



İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI

**DENİZCİLİK
SEKTÖR
RAPORU**

İSTANBUL 2020

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



DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU

İSTANBUL - 2020



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

M. 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 için denizcilik sektörü vazgeçilmezdir. Sektörümüz bugüne kadar gerçekleştirilen tarihi reformlar doğrultusunda önemli gelişmeler kaydetmiş, etkin ve saygın bir konuma gelmiştir.

Bugün itibarıyla Türk deniz ticaret filosu gemi tipi, tonaj ve büyüklük açısından çeşitlenerek gelişmiştir.

Türk denizciliğinin taşıma kapasitesi dünyanın en büyük filosunu kontrol eden ülkeler sıralamasında (1000 GT ve üzeri) 29,3 milyon DWT ile 15. sırada yer almaktadır. Türkiye, lüks yat imalatında dünya 3'üncüsüdür. Tersanelerimizdeki yıllık üretim kapasitesi 4,51 milyon DWT'e ulaşmıştır.

Sektörümüzün ülke ekonomisine olan katkısını artırmak ve denizciliğimizin Dünya denizciliği ile rekabet edebilirliğini sağlamak amacıyla oluşturulan politikaların gerçekleştirilmesi yönündeki çalışmalarımız Odamızca ilgili yurtiçi ve yurtdışı Kurum ve Kuruluşlar nezdinde sürdürülmektedir. Gayemiz, denizciliğin ülkemizde bir "Devlet Politikası" olmasıdır.

Türkiye'de ve Dünya'da denizcilik sektörünün gösterdiği gelişmeleri ve 2019 yılı itibarıyla ulaştığı durumu çeşitli yönleriyle inceleyerek ortaya koymayı amaçlayan Denizcilik Sektör Raporu uzun bir çalışma sonunda hazırlanmıştır.

Raporun hazırlanmasında, Türkiye ve Dünya denizcilik sektöründe 2019 yılında gerçekleşen durumun tarafsız olarak incelenmesi ve bilimsel verilere dayanarak ortaya konması gayemiz olmuştur. 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, ülkemiz kalkınmasında önemli bir misyon üstlenen sektörümüzün gelişmesine, büyümesine katkı ve emeği geçenlere teşekkür ederiz.

Tamer KIRAN

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı



ÇİNDEKİLER

Sayfa No

1	DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER	
	1.1. DÜNYA EKONOMİSİ	2
	1.2. DÜNYA DENİZ TİCARETİ	8
	1.2.1. Dünya Deniz Ticaret Taşımacılığı	8
	1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu	17
	1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI	20
	1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları	20
	1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)	32
	1.3.3. PARIS MOU Kapsamında Türk Bayraklı Gemi Denetimleri	32
	1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri	33
1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri	36	
2	ÜLKEMİZ DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER	
	2.1. TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ	44
	2.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Sayısal ve Tonaj Analizi (1000 GT ve üzeri)	44
	2.1.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalamaları Analizi	48
	2.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Adet, Tonaj ve Yaş Dağılımı (1000 DWT ve üzeri)	56
	2.1.4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri	64
	2.1.5. Türk Deniz Ticaret Filosunun Komşu ve Yakın Bölge Ülkeleri Filoları Arasındaki Yeri	65
	2.2. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER	67
	2.2.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler	69
	2.2.2. Kabotaj Yük Taşımaları	70
	2.2.3. Uluslararası Taşımalardaki Gelişmeler	78
	2.2.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı	80
	2.2.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler	83
	2.2.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler	85
	2.2.7. Konteyner Taşımacılığı	88
	2.2.8. Uluslararası Araç (Ro-Ro) Taşımalarındaki Gelişmeler	92
	2.3. TÜRK BOĞAZLARI	96
	2.3.1. Türk Boğazlarının Konumu ve Özellikleri	96
	2.3.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi	96
	2.3.3. Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu	96
	2.3.4. Boğazlar Tüzüğü ve Diğer Tedbirler	104
	2.4. DENİZ SİGORTALARI	106
	2.4.1. P&I	106
	2.4.2. PD&D	106
	2.4.3. H&M	106
	2.4.4. Harp ve Grec Sigortası	107
	2.4.4.1. Yük Sigortası	107
	2.4.4.2. Türkiye'de Deniz Sigortaları	107
	2.4.4.3. Dünya'da Deniz Sigortaları	110
	2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ	114
	2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu	114
	2.5.2. Savunma Sanayi Projeleri	124
	2.5.3. Yat İnşa	125
	2.5.4. Gemi Yan Sanayi	126
2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları	127	

2	2.6.	GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM ENDÜSTRİSİ	130
	2.6.1.	Genel Olarak Gemi Geri Dönüşümü	130
	2.6.2.	Uluslararası Mevzuatların Değerlendirilmesi	131
	2.6.3.	Türkiye'nin Avantajları	133
	2.6.4.	2019 Yılı Hurda Fiyatları Değerlendirmesi	135
	2.6.5.	Türkiye'nin Gemi Geri Dönüşüm Vizyonu	137
	2.6.6.	Diğer Hususlar	137
	2.7.	LİMANLAR	139
	2.7.1.	Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları	139
		2.7.1.1. Limanların Gelişme ve Büyüme Planları	140
		2.7.1.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi (OBOR)	146
	2.7.2.	TDİ Limanları	146
	2.7.3.	TCDD Tarafından İşletilen Limanlar	148
	2.7.4.	Liman Özelleştirmeleri	155
		2.7.4.1. TDİ Liman Özelleştirmeleri	155
		2.7.4.2. TCDD Liman Özelleştirmeleri	157
	2.7.5.	TCDD'den Özelleşen Limanlar	158
	2.7.6.	Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri	168
	2.8.	DENİZCİLİK EĞİTİMİ	173
	2.8.1.	Denizcilik Eğitimi	173
	2.8.2.	Üyelere Yönelik Eğitimler	177
	2.8.3.	Amatör Denizci Belgesi Eğitimi	177
	2.9.	DENİZ TURİZMİ	179
	2.9.1.	Deniz Turizminin Tanıtımı	179
	2.9.2.	Örgütlenme	182
	2.9.3.	Deniz Turizmi Çalışma Grubu	182
	2.9.4.	2019 Yılında Genel Görünüm	182
	2.9.5.	Deniz Turizminin Unsurları	187
		2.9.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği	187
		2.9.5.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği	190
		2.9.5.3. Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği	191
		2.9.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları Faaliyetleri	199
	2.9.6.	Diğer Unsurlar	200
		2.9.6.1. Eğitim	200
		2.9.6.2. Tanıtım	200
		2.9.6.3. Ekonomi	201
	2.9.7.	Amaç ve Stratejiler	201
		2.9.7.1. Stratejik Amaçlar	201
		2.9.7.2. Hedef ve İlkeler	201
	2.9.8.	Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı	201
2.9.9.	Sonuç ve Değerlendirme	201	
2.9.10.	İstanbul Şehir İçi Yolcu Taşımacılığı	204	

2	2.10.	TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ	218
	2.10.1.	Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu	219
	2.10.2.	Su Ürünleri Yetiştiriciliği	222
	2.10.3.	Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı	224
	2.10.4.	Su Ürünleri İhracatı	225
	2.10.5.	Su Ürünleri İthalatı	226
	2.10.6.	Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi	228
	2.11.	DENİZ KUMCULUĞU	231
	2.11.1.	Kumcular Limanı Yerleşim Yeri	231
	2.11.2.	Dünyada ve Türkiye'de Deniz Kumculuğunun Karşılaştırması	232
	2.12.	GEMİ ACENTELİĞİ	234
	2.12.1.	Gemi Acenteliğinin Tanımı ve Kapsamı	234
	2.12.2.	Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi	235
	2.12.3.	Gemi Acenteliği Mevzuatı	235
	2.12.3.1.	Türk Ticaret Kanunu	235
	2.12.3.2.	Gemi Acenteliği Yönetmeliği	236
	2.12.3.3.	Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	236
	2.12.3.4.	Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi	236
	2.12.4.	Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu	237
	2.12.5.	Odamızca Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitim ve Seminerler Faaliyetleri	243
	2.13.	LOJİSTİK SEKTÖRÜ	246
	2.13.1.	Lojistik Tanımı ve Kapsamı	246
	2.13.2.	Dünya'da ve Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum	246
	2.13.3.	Türkiye'de Lojistik Sektörü Rekabet Gücü	247
	2.13.3.1.	Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi	247
	2.13.3.2.	İş Yapma Kolaylığı Endeksi	250
	2.13.3.3.	Küresel Rekabet Endeksi	250
	2.13.4.	Taşıma İşleri Organizatörlüğü	251
	2.13.4.1.	Taşıma İşleri Organizatörlüğünün Tanım ve kapsamı	251
	2.13.4.2.	Taşıma İşleri Organizatörlerinin Örgütlenmesi	251
	2.13.4.3.	Taşıma İşleri Organizatörlerinin Mevzuatı	252
2.13.4.4.	Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği	252	
2.13.5.	Dünya'da Lojistik Merkezlerin/Köylerin Geçmişi ve Mevcut Durumu	252	
2.13.6.	Türkiye'de Lojistik Merkezler/Yük Terminalleri	253	

TABLolar DİZİSİ		Sayfa No
Tablo 1	Dünya Ekonomisindeki Temel Göstergeler	3
Tablo 2	Dünya Gayri Safi Yurt İçi Büyüme	6
Tablo 3	Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı	8
Tablo 4	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton)	9
Tablo 5	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil)	10
Tablo 6	Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle Adet ve DWT Gelişimi (300 GT ve Üzeri)	17
Tablo 7	Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2019/2020 Bayrak Performans Tablosu	23
Tablo 8	2018-2019 Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri	33
Tablo 9	Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	45
Tablo 10	Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibariyle Dağılımı(1000 GT ve Üzeri)	46
Tablo 11	Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	47
Tablo 12	Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 GT ve Üzeri)	48
Tablo 13	Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	49
Tablo 14	Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	50
Tablo 15	Dökmeyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	51
Tablo 16	Petrol Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	52
Tablo 17	Kimyevi Madde Tankerlerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı(1000 GT ve Üzeri)	53
Tablo 18	Konteyner Gemileri Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	54
Tablo 19	RO-RO Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)	55
Tablo 20	Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	57
Tablo 21	Türk Deniz Ticaret Filosunun Siciller Arası Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	58
Tablo 22	Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Genel Yaş Ortalaması (1000 DWT ve Üzeri)	59
Tablo 23	Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 DWT ve Üzeri)	60
Tablo 24	Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)	61
Tablo 25	1 Ocak 2020 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)	63
Tablo 26	1 Ocak 2020 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)	64
Tablo 27	Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları (300 GT ve Üzeri)	65
Tablo 28	Dünya Taşımacılığı ve Denizyolunun Payı	67
Tablo 29	2006-2019 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)	68
Tablo 30	2019 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri	69
Tablo 31	2007-2019 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)	70
Tablo 32	2019 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (mton)	71
Tablo 33	2019 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton)	72
Tablo 34	2007-2019 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı/Araç-Mil (Ton-Mil)	73

Tablo 35	2007-2019 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (Adet x Mil)	74
Tablo 36	2017-2019 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları	75
Tablo 37	ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (mton)	76
Tablo 38	ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (TL)	76
Tablo 39	2010-2019 Türk Bayraklı Gemilerin Dış Ticaret Taşımalarındaki Payları	78
Tablo 40	Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları (Ton)	79
Tablo 41	2019 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (mton)	80
Tablo 42	2019 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (mton)	80
Tablo 43	Bölgeler İtibariyle Toplam Elleçleme	81
Tablo 44	Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme	82
Tablo 45	Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı (mton)	84
Tablo 46	2019 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (mton)	85
Tablo 47	2019 Yılı Türkiye - AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (mton)	86
Tablo 48	2019 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)	87
Tablo 49	Dünya Konteyner Filosu 2019	88
Tablo 50	2009-2019 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)	89
Tablo 51	2019 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)	90
Tablo 52	Elli Bin TEU Üzerinde Konteyner Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)	91
Tablo 53	2019 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları (Adet)	92
Tablo 54	2019 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Otomobil / Araç Elleçlemesi (Adet)	94
Tablo 55	Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları	97
Tablo 56	Tanker Trafğine İlişkin Boğaz Geçişleri	99
Tablo 57	İstanbul Boğazından 2015-2019 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı	100
Tablo 58	Çanakkale Boğazından 2016-2019 Yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı	100
Tablo 59	2019 Yılı Aylar İtibariyle İstanbul Boğazı Gemi Geçişleri	101
Tablo 60	2019 Yılı Aylar İtibariyle Çanakkale Boğazı Gemi Geçişleri	101
Tablo 61	2006-2019 Yılları İstanbul Boğazı Gemi Geçişleri	102
Tablo 62	2006-2019 Yılları Çanakkale Boğazı Gemi Geçişleri	103
Tablo 63	2018-2019 Türkiye'deki Deniz Sigortaları	108
Tablo 64	Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistikleri (2019)	109
Tablo 65	Yasa Dışı Göçmen Olayı Sayısı (2019)	110
Tablo 66	Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları	121
Tablo 67	Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları	123
Tablo 68	Gemi Geri Dönüşüm Sektörünün Ekonomiye Katkılarının Üç Başlığı	130
Tablo 69	Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri	141
Tablo 70	Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri	142
Tablo 71	Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları	143
Tablo 72	TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkânları	147
Tablo 73	TCDD Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkânları	148
Tablo 74	TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar	148
Tablo 75	TCDD Limanlarında 2015-2019 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı (Ton)	150
Tablo 76	Özel Limanların Listesi	152
Tablo 77	Mersin Limanı 2019 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)	159
Tablo 78	Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları	161
Tablo 79	Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları	163
Tablo 80	Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları	165

Tablo 81	Safiport Derince Uluslararası Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları	167
Tablo 82	Dünyanın En Fazla Yük Elleçleyen İlk 10 Limanı (Milyon Ton)	171
Tablo 83	Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman (1000 TEU)	171
Tablo 84	Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler	173
Tablo 85	Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları	174
Tablo 86	Türkiye'deki Denizcilik Meslek Liseleri	174
Tablo 87	Türkiye'deki Denizcilik Eğitimi Veren Özel Denizcilik Eğitim Kursları	177
Tablo 88	Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri	183
Tablo 89	Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yatlar	188
Tablo 90	Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine Ve Yıllara Göre Dağılımı	189
Tablo 91	Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Boylarına ve Bandıralarına Göre Dağılımı (2018)	190
Tablo 92	Ülkeler Bazında Avrupa Kurvaziyer Pazarı Büyüme Oranları	192
Tablo 93	Variş Yerleri Bazında Dünya Kurvaziyer Pazarı	194
Tablo 94	Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı	198
Tablo 95	Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/su üstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	199
Tablo 96	Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı	205
Tablo 97	Şehir Hatları Filosu	207
Tablo 98	TURYOL Gemi Filosu	211
Tablo 99	Dünya Su Ürünleri Üretimi	218
Tablo 100	Türkiye Su Ürünleri Üretimi (Ton)	219
Tablo 101	Su Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı	220
Tablo 102	Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı	220
Tablo 103	Avcılığı En Çok Yapılan Pelajik Deniz Balıklarının Üretim Miktarı	221
Tablo 104	Avcılığı En Çok Yapılan Demarsal Deniz Balıklarının Üretim Miktarı	221
Tablo 105	Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarı	222
Tablo 106	Deniz ve İçsu Yetiştiricilik Üretim Miktarı	222
Tablo 107	Türkiye'de Yetiştiriciliği En Çok Yapılan Türlerin Üretim Miktarları (Ton)	223
Tablo 108	Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2018)	224
Tablo 109	Türkiye'nin Su Ürünleri İthalatı ve İhracatı	228
Tablo 110	Gemi Acente İstatistikleri	236
Tablo 111	Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu	237
Tablo 112	Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı	238
Tablo 113	Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı I. Bölge	239
Tablo 114	Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı II. Bölge	239
Tablo 115	Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı III. Bölge	240
Tablo 116	Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı IV Bölge	240
Tablo 117	Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı Şubeler Dahil	240
Tablo 118	Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı	242
Tablo 119	Odamız Merkez ve Şubelerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimleri ve Seminerleri İle Belge Almaya Hak Kazanan Kişi Sayısı	243
Tablo 120	Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin Dağılımı (2007 – 2019)	244
Tablo 121	Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin Dağılımı (2008-2019)	244
Tablo 122	Türkiye'nin Küresel Lojistik Performans Endeksi	248

GRAFİKLER DİZİSİ		Sayfa No.
Grafik 1	Dünya Gayri Safi Yurt İçi Büyüme	7
Grafik 2	Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı	8
Grafik 3	2019 Yılı Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton %)	10
Grafik 4	2019 Yılı Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)	11
Grafik 5	Dünya Demir Cevheri Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	11
Grafik 6	Dünya Kömür Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	12
Grafik 7	Dünya Tahıl Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	12
Grafik 8	Dünya Minör Dökme Yük Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	13
Grafik 9	Dünya Ham Petrol Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	13
Grafik 10	Dünya Petrol Ürünleri Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	14
Grafik 11	Dünya Gaz Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	14
Grafik 12	Dünya Kimyasal Madde Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	15
Grafik 13	Dünya Konteyner Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	15
Grafik 14	Dünya Diğer Kuruyük Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil	16
Grafik 15	Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi 1987-2020 (1000 DWT)	18
Grafik 16	2020 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelik Dağılımı (DWT)	18
Grafik 17	Taşıma Modları Arasında CO2 Emisyonlarının Mukayesesi	27
Grafik 18	Küresel Sülfür Üst Sınırı	28
Grafik 19	ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı	28
Grafik 20	Yıllar İtibariyle Yakıttaki Sülfür Limitleri	29
Grafik 21	PARİS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler	32
Grafik 22	Ocak – Aralık 2019 Tarihleri Arasında Denetlemeler Sonucu Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı	33
Grafik 23	Ocak – Aralık 2019 Tarih Aralığında Ülkelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları	36
Grafik 24	Ocak – Aralık 2019 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları	36
Grafik 25	2017-2018-2019 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi	47
Grafik 26	Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı	49
Grafik 27	Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması	50
Grafik 28	Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması	51
Grafik 29	Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması	52
Grafik 30	Kimyevi Madde Tankerleri Yaş Ortalaması	53
Grafik 31	Konteyner Gemileri Yaş Ortalaması	54
Grafik 32	RO-RO Gemileri Yaş Ortalaması	55
Grafik 33	1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı	56
Grafik 34	Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı	60
Grafik 35	Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi	62
Grafik 36	30 Ülkenin Kontrolündeki Filo	62
Grafik 37	Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması	65
Grafik 38	2019 Dünya Deniz Taşımacılığı (mton %)	67
Grafik 39	2006-2019 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları	68
Grafik 40	Dış Ticaret Milyar Ton (%)	69

Grafik 41	Dış Ticaret Değer ABD \$	69
Grafik 42	2007-2019 Kabotaj Taşımacılığı Değişim Yüzdeleri (%)	70
Grafik 43	2019 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)	71
Grafik 44	2007-2019 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı ve AdetxMil Yıllık Değişim Yüzdeleri	73
Grafik 45	2007-2019 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve AdetxMil Yıllık Değişim Yüzdeleri	74
Grafik 46	2018-2019 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tipleri Dağılımı	75
Grafik 47	2010-2019 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektöre Verilen Yakıt Miktarları (mton)	77
Grafik 48	2004-2019 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları (TL)	77
Grafik 49	2010-2019 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları	78
Grafik 50	Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk/Yabancı Bayraklı Gemi Payları	79
Grafik 51	2019 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzdelik	81
Grafik 52	Bölgeler İtibariyle Toplam Elleçleme	82
Grafik 53	KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret	87
Grafik 54	Dünya Konteyner Filosunun İlk 30 Ülkesi	89
Grafik 55	2009-2019 Dış Ticaret Yıllık Değişimi (TEU)	90
Grafik 56	2019 Yılı Bölgelere Ro-Ro ile Taşınan Araç Yüzdeleri	93
Grafik 57	2010-2019 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları	98
Grafik 58	2010-2019 İstanbul ve Çanakkale Boğazları Gemi GT	98
Grafik 59	İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi	102
Grafik 60	Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi	103
Grafik 61	Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Yıllık Gelişimi (DWT)	109
Grafik 62	Deniz Sigortalarında Prim Üretimi	110
Grafik 63	Deniz Sigortalarında Bölgelere Göre Prim Üretim Dağılımı	111
Grafik 64	2002/2020 Faal Tersane Sayısı	114
Grafik 65	2008-2019 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları	115
Grafik 66	2008-2019 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)	116
Grafik 67	Tersanelerin Bakım-Onarım Değerleri (DWT)	116
Grafik 68	Tersanelerdeki İstihdam Durumu	117
Grafik 69	Gemi İnşa Sanayinin 2009-2019 İhracat Değerleri	118
Grafik 70	2002-2019 Tersane Proje Kapasiteleri	118
Grafik 71	Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Sayısal Dağılımı	119
Grafik 72	Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT)	119
Grafik 73	Tanker Siparişi Alan Ülkeler Sıralaması	120
Grafik 74	Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı	120
Grafik 75	Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri	121
Grafik 76	Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri	123
Grafik 77	Dünya 24 Metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2020	126
Grafik 78	Yıllara Göre Gelen Gemi Çelik Ağırlığı (1000 Ton)	133
Grafik 79	Yıllara Göre Gelen Gemi Sayısı	133
Grafik 80	Gelen Ortalama Gemi Tonajları (LTD/TON)	134
Grafik 81	Gemi Tiplerine Göre Gelen Gemiler (1000 LDT/TON)	134
Grafik 82	Platformlar (LDT- TON/YIL)	135

Grafik 83	Yıllara Göre Çalışan Sayıları	135
Grafik 84	2019 Yılı Hurda Fiyatları USD/TON	136
Grafik 85	Geri Kazanım- Bertaraf Ton ve % Dağılımı	137
Grafik 86	Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri	141
Grafik 87	Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri	142
Grafik 88	Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri	143
Grafik 89	Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları	143
Grafik 90	Aylara Göre Gemi Sayıları (2019)	144
Grafik 91	TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2019)	149
Grafik 92	TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)	149
Grafik 93	TCDD Limanları 2015-2019 Elleçleme İstatistikleri	151
Grafik 94	TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılımı (2019)	151
Grafik 95	Mersin Limanı Yükleme&Boşaltma	159
Grafik 96	Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları	160
Grafik 97	Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları	161
Grafik 98	Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları	166
Grafik 99	Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2010-2019)	197
Grafik 100	Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı	204
Grafik 101	Türkiye Su Ürünleri İhracatı	225
Grafik 102	Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke	226
Grafik 103	Türkiye Su Ürünleri İthalatı (Ton)	227
Grafik 104	Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke	227
Grafik 105	Kum Satış Grafiği	232
Grafik 106	Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı	241



DÜNYA EKONOMİSİ VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDEKİ GELİŞMELER

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

2018 yılı ikinci çeyreğinden itibaren sert bir şekilde başlayan küresel iktisadi faaliyetteki yavaşlama eğilimi, ABD ile Çin arasındaki ticaret savaşına ilişkin gelişmeler, Brexit'e ilişkin politik belirsizlikler, güç kaybeden küresel ticaret hacmi ve küresel büyümeye dair endişelerin gölgesinde 2019 yılı ilk çeyreğinde de devam etmiştir. Özellikle küresel imalat sanayii faaliyetleri küresel finansal krizden bu yana görülmeyen seviyelerde zayıflamıştır. Artan ticari ve jeopolitik gerginlikler, küresel ticaret sisteminin ve uluslararası işbirliğinin geleceği konusundaki belirsizliği daha da artırmış iş güvenini, yatırım kararlarını ve küresel ticareti etkilemiştir.

Bu dönemde, gelişmiş ülke ekonomileri büyümeye yönelik daha olumlu bir görünüm sergilerken, gelişmekte olan ekonomilerde beklenenden daha zayıf bir aktivite görülmüştür. 2019 yılı ikinci çeyreğinde, gelişmiş ekonomilerde para politikası görünümünde kaydedilen gevşeme ile birlikte ekonomiyi destekleyici yönde politikalar izlenmeye başlanmıştır. Bunun yanında 2019 yılı ikinci çeyreğinde, küresel ticarete ilişkin kaygıların yeniden tırmanması, Orta Doğu kaynaklı jeopolitik risklerin belirginleşmesi ve küresel boyutta özellikle imalat sanayii sektörünün ekonomik aktiviteyi olumsuz etkileyecek şekilde yavaşlaması yılın geri kalanında büyüme görünümüne dair aşağı yönlü riskleri artırmıştır. Bu gelişmeler sonucu, küresel ekonomik büyümenin 2008-2009 döneminden bu yana en düşük seviyeye geleceği ve 2019 yılında yüzde 3 olarak gerçekleşeceği öngörülmektedir.

2019 yılı ilk yarısında gelişmiş ekonomiler, özellikle ABD ve Japonya öncülüğünde görece olumlu bir büyüme performansı sergilemiştir. Avrupa ekonomilerinin genelinde ise büyümeye katkılar beklenenden zayıf kalmıştır. Korumacılık eğilimindeki artış ve hız kesen küresel ticaret hacmi ile birlikte 2019 yılında gelişmiş ekonomilerdeki büyüme oranı yüzde 1,7 olarak beklenmektedir. Bu nispeten düşük büyüme beklentisi, aynı zamanda zayıf dış talebin neden olduğu endüstriyel üretimdeki yavaşlamayı önemli ölçüde yansıtmaktadır. Özellikle Almanya için önemli olan otomobil üretiminde kayda değer bir yavaşlama söz konusudur.

ABD ekonomisinde güçlü seyreden istihdam gelişmelerine rağmen ticaret anlaşmazlıkları büyüme üzerinde baskı yaratmaktadır. ABD ile Çin arasında süregelen ticaret savaşı, tarım, hammadde, teknoloji, fikri mülkiyet hakları, enerji ve otomotiv gibi birçok sektöre yayılmıştır. ABD ve Çin'in karşılıklı aldığı yeni kararlar ile birlikte olumlu ve olumsuz gelişmelerle ilerleyen süreç iktisadi politikaların öngörülebilirliğini zayıflatmıştır. Ayrıca mali gevşemenin sağladığı desteğin azalmasıyla büyüme beklentileri zayıflamaktadır. Bu doğrultuda 2018 yılında yüzde 2,9 olan ABD büyümesinin 2019 yılında yüzde 2,4 olması beklenmektedir.

Avro Bölgesinde 2018 yılı ortasından bu yana ivme kaybeden iktisadi faaliyet, 2019 yılının ilk yarısında da zayıflığını sürdürmüştür. Küresel ticaretteki yavaşlamadan olumsuz etkilenen Avro Bölgesinde, sanayi üretimindeki azalış da büyüme oranlarında önemli ölçüde düşüğe neden olmaktadır. Bunun yanında dış talepteki zayıf görünüm, Almanya otomotiv sektöründe hem dış talep hem de yeni emisyon standartları nedeniyle yaşanan yavaşlama, İtalya'da kamu borçlanma maliyetlerinin artması nedeniyle yatırımların gerilemesi ve Brexit'le ilişkili riskler gibi faktörler Avro Bölgesi büyümesi üzerinde önemli rol oynamaktadır. Avro Bölgesinde büyümenin 2019 yılında yüzde 1,2 olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir.

Tablo 1: Dünya Ekonomisinde Temel Göstergeler

(Yüzde Değişim)

	2018	2019	2020	2019(1)	2020(1)
Büyüme					
Dünya	3,6	3	3,4	-0,2	-0,1
Gelişmiş Ekonomiler	2,3	1,7	1,7	-0,2	0
ABD	2,9	2,4	2,1	-0,2	0,2
Japonya	0,8	0,9	0,5	0	0,1
Avro Bölgesi	1,9	1,2	1,4	-0,1	-0,2
Almanya	1,5	0,5	1,2	-0,2	-0,5
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	4,5	3,9	4,6	-0,2	-0,1
Yükselen ve Gelişmekte Olan Avrupa	3,1	1,8	2,5	0,6	0,4
Rusya	2,3	1,1	1,9	-0,1	0
Gelişmekte Olan Asya	6,4	5,9	6	-0,3	-0,2
Çin	6,6	6,1	5,8	-0,1	-0,2
Hindistan	6,8	6,1	7	-0,9	-0,2
Latin Amerika ve Karayipler	1	0,2	1,8	-0,4	-0,5
Brezilya	1,1	0,9	2	0,1	-0,4
Sahra Altı Afrika	3,2	3,2	3,6	-0,2	0
Dünya Ticaret Hacmi	3,6	1,1	3,2	-1,4	-0,5
Mal ve Hizmet İthalatı					
Gelişmiş Ekonomiler	3	1,2	2,7	-1	-0,6
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	5,1	0,7	4,3	-2,2	-0,8
Tüketici Fiyatları (Yıllık Ortalama, Yüzde)					
Dünya	3,6	3,4	3,6	-	-
Gelişmiş Ekonomiler	2	1,5	1,8	-0,1	-0,2
ABD	2,4	1,8	2,3	-	-
Avro Bölgesi	1,8	1,2	1,4	-	-
Yükselen Piyasalar ve Gelişmekte Olan Ekonomiler	4,8	4,7	4,8	-0,1	0,1
İşsizlik Oranı (Yüzde)					
Gelişmiş Ekonomiler	5,1	4,9	4,8	-	-
ABD	3,9	3,7	3,5	-	-
Avro Bölgesi	8,2	7,7	7,5	-	-
Genel Devlet Bütçe Dengesi / GSYH (Yüzde)					
ABD	-5,7	-5,6	-5,5	-	-
Avro Bölgesi	-0,5	-0,9	-0,9	-	-
Genel Devlet Brüt Borç Stoku / GSYH (Yüzde)					
ABD	104,3	106,2	108	-	-
Avro Bölgesi	85,4	83,9	82,3	-	-
Ortalama Petrol Fiyatları (ABD doları/Varil)	68,3	61,8	57,9	-	-
LIBOR, Altı Aylık ABD doları (Yüzde)	2,5	2,3	2	-0,1	-0,3

Kaynak: IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Ekim 2019

(1) IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu Temmuz 2019

Güncellemesinden Farklar

Yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerde 2018 yılında başlayan ekonomik aktivitedeki yavaşlama, korumacılık eğilimlerinin tırmanması, zayıflayan güven ve yatırım ortamıyla özellikle gelişmekte olan ülkeler büyümesine en büyük katkıyı veren Çin ekonomisindeki yavaşlama nedeniyle 2019 yılında da devam etmektedir. 2018 yılında Türkiye dâhil gelişmekte olan ülkelerde, yerel para birimlerinde dolara karşı ciddi değer kayıpları ve önemli ölçüde sermaye çıkışları yaşanmıştır. Önümüzdeki dönemde, gelişmiş ülkelerde para politikasındaki gevşeme eğiliminin belirginleşmesi gelişmekte olan ekonomilere yönelik sermaye akımlarını destekleyecek bir unsur olarak değerlendirilmektedir. 2018 yılında yüzde 4,5 oranında büyüyen yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ekonomilerin, 2019 yılında yüzde 3,9 oranında büyümesi öngörülmektedir.

Çin'de 2018 yılında başlayan ekonomik faaliyetteki ivme kaybı zayıflayan dış talep ve artan tarifelerin etkisiyle 2019 yılında da devam etmektedir. 2019 yılı başında hafifleyen ticaret gerginlikleri yılın devamında artarak yerini karşılıklı tarife artışlarına bırakmıştır. ABD ve Çin devlet başkanlarının G-20 zirvesinde gerçekleştirdikleri görüşmede uzlaşmaya varılması ticaret savaşı endişelerini bir miktar azaltsa da Çin ekonomisindeki yavaşlama eğilimi yılın ikinci çeyreğinde daha belirgin hale gelmiştir. 2019 yılı ikinci çeyreğinde 1992 yılından bu yana en düşük büyüme rakamını kaydeden Çin'de hükümet ekonomiyi desteklemek adına yeni adımlar atmaya devam etmektedir. Tüm bu gelişmelerle birlikte 2018 yılında yüzde 6,6 oranında büyüyen Çin ekonomisinin 2019 yılında yüzde 6,1 oranında büyümesi beklenmektedir.

Destekleyici politikalar ve ekonomik durgunluk yaşayan bazı ülkelerde beklenen canlanmayla birlikte küresel ekonomik büyümenin 2020 yılında 2019'a göre bir miktar daha yükselerek yüzde 3,4 olması beklenmektedir. Bu beklenti, temelde yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ülkelerde aynı dönemde yüzde 3,9'dan yüzde 4,6'ya çıkması öngörülen büyüme oranı kaynaklıdır. Gelişmiş ekonomiler genelinde, büyüme oranının 2020 yılında değişmeyerek yüzde 1,7 seviyesinde gerçekleşmesi öngörülmektedir.

Korumacı politikalardaki artış küresel büyüme oranlarını baskılayan en önemli etkenlerden biridir. Özellikle ABD-Çin arasında artan ticaret tansiyonunun olumsuz etkileri küresel ticaret hacmindeki artışı sınırlandırmaktadır. 2018 yılında yüzde 3,6 oranında artan küresel ticaret hacminin 2019 yılında yüzde 1,1, 2020 yılında ise yüzde 3,2 oranında artması beklenmektedir.

ABD merkez bankası (Fed), Temmuz 2019 toplantısında 2008 yılı sonrasında ilk kez faiz indirimine gitmiştir. Eylül ve Ekim aylarında da faiz indirimlerine giden Fed genişletici para politikası adımlarına devam etmiştir. Finansal kırılganlıkların yükseldiği mevcut küresel ortamda gelişmiş ekonomilerin merkez bankaları mevcut gelişmelerle uyumlu para politikaları uygulamaktadır. Bu para politikası duruşunun önümüzdeki dönemde de devam edeceği beklenmektedir. Fed'in politika faiz indirimlerini sürdürmesi; Avro Bölgesi ve Japonya'da ise politika faizlerinin sıfır veya sıfırın altında kalmaya devam etmesi öngörülmektedir.

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) verilerine göre küresel işsizlik oranı 2009 küresel finansal krizinden bu yana en düşük seviyesine gerileyerek 2018 yılında yüzde 5 olarak gerçekleşmiştir. 2018 yılında yüzde 3,9 olan ABD işsizlik oranının 2019 yılında yüzde 3,7'ye, 2020 yılında ise yüzde 3,5'e gerilemesi beklenmektedir. Avro Bölgesinde ise 2018 yılında yüzde 8,2 olan işsizlik oranının 2019 yılında yüzde 7,7'ye, 2020 yılında ise yüzde 7,5'e gerileyeceği tahmin edilmektedir. Genç işsizlik oranının görece yüksek olması ile beceri uyumsuzluk ve eksiklikleri küresel istihdam piyasasının yapısal sorunları olmaya devam etmektedir.

Küresel büyümenin zayıflamasıyla birlikte çekirdek enflasyon oranları; gelişmiş ekonomilerde hedefin, gelişmekte olan birçok ekonomide ise tarihsel ortalamaların altına düşmüştür. Küresel talepteki daralma ve dolayısıyla düşük seyreden petrol fiyatları ile ılımlı seyreden küresel büyüme ve emtia fiyatlarına bağlı olarak küresel enflasyon oranının yatay seyir izlemesi beklenmektedir. 2018 yılında gelişmiş ekonomilerde yüzde 2 olarak gerçekleşen yıllık ortalama enflasyonun 2019 yılında yüzde 1,5 olması öngörülmektedir. 2018 yılında yüzde 4,8 olan yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerin enflasyon oranının ise 2019 yılında yüzde 4,7 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

2019 yılı ilk çeyreğinde ABD'nin İran ve Venezuela'ya uyguladığı yaptırımların yanında Libya'da artan çatışmalardan kaynaklanan arz aksaklıklarının etkisi ve OPEC ile Rusya başta olmak üzere OPEC dışı bazı ülkelerin (OPEC+) üretim kısıntısı kararını yürürlüğe koymasıyla Brent petrolün varil fiyatı 70 ABD doları seviyesini aşmıştır. Mayıs ayı ile birlikte ABD ile Çin arasındaki ticaret savaşı geriliminin yeniden tırmanması talep yönlü endişeleri tetikleyerek petrol fiyatlarını aşağı yönlü baskılamıştır. ABD kaya petrolü üretim artışının hız kesmesi,

Temmuz ayında gerçekleşen OPEC+ toplantısında petrol üretimi kısma kararının 9 ay daha uzatıldığına açıklanması ve Eylül ayı ortasında Suudi Arabistan'ın petrol tesislerine yapılan saldırı petrol fiyatlarındaki düşüşü sınırlayan faktörler olmuştur. Önümüzdeki dönemde, küresel büyümede gözlenen yavaşlamanın devam etmesi, azalan talep ve küresel ticarete artan belirsizlik petrol fiyatları üzerinde aşağı yönlü riskler oluştururken üretimin yoğunlaştığı bölgelerde jeopolitik risklerin artması ve ABD kaya petrolü üretiminde gözlenen yavaşlamanın sürmesi petrol fiyatları üzerinde arz tarafından yukarı yönlü riskler olarak öne çıkmaktadır. Ortalama petrol fiyatlarının 2019 yılında 61,8 ABD doları, 2020 yılında ise 60 ABD dolarının altında olması beklenmektedir.

Uluslararası ekonomik işbirliğini artırmayı amaçlayan ve küresel ekonomik kararların alındığı önemli bir platform olan G20 zirvesi 28-29 Haziran 2019 tarihlerinde Japonya'nın Osaka şehrinde küresel ticaret savaşları ve politik bir takım anlaşmazlıklarda adımlar atılması anlamında olumlu bir havada gerçekleşmiştir. Toplantıda sekiz ana başlık altında küresel ekonomi, ticaret, yatırım, yenilik, istihdam, kadının güçlendirilmesi, çevre ve enerji konuları ele alınmıştır. Toplantının ardından yayımlanan bildiriye, serbest ve adil bir küresel ticaret politikası ihtiyacı vurgulanmıştır. Ticaret ve yatırım için risklerin değerlendirilmesine devam edileceğine ve bu risklerin giderilmesi için gerekli adımların atılacağına işaret edilmiştir.

Küresel görünümde aşağı yönlü riskler artmıştır. Ticaret engelleri ve Brexit'e bağlı riskler dâhil olmak üzere artan jeopolitik gerilimler tedarik zincirlerinin daha da bozulmasına, güven kaybına, yatırım iştahı ve büyümenin baskılanmasına neden olabilecek unsurlardır. Söz konusu gerilimlerin ve diğer iç politika belirsizliklerinin, gelişmekte olan piyasa ekonomilerinde ve Avro Bölgesinde öngörülen büyüme artışını olumsuz etkilemesi beklenmektedir. Gelişmiş ekonomilerdeki düşük enflasyonun süreklilik kazanması ve gelecekte para politikası alanını daha da kısıtlayarak etkinliğini sınırlandırması söz konusudur. Ayrıca çözümüne yönelik adımlar atılmadığı takdirde, küresel ekonominin geleceğini yakından ilgilendiren iklim değişikliğinden kaynaklanan sorunların gelecekte daha büyük problemlere dönüşmesi önemli riskler arasında yer almaktadır.

Belirginleşen söz konusu risklere karşın, küresel düzeyde büyüme ve ticarete ılımlı bir toparlanmanın yaşanacağı beklentisinin yanı sıra gelişmiş ülkelerde para ve maliye politikalarının destekleyici nitelikte olmasının gelişmekte olan ülkelere finansman ve dış talep kısıtlarını azaltarak ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkileri olacaktır.

Bu bağlamda büyüme ve ticarete dayalı dış talepteki ılımlı toparlanma beklentisinin yanı sıra genişleyici para politikalarının sermaye akımlarının yönünü yeniden gelişmekte olan ülkelere çevirmesi ihtimali Türkiye ekonomisi için fırsat niteliğindedir. Bununla birlikte, küresel finans piyasalarında meydana gelebilecek oynaklıklar ve petrol fiyatlarında olası yukarı yönlü hareketler, Türkiye ekonomisinde cari işlemler dengesi ve enflasyon üzerinde risk oluşturabilecektir.

Tablo 2: Dünya Gayri Safi Yurt İçi Büyüme

DÜNYA GAYRİ SAFİ YURT İÇİ BÜYÜME (Yıllık Bazda %)	2016	2017	2018	2019*	2020*
Gelişmiş Ekonomiler	1,7	2,4	2,2	1,9	1,7
ABD	1,6	2,2	2,9	2,6	1,9
Japonya	0,6	1,9	0,8	0,9	0,4
Avrupa Birliği	2,1	2,7	2,1	1,6	1,7
Almanya	2,2	2,2	1,4	0,7	1,7
Fransa	1,2	2,3	1,7	1,3	1,4
Birleşik Krallık	1,8	1,8	1,4	1,3	1,4
İtalya	1,1	1,7	0,9	0,1	0,8
Rusya	0,3	1,6	2,3	1,2	1,9
Çin	6,7	6,8	6,6	6,2	6,0
Gelişen Asya	6,7	6,6	6,4	6,2	6,2
Güney Kore	2,9	3,1	2,7	2,6	2,8
Tayvan	1,5	3,1	2,6	2,5	2,5
Singapur	2,8	3,9	3,2	2,3	2,4
Tayland	3,4	4,0	4,1	3,5	3,5
Malezya	4,2	5,9	4,7	4,7	4,8
Hindistan	8,2	7,2	6,8	7,0	7,2
Afrika	1,4	2,9	3,1	3,4	3,6
Latin Amerika	-0,6	1,2	1,0	0,6	2,3
Gelişmekte Olan Ekonomiler	4,6	4,8	4,5	4,1	4,7
DÜNYA	3,4	3,8	3,6	3,2	3,5

* Tahmin, Kaynak: IMF (Temmuz 2019)

Küresel ekonomideki momentum kısa vadeli görünüm üzerinde oluşan endişeler ve dünyanın bazı bölgelerindeki durgunluk potansiyeliyle birlikte 2019'dan şimdiye kadar belirgin bir şekilde yavaşladı. Küresel ekonomik büyümeye yönelik projeksiyonlar genel olarak yıl boyunca revize edilmekle birlikte, IMF şu anda bu yıl %3,2'lik bir büyümeyi; bazı tahminler 2020'de ılımlı bir toparlanmayı, diğerleri ise çok daha düşme eğilimini öngörmektedir. Zayıflayan genişleme kısmen süregelen ticaret gerilimlerinin arkasında kalsa da, en önemlisi son aylarda daha da yükselen ABD ve Çin arasındaki 'ticaret savaşı' küresel yatırımcı hissini ve Çin'in ekonomik performansını etkiledi. ABD ve Avrupa ekonomilerinin sağlığı üzerindeki endişeler, yanı sıra diğer Asya ve Latin Amerika ekonomileri ve 2020'deki küresel görünümün riskleri gidişi aşağı yöne çevirmiştir.

ABD'de mali teşvik ve güçlü iç talep 2018'de sağlıklı ekonomik büyümeyi destekledi, ancak 2019'da şu ana kadar ivme azalıyor gibi görünüyor. ABD, Ağustos ayında 2008'den bu yana ilk kez gösterge faiz oranlarını düşürdü ve genel olarak ABD GSYİH büyümesinin 2019'da % 2,6'ya ve 2020'de % 1,7'ye yavaşlaması bekleniyor. Avrupa ekonomik performansı da hem Alman hem de BK ekonomilerinin birinci çeyreği takip eden ikinci çeyrekte daha zayıf ihracatın etkisi ve 'Brexit' üzerindeki belirsizliğin devam ettiğinin yansımalarına bağlı olarak daralmasıyla baskı altına girmektedir. Euro bölgesinde, 2019'da GSYİH büyümesinin % 1,3'e yavaşlaması öngörülüyor ki bu oran 2013'ten bu yana en yavaş büyüme olmakla birlikte 'Brexit Anlaşmazlığı'nın hem İngiltere hem de daha geniş Avrupa ekonomilerini olumsuz etkileme potansiyeli de var. Bu arada, Türkiye ekonomisinin 2018'deki borç ve kur krizinden sonra 2019 yılında daralması bekleniyor.

Çin'de ekonominin durumu ile ilgili endişeler geçen yıl yoğunlaştı. Çin ekonomisi kademeli olarak olgunlaşmaya ve çeşitlenmeye devam ederken, ABD ile 'ticaret savaşının' artması son zamanlarda daha yumuşak bir büyümeye katkıda bulunmuş gibi görünmektedir.

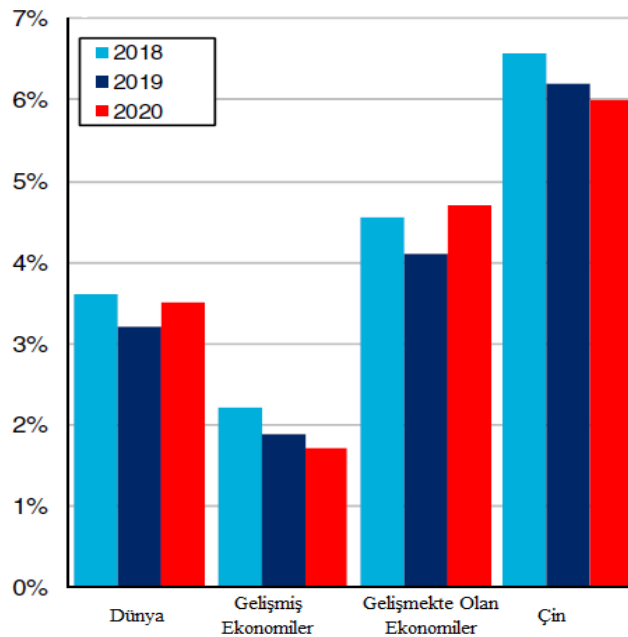
GSYİH büyümesi, 1990'lı yılların başından bu yana en düşük büyüme oranı olan 2019'un ikinci çeyreğinde %6,2'lik bir düşüş kaydederken, sanayi üretimi ve ihracatındaki büyüme de zayıfladı.

Yuan, küresel mali krizden bu yana dolara karşı en zayıf seviyesine düştü ve teşvik edici politikalar sınırlı bir destek sağlayabilirken, 'ticaret savaşının' ve kısa vadede daha geniş küresel ekonomik yavaşlama ile birlikte şu andaki yüksek borç seviyeleri, endişeleri devam ettiriyor.

Asya'nın başka yerlerindeki ekonomiler de baskı gördü. Hindistan'daki büyüme, ülkenin son gölge bankacılık krizinin ardından, özel tüketim ve imalat sanayi üretimindeki zayıf büyümenin etkisiyle 2013 yılından bu yana en düşük büyüme oranı olan ikinci çeyrekte %5'e geriledi. Kısa vadede genişleme oranının iyileşmesi beklenirken (son tahminler 2019'da %7,0 ve 2020'de %7,2 oranında genişleme anlamına geliyor), daha ilerdeki tahminlerde gerileme olasıdır. Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN-5) 'te ekonomik büyümenin 2019-20' de %c.5 seviyesinde sabit kalması beklenmesine rağmen ABD-Çin "ticaret savaşı" ndan zincirleme bir etki de risk olmaya devam ediyor. Bununla birlikte, Güneydoğu Asya, diğer gelişmekte olan bölgeler arasında, özellikle altyapı projeleriyle ilgili olarak, Çin'in KuşakYol Proje girişiminden önümüzdeki yıllarda bazı olumlu etkiler görebilir. Bu yıl Latin Amerika'daki büyümenin, Brezilya için olan düşüş öngörülerinin (Bu yıl 2018'den daha yavaş olan% 0,8'lik bir ekonomik büyüme görmesi bekleniyor) yanı sıra Meksika, Arjantin ve Şili, Venezuela'da devam eden krizle birleşmesiyle sadece %0,6 seviyelerine ulaşması bekleniyor. Orta Doğu da , OPEC'in arz kesintilerine rağmen petrol fiyatlarının yılın büyük bir bölümünde yaklaşık 60-70 \$ / bbl aralığında kalması ve büyük ölçüde İran üzerindeki yaptırımların etkisi nedeniyle 2019'da büyüme beklentilerini % 1.0'a indirmiş görünüyor. Başka yerlerde, Sahra altı Afrika'daki büyümenin 2019-20'de %c.3.5 gibi nispeten sabit kalması bekleniyor.

Genel olarak, dünya ekonomik büyümesi yavaşlıyor ve tahminlerde (görünümde) daha fazla düşüş olması için açık bir potansiyel var. Devam eden ticaret gerilimleri buna katkıda bulunan bir faktör olmuştur ve son zamanlarda ABD-Çin "ticaret savaşı" na bir çözüm öneren gerginlik artışı bunun kısa vadede gelmeyebileceğini gösteriyor. Bazı ekonomiler nispeten iyi performans göstermeye devam ederken, çoğu bölgeler bariz baskı ve risklerle yüz yüze gelmektedir. Bu bağlamda, dünya ekonomisinin sağlığındaki eğilimler, deniz ticaret ortamı üzerinde kilit rol oynayan bir etkiye sahip olmaya devam edecektir.

Grafik 1: Dünya Gayri Safi Yurt İçi Büyüme



Kaynak: Clarksons

1.2.DÜNYA DENİZ TİCARETİ

1.2.1.Dünya Deniz Ticaret Taşımacılığı

2018 yılına nazaran 2019 yılında global deniz ticareti gelişimi %0,7 oranında artmış, 11.903 milyon tona ulaşmıştır. Ton Mil olarak artış ise %1,3 olarak gerçekleşmiştir.

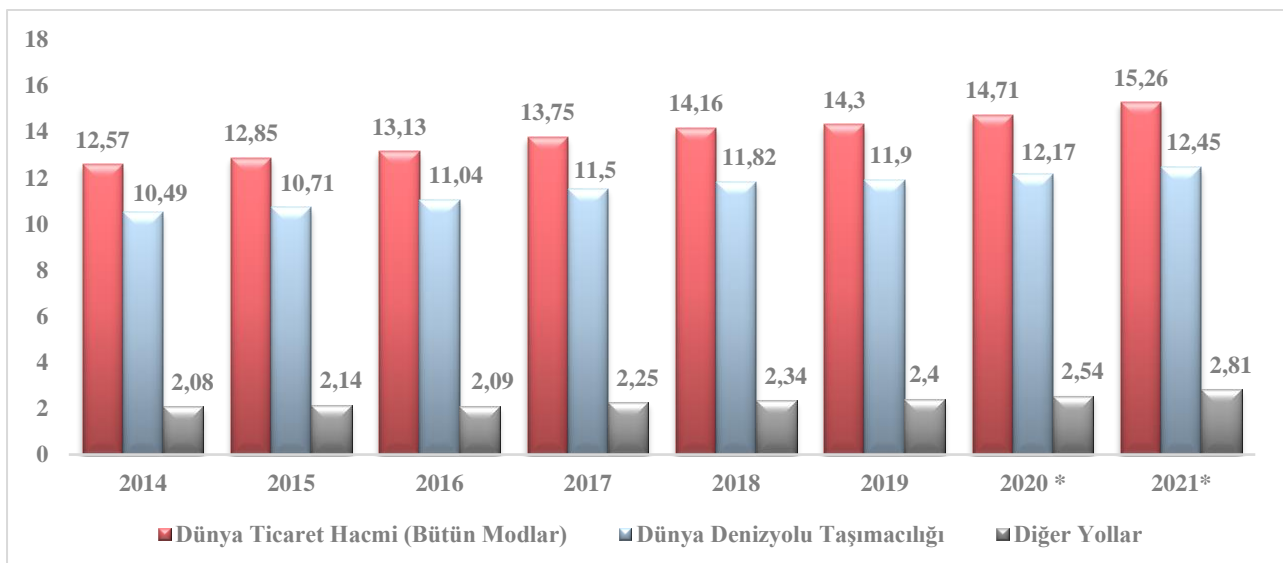
Mevcut projeksiyonlar, global deniz ticareti gelişiminin 2020 yılında % 2,2 oranında sabit kalacağını ve deniz ticaretinin toplam 12,167 milyar ton, 2021 yılında da 12,446 milyar ton olarak gerçekleşeceğini göstermektedir.

Tablo 3: Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığı

Dünya Ticareti ve Deniz Yolu Taşımacılığı	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	10 (*) Yıllık	5 (*) Yıllık
Kişi Başına Denizyolu Ticareti										
Dünya Denizyolu Ticareti (mt)	10,49	10,71	11,04	11,50	11,82	11,90	12,17	12,45	3,0%	2,6%
Dünya Nufusu (milyon kişi)	7.298	7.383	7.467	7.550	7.633	7.715	7.795	7.875	1,1%	1,1%
Ticaret Tonajı (Kişi Başı)	1,44	1,45	1,48	1,52	1,55	1,54	1,56	1,58	1,8%	1,5%
Dökmeyük Taş.(Kişi Başı)	1,03	1,04	1,05	1,08	1,09	1,08	1,09	1,09	1,4%	0,8%
Konteyner Taşımacılığı (Kişi Başı)	0,21	0,22	0,22	0,23	0,24	0,24	0,25	0,25	3,3%	2,8%
Denizyolu Taşımacılığı Çarpanları										
Dünya Denizyolu Taşımacılığı Gelişimi	3,3%	2,2%	3,1%	4,2%	2,7%	0,7%	2,2%	2,3%	3,0%	2,6%
Dünya GSYİH Gelişimi	3,5%	3,5%	3,4%	3,8%	3,6%	2,9%	3,3%	3,4%	3,5%	3,4%
Denizyolu Taş. /GSYİH Çarpanı	0,95	0,62	0,9	1,09	0,76	0,26	0,67	0,68	0,85	0,76
Dünya Ticaret (milyar ton)										
Dünya Denizyolu Taşımacılığı	10,49	10,71	11,04	11,50	11,82	11,90	12,17	12,45	3,0%	2,6%
Dünya Ticaret Hacmi (Bütün Modlar)	12,57	12,85	13,13	13,75	14,16	14,3	14,71	15,26	3,1%	2,8%
Dünya Taşımacılığı Denizyolu Oranı %	83%	83%	84%	84%	83%	83%	83%	82%	83,0%	83,0%

(*)Projeksiyon Kaynak: Clarksons March Seaborn

Grafik 2: Taşıma Modlarına Göre Dünya Taşımacılığı



Kaynak: Clarksons March Seaborn

Clarkson Spring dökümanından alınan bilgiler ışığında;

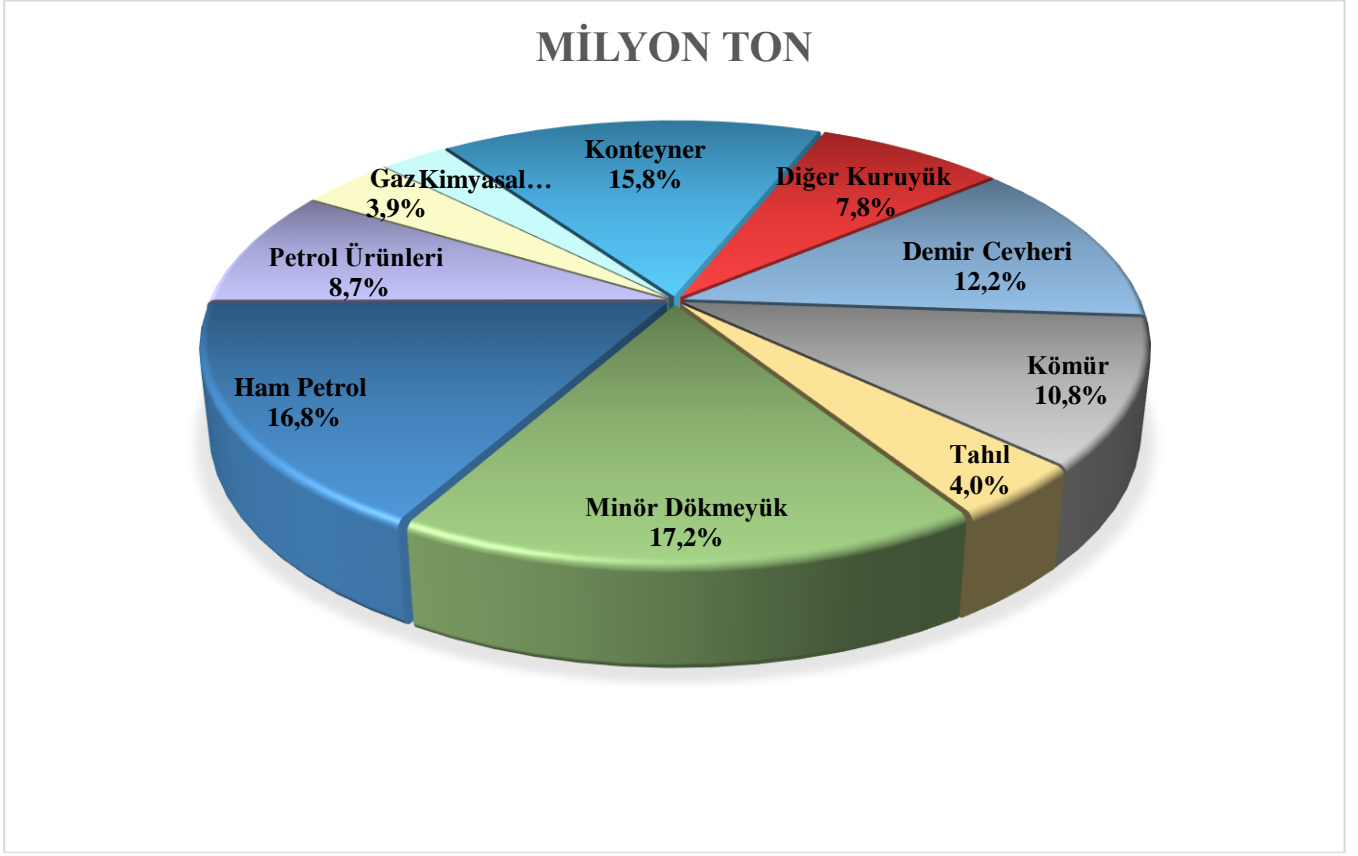
- Çin'de başlayan fakat şimdi diğer ülkelere de yayılan Covid-19 salgını, küresel deniz ticareti için kısıdan dönemden orta vadeli gelecek tahminlerinde izlenmesi gereken en önemli faktörlerden biridir. Durum oldukça akıcı kalmakta ve görünüm üzerinde önemli bir belirsizlik oluşturmaktadır.
- Çin'in deniz ticaretinin salgından en azından ilk çeyrekte önemli ölçüde etkilenmesi bekleniyor. Çin'in petrol talebinin yaygın taşımacılık kısıtlamalarının baskısı altında olduğu, ülkedeki rafineri üretiminin en az 2 milyon bgd azaldığı bildirilirken, demir cevheri, kömür ve gaz gibi diğer ürünlere olan talebin zayıf olduğu bildirilmektedir. Uzatılan tatiller ve iş kapanışları Çin'in fabrikalarını etkiliyorken (Çin'in imalat PMI-Satın Alma Yöneticileri Endeksi Şubat ayında rekor bir seviyeye düştü), konteyner ihracatında vurucu bir etkiye neden oldu - birçok düzenli hat firmalarının Çin'den boş seferler yaptığı ve gemilerin kullanımda azalma olduğu bildirilmektedir.
- İlk tahminler (Şubat ayında tamamlanan) 2020'de küresel deniz ticaretine ton olarak yaklaşık -% 0.3 oranında etkisi olacağına beklenmesine rağmen, daha yakın zamanlarda, virüsün Güney Kore'den İtalya'ya ve ABD'ye yayılması, küresel bir pandemiye ilişkin endişeleri artırarak küresel ekonomik eğilimler ve deniz ticaretinin üzerinde daha belirgin etkilerinin ortaya çıkması muhtemeldir. Kısa vadede ticaret projeksiyonlarında aşağıya doğru (düşüş) revizyonların yapılması için net bir potansiyel vardır; ancak virüs hızlı bir şekilde kontrol altına alınırsa ve / veya hükümet teşvik tedbirlerinin etkili olduğu kanıtlanırsa, 2020'de ticaret performansında bir toparlanma potansiyeli olabilir.
- Genel olarak, tüm yıl boyunca, küresel deniz kaynaklı ticaret büyümesinin, geçen yıl kaydedilen % 7'lik son 10 yılın en düşük seviyesinden biraz daha sağlıklı olacağı tahmin edilmektedir. Ancak, öngörülen% 2,2'lik genişleme, 2010'larda kaydedilen% 3,7'lik 10 yıllık ortalamasının oldukça altında kalmaktadır ve önemli belirsizlik ve aşağı yönlü risk devam etmektedir. Brezilya-Çin demir cevheri hacminin geri kazanılması ve ABD'nin Asya'ya enerji ihracatında devam eden büyümenin desteğiyle, 2020'de ton-mil olarak küresel ticaret büyümesinin% 2.8'de biraz daha fazla olması beklenmektedir.

Tablo 4: Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyon Ton)

MİLYON TON	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020(*)	2021(*)
Demir Cevheri	1.340	1.364	1.418	1.473	1.477	1.457	1.489	1.507
Kömür	1.217	1.138	1.141	1.202	1.263	1.290	1.302	1.311
Tahıl	409	430	450	476	475	478	489	504
Minör Dökmeyük	1.848	1.892	1.881	1.939	2.014	2.046	2.088	2.144
Ham Petrol	1.785	1.858	1.938	2.004	2.014	1.999	2.027	2.064
Petrol Ürünleri	935	1.002	1.048	1.061	1.074	1.032	1.064	1.083
Gaz	317	329	357	383	416	459	489	509
Kimyasal	267	278	283	305	323	331	344	359
Konteyner	1.557	1.592	1.669	1.768	1.844	1.882	1.930	2.001
Diğer Kuruyük	810	830	855	888	914	928	943	965
TOPLAM	10.485	10.713	11.040	11.499	11.814	11.902	12.165	12.447
YIL BAZINDA DEĞİŞİM %	3,30%	2,17%	3,05%	4,16%	2,74%	0,74%	2,21%	2,32%

Kaynak: Clarksons March Seaborn

Grafik 3: 2019 Yılı Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Ton %)

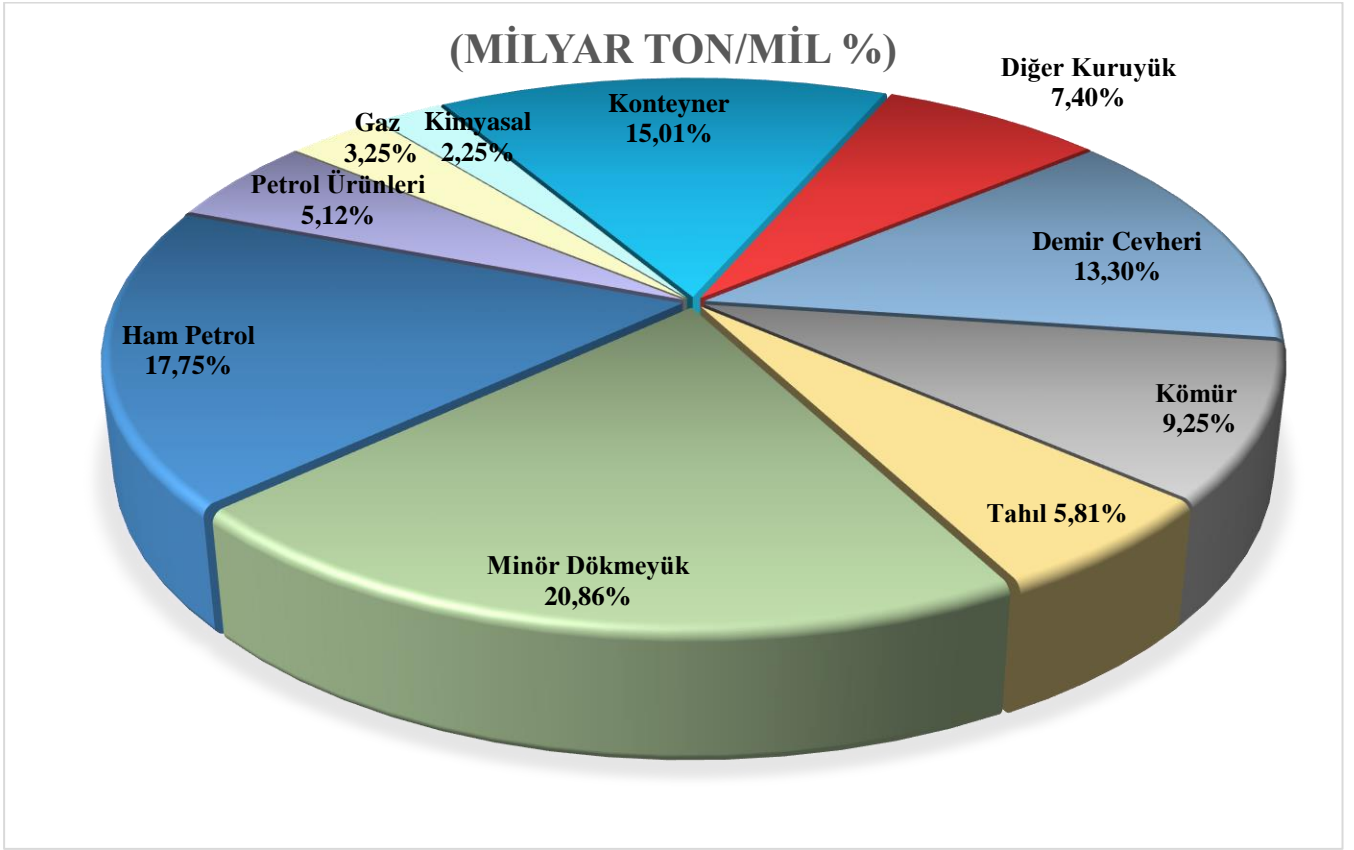


Tablo 5: Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil)

MİLYAR TON/MİL	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020(*)	2021(*)
Demir Cevheri	7.606	7.647	7.933	8.180	8.188	7.956	8.253	8.436
Kömür	5.231	4.955	4.982	5.250	5.564	5.531	5.566	5.622
Tahıl	2.866	3.130	3.209	3.423	3.267	3.474	3.579	3.699
Minör Dökmeyük	10.635	10.885	11.057	11.626	12.220	12.482	12.791	13.170
Ham Petrol	8.841	9.015	9.618	10.180	10.477	10.620	10.935	11.329
Petrol Ürünleri	2.705	2.888	3.017	3.030	3.084	3.063	3.178	3.244
Gaz	1.372	1.403	1.482	1.602	1.781	1.945	2.117	2.247
Kimyasal	1.026	1.076	1.116	1.192	1.297	1.346	1.402	1.466
Konteyner	7.600	7.735	8.064	8.520	8.807	8.979	9.174	9.476
Diğer Kuruyük	3.953	4.031	4.131	4.282	4.368	4.428	4.484	4.572
TOPLAM	51.835	52.765	54.609	57.285	59.053	59.824	61.479	63.261
YIL BAZINDA DEĞİŞİM %	4,15%	1,87%	3,71%	5,38%	3,55%	1,55%	3,33%	3,58%

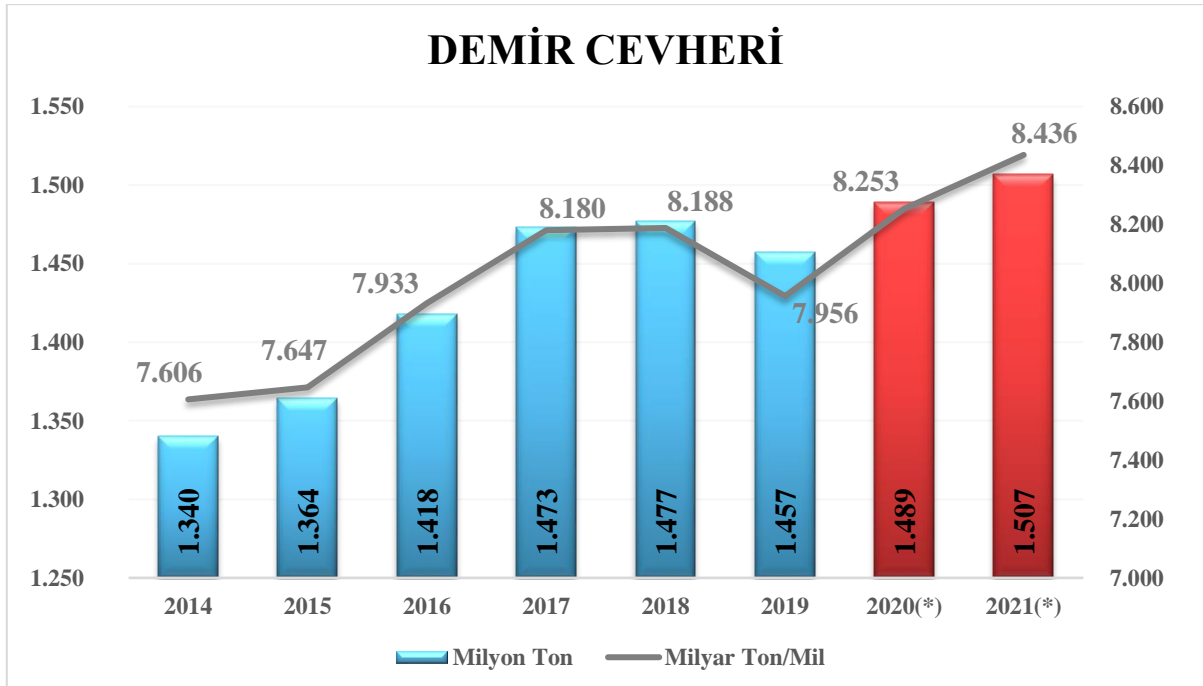
Kaynak: Clarksons March Seaborn

Grafik 4: 2019 Yılı Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton/Mil %)



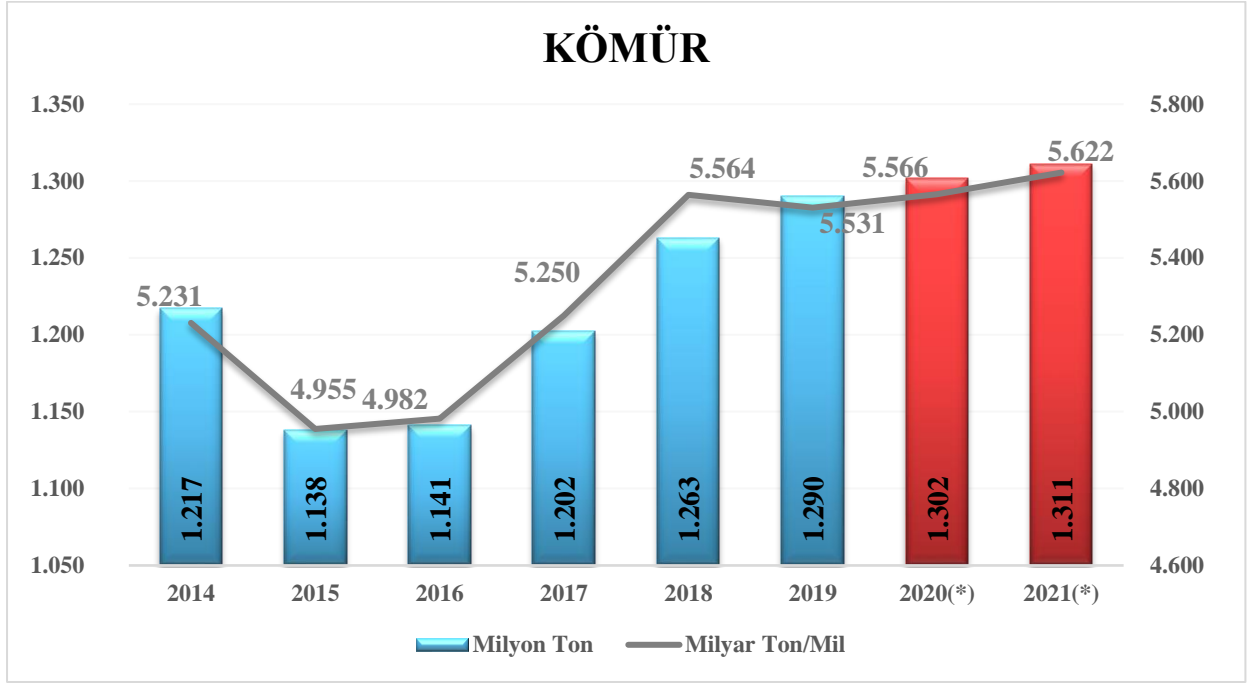
Dünya demir cevheri, kömür, tahıl, minör dökme yükler, petrol, petrol ürünleri, gaz, kimyasal madde ve konteyner taşımacılığın yıllık gelişim ve değişim tablo ve grafikleri aşağıda verilmektedir.

Grafik 5: Dünya Demir Cevheri Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



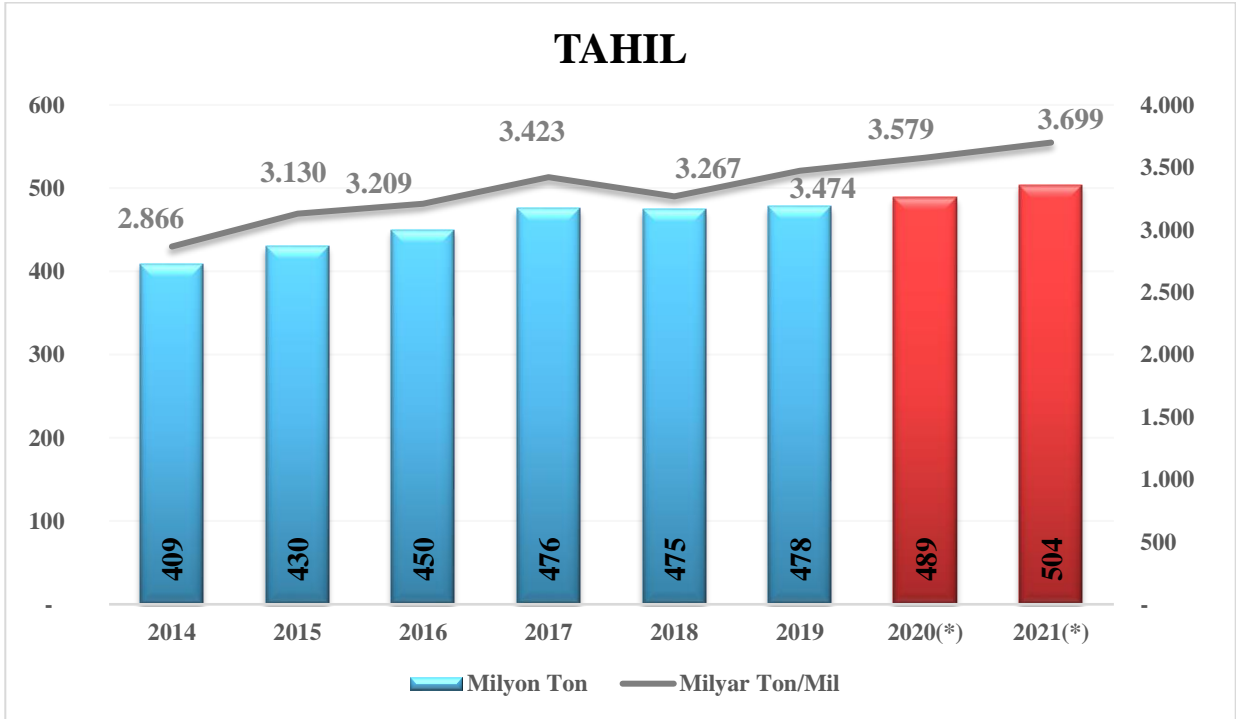
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

Grafik 6: Dünya Kömür Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



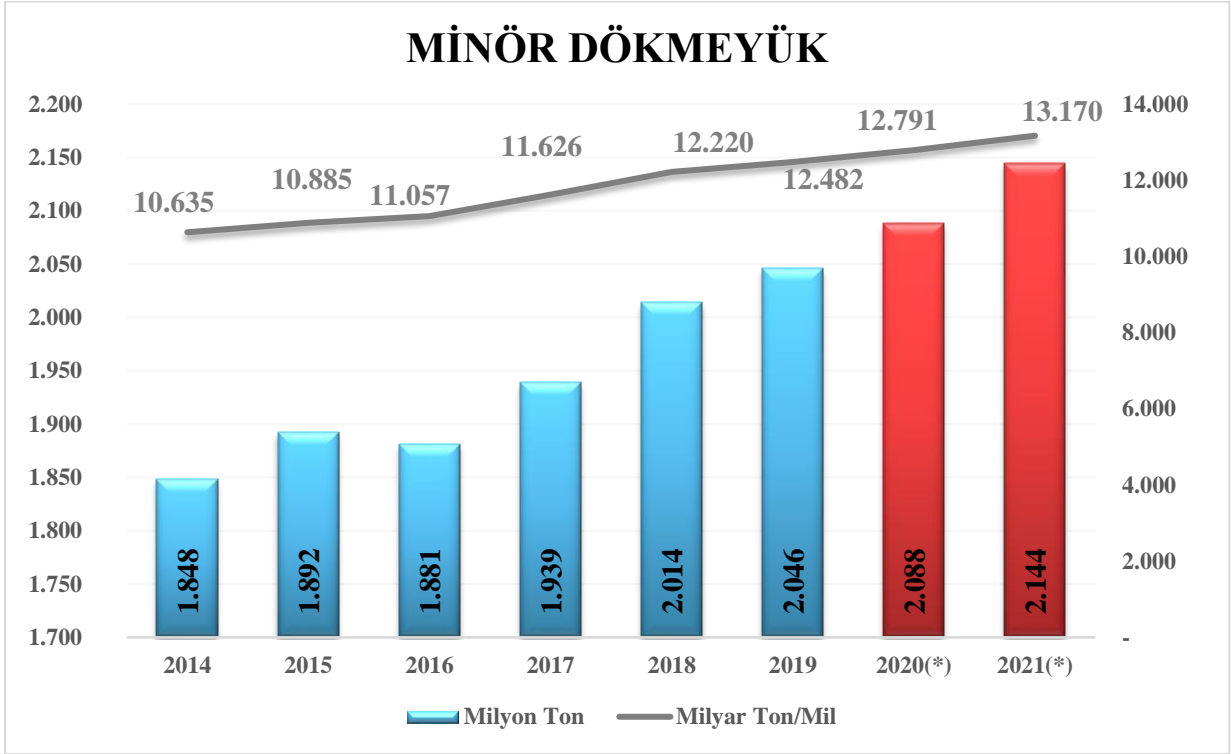
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

Grafik 7: Dünya Tahıl Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



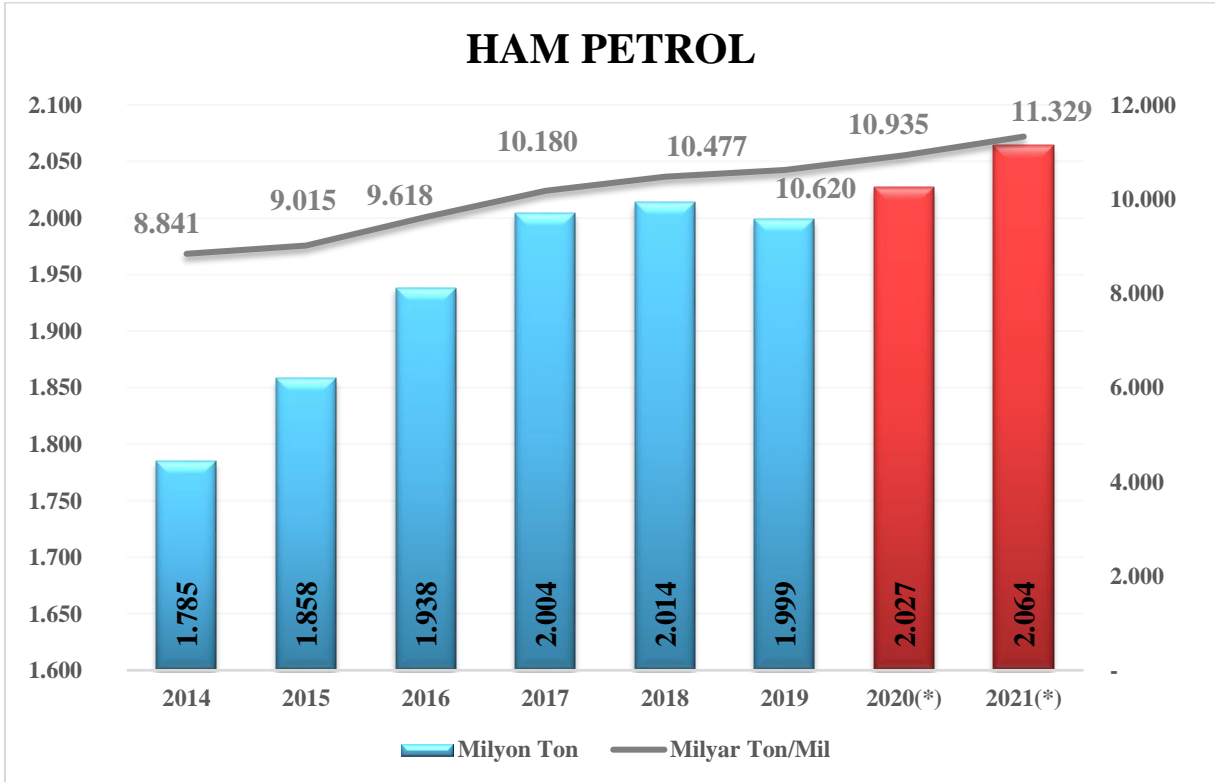
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

Grafik 8: Dünya Minör Dökme Yük Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



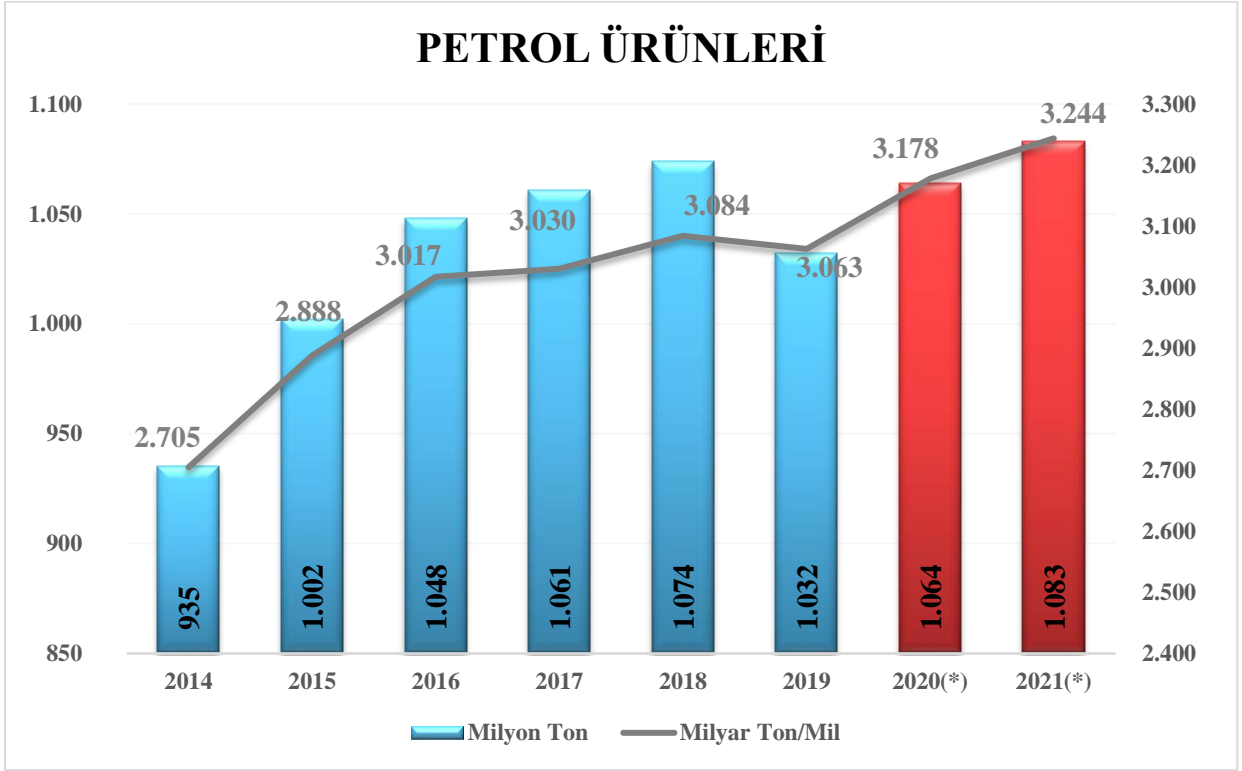
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

Grafik 9: Dünya Ham Petrol Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



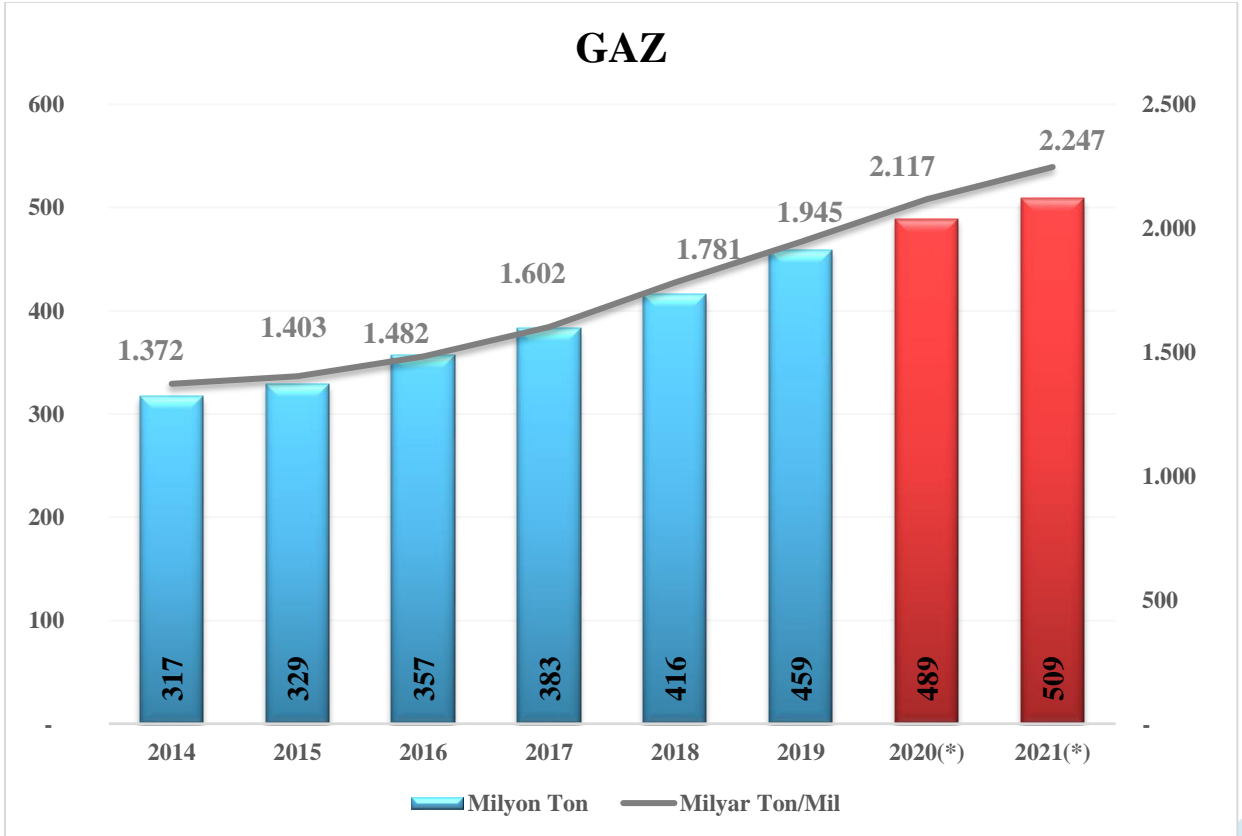
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

Grafik 10: Dünya Petrol Ürünleri Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



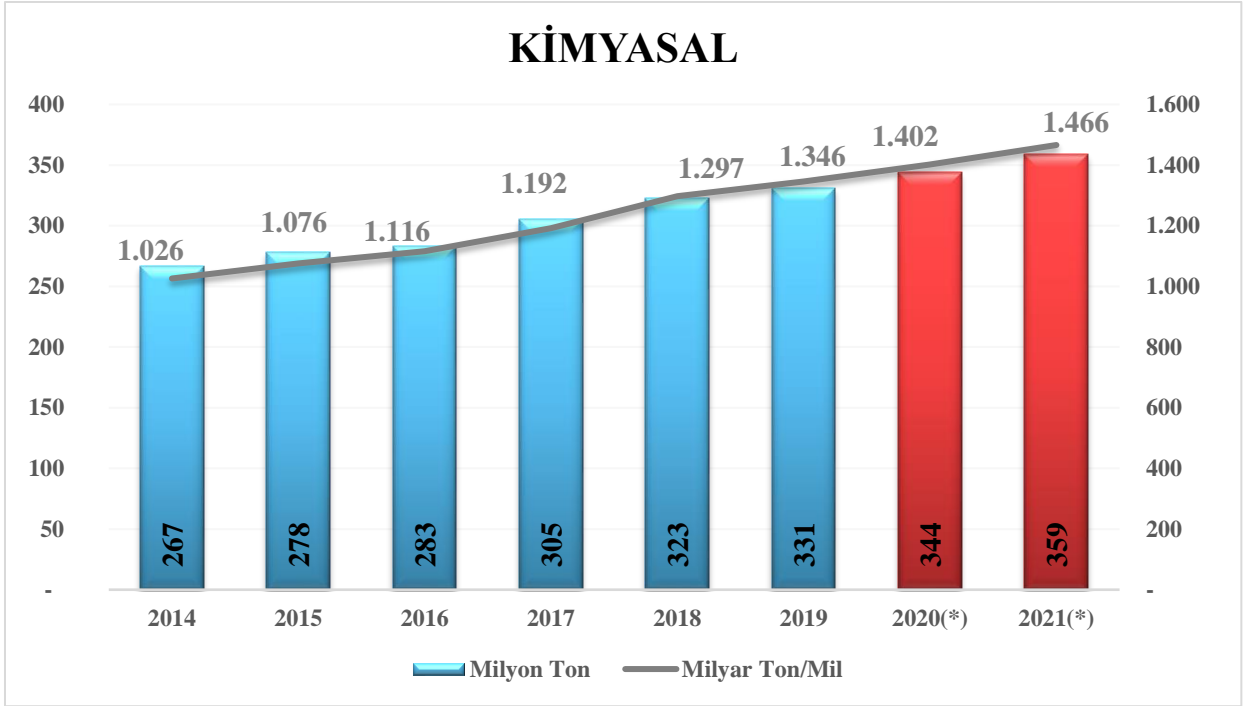
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

Grafik 11: Dünya Gaz Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



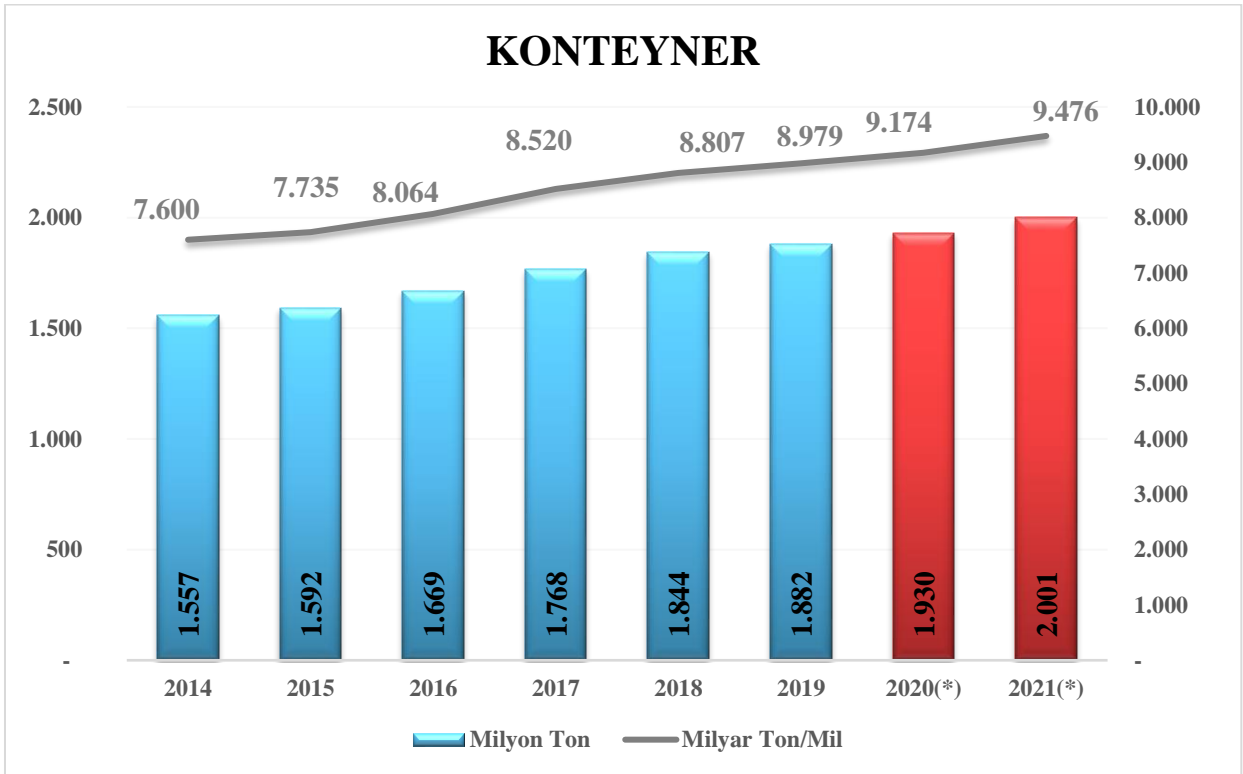
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

Grafik 12: Dünya Kimyasal Madde Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



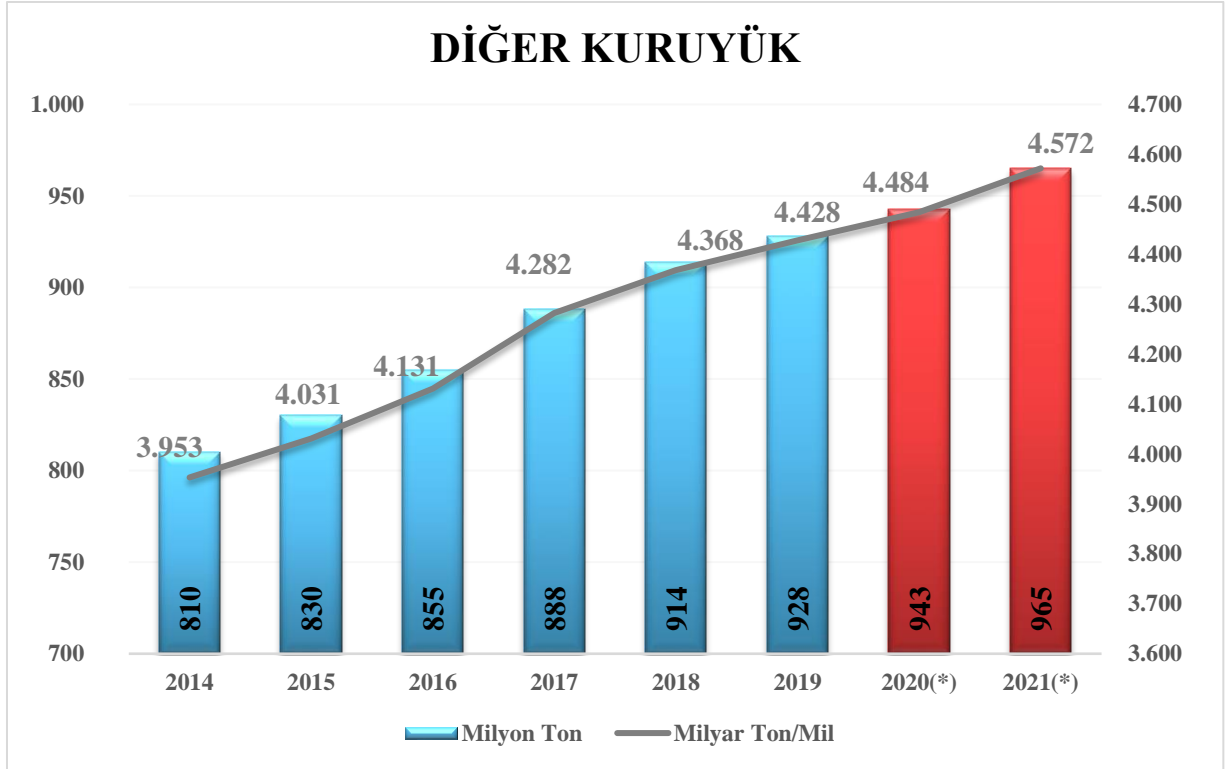
Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

Grafik 13: Dünya Konteyner Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

Grafik 14: Dünya Diğer Kuruyük Taşımacılığı Ton ve Ton/Mil



Kaynak: Clarksons Seaborn Trade March 2020-2021(*) Öngörülen

1.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosu

2020'nin başında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) gemi sayısı 55.655 ve toplam tonajı 1,97 milyar DWT seviyesinde gerçekleşmiştir.

Tablo 6: Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tipleri İtibariyle Adet ve DWT Gelişimi (300 GT ve Üzeri)

YILLAR	TANKER	DÖKMEYÜK	KONTEYNER	KURUYÜK	YOLCU	TOPLAM
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
1989	261.168	223.212	23.735	103.355	3.589	615.059
1990	264.875	228.601	25.026	100.622	3.620	622.744
1991	273.342	236.574	26.992	101.966	3.774	642.648
1992	282.211	240.590	29.595	100.840	3.875	657.111
1993	287.141	237.423	31.578	102.430	3.980	662.552
1994	294.425	238.432	33.964	103.721	4.193	674.735
1995	292.801	245.787	38.851	100.020	4.342	681.801
1996	296.695	257.355	43.234	100.414	4.646	702.344
1997	303.417	265.993	48.250	100.028	4.877	722.565
1998	309.314	275.949	55.068	98.338	4.940	743.609
1999	313.950	271.568	60.709	99.484	5.079	750.790
2000	321.626	271.682	63.296	100.061	5.245	761.910
2001	327.455	278.084	68.715	99.174	5.330	778.758
2002	330.718	291.175	76.131	96.128	5.611	799.763
2003	333.176	296.855	83.744	96.754	5.856	816.385
2004	347.453	301.617	90.214	95.187	5.884	840.355
2005	368.399	319.167	99.190	95.346	5.933	888.035
2006	387.707	341.720	111.663	97.417	5.991	944.498
2007	411.319	363.646	128.174	100.322	6.062	1.009.523
2008	439.291	386.650	144.552	102.784	6.062	1.079.339
2009	463.287	414.431	161.945	106.820	6.062	1.152.545
2010	501.573	451.223	169.514	105.781	6.062	1.234.153
2011	523.608	528.126	183.722	107.049	6.062	1.348.567
2012	547.390	605.757	196.885	105.284	6.442	1.461.759
2013	555.181	666.861	206.409	104.531	6.282	1.539.263
2014	567.933	705.826	216.275	107.983	6.358	1.604.375
2015	579.205	738.612	227.674	109.139	6.378	1.661.008
2016	600.130	752.936	244.186	112.306	6.530	1.716.088
2017	636.364	771.086	245.555	112.773	6.659	1.772.437
2018	668.696	791.691	252.692	113.626	6.842	1.833.547
2019	680.185	813.197	265.094	116.035	7.078	1.881.589
2020	524.750	849.314	274.659	118.583	7.325	1.774.631

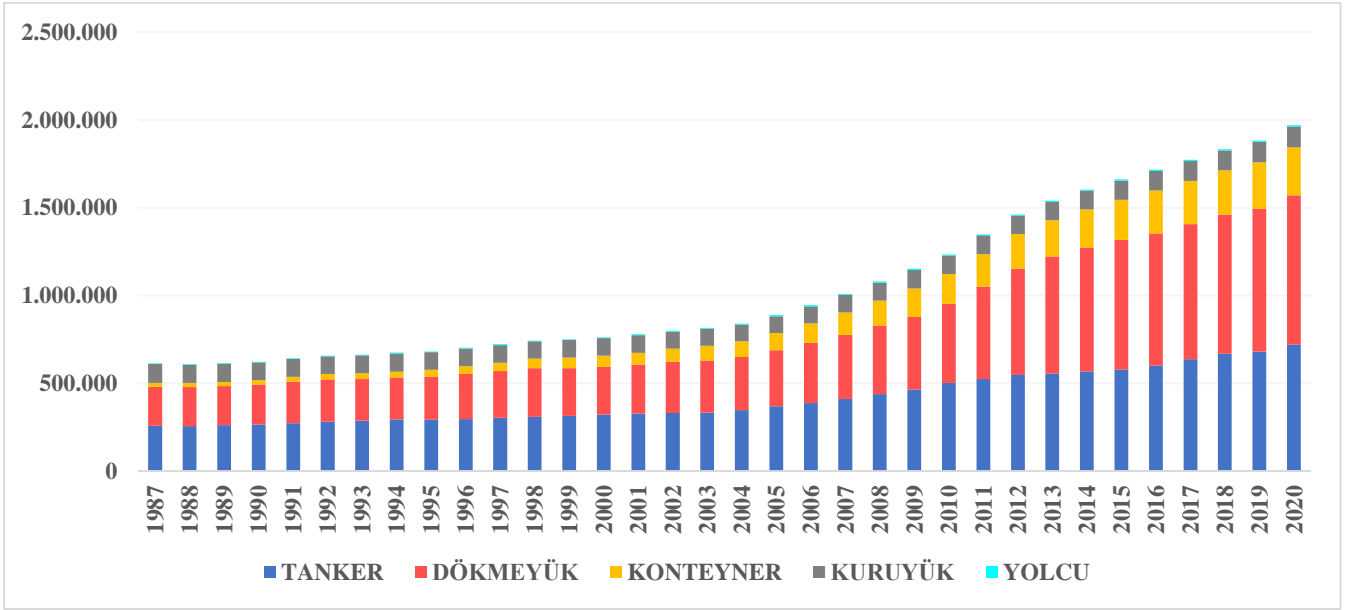
Kaynak: İlgili yıllara ait ISL Ocak-Şubat Sayıları

Dünya ticaret filosu, 2011-2020 döneminde DWT bazında yaklaşık %46 oranında büyürken, yıllık filo artışı, 2011-2012 yılındaki %8,39'luk seviyesinden 2019-2020 yılındaki değişimi %4,73'e düşmüştür.

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

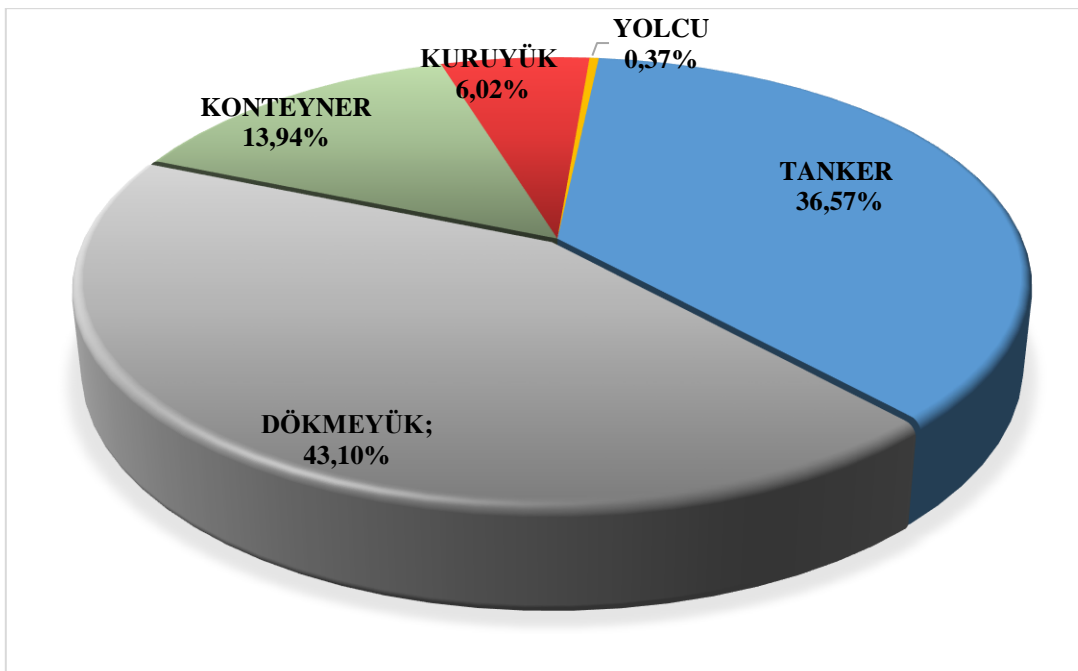
Panama 320 milyon DWT ve 6,486 gemi ile dünyanın en büyük sicile sahip ülkesi olmayı sürdürmektedir. Bunu 266 milyon DWT ile Liberya 254 milyon DWT ile Marshall Adaları takip etmektedir.

Grafik 15: Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi 1987-2020 (1000 DWT)



Kaynak : SSMR Değişik sayıları

Grafik 16: 2020 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Tipleri Yüzdelerik Dağılımı (DWT)



Kaynak: SSMR Değişik sayıları



ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

1.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK POLİTİKALARI

1.3.1. Avrupa Birliği Denizcilik Düzenlemeleri ve Normları

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO - International Maritime Organization)

Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın ihtisas organlarından olan IMO, Hükümetler Arası Denizcilik İstişari Teşkilatı (IMCO - Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) adı ile 1948 yılında kurulmuştur. Kuruluş Sözleşmesi'nde 1975 yılında yapılan bir değişikliğin yürürlüğe girmesiyle Teşkilatın adı 22 Mayıs 1982 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir; merkezi Londra, İngiltere'dedir. Birleşmiş Milletler Teşkilatı'na üye olan Türkiye'nin IMO'ya da üyeliği de bulunmaktadır.

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 değişikliğin ise yürürlüğe giriş tarihi 26 Aralık 2020 olarak belirlenmiştir. Ülkemizin MLC 2006 ve değişikliklerine uyum süreci devam etmektedir.

Bayrak Devleti Performans Tablosu

ICS tarafından yıllık olarak hazırlanan Bayrak Devletleri Performans Tablosu gemi sahibi ve işleticisi firmaların gemilerini bir bayrak altına 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 getirilmiştir.

- Paris Memorandumu Beyaz Listesinde pozitif,
- Paris Memorandumu Kara Listesinde yer almama adına pozitif,
- Tokyo Memorandumu Beyaz Listesinde negatif,
- Tokyo Memorandumu Kara Listesinde yer almama adına pozitif gösterilmiş,
- Amerika Birleşik Devletleri (ABD)Sahil Güvenlik Komutanlığı (USCG) derecelendirmesinde, geçen 3 yıl içerisinde Paris MoU ve Tokyo MoU denetleme sayısı yerine ABD'ye varış yapan gemilerin sayısı dikkate alınmaktadır.
- ABD'ye giden Türk Bayraklı Gemi sayısı her yıl için 10 ve geçen 3 yıl içerisinde toplam 30 sayısına ulaşmadığı için değerlendirmeye alınmamıştır.

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 tanınmıştır. Bayrak Devleti Performansları Rejiminin uygulanmasında kontroller gerçekleştiren Onaylı Organizasyonlar, ilgili Bayrak Devleti adına Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'ne bilgi sağlamaktadır. Atandıkları söz konusu görevleri gerektiği şekliyle yerine getirmeleri konusunda değerlendirmeye tabi tutularak "Bayrak Devleti Performans Tablosunda yer almaktadırlar. Tablo'da Türkiye'nin bu kapsamda pozitif gelişme gösterdiği görülmektedir.

Filo Yaşı

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

Raporlar

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

IMO

Bayrak Devletinin, Uluslararası Denizcilik Örgütünün düzenlediği toplantılarda katılım sağlaması ve aktif olarak rol almasının değerlendirildiği sütunda Türkiye pozitif gelişme ile gösterilmiştir. İlgili tabloya <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Flag-State-Performance-Table/flag-state-table-2019.pdf?sfvrsn=2> linkinden ulaşılabilir.

Tablo 7: Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) 2019/2020 Bayrak Performans Tablosu

	pozitif performans göstergesini sembolize etmektedir		
		Liman Devleti Denetimleri	
		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 Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC/FUND 92)	
		Tanınmış Klas Kuruluşları	A.739
		Düşük Yaş Ortalaması (Gemi Sayısı)	Yaş
		STCW 95 Beyaz Liste	Raporlar
		ILO Raporları	
		Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Toplantılarına Katılım	IMO
		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, sekreteryası 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)'nün kural ve tavsiyelerinin uygulanması ile AB Müktesebatına uyum faaliyetleri sürdürülmekte ve ayrıca Ulusal mevzuatımız takip edilmektedir. Türkiye, **MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve tüm Ek'lerine** taraf olmuş, deniz çevresi ile ilgili diğer önemli Sözleşmelere ise taraf olma süreci devam etmektedir.

“MARPOL EK-VI” (Gemilerdeki Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar) kapsamında; Gemilerin enerji verimliliğine yönelik yeni uygulamaları olan, “Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi-EEDI (Ro-Ro Kargo ve Ro-Ro Yolcu Gemileri için getirilen) ve 400 GT ve üzeri mevcut tüm gemiler için 01.01.2013 tarihinden itibaren “Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı-SEEMP İşletim Planlarının, uluslararası sefer yapan gemilerde de “Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası-IEEC” düzenlenmesi gerektiği, uygulamada sıkıntı yaşanmaması ve yeni döneme hazırlıklı olunması açısından, “Gemi Kaynaklı Emisyonların Azaltılması” ile ilgili olarak üyelerimize, “Eko Gemi” başlığı altında bilgilendirmeler yapılmış, Enerji Verimliliği uygulamaları ile ilgili teknik işbirliği ve teknoloji transferi için hazırlanan çalışmalar takip edilmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Marine Environment Protection Committee–MEPC) 69. Oturumunda, 5000 GT üzerindeki gemilerin karbondioksit (CO2) emisyonlarını bayrak devletlerine raporlaması hakkında karar verilmiştir. Uluslararası geçerliliği olacak bu sistemde, gemi isimlerinin kamuoyuna açıklanmayacağı, gemi sahiplerinin de taşınan yük ile ilgili bilgileri açıklamak zorunda bırakılmayacağı öğrenilmiştir. Bu kapsamda, **İzleme, Raporlama ve Doğrulama (Monitoring, Reporting and Verification-MRV)** üzerinde yapılan çalışmalar izlenmektedir.

EU MRV (EU MRV, AB'nin genel anlamda sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisinin bir parçasıdır)

Bu çerçevede yayımlanan, Deniz Taşımacılığı Kaynaklı Karbon Dioksit (CO2) Emisyonlarının İzlenmesi, Raporlanması ve Doğrulmasına İlişkin Yönetmelik (EU) 2015/757 ile;

- 31 Ağustos 2017'den itibaren Gemilerin İzleme Planının kontrol makamına gönderileceği,
- 01 Ocak 2018'den itibaren sefer sırasında tüketilen yakıtın ve diğer ilgili verilerin izleme başlangıcı (1'inci raporlama dönemi) olduğu,
- 01 Ocak 2019 izleme (2'nci raporlama dönemi) olacağı,
- Her yılın 30 Haziran tarihine kadar, kendisine raporlanan CO2 emisyonları hakkındaki bilgilerin kamuya açıklanacağı öğrenilmiştir.

IMO MRV (IMO Veri Toplama Sistemi)

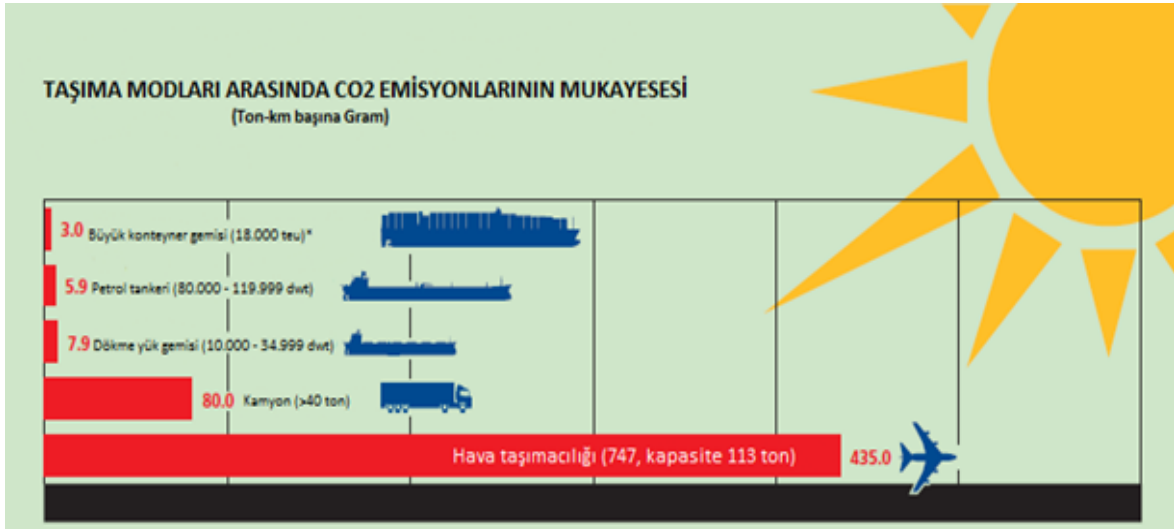
a. MARPOL Ek VI'nın 4. Bölümünde yapılan değişiklikler MEPC 70'te kabul edilmiş ve 1 Mart 2018'de yürürlüğe girmiştir.

b. Ocak 2019'dan itibaren tüketilen yakıtın ve enerji verimliliğiyle ilgili diğer verilerin izlenmesidir. (5000 GT üzerindeki Türk bayraklı gemilerin, 2019 yılından itibaren İdareye bilgi vereceği ve bu hususun GISIS üzerinden IMO'ya bildirileceği.)

c. MEPC'nin, üç aşamalı bir süreç sonunda kendisine ulaşacak verileri nesnel, şeffaf ve kapsamlı bir politika belirlemeye yönelik tartışmalarda değerlendirmeye alacağı, uluslararası deniz ticaretinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak ve enerji verimliliğini artırmak için yeni tedbirlere ihtiyaç olup olmadığının analizi de yine bu verilerin yardımıyla gerçekleştireceği bilinmektedir.

Ayrıca, MEPC 70. Oturumunda, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik görevlere ve zaman çizelgesine ilişkin yol haritası belirlendiği, 2019 yılına kadar küresel sera gazı emisyonu için zorunlu veri toplama sisteminin oluşturulmasına ait alınmış kararlar üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

Grafik 17: Taşıma Modları Arasında CO₂ Emisyonlarının Mukayesesi



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

“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 yakıtların mevcut durumda %3,5 olan kükürt içeriğinin, **1 Ocak 2020 tarihinden itibaren %0,5 küresel kükürt limiti olarak uygulanması kararı alındığı**, yeni küresel üst sınırı, IMO tarafından SO_x Emisyon Kontrol Alanları(SECA) için, 1 Ocak 2015'ten itibaren %0,1 olarak belirlenen sınırı değiştirmeyeceği, 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.

MEPC 72'de; yeni ve güncel Uluslararası Standartların(ISO) geliştirilmesi ve MARPOL Ek-VI Kural 14.1.3'ün uygulama tarihini için gerekli zamanın 3 yıl olacağı, yakıt kalitesi ile ilgili muhtemel sorunlardan korunmak için alternatif geçici çözümler arandığı, 2020 yılı sonunda ISO 8217 standardının son halini alacağı hususları izlenmektedir.

MEPC 73'de ise;

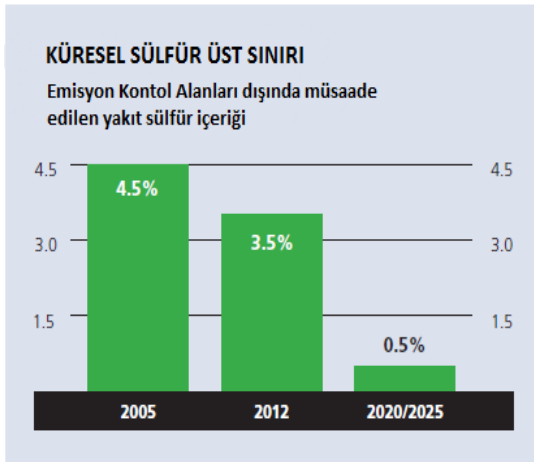
a. MARPOL Ek VI'da yüksek kükürlü yakıtın sadece kullanımın yasaklanmasını değil, aynı zamanda gemilerde %0,50'in üzerinde bulunan yakıt taşımalarının da yasaklanmasına yönelik değişiklikler (gemide azaltma teknolojisini onaylamadıkları sürece) kabul edildi, 1 Mart 2020'den itibaren yürürlüğe girmesi kararlaştırıldı ve uygulanmaya başlandı.

b. Akaryakıt tedarikçileri için gemilere verilen akaryakıt kalitesini güvence altına almak için En İyi Uygulama Hakkında Rehberlik konulu bir MEPC taslak taslağını onayladı.

c. MARPOL Ek VI kapsamında %0,50 kükürt sınırının tutarlı bir şekilde uygulanması için bir Gemi Uygulama Planı (SIP) geliştirilmesine dair Rehberle ilişkin MEPC Genelgesi taslağını onayladı. Zorunlu olmayan SIP, 1 Ocak 2020'deki %0,50 kükürt sınırına uymaya hazırlanmak için gemiler tarafından atılan adımları planlamalarına ve göstermelerine yardımcı olmak için gemi sahipleri / operatörleri tarafından doldurulması öngörülmüştür.

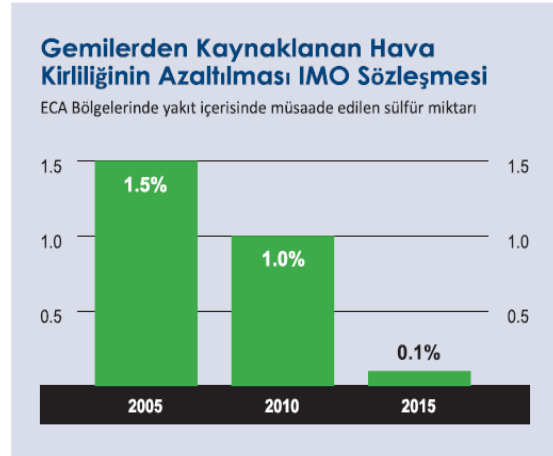
d. Gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının 2023'e kadar azaltılması konusundaki ilk IMO Stratejisinin takip eylemleri için bir program onaylandı.

Grafik 18: Küresel Sülfür Üst Sınırı



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

Grafik 19: ECA Bölgelerinde Yakıt İçerisinde Müsaade Edilen Sülfür Miktarı



Kaynak: ICS 2018 Yıllık Bülteni

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

Bununla birlikte, MEPC 70. Oturumunda Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nde Nitrojen Emisyonu Kontrol Bölgesi (NECA) oluşturulması ve bu bölgelerin, NOx Tier III kuralına uygun olarak 1 Ocak 2021'den itibaren yürürlüğe girmesine karar verildiği hususları takip edilmekte ve üyelerimiz ile paylaşılmaktadır.

Emisyon Kontrol Alanları (ECA)

Ülkemizin taraf olduğu MARPOL Sözleşmesi 6.eki kapsamında, gemilerin egzoz gazlarının kontrol edilmesi amacı ile bir dizi kural yürürlüğe girmiştir. Bunlar; kükürt oksitler (SOx), azot oksitler (NOx), ozon inceltici maddeler (ODS), uçucu organik bileşikler (VOC), partikül maddeler (PM) ve sera gazları (GHG) hakkında bazı kurallar ortaya koymaktadır.

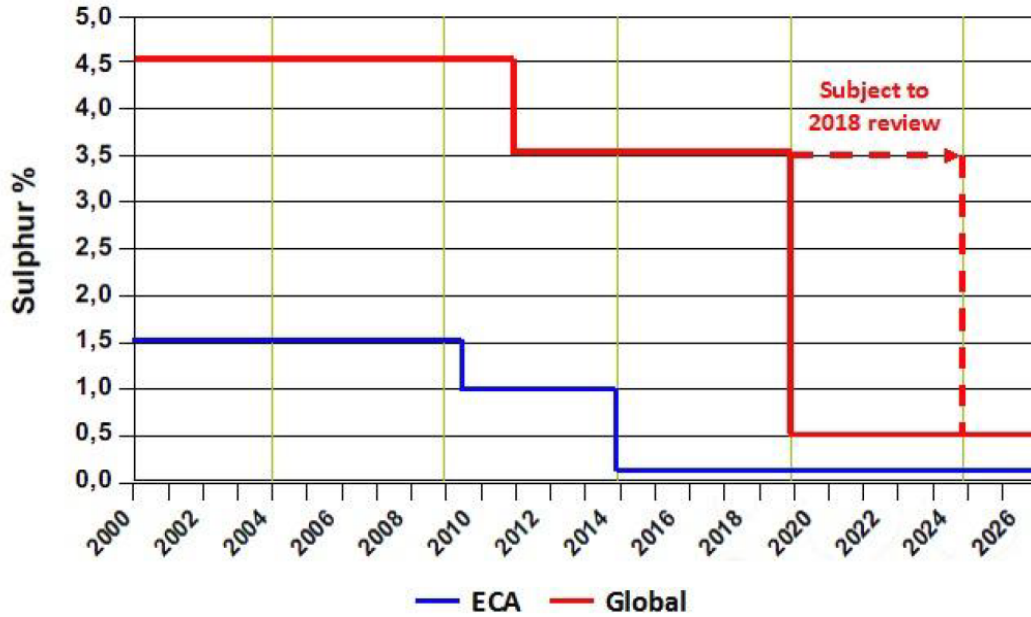
Emisyon Kontrol Alanları (ECA) ise kükürt oksitler (SOx), azot oksitler (NOx) için küresel uygulanmakta olan emisyon sınırlarının daha sıkı uygulandığı, yani hava kirliliğinin daha düşük

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'den itibaren yakıttaki kükürt içeriği sınırı %0,1 olarak uygulanmaktadır. Bu değer zaten AB limanlarında 01 Ocak 2010 yılından beri uygulanmaktadır.

Grafik 20: Yıllar İtibariyle Yakıttaki Sülfür 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.

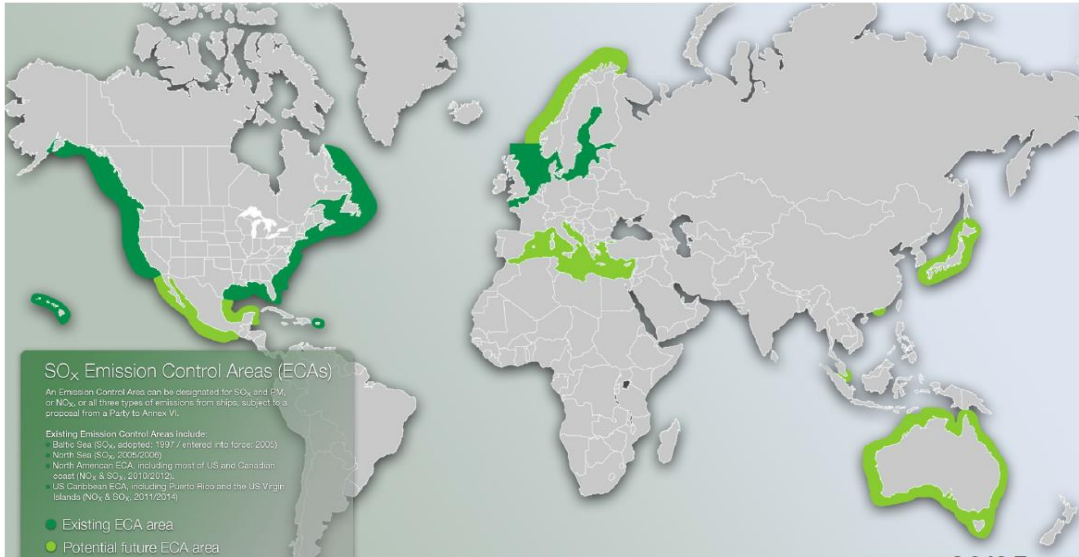
Şimdiye kadar ilan edilmiş 4 adet ECA bulunmaktadır.

- 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).

Akdeniz ECA İlanı

Akdeniz'in ECA ilan edilmesi ile ilgili AB ülkelerinin yoğun bir talebi bulunmakta olup, Fransa önderliğinde girişimler başlatılmış durumdadır.

ECA alanları sadece Akdeniz için değil, Avustralya, Japon Denizi, Kuzey denizi ve Güney Amerika bölgelerinde de tartışılmaktadır. Aşağıdaki haritada söz konusu bölgeler görülebilmektedir.



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

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.

“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.

“**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 hazırlanmakta ve 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.

“**BUNKER 2001**” (2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi)’e taraf ülkelerin, limanlarına gelen 1000 GT üzeri tüm gemilerden sertifika istenmekte, Sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin sicillerine kayıtlı gemilerin, sözleşmeye taraf ülkelerin ilgili otoritelerinden sertifika edindikten sonra taraf ülke limanlarında ticari faaliyette bulunabileceklerdir. Bunker Sözleşmesi 2013 tarihinde Türkiye’de yürürlüğe girmiştir. Keza, *Bunker 2001 Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge*, 19 Aralık 2013 tarihinde yürürlüğe girmiş ve konu hakkında üyelerimize bilgilendirmeler yapılmaktadır.

“**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 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 uygunluğun, 8 Eylül 2024 tarihine kadar gemi özelinde zaman içinde aşamalı olarak gerçekleşeceğini belirtmekte olup, 8 Eylül 2019 - 8 Eylül 2024 tarihlerini kapsayan beş yıllık 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 arıtım 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 uygulanması için, 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 seminerlerle verilmektedir.

“Mavi Kart Sistemi”, Türkiye’nin deniz yetki alanlarında, “2872 sayılı Çevre Kanunu” ve bu Kanun uyarınca yayımlanan “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği” hükümleri, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nca yerine getirilmekte olup, küçük deniz araçları da bu Yönetmelik kapsamındadır. Atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla, 2013 tarihli “Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi” yürürlüğe girmiştir. Genelgeye ilişkin “Mavi Kart Sistemi” için tüm kıyı il sınırlarımızda çalışmalar sürdürülmektedir. Fethiye ve Göcek bölgesinde, Odamız Projesi/İştiraki olan “Atık Su Otomasyon Sistemi (ASOS)”nin çalışmaları tamamlanmış ve 37 noktada atık su boşaltım noktalarının, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mavi Kart Sistemine entegrasyonu sağlanarak tam otomasyona geçilmiştir. Ayrıca, Odamız tarafından İzmir bölgesinde 8, Marmaris bölgesinde 25, Bodrum bölgesinde 25 adet atık su boşaltım noktaları tesis edilmiş ve otomasyonu sağlanmış olup Bakanlık entegrasyonu ile tam otomasyona geçilecektir.

Odamız tarafından, ilgili kurum/kuruluşlar ve TURMEPA’nın katılımı ile Mavi Kart uygulamaları, altyapı sorunlarının tespiti ve giderilmesine yönelik, Ankara, Antalya, İzmir, Bodrum, Fethiye ve Didim’de Çalıştay’lar gerçekleştirilmiş olup, çalışmaların diğer kıyı illerimize de uygulamaya sokulması için mevzuat çalışmalarına katılım sağlanmıştır.

“Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü” (Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi-Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi)ne, 2010 tarihinde, ilk imza atan ülke olarak katılım sağlamış, 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 amaçlamaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği aktif olarak görev almakta olup, gerek Sözleşmenin hazırlanması, gerekse Sözleşmeye esas Kılavuzların yazım aşamasında kural koyucu ülke konumuna gelmiş olan Ülkemizin Sözleşmeye taraf olma çalışmaları sürdürülmektedir. Odamız konu hakkındaki mevzuat çalışmalarını ve güncel bilgileri üyelerimiz ile paylaşmaktadır. Odamız konu hakkındaki gelişmeleri üyelerimizle paylaşmaktadır. Söküm ile ilgili verilere <http://www.gemisander.com/geri-donusume-alinan-gemiler/> internet adresinden ulaşılabilmektedir.

“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 gelmektedir. Bu çerçevede, 1 Ocak 2017 tarihinde “Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere Yönelik Kod-Kutup Kodu” yürürlüğe girmiş olup, başarılı uygulamaların yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır. Kutup Kodu; tasarım ve donanım, denizcilerin eğitimi ve kıyafetleri, yön tayin etme, arama ve kurtarma çalışmaları gibi konuların yanı sıra, Kutup Bölgesi’nin kendine özgü iklim ve çevre özellikleri ile çevreyi olumsuz etkilerden koruma adına yapılabilecekler yer vermektedir. 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.

1.3.2. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)

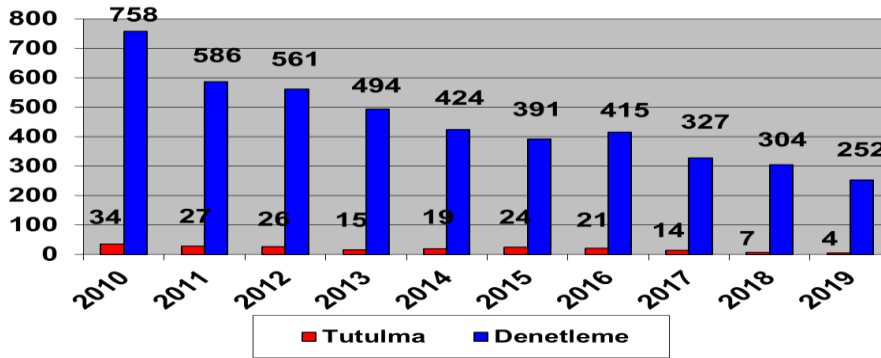
Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), merkezi Londra, İngiltere’de olan ve deniz ticaretinde IMO, ILO, UNCTAD gibi çeşitli uluslararası kuruluşların faaliyetlerini yakından izleyen, bu kuruluşlara zaman zaman danışmanlık yapan ve herhangi bir ülkede deniz ticaretinin uluslararası uygulamasına aykırı düşen mevzuat oluşturulmasına karşı dünya denizciliği adına kamuoyu oluşturan etkin bir Uluslararası Oda’dır. Başlıca Komiteleri şunlardır: Denizcilik Komitesi, Denizcilik Politikası Komitesi, Deniz Hukuku Komitesi, Sigorta Komitesi, İşçi Sorunları Komitesi, Personel ile Donatma ve Eğitim Komitesi. Her takvim yılında bir kez, tüm ICS tam ve ortak üyelerine açık Yıllık Genel Kurul Toplantısı yapılır. 2019 yıllık Genel Kurul Toplantısı 11-13 Haziran 2019 tarihlerinde Faroe Adaları’nda yapılmıştır.

ICS, armatörler için başlıca uluslararası ticari birlik olup, denizcilikle alakalı düzenlemeler, işletme ve hukuk kapsamındaki sorunlarla ilgili olarak çalışmalarını yürütmektedir. Uluslararası Denizcilik Federasyonu (ISF- International Shipping Federation) ise, armatörlere ait uluslararası işverenler örgütü olup, iş ve işçi meseleleri, eğitim sorunları ile ilgilidir. ICS ve ISF’nin üyeleri 36 ülkeden tüm sektörleri ve taşıma sınıflarını temsil eden ulusal armatörler birliklerinden oluşmaktadır. ICS ve ISF’nin birleşmesi 1 Haziran 2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, ICS’ye üye olan Odamız, 2010 yılı içinde ISF’ye de katılmak için başvuruda bulunmuş ve Şubat 2011’de ICS ve ISF’ye tam üye olmuştur.

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 21: PARIS MoU Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Gemiler

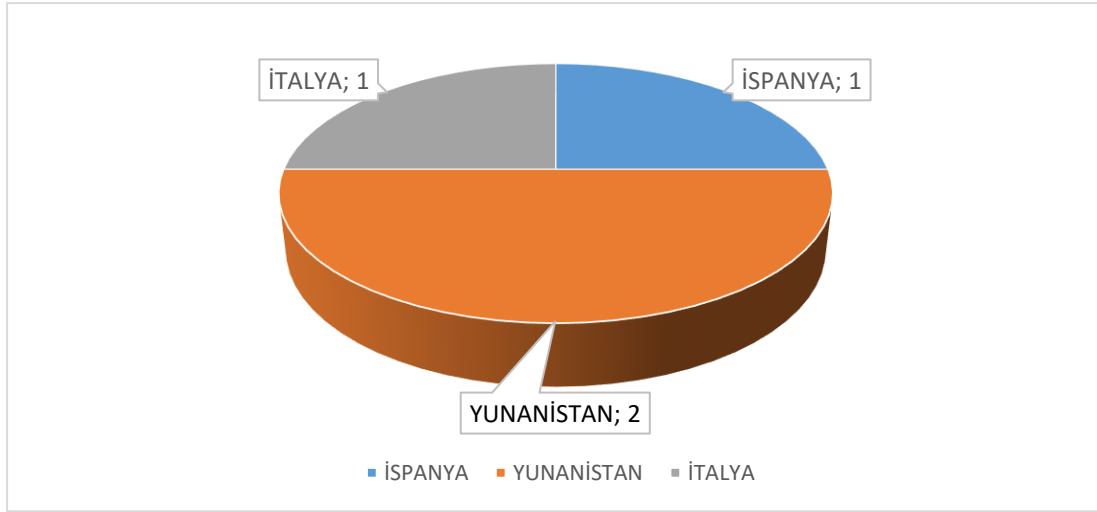


Paris Memorandumu kapsamında 2019 yılı içerisinde Türk Bayraklı gemilere yönelik toplam 252 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle 4 gemi tutulmuştur.

Denetimlerde tutulmaya sebep olan kusurlar başlıca;

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

Grafik 22: Ocak – Aralık 2019 Tarihleri Arasında Denetlemeler Sonucu Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı



Toplam Tutulan Gemi Sayısı 4'dür.

1.3.4. Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Yasadışı Mülteci Faaliyetleri

Türkiye'nin düzensiz göç ile mücadelesinde, İçişleri Bakanlığı bağlı 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 ülkelere 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 8: 2018-2019 Yılları Tüm Denizlere Ait Kıyaslamalı Düzensiz Göç İstatistikleri

2018-2019 YILLARI TÜM DENİZLERE AİT KIYASLAMALI DÜZENSİZ GÖÇ İSTATİSTİKLERİ								
AYLAR	DÜZENSİZ GÖÇ OLAY SAYISI		DÜZENSİZ GÖÇMEN SAYISI		HAYATINI KAYBEDEN GÖÇMEN SAYISI		YAKALANAN ORGANİZATÖR SAYISI	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Ocak	41	28	1640	1140		1	6	1
Şubat	28	36	1363	1428			7	6
Mart	41	56	1849	1796	19	4	1	2
Nisan	58	81	2534	2773		1	4	6
Mayıs	69	82	3398	2604	7	11	5	4
Haziran	55	98	1925	3262	9	12	11	5
Temmuz	62	161	2433	5409	19		9	8
Ağustos	54	243	1523	8245	9		9	11
Eylül	88	329	3019	12068	11	1	9	14
Ekim	85	344	3227	11908	12	3	4	18
Kasım	42	194	1187	6401	7		16	5
Aralık	63	109	2580	3768		1	6	

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)

0312 417 28 45 (GENEL)

E-posta: sgk@sgk.tsk.tr

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

Tel: 0312 422 05 00

: 0312 422 05 01

: 0312 422 05 02

Fax: 0312 422 09 00

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)

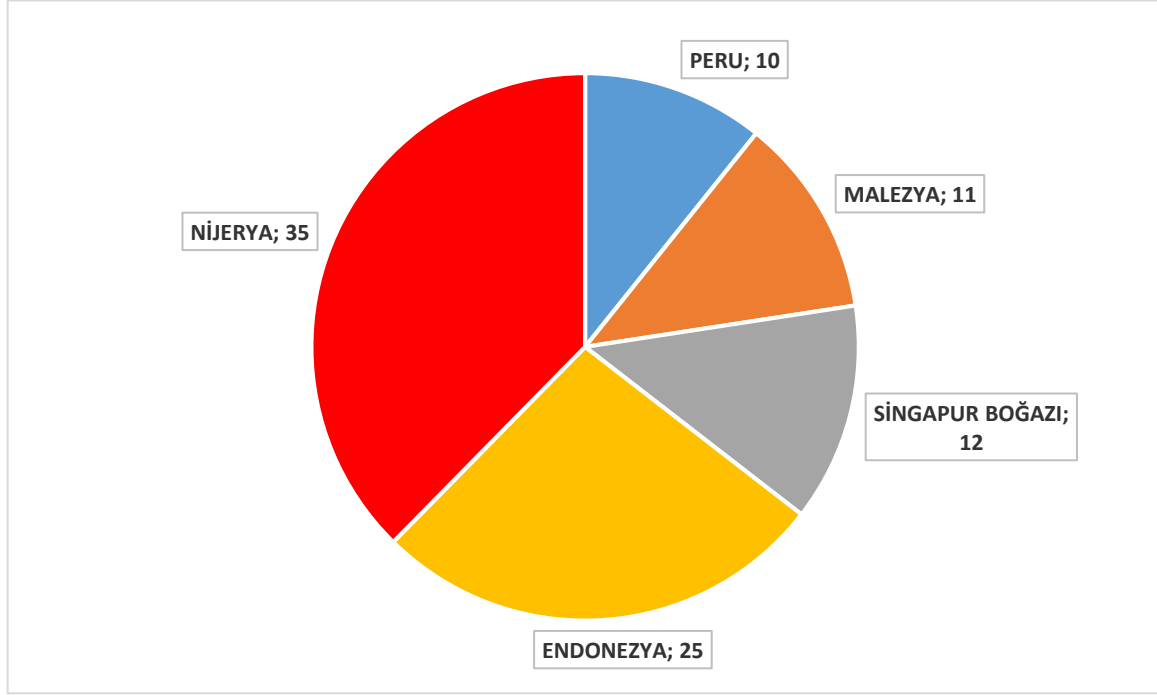
Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO):

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.

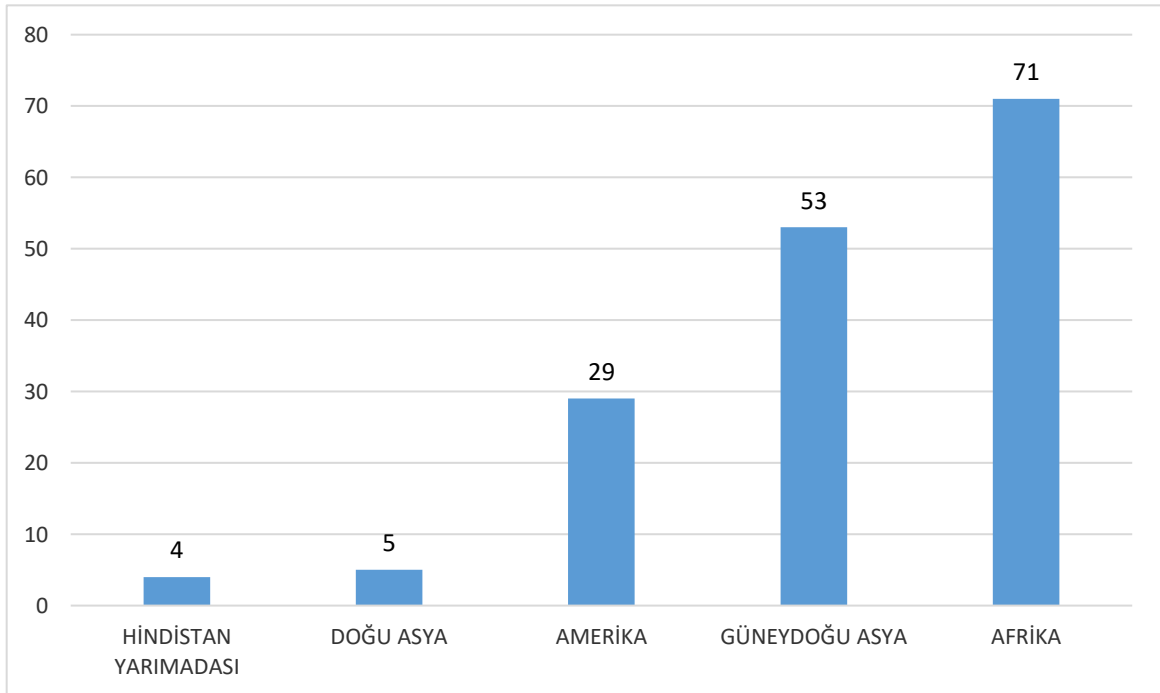
1.3.5. Deniz Haydutluğu Faaliyetleri

Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau- IMB) 2019 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu özetine göre; Ocak – Aralık 2019 tarihleri arasında rapor edilen 162 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakasının % 57'si grafik 22'de gösterilen ülkelerde meydana gelmiştir.

Grafik 23: Ocak – Aralık 2019 Tarih Aralığında Ünelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları



Grafik 24: Ocak – Aralık 2019 Tarih Aralığında Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Vakaları



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.

Ocak – Aralık 2019 Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

Güneydoğu Asya Ve Hindistan Yarımadası

Bangladeş: Deniz Haydutlarının demirlemeye hazırlanan gemileri hedef aldıkları, saldırıların çoğunun Chittagong demirleme bölgesinde ve bu bölgeye yaklaşırken meydana geldiği, geçen birkaç yıl içerisinde Bangladeş Hükümeti'nin büyük çabası sonucu yüksek oranda azalma görüldüğü ancak yeniden saldırı sayısında artış olduğu bildirilmektedir.

Endonezya: Tanjung Priok – Jakarta, Bintan Adası, Dumai, Muara Berau, Karumon Adası, Nipah ve Belawan demirleme 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 mürettebatı 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 almasını sağlamıştır. Bunlardan biri olarak bölgede demirleme niyetinde olan gemilere, Endonezya Deniz Polisinin devriye gezdiği aşağıda belirtilen demir mevkilerinde demirlemeleri önerilmektedir.

Ocak – Aralık 2019 Tarih Aralığında Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya'daki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

01 Ocak – 31 Aralık 2019 tarih aralığında Hindistan Yarımadası'nda 4, Doğu ve Güneydoğu Asya'da 58 deniz haydutluğu vakası gerçekleşmiştir.

ÖNERİLEN DEMİR MEVKİLERİ

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.

AFRİKA VE KIZILDENİZ

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. Öncesinde bölgeden geçiş yapan gaz tankerlerine saldırılar düzenlenmiş, saldırılarda özellikle gaz tankerlerin hedef alındığı ve Benin demir mevki dışına seyir etmeye zorlandıkları belirtilmektedir. Gemiler kaçırılarak birkaç gün sonrasında salıverilmektedir. Salıverilme sebebinin geminin kaçırılması ile istenen fidyenin ödenmesi olduğu düşünülmektedir.

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): Saldırı ve kaçırma olaylarının arttığı, yayımlanan en son uyarıda, Kamerun açıkları / kıyılarında ve demir sahasında gemiye saldırı gerçekleştirildiği ve 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.

Ocak – Aralık 2019 Tarih Aralığında Batı Afrika ve Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Vakaları Haritası



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

Nijerya: Lagos / Bölgedeki deniz haydutlarının silahlı ve saldırgan oldukları, kıyı boyunca, nehirlerde, demirleme alanlarında, limanlarda ve çevresinde gemilere soygun düzenledikleri, personeli rehin aldıkları rapor edilmektedir. Saldırıların kıyıda yaklaşık 170 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. Genel olarak tüm Nijerya kıyıları ve açıkları halen riskli olup, gemi personelinin kaçırılması yaralanması ile neticelenen olayların yaşandığı hadiseler mevcuttur. Birçok saldırı rapor edilmeden geçiştirilmiş olabilir. Saldırıları önemli ölçüde artmaktadır.

(Bayelssa Açıkları/Brass/Bonny Adası): Bu bölgelerde personelin kaçırılması ve rehin alınmasıyla sonuçlanan vakalarda büyük oranda artış yaşanmaktadır. Bu yüksek riskli deniz bölgelerinden geçiş yapacak olan gemilerin ekstra önlemler alması gerektiği bildirilmektedir.

Togo(Lome): Bölgede saldırıların büyük oranda düştüğü, ancak 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 – saldırılarda artış rapor edilmektedir.

Aden Körfezi / Kızıl Deniz/ Somali / Arap Denizi / Hint Okyanusu: 2019 yılında bölgede herhangi bir deniz haydutluğu saldırısı yaşanmamış, 2018 yılında, 3 geminin silahlı saldırıya uğradığı, Somalili deniz haydutlarının saldırılarının azaldığı ancak, halen saldırı gerçekleştirilebilme kabiliyetlerinin olduğu belirtilmektedir.

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

Somali 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 Kaptanlarının ve Gemi Shiplerinin BMP5 Kitapçığında da belirtildiği üzere Yüksek Riskli Bölgelerden (HRA) geçiş yapmadan önce gerekli prosedürleri takip etmelerinin, 24 saat görsel ve radar izlemesi gerçekleştirilmesinin yaklaşan tehlikelerin erken farkına varılması ve kaçınılması için gemi kaptanına ve Gemideki Sözleşmeli Özel Silahlı Güvenlik Personeline bildirilmesi açısından önemli olduğu belirtilmektedir.

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

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

GÜNEY VE ORTA AMERİKA VE KARAYIPLER

Haiti: Port Au Prince

Ekvador Cumhuriyeti: Saldırıların durduğu fakat tedbirli olunması gerektiği bildirilmektedir.

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): Soygun vakalarının halen meydana geldiği, özellikle demirdeki gemilerin deniz haydutluğu saldırılarına karşı tedbirlerini almış olmaları gerektiği bildirilmektedir.

Vakaların Bildirilmesi:

Gemilerin daima dikkatli olmaları gerektiği, meydana gelen deniz haydutluğu saldırı ve girişimlerini Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezine (IMB Piracy Reporting Centre) rapor etmeleri istenmektedir.

Tel: +60 3 2078 5763 Fax: +60 3 2078 5769

E-posta: imbkl@icc-ccs.org

Merkezin 24 saatlik Deniz Haydutluğu Yardım Hattı: +60 3 2031 0014

Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Güvenlik Yardım Hattı

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

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

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

Tel: +60 3 2031 0014 Faks: +60 3 2078 5769

E-posta: imbsecurity@icc-ccs.org



TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ

2.1 TÜRK BAYRAKLI VE TÜRK SAHİPLİ FİLO GELİŞİMLERİ

2.1.1 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 2019 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 516 adet geminin 269 adedi ithal, 247 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 5.3, inşa gemilerin ise 1.4 milyondur.

1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 516 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; %27,34'ünü Kuruyük gemileri, %10,85'ini Dökmeyük gemileri, %10,47'sini Kimyevi Madde Tankerleri, %9,50'sini Konteyner gemileri ve %8,53'ünü Hizmet gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak %33,31'dir.

1000 GT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu 6.8 milyon DWT ve 5.5 milyon GT'dir. 6.8 milyon DWT olan Deniz Ticaret Filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %36,25'ini Dökmeyük gemileri, %20,89'unu Petrol tankerleri, %15,28'ini Konteyner gemileri, %10,85'ini Kuruyük gemileri ve %7,79'unu Kimyevi Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise, %8,94'üdür.

Tablo (9)'daki veriler dikkate alındığında, 516 adet gemiden %13,76'sı (71 gemi) MGS'ye, %86,24'ü (445 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir.

Filomuzun DWT olarak %5,70'i MGS'ye, %94,30'u TUGS'a, GT olarak ise %9,29'u MGS'ye, %90,71'i TUGS'a kayıtlıdır.

MGS'ye kayıtlı toplam 388.404 DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla; %40,24'ünü Konteyner gemileri, %30,03'ünü Dökmeyük gemileri, %10,82'sini Kuruyük gemileri, %5,09'unu Hizmet gemileri ve %3,08'ini Kuruyük/Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise MGS'nin %10,74'üdür.

TUGS'a kayıtlı toplam 6.4 milyon DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla; %36,64'ünü Dökmeyük gemileri, %21,98'ini Petrol Tankerleri, %13,77'sini Konteyner gemileri, %10,85'ini Kuruyük gemileri ve %8,12'sini Kimyevi Madde Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un %8,64'üdür.

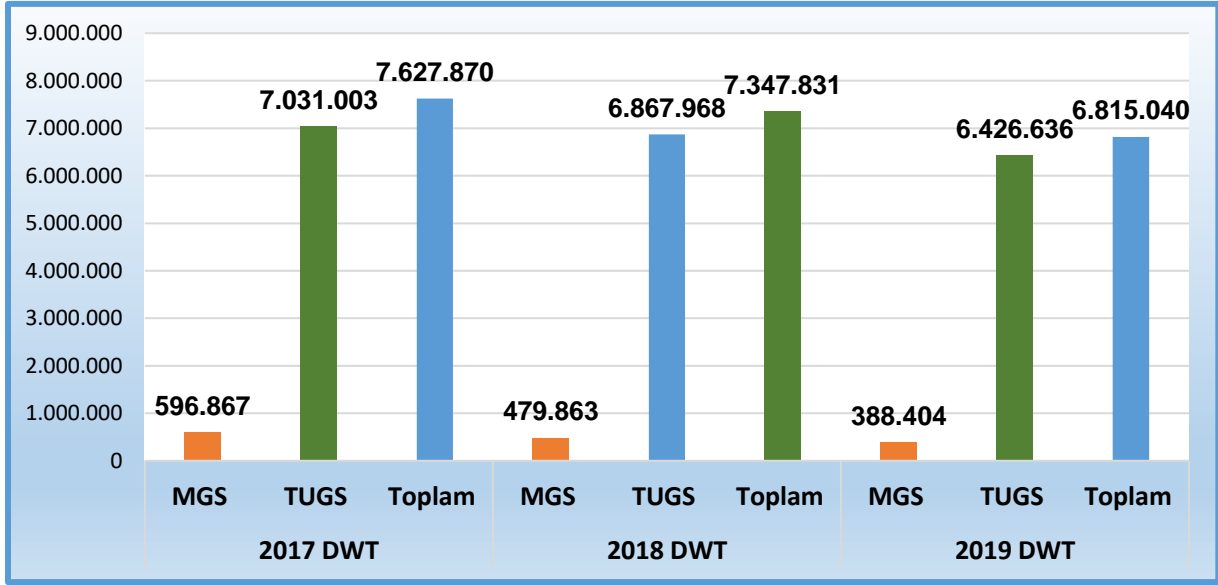
**Tablo 9: Türk Deniz Ticaret Filosunun İthal-İnşa Tonaj Dağılımı
(1000 GT ve Üzeri)**

GEMİ TİPİ	ADET				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
KURU YÜK GEMİSİ	38	103	141	27,34	243.057	496.347	739.404	10,85	167.975	314.462	482.437	8,65
DÖKME YÜK GEMİSİ	51	5	56	10,85	2.320.506	150.971	2.471.477	36,25	1.328.634	94.380	1.423.014	25,48
KONTEYNER	37	12	49	9,50	842.717	198.312	1.041.029	15,28	680.113	152.274	832.387	14,92
KURU YÜK-KONTEYNER	4	6	10	1,94	12.369	50.466	62.835	0,92	8.066	34.164	42.230	0,76
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	27	27	54	10,47	325.884	205.298	531.182	7,79	207.104	136.039	343.143	6,15
LPG TANKERİ	5	0	5	0,97	27.804	0	27.804	0,41	25.574	0	25.574	0,46
ASFALT TANKERİ	1	3	4	0,78	2.770	54.850	57.620	0,85	1.900	43.630	45.530	0,82
RO-RO GEMİSİ	18	0	18	3,49	195.680	0	195.680	2,87	460.099	0	460.099	8,25
RO-RO FERRY-YOLCU	10	7	17	3,29	26.208	1.582	27.790	0,41	64.663	21.810	86.473	1,55
FERİBOT	7	22	29	5,62	2.538	19.648	22.186	0,33	28.710	27.861	56.571	1,01
TREN FERİSİ	0	6	6	1,16	0	2.960	2.960	0,04	0	9.835	9.835	0,18
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	1	8	9	1,74	1.540	5.687	7.227	0,11	4.701	21.655	26.356	0,47
BALIKÇI GEMİLERİ	1	1	2	0,39	569	0	569	0,01	1.407	2.534	3.941	0,07
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	4	2	6	1,16	3.580	4.200	7.780	0,11	28.474	7.358	35.832	0,64
ŞEHİR HATLARI	1	0	1	0,19	0	0	0	0,00	1.043	0	1.043	0,02
ŞEHİR HATLARI ARABALI	0	6	6	1,16	0	1.974	1.974	0,03	0	7.547	7.547	0,14
RÖMORKÖR	1	0	1	0,19	0	0	0	0,00	1.565	0	1.565	0,03
HİZMET GEMİLERİ	30	14	44	8,53	48.960	37.494	86.454	1,27	255.071	125.522	380.593	6,82
PETROL TANKERİ	11	11	22	4,26	1.234.361	189.119	1.423.480	20,89	660.284	100.702	760.986	13,64
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,19	6.266	0	6.266	0,09	15.195	0	15.195	0,27
KURU YÜK/RO-RO	5	1	6	1,16	70.454	17.183	87.637	1,29	190.767	60.465	251.232	4,50
DENİZ ARAÇLARI	16	13	29	5,62	8.000	5.686	13.686	0,20	209.045	79.443	288.488	5,17
Toplam	269	247	516	100%	5.373.263	1.441.777	6.815.040	100%	4.340.390	1.239.681	5.580.071	100%

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

GEMİ TİPİ	ADET				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
KURU YÜK GEMİSİ	7	134	141	27,34	42.007	697.397	739.404	10,85	28.845	453.592	482.437	8,65
DÖKME YÜK GEMİSİ	5	51	56	10,85	116.655	2.354.822	2.471.477	36,25	71.927	1.351.087	1.423.014	25,48
KONTEYNER	5	44	49	9,50	156.278	884.751	1.041.029	15,28	123.464	708.923	832.387	14,92
KURU YÜK-KONTEYNER	1	9	10	1,94	2.356	60.479	62.835	0,92	1.720	40.510	42.230	0,76
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	2	52	54	10,47	9.497	521.685	531.182	7,79	6.441	336.702	343.143	6,15
LPG TANKERİ	0	5	5	0,97	0	27.804	27.804	0,41	0	25.574	25.574	0,46
ASFALT TANKERİ	1	3	4	0,78	2.770	54.850	57.620	0,85	1.900	43.630	45.530	0,82
RO-RO GEMİSİ	0	18	18	3,49	0	195.680	195.680	2,87	0	460.099	460.099	8,25
RO-RO FERRY-YOLCU	3	14	17	3,29	1.500	26.290	27.790	0,41	30.319	56.154	86.473	1,55
FERİBOT	1	28	29	5,62	2.314	19.872	22.186	0,33	1.596	54.975	56.571	1,01
TREN FERİSİ	6	0	6	1,16	2.960	0	2.960	0,04	9.835	0	9.835	0,18
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3	6	9	1,74	3.761	3.466	7.227	0,11	17.189	9.167	26.356	0,47
BALIKÇI GEMİLERİ	0	2	2	0,39	0	569	569	0,01	0	3.941	3.941	0,07
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	0	6	6	1,16	0	7.780	7.780	0,11	0	35.832	35.832	0,64
ŞEHİR HATLARI	0	1	1	0,19	0	0	0	0,00	0	1.043	1.043	0,02
ŞEHİR HATLARI ARABALI	0	6	6	1,16	0	1.974	1.974	0,03	0	7.547	7.547	0,14
RÖMORKÖR	1	0	1	0,19	0	0	0	0,00	1.565	0	1.565	0,03
HİZMET GEMİLERİ	19	25	44	8,53	19.774	66.680	86.454	1,27	145.706	234.887	380.593	6,82
PETROL TANKERİ	3	19	22	4,26	10.868	1.412.612	1.423.480	20,89	5.940	755.046	760.986	13,64
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,19	0	6.266	6.266	0,09	0	15.195	15.195	0,27
KURU YÜK/RO-RO	1	5	6	1,16	11.978	75.659	87.637	1,29	32.770	218.462	251.232	4,50
DENİZ ARAÇLARI	13	16	29	5,62	5.686	8.000	13.686	0,20	39.258	249.230	288.488	5,17
Toplam	71	445	516	100%	388.404	6.426.636	6.815.040	100%	518.475	5.061.596	5.580.071	100%

Grafik 25 : 2017-2018-2019 MGS ve TUGS'a Kayıtlı Gemilerin DWT Değişimi



Tablo 11: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle DWT Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

GEMİ TİPLERİ	2017 DWT			2018 DWT			2019 DWT			2018-2019 Yılları Değişim %
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	
KURU YÜK GEMİSİ	52.735	918.077	970.812	35.162	821.158	856.320	42.007	697.397	739.404	-13,65%
DÖKME YÜK GEMİSİ	169.296	2.671.378	2.840.674	169.296	2.639.655	2.808.951	116.655	2.354.822	2.471.477	-12,01%
KONTEYNER	302.781	765.393	1.068.174	194.610	1.016.704	1.211.314	156.278	884.751	1.041.029	-14,06%
KURU YÜK-KONTEYNER	2.356	101.916	104.272	2.356	97.429	99.785	2.356	60.479	62.835	-37,03%
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	9.497	439.043	448.540	9.497	447.899	457.396	9.497	521.685	531.182	16,13%
LPG TANKERİ	0	33.803	33.803	4.444	33.803	38.247	0	27.804	27.804	-27,30%
ASFALT TANKERİ	2.770	39.896	42.666	2.770	39.896	42.666	2.770	54.850	57.620	35,05%
RO-RO GEMİSİ	0	230.032	230.032	11.978	230.032	242.010	0	195.680	195.680	-19,14%
RO-RO FERRY-YOLCU	13.478	25.232	38.710	1.500	23.632	25.132	1.500	26.290	27.790	10,58%
FERİBOT	2.314	22.638	24.952	2.314	22.637	24.951	2.314	19.872	22.186	-11,08%
TREN FERİSİ	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	2.960	0	2.960	0,00%
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3.761	1.226	4.987	3.761	1.226	4.987	3.761	3.466	7.227	44,92%
BALIKÇI GEMİLERİ	0	569	569	2.887	569	3.456	0	569	569	-83,54%
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	0	7.780	7.780	0	7.780	7.780	0	7.780	7.780	0,00%
ŞEHİR HATLARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
ŞEHİR HATLARI ARABALI	0	1.974	1.974	0	1.974	1.974	0	1.974	1.974	0,00%
RÖMORKÖR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
HİZMET GEMİLERİ	24.051	13.365	37.416	19.774	51.892	71.666	19.774	66.680	86.454	20,63%
PETROL TANKERİ	10.868	1.744.415	1.755.283	10.868	1.417.416	1.428.284	10.868	1.412.612	1.423.480	-0,34%
TREN FERRY/RO-RO	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0	6.266	6.266	0,00%
KURU YÜK/RO-RO	0	0	0	0	0	0	11.978	75.659	87.637	0,00%
DENİZ ARAÇLARI	0	8.000	8.000	5.686	8.000	13.686	5.686	8.000	13.686	0,00%
Toplam	596.867	7.031.003	7.627.870	479.863	6.867.968	7.347.831	388.404	6.426.636	6.815.040	-7,25%

Tablo (11)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tipleri dikkate alınarak MGS ile TUGS'un DWT gelişimleri incelenmiştir. Filomuzda DWT olarak, 2017-2018 yılları arasında %3,7 ve 2018-2019 yılları arasında ise %7,3 düşüş gerçekleşmiştir.

2.1.2. 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 Kuruyük, Dökmeyük, 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, 516 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2019 tarihi itibariyle 22,76'dır.

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

GEMİ TİPİ	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GT)	Yaş Ortalaması
KURU YÜK GEMİSİ	141	739.404	482.437	27
DÖKME YÜK GEMİSİ	56	2.471.477	1.423.014	19
KONTEYNER	49	1.041.029	832.387	15
KURU YÜK KONTEYNER	10	62.835	42.230	22
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	54	531.182	343.143	18
LPG TANKERİ	5	27.804	25.574	22
ASFALT TANKERİ	4	57.620	45.530	12
RO-RO GEMİSİ	18	195.680	460.099	17
RO-RO FERRY-YOLCU	17	27.790	86.473	24
FERİBOT	29	22.186	56.571	23
TREN FERİSİ	6	2.960	9.834	46
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	9	7.227	26.356	25
BALIKÇI GEMİLERİ	2	569	3.941	23
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	6	7.780	35.832	22
ŞEHİR HATLARI	1	0	1.043	67
ŞEHİR HATLARI ARABALI	6	1.974	7.547	26
RÖMORKÖR	1	0	1.565	35
HİZMET GEMİLERİ	44	86.454	380.593	31
PETROL TANKERİ	22	1.423.480	760.986	16
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	33
KURU YÜK/RO-RO	6	87.637	251.232	6
DENİZ ARAÇLARI	29	13.686	288.488	24
Genel Toplam	516	6.815.040	5.580.071	22,76

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %27,34'ünü oluşturan Kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 27'dir. DWT olarak filomuzun %36,25'ini oluşturan Dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 19'dur.

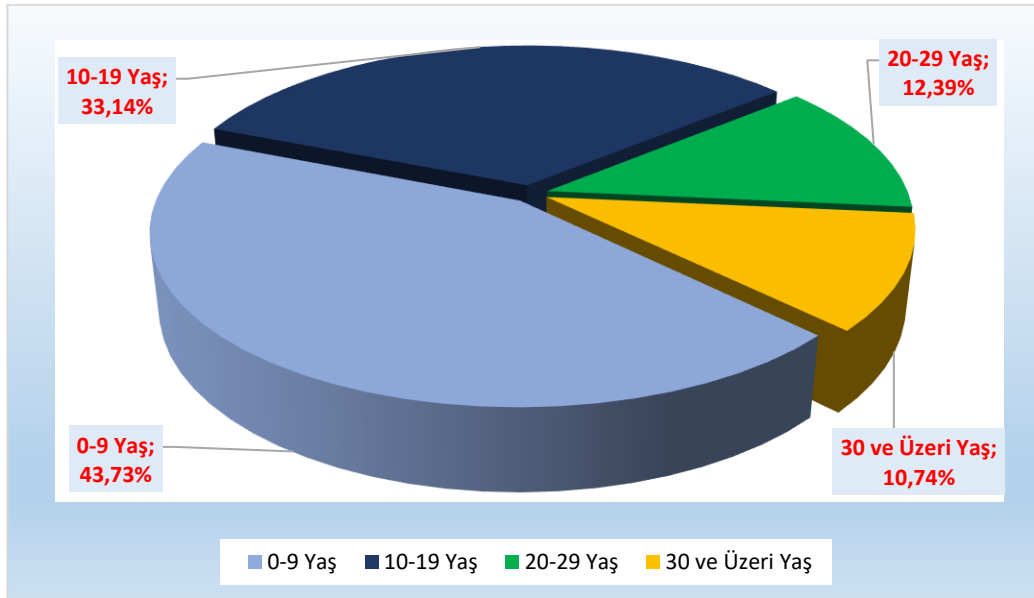
Tablo (13)'te toplam 516 adet ve 6.815.040 DWT'lık Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

- 2.980.498 DWT'lık 110 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.258.738 DWT'lık 146 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 844.154 DWT'lık 91 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 731.650 DWT'lık 169 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
150-1499	31	1.223	6,00%	22	5.560	27,28%	11	3.166	15,53%	53	10.434	51,19%	117	20.383
1500-5999	13	52.829	8,06%	43	164.476	25,11%	42	152.055	23,21%	85	285.768	43,62%	183	655.128
6000-9999	8	57.463	13,24%	21	159.288	36,71%	15	119.243	27,48%	14	97.863	22,57%	58	433.857
10000-34999	30	580.071	30,14%	42	732.468	38,06%	17	274.348	14,26%	17	337.585	17,54%	106	1.924.472
35000-52999	8	320.121	30,67%	11	500.504	47,95%	5	223.171	21,38%	0	0	0,00%	24	1.043.796
53000-79999	9	556.693	64,74%	4	231.039	26,87%	1	72.171	8,39%	0	0	0,00%	14	859.903
80000-119999	4	327.933	100,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	4	327.933
120000+	7	1.084.165	69,97%	3	465.403	30,03%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	10	1.549.568
Genel Toplam	110	2.980.498	43,73%	146	2.258.738	33,14%	91	844.154	12,39%	169	731.650	10,74%	516	6.815.040

Grafik 26: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



Grafik (26)'da görüldüğü üzere 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %43,73'ü 0-9 yaş grubunda, %33,14'ü 10-19 yaş grubunda, %12,39'u 20-29 yaş grubunda ve %10,74'ü 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

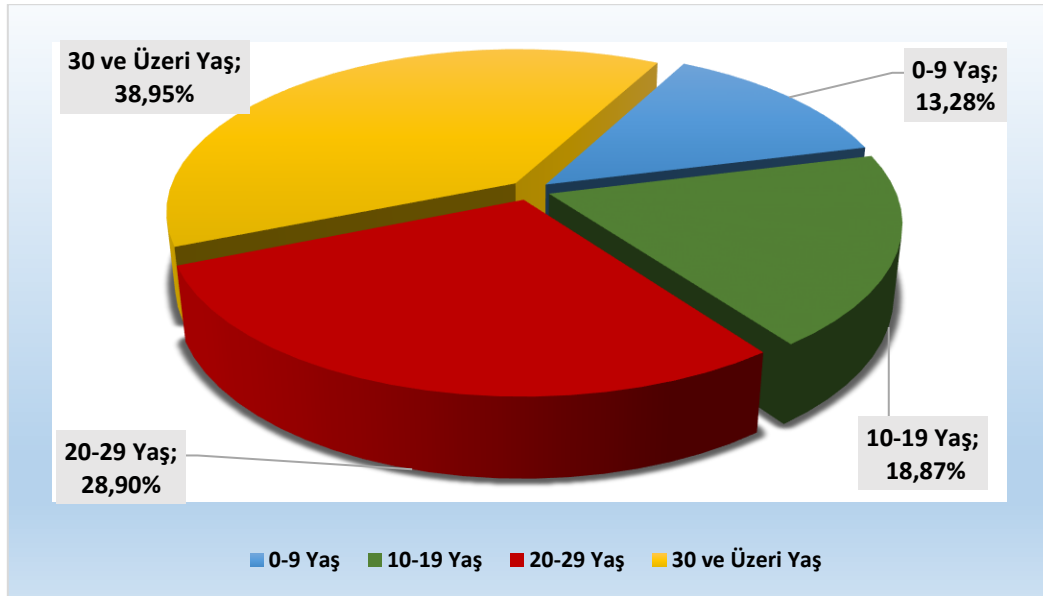
Tablo (14)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %27,34'ünü ve DWT olarak %10,85'ini oluşturan 141 adet ve 739.404 DWT'lik Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 98.228 DWT'lik 14 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 139.507 DWT'lik 24 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 213.658 DWT'lik 37 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 288.011 DWT'lik 66 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tablo 14: Kuruyük Gemilerinin Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve Üzeri)

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
1500-5999	8	38.419	39%	15	61.195	44%	30	109.729	51%	55	191.067	66%	108	400.410
6000-9999	3	21.445	22%	7	46.332	33%	4	31.273	15%	7	47.164	17%	21	146.214
10000-34999	3	38.364	39%	2	31.980	23%	2	22.791	11%	4	49.780	17%	11	142.915
35000-52999	0	0	0%	0	0	0%	1	49.865	23%	0	0	0%	1	49.865
53000-79999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
80000-119999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
120000+	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	14	98.228	100%	24	139.507	100%	37	213.658	100%	66	288.011	100%	141	739.404

Grafik 27: Kuruyük Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (27)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kuruyük gemilerinin, %13,28'i 0-9 yaş grubunda, %18,87'si 10-19 yaş grubunda, %28,90'ı 20-29 yaş grubunda ve %38,95'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

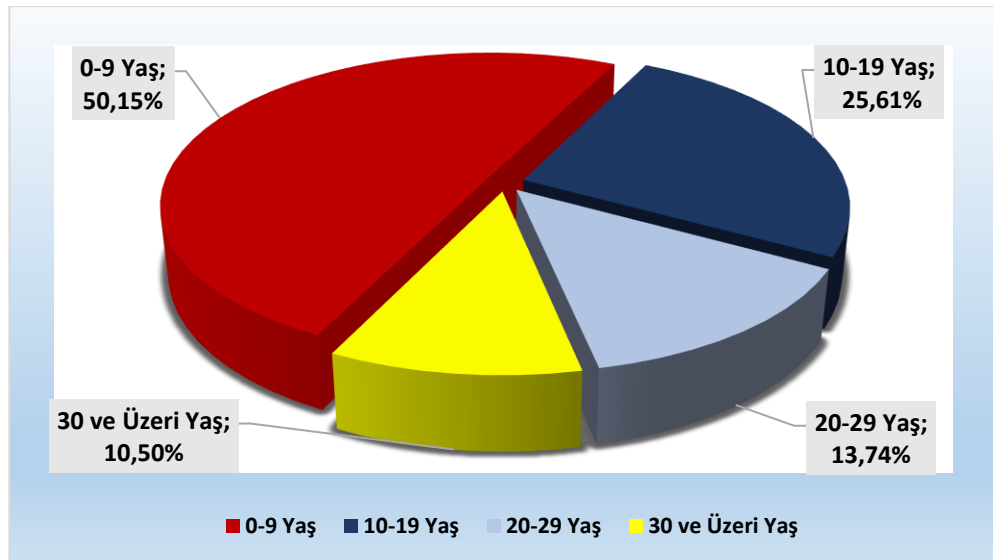
Tablo (15)'te Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %10,85'ini oluşturan ve DWT olarak %36,25'ini oluşturan 56 adet ve 2.471.477 DWT'lik Dökmeyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 1.239.377 DWT'lik 21 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 632.826 DWT'lik 14 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 339.500 DWT'lik 10 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 259.773 DWT'lik 11 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

Tablo 15: Dökmeyük 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	0,00%	0	0
1500-5999	0	0	0%	0	0	0%	1	4.468	2%	0	0	0,00%	1	4.468
6000-9999	1	6.635	1%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0,00%	1	6.635
10000-34999 (HandySize)	4	108.250	9%	4	93.461	15%	4	89.555	26%	11	259.773	100,00%	23	551.039
35000-52999 (HandyMax)	2	70.603	6%	6	308326	49%	4	173.306	51%	0	0	0,00%	12	552.235
53000-79999 (Panamax)	9	556.693	45%	4	231039	36%	1	72171	21%	0	0	0,00%	14	859.903
80000-119999 (Capesize)	4	327.934	26%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0,00%	4	327.934
120000+ (LargeSize)	1	169.263	13%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0,00%	1	169.263
Genel Toplam	21	1.239.377	100%	14	632.826	100%	10	339.500	100%	11	259.773	100%	56	2.471.477

Grafik 28: Dökmeyük Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (28)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Dökmeyük gemilerinin, %50,15'i 0-9 yaş grubunda, %25,61'i 10-19 yaş grubunda, %13,74'ü 20-29 yaş grubunda ve %10,50'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

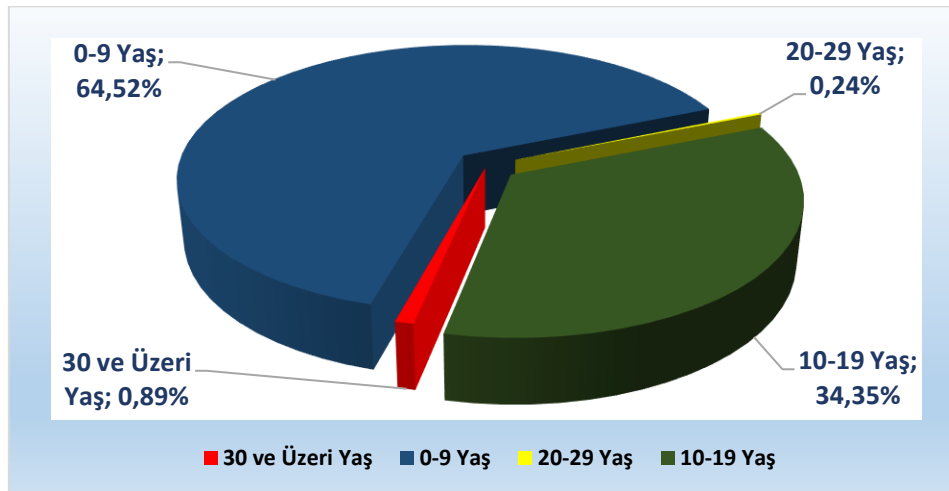
Tablo (16)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %4,26'sını ve DWT olarak %20,89'unu oluşturan 22 adet ve 1.423.480 DWT'lik Petrol Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 918.498 DWT'lik 8 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 488.993 DWT'lik 9 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 3.384 DWT'lik 1 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
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
1500-5999	2	3.596	1%	6	23.590	5%	1	3.384	100%	4	12.605	100%	13	43.175
6000-19999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
20000-49999 (Product Tanker)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
50000-79999 (Panamax)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
80000-109999 (Aframax)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
110000-164999 (Suezmax)	6	914.902	99%	3	465.403	95%	0	0	0%	0	0	0%	9	1.380.305
165000-299999 (VLCC)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
300000+ (ULCC)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	8	918.498	100%	9	488.993	100%	1	3.384	100%	4	12.605	100%	22	1.423.480

Grafik 29: Petrol Tankerleri Yaş Ortalaması



Grafik (29)'da Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Petrol Tankerlerinin, %64,52'si 0-9 yaş grubunda, %34,35'i 10-19 yaş grubunda, %0,24'ü 20-29 yaş grubunda, %0,89'u 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

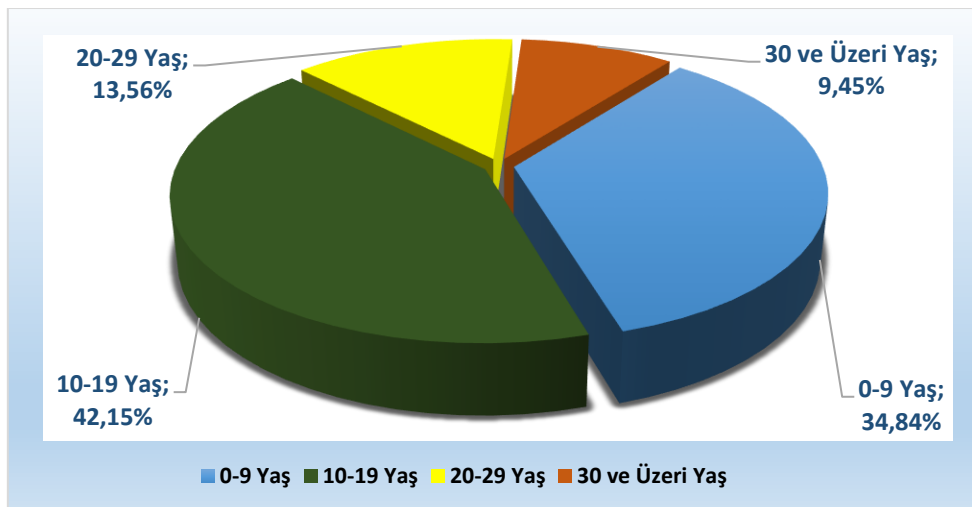
Tablo (17)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %10,47'sini ve DWT olarak %7,79'unu oluşturan 54 adet ve 531.182 DWT'lik Kimyevi Madde Tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 185.061 DWT'lik 9 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 223.893 DWT'lik 25 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 72.055 DWT'lik 11 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 50.173 DWT'lik 9 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda, yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
1500-5999	0	0	0%	11	42.606	19%	4	19.069	26%	5	18.716	37%	20	80.391
6000-19999	7	83.539	45%	13	141.288	63%	7	52.986	74%	4	31.457	63%	31	309.270
20000-49999 (Product Tanker)	1	49.990	27%	1	39.999	18%	0	0	0%	0	0	0%	2	89.989
50000-79999 (Panamax)	1	51.532	28%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	1	51.532
80000-109999 (Aframax)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
110000-164999 (Suezmax)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
165000-299999 (VLCC)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
300000+ (ULCC)	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	9	185.061	100%	25	223.893	100%	11	72.055	100%	9	50.173	100%	54	531.182

Grafik 30: Kimyevi Madde Tankerleri Yaş Ortalaması



Grafik (30)'da Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Kimyevi Madde Tankerlerinin, %34,84'ü 0-9 yaş grubunda, %42,15'i 10-19 yaş grubunda, %13,56'sı 20-29 yaş grubunda ve %9,45'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

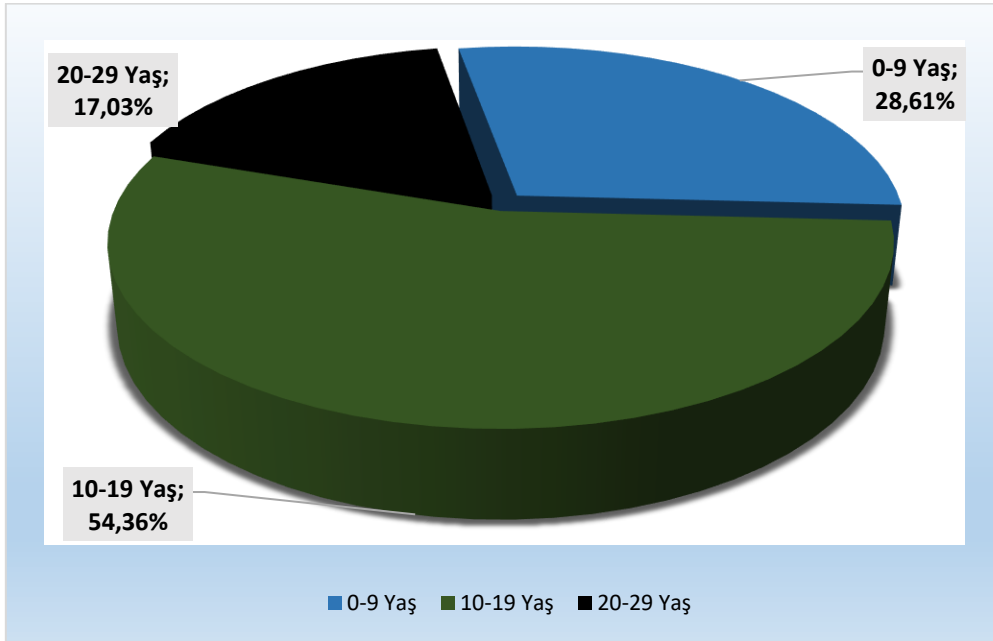
Tablo (18)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %9,50'sini ve DWT olarak %15,28'ini oluşturan 49 adet ve 1.041.029 DWT'lik Konteyner gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 297.875 DWT'lik 9 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 565.942 DWT'lik 27 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 177.212 DWT'lik 13 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
1500-5999	0	0	0%	1	3.301	1%	0	0	0%	0	0	0%	1	3.301
6000-9999	0	0	0%	2	14.332	3%	3	25.316	14%	0	0	0%	5	39.648
10000-34999	5	149.879	50%	20	396.130	70%	10	151.896	86%	0	0	0%	35	697.905
35000-52999	4	147.996	50%	4	152.179	26%	0	0	0%	0	0	0%	8	300.175
53000-79999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
80000-119999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
120000+	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	9	297.875	100%	27	565.942	100%	13	177.212	100%	0	0	0%	49	1.041.029

Grafik 31: Konteyner Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (31)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Konteyner gemilerinin, %28,61'i 0-9 yaş grubunda, %54,36'sı 10-19 yaş grubunda ve %17,03'ü 20-29 yaş grubunda yer almaktadır.

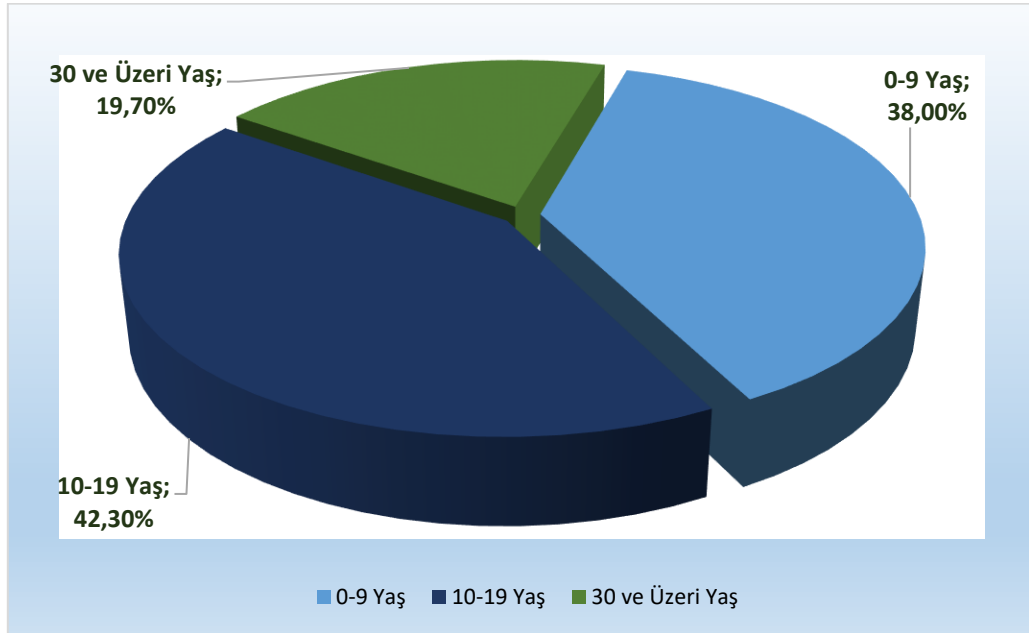
Tablo (19)'da Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %3,49'unu ve DWT olarak %2,87'sini oluşturan 18 adet ve 195.680 DWT'lik Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 74.363 DWT'lik 6 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 82.772 DWT'lik 8 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 38.545 DWT'lik 4 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

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

Tonaj Grupları	0-9 Yaş			10-19 Yaş			20-29 Yaş			30 ve Üzeri Yaş			Toplam	
	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT	%	Adet	DWT
150-1499	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
1500-5999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	2	10.513	27%	2	10.513
6000-9999	0	0	0%	5	48.200	58%	0	0	0%	0	0	0%	5	48.200
10000-34999	6	74.363	100%	3	34.572	42%	0	0	0%	2	28.032	73%	11	136.967
35000-52999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
53000-79999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
80000-119999	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
120000+	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0
Genel Toplam	6	74.363	100%	8	82.772	100%	0	0	0%	4	38.545	100%	18	195.680

Grafik 32: RO-RO Gemileri Yaş Ortalaması



Grafik (32)'de Türk Deniz Ticaret Filomuzdaki Ro-Ro gemilerinin, %38,00'i 0-9 yaş grubunda, %42,30'u 10-19 yaş grubunda, %19,70'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

2.1.3. 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 68 adedi İthal, 431 adedi yurt içinde inşa olmak üzere toplam 499 adet gemi bulunmaktadır.

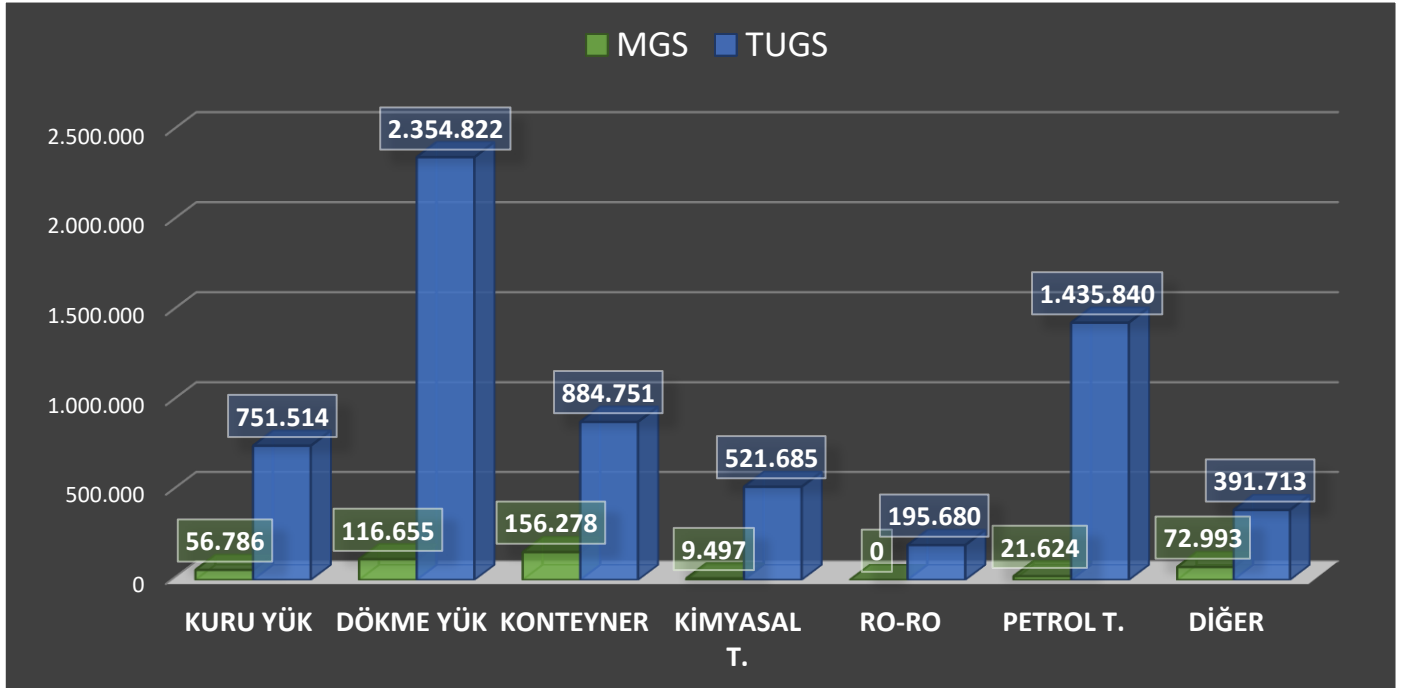
Tablo (21)'deki veriler dikkate alındığında Türk Deniz Ticaret Filosunda 1000 DWT'nin üzerinde bulunan 499 adet geminin; %6,22'si (68 adet gemi) MGS'ye, %93,78'i (431 adet gemi) TUGS'a kayıtlıdır.

1000 DWT üzerindeki gemilerin toplam GT'si 4.974.670 ve DWT'si ise 6.969.838'dir. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %35,45'ini Dökmeyük gemileri, %20,91'ini Petrol Tankerleri, %14,94'ünü Konteyner gemileri, %11,60'ını Kuruyük gemileri, %7,62'sini Kimyevi Madde Tankerleri ve %2,81'ini Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır.

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

- 2.471.477 DWT Dökmeyük gemileri tonajının %95,28'si TUGS'a, %4,72'si MGS'ye,
 - 1.457.464 DWT Petrol Tankerleri tonajının %98,52'si TUGS'a %1,48'i MGS'ye,
 - 1.041.029 DWT Konteyner gemileri tonajının %84,99'u TUGS'a, %15,01'i MGS'ye,
 - 808.300 DWT Kuruyük gemileri tonajının %92,97'si TUGS'a, %7,03'ü MGS'ye,
 - 531.182 DWT Kimyevi Madde Tankeri tonajının %98,21'i TUGS'a, %1,79'u MGS'ye,
 - 195.680 DWT Ro-Ro gemileri tonajının %100'ü TUGS'a,
- tescillidir.

Grafik 33: 1.000 DWT ve Üzeri Türk Deniz Ticaret Filosu Siciller Arası Dağılımı



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

Gemi Tipleri	ADET				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
KURU YÜK GEMİSİ	44	141	185	37,10	252.002	556.298	808.300	11,60	173.164	347.275	520.439	10,46
DÖKME YÜK GEMİSİ	51	5	56	11,22	2.320.506	150.971	2.471.477	35,45	1.328.634	94.380	1.423.014	28,59
KONTEYNER	37	12	49	9,82	842.717	198.312	1.041.029	14,94	680.113	152.274	832.387	16,73
KURU YÜK-KONTEYNER	4	6	10	2,00	12.369	50.466	62.835	0,90	8.066	34.164	42.230	0,85
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	27	27	54	10,82	325.884	205.298	531.182	7,62	207.104	136.039	343.143	6,90
LPG TANKERİ	5	0	5	1,00	27.804	0	27.804	0,40	25.574	0	25.574	0,51
ASFALT TANKERİ	1	3	4	0,80	2.770	54.850	57.620	0,83	1.900	43.630	45.530	0,92
SU GEMİSİ	0	1	1	0,20	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01
RO-RO GEMİSİ	18	0	18	3,61	195.680	0	195.680	2,81	460.099	0	460.099	9,25
RO-RO FERRY-YOLCU	7	3	10	2,00	25.751	4.309	30.060	0,43	56.298	5.457	61.755	1,24
FERİBOT	0	8	8	1,60	0	15.329	15.329	0,22	0	11.846	11.846	0,24
TREN FERİSİ	0	2	2	0,40	0	2.600	2.600	0,04	0	2.466	2.466	0,05
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	1	2	3	0,60	1.540	3.539	5.079	0,07	4.701	12.018	16.719	0,34
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	2	1	3	0,60	3.580	4.200	7.780	0,11	21.740	2.569	24.309	0,49
DENİZ OTOBÜSLERİ	1	0	1	0,20	29.642	0	29.642	0,43	431	0	431	0,01
HİZMET GEMİLERİ	17	15	32	6,41	58.634	54.225	112.859	1,62	43.731	60.295	104.026	2,09
PETROL TANKERİ	17	28	45	9,02	1.243.354	214.110	1.457.464	20,91	665.854	115.507	781.361	15,71
TREN FERRY/RO-RO	1	0	1	0,20	6.266	0	6.266	0,09	15.195	0	15.195	0,31
KURU YÜK/RO-RO	5	1	6	1,20	70.454	17.183	87.637	1,26	190.767	60.465	251.232	5,05
DENİZ ARAÇLARI	1	5	6	1,20	8.000	10.168	18.168	0,26	6.926	5.500	12.426	0,25
Toplam	239	260	499	100%	5.426.953	1.542.885	6.969.838	100%	3.890.297	1.084.373	4.974.670	100%

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

Gemi Tipleri	ADET				DWT				GT			
	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
KURU YÜK GEMİSİ	18	167	185	37,10	56.786	751.514	808.300	11,60	37.226	483.213	520.439	10,46
DÖKME YÜK GEMİSİ	5	51	56	11,22	116.655	2.354.822	2.471.477	35,45	71.927	1.351.087	1.423.014	28,59
KONTEYNER	5	44	49	9,82	156.278	884.751	1.041.029	14,94	123.464	708.923	832.387	16,73
KURU YÜK-KONTEYNER	1	9	10	2,00	2.356	60.479	62.835	0,90	1.720	40.510	42.230	0,85
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	2	52	54	10,82	9.497	521.685	531.182	7,62	6.441	336.702	343.143	6,90
LPG TANKERİ	0	5	5	1,00	0	27.804	27.804	0,40	0	25.574	25.574	0,51
ASFALT TANKERİ	1	3	4	0,80	2.770	54.850	57.620	0,83	1.900	43.630	45.530	0,92
SU GEMİSİ	0	1	1	0,20	0	1.027	1.027	0,01	0	488	488	0,01
RO-RO GEMİSİ	0	18	18	3,61	0	195.680	195.680	2,81	0	460.099	460.099	9,25
RO-RO FERRY-YOLCU	1	9	10	2,00	1.500	28.560	30.060	0,43	19.638	42.117	61.755	1,24
FERİBOT	1	7	8	1,60	2.314	13.015	15.329	0,22	1.596	10.250	11.846	0,24
TREN FERİSİ	2	0	2	0,40	2.600	0	2.600	0,04	2.466	0	2.466	0,05
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	2	1	3	0,60	3.240	1.839	5.079	0,07	15.284	1.435	16.719	0,34
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	0	3	3	0,60	0	7.780	7.780	0,11	0	24.309	24.309	0,49
DENİZ OTOBÜSLERİ	0	1	1	0,20	0	29.642	29.642	0,43	0	431	431	0,01
HİZMET GEMİLERİ	14	18	32	6,41	36.067	76.792	112.859	1,62	26.160	77.866	104.026	2,09
PETROL TANKERİ	10	35	45	9,02	21.624	1.435.840	1.457.464	20,91	12.499	768.862	781.361	15,71
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0,20	0	6.266	6.266	0,09	0	15.195	15.195	0,31
KURU YÜK/RO-RO	1	5	6	1,20	11.978	75.659	87.637	1,26	32.770	218.462	251.232	5,05
DENİZ ARAÇLARI	5	1	6	1,20	10.168	8.000	18.168	0,26	5.500	6.926	12.426	0,25
Toplam	68	431	499	100%	433.833	6.536.005	6.969.838	100%	358.591	4.616.079	4.974.670	100%

Tablo (22)'de Türk Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi Kuruyük, Dökmeyük, Konteyner, Ro-Ro gemileri, Petrol Tankerleri, 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, 499 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 31.12.2019 itibariyle 24,09'dur.

Türk Deniz Ticaret Filosunun sayısal olarak %37,10'unu oluşturan Kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 31'dir. DWT olarak filomuzun %35,45'ini oluşturan Dökmeyük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 19'dur.

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 GEMİSİ	185	808.300	520.439	31
DÖKME YÜK GEMİSİ	56	2.471.477	1.423.014	19
KONTEYNER	49	1.041.029	832.387	15
KURU YÜK KONTEYNER	10	62.835	42.230	22
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	54	531.182	343.143	18
LPG TANKERİ	5	27.804	25.574	22
ASFALT TANKERİ	4	57.620	45.530	12
SU GEMİSİ	1	1.027	488	50
RO-RO GEMİSİ	18	195.680	460.099	17
RO-RO FERRY-YOLCU	10	30.060	61.755	34
FERİBOT	8	15.329	11.846	30
TREN FERİSİ	2	2.600	2.466	46
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3	5.079	16.719	45
BİLİMSEL ARAŞTIRMA / İNCELEME GEMİSİ	3	7.780	24.309	25
DENİZ OTOBÜSLERİ	1	29.642	431	31
HİZMET GEMİLERİ	32	112.859	104.026	31
PETROL TANKERİ	45	1.457.464	781.361	18
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	33
KURU YÜK RO-RO	6	87.637	251.232	6
DENİZ ARAÇLARI	6	18.168	12.426	7
Genel Toplam	499	6.969.838	4.974.670	24,09

Tablo (23)'te toplam 499 adet ve 6.969.838 DWT'lık Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde;

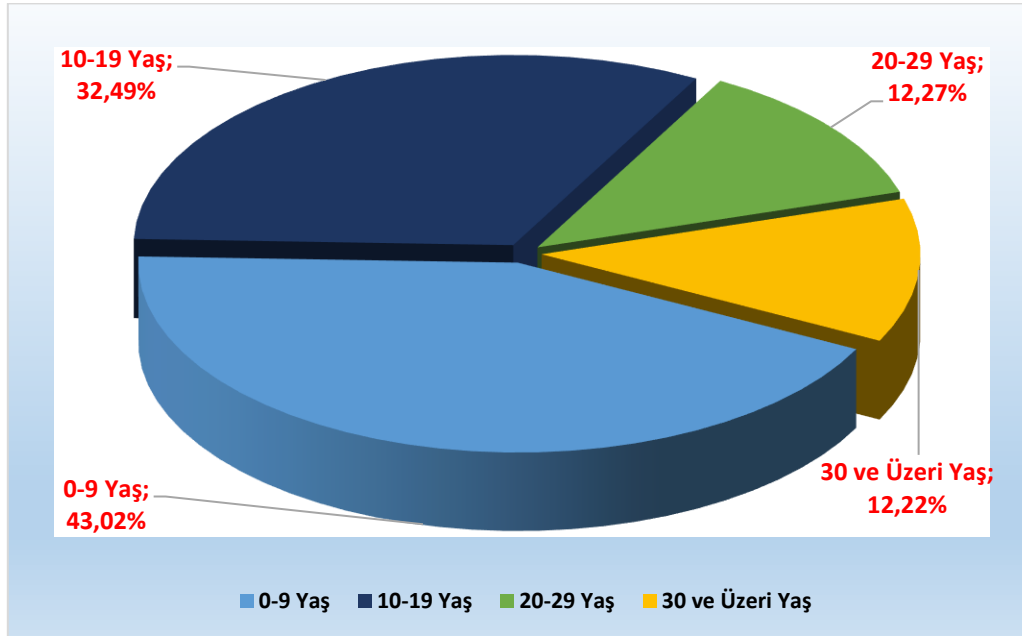
- 2.998.639 DWT'lık 91 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 2.264.345 DWT'lık 132 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 855.457 DWT'lık 90 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 851.397 DWT'lık 186 adet gemi 30 yaş ve üzeri grubunda,

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	3.483	4,65%	6	7.886	10,52%	5	6.103	0,71%	45	57.479	6,75%	59	74.951
1500-5999	22	68.711	9,47%	45	167.757	23,12%	47	160.420	22,11%	109	328.828	45,30%	223	725.716
6000-9999	8	57.462	13,24%	21	159.288	36,71%	15	119.243	27,48%	14	97.863	22,57%	58	433.856
10000-34999	30	580.071	29,68%	42	732.468	37,48%	17	274.348	14,04%	18	367.227	18,79%	107	1.954.114
35000-52999	8	320.121	30,67%	11	500.504	47,95%	5	223.171	21,38%	0	0	0,00%	24	1.043.796
53000-79999	9	556.692	64,74%	4	231.039	26,87%	1	72.172	8,39%	0	0	0,00%	14	859.903
80000-119999	4	327.934	100,00%		0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	4	327.934
120000+	7	1.084.165	69,97%	3	465.403	30,03%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	10	1.549.568
Genel Toplam	91	2.998.639	43,02%	132	2.264.345	32,49%	90	855.457	12,27%	186	851.397	12,22%	499	6.969.838

Grafik 34: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



Grafik (34)'te görüldüğü üzere 1000 DWT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filomuzun %43,02'si 0-9 yaş grubunda, %32,49'u 10-19 yaş grubunda, %12,27'si 20-29 yaş grubunda ve %12,22'si 30 yaş ve üzeri grubunda yer almaktadır.

2.1.4. 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 – 2020 yılları arasındaki gelişimi yer almaktadır. 1999 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 9,6 milyon DWT olup, bunun %90'ı Türk Bayraklı, %10'u ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2020 Yılı başı itibarıyla, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında 29,3 milyon DWT'nin %21'i Türk Bayrağında, %79'u ise yabancı bayrakta yer almıştır.

1 Ocak 2020 itibarıyla 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2019 yılı başı ile 2020 yılı başına göre %2,7'lik bir artış gerçekleşmiştir.

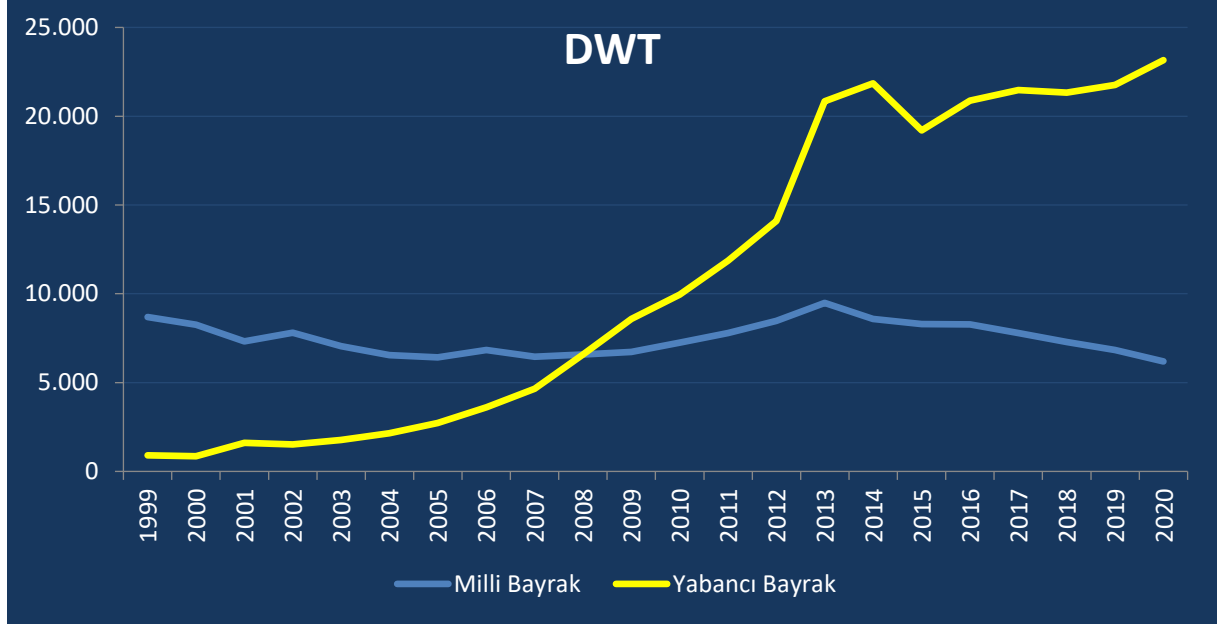
Tablo 24: Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

Yıllar	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		Yıllık Değişim %
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	
1999	448	8.697	90%	69	915	10%	517	9.612	
2000	456	8.269	91%	96	855	9%	552	9.124	-5,1%
2001	445	7.321	82%	107	1.607	18%	552	8.928	-2,1%
2002	451	7.815	84%	117	1.514	16%	568	9.329	4,5%
2003	432	7.045	80%	147	1.772	20%	579	8.817	-5,5%
2004	408	6.556	75%	163	2.159	25%	571	8.715	-1,2%
2005	420	6.427	70%	237	2.725	30%	657	9.152	5,0%
2006	432	6.844	65%	353	3.609	35%	785	10.453	14,2%
2007	446	6.464	58%	424	4.650	42%	870	11.114	6,3%
2008	490	6.592	50%	513	6.591	50%	1.003	13.183	18,6%
2009	520	6.736	44%	636	8.592	56%	1.156	15.328	16,3%
2010	560	7.246	42%	665	9.954	58%	1.225	17.201	12,2%
2011	547	7.797	40%	672	11.863	60%	1.219	19.660	14,3%
2012	523	8.479	38%	642	14.093	62%	1.165	22.572	14,8%
2013	627	9.488	31%	842	20.838	69%	1.469	30.326	34,4%
2014	599	8.580	28%	890	21.846	72%	1.489	30.427	0,3%
2015	564	8.297	30%	834	19.209	70%	1.398	27.507	-9,6%
2016	551	8.272	28%	984	20.879	72%	1.535	29.151	6,0%
2017	525	7.800	27%	1.022	21.465	73%	1.547	29.265	0,4%
2018	483	7.288	25%	1.028	21.323	75%	1.511	28.611	-2,2%
2019	457	6.831	24%	1.027	21.758	76%	1.484	28.589	-0,1%
2020	410	6.194	21%	1.074	23.157	79%	1.484	29.352	2,7%

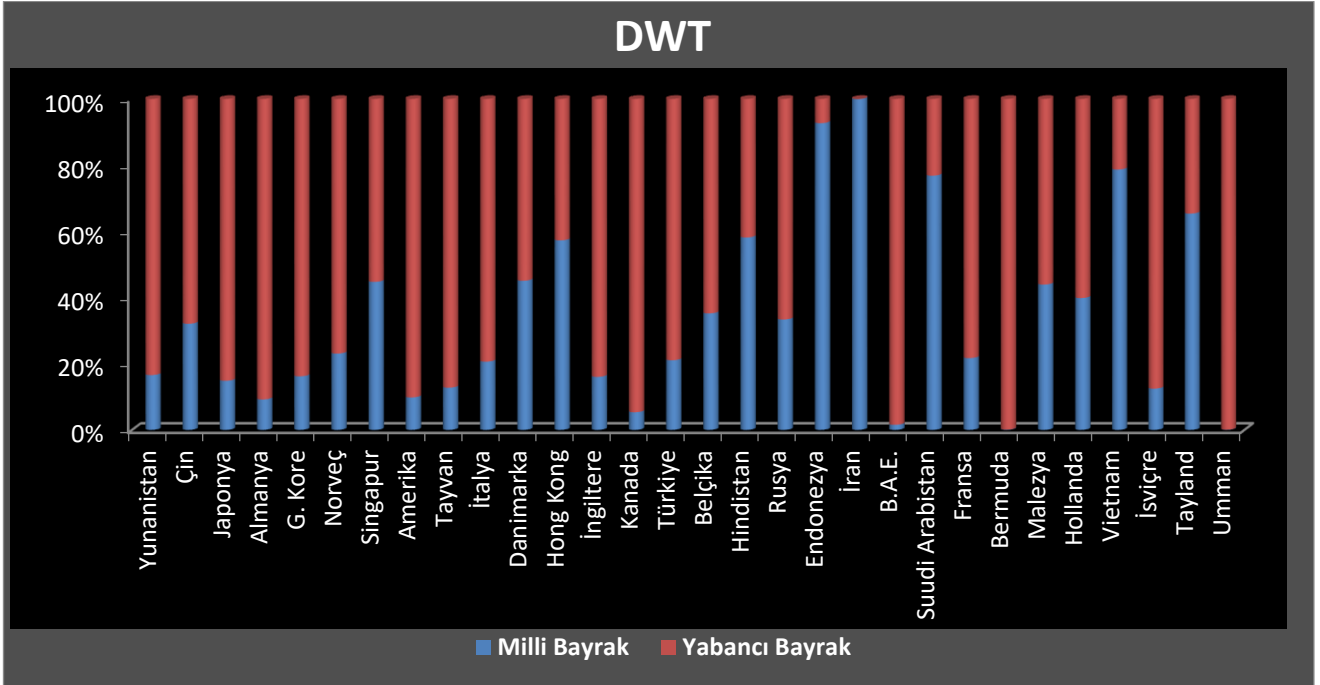
Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2020

1 Ocak 2020 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 6,2 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 23,1 milyon DWT'dir.

Grafik 35:Türk Armatörlerinin Türk ve Yabancı Bayraklı Filo Gelişimi



Grafik 36: 30 Ülkenin Kontrolündeki Filo



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 394 milyon DWT ile 1. sırada, Çin 296 milyon DWT ile 2. sırada, Japonya 249 milyon DWT ile 3. sırada ve Almanya 89 milyon DWT 4. sırada yer almaktadır.

Tablo 25: 1 Ocak 2020 İtibariyle 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GT ve Üzeri)

2020 DWT Sıralaması	Kontrol Ülkesi	Milli Bayrak				Yabancı Bayrak				Toplam Filo				Yıllık Değişim %	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	688	65.545	50	15.1	4.238	329.049	2.036	11.5	4.926	394.593	2.086	12.0	3.7	83.4
2	Çin	3.832	95.314	954	12.3	2.856	201.039	3.074	12.0	6.688	296.353	4.028	12.2	6.5	67.8
3	Japonya	852	37.139	238	12.0	3.332	212.571	1.853	0	4.184	249.710	2.090	9.0	2.3	85.1
4	Almanya	177	8.227	600	16.5	2.449	80.871	3.578	12.5	2.626	89.098	4.178	12.8	-6.7	90.8
5	G. Kore	722	13.865	145	18.0	908	71.490	422	11.5	1.630	85.354	567	14.4	6.9	83.8
6	Norveç	587	17.582	58	15.3	1.125	58.460	485	14.1	1.712	76.042	543	14.5	1.3	76.9
7	Singapur	738	29.239	325	9.7	829	35.966	550	14.1	1.567	65.204	875	12.0	18.4	55.2
8	Amerika	206	5.832	92	22.7	971	53.491	204	14.3	1.177	59.323	296	15.8	-0.5	90.2
9	Tayvan	130	6.559	175	15.6	815	44.763	833	12.7	945	51.322	1.008	13.1	-0.6	87.2
10	İtalya	417	10.364	72	18.7	686	39.795	1.563	11.5	1.103	50.159	1.635	14.2	4.2	79.3
11	Danimarka	361	20.410	1.412	14.6	521	24.766	1.148	12.0	882	45.176	2.561	13.1	-1.3	54.8
12	Hong Kong	416	22.830	27	9.5	561	16.955	42	19.4	977	39.784	68	15.2	5.5	42.6
13	İngiltere	185	6.106	115	13.0	604	31.889	839	12.1	789	37.995	954	12.3	18.6	83.9
14	Kanada	132	1.688	10	24.1	386	29.904	920	11.1	518	31.593	930	14.4	0.1	94.7
15	Türkiye	410	6.194	84	22.1	1.074	23.157	242	19.4	1.484	29.352	325	20.1	2.6	78.9
16	Belçika	90	10.044	18	10.8	159	18.411	62	9.8	249	28.455	80	10.2	1.2	64.7
17	Hindistan	629	15.573	19	14.6	167	11.162	4	13.7	796	26.735	23	14.4	8.7	41.8
18	Rusya	1.148	7.749	97	29.2	336	15.422	39	20.1	1.484	23.171	136	27.1	2.3	66.6
19	Endonezya	1.956	20.051	212	23.3	74	1.582	18	19.4	2.030	21.633	230	23.1	4.1	7.3
20	İran	208	18.173	103	18.7	4	12	-	33.8	212	18.185	103	19.0	3.8	0.1
21	B.A.E.	49	277	6	15.0	545	17.603	135	20.2	594	17.879	141	19.8	24.6	98.5
22	Suudi Arabistan	111	13.270	8	15.6	39	3.994	1	19.1	150	17.264	8	16.5	-3.6	23.1
23	Fransa	118	3.528	242	13.8	203	12.698	940	10.9	321	16.226	1.181	12.0	1.5	78.3
24	Bermuda	1	13	-	11.3	90	14.502	40	7.7	91	14.515	40	7.8	23.0	99.9
25	Malezya	198	6.380	23	18.2	132	8.114	1	15.3	330	14.494	25	17.0	3.3	56.0
26	Hollanda	566	4.704	201	12.8	330	7.075	75	14.0	896	11.779	276	13.3	1.8	60.1
27	Vietnam	828	7.662	40	13.3	130	2.072	4	19.6	958	9.734	44	14.2	5.5	21.3
28	İsviçre	27	1.146	3	8.2	195	8.026	5	11.3	222	9.172	9	10.9	5.7	87.5
29	Tayland	311	5.614	30	25.7	76	2.964	31	16.1	387	8.578	61	23.8	13.9	34.6
30	Umman	5	6	-	12.8	51	8.069	1	9.2	56	8.075	1	9.5	2.5	99.9
30 Ülke Toplamı		16.098	461.084	5.360	16.5	23.886	1.385.869	19.144	12.6	39.984	1.846.954	24.504	14.2	4.4	75.0
Diğer		2.311	33.750	221	23.6	2.609	75.285	351	20.8	4.920	109.035	572	22.1	3.6	69.0
Ara Toplam		18.409	494.835	5.581	17.4	26.495	1.461.155	19.495	13.4	44.904	1.955.989	25.076	15.0	4.4	74.7
Bilinmeyen										470	5.607	139	25.4	-4.2	
Dünya Toplamı										45.374	1.961.597	25.215	15.1	4.3	

Kaynak: ISL Ocak - Şubat 2020

Dünyanın kolay bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2020 itibariyle (1000 GT ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Çin'in 2'inci, Japonya'nın 3'üncü olduğu sıralamada Türkiye 15. sırada yer almıştır.

2019 yılına nazaran Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı %76'dan, 2020 yılı başı itibariyle %79'a yükselmiştir.

30 Ülkenin DWT olarak %25'i milli bayraklarında, %75'i ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Tablo 26: 1 Ocak 2020 İtibariyle Dünya Deniz Ticaret Filosu (300 GT ve Üzeri)

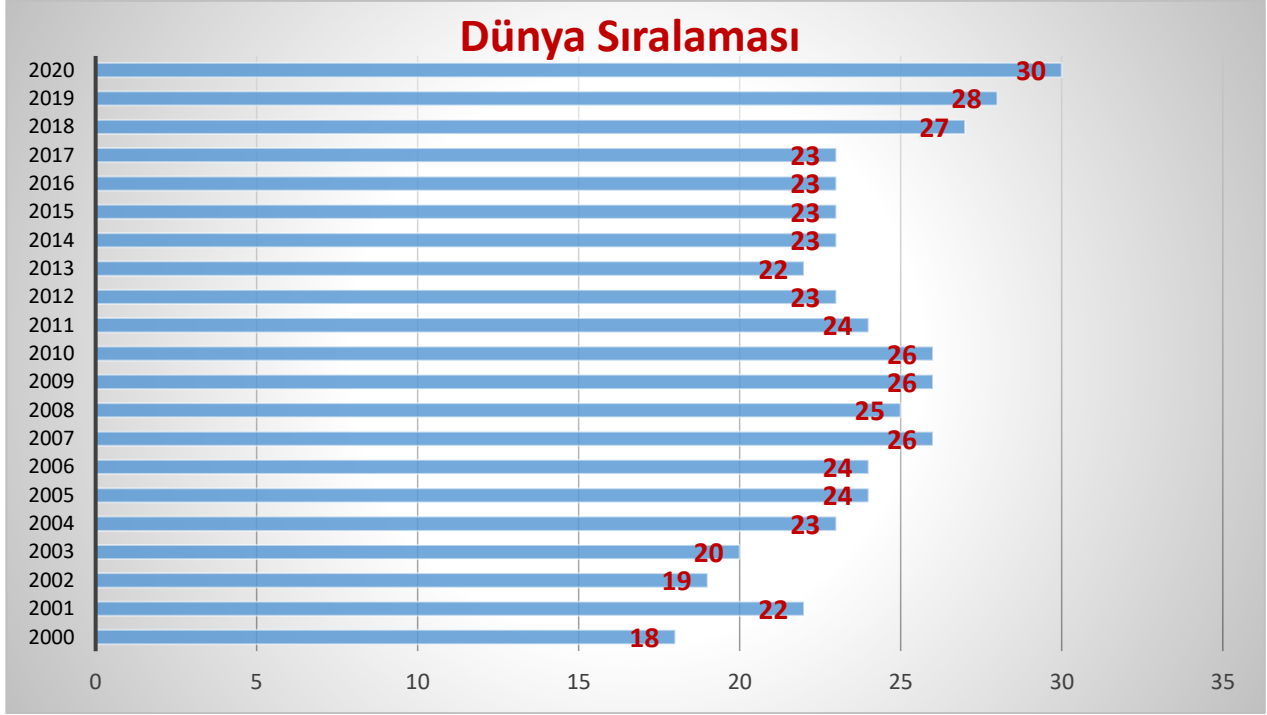
2020 Yılı DWT Sırası	Bayrak	1 Ocak 2019				1 Ocak 2020				DWT %	Yıllık Değişim %
		Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Sayısı	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Panama	6.398	211.917	323.031	3.291	6.486	212.179	320.335	3.489	16.3	-0.8
2	Liberya	3.332	149.541	236.874	3.876	3.553	165.854	266.245	4.009	13.5	12.4
3	Marşal Adaları	3.255	146.245	237.316	1.267	3.404	155.141	254.460	1.250	12.9	7.2
4	Hong Kong	2.544	124.263	197.725	3.454	2.534	126.763	200.544	3.596	10.2	1.4
5	Singapur	2.326	84.497	126.533	2.345	2.362	90.016	135.649	2.467	6.9	7.2
6	Malta	1.998	73.890	109.635	1.590	2.036	79.320	114.468	2.036	5.8	4.4
7	Çin	4.346	59.916	93.592	936	4.425	61.277	95.759	954	4.9	2.3
8	Yunanistan	913	39.573	69.099	50	913	39.843	68.887	51	3.5	-0.3
9	Bahama	1.146	54.383	65.727	177	1.133	55.419	65.224	212	3.3	-0.8
10	Japonya	2.552	27.083	38.385	159	2.591	28.738	39.822	244	2.0	3.7
11	İngiltere	735	30.755	42.844	826	634	24.038	34.465	384	1.7	-19.6
12	G. Kıbrıs	839	21.801	33.774	461	864	22.402	33.785	497	1.7	0.0
13	Danimarka	504	20.310	22.436	1.494	516	21.035	23.177	1.528	1.2	3.3
14	Endonezya	3.267	14.689	20.564	216	3.391	16.037	22.651	218	1.1	10.1
15	Portekiz	517	14.667	19.620	907	561	15.284	20.798	902	1.1	6.0
16	Norveç	807	15.099	18.961	62	865	16.037	19.969	61	1.0	5.3
17	İran	375	2.747	4.126	106	449	10.785	19.402	104	1.0	370.2
18	Hindistan	883	9.746	16.571	58	888	9.645	16.501	57	0.8	-0.4
19	Güney Kore	1.021	8.763	12.439	110	1.025	10.558	14.763	145	0.7	18.7
20	Suudi Arabistan	125	7.334	13.054	8	129	7.536	13.479	8	0.7	3.3
21	İtalya	673	14.541	12.904	121	641	13.976	11.372	109	0.6	-11.9
22	Belçika	92	6.033	10.178	1	102	6.230	10.358	22	0.5	1.8
23	Rusya	1.515	6.542	8.307	102	1.546	6.989	8.957	108	0.5	7.8
24	Amerika	364	7.326	8.126	241	363	7.652	8.388	253	0.4	3.2
25	Vietnam	1.370	4.710	7.710	40	1.401	5.113	8.359	40	0.4	8.4
26	Almanya	246	7.664	8.352	600	238	7.672	8.338	605	0.4	-0.2
27	Bermuda	133	9.973	7.929	39	128	9.713	7.355	44	0.4	-7.2
28	Fransa	203	5.777	6.956	220	218	6.011	7.116	242	0.4	2.3
29	Malezya	417	5.656	6.860	23	429	5.627	6.907	27	0.4	0,7
30	Türkiye	782	5.270	7.303	120	735	4.943	6.698	97	0.3	-8.3
31	Tayvan	184	3.820	5.636	160	200	4.421	6.659	176	0.3	18.1
32	Antigua & Barbuda	744	5.631	7.478	381	691	5.000	6.590	343	0.3	-11.9
33	Tayland	565	3.443	5.650	30	567	3.930	6.544	31	0.3	15.8
34	Cayman Adaları	144	4.454	6.611	1	138	4.392	6.524	1	0.3	-1.3
35	Filipinler	1.021	3.716	5.362	52	1.041	4.166	6.165	51	0.3	15.0
36	Hollanda	773	6.138	6.237	246	763	6.067	6.147	246	0.3	-1.4
37	Brezilya	127	2.651	4.310	54	131	2.752	4.427	64	0.2	2.7
38	Kuveyt	40	2.275	4.135	1	40	2.317	4.182	1	0.2	1.1
39	Bangladeş	276	1.359	2.370	1	315	1.840	3.185	0	0.2	34.4
40	Belize	448	1.960	3.086	17-	452	1.890	2.936	15	0.1	-4.8
155	Toplam	54.672	1.266.660	1.889.112	24.328	55.655	1.320.140	1.970.526	25.227	100	4.3

Kaynak: ISL Ocak - Şubat 2020

Dünya Deniz Ticaret Filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri kırk ülke bazında sıralaması Tablo (26)'dadır. Buna göre dünya filosunun %16,3'ünü bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, %13,5'ini bünyesinde bulunduran Liberya 2. sırada, %12,9'unu bünyesinde bulunduran Marşal Adaları ise 3. sırada yer almaktadır.

01.01.2020 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 GT ve üzeri) 155 ülke bazında 55655 adet gemi ile 1.970.526.000 DWT / 1.320.140.000 GT'dir. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, %0,3 ile Türkiye 30'uncu sıraya gerilemiştir.

Grafik 37: Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Dünya Sıralaması



2.1.5. 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 (68 milyon DWT) 1. sırada, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (33 milyon DWT) 2. sırada, İran (19 milyon DWT) 3. sırada, Rusya (8 Milyon DWT) 4. sırada ve Türkiye (6 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 %	Değişim %
8	Yunanistan	913	68.887	3,5%	-0,3%
12	G. Kıbrıs	864	33.785	1,7%	0,0%
17	İran	449	19.402	1,0%	370,2%
23	Rusya	1.546	8.957	0,5%	7,8%
30	Türkiye	735	6.698	0,3%	-8,3%
53	Mısır	99	1.431	0,1%	3,5%
88	Ukrayna	103	274	0,0%	0,9%
98	Bulgaristan	29	144	0,0%	-2,3%
107	Suriye	13	78	0,0%	25,0%
108	Gürcistan	20	76	0,0%	-39,7%
121	Romanya	16	41	0,0%	-

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2020

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 394 milyon DWT, Rusya 23 milyon DWT ve İran 18 milyon DWT'dir.



TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

2.2. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

Dünya taşımacılığının 2008-2019 yıllarındaki yüzdeler dağılımı tablosunda 2019 yılında denizyolunun payı %83 olarak gerçekleşmiştir.

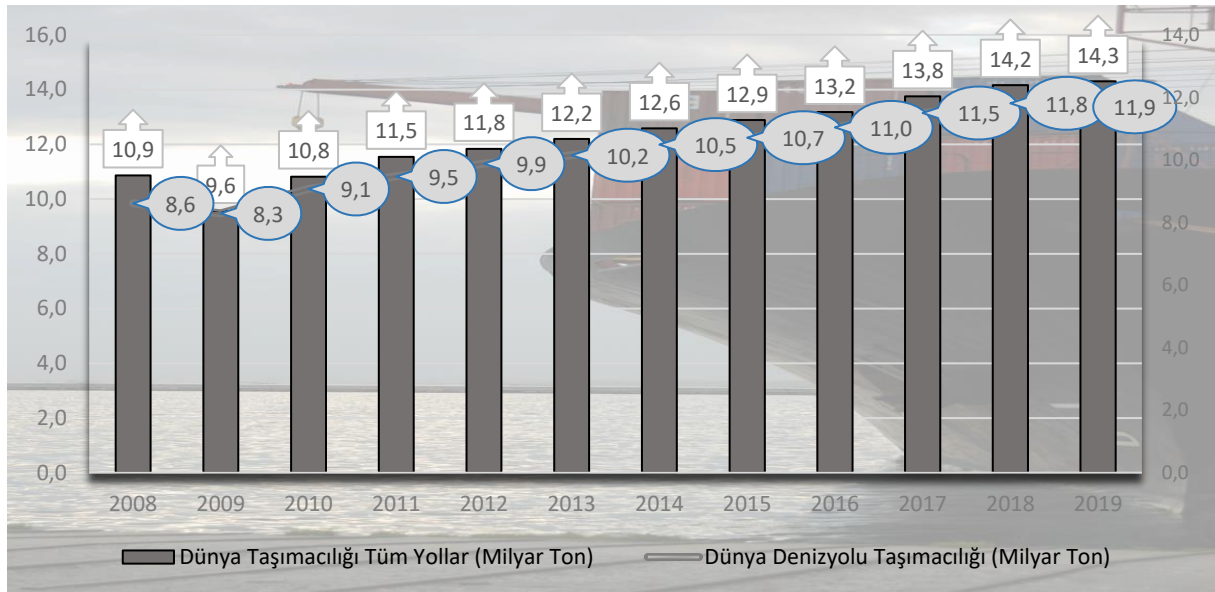
Clarksons verilerine göre, 2019 Yılında Dünya Taşımacılığının miktar olarak %83'i denizyolu %16 Karayolu(karayolu + demiryolu) ve %1'den azı ise havayolu ile gerçekleşmiştir.

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 (%)
2008	10,9	-	8,6	79%
2009	9,6	-12%	8,3	87%
2010	10,8	13%	9,1	84%
2011	11,5	7%	9,5	82%
2012	11,8	3%	9,9	84%
2013	12,2	3%	10,2	83%
2014	12,6	3%	10,5	83%
2015	12,9	3%	10,7	83%
2016	13,2	3%	11,0	84%
2017	13,8	5%	11,5	84%
2018	14,2	3%	11,8	83%
2019	14,3	1%	11,9	83%
2020	14,7	3%	12,2	83%

Kaynak: Clarksons Research Feb.2020

Grafik 38: 2019 Dünya Deniz Taşımacılığı (mton %)

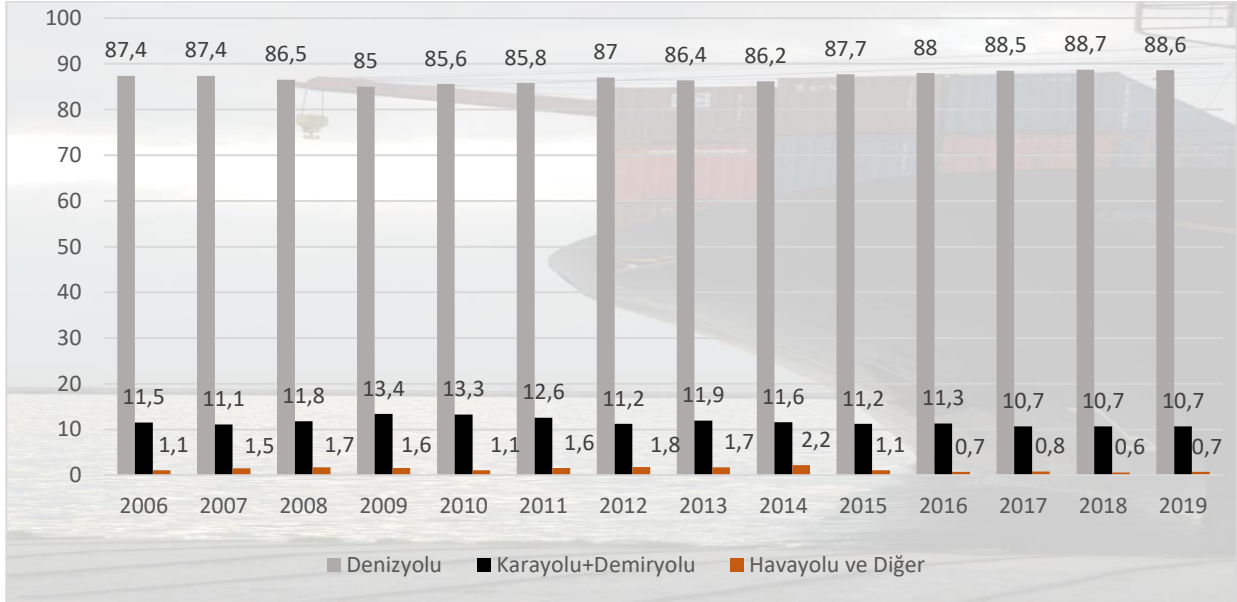


Tablo 29: 2006-2019 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru ve Diğer
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1
2007	87,4	1,1	10	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1
2009	85	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87	0,6	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	0,5	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

Kaynak: TÜİK

Grafik 39: 2006-2019 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları



Kaynak: TÜİK

2019 Yılında dünya deniz ticaretinin %83'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin %88'i denizyoluyla taşınmıştır.

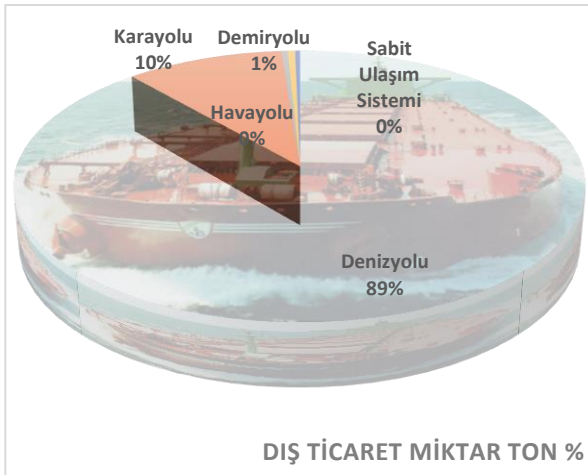
Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2019 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) %88,55'si Denizyolu ile %10,25'i Karayolu ile, %0,44'ü Demiryolu ile, %0,39'u havayolu ile ve %0,32'si ise Sabit Ulaşım Sistemi ile taşınmıştır.

Tablo 30: 2019 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar ve Değer Yüzdeleri

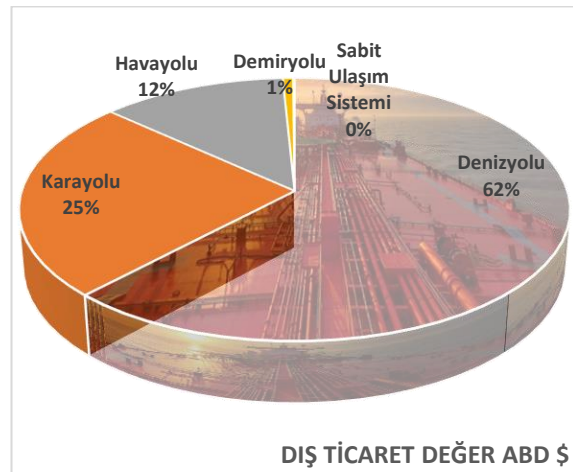
YOLLAR	İHRACAT MİKTAR TON %	İTHALAT MİKTAR TON %	DIŞ TİCARET MİKTAR TON %	İHRACAT DEĞER ABD \$	İTHALAT DEĞER ABD \$	DIŞ TİCARET DEĞER ABD \$
DENİZYOLU	79,48%	94,86%	88,55%	61,82%	62,36%	62,09%
KARAYOLU	19,17%	4,03%	10,25%	29,00%	20,42%	24,66%
HAVAYOLU	0,88%	0,05%	0,39%	8,42%	16,38%	12,45%
DEMİRYOLU	0,46%	0,50%	0,44%	0,56%	0,81%	0,69%
SABİT ULAŞIM SİSTEMİ	0,00%	0,55%	0,32%	0,19%	0,02%	0,11%

Kaynak: TÜİK

Grafik 40: Dış Ticaret Milyar Ton (%)



Grafik 41 : Dış Ticaret Değer ABD \$



TÜİK'ten alınan bilgilerde, 2019 yılı yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi miktar ve değer tablosunda ithalat rakamına ilaveten 26,5 milyar ABD \$ belirlenemeyen bir değer yer almakta olup bu değer miktar ve hangi yolla taşındığı belirtilmediğinden toplama ilave edilememiştir.

2019 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değer olarak % 62,09'u Denizyolu ile % 24,66'sı Karayolu ile % 0,69'u Demiryolu ile % 12,45'i Havayoluyla ile ve % 0,11'i Sabit Ulaşım Sistemi ile taşınmıştır. Diğer yollarla taşınan ihracat ve ithalat yüklerinin miktar ve değer bilgileri tablodadır.

2.2.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Hacmindeki Gelişmeler

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

2.2.2. Kabotaj Yük Taşımaları

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

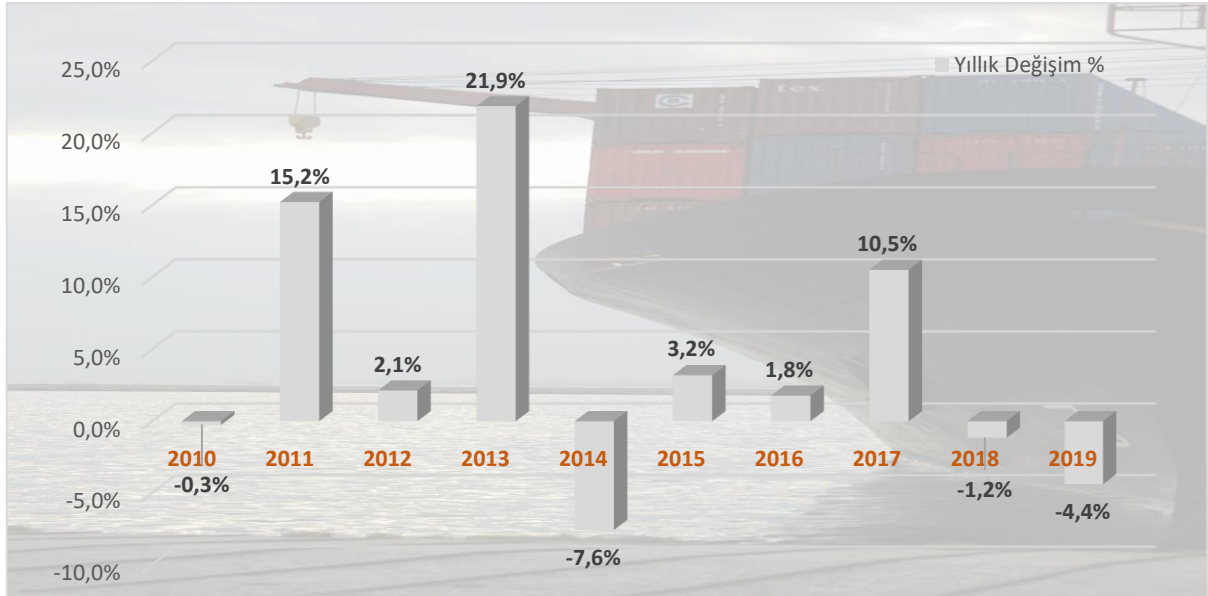
ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtımı denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır. 2007 – 2019 Yıllarında gerçekleşen kabotaj taşıması miktarları ile değişim bilgileri Tablo 31'dedir.

Tablo 31: 2007-2019 Yılları Kabotaj Yük Taşımacılığı (mton)

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim %
2007	18.004.619	18,97%
2008	20.136.037	11,84%
2009	19.485.900	-3,23%
2010	19.434.485	-0,26%
2011	22.389.570	15,21%
2012	22.869.458	2,14%
2013	27.868.157	21,86%
2014	25.753.831	-7,59%
2015	26.578.284	3,20%
2016	27.050.225	1,78%
2017	29.898.010	10,50%
2018	29.550.554	-1,16%
2019	28.251.017	-4,40%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 42: 2007-2019 Kabotaj Taşımacılığı Değişim Yüzdeleri (%)



2019 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla % 4.4 azalış ile 28.251.017 ton yük taşınmıştır. 2007-2019 yılları arasında kabotaj taşımacılığı % 56,9 artmıştır.

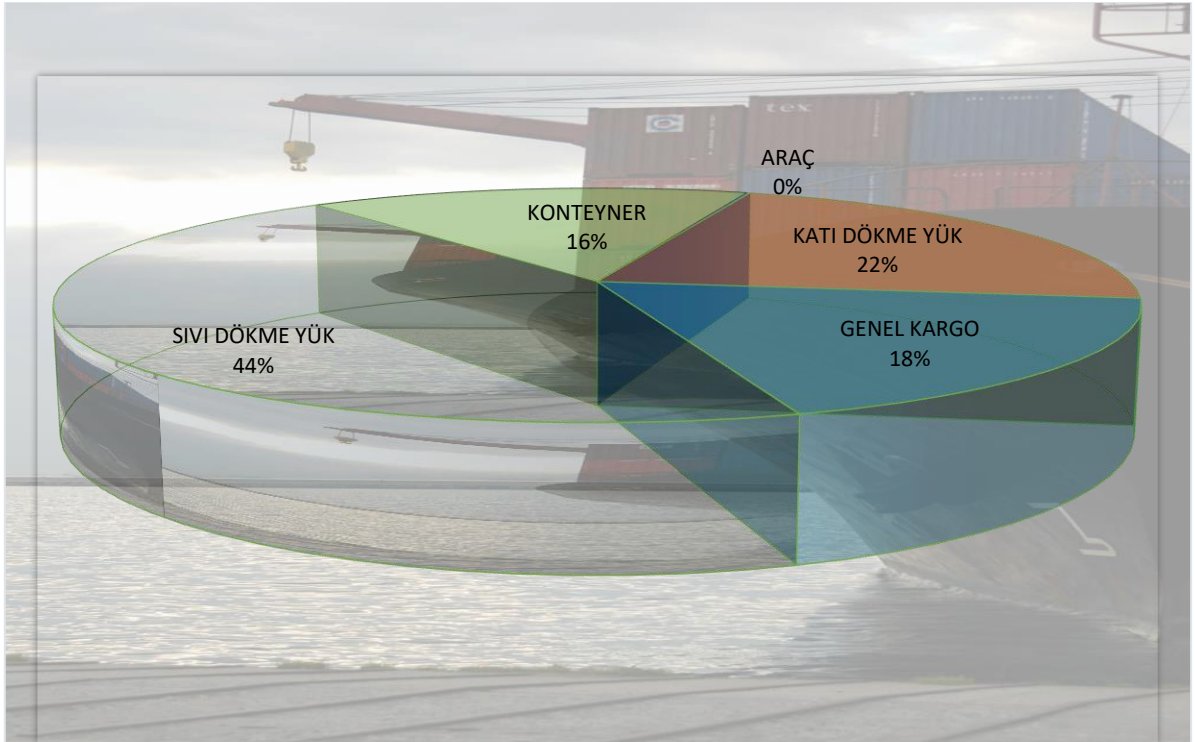
Tablo 32: 2019 Yılı Kargo Tipleri İtibariyle Kabotaj Taşımacılığı (mton)

KARGO TİPİ	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTMA	KABOTAJ ELLEÇLEMESİ	% Pay
KATI DÖKME YÜK	6.145.691	6.025.082	12.170.773	21,7%
GENEL KARGO	5.010.088	4.664.094	9.674.182	17,2%
SIVI DÖKME YÜK	12.564.433	12.575.311	25.139.744	44,8%
KONTEYNER	4.496.857	4.564.782	9.061.639	16,1%
ARAÇ	33.948	32.438	66.386	0,1%
TOPLAM	28.251.017	27.861.707	56.112.724	100,0%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotaj da en fazla elleçlenen kargo sıralamasında , %44 ile Sıvı Dökme Yük, %22 ile Katı Dökme Yük, %18 ile Genel Kargo, %16 ile Konteyner ve %0,1 Araç olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 43: 2019 Kabotajda Kargo Tipleri İtibariyle Yük Dağılımı (mton %)



2019 Yılı limanlar itibariyle kabotaj elleçlemesinde %19 ile Kocaeli limanı, %12 ile Aliğa ve İskenderun limanları ilk üç sırada yer almıştır.

Tablo 33 : 2019 Yılında Kabotaj Elleçlemesi Yapılan Limanlar (mton %)

LİMAN BAŞKANLIĞI	KABOTAJ YÜKLEME	KABOTAJ BOŞALTIMA	TOPLAM ELLEÇLEME	Toplan Elleçleme %
Kocaeli	5.131.272	5.488.419	10.619.691	19%
Aliağa	5.555.142	1.416.726	6.971.868	12%
İskenderun	5.165.239	1.359.879	6.525.118	12%
Botaş	1.493.535	2.298.967	3.792.502	7%
Tekirdağ	748.152	2.913.874	3.662.026	7%
Antalya	787.422	1.875.275	2.662.697	5%
Gemlik	1.405.111	1.238.166	2.643.277	5%
Ambarlı	1.009.006	1.577.790	2.586.796	5%
İstanbul	67.210	2.465.453	2.532.663	5%
Karadeniz Ereğli	479.835	1.606.160	2.085.995	4%
Samsun	979.111	1.027.676	2.006.787	4%
Karabiga	496.783	632.498	1.129.281	2%
Çanakkale	967.150	71.007	1.038.157	2%
Mersin	248.276	785.780	1.034.056	2%
Marmara Adası	974.367	3.216	977.583	2%
İzmir	358.754	461.811	820.565	1%
Bandırma	492.273	232.810	725.083	1%
Ünye	418.265	119.219	537.484	1%
Tuzla	320.303	183.176	503.479	1%
Tirebolu	900	461.294	462.194	1%
Hopa	275.787	161.409	437.196	1%
Rize	13.276	421.828	435.104	1%
Zonguldak	170.051	263.432	433.483	1%
Trabzon	190.355	240.180	430.535	1%
İnebolu	326.387	29.519	355.906	1%
Yalova	69.699	239.293	308.992	1%
Göcek	0	106.703	106.703	0%
İğneada	71.200	0	71.200	0%
Bartın	1.900	59.088	60.988	0%
Çeşme	3	48.933	48.936	0%
Marmaris	0	20.968	20.968	0%
Amasra	11.105	2.199	13.304	0%
Alanya	0	12.009	12.009	0%
Fatsa	4.624	5.825	10.449	0%
Bozcaada	0	9.775	9.775	0%
Giresun	4.146	5.193	9.339	0%
Güllük	9.058	0	9.058	0%
Karasu	0	7.598	7.598	0%
Erdek	0	6.507	6.507	0%
Şile	5.320	0	5.320	0%
Taşucu	0	1.987	1.987	0%
Dikili	0	65	65	0%
Toplam	28.251.017	27.861.707	56.112.724	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

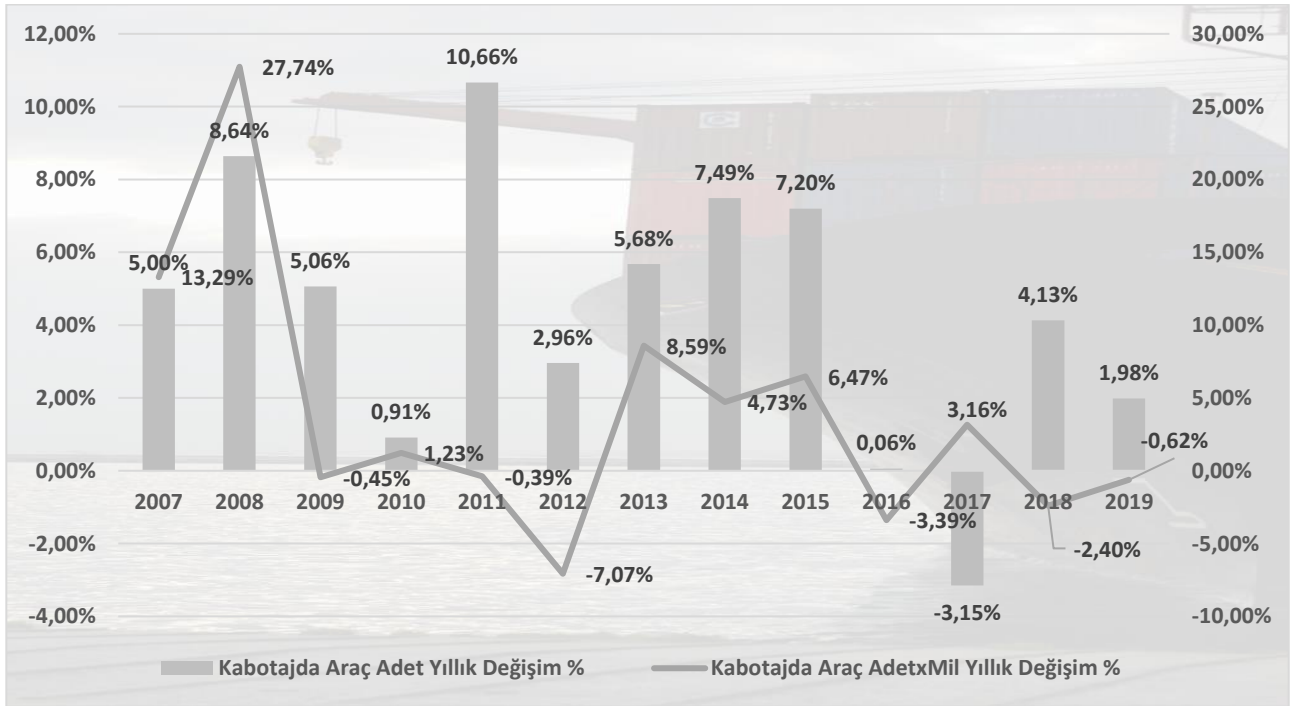
Tablo 34: 2007-2019 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı / Araç-Mil (Ton-Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim %	Araç (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2007	8.161.999	5,00%	59.942.527	13,29%
2008	8.866.797	8,64%	82.950.808	27,74%
2009	9.315.772	5,06%	82.580.396	-0,45%
2010	9.400.735	0,91%	83.607.444	1,23%
2011	10.402.917	10,66%	83.283.519	-0,39%
2012	10.710.645	2,96%	77.785.568	-7,07%
2013	11.318.561	5,68%	85.096.902	8,59%
2014	12.166.505	7,49%	89.322.962	4,73%
2015	13.042.399	7,20%	95.505.115	6,47%
2016	13.050.241	0,06%	92.267.227	-3,39%
2017	12.638.289	-3,15%	95.185.009	3,16%
2018	13.159.820	4,13%	92.868.442	-2,40%
2019	13.420.802	1,98%	92.289.144	-0,62%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotajdaki araç taşımacılığı tablosunda 2007 yılından 2019 yılına kadar araç sayılarındaki gelişim ve değişimlerde yer almaktadır. 2019 yılında araç sayısında % 1,98 artış, adet x mil'de ise % 0,62 düşüş gerçekleşmiştir. 2007-2019 yıllarında taşınan araç sayısı % 64 artmıştır.

Grafik 44: 2007-2019 Kabotajda Taşınan Araç Sayısı ve AdetxMil Yıllık Değişim Yüzdeleri



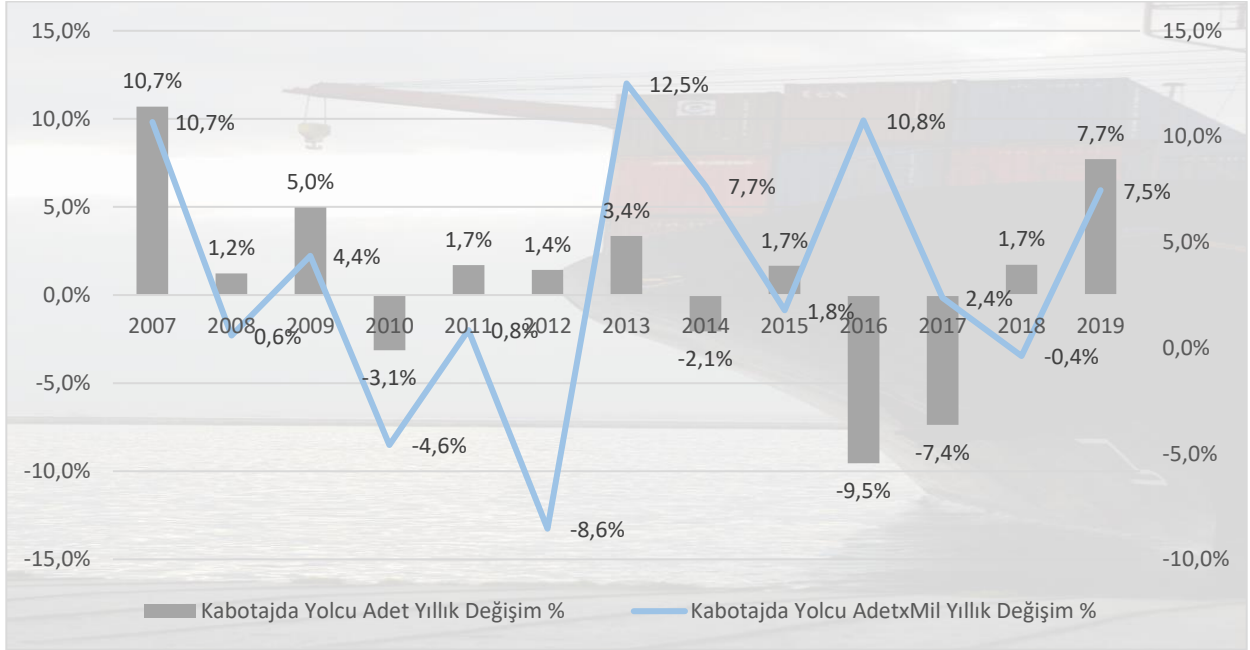
Tablo 35: 2007-2019 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı (AdetxMil)

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yıllık Değişim %	Yolcu (Adet x Mil)	Yıllık Değişim %
2007	149.824.929	10,70%	842.975.355	10,69%
2008	151.645.639	1,22%	847.917.253	0,58%
2009	159.194.370	4,98%	886.609.389	4,36%
2010	154.198.088	-3,14%	847.715.977	-4,59%
2011	156.842.003	1,71%	854.909.150	0,84%
2012	159.076.921	1,42%	787.572.051	-8,55%
2013	164.426.997	3,36%	900.226.869	12,51%
2014	161.048.004	-2,06%	974.923.011	7,66%
2015	163.723.544	1,66%	992.592.392	1,78%
2016	148.101.589	-9,54%	1.112.255.126	10,76%
2017	137.195.691	-7,36%	1.138.826.307	2,38%
2018	139.556.332	1,72%	1.134.349.263	-0,39%
2019	150.312.216	7,71%	1.218.893.742	7,45%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2019 Yılında kabotajda taşınan yolcu sayısı %7,71, yolcu adet x mil ise % 7,45 artış gerçekleşmiştir. 2007-2019 yıllarında taşınan yolcu sayısı % 0,33 artmıştır.

Grafik 45: 2007-2019 Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı ve AdetxMil Yıllık Değişim Yüzdeleri



Tablo 36: 2017-2019 ÖTV'siz Yakıt Teşvik Miktarları

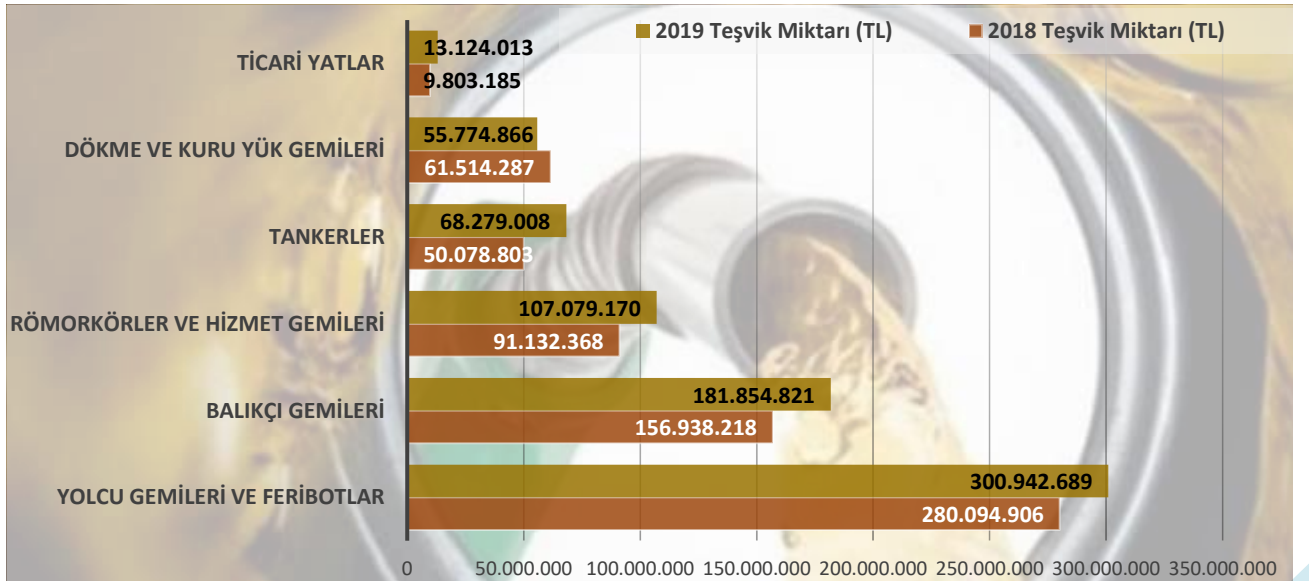
GEMİ CİNSLERİ	2017			2018			2019		
	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı %	Yıllık Değ.%	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı %	Yıllık Değ.%	Teşvik Miktarı (TL)	Toplam Payı %	Yıllık Değ.%
Balıkçı Gemileri	174.647.502	23	-4	156.938.218	24	-10	181.854.821	25%	16%
Römorkörler ve Hizmet Gemileri	93.572.921	13	24	91.132.368	14	-3	107.079.170	15%	17%
Ticari Yatlar	24.099.707	3	23	9.803.185	2	-8	13.124.013	2%	34%
Yolcu Gemileri ve Feribotlar	326.041.046	44	12	280.094.906	43	-17	300.942.689	41%	7%
Tankerler	53.907.870	7	9	50.078.803	8	-7	68.279.008	9%	36%
Dökme ve Kuru Yük Gemileri	73.162.691	10	14	61.514.287	9	-16	55.774.866	8%	-9%
TOPLAM	745.431.737	100	9	649.561.768	100	-13	727.054.567	100%	12%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Kabotajda yük, yolcu ve araç taşımacılığının teşvikini amaçlayan ÖTV'siz akaryakıt teşvik miktarları 2017-2019 yıllarında gemi cinslerine göre dağılımında tablosu incelendiğinde; 2019 yılında;

- Yolcu Gemileri ve Feribotlar % 41
- Balıkçı Gemileri % 25
- Römorkörler ve Hizmet Gemileri % 15
- Dökme ve Kuruyük Gemileri % 8
- Tankerler % 9
- Ticari Yatlar % 2

oranında teşvikten yararlanmışlardır.

Grafik 46: 2018-2019 ÖTV'siz Yakıt Gemi Tipleri Dağılımı

Tablo 37: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (MTON)

YILLAR	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
KAMU SEKTÖR ÖTV'siz YAKIT (mton)	93.518	65.533	35.423	35.732	36.689	54.046	40.975	44.339	48.349	49.723
ÖZEL SEKTÖR ÖTV'siz YAKIT (mton)	227.233	279.868	329.311	317.874	302.172	308.792	338.928	338.572	334.757	332.901

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2010-2019 yıllarında 10 yıllık dönemde ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Uygulamaları kapsamında kamu sektörüne yakıt miktarı olarak 504.327 mton özel sektöre ise 3.110.408 mton ÖTV'si İndirilmiş Yakıt verilmiştir.

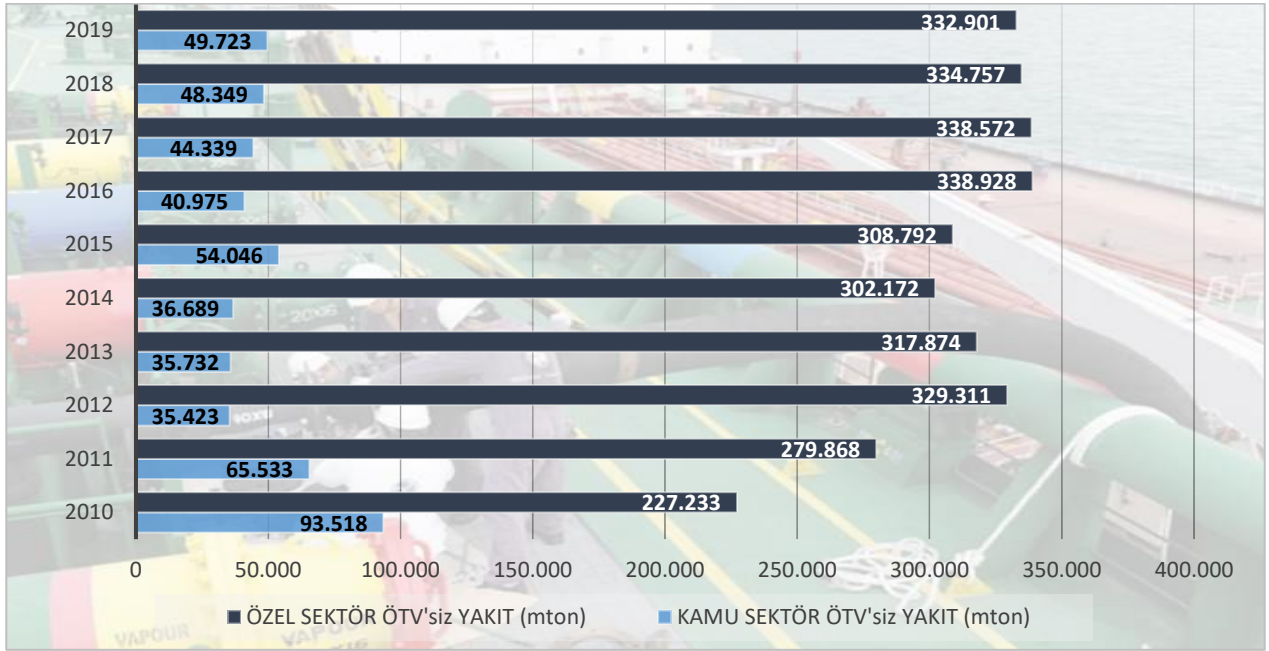
Tablo 38: ÖTV'siz Yakıtların Kamu-Özel Sektöre Göre Dağılımı (TL)

YILLAR	Kamu Sektörü Teşvik Miktarları (TL)	Kamu Sektörü %	Özel Sektör Teşvik Miktarları (TL)	Özel Sektör %	Kamu + Özel Toplam	Yıllık Değişim %
2004	98.800.000	52%	91.200.000	48%	190.000.000	-
2005	93.692.039	38%	152.961.877	62%	246.653.916	30%
2006	91.318.520	35%	171.510.235	65%	262.828.755	7%
2007	97.789.012	35%	183.220.975	65%	281.009.987	7%
2008	109.589.903	36%	199.050.771	64%	308.640.674	10%
2009	114.812.091	34%	227.661.882	66%	342.473.973	11%
2010	136.704.770	32%	289.624.908	68%	426.329.678	24%
2011	100.640.937	21%	383.668.242	79%	484.309.179	14%
2012	57.935.038	10%	496.849.562	90%	554.784.600	15%
2013	67.391.960	11%	545.145.710	89%	612.537.670	10%
2014	69.224.262	12%	522.832.355	88%	592.056.617	-3%
2015	101.983.628	16%	520.498.998	84%	622.482.626	5%
2016	80.260.419	12%	603.059.562	88%	683.319.821	10%
2017	94.160.598	13%	651.271.139	87%	745.431.737	9%
2018	89.013.931	14%	560.547.837	86%	649.561.768	-13%
2019	100.597.371	14%	626.457.195	86%	727.054.566	12%
2004-2019 Toplam	1.503.914.479	19%	6.225.561.248	81%	7.729.475.567	

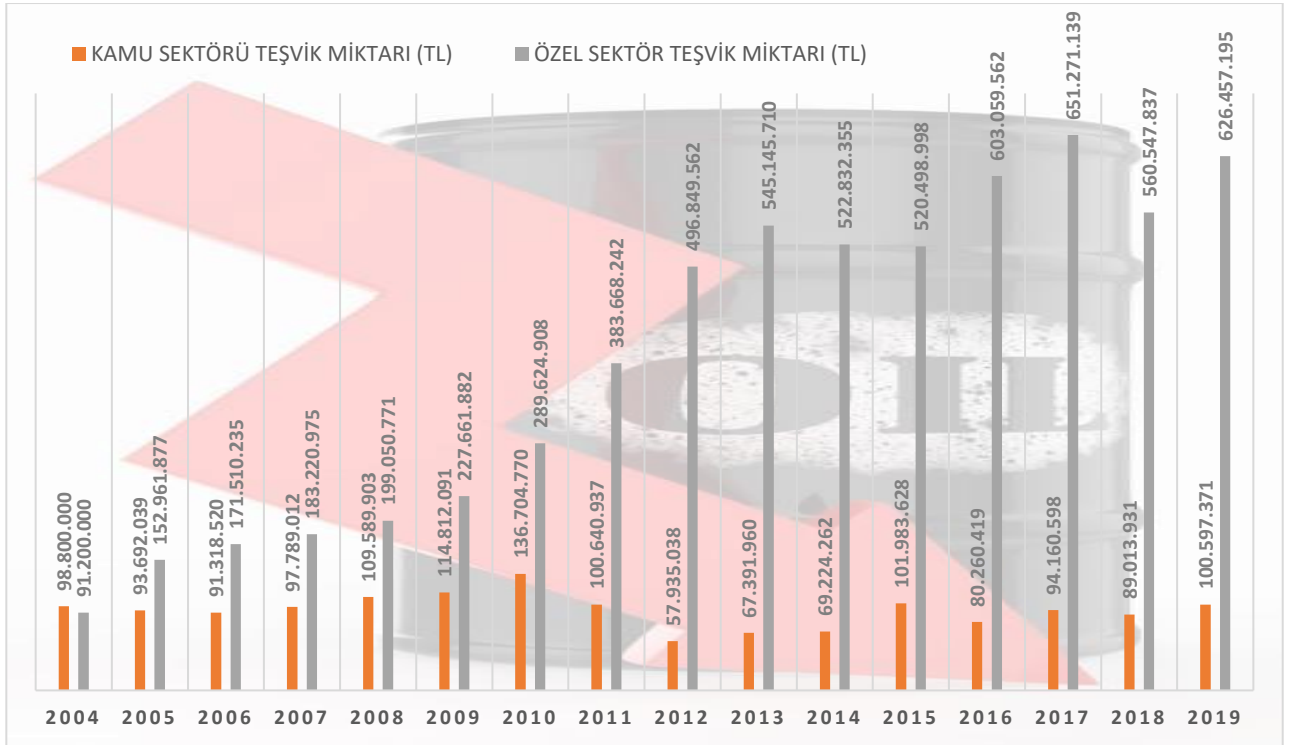
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2004-2019 yılları arasında değer olarak ise kamu sektörüne 1.5 milyar TL, özel sektöre ise 6,2 Milyar TL teşvik verilmiştir.

Grafik 47: 2010-2019 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektöre Verilen Yakıt Miktarları (mton)



Grafik 48: 2004-2019 ÖTV'siz Yakıt Kamu ve Özel Sektör Teşvik Miktarları (TL)



2.2.3. 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.

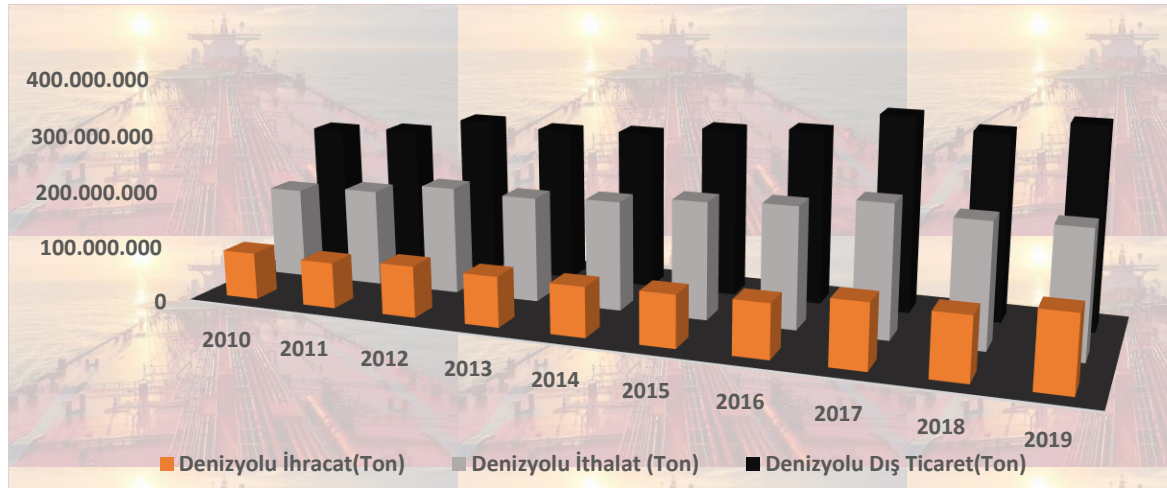
2019 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 221.404.812 ton, ihracatı ise 131.676.578 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 39: 2010-2019 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	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12	88
2016	309.937.639	94.805.120	215.132.519	38.623.279	12	88
2017	347.348.092	113.692.068	233.656.024	36.815.820	11	89
2018	328.969.455	110.424.635	218.544.820	35.510.231	11	89
2019	353.081.390	131.676.578	221.404.812	27.895.737	8	92

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 49: 2010-2019 Denizyolu İthalat-İhracat Taşımaları



Tablo (39)'deki verileri incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2018 yılına nazaran 2019 yılında ihracat taşımaları 110 milyon tondan 131.676.578 milyon tona, ithalat taşımaları ise 218 milyon tondan 221 milyon tona yükselmiştir.

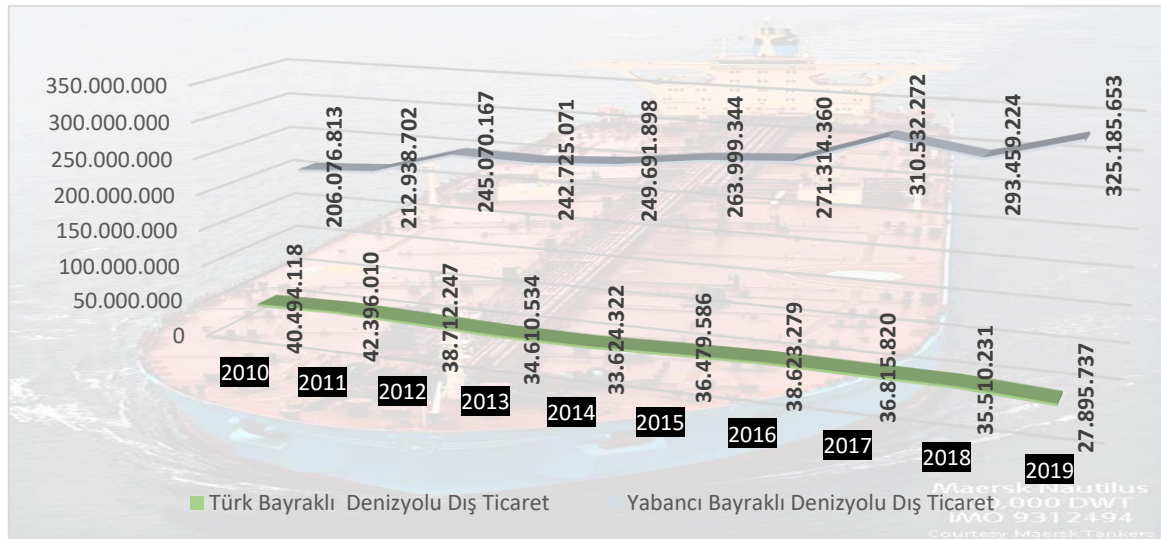
Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk Bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay % 8'dir.

Tablo 40: Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarında Türk ve Yabancı Gemilerin Payları (Ton)

Yıl	Türk Bayraklı					Yabancı Bayrak				
	TB İthalat	%	TB İhracat	%	TB Dış Ticaret	YB İthalat	%	YB İhracat	%	YB Dış Ticaret
2010	28.878.432	18	11.615.686	14	40.494.118	133.747.337	82	72.329.476	86	206.076.813
2011	30.122.065	17	12.273.945	15	42.396.010	143.433.119	83	69.505.583	85	212.938.702
2012	26.476.350	14	12.235.897	13	38.712.247	165.998.578	86	79.071.589	87	245.070.167
2013	22.949.887	12	11.660.647	13	34.610.534	164.831.728	88	77.893.343	87	242.725.071
2014	20.880.367	11	12.743.955	14	33.624.322	173.891.061	89	75.800.837	86	249.691.898
2015	22.724.776	11	13.754.810	15	36.479.586	185.601.532	89	78.397.812	85	263.999.344
2016	23.350.424	11	15.272.855	16	38.623.279	191.782.095	89	79.532.265	84	271.314.360
2017	21.677.485	9	15.138.335	13	36.815.820	211.978.539	91	98.553.733	87	310.532.272
2018	19.850.109	9	15.660.122	14	35.510.231	198.694.711	91	94.764.513	86	293.459.224
2019	13.763.576	6	14.132.161	11	27.895.737	207.641.236	94	117.544.417	89	325.185.653

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 50: Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarında Türk / Yabancı Bayraklı Gemi Payları



2019 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayrımlı olarak incelenmesi halinde, toplam ihracatın 131,6 milyon tonun 14,1 milyon tonu, % 11'i Türk Bayraklı gemilerle; 117,5 milyon tonu, % 89'u yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Toplam ithalatın 221 milyon tonun, 13,7 milyon tonu % 6'sı Türk Bayraklı gemilerle, 207,6 milyon tonu % 94'ü yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 10 yıllık sürecinde; 2010 yılında 246 milyon tonluk taşıma hacminin 2019'de 353 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 162 milyon tondan 221 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 83 milyon tondan 131 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2010 yılında ihracatta 11 milyon tondan 2019 yılında 14 milyon tona çıktığı, ithalatta ise 2010 yılında 28 milyon tondan 2019 yılında 13 milyon tona gerilediği Tablo (40)'da görülmektedir.

Yabancı Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2010 yılında ihracatta 72 milyon tondan 2019 yılında 117 milyon tona, ithalatta ise 2010 yılında 133 milyon tondan 2019 yılında 207 milyon tona yükselmiştir.

2019 verilerine göre ithalat ve ihracat yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasında 2018 yılına nazaran % 3'lik düşüş gerçekleşmiştir.

2.2.4. Dış Ticaret Taşımalarının Yük Cinslerine Göre Dağılımı

Türkiye'nin 2019 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, % 39 ile konteyner, % 31 ile katı dökme yük, % 14 ile genel kargo, % 12 ile sıvı dökme yük ve % 4 araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 41: 2019 Kargo Tipleri Bazında İhracat + Transit Yükleme (mton)

Kargo Tipi	Türk Bayraklı İhracat	Yabancı Bayraklı İhracat	Toplam İhracat	İhracat %	Transit Yükleme	Toplam Yükleme
Katı Dökme Yük	3.768.212	37.320.058	41.088.270	31%	235.052	47.469.013
Genel Kargo	1.677.114	17.110.067	18.787.181	14%	117.112	23.914.381
Sıvı Dökme Yük	842.485	14.379.808	15.222.293	12%	53.174.342	80.961.068
Konteyner	3.960.738	47.315.785	51.276.523	39%	11.431.667	67.205.047
Araç	3.883.612	1.418.699	5.302.311	4%	2.558	5.338.817
Toplam	14.132.161	117.544.417	131.676.578	100%	64.960.731	224.888.326

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

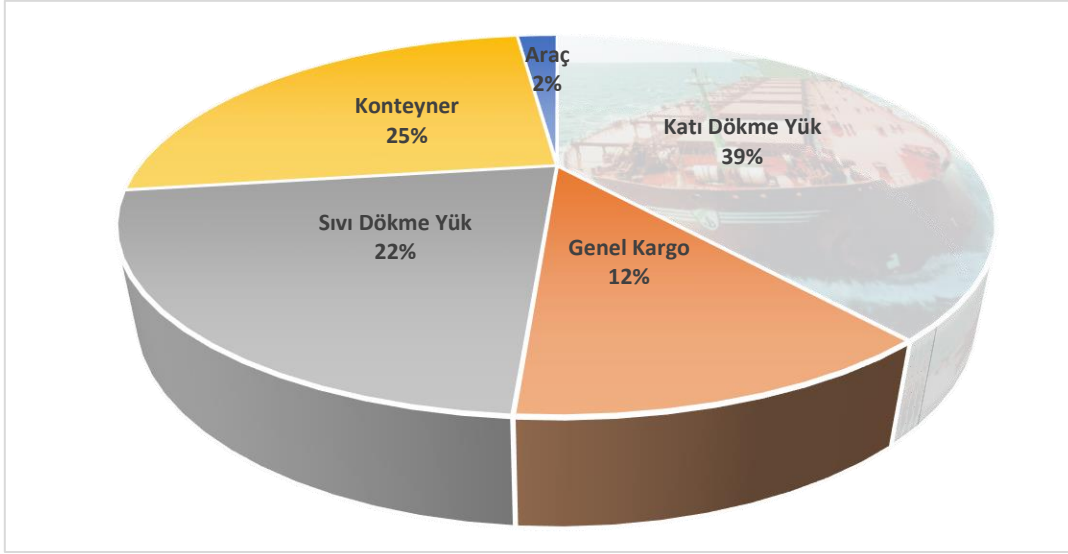
Dış ticaret taşımacılığı ithalat boşaltmasında en fazla taşınan kargo sıralamasında, %44 ile katı dökme yükler, %28 ile sıvı dökme yükler, %17 ile konteyner, %11 ile genel kargo ve %1 ile araç olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 42: 2019 Kargo Tipleri Bazında İthalat + Transit Boşaltma (mton)

Kargo Tipi	Türk Bayraklı İthalat	Yabancı Bayraklı İthalat	Toplam İthalat	İthalat %	Transit Boşaltma	Toplam Boşaltma
Katı Dökme Yük	3.857.580	92.803.485	96.661.065	44%	189.403	102.875.550
Genel Kargo	2.059.458	22.010.580	24.070.038	11%	24.478	28.758.610
Sıvı Dökme Yük	4.047.629	57.272.230	61.319.859	28%	397.676	74.292.846
Konteyner	2.391.245	35.211.714	37.602.959	17%	9.395.222	51.562.963
Araç	1.407.664	343.227	1.750.891	1%	6.788	1.790.117
Toplam	13.763.576	207.641.236	221.404.812	100%	10.013.567	259.280.086

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 51: 2019 Yılı Denizyolu İhracat ve İthalatının Yük Cinslerine Yüzdelerle Dağılımı

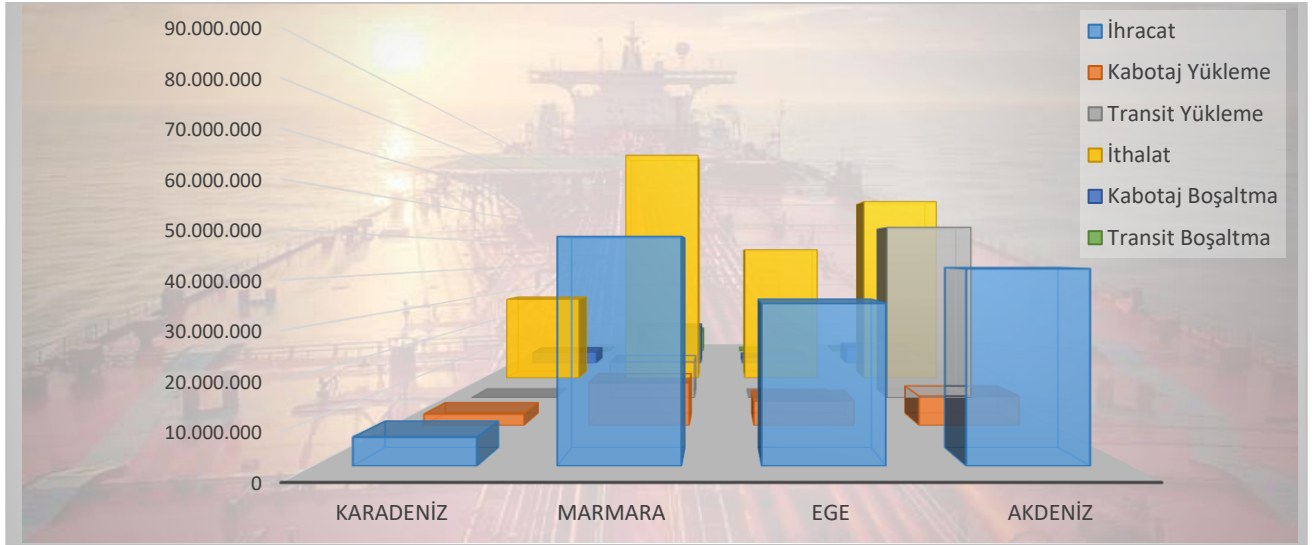


Tablo 43: Bölgeler İtibariyle Toplam Elleçleme

Bölgeler (ton)	Karadeniz	Marmara	Ege	Akdeniz	Genel Toplam
İhracat	6.159.976	48.903.817	34.607.346	42.005.439	131.676.578
Kabotaj Yükleme	2.952.262	11.189.053	6.415.230	7.694.472	28.251.017
Transit Yükleme	71.627	11.235.819	18.570	53.634.715	64.960.731
Toplam Yükleme	9.183.865	71.328.689	41.041.146	103.334.626	224.888.326
İthalat	28.714.626	81.398.238	46.835.797	64.456.151	221.404.812
Kabotaj Boşaltma	4.410.620	14.819.399	2.191.088	6.440.600	27.861.707
Transit Boşaltma	0	9.394.022	20.389	599.156	10.013.567
Toplam Boşaltma	33.125.246	105.611.659	49.047.274	71.495.907	259.280.086
Toplam Elleçleme	42.309.111	176.940.348	90.088.420	174.830.533	484.168.412
Bölgeler (%)					
İhracat	5%	37%	26%	32%	100%
Kabotaj Yükleme	10%	40%	23%	27%	100%
Transit Yükleme	0%	17%	0%	83%	100%
Toplam Yükleme	4%	32%	18%	46%	100%
İthalat	13%	37%	21%	29%	100%
Kabotaj Boşaltma	16%	53%	8%	23%	100%
Transit Boşaltma	0%	94%	0%	6%	100%
Toplam Boşaltma	13%	41%	19%	28%	100%
Toplam Elleçleme	9%	37%	19%	36%	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 52: Bölgeler İtibariyle Toplam Elleçleme



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 44: Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme

Liman Başkanlıkları	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	Toplam Dış Ticaret
BOTAŞ	4.468.588	52.775.652	5.880.429	27.873	63.152.542
KOCAELİ	21.461.239	749.911	39.116.118	249.456	61.576.724
ALİAĞA	21.006.802	18.570	37.781.433	20.389	58.827.194
İSKENDERUN	16.545.933	445.829	38.245.693	405.140	55.642.595
MERSİN	15.822.960	344.984	19.005.560	166.143	35.339.647
AMBARLI	11.059.288	5.056.243	11.471.867	4.475.290	32.062.688
TEKİRDAĞ	2.735.666	5.396.973	13.493.613	4.645.699	26.271.951
KARABİGA	2.017.648	0	9.823.059	0	11.840.707
ZONGULDAK	1.308.291	3.972	10.214.545	0	11.526.808
GEMLİK	5.524.433	12.536	5.716.792	11.314	11.265.075
SAMSUN	1.726.329	0	7.417.880	0	9.144.209
İZMİR	4.239.053	0	4.166.864	0	8.405.917
KDZ. EREĞLİ	900.274	0	6.285.206	0	7.185.480
GÜLLÜK	6.683.869	0	4.181	0	6.688.050
BANDIRMA	1.369.312	0	4.164.424	0	5.533.736
TAŞUCU	3.320.327	0	372.320	0	3.692.647
ÇANAKKALE	2.745.013	0	381.870	0	3.126.883
ANTALYA	1.847.631	68.250	795.612	0	2.711.493
TRABZON	73.184	0	1.998.760	0	2.071.944
TUZLA	1.743.503	0	249.767	0	1.993.270

Tablo 44: Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Devam)

Limn Başkanlıkları	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	Toplam Dış Ticaret
ÇEŞME	801.865	0	703.047	0	1.504.912
KARASU	378.290	0	987.380	0	1.365.670
BARTIN	825.000	1.998	470.842	0	1.297.840
YALOVA	802.491	18.073	450.804	6.788	1.278.156
İSTANBUL	177.852	2.083	694.348	5.475	879.758
GİRESUN	231.786	65.657	485.829	0	783.272
M. ADASI	636.684	0	0	0	636.684
ÜNYE	500.386	0	106.949	0	607.335
DİKİLİ	503.359	0	15.847	0	519.206
HOPA	0	0	503.200	0	503.200
RİZE	118.155	0	124.209	0	242.364
ALANYA	0	0	156.537	0	156.537
İNEBOLU	47.395	0	54.489	0	101.884
FATSA	50.886	0	44.800	0	95.686
TİREBOLU	0	0	20.513	0	20.513
AYVALIK	2.985	0	0	0	2.985
MARMARİS	74	0	1	0	75
BODRUM	27	0	0	0	27
İĞNEADA	0	0	24	0	24
TOPLAM	131.676.578	64.960.731	221.404.812	10.013.567	428.055.688

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2019 Yılında limanlarımızda gerçekteşen dış ticaret elleçlemedinde 30 milyon tonun üzerinde yük elleçleyen altı limanın yüzdellik oranı sırasıyla Bota % 15, Kocaeli % 14, Aliağa % 14, İskenderun % 13, Mersin % 8 ve Ambarlı % 7'dir.

Türkiye'nin 428 milyon ton olarak dış ticaret elleçlemedinin ihracat, ithalat ve transitinin % 65'i altı limanda elleçlenmiştir.

2.2.5. En Fazla İthalat ve İhracat Yapılan Ülkeler

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verileri dikkate alındığında, 2018 yılında denizyolu ile en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında 1. sırada 12 milyon ton ile İtalya, 2. sırada 10 milyon ton ile İspanya ve 3. sırada ise 7 milyon ton ile Mısır yer almaktadır.

En fazla transit yükleme yapılan ülke sıralamasında ise 36 milyon ton ile İtalya 1 sırada, 2,3 milyon ton ile Hindistan 2. sırada ve % 2 ile Portekiz 3.sırada yer almaktadır.

Tablo 45: Denizyoluyla Yapılan Dış Ticaretimizin Ülkelere Göre Dağılımı (mton)

ÜLKELER	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	Toplam
İTALYA	14.359.420	40.466.149	4.304.862	139.819	59.270.250
RUSYA FEDERASYONU	2.545.208	922.318	54.027.474	1.181.103	58.676.103
MISIR	7.901.289	840.608	12.209.565	663.533	21.614.995
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ	7.528.901	217.601	11.067.115	149.952	18.963.569
KOLOMBİYA	1.022.387	2	17.344.599	0	18.366.988
İSPANYA	12.077.489	1.802.588	3.568.006	395.212	17.843.295
YUNANİSTAN	6.286.684	1.008.214	9.347.583	695.356	17.337.837
UKRAYNA	2.796.846	1.062.361	10.869.780	1.225.854	15.954.841
İSRAİL	8.049.607	607.250	6.418.563	392.573	15.467.993
BELÇİKA	5.487.228	141.488	4.483.440	276.090	10.388.246
ROMANYA	2.993.787	812.127	3.666.649	887.132	8.359.695
BREZİLYA	627.700	0	7.645.967	19.354	8.293.021
ÇİN	2.078.613	1.581.616	2.739.555	1.076.974	7.476.758
HOLLANDA	2.473.753	96.681	4.637.033	88.276	7.295.743
CEZAYİR	1.621.354	316.969	5.167.219	17.170	7.122.712
SUUDİ ARABİSTAN	4.568.860	898.083	1.347.860	259.641	7.074.444
IRAK	36.229	0	6.769.936	0	6.806.165
İNGİLTERE	2.848.477	970.137	2.925.889	58.143	6.802.646
FRANSA	2.369.326	1.183.025	2.188.890	28.490	5.769.731
HİNDİSTAN	680.897	1.662.370	3.001.305	230.970	5.575.542
BULGARİSTAN	1.180.666	706.035	3.145.978	512.304	5.544.983
GÜRCİSTAN	1.279.004	1.616.676	1.477.041	391.206	4.763.927
SİNGAPUR	2.283.437	411.839	1.916.382	129.775	4.741.433
LÜBNAN	2.324.022	109.691	2.103.574	116.076	4.653.363
MALTA	2.989.372	393.263	1.187.842	31.870	4.602.347
KANADA	715.988	281.103	3.170.695	53.048	4.220.834
FAS	1.884.235	147.361	1.673.754	95.088	3.800.438
NİJERYA	325.779	3.133	3.215.896	0	3.544.808
LİBYA	1.378.869	126.773	1.882.822	45.854	3.434.318
GÜNEY KORE	916.547	17.982	1.936.991	288.904	3.160.424
PORTEKİZ	1.325.557	1.235.686	551.649	37.556	3.150.448
GANA	3.076.768	374	493	0	3.077.635
Diğer Ülkeler	23.642.279	5.217.685	25.410.405	526.244	54.796.613
TOPLAM	131.676.578	64.857.188	221.404.812	10.013.567	427.952.145

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2019 Yılında denizyoluyla en fazla ithalat, ihracat ve transit elleçleme yapılan ülkeler sıralamasında ise, 1. sırada 59 milyon ton ile İtalya, 2. Sırada 58 milyon ton ile Rusya Federasyonu ve 3. sırada ise 21 milyon ton ile Mısır yer almaktadır.

İlk 10 ülkenin İtalya % 14, Rusya Federasyonu % 14, Mısır % 5, A.B.D. % 4, Kolombiya % 4, İspanya % 4, Yunanistan % 4, Ukrayna % 4, İsrail % 4 ve Belçika % 2 oranı ile toplam elleçlemenin % 59'unu oluşturmaktadır.

2.2.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımalarındaki Gelişmeler

2019 Yılında miktar olarak, OECD Ülkelerine denizyoluyla 60,9 milyon ton ihracat, 66,8 milyon ton ithalat, 48 milyon ton milyon ton transit yükleme ve 695 bin ton transit boşaltma olmak üzere 168,1 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Tablo 46: 2019 Yılı Türkiye - OECD Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (mton)

Ülkeler	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2019 Dış Ticaret Elleçleme
İTALYA	14.359.420	40.466.149	4.304.862	139.819	59.270.250
A.B.D.	7.528.901	217.601	11.067.115	149.952	18.963.569
İSPANYA	12.077.489	1.802.588	3.568.006	395.212	17.843.295
YUNANİSTAN	6.286.684	1.008.214	9.347.583	695.356	17.337.837
İSRAİL	8.049.607	607.250	6.418.563	392.573	15.467.993
BELÇİKA	5.487.228	141.488	4.483.440	276.090	10.388.246
HOLLANDA	2.473.753	96.681	4.637.033	88.276	7.295.743
İNGİLTERE	2.848.477	970.137	2.925.889	58.143	6.802.646
FRANSA	2.369.326	1.183.025	2.188.890	28.490	5.769.731
KANADA	715.988	281.103	3.170.695	53.048	4.220.834
GÜNEY KORE	916.547	17.982	1.936.991	288.904	3.160.424
PORTEKİZ	1.325.557	1.235.686	551.649	37.556	3.150.448
AVUSTRALYA	7.215	3.260	2.815.598	0	2.826.073
ALMANYA	693.821	302.029	1.274.892	135.887	2.406.629
NORVEÇ	11.883	465	1.883.510	0	1.895.858
LETONYA	211	0	1.565.848	75	1.566.134
İSVEÇ	534.755	8.017	508.032	0	1.050.804
LİTVANYA	23.575	0	1.019.973	0	1.043.548
JAPONYA	330.350	135.000	299.480	42.672	807.502
DANİMARKA	39.217	2.745	718.041	0	760.003
POLONYA	350.528	1.869	343.226	0	695.623
MEKSİKA	44.510	178	553.142	140	597.970
SLOVENYA	336.953	52.077	182.893	19.815	591.738
ESTONYA	0	0	576.825	0	576.825
FİNLANDİYA	27.815	0	483.876	0	511.691
İRLANDA	171.136	1.020	36.099	16.051	224.306
ŞİLİ	186.657	0	27.385	0	214.042
İZLANDA	66.712	0	0	0	66.712
AVUSTURYA	0	0	4.629	0	4.629
İSVİÇRE	0	0	75	0	75
SLOVAKYA	0	0	0	0	0
YENİ ZELANDA	0	0	0	0	0
Toplam	67.264.315	48.534.564	66.894.240	2.818.059	185.511.178

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2019 Yılında miktar olarak, AB Ülkelerine denizyoluyla 53 milyon ton ihracat, 44 milyon ton ithalat, 49 milyon ton transit yükleme ve 3 milyon ton transit boşaltma olmak üzere 150 milyon ton yük taşınmıştır.

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

Tablo 47: 2019 Yılı Türkiye - AB Ülkeleri Denizyolu İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (mton)

Ülkeler	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	2019 Dış Ticaret Elleçleme
İTALYA	14.359.420	40.466.149	4.304.862	139.819	59.270.250
İSPANYA	12.077.489	1.802.588	3.568.006	395.212	17.843.295
YUNANİSTAN	6.286.684	1.008.214	9.347.583	695.356	17.337.837
BELÇİKA	5.487.228	141.488	4.483.440	276.090	10.388.246
ROMANYA	2.993.787	812.127	3.666.649	887.132	8.359.695
HOLLANDA	2.473.753	96.681	4.637.033	88.276	7.295.743
FRANSA	2.369.326	1.183.025	2.188.890	28.490	5.769.731
BULGARİSTAN	1.180.666	706.035	3.145.978	512.304	5.544.983
MALTA	2.989.372	393.263	1.187.842	31.870	4.602.347
PORTEKİZ	1.325.557	1.235.686	551.649	37.556	3.150.448
ALMANYA	693.821	302.029	1.274.892	135.887	2.406.629
LETONYA	211	0	1.565.848	75	1.566.134
HIRVATİSTAN	139.444	824.000	420.386	4.698	1.388.528
İSVEÇ	534.755	8.017	508.032	0	1.050.804
LİTVANYA	23.575	0	1.019.973	0	1.043.548
DANİMARKA	39.217	2.745	718.041	0	760.003
POLONYA	350.528	1.869	343.226	0	695.623
SLOVENYA	336.953	52.077	182.893	19.815	591.738
ESTONYA	0	0	576.825	0	576.825
FİNLANDİYA	27.815	0	483.876	0	511.691
İRLANDA	171.136	1.020	36.099	16.051	224.306
AVUSTURYA	0	0	4.629	0	4.629
Toplam	53.860.737	49.037.013	44.212.023	3.268.631	150.383.033

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

AB Ülkeleri ile ülkemiz arasında 2018- 2019 denizyolu dış ticaret taşımacılığımız kıyaslandığında, % 1'lik bir artış gerçekleşmiştir. Ülkeler olarak incelendiğinde ise; 2018 yılında denizyolu dış ticaretimizin en fazla artışın gerçekleştiği ülkeler 1. Sırada 18 milyon ton ile İtalya, 2. Sırada % 18 milyon ton ile Yunanistan ve 3. Sırada ise % 12milyon ton ile İspanya yer almaktadır.

2019 Yılında miktar olarak, KEİ Ülkelerine denizyoluyla 19 milyon ton ihracat, 6 milyon ton transit yük(yükleme), 82 milyon ton ithalat, 4,8 milyon ton transit yük (boşaltma) olmak üzere toplam 112 milyon tonluk yük taşınmıştır. En fazla dış ticaret taşımacılığı ülke sıralamasında 58 milyon ton ile Rusya Federasyonu (%52) , 17 milyon ton ile Yunanistan(% 15) ve 15 milyon ton ile Ukrayna(% 14) yer almaktadır.

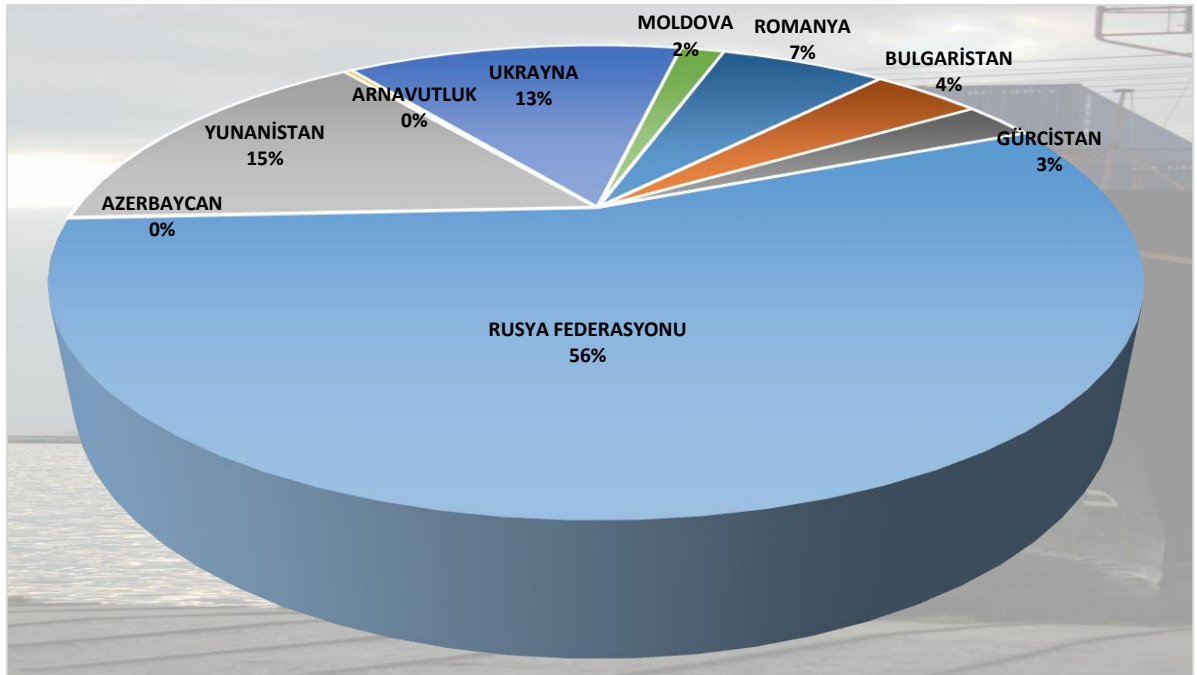
Tablo 48 : 2019 Yılı KEİ Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret (mton)

Ülkeler	İhracat	Transit Yükleme	İthalat	Transit Boşaltma	Toplam	%
RUSYA FEDERASYONU	2.545.208	922.318	54.027.474	1.181.103	58.676.103	52%
YUNANİSTAN	6.286.684	1.008.214	9.347.583	695.356	17.337.837	15%
UKRAYNA	2.796.846	1.062.361	10.869.780	1.225.854	15.954.841	14%
ROMANYA	2.993.787	812.127	3.666.649	887.132	8.359.695	7%
BULGARİSTAN	1.180.666	706.035	3.145.978	512.304	5.544.983	5%
GÜRCİSTAN	1.279.004	1.616.676	1.477.041	391.206	4.763.927	4%
MOLDOVA	1.623.873	0	151.719	0	1.775.592	2%
ARNAVUTLUK	288.826	0	9.092	0	297.918	0%
AZERBAYCAN	6.272	142	36.308	0	42.722	0%
Toplam	19.001.166	6.127.873	82.731.624	4.892.955	112.753.618	100%

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2019 Yılında KEİ Ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 112 milyon ton olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 53: KEİ Ülkeleri İhracat ve İthalat Yüzdeler Dağılımı



2.2.7. Konteyner Taşımacılığı

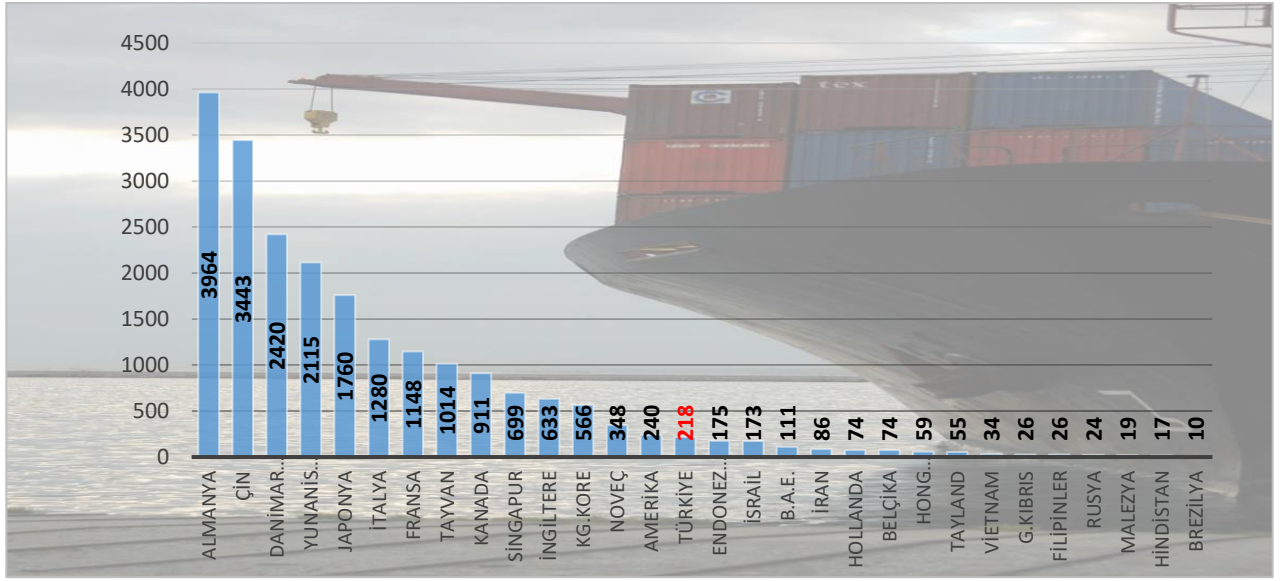
Dünya deniz ticaret filusunda konteyner gemilerinin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda DWT olarak ilk üç sırada % 18 ile Almanya , % 166 ile Çin ve % 111 ile Danimarka paylaşmakta olup, Türkiye % 1 oranı ile 15. Sıradadır.

Tablo 49 : Dünya Konteyner Filosu 2019

Sıra	Ülkeler	Milli Bayrak			Yabancı bayrak			Kontroldeki Filo			
		No	1000 dwt	1000 TEU	No	1000 dwt	1000 TEU	No	1000 dwt	1000 TEU	Yaş Ort.
1	Almanya	87	7.043	587	1.034	41.655	3.377	1.121	48.698	3.964	11.2
2	Çin	253	9.239	691	392	30.742	2.752	645	39.981	3.443	10.2
3	Danimarka	144	15.590	1.413	200	12.635	1.007	344	28.224	2.420	11.0
4	Yunanistan	6	525	47	477	25.506	2.068	483	26.030	2.115	12.0
5	Japonya	18	1.542	147	278	18.386	1.613	296	19.928	1.760	8.6
6	İtalya				210	16.000	1.280	210	16.000	1.280	16.3
7	Fransa	25	2.544	217	124	10.871	931	149	13.415	1.148	9,8
8	Tayvan	42	1.977	155	220	10.656	859	262	12.633	1.014	13.3
9	Kanada	1	15	1	112	10.440	910	113	10.455	911	7.4
10	Singapur	113	4.115	319	96	4.587	380	209	8.702	699	11.6
11	İngiltere	15	1.073	92	132	6.878	541	147	7.951	633	12.3
12	G. Kore	85	1.394	104	119	5.682	462	204	7.076	566	12,8
13	Norveç				74	4.228	348	74	4.228	348	10,2
14	Amerika	30	931	69	48	2.206	171	78	3.137	240	17.8
15	Türkiye	49	1.123	82	45	1.610	136	94	2.733	218	14.3
16	Endonezya	207	2.357	161	11	197	15	218	2.554	175	16.1
17	İsrail	5	288	23	27	1.872	150	32	2.161	173	9.7
18	B.A.E.	2	28	2	56	1.444	109	58	1.472	111	18.1
19	İran	25	1.123	86	0	0	0	25	1.123	86	12.9
20	Hollanda	31	372	30	37	562	44	68	934	74	11.9
21	Belçika	0	0	0	23	930	74	23	930	74	9.0
22	Hong Kong	17	288	21	27	515	37	44	803	59	16.2
23	Tayland	26	320	24	24	406	31	50	726	55	16.0
24	Vietnam	41	433	31	4	43	3	45	475	34	15.4
25	G. Kıbrıs	2	12	1	7	317	25	9	329	26	14.4
26	Filipinler	42	265	20	5	81	6	47	346	26	22.5
27	Rusya	13	90	7	10	225	17	23	314	24	18,5
28	Malezya	21	261	18	2	8	0	23	269	19	23.1
29	Hindistan	8	192	14	2	38	3	10	230	17	14.9
30	Brezilya	4	139	10	0	0	0	4	139	10	9,6
	30 Ülke toplamı	1.312	53.279	4.374	3.796	208.720	17.349	5.108	261.999	21.723	12.1
	Diğer	50	530	39	77	2.532	225	107	1.039	80	22
	Bilinmeyen							20	2.023	184	7.9
	Dünya Toplamı							5.235	265.061	21.987	12.2

Kaynak: SSMR July2019

Grafik 54: Dünya Konteyner Filosunun İlk 30 Ülkesi (1000 TEU)



2019 Yılında konteyner taşımalarının kabotaj, ihracat, ithalat ve transit ayrımlı olarak incelenmesi halinde, TEU bazında ihracat ve ithalat 4,5 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 753.267 TEU ve transit 1,7 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

2018 Yılına oranla 2019 yılında TEU bazında dış ticaret % 9 oranında artmıştır.

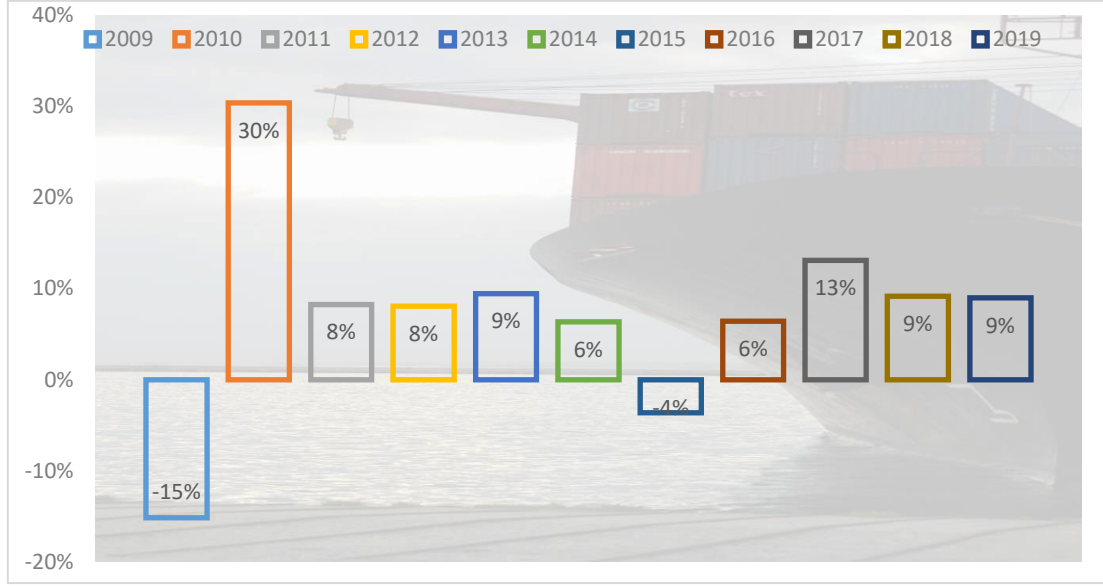
Tablo 50: 2009-2019 Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Yıl	YÜKLEME (TEU)			BOŞALTMA (TEU)			DIŞ TİCARET (TEU)			Yıllık Değişim %
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	İhracat-İthalat	Transit Elleçleme	Toplam	
2009	70.329	2.131.948	2.2.02.277	71.696	2.117.764	2.189.460	4.391.737	12.542	4.404.279	-15%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%

2019 Konteyner Elleçlemesi 11.591.838 TEU

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 55: 2009-2019 Dış Ticaret Yıllık Değişim (TEU)



En fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman sıralamasında % 27 ile Ambarlı, % 16 ile Mersin ve % 15 ile Kocaeli yer almaktadır.

Tablo 51: 2019 Yılı Limanlar İtibariyle Konteyner Elleçlemeleri (TEU)

Limanları	İhracat	İthalat	Kabotaj Elleçleme	Transit Elleçleme	Toplam TEU
AMBARLI	1.046.937	1.144.339	181.200	732.407	3.104.882
MERSİN	921.595	863.830	34.569	34.318	1.854.312
KOCAELİ	786.999	778.750	66.633	82.812	1.715.193
TEKİRDAĞ	220.225	188.409	162.878	842.449	1.413.962
ALİAĞA	592.472	503.563	32.539	3.906	1.132.480
GEMLİK	370.281	359.177	131.080	1.119	861.657
İSKENDERUN	331.047	341.575	1.835	5.663	680.120
İZMİR	253.586	261.207	26.886	0	541.679
ANTALYA	39.548	65.705	45.425	0	150.678
SAMSUN	19.670	13.279	34.477	0	67.426
İSTANBUL	12.060	19.717	10.414	1.047	43.237
BANDIRMA	2	127	18.091	0	18.220
TRABZON	165	162	5.456	0	5.783
MARMARA ADASI	0	0	1.319	0	1.319
KARABİGA	0	0	466	0	466
YALOVA	45	330	0	0	375
KARASU	16	25	0	0	41
İĞNEADA	0	7	0	0	7
TOPLAM	4.594.647	4.540.201	753.267	1.703.722	11.591.838

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 52: Elli Bin TEU Üzerinde Konteyner Elleçlemesi Yapılan Ülkeler (TEU)

ÜLKELER	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM TEU	TRANSİT YÜKLEME	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM ELLEÇLEME
YUNANİSTAN	413.419	784.976	1.198.395	42.624	53.606	1.294.625
MISIR	455.889	645.454	1.101.344	51.408	51.438	1.204.189
İSRAİL	289.605	517.732	807.337	19.967	31.815	859.119
İSPANYA	493.464	222.835	716.299	36.662	30.081	783.042
BELÇİKA	332.245	206.503	538.748	11.858	57.808	608.414
İTALYA	316.310	175.397	491.707	27.898	8.054	527.658
SUUDİ ARABİSTAN	330.896	73.381	404.277	72.815	20.735	497.827
ÇİN	195.170	165.491	360.662	35.321	88.196	484.179
GÜRCİSTAN	77.036	163.130	240.165	156.621	27.396	424.182
LÜBNAN	89.180	255.668	344.848	8.043	6.255	359.146
RUSYA	94.478	118.680	213.158	60.247	85.237	358.642
SİNGAPUR	147.406	161.568	308.974	25.087	10.185	344.246
UKRAYNA	56.696	57.142	113.838	93.800	67.038	274.676
MALTA	138.462	111.322	249.784	6.029	2.756	258.569
ROMANYA	77.174	57.139	134.313	57.954	61.170	253.436
LİBYA	113.908	128.438	242.346	10.006	844	253.196
İNGİLTERE	151.783	58.554	210.337	10.588	5.013	225.938
BULGARİSTAN	49.444	48.165	97.609	55.438	41.068	194.115
GÜNEY KORE	72.788	85.145	157.933	1.382	21.669	180.984
B.A.E.	106.522	30.833	137.354	36.865	5.591	179.811
A.B.D.	87.126	64.069	151.195	5.910	14.824	171.929
CEZAYİR	60.193	82.260	142.453	27.258	1.583	171.293
FAS	75.829	66.997	142.826	11.600	7.567	161.993
PORTEKİZ	66.913	32.644	99.557	8.451	2.951	110.959
ALMANYA	49.703	21.595	71.298	1.459	12.083	84.840
FRANSA	55.921	17.247	73.168	6.092	1.572	80.832
HOLLANDA	24.036	22.945	46.981	338	6.549	53.868
TUNUS	19.706	23.413	43.118	7.481	2.417	53.016
SURİYE	7.872	38.747	46.619	3.496	2.737	52.852
DİĞER ÜLKELER	145.477	102.734	248.211	41.041	40.998	330.250
TOPLAM	4.594.647	4.540.201	9.134.849	933.737	769.236	10.837.822

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

2019 Yılında elli bin TEU üzerinde konteyner elleçlemesi yapılan ülkeler listesinde 1 sırada % 12 ile Yunanistan, 2 sırada % 11 ile Mısır ve 3 sırada ise % 8 ile İsrail gelmektedir.

2.2.8. 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 53: 2019 Yılı Yurtdışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları İtibariyle Araç Taşımaları

BÖLGE	HATLAR	GELEN ARAC	GİDEN ARAC	TOPLAM ARAC
AVRUPA	TUZLA(PENDİK) - TRIESTE	94.296	77.639	171.935
	ÇEŞME - TRIESTE	28.148	30.121	58.269
	TUZLA(PENDİK) - TOULON	35.009	28.633	63.642
	MERSİN - TRIESTE	18.113	16.617	34.730
	YALOVA-LAVRIO - TRIESTE	13.585	23.616	37.201
	AMBARLI - TRIESTE	2.543	17.081	19.624
	ÇEŞME - SETE	5.855	7.100	12.955
	TUZLA(PENDİK) - SETE	6.447	4.585	11.032
	YALOVA-SETE	13.620	9.365	22.985
	YALOVA-BARİ	464	2.921	3.385
	TUZLA(PENDİK) - BARİ	372	2.106	2.478
	TUZLA(PENDİK) - PATRAS	10.633	1.480	12.113
	ÇEŞME - SAKIZ ADASI	250	841	1.091
	İZMİT- ZEEBRUGGE	0	846	846
	TOPLAM	229.335	222.951	452.286
KARADENİZ	SAMSUN - TUAPSE	626	31.839	32.465
	ZONGULDAK - CHORNOMORSK (ILYICHEVSKY)	7.118	5.964	13.082
	İSTANBUL(HAYDARPAŞA) - CHORNOMORSK (ILYICHEVSKY)	3.839	5.744	9.583
	SAMSUN - NOVOROSIYSK	252	7.876	8.128
	KARASU - CHORNOMORSK (ILYICHEVSKY)	3.600	4.775	8.375
	TOPLAM	15.435	56.198	71.633
AKDENİZ	MERSİN - GAZİMAĞUSA	10.183	19.921	30.104
	TAŞUCU - GİRNE	9.512	10.574	20.086
	TAŞUCU - TRİPOLİ	6.014	5.967	11.981
	MERSİN - HAYFA	1.742	1.908	3.650
	İSKENDERUN - DUBA	1.395	1.404	2.799
	MERSİN- DAR ES SALAAM	0	524	524
	TOPLAM	28.846	40.298	69.144
DİĞER		1.500	2.253	3.753
GENEL TOPLAM		275.116	321.700	596.816

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 53'te 2019 yılında Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayıları yer almaktadır.

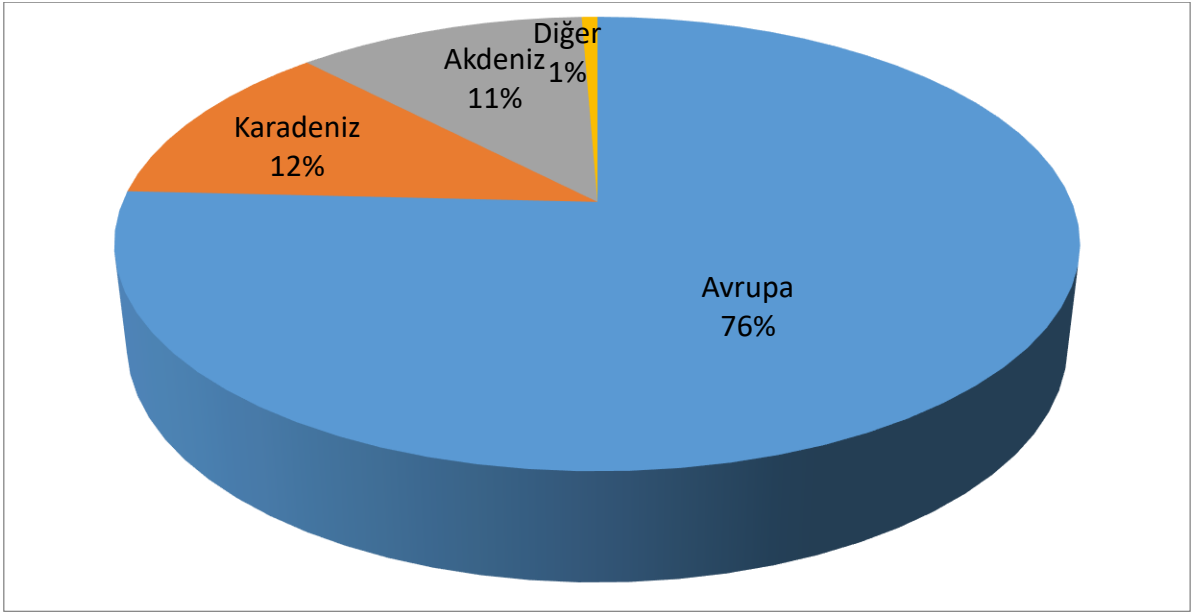
Ro-Ro hatları ile 2019 yılında bölgeler itibariyle taşınan araç sayıları dikkate alındığında;

Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle en fazla araç taşınan hatlar Tuzla(Pendik)-Trieste (171.935 araç),Çeşme-Trieste (58.269 araç) ve Tuzla (Pendik)-Toulon (63.642.744 araç)
(Bölge toplamdaki oranı % 76)

Türkiye'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle en fazla araç taşınan hatlar Samsun –Tuapse (32.465 araç), Zonguldak-Chornomorsk (Ilyichevsky) (13082 araç) ve İstanbul (Haydarpaşa)-Chornomorsk (Ilyichevsky) (9.583 araç),
(Bölge toplamdaki oranı % 12)

Türkiye'den Akdeniz'e ve Akdeniz'den Türkiye'ye gelen ve giden araç sayıları itibariyle en fazla araç taşınan hatlar Mersin-Magosa (30.104 araç), Taşucu-Girne (20.086 araç) ve Taşucu-Tripoli (11981 araç)
(Bölge toplamdaki oranı % 12)
Diğer hatlarda ise 3.557 araç taşınması (%1) gerçekleşmiştir.

Grafik 56: 2019 Yılı Bölgelere Ro-Ro İle Taşınan Araç Yüzdeleri



Tablo 54 : 2019 Yılı Yurt Dışı Bağlantılı Otomobil / Araç Elleçlemesi (Adet)

LİMAN BAŞKANLIĞI	LİMAN TESİSİ	GELEN ARAÇ	GİDEN ARAÇ	TOPLAM ARAÇ
İZMİT	FORD OTOSAN LİMANI	10.933	329.749	340.682
	AUTOPORT	73.392	193.367	266.759
	DERİNCE SAFİ LİMANI	50.027	214.794	264.821
	EFESANPORT	74.105	7.839	81.944
	DP WORLD YARIMCA KONTEYNER TERMİNALİ (TRYAR-0002)	0	384	384
GEMLİK	BORUSAN LİMANI	22.142	243.276	265.418
	GEMPORT	6.188	242.040	248.228
TAŞUCU	TDİ LİMANI	5.242	6.191	11.433
	TAŞUCU BALIKÇI BARINAĞI, FERİBOT VE YAT YANAŞMA İSKELESİ	4.378	4.532	8.910
MERSİN	MERSİN ULUSLARARASI LİMANI	16.604	1.867	18.471
ÇEŞME	ULUSOY LİMANI	3.377	3.791	7.168
İZMİR	TCDD ALSANCAK LİMANI	342	11.036	11.378
AYVALIK	AYVALIK YAT LİMANI	2.350	2.368	4.718
BODRUM	BODRUM BELEDİYE RIHTIMI	541	496	1.037
	BODRUM YOLCU İSKELESİ	186	212	398
İSTANBUL	TCDD HAYDARPAŞA LİMANI	177	807	984
ZONGULDAK	TTK LİMANI	42	845	887
İSKENDERUN	LİMAK PORT İSKENDERUN	93	183	276
DİĞER		308	461	769
TOPLAM		270.427	1.264.238	1.534.665

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü



TÜRK BOĞAZLARI

2.3. TÜRK BOĞAZLARI

2.3.1. 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 su yollarından biridir. Boğazlardaki güçlü akıntılar, keskin dönüşler ve değişken hava koşulları seyir seferi 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.

2.3.2. 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 kuralsız" bir geçiş olarak yorumlanmasının mümkün olmadığını düşünmektedir.

2.3.3. Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu

Türk Boğazlarında trafik hacmi çok kritik ve tehlikeli boyutlara ulaşmıştır. 1936 yılında İstanbul Boğazından günde yalnız 17 gemi geçmekte iken, günümüzde bu sayı ortalama 50.000 civarındadır. Bu sayı günde ortalama 110 gemiye tekabül etmektedir. Diğer bir ifadeyle, Montrö Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılından bu yana Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı yaklaşık 7 kat artmıştır.

Tablo 55: Türk Boğazlarından Geçen Gemi Sayıları

YILLAR	İSTANBUL BOĞAZI			ÇANAKKALE BOĞAZI		
	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	3,15%	49.913	611.885.819	2,04%
2008	54.396	515.639.614	-3,90%	48.978	657.396.892	-1,87%
2009	51.422	514.656.446	-5,47%	49.453	667.412.661	0,97%
2010	50.871	505.615.881	-1,07%	46.686	672.843.533	-5,60%
2011	49.798	523.543.509	-2,11%	45.379	705.412.518	-2,80%
2012	48.329	550.526.579	-2,95%	44.613	735.728.537	-1,69%
2013	46.532	551.771.780	-3,72%	43.889	745.567.671	-1,62%
2014	45.529	582.468.334	-2,16%	43.582	761.631.756	-0,70%
2015	43.544	565.216.784	-4,36%	43.230	777.989.382	-0,81%
2016	42.553	565.282.287	-2,28%	44.035	772.922.682	1,86%
2017	42.978	599.324.748	1,00%	44.615	823.460.636	1,32%
2018	41.103	613.088.166	-4,36%	43.999	849.140.218	-1,38%
2019	41.112	638.892.062	0,02%	43.759	872.314.222	-0,55%

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

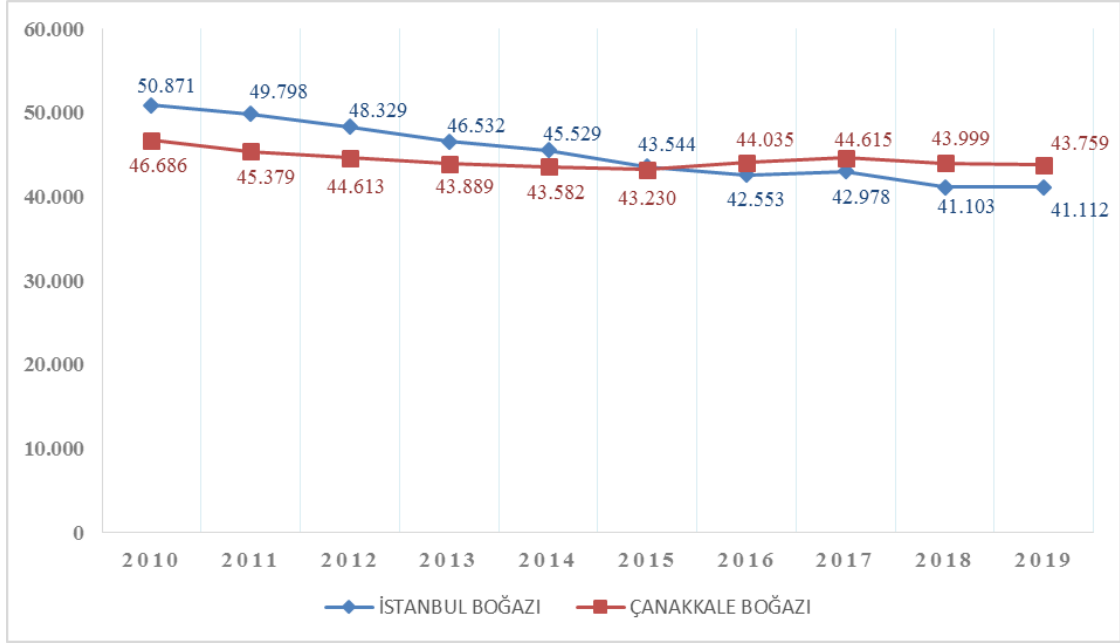
Buna ilaveten, İstanbul Boğazında ayrıca yoğun bir mahalli deniz trafiği bulunmaktadır. Ayrıca çok sayıda balıkçı teknesi ile özel deniz vasıtaları da bu suyunu sürekli kullanmaktadır.

İstanbul Boğazından 2019 yılında toplam 41.112 gemi (8.957 adedi tanker) gemi, Çanakkale Boğazından ise toplam 43.759 gemi (9.843 adedi tanker) geçiş yapmıştır.

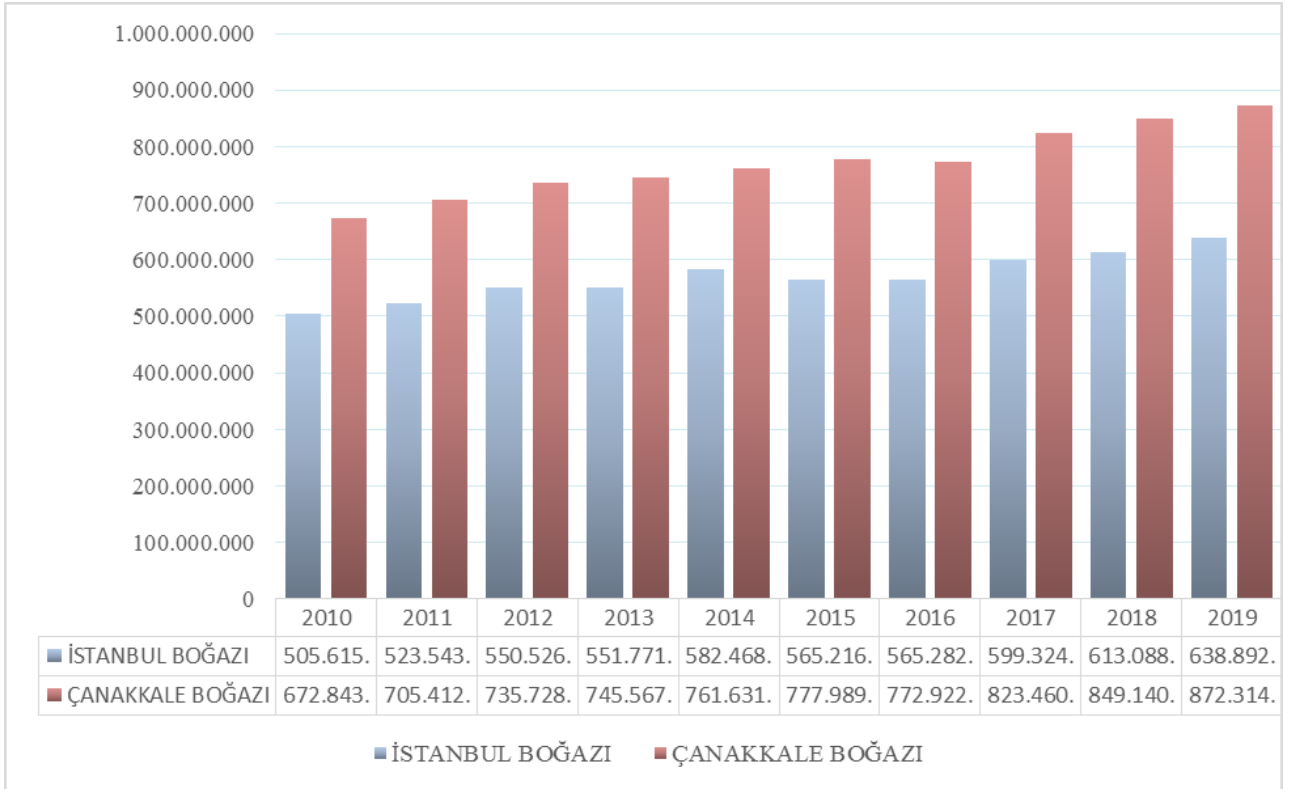
2018-2019 yıllındaki GT olarak gemi trafiği İstanbul Boğazında %4, Çanakkale Boğazında ise % 3 artış kaydetmiştir.

İstanbul Boğazından 2006-2018 döneminde geçen gemi sayısında % 25,09'luk azalmaya karşın gemilerin GT'lerinde % 34,28 artış, Çanakkale Boğazında aynı dönemde geçen gemi sayısında % 10,54'lük azalmaya karşın gemilerin GT'lerinde % 46,40'lık bir artış gerçekleşmiştir. Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları büyümüş, taşıdıkları kargonun niteliği değişmiştir.

Grafik 57: 2010-2019 İstanbul ve Çanakkale Gemi Geçiş Sayıları



Grafik 58: 2010-2019 İstanbul ve Çanakkale Boğazları Gemi GT



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 56: Tanker Trafikine İlişkin Boğaz Geçişleri

YILLAR	İSTANBUL BOĞAZI		ÇANAKKALE BOĞAZI	
	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

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 57: İstanbul Boğazından 2015-2019 yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

GEMİ CİNSLERİ	2015	2016	2017	2018	2019
Genel Kargo Gemisi	22.412	21.344	21.163	19.269	18.637
Dökme Yük Gemisi	7.485	7.664	8.206	8.501	8.811
Türü Belirtilmemiş Tanker	5.825	6.033	6.212	6.014	5.934
Konteyner Gemisi	2.664	2.734	2.659	2.561	2.642
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	1.576	1.681	1.878	1.950	2.462
Gaz Tankeri	1.232	989	742	623	561
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	434	585	544	508	530
Römorkör	282	237	262	384	270
Ro-ro Gemi	377	352	396	245	266
Yolcu Gemisi	444	291	336	367	250
Savaş Gemisi	318	342	237	176	178
Araç Taşıyan Gemi	17	16	45	88	113
Frigorifik Gemi	24	40	46	34	59
Barç	17	6	18	3	9
Çimento Gemisi	8	4	6	12	9
Feribot	2	1	1	1	2
Diğer	427	234	227	367	379

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 58: Çanakkale Boğazından 2015-2019 yıllarında Geçiş Yapan Gemilerin Tiplerine Göre Dağılımı

GEMİ CİNSLERİ	2015	2016	2017	2018	2019
Genel Kargo Gemisi	16.282	16.680	16.485	15.764	14.771
Dökme Yük Gemisi	7.714	8.060	8.585	8.916	9.204
Türü Belirtilmemiş Tanker	6.009	6.041	6.145	6.181	6.178
Konteyner Gemisi	4.346	4.728	4.957	5.123	5.238
Kimyasal Yük Taşıyan Tanker	2.479	2.559	2.599	2.368	2.996
Ro-ro Gemi	2.373	2.473	2.479	2.243	1.957
Araç Taşıyan Gemi	415	433	576	670	644
Canlı Hayvan Taşıyan Gemi	478	653	627	601	592
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Taşıyan Tanker	915	755	652	595	539
Römorkör	328	365	365	398	365
Savaş Gemisi	341	335	271	217	216
Sıvılaştırılmış Doğalgaz Taşıyan Tanker	121	126	82	103	130
Yolcu Gemisi	783	190	49	55	101
Frigorifik Gemi	91	125	113	67	83
Barç	34	29	89	57	75
Feribot	14	29	24	30	26
Çimento Gemisi	4	0	6	14	10
Diğer	503	454	511	597	634

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 59: 2019 Yılı İstanbul Boğazı Gemi Geçişleri

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	3.355	50.859.558	2.110	3.344	2.162	335	17	540	59	197	6
Şubat	3.009	47.960.616	1.939	2.999	1.978	339	15	474	59	184	6
Mart	3.583	54.521.492	2.266	3.559	2.250	364	37	531	70	204	6
Nisan	3.330	46.663.070	2.077	3.307	2.001	296	37	460	46	184	10
Mayıs	3.407	49.429.977	2.192	3.396	1.982	335	36	517	58	185	10
Haziran	3.170	48.946.429	2.072	3.154	1.971	328	21	481	36	200	12
Temmuz	3.545	58.413.832	2.320	3.505	2.375	411	43	538	39	218	11
Ağustos	3.528	57.295.849	2.308	3.503	2.314	410	36	473	36	216	9
Eylül	3.425	53.046.831	2.232	3.410	2.194	352	18	445	45	218	4
Ekim	3.830	59.540.423	2.479	3.807	2.488	422	31	506	45	218	3
Kasım	3.277	54.444.095	2.167	3.253	2.127	387	24	436	31	210	8
Aralık	3.653	57.769.890	2.470	3.633	2.296	421	18	533	37	228	4
TOPLAM	41.112	638.892.062	26.632	40.870	26.138	4.400	333	5.934	561	2.462	89

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 60: 2019 Yılı Çanakkale Boğazı Gemi Geçişleri

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	3.502	67.674.371	1.647	3.488	2.148	514	27	515	77	230	13
Şubat	3.257	64.768.935	1.578	3.246	2.016	496	32	487	62	212	10
Mart	3.782	76.736.251	1.859	3.751	2.238	609	47	586	68	265	9
Nisan	3.558	67.789.328	1.741	3.521	2.016	544	66	512	48	228	14
Mayıs	3.575	70.072.552	1.880	3.550	2.003	556	74	531	57	208	10
Haziran	3.352	66.446.827	1.654	3.307	1.955	528	63	506	38	240	15
Temmuz	3.912	79.433.032	1.923	3.844	2.395	640	93	577	55	286	16
Ağustos	3.766	76.069.347	1.853	3.728	2.332	610	64	478	51	283	13
Eylül	3.710	73.158.356	1.833	3.668	2.186	587	75	500	49	226	12
Ekim	4.044	79.921.184	1.982	3.974	2.483	664	87	532	61	277	9
Kasım	3.692	75.301.088	1.841	3.664	2.185	628	40	477	52	274	8
Aralık	3.609	74.942.951	1.825	3.580	2.227	634	46	477	51	267	9
TOPLAM	43.759	872.314.222	21.616	43.321	26.184	7.010	714	6.178	669	2.996	138

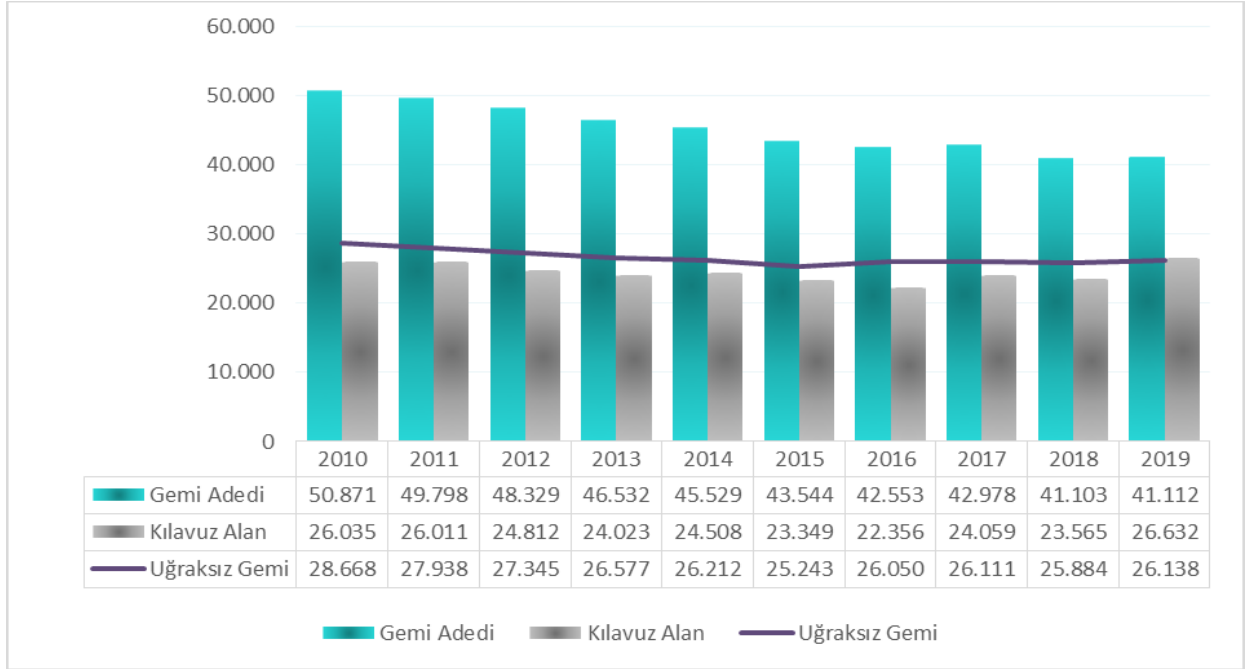
Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 61: 2006-2019 Yılları İstanbul Boğazı Gemi Geçişleri

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

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 59: İstanbul Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi

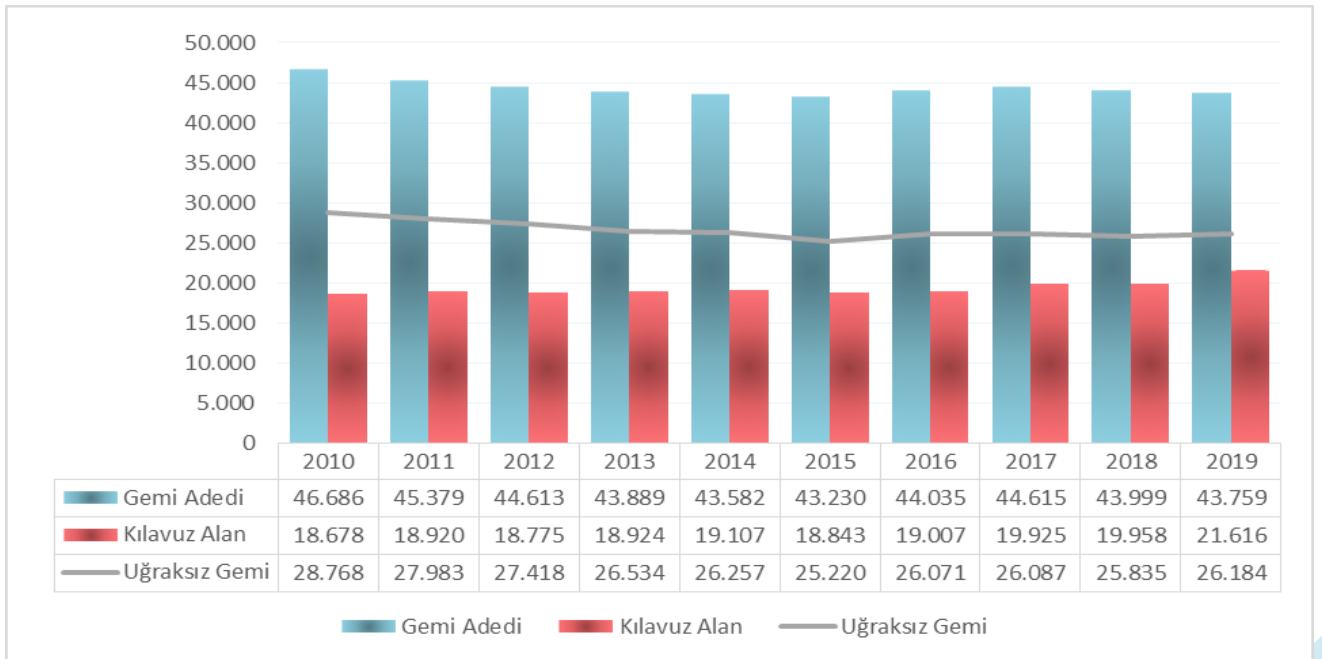


Tablo 62: 2006-2019 Yılları Çanakkale Boğazı Gemi Geçişleri

YILLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boyu 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TTA	LPG/LNG	TCH	
2006	48.915	595.826.240	16.871	48.264	32.061	4.845	1.404	7.204	798	1.565	131
2007	49.913	611.885.819	16.885	48.802	31.981	4.945	1.873	6.527	754	1.990	138
2008	48.978	657.396.892	18.334	48.565	31.981	5.223	844	5.990	777	1.991	162
2009	49.453	667.412.661	18.588	49.210	32.559	5.176	615	6.293	842	2.432	146
2010	46.686	672.843.533	18.678	46.469	28.768	5.098	598	6.017	902	2.333	138
2011	45.379	705.412.518	18.920	45.196	27.983	5.494	572	5.661	974	2.183	159
2012	44.613	735.728.537	18.775	44.416	27.418	5.919	519	5.656	1.038	2.304	134
2013	43.889	745.567.671	18.924	43.579	26.534	5.824	448	5.822	1.380	2.097	123
2014	43.582	761.631.756	19.107	43.238	26.257	5.902	512	5.875	1.206	2.169	116
2015	43.230	777.989.382	18.843	42.755	25.220	5.842	581	6.009	1.036	2.479	122
2016	44.035	772.922.682	19.007	43.543	26.071	5.665	661	6.041	881	2.559	139
2017	44.615	823.460.636	19.925	43.888	26.087	6.197	755	6.145	734	2.599	149
2018	43.999	849.140.218	19.958	43.513	25.835	6.612	732	6.181	698	2.368	156
2019	43.759	872.314.222	21.616	43.321	26.184	7.010	714	6.178	669	2.996	138

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Grafik 60: Çanakkale Boğazından Geçen Gemiler – Uğraksız Gemi – Kılavuz Alan Gemi Sayıları Gelişimi



2.3.4. 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.



DENİZ SİGORTALARI

2.4. DENİZ SİGORTALARI

Deniz Sigortalarını genel başlıklar altında toplayacak olur isek geminin kendisinin, 3. şahıslara ve yüküne ait riskleri aşağıda adı geçen sigortalar ile teminat altına alabiliriz.

2.4.1. P&I

P&I Sigortası İngilizce de Protection & Indemnity yani koruma ve tazmin kelimelerinin baş harflerinden oluşan bir terimdir. Sigortacılık tarihinde en yaşlı üyelerinden birisidir. Tekne donatan ve sahiplerinin 3. şahıslara karşı, çevreye karşı, kendi personeline ve hatta taşıdığı yük var ise yüke karşı sorumluluklarını karşılayan bir sigorta türüdür. P&I sigorta teminatı kapsamı altında olan riskler aşağıda sıralanmıştır;

- Gemi adamlarının veya 3. şahısların yaralanma, hastalık, ölüm tazminat ve masrafları
- Gemi adamlarının yurda iade masrafları
- Gemi adamlarının ikame masrafları
- Gemi adamlarının şahsi eşyalarının kaybı ve hasarlanması
- Sapma ve liman masrafları
- Kaçaklar ve mülteciler
- Denizde can kurtarma
- Çatma Sorumlulukları
- Karada, denizde mala hasar / sabit ve yüzer objelere hasar
- Çeki sorumlulukları
- Enkaz kaldırma
- Karantina masrafları
- Yükün taşınmasından doğan sorumluluklar (eksiklik, hasar, imha)
- Geminin müşterek avarya payı
- Cezalar
- Dava ve say masrafları

2.4.2. FD&D

Navlun, Sürastarya ve Savunma Sigortasıdır. Bu sigorta teminatı, gemi sahiplerinin ya da işletmecilerinin hakem, mahkeme, avukatlık, bilirkişi ve sörvey ücretlerini karşılar. FD&D Sigortası, P&I Sigortasının tamamlayıcı sigortası olarak düşünülebilir.

Teminata alınan hususlar;

- Navlun, ölü navlun, demuraj, müşterek avarya, kurtarma, gemi tutuklama, müşterek avarya katılımları,
- Eksik, hatalı yakıt, ekipman vs. alımı, yükün yüklenmesi, istiflemesi, tahliyesi gibi armatöre karşı açılan uygun olmayan davaların savunulmasından doğacak, avukat, bilirkişi, hakem, sörveyör masrafları.

2.4.3. H&M

Tekne & Makine Sigortaları, teknenin gövde, makine ve ekipmanlarını sefer esnasında, limanda, demirde iken veya tamir ve bakım esnasında çeşitli risklere karşı güvence altına alan sigorta türüdür. Tekne & Makine sigortaları teknenin deniz tehlikeleri veya benzer tehlikeler neticesinde hasarlanması veya kaybı veya armatörün oluşacak sorumlulukları neticesindeki zararını karşılar. Düzenlenen poliçeler sefer veya müddet esaslı olup, müddet esaslı olanlar genellikle bir yıl sürelidir.

Aşağıdaki riskler neticesinde tekneye gelecek hasar ve kayıplar teminat altındadır:

- Deniz tehlikeleri; ağır hava şartları, geminin oturması, çarpışması vb.
- Yangın
- Hırsızlık
- Korsanlık
- Deprem
- Makine arızaları
- Personel ihmalleri
- Çatışma Sorumluluğu
- Gemiye gelen fiziksel hasarlar
- Müşterek Avarya, kurtarma, dava ve say masrafları

2.4.4. Harp ve Grev Sigortası

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.

2.4.4.1.Yük Sigortası

Deniz yoluyla bir yerden diğer bir yere taşınmakta olan her türlü yükün, nakli sırasında karşılaşılabilecekleri tehlikelerden kaynaklanan hasarlara karşı teminat sağlamaktadır. Yük sigortasında, sigortalının kasti hareketlerinden meydana gelen zararlar, olağan akma, yangın, aşınma veya yıpranmadan kaynaklanan hasarlar, malların kendi kusuru veya ambalaj yetersizliğinden kaynaklanan hasarlar karşılanmamaktadır.

Savaş, grev, kargaşalık ve halk hareketleri gibi rizikolar ayrıca sigorta edilebilmektedir. Yük sigortası sefer esası ile yapılmakta, sürekli sevkiyat yaptıran sigortalılar için nakliyat sigortalarında abonman poliçeleri yapılmakta ve her seferin bildirilmesi, geç bildirim, unutulma gibi olumsuzluklar ortadan kaldırılmaktadır.

Yük sigortasında sigortalı, tedbirli davranmak ve naklettirdiği malların korunması için kendine düşen önlemleri almakla yükümlüdür. Ayrıca, taşınacak mallarla ilgili olarak sigortacıya verilecek bilgilerin taşıma belgelerindeki bilgilerden farklı olmaması gerekir. Aksi takdirde doğabilecek risklere karşı direkt sorumlu durumuna düşecektir.

2.4.4.2. Türkiye’de Deniz Sigortaları

Türkiye’de sigortacılık faaliyetleri ve hizmetleri, 1870’lerden itibaren ve daha çok yabancı sigorta şirketleri tarafından başlatılmıştır. Daha sonra sigorta şirketleri, aralarında "meslek kuruluşu" şeklinde örgütlenme ihtiyacını duymuşlar ve 1900 yılında "İstanbul’da Faaliyette Bulunan Yangın Sigorta Şirketlerinin Sendikası" adıyla ilk meslek örgütü kurulmuştur. Bu sendika daha sonra 1916 yılında "Türkiye’de Çalışan Sigorta Şirketleri Cemiyeti"ne dönüştürülmüş olup cemiyetin o tarihlerde tamamı yabancı olan 81 üyesi bulunmaktaydı.

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasından hemen sonra, bu cemiyet kaldırılarak, yerine "Sigortacılar Kulübü" kurulmuştur. 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 hâkim 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 dâhil edilmiş ve Birliğin unvanı "Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği" olarak değiştirilmiştir. Bu değişimden sonra Birliğin logosu değiştirilmiş ve logo ile birlikte "Türkiye Sigorta Birliği" ibaresinin kullanılması kararlaştırılmıştır.

Bugün itibarıyla Birlik'in 40'ı hayat dışı, 17'si hayat ve emeklilik, 6'i hayat ve 3'u reasürans şirketi olmak üzere 66 üyesi aktif olarak faaliyette bulunmaktadır.

2019 senesi Türkiye Sigorta Birliği (TSB) Deniz sigortaları ile ilgili verilerini incelediğimizde;

Tablo 63: 2018-2019 Türkiye'deki Deniz Sigortaları

DENİZ SİGORTALARI	Sigorta Şirketi Adedi		Toplam Prim Üretimi TL		Toplam Sigorta Üretimindeki Payı	Değişim
	2018	2019	2018	2019	2019	2018-2019
Su Araçları Tekne ve Makine Sigortası	27	29	300.257.211	413.511.536	0,71%	37,70%
Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortası	4	5	31.336.619	44.655.983	0,10%	42,50%
Nakliyat, Yük Sigortası ve Risk	32	32	829.833.718	950.787.872	1,64%	14,60%

Kaynak: Türkiye Sigorta Birliği

Türkiye Sigorta Birliğinin 2018 - 2019 yılları arasındaki prim üretim değerleri dikkate alındığında;

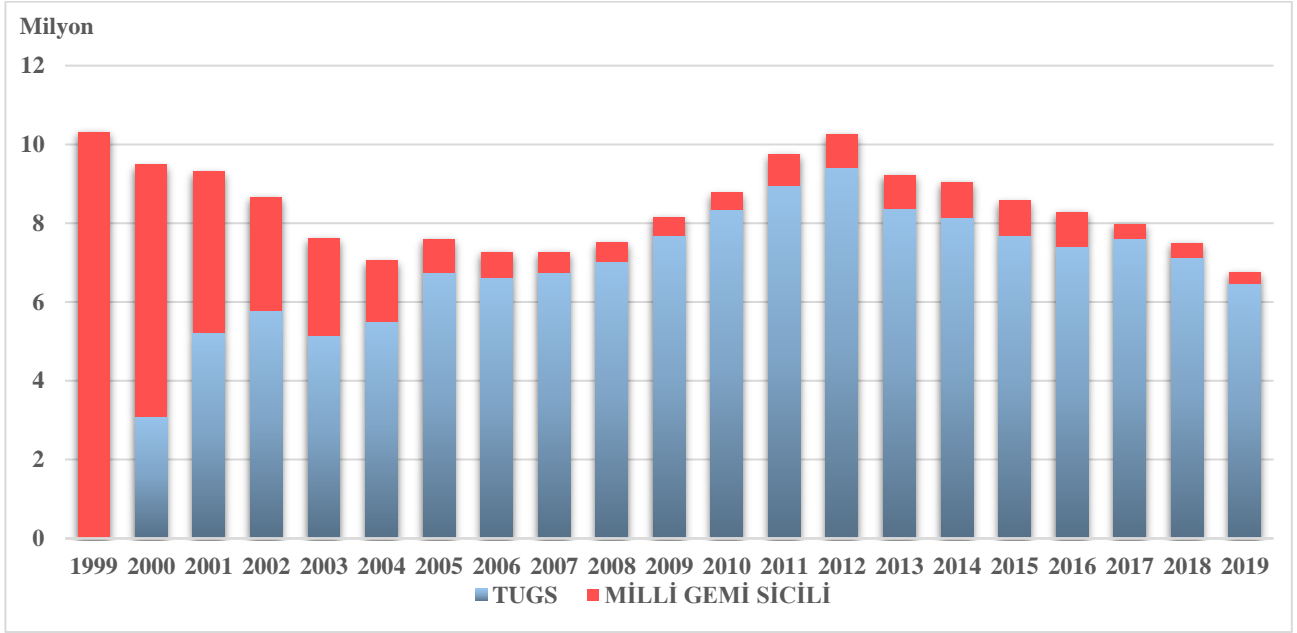
Su Araçları Tekne ve Makine Sigortasının **%37,7**

Su Araçları Sorumluluk, Koruma ve Tazmin Sigortasının **%42,5**

Nakliyat, yük Sigortası, Risk ise **%14,6** oranında artış gerçekleştiği görülmektedir.

TSB verilerine göre 2019 yılı içerisindeki toplam prim tutarı **57.882.453.461 TL**'si Hayatdışı, **11.359.715.131 TL**' si Hayat olmak üzere **69.242.168.593 TL**'dir ve önceki seneye göre **%26,69** artmıştır.

Grafik 61: Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Yıllık Gelişimi (DWT)



Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Türk Ticaret Filosu 2019 senesinde toplam **6.760.590** DWT ile geçen seneye oran ile **%9,8** düşmesine rağmen adet bazında nerede ise hiç değişim yoktur.

2019 senesi içerisinde toplam **484.168.412** ton yük Türk limanlarında elleçlenmiş olup, geçen seneye göre **%5,22** artış göstermiştir.

Türkiye Ekonomisi ise 2019 senesinde **%0,9** luk bir büyüme göstermiştir.

2019 senesi içerisinde Türkiye’de yaşanan deniz kazaları ve olaylarına bakacak olursak Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistiklerine göre; olay sayısı **485**, kurtarılan insan sayısı **2.403** kişi ve **85** ölü ve **54** kayıp olarak gerçekleşmiştir. **2** adet Deniz Haydutluğunun olması da dikkate alınmalıdır, keza bu Ülkemizde sık karşılaşılan bir durum değildir.

Tablo 64: Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistikleri (2019)

Kaza Türü	Olay Sayısı	Sağ Kurtarılan Kişi Sayısı	Ölü Olarak Bulunan Kişi Sayısı	Kayıp Olan Kişi Sayısı
Deniz Aracı Kazaları	485	2.403	85	54
Hava Aracı Kazaları	7	9	8	0
Tıbbi Tahliye Olayları	140	120	13	0
Deniz Haydutluğu	2	7	0	0
TOPLAM	634	2.539	106	54

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Tablo 65: Yasa Dışı Göçmen Olayı Sayısı (2019)

Yasa Dışı Göçmen Olayları	Olay Sayısı	Sağ Kurtarılan Kişi Sayısı	Ölü Olarak Bulunan Kişi Sayısı	Kayıp Olan Kişi Sayısı
Arama Kurtarma Gerektiren	255	3.583	75	0
Arama Kurtarma Gerektirmeyen	1.436	53.313	4	0

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2.4.4.3. Dünya’da Deniz Sigortaları

IUMI tarafından yayınlanan son raporlar çerçevesinde 2018 senesi içinde Dünya Ticareti %3,2, Dünya Deniz Ticareti ise %3 büyümüştür, 2019 senesinde ise Dünya Ticareti %2,6, Dünya Deniz Ticareti ise %2 büyümüştür.

2018 yılı itibarı ile Dünya Ticaretinin %71’i deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda toplam Deniz Sigorta primleri de **28,9** milyar doları bulmuştur, 2017 ile kıyaslandığında nerede ise hiç artış olmamıştır denecek kadar az bir artış gözlemlenmiştir. **28,9** milyar ABD doları toplam priminin bileşenleri bazında incelendiğinde;

%24,22

%57,44

%11,76

%6,57

doları olarak gerçekleştiği değerlendirilmektedir.

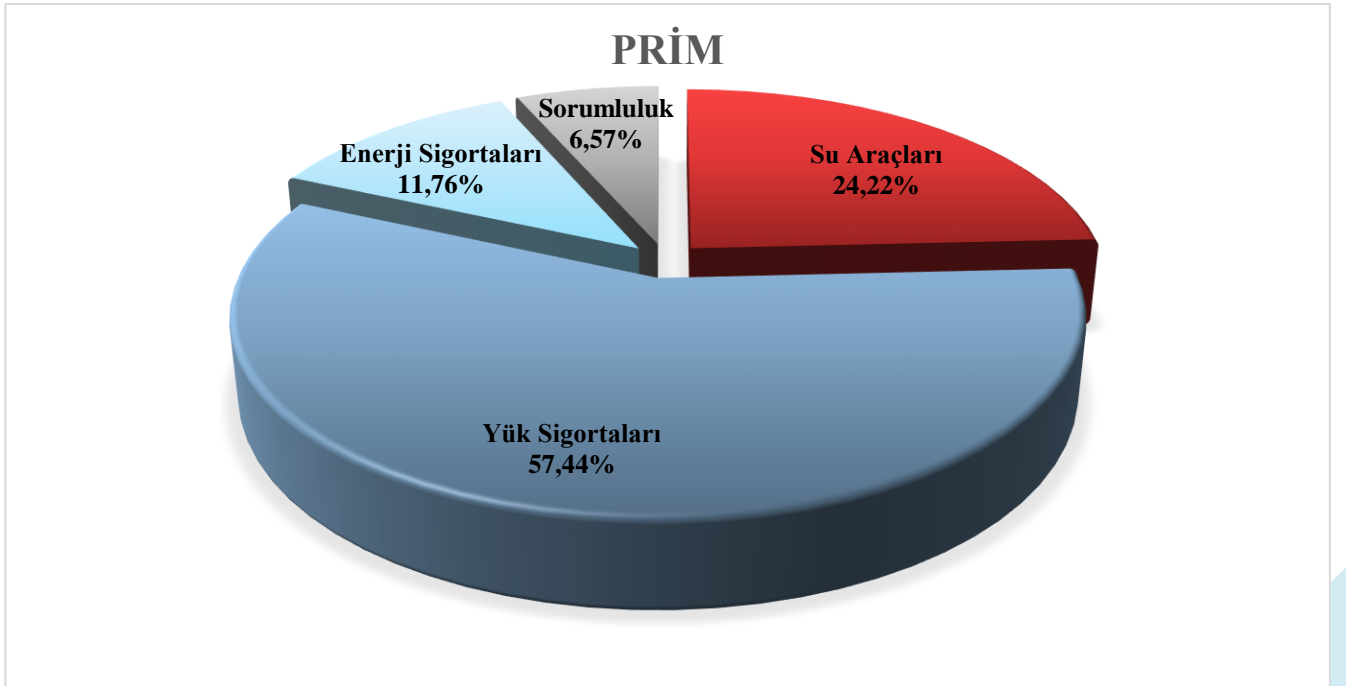
Su Araçları Sigortaları **7 milyar ABD doları**

Nakliyat/yük sigortaları **16,6 milyar ABD doları**

Enerji sigortaları **3,4 milyar ABD doları**

Su araçları sorumluluk sigortaları **1,9 milyar ABD**

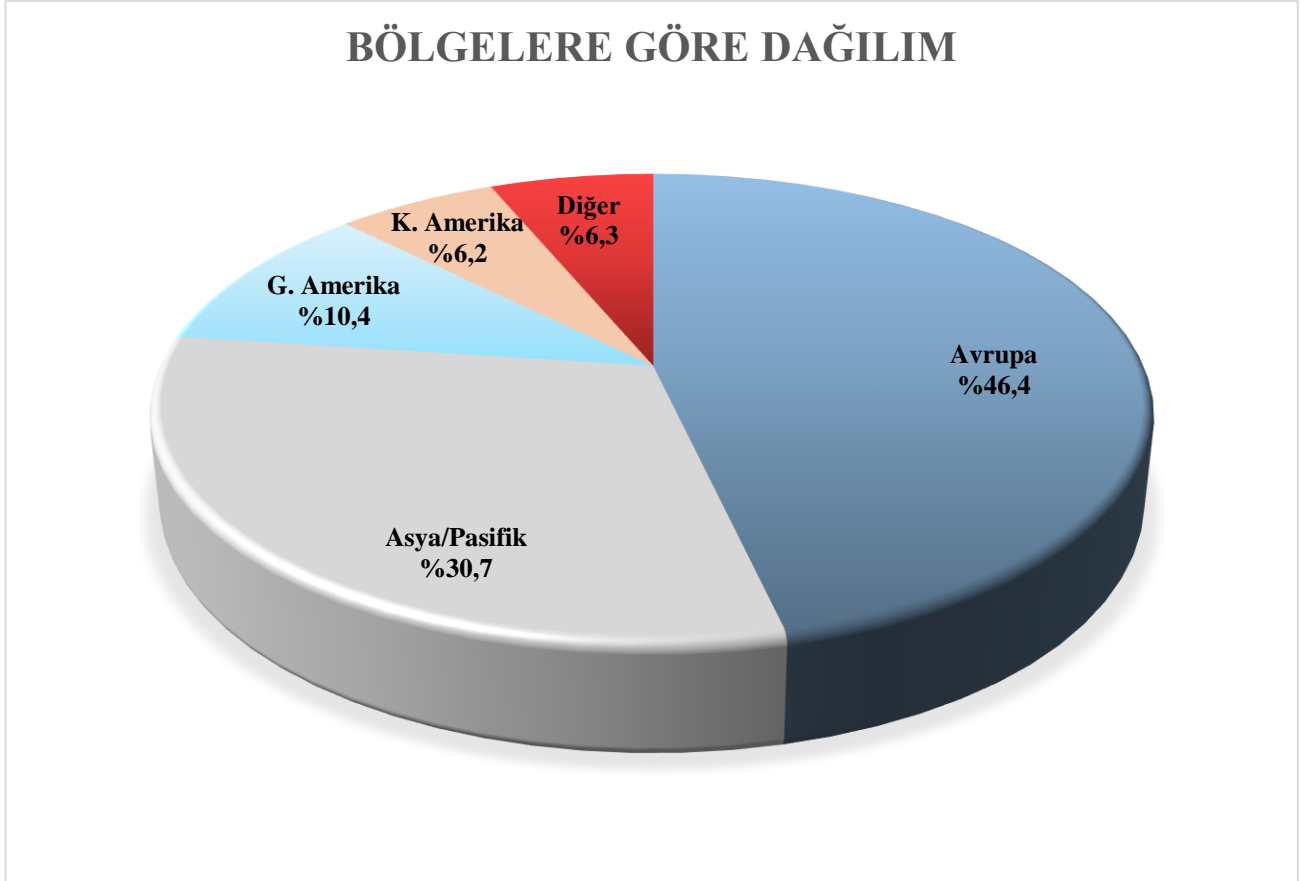
Grafik 62: Deniz Sigortalarında Prim Üretimi



Bölge/kıta bazındaki dağılım ise aşağıdadır.

%46,4	Avrupa
%30,7	Asya/Pasifik
%10,4	Güney Amerika
%6,2	Kuzey Amerika
%6,3	Diğer

Grafik 63: Deniz Sigortalarında Bölgelere Göre Prim Üretim Dağılımı







GEMİ İNŞA SANAYİ

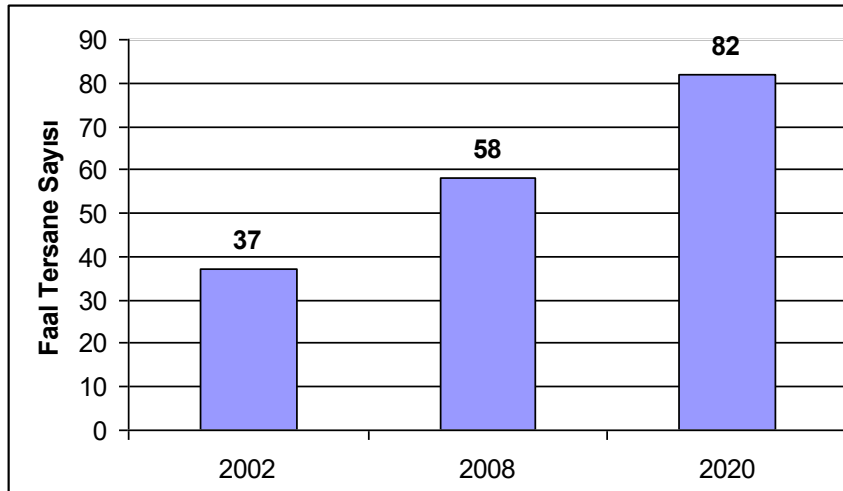
2.5. GEMİ İNŞA SANAYİ



2.5.1. Türk Gemi İnşa Sanayinin Genel Durumu

2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, Mart 2020 itibariyle 82'ye ulaşmıştır. Bu tersanelerimiz, Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup ayrıca 22 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 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 64: 2002/2020 Faal Tersane Sayıları



Kaynak: UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 03/2020

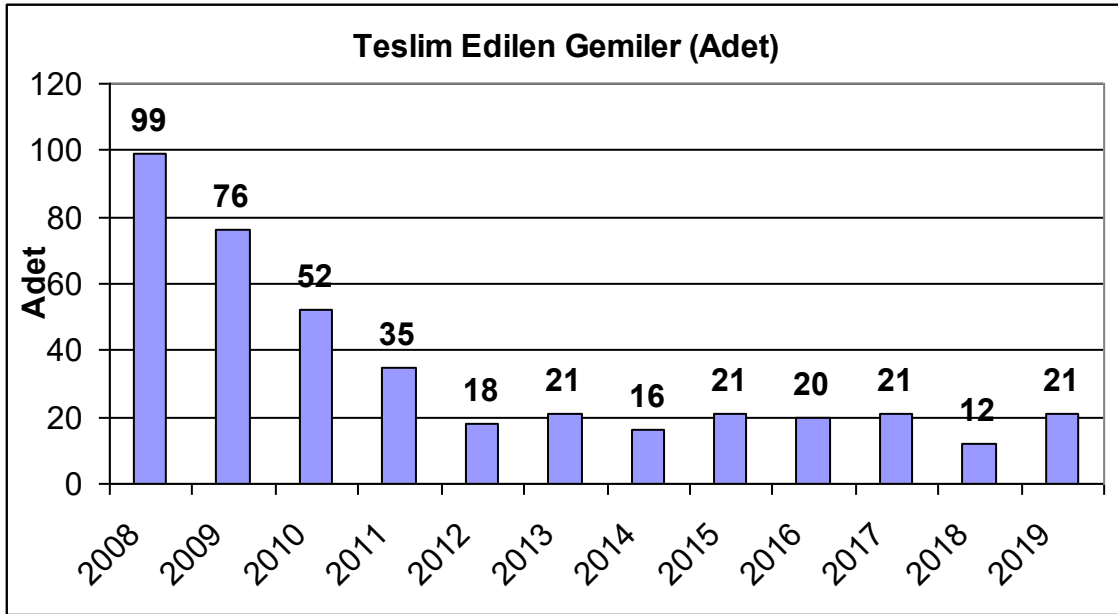
Gemi İnşa Sanayi desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde

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

stratejik bir ağır sanayi koludur.

1995–2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'lık 166 adet geminin teslimini gerçekleştiren Türkiye tersaneleri, 2002-2007 arasında 3.051.000 DWT büyüklükte 443 gemi teslim etmiştir. Küresel ekonomik krize 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 tonaj 130.169 DWT gemi sayısı ise 21'dir.

Grafik 65: 2008-2019 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Sayıları

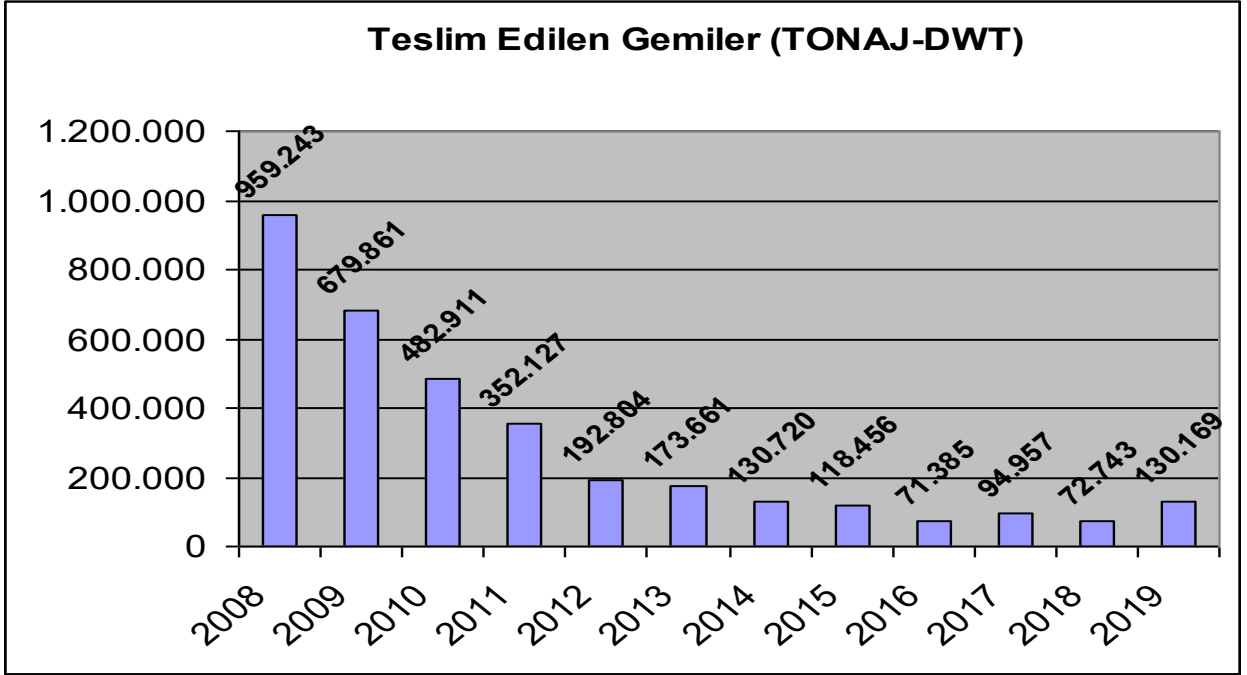


Kaynak: Clarkson Research Serv.01/2020

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

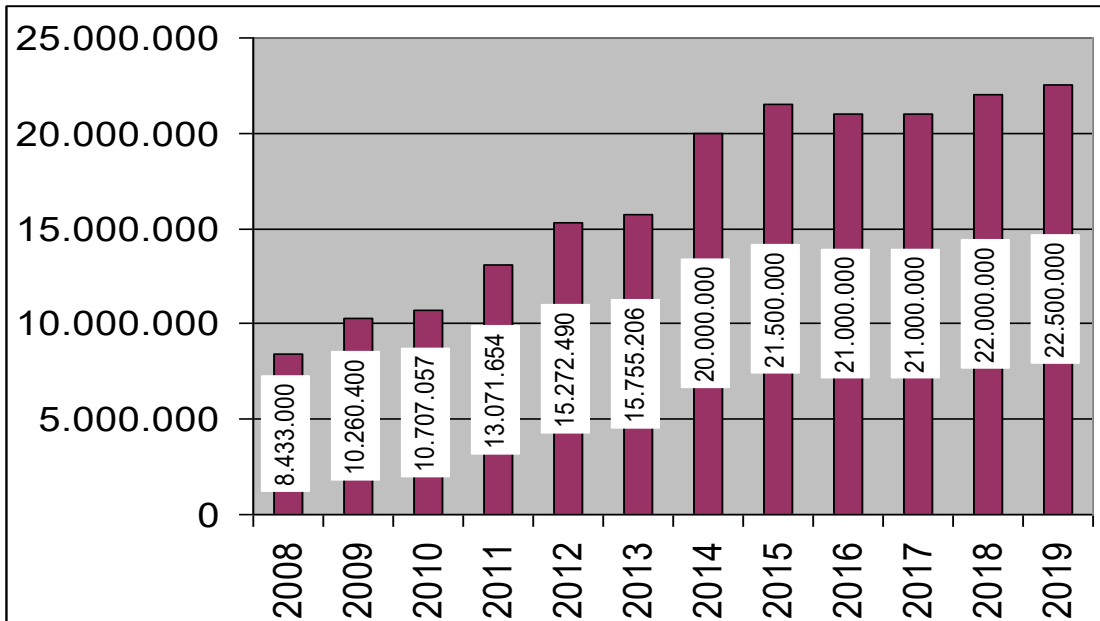
Yeni gemi inşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir. 2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım, 2014 yılı sonu itibariyle yaklaşık 20.000.000 DWT'e, 2015 yılında da yaklaşık 21.500.000 DWT'e yükselmiştir. 2019 yılı sonu itibariyle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

Grafik 66: 2008-2019 Yılları Arasında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2020

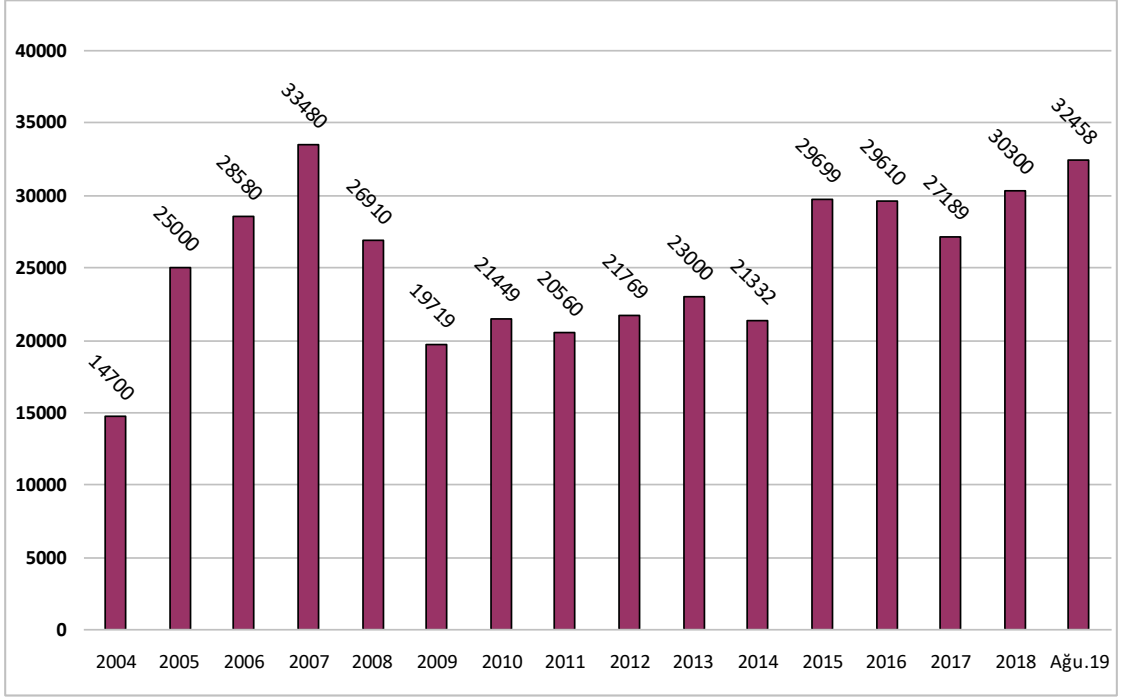
Grafik 67: Tersanelerin Bakım-Onarım Değerleri (DWT)



Kaynak: GİSBİR

Kriz çoğu sektörü olduğu gibi Türkiye gemi inşa sanayiini de son derece olumsuz yönde etkilemiştir. Bu sürecin ülke menfaatleri doğrultusunda yönetilebilmesi Türkiye gemi inşa sanayiine yönelik tedbirlerinin acilen sağlanmasıyla mümkün olabilecektir. 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. 2017 yılı itibarıyla 27.189 kişi olarak tespit edilen sektör çalışan sayısı, 2018 yılında 30.300'e yükselmiştir. Bu konuda ki en güncel veri 2019 Ağustos ayında yayınlanmış olup 32.458'dir.

Grafik 68: Tersanelerin İstihdam Durumu



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ağustos / 2019

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 2020 verilerine göre 86.140 DWT’lik büyük çoğunluğu römorkörlerden oluşan 170 adet gemi siparişi olduğu görülmektedir.

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

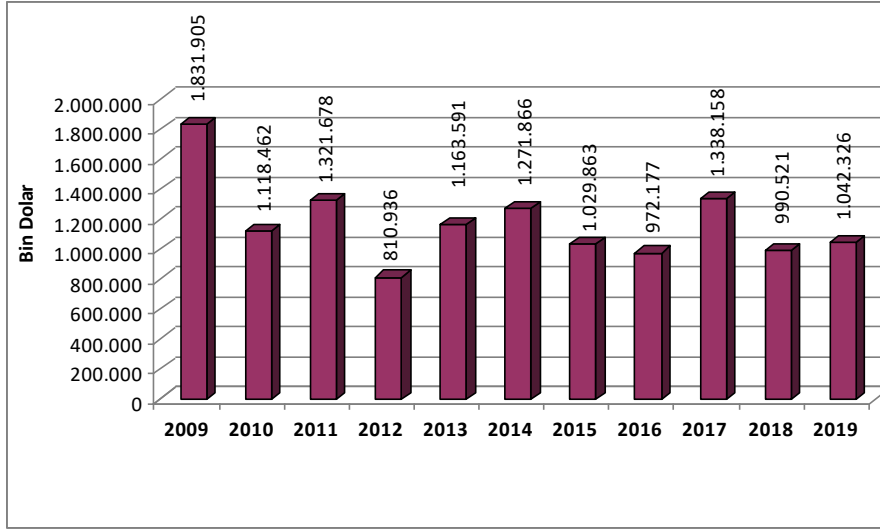
2008 yılında gemi, yat ve yan sanayi ihracatının büyüklüğü 2,6 milyar USD’dir. 2009 yılında krizin etkisi özellikle ihracatta hissedilmiş ve ihracat 1.83 milyar USD seviyelerine gerilemiştir.

Sonraki yıllarda iniş çıkışlar gösteren ait gemi, yat ve yan sanayi ihracatı değerleri ise;

- 2010 yılında 1,12 milyar USD,
- 2011 yılında 1,32 milyar USD,
- 2012 yılında 0,81 milyar USD,
- 2013 yılında 1,16 milyar USD,
- 2014 yılında 1,28 milyar USD,
- 2015 yılında 1,02 milyar USD,
- 2016 yılında 0,97 milyar USD,
- 2017 yılında 1,33 milyar USD,
- 2018 yılında 0,99 milyar USD,
- 2019 yılında 1,042 milyar USD şeklindedir.

Gemi yan sanayinin ihracattaki payı da 2019 yılında 41.5 Milyon USD’dir.

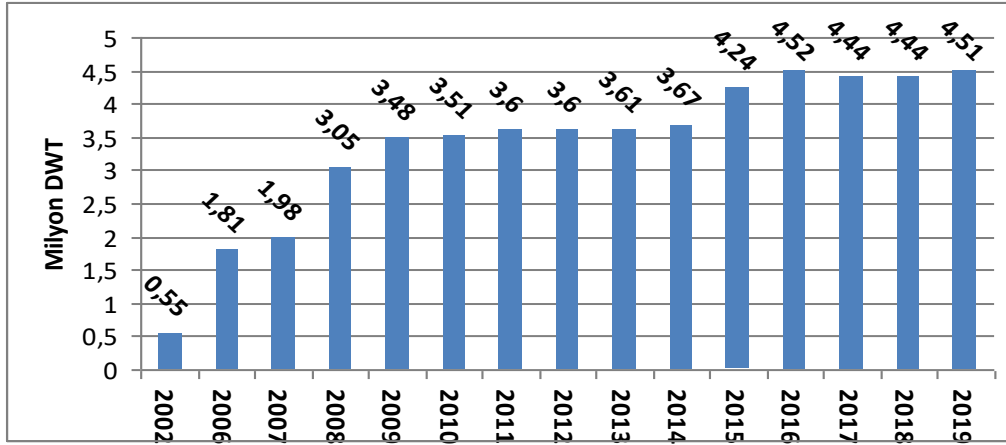
Grafik 69: Gemi İnşa Sanayinin 2009-2019 İhracat Değerleri



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

2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000 DWT iken 2012 itibariyle 3,60 milyon DWT'e çıkarak 6 kat büyüme sağlanmıştır. 2019 yılı itibariyle tersanelerimizin proje kapasiteleri 4,51 milyon DWT'tir.

Grafik 70: 2002-2019 Tersane Proje Kapasiteleri



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 03/2020

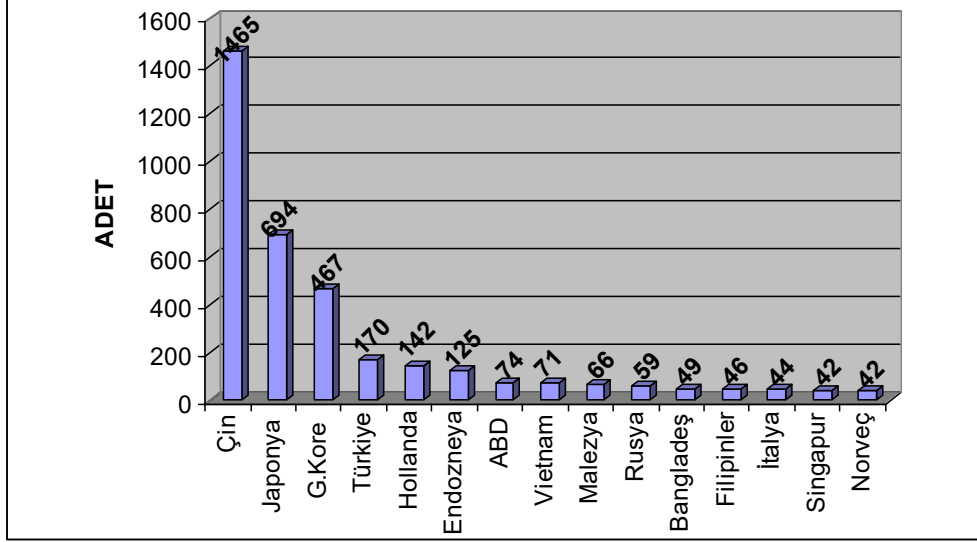
Tersanelerimiz 2016 yılı itibariyle;

- 700.000 Ton/Yıl Çelik İşleme,
- Proje bazında 2 milyon DWT/YIL yeni gemi inşa,
- Bir defada 180.000 DWT'a kadar yeni gemi inşası,
- 60-70 metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,
- 22,5 milyon DWT/YIL bakım onarım kapasitesine sahiptir.

Tersanelerimizin 2006 yılındaki toplam siparişleri 2,07 milyon DWT iken 2008 sonunda bu rakam 4,34 milyon DWT'e ulaşmış; ancak krizle birlikte yaşanan sipariş iptalleri ve özellikle Uzakdoğu tersaneleriyle rekabet edebilirlik konusunda büyük sıkıntılar baş göstermiştir. Aralık 2008'de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244'e gerilemiş;

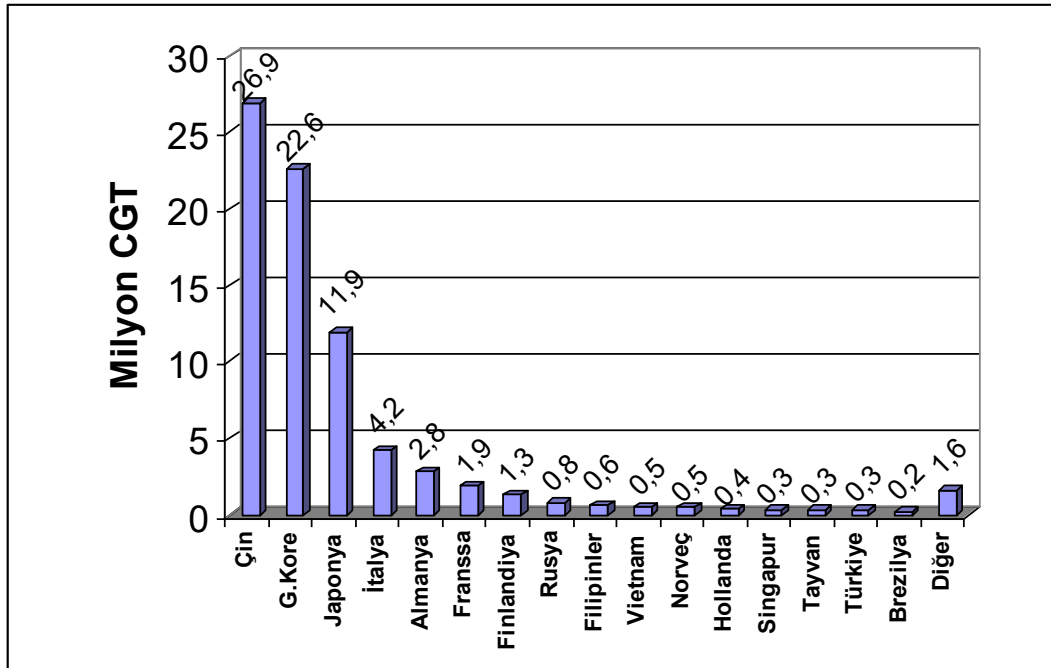
Aralık 2008’de 4,34 milyon DWT olan sipariş tonajı da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17 milyon DWT’e inmiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008’den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT’lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların büyük kısmının inşa başlama tarihleri ileri tarihlere ötelenmiştir. 2020 yılı Ocak ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri büyük çoğunluğu römorkör olan 170 adet gemiden oluşmaktadır.

Grafik 71: Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Sayısal Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2020

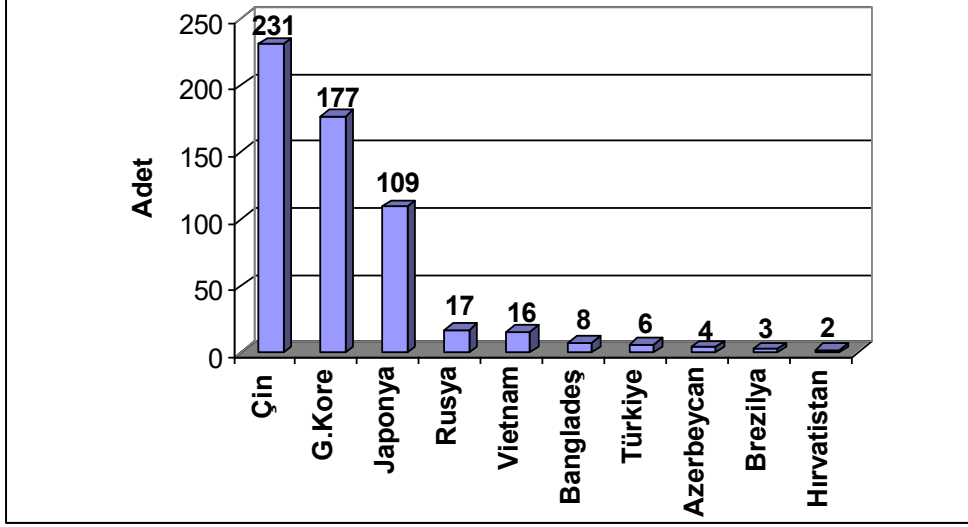
Grafik 72: Gemi Siparişlerinin Ükelere Göre Tonaj Dağılımı (Milyon CGT)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2020

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 olup bugün azalan siparişler nedeniyle tonaj bazında (Milyon CGT) ve adet bazında da 7. sırada yer almaktadır.

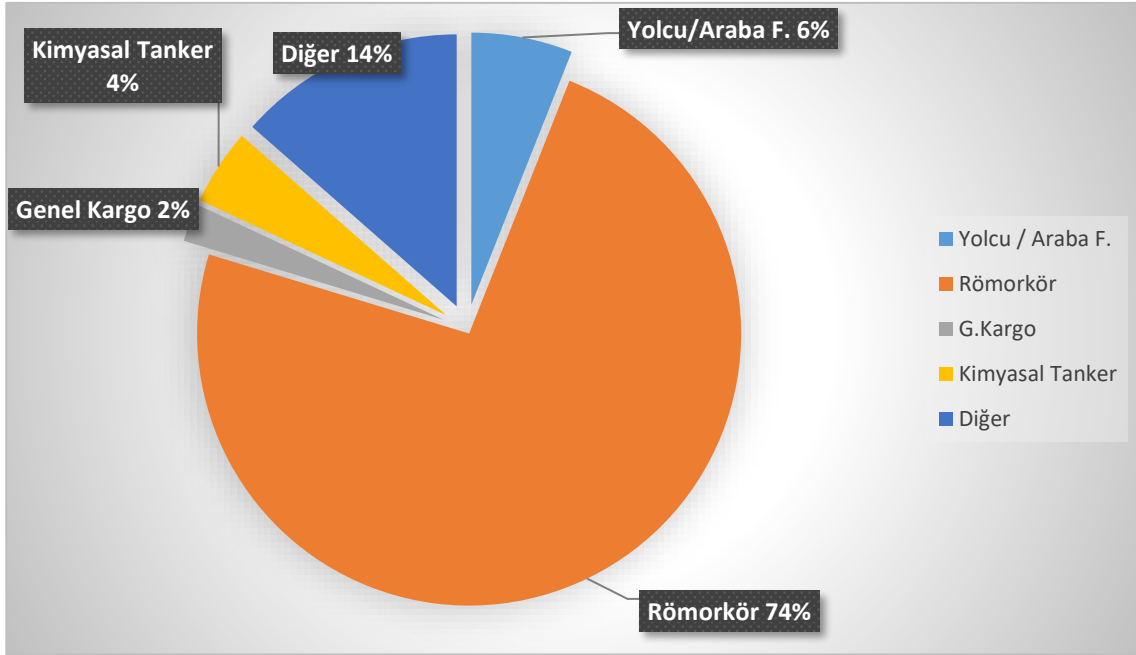
Grafik 73: Tanker Siparişi Alan Ülkeler Sıralaması



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2020

Tersanelerimizin Nisan 2019 itibariyle aldıkları gemi siparişlerinde gemi tiplerine göre adet bazında "Römorkörler" birinci, "Yolcu/Araba Feribotu" ikinci ve "Kimyasal Tankerler" üçüncü sırada yer almaktadırlar.

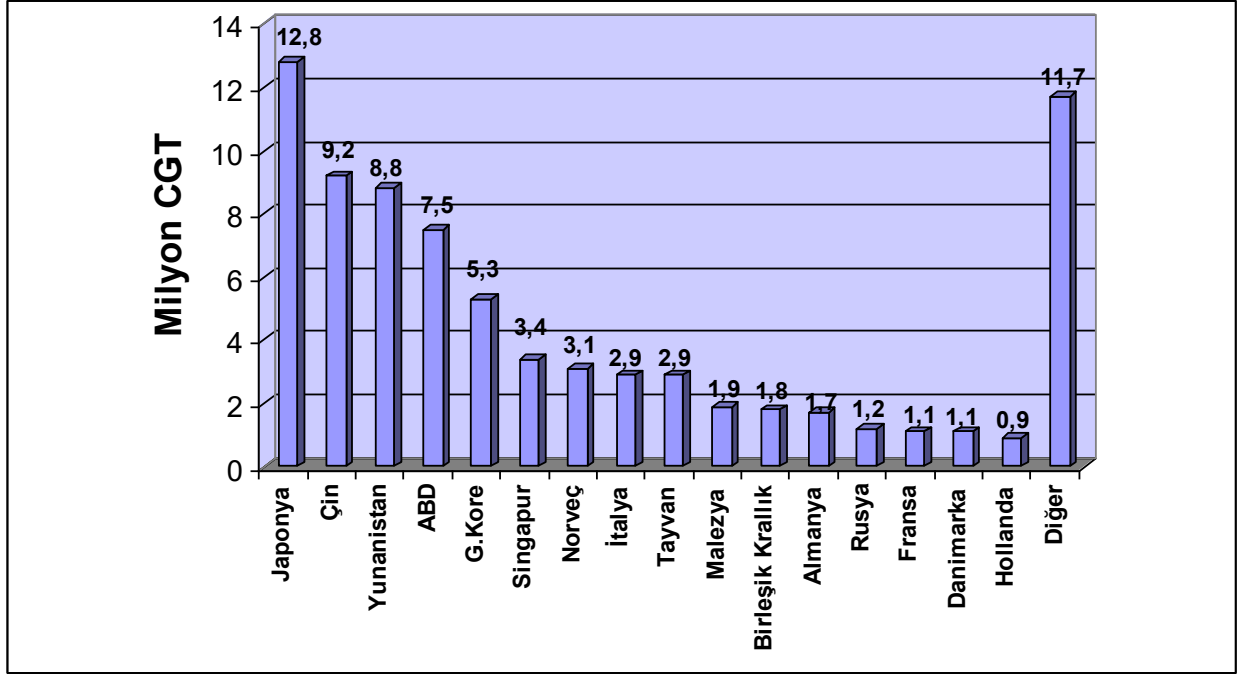
Grafik 74: Alınan Gemi Siparişlerinin Belli Gemi Tiplerine Göre Oransal Dağılımı



Kaynak: Clarkson Research Serv. 04/2019

Türk Armatörlerinin Ocak 2019 itibariyle dünya genelinde 1,3 Milyon DWT'lik 119 adet gemi siparişi görülmektedir.

Grafik 75: Armatörlerin Verdiği Siparişlere Göre Dünya Sıralamasındaki Yerleri



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2020

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 66: Tersanelerin Yüzer Havuz Sayıları

YÜZER HAVUZ						
NO	İLİ	TESİS ADI/İŞLETMECİSİ	TESİS DURUMU	HAVUZ	BOYUTLARI	KALDIRMA KAPASİTESİ (TON)
1	İSTANBUL	DENTAŞ İNŞA ve ONARIM SAN. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	128x30 m	5,000
2	İSTANBUL	GİSAN GEMİ İNŞA SAN. ve A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	167x34 m	9,000
3	İSTANBUL	ÇEKSAN GEMİ İNŞA ÇELİK KONS. SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	130x29 m	7,000
4	İSTANBUL	YARDIMCI GEMİ İNŞA A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	155x36 m	8,500
5	İSTANBUL	KUZEYSTAR SHİPYARD	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	217,5x14,81 m	80,000
6	İSTANBUL	KUZEYSTAR SHİPYARD	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	197x39,6 m	45,000
7	İSTANBUL	TORLAK DENİZCİLİK SAN ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	67x28,4 m	7,500
8	İSTANBUL	İSTANBUL DENİZCİLİK GEMİ İNŞA SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	93x28 m	4,200
9	İSTANBUL	SNR GEMİ İNŞA SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	129x38 m	8,600
10	İSTANBUL	DESAN DENİZ İNŞAAT SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	172x36 m	19,000
11	İSTANBUL	DESAN DENİZ İNŞAAT SANAYİ A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	232x52	49,500

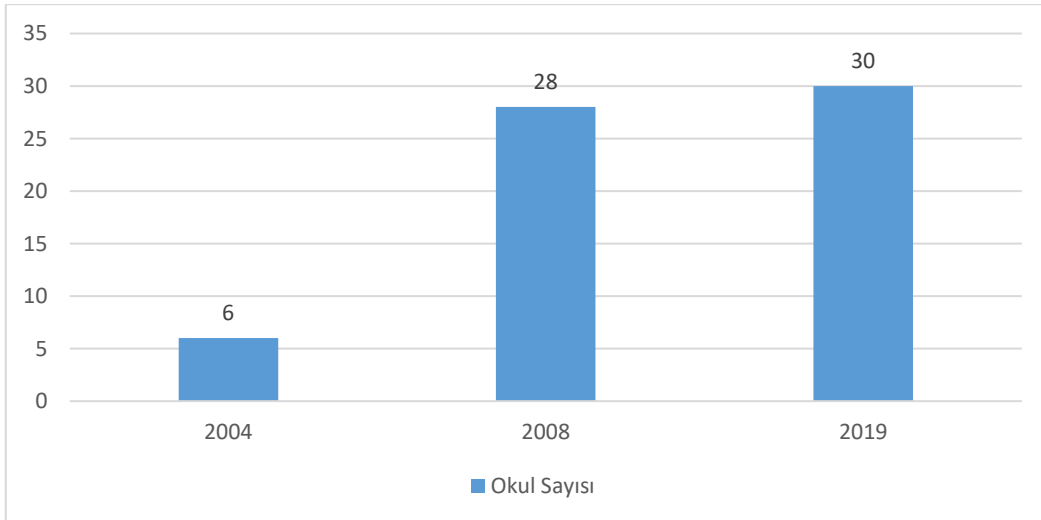
12	İSTANBUL	DESAN 5442 NOLU PARSEL	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	178x36 m	19,000
13	İSTANBUL	GEMAK GEMİ İNŞAAT SANAYİ ve TİC.A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	233x45 m	28,000
14	İSTANBUL	GEMAK GEMİ İNŞAAT SANAYİ ve TİC.A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	170x33 m	9,000
15	İSTANBUL	HİDRODİNAMİK GEMİ SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	115x22 m	2,750
16	İSTANBUL	GEMSAN GEMİ ve GEMİ İŞLETMECİLİĞİ SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	220x45 m	20,000
17	İSTANBUL	ÇİNDEMİR MAKİNE GEMİ ONARIM ve TERSANECİLİK A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	123x28 m	5,000
18	İSTANBUL	ERKAL ULUSLARARASI NAKLİYAT ve TİCARET A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	350x80 m	100,000
19	İSTANBUL	TORGEM GEMİ İNŞAAT SAN. VE TİC. A.S.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	53x20 m	2,500
20	İSTANBUL	TURQUOISE YAT SAN. AŞ	TEKNE İMAL	YÜZER HAVUZ	66x27 m	2,500
21	İSTANBUL	TERSAN TERSANECİLİK ve TAŞIMACILIK SAN. ve TİC. A.Ş.	TEKNE İMAL	YÜZER HAVUZ	130x30 m	7,100
22	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	230x37 m	22,000
23	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	382x66 m	70,000
24	YALOVA	TERSAN TERSANECİLİK SAN ve TİC AŞ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	178x35 m	9,000
25	YALOVA	TERSAN TERSANECİLİK SAN ve TİC AŞ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	253x60,9 m	11,370
26	YALOVA	DOĞRUYOL TERSANECİLİK SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	123x30 m	5,500
27	YALOVA	HAT-SAN GEMİ İNŞAA BAKIM-ONARIM DEMİR NAK. SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	180x30 m	10,000
28	YALOVA	SANMAR TERSANESİ	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	84x34 m	3,500
29	YALOVA	SEFİNE DENİZCİLİK TERSANESİ SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	240x57 m	11,227
30	YALOVA	YAŞARSAN GEMİ İNŞAA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	183x33	10,000
31	KOCAELİ	UZMAR GEMİ İNŞ. SAN. ve TİC. A.Ş.	TERSANE (FAAL)	YÜZER HAVUZ	68x38 m	2,000
32	KASTAMONU	INEBOLU DENİZCİLİK SAN. ve TİC. A.S.	TERSANE (YATIRIMDA)	YÜZER HAVUZ	118x29 m	4,500
				TOPLAM 32 ADET YÜZER HAVUZ		598,247

Tablo 67 : Tersanelerin Kuru Havuz Sayıları

NO	İLİ	TESİS ADI/İŞLETMECİSİ	TESİS DURUMU	KURU / YÜZER HAVUZ	BOYUTLARI
1	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI (HALIÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	109x22,5
2	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI (HALIÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	81,5x17
3	İSTANBUL	İSTANBUL ŞEHİR HATLARI (HALIÇ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	151x16
4	İSTANBUL	URSA GEMİCİLİK BAKIM ONARIM TERSANECİLİK SAN. TİC. AŞ.	TEKNE İMAL (FAAL)	KURU HAVUZ	56x14 m
5	İSTANBUL	İSTANBUL TERSANE KOMUTANLIĞI (PENDİK TERSANESİ)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	300X69
6	İSTANBUL	TUZLA GEMİ ENDÜSTRİSİ AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	300x53 m
7	İSTANBUL	SEDEF GEMİ İNŞAATI AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	315x50 m
8	İSTANBUL	DENİZ ENDÜSTRİSİ AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	210x37 m
9	YALOVA	SEFİNE DENİZCİLİK TERSANECİLİK TURİZM SAN. ve TİC. AŞ.	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	240x40 m
10	YALOVA	BEŞİKTAŞ GEMİ (A-10)	TERSANE (FAAL)	KURU HAVUZ	235x40x6,5 m

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Gen.Müd. 03/2020

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, 2019 yılı itibarıyla bu sayı 30 adede yükselmiştir.

Grafik 76: Gemi Yapımı Alanında Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı

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- MİLGEM (MİLLİ GEMİ) PROJESİ

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

2- Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD)

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. İnşası devam etmektedir.

3- Amfibi Gemi (LST)

İlk gemi TCG-BAYRAKTAR'ın inşasında %70,68 yerli sanayi katılımı sağlanırken, yerli sanayi katılımı içerisindeki KOBİ payı yaklaşık %48 olarak gerçekleşmiştir. Programın ikinci gemisi olan "SANCAKTAR"ın ise 2018 Nisan ayında Türk Deniz Kuvvetlerine teslim edilmiştir.

4- Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi (MOSHIP)

İnşasına 2011 yılında başlanan TCG-ALEMDAR Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi MOSHIP, üzerinde dünyanın en gelişmiş teknolojilerini barındırmakta olup, hizmete girmiştir.

5- Sahil Güvenlik Arama Kurtarma Gemisi

6- Yeni Tip Karakol Botu

Proje kapsamındaki 16 adet Yeni Tip Karakol Botlarının Geçici ve Kesin Teslimleri tamamlanmıştır.

7- Yeni Tip Denizaltı Projesi

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

* Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı web sayfasından alınan bilgiler kullanılmıştır.

(<https://www.ssb.gov.tr/Website/ContentList.aspx?PageID=88>)

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 sistemler donatılması hedeflenmektedir.

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 sistemler donatılması hedeflenmektedir.

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 yatırımlar, uzun süre 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.

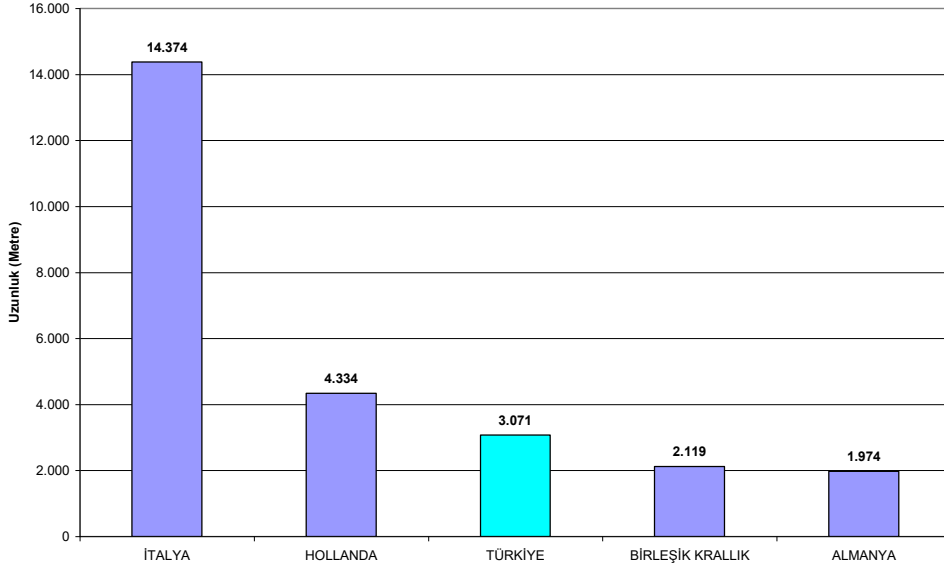
Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkanı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar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

- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitilmiş işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslararası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri
- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- Ülkemizin sahip olduğu yeterli teknolojik ve bilişim alt yapısı
- Uzakdoğu ülkelerine göre ülkemizin uluslararası pazara yakınlığı
- Ülkemizin sahip olduğu deniz ve yat turizm kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ve İkili 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 itibarıyla 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. 2019 yılında 3.000m ile dördüncü olan Türkiye 2020 Şubat ayı verilerine göre uzunluk 3.071m ile tekrar üçüncül sıraya çıkmıştır.

Grafik 77: Dünya 24 Metre ve Üzeri Yat Siparişleri Sıralaması 2020



Kaynak: Boat International Türkiye (Şubat 2020)

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 yüzdesi¹ olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü ya da başka bir ifade ile iki sektörün birbiriyle etkileşimi daha da iyi anlaşılacaktır.

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

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

Ülkemizdeki başlıca yan sanayi üretimleri şöyle sıralanabilir.

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

¹ EMEC-European Marine Equipment Council bu oranı "gemideki ürünlerin, hizmetlerin ve sistemlerin değeri, gemi değerinin %70'inin (yolcu gemileri için %85) üzerinde" şeklinde vermektedir .

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

Ülkemiz gemi inşa sektörü, büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdama ve dolayısıyla da ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamıştır. 2002 yılında 30.000'lerde olan yan sanayi çalışanı sayısı, 2008 yılında 103.500'lere ulaşmıştır. Yan sanayi sektörümüzdeki istihdam 2011 yılı sonunda 62.256 kişidir. 2017 yılında bu sayı yaklaşık 81.600 civarındaydı. 2019 Ağustos ayı verilerine göre yan sanayideki istihdam 84.000 kişidir.

Gemi yan sanayi firmalarımızın faaliyet alanlarından tespit edilebilenler, 12 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.

Gemi ve yat inşasında kullanılan malzeme ve ekipman olarak, yerli katkı oranı ortalama % 35-40 oranındadır. Bu oran 1995-2004 yılları arasında ortalama %10-15 oranında iken; ilerleyen tarihlerde, tersanelerimizdeki gelişmeler paralelinde ortalama %30-35'ler seviyelerine 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 imkan yarattığı gibi istihdamın artışında da etkin rol oynamaktadır.

2.5.5. Gemi İnşa Sektörünün Sorunları:

- **Global Ekonomik Kriz:** 2009 yılında yaşanan Global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de son derece olumsuz etkilemiştir. Krizin etkilerinin kısa sürede atılması amacıyla firmaların özellikle bankalarla yaşadığı finansal problemlerin öncelikli olarak çözülmesi; kredilerin yeniden yapılandırılması, tersanelere yönelik orta vadeli yatırım ve işletme kredisi için ilave fon yaratılması ve devlet destekleri için gerekli düzenlemelerin yapılması, sorunların çözümü için büyük önem taşımaktadır. **Türk Koster Filosu'nun Yenilenmesi Projesi**, gemi yapım-onarım ve yan sanayi açısından da krizin etkilerinin giderilmesinde önemli bir adım olacaktır.
- **Denizcilik Sanayi Sektörleri Strateji Belgesi:** Gemi inşa ve gemi yan sanayi, Türkiye Sanayi Stratejisi Belgelerinde stratejik sanayi sektörleri arasında değerlendirilmemektedir. Bu bakımdan zaman yitirilmeden Denizcilik Sanayi Sektörleri Strateji Belgesi'nin hazırlığına başlanması ve sonuçlandırılması gerekmektedir.
- **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

2.6.1.Genel Olarak Gemi Geri Dönüşümü

Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojide çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan gemilerin getirilmesi işlemlerinde, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır. Ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen Gemi Geri Dönüşümü IMO Dünya Denizcilik Örgütünün de kabul ettiği gibi “yeşil endüstri” diye de anılmaktadır. Demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümünün, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağladığı ve daha az çevre kirliliği yarattığı görülmektedir.

Hurda demirden çelik elde edilmesi, gerek doğanın tahribine, gerek sera gazı salınımına yol açan bu işlemleri ortadan kaldırdığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca enerji tüketimi açısından bakıldığında, 1 ton hematit cevherinin pik demire dönüştürülmesi için 7400 MJ. 1 ton çelik hurdasının eritilmesi için ise 1350 MJ enerji tüketilmekte, bu işlemler sonucunda yüksek fırında 2200 kg. CO₂ atmosfere salınmakta, bir ton hurda çeliğin eritilmesi işlemi CO₂ salınım miktarı ise 280 kg olmaktadır. Elektrik enerjisinin elde edilmesinde doğal enerji kaynaklarının kullanımı arttıkça bu miktar da düşecektir.

Hurda çelik geri kazanıldığında, Enerjinin %74 Hammadde kaynaklarının %90 oranında korunduğu, Su tüketiminin %40 azaltıldığı, Atık su kirlenmesinde %76, Hava kirlenmesinde %86, Maden atıklarında %97 azalma olduğu gözlenmiştir. Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliğa'da, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemi söküm izni, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, 22 Gemi geri dönüşüm firması 28 parselde faaliyetlerini sürdürmektedir.

İstatistikî olarak 20 yaşını geçmiş gemilerin çevre felaketleri ile sonuçlanan kazalara sebebiyet verme riskleri oldukça yüksektir. Halen yılda 20 milyon DWT geminin geri dönüştürülmesi gerekmektedir. Ancak çevre ve iş sağlığına uyumlu gemi geri dönüşüm tesislerinin azlığı da ayrıca üzerinde durulması gereken bir husustur.

Tablo 68: Gemi Geri Dönüşüm Sektörünün Ekonomiye Katkılarının Üç Başlığı

HAMMADDE	KATMA DEĞER	İSTİHDAM
<ul style="list-style-type: none">✓ Demir Çelik Fabrikaları ve Haddehanelerin Hurda Hammadde İhtiyaçlarının Sağlanması.✓ Hurda Hammadde İthalatının Düşürülmesi✓ Yassı Demir Çelik Mamullerinin Üretim Kalite Standartlarının Artırılmasına Katkı	<p>Fabrikaların İthal Hurda Hammadde Tedarik Maliyetlerin Düşürülmesi Sonucu Ton Başına 100 USD Döviz Tasarrufu</p>	<p>Gemi Geri Dönüşüme Bağlı Olarak Gelişen, Gemi Yan Sanayi, Tekne Bakım/Tamir Sanayi Haddehaneler Müteahhitler, Taşeronlar, Nakliyeciler Yardımcı Hizmetler İle Birlikte 10.000 Kişiye Dolaylı</p>

2.6.2.Uluslararası Mevzuatların Değerlendirilmesi

Farkındalıkların küresel boyutta gelişmesiyle, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), Basel Sözleşmesi (BC) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gibi uluslararası kurumlar birbiri ardına gemi geri dönüşüm rehberleri yayımlamışlar ve konuya özgü ortak bir çalışma grubu oluşturmuşlardır.

IMO'nun Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi'nin kabulüyle bu endüstri dalında önemli bir aşamayı işaret etmektedir.

Sözleşme, henüz yürürlüğe girmemiş olmasına karşın temel beş geri dönüşümcü ülkelerin ulusal mevzuatında olduğu gibi pazarın tümünde etkisini göstermeye başlamıştır. Buna paralel olarak, deniz ulaştırma endüstrisi de sözleşmenin beklenen etkilerini içselleştirmeye hazır görünmektedir.

Özünde, konvansiyonel atık hiyerarşisindeki atığın kaynağında azaltılması, yeniden kullanım, geri dönüşüm, enerji geri kazanımı ve bertaraf süreçlerinin tümünü gemi özelinde içeren 'Gemi Geri Dönüşümü' için Hong Kong Sözleşmesi'ndeki "bir geminin, tehlikeli ve diğer maddelere dikkat edilmesi kaydıyla, bileşenlerin ve malzemelerin yeniden işleyip kullanılabilir duruma getirmek amacıyla geri kazanımı için, bir gemi geri dönüşüm tesisinde, tam veya kısmi olarak sökülmesi faaliyeti ile depolama, bileşenlerin ve malzemelerin sahada işlem görmesi gibi birleşik işlemleri içeren, ancak farklı tesislerde daha ileri işlem görmesini ve imha edilmesi faaliyetini içermeyen işlemler bütünü" tanımı, gemi geri dönüşüm tesisi dışındaki enerji geri kazanımı ve bertaraf aşamalarını içermemekle birlikte oldukça kapsayıcıdır.

Genellikle bir geminin ömrü ortalama 20 ila 35 yıl arasında değişmektedir. Geminin bakım ve işletme maliyetleri olası gelirlerini aşmaya başladığında, ya da ikinci el piyasası söz konusu gemi için bir seçenek olmadığında bir gemiyi hurdaya gönderme kararı alınır. Gemi sahibinin gemisini geri dönüşüme gönderme kararı birçok faktör tarafından etkilenir. Fakat bu faktörlerden en önemlisi navlun fiyatlarıdır. Genellikle, navlun oranları geri dönüşüme gönderilen gemi miktarlarıyla ters orantılıdır.

Basel Sözleşmesi, tehlikeli atıklara ilişkin hükümler içerdiğinden ve hurda gemilere ilişkin uygulanabilir hükümleri geliştirilmediğinden uluslararası deniz ulaştırmasının paydaşları tarafından göz ardı edilmiş olup Sözleşmenin gemi geri dönüşüm endüstrisi için sıkıntılar yarattığı ortaya çıkmıştır.

Bunun yanı sıra Sözleşme'de, Avrupa Birliği tarafından tehlikeli atıkların OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesini yasaklayan yeni bir Karar (The Ban Amendment, Yasak Kararı) alınmıştır. Ayrıca Basel Sözleşmesi ve Yasak Kararının eşdeğeri olan Avrupa Birliği mevzuatındaki Atık Taşınımı Tüzüğü'nün (Waste Shipment Regulation) yine hurda gemiler için uygulanabilir bir mekanizma içermemesi nedeni ile ömrünü tamamlamış Avrupalı gemilerin %91'inin, yukarıda bahsedilen mevzuattan kaçınarak, farklı çözümlere yöneldiğini AB Komisyonu tarafından belirlenmiştir.

Basel Sözleşmesinin gemilerin geri dönüşümünü düzenleyemeyeceğinin anlaşılması, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe giriş tarihinin gecikeceği endişesiyle 'ara dönem'de uygulanabilir yaptırımların düzenlenmesine ilişkin, olarak AB Konseyi, AB Parlamentosu ile anlaşarak 27 Haziran 2013 tarihinde Gemi Geri Dönüşüm Yasasını kabul etmiş, 22 Ekim 2013 tarihinde Gemi Geri Dönüşüm Yasası AB Parlamentosu'nun ana toplantısında onaylamış ve 30.12.2013 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir.

AB Bayraklı gemilerin geri dönüşümü sırasında oluşabilecek olumsuz emniyet ve çevre etkilerinin, gereksiz ekonomik yük oluşturmadan azaltılmasının sağlanmasıdır. Yeni Yasa, AB Bayraklı gemilerin OECD ülkeleri dışında kalan ülkelerde yer alan tesislerde minimum çevresel ve emniyet koşulları yerine getirerek yasal olarak geri dönüştürülebilmesine imkân

sağlamaktadır. Gemi sahipleri gemi geri dönüşüm kriterlerini sağlayan tesisleri "AB Listesi" içinden seçebilecektir.

AB Gemi Geri dönüşüm tesisleri listesine dahil olmak için öncelikle müracaat ve daha sonra AB komisyonu tarafından yetkilendirilen DNV GL kuruluşu tarafından denetime tabi olunması gerekmektedir. 31 Aralık 2018'de yürürlüğe giren ve uygulanmaya başlanan, Avrupa Geri Dönüşüm Yönetmeliği ile, Avrupa Birliği bayraklı gemilerin AB Gemi Geri Dönüşüm listesine dahil olmayan tesislere gönderilmesinin yolu kapanmış oldu. 26 Avrupa Birliği ülkesi ve 1 Amerikan geri dönüşüm firmasının yer aldığı AB Gemi Geri Dönüşüm tesisleri listesinde Türkiye ilk planda 3 firma ile yer almıştır. Listeye 2020 yılı içinde denetim süreçleri tamamlanan 5 firmanın daha dahil olması beklenmektedir.

Gemi geri dönüşüm işlerinin 3. Dünya ülkelerinin yaptığı bir endüstri olduğu ile ilgili kamuoyu algısı 2013 yılında yayımlanan AB gemi geri dönüşüm yönetmeliği ile son buldu. Avrupa ülkeleri gemi sökümü için ilk planda 26 firma ile AB gemi geri dönüşüm listesine girdi. %98 'i çelik olan gemilerin çevre ve iş sağlığına uyumlu olarak geri dönüştürülmesi halinde ülke ekonomilerine hammadde ve istihdam açısından büyük bir katkı sağladığı anlaşılmış oldu.

Yönetmeliğin uygulanması süreci ile ilgili bir çekinceler; AB Yönetmeliği ile AB Bayraklı gemilerin yönetmelik kriterlerini yerine getirmeyen ülkelere gönderilmesinin engellenmesi planlanmıştır. Ancak bu hükmün uygulanabilirliği konusunda çekinceler elbette bulunmaktadır.

Yıllık olarak hurdaya çıkacak AB bayraklı gemi tonajını karşılama kapasitesi; Yıllık olarak hurdaya ayrılacak AB bayraklı gemi tonajı yaklaşık 2 milyon ton civarındadır. AB listesine dahil olan tesislerin söküm kapasitelerinin 1-1,5 milyon ton olarak kabul ettiğimizde bu listeye dahil edilecek tesislerin artırılması gerekmektedir.

AB bayraklı gemilerin sökümünün çevre ve iş sağlığına uyumlu tesislerde yapılmasının sağlanması için ülkemizin katkısı ve avantajları

Tüm bu gelişmeler, hurda gemilerin bir çöp olmadığını, önümüzdeki yıllarda sektör üzerinden aslında devam eden ekonomik savaşın şiddetinin artacağını göstermektedir. Türk gemi geri dönüşüm sektörü 2000'li yıllarda aldığı tedbir ve uygulamaları nedeniyle. Hong Kong Sözleşmesine 2009 yılında yapılan diplomatik konferansta imza atan ülkelerin başında gelmektedir. Türkiye AB Gemi geri dönüşüm yönetmeliği kurallarını uygulayan önemli bir ülkedir. Türkiye AB Yönetmeliği yazım aşamalarına fiili olarak katılmıştır. Türkiye yıllar içerisinde kural konan ülkeler içinden çıkarak kural koyan ülke durumuna gelmiştir. Dünyanın en büyük hurda ithalatçısı olan ülkemiz de hurda tedarik bağımlılığının azaltılması için iç tedarikçilerin desteklenmesi önem arz etmektedir.

AB komisyonu 1 milyon ton kapasitesi ile Türkiye'nin AB Geri dönüşüm listesine dahil olması halinde AB bayraklı gemilerin Türkiye haricinde başka bir ülkede sökülemeyeceğini açıkladı.

Bayrak değiştirmek suretiyle yönetmeliğin baypas edilebileceği gerçeğini de kabul eden yetkililer, bu sorunun çözümü noktasında arayış içinde olduklarını ancak yönetmeliğin her ne kadar hukuksal bağlayıcı maddelere sahip olsa da listede yer almanın gönüllük esasına bağlı olduğuna dikkati çekmişlerdir.

AB bayraklı gemi sahipleri için uygulanacak yaptırımların sonuçları önümüzdeki yıllarda görülecektir. Dünyada hurda gemilerin %95 'ini söken Diğer Asya ülkelerinin AB bayraklı hurda gemiler ile ilgili meydana gelen gelişmeler ile tavrı

AB bayraklı hurda gemilere işçilik –atık bertaraf ve yatırım maliyetleri avantajını kullanarak, yüksek fiyatlar veren diğer Asya ülkeleri, AB bayraklı gemilerin AB geri dönüşüm listesinde bulunan tesislerde ve ülkemizde sökülecek olmasının hurda gemi fiyatlarını düşüreceği ve armatörlerin kazanç kaybına uğrayacağını dillendirmeye başlamışlardır.

Türkiye ve Avrupa'daki gemi geri dönüşüm tesisleri halen kapasitelerinin altında faaliyet göstermekte, çünkü Güney Asya'da bulunan tesislerin yüksek gemi alım fiyatları ile rekabet edememektedir.

Akdeniz çanağında legal bir sektör olarak faaliyet gösteren Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi, çevre ve iş sağlığı en iyi uygulamaları ile, AB bayraklı ve diğer gemilerin geri dönüştürüleceği bir ülke olarak her zaman tercih edilecektir.

2.6.3. Türkiye'nin Avantajları

Ülkemiz, gemi geri dönüşüm sanayinin kolay bulunabilir kalifiye iş gücüne sahip olması ile pazara (Avrupa) olan yakınlık,

- ✓ Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olunması,
- ✓ Tesislerinin toplu olarak Aliğa bölgesinde bulunması,
- ✓ OECD Üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olması,
- ✓ Gemi geri dönüşüm malzemelerinin ülke içinde ihtiyacının olması ve bunların gemi sökümü ile elde edilebilir olması,
- ✓ Türk insanının girişimci yapısı, tecrübeli iş gücü
- ✓ OECD üyesi olarak gemi sökümü açısından Basel anlaşmasına göre avantajlar,
- ✓ Merkezi Atık Yönetim sağlık ve iş güvenliği hizmetleri en iyi uygulamalar.
- ✓ OECD içindeki devlet gemilerinin sökümü, global büyümenin yavaşlamasıdır.

Grafik 78: Yıllara Göre Gelen Gemi Çelik Ağırlığı (1000 Ton)



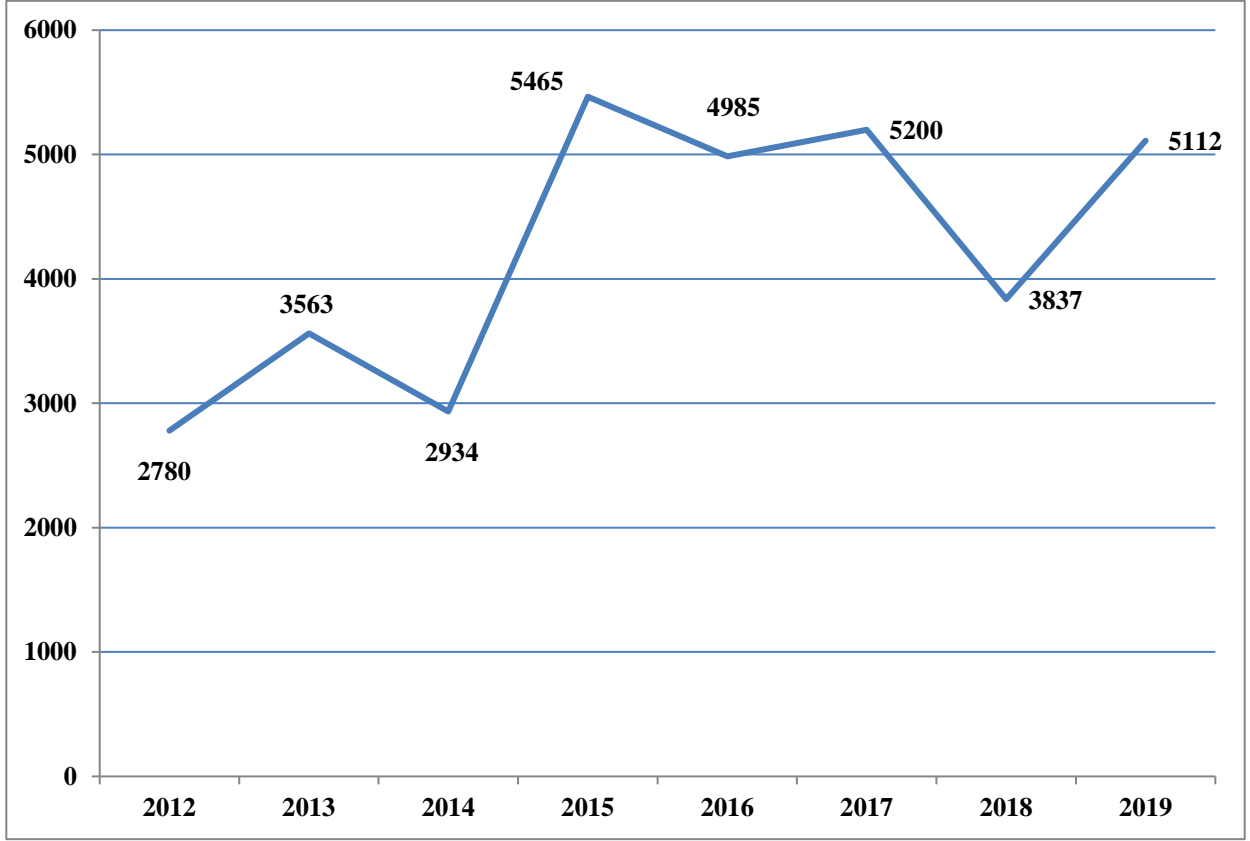
Kaynak: 2019 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

Grafik 79: Yıllara Göre Gelen Gemi Sayısı



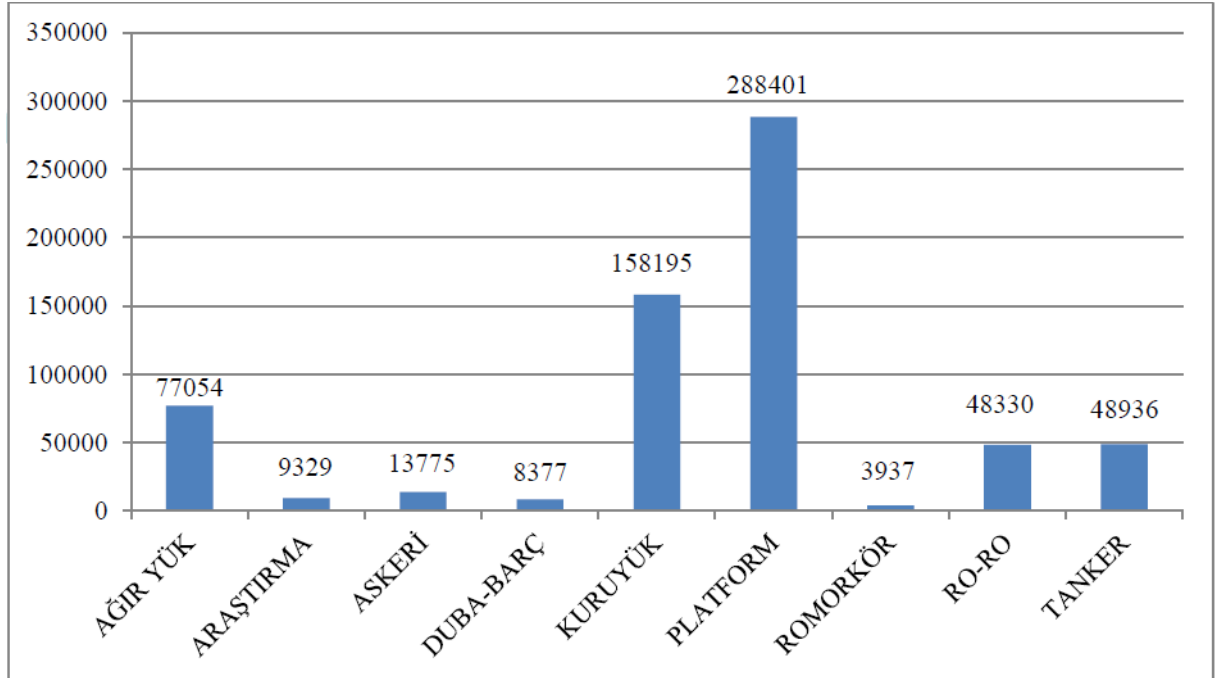
Kaynak: 2019 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

Grafik 80: Gelen Ortalama Gemi Tonajları (LTD/TON)



Kaynak: 2019 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

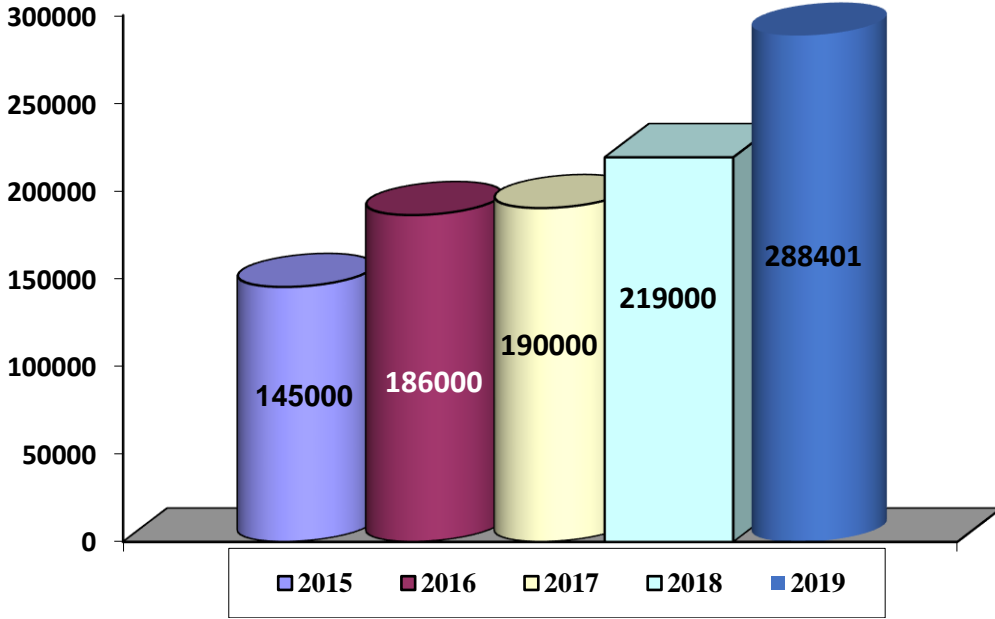
Grafik 81: Gemi Tiplerine Göre Gelen Gemiler (1000 LTD/TON)



Kaynak: 2019 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

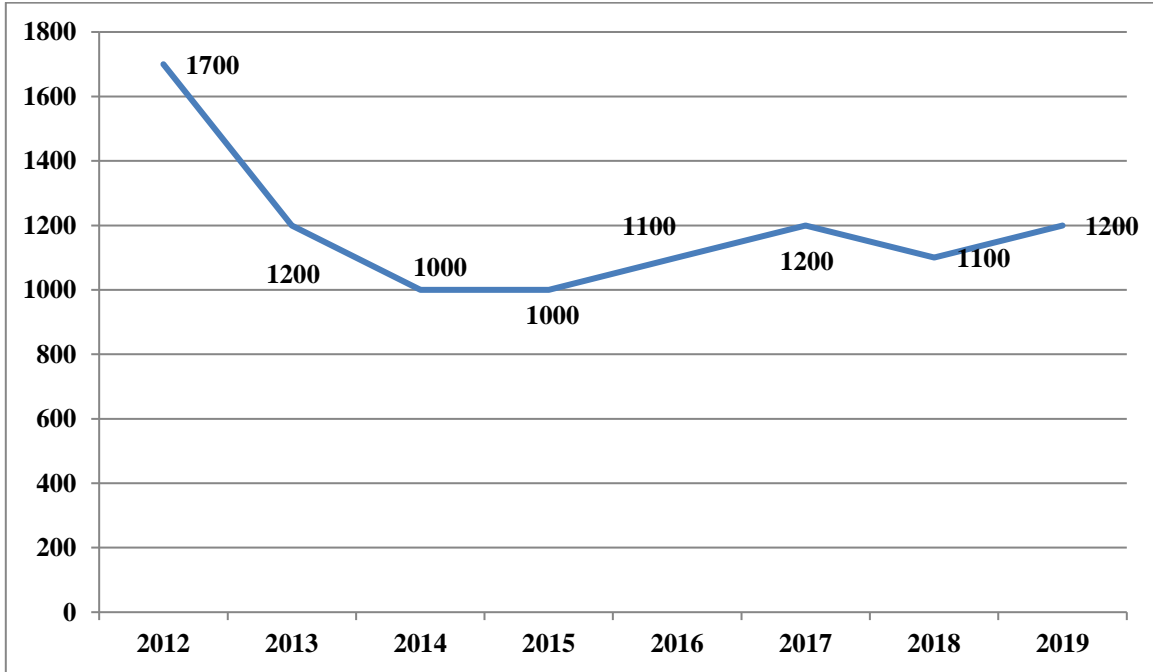
2015 yılında gerileyen ham petrol fiyatlarının etkileri, 2019 yılında da devam etmiş, Dünya gemi geri dönüşüm sektörlerinde ülkemiz petrol platformlarının geri dönüşümünde tercih edilen tek ülke olarak kayıtlara geçmiştir.

Grafik 82: Platformlar (LDT- TON/YIL)



Kaynak: 2019 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

Grafik 83: Yıllara Göre Çalışan Sayıları

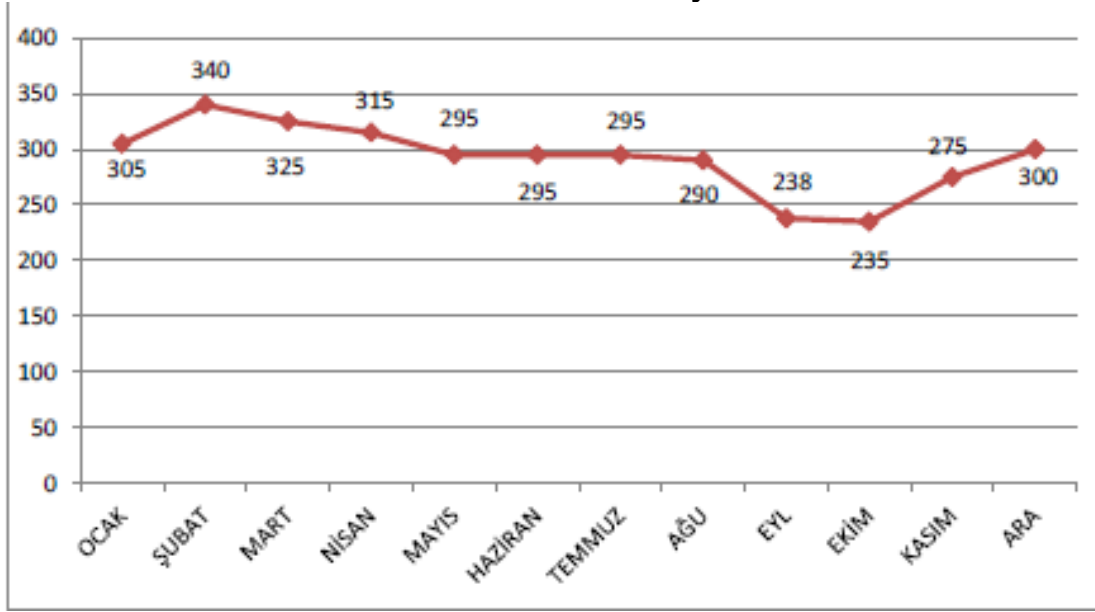


Kaynak: 2019 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

2.6.4. 2019 Yılı Hurda Fiyatları Değerlendirmesi

2019 yılı içerisinde Şubat ayında 340 USD/Ton fiyatı bu aydan itibaren düşüş eğilimli dalgalı bir seviyede Aralık ayına kadar seyretmiş, yıl sonu itibariyle yükseliş eğilimine girerek yılı 300 USD/Ton olarak yılı kapatmıştır.

Grafik 84: 2019 Yılı Hurda Fiyatları USD/TON



Kaynak: 2019 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

2019 Yılı Atık Yönetimi Özeti

Sektör de maden, hurda, donanım geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmaktadır.

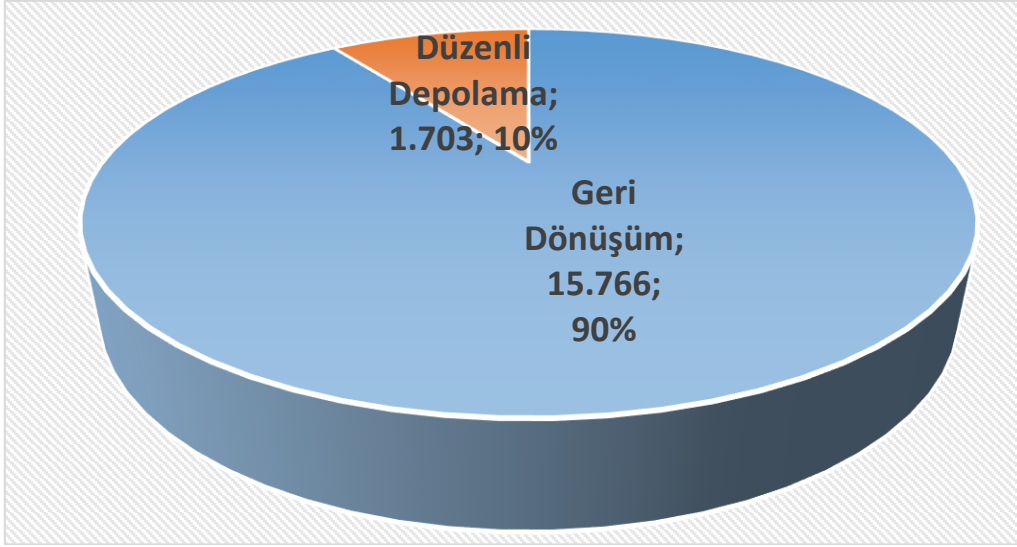
2019 yılında, tesislerimize gelen uluslararası tehlikeli maddeler envanterine sahip (petrol platformları tankerler savaş vb.) gemilerin yapısal elemanlarında tehlikeli kimyasalların(PCB-HBCCD-FSPO-PCN TBT vb) olmadığı/olanların ise uluslararası tehlike sınır değerleri altında olduğu tespit olunmuştur. Bu durum, gemilerin yıllar içerisinde asbestten olduğu gibi diğer tehlikeli maddelerden de arınmaya başladığını göstermektedir.

Bölgede Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 2007 yılında oluşturulan özel bir atık yönetim-takip sistemi uygulanmaktadır.

Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği bünyesinde faaliyet gösteren Atık Yönetim Merkezi Birimi Hurda gemilerde mevcut atıkların tespiti/ geçici depolanması Bertarafının sağlanarak ilgili makamlara raporlanması faaliyetlerini merkezden yürütmektedir

Ulusal Atık Yönetim Yönetmeliği ve AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliğine uyumlu olarak yapılan yönetim sonucunda; hurda gemi ve saha faaliyetlerinden kaynaklanan, 17469 ton katı ve sıvı tehlikeli atık lisanslı geri dönüşüm ve bertaraf tesislerine sevk edilmiştir. Atıkların mevzuatlara uyumlu olarak yapılan yönetimi ile, atık kaynaklı çevre kirliliği önlenmiş, doğal kaynak ve fosil yakıtlardan tasarruf sağlanmıştır.

Grafik 85: Geri Kazanım- Bertaraf Ton ve % Dağılımı



Kaynak: 2019 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu

2.6.5. Türkiye'nin Gemi Geri Dönüşüm Vizyonu

Türkiye Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin sektör olarak yapıldığı tek ülkedir. Bu nedenle, büyük önem arz etmektedir. Türkiye AB bayraklı gemilerin %85'inin geri dönüşümü yapıldığı önemli bir merkezdir. Türkiye gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uygun yapma kararlılığı ile Gemi geri dönüşüm Hong Kong sözleşmesini hiçbir çekince koymadan 2009 yılında diplomatik bir konferansta imzalayan tek ülkedir. Ayrıca Ülkemiz şerh koyarak TBMM'de sözleşmeyi kabul eden ülkelerin başında gelmektedir. Bu durum Gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uyumlu yapma kararlılığını göstermektedir. Gemi geri dönüşümü yapılan diğer Asya ülkelerine rol model olan ülkemiz, özellikle askeri gemiler ve AB bayraklı gemilerin geri dönüşümü için önemli bir gemi geri dönüşüm merkezidir.

2.6.6. Diğer Hususlar

TOKİ Mülkiyetinde bulunan Gemi söküm bölgesine ait kıyı kenar çizgisini de kapsayan revize imar planı çalışmaları 2017 yılı içinde tamamlanmış onay sürecinde bulunmaktadır.

Gemi Geri Dönüşüm firmalarına, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından verilen gemi söküm yetki belgesi ve Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından verilen Gemi söküm izinleri imar planı kaynaklı olarak, yıllık olarak düzenlenmektedir. Bu durum, firmaların izin ve yetki belgeleri yenileme süreçlerinde hurda gemi tedarik, sözleşme kaynaklı hukuksal sorunlar ve en başta kapasite düşüşlerine neden olmaktadır.

AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği ve Hong Kong Sözleşmesi ile Avrupa Birliği ve diğer Asya ülkelerin de dahil olduğu bir rekabet süreci başlamıştır. Süreçte kalıcı yatırımlar (Kuru havuzlar-merkezi arıtma-tesisleri ara depolama tesisi vb.) büyük önem arz etmektedir. Ancak sektörün önündeki en önemli engel, 2026 yılında sona erecek kira sözleşmeleridir.

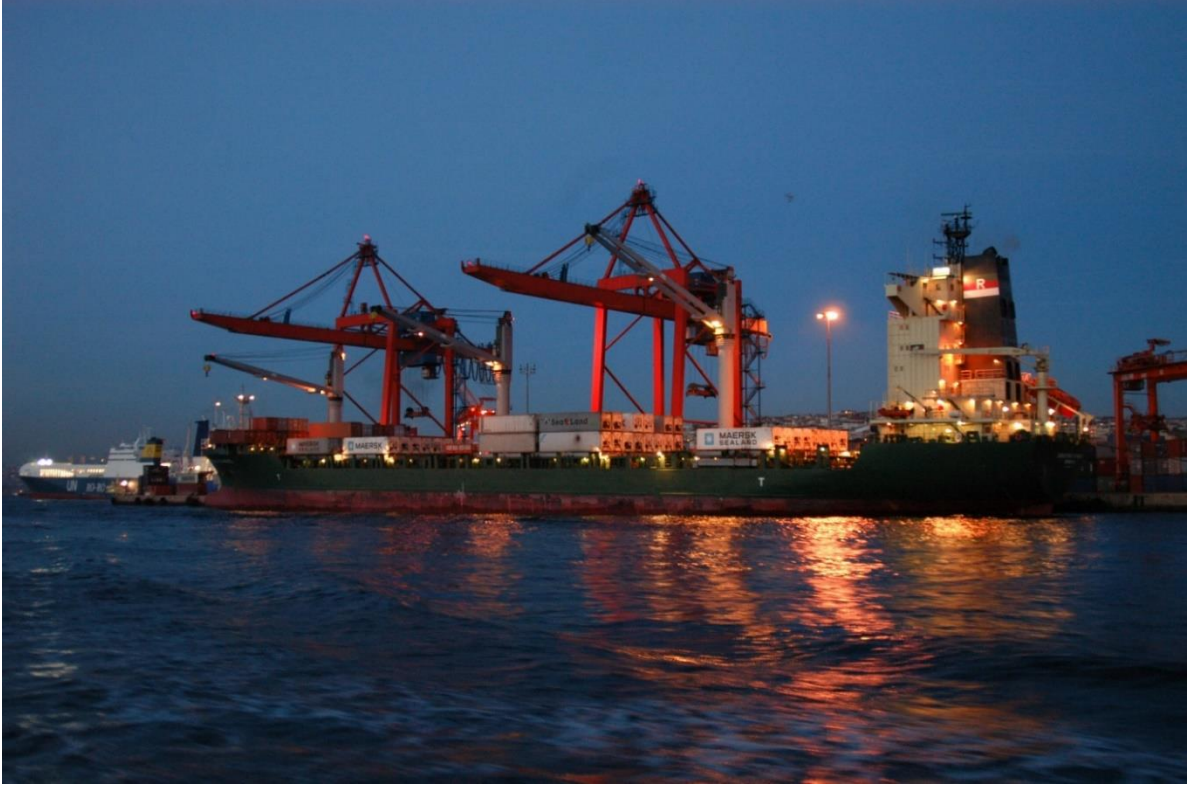
Firmaların kira sözleşmelerinin Gemi İnşa Sektöründe olduğu gibi, sözleşme bitim tarihi olan 2026 yılı beklenilmeden uzatılması sektörde kalıcı yatırımların devamı/rekabet için önemli bir husustur.

Sektörümüzün her geçen yıl artarak devam eden yatırımlar ve tedbirlerle gemi geri dönüşümde tercih edilen bir ülke olması temel hedeftir. Faaliyetler bu kapsamda devam etmektedir.



LİMANLAR

2.7. LİMANLAR



2.7.1. Liman ve İskelelerin Mevcut Durumları

8333 kilometre kıyı şeridine sahip Ülkemizde 180 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 2 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir.

Limanlar İşletilen Kurumlar açısından 3 kısma ayrılmaktadır:

KAMU LİMANLARI	20 LİMAN
BELEDİYE LİMANLARI	23 LİMAN
ÖZEL LİMANLAR	137 LİMAN

Limanlar ticarete konu olan malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı üsler olarak ifade edilebilir. Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Taşıma zincirinin deniz ayağını oluşturan limanların da ülke ekonomisinin gelişmesindeki önemli rolü göz önüne alınarak, hizmetlerin en iyi şekilde yapılması, AB'ne entegrasyon sürecinde kısa ve uzun vadeli tüm önlemlerin alınması gerekmektedir.

2015 Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporuna göre Türkiye Limanları'nın Mevcut Teorik Kapasitesi aşağıdaki gibidir;

Yük Tipi	Teorik Kapasite
Konteyner	25.543.028 TEU
General Kargo + Kuru Dökme Yük	318.246.892 Ton
Sıvı Dökme Yük	254.896.000 Ton
Araç	31.471.560 Ton

2.7.1.1. Limanların Gelişme ve Büyüme Planları

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de limancılık sektörü çok dinamik bir sektördür. Dünya ekonomisindeki gelişmeler, mal ve hizmet ticaretini doğrudan etkilemekte ve özellikle mal ticaretindeki beklentiler en önemli ulaştırma altyapıları olan limanların yatırım planlarını etkilemektedir. Mal ve hizmet ticaretine ilişkin beklentilerin orta ve uzun vadede artması liman yatırımlarının hızlanmasına yol açtığı gibi, bu beklentilerin azalması yatırımların ertelenmesine neden olabilmektedir.

Limanların kapasitelerinin artması için iki seçenek bulunmaktadır, bunlar; mevcut limanların verimliliklerini arttırmaları ve fiziki yatırımlar yapmalarıdır. Fiziki yatırımlar ise;

- Liman yeni rıhtımlar ve geri sahalar ekleyerek fiziksel koşullarının geliştirilmesi,
- Limana yeni ekipman alma yoluyla liman elleçleme kapasitesinin artırılmasıdır.

Limn/Tesis	Yük Cinsi	Mevcut Kapasite	Proje Sonu
Limak İskenderun	Konteyner	1.000.000 TEU	3,000,000 TEU
Toros Tarım (Samsun)	Dökme Katı/ Genel Kargo	3,300,000 Ton	8,500,000 Ton
Aksa	Genel Kargo	600.000 Ton	4,000,000 Ton
Petkim Konteyner Limanı (Petlim)	Konteyner	800.000 TEU	1,500,000 TEU (bölgedeki yük talebine bağlı olarak ileride 4.000.000 TEU’ya çıkarılabilecektir.)

Devlet Yatırımları

Devlet yatırımı olarak planlanan büyük ölçekli (mega) üç adet proje mevcuttur. Söz konusu projelerden Çandarlı Kuzey Ege Limanı inşa halinde, diğerleri etüt, proje aşamasındadır.

İki etap halinde planlanan İzmir İl Bergama İlçesinde yer alan Çandarlı Kuzey Ege Limanı’nda ilk etap (1 milyon TEU + 1 milyon TEU+ 2 milyon TEU) şeklinde 3 bölüme ayrılmış olup, 2.etap henüz planlanmamıştır.

Mevcut MIP Mersin Limanı’nın doğusunda yer alan Yeni Mersin konteyner limanı 5 aşamalı olarak planlanmıştır. Birinci aşaması 1.7 – 1.9 milyon TEU kapasiteli olacağı, liman tamamlandığı zaman 10 - 11.4 milyon TEU kapasiteye ulaşacağı belirtilmektedir.

Batı Karadeniz bölgesinde Zonguldak ili sınırları içerisinde planlanan Filyos Limanı öncelikle ard alanında kurulması planlanan endüstriyel zona hizmet edecektir. Liman tamamlandığı zaman 700 bin TEU konteyner ve 16 milyon Ton genel/dökme kargo elleçleyebilecektir.

Bunların dışında; İlave yatırımlar ile özelleştirildikten sonra İzmir Limanı’nın kapasitesinin 2,500,000 TEU’ya ulaşması planlanmaktadır.

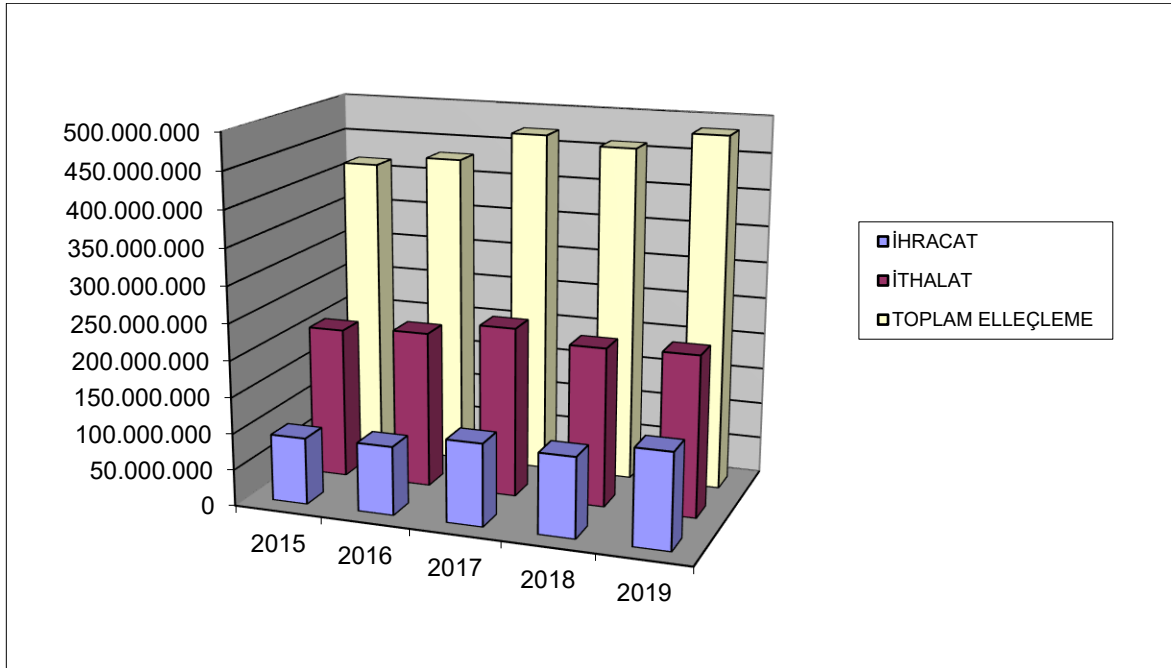
Mevcut Derince Limanı’nın doğusunda dolgu alan üzerine kurulacak olan Derince Konteyner Terminali 1,000,000 TEU kapasite artışı sağlayacaktır. (Derince Konteyner Limanı özelleştirilen Safi Derince Limanı’nın bir parçasıdır)

Tablo 69: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2015	2016	2017	2018	2019
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	13.754.810	15.272.855	15.138.335	15.660.122	14.132.161
	YAB. GEMİ	78.397.812	79.532.265	98.553.733	94.764.513	117.544.417
	TOPLAM	92.152.622	94.805.120	113.692.068	110.424.635	131.676.578
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	22.724.776	23.350.424	21.677.485	19.850.109	13.763.576
	YAB. GEMİ	185.601.532	191.782.095	211.978.539	198.694.711	207.641.236
	TOPLAM	208.326.308	215.132.519	233.656.024	218.544.820	221.404.812
KABOTAJ	YÜKLEME	25.894.384	26.249.991	29.898.010	29.550.554	28.251.017
	BOŞALTMA	26.578.284	27.050.225	30.498.069	30.005.291	27.861.707
	TOPLAM	52.472.668	53.300.216	60.396.079	59.555.845	56.112.724
TRANSİT	YÜKLEME	58.597.204	61.436.179	55.544.396	63.081.077	64.960.731
	BOŞALTMA	4.487.893	5.527.128	7.885.329	8.547.183	10.013.567
	TOPLAM	63.085.097	66.963.307	63.429.725	71.628.260	74.974.298
TOPLAM	YÜKLEME	176.644.210	182.491.290	199.134.474	203.056.266	224.888.326
	BOŞALTMA	239.392.485	247.709.872	272.039.422	257.097.294	259.280.086
	TOPLAM	416.036.695	430.201.162	471.173.896	460.153.560	484.168.412

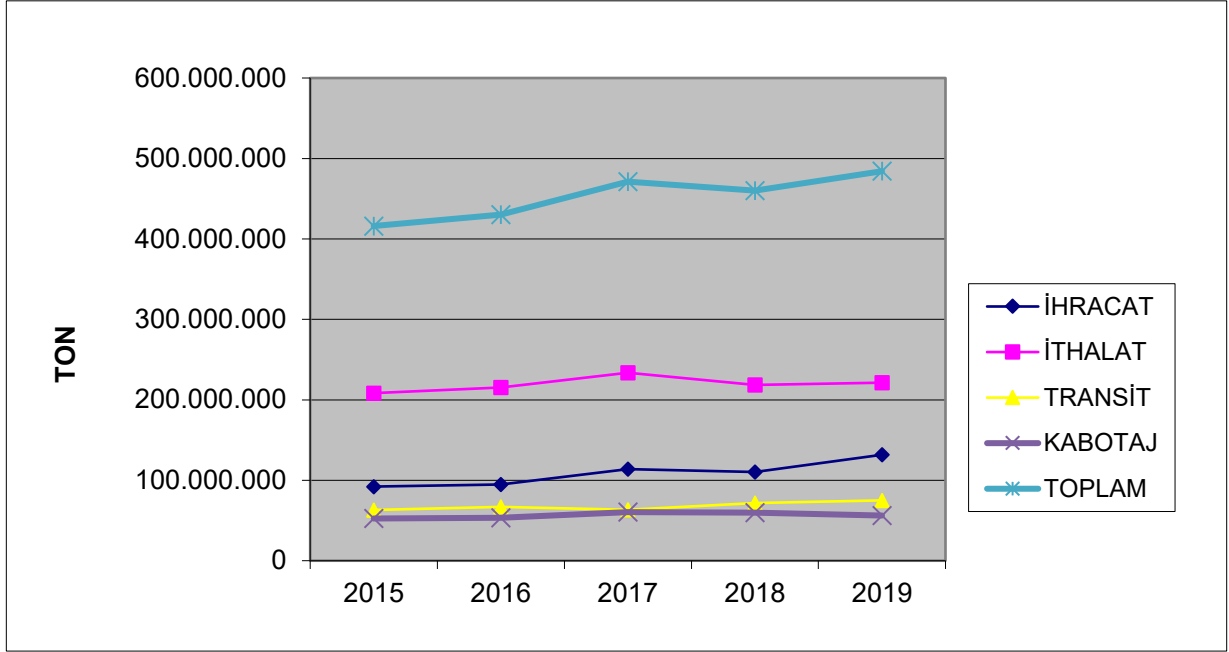
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Grafik 86: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Grafik 87: Yıllara Göre Yük Elleçlemeleri



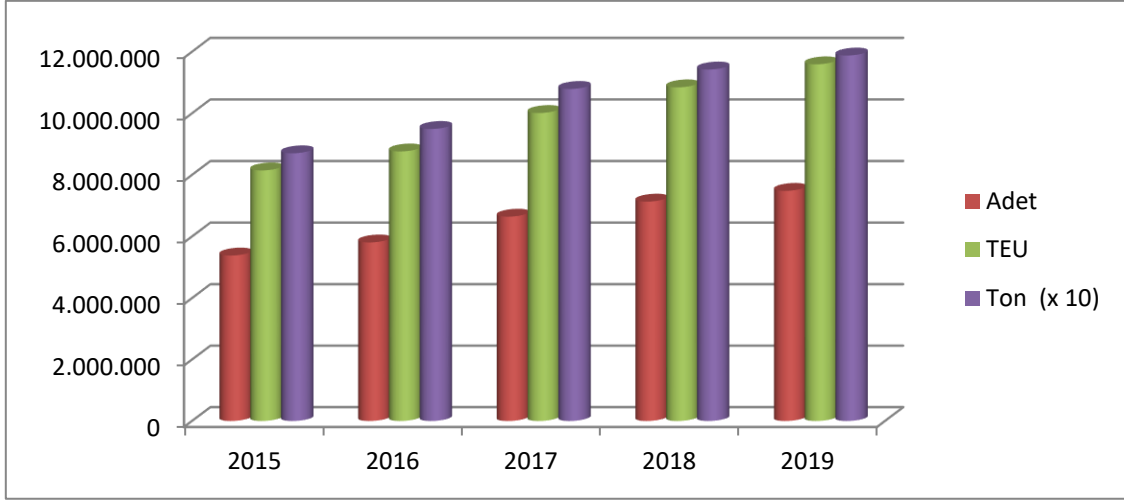
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 70: Limanlarımızda Yapılan Konteyner Elleçlemeleri

TAŞIMA CİNSİ		2015	2016	2017	2018	2019
İHRACAT	ADET	2.198.508	2.309.172	2.490.272	2.665.729	2.896.688
	TEU	3.394.508	3.543.804	3.866.874	4.160.124	4.594.647
	TON	38.419.925	41.444.254	44.433.316	48.624.398	51.276.523
İTHALAT	ADET	2.248.636	2.352.515	2.580.351	2.751.631	2.883.295
	TEU	3.454.345	3.607.086	3.975.205	4.259.029	4.540.201
	TON	34.007.962	35.608.597	37.275.863	36.336.606	37.602.959
KABOTAJ	ADET	454.012	543.526	703.324	689.215	558.623
	TEU	606.064	738.312	935.521	935.661	753.267
	TON	5.869.320	7.032.995	10.059.528	10.200.874	9.061.639
TRANSİT	ADET	481.454	601.662	870.356	1.026.230	1.143.982
	TEU	691.481	872.772	1.232.937	1.489.184	1.703.722
	TON	8.728.650	10.842.751	16.149.201	19.069.587	20.826.889
TOPLAM	ADET	5.382.610	5.806.875	6.644.303	7.132.805	7.482.588
	TEU	8.146.398	8.761.974	10.010.537	10.843.998	11.591.838
	TON	87.025.857	94.928.597	107.917.908	114.231.465	118.768.010

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Grafik 88: Yıllara Göre Konteyner Elleçlemeleri

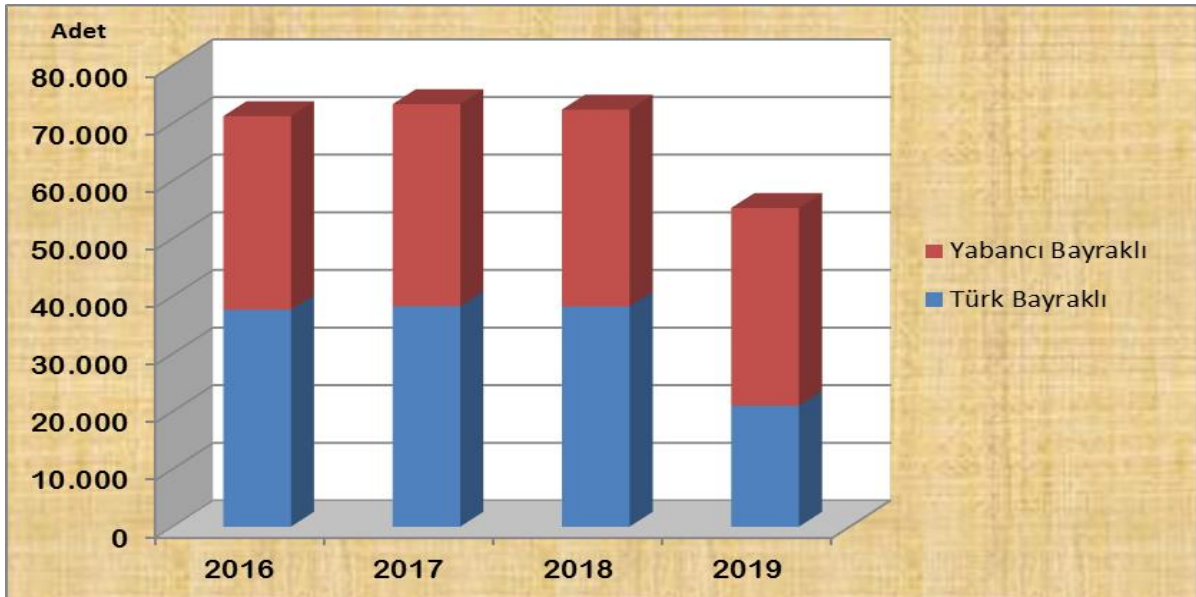


Tablo 71: Yıllar İtibariyle Limanlarımızda İşlem Gören Gemi Sayıları

Ay	2016			2017			2018			2019		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	2.891	2.450	5.341	2.717	2.607	5.324	3.122	2.789	5.911	1.251	2.574	3.825
Şubat	2.678	2.563	5.241	2.632	2.372	5.004	2.710	2.709	5.419	1.214	2.300	3.514
Mart	3.136	2.842	5.978	3.008	2.782	5.790	3.080	2.998	6.078	1.550	2.834	4.384
Nisan	3.113	2.842	5.955	2.905	2.827	5.732	2.984	2.918	5.902	1.659	2.854	4.513
Mayıs	3.030	3.098	6.128	3.110	3.057	6.167	3.415	2.994	6.409	1.882	2.996	4.878
Haziran	3.105	3.137	6.242	3.188	2.969	6.157	3.230	2.929	6.159	2.003	2.754	4.757
Temmuz	3.048	2.811	5.859	3.487	3.179	6.666	3.682	3.117	6.799	2.154	3.090	5.244
Ağustos	3.904	2.928	6.832	3.967	3.196	7.163	3.844	2.820	6.664	2.279	2.973	5.252
Eylül	3.309	2.781	6.090	3.684	2.931	6.615	3.326	2.781	6.107	2.120	2.994	5.114
Ekim	3.519	2.799	6.318	3.421	3.116	6.537	3.331	2.837	6.168	1.866	3.261	5.127
Kasım	3.017	2.624	5.641	3.116	2.970	6.086	2.794	2.555	5.349	1.575	2.804	4.379
Aralık	2.894	2.701	5.595	3.028	3.037	6.065	2.701	2.694	5.395	1.438	2.877	4.315
TOPLAM	37.644	33.576	71.220	38.263	35.043	73.306	38.219	34.141	72.360	20.991	34.311	55.302

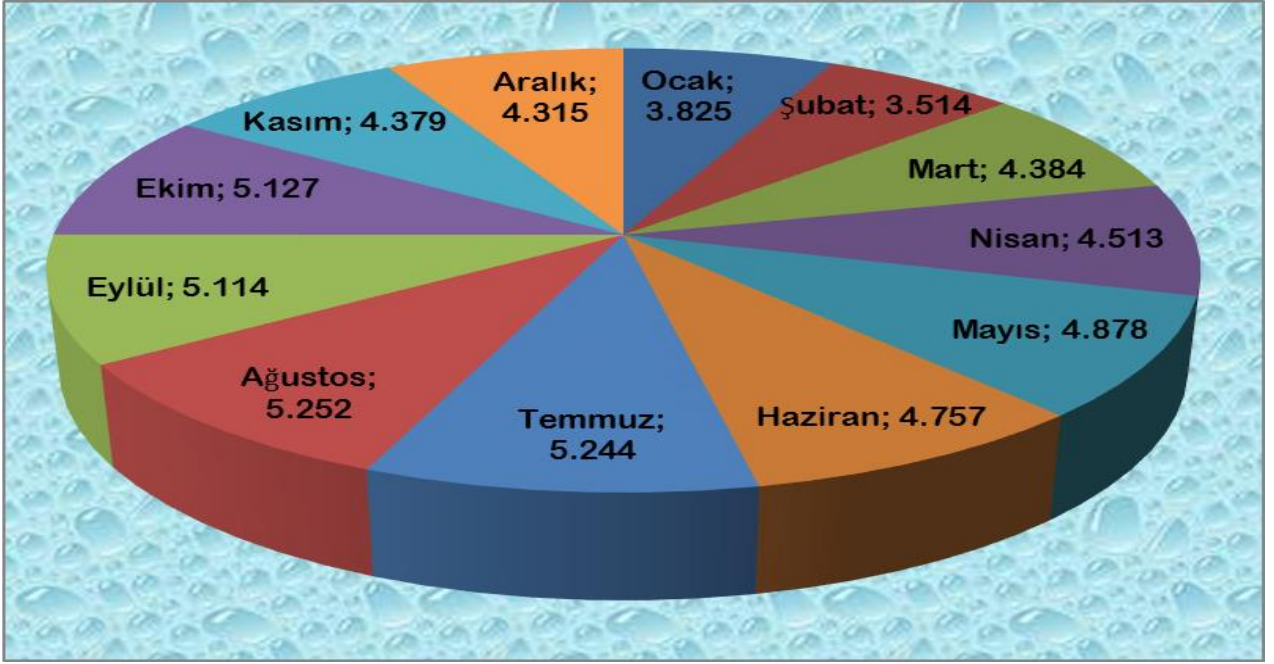
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Grafik 89: Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Grafik 90: Aylara Göre Gemi Sayıları (2019)



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2019 yılında 484.168.412 ton yük elleçlenmiştir.

- 2019 yılında elleçlenen toplam yükün;
- % 27,2 si olan 131.676.578 tonu ihracat,
 - % 45,7 si olan 221.404.812 tonu ithalat,
 - % 11,6 sı olan 56.112.724 tonu kabotaj,
 - % 15,5 i olan 74.974.298 tonu transit,
- olarak gerçekleşmiştir.

2019 yılında elleçlenen 484.168.412 ton yükün, yük cinslerine göre dağılımları ise aşağıdaki gibidir;

Yük Tipi	Toplam Elleçleme (Ton)
Katı Dökme Yük	150.344.563
Genel Kargo	52.672.991
Sıvı Dökme Yük	155.253.914
Konteyner	118.768.010
Araç	7.128.934

Türkiye’de devlete bağlı kuruluşlara veya özel sanayi şirketlerine ait sanayi iskeleleri; Ege Bölgesi’nde Aliğa çevresinde, Akdeniz Bölgesi’nde İskenderun çevresinde ve Marmara Bölgesi’nde Ambarlı çevresi ve İzmit Körfezi’nde yer almaktadır.

Türkiye limanlarının yapılanmaları, bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek farklı ekipmanlarla donatılan konvansiyonel türde liman özelliği göstermektedir. Bu da dünya limanlarında görülen uzmanlaşma eğilimi ile ters düşmektedir.

Türkiye limanlarının Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında rekabet edebilmeleri için yapılanmalarında değişikliklere gidilmesi ve belli yük türlerinde uzmanlaşması ve/ya konteyner taşımacılığına yönelik yeni limanların oluşturulması projeleri üzerinde durulması gerekmektedir. Marmara Bölgesi'nde yer alan özel limanlar içinde konteyner operasyonu konusunda uzmanlaşmış konteyner terminalleri de çoğalmakta ve elleçleme miktarlarını da hızla arttırmaktadır.

Geo-stratejik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye'nin uluslararası pazarlara ulaşmasında ve ülkenin ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde, ulusal ulaştırma sisteminin son noktası olan limanlar oldukça etkilidir. Küreselleşme ile birlikte limanlar sadece bölgesel yüke hizmet veren limanlar olmaktan çıkmış ve bir bölgenin limanı olmaktan çok bölgedeki yük trafiğinin limanı olma yönünde gelişme göstermiştir. Limanlar yapılanmalarını bölgelerindeki aktarma yüklerinden daha fazla pay almak için düzenlemektedir.

Türkiye limanları, Doğu Akdeniz ve Karadeniz denizcilik hatlarında stratejik konumda yer almakta ve Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü uluslararası ulaştırma koridorlarının kesişim noktasında bulunmaktadır. Buldukları avantajlı konum ile aktarma/transit yükleri çekebilecek özelliktedirler. Türkiye'nin her bir bölgesinde bulunan limanları farklı ulaştırma ağlarına hizmet verebilecek konumda yer almaktadır. Akdeniz ve Ege Bölgesi'ndeki limanlar, kısa sapma mesafeleri ile Akdeniz'den geçen Asya-Avrupa ana denizcilik hattının yüklerini çekebilecek konumda yer almaktadır. Özellikle Akdeniz Bölgesi'nde bulunan limanlarımız Orta Doğu ve Merkezi Asya ülkelerine ana denizcilik hattından gelen yüklerin iletilmesinde aktarma/transit limanı işlevi görebilecek konuma sahiptir. Avrupa Birliği tarafından oluşturulan Trans-Avrupa ve Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarının Türkiye bağlantısı ve bu koridorların Doğu'ya uzatılması açısından ise Marmara Bölgesi'ndeki limanların önemi büyüktür. Türkiye'ye ulaşan Pan-Avrupa 4. koridoru ile Avrupa ülkelerinden Marmara limanlarına gelen yüklerin karayolu, demiryolu veya denizyoluyla Doğu ülkelerine iletilmesi sağlanabilecektir. Denize kıyısı olmayan Merkezi Asya ülkelerinin Avrupa ile ticaretinde en önemli ulaşım alanı olan Karadeniz'deki ticaret ve taşımacılık hacminin büyümesi sonucu bölgedeki limanlarımızın önemi daha da artmıştır. Limanlarımız yoluyla Avrupa merkezli yükler Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru doğrultusunda İran ve Hindistan'a ulaştırılabilmektedir.

Ancak, limanların denizcilik hatları tarafından tercih edilmesinin tek nedeni coğrafi konum değildir. Liman operasyonlarının verimliliği, hizmet kalitesi, uygun liman altyapı ve üstyapı fonksiyonları, liman tarifeleri ve liman emniyeti de hatların dikkate aldıkları diğer etkenlerdir. Bir liman rekabet edebilmek için uygun altyapıya, kaliteli işgücüne ve yüksek teknolojiye sahip olabilir; ancak hizmet sunduğu art alana ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantıları yetersiz ise bunların hiçbir önemi kalmayacaktır.

Bu açıdan bakıldığında özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışı en önemli altyapı eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle konteyner trafiğinde % 90 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması, kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol açmaktadır. Halbuki demiryolu ulaşımı konteynerin deniz dışındaki ulaşımı için en ideal ulaştırma modlarından birisidir.

Türkiye'de elleçlenen yükün yaklaşık % 38'i, konteynerin % 63'ü Marmara Bölgesinde gerçekleşmektedir. Bölgede demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Tekirdağ limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliağa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır.

2.7.1.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi (OBOR)

OBOR ile Çin, Avrupa pazarına etkin şekilde ulaşabileceği bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmayı hedeflemektedir. Projede Kuşak (Belt) kara yatırımlarını, Yol (Road) ise deniz yatırımlarını ifade etmektedir. Çin, Kuşak olarak adlandırılan Kara İpek Yolu ve yol olarak adlandırılan Deniz İpek Yolu ile Asya, Ortadoğu ve Avrupa'yı verimli ve etkili bir şekilde birbirine bağlamaya çalışmaktadır. Bu kapsamda rotalar üzerinde bulunan yaklaşık 65 ülkede altyapı yatırımları hayata geçirilmekte, ikili anlaşmalarla ticari mal akışı kolaylaştırılmakta ve katılımcı ülkeler arasında ticari faaliyetler güçlendirilmektedir.

Girişimle ilgili olarak Ekim 2017'de faaliyete geçen Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu ile Türkiye, Demir İpek yolları arasında yer alan Orta Koridora resmi olarak dahil olsa da, özellikle AB demiryollarına entegrasyon konusunda halen yapılması gereken yatırımlar bulunmaktadır. BTK Demiryolu projesi Çin'i, Orta Asya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlama yolunda önemli bir adımdır.

Denizyolu ayağında ise Türkiye'nin önemli üstünlükleri vardır. OBOR projesinde Akdeniz üç kıtanın düğüm noktası olarak görülmektedir ve özel bir öneme sahiptir. Port Said'den kısa bir mesafe ile İskenderun / Mersin limanları üzerinden Orta Doğu'ya ulaşılabilir.

Uzakdoğu Avrupa seferi yapan bir ana gemi, Port Said'den geçtikten sonra Kontinent bölgesindeki Rotterdam limanına seyrettiğinde 3.300 deniz mili sonrasında Avrupa'ya ulaşmaktadır. Çin'in yatırım yaptığı Pire Limanı Yol'da güzergahının bittiği yerdir ve Port Said'den sadece 580 deniz mili mesafeden sonra Pire limanına inen yük AB topraklarına doğrudan girmekte ve demiryolu bağlantılarıyla AB içlerine kolaylıkla eriştirilebilmektedir. Türk limanlarının AB güzergahındaki üstünlüğü Marmara Denizidir. Marmara Denizde herhangi bir limana giden ana gemi, örneğin Ambarlı Limanı için 780 deniz mili mesafe kat etmekte, sonrasında besleme hatlarla Karadeniz limanlarına ya da kara yoluyla Orta ve Doğu Avrupa'ya aktarma yapılabilmektedir. Bu noktada Türkiye sadece Uzakdoğu - Avrupa ana deniz ticaret rotasının değil, Karadeniz – Akdeniz deniz ticaret rotasının da merkezinde yer almaktadır.

2.7.2. TDİ Limanları

Türkiye Denizcilik İşletmelerinin ilk nüvesini 1843 yılında kurulan "Fevaid-i Osmaniye" teşkil etmektedir. İşletme Kadıköy ve Adalar'a yolcu taşımacılığı ile faaliyetlerine başlamıştır. Değişik isimler ve statüler altında faaliyetini sürdüren şirket, 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu Karar'ı ile özelleştirme kapsamına alınarak, Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlanmıştır.

Şirketin faaliyetleri arasında bulunan tersanecilik hizmetleri, 1985 yılında bünyeden ayrılarak, bu hizmetleri yerine getirmek üzere Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. adı altında ayrı bir Genel Müdürlük oluşturulmuştur.

Şirketin organizasyonunda bir müdürlük olarak yer alan Kıyı Emniyeti Müdürlüğü, 1997 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulunun 97/12 sayılı kararıyla, ayrı bir Genel Müdürlük olarak Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına bağlanmıştır.

Şirketin Faaliyet Konuları:

Şirketin başlıca faaliyet konularını; liman işletmeciliği faaliyetlerinden olan kılavuzluk, römorkörcülük, palamar hizmetleri, yolcu hizmetleri, gemilere su ve elektrik verme, dalgıçlık hizmetleri ile her türlü gemi ve deniz araçlarının inşa, bakım ve onarım işleri teşkil eder.

TDİ A.Ş. İşletme Faaliyetlerini; Liman Hizmetleri, olarak sürdürmektedir.

Liman Hizmetleri:

Taşucu Limanı, Sarayburnu Limanı, Kabatepe Limanı, Kuruçeşme Limanı ile Gökçeada Uğurlu ve Kuzu Limanlarında yerine getirilmektedir.

Tablo 72: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite Ve İmkânları

LİMANLAR	RIHTIM UZUNLUĞU (Metre)	DERİNLİK (Metre)	YILLIK ELLEÇLEM E (Bin Ton/Yıl)	GEMİ KABUL KAPASİTESİ (Adet/Yıl)	DEPOLAMA KAPASİTESİ (Bin Ton/Yıl)	KONTEYNER KAPASİTESİ (Teu/Yıl)	YOLCU KABUL KAPASİTESİ (Kişi/Yıl)
SARAYBURNU 1 ve 2 no.lu rıhtım	242	(-8,-12)	-	130	-	-	250.000
KURUÇEŞME 1 No.lu Rıhtım	129	(-6,-8)	-	200	-	-	-
KURUÇEŞME 2 No.lu Rıhtım	161	(-6,-8)	-	200	-	-	-
KABATEPE	295	(-4,-5)	-	365	-	-	90.000
GÖKÇEADA (Kuzu Limanı)	900	(-6,-7)	400	700	-	-	200.000
GÖKÇEADA (Uğurlu İskelesi)	76	(-6,-8)	-	365	-	-	-
TAŞUCU	610	(-6,-10)	1.200	1.500	127	-	1.500.000
TOPLAM	2.413		1.600	3.460	127	-	2.040.000

Kaynak: TDİ A.Ş.

Taşucu Limanında; pilotaj-römorkaj, barınma, palamar, tatlı su, terminal, yükleme-boşaltma hizmetleri ve yolcu taşıma hizmetleri mevcut TDİ Liman Hizmetleri Tarifesi kapsamında, Kuruluşları tarafından yerine getirilmektedir. 2019 yılında 813 adet gemiye pilotaj, 778 adet gemiye römorkaj, 734 gemiye palamar, 695 gemiye barınma, 10 adet gemiye yükleme-boşaltma hizmeti verilmiş olup, toplam 11.109 ton yük elleçlemesi yapılmıştır. Ayrıca, 274 adet gemi ile 29.181 adet yolcu ve 34.486 adet araç taşınması yapılmıştır.

Kuruluşlarına bağlı olarak faaliyetlerini sürdüren Kabatepe, Kuzu ve Uğurlu Limanlarında, 2019 yılında 1592 adet gemiye hizmet verilmiştir.

Salıpazarı Liman Sahasının özelleştirilmesi sonrasında yeniden yapılanması ve buna bağlı olarak ihtiyacı karşılayamaması nedeni ile Kuruluşlarına ait Sarayburnu Rıhtımının kruvaziyer limanı olarak hizmet verebilmesine yönelik gerekli alt ve üst yapı çalışmaları Kuruluşlarınca tamamlanmış ve deniz hudut kapısı olarak hizmet vermeye başlanmıştır.

Sarayburnu Rıhtımı uluslararası anlamda kabul gören ISPS Kod güvenlik sistemi ile donatılmıştır. Bu sayede limana uğrayan kruvaziyer gemilerin ve yolcuların güvenliği uluslararası kurallara uygun olarak sağlanmaktadır.

Salıpazarı Liman Sahasının 2014 yılında özelleştirilmesi sonucunda Şirketlerinin limancılık faaliyetleri, barınma, tatlı su, terminal, yolcu hizmetleri, Sarayburnu Limanında devam etmektedir.

2019 yılında Sarayburnu Limanında 28 adet gemi ve 3 adet yat olmak üzere toplam 31 adet deniz vasıtasına ve Kuruçeşme Rıhtımında da 36 adet yata liman hizmeti (barınma vb.) verilmiştir. Ayrıca 10.199 yolcuya yolcu salonu hizmeti verilmiştir.

Yatırımlar:

TDİ A.Ş.'nin 2019 yılı yatırım programında, 1 adet proje yer almakta olup, program yılı ödeneği, 1.958.000 TL olarak belirlenmiştir.

2.7.3. T.C.D.D. Tarafından İşletilen Limanlar

Tablo 73 : TCDD Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları

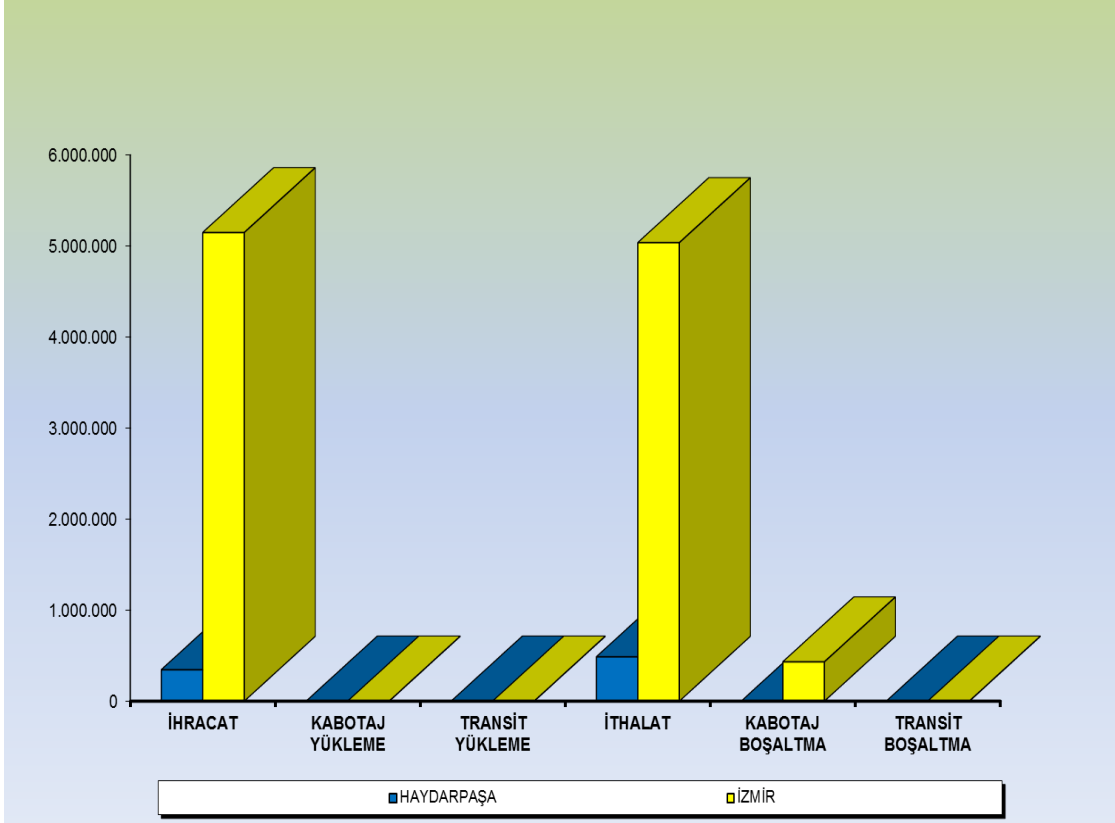
LİMANLAR	İZMİR			HAYDARPAŞA		
	Teorik Kap.	Güncel Kap.	Geliştirilebilir	Teorik Kap.	Güncel Kap.	Geliştirilebilir
KAPASİTE						
Toplam Rıhtım Uzunluğu(m)	3.386	--	--	3.413	--	--
Rıhtım Derinlikleri (m)	6-10	--	--	5-12	--	--
Liman Sahası (m ²)	525.000	--	--	343.420	--	--
Gemi Kabul Kapasitesi (gemi/yıl)	1.305	3.588	2.503	1.169	1.944	5.435
RIHTIM ELLEÇLEME KAPASİTESİ						
Konteyner (Teu/Yıl)	810.208	1.025.624	1.984.018	654.637	481.008	1.217.047
G.Kargo ve K.Dökme Yük (Ton/Yıl)	1.317.104	4.597.883	5.814.420	1.913.111	231.912	16.374.641
Ro-Ro (Araç-Tır / Yıl)	350.000 A	884.500 A	--	149.100 T	143.988 T	--
Sıvı Dökme Yük (Ton/Yıl)	--	--	--	--	--	--
DEPOLAMA KAPASİTESİ						
Konteyner (Teu/Yıl)	611.000	--	--	426.181	--	--
G.Kargo ve K.Dökme Yük (Kapalı Alan)(Ton/Yıl)	--	--	--	225.115	--	--
G.Kargo ve K.Dökme Yük (Açık Alan) (Ton/Yıl)	1.299.375	--	--	1.620.000	--	--
Ro-Ro (Araç-Tır / Yıl)	104.354 A	--	--	45.600 T	--	--
Sıvı Dökme Yük (m ³ /Yıl)	--	--	--	--	--	--

Tablo 74 : TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme Ve Boşaltmalar

YILLAR	YÜKLEME			BOŞALTMA			TOPLAM
	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	
HAYDARPAŞA							
2015	1.415.146	0	0	1.875.954	456	0	3.291.556
2016	1.507.124	0	0	1.724.016	0	0	3.231.140
2017	1.301.059	0	0	1.510.235	0	0	2.811.294
2018	566.243	0	0	726.765	160	0	1.293.168
2019	343.500	0	0	485.528	0	0	829.028
İZMİR							
2015	4.967.082	0	0	4.397.228	272.640	0	9.636.950
2016	5.555.580	0	0	4.677.439	257.866	0	10.490.885
2017	6.020.876	31.553	0	5.480.171	376.130	0	11.908.730
2018	5.453.110	21.002	0	4.884.092	502.731	0	10.860.935
2019	5.147.286	0	0	5.036.336	430.637	0	10.614.259
DERİNCE							
2015	243.045	130	0	123.329	6.545	0	373.049
2016	0	0	0	0	0	0	0
2017	0	0	0	0	0	0	0
2018	0	0	0	0	0	0	0
2019	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM							
2015	6.625.273	130	0	6.396.511	279.641	0	13.301.555
2016	7.062.704	0	0	6.401.455	257.866	0	13.722.025
2017	7.321.935	31.553	0	6.990.406	376.130	0	14.720.024
2018	6.019.353	21.002	0	5.610.857	502.891	0	12.154.103
2019	5.490.786	0	0	5.521.864	430.637	0	11.443.287

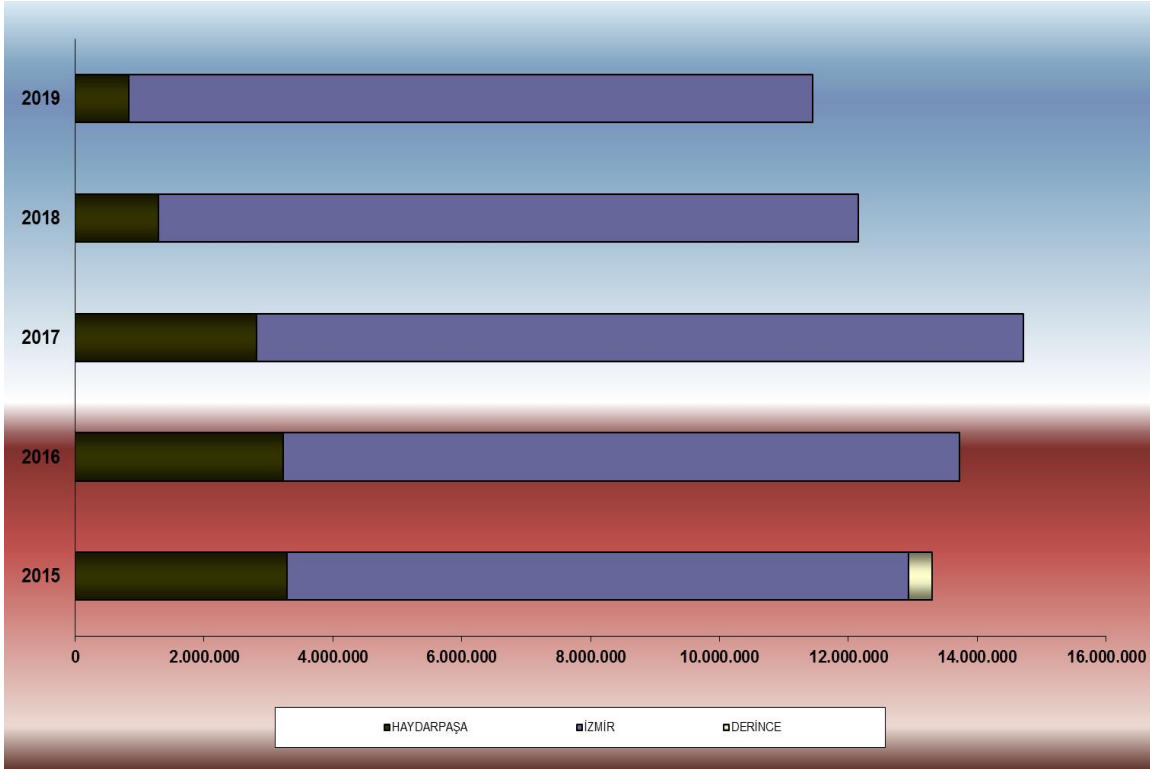
Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü *** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibarıyla.

Grafik 91: TCDD Limanları Taşıma Modlarına Göre Dağılım (2019)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik 92: TCDD Limanları Yıllara Göre Toplam Elleçleme (Ton)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

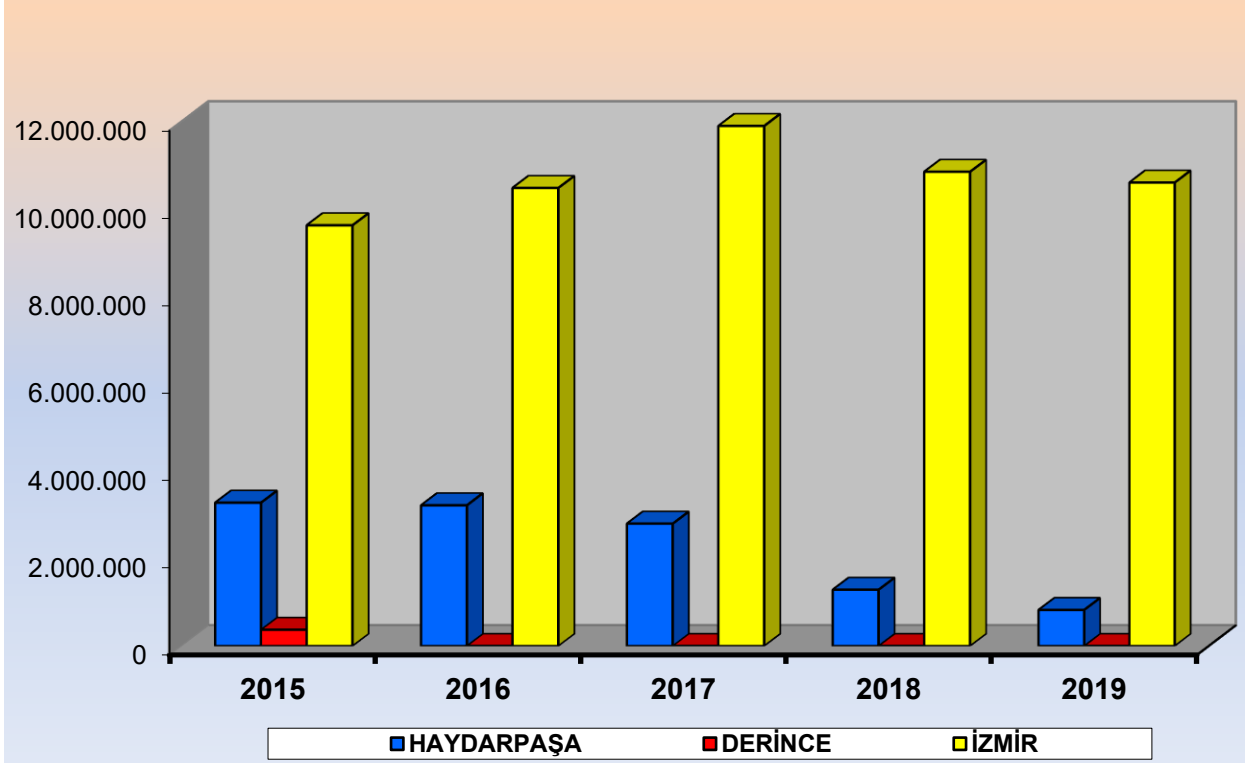
Tablo 75: TCDD Limanlarında 2015-2019 Yıllarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı (Ton)

LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	D.KATI	D.SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	2015	2.630.004	661.552	0	0	3.291.556
	2016	2.678.024	553.116	0	0	3.231.140
	2017	2.383.960	427.334	0	0	2.811.294
	2018	952.197	340.971	0	0	1.293.168
	2019	539.395	289.633	0	0	829.028
DERİNCE	2015	219.011	1.788	149.273	2.977	373.049
	2016	0	0	0	0	0
	2017	0	0	0	0	0
	2018	0	0	0	0	0
	2019	0	0	0	0	0
İZMİR	2015	763.370	6.656.669	1.969.201	247.710	9.636.950
	2016	912.554	7.602.048	1.714.695	261.588	10.490.885
	2017	938.274	7.895.352	2.750.898	324.206	11.908.730
	2018	775.529	7.392.536	2.407.474	285.396	10.860.935
	2019	387.531	6.487.304	3.432.134	307.290	10.614.259
TOPLAM	2015	3.612.385	7.320.009	2.118.474	250.687	13.301.555
	2016	3.590.578	8.155.164	1.714.695	261.588	13.722.025
	2017	3.322.234	8.322.686	2.750.898	324.206	14.720.024
	2018	1.727.726	7.733.507	2.407.474	285.396	12.154.103
	2019	926.926	6.776.937	3.432.134	307.290	11.443.287

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

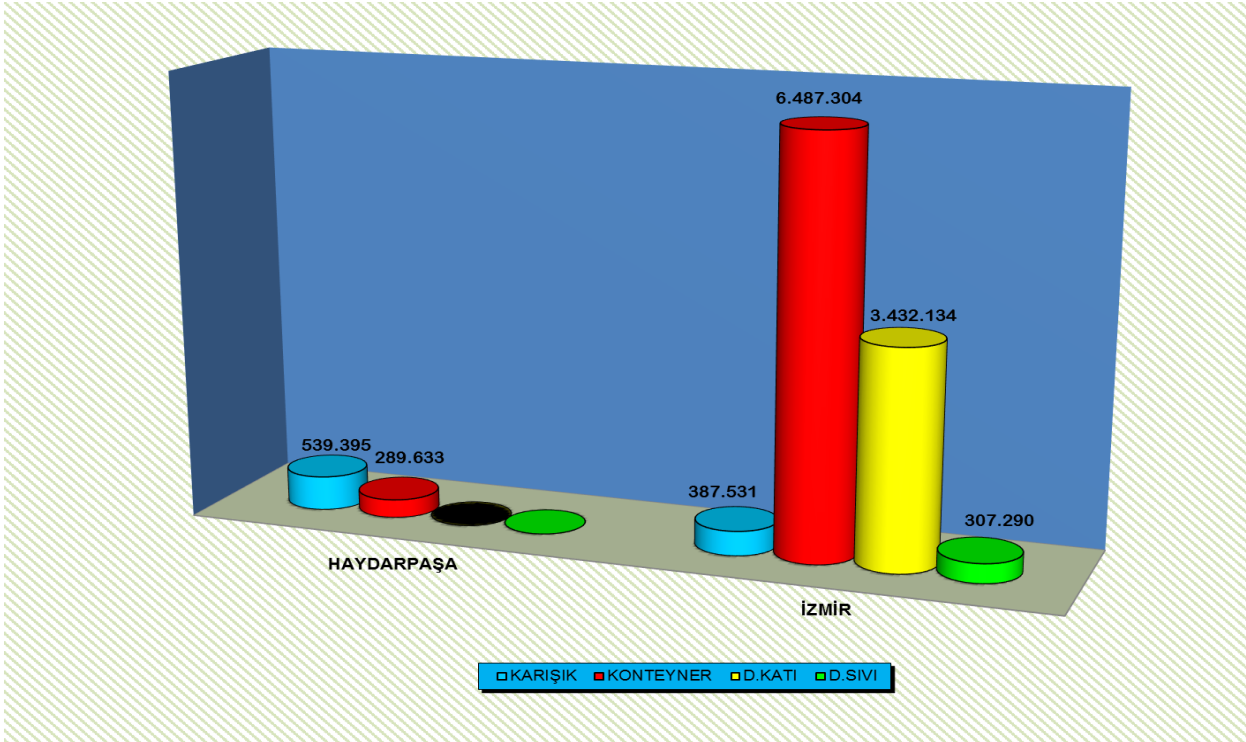
*** Derince Limanı 2015 yılı Şubat ayı sonu itibariyledir.

Grafik 93: TCDD Limanları 2015 – 2019 Elleçleme İstatistikleri



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

Grafik 94: TCDD Liman Elleçlemeleri Yük Gruplarına Göre Dağılım (2019)



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü

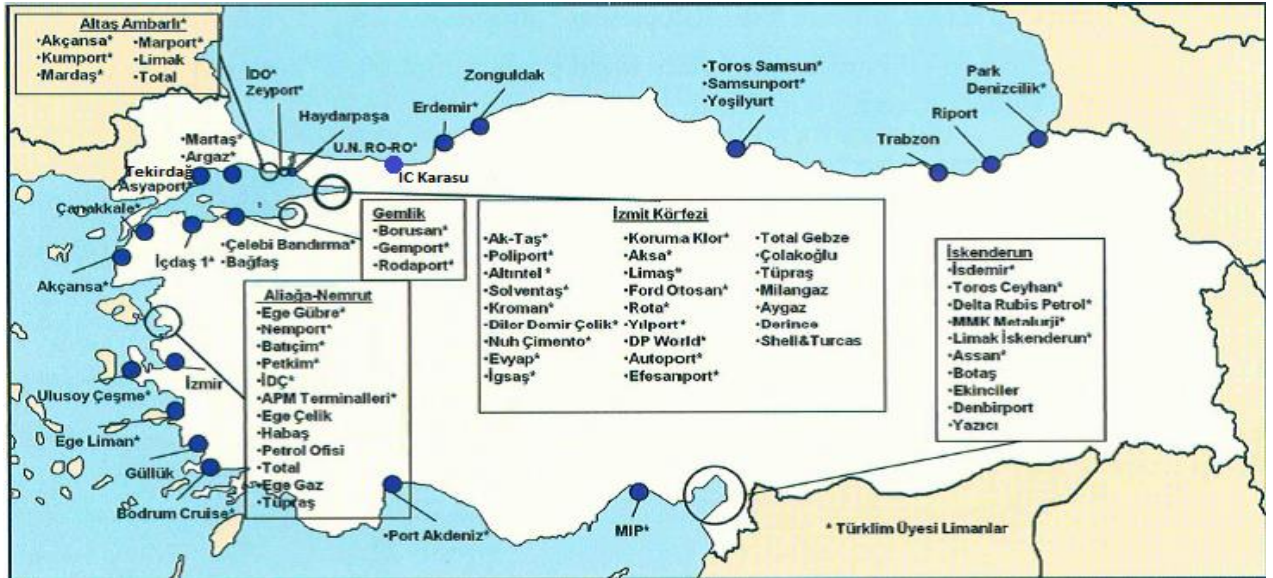
Tablo 76: Özel Limanların Listesi

<p>1) ALIDAŞ ALANYA LİMANI 2) ANTALYA LİMANI SERBEST BÖLGE RIHTIMI 3) ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI 4) MOİL ŞAMANDIRA PLATFORMU 5) ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. (PORT AKDENİZ) 6) POAŞ ANTALYA ŞAMANDIRA TERMİNALİ</p>
<p>7) AKÇANSA ÇANAKKALE LİMANI 8) BAGFAŞ İSKELESİ 9) ÇELEBİ BANDIRMA LİMANI 10) BORUSAN LİMANI 11) BP GEMLİK TERMİNALİ 12) GEMLİK GÜBRE LİMANI 13) GEMPORT 14) RODA LİMANI 15) İÇDAŞ İSKELESİ 16) DOLAMİT MADENCİLİK RIHTIMI 17) ÖZGÜMÜŞ MADENCİLİK RIHTIMI</p>
<p>18) ASYAPORT 19) CEYPORT TEKİRDAĞ 20) AUTOPORT LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. 21) AKÇANSA AMBARLI LİMANI 22) AMBARLI DEPOLAMA TESİSLERİ 23) ANADOLU ÇİMENTO TESİSLERİ 24) LİMAK AMBARLI TERMİNALİ 25) AYGAZ LPG DEPOLAMA VE DOLUM TESİSLERİ 26) ÇEKİSAN ÇEKMECE DEPOLAMA 27) KUMPORT LİMANI 28) MARDAŞ 29) MARPORT 30) PETROL OFİSİ HARAMİDERE TESİSLERİ 31) TOTAL HARAMİDERE İSKELESİ 32) ANADOLU YAKASI KUMCULARI İSKELELERİ 33) MOBİL OIL SERVİBURNU İSKELESİ 34) PETROL OFİSİ ÇUBUKLU TESİSLERİ 35) ZEYPORT 36) AKÇANSA YALOVA ÇİMENTO TERMİNALİ İSKELESİ 37) AKSA AKRİLİK KİMYA SANAYİ A.Ş. 38) AKTAŞ TERMİNALİ 39) ALEMDAR DİLİSKELESİ 40) ALTINTEL İSKELESİ 41) AYGAZ YARIMCA DOLUM TESİSİ 42) ARGAZ LPG AKARYAKIT DOLUM VE DEPOLAMA TESİSİ 43) ÇOLAKOĞLU METALURJİ TESİSLERİ 44) DİLER LİMAN TESİSLERİ 45) EVYAP DENİZ İŞLETMECİLİĞİ LOJİSTİK VE İNŞAAT A.Ş. 46) FORD OTOSAN YENİKÖY İSKELESİ 47) GÜBRETAŞ TESİSLERİ 48) HABAŞ TERMİNALİ 49) İGSAŞ İSTANBUL GÜBRE SANAYİ A.Ş. 50) EFESAN PORT 51) KIZILKAYA LİMANI 52) KORUMA KLOR ALKALİ SAN. VE TİC. A.Ş. 53) KROMAN ÇELİK LİMAN TESİSLERİ 54) LAFARGE ASLAN ÇİMENTO İSKELESİ 55) LİMAŞ İZMİT TERMİNALİ</p>

- 56) MARMARA TRANSPORT İSKELESİ
- 57) MİLANGAZ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
- 58) NUH ÇİMENTO SAN. A.Ş. (NUHPORT)
- 59) OPAY PLATFORM İSKELESİ
- 60) PETLINE PLATFORMU
- 61) PETROL OFİSİ DERİNCE İSKELESİ
- 62) POLİPORT
- 63) SEDEF KONTEYNER TERMİNALİ VE LİMAN İŞLETMELERİ
- 64) SHELL DERİNCE TESİSLERİ
- 65) SOLVENTAŞ
- 66) TOTAL GEBZE TERMİNALİ
- 67) TURKUAZ İSKELESİ
- 68) TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİ TESİSLERİ
- 69) TÜPRAŞ KÖRFEZ SIVI YÜK İSKELESİ
- 70) YALOVA ELYAF İSKELESİ
- 71) YARIMCA ROTA LİMANI
- 72) SAFİ DERİNCE LİMANI
- 73) DP WORLD YARIMCA LİMANI
- 74) ERDEM EREĞLİ ÇİMENTO ÖZEL LİMANI
- 75) ERDEMİR LİMANI
- 76) EREN HOLDİNG LİMANI
- 77) BÜTANGAZ TERMİNALİ
- 78) OPET MARMARA TERMİNALİ İSKELE VE PLATFORMU
- 79) SALIPAZARI KRUVAZİYER LİMANI
- 80) MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSLERİ
- 81) ÇAYIROVA CAM SANAYİ İSKELESİ
- 82) GİSAŞ TUZLA İSKELESİ
- 83) U.N. RO-RO PENDİK LİMANI
- 84) YILPORT
- 85) AKDENİZ KİMYA NEMPORT LİMANI
- 86) EGE ÇELİK LİMANI
- 87) EGE GÜBRE LİMANI
- 88) EGE GAZ LNG TERMİNALİ
- 89) HABAŞ İSKELESİ
- 90) BATIÇİM A.Ş. BATI LİMAN TESİSLERİ
- 91) İDÇ LİMANI
- 92) PETROL OFİSİ ALİAĞA TESİSLERİ
- 93) TOTAL OIL İSKELESİ
- 94) TÜPRAŞ LİMANI
- 95) PETKİM LİMANI
- 96) PETLİM KONTEYNER LİMANI
- 97) BODRUM CRUISE PORT
- 98) GÜLLÜK LİMANI
- 99) ÇEŞME LİMANI
- 100) DİKİLİ İSKELESİ
- 101) MOPAK İSKELESİ
- 102) KUŞADASI YOLCU LİMANI
- 103) MARMARİS LİMANI
- 104) LİMAKPORT İSKENDERUN
- 105) TOROS CEYHAN TERMİNALİ
- 106) SAVKA MERSİN TERMİNALİ
- 107) ADVANSA SASA POLYESTER TESİSLERİ
- 108) ÇEKİSAN ŞAMANDIRASI
- 109) GÜBRETAŞ SARISEKİ İSKELESİ
- 110) İSDEMİR LİMANI
- 111) DELTA PETROL LİMANI

- 112) ORHAN EKİNCİ İSKELESİ
 113) YAZICI İSKELESİ
 114) ATAŞ TERMİNALİ
 115) MERSİN LİMANI
 116) MMK ATAKAŞ DÖRTYOL LİMAN İŞLETMESİ
 117) MESBAŞ RIHTIMI
 118) SAVKA PLATFORMU
 119) SANKO LİMAN TESİSİ
 120) ENERJİ MERSİN TERMİNALİ
- 121) İC KARASU LİMANI
 122) SAMSUNPORT
 123) TOROS TARIM SANAYİİ SAMSUN LİMAN İŞLETMESİ
 124) SÜRSAN ŞAMANDIRASI
 125) ORDU LİMANI
 126) AYGAZ ŞAMANDIRALARI
 127) PETROL OFİSİ ŞAMANDIRALARI
 128) TOTAL OIL ŞAMANDIRASI
 129) YILDIZ ENTEGRE AĞAÇ SAN. ŞAMANDIRASI
 130) SİNOP LİMANI
 131) YEŞİLYURT LİMANI
- 132) GİRESUN LİMANI
 133) PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
 134) RİPORT
 135) ÜNYE ÇİMENTO TESİSİ LİMANI
 136) POAŞ ŞAMANDIRA TESİSLERİ
 137) TRABZON LİMANI

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı & TÜRKLİM



Kaynak: TÜRKLİM

2.7.4 Liman Özelleştirmeleri

Türkiye’de Liman İşletmeciliği akla gelince bugüne kadar büyük yük ve yolcu kapasitesine sahip ana limanlar çoğunluğu TCDD ve TDİ Limanları olmak üzere Kamu Kurumlarınca işletilmekte idi. 1997 tarihinden itibaren TDİ Limanlarında başlatılan özelleştirme kapsamında, özellikle Türkiye’nin konteyner taşımacılığında önemli rolü oynayan ve limanlarından gelir sağlanmasına rağmen, gelirlerin limanların modernizasyonu ve geliştirilmesi için kullanılmaması sonucu artan taşımacılık hızına ve ihtiyaçlarına cevap veremez hale gelen TCDD Limanları, başta Mersin Limanı olmak üzere özellikle 2004 yılından itibaren özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Kamudan özel sektöre geçiş süreci her sektör gibi biraz sıkıntılı da olsa, özelleştirme sonucu, hem özelleştirme gelirlerinden ülkemizin faydalanacak olması, hem de çoğunlukla belirli zaman için işletme hakkı yöntemiyle özelleştirilen limanlarda yük hacmini arttırmak isteyen özel firmalar doğal olarak limanlara gerekli yatırım, altyapı ve teçhizat modernizasyonunu gerçekleştireceği için, limanlarımızın gelişimi için çok önemli bir adım olarak görülmektedir.

Liman Özelleştirmeleri;

- İhale İlanı
- İhaleye Teklifler
- Teklifleri değerlendirilip en uygun koşulları sağlayana ihalenin verilmesi
- Özelleştirme Yüksek Kurulu onayı ve;
- Devir sözleşme imzası

aşamalarından sonra gerçekleşmektedir.

2.7.4.1. TDİ Liman Özelleştirmeleri

Tekirdağ Limanı:

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne ait Tekirdağ Limanı, 26.12.2018 tarihli "Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Tekirdağ Limanı'nın İşletme Hakkının Verilmesine İlişkin Sözleşme" kapsamında tanzim edilen "Tekirdağ Limanı Fiili Devir Protokolü" ile CEYPORT Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'ne 31.12.2018 tarihinde fiilen devredilmiştir.

Hopa Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ. 'ne 17-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 26.06.1997 tarihinde devredildi.

Giresun Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına ÇAKIROĞLU GİRESUN LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 10.07.1997 tarihinde devredildi.

Ordu Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına ÇAKIROĞLU ORDU LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi.

Daha sonra 29.12.2014 tarihli ÖYK Kararı ile Ordu BB'ye devredilmiş olup liman vasfını yitirmiştir.

Sinop Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına ÇAKIROĞLU SİNOP LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi

Rize Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına RİPORT RİZE LİMAN İŞLETMESİ YATIRIM AŞ.'ne 06-08-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 13.08.1997 tarihinde devredildi.

Antalya Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 15.07.1998 tarih ve 98/44 sayılı kararıyla 30 yıllığına ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 31-08-1998 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 08.09.1998 tarihinde devredildi.

Alanya Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına ALIDAŞ ALANYA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 28-11-2000 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 08.12.2000 tarihinde devredildi

Marmaris Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına MARMARİS LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 26-01-2001 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 02.02.2001 tarihinde devredildi.

Çeşme Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi AŞ.'ne 28.05.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 06.06.2003 tarihinde devredildi.

Kuşadası Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ege Liman İşletmeleri AŞ.'ne 02.07.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 07.07.2003 tarihinde devredildi.

Trabzon Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Trabzon Liman İşletmeciliği AŞ.'ne 20.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 21.11.2003 tarihinde devredildi.

Dikili Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Dikili Liman ve Turizm işletmeleri AŞ.'ne 22.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 04.12.2003 tarihinde devredildi.

Salıpazarı Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.10.2013 tarih ve 2013/157 sayılı kararı ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 17.02.2014 tarih ve 1417 sayılı yazıları kapsamında, "Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait Salıpazarı Liman Sahasının 30 Yıl Süreyle İşletme Hakkının Verilmesine İlişkin Sözleşme" kapsamında tanzim edilen "İstanbul Salıpazarı Limanı Fiili Devir ve Teslim Protokolü" ile Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırım A.Ş.'ye 24.02.2014 tarihinde fiilen devredildi.

Kemerköy Limanı:

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.08.2014 tarih ve 2014/78 sayılı kararıyla 49 yıllığına Kemerköy Liman Hizmetleri A.Ş.'ne 23.12.2014 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 23.12.2014 tarihinde devredildi.

İnebolu Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 27.01.2014 tarih ve 2014/04 sayılı kararı ile özelleştirme kapsam ve programına alınan İnebolu Liman Sahasındaki taşınmazlar, Özelleştirme İdaresi Başkanlık Makamı'nın 02.09.2015 tarih ve 742 sayılı Olur'u ile TDİ'ye devredilmiş olup, 49 yıl süre ile işletme hakkı 08.10.2015 tarihli Liman Sahası İşletme

Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında Ankara Doğal Elektrik Üretim ve Ticaret A.Ş.'ne devredilmiştir.

Bodrum Gökçebel Yat Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 22.07.2015 tarih ve 2015/60 sayılı kararıyla 49 yıllığına United Bodrum Turizm A.Ş.'ne 09.11.2016 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 10.11.2016 tarihinde devredildi.

TCDD Liman Özelleştirmeleri

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile TCDD tarafından işletilen limanlardan Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Bu kapsamda;

1. Mersin Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda, 755.000.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süreyle 11.05.2007 tarihinde PSA Afken Ortak Girişim Grubuna devredilmiştir. Liman Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP) adı altında hizmet vermektedir.

2. İskenderun Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 372.000.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süre ile 30.12.2011 tarihinde "Limak A.Ş." ye devredilmiştir. Liman Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

3. Bandırma Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 175.500.0000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süre ile 18.05.2010 Çelebi Ortak Girişim Grubu'na devredilmiştir. Liman Çelebi Bandırma Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

4. Samsun Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 125.200.000 ABD Doları bedelle ve 36 yıl süre ile 31.03.2010 tarihinde Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.'ne devredilmiştir. Liman Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

5. Derince Limanı: İşletme Hakkının Devri yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda 543.000.000 ABD Doları bedelle ve 39 yıl süre ile 02.03.2015 tarihinde "Safi Holding A.Ş."ye devredilmiştir. Liman Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında hizmet vermektedir.

6. İzmir Limanı: İzmir Limanı'nın Türkiye Varlık Fonu Yönetimi Anonim Şirketi tarafından üçüncü kişilere devri işlemleri tamamlanincaya kadar TCDD'nin yönetiminde kalmasına, TCDD tarafından işletilmeye devam edilmesine, devir sonrası bu limanları devralacak yatırımcıların bakım onarım ve diğer yükümlülüklerine ilişkin denetim ve kontrollerinin TCDD tarafından getirilmesine, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 03.02.2017 tarih ve 2017/5 no.lu kararı ile karar verilmiştir.

Özelleşmesi Tamamlanan Limanlar

LİMAN ADI	ÖYK ONAY TARİHİ	SATIŞ DEVİR ONAY TARİHİ	SATIŞ BEDELİ
MERSİN	07.11.2005	11.05.2007	755 MİLYON USD
BANDIRMA	19.09.2008	18.05.2010	175,5 MİLYON USD
SAMSUN	19.09.2008	31.03.2010	125,2 MİLYON USD
İSKENDERUN	07.01.2011	30.12.2011	372 MİLYON USD
DERİNCE	12.08.2014	02.03.2015	543 MİLYON USD

Özelleştirme İhalesi İptal Edilen Liman

LİMAN ADI	İHALE TARİHİ	İHALE İPTAL TARİHİ
İZMİR	03.05.2007	28.04.2010

Kaynak: TCDD / TDİ A.Ş. / ÖİB

2.7.5. TCDD'den Özelleşen Limanlar

Mersin Uluslararası Limanı (MIP)



Mersin Uluslararası Limanı (MIP); coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurtdışına olan çok modlu bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla, yalnız Türkiye'nin değil aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in de lider limanlarından birisidir. İç Anadolu, Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin ithalat ve ihracat kapısıdır. Orta Doğu ülkelerinin transit merkezi de olan MIP, yurt içine ve Orta Doğu ülkelerine kara, hava ve demiryolları ile bağlanmıştır.

2.6 milyon TEU konteyner ve 10 milyon ton konvansiyonel yük kapasitesi ile toplam 3.370 metre rıhtım uzunluğu olan limanda yeni ekipman yatırımlarıyla birlikte 11 rıhtım vinci, 5 mobil vinç, 38 RTG, 99 terminal traktör, 13 reachstacker ve konvansiyonel yük hizmeti için 7 kuru dökme yük vinci bulunmaktadır.

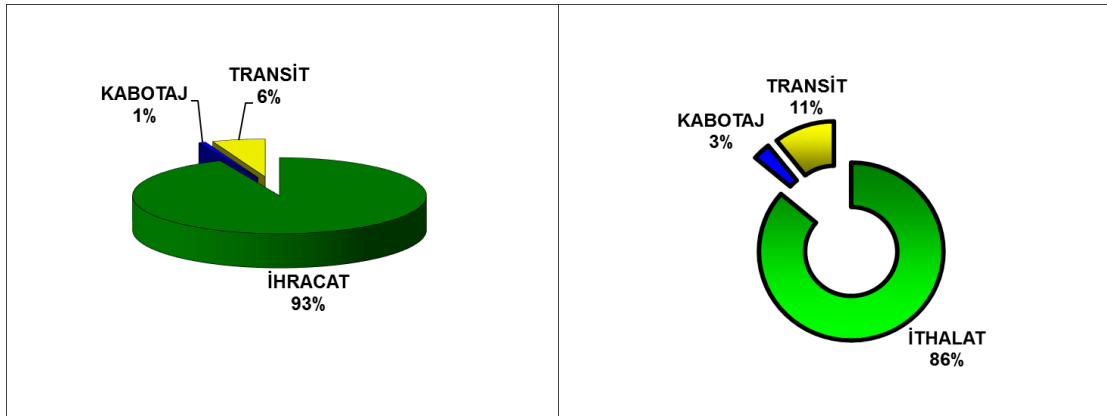
Limanda her türlü yük çeşidine; konteyner, genel kargo, proje kargo, ro-ro, kuru dökme yük ve sıvı dökme yük hizmeti verilmektedir. 21 tane rıhtımı bulunan limanda, büyüklüğüne göre aynı anda 30'a yakın gemiye yükleme boşaltma hizmeti verebilmektedir.

Toplam Liman Sahası	112 Hektar
Toplam Rıhtım	21
Max. Derinlik	15 m
Dizayn Kapasitesi	2.600.000 TEU / Yıl
Genel Kargo Elleçleme Kapasitesi	1.000.000 Ton / Yıl
Dökme Katı Yük Elleçleme Kapasitesi	8.000.000 Ton / Yıl
Dökme Sıvı Yük Elleçleme Kapasitesi	750.000 Ton / Yıl
Ro-Ro Kapasitesi	150.000 Adet-Araç / Yıl
Toplam Rıhtım Uzunluğu	3370 m
Gantry Vinç	11
Mobil Vinç (MHC)	7

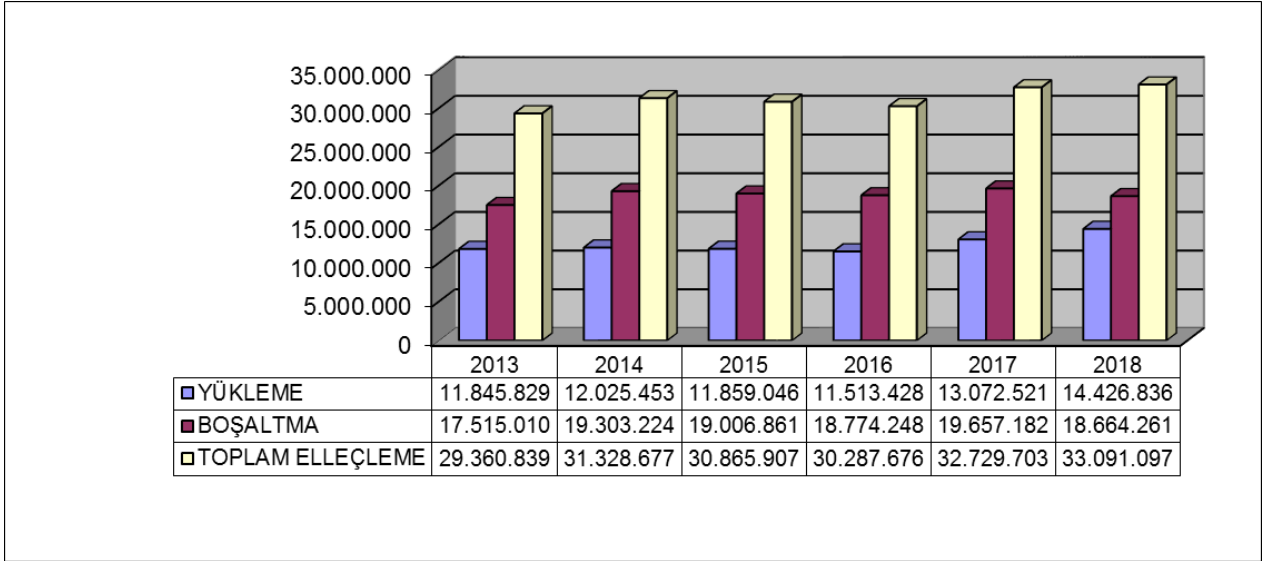
Tablo 77: Mersin Limanı 2018 Yılı Eşya Cinsine Göre Elleçleme Miktarları (Ton)

YÜK CİNSİ	YÜKLEME			BOŞALTMA		TOPLAM	
	İHRACAT	KABOT.	TRANSİT	İTHALAT	KABOT.		TRANSİT
ÇİMENTO	1.859.955	20.758	35.042	10.866		847	1.927.468
HUBUBAT	231.894	18.685	16.050	821.273		16.053	1.103.955
KİMYASALLAR	1.289.347	28.853	82.549	1.752.357	107	204.987	3.358.200
NARENCİYE	172.958		8.922	49.302		10.122	241.304
KONTEYNER			186.860			601.642	788.502
İNŞAAT MAKİNELERİ	13.334		1.148	43.185		6.395	64.062
PAMUK	114.971	150	3.831	122.536		5.092	246.580
GÜBRE	200.184	16.300	2.996	349.560	28.449	19.573	617.062
GIDA MADDELERİ	1.927.274	423	52.964	981.703	477	100.232	3.063.073
DONDURULMUŞ ET	12.009		1.133	67.294		46.897	127.333
MEYVE	160.175		2.469	200.064	41	395.295	758.044
GENEL YÜK	3.726.151	1.458	357.585	3.181.747	14.480	433.983	7.715.404
CAM	144.049	274	20.510	32.626		12.060	209.519
BAKLİYAT	297.264	119	3.315	840.218	22	7.844	1.148.782
CANLI HAYVAN	146			60.029		4.811	64.986
MAKİNE	139.637	62	5.286	141.267	37	13.310	299.599
MİNERALLER	1.837.685	17.614	11.711	747.234	5.646	11.171	2.631.061
PETROL ÜRÜNLERİ	18.039	6.295	4.054	4.940.012	533.119	4.644	5.506.163
PİRİNÇ	82.509		2.557	301.743		17.128	403.937
SODYUM KARB.	636.150		71	10.031		22	646.274
ŞEKER	2.637		5.024	33.825		1.029	42.515
TEKSTİL ÜRÜNLERİ	424.513	69	10.308	490.801	349	25.121	951.161
AHŞAP	21.382		8.870	95.931	71	6.092	132.346
BİTKİSEL YAĞ	128.702		4.795	583.269		9.792	726.558
ARAÇ	33.457	3	13.301	232.962		37.486	317.209
TOPLAM	13.474.422	111.063	841.351	16.089.835	582.798	1.991.628	33.091.097

Grafik 95: Mersin Limanı 2018 Yükleme & Boşaltma



Grafik 96: Mersin Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Kaynak: Mersin DTO & MIP

Samsunport (Samsun)



Samsun Limanı deniz hinterlandı Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Suchumi limanları; Rusya'nın Soçi, Tuapse, Novorossiysk, Azak denizinde Azov, Taganrog, Jdanov, Yalta, Berdyansk, Genişesk; Ukrayna'da Nikolayev, Odesa, İlichevski; Romanya'da Konstanta; Bulgaristan'da Varna limanları ile deniz taşımacılığı yapmaktadır. Ayrıca konteynerlere yüklemeye uygun olan tüm yükler konteyner ile dünyanın tüm limanlarına gidebilir ve tüm limanlardan gelebilir.

Samsun Limanı Karadeniz Bölgesi'ndeki Türkiye'nin en büyük intermodal limanıdır. Limanın hem tren ferisi hem de demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Geniş bir hinterlandı sahiptir. Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin uğrak noktasıdır. Samsun, demiryolu ve karayolu bağlantısı ile Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya, Malatya illerini hinterlandı içine almaktadır.

2011 yılından itibaren konteyner elleçlemeye başlayan Samsunport limanında 2019 yılında 87.840 TEU konteyner elleçlemiştir.

Ana Liman,

1-2-3-4-5 no.lu rıhtımların tamamı 776 m uzunluğunda olup -10,5 m derinliğe sahiptir.

6 nolu rıhtım 180 m olup -6,5 / 7 m derinliğe sahiptir.

7-8-9 no.lu rıhtımlar 400 m uzunluğunda olup, -6,5 / 7 m derinliğe sahiptir.

Sanayi Rıhtımı,

10-11-12 no.lu rıhtımlar 400 m uzunluğa sahip olup -11 m derinliğe sahiptir.

Liman Alanı	445.000 m²
Kapalı Alan	51.500 m ²
Çelik Silo	60.000 ton
Konteyner Stok Alanı	100.000 m ²
Rıhtım Uzunluğu	1.756 m
Rıhtım Derinlikleri	-6,5 / -12 m
Rıhtım Ekipman Kapasitesi	11.500.000 ton/yıl

2019 yılında 1.166 adet geminin uğrak yaptığı Samsun Limanı'nda, yük gruplarına göre elleçleme değerleri aşağıdaki gibidir;

Tablo 78: Samsun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Gemi Sayısı	Dökme Katı (Ton)	Dökme Sıvı (Ton)	Karışık Eşya (Ton)	Konteyner (Ton)	Ro-Ro (Ton)	Vagon Feri (Ton)	Toplam (Ton)
2019	1.166	2.154.381	54.329	312.408	806.816	565.539	0	3.893.473
2018	1.253	2.211.998	43.586	661.099	740.195	534.171	3.487	4.194.536
2017	1.334	2.092.909	42.824	784.884	721.580	530.384	29.792	4.202.373
2016	986	1.459.473	38.936	569.239	627.007	266.376	6.206	2.967.235
2015	1.484	1.543.466	56.470	802.569	658.451	629.874	16.287	3.707.116
2014	1.423	1.665.403	48.559	794.776	589.552	617.128	38.190	3.753.608
2013	1.250	1.657.680	61.558	761.662	486.623	491.547	41.921	3.500.991

Grafik 97: Samsun Limanı Yıllara Göre Elleçleme Miktarları



Kaynak: Samsunport

Çelebi Bandırma Limanı



Türkiye'nin iş ve sanayi merkezi olan İstanbul'a ve ticari açıdan büyük önem taşıyan Güney Marmara ve Ege Bölgesi'ne olan bağlantıları ile Bandırma Limanı, Marmara Denizi'nin güney kıyısında etkin bir konumdadır.

Marmara Denizi'nin güney kıyısında konuşlanan Bandırma limanı, Marmara Bölgesi'nin dökme yük ithalatı ve ihracatı kapılarında biridir. Modern bir altyapıya sahip olan liman, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve geniş liman içi stoklama sahaları sayesinde Türkiye dış ticaretinin dinamosu olan Güney Marmara, İç Anadolu ve Ege bölgelerine en yüksek faydayı sağlayabilecek liman olarak görülmektedir.

Bandırma Limanı, dökme yük, genel yük, konteyner, sıvı yük ve Ro-Ro gemilerine liman hizmetleri sunmakta olup, tüm rıhtımları geçici depolama rejimine tabi gümrüklü alandır. Bu hizmetlere ek olarak aynı zamanda otomotiv ihracat limanı olarak da hizmet vermesi planlanan Bandırma limanı, Türkiye'nin gelişme potansiyeli yüksek limanları arasında yer almaktadır. Tüm ülkeye uzanan demiryolu bağlantısı ile kombine taşımacılıkla her türlü yükün elleçlenebileceği bir limandır.

Toplam uzunluğu 2974 metre ve derinlikleri 6 – 12 metre arasında değişen 20 adet rıhtımı, 1000 metre ve 500 metre uzunluğunda iki mendireği bulunmaktadır.

Liman Özellikleri	
Koordinatlar	40 ° 21' 45'' N - 027° 57' 50'' E
Elleçlenen Yük	Dökme, Genel, Sıvı, Ro-Ro, Konteyner
Saha Kapasitesi	
Toplam Liman Sahası	268.348 m ²
Toplam Depolama Sahası	215.569 m ²
Gümrüklü Alan	268.348 m ²
Otomobil-Kamyon Park Alanı	42.000 m ²
CFS	8.250 m ²
Toplam Rıhtım Uzunluğu	2.974 m
Yük Kapasitesi	
Konteyner (Teu/Yıl)	350.000
Dökme Yük ve Genel Yük (Ton/Yıl)	12.000.000

Dökme Sıvı Yük (Ton/Yıl)	4.320.000	
Araç (Araç/Yıl)	700.000	
Depolama Kapasitesi		
Konteyner (TEU)	4.195	
Dökme Yük / Açık Saha (Ton)	165.000	
Dökme Yük / Kapalı Depo (Ton)	35.000	
Genel Yük (Ton)	110.000	
Dökme Sıvı / Geçici Dep. Aktarma Tesisi	345 m ³	
Gemi Kabul Kapasitesi		
Konteyner (Adet/Yıl)	330	
Dökme Yük (Adet/Yıl)	3.240	
Sıvı Dökme Yük (Adet/Yıl)	216	
Genel Yük (Adet/Yıl)	216	
Ro-Ro (Adet/Yıl)	13.140	
Ekipmanlar	Adet	Kapasite (Ton)
Liebherr Lhm 400	1	104
Reggiane Mobil Liman Vinci 200	1	100
Gottwald Mobil Liman Vinci	1	63
Sennobogen 880 EQ	1	25
Sennobogen 835 R Special	2	13
Sennobogen 835 M Special	2	13
Sennebogen 870 R Special	1	16
Mini Yükleyici	6	1,1
Dolu Konteyner İstif Makinesi	2	45
Boş Konteyner İstif Makinesi	2	8
Loader	3	4
Forklift	4	2,5
Forklift	3	3
Forklift	1	32
Elektronik Kantar	4	100 (1 Adet 80 t)
Ekskavatör	4	1,1

Tablo 79 : Çelebi Bandırma Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Genel Yük (Ton)	Dökme (Ton)	Sıvı Yük (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Adet)	Yolcu (Adet)
2019	356.578	4.150.641	438.337	18.581	193.382	796.886
2018	442.841	3.063.734	505.910	35.695	196.192	941.610
2017	588.084	3.607.944	486.521	28.838	244.584	1.014.897
2016	407.894	3.210.578	394.026	11.471	215.090	951.788
2015	449.275	3.035.469	324.024	18.613	205.890	1.052.971
2014	406.026	3.906.540	257.143	25.163	220.534	1.028.496
2013	330.778	3.521.039	217.981	23.628	213.201	966.739

Limakport İskenderun Limanı



Koordinatlar	36° 36' N, 36° 11' E
Liman Sahası Alanı	1.000.000 (m2)
Rıhtım Sayısı	8 Adet
Yanaşma Yeri Uzunlukları	1.652 (m)
Konteyner Rıhtım Uzunluğu	920 (m)
Genel Kargo Rıhtım Uzunluğu	732 (m)
Yanaşma Yeri Derinlikleri	Maks. 10-15.5 (m)
Reefer Plug	600 Adet
Konteyner Kapasitesi	1.000.000 TEU/Yıl
Dökme Yük Kapasitesi	2.500.000 Ton / Yıl
Genel Kargo Kapasitesi	600.000 Ton / Yıl
Ro-Ro Kapasitesi	120.000 Araç / Yıl
Ro-Pax Kapasitesi	30.000 Tır / Yıl

Liman Hizmetleri

- Modern liman ekipmanlarıyla konteyner elleçleme
- VETCOM sertifikalı soğuk hava aktarım tesisi ile soğutuculu konteyner elleçleme
- Her tür proje kargo elleçleme
- Limandan düzenli Ro-Pax gemileri
- Dökme yük / genel kargo (parçalı yükler) elleçleme
- CFS ve modern ambarlar ile depolama
- Yıllık 120.000 binek araç kapasitesi ile Ro-Ro gemileri
- Demiryolu vagon yükleme / boşaltma
- 7/24 kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri

“LimakPort, İç Anadolu, Akdeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin ithalat ve ihracat kapısı görevini üstlenmektedir. Konya’dan Şırnak’a, Malatya’dan Kilis’e kadar geniş bir bölgenin sanayicileri ve ihracatçıları için önemli ve avantajlı bir liman haline gelmiştir. Ayrıca başta Kuzey Irak olmak üzere Orta Doğu’nun transit ticareti için büyük önem arz etmektedir. 13 büyük konteyner taşımacılık hattı ile ve onların ana-feeder gemileriyle birçok limana direkt, aktarmalı olarak da tüm dünyaya bağlanmaktadır.

İskenderun Limanı'nın modern bir konteyner limanına dönüştürülmesine yönelik olarak yatırım çalışmalarına Ocak 2012'de başlanmış olup, 2014 yılı içinde çalışmalar tamamlanmıştır. 2,5 yıl süren yatırım çalışmaları sonucunda İskenderun Limanı, Ortadoğu'dan Avrupa'ya hizmet veren modern bir liman haline gelmiştir. Yıllık 1 milyon TEU elleçleme kapasitesi ile Doğu Akdeniz'in en modern ve en büyük konteyner terminallerinden biri haline gelmiştir.

1 milyon metrekare alanda faaliyet gösteren liman, lineer ve uzun rıhtım yapılarına, olumsuz hava koşulları için tam koruma sağlayan mendireğe ve 15,5 metre su derinliği ile derin su limanı olma özelliğine sahiptir. Aşırı rüzgarlı havalarda konteyner gemilerinin rıhtıma zarar vermemeleri ve halat koparmalarını engellemek üzere "Kıyı Palamar Ekipmanı (Shore Tension)" 2017 yılında faaliyete geçmiştir. Limana özel tasarlanmış modern konteyner elleçleme ekipmanları STS ve RTG vinçleri ile hizmet veren LimakPort, konteyner odaklı olarak tasarlanmış olmakla birlikte, yapılan kapsamlı ve çok yönlü yatırım ile ro-ro, proje kargo, dökme yük ve genel kargo yükleri operasyonlarında da bölgenin en önemli limanları arasındadır.

4 adet STS ve 14 adet RTG vinç bulunan limanda yüksekliği 72 metreyi bulan STS vinçler ile rıhtımdan 20 sıra konteynere erişim sağlanabilmektedir. Arka sahada istiflemeye kullanılan elektrikli RTG vinçler ise çevre dostu uygulamalara olanak sağlamaktadır. Modern teknolojiye sahip X-Ray cihazı ile konteyner muayene işlemi gerçekleştirilmektedir. 600 adet reefer plug bulunmakta olup, soğutmalı konteynerler ile soğutmalı tırlar arasında gıda yükü aktarımının uygun koşullarda yapılabilmesi için 1000 m² alanda, 10 tır yükünün aynı anda işlem görebileceği VETCOM sertifikalı soğuk hava aktarım tesisi faaliyettedir. Ayrıca soğutmalı konteynerler için özel stok alanları mevcuttur.

Limanda gerçekleşen operasyonlarda liman vinçleriyle 180 tona kadar, gemi vinçleriyle ise 600 tona kadar her türlü proje yükü elleçlenebilmekte olup, talebe bağlı olarak yüklerin montaj ve de-montajı yapılmaktadır. Modern ekipmanlar ile 70.000 DWT'luk dökme yük gemilerine kadar hizmet verilmektedir. Limanda gübre, mısır, buğday, kepek, soya fasulyesi vb. tahıl ürünleri olan dökme yükler ile boru, rulo, sac, demir, paletli, bigbag'li, slingbag'li yükler ve kapsamlı proje kargo vb. genel yükler elleçlenmektedir."

2018 yılında toplam dolu DRY konteyner elleçlemesinde % 26 büyüme gerçekleşmiştir. DRY dolu konteyner ithalatı 2018 yılında bir önceki yıla göre % 29 büyümüştür. CFS operasyonları 2018 yılında 2017 yılına göre %20 büyüme gösterirken iç boşaltım büyüme oranı % 25 dir.

Tablo 80 : Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner

Dönem	Yükleme (Ton)	Boşaltma (Ton)	Toplam (Ton)
2013	898.509	1.284.899	2.183.408
2014	764.444	2.035.390	2.799.834
2015	1.338.443	2.378.422	3.716.865
2016	2.380.977	3.214.362	5.595.339
2017	2.137.952	3.341.090	5.479.042
2018	2.487.032	4.530.902	7.017.934

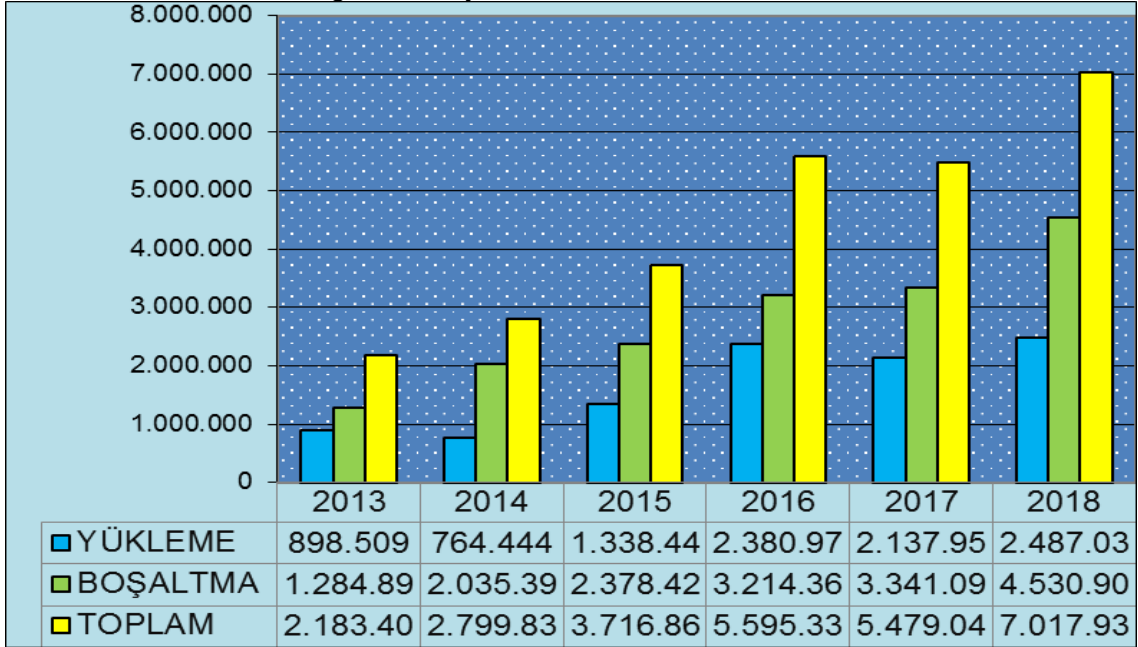
Konteyner		Genel Yük	
Yıl	Teu	Yıl	Ton
2013	31.476	2013	1.839.585
2014	79.291	2014	2.147.575
2015	144.686	2015	2.476.538
2016	253.499	2016	2.934.661
2017	269.583	2017	2.348.632
2018	317.961	2018	3.354.141

Ro-Ro / Ro-Pax

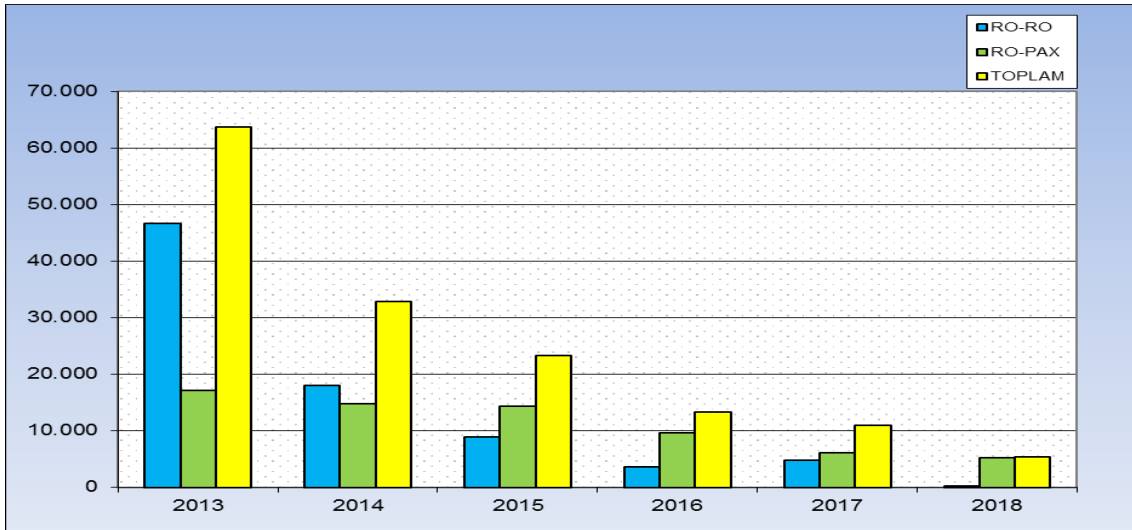
Dönem	Ro-Ro	Ro-Pax	Toplam
2013	46.602	17.087	63.689
2014	18.066	14.736	32.802
2015	8.888	14.355	23.243
2016	3.648	9.635	13.283
2017	4.784	6.127	10.911
2018	169	5179	5348

Grafik 98: Limakport İskenderun Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dökme Yük / Genel Kargo / Konteyner



Ro-Ro / Ro-Pax



Kaynak: Limakport

Safiport Derince Uluslararası Limanı



Marmara Bölgesinde İzmit Körfezi'nin kuzeyinde bulunan Safiport Derince Limanı; Ro-Ro, proje kargo, dökme yük, genel yük, sıvı dökme yük, konteyner ve vagon gibi her türlü yük çeşitlerine hizmet vermektedir.

Liman Sahası Alanı	1.200.000 m ²
Tank Kapasitesi	1.500.000 m ³
Konteyner Kapasitesi	2.500.000 TEU
Dökme Yük Kapasitesi	10.000.000 Ton
Araç Kapasitesi	1.500.000 Adet

Rıhtım	Boy(m)	Draft(m)
1-2	90	14
3-4	440	15
5-6	550	12
7	160	10
8	120	5,5

Açık ve Kapalı Depolama Alanları

Mevcut 450.000 m² alan açık depolama sahası olarak kullanılmaktadır. 1800 m² ve 2500 m² kapasiteli 2 adet kapalı depo alanı bulunmakta olup, 5000 m² lik 3. depo alanı da inşa halindedir.

Ekipmanlar

- Mobil Vinç (35ton/200ton)
- Forklift (3ton/35ton)
- Kepçe
- Dolu ve Boş Konteyner Taşıma Forklifti
- Ekskavatör
- Gümrüklü saha (açık ve kapalı alanlar/35 ton tavan vinci)
- Gottwald (2x125 ton)
- Sennebogen 870 model ekskavatör
- Terminal Traktörü
- Konteyner ve çok amaçlı çekici dorse
- Çekici (90ton/150ton)
- STS/RTG/RMG

Tablo 81: Safiport Derince Uluslararası Limanı Yıllara ve Yük Tiplerine Göre Elleçleme Miktarları

Dönem	Dökme Kuru Yük (Ton)	Dökme Sıvı Yük (Ton)	Genel Kargo (Ton)	Konteyner (TEU)	Ro-Ro (Adet)
2015	1.675.290	18.533	510.241	1.983	450.860
2016	1.876.300	16.865	626.400	6.750	422.350
2017	1.930.000	0	340.686	1.495	397.391
2018	3.200.520	0	567.680	800	366.684

2.7.6. Limanlarımızdaki Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Türk Limancılığının Mevcut Durumuna İlişkin Görüşler

• Limancılık Sektörü ticaret hacmi ve ekonomik parametrelerden direk olarak etkilenmekle birlikte, mevcut durumda tüm dünyada etkisi süren global krizin sonuçlarından da pay almaktadır. Türkiye ölçeğinde değerlendirmeye aldığımızda; Türkiye ekonomisinin pozitif yönde gelişme potansiyeli, artan liman yatırımları, ve konteynerize yüklerin hacmindeki artış trendi sektörün ivmelenerek büyüyeceğine olan inancı desteklemektedir. Bu olumlu göstergelerle birlikte, daha önceden master plan dahilinde değerlendirmeye alınmamış liman yatırımlarının atıl kapasite ve verimsizliğe neden olması, sektörün kamu kurumları ile dönem dönem mali ve idari sıkıntılar yaşaması, lojistik sektörünün bir bütün olarak ele alınması gerekliliği, liman yatırımlarıyla birlikte destek verecek arka plan lojistik ağının eksikliği, mevcut durumda Türkiye limancılığına dair geliştirilmesi ve desteklenmesi gereken unsurlardır.

• Limanlar dünyadaki ekonomik gelişmelerden etkilenen yapıya sahip olduğundan finansal yapısı güçlü olan limanlarda kriz durumlarında yatırım yapmak avantajlı olmakta, ancak mevcut bürokrasinin çıkardığı engeller, bunların neden olduğu yatırım süreçlerinde yaşanan zaman ve maddi kayıplar rekabet koşullarını zorlaştırmaktadır. Bu kapsamda yatırım süreçlerindeki maliyetlerin düşürülmesi ve bürokratik engellerin neden olduğu zaman kayıplarının önüne geçilerek aynı maliyetle daha fazla iş üretimi (verimlilik) çalışmaları da ön plana çıkmaktadır.

• Gümrük, belediye ve diğer bağlı kamu kuruluşlarının mevcut limancılığa bakışı ve kısıtlamaları liman kapasitesini düşürmektedir. Transit yük konusunda coğrafi ve stratejik konumu düşünüldüğünde Türk limanları bölge rekabetinde daha etkili olabilir.

• Türk limancılığı şu anda deniz taşımacılığındaki artışa bağlı olarak bir toparlama dönemi yaşamaktadır. Ancak liman sektörünün de bu toparlanma dönemini iyi değerlendirmesi, örneğin; personel eğitimi, modernizasyon, ARGE faaliyetleri, kalifiye eleman yetiştirmek konularında etkin olması önemlidir. Birçok liman sadece gelir gider odaklı planları düşünmektedir ve bu durum normaldir. Liman sahalarının çevresi genellikle ev ve işyerleri ile sarılmış olup gelişme yönünde (özellikle arka plan) sıkıntılar yaşanmaktadır. Kamu ve yerel İdarelerin bu konuda limanları daha destekleyici politika oluşturmalıdır.

• Mevcut durumda Türkiye Limancılığı kayda değer yatırımların yapılmakta olmasına rağmen gelişmeye ve yatırıma açık konumdadır. Devlet limanlarının özelleştirilmesi ve özel liman işletmelerinin sayısındaki artış, Türk limancılığının hizmet kalitesini ve performansını yükseltmiştir. Özellikle ülkemizin önde gelen konteyner limanları, yapılan yatırımlarla birlikte Avrupa standartlarına erişmiş modern limanlar haline gelmişlerdir.

• Yeni yatırımlar ve mevcut yatırımların ilerlemeleri bürokrasi nedeniyle uzun sürmekte, farklı devlet kanalları kendi içlerinde de çelişebilmekte, sıkıntısını da liman yatırımcıları çekmektedir.

• 2001 krizinden sonra gösterilen ekonomik büyümeye paralel olarak limancılık sektörü de gelişme göstermiştir.

Türkiye’de Limancılık Sektörünün Gelişmesini Sağlayacak Temel Uygulamalar

Türk Limancılık Sektörünün gelişimini engelleyen sorunlar değerlendirildiğinde, sektörün önünü açmak için gözden geçirilmesi ve uygulanmasının gerektiği tespit edilen uygulamalar;

1. Ulusal Liman Politikamız

- *Tek merkezden idare (UDHB):* Türkiye’de, denizcilik sektörüne gereken önem verilmeli ve liman yatırımları hakkında tek bir birim (UDHB) yetkilendirilmeli ve bu birim tarafından gerekli olan mevzuat değişiklikleri yapılmalıdır.
- *Limanların Önemi:* Liman imkanları kuvvetli olan ülkelerin ekonomik tesisleri çok daha hızlı gelişmektedir. Bunu bilen AB ülkeleri, limanlarını açık teşvikler ve görev zararının kapatılması suretiyle desteklemektedir. Gelecek 20 yılda sanayi ve dış ticaretin lokomotif gücü olan Türkiye limancılığının hem verdiği hizmet ile ülke ekonomisine katkı vermesi hem de uluslararası rekabette güçlü olmasını sağlayacak uzun dönemli stratejiler ve politikalar belirlenmelidir.

- *Türk Limancılık Politikası*: AB üye ülkelerin farklı liman politikası yaklaşımı göstermesi nedeniyle AB Liman politikası oluşmamış olup, bu kapsamda ülkemizin de kendine münhasır bir politikayı oluşturması daha önemli olmaktadır.

2. Liman Mevzuatı

- *Liman Yatırım ve İşletme Mevzuatı*: Bir bütün olarak ulusal liman yatırım ve işletme mevzuatlarımızın geliştirilmesi ve basitleştirilmesi gerekmektedir. Limanlar ile ilgili mevzuat karışıktır. Limanların altyapısı ve işletilmesi ile ilgili mevzuat güncellenmelidir. Devlet tarafından yapılan/yapılacak yasal düzenlemelerde; sektör tarafından gelen geribildirimler dikkate alınmalıdır. Yeni liman inşaatı veya mevcut limanların genişletilmesi işlemlerinde mevzuattan kaynaklanan zorluklar ve bürokrasinin tutumundan dolayı güçlükler vardır. Liman Tesislerinin inşaatından işletmeye alınmasına kadar geçen süreç tek resmi kurum tarafından yürütülmelidir.
- *Liman Faaliyetlerine Engel Olan Mevzuat ve Bürokrasi*: Limanlar bir ülkenin dış ticaret yapabilmesi için en önemli kapılar olarak ülke zenginliği için de önemli bir katkıdır. Bu durum göz önüne alınarak limanların faaliyetlerine engel olabilecek türde Yönetmelik ve Tebliğler hazırlanmasının ve kamu kuruluşları arasında koordinasyon sağlanarak aynı konu için farklı Bakanlıklar ile muhatap olunmasının önüne geçilmelidir.

3. Limanlar İle İlgili Bürokrasi

- *Bürokrasi*: Limanlarımız 24 ayrı Kanun, ayrıca onlarca Yönetmelik ve Tebliğ ile yapılan düzenlemeler kapsamında faaliyetlerini yürütmeye çalışmakta ve gerek yatırım gerekse işletmecilik aşamasında birçok resmi kurum ile etkileşim halinde bulunmakta olup, bu etkileşim sürecinin kolaylaştırılması ve sadeleştirilmesi gerekmektedir.
- *Yetki Sorunu*: Gerek liman yatırımlarında gerekse limanlarla ilgili çıkan Yönetmeliklerde birden fazla kurumun yetkilendirilmiş olması işlerin yavaşlamasına ve/veya durmasına neden olmaktadır. Gümrük, çevre, şehircilik, maliye gibi birimlerin limanlar ile ilgili alanları tek bir otorite üzerinden yürütülerek, yetki kullanımlarından kaynaklanan zaman kayıpları azaltılmalıdır.

4. Limancılık Sektörünün Yönetimi ve Denetimi

Limancılık Sektörünün ihtiyaçlarına ve sorunlarına yanıt verebilecek yeni bir yönetim modeli geliştirilmelidir. Yeni yönetim modelinin Kamuyu da içerecek şekilde ancak özel sektöre temsil hakkı tanımak kaydıyla limanda faaliyet gösteren tesis temsilcilerini de içermesiyle oluşturulması faydalı olacaktır.

5. Liman Yönetim Modeli

- *Bölgesel ve Yerel Liman Yönetim Modeli*: Bölgesel ve yerel bazda limanları içine alan ortak bir liman yönetim ve denetim uygulaması olan Liman Yönetimi Modeline geçilerek bu alan içindeki limanların kapasiteleri en optimum düzeyde kullanılmalı, öncelikli yatırım izinleri mevcut yönetim alanlarındaki kapasite doluluğuna bağlı olarak verilmeli, yatırımların bir bölümü ortak yapılarak limancılıkta en verimli, ölçek ekonomisi kurularak ortaya rekabet gücü çıkarılarak, ortaya çıkan kaynaklarla birçok liman işleticisinin bir araya gelerek kuracakları yeni işletmeler aracılığıyla dünya ölçeğinde rekabet edecek yatırımlar ve yeni limanlar hayata geçirilebilecektir.
- *Standardizasyon*: Bir tesisin liman olarak tanımlanmasını sağlayacak bütünü teşkil eden ekipman, geri hizmet sahası, draft yeterliği / kalitesi ve eğitimleri gibi konularda standardizasyon çalışmaları yapılarak dünya standartlarına ulaşması sağlanmalıdır.

6. Limanlar Master Planı

- *Master Plan*: Limanlar Master Planı mevcut limanların durumu ve genişleme esaslarını, gelecek açısından ülkemizin sanayileşme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda hangi tür limanların nerelerde yapılacağını, boyutları ve kuruluş şekilleri ve liman yönetim sistemlerinin ne olacağını ortaya çıkarmalı, yatırımcıların gelecek öngörülerini için tüm önemli veriler ortaya konulmalıdır.

- *PPP Modeli:* Devlet kuruluşları ile özel sektör kuruluşlarının birlikte proje üretmesinin önü (PPP modeli) açılmalıdır. Önemli liman tesislerimizin büyüebilmesi için devletin altyapı inşasında özel sektöre zemin hazırlaması gerekmektedir.

7. İç Taşımacılığın (kabotaj) Arttırılması

Taşıma modlarında dengesizlikler, karayolu taşımacılığında yoğun trafikte oluşan kazalar ve karayollarındaki tahribatin önlenmesi için yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığı karayolundan denizyoluna kaydırılmalıdır. Bu yük ve yolcu taşımacılığının bir kısmının karayoluna göre 7 kat düşük maliyeti olan deniz yoluna kaydırılması, hem ülke ekonomisi, hem karayolu trafiğinin rahatlaması hem de liman işletmelerinin karlılığı ile sonuçlanacaktır. Devletin, limanların karayolu/demiryolu bağlantısı ve uygun depolama alanları tahsis etmesi gibi önlemlerle kabotaj taşımacılığına destek olması gerekmektedir. “Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Çalışması Final Raporu” sonuçları göz önüne alınarak kabotaj hattında yük taşımacılığına uygun gemi tipleri ve elverişli hatlar belirlenip gerekli destek verilerek yatırımlar gerçekleştirilmelidir.

8. Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı

Transit olarak ülkemize gelen ve limanlarımıza boşaltılan konteynerlerin beyanname işlemleri ve muayeneleri nedeniyle konteyner taşıyan armatörlerin teslim süreleri uzamakta ve malların orijinliliği ve vasıflarının bozulması riski oluşmaktadır. Bu uygulamalar nedeniyle transit taşımacılıkta taşımacılık hatları konteyner üslerini komşu ülkelere kaydırmaktadırlar.

9. Özel Limanların Ulaşım Altyapısı, Karayolu / Demiryolu Bağlantı Olanakları

- *Ulaşım Altyapısı:* Ülkemizde multimodal taşımacılığın yapılabilmesi için gerekli altyapı bulunmamaktadır, ulusal ulaşım ağına katılımı zorluklar vardır, demiryolu taşımacılığında faydalanma imkanı arttırılmalıdır. Limanlar; hizmet verdiği hinterlanddaki sanayi kuruluşları birlikte değerlendirilmelidir. Liman + demiryolu ara bağlantısı + organize sanayi bölgesi + serbest bölgeler şeklinde yapılacak bir planlama ekonomik güç ve rekabet avantajı sağlayacaktır. Limanlar ve organize sanayi bölgeleri planlanırken mutlaka demiryolu bağlantısı göz önünde bulundurulmalıdır.
- *Kamu Desteği:* Devlet, özel limanlara demiryolu kılçıklarının liman bağlantıları için proje, teknik destek ve kredi desteği vermelidir.

10. Limanlarımızın Geri Saha Sorununun Çözülmesi

- *Geri saha sorunu:* Limanlarımızın çoğu kentsel yerleşim alanları içinde kalmıştır. Kentlerin limanlar üzerindeki baskıları bu limanlara pek genişleme olanağı tanımamaktadır. Çoğu limanlarımızın geri alanlarının sınırlı olması nedeni ile kapasiteden tam yararlanılamamaktadır. Limanların yoğun bulunduğu yerlerde geri alanlar diğer lojistik faaliyetler için tahsis edilmeli ve/veya yeni limanların daha geniş geri alanlara sahip uygun noktalarda yapılması sağlanmalıdır. Liman yakınlarındaki bölgelerin imar düzenlemelerinin yapılarak depolama ve sanayi alanlarının kurulması gerekmektedir.

Limanlarımızın ve deniz yaklaşım kanallarının su derinlikleri,

Limanlar üzerindeki mali yükler,

Gümrük işlemleri,

Liman yatırımları ve işletmelerine yönelik teşvikler,

Liman personeli için çeşitli eğitim faaliyetleri ve ara eleman eksikliği,

Römorkaj ve Kılavuzluk Sistemi

konularını kapsamaktadır.

Dünya Limanlarındaki Genel Gelişmeler

2018 yılında dünya ticareti değer olarak % 10 oranında artış göstererek 19.5 trilyon dolara ulaşmıştır. Çin, ABD ve Almanya en fazla ihracat yapan ülkeler olmuştur. Çin % 12.8 pay ve 2.5 trilyon dolar, ABD 1.7 trilyon, Almanya 1.6 trilyon dolar mal ihracatı yapmıştır.

Tablo 82 : Dünyanın En Fazla Yük Elleçleyen İlk 10 Limanı (Milyon Ton)

Sıra	Liman Adı	Ülke	2017	2018	Değişim
1	Ningbo – Zhousan	Çin	1.007	1.084	% 7,6
2	Shanghai	Çin	751	730	% -2,8
3	Tangshan	Çin	573	637	% 11,2
4	Singapore	Singapur	628	630	% 0,3
5	Guangzhou	Çin	590	613	% 3,9
6	Qingdao	Çin	508	540	% 6,3
7	Suzhou	Çin	608	532	% - 12,5
8	Port Hedland	Avustralya	505	518	% 2,6
9	Tianjin	Çin	501	508	% 1,4
10	Rotterdam	Hollanda	467	469	% 0,4

2018 yılında Şangay limanı en fazla konteyner elleçleyen liman unvanını % 4.4 artış ve 42 milyon TEU ile sürdürmüştür. Singapur ve Ningbo limanları % 8.7 ve % 6.9 artış oranı ile ilk üçteki yerlerini korumuştur. 2018 yılında 6 liman 20 milyon TEU'nun, 15 liman 10 milyon TEU'nun üzerinde konteyner elleçlemiştir.

Tablo 83: Dünyada En Fazla Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman (1000 TEU)

Sıra	Liman Adı	2017	2018	Değişim
1	Shanghai	40.230	42.010	% 4,4
2	Singapore	33.670	36.600	% 8,7
3	Ningbo-Zhousan	24.640	26.350	% 6,9
4	Shenzhen	25.210	25.740	% 2,1
5	Guangzhou	20.370	21.920	% 7,6
6	Busan	20.490	21.660	% 5,7
7	Hong Kong	20.770	19.600	% - 5,6
8	Qingdao	18.310	19.320	% 5,5
9	Tianjin	15.060	16.000	% 6,2
10	Dubai	15.400	14.950	% - 2,9
11	Rotterdam	13.730	14.510	% 5,7
12	Port Klang	11.980	12.030	% 0,4
13	Antwerp	10.450	11.100	% 6,2
14	Xiamen	10.380	10.700	% 3,1
15	Kaohsiung	10.270	10.450	% 1,8
16	Dalian	9.710	9.770	% 0,6
17	Los Angeles	9.340	9.460	% 1,3
18	Tanjung Pelepas	8.260	8.790	% 6,4
19	Hamburg	8.800	8.780	% - 0,2
20	Leam Chabang	7.780	8.070	% 3,7



TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK EĞİTİMİ

2.8. TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK EĞİTİMİ

2.8.1. Denizcilik Eğitimi

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Türkiye'de, denizcilik eğitimleri konusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını (İdare) muhatap kabul etmektedir. İdaremiz, 1990 yılından bugüne kadar konuya ilişkin uluslararası sözleşmelerin getirmiş olduğu zorunlulukları iç hukukumuzda aktarmış, bu kapsamda IMO tarafından 25 Mayıs 2018 tarihinde yayınlanan MSC. Circ.1164/Rev 19 No.lu sirküler ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti denizcilik eğitiminde "Beyaz Liste" deki yerini korumuştur. Bunun yanı sıra, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından ülkemizde yapılan denetim faaliyetleri sonucunda ülkemizdeki denizcilik okullarından mezun olan öğrencilerin AB üyesi ülke bayrağını taşıyan gemilerde çalışabilmesi yolu açılmıştır.

Ülkemizde Denizcilik alanı, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, Gemi İnşaatı Mühendisliği ile Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği bölümlerinde eğitim veren **12 Fakülte**, Deniz Elektronik, Deniz Haberleşme, Deniz Ulaştırma ve İşletme, Gemi Aşçılığı, Gemi İnşaatı, Gemi Makineleri, Gemi Makineleri İşletme ve Güverte bölümlerinde eğitim veren **16 Meslek Yüksekokulu**, **61 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi** ve **34 Özel Denizcilik Eğitim Kursu** denizcilik eğitim faaliyetlerini sürdürmektedir.

Tablo 84: Denizcilik Alanında Eğitim Veren Fakülteler

SIRA NO	FAKÜLTE ADI	İL ADI
1	Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi	Balıkesir
2	Gaziantep Üniversitesi	Gaziantep
3	İskenderun Teknik Üniversitesi	Hatay
4	İstanbul Teknik Üniversitesi	İstanbul
5	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa	İstanbul
6	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul
7	Yıldız Teknik Üniversitesi	İstanbul
8	Dokuz Eylül Üniversitesi	İzmir
9	Ordu Üniversitesi	Ordu
10	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi	Rize
11	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon
12	Van Yüzcüncü Yıl Üniversitesi	Van

Tablo 85: Denizcilik Alanında Eğitim Veren Meslek Yüksekokulları

SIRA NO	ÜNİVERSİTE ADI	İL ADI
1	Bandırma Onyediy Eylöl Üniversitesi	Balıkesir
2	Bartın Üniversitesi	Bartın
3	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	Çanakkale
4	Giresun Üniversitesi	Giresun
5	Bahçeşehir Üniversitesi	İstanbul
6	Galatasaray Üniversitesi	İstanbul
7	İstanbul Bilgi Üniversitesi	İstanbul
8	Nişantaşı Üniversitesi	İstanbul
9	Piri Reis Üniversitesi	İstanbul
10	Ege Üniversitesi	İzmir
11	Kocaeli Üniversitesi	Kocaeli
12	Mersin Üniversitesi	Mersin
13	Ordu Üniversitesi	Ordu
14	Karadeniz Teknik Üniversitesi	Trabzon
15	Yalova Üniversitesi	Yalova
16	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	Zonguldak

Tablo 86: Türkiye'deki Denizcilik Meslek Liseleri

SIRA NO	OKUL ADI	İL ADI
1	Ceyhan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana
2	Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana
3	Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya
4	Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya
5	Adviye-Ertuğrul Acun Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın
6	Didim Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın
7	Bandırma Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir
8	Karşıyaka Çok Programlı Anadolu Lisesi	Balıkesir
9	Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir
10	Bartın Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bartın

SIRA NO	OKUL ADI	İL ADI
11	Kurucaşile Çok Programlı Anadolu Lisesi	Bartın
12	Tatvan Seydi Ali Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bitlis
13	Gemlik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bursa
14	Armatör Yakup Aksoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale
15	İÇDAŞ Biga Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Çanakkale
16	Akçakoca Fedai Karabıyık Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Düzce
17	Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun
18	Espiye Ş. Cengiz Sarıbaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun
19	Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun
20	Sefa Atakaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Hatay
21	Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul
22	Hacı Rahime Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul
23	İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul
24	Özel Eryetiş Reis Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	İstanbul
25	Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul
26	Pendik Halil Kaya Gedik Metal Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul
27	Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul
28	Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul
29	Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir
30	Güzelbahçe İMKB Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir
31	Karaburun Mordoğan Fatma Emin Karaağaç Çok Programlı Anadolu Lisesi	İzmir
32	Konak Çınarlı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir
33	Konak Nevvar Salih İşgören Eğitim Kampüsü-4 Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir
34	Şehit İdari Ataşe Çağlar Yücel Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir
35	Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kastamonu
36	Gölcük Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli
37	Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli
38	Akdeniz Mersin Deniz Ticaret Odası Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin
39	Mersin Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin
40	Taşucu Prof. Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Mersin
41	75. Yıl Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
42	Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
43	Bodrum Turgut Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
44	Bozburun Deniz Ticaret Odası Çok Programlı Anadolu Lisesi	Muğla
45	Gündoğan Fahriye Ilıcak Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
46	Köyceğiz Şehit Ömer Halisdemir Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
47	Milas Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
48	Mustafa Kemal Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla

SIRA NO	OKUL ADI	İL ADI
49	Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu
50	Mehmet Necati Vidinli Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu
51	Çayeli Ahmet Hamdi İsaçoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize
52	Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize
53	İşık Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize
54	Nedime Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Samsun
55	Prof. Dr. Necmettin Erbakan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Sinop
56	Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Tekirdağ
57	Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon
58	Sürmene Türk Telekom Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon
59	Van Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Van
60	Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Yalova
61	Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Zonguldak

Tablo 87: Türkiye'deki Denizcilik Eğitimi Veren Özel Denizcilik Eğitim Kursları

SIRA NO	KURUM ADI	İL
1	Özel Akten Denizcilik Eğitim Merkezi	İstanbul
2	Özel Albatros Denizcilik ve Yat Kaptanlığı Eğitim Merkezi	Fethiye
3	Özel Atılım Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	İstanbul
4	Özel Avrupa Denizcilik Gemiadamları Yetiştirme Kursu	İstanbul
5	Özel Beyaz Erguvan Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	İstanbul
6	Özel Bilimsel Denizcilik Gemiadamları Yetiştirme Kursu Kadıköy Şubesi	İstanbul
7	Özel Boğaziçi Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	İstanbul
8	Özel Boncuk Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Mersin
9	Özel Çapa Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Samsun
10	Özel Dem Denizcilik Kursu	Antalya
11	Özel Doğa Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Mersin
12	Özel Dönence Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	İzmir
13	Özel Ekol Denizcilik Eğitim Merkezi	İstanbul
14	Özel Eryetiş Reis Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	Tuzla
15	Özel Fethiye Denizcilik Kursu	Fethiye
16	Özel Gülay Denizcilik Eğitim Merkezi	Çanakkale
17	Özel Güllük Gemiadamları Eğitim Kursu	Güllük
18	Özel İnci Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	Kocaeli
19	Özel İzmir Pusula Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	İzmir
20	Özel Kaptan Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Samsun
21	Özel Marina Dragos Bodrum Denizcilik Eğitim Kursu	Bodrum
22	Özel Marmaris Denizcilik Eğitim Kursu	Marmaris
23	Özel Martı Denizcilik Eğitim Merkezi	Finike
24	Özel Mercan Denizcilik ve Gemiadamı Kursu	İstanbul
25	Özel Modern Denizcilik ve Gemiadamları Yetiştirme Kursu	Mersin
26	Özel Oyak Savunma ve Güvenlik Anonim Şirketi	Ankara
27	Özel Rize Sahil Denizcilik Gemiadamları Kursu	Rize
28	Özel Samsun Denizcilik ve Gemiadamları Kursu	Samsun
29	Özel Sancak Denizcilik Eğitim Merkezi	Trabzon
30	Özel Turgut Reis Gemiadamları Kursu	Tuzla
31	Özel Yeni Vira Denizcilik Yelken ve Gemiadamları Kursu	Göcek
32	Özel Derin Deniz Gemiadamı Yetiştirme Kursu	Tekirdağ
33	Özel Liskur Armada Denizcilik Eğitim Merkezi	İstanbul
34	Hergüner Denizcilik Kursu	Kocaeli

2.8.2. Üyelere Yönelik Eğitimler

Üyelerimizin talepleri değerlendirilerek **Üyelere Yönelik Eğitimler Takvimi** oluşturulmuş ve bahse konu eğitim planlaması kapsamında 2019 yılı içerisinde **6 eğitim** gerçekleştirilmiştir. Eğitimlere **247** kişi katılım sağlamış olup, eğitimler ile ilgili memnuniyet oranı **%93,4** olarak kaydedilmiştir. İlgili eğitim takvimi ve düzenlenen seminerlere ilişkin elektronik dokümanlar Odamız web sayfası “Eğitim / Sunumlar” (<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/egitim/uyelere/tumu>) sekmesi altından ulaşılabilir.

ÜYELERE YÖNELİK EĞİTİM İSTATİSTİKLERİ			
Tarih	Eğitim Konu Başlığı	Katılımcı sayısı	Memnuniyet Oranı (%)
8 Ocak 2019	Geçmişten Günümüze Ege Denizi ve Doğu Akdenizdeki Gelişmeler	19	97,3
29 Ocak 2019	Konteyner Taşımacılığında Konşimentolar ve Seawaybill	47	97,84
13 Şubat 2019	Otonom Gemilerin Geleceği	56	96,69
26 Şubat 2019	Deniz Kirliliği Cezaları	66	87,74
23 Mayıs 2019	Denizcilik Sektöründe Sağlanan Vergi Avantajları ve Teşvikler	39	90,86

2.8.3. Amatör Denizci Belgesi Eğitimi

2018 yılında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızca başlatılmış olan Bir Milyon Amatör Denizci Projesi kapsamında, adaylar bir saatlik eğitimin ardından düzenlenen sınavda en az 60 puan alarak, uluslararası sularda boyu 24 metreye kadar olan tekneleri kullanabilecekleri denizci belgesine sahip olmaktadır.

Odamızca da söz konusu projeye destek olmak ve iştirak etmek amacıyla 04 Şubat 2019 ile 28 Ocak 2020 tarihleri arasında 8 adet Amatör Denizci Belgesi eğitim ve sınavı gerçekleştirilmiş olup, bu eğitim ve sınavlara toplam 1626 kişi katılım sağlamıştır. 28.01.2020 tarihinde birincisi düzenlenen Kısa Mesafe Telsiz Operatörü sınavına ise 114 kişi katılım sağlamıştır.



DENİZ TURİZMİ

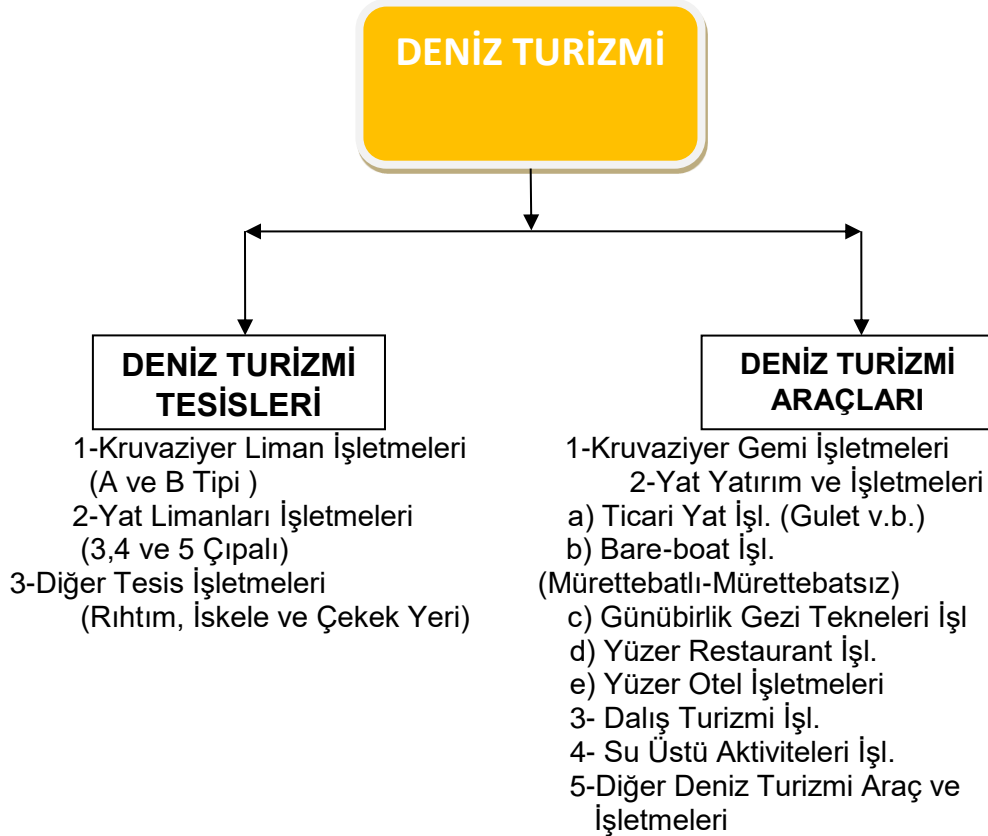
2.9.DENİZ TURİZMİ

2.9.1.Deniz Turizminin Tanıtımı

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile, onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri DENİZ TURİZMİ olarak tanımlanmaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de Deniz Turizmi, talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisidir.

Deniz Turizmi özetle aşağıdaki 2 bileşenden oluşmaktadır



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

2002 Yılında; US \$ 1,9 Milyar olan Deniz Turizmi gelirimiz,

2014 Yılında US \$ 6,8 Milyar a ulaşmıştır.

Ancak 2015, 2016 ve 2017 yıllarında yaşanan global kriz sebebiyle;

2017 yılında US \$ 3,2 Milyar gerilemiştir.

2018 yılında gelirimiz; US \$ 5,9 Milyar a ulaşırken,

2019 yılında ise gelirimiz; 7,2 Milyar \$'a ulaşmıştır.

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

Deniz Turizmi alanında kamuya ve sektöre karşı en ilgili ve yetkili kuruluş, yasayla belirlenen sorumlulukları çerçevesinde Deniz Ticaret Odası'dır.

Yine çok eski yıllarda sünger avcılığı ile başlayan dalış turizmi, teknolojik gelişmeye paralel olarak su üstü sporlarının da eklenmesiyle önemli bir turizm sektörü haline gelmiştir. Günübirlik teknelerimiz ise, özellikle turizm merkezlerimizde sayıları binlerle ifade edilen bir filo oluşturmuştur.

Tüm bu sektörlerimizin, özellikle Antalya, Muğla (Fethiye, Marmaris, Bodrum) ve İzmir sahil şeridinde hızla gelişimi sonucunda yürürlükteki Yat Turizmi Yönetmeliği'nin sektörün ihtiyaçlarına cevap veremeyecek hale gelmesi sebebiyle Deniz Turizmi Sektörü, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile işbirliği içinde hazırlamış olduğu 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun Deniz Turizmi ile ilgili maddelerinde yapılması istenen değişiklik taslağı 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete'de Yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Turizm Teşvik Kanunu İle;

- 1- "Yat Turizmi" olan sektörün adı "Deniz Turizmi" olarak değişmiş ve genişlemiştir.
- 2- "Kruvaziyer Gemileri" ve "Kruvaziyer Limanları" kanun kapsamına alınmıştır.
- 3- "Günübirlik Gezi Tekneciliği" Kanun kapsamına girmiştir.
- 4- Yabancı bayraklı yatların (kruvaziyer gemilerin) karasularımızda kalma süreleri 2 yıldan 5 yıla çıkartılmıştır.

4/8/1983 Tarih ve 18125 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Yat Turizmi Yönetmeliği" günümüzde Deniz Turizmi'nin hızlı gelişimi ve meslek dallarının çeşitlenmesi ve bahsekonu Turizm Teşvik Kanununun değişmesi sonucu yetersiz kalması sebebiyle Kültür ve Turizm Bakanlığı koordinasyonunda diğer kamu ve sektör temsilcileri ve Odamızca "Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı" çalışmaları tamamlanarak "Deniz Turizmi Yönetmeliği 24.07.2009 Tarih ve 27298 (Asıl) Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye Deniz Turizmi Sektörünün Güçlü Yanları

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de Deniz Turizmi, talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisidir

Ülkemizin, Deniz Turizmi Sektöründe diğer komşu ülkeler ile rekabet edilebilir en büyük özellikleri aşağıda sıralanmaktadır.



- 1) Aynı anda 4 mevsimin yaşanması ve kış sezonunda 15 derecenin altına inmeyen deniz sıcaklığı,
- 2) Akdeniz'in en temiz ve güvenli deniz alanları,
- 3) Dağların denize dik inmesinden kaynaklanan girintili, çıkıntılı doğal korumalı koy-körfezler,
- 4) Kıyılarımız arkasında Sualtı- Antik Kentler ile deniz altı liman- yapı kalıntıları ve arkeolojik değerler,
- 5) Dalış Turizmi açısından antik çağlardan günümüze çok değerli bilgiler taşıyan arkeolojik eser kalıntıları ve birçok gemi batığı,



- 6) Köylerin yakınlarında otantik köyler ve konuksever halkımız,
- 7) Havaalanı, hastane ve alışveriş merkezleri gibi yerlere kısa sürede ulaşım,
- 8) Dünyada benzeri olmayan Akdeniz Ahşap Tekne Yapım Teknikleri ile yapılmış Guletlerimiz ile Mavi Yolculuk Filomuz ve Mavi Yolculuk Markamız,



- 9) Köyleri kısa süreli günübirlik gezmek isteyenler için her bölgede sayıları yüzlerce olan bölgeye özgü günübirlik gezi teknelerimiz,
- 10) Çeşitli su üstü faaliyetlerinin profesyonel anlamda yapılmasına uygun, bol rüzgârlı bölgelerimiz,



- 11) Dünyada ölçeğinde her gelir grubuna hitap edecek fiyat politikamız,
- 12) Yeni teknolojiler ile donatılmış yat limanlarımız ve yat çekek yerlerimiz,
- 13) Tehlikeli deniz memelilerinin olmadığı güvenli sular,
- 14) Tsunami, kasırga gibi sahillerde ağır tahribat yaratan, can ve mal emniyetini tehdit eden doğal olaylarının yaşanmadığı güvenli iklim,

- 15) Yılın 12 ayı hizmete elverişli turizm bölgelerimiz,
- 16) Teknelerin, katı-sıvı atıklarını denizde ve kıyıda alabilecek atık alım sistemleri, şeklindedir.

2.9.2.Örgütlenme

Deniz Turizmi Sektörü, 1982 yılında Türkiye genelinde kurulan İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası bünyesinde örgütlenmiş; 1986 yılında Antalya, 1988 yılında İzmir, 1990 yılında Deniz Ticaret Odası Muğla Şubesi olarak Bodrum'da faaliyete geçmiş olup, Sektörün gelişimine paralel olarak, 1996 yılında Marmaris ve 1998 yılında Fethiye Şubeleri kurulmuştur. Ayrıca DTO bünyesinde Yat İşletmeleri (7145), Marina İşletmeleri (7194), Sualtı ve Suüstü Sporları (7198) Meslek Komiteleri oluşturulmuş, 14 Ocak 2008 tarihinde yayınlanan Odalarda Mesleklerin Gruplandırılması Rehberi (NACE Rev.2) uyarınca İMEAK Deniz Ticaret Odası üyelerinin 6 haneli NACE kodları belirlenerek, Odamız Meslek Grupları yeniden yapılandırılmıştır.

Bu çerçevede İMEAK DTO bünyesinde Deniz Turizmi Sektörü ile ilgili Meslek Komiteleri;

- 14 No'lu Hernevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gezi İşletmeciliği,
- 38 No'lu Yat İşletmeciliği,
- 39 No'lu Gezi Tekneleri İşletmeciliği,
- 45 No'lu Marina İşletmeciliği,
- 46 No'lu Dalış Turizmi Faaliyetleri,
- 48 No'lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri,

şeklinde yeniden düzenlenerek, ilgili meslek komitesi sayısı altıya çıkartılmıştır.

2.9.3.Deniz Turizmi Çalışma Grubu

90'lı yıllardan itibaren, öncelikle yat turizminin müteakiben de diğer deniz turizm unsurlarının ülke ekonomisine yaptığı katkılar göz önüne alınarak ve bu konudaki sorun , çözüm ve ihtiyaçlara daha güçlü bir platformda karar verme ilkesiyle Deniz Turizminin ağırlıkta olduğu Şubelerin ve Meslek Komiteleri'nin Başkanları'nın ve iştirakleriyle Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı'nın yönetiminde "Deniz Turizmi Çalışma Grubu" kurulmasına karar verilmiştir.

Deniz Ticaret Odası bünyesinde yapılan Deniz Turizmi Çalışma Grubu, Yönetim Kurulu Başkanlığımızın onayı ile 20 Aralık 2000 tarihinde çalışmalarına başlamıştır. Deniz Turizmi Çalışma Grubu; Merkez, Antalya, Bodrum, Fethiye, İzmir, İskenderun, Marmaris Şube Başkanları ile Hernevi Turistik Yolcu Taşımacılığı İşletmeleri, Yat İşletmeleri, Günöbirlik Gezi Tekneleri İşletmeleri, Marina İşletmeleri, Dalış Turizmi İşletmeleri, Su Üstü Aktiviteleri İşletmeleri Meslek Komiteleri Başkanlarından oluşmaktadır. Deniz Turizmi Çalışma Grubu, Deniz Ticaret Odası adına Deniz Turizmini etkin bir şekilde temsil etmektedir.

Deniz Turizmi Çalışma Grubu'nun en belirgin başarısı, Denizcilik Sektörü içinde ve değişik platformlarda yeterince dile getirilemeyen ve özellikle Kamu sektöründe hiç yer bulamamış "Deniz Turizmi" kavramını tanımlamak ve yerleştirmek olmuştur.

Özellikle son dönemlerde ilgili Bakanlıklar ve Müsteşarlıklar nezdinde gerçekleştirilen toplantılarda Deniz Turizmi kavramı, Türkiye turizminin en önemli yapıtaşlarından biri olarak kabul edilmiş olup, Deniz Ticaret Odası Deniz Turizmi Sektöründe yetkili kuruluş olmuştur.

2.9.4. 2019 Yılında Genel Görünüm

Bugüne kadar, Deniz turizmindeki gelişmeler insanların denizden yararlanma imkanlarını arttırmış 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 odaklaştığı önemli bölgelerden biri olan Akdeniz çanağı gerek ticari gerekse amatör yatçılar için de cazibesini her geçen gün arttırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler Akdeniz'in en temiz ve en güzel kıyılarına sahip tarihten izler taşıyan bozulmamış koylara sahip ülkemizi de olumlu yönde etkilemiştir.

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 yer tutmaktadır.

Küçük teknelerle günübirlik geziler veya kısa yatılı geziler şeklinde başlayan Yatçılık Türkiye'de diğer turizm çeşitlerine oranla uzun bir geçmişe sahip olmasına rağmen son on yılda kitle turizminin bir parçası olarak 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 arttırmaktadır.

Turizmi Teşvik Kanunu ve bu kanuna paralel olarak Yat Turizmi Yönetmeliği yerine Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayımlanarak yürürlüğe giren "Deniz Turizmi Yönetmeliği"nin sağladığı ortamda gelişen deniz turizmi turizm girdilerinde yaklaşık %20'lik paya sahip bir sektör haline gelmiştir.

03.02.2017 tarih ve 29968 Sayılı (Asıl) Resmî Gazete yayımlanan 2017/9759 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile KDV %1'e, ÖTV ise %0' a indirilmiştir. 2019 Yılına kadar geçern süreç içinde yaklaşık 7000 adet yabancı bayraklı yat Türk Bayrağına geçmiştir.

Tablo 88: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI					
				KAPASİTE	
Sayı	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	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	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	121	-
6	Setur Antalya Marina	3 Çıpalı Yat Liman	ANTALYA	200	150
7	Kumlubükü Yat Clup	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	10	-
8	Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Bodrum/MUĞLA	455	100
9	Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye / MUĞLA	230	-

10	Milta Bodrum Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	425	50
11	My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	67	15
12	D-Marin Didim Marina	5 çıpalı Yat Limanı	Didim / AYDIN	576	600
13	D-Marin Port Göcek Marina	3 çıpalı Yat limanı	Fethiye /MUĞLA	379	-
14	Alaçatı Yat limanı	3 çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	260	100
15	Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye/ MUĞLA	116	200
16	Yalova Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	YALOVA	240	80
17	Alanya Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Alanya/ANTALYA	287	160
18	Teos Marina	5 Çıpalı Yat Liman	Seferihisar/İZMİR	480	80
19	Port lasos	Rıhtım ve İskele	Milas/ MUĞLA	100	-
20	Skopea Marina	Rıhtım ve İskele	Fethiye/MUĞLA	80	-
21	Marmaris Adaköy Marina	Rıhtım ve İskele	Marmaris/MUĞLA	33	-
22	Çeşme Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	377	100
23	West İstanbul Marina	4 Çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü/ İSTANBUL	600	370
24	Ayvalık Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Ayvalık/ BALIKESİR	200	150
25	Mersin Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Liman	Mersin	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				9308	3.157
GENEL TOPLAM				12.465	
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ					
				KAPASİTE	
Sayı	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1	Ayvalık Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Ayvalık / BALIKESİR	-	140
2	Yat Lift Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum / MUĞLA		400

3	Ağanlar Yat ekek Yeri	Yat ekek Yeri	Bodrum / MUĞLA	-	200
4	Neta Marina Yat ekek Yeri	Yat ekek Yeri	Bodrum / MUĞLA		21
5	Ege Yat ekek Yeri	Yat ekek Yeri	Milas/MUĞLA		50
6	Albatros Yat ekek Yeri	Yat ekek Yeri	Marmaris/MUĞLA	40	48
				40	859
GENEL TOPLAM				899	

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANLARI

				KAPASİTE	
Sayı	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1	Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis / MUĞLA	40	12
2	Meersea Körmen Yat Limanı	Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
3	Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu / İSTANBUL	1.000	100
4	Mandalya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas / MUĞLA	50	-
5	Tümsağ Kumkuyu Yat Limanı	5 ıpalı Yat Limanı	Erdemli/ MERSİN	200	200
TOPLAM				1.536	368
GENEL TOPLAM				1.904	

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ

				KAPASİTE	
Sayı	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
TOPLAM					0
GENEL TOPLAM				0	

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM YATIRIMI BELGELİ KRUVAZİYER GEMİ LİMANLARI

				KAPASİTE	
Sayı	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	DENİZDE	KARADA
1	Salıpaزاری Kruvaziyer Limanı	B Tipi Kruvaziyer Gemi Limanı	Salıpaزاری/ İSTANBUL		
TOPLAM				0	0
GENEL TOPLAM				0	

Veriler 29.02.2020 tarihi itibarıyla'dır.				
			Tesis Sayısı	Kapasitesi
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI VE RIHTIM- İSKELELER:			28	12.465
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ:			6	899
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANI VE RIHTIM- İSKELELER:			5	1.904
TURİZM YATIRIMI BELGELİ KRUVAZİYER GEMİ LİMANI :			1	-
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ:				
DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ GENEL TOPLAMI			40	15.268

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Deniz Turizmi Envanteri (2019)

A) DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ

Kruvaziyer/Yolcu Limanları	12 Adet
Yat Limanları KTB Bakanlığından Belgeli	41 Adet
KTB Bakanlığından Belgesiz ve Diğer Yat Limanı, İskele, Rihtım v.b.	42 Adet

B) DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI

Yatlar (Guletler v.b.)	1979 Adet
Günübirlik Gezi Tekneleri	2278 Adet
Yüzer Restourant	39 Adet
Dalabilir Deniz Turizmi Aracı	2 Adet
İşsular Gezi Teknesi (yaklaşık)	1000 Adet
Dalış İşletmeleri	279 Adet
Su üstü İşletmeleri	698 Adet

2015-2016 yıllarında dünyada yaşanan siyasi ve ekonomik kriz ile birlikte Ortadoğu savaş tehdidi, Ülkemiz Turizmini olumsuz etkilemiştir. Bu etki, 2017 ve 2018 yılında da devam etmiştir.

2019 yılında deniz turizmi sektöründe yurt içi ve yurt dışı taleplerdeki olumlu artış sektörü pozitif yönde etkilemiştir. 2020 Yılında bu artışın katlanarak devam etmesi beklenmektedir.

“Deniz Turizmi”nde sağlanan olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi ve genel turizm girdileri içerisindeki deniz turizmi payının artırılabilmesi için sektörün teşvikler ile desteklenmesi, yeni projelerin üretilebilmesi ve sorunların giderilmesi gerekmektedir.

Ülkemiz Deniz Turizminin Gelecekte İstenilen Seviyeye Ulaştırabilmek için;

-Ülkemize özgü deniz turizmi araçları ile yapılan “Mavi Yolculuk” un yurtdışı tanıtımı ve pazarlanmasına destek vererek, ülkemiz deniz turizminin uluslararası pazarda hakkettiği değerinin almasının sağlanması,

- Günübirlik 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 v.b. diğer değerli dalış alanlarının tanıtım ve pazarlanmasını sağlayarak, 17 derece su sıcaklığı altına inmeyen ve güvenli dalışın yapılacağı, ülkemiz sularında dalış turizmini 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 antreman alanı olarak kullanılmasının sağlanması, su sporlarında Pazar payının artırılması,

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

- Mevcut çekek yerlerinin bir an önce 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 yatırımlarının planlanmasının yapılması, Arz-Talep (Tekne-Yat Bağlama İhtiyacı) Doğrultusunda Yatırım ve İşletim Analizi yapılması,

- Deniz Kültürünün geliştirilmesi, seri üretim tekne için teşvik desteği sağlanması, kişi başına düşen rekreasyonel tekne sayısı artırılması, hususları Sürdürülebilir Deniz Turizmi İçin önceliklerimiz arasında yer almaktadır.

2.9.5. Deniz Turizminin Unsurları

2.9.5.1. Deniz Turizmi Aracı İşletmeciliği

Akdeniz Çanağı'nda dolaşan toplam yat sayısı günümüzde yaklaşık 1 milyona ulaşmıştır.

Ülkemize gelen turistler, “bareboat” (mürettebatlı-mürettebatsız) tekneler kiralayarak kıyılarımızda gezinti yapma imkânına sahiptir. Mürettebatlı teknelerin büyük bir kısmı olan “gulet”ler ise ülkemize özgü bir seyahat ve tatil türü olan “Mavi Yolculuk” turizmini yaratmıştır. Bu konuda; gerek turistlerin can ve mal güvenliği gerek deniz kirliliği gerekse haksız rekabetin önlenmesi ve mavi yolculuğun geleceğinin güvence altına alınması için ciddi bir kontrol sistemine ve yeni uygulanabilir kurallara ihtiyaç vardır. Yat işletmeciliği özendirilmeli ve gerekli mevzuat alt yapısı oluşturulmalıdır.

Türkiye Akdeniz de en önemli 7 yat caharter rotası içinde yer almakta olup, bu Rotalar;

-Güney Fransa (Monoco, Cannes)

-İtalya ve Sardina,

-İspanya ve Blear Adaları (İbiza, Mallorca, Minorca)

- Malta ve Sicilya

- Hırvatistan ve Montenegro

- Yunanistan ve Adaları (Santorini, Mykanos)

-Türkiye ve Güney Sahilleri (Bodrum, Marmaris, Fethiye ve Antalya)

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

Ayrıca, ülkemize özgü bir turizm dalı olan Mavi Yolculuk geleneksel ahşap bodrum tipinde inşaa edilmiş, seyir süresi 3-7 gün arasında değişen Bodrum- Antalya arasındaki koylarda bir mavi yolculuk serüvenidir.

Tablo 89 : Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yatlar

Yıllar	Yatırım Belgesi		Bakanlık Tarafından Belgelendirilen				Toplam	
	Yat	Yatak	Yerli yatlar		Yabancı yatlar		Yat	Yatak
			Yat	Yatak	Yat	Yatak		
1989	510	4.900	544	4.964	623	4.394	1.167	9.358
1990	378	3.986	441	4.365	583	4.102	1.024	8.467
1991	397	4.281	460	4.559	403	2.846	863	7.405
1992	390	4.121	481	4.971	525	3.609	1.006	8.580
1993	400	4.253	474	5.034	553	3.732	1.027	8.766
1994	328	3.565	524	5.401	498	3.243	1.022	8.644
1995	336	3.655	547	5.567	412	2.616	959	8.183
1996	324	3.628	585	5.905	398	2.542	983	8.447
1997	321	3.605	606	6.071	393	2.470	999	8.550
1998	322	3.628	618	6.100	414	2.557	1.032	8.579
1999	323	3.625	612	6.013	410	2.573	1.022	8.586
2000	325	3.642	617	6.022	455	2.856	1.072	8.878
2001	307	3.551	821	7.404	480	2.977	1.301	10.381
2002	234	2.645	725	6.774	369	2.457	1.094	9.231
2003	234	2.645	725	6.905	333	2.329	1.058	9.234
2004	148	1.532	720	6.640	294	2.110	1.014	8.750
2005	97	874	723	6.394	345	2.486	1.068	8.880
2006	19	235	666	5.398	395	2.764	1.061	8.162
2007	19	235	845	6.764	381	2.748	1.133	9.512
2008	10	139	990	8.051	431	3.116	1.421	11.167
2009	10	139	964	7.841	433	3.191	1.397	11.032
2010	3	46	521	4.851	438	3.240	959	8.091
2011	4	48	992	10.292	868	7.199	1.860	17.491
2012	-	-	1.246	13.203	829	6.567	2.075	19.770
2013	-	-	1.529	15.312	871	6.911	2.400	22.223
2014	-	-	1.529	15.312	838	6.674	2.367	21.986
2015	-	-	1.529	15.312	826	6.626	2.355	21.938
2016	-	-	1.537	15.994	608	5.100	2.146	21.130
2017	1	26	1.542	16.055	314	2.555	1.856	18.610
2018			1.571	16.124	220	2.043	1.791	18.197
2019	1		1.819	17.917	160	1.219	1.980	19.162

Kaynak : Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 90 : Ülkemiz Limanlarına Gelen Yabancı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine Ve Yıllara Göre Dağılımı

BANDIRA	2015		2016		2017		Flag
	T C	O P	T C	O P	T C	O P	
ALMANYA	184	234	94	307	46	211	Germany
AVUSTURYA	17	41	31	44	13	36	Austria
BELÇİKA	4	39	2	34	2	29	Belgium
DANİMARKA	-	17	1	17	-	14	Denmark
FİNLANDİYA	4	19	2	15	1	12	Finland
FRANSA	182	106	33	118	22	55	France
HOLLANDA	86	76	59	117	36	111	Netherlands
İNGİLTERE	326	866	69	930	36	824	U.Kingdom
İRLANDA	1	6	-	3	-	2	Ireland
İSPANYA	-	13	-	6	-	5	Spain
İSVEÇ	1	31	-	16	2	24	Sweden
İTALYA	4	95	1	78	-	62	Italy
LÜKSEMBURG	5	6	4	4	6	1	Luxembourg
PORTEKİZ	5	4	3	-	2	1	Portugal
YUNANİSTAN	378	70	274	72	315	35	Greece
ÇEK CUM.	-	-	1	-	-	1	Czech Rep.
İSVİÇRE	2	69	-	65	-	46	Switzerland
İZLANDA	-	-	-	1	-	-	Iceland
MACARİSTAN	1	1	-	2	1	5	Hungary
NORVEÇ	4	15	-	9	-	7	Norway
A.B.D.	228	3 557	169	4 402	53	2 113	U.S.A
AVUSTRALYA	8	44	4	45	2	35	Australia
JAPONYA	-	-	-	-	-	1	Japan
KANADA	2	18	-	18	-	15	Canada
MEKSİKA	-	1	-	-	-	-	Mexico
YENİ ZELLANDA	4	31	-	7	-	13	New Zealand
SİRBİSTAN	-	-	-	1	-	2	Serbia
MALTA	114	102	57	86	61	93	Malta
İSRAİL	-	29	1	20	1	17	Israel
DİĞER	157	607	72	563	104	586	Others
YABANCI TOPLAM	1 717	6 097	877	6 980	703	4 356	T. Foreign
TÜRK	2 371	397	3 269	505	3 295	2 300	Turkey
GENEL TOPLAM	4 088	6 494	4 146	7 485	3 998	6 656	Grand Total

Sarı Bayraklı Yat : Yabancı bir ülkeden, bir başka ülkenin limanına giriş yapmakta olan yatlara Sarı Bayraklı Yat denmektedir.
Flag Q Yatches : Which come a foreign country and arrived in another countries ports.

T : Ticari Ö : Özel
C : Commercial P : Private

Kaynak:Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tablo 91: Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Boylarına ve Bandıralarına Göre Dağılımı (2018)

BANDIRA	BOYLARI - LOA (meters)							TOPLAM
	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 +	Total
ALMANYA	2	16	56	65	33	26	6	204
AVUSTURYA	-	-	10	10	2	5	1	28
BELÇİKA	1	-	4	16	4	3	-	28
DANİMARKA	-	-	4	4	4	2	-	14
FİNLANDIYA	-	-	1	3	-	1	-	5
FRANSA	-	3	31	36	7	13	4	94
HOLLANDA	-	-	28	36	40	17	8	129
İNGİLTERE	2	7	77	109	99	223	202	719
İRLANDA	-	-	-	1	-	2	-	3
İSPANYA	-	-	1	-	1	-	1	3
İSVEÇ	-	1	8	5	4	1	-	19
İTALYA	1	6	10	23	8	15	6	69
LÜKSEMBURG	-	-	-	-	-	-	2	2
PORTEKİZ	-	-	-	-	-	-	-	-
YUNANİSTAN	1	16	129	53	33	25	12	269
ÇEK CUM.	-	-	-	-	1	1	-	2
İSVİÇRE	-	1	7	13	6	2	-	29
İZLANDA	-	-	-	-	-	-	-	-
MACARİSTAN	-	-	-	-	-	-	-	-
NORVEÇ	-	-	-	2	-	-	-	2
A.B.D.	1	42	147	310	219	334	120	1 173
AVUSTRALYA	-	-	7	22	13	10	1	53
JAPONYA	-	-	-	-	-	-	-	-
KANADA	-	-	3	14	-	5	1	23
MEKSİKA	-	-	-	-	-	-	-	-
YENİ ZELANDA	-	-	6	10	6	1	-	23
SİRBİSTAN	-	-	-	1	-	-	-	1
MALTA	-	-	4	10	17	35	124	190
İSRAİL	-	-	4	7	4	2	1	18
DİĞER	1	12	39	111	73	141	414	791
YABANCI TOPLAM	9	104	576	861	574	864	903	3 891
TÜRK	3	102	603	1 041	816	1 244	686	4 495
GENEL TOPLAM	12	206	1 179	1 902	1 390	2 108	1 589	8 386

2.9.5.2. Yat Limanı Yatırımları ve İşletmeciliği

İtalya'nın 6500 km. uzunluğundaki kıyılarında 379, İspanya'nın 4964 km uzunluğundaki kıyılarında 356, Hırvatistan'ın 5835 km uzunluğundaki kıyılarında 159 adet yat limanı varken, 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 83 adet yat bağlama yeri bulunmaktadır.

Dünya genelinde 19.000 adet yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5000 adet yat limanı mevcuttur.

Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibariyle 25 adet marina varken, 2019 Yılı sonu itibariyle bu rakkam 83 adete (40'ı Bakanlıktan Belgeli Yat Limanı) ulaşmıştır.

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" tesisleri 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"dür.

2008 yılında Marinası olan Belediyeler Birliği'nce (AEMA) Avrupa Birliği dışında ilk ve tek üyesi olarak Fethiye Belediyesi seçilmiştir.

Ülkemizin toplam kıyı uzunluğu 8333 kilometre olup, 2017 yılı sonu itibariyle Ülkemiz kıyılarında yeni yatırımlar ile 83 adet (40 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.

<u>Yap-İşlet-Devret Modeli ile İhale Edilerek İnşaatı Devam Eden Tesisler</u>	<u>İhale Edilecek Yat Limanları</u>
Antalya Gazipaşa Yat Limanı	İzmir Karaburun Yat Limanı
Muğla Datça Yat Limanı	Silivri Yat Limanı
Muğla Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri	Tekirdağ Yat Limanı
Karasu Yat Limanı	İzmir Çeşme Şifne Yat Limanı
Tekirdağ Yat Limanı	İzmir Seferihisar Ürkmez Yat Limanı
Haliç Yat Limanı ve Kompleksi	İzmir Yeni Foça Yat Limanı
	Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı

2.9.5.3.Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği

Seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmdir. 1980'den beri yıllık gelişme oranı %8'lerdedir. Hızla büyüyen kruvaziyer gemileri 3000- 3500 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.

Dünya genelinde son bir yılda 14 milyon kişi kruvaziyer gemiler ile seyahat yapmıştır. Bunun 10 milyona yakını (9,747) Amerikalı, 4 milyonu da Avrupa ve diğer ülkelere aittir. Kruvaziyerlerin çoğu Karayipler'de seyir etmektedir.

Ancak Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde bir artış görülmektedir. En büyük grup (%48) Carnival'in sahip olduğu Carnival- Costa- Aida ve onu takip eden Caribbean (%24) de Avrupa'dan kruvaziyer seferlerini çoğaltmaktadır. Türkiye limanları da program dahilindedir. İstatistiklere göre limanlarımıza kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların sayısı 1 milyonu aşmıştır.

2009 yılında 22,039 yatak kapasitesine sahip 12 adet yeni geminin hizmete girmesi 2010 yılında 30 adet daha yeni gemi siparişi ile kruvaziyer turizmde genel artış hızla devam etmektedir. Böylelikle artış %30'lara erişmektedir. 15 yıl sonra 600,000 yatağa erişilebileceği değerlendirilmektedir. Bu durumda limanlarımıza gelecek olan kruvaziyer turist sayısı 3 milyona ulaşacaktır.

Ülkemize gelen turistlerin ancak %15'inin yüksek gelirli olduğu göz önüne alındığında zengin turist anlayışı alternatiflerden biri kruvaziyer turizmdir.

Son yıllarda, ülkemizin kruvaziyer sektöründeki en büyük gelişme kruvaziyer limanlarımızın birçoğunun özelleşmiş olmasıdır. Günümüz itibari ile her liman kendi trafiğini arttırmak amacıyla yenilenme ve yatırım yapma gayreti içerisinde. ISPS Code güvenlik sistemi, bu yatırımların bir bölümünü oluşturmaktadır.

Geçmişte âtil olarak değerlendirilen limanımız, ziyaretçi sayılarına bakıldığında Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek duruma gelmişlerdir. Dünya çapında bu denli hızlı büyüyen bir sektörde limanlarımızın da aynı gelişmeyi yakalamak zorundadır. Akdeniz

çanağında tüm ülkeler liman yatırımlarını hızlandırmışlar, rekabet güçlerini arttırmak gayreti içerisindeyler.

Tablo 92: Ülkeler Bazında Avrupa Kruvaziyer Pazarı Büyüme Oranı

YILLIK BÜYÜME	2012	2013	2014	2015	2016	5 YILIN ORTALAMASI 2012-2016
Almanya	11.2	9.2	5	2.4	11.3	7.8
Fransa	9	8.2	13.7	3.1	-6.2	5.7
İsviçre	8.1	15.7	-5.9	-2.2	0	3.1
Avusturya	3.8	17.6	-3.5	-7.1	1.5	2.5
İngiltere ve İrlanda	0.1	1.5	-4.9	8.8	5.6	2.2
Benelüks Devletleri	6.2	10.7	-0.2	-6.8	0.1	2
İtalya	-9.4	4	-3.1	-4.1	-7.1	-3.9
İskandinavya	6	-10.9	5.6	-24.3	-2.2	-5.2
İspanya	-18.1	-17.6	-4.3	2.8	4.2	-6.6
Diğer	20.9	20.2	-0.6	-3	-2.9	6.9
TOPLAM	1.2	3.5	0.4	3	1.9	2

Türkiye için uzun vadeli planlar ve alt yapılar üzerinde çalışılması gerekmektedir. Türkiye'nin 2 adet kruvaziyer anlamında yolcu gemisi (feribotu) vardı. Ancak, bahsekonu gemiler yabancı ülke ortaklı bir şirkete devrolması ile birlikte henüz Ülkemiz bayrağını taşıyan bir türk şirkete ait Kruvaziyer Gemimiz bulunmamaktadır. T.C.Başbakanlık Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 13 Ocak 2007 Tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununun Deniz Turizmi ile İlgili Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanunda ilk defa Kruvaziyer Turizm tanımı yer almış olup, böylelikle ülkemizde kruvaziyer gemi inşaatı ve sektörü yeni bir ivme kazanacak ülkemiz kıyılarının turizm açısından değerlendirilme çeşitliliği artarak döviz kazancında ülke ekonomisine önemli girdiler sağlanacaktır.

İzmir Limanı bir özelleştirme dönemine girmektedir. Bodrum Kruvaziyer Terminali Projesi ise uzun yıllardır ülkemizin ve özellikle Bodrum'luların gündeminde yer alan Bodrum Yolcu İskelesi, 2003 yılında Yap İşlet Devret sistemiyle DLH Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilmiş olup, 2008 yılında faaliyete geçmiştir. Böylelikle, 200 metre uzunluğunda bir ana iskele ile feribot ve tekne yanaşma yapılarından oluşmuş olan Bodrum Yolcu İskelesi, ülkemizin ilk tam kapsamlı ve modern kruvaziyer terminali olarak hayata geçmiştir. Bodrum'un turizm potansiyelinde önemli bir sıçrama yaratması beklenen terminalin, günümüz şartlarına uygun boyut ve kapasitede yapılabilmesi için çalışmalar da bir yandan devam etmektedir.

Ayrıca, Marmaris'te hizmet vermekte olan kruvaziyer limanı her geçen yıl artan gemi ve yolcu trafiği yanında büyük ve modern tip yolcu gemilerinin uğrak yeri olmuştur. Limanın kapasitesinin artırılması ve yeni yanaşma yerleri oluşturulması için planlama ve avan projelendirme çalışmaları devam etmektedir.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın tasarı halindeki 2023 Turizm Stratejisine göre aralarında Galata ve Haydarpaşa limanlarının da bulunduğu 10 civarında kruvaziyer liman yapılması hedefine ilişkin olarak; Galataport Kruvaziyer Liman alt ve üst yapısını tamamlayarak 2019 yılınının Mayıs ayında ilk gemisini karşılamaya hazırlanmaktadır.

Dünya Kruvaziyer Şirketleri İstanbul'u Kalkış-Varış Limanı (Turn-Around Port) Olarak İlan Ederek Gelişme Programına Almışlardır.

- Akdeniz'de
- Ana Limanlar;
- Barcelona

- Venedik
- Napoli
- Pire
- *Ek Olarak;*

İstanbul
İzmir
Antalya

İstanbul, İzmir ve Antalya ile birlikte Ek Liman olarak lanse edilen St. Petersburg tüm şartları tamamlayarak 2008 yılında Turn-Around Port olmaya hak kazanmıştır
Ana Liman Olabilmek İçin;

- Dünya Kenti Olması
- Modern ve Kruvaziyer Limanına Yakın Hava Limanına Sahip Olması,
- Limana Yakın Otellerin Olması
- Ulaşım Yollarının Yeterli Olması
- Kruvaziyer Gemi Yolcu Trafiğine Uygun Modern Yolcu Terminali Olması,2500-5500 Yolcu Kapasiteli Gemiler İçin Uygun Rıhtım Olması,

Gerekmektedir. İstanbul, İzmir ve Antalya bu şartların tümüne sahiptir.

İlk kez 1831 yılında İtalya'dan yola çıkıp İzmir'i de kapsayan bir Akdeniz turu ile başlayan kruvaziyer turizmi, 2013 yılı sonunda dünya genelinde 20.9 milyon yolcuya ulaşmıştır.

2013 yılında, söz konusu 20,9 milyon kişinin 2,2 milyonu Türkiye limanlarını ziyaret etmiştir. Bir başka deyişle toplam kruvaziyer turistinin yaklaşık %11'inin yolu Türkiye'den geçmiştir.

Beklentiler bu yıl dünya genelinde kruvaziyer turist sayısının 22 milyona ulaşması. Bu da yaklaşık %5'lik bir artış beklentisi demek. Dünya limanları %5'lik büyüme hedefleri ile yola devam ederken, Türkiye dünya ortalaması üzerinde büyüme potansiyeli vaat etmiştir.

Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemilerinin %40'a yakını Yunanistan'daki Pire Limanı'ndan hareket ettiği için bu ülkedeki negatif gelişmeler direkt Türkiye'yi de etkiler hale gelmiştir. Pire Limanı'nda yaşanan olumsuzluklar nedeniyle rezervasyonlarını Batı Akdeniz'e kaydırma eğilimi gösteren dev kruvaziyer şirketlerin bu stratejisi Türkiye'nin bu alanda büyüme oranını da yarıya düşürmüştür.

Yunanistan faktörüne rağmen kruvaziyer yolcuların Türk turizminde önemi giderek artmaktadır. 2003 yılında sadece 581 bin kruvaziyer yolcuyu ağırlayan sektör, 11 yılda %285 gibi büyük bir artışa imza atarak 2014 yılında ufak bir düşüşle 1,8 milyon yolcuya ulaşmıştır. Oysa aynı dönemde dünya kruvaziyer turisti sayısındaki artış %150'lerde kaldı. Yani Türkiye dünya genelinin 2 katına yakın bir büyümeye imza atmıştır.

2013'te 2,2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'ye ziyaret ederken, bu rakam 2014 yılında başlayan Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile birlikte 2016 yılında dünyada yaşanan global kriz ve terör tehdidi kruvaziyer şirketlerinin, Doğu Akdeniz'den Uzak Doğu Kruvaziyer turlarına yönelmesi sebep olmuştur.

Kruvaziyer turisti, sağladığı gelir açısından da Deniz Turizminin yükselen yıldızı olmuştur. Kruvaziyer turistinin 7 günlük bir seyahatte gemide harcadığı tutar ortalama bin 719 dolardır. Yani kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 36 milyar dolara ulaşmış durumdadır. Bu rakama, kruvaziyer turistinin gemi dışında yaptığı harcamalar dahil değildir. Kruvaziyer turist, normal bir turistin ortalama 3 katı kadar harcama yapmaktadır.

Örneğin; Türkiye'de normal bir turistin günlük ortalama harcaması 50-55 dolar seviyesindeyken, transit bir limanda kruvaziyer turisti için bu rakam 120 doları, ana limanlarda ise 150 doları geçmektedir. Kruvaziyer tayfası da limanlarda günlük ortalama 70 dolar harcama

yapmaktadırlar. Bu rakamlar baz alınarak yapılan hesaba göre, kruvaziyer turisti ve tayfasından Türkiye'de esnafa yaklaşık 400 milyon dolar para bırakmaktadır.

Özetle;

2013'te 2,2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'ye ziyaret ederken, bu rakam 2014'te dünyada yaşanan ekonomik krizle birlikte Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile kruvaziyer şirketlerinin Batı Akdeniz turlarına yönelmesi sebebiyle 1,8 milyon turiste ulaşmıştır.

- Dünyadaki tüm kruvaziyer turistlerinin %11'inin yolu Türkiye'den geçmektedir.
- Bir kruvaziyer turistinin 7 günlük gemi harcaması ortalama bin 719 dolardır.
- Türkiye'de günlük turist harcaması (konaklama ve ulaştırma hariç) ortalama 50 dolar, kruvaziyer turistinin limanlarda yaptığı günlük harcama ise ortalama 120-150 dolardır.
- Türkiye'ye gelen turistlerin %30'unun durağı İstanbul olmakla birlikte, İstanbul'u Kuşadası ve İzmir takip etmektedir.
- Dünya genelindeki 20,9 milyon kruvaziyer turistin %84'ü ABD'lidir.
- En çok tercih edilen rota %37,3 ile Karayipler ve Bahamalar. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz Bölgesi %19,1 ile ikinci sırada yer almaktadır.

Dünya ekonomisinde 2008-2009 krizinin yaralarını sarmasıyla birlikte yeniden büyümeye başlayan kruvaziyer turizmde Türkiye'nin de yükselişi sürmektedir. Son 11 yıla bakıldığında sadece 2009 yılında gerileme yaşayan Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısı 2013 yılında 2,2 milyonu geçerek, dünyadan aldığı pay %11'e çıkmıştır. Son 10 yılda büyüme oranı %285 olarak gerçekleşmiştir. Kesinleşen rezervasyonlar ve ön talepler dikkate alındığında Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısının 2019 yılında da tekrar %2-3 seviyesinde artış sağlamıştır.

Tablo 93: Varış Yerleri Bazında Dünya Kruvaziyer Pazarı

YOLCULAR	2012	2013	2014	2015	2016	2015-2016 YILLARI % DEĞİŞİM ORANI
Akdeniz ve Atlantik Adaları	3.456	3.574	3.433	3.443	3.363	-2.3
Kuzey Avrupa	1.333	1.385	1.376	1.362	1.386	1.8
Karayipler ve Gerisi	1.350	1.400	1.578	1.652	1.925	16.5
TOPLAM	6.139	6.359	6.387	6.457	6.674	16

Kruvaziyer Turistin %30'u İstanbul'a gelmektedir. Türkiye'ye gelen kruvaziyer turistlerinin %30'unun durağı İstanbul oldu. Bunu %25.7 ile Kuşadası ve %21.7 ile İzmir takip etmiştir.

İstanbul, Kuşadası Ve İzmir Yolcuların % 75'ini Ağırlamaktadır.

Dünyada kruvaziyer turizmi 2013 yılında 20,9 milyon kişiye ulaşırken, bu rakam 2014 yılında ise 18 milyon olarak gerçekleşmiş olup, 2018 yılı için beklenti 24,1 milyon kişidir. 2015 yılında kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 40 milyar dolara ulaşmıştır. Sektörün en büyük 3 şirketi Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises ve Norwegian Cruise yolcuların %79,4'üne, gelirin %71,8'ine sahiptir. Yolcuların ve tayfaların 2015 yılında limanlarda yaptığı doğrudan harcama yaklaşık 19,2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Kruvaziyer turizminin %84 gibi önemli bir kısmı ABD'li turistlerden oluşmaktadır. 2013 yılında 17,6 milyon ABD'li kruvaziyer yolculuğuna çıkarken, bunların 11,7 milyonunun yolculuğunun başlangıç noktası da ABD. 1990 yılından bu yana toplam 200 milyonu aşkın yolcu kruvaziyer turizmini tercih etmiştir. Bu rakamın %40'ı son 5 yılda yolculuk yapmıştır. Ortalama bir kruvaziyer yolculuğu 7 gün sürerken, kruvaziyer turistlerinin en çok tercih ettiği rota ise %37,3 ile Karayipler ve Bahamalar olarak gerçekleşmiştir. Bunu %19,9 ile Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz bölgesi takip etmiştir.

Bölge	Pay (%)
Karayipler/Bahamalar	37,3
Akdeniz	19,9
Avrupa (Akdeniz hariç)	9,8
Asya	3,6
Avustralya/Yeni Zelanda/G. Pasifik	4,1
Alaska	5,4
Güney Amerika	3,4
Diğer	16,5

Kruvaziyer yolcularının yaş ortalaması 50'dir. Yapılan araştırmalar yolcuların ortalama yıllık gelirinin 100-110 bin dolar seviyesinde olduğunu ortaya koymaktadır. Yolcuların kruvaziyer turizmini tercih etmesinin önemli nedeni 'eğlenceli ve hesaplı lüks' olarak öne çıkmasıdır. Yolcuların %86 gibi önemli bir kısmı evli ve %75'i zaten seyahate eşleriyle katılmaktadır.

Kruvaziyer turistinin gemide yaptığı harcama 7 günlük bir ortalama seyahat için 1.719 dolardır. Bu miktarın %75'i bilet parasına gitmektedir. Gemide yapılan diğer harcama kalemleri ise casino, bar, iniş giderleri ve spa olarak öne çıkıyor. Buna ek olarak, kruvaziyer turisti ve gemi tayfalarının indiği limanlarda yaptığı harcamanın 2015 yılında 19,2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Harcama kalemi	Harcama (\$)
Bilet	1.304
Seyahat sırasında harcama	415
<i>Casino/Bar</i>	222
<i>İniş giderleri (Kruvaziyere kalan)</i>	81
<i>Spa</i>	40
<i>Diğer</i>	61
TOPLAM HARCAMA	1.719

Kruvaziyer turizminden en çok hangi limanların kazandığına bakıldığında ABD'de Florida'nın açık ara lider olduğu göze çarpmaktadır. Florida'da 3 kruvaziyer limanının toplam geliri yaklaşık 1,5 milyar dolardır. Miami Limanı 605 milyon dolarlık gelire dünya lideri konumundadır. Dünya sıralamasında 4'üncü olan, Avrupa'da ise ilk sırada yer alan liman ise Barselona'dır.

Sıra	Şehir	Liman	Gelir (milyon dolar)
1	Florida	Miami	605
2	Florida	Fort Lauderdale	500
3	Florida	Port Canaveral	493
4	Barselona	Barcelona	382
5	Roma	Civitavechia	373
6	Bahamas	Nassau	349
7	Mexico	Cozumel	278
8	Venedik	Venice	255
9	Southampton	Southampton	243
10	Texas	Galveston	194

2023 HEDEFİ VE YENİ LİMANLAR: Gelir düzeyi yüksek bir turizm kitlesi demek olan kruvaziyer turizm, Türkiye için de büyük önem taşımaktadır. Bunun için kuşkusuz ilk etapta gerekli olan şey ise liman sayısını artırmak. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 'Türkiye Turizm Stratejisi 2023 hedefinde de de yeni limanlar yer alıyor. Buna göre,

- Samandağı Kruvaziyer Limanı,
- Antalya Kruvaziyer Limanı,
- Çeşme Kruvaziyer Limanı,
- Çanakkale Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı,
- İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı,
- Samsun Kruvaziyer Limanı,
- Trabzon Kruvaziyer Limanı, programa alınmış durumda.

Söz konusu stratejik hedeflerden İstanbul Home Port ilan edilmesine ilişkin gelişmelere ilişkin olarak ;

-Galataport Kruvaziyer Limanı alt ve üst yapısını tamamlayarak, 2019 yılının Mayıs ayında ilk gemisini karşılamaya hazırlanmaktadır.

- 2019 yılında tüm alt ve üst etüd çalışmaları tamamlanan Yenikapı Kruvaziyer Limanı 2022 yılında uluslararası kruvaziyer gemilere ev sahipliği yapmaya hazırlanmaktadır.

- Ayrıca Zeyport 150 m altı kruvaziyer gemilerin yanaşmasına elverişli olup, tarihi yarım adaya yakın olması ile butik kruvaziyer gemilere hizmet vermeye hazırdır.

- Atköy Marina ise yeni plan revizyonu ile Mega Yatlar için ayrı bir alan oluşturarak Türkiye'nin ilk Mega Yat Limanı alanını oluşturmuştur.

Buna göre Turizm Sektöründe Başarmamız Gerekenler

1. Turizm çevre ve altyapı dengesinin kurulması ve çevre bilincinin oluşturulması
2. Yeterli düzeyde tanıtım
3. Fiyat dengesi
4. Kalifiye eleman
5. Ülke geneline yayılma
6. İç turizmde tatil bilincinin artırılması
7. Turizm sezonunun 12 aya çıkartılması
8. Verimlilik örgütlenmesinin sağlanması, sektörel güvencelerin oluşturulması

Türkiye Turizm Sektörünün Güçlü Yanları

1. İklim, doğal kaynaklar ile tarihi değerlerin varlığı ve henüz büyük oranda bozulmamış çevre
2. Ana pazarlardaki tanınmışlık, pazar payının yüksekliği ve buralarda Türkiye spesiyalisti seyahat organizatörleri ve uçak şirketlerinin varlığı
3. Akdeniz çanağındaki rakip ülkelere göre daha yeni ve daha nitelikli tesislerin varlığı
4. Halı, deri, konfeksiyon ve mücevher başta olmak üzere alışveriş olanakları, yöresel potansiyele bağlı olarak gelişen el sanatları ve el sanatı ürünlerinin varlığı
5. Turizmin çeşitlenmesine olanak veren coğrafi yapı ve ulaşım olanakları

Türkiye Turizm Sektörünün Zayıf Yanları

1. Sağlık, teknik altyapı ve enerji konularında yetersizlik
2. Turizmde yeterince çeşitlendirmeye ve coğrafi yaygınlaştırmaya gidilmemesi
3. İç turizm ile ilgili stratejik planlama eksikliği
4. Rekabet üstünlüklerimizin ortaya konulmasındaki güçlükler nedeni ile pazarlamanın düşük fiyatlara yapılması, düşük fiyatların bir çekim unsuru haline gelmesi
5. Ulaşım olanaklarının yetersizliği (Havayolu, Demiryolu vb.)

Bu tespitler ışığında, zayıf alanlarının iyileştirilerek, Ülkemizin mevcut Kruvaziyer Turizmini arttırmaya çalışılmak için ülkemizin önemli turizm alanlarının tanıtımının yapılması, yabancı basın, fuar, seminer, konferans v.b. yurtdışı tanıtımlarına daha çok ağırlık verilerek,

iyi bir pazarlama strateji geliştirilmesi ve Ülkemiz Kruvaziyer Limanlarını Turn- Around Port (Kalkış-Varış) Limanı Haline getirmeliyiz.

Kaynaklar: CLIA ve Med Cruise Verileri
TURSAB Kruvaziyer Raporu
DTGM Verileri

2018 yılında 303 adet gemi ile 294.743 adet yabancı uyruklu yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir.

2019 yılında 344 adet gemi ile 300.896 adet yabancı uyruklu yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir.2020 yılında Ülkemiz Limanlarına uğrayacak Kruvaziyer Gemilerde artış beklenmektedir.

Grafik 99: Yıllar İtibariyle Ülkemiz Limanlarını Ziyaret Eden Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları (2010-2019)



Kaynak : Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 94: Yıllar İtibari ile Ülkemiz Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

LİMAN	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	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

2.9.5.4. Dalış Turizmi ve Su Sporları 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 kapatılmıştır.

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 ilgili Yönetmelik gereği kurulacak Komisyonun değerlendirilmesine bırakılmıştır.

Bodrum-Turgutreis yakınlarındaki ve birçok antik batık gemi kalıntısını bünyesinde bulunduran Yassıada, Kaş yakınlarındaki Kekova batık kenti ve Çanakkale bölgesinde bulunan 1. Dünya Savaşının gemi kalıntıları kontrollü olarak dalış turizmine açıldığı durumda Türkiye Kültür Dalış Turizmi açısından dünyanın en önemli ülkeleri arasında olacağı değerlendirilmektedir.

Gelişen teknoloji sonucu eğlence ve spor amaçlı deniz araçları ortaya çıkmıştır. (Sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt v.s.) Özellikle otel veya tatilköyü önlerinde faaliyet gösteren rekreatif su sporları işletmelerinin sayısı ülke genelinde yaklaşık 700'dür. Su sporları, adı spor olsa bile sermaye-emek-bilgi yoğun birer ticari işletmelerdir. 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 önemi 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 geçtiğimiz yıllarda SU SPORLARI MERKEZİ ilan edilmiş olup, anılan bölge kürekçilerin ve yelkencilerin odağı haline gelmiştir. Fethiye Körfezinde her yıl Mart aylarında uluslararası kürek yarışları düzenlenmektedir.

Çeşme Yarımadası, öncelikli yatırımlara dahil edilerek turizm sezonunu 12 aya çıkartacak yap-işlet-devret modeli uygulanmalıdır. Çeşme Yarımadası'nda sportif aktiviteler için kamp turizmi (futbol, basketbol), jeotermal seracılık, Alaçatı'da dünya çapında sörf okulu, yat limanı bölgesi, balıkçılık ve turizme öncelik tanınabilecek niteliktedir.

Tablo 95: Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Süstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri

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

2.9.6. Diğer Unsurlar

2.9.6.1. Eğitim

Denizcilik eğitimi, toplumun tüm kesimlerine optimal seviyede yansıtılmalıdır. Kalkınmanın, çağdaşlaşmanın ve dışa açılmanın esasını oluşturan eğitimin en önemli işlevlerinden biri de nitelikli insan gücünü yetiştirmektir. Belirlenen nitelikteki insanı yetiştirmek, ancak iş alanlarının gereksinim duyduğu bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazandıracak eğitim öğretim ortamının sağlanmasıyla mümkündür.

Özellikle kamu ve özel sektör kuruluşlarının denizcilik eğitimi alanına gerekli önemi göstermemeleri sonucu bir yandan kamunun eğitim maliyetini arttırmakta, diğer yandan da verilen eğitimin kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Denizcilik eğitimi alanında karşılaşılan sorunların ana başlıkları aşağıda sıralanmıştır.

- Günlük deniz gezileri yapan işletmelerin gereksinim duyduğu işgücünün yetiştirilmesinde darboğazlar vardır.
- Deniz turizmi alanında çalışan ya da gereksinim duyulan personeli yetiştirmek üzere açılmış olan orta ve yüksek öğretim düzeyindeki eğitim kurumları yetersizdir.
- Yaygın eğitim alanında özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitimi nitelikli değildir.
- Denizcilik eğitimi konusunda Denizcilik Müsteşarlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında istenilen düzeyde koordine sağlanamamıştır.
- Turizm meslek yüksek okulları ile turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmi ile ilgili derslere yeterince yer verilememektedir.

Bu sorunların çözümüne yönelik olarak:

- Deniz turizmi alanında çalışan personeli yetiştirmek üzere orta öğretim düzeyinde resmi ve özel Anadolu Meslek Liseleri ile yat limanlarının bulunduğu yörelerdeki Anadolu Meslek Liseleri bünyesinde denizcilik eğitimi bölümleri açılmalıdır. Nitekim Bodrum Anadolu Meslek Lisesi bünyesinde yıllardır yatçılık eğitimi veren okul, sektör ve Milli Eğitim Bakanlığı'nın müştereken hazırladığı müfredatıyla bu konuya iyi bir örnektir.
- Denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarında yat işletmeciliği, deniz turizmi vb. alanlarda çalışacak elemanların yetiştirilmesi için gerek duyulan bölümler açılmalıdır.
- Yaygın eğitim alanında Özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitim, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu becerikli insan gücünü yetiştirebilecek nitelikte olmalıdır.
- Denizcilik eğitimi konusunda ilgili birimler arasında koordinasyon sağlanmalıdır.
- Turizm meslek yüksek okullarında ve turizm alanında eğitim veren işletmecilik fakültelerinde yat turizmiyle ilgili derslere daha fazla yer verilmelidir.

2.9.6.2. Tanıtım

Ülkemiz deniz turizmi sektörünün yurtdışındaki tanıtımı 1985 yılından öncesine gitmektedir, ancak bu tanıtım genel olarak Düsseldorf Deniz Turizmi Fuarında yapılan çalışmalarla sınırlı kalmıştır. Denizcilik fuarlarında gerçekleştirilen tanıtım çalışmaları, tamamıyla Turizm Bakanlığı bilgisi doğrultusunda ve Bakanlık bütçesinin elverdiği ölçüler içinde, yurt dışındaki Turizm Müşavirlikleri vasıtası ile yapılmıştır.

Deniz Turizmi Sektörü'nün tanımlarda yer alması doğrultusunda geniş bir çalışma başlatılmıştır.

Diğer ülkelerdeki tanıtım faaliyetlerine bakıldığında Yunanistan, İtalya, Fransa ve İspanya sürekli olarak söz konusu fuarlarda yer almaktadır. Tunus, İsrail, Slovenya ve Ukrayna ise deniz turizmi fuarlarında yeni yer almaya başlamışlardır.

2.9.6.3.Ekonomi

Deniz turizmi ülkemiz için çok önemli bir gelir kaynağıdır.

2023 yılında AB ülkelerindeki emekli nüfusun 100 milyonu aşacağı değerlendirilmektedir. Bu potansiyelin rasyonel bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Deniz Turizmi önemli bir gelir kaynağımız olmakla birlikte düzenli bir döviz istatistiğine sahip değildir. Deniz turizmi içindeki tüm sektörler Deniz Turizmi Yönetmeliği ile belgelendirilmeli ve döviz girdileri istatistiklerindeki sapmalar düzeltilmelidir.

2.9.7.Amaç ve Stratejiler

2.9.7.1.Stratejik Amaçlar

Deniz Turizmi Sektörünün stratejik amaçlarının en başında Türkiye Kıyıları Makro Plan Projesi çerçevesinde kıyılarımızın planlanarak, deniz turizmine elverişli koy, körfez ve kıyılarımızın belirlenmesi ve belirlenen bölgelerinin ekolojik dengesini bozmayacak şekilde yapılacak düzenlemelerle yeniden bölgesel kalkınma planlarını gerçekleştirilmesidir.

2.9.7.2.Hedef ve İlkeler

Türkiye, deniz turizmi bakımından İspanya, Fransa, İtalya, Hırvatistan ve Yunanistan'ın gerisindedir. Ancak yat limanları ve yatlarda üretilen turizm hizmetleri ile yat limanları ve çekek yerlerinde verilen onarım hizmetleri bakımından Akdeniz'de önemli bir rol oynamaktadır.

Türkiye kıyılarında sadece 10 Bin yat ağırlanabilmektedir; çünkü marina sayısı ve çeşidi yetersizdir. Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre, Türkiye'de 300 kıyı tesisi bulunmaktadır.

Limanlar yedi kuruluşun ilgi alanındadır, kurumlar arası koordinasyon sağlanamamaktadır. Deniz turizmi 10 milyar dolarlık gelir vadeden bir sektördür.

2.9.8.Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2013-2018)

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2003-2018) Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından çalışmaları sürdürülen Türkiye Turizm Stratejisi, turizm sektöründe, kamu ve özel sektörün yönetim ilkesi çerçevesinde işbirliğini gündeme taşıyan ve stratejik planlama çalışmalarının yönetim ve uygulanma süreçlerinde sektörün önüne bir yol haritası konularak yönlendirilmesi temel amaç olarak kabul edilmiştir.

2.9.9.Sonuç ve Değerlendirme

Tüm bu verilerin ışığında; Türkiye için çok önemli bir gelir kaynağı olan deniz turizminde arzu edilen seviyeye ulaşılamadığı saptanmaktadır. Türkiye'de turizm anlayışı, turizmin tamamlayıcı unsuru olan konaklamayı esas kabul etmekte, ana amaç olan unsurları ise tâli faktör olarak görmektedir. Kongre ve bilimsel turizm dışında tarihi, kültürel, dini ve doğal motifler de turizmin önemli unsurlarıdır. Türkiye'ye gelen turistlerin %80'inden fazlasının deniz varlıkları için geldiği Turizm Bakanlığı tarafından teyid edilmektedir. Deniz turizminin Türkiye'nin turizm gelirleri içinde tâli unsur olarak algılanmasına karşılık, %20'lik payı oluşturmaktadır. Deniz Turizminde ülkemizin güçlü yönleri şu şekilde sıralanabilir:

- Coğrafi konum
- Pazar büyüklüğü
- Ülkemizin zengin bir tarihe ve kültür varlıklarına sahip olması
- Deniz turizmi için doğal imkân ve kabiliyetlerin fazlalığı
- Akdeniz Çanağında beş altın çıpalı marinaların yarısından fazlasının ülkemizde olması
- Bakım onarım hizmetlerimiz

Zayıf taraflarımız:

- Marinalarımızın kapasitelerinin tam olarak kullanılmaması
- Bürokratik işlemlerin fazlalığı
- Marina yatırımlarının projelendirilmesi konusunda bürokrasinin azaltılması ve yatırımın hızlandırılması amaçlı Yuvarlak Masa yönteminin ülkemizde uygulanmaması
- Denizcilik ve turizm eğitimi eksikliği
- Uluslararası lobi çalışmalarının yetersizliği

Bunların yanısıra Akdeniz ülkeleriyle rekabet eksikliği, bölgesel istikrarsızlık, makro ekonomik istikrarsızlık, kötü imâj ve tanıtım gibi ülkemiz turizmi için en büyük tehdit ve riskleri oluşturan faktörlere rağmen; iyi bir tanıtım atağıyla ve diğer sorunların da giderilmesiyle, ülkemiz yat turizminde Akdeniz'in en tercih edilen ülkelerinden biri olma özelliğini, artan bir taleple sürdürme şansına sahip olacaktır. Türkiye'nin deniz turizminden optimal anlamda yararlanabilmesi için liman ücretlerinin düşürülmesi, marina yatırımlarının tamamlanması ve yeni marinaların yapılması, ekonomik getirisi çok yüksek bir turizm türü olan kruvaziyer turizmin teşvik edilmesi ve müteşebbislere finansmanda gerekli kolaylıkların sağlanması, yat turizminin ve su sporlarının desteklenmesi, çok önemli bir potansiyeli bünyesinde barındıran turizme uygun sörf alanları ve dalış alanlarının hizmete sokulması gerekmektedir.

Bu uygulamaların gerçekleştiği durumda Türkiye deniz turizminde dünyanın en iyi birkaç ülkesinden biri olma imkân ve şansına sahip olacaktır.

Onuncu Kalkınma Planı ÖİK Raporu SWOT Sonuçları

Türkiye'nin turizm sektöründeki güçlü-zayıf yönleri ve karşı karşıya olduğu fırsat-tehditleri belirleyebilmek için devletin resmi politika belgesi olan ve T.C Kalkınma Bakanlığı'nın hazırladığı Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Turizm Özel İhtisas Komisyonu (O.İ.K) Raporu'ndan yararlanılmıştır. Bu raporda dünyadaki ve Türkiye'deki turizm eğilimleri dikkate alınarak, Türkiye'nin karşı karşıya bulunduğu fırsat ve tehditler ile güçlü ve zayıf yönler aşağıdaki şekilde ortaya konmuştur (Onuncu Kalkınma Planı, Turizm Ö.İ.K Raporu, 2014, s. 33-36):

"Türkiye Turizminin Güçlü Yönleri (G)

- İklim koşullarının farklı turizm türlerinin sunulmasına olanak vermesi,
- Anadolu'nun zengin tarihi, kültürel mirası ve doğası ile sunulan turizm ürününün çeşitliliği,
- Somut olmayan kültürel miras unsurlarının zenginliği,
- Türk insanının konukseverliği,
- Turizm olgusuna çabuk adapte olabilecek genç ve dinamik nüfus yapısı,
- Özgün sosyo-kültürel özellikler ve Doğu ile Batının egzotik bileşimi,
- Ana pazarlardaki tanınmışlık/pazar payındaki yükseklik/Türkiye hakkında uzmanlaşmış seyahat organizatörlerinin ve uçak şirketlerinin varlığı,
- Uzak pazarlar için henüz keşfedilmemiş bir varış noktası olması,
- İç turizmde hareketlenme yaşanması,
- Turizmin çeşitlenmesine olanak veren coğrafi yapı ve ulaşım olanaklarının bulunması,
- Türkiye ekonomisinin göstergelerindeki iyileşme ve yatırımcıların ilgisinin artması,
- Uluslararası turizmde değişen talep yapısına uyum sağlanması,
- Kış turizmine uygun alanların varlığı ve kış turizmine uygun kamu yatırımlarının yaygınlaşması,

- Dünyadaki turizm eğilimlerine uygun olarak sağlık, termal ve gençlik turizminin gelişmesi,
- Yat turizmini geliştirmeye uygun kıyıları, kıyı yapıları ve rüzgarın varlığı.

Türkiye Turizminin Zayıf Yönleri (Z)

- Altyapı, hizmet kalitesi ve destek sektörlerin hızlı talep artışına yanıt verememesi,
- Yenilenebilir enerji potansiyelinin yeterince değerlendirilememesi,
- Büyük ölçekli otellerin kırsal yakın çevre ve özgün mimari ile uyumsuzluğunun bulunması,
- Planlamada mevzuat kaynaklı yetki karmaşasının varlığı,
- Yat turizmi için liman ve marinaların dağılımının dengeli olmaması ve belgelendirmede kurumlar arası koordinasyon eksikliği,
- Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın ve Belediyelerin verdiği turizm işletmeleri belgelerinin farklı standartlar içermesi ve uyumlaştırmanın sağlanamaması,
- Doğal, tarihi ve somut olmayan kültürel mirasın özgün niteliklerinin yeterince korunamaması,
- Tanıtma ve pazarlamaya ayrılan kaynakların kullanımında eşgüdüm yetersizliği,
- Tanıtım faaliyetlerinde sosyal medyanın etkin kullanılmaması,
- Mesleki niteliklerin belgelendirilmesine yönelik uygulamaların yetersizliği,
- Çevre bilincinin oluşmaması ve buna bağlı olarak sürdürülebilir çevre yönetiminin yetersizliği,
- Kentsel peyzaj kavramının yerleşmemiş olması,
- Deniz kıyısında kentsel katı atıkların geri dönüşümünün yetersizliği,
- Ulusal Turizm Konseyi'ne ve illerde Turizm Konseyleri'ne işlerlik kazandırılmamış olunması,
- Kaynakların farklı karar vericilerin elinde olması nedeni ile turizmin gelişiminin bütüncül yaklaşımdan yoksun kalması,
- Yerel halk ve yetkililerin, sürdürülebilir turizm kapsamında, karar mekanizmalarına yeterince katılamaması,

Türkiye Turizmi İçin Fırsatlar (F)

- Avrasya bölgesinin ve Körfez ülkeleri ile ilişkilerin siyasal ve ekonomik yönden önem kazanması,
- Dünyada Türkiye'nin rekabet gücünün yüksek olduğu doğa, tarih, kültür, sağlık ve spor turizmine olan ilginin artması gelişmesi,
- Yat turizmini geliştirmeye uygun kıyıları, kıyı yapıları ve rüzgârın varlığı.
- Türkiye Turizminin Zayıf Yönleri (Z)
- Altyapı, hizmet kalitesi ve destek sektörlerin hızlı talep artışına yanıt verememesi,
- Yenilenebilir enerji potansiyelinin yeterince değerlendirilememesi,
- Büyük ölçekli otellerin kırsal yakın çevre ve özgün mimari ile uyumsuzluğunun bulunması,
- Planlamada mevzuat kaynaklı yetki karmaşasının varlığı,
- Yat turizmi için liman ve marinaların dağılımının dengeli olmaması ve belgelendirmede kurumlar arası koordinasyon eksikliği,
- Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın ve Belediyelerin verdiği turizm işletmeleri belgelerinin farklı standartlar içermesi ve uyumlaştırmanın sağlanamaması,
- Doğal, tarihi ve somut olmayan kültürel mirasın özgün niteliklerinin yeterince korunamaması,
- Tanıtma ve pazarlamaya ayrılan kaynakların kullanımında eşgüdüm yetersizliği,
- Tanıtım faaliyetlerinde sosyal medyanın etkin kullanılmaması,
- Mesleki niteliklerin belgelendirilmesine yönelik uygulamaların yetersizliği,
- Çevre bilincinin oluşmaması ve buna bağlı olarak sürdürülebilir çevre yönetiminin yetersizliği,
- Kentsel peyzaj kavramının yerleşmemiş olması,
- Deniz kıyısında kentsel katı atıkların geri dönüşümünün yetersizliği,

- Ulusal Turizm Konseyi'ne ve illerde Turizm Konseyleri'ne işlerlik kazandırılmamış olunması,
- Kaynakların farklı karar vericilerin elinde olması nedeni ile turizmin gelişiminin bütüncül yaklaşımdan yoksun kalması,
- Yerel halk ve yetkililerin, sürdürülebilir turizm kapsamında, karar mekanizmalarına yeterince katılamaması.
- Türkiye Turizmi İçin Fırsatlar (F)
- Avrasya bölgesinin ve Körfez ülkeleri ile ilişkilerin siyasal ve ekonomik yönden önem kazanması,
- Dünyada Türkiye 'nin rekabet gücünün yüksek olduğu doğa, tarih, kültür, sağlık ve spor turizmine olan ilginin artması,
- Doğu Akdeniz bölgesinin çekiciliğinin artması sonucu bölgede marina sayısında plansız artış,
- Turistik varış noktalarının çevresindeki çarpık yapılaşma "

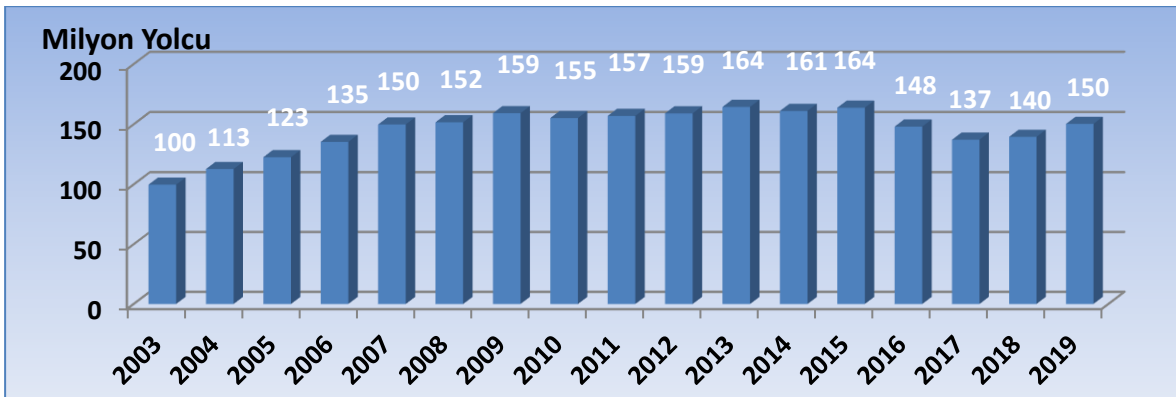
Şeklinde belirlenmiştir.



2.9.10.İstanbul Şehiriçi Yolcu Taşımacılığı

Kabotaj da 2019 yılında 150 Milyon 312 Bin 216 adet yolcu taşınmıştır.

Grafik 100: Kabotajda Taşınan Yolcu Sayısı



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 96: Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı

Bölge	Hat	2018		2019	
		Yolcu (Adet)	Yolcu x Mil	Yolcu (Adet)	Yolcu x Mil
İstanbul Bölgesi	Eskihisar – Topçular/Tavşanlı	22.644.340	104.526.268	24.336.234	114.380.300
	Eskihisar – Altınova	117.510	329.028	60.989	170.769
	Diğer	79.833.146	559.868.133	87.147.766	608.081.660
	TOPLAM	102.594.996	664.723.429	111.544.989	722.632.729
Marmara Havzası	Erdek – Avşa (Türkeli)	146.659	2.636.760	132.991	2.392.032
	Tekirdağ – Avşa (Türkeli)	92.425	2.319.756	61.001	1.529.948
	Marmara A. – Erdek	212.033	4.226.941	163.017	3.246.998
	Marmara A. – Tekirdağ	1.761	44.025	765	19.125
	Erdek – Tekirdağ	5.627	224.517	2.982	118.982
	Marmara Ereğlisi - Bandırma	1.659	61.383	0	0
	Ambarlı – Bandırma	164.272	8.542.144	159.635	8.301.020
	Tekirdağ – Bandırma	23.895	1.090.855	26.339	1.203.294
	Avşa-Marmara A.	576	2.304	70	280
	Armutlu-Mudanya	8.156	81.560	16.214	162.140
	Yenikapı-Yalova	2.476.671	64.393.446	2.373.205	61.703.330
	Yenikapı-Bandırma	941.610	60.263.040	796.886	51.000.704
	Yenikapı-Bursa	1.261.999	56.158.956	1.245.868	55.441.126
	Pendik-Yalova	2.804.243	37.857.281	3.035.474	40.978.899
	Diğer	3.499.361	160.286.771	4.296.743	194.769.765
TOPLAM	11.640.947	398.189.738	12.311.190	420.867.642	
İzmit Körfezi	Muhtelif	516.607	2.650.194	565.391	2.900.456
	TOPLAM	516.607	2.650.194	565.391	2.900.456
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu – Çardak	1.439.904	3.599.760	1.243.158	3.107.895
	Gelibolu – Lapseki	1.677.494	6.206.728	1.699.713	6.288.938
	Çanakkale – Kilitbahir	2.313.389	2.313.389	2.152.001	2.152.001
	Çanakkale – Eceabat	1.774.422	4.790.939	1.839.182	4.965.791
	Kepez – Eceabat	0	0	0	0
	Karabiga-Tekirdağ-Bandırma	0	0	11.808	625.824
	Kabatepe – Gökçeada	505.212	7.123.489	518.647	7.312.923
	G.Yükyeri – Bozcaada	820.302	3.363.238	825.952	3.386.403
	TOPLAM	8.530.723	27.397.544	8.290.461	27.839.775
Antalya Bölgesi	Antalya-Kemer	31.758	571.644	22.420	403.560
	TOPLAM	31.758	571.644	22.420	403.560
İzmir Bölgesi	Bodrum – Datça	87.761	1.667.459	96.396	1.735.128
	Diğer	16.152.514	39.098.982	17.479.061	42.401.360
	TOPLAM	16.240.275	40.766.441	17.575.457	44.136.488
Van Gölü	Tatvan-Van	1.026	50.274	2.308	113.092
	TOPLAM	1.026	50.274	2.308	113.092
GENEL TOPLAM		139.556.332	1.134.349.263	150.312.216	1.218.893.742

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

İstanbul Yolcu Taşımacılığı Tarihçesi

İstanbul Şehir Hatları Turizm San. ve Tic. A.Ş.

Şirketleri, yerel/ulusal düzeyde, deniz toplu ulaşım ve taşımacılık ihtiyacını karşılamak üzere; deniz üzerinde her türlü toplu taşıma araçları ile yürütülen toplu ulaşım ve taşımacılık hizmetlerini, deniz araçları ile turizm taşımacılığı ve turizm organizasyonu hizmetlerini en uygun şekilde/sistemle yapmak, yaptırmak, işletmek, işlettirmek, deniz üzerinde yürütülen her türlü deniz toplu ulaşımı ve taşımacılığının koordinasyonunu, entegrasyonunu ve denetimini yapmak ve ana sözleşmesinde yazılı olan diğer işleri yapmak amacıyla kurulmuş ve faaliyetlerine devam etmektedir.

Tarihçesi;

Şehir Hatları İdaresi 19. Yüzyılın ortalarından bugüne yaklaşık 163 yıllık bir deneyimi temsil eder. Bu deneyimin 1940'ların ortalarına kadar üç ayrı işletmeden beslendiği söylenebilir. Bunu, 19. Yüzyılın ortalarından 1940'ların ortasına gelinceye kadar İstanbul'da Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında birbirinden bağımsız işletmeler tarafından vapurlarla yolcu taşımacılığının yapılmış olmasından hareketle ileri sürmek mümkündür.

Bu işletmelerin kısaca tarihsel seyirlerine bakılacak olursa; 1844'te Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nin, İstanbul, İzmit, Gemlik ve Tekirdağ iskelelerinin yanı sıra İstanbul'da Sirkeci – Adalar, Sirkeci – Pendik, Sirkeci – Yeşilköy arasında vapur işletmeye başlayarak Marmara hattının temellerinin atıldığı görülür.

Bu işletme 1862'de Fevaid-i Osmaniye İdaresi, 1871'de İdare-i Aziziye İdaresi, 1878'de İdare-i Mahsusa, 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüştü. 1933'te anılan işletme çatısı altında Adalar, Anadolu Yakası iskeleleri ve Yalova hattında yani Marmara hattında faaliyet gösteren AKAY İdaresi kuruldu. Bu idare ise 1937'de kurulan Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü çatısı altında yer alan Şehir Hatları İşletmesine dönüştü.

1858'den beri vapurların işlediği Haliç hattında kurulu bulunan Haliç Vapurları Şirketi'nin 1841'de ve Boğaz hattında vapur işletmek üzere 1851'de kurulmuş olana Şirket-i Hayriye'nin 1945'te kamulaştırılarak bütün haklarının Şehir Hatları'na devri ile İstanbul sularında vapur taşımacılığı tek çatı altına toplanmış oldu. 1945'ten itibaren Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında vapur taşıma işini tek başına üstlenmiş bir hale gelen Şehir Hatları İşletmesi 1952'de kurulan Denizcilik Bankası yerine 1983'te kurulan Türkiye Denizcilik Kurumu ve 1948'te kurulan Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak faaliyetlerini sürdürdü.

2005 yılı Mart ayında Şehir Hatları'nın İDO'ya devri, Şehir Hatları'nda yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Tasarımını İstanbulluların halk oylaması ile seçtiği 5 yeni yolcu vapuru ve panoramik görüş açısına sahip 3 yeni Haliç vapuru inşa edildi ve hizmete alındı. Aynı dönemde, eski nesil yolcu vapurları ile tarihi önem ve değere sahip vapur iskelelerinin renovasyonu gerçekleştirildi ve bazı iskeleler yeniden inşa edildi.

2010 yılı Eylül ayında da İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Tic. San. AŞ. kurularak, Şehir Hatları vapurları ve İskeleleri yeni şirkete devredilmiştir.

Tablo 97: Şehir Hatları Filosu

	GEMİ ADI	ÇEŞİDİ	YOLCU KAPASİTESİ	İNŞAAT YILI	MÜLKİYET
1	AYKUT BARKA	yolcu vapuru	1.750	1973	İBB
2	BARIŞ MANÇO	yolcu vapuru	1.750	1973	İBB
3	A. HULUSİ YILDIRIM	yolcu vapuru	1.750	1974	İBB
4	ADEM YAVUZ	yolcu vapuru	1.300	1976	İBB
5	SAMİ AKBULUT (SARAYBURNU)	yolcu vapuru	1.300	1985	İBB
6	HAMDİ KARAHASAN	yolcu vapuru	1.300	1980	İBB
7	İLKER KARTER	yolcu vapuru	1.300	1980	İBB
8	AYDIN GÜLER	yolcu vapuru	1.300	1981	İBB
9	MUSTAFA AYDOĞDU	yolcu vapuru	1.300	1981	İBB
10	KALAMIŞ	yolcu vapuru	1.300	1987	İBB
11	İ. HAKKI DURUSU	yolcu vapuru	1.300	1985	İBB
12	N. ALPTOGAN	yolcu vapuru	1.300	1985	İBB
13	İSTANBUL -9 (SAMİ AKBULUT)	yolcu vapuru	1.300	1977	İBB
14	BEŞİKTAŞ- 1	yolcu vapuru	1.300	1986	İBB
15	METİN SÜLÜŞ	yolcu vapuru	1.300	1986	İBB
16	MODA	yolcu vapuru	1.300	1986	İBB
17	CADDEBOSTAN	yolcu vapuru	1.300	1987	İBB
18	EMİN KUL	yolcu vapuru	1.945	1988	İBB
19	S. FAHRİ KORUTÜRK	yolcu vapuru	1.945	1989	İBB
20	ŞH-FATİH	yolcu vapuru	1.800	2008	İBB
21	ŞH-KADIKÖY	yolcu vapuru	1.800	2009	İBB
22	ŞH-BEYOĞLU	yolcu vapuru	1.800	2009	İBB
23	ŞH-BEYKOZ	yolcu vapuru	1.800	2009	İBB
24	ŞH-SARIYER	yolcu vapuru	1.800	1977	İBB
25	KASIMPAŞA	yolcu motoru	600	2009	İBB
26	SÜTLÜCE	yolcu motoru	600	2009	İBB
27	HASKÖY	yolcu motoru	600	2009	İBB

İstanbul Boğazı ve Haliç' te deniz ticareti ve işletmeciliği alanında her çeşit "yolcu taşıma işleri" ile gemiler ve iskeleler aracılığı ile yolcu trafiğinin modern şartlarda gerçekleştirilmesini sağlamaktır.

Hizmet Verilen İskeleler;

1. ANADOLU HİSARI SH
2. ANADOLU KAVAGI SH
3. ARNAVUTKOY SH
4. AYVANSARAY SH
5. BEŞİKTAŞ BARBAROS HAYRETTİN PAŞA SH
6. BALAT ŞH
7. BEBEK ŞH
8. BEŞİKTAŞ (ÜSKÜDAR) SH
9. BEYKOZ SH

10. BEYLERBEYİ SH
11. BOSTANCI SH
12. BURGAZADA SH
13. BÜYÜKADA SH
14. BÜYÜKDERE ŞH
15. ÇENGELKÖY SH
16. ÇUBUKLU SH
17. EMİNÖNÜ- BOĞAZ SH
18. EMİNÖNÜ HALIÇ ŞH
19. EMİNÖNÜ- KADIKÖY SH
20. EMİNÖNÜ- ÜSKÜDAR SH
21. EMİRGAN SH
22. EYÜP SH
23. FENER ŞH
24. HASKÖY SH
25. HAYDARPAŞA SH
26. HEYBELİADA SH
27. İSTİNYE SH
28. KABATAŞ SH
29. KADIKÖY- BEŞİKTAŞ- ADALAR SH
30. KADIKÖY- EMİNÖNÜ- KARAKÖY – KABATAŞ SH
31. KANDİLLİ SH
32. KANLICA SH
33. KARAKÖY SH
34. KASIMPAŞA SH
35. KINALIADA SH
36. KUZGUNCUK SH
37. KÜÇÜKSU ŞH
38. MODA ŞH
39. ORTAKÖY SH
40. PAŞABAĞÇE ŞH
41. POYRAZ SH
42. RUMELİ KAVAĞI SH
43. SARIYER SH
44. SEDEF ADASI SH
45. SÜTLÜCE SH
46. ÜSKÜDAR (EMİNÖNÜ-BEŞİKTAŞ) ŞH
47. YENİKÖY ŞH

Hatlar;

Özel Geziler

-Uzun Boğaz Turu (Yaz Kış Aktif)

-Kısa Boğaz Turu (Yaz Kış Aktif)

-Mehtaplı Geceler Turu (Yaz Sezonunda Aktif)

Üsküdar - Eyüp

Beşiktaş - Küçüksu

Kadıköy - Kabataş

Üsküdar - Beşiktaş

Boğaz Gidiş/Geliş Hatları

İstanbul - Adalar

Beşiktaş - Kadıköy

Eminönü - Üsküdar

Karaköy - Kadıköy

Eminönü – Kadıköy

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, TDİ'ye bağlı Şehirhatları 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 hizmet vermektedir.

Terminalleri:

İstanbul Avrupa Yakası

Yenikapı / Bakırköy / Kabataş / İstinye /
Sarıyer / Beşiktaş / Sirkeci / Avcılar /
Büyükdere

İstanbul Anadolu Yakası

Harem / Kadıköy / Bostancı / Maltepe /
Pendik / Kartal / Beykoz / Burgazada /
Kınalıada / Heybeliada / Büyükdere Tuzla

Marmara Bölgesi

Eskihisar / Topçular / Yalova Hızlı Feribot
İskelesi / Yalova Deniz Otobüsü İskelesi /
Bandırma / Bursa / Marmara Adası /
Avşa Adası / Çınarcık / Armutlu Tatil Köyü /
Armutlu / Kumla / Gemlik / Esenköy

2017 yılında 36,9 Milyon Yolcu ve 9.7 Milyon araç taşımacılığı gerçekleştirmiştir.

“TURİYOL” S. S. TURİZM VE YOLCU DENİZ TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ



Tarihçe;

Kuruluşumuzun deniz yolu ile yolcu taşımacılığında 1 asırı aşan geçmişi bulunmaktadır. Karadeniz kökenli gurbetçi büyüklerimizin 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 idi ve Avrupa yakasından Haydarpaşa Garı'na gidişin tek yolu da deniz taşımacılığıydı.

Zaman içinde Kadıköy yakasının nüfus yoğunluğunun artması sonucu büyüklerimiz Haydarpaşa'nın yanı sıra, Kadıköy yakasına da kayıkları ile yolcu taşımaya başlamışlar ve o

zamanki adı Şirket-i Hayriye olan Deniz Yolları Şehir Hatları İşletmesi ile rekabete girmişlerdir. Mevcut taşıma araçlarını büyütürken, motorlu hale getirmek üzere arayışa geçip, İzmir'den Yunanlılardan kalma, MARMARA, KARADENİZ ve EGE isimleri verilen 3 adet deniz motoru satın alıp İstanbul'a dönmüşler.

Boyları yaklaşık 12-14 metre olan ve o günkü ölçülerde büyük bile sayılabilecek, bu teknelerin, taşıma kapasiteleri 20-30 kişi imiş. 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 geliştirmişler.

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 Kooperatifimiz "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 iskelelerimiz inşaat sınırları içinde kalmış ve bir bakıma yolcu alma ve boşaltma yerleri elimizden alınmıştır. Kooperatifin o günkü yöneticileri, yoğun özveri ve gayretleri ile Eminönü, Üsküdar ve Karaköy de yeni iskele yerleri temini için büyük emekler sarf etmiş ve müteşebbis olmuşlardır. 1995 yılında iskelelerimizin alt yapıları bitirilmiş ve Kooperatifimize teslim edilmiştir. Bu yıldan itibaren başlayan düzenli, tarifeli ve hatlı çalışmalarımız, ilgili birimlerin de kontrol ve denetiminde devam etmiştir. 2 Kasım 1998 tarihinde yeniden yapılanmanın bir ürünü olan "Havuz Sistemi" içindeki yeni çalışma düzenine geçilerek sektöründe tüm Türkiye'ye örnek olunmuştur.

Kuruluşumuz; 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) güzergâhlarında uluslararası sularda yolcu ve araç taşımacılığı ve tur hizmetleri vermektedir.



TURSAB ile yapılan Protokol gereği, turizm acenteleri tarafından İstanbul'a getirilen turist gruplarının Boğaz ve Ada turları gerçekleştirilmektedir. Bu çerçevede İstanbul'a gelen yabancı

turistin düzenli turlar ile deniz yoluyla gezdirilmesinde %90'lık paya sahip olan kuruluşumuz, bu yönden de kamu hizmeti görevini en iyi şekilde yapmaya çalışmaktadır. Yerli ve yabancı konukları gece veya gündüz yemekli ya da balo şeklinde geçen toplantılarında, Kooperatifimiz gemileri geniş açık ve kapalı salonları, barları, canlı müzik yayını ile en üst düzeyde hizmet vermeye devam edecektir.

Geçmişten gelen tecrübesini günümüz teknolojisi ile birleştiren Kuruluşumuz, hizmet kalitesini sürekli artırarak yolcu memnuniyetini üst düzeye taşımaya devam ederken, tüm yatırımlarını kendi özkaynakları ile yaparak ve 350 kişiyi aşan çalışanı ile önemli bir istihdam sağlayarak ülke ekonomisine katkı sağlamaya devam etmektedir.

Tablo 98: TURYOL Gemi Filosu

NO	GEMİ ADI	TAM BOY	YOLCU KAPASİTESİ
1	K.BEGO ŞEVKET	31,30 M	450
2	URFALI CEMAL	40,30 M	710
3	BÜYÜK VARAN - 2	41,90 M	795
4	TÜFEKÇİOĞLU - 2	34,50 M	550
5	FEYİZOĞLU - 2	34,95 M	500
6	F. ÖMEROĞLU	41,95 M	607
7	YENİ YEŞİLADA	41,95 M	700
8	METE - 2	40,55 M	700
9	ALTINKAYA - 1	39,70 M	716
10	VENÜS - 4	41,95 M	737
11	KAPTAN ENABİR CAN	41,30 M	700
12	BÜYÜK YEŞİLADA	39,90 M	380
13	YENİ MARMARA	29,50 M	401
14	NECMİ KETENCİ	41,90 M	750
15	İNANDILAR	41,05 M	713
16	KIRÇILOĞLU - 2	41,90 M	725
17	METİN YILMAZ	42,00 M	700
18	MÜHENDİS	35,25 M	555
19	H.REİSOĞLU - 5	41,70 M	750
20	AYNACIOĞLU	41,95 M	710
21	KINALI VARAN	39,95 M	700
22	HARRAN OVASI	40,28 M	605
23	MUZAFFER KAPTAN	36,00 M	550
24	VENÜS - 1	41,90 M	704
25	BÜYÜK BEŞİKTAŞ	41,95 M	707
26	YENİ MENDERES	37,70 M	650
27	KARADENİZ - A	41,95 M	725
28	KAPTAN MUSTAFA GÜLER	42,00 M	850
29	VARAN - 1	42,00 M	798
30	REİSOĞLU - 2	21,18 M	150
31	KAPTAN ŞEVKET İYİDERE - 1	41,62 M	850
32	KIRÇILOĞLU - 4	42,00 M	710
33	KAPTAN RECEP AYNACI	41,95 M	705
34	H.HASAN KAPTAN	41,95 M	750
35	BÜYÜK FEYİZOĞLU	41,50 M	700
36	KAPTAN DURSUN GÜLER	41,62 M	750
37	KAPTAN İLYAS MERT	41,955 M	700

38	KAPTAN AHMET CAN	24,00 M	230
39	ŞÜKRET	42,00 M	724
40	ADATEPE - 2	40,55 M	550
41	HADEKA	42,00 M	700
42	YAZICI - 4	40,00 M	700
43	METE - 3	41,45 M	750
44	POLARİS	39,10 M	750
45	H. REİSOĞLU - 4	36,00 M	550
46	MUSTAFA GÜNAY	42,00 M	850
47	B.ÇAĞLAYAN	34,90 M	600
48	NECDET ALİ YILDIRIM	41,96 M	714
49	KAPTAN HAŞİM TÜFEKÇİ	41,50 M	850
50	METEOĞLU	41,56 M	800
51	VARAN KAPTAN	36,20 M	600
52	BORA METEOĞLU	41,95 M	705
53	Y. ALİ REİS - 3	33,50 M	450
54	ÇAĞLAYAN PRINCESS	42,00 M	700
55	LÜTFİ KAPTAN	41,11 M	670
56	HAŞİM İNANDI	41,84 M	705
57	EMİN İNANDI	40,60 M	850
58	AYNACIOĞLU - 3	39,90 M	600
59	FETHİ BEY	41,96 M	750
60	MEFKÜRE	41,90 M	723
RO-RO / YOLCU GEMİLERİ			
61	LESVOS	41,80 M	443
62	CHIOS	57,50 M	190
DENİZ TURİZM GEMİLERİ			
63	BOSFOR	49,84 M	601
64	ZİYA BEY 1	24,50 M	85
65	TURYOL-2	26,60 M	99
66	TURYOL 3	24,30 M	81
67	TURYOL 4	32,40 M	170
68	TURYOL 5	25,25 M	92
69	HANÖNÜ - T	20,88 M	51
HİZMET GEMİLERİ			
70	TURYOL - B (SERVİS MOTORU)	13,40 M	4

İskeleler;

1. Eminönü
2. Karaköy
3. Üsküdar
4. Haydarpaşa
5. Kadıköy (Çayırbaşı)
6. Kadıköy (Metro)
7. Bakırköy
8. Büyükkada
9. Heybeliada
10. Kınalıada
11. Büyükçekmece
12. Çınarcık (Yalova)

13. Kocadere (Yalova)
14. Esenköy (Yalova)
15. Armutlu (Yalova)
16. Foça (İzmir)
17. Karaburun (İzmir)
18. Mordoğan (İzmir)
19. Ayvalık (Balıkesir)
20. Çeşme (İzmir)
21. Midilli (Yunanistan)
22. Sakız (Yunanistan)

Hatlar

1. ÜSKÜDAR-EMİNÖNÜ-KARAKÖY-ÜSKÜDAR
2. KADIKÖY-EMİNÖNÜ-KARAKÖY-KADIKÖY
3. EMİNÖNÜ-KADIKÖY / HEYBELİADA-BÜYÜKADA
4. BAKIRKÖY-KINALIADA-HEYBELİADA-BÜYÜKADA
5. BÜYÜKÇEKMECE-BÜYÜKADA
6. EMİNÖNÜ-KADIKÖY / ÇINARCIK-KOCADERE-ESENKÖY
7. EMİNÖNÜ-KADIKÖY/ARMUTLU
8. FOÇA-KARABURUN-MORDOĞAN
9. BOĞAZ TURLARI (Eminönü, Kadıköy ve Üsküdar)
10. AYVALIK-MİDİLLİ
11. ÇEŞME-SAKIZ

Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi Ve Tic. A.Ş. (Dentur Avrasya)



Tarihçeleri; Büyüklerimiz 18. yüzyılın başlarında Denizde Yolcu Taşımacılığı hizmetlerini kürekli ve yelkenli sandallarla vermeye başlamışlardır. Cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte örgütlenen büyüklerimiz **1930** yılında yolcu taşıyan deniz nakil vasıtaları esnaf odasını 40 katılımcı ile kurmuşlardır. **1936 yılında ilk resmi hat ruhsatımızı 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 artırılmış daha güçlü makinelerle, çift uskur kullanılmış, hızları artırılmış daha çabuk ve

emniyetli yolcu taşımacılığı yapılmıştır. Böylece İstanbul halkının karşıdan karşıya geçmesi alışkanlık haline getirilmiştir.

1990' lı yıllarda UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) ve Üniversitelerle ortak çalışmalar yapılarak, İstanbul Boğazına uygun emniyetli ve süratli çelik sac tekneler ve çift makineli gemilerle kalite ve güvenlik yükseltilmiştir.

1997'de bir çatı altında toplanarak birlik ve beraberlikle hareket etmeye karar veren 40 adet ruhsatlı tekne sahibi **S.S. Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifini kurarak Kurumsal bir kimliğe kavuşmuştur. Deniz toplu ulaşımında** günümüz standartlarında hizmet vermek için ileri teknoloji ile planlı ve projeli IMO kurallarına uygun yani Uluslararası Denizcilik Organizasyonunda belirtilen denizde can ve mal güvenliği taleplerimiz göz önüne alınarak 12.10.1998 tarih ve 98/9-3 UKOME kararına göre tekne boy ve kapasitesi sınırlandırılmasının kaldırılmasına istinaden gemi boyları 25 ve 42 m.'ye yolcu sayısı 250 ve 1000 adede ulaşmıştır.

2002 yılında Kooperatifin bünyesinde kurulan Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Tic. A.Ş. ile hizmetlerin üst seviyelere çıkarılması amaç edinilmiştir. Kentsel Tasarıma uygun terminaller yapılarak İstanbul Büyükşehir Belediyesinden onay alınmıştır. Yolcularımıza daha modern hizmet verebilmek için turnike sistemleri; akbil sistemi uyumlu elektronik kart sistemiyle ileri teknolojiyi uygulamıştır. **Ayrıca tüm çalışma sistemi tek bir elde toplanarak şeffaf ve yetkili kurumlarca kontrol edilebilir hale gelmiştir.** Modern, lüks, hızlı, konforlu gemilerle ehliyetli ve tecrübeli deniz ve kara personelimize halkımıza en iyi hizmeti vermek için çalışmalarımız devam etmektedir.

Toplu taşıma faaliyetlerimizin yanı sıra turizm acenteleri ile birlikte Boğaz turları ve deniz gezileri düzenlenerek yabancı turistlere İstanbul'un eşsiz güzellikleri farklı bir açıdan seyrettirilmektedir.

Özel organizasyonlar, özel geziler, düğünler ve şirket yemekleri için gemilerimiz kiralanabilmekte böylece halkımıza başka bir sosyal alanda da hizmet verilmektedir.



Toplu Ulaşım Hatları;

- Üsküdar – Beşiktaş
- Üsküdar – Kabataş
- Eminönü – Bebek

Hizmet Verilen İskeleler;

- ÜSKÜDAR
- BEŞİKTAŞ
- KABATAŞ
- EMİNÖNÜ
- ORTAKÖY
- ARNAVUTKÖY
- BEBEK

Tüm Hatlarda toplam 40 adet gemi ile hizmet verilmektedir. Ayrıca Şehir hatları işletmesinin ihale ettiği hatlarda çalışılmaktadır. Boğaz turları ve ada turları ve özel geziler düzenlenmektedir.

Üsküdar – Beşiktaş- Kabataş hattı yıllık yolcu sayısı: 19.000.000 kişi

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



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

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.

UDHB tarafından; iskeleleri kıyı tesisi işletme izinleri, gemileri de düzenli hat ruhsatları ile belgelendirilmiştir.

Gemileri düzenli olarak yıllık bazda kara ve deniz bakımları ve denetlerinden geçtikten sonra denize elverişlilik belgesi alarak yolcu taşımacılığı yapabilirler.

İşletmeci Altındaki Gemiler ve İskeleler

32 gemi, 3 Hızlı Bot, 1 Yük motoru ve 6 iskele

Görev Yapmakta Olduğu Hatlar

Bostancı-Adalar, Kabataş-Beşiktaş-Adalar, Yeşilköy-Adalar

Çalışılan Hatlara Göre Toplam Tekne Sayısı ve Yolcu Sayısı

32 tekne ve 4.600.000 yolcu sayısı

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 Gemiler 17 adettir.

Hizmet Verilen İskeleler;

-Kartal Rıhtımı

-Adalar (Büyükada, Heybeliada, Burgazada, Kınalıada) İskelesi/Rıhtımı

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 adettir.

Hizmet Verilen İskeleler;

- Eminönü Turizm İskelesi,
- Eminönü Boğaz Turu İskelesi,
- Eminönü Kasımpaşa İskelesi

Kasımpaşa Hattında 1 adet tekne ile 150 kişi günlük taşınmakta olup, Turizm şirketleriyle özel Boğaz Turu ve Tarifeli Boğaz Turu 20 adet tekne ile günlük 800 kişi taşınmaktadır.



TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

2.10.TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

Türkiye Dünyadaki konumu nedeniyle zengin bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Ayrıca balıkçılık alanının büyük kısmını oluşturan farklı ekolojik özellikteki denizler 8333 km²lik bir kıyı şeridine, su ürünleri üretim alanı olarak kullanılabilir 178 bin km² doğal göllere ve 3442 km² baraj göllerine sahip bulunmaktadır.

Kuzeyde sıcaklığı ve tuzluluğu düşük (%0.17-0.18) Karadeniz, batı ve güneyde sıcaklık ve tuzluluğu yüksek Ege ve Akdeniz ile bir karışım bölgesi olan Boğazlar ve Marmara Denizi mevcuttur.

Karadeniz'de 247, Ege Denizi'nde 300 ve Akdeniz'de 500 balık türü bulunmaktadır. Ülkemizde ekonomik öneme sahip tür sayısı ise 100 civarındadır. Türkiye'nin Dünya Su Ürünleri üretimi içerisinde %0.04'lik paya sahiptir.

Tablo 99: Dünya Su Ürünleri Üretimi

	AVCILIK (ton)			YETİŞTİRİCİLİK (ton)			TOPLAM (ton)
	Deniz	İçsu	Toplam	Deniz	İçsu	Toplam	
2010	77.828.396	11.271.565	89.099.961	22.310.734	36.790.052	59.100.786	148.200.747
2011	82.623.550	11.124.401	93.747.951	23.366.371	38.698.805	62.065.176	155.813.127
2012	79.719.854	11.630.320	91.350.174	24.707.343	41.948.313	66.655.656	158.005.830
2013	80.899.153	11.687.507	92.586.660	25.536.710	44.686.846	70.223.556	162.810.216
2014	81.564.094	11.895.922	93.460.016	26.727.687	47.104.420	73.832.107	167.292.123
2015	81.179.323	12.525.293	93.704.616	27.879.872	48.761.154	76.641.025	170.345.641
2016	79.288.046	11.635.500	90.923.545	28.703.601	51.368.288	80.071.894	170.995.437
2017	80.598.532	11.924.181	92.522.713	30.626.044	49.509.738	80.138.782	172.661.495

Kaynak: FAO

Dünya su ürünleri üretiminde en büyük pay 16,6 milyon ton ile Çin'e aittir. Çin'i 8,8 milyon ton ile Peru, 4,5 milyon ton ile Endonezya, 4,4 milyon ton ile Japonya ve 4,3 milyon ton ile Şili izlemektedir. Türkiye ise son yıllarda yaklaşık 630 bin ton civarındaki toplam üretim ile ancak 30.sırada yer almaktadır.

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 %63'ünü hamsi oluşturmaktadır. Sarıkanat ve istavrit balığı ise %19'luk oranla ikinci sırada yer almaktadır.

Dip balıklarından Karadeniz'de kalkan, mezigit, 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.

Türkiye'de yapılan üretimlere bakıldığında, Ülke tarihinde ilk kez 2018 yılında toplam üretimde yetiştiricilikten elde edilen miktar, avcılıktan elde edilen miktarı geçmiştir.

2018 yılında avcılık yoluyla elde edilen ürün miktarı 314 bin 94 ton iken, yetiştiricilik üretimi 314 bin 537 ton olarak gerçekleşmiştir.

Bu kapsamda toplam üretimin %35,3'ünün deniz balıkları avcılığı, %9,9'unun diğer deniz ürünleri avcılığı, %4,8'inin iç su ürünleri avcılığı ve %50'sinin ise yetiştiricilik ürünlerinden oluşmaktadır.

Tablo 100: Türkiye Su Ürünleri Üretimi (Ton)

Yıllar	AVCILIK (ton)			YETİŞTİRİCİLİK (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

Kaynak: TÜİK

2.10.1. Su Ürünleri Avcılığı ve Av Filosu

Su ürünleri üretimi, özellikle 1970'li yıllarda devlet tarafından sağlanan düşük faizli kredi ve gümrük muafiyetleri ile gerek balıkçı teknesi sayısında gerek av gücünde meydana gelen artışlar sonucu hızlı bir gelişme göstermiştir.

Karadeniz'den elde edilen hamsi toplam üretimin yarısından fazla bir kısmı karşılamaktadır. Hamsi, istavrit, sardalya, uskumru, lüfer, palamut, mezgıt, kalyoz, barbunya, tekir ve kefal türleri toplam üretimin %90'ından fazlasını karşılamaktadır.

İç sulardan avcılık yoluyla elde edilen üretimin son 10 yılda toplam üretimin %7-10'unu karşılamıştır. En büyük av sahası Van Gölü ve üretiminde en büyük pay bu gölde yaşayan en değişik tür olan inci kefaline aittir. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde enerji temini ve sulama amacıyla yapılmakta olan barajlar önemli bir üretim potansiyeli yaratacaktır.

Deniz ürünleri üretiminde ilk sırayı %62,43'lük oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi almakta, onu %15,49 ile Batı Karadeniz, %8,20 ile Marmara, %6,95 ile Ege ve %6,93 ile Akdeniz Bölgeleri izlemektedir.

Tablo 101: Su Ürünleri Avcılık Üretim Miktarı

Yıllar	DENİZ (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

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 1640 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 102: Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (2018)

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (m)									TOPLAM
	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-14,9	15-19,9	20-29,9	30-49,9	50+	
Deniz	716	9.098	3.207	762	537	295	462	268	7	15.352
İçsu	249	2.101	218	23	53	12	0	0	0	2.656
TOPLAM	965	11.199	3.425	785	590	307	462	268	7	18.008

Kaynak: TOB/Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü

Tablo 103: 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

Kaynak: TÜİK

Tablo 104: Avcılığı En Çok Yapılan Demarsal Deniz Balıklarının Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Mezgit	Bakalorya-Berlam	Tekir	Barbunya&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

Kaynak: TÜİK

Tablo 105: Avcılığı En Çok Yapılan Diğer Deniz Ürünleri Üretim Miktarı (Ton)

Yıllar	Kum Midyesi (Akvades ve Beyaz K.M)	Deniz Salyangozu	Karidesler (Tüm Türler)	Midye (Kara ve Kılı Midye)	Mürekkkep 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

Kaynak: TÜİK

2.10.2.Su Ürünleri Yetiştiriciliği

Ülkemiz gerek iç su 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.

Tablo 106: 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	56,0	56.694	44,0	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	52,0	76.248	48,0	158.729
2010	88.573	53,0	78.568	47,0	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	54,0	108.239	46,0	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

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, iç su balıklarında alabalık üretimi, denizlerde ise çipura ve levrek üretimde önemli artışlar olmuştur. Ülkemizde bunun yanında karides, midye v.b. tür yetiştiricilikleri de yapılmaktadır.

Tablo 107: 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

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.

Yunanistan, İtalya ve Fransa ise yakında bu faaliyete başlayacak diğer ülkelerdir. 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 v.b. olmak üzere 34 üyesi bulunmaktadır.

Tablo 108: Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Kapasitelerine Göre Dağılımları (2018)

Grup	Kapasite Grubu (ton)	Tesis Sayısı (adet)	Toplam Proje Kapasitesi (ton/yıl)
Deniz	0-50	172	3.929
	51-100	17	1.415
	101-250	18	3.324
	251-500	68	23.368
	501-1000	71	61.524
	1001>	80	160.870
	TOPLAM		426
İçsu	0-50	1.337	21.264
	51-100	105	9.200
	101-250	172	34.594
	251-500	118	51.689
	501-1000	125	108.209
	1001>	3	7.400
	TOPLAM		1.860
Deniz+İçsu	0-50	1.509	25.193
	51-100	122	10.615
	101-250	190	37.918
	251-500	186	75.057
	501-1000	196	169.733
	1001>	83	168.270
	TOPLAM		2.286

Kaynak: TOB/Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü

2.10.3.Uzun Menzil ve Açık Deniz Balıkçılığı

Deniz balıkçılığı ülkemizin gelişmiş bir üretim kolu olarak temayüz ettiği son yıllarda, en verimli çağını yaşaması gerekirken, denizlerimizdeki artan kirlilik ve bilinçsiz avlanmalar sonucunda deniz balıkları ve deniz kabuklularındaki üretim 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.

Açık deniz balıkçılığı, ülkelerin kendi deniz sınırları dışında genellikle okyanuslarda yaptıkları ve seyir süreleri aylarca devam edebilen bir deniz aşırı balıkçılık faaliyetidir. Okyanuslardaki ekonomik kaynaklar uluslararası sözleşmelerle sahil devletleri arasında paylaşılmıştır. Bu pastadan pay almak için uluslararası denizcilik konferanslarında etkin bir mücadele vermek ve aynı zamanda sahil devletleriyle ikili balıkçılık anlaşmaları yapmak gerekmektedir. Balıkçılık Sektöründe karın paylaşılmasında uygulanan alışılmış sistem nedeniyle, üretim kapasitesi doğru olarak kayıtlara geçmemektedir. Resmi kayıtlarda gözükmemekte ise de bunun 1.000.000 tonu geçtiğini balıkçılar ifade etmektedirler. Mevcut kapasiteyi ve kullanımı arttırmak için ülkemiz balıkçılığını Açık Deniz Balıkçılığına yönlendirmek gerekmektedir.

Ülkemiz nüfusunun 2023 yılında yaklaşık 86 milyonu bulacağı ve buna paralel olarak bugün 700.000 ton civarında olan su ürünleri miktarımız yaklaşık olarak 800.000 ton artışla 1.500.000 tona ulaşacağı varsayımından hareket edilirse söz konusu üretim artışının

karşılanmasında kullanılacak yollardan birinin de Açık Deniz Balıkçılığına geçmek olduğu görülmektedir.

Diğer taraftan, hızla gelişen balıkçılık, balıkçı teknelerinin boyut ve tonajlarını büyütürken, balıkçılarımızın pek çoğu da telsiz, radar ve sonar cihazı gibi teknolojinin yeni ürünlerini temin eder hale gelmiştir. Ancak, bu gelişmiş cihazlar ve teknelerle bunların yüksek maliyetleri balıkçılarımızı her hal ve şartta her, cins boy ve ebatta balığı avlamak ve pazara arz etmek mecburiyetiyle karşı karşıya bırakmıştır. Yatırımın maliyetini karşılamak borç taksitlerini ödeme zorunluluğu rasgele ve bilinçsiz avlanmayı, yasak avcılığı teşvik etmiş, buna Karadeniz'in kirlenmesi de eklenerek önce balık ve balık neslinin yok olması ve yakın gelecekte ise balıkçılık sektörünün büyük bir krizle karşı karşıya kalması tehlikesi baş göstermiştir.

Bilindiği üzere, açık deniz balıkçılığı Cebelitarık ötesi (okyanus) balıkçılığıdır. Ferdi değil, farklı ekiplerin kombine çalışmasıdır. Uzun süre denizde kalış ve av yapma söz konusudur. Dolayısıyla av, anında yarı mamul (dondurma şoklama) veya mamul hale getirilir. Bu ürün taşıyıcı ekiplerce en yakın ve bağlantısı yapılmış ülkelerin limanlarına ulaştırılır. Buradan alınan mamul pazarlama ekiplerince pazarlanır. Türkiye'de av tekneleri buna göre dizayn edilmemiştir. Açık deniz için yapılacak teknelerin buna göre dizayn edilmesi, balıkçı ekiplerinin açık deniz balıkçılığı için eğitilmesi ve ilgili av-pazar ağının kurulması gerekmektedir.

Bu nedenle; Ülkemiz, balıkçılık faaliyetlerinin artırılması ve balıkçılık ekonomisinin canlandırılması amacıyla uzun menzil balıkçılığı kapsamında liman ülkeleriyle ikili görüşmeler halindedir.

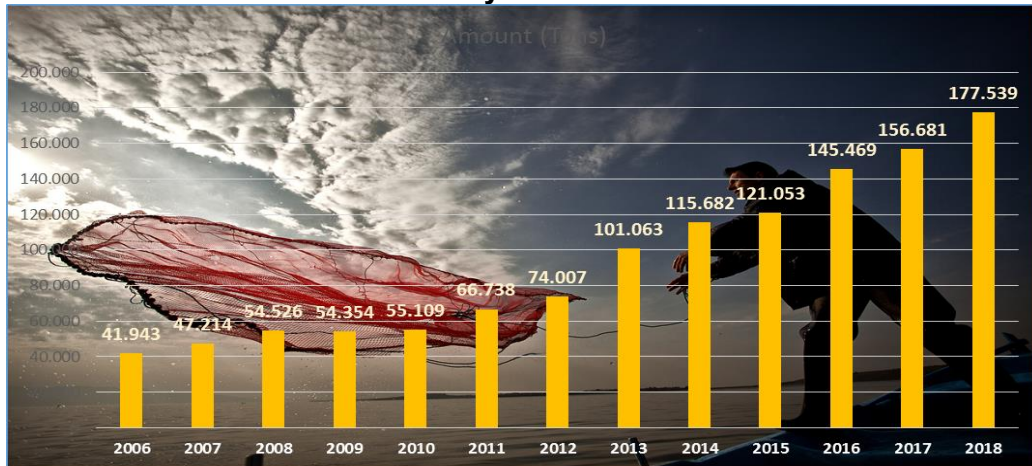
2.10.4.Su Ürünleri İhracatı

Geçmiş yıllarda Türkiye su ürünleri ihracatının büyük bir bölümünü taze-soğutulmuş balıklar oluşturmaktaydı. Fakat günümüzde ihracat yapısının büyük bir kısmını konserve balıklar oluşturmaktadır.

Mevcut Su Ürünleri ihracatı rakamları incelendiğinde, ihracatımız geçtiğimiz yıllardaki miktar ve değerlere kıyasla artarak devam etmektedir.

Ülkemiz su ürünleri ihracatına yöneldiği pazarlara bakacak olursak; 2015 yılı itibariyle ihracatımızda Hollanda miktar ve değer olarak en büyük payı alan ülke olup, bunu miktarca İtalya değerce Almanya izlemektedir. İngiltere ve Japonya ise diğer önemli pazarlarımızdır.

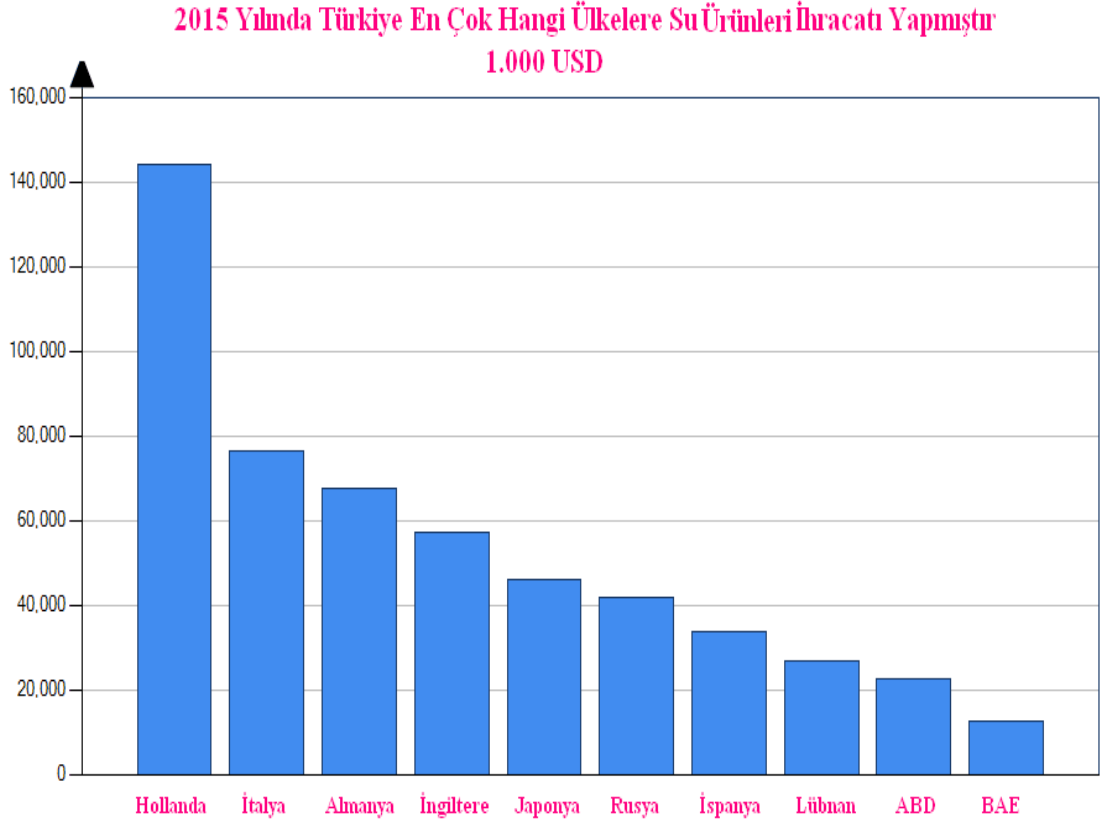
Grafik 101: Türkiye Su Ürünleri İhracatı



Kaynak: TÜİK

Su ürünleri ihracatımızın yöneldiği pazarlar her ne kadar AB ağırlıklı ise de dünyanın her bölgesinde ihracat gerçekleştirilmektedir. 2006 yılı verileri itibariyle Uzak Doğu pazarlarında; Japonya, Güney Kore, Tayvan, Orta Doğu; Lübnan, Cezayir ve Ürdün, Amerika Kitasında; ABD ve Kanada ihracatımızda önde gelen pazarlar olmuşlardır. İleriki yıllarda anılan pazarların daha da iyi değerlendirilebileceği ve diğer dünya pazarlarına olan ihracatımızın da beraberinde arttırılabileceği düşünülmektedir.

Grafik 102: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İhracatı Yaptığı On Ülke (2015)



Kaynak :TUIK

2.10.5.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 (ıstakoz, 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.

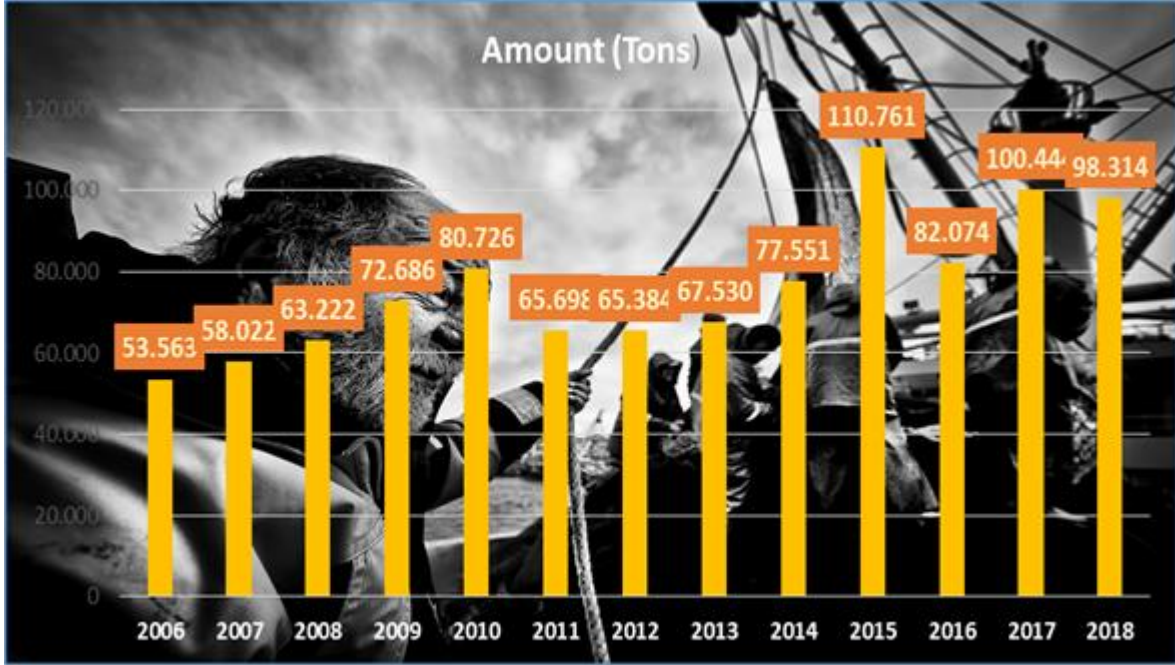
İthalatta dondurulmuş ve yarı işlenmiş ürünler önemli bir paya sahiptir. Konserveciliğe hammadde sağlamak amacı ile giderek artan miktarlarda dondurulmuş ton balığı ithal edilmektedir.

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

2006-2018 dönemi değerlendirildiğinde ithalatta ağırlıklı ürün grubunu dondurulmuş balıkların oluşturduğu, bunu yumuşakçaların ve balık filetoalarının 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.

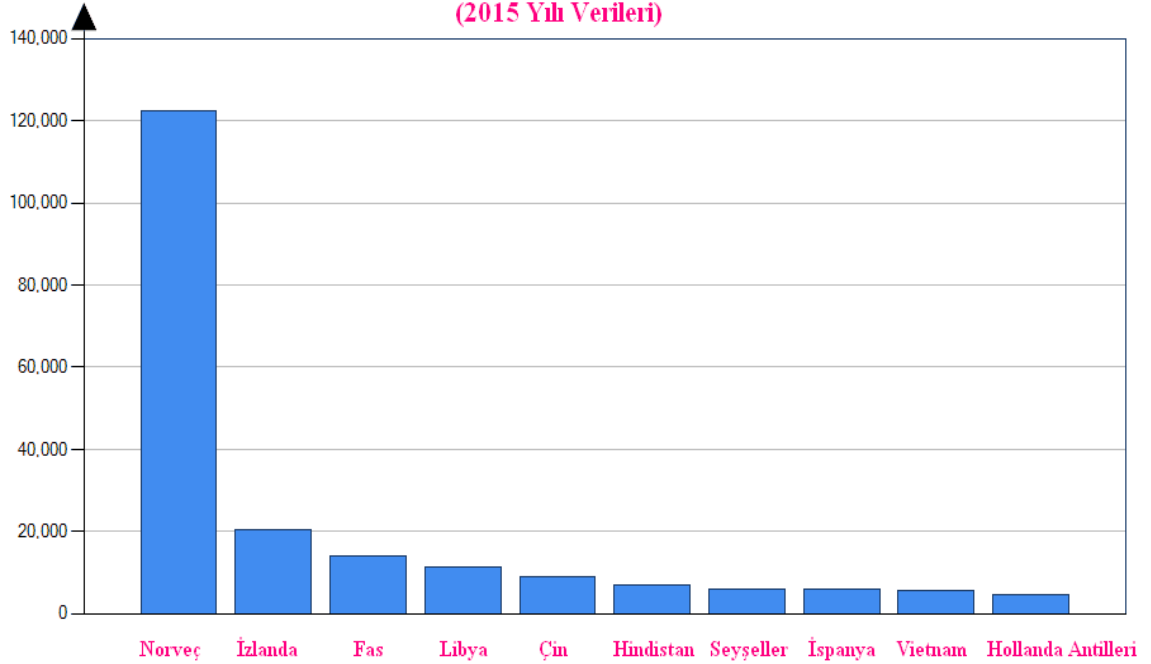
Grafik 103: Türkiye Su Ürünleri İthalatı (Ton)



Kaynak: TÜİK

Grafik 104: Türkiye'nin En Çok Su Ürünleri İthalatı Yaptığı On Ülke (2015)

**Türkiye'nin En Fazla Su Ürünleri İthal Ettiği Ülkeler
(2015 Yılı Verileri)**



Tablo 109: Türkiye'nin Su Ürünleri İthalatı ve İhracatı

Yıllar	İHRACAT			İTHALAT		
	Miktar (ton)	Değer (\$)	Değer (t)	Miktar (ton)	Değer (\$)	Değer (t)
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

Kaynak: TÜİK

2.10.6. 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 Köyşleri 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 fûme ve fileto olarak değerlendirilmesine yönelik tesislerde devreye girmiştir.

EKONOMİYE SEKTÖRÜN KATKISI;

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.



DENİZ KUMCULUĞU

2.11.DENİZ KUMCULUĞU

2.11.1.Kumcular Limanı Yerleşim Yeri

2005 yılından evvel “Taş Ocakları nizamnamesi” ile faaliyetleri düzenlenen ama gerek teknik gerekse uygulama açısından yetersiz kalan deniz kumculuğu faaliyeti 2005 yılında Maden kanununda yapılan değişiklikle yeni bir safhaya girmiş, “Denizlerdeki kum ve çakıl SiO_2 oranına bakılmaksızın 1A Grubu Maden sayılır” görüşü ile Deniz Kumu **1 A grubu Maden** Statüsü kapsamına alınmış dolayısı ile Deniz Kumculuğu Madencilik Sektörünün bir parçası olmuştur. 18.02.2018 tarih ve 29271 sayılı Resmî Gazetesinde yayımlanan değişikliklerle de 1A Grubu ruhsat verilecek alanlar 10 hektardan 20 hektara çıkarılmıştır.

Adı geçen kanunda ve yönetmeliklerde 2005 yılından bu yana yapılan değişiklikler olmuş ancak ana hatları ile kanun aynı kalmıştır. Bu bağlamda Deniz Kumculuğu 1A Grubu Maden Statüsünde tanımlanmış, tüm Maden İşletme Ruhsatları ile ilgili olarak Maden İşleri Genel Müdürlüğü (MİGEM) yetkili kılınmış ancak 1 A Grubu Maden Ruhsatlarının ihale ve Ruhsatlandırma yetkisi Valiliklere verilmiştir. Bu hususta da ilgili Maden Yönetmeliğinde;

“Genel müracaat

MADDE 8 – (1) Kanunun 6 ncı maddesinde belirtilen nitelikleri taşıyan gerçek veya tüzel kişiler, maden hakkı için I. Grup (a) bendi madenlerde büyükşehir belediyesi olan illerde valiliklere diğer illerde il özel idarelerine, diğer grup madenlerde Genel Müdürlüğe müracaat yapılır.

(2) I. Grup (a) bendi madenlerde Büyükşehir olan illerde Valilikler diğer illerde il özel idareleri, Genel Müdürlüğün uygun görüşünü alır. Genel Müdürlük, talep edilen alanın niteliği, talep alanında diğer grup ruhsatların bulunup bulunmadığı, ruhsat bulunması halinde yapılan nazari ve/veya mahalli inceleme sonucu dikkate alınarak görüşünü bildirir. Diğer kamu kurum ve kuruluşlarının olumlu görüşünün alınmasını takiben Valiliklerce/il özel idaresince ihale yolu ile işletme ruhsatı verilir. Bu madenlerin ihale bedeli Büyükşehir Belediyesi olan illerde ilgili muhasebe birimi hesabına, diğer illerde il özel idarelerinin hesabına yatırılır.” şeklinde olup, bu süreç uzun ve bürokratik işlemler gerektirmektedir. İhaleye çıkacak alanların belirlenmesi, yeterli rezerve sahip ve çevreye uyumlu alanların bulunması ve yeterliliğe sahip işletmeciler için ihaleye çıkarılması sürecinde tüm çalışmaların bu ruhsatları vermeye tek yetkili olan Valiliklerce yapılması veya diğer madenlerdeki gibi ruhsat işlerinin MİGEM tarafından neticeye ulaştırılması sektör için öncelikli ve gerekli olmaktadır.

Mevcut rezerv alanları rüzgâr, sıcaklık, basınç ve akıntı gibi doğal nedenlerden dolayı yer değişimine uğrayabileceğinden 10hk.alan deniz içi maden ruhsatları için yetersiz kalmakta, yeni alınan ruhsatlar ile eşitlik sağlanabilmesi adına hali hazırda 10hk alanda işletme ruhsatına sahip kuruluşlara 20hk’lık işletme ruhsat hakkı tanınması gerekmektedir.

Diğer önemli bir sorun ise ihaleye açılacak alanların yeri ve rezervi hakkında bilimsel bir veri tabanı olmamasıdır. Bu konuda yetkili üniversiteler, ilgili devlet kuruluşları ve valiliklerin ortak girişimleri ve çalışmaları ile alanların tespit edilmesi ve rezerv belirlenmesi gereklidir. Bu sürecin işletme Ruhsatı veren Valiliklerce yapılması ve uygun yerlerin ihaleye açılması yapılan tüm giderlerin ihale bedeline yansıtılarak devletin kaybının önlenmesi sektörün önünü açacaktır.

- Beton Agregası olarak inşaatlarda
- Beton yollarda
- Cam sanayinde
- Seramik sanayinde
- Sanat yapılarında
- Tüm altyapı inşaatlarında

Kullanılan kimyasal ve fiziksel özellikleri ile bu kullanımlara son derece uygun olan “Doğal Deniz Kumunun” ülke ekonomisine Katma Değer olarak sunulması son derece önem arz etmektedir.

2.11.2.Dünyada ve Türkiye’de Deniz Kumculuğunun Karşılaştırması

Uluslararası Deniz Araştırmaları Konseyi raporunda (ICES, 2014), Avrupa ve ABD’de deniz dibinden taranan yaklaşık 20 milyon ton/yıl malzemenin faydalı kullanım alanlarına göre dağılımı verilmiştir Buna göre inşaat/endüstriyel agregadan (%54) sonra en büyük payı %42 ile kıyı ve deniz uygulamaları almaktadır. Tarama malzemesinin kıyı ve deniz ortamı içerisinde kaldığı bu uygulamalar, kumsal besleme (%35) ile kıyı dolgusu ve kıyı alanı kazanımı (%7) şeklinde ikiye ayrılır. Ülkemizde taranan yıllık 1 milyon m³ malzemeden yalnızca inşaat/endüstriyel agrega olarak faydalanılmaktadır. Bu miktar hem agrega ihtiyacımızın küçük bir kısmını karşılarken hem de diğer faydalı kullanım olanaklarının ne kadar az değerlendirildiğini göstermektedir. Bu eksikliklerin başında kıyı ve deniz uygulamaları gelmektedir. Özellikle Türkiye gibi kıyı şeridi uzun olan ülkelere bakıldığında (Danimarka, Hollanda, ABD vb.) çıkartılan deniz kumunun yarısından fazlası mevcut kumsallarının geliştirilmesi amaçlı kullanılmaktadır.

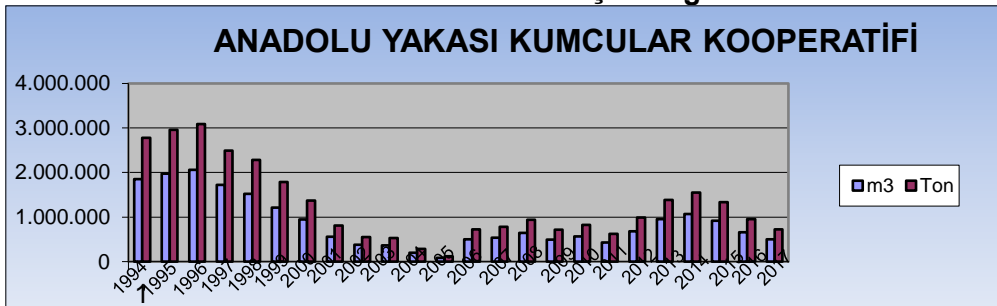
Ülkemizde deniz kumculuğunda göze çarpan bir diğer önemli nokta ise, büyüklüğüne ve kıyıların uzunluğuna kıyasla yıllık tarama miktarının kendinden küçük ülkelere bile çok daha düşük olmasıdır. Örneğin ülkemizin 7200 km uzunluğundaki kıyı şeridine oranla Belçika’nın sadece 73 km kıyısı olmasına rağmen denizden çıkarttıkları kum ve çakıl miktarı bizimkinin 4 katıdır. Kıyı uzunluğu açısından Türkiye’ye daha yakın olan Hollanda ve Birleşik Krallık gibi ülkelerin yıllık tarama miktarları ülkemizin 15-27 katına ulaşmaktadır.

Ülkemizde deniz kumculuğunun önünde duran en büyük engel deniz dibi kaynaklarının haritalanmamış olması ve bu kaynakların kullanımıyla ilgili mevzuatların doğru kullanımın önünü açacak şekilde hazırlanmamış olmasıdır. Örneğin, Avrupa ülkeleri haritaladıkları mevcut deniz dibi kaynaklarının arasında her sene belirledikleri bir plan çerçevesinde 700 km² ‘ye varan yeni tarama alanları lisanslamaktadır. Ülkemizde son 10 yılda lisanslanmış alan toplamı 2 km²’dir.

Kentsel Dönüşümün ihtiyacı olan kaliteli ve Standartlara uygun Doğal Deniz Kumunu piyasaya arz etmek ve 2018 yılında inşaatı bitirilecek, 2. Kısım İskele İnşaatının tamamlanmasıyla 2023 yılı Beşyüz milyar USD ihracat hedefine katkı sağlamaktır. İstanbul’da başlatılan Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında faaliyet gösterilen bölgede büyük inşaat projelerine kaliteli doğal deniz kumunu en kısa, en hızlı ve en ekonomik bir şekilde sağlamak üzere Liman Tesisinde bir eleme alanı oluşturulmuş olup çalışmalar ve yasal prosedürler tamamlanarak 02.02.2018 tarihinde T.C. İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünden 74603 nolu “Çevre İzin Belgesi” alınmıştır.

Kumcular Kooperatifi Pendik Güzelyalı da bulunan Kumcular Limanının I. Rıhtım İnşaatını Eylül 2015 tarihi itibarıyla bitmiş ve 11.09.2015 tarihi itibarıyla işletme izni alınmıştır. Yıllık 4.000.000 ton elleçleme kapasitesine sahip olan liman, tamamen bittiği zaman daha gelişmiş ekipmanlarda kullanılarak 10.000.000 ton elleçleme kapasitesine ulaşacaktır.

Grafik 105: Kum Satış Grafiği





GEMİ ACENTE LİĞİ

2.12.GEMİ ACENTELİĞİ

2.12.1. 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 yüklerle 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 kiralayana 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, sömme, 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.

2.12.2.Gemi Acentelerinin Örgütlenmesi

Gemi acente firmaları İMEAK DTO bünyesinde;

- 40 No'lu Konteyner Gemi Acenteleri,
- 41 No'lu Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri,
- 42 No'lu Düzensiz Sefer Yapan Gemi Acenteleri ve
- 43 No'lu Kıyı Gemi Acenteleri olmak üzere

Toplam 4 ayrı meslek komitesi ile temsil edilmektedirler.

Ülkemizde ulusal düzeyde;

- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDAD),
- Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği (KOGAD) ,
- İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği (DND),
- Mersin Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve
- İskenderun Deniz Nakliyecileri Derneği

gemi acentelerinin üye oldukları sivil toplum kuruluşlarındandır.

2020 yılı itibari ile;

- 1902 tarihinde kurulan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 111 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 63 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.

2.12.3.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.

2.12.3.1.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.

2.12.3.2.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 110 : 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: Ulaşan Erişen Türkiye 2019

2.12.3.3.Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

Gemi acentelerinin Türkiye karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazlarından geçen deniz taşıt ve araçlarına verdikleri acentelik hizmetleri karşılığında alacakları ücret miktarları Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ ile düzenlenmiştir.

10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan ve gemi acente firmalarının alacakları ücretin asgari düzeyini gösteren Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ hükümlerine gemi acente firmaları uymak zorundadır.

2.12.3.4.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.

2.12.4.Gemi Acentelerinin Mevcut Durumu

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.

- Birinci Bölge: Hopa Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Bartın Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki limanları kapsar.
- İkinci Bölge: Zonguldak Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Ayvalık Liman Başkanlığı idari sınırları ile Gökçeada, Bozcaada, İğneada, Şile ve Karasu Liman Başkanlıkları dahil olmak üzere tüm Marmara Bölgesi limanlarını kapsar.
- Üçüncü Bölge: Dikili Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki diğer tüm limanları kapsar.
- Dördüncü Bölge: Kaş Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki tüm Akdeniz Bölgesi limanlarını kapsar.

Şirket merkezinin bulunduğu bölge dışında başka bir bölgede faaliyet göstermek isteyen gemi acentesi, şube açarak (gemi acenteliği şube yetki belgesi olarak) ya da şube açmayacak ise tali acente atayarak diğer bir bölgede faaliyet göstermektedir.

Hali hazırda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre; 01.01.2020 tarihi itibari ile **Bakanlık Sicili'ne kayıtlı 26 ilde faaliyet gösteren toplam 1.074 adet gemi acente firması** bulunmaktadır. **Şubelerle beraber yetkilendirilmiş gemi acente sayısı 1.296'ya ulaşmaktadır.** 2020 yılında gemi acente firma sayısı bir önceki yıla göre artış göstermemiştir.

Gemi acente firmalarının illere göre dağılımına bakıldığında; **yetkilendirilmiş toplam 1.296 gemi acentesinin %83'ünün İstanbul, Muğla, İzmir, Mersin, Kocaeli ve Hatay olmak üzere 6 büyük şehirde** faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Tablo 111 : Yıllar İtibariyle Gemi Acente Firmalarının Mevcut Durumu (01.01.2020)

Yıllar	İl Sayısı	Merkez	Şube	Toplam	Değişim
2013	24	792	200	992	---
2014	24	800	194	994	0,20
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	---

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 112 : Gemi Acente Firmalarının İllere Göre Dağılımı

(01.01.2020)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	454	28	482	37%
2	Muğla	131	14	145	11%
3	İzmir	110	51	161	12%
4	Mersin	83	43	126	10%
5	Kocaeli	50	28	78	6%
6	Hatay	62	21	83	6%
7	Antalya	23	6	29	2%
8	Samsun	23	8	31	2%
9	Aydın	24	3	27	2%
10	Bursa	12	8	20	2%
11	Balıkesir	20	2	22	2%
12	Zonguldak	16	1	17	1%
13	Trabzon	14	4	18	1%
14	Çanakkale	11	3	14	1%
15	Tekirdağ	10	0	10	1%
16	Bartın	4	2	6	
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	0	3	
23	Kastamonu	2	0	2	
24	Artvin	1	0	1	
25	Ankara	2	0	2	
26	Adana	1	0	1	
Toplam		1.074	222	1.296	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 113 : Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı
I.BÖLGE
(Hopa Liman Başkanlığı'ndan Bartın Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(01.01.2020)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Samsun	23	8	31	42%
2	Trabzon	14	4	18	24%
3	Ordu	6	0	6	8%
4	Bartın	4	2	6	8%
5	Giresun	3	0	3	4%
6	Sinop	3	0	3	4%
7	Rize	2	0	2	3%
8	Kastamonu	2	0	2	3%
9	Ankara	2	0	2	3%
10	Artvin	1	0	1	1%
Toplam		60	14	74	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 114 : Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı
II.BÖLGE
(Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan Ayvalık Liman Başkanlığı İdari Sınırlarına Kadar)

(01.01.2020)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İstanbul	454	28	482	74%
2	Kocaeli	50	28	78	12%
3	Balıkesir	20	2	22	3%
4	Bursa	12	8	20	3%
5	Zonguldak	16	1	17	3%
6	Çanakkale	11	3	14	2%
7	Tekirdağ	10	0	10	2%
8	Yalova	4	0	4	1%
9	Sakarya	3	0	3	
Toplam		580	70	650	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 115: Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı
III.BÖLGE

(Dikili Liman Başkanlığı'ndan Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)

(01.01.2020)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	İzmir	110	51	161	48%
2	Muğla	131	14	145	44%
3	Aydın	24	3	27	8%
Toplam		265	68	333	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 116 : Gemi Acente Firmalarının Bölgelere Göre Dağılımı
IV. BÖLGE

(Kaş Liman Başkanlığı'ndan İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırlarına kadar)

(01.01.2020)

Sıra No	Şehir Adı	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
1	Mersin	83	43	126	53%
2	Hatay	62	21	83	35%
3	Antalya	23	6	29	12%
4	Adana	1	0	1	
Toplam		169	70	239	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 117: Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı Şubeler Dahil
(01.01.2020)

Bölgeler	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.BÖLGE	60	14	74	6%
II.BÖLGE	580	70	650	50%
III.BÖLGE	265	68	333	26%
IV.BÖLGE	169	70	239	18%
Toplam	1.074	222	1.296	

Kaynak: UAB Verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

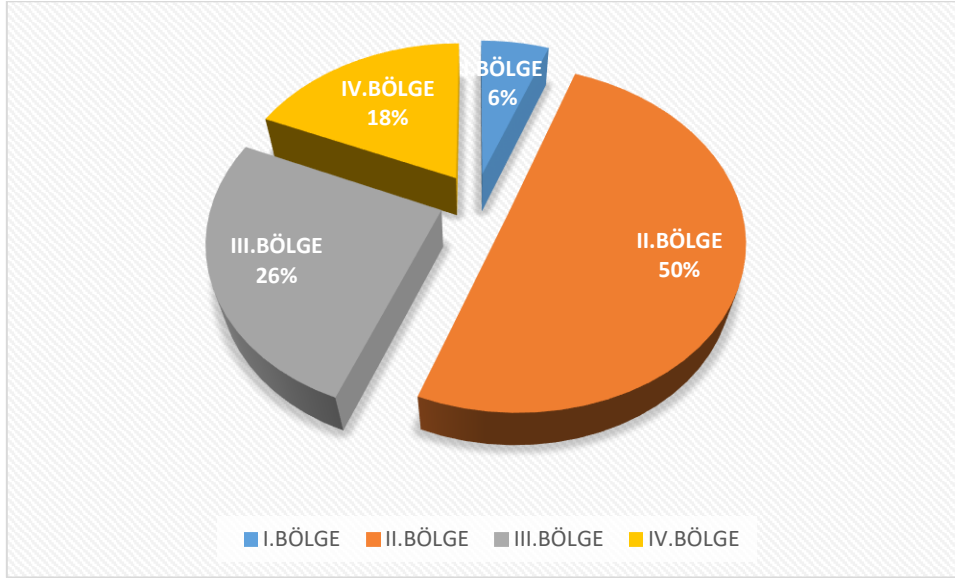
Bölgelere göre dağılıma bakıldığında;

- Toplam 650 adet gemi acente firmasının %50'sinin (gemi acente firmalarının yarısının) İstanbul, Kocaeli ve Bursa gibi sanayi şehirlerinin arasında bulunduğu II.Bölge'de faaliyet gösterdiği,

- Toplam 333 adet gemi acente firmasının %26'sının (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 106: Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı



Tablo 118 : Yıllara ve Bölgelere Göre Gemi Acente Firmalarının Dağılımı

Bölgeler	2015				2016				2017				2018				2019			
	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%	Merkez	Şube	Toplam Firma Sayısı	%
I.BÖLGE	56	13	69	6%	58	13	71	6%	58	14	72	6%	62	15	77	6%	60	14	74	6%
II.BÖLGE	510	70	580	51%	533	66	599	50%	540	77	617	50%	592	67	659	51%	580	70	650	50%
III.BÖLGE	225	56	281	25%	245	61	306	26%	251	63	314	26%	264	63	327	25%	265	68	333	26%
IV.BÖLGE	145	58	203	18%	153	66	219	18%	156	66	222	18%	164	68	232	18%	169	70	239	18%
TOPLAM	936	197	1.133		989	206	1.195		1.005	220	1.225		1.082	213	1.295		1.074	222	1.296	

Son beş yıllık verilere bakıldığında; yetkilendirilen gemi acente firma sayısında her yıl ortalama %5.5 oranında bir artış yaşanırken 2019 yılında bir önceki seneye göre yetkilendirilmiş gemi acente firma sayısının aynı kaldığını söylemek mümkündür.

2.12.5.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 2007-2019 yılları arasında toplam **120 adet gemi acenteliği eğitimi düzenlenmiş**, bu eğitimlerde **toplam 4.843 kişiye eğitim verilmiş**, eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olan **toplam 4.484 kişi gemi acentesi personeli kartı almaya hak kazanmıştır**.

Odamız Merkez, şube ve temsilciliklerinde 2008-2019 yılları **arasında toplam 105 adet gemi acenteliği yenileme semineri düzenlenmiş**, **toplam 5.842 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 119: 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
Toplam	4.484	5.842

Tablo 120 : Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Eğitimlerinin Dağılımı (2007 – 2019)

Eğitim Yeri	Eğitim Sayısı	%
İstanbul	28	24%
İzmir Şube	23	19%
İskenderun Şube	18	15%
Bodrum Şube	17	14%
Antalya Şube	9	8%
Fethiye Şube	7	6%
Kdz.Ereğli Şube	7	6%
Marmaris Şube	7	6%
Kocaeli Şube	3	3%
Samsun Temsilciliği	1	---
Toplam	120	

Tablo 121: Odamız Merkez, Şube ve Temsilciliklerinde Düzenlenen Gemi Acenteliği Yenileme Seminerlerinin Dağılımı (2008-2019)

Seminer Yeri	Seminer Sayısı	%
İstanbul	29	28%
İzmir Şube	21	20%
İskenderun Şube	10	10%
Bodrum Şube	8	8%
Kdz.Ereğli Şube	7	7%
Marmaris Şube	7	7%
Antalya Şube	6	6%
Fethiye Şube	5	5%
Kocaeli Şube	2	2%
Aliğa Şube	1	1%
Trabzon Temsilciliği	3	3%
Çanakkale Temsilciliği	3	3%
Samsun Temsilciliği	2	2%
Hopa Temsilciliği	1	1%
Toplam	105	



LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.13. LOJİSTİK SEKTÖRÜ

2.13.1. Lojistik Tanımı ve Kapsamı

Lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmeti şeklinde tanımlanmaktadır.

Küresel ölçekte bilgi ve teknoloji alanında yaşanan gelişmeler, dünya üzerinde ekonomik ve sosyal ilişkilerde mesafe kavramını ortadan kaldırarak ticaretin serbestleşmesine yol açmış, rekabetin artması, küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Tüm bu nedenlerle küreselleşen dünyada ülkelerin ticaretteki başarılarını etkileyen faktör lojistik sektörü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Küreselleşen dünyada ülkelerin küresel rekabette öne geçmesinin temel koşulu, tedarik zincirlerinin verimli yönetilmesi ve lojistik hizmetlerin etkin, zamanında ve başarılı olarak sunulabilmesinden geçmektedir. Ülkelerin ekonomilerinin gelişmesinde, ticaretlerinin küreselleşmesinde temel ve en önemli unsurlardan biri olan lojistik sektöründe başarıya giden yol lojistik alt yapılarının dört taşıma modu (*kara, deniz, hava ve demiryolu taşımacılığı*) ile uyumlu bir şekilde doğru planlanması, yatırımların doğru zamanda, doğru ölçekte gerçekleştirilmesi ve verimli kullanımı ile mümkün olmaktadır.

2.13.2. Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Mevcut Durum

22 Trilyon USD’lık dünya ticaret hacminin yaklaşık 8.5 trilyon USD’nın lojistik sektörü ile ilgili olduğu kabul edilmektedir. Bu çerçevede, lojistik sektörünün küresel büyüklüğünün 5 milyar ABD Doları aştığı, 2018-2026 yılları arasında yıllık bileşik büyümenin %7,4 oranında gerçekleşeceği kabul edildiğinde 2026 yılında küresel lojistik pazar büyüklüğünün 16,445 milyar ABD Doları’na ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Teknolojide yaşanan hızlı değişimler dijital dönüşüm, block chain vb. uygulamalar ile lojistik sektörünün doğası gereği teknolojideki gelişmelerin iş modellerine adapte edilmesinin kaçınılmaz olduğu göz önüne alındığında küresel lojistik pazardaki gelişmenin öngörülenden de hızlı artacağını söylemek mümkündür.

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.

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.

Ülkemizin dış ticaretinde ve dolayısıyla ülkemiz ekonomisindeki önemini ve büyüklüğünü ortaya koymak için Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin İstatistiki 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 %11-13 aralığına 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 düşünülmektedir.

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) ve
- 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.

2.13.3. Türkiye'de Lojistik Sektörü Rekabet Gücü

2.13.3.1. 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 yönleri ile 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.

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 arttırmakta 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 122: Türkiye’nin Küresel Lojistik Performans Endeksi

Kriter	2016		2018		2020	
	Sıra	Puan	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		

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 **çıkıtı**ları olmaktadır.

LPI Metodolojisine Göre Altı Kriter İlişkisi



Kaynak : www.lojistikcilerinseesi.com

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 beklemeler, 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 yukarılara 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.*

2.13.3.2. 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.

2.13.3.3. 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.

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.

2.13.4. Taşıma İşleri Organizatörleri

2.13.4.1. Taşıma İşleri Organizatörünün Tanımı ve Kapsamı

Taşıma işleri organizatörü (freight forwarder) ; 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.

2.13.4.2. 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 453 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.

2.13.4.3. 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.

2.13.4.4. 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 183.870 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.

2.13.5.Dünya’da Lojistik Merkezlerin/Köylerinin Geçmişi ve Mevcut Durumu

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 kullanılabilmesi 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.

2.13.6. 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 imkânları 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 Denizcilik ve Haberleşme 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.

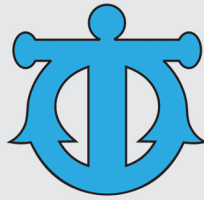
Lojistik Merkezlerinin Mevcut Durumu



Kaynak :TCDD

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- 2020 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı
- Clarkson Research Services
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası
- IMO Sera Gazı 2'nci Çalışması (Second IMO GHG Study AP Møller-Maersk)
- ICS 2019 Yıllık Bülteni
- IMO (Marpol Ek-VI Yakıttaki Kükürt Limitleri)
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu
- Türkiye İstatistik Kurumu
- İMEAK Deniz Ticaret Odası Filo İstatistikleri
- ISL Shipping Statistics and Market Review 2019,2020
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü
- Türkiye Sigorta Birliği
- GİSBİR
- Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)
- Boat International Türkiye
- Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu
- TDİ
- TCDD
- TÜRKLİM
- Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
- Mersin DTO & MIP
- Samsunport
- Limakport
- Kültür ve Turizm Bakanlığı
- Gıda ve Tarım Örgütü
- Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü
- İMEAK DTO Acente İstatistikleri
- Lojistikçilerin Sesi
- Kumcular Kooperatifi
- Gemi Acenteliği Eğitim Kitabı
- Milli Eğitim Bakanlığı



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