılmaması: Anlaşmalarda diğer Devlette hizmet sunan veya faaliyette bulunan vatandaşların bu diğer Devlette, bu Devletin aynı koşullara sahip vatandaşlarına kıyasla daha değişik veya daha ağır bir vergilemeye ve buna bağlı mükellefiyetlere tabi tutulmayacakları hükme bağlanmıştır. Yine teşebbüslerin diğer Devlette sahip oldukları işyerlerinin, bu diğer Devletin aynı faaliyetleri yürüten teşebbüslerine kıyasla daha ağır bir vergilemeye tabi tutulmayacakları öngörülmüştür. Ayrıca ayırım yapmama prensibinin, bir Akit Devletin bir veya birkaç mukimi tarafından doğrudan veya dolaylı olarak, kısmen ya da tamamen sermayesine sahip olunan veya kontrol edilen diğer Akit Devlet teşebbüsleri için de geçerli olduğu belirtilmiştir.

Karşılıklı Anlaşma Usulü: Anlaşmaya taraf Devletlerde mukim olanların, ilgili Anlaşmanın uygulanmasının kendileri bakımından Anlaşma hükümlerine uymadığı kanaatine varmaları halinde, sorunun çözülmesi bakımından durumu mukim oldukları Devletin yetkili makamına iletebilmektedirler. Anlaşmalarda uyruklu dikkate alınarak bir ayrımcılık yapılmış ise bu durumda başvuru, mukim olunan Devlete değil uyrukluğunu taşıdıkları Devlete yapılacaktır.

Bilgi Değişimi: Anlaşmaya taraf olan Devletler; iki Devlette faaliyet gösteren tam ve dar mükelleflerin işlemleri diğer Devlette ödenen vergiler veya tahsil edilen gelir unsurları, diğer Devlette sahip olunan varlıklar ve bunların elden çıkarılması, merkez ile işyeri veya ana şirket ile yavru şirketler arasında gelir tahsisine ilişkin bilgiler, bağlı işletmeler arasındaki transfer fiyatlandırmaları ve kullanılan belgelerin gerçek olup olmadığı ile belgelerde yazılı tutarların kayıtlarda ne şekilde yer aldığı gibi konularda bilgi değişiminde bulunabilmektedirler.

Diplomatlar ve Konsolosluk Memurları: Çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmalarında yer alan hükümlerin bu kişilerin devletler hukukunun genel kuralları veya özel anlaşma hükümlerine göre yararlandıkları vergi ayrıcalıklarının olumsuz yönde etkilemeyeceği bütün anlaşmalarda kaydedilmiştir.

Tablo 113. Yürürlükte Bulunan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmaları (02.01.2019 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

Taraf Devlet		Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandığı Tarih
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
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

	Taraf Devlet	Anlaşmanın İmza Edildiği Tarih	Yayımlandığı Resmi Gazete Tarih No	Yürürlük Tarihi	Vergiler Açısından Uygulanmaya Başlandı Tarihi
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-Karadağ (9)	12.10.2005	08.08.2007 - 26607	10.08.2007	1.01.2008
66	Etiyopya	2.03.2005	09.08.2007 - 26608	14.08.2007	1.01.2008
67	Bahreyn	14.11.2005	21.08.2007 - 26620	2.09.2007	1.01.2008
68	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
69	Bosna-Hersek	16.02.2005	08.04.2007 - 26487	18.09.2008	1.01.2009
70	Suudi Arabistan *	9.11.2007	03.02.2009 - 27130 (m.)	1.04.2009	1.01.2010
71	Gürcistan	21.11.2007	10.02.2010 - 27489	15.02.2010	1.01.2011
72	Umman (10)	31.05.2006	13.03.2010 - 27520	15.03.2010	1.01.2011
73	Yemen	26.10.2005	13.03.2010 - 27520	16.03.2010	1.01.2011
74	İrlanda	24.10.2008	10.08.2010 - 27668	18.08.2010	1.01.2011
75	Yeni Zelanda	22.04.2010	04.07.2011 - 27984 (m.)	28.07.2011	1.01.2012
76	Kanada	14.07.2009	29.04.2011 - 27919 (m.)	4.05.2011	1.01.2012
77	İsviçre	18.06.2010	12.01.2012 - 28171	8.02.2012	1.01.2013
78	Brezilya	14.03.2005	12.01.2012 -28171	9.10.2012	1.01.2013
79	Avustralya	28.04.2010	21.05.2013 - 28653 (m.)	5.06.2013	1.01.2014
80	Malta	14.07.2011	27.04.2013 - 28630	13.06.2013	1.01.2014
81	Meksika	17.12.2013	06.06.2015 - 29378	23.07.2015	1.01.2016
82	Kosova	10.09.2012	28.08.2015 - 29459 (2.m.)	15.10.2015	1.01.2016
83	Filipinler	18.03.2009	10.04.2011 – 27901	11.01.2016	1.01.2017
84	Vietnam	8.07.2014	05.06.2017 – 30087 (m.)	9.06.2017	1.01.2018
85	Gambiya	11.02.2014	07.06.2017 – 30089 (m.)	26.01.2018	1.01.2019

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı

- (1) Anlaşmanın 5 inci maddesinin 2 nci fıkrasının (h) bendinin 2 nci fıkrası, 11 inci maddesinin 3 üncü fıkrasının uluslararası bendi ve 14 üncü maddesinin 2 nci fıkrası gereğince bir Akit Devlette vergilendirilmeyecek olan kazanç ve iratlar hakkında 1.1.1987 tarihinden itibaren başlayan vergilendirilme dönemleri için yürürlüğe girmiştir.
- (2) Anlaşmanın deniz ve hava taşımacılığına ilişkin hükümleri 1.1.1983 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Ancak söz konusu Anlaşma feshedilmiş olup, hükümleri 1.1.1990 – 31.12.2010 tarihleri arasındaki vergilendirme dönemleri için uygulanmaktadır.
- (3) Anlaşma, uçakların uluslararası trafikte işletilmesinden sağlanan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren elde edilen gelirler üzerinden alınan vergilere uygulanacaktır. Anlaşmanın “Genel Tanımlar” başlıklı 3 üncü maddesinin 1(h)(ii) fıkrasını, “Bilgi Değişimi” başlıklı 26’ncı ve “Tahsilatta Yardımlaşma” başlıklı 27’nci maddesini değiştiren “Türkiye Cumhuriyeti ile Belçika Krallığı Arasında 2 Haziran 1987 Tarihinde Ankara’da İmzalanan Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 09.07.2013 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 03.08.2018 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.2019 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
- (4) Anlaşma, hava taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen gelirler ile bu kazançlar için açtırılan mevduat hesabı dolayısıyla elde edilen faiz gelirleri için 1.1.1988 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
- (5) Anlaşmanın “Bilgi Değişimi” başlıklı 25 inci maddesini değiştiren “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Malezya Hükümeti Arasında 27 Eylül 1994 Tarihinde Ankara’da İmzalanan Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 17.02.2010 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 25.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri bu tarihten itibaren uygulanmaktadır.

- (6) Anlaşma hükümleri müteahhitlik yönünden 17.08.1995; diğer hükümler yönünden ise 1.1.1998 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
- (7) Anlaşmanın “Bilgi Değişimi” başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren “9 Temmuz 1999 Tarihinde Singapur’da İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti ile Singapur Cumhuriyeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 05.03.2012 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 07.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 07.08.2013 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
- (8) Anlaşmanın “Bilgi Değişimi” başlıklı 26 ncı maddesini değiştiren “Türkiye Cumhuriyeti ile Lüksemburg Dükaliği Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokol” 30.09.2009 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Protokol 14.07.2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.2012 tarihinden itibaren uygulanmaktadır.
- (9) Sırbistan ve Karadağ döneminde, 12 Ekim 2005 tarihinde imzalanmış olan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sırbistan ve Karadağ Bakanlar Kurulu Arasında Gelir ve Servet Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması” hem Sırbistan hem de Karadağ açısından geçerli olup, Anlaşma hükümleri 01.01.2008 tarihinden bu yana uygulanmaktadır.
- (10) Anlaşma, Gulf Air tarafından uluslararası trafikte hava taşımacılığı işletmesinden elde edilen kazançlar ile işletilen vasıtaların veya bunların işletilmesiyle ilgili menkul varlıkların elden çıkarılmasından doğan kazançlar yönünden 1.1.1987 tarihinden itibaren uygulanacaktır.
 - “Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında İki Akit Devletin Hava Taşımacılık Teşebbüslerinin Faaliyetleri Dolayısıyla Alınan Vergilerde Karşılıklı Muafiyet Anlaşması” 11.01.1989 tarihinde imzalanmıştır. Anlaşma, 09.08.1990 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, hükümleri 01.01.1987 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. Söz konusu Anlaşma, yalnızca Akit Devletler tarafından hava taşımacılık faaliyetleri dolayısıyla alınan vergileri kapsamaktadır.

2.13.2. Denizcilik Anlaşmaları

Denizcilik anlaşmaları ile birlikte deniz taşımacılığı, filo yönetimi, liman inşası ve bakımı, gemi adamı ve PSC eğitim, 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. Ayrıca 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 deniz anlaşmaları yer almaktadır.

Tablo 114. 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 Ro-Ro Gemilerinde 12'den Fazla Yolcu Taşınmasına İmkân 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 ile ilgili Mutabakat Zaptı	25.06.1998	23383
6	Türkiye Cumhuriyeti Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanlığı ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı Arasında Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İşbirliği Protokolü	8.09.2000	24164
7	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.02.2005	27756
8	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arnavutluk Sosyalist Halk Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine Dair Anlaşma	8.09.1987	19568
9	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	16.12.2000	24262
10	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	4.07.2011	27984
11	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	1.03.1987	19387
12	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	3.07.2004	25511
13	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticareti Anlaşması	7.10.2006	26312
14	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cezayir Demokratik ve Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı ve Seyrüseferine İlişkin Anlaşma	28.10.1998	23507
15	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	3.01.1993	21454
16	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	6.11.1996	22809
17	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	30.05.1995	22298
18	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Hırvatistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	-
19	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	18.03.1989	20122
20	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticaret Seyrüsefer Anlaşması	15.06.1997	23020
21	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	3.04.2003	25068
22	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Letonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	21.04.2004	25440
23	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Cumhuriyeti Arasında Denizcilik ve Deniz Nakliyatı Alanlarında İşbirliğine Dair Anlaşma	16.11.1975	15414
24	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Deniz Nakliyatı Ortak Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707
25	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Türkiye-Libya Ortak Gemi İnşa ve Onarım Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma	25.07.1979	16707
26	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Litvanya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında 11 Temmuz 1994 tarihinde Vilnius'da imzalanan Denizcilik Anlaşması	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 Karadeniz'de 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 Ro-Ro gemilerinde Yolcu ve Motorlu Araçların Taşınmasına Dair Anlaşma	1.05.1986	19094

Sıra NO	İkili Denizcilik Anlaşmaları	Resmi Gazete Tarihi	Resmi Gazete Sayısı
32	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Açık Denizlere Giden Gemilerin Mürettebat Üyelerinin Sertifikalarının Karşılıklı Tanınması	13.05.2004	25461
33	Türkiye Cumhuriyeti - Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması	11.05.2004	25459
34	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.04.2009	27200
35	Türkiye Cumhuriyeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Arasında Arama ve Kurtarma Hizmetlerinin Koordinasyonuna Dair Anlaşma	16.02.2011	27848
36	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	5.07.2011	27985
37	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	10.10.1969	13323
38	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Türkmenistan Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	23.12.1997	23209
39	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Türkiye Cumhuriyeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşmasına Değişiklik Getiren Protokol	11.04.2004	25430
40	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Hükümeti Arasında Ticari Denizcilik Anlaşması	29.04.1997	22974
41	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Hindistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	26.03.1989	20120
42	Türkiye Cumhuriyeti ile Ürdün Haşimi Krallığı Arasında Denizcilik Anlaşması	3.09.2013	28754
43	Türkiye Cumhuriyeti ile Endonezya Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	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 Rusya Federasyonu Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	22.05.2014	29007
49	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Taşımacılığı ve İşletmeciliğinin Koordine Edilmesi ve Düzenlenmesi için Anlaşma	30.05.1986	19122
50	Türkiye Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan Krallığı Arasında Deniz Ulaştırmasında İşbirliği Anlaşması	25.02.2011	27857
51	Türkiye Cumhuriyeti ile Yemen Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	29.04.2011	27919
52	Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	18.07.2001	24466
53	Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Gemiadamları Sağlık Raporlarının Düzenlenmesine İlişkin Protokol	15.08.2007	26614
54	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fas Krallığı Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	27.06.2019	30814
55	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması	14.12.2011	28142
56	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	26.10.2018	30577
57	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması	22.05.2014	29007
58	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Polonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşması	16.03.2017	30009
59	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşması	Onay Süreci Devam Etmektedir	-

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Resmi Gazete



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.

Ülkemizde gemiadamı ihtiyacını karşılamak üzere; Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, Gemi İnşaatı Mühendisliği ile Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği bölümlerinde eğitim veren **13 Fakülte**, Deniz Elektroniği, Deniz Haberleşme, Deniz Ulaştırma ve İşletme, Gemi Aşçılığı, Gemi İnşaatı, Gemi Makineleri, Gemi Makineleri İşletme ve Güverte bölümlerinde eğitim veren **18 Meslek Yüksekokulu**, **61 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

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 çalışma; Denizcilik eğitimi veren Meslek Yüksekokulları (*Deniz Ulaştırma ve İşletme, Gemi Makineleri İşletme, Gemi İnşaatı, Güverte, Gemi Makineleri, Deniz Haberleşme, Deniz Elektroniği ve Gemi Aşçılığı Bölümleri*) Fakülteler (*Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği ve Gemi İnşaatı Mühendisliği Bölümleri*) için, “**Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi**” üzerinden elde

edilen veriler ile Mesleki ve Teknik Anadolu Liseleri (*Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanları*) için Milli Eğitim Bakanlığı'ndan alınan verilerle oluşturulmuştur.

Bahse konu çalışmada, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde (KKTC) bulunan MYO ve Fakültelerin 2018-2019 ve 2019-2020 yılı verileri yer almakta olup, 2020-2021 yılı Eğitim ve Öğrenim Yılı'na ait veriler ise yer almamaktadır.

2.14.1.1. Öğrenim Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

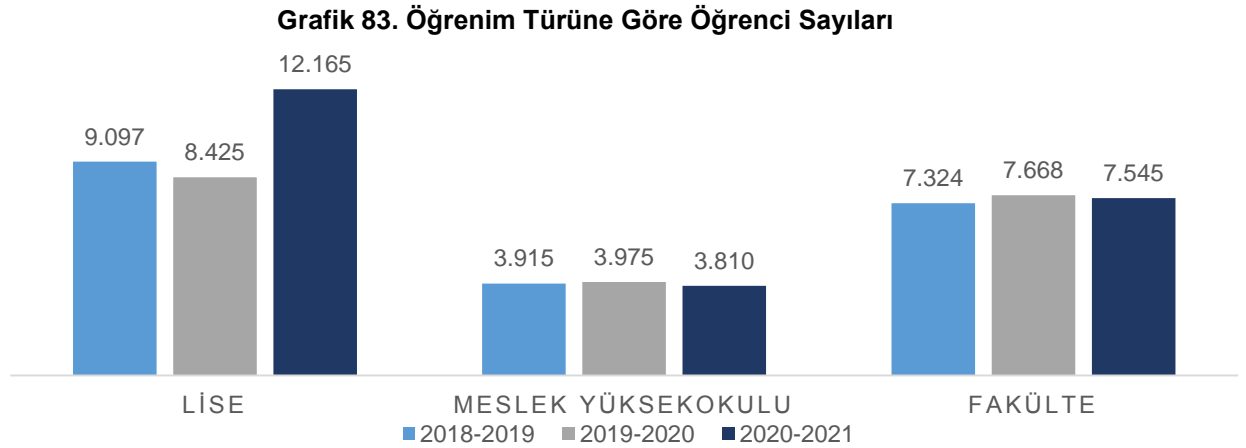
Tablo 115. Denizcilik Eğitimi Alanında Öğrenim Türüne Göre Durum

Öğrenim Adı	Okul Sayısı			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
Lise	48	61	61	9.097	8.425	12.165	3.740
Meslek Yüksekokulu	18	17	18	3.915	3.975	3.810	-165
Fakülte	12	13	12	7.324	7.668	7.545	-123
Genel Toplam	78	91	91	20.336	20.068	23.520	3.452

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

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanında öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %17,2 artış göstererek 23.520 olmuştur. Liselerde okuyan öğrenci sayısında artış görülürken Meslek Yüksekokulu ve Fakültelerde bir önceki seneye göre düşüş yaşanmıştır.

Okul sayısında ise geçen seneye göre değişiklik olmamış olup 91 adet okul denizcilik alanında eğitim vermektedir.



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

2.14.1.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 27 farklı şehirde öğrenci öğrenim görmektedir.

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Denizcilik eğitimi alanında faaliyet gösteren 27 okuldan sadece Kocaeli ve Gaziantep şehirlerinde bir önceki seneye göre öğrenci sayısında düşüş görülmüştür.

Tablo 116. Denizcilik Eğitimi Alanında İllere Göre Durum

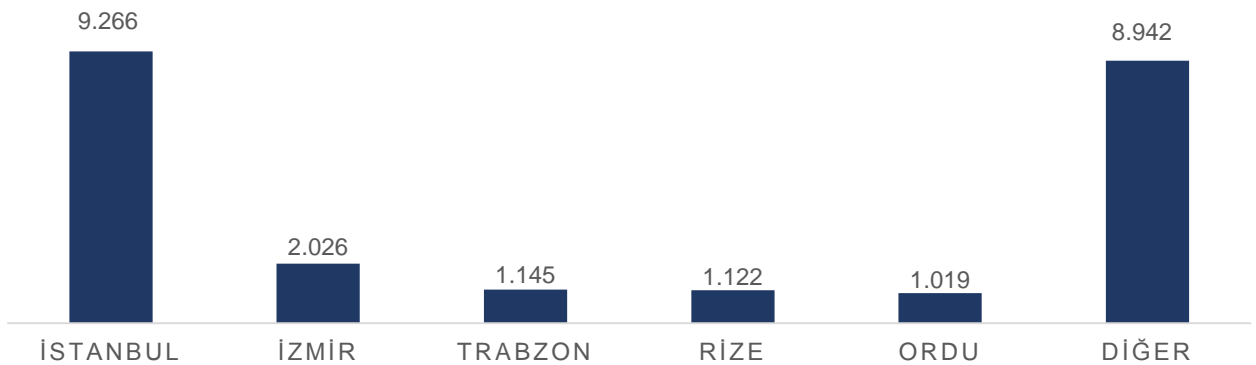
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
1	İstanbul	16	17	18	8.501	8.480	9.266	786
2	İzmir	8	8	8	1.938	1.776	2.026	250
3	Trabzon	4	4	4	1.110	1.123	1.145	22
4	Rize	4	4	4	861	839	1.122	283
5	Ordu	3	4	4	867	916	1.019	103
6	Muğla	6	8	9	513	559	1.008	449
7	Mersin	3	4	4	729	804	985	181
8	Kocaeli	3	3	3	1.080	954	924	-30
9	Antalya	2	2	2	595	534	808	274
10	Balıkesir	3	5	5	431	544	804	260
11	Yalova	2	2	2	533	529	774	245
12	Hatay	2	2	2	441	369	608	239
13	Çanakkale	2	3	3	401	418	520	102
14	Giresun	4	4	4	403	317	375	58
15	Samsun	1	1	1	356	239	373	134
16	Zonguldak	2	2	2	343	291	334	43
17	Aydın	2	2	2	227	196	291	95
18	Bitlis	1	1	1	131	97	204	107
19	Van	2	2	2	126	109	202	93
20	Adana	1	2	2	118	149	173	24
21	Tekirdağ	1	1	1	138	132	168	36
22	Bartın	1	3	3	88	135	159	24
23	Kastamonu	1	1	1	50	32	70	38
24	Sakarya	-	-	1	-	-	65	65
25	Sinop	1	1	1	48	20	55	35
26	Bursa	0	1	1	0	27	40	13
27	Gaziantep	1	1	1	27	27	2	-25
28	Düzce	-	1	-	-	0	-	0
29	Kıbrıs	2	2	-	281	452	-	-452
Genel Toplam		78	91	91	20.336	20.068	23.520	3.452

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

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanında 9.266 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'de ki toplam öğrencinin %39,4'ünü oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 2.026 öğrenci ile İzmir, 1.145 öğrenci ile Trabzon takip etmektedir.

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %52,9'unu oluşturmaktadır.

Grafik 84. İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)



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 %91,8’ini erkek öğrenciler oluşturmaktadır.

Tablo 117. Türkiye’nin Denizcilik Eğitimi Alanında Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı

Cinsiyet	Öğrenci Sayısı								
	Meslek Yüksekokulu			Fakülte			Toplam		
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021
Erkek	3.595	3.540	3.463	6.591	6.795	6.961	10.186	10.335	10.424
Kız	270	294	347	502	562	584	772	856	931
Genel Toplam	3.865	3.834	3.810	7.093	7.357	7.545	10.958	11.191	11.355

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

* 2018-2019 ve 2019-2020 Eğitim Öğretim yıllarına ait Meslek Yüksekokulu ve Fakültelerdeki toplam öğrenci sayısına Kıbrıs’taki öğrenciler dahil edilmemiştir.

2.14.2. Denizcilik Eğitimi Veren Liselerin Durumu

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı’nda Türkiye’de denizcilik alanındaki liselerde öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %44,4 artış göstererek 12.165 olmuştur.

Toplam okul sayısında ise geçen seneye göre değişiklik olmamış olup 61 adet okul eğitim vermektedir. 2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı’nda Türkiye’de denizcilik alanındaki liselerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 199’dur.

2.14.2.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı’nda Liselerde bölümlerine göre mevcut okulları değerlendirecek olursak; toplamda yer alan 61 okulun 29’u sadece Denizcilik bölümünde, 12’si ise sadece Gemi Yapımı bölümünde eğitim vermektedir. 20 okul ise hem Denizcilik hem de Gemi yapımı bölümünde eğitim vermektedir.

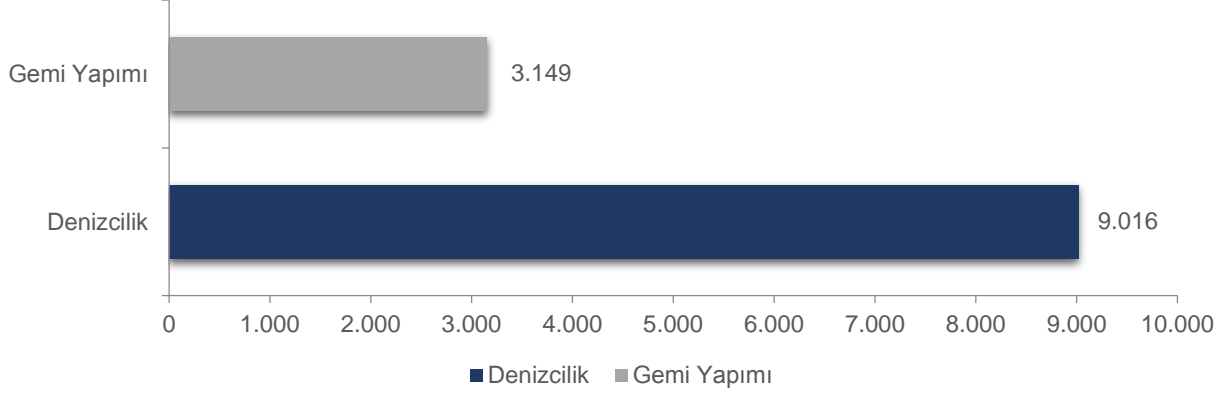
Tablo 118. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Okul Sayısı			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
Denizcilik	48	49	49	7.200	6.472	9.016	2.544
Gemi Yapımı	21	31	32	1.897	1.953	3.149	1.196
Genel Toplam	48	61	61	9.097	8.425	12.165	3.740

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Liselerde toplam öğrenci sayısının %74,1'ini Denizcilik bölümü öğrencileri oluşturmaktadır. Geriye kalan %24,9'luk payıda Gemi Yapımı bölüm öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 85. Liselerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde 25 farklı şehirde öğrenci öğrenim görmektedir.

Tablo 119. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin İllere Göre Durumu

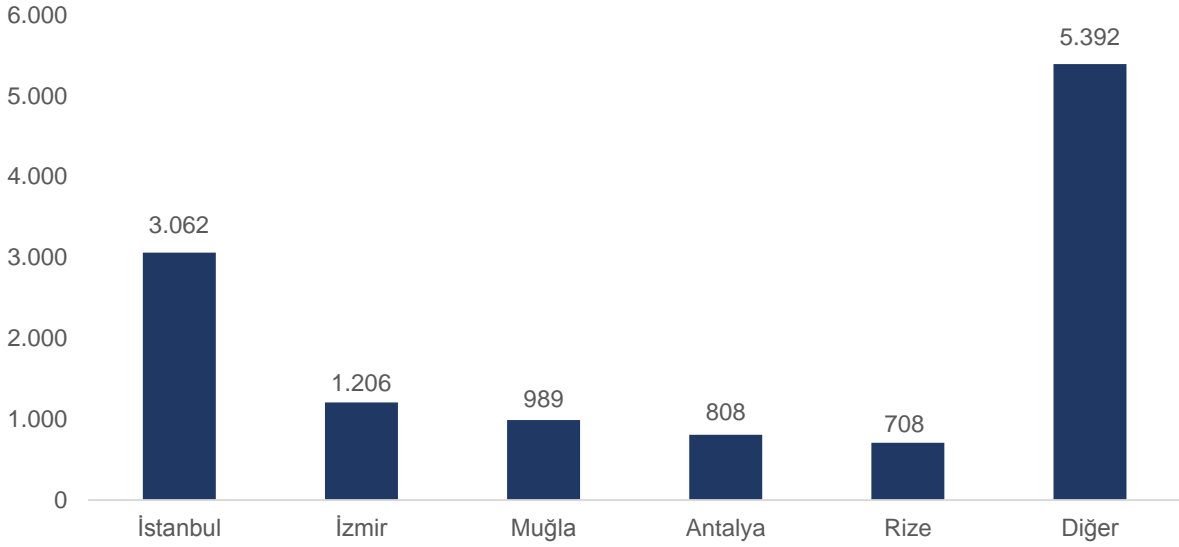
Sıra NO	İl Adı	Okul Sayısı			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
1	İstanbul	6	8	9	2.488	2.360	3.062	702
2	İzmir	6	6	6	1.136	969	1.206	237
3	Muğla	6	8	8	513	559	989	430
4	Antalya	2	2	2	595	534	808	274
5	Rize	3	3	3	482	446	708	262
6	Mersin	2	3	3	404	465	624	159
7	Balıkesir	2	3	3	269	293	480	187
8	Hatay	1	1	1	371	268	467	199
9	Ordu	1	2	2	253	289	430	141
10	Yalova	1	1	1	270	232	414	182
11	Çanakkale	1	2	2	267	262	397	135
12	Samsun	1	1	1	356	239	373	134
13	Giresun	3	3	3	331	264	330	66
14	Kocaeli	2	2	2	232	192	302	110
15	Aydın	2	2	2	227	196	291	95
16	Zonguldak	1	1	1	221	211	253	42
17	Bitlis	1	1	1	131	97	204	107
18	Adana	1	2	2	118	149	173	24
19	Tekirdağ	1	1	1	138	132	168	36
20	Van	1	1	1	86	66	148	82
21	Trabzon	2	2	2	111	85	97	12
22	Bartın	-	2	2	-	38	76	38
23	Kastamonu	1	1	1	50	32	70	38
24	Sinop	1	1	1	48	20	55	35
25	Bursa	-	1	1	-	27	40	13
26	Düzce	-	1	-	-	0	-	0
Genel Toplam		48	61	61	9.097	8.425	12.165	3.740

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde 3.062 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenciler Türkiye'deki toplam öğrencilerin %25,2'sini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 1.206 öğrenci ile İzmir, 989 öğrenci ile Muğla takip etmektedir.

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulandıran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %43,2'sini oluşturmaktadır.

Grafik 86. Liselerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.2.4. Denizcilik ve Gemi Yapımı Alanında Eğitim Veren Liseler

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki okullardan, İstanbul ilinde eğitim veren Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin Denizcilik bölümü bu sene açılmıştır.

Son 3 yılda Denizcilik bölümünde eğitim veren Ordu ilindeki Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi 2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı itibarıyla Gemi Yapımı bölümü açılmış olup, bu bölümde ilk senesiyle birlikte 34 öğrenci öğrenim görmeye başlamıştır.

Geçen sene listede yer almasına rağmen denizcilik alanında öğrencisi olmayan Düzce ilindeki Akçakoca Fedai Karabıyık Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi bu sene denizcilik alanında eğitim veren liseler listesinde yer almadığından toplam okul sayısından bu okul çıkarılmıştır.

Tablo 120. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanındaki Liselerin Durumu

Okul Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
			2018-2019	2019-2020	2020-2021	
75. Yıl Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	83	77	151	74
Adviye-Ertuğrul Acun Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Denizcilik	157	136	205	69
Akçakoca Fedai Karabıyık Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Düzce	Denizcilik	-	0	-	-
Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Denizcilik	234	311	311	0
Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Denizcilik	191	171	238	67
		Gemi Yapımı	76	70	92	22
Toplam Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			267	241	330	89
Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Denizcilik	253	251	328	77
		Gemi Yapımı	-	-	34	-
Toplam Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			253	251	362	111
Bandırma Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Gemi Yapımı	-	41	56	15
Bartın Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bartın	Gemi Yapımı	-	14	32	18
Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	416	398	472	74
		Gemi Yapımı	77	148	169	21
Toplam Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			493	546	641	95
Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	104	92	126	34
Bodrum Turgut Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	96	90	188	98
Bozburun Deniz Ticaret Odası Çok Programlı Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	35	24	76	52
Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Denizcilik	173	114	125	11
Ceyhan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana	Gemi Yapımı	-	0	0	0
Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana	Denizcilik	56	70	82	12
		Gemi Yapımı	62	79	91	12
Toplam Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			118	149	173	24
Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Denizcilik	123	98	181	83
Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	325	270	271	1
Didim Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın	Denizcilik	70	60	86	26
Espiye Ş. Cengiz Sarıbaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Denizcilik	34	44	65	21
Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Denizcilik	343	328	450	122
		Gemi Yapımı	66	61	135	74
Toplam Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			409	389	585	196
Gemlik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bursa	Gemi Yapımı	-	27	40	13
Gölcük Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Denizcilik	82	70	110	40
		Gemi Yapımı	78	54	108	54
Toplam Gölcük Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			160	124	218	94
Gündoğan Fahriye İlcak Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Gemi Yapımı	-	22	58	36
Güzelbahçe İMKB Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	85	54	78	24
		Gemi Yapımı	57	39	25	-14
Toplam Güzelbahçe İMKB Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			142	93	103	10

Okul Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
			2018-2019	2019-2020	2020-2021	
Hacı Rahime Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	313	297	386	89
Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Denizcilik	197	186	269	83
		Gemi Yapımı	101	110	171	61
Toplam Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			298	296	440	144
Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Zonguldak	Denizcilik	141	139	180	41
		Gemi Yapımı	80	72	73	1
Toplam Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			221	211	253	42
Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli	Denizcilik	72	68	84	16
Işıklı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize	Denizcilik	61	52	87	35
İÇDAŞ Biga Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale	Gemi Yapımı	-	21	67	46
İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	-	30	60	30
Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	-	-	118	-
Karaburun Mordoğan Fatma Emin Karaağaç Çok Programlı Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	15	8	0	-8
Karşıyaka Çok Programlı Anadolu Lisesi	Balıkesir	Denizcilik	27	33	79	46
		Denizcilik	25	20	38	18
Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kastamonu	Gemi Yapımı	25	12	32	20
		Denizcilik	25	20	38	18
Toplam Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			50	32	70	38
Konak Çınarlı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	133	125	174	49
Konak Nevvar Salih İşgören Eğitim Kampüsü-4 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	224	235	364	129
Köyceğiz Şehit Ömer Halisdemir Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	159	159	233	74
Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Tekirdağ	Denizcilik	138	132	168	36
Kurucaşile Çok Programlı Anadolu Lisesi	Bartın	Gemi Yapımı	-	24	44	20
		Denizcilik	115	102	162	60
Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya	Gemi Yapımı	71	43	61	18
		Denizcilik	115	102	162	60
Toplam Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			186	145	223	78
Mehmet Necati Vidinli Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu	Gemi Yapımı	-	38	68	30
Mersin Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Gemi Yapımı	-	23	84	61
Milas Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Denizcilik	36	49	84	35
Mustafa Kemal Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla	Gemi Yapımı	-	46	73	27
Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Samsun	Denizcilik	248	173	264	91
		Gemi Yapımı	108	66	109	43
Toplam Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			356	239	373	134
Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Denizcilik	49	36	41	5
Özel Eryetiş Reis Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	İstanbul	Denizcilik	205	173	160	-13
Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir	Denizcilik	188	168	261	93
		Gemi Yapımı	54	51	84	33
Toplam Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			242	219	345	126
Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	200	178	301	123
		Gemi Yapımı	282	241	390	149
Toplam Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			482	419	691	272

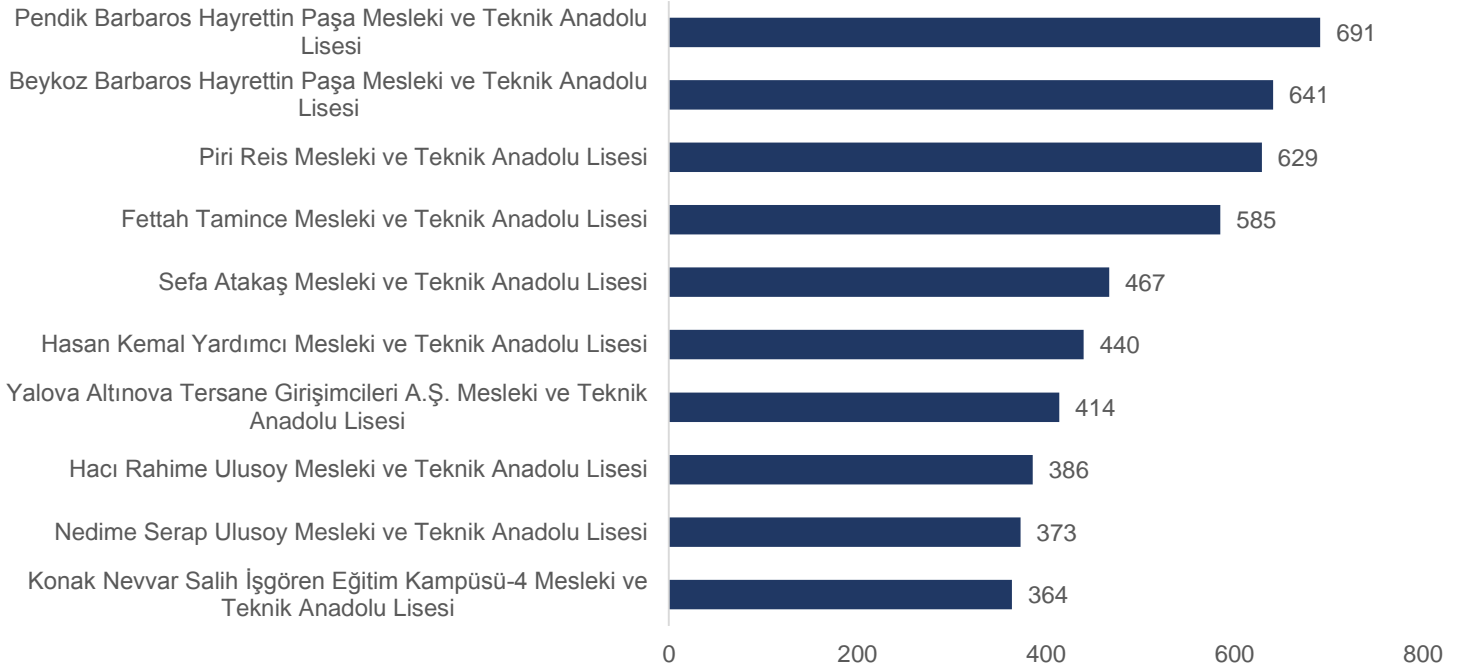
Okul Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
			2018-2019	2019-2020	2020-2021	
Pendik Halil Kaya Gedik Metal Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Gemi Yapımı	-	20	50	30
Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	197	194	263	69
		Gemi Yapımı	278	281	366	85
Toplam Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			475	475	629	154
Prof. Dr. Necmettin Erbakan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Sinop	Denizcilik	35	20	55	35
		Gemi Yapımı	13	0	0	0
Toplam Prof. Dr. Necmettin Erbakan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			48	20	55	35
Sefa Atakaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Hatay	Denizcilik	219	185	296	111
		Gemi Yapımı	152	83	171	88
Toplam Sefa Atakaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			371	268	467	199
Sürmene Türk Telekom Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon	Denizcilik	11	-	-	-
		Gemi Yapımı	51	49	56	7
Toplam Sürmene Türk Telekom Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			62	49	56	7
Şehit İdari Ataşe Çağlar Yücel Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir	Denizcilik	297	238	294	56
Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin	Denizcilik	79	62	92	30
		Gemi Yapımı	91	69	137	68
Toplam Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			170	131	229	98
Tatvan Seydi Ali Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bitlis	Denizcilik	120	97	204	107
		Gemi Yapımı	11	-	-	-
Toplam Tatvan Seydi Ali Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			131	97	204	107
Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun	Denizcilik	73	62	82	20
		Gemi Yapımı	51	44	58	14
Toplam Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			124	106	140	34
Van Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Van	Denizcilik	86	66	148	82
Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Yalova	Denizcilik	157	127	199	72
		Gemi Yapımı	113	105	215	110
Toplam Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi			270	232	414	182
Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul	Denizcilik	520	400	327	-73
Genel Toplam			9.097	8.425	12.165	3.740

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki liselerde en fazla öğrenciye sahip lise 691 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 %41'dir.

Grafik 87. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Lise, (2020 - 2021)



Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

2.14.3. Denizcilik Eğitimi Veren Meslek Yüksekokullarının Durumu

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda³ Türkiye’de denizcilik alanındaki Meslek Yüksekokulları’nda öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %4,2 düşüş göstererek 3.810 olmuştur.

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda 2 yeni Meslek Yüksekokulu denizcilik alanında eğitim ve öğretime başlamıştır. Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi’ndeki Gemi İnşaatı ile Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi’ndeki Gemi İnşaatı, Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümleri denizcilik alanında eğitim ve öğretime başlamıştır.

2.14.3.1. Bölümlerine Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda 18 Meslek Yüksekokulu 7 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir. Bu sene Gemi Makineleri İşletmeciliği bölümü açılmış olup 7 farklı meslek yüksekokulunda 405 öğrenci ile eğitim ve öğrenime başlamıştır. Buna karşın geçen sene öğrencisi olan Güverte ve Deniz Haberleşme bölümlerinde bu sene öğrenim gören öğrenci bulunmamaktadır.

³ Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde bulunan Meslek Yüksekokulları 2018-2019 ve 2019-2020 yılı verilerinde yer almakta olup, 2020-2021 yılı Eğitim ve Öğretim Yılı’na ait verilerde ise yer almamaktadır. Geçen sene Kıbrıs’ta 141 öğrenci eğitim görmekte idi.

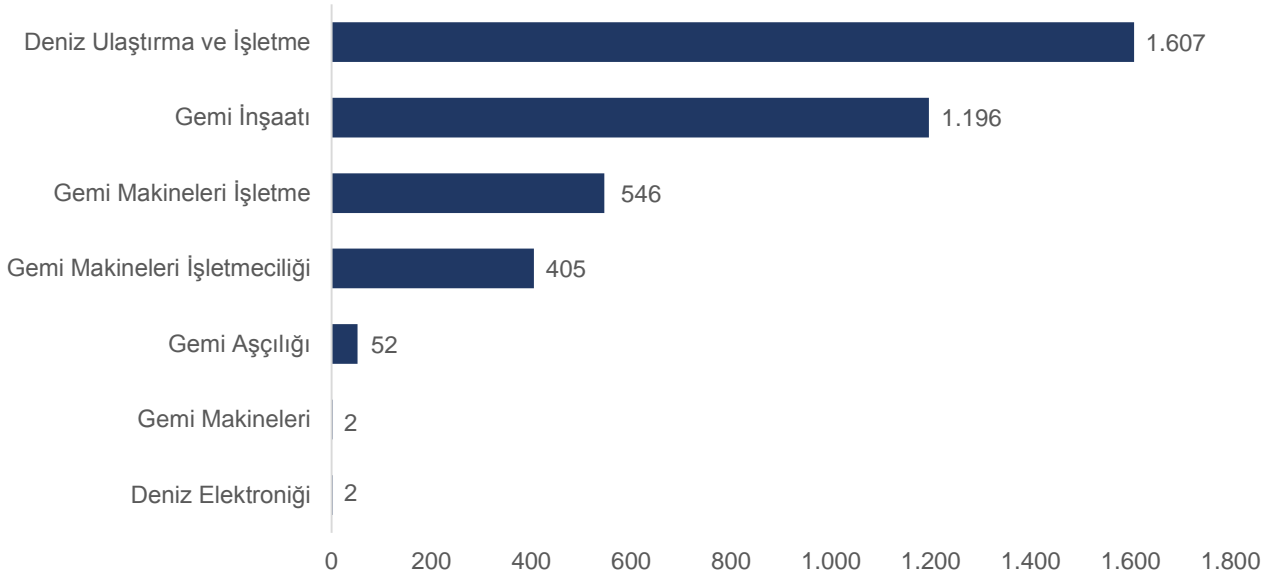
Tablo 121. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Meslek Yüksekokulu Sayısı			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
Deniz Ulaştırma ve İşletme	13	12	12	1.790	1.728	1.607	-121
Gemi İnşaatı	8	9	11	1.025	1.143	1.196	53
Gemi Makineleri İşletme	9	8	7	1.017	1.025	546	-479
Gemi Makineleri İşletmeciliği	-	-	7	-	-	405	405
Gemi Aşçılığı	1	1	1	73	59	52	-7
Deniz Elektronikliği	1	1	1	3	3	2	-1
Gemi Makineleri	2	2	2	6	5	2	-3
Güverte	-	2	-	-	11	-	-11
Deniz Haberleşme	1	1	-	1	1	-	-1
Genel Toplam	18	17	18	3.915	3.975	3.810	-165

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

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip bölüm 1.607 öğrenci ile 12 farklı meslek yüksekokulunda bulunan Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümü olup, Meslek yüksekokullarında öğrenim gören toplam öğrenci sayısının %42,2'sini oluşturmaktadır.

Grafik 88. Meslek Yüksekokullarında Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)



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

2.14.3.2. İllere Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında 14 farklı şehirde öğrenci öğrenim görmektedir.

Tablo 122. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının İllere Göre Durumu

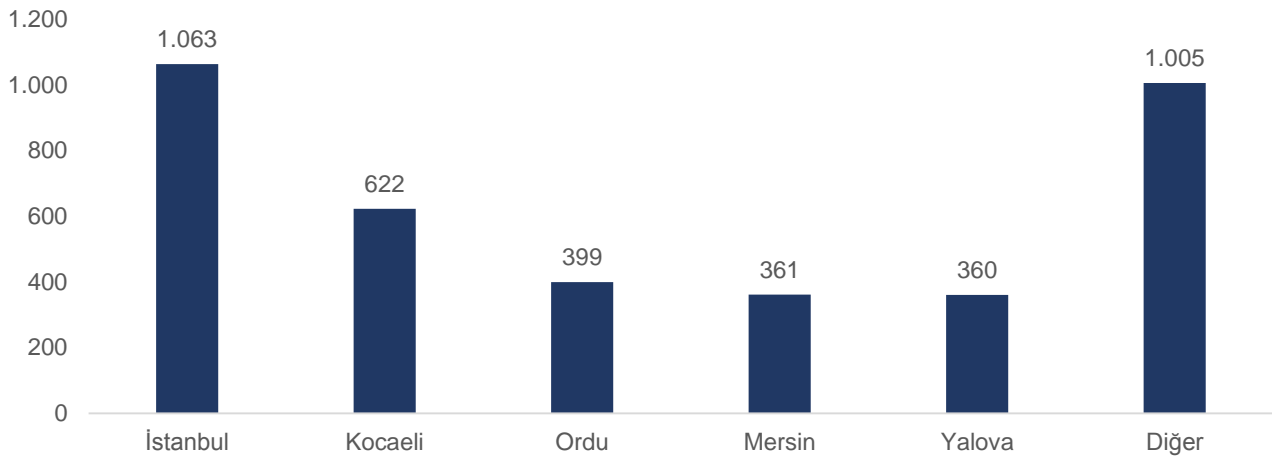
Sıra NO	İl Adı	Meslek Yüksekokulu			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
1	İstanbul	6	5	5	1.044	1.003	1.063	60
2	Kocaeli	1	1	1	848	762	622	-140
3	Ordu	1	1	1	484	462	399	-63
4	Mersin	1	1	1	325	339	361	22
5	Yalova	1	1	1	263	297	360	63
6	Balıkesir	1	1	1	162	221	250	29
7	Trabzon	1	1	1	179	219	206	-13
8	İzmir	1	1	1	144	145	133	-12
9	Çanakkale	1	1	1	134	156	123	-33
10	Bartın	1	1	1	88	97	83	-14
11	Zonguldak	1	1	1	122	80	81	1
12	Sakarya	-	-	1	-	-	65	65
13	Giresun	1	1	1	72	53	45	-8
14	Muğla	-	-	1	-	-	19	19
15	Kıbrıs	1	1	-	50	141	-	-141
Genel Toplam		18	17	18	3.915	3.975	3.810	-165

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

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında 1.063 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı Türkiye'deki toplam öğrenci sayısının %27,9'unu oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 622 öğrenci ile Kocaeli, 399 öğrenci ile Ordu takip etmektedir.

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %54,7'sini oluşturmaktadır.

Grafik 89. Meslek Yüksekokullarında İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)



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

2.14.3.3. Üniversite Türüne Göre Okul ve Öğrenci Sayıları

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki meslek yüksekokullarında okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 212'dir.

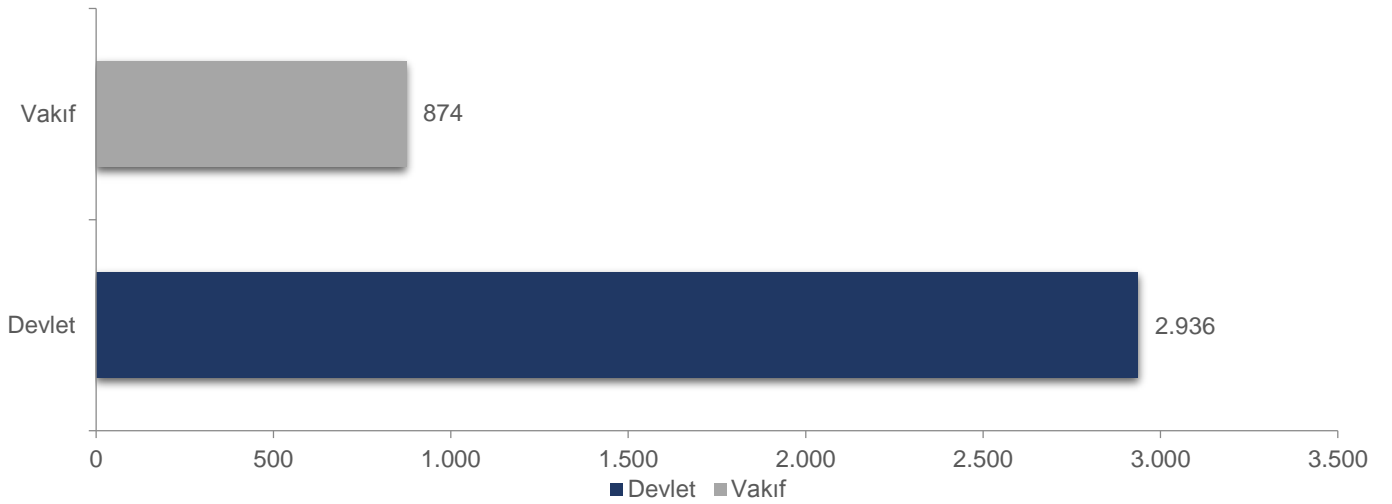
Tablo 123. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Meslek Yüksekokulu Sayısı			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
Devlet	13	12	14	2.993	2.980	2.936	-44
Vakıf	5	5	4	922	995	874	-121
Genel Toplam	18	17	18	3.915	3.975	3.810	-165

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

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Meslek Yüksekokullarında toplam öğrenci sayısının %77,1'ini Devlet okulu öğrencileri %22,9'unu ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 90. Meslek Yüksekokullarında Üniversite Türüne Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)



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

2.14.3.4. Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları

2020-2021 Eğitim ve Öğrenim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki meslek yüksekokullarında en fazla öğrenciye sahip meslek yüksekokulu 5 farklı bölümde 716 öğrenci ile İstanbul'da eğitim veren Piri Reis Üniversitesi'dir. Denizcilik alanında en fazla bölüme sahip olan meslek yüksekokulu ise 6 farklı bölüme sahip olan Kocaeli Üniversitesi'dir.

Piri Reis Üniversitesi öğrenci sayısına göre ilk 10'da yer alan tek vakıf üniversitesidir.

Tablo 124. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Meslek Yüksekokullarının Durumu

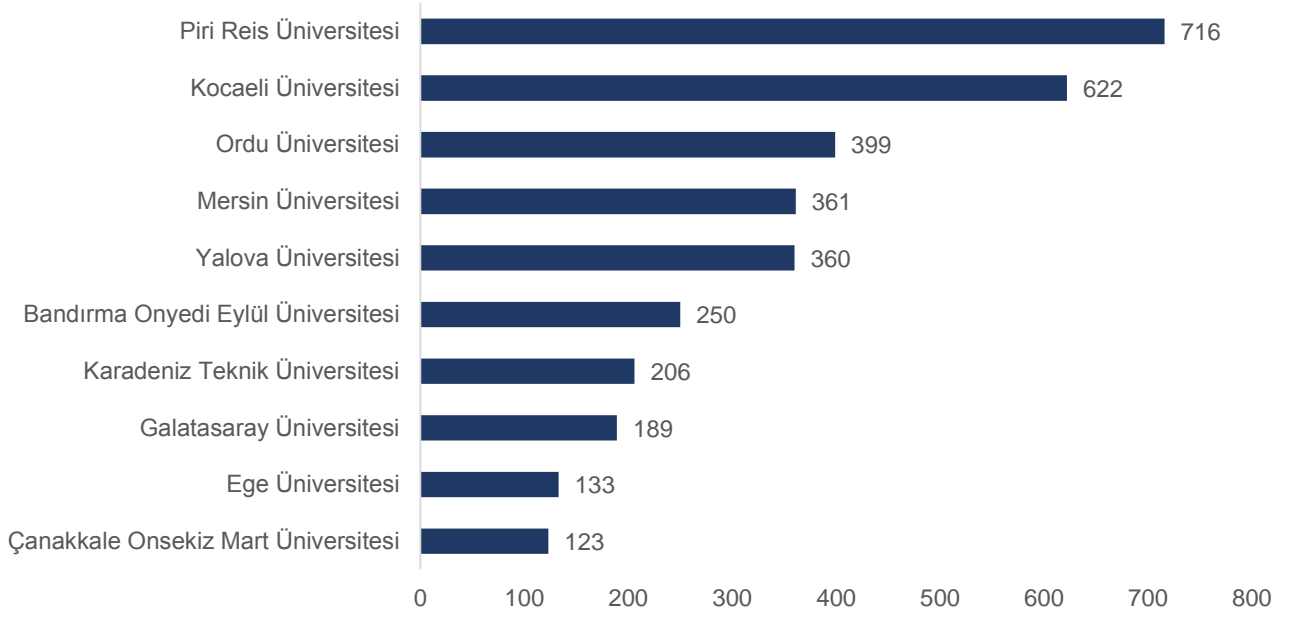
Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2018-2019	2019-2020	2020-2021	
1	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	213	226	241	15
			Gemi Aççılığı	73	59	52	-7
			Gemi İnşaatı	118	142	180	38
			Gemi Makineleri İşletme	189	222	173	-49
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	-	-	70	70
Toplam Piri Reis Üniversitesi				593	649	716	67
2	Kocaeli Üniversitesi	Kocaeli	Deniz Elektronikliği	3	3	2	-1
			Deniz Haberleşme	1	1	-	-1
			Deniz Ulaştırma ve İşletme	304	276	232	-44
			Gemi İnşaatı	270	241	194	-47
			Gemi Makineleri İşletme	1	1	1	0
			Gemi Makineleri İşletme	269	231	122	-109
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	-	-	71	71
Toplam Kocaeli Üniversitesi				848	762	622	-140
3	Ordu Üniversitesi	Ordu	Deniz Ulaştırma ve İşletme	177	174	154	-20
			Gemi İnşaatı	87	99	107	8
			Gemi Makineleri İşletme	5	4	1	-3
			Gemi Makineleri İşletme	215	185	84	-101
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	-	-	53	53
Toplam Ordu Üniversitesi				484	462	399	-63
4	Mersin Üniversitesi	Mersin	Deniz Ulaştırma ve İşletme	233	247	270	23
			Gemi Makineleri İşletme	92	92	50	-42
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	-	-	41	41
Toplam Mersin Üniversitesi				325	339	361	22
5	Yalova Üniversitesi	Yalova	Deniz Ulaştırma ve İşletme	263	260	280	20
			Gemi İnşaatı	-	37	80	43
Toplam Yalova Üniversitesi				263	297	360	63
6	Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi	Balıkesir	Gemi İnşaatı	162	221	250	29
7	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Gemi İnşaatı	110	127	115	-12
			Gemi Makineleri İşletme	69	92	48	-44
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	-	-	43	43
Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi				179	219	206	-13
8	Galatasaray Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	70	67	71	4
			Gemi Makineleri İşletme	86	82	34	-48
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	-	-	84	84
Toplam Galatasaray Üniversitesi				156	149	189	40

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2018-2019	2019-2020	2020-2021	
9	Ege Üniversitesi	İzmir	Deniz Ulaştırma ve İşletme	144	145	133	-12
10	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	Çanakkale	Gemi İnşaatı	134	156	123	-33
11	Nişantaşı Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	138	130	116	-14
12	Bartın Üniversitesi	Bartın	Gemi İnşaatı	88	97	83	-14
13	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	Zonguldak	Gemi İnşaatı	56	23	3	-20
			Gemi Makineleri İşletme	66	57	35	-22
			Gemi Makineleri İşletmeciliği	-	-	43	43
			Toplam Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	122	80	81	1
14	Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi	Sakarya	Deniz Ulaştırma ve İşletme	-	-	23	23
			Gemi İnşaatı	-	-	42	42
			Toplam Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi	-	-	65	65
15	Giresun Üniversitesi	Giresun	Deniz Ulaştırma ve İşletme	72	53	45	-8
16	Bahçeşehir Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	31	28	25	-3
			Güverte	-	2	-	-2
			Toplam Bahçeşehir Üniversitesi	31	30	25	-5
17	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	Muğla	Gemi İnşaatı	-	-	19	19
18	İstanbul Bilgi Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	110	45	17	-28
19	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma ve İşletme	3	-	-	-
			Gemi Makineleri İşletme	13	-	-	-
			Toplam İstanbul Teknik Üniversitesi	16	-	-	-
20	Kıbrıs Üniversiteleri	Kıbrıs	Deniz Ulaştırma ve İşletme	32	77	-	-77
			Gemi Makineleri İşletme	18	64	-	-64
			Toplam Kıbrıs Üniversiteleri	50	141	-	-141
Genel Toplam				3.915	3.975	3.810	-165

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

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 meslek yüksekokulu toplam öğrenci sayısının %45,6'sını oluşturmaktadır.

Grafik 91. Denizcilik Eğitimi Alanında En Çok Öğrenciye Sahip İlk 10 Meslek Yüksekokulu, (2020-2021)



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

2.14.4. Denizcilik Eğitimi Veren Fakültelerin Durumu

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda⁴Türkiye'de denizcilik alanındaki Fakülte'lerde öğrenim gören öğrenci sayısı bir önceki yıla göre %1,6 düşüş göstererek 7.545 olmuştur.

2.14.4.1. Bölümlerine Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda 12 Fakülte 3 farklı bölümde denizcilik alanında eğitim vermektedir. Geçen sene öğrencisi olan Gemi İnşaatı Mühendisliği bölümünde bu sene herhangi bir öğrenci öğrenim görmemektedir.

Tablo 125. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu

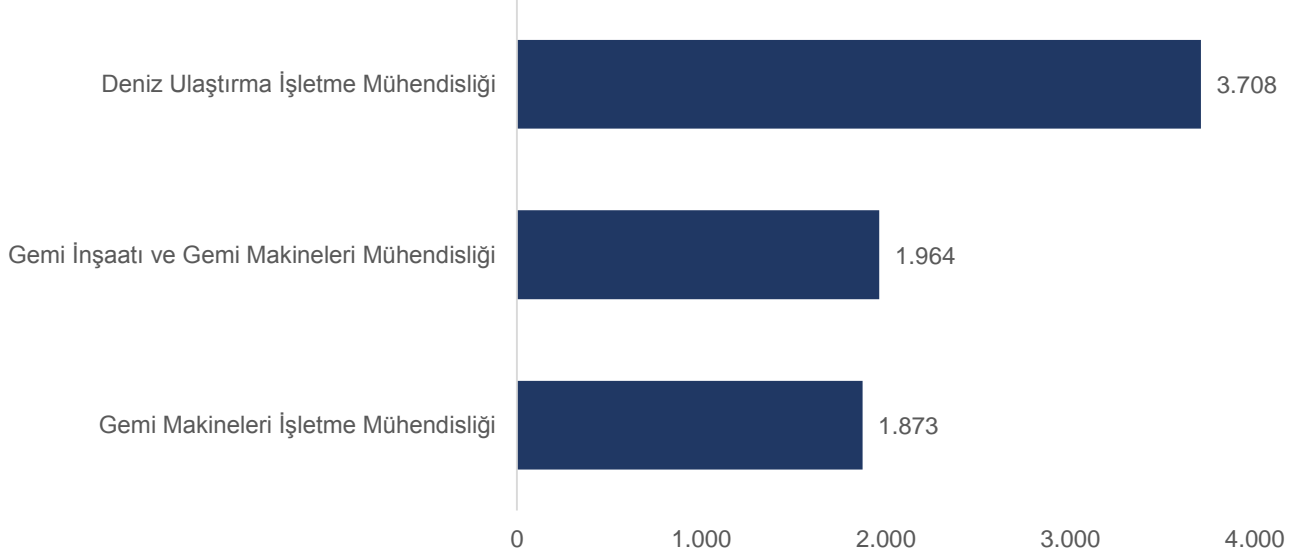
Bölüm Adı	Fakülte Sayısı			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	11	11	10	3.660	3.816	3.708	-108
Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	4	5	5	1.775	1.863	1.964	101
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	6	6	5	1.881	1.988	1.873	-115
Gemi İnşaatı Mühendisliği	1	1	-	8	1	-	-1
Genel Toplam	12	13	12	7.324	7.668	7.545	-123

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

⁴ Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde bulunan Fakülteler 2018-2019 ve 2019-2020 yılı verilerinde yer almakta olup, 2020-2021 yılı Eğitim ve Öğretim Yılı'na ait verilerde ise yer almamaktadır. Geçen sene Kıbrıs'ta 311 öğrenci eğitim görmekte idi.

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip bölüm 3.708 öğrenci ile 10 farklı fakültede bulunan Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümü olup, Fakültelerde ki toplam öğrencinin %49,1'sini oluşturmaktadır.

Grafik 92. Fakültelerde Bölümlerine Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)



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

2.14.4.2. İllere Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde 9 farklı şehirde öğrenci öğrenim görmektedir.

Tablo 126. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin İllere Göre Durumu

Sıra NO	İl Adı	Fakülte Sayısı			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
		2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
1	İstanbul	4	4	4	4.969	5.117	5.141	24
2	Trabzon	1	1	1	820	819	842	23
3	İzmir	1	1	1	658	662	687	25
4	Rize	1	1	1	379	393	414	21
5	Ordu	1	1	1	130	165	190	25
6	Hatay	1	1	1	70	101	141	40
7	Balıkesir		1	1	-	30	74	44
8	Van	1	1	1	40	43	54	11
9	Gaziantep	1	1	1	27	27	2	-25
10	Kıbrıs	1	1	-	231	311	-	-311
Genel Toplam		12	13	12	7.324	7.668	7.545	-123

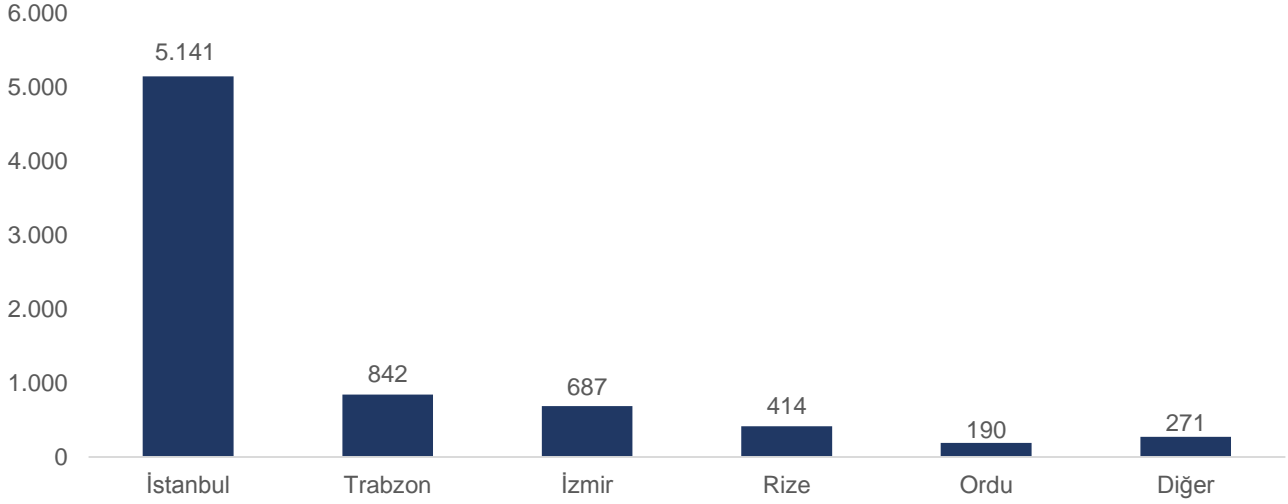
Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde 5.141 öğrenci ile en fazla öğrenciye sahip olan il İstanbul'dur. İstanbul'daki öğrenci sayısı

Türkiye'deki toplam öğrencinin %68,1'ini oluşturmaktadır. İstanbul'u sırasıyla 842 öğrenci ile Trabzon, 687 öğrenci ile İzmir takip etmektedir.

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrenci bulunduran ilk 3 şehir toplam öğrenci sayısının %88,4'ünü oluşturmaktadır.

Grafik 93. Fakültelerde İllere Göre Öğrenci Sayıları, (2020-2021)



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

2.14.4.3. Üniversite Türüne Göre Fakülte ve Öğrenci Sayıları

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik alanındaki fakültelerde okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı 629'dur.

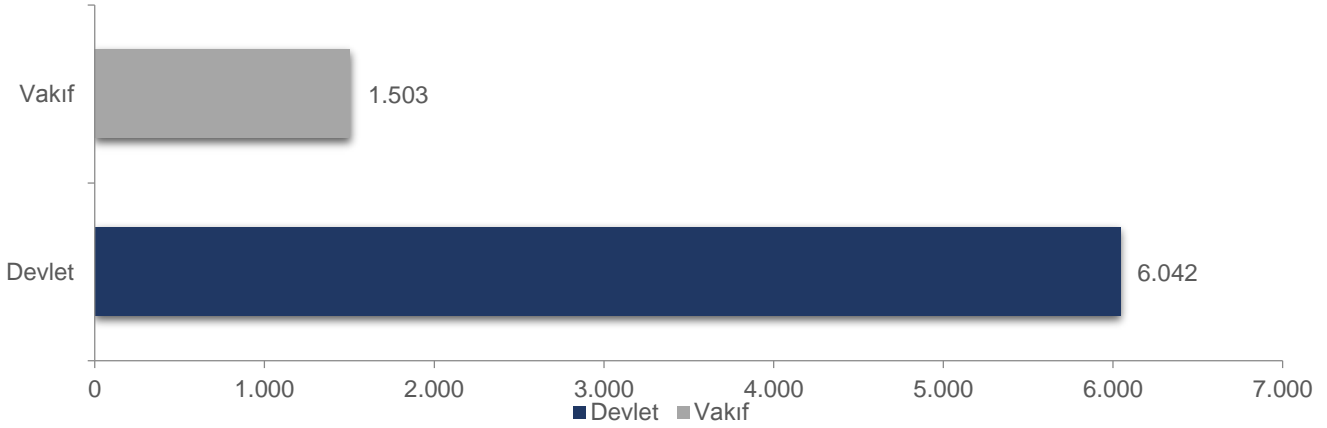
Tablo 127. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Üniversite Türüne Göre Durumu

Üniversite Türü	Fakülte Sayısı			Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2018-2019	2019-2020	2020-2021	
Devlet	10	11	11	5.696	5.887	6.042	155
Vakıf	2	2	1	1.628	1.781	1.503	-278
Genel Toplam	12	13	12	7.324	7.668	7.545	-123

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

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Fakültelerde toplam öğrenci sayısının %80,1'ini Devlet okulu öğrencileri %19,9'unu ise Vakıf okulu öğrencileri oluşturmaktadır.

Grafik 94. 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

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda Türkiye'de denizcilik eğitimi alanındaki fakültelerde en fazla öğrenciye sahip fakülte 3 farklı bölümde 2.005 öğrenci ile İstanbul'de eğitim veren İstanbul Teknik Üniversitesi'dir. İstanbul Teknik Üniversitesi'ni fakültelerde tek vakıf üniversitesi olan Piri Reis Üniversitesi takip etmektedir. Piri Reis Üniversitesi'nde 3 farklı bölümde 1.503 öğrenci bulunmaktadır.

Tablo 128. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Durumu

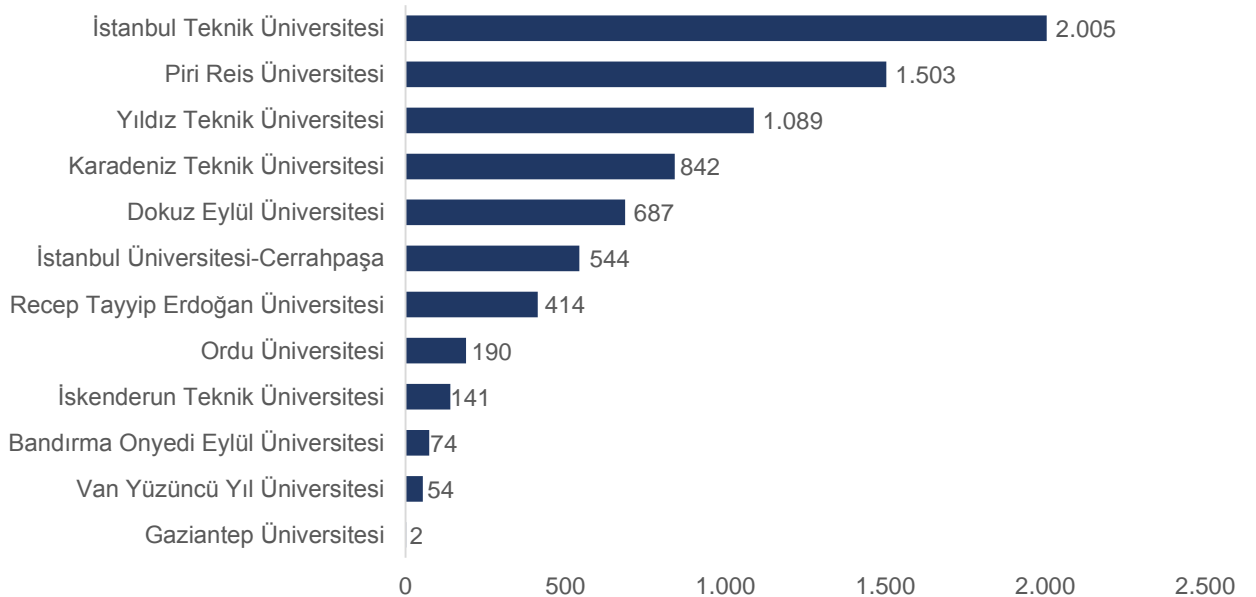
Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2018-2019	2019-2020	2020-2021	
1	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	809	787	773	-14
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	544	568	572	4
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	664	673	660	-13
			Toplam İstanbul Teknik Üniversitesi	2.017	2.028	2.005	-23
2	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	638	663	679	16
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	283	306	337	31
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	476	501	487	-14
			Toplam Piri Reis Üniversitesi	1.397	1.470	1.503	33
3	Yıldız Teknik Üniversitesi	İstanbul	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	620	632	636	4
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	397	424	453	29
			Toplam Yıldız Teknik Üniversitesi	1.017	1.056	1.089	33
4	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	484	491	497	6
			Gemi İnşaatı Mühendisliği	8	1	-	-1
			Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	328	327	345	18
			Toplam Karadeniz Teknik Üniversitesi	820	819	842	23

Sıra NO	Üniversite Adı	İl Adı	Bölüm Adı	Öğrenci Sayısı			Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
				2018-2019	2019-2020	2020-2021	
5	Dokuz Eylül Üniversitesi	İzmir	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	417	409	415	6
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	241	253	272	19
			Toplam Dokuz Eylül Üniversitesi	658	662	687	25
6	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa	İstanbul	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	538	563	544	-19
7	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi	Rize	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	379	393	414	21
8	Ordu Üniversitesi	Ordu	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	130	165	190	25
9	İskenderun Teknik Üniversitesi	Hatay	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	70	101	141	40
10	Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi	Balıkesir	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği	-	30	74	44
11	Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi	Van	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	40	43	54	11
12	Gaziantep Üniversitesi	Gaziantep	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	14	14	1	-13
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	13	13	1	-12
			Toplam Gaziantep Üniversitesi	27	27	2	-25
13	Kıbrıs Üniversiteleri	Kıbrıs	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği	141	187	-	-187
			Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	90	124	-	-124
			Toplam Kıbrıs Üniversiteleri	231	311	-	-311
Genel Toplam				7.324	7.668	7.545	-123

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

2020-2021 Eğitim ve Öğretim Yılı'nda en fazla öğrencisi olan ilk 3 fakülte toplam öğrenci sayısının %60,9'unu oluşturmaktadır.

Grafik 95. Denizcilik Eğitimi Alanındaki Fakültelerin Öğrenci Sayısı, (2020-2021)



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 129'da yer alan 32 özel denizcilik kursu mevcuttur. Bahse konu özel kurslardan 3'ü (*) işletme ve yönetim düzeyi eğitimleri de vermektedir.

Tablo 129. Türkiye'deki Denizcilik Eğitimi Veren Özel Denizcilik Eğitim Kursları

Sıra NO	Kurum Adı	İl Adı	Kursiyer Kontenjanı
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			3.791

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemi

Tablo 130. İllere Göre Kursiyer Kontenjan Sayıları

Sıra NO	İl Adı	Kurum Sayısı	Kursiyer Kontenjanı
1	Antalya	2	136
2	Çanakkale	1	54
3	İstanbul	11	1.793
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	3.791

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

2.14.6. Üyelere Yönelik Eğitimler

Tablo 131. Üyelere Yönelik Eğitim İstatistikleri

Tarih	Eğitim Konu Başlığı	Katılımcı Sayısı	Memnuniyet Oranı (%)
27.01.2021	Denizcilik alanında siber güvenlik	86	92
10.02.2021	Gemi sera gazı salınımlarının azaltılmasına ilişkin MARPOL Sözleşmesine yapılan taslak değişiklikler	34	90
12.02.2021	MARTera Programının tanıtımı	62	95
17.02.2021	6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında üyemiz armatör firmalar ve tersaneler ile üyemiz firmaların personel/İK müdürlerinin/yetkililerinin sorumlulukları	67	86
03.03.2021	Biyolojik kirlilik ve deniz biyo güvenliği	22	92
17.03.2021	6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında diğer üyemiz firmaların İK müdürleri ve yetkililerinin sorumlulukları	24	76
30.03.2021	Scrubber konusunda uygulama yapan tersanelerin edindikleri bilgilerin paylaşımı ve süreç içinde karşılaştıkları sorunlar	20	90
07.04.2021	Gemi inşa, tamir ve bakım tersanelerinde iş sağlığı ve emniyeti	30	96
28.04.2021	Gemi operasyonlarının optimizasyonu ile gemilerde enerji verimliliğinin artırılması	26	98

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

2.14.7. Personele Yönelik Eğitimler

Tablo 132. Personele Yönelik Eğitim İstatistikleri

Tarih	Eğitim Konu Başlığı	Katılımcı Sayısı	Memnuniyet Oranı (%)
09.03.2021	Acil durumlarda ilk yardım ve koruma yöntemleri	94	95
23.03.2021	Ergonomi kavramı ve önemi ile ekranlı ekipman/araçlarla çalışma	96	87
20.04.2021	Bulaşıcı hastalıklar ve korunma yöntemleri	96	96

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.

Odamız Merkez ve şubelerinde 2007-2021 yılları arasında toplam 122 adet gemi acenteliği eğitimi düzenlenmiş, bu eğitimlerde toplam 5.510 kişiye eğitim verilmiş, eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olan toplam 4.940 kişi gemi acentesi personeli kartı almaya hak kazanmıştır.

Odamız Merkez, şube ve temsilciliklerinde 2008-2021 yılları arasında toplam 108 adet gemi acenteliği yenileme semineri düzenlenmiş, toplam 6.222 kişiye gemi acenteliği yenileme semineri verilmiştir.

Aşağıda yıllar itibari ile Odamız merkez, şube ve temsilciliklerinde verilen gemi acenteliği eğitimi ile gemi acenteliği seminerlerine ilişkin istatistikler yer almaktadır.

Tablo 133. Odamız Merkez ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimleri ve Seminerleri İle Belge Almaya Hak Kazanan Kişi Sayısı

Yıllar	Gemi Acenteliği Eğitimleri	Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Seminerleri
2007	102	-
2008	215	146
2009	458	438
2010	338	1.045
2011	381	314
2012	430	308
2013	315	397
2014	326	926
2015	338	316
2016	303	349
2017	278	325
2018	470	513
2019	530	765
2020	-	103
2021	456	277
Genel Toplam	4.940	6.222

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo 134. Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin Dağılımı (2007 – 2021)

Eğitim Yeri	Eğitim Sayısı	%
İstanbul	28	23
İzmir Şube	23	19
İskenderun Şube	18	15
Bodrum Şube	17	14
Antalya Şube	9	7
Fethiye Şube	7	6
Kdz.Ereğli Şube	7	6
Marmaris Şube	7	6
Kocaeli Şube	3	2
Çevrim İçi	2	1
Samsun Temsilciliği	1	-
Genel Toplam	122	100

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri

Tablo 135. Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin Dağılımı (2008-2021)

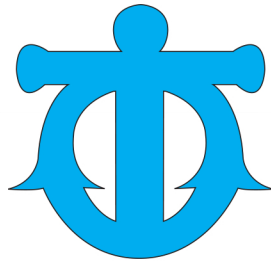
Seminer Yeri	Seminer Sayısı	%
İstanbul	29	27
İzmir Şube	21	19
İskenderun Şube	10	9
Bodrum Şube	8	7
Kdz.Ereğli Şube	7	6
Marmaris Şube	7	6
Antalya Şube	6	6
Fethiye Şube	5	5
Çevrim İçi	3	3
Trabzon Temsilciliği	3	3
Çanakkale Temsilciliği	3	3
Kocaeli Şube	2	2
Samsun Temsilciliği	2	2
Aliağa Şube	1	1
Hopa Temsilciliği	1	1
Genel Toplam	108	100

Kaynak: İMEAK DTO İstatistikleri



KAYNAKLAR

- Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü - FAO
- Boat International (2021 Global Order Book)
- Clarksons Research Services Limited
- Dünya Turizm Örgütü Ocak 2021 Barometresi
- Gelir İdaresi Başkanlığı
- Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği (GEMİSANDER)
- Gemi,Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)
- IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu
- IMF Mali İzleme Raporu Ekim 2020
- IMO (Marpol Ek-VI Yakıttaki Kükürt Limitleri)
- IMO Sera Gazı 2'nci Çalışması (Second IMO GHG Study AP Møller-Maersk, 2014)
- International Union of Marine Insurance (UIMI)
- İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü
- İMEAK DTO İstatistikleri
- Kültür ve Turizm Bakanlığı
- Merkez Bankası (TCMB)
- Milli Eğitim Bakanlığı (MEB)
- Resmî Gazete, <https://www.resmigazete.gov.tr>
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Shipping Statistics and Market Review (SSMR) July2020
- 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 İstatistik Kurumu (TÜİK)
- Türkiye Sigorta Birliği
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü
- UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020), Ulaşan Erişen Türkiye Raporu
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü (2020), Covid-19 - Küresel Salgınının Sektörümüze Etkisi Raporu
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), 2018 Yıllık Bülteni
- 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