

T.C.
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI



DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE
TİCARETİNDEKİ YERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

GÖKHAN GÜNDÜZ

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. Cengizhan Yıldırım

BOLU, OCAK - 2024

KABUL VE ONAY SAYFASI

Gökhan GÜNDÜZ tarafından hazırlanan "**DENİZ YOLU**
TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE TİCARETİNDEKİ YERİ" adlı tez çalışması
jürimiz tarafından İktisat Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak oy birliğiyle
kabul edilmiştir. 5/01/2024

Jüri Üyeleri

Danışman
Doç. Dr. Cengizhan YILDIRIM
Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi

İmza

.....

Üye
Doç. Dr. Abdullah TOPCUOĞLU
Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi

.....

Üye
Dr. Öğr. Üyesi İrfan ERSİN
İstanbul Medipol Üniversitesi

.....

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Onayı

Prof. Dr. İbrahim KÜRTÜL
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir,

aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Teze ilişkin Turnitin adlı programında enstitü müdürlüğünce belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan benzerlik raporuna göre, tezin benzerlik oranı %30'u geçmemektedir.

.....

GÖKHAN GÜNDÜZ

ÖZET

DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE TİCARETİNDEKİ YERİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ
GÖKHAN GÜNDÜZ
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
(TEZ DANIŞMANI: DOÇ. DR. CENGİZHAN YILDIRIM)
BOLU, OCAK – 2024
XIII + 91 SAYFA

Bu çalışma, Türkiye'deki deniz yolu taşımacılığı ve bu taşımacılığın ekonomi üzerindeki etkilerini incelemektedir. Çalışmanın temel amacı, farklı taşımacılık türlerinin maliyetlerini karşılaştırmak ve deniz yolu taşımacılığının ekonomik avantajlarını vurgulamaktır.

Türkiye, coğrafi konumu sayesinde deniz yolu taşımacılığı için oldukça elverişli bir ülkedir. Bu durum, ülkenin deniz yolu taşımacılığını tercih etmesinde etkili olmaktadır. Bu tercih, yüksek maliyetlerle karşılaşılan kara ve hava yolu taşımacılığına bir alternatif sunmaktadır. Yüksek taşıma maliyetleri genellikle üretim kapasitesini ve ekonomiyi olumsuz yönde etkilemektedir. Deniz yolu taşımacılığı, Türkiye'nin sahip olduğu zengin limanlar aracılığıyla gemilere ev sahipliği yapmanın yanı sıra istihdam yaratma potansiyeliyle ekonomiye katkı sağlamaktadır. Bu durum, sadece taşımacılık faaliyetleriyle sınırlı kalmayıp, insanlara iş imkanı sunarak ekonominin canlanmasına da destek olmaktadır.

Ülkemiz ayrıca zengin yer altı kaynaklarına sahiptir ve özellikle Doğu Akdeniz'deki doğal gaz rezervleri önemli bir potansiyel taşımaktadır. Devletin alacağı her karar, mevcut rezervlerin araştırılması ve geliştirilmesi, enerji ihracatı oranları, ulusal enerji politikaları ve bölgesel politikanın etkin bir şekilde değerlendirilmesiyle alakalı olacaktır.

ANAHTAR KELİMELEER: Ekonomi, Türkiye, Deniz yolu, Çevre Denizler

ABSTRACT

THE PLACE OF MARITIME TRANSPORTATION IN TÜRKİYE'S TRADE

MASTER THESIS

GÖKHAN GÜNDÜZ

BOLU ABANT İZZET BAYSAL UNIVERSITY

INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES

DEPARTMENT OF ECONOMICS

(SUPERVISOR: ASSOC. PROF. CENGİZHAN YILDIRIM)

BOLU, JANUARY 2024

XIII + 91 PAGES

This study examines the maritime transportation in Turkey and its economic impact. The main objective is to compare the costs of different transportation modes and highlight the economic advantages of maritime transportation.

Turkey, due to its geographical location, is highly suitable for maritime transportation. This factor influences the country's preference for sea transportation. This preference provides an alternative to land and air transportation, which incur high costs. Elevated transportation expenses generally have a negative impact on production capacity and the economy. Maritime transportation not only hosts ships through the abundant ports in Turkey but also contributes to the economy by creating employment opportunities. This contribution goes beyond mere transportation activities and supports economic revitalization by providing job opportunities.

KEYWORDS: Economy, Turkey, Seaway, Peripheral Seas

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KABUL VE ONAY SAYFASI.....	iii
ETİK BEYAN.....	iv
ÖZET.....	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
TABLO LİSTESİ	x
GRAFİK LİSTESİ	xi
KISALTMALAR VE SEMBOLLER LİSTESİ	xii
TEŞEKKÜR	xiii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	4
1. DENİZE İLİŞKİN FAALİYETLER	4
1.1 Deniz Yolu Taşımacılığı.....	4
1.1.1. Layner Taşımacılığı	9
1.1.2. Tramp Taşımacılığı	10
1.1.3. Çoklu Taşımacılık	12
1.1.4. Tanker Taşımacılığı	13
1.1.5. Konteyner Taşımacılığı.....	15
1.1.6. Kuru Döküm Deniz Ticareti.....	20
1.1.7. Gemi İnşası	23
1.2. Deniz yolu Taşımacılığında Navlun ve Navlun Piyasası	25
1.2.1. Navlun.....	25
1.2.2. Navlun Piyasası	26
İKİNCİ BÖLÜM	29
2. TÜRKİYE’NİN ÇEVRE DENİZLERİ VE DENİZ FAALİYETLERİ	
AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ	29
2.1. Türkiye Cumhuriyeti Döneminde Türk Denizciliği	29
2.2. Türkiye’nin Denizcilik Politikaları.....	37
2.3. Türkiye’nin Çevre Denizleri	39
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	41
3. ÇEVRE DENİZLERİN TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNE	
KATKISI.....	41
3.1. Türkiye Dış Ticaretinde Denizciliğin Yeri ve Önemi	41

3.2. Türkiye'nin Denizcilik Faaliyetleri ve Ekonomik Yönleri	43
3.2.1. Deniz yolu ile Gerçekleştirilen İç Ticaret.....	43
3.2.1.1. Kabotaj Hattındaki Yük Miktarı	43
3.2.1.2. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu ve Araç Sayısı.....	45
3.2.2. Deniz yolu ile Gerçekleştirilen Dış Ticaret	48
3.2.2.1. Deniz yolu ile Yapılan İthalat ve İhracat	48
3.2.2.2. Limanlarda Gerçekleştirilen Dış Ticaret.....	50
3.2.3. Ro-Ro Taşımacılığı.....	54
3.2.4. Limanlara Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı	57
3.2.5. Türkiye'nin Gemi İnşa Sanayisi	60
3.2.6. Türkiye'de Gemi Geri Dönüşüm Tesisleri	63
3.2.7. Seyir Emniyeti ve Deniz Güvenliği Faaliyetleri.....	67
3.2.8. Türk Bayraklı Gemilerin Tutulmalarında Etkin Olan Eksiklikler ve Yetersizlikler.....	68
3.2.9. Türkiye'de Yolcu ve Araç Taşımacılığı	70
3.3. Türkiye'nin Çevre Denizlerinin Yer Altı Kaynakları Bağlamında Değerlendirilmesi ve Türkiye'nin Attığı Adımların Ekonomik Çıktıları	71
3.4. Çevre Denizlerin Türkiye'nin Dış Ticaretine Katkısına İlişkin Veriler.....	75
SONUÇ.....	80
KAYNAKLAR	84

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1.	20'lik standart bir konteyner.	16
Şekil 1.2.	1994 – 2022 Yılları Arasında Baltık Kuru Yük Endeksi (ABD Doları)	27
Şekil 3.1.	Doğu Akdeniz Bölgesinde Bulunan Ülkeler ve Kıyı Şeritleri	72
Şekil 3.2.	Türkiye Cumhuriyeti Kıta Sahaneliği.	74



TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 3.1	2010-2022 Yılları Arasında Türkiye Kabotajında Taşınan Araç Sayısı (Ton/Mil)	46
Tablo 3.2	2010-2022 Yılları Arasında Türkiye Kabotajında Taşınan Yolcu Sayısı	47
Tablo 3.3	İzmir Aliğa'da Faaliyet Gösteren Şirketlerin Gemi Geri Dönüşüm Kapasitesi	64
Tablo 3.4	2022 yılı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistikleri ...	68
Tablo 3.5	Paris Mutabakatı Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemi İstatistikleri.....	69
Tablo 3.6	2011 -2022 Yılları Arasında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Konteyner İstatistikleri (Adet)	75
Tablo 3.7	Türkiye Limanlarına Gelen Gemi Sayısı İstatistikleri	77
Tablo 3.8	2011 -2022 Yılları Arasında Türkiye'nin GSYH ve Kişi Başı GSYH Verileri (ABD Doları)	77
Tablo 3.9	Parametrelerin Yıllara Göre Endeksi (2011=100).....	78

GRAFİK LİSTESİ

Sayfa

Grafik 1.1.	2000-2020 yılları arasında gerçekleştirilen Tanker taşımacılığı (milyon ton).....	14
Grafik 1.2.	2010 - 2022 Yılları Arasında Dünya Limanlarında Elleçlenen Konteyner Miktarı (Milyon TEU).....	18
Grafik 1.3.	2010 - 2022 Yılları Arasında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Konteyner Miktarı (Bin TEU).....	19
Grafik 1.4.	2010 - 2021 Yılları Arasında Dünyada Elleçlenen Kuru Yük Miktarı (Milyon Ton).....	22
Grafik 1.5.	2013 - 2020 Yılları Arasında Türkiye Gemi İnşa İhracat Rakamları (Milyon ABD Doları)	26
Grafik 3.1.	2022 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar (Ton) ve Değer Yüzdeleri (ABD Doları)	44
Grafik 3.2.	2011 - 2022 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar Yüzdesi (Ton).....	42
Grafik 3.3.	2010-2022 Yılları Arasında Türkiye Kabotaj Yük Taşımacılığı (Milyon Ton).....	44
Grafik 3.4.	Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz yolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı.....	53
Grafik 3.5.	2011-2022 Türkiye' de Yıllık Dış Ticaret Elleçleme (Milyon Ton).....	52
Grafik 3.6.	2022 Yılı Bazı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Ton).....	53
Grafik 3.7.	2011 - 2022 Yılları Arasında Bazı Limanların İtibariyle Elleçlenen Dış Ticaret Yük Miktarı (Ton)	54
Grafik 3.8.	2011-2022 Yılları Arasında Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı.....	55
Grafik 3.9.	2011-2022 Yılları Arasında Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı.....	56
Grafik 3.10.	Türkiye Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı (2011-2022).....	62
Grafik 3.11.	2013-2020 Yılları Türkiye Gemi İnşaa Sanayi İhracat Rakamları (Milyon ABD Doları).....	61
Grafik 3.12.	Türkiye Gemi İnşaa ve Yan Sanayinde İstihdam Rakamları	62
Grafik 3.13.	2013 – 2020 Yılları Arasında Türkiye Gemi İnşaa Rakamları (DWT).....	63
Grafik 3.14.	2011 – 2022 Yılları Arasında Türkiye' de Geri Dönüştürülen Gemi Adedi ve Tonajı	66
Grafik 3.15.	2016 – 2020 Yılları Arasında Türkiye Hurda gemi Alım Fiyatları (Ton Başına ABD Doları)	67
Grafik 3.16.	2003 ve 2021 Yıllarında Arasında Kabotaj Hattında Taşınan Araç Miktarı	71
Grafik 3.17.	2010 -2022 Yılları Arasında Türkiye İhracat ve İthalat Değerleri (Milyon ABD Doları).....	79

KISALTMA VE SEMBOLLER LİSTESİ

ABD:	Amerika Birleşik Devletleri
AET:	Avrupa Ekonomik Topluluğu
BDI:	Baltık Kuru Yük Endeksi
CNG:	Sıkıştırılmış Doğal Gaz
DWT:	Detveyt
GKRY:	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GTHS:	Gemi Trafik Yönetim Merkezi
IMO:	Uluslararası Denizcilik Örgütü
KKTC:	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
LNG:	Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
LPG:	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
LRIT:	Uzak Mesafeden Gemileri Tanımlanma ve Takip Sistemi
MİLGEM:	Milli Gemi
TEU:	Yirmi ayak eşdeğer birimi
TPOA:	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
UNCTAD:	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı

TEŞEKKÜR

Uzun süredir emek harcadığım yüksek lisans tezimi tamamlamanın gururunu yaşıyorum. Bu bölümü bana sonsuz desteklerini sunan, beni motive ve teşvik eden insanlara teşekkür etmek için kullanacağım.

Öncelikle, çalışmamda büyük bir sabırla bana rehberlik eden danışmanım sayın Doç. Dr. Cengizhan YILDIRIM'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Tez çalışmam süresince tüm huysuzluklarıma katlanarak ve bu huysuzluklara büyük bir olgunlukla yaklaşan eşim Merve'ye, beni bıkmadan usanmadan destekleyen kızım Alya Elvin'e teşekkürlerimi sunuyorum.

Bu çalışmanın ön hazırlığı ve yazımı süresince gerekli tüm kolaylıkları sağlayan Uluçınar Sahil Gözetleme Karakol Komutanlığı personeline teşekkür ediyorum.

Gökhan GÜNDÜZ

GİRİŞ

Tarih boyunca, uluslar ve imparatorluklar dünya denizlerinin nimetlerinden yararlanmak için çaba harcamış ve genellikle bir deniz kıyısı elde etmek için mücadele etmişlerdir. Denize erişimin sahip olunan bir ülke için ne kadar önemli olduğu, sadece doğal deniz kaynaklarını kullanmakla kalmayıp aynı zamanda maliyeti daha düşük ve ticareti artırıcı deniz ulaşımını mümkün kılmasıyla ortaya çıkmaktadır. Bir ülkenin sahil şeridinde sahip olması, o ülkenin diğer ülkelere ve dünyaya açıklığını kolaylaştırmaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye ekonomisi için çevre denizlerinin önemini anlamak ve denizcilik sektörünün ekonomiye katkılarını göstermektir. Günümüzde deniz yolu taşımacılığı ticaret için büyük bir önem taşımaktadır. Dünyanın önde gelen ekonomileri neredeyse deniz taşımacılığından pay alabilmek adına rekabet halindedir. Dünya ticaretinin hacminin, miktar bazında yaklaşık %83'ünün ve ekonomik değer bazında ise yaklaşık %70'inin deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirildiği görülmektedir. Yalnızca 2019 yılında, yaklaşık 19.5 trilyon ABD doları değerinde ticari ürün deniz yoluyla taşınmıştır, bu da deniz ticaretinin küresel ekonomideki önemini vurgulamaktadır.

Dünya yüzeyinin dörtte üçünün su ile kaplı olması sebebiyle deniz yolu taşımacılığı, büyük miktarlarda ham madde, kuru yük, petrol ve ilgili sıvı kimyasal maddeler gibi yüklerin uygun maliyetle, güvenilir ve riski minimum seviyede taşınabilmesi için gereken altyapıyı sunmaktadır. Bu nedenle, deniz yolu taşımacılığı küresel ticaretin temel taşıyıcısı konumundadır ve her yıl dünya genelinde trilyonlarca dolar değerinde ürünü taşımaktadır.

Tarih boyunca kıtalar arasında bağlantıyı sağlayan denizler, büyük medeniyetlere ve ticaret merkezlerine ev sahipliği yapmıştır. Günümüzde bile dünya nüfusunun yaklaşık %75'i deniz kıyılarına yakın bölgelerde yaşamaktadır. Bu durum, insanlar arasındaki iletişim ve mal taşımacılığının büyük ölçüde deniz yoluyla gerçekleştiğini göstermektedir. Deniz yolu taşımacılığı, ekonomik ve güvenli olmasının yanı sıra çevreye minimum zarar veren sürdürülebilir bir taşımacılık yöntemi olarak öne çıkmaktadır. Bu eğilim, son 50 yılda deniz yoluyla yapılan ticaret hacminin yaklaşık olarak 20 kat artmasına ve dünya ticaret hacminin yaklaşık %85'inin, petrol taşımacılığının ise %90'ından fazlasının deniz yoluyla gerçekleştirilmesine yol açmıştır.

Ayrıca, hava, karayolu ve demiryolu taşımacılığıyla karşılaştırıldığında deniz yolu taşımacılığının daha ekonomik olduğu, havayoluyla yapılan taşımacılıktan 21 kat, karayoluyla yapılan taşımacılıktan 7 kat ve demiryoluyla yapılan taşımacılıktan 3,5 kat daha uygun olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, deniz yolu taşımacılığı bugün 19,5 trilyon ABD doları geliri olan devasa bir sektör haline gelmiştir. Denizler, mevcut ticaret hacminin yanı sıra ülkelerin gıda ve enerji gibi henüz tam olarak keşfedilmemiş potansiyel doğal kaynakları için ciddi bir mücadele alanı olarak da önem arz etmektedir.

Şu an için ülkeler, kara sınırları olan ve deniz kıyısı bulunan ülkeler olarak ikiye ayrılmış durumda ve denize kıyısı olmayan sadece 40 ülke bulunmaktadır. G20 ülkelerinin tamamının denizlere veya okyanuslara erişimi vardır, bu da deniz bağlantısına sahip ülkelerin avantajlı bir konumda olduğunu göstermektedir.

Türkiye'nin tüm ticaretinin yaklaşık %61'i deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Bu durum, ülke ekonomisinde deniz ticaretinin önemli bir paya sahip olduğunu göstermektedir, ancak küresel ortalamanın altında olduğunu da göstermektedir. Türkiye'de deniz yolu taşımacılığı, 1980'lerden sonra dış ticarete petrol ve gübre gibi kalemlerden sonra en yüksek harcamanın yapıldığı alan haline gelmiştir.

Coğrafi olarak Akdeniz Havzasında bulunan Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz'de sahil şeridinde sahip olan ülkeler arasında en uzun sahil şeridinde sahiptir. Toplamda 8300 kilometrelik bir sahil şeridi bulunan Türkiye'nin nüfusunun yarısından fazlası sahil şeridindeki şehirlerde yaşamaktadır, bu da Türkiye'nin denizlerle güçlü bir bağa sahip olduğunu göstermektedir.

Çalışmanın ilk bölümünde, denizcilik faaliyetlerinin tanımı ve önemi, deniz yolu taşımacılığına dair temel bilgiler, yolcu ve yük taşımacılığı üzerine teorik kavramlar ele alınacaktır. Bu bölüm, denizcilik sektörünün genel bir çerçevesini çizmektedir.

İkinci bölümde ise, Türkiye Cumhuriyeti dönemindeki Türk denizciliğinin gelişimi, bu dönemde uygulanan denizcilik politikaları, Türkiye'nin çevre denizleri üzerine detaylı bilgiler sunulacaktır. Bu bölüm, Türkiye'nin denizcilik tarihi hakkında kapsamlı bir bakış açısı sağlayacaktır.

Üçüncü bölümde, Türkiye'nin çevre denizleri ve bunların ekonomik etkileri, denizciliğin dış ticaretteki yeri ve önemi, Türkiye'nin gemi inşa sanayisi ve yer altı kaynakları, 2011-2022 yılları arasına ait konteyner ve gemi trafiği istatistikleri,

Türkiye'nin Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) ve kişi başına düşen GSYH verileri analiz edilerek, bu verilerin Türk denizciliği ve genel ekonomisi üzerindeki etkileri incelenecektir. Bu bölümdeki analizler, Türkiye'nin denizcilik sektörünün ekonomik boyutuna dair derinlemesine bir değerlendirme sunacaktır.



BİRİNCİ BÖLÜM

1. DENİZE İLİŞKİN FAALİYETLER

1.1 Deniz Yolu Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı, denizler üzerindeki gemilerin kullanılarak yapılan uluslararası veya ulusal ticaret eşyalarının, insanların veya malzemelerin taşınması işlemidir (İncekara, 2021). Ticari malların, konteynerlerin, ham petrolün, doğal gazın ve diğer çeşitli yüklerin dünya genelinde taşınmasında kullanılan ana taşıma yöntemlerinden biridir (Stanicek, 2020). Deniz yolu taşımacılığı, genellikle gemilerin büyük su kütlelerinde seyahat etmesini gerektiren bir lojistik faaliyettir. Bu gemiler, konteyner gemileri, tankerler, bulk gemileri, Ro-Ro gemileri (roll-on/roll-off gemileri) gibi çeşitli tiplerde olabilir. Deniz yolu taşımacılığı, uluslararası ticaretin büyük bir bölümünü oluşturur ve dünya ticaretinin temel taşıma modlarından biridir.

Deniz yolu taşımacılığının amacı dünyanın herhangi bir yerinde üretilen ürünlerin, dünyanın her yerine düşük maliyetle ve güvenli olarak taşınmasıdır. Taşıma için ödenen paranın miktarı ve bunun toplam maliyet içindeki payı önemlidir. Taşıma zamanının, taşınan malın maliyetini artırıcı etkisinden başka, işletmecilik yönünden iş kaybı gibi algılandığında; taşımanın hızlı bir şekilde yapılması kuşkusuz daha ekonomik bir sonuç verir (Baykal, 2000). Deniz yolu taşımacılığının küresel çaptaki önemini düşündüğümüzde öncelikle deniz yolu taşımacılığının tarihini inceleyip sonrasında günümüz ile ilgili inceleme yapmak daha mantıklı olacaktır.

Deniz yolu taşımacılığı, insanlık tarihiyle neredeyse eşdeğer olan bir geçmişe sahiptir ve yaklaşık 5.000 yıl süren bir serüveni kapsamaktadır. İlk bilinen deniz yolu ticaret hattı ise Mezopotamya - Bahreyn - Batı Hindistan'daki İndüs Irmağı üçgeninde kurulmuştur. Bu dönemde, Mezopotamya'da üretilen bitkisel yağlar ile Hindistan'dan getirilen bakır ve fildişi takas edilmekteydi (Aldertson, 2004: 15).

Dünya genelinde, devletlerin denize yakınlığı ve konumları, deniz yolu taşımacılığına verdikleri önem konusunda farklılıklar göstermiştir. Mısırlılar M.Ö. 3000'de ahşap gemiler yaparak kullanmaya başlamışlardır ancak yaptıkları gemileri sadece insan nakli ve balıkçılık faaliyetlerinde kullanmışlardır. Bizans

İmparatorluğu, Roma İmparatorluğu ve Antik Yunan uygarlığı gibi medeniyetler, aynı dönemlerde denizciliğe büyük bir önem atfetmişlerdir. Mısırlılar ahşap gemiyi icat eden ilk toplum olsalarda ilk deniz ticareti Romalılar tarafından gerçekleştirilmiştir. Romalılar deniz yolu ile yaptıkları ticaretlerde günümüzde kullanılmakta olan konteyner benzeri ahşap kutular kullandıklarından, günümüzde kullanılan konteynerlerin temellerini oluşturdukları kabul edilmektedir. Bunun sebebi ise ticaretin yapıldığı tarım ve gıda ürünlerinin gemide gereğinden fazla yer işgal etmesidir. Ancak asırlar boyu denizcilik durağan bir halde kalarak gelişmemiştir. Ta ki 15 yüzyılda yelkenlerin üst üste konularak ciddi bir gelişim kaydedilene kadar. Bu sayede daha hızlı gemilerin inşasına başlanmıştır (Casson, 2002: 8).

15. yüzyıldan sonra matematik, fizik ve astronomi bilimlerindeki gelişmelerle birlikte mühendisler denge kurallarına ve astronomi seyrine uyarak daha büyük yükler taşıyabilen ve daha hızlı gidebilen gemiler inşa etmişlerdir. Yine bu dönemde pusula ve dürbünün icadıyla birlikte büyük ticaret filoları ve askeri donanmalar kurulabilmiştir. 15. yüzyıla gelindiğinde, o zamanın gelişmiş kabul edilen dört bölgesi ortaya çıkmaktadır. Bu bölgeler Çin, Japonya, Hindistan ve Avrupa'dır. Bu bölgelerin nüfusu sırasıyla 120 milyon, 15 milyon, 110 milyon ve 75 milyon olarak belirlenmiştir. Özellikle 15. yüzyılda, Çin denizcileri, okyanus ötesi denizcilik teknolojisi açısından Avrupa denizcilerinden daha ileride olmalarına rağmen 1433 yılında devlet müdahalesiyle denizcilik alanındaki bu ilerlemeler durdurulmuş, gemiler imha edilmiş ve okyanus aşırı gemi üretimi yasaklanmıştır. Uzak Doğu'daki bu gelişme, Avrupa denizcilerinin Dünya deniz yolu taşımacılığı sistemini geliştirmesine olanak sağlamıştır. Özellikle Marco Polo ve Kristof Kolomb'un bu amaca yönelik gerçekleştirdikleri okyanus aşırı seferler, bu sürecin başlangıcını oluşturmuştur (Hummels, 2001: 272).

18. yüzyıla ulaşıldığında, genellikle tekstil, yün, kereste, şarap, kumaş ve gıda maddeleri gibi yüklerin deniz yoluyla taşındığı gözlenmektedir. Bu dönemde deniz yolu taşımacılığında İngiltere'nin lider konumda olduğu, ancak uzak doğu ticaretinin hala İngiliz, Hollanda ve Doğu Hindistan şirketlerinin tekelinde olduğu görülmektedir (Stopford, 2016: 22).

Sanayi devriminin denizcilik alanındaki en büyük etkisi, buharlı gemilerin ortaya çıkmasıyla gerçekleşmiştir. Buharlı gemiler, 18. yüzyılın sonlarından itibaren geliştirilmeye başlanmış ve 19. yüzyılın başlarından itibaren taşımacılık

sektöründe hızla yaygınlaşmıştır. Bu gemiler önceleri yan tarafta bulunan çarklarla hareket ederken, 1830'lardan itibaren pervanelerle tahrik edilmeye başlanmış ve böylelikle dalgalı denizlerde ve okyanusta da kullanılmaya uygun hale gelmiştir (Dülger, 2006: 24).

Sanayi devrimiyle birlikte deniz ticareti ve ulaştırma sistemlerinde önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Bu değişiklikler arasında, buharlı makinelerin gemileri rüzgara bağımlılıktan kurtarması, teknolojik ilerlemelerle çeliğin kullanımının artmasıyla gemi gövdelerinin çelikten yapılarak daha dayanıklı ve büyük hale gelmesi, ve açık deniz kablo ağıyla denizciler arası iletişim imkanlarının artması gibi faktörler bulunmaktadır. Bu gelişmeler sonucunda, 1840 yılında 20 milyon ton olan deniz ticareti, 1887 yılına gelindiğinde 140 milyon tona ulaşmıştır. Ek olarak, 1869 yılında açılan Süveyş Kanalı da deniz ticaretinin gelişmesinde önemli bir kilometre taşı olmuştur (Molland, 2008: 48).

20. Yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise artık gemilerde muhabere için telsizler kullanılmaya başlanmıştır. 1956 yılında konteynerin icadıyla birlikte deniz yolu taşımacılığının önemi artmıştır. Konteynerin kullanımı deniz yolu taşımacılığını büyük ölçüde etkilemiştir. Konteyner kullanımı, yükleme ve boşaltma sürelerinin kısalması sayesinde geminin limanda daha az vakit harcamasını sağlar. Bu durum, sefer sürelerinin azalmasına ve dolayısıyla taşıma maliyetlerinin düşmesine olanak tanır (Kayserilioğlu, 2004: 14).

Son yıllarda, konteyner taşımacılığı büyük miktarlarda ve çeşitlilikteki yüklerin tek seferde taşınabilmesine olanak sağlaması ve hız avantajı sunması nedeniyle hızla önem kazanan bir taşımacılık yöntemi haline gelmiştir (Psarafitis, 2021). Konteyner taşımacılığındaki ilerleme ve yaygınlaşma, özellikle deniz yolu taşımacılığı üzerinde en belirgin etkiyi yapmaktadır (Esmer vd., 2007: 1).

Deniz yolu taşımacılığında meydana gelen bu teknolojik gelişmeler dünya ticaretini de etkilemiştir. Kara taşımacılığı ile yapılan ticaret yerini deniz taşımacılığı ile yapılan ticarete bırakmıştır. Son 50 yılda deniz yolu ile gerçekleştirilen ticaret hacmi dünya genelinde yaklaşık 20 kat artmıştır ve dünya ticaret hacminin yaklaşık %85'i deniz yoluyla yapılmaktadır. Ayrıca petrol taşımacılığının %90'ından fazlası da deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir (Çetin, 2009).

Sanayi devrimi öncesinde, ekonomilerin ana zorluğu, kaynakların ve üretimin nasıl artırılabilirliğiyle ilgiliyken, sanayileşme sürecinden sonra temel

sorun, üretilen malların yerel talebi aşması ve yeni pazarlar bulmak için diğer ülkelere yönelme ihtiyacıdır. Bu pazar arayışı, uluslararası ticaretin ve kıtalararası piyasaların ortaya çıkmasına yol açmıştır. (Hüseyinzade, 2006: 4). Uluslararası ticaretin ortaya çıkmasıyla birlikte ticaret küresel boyutlarda yapılmaya başlanmıştır. Bu durum deniz yolu taşımacılığının önemi dahada arttırmıştır.

Tarihte ve günümüzde, denizcilik sektörüne önem veren ve bu alana yatırım yapan ülkeler, dünya genelinde güçlü ekonomilere sahip olma fırsatını elde etmişlerdir. Geçmişte Türkler, Cenevizler, Romalılar, Çinliler ve Hititler gibi toplumlar, denizcilik alanına önem vererek en güçlü oldukları dönemleri yaşamışlardır. Günümüzde ise ABD, Çin, İngiltere, Almanya ve Japonya gibi ülkeler, denizcilik endüstrisi ve deniz ticaretine verdikleri önem sayesinde dünya çapında etkili bir konuma gelmişlerdir. Bunun nedeni, üretim ve tüketimin büyük ölçüde artması ve ticaretin küresel boyutta gerçekleştirilmesidir. Bu durum, mega limanların, mega gemilerin ve büyük ölçekli lojistik tedarik zincirlerinin oluşmasını gerektirmiştir. Gelişmiş ülkeler, bu devasa ticaret faaliyetlerini etkin bir şekilde yürütebilmek için büyük stratejik ortaklıklar kurarak rekabet ortamında avantajlı bir konuma gelmişlerdir. (Reel ve Terzi, 2008).

Dünyamızın 3/4' ü sudur ve günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık %80'i, Türkiye'nin dış ticaretinin %90'ı deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu durumun temel sebebi ise deniz yolu taşımacılığı ile çok büyük miktardaki yüklerin daha hızlı, daha güvenilir ve daha ucuz taşınabilmesidir. Deniz yolu ulaşımı hava ulaşımına göre 15-20 kat, karayolu ulaşımına göre 7-10 kat, demiryoluna göre 3-4 kat daha ucuz olduğu için deniz ulaşımı kesinlikle tercih edilmektedir (Ateş vd., 2010).

Genel olarak bakıldığında denizcilik; çok büyük bir sektördür. Askeri denizcilik ve sivil denizcilik olarak ikiye ayrılmıştır. Zaman içerisinde bunlar da birçok alt sınıfa ve dala ayrılıp birçok farklı bileşene sahip olmuşlardır.

Askeri denizcilik, deniz kuvvetleri ve donanmadan oluşur. Donanma bünyesinde ise çeşitli tiplerde uçak gemileri, kruvazörler, firkateynler, hücum botlar, mayın dökme gemileri, mayın avlama gemileri, çıkarma gemileri ve denizaltılar bulunur. Donanmanın ana amacı bağlı oldukları ülkelerin menfaatlerini, münhasır ekonomik bölgesi içerisindeki ekonomik haklarını caydırıcılık ve güç kullanma prensipleriyle korumaktır.

Sivil denizcilik, genellikle ticari filo olarak bilinir ve ekonomi, ticaret, lojistik, finans, denizcilik ve ulaştırma sektörlerini içerir. Bu sektör, gemi inşa endüstrisi, ulaşım sektörü, taşımacılık sektörü, limanlar ve liman işletmeciliği, deniz çevresi ve doğasıyla ilgili sektörler, marina işletmeciliği, balıkçılık, deniz ticaret hukuku ve denizcilik eğitimi ve kursları gibi birçok alt sektöre ayrılmıştır (Birkan, 2020).

Deniz taşımacılığı, bir yükün veya insan – hayvan gibi canlıların bir yerden bir yere deniz yoluyla ve deniz araçlarıyla taşınmasını ifade etmektedir. Deniz ulaştırması da benzer bir anlama gelmekle birlikte deniz taşımacılığının karada devam eden kısmını da kapsamaktadır. Deniz yolu taşımacılığı sistemi; özel deniz araçları, ziyaret edilen limanlar ve taşıma unsurlarının fabrikalardan terminallere, dağıtım noktalarına ve pazarlara ulaştırılma altyapısından oluşan ağı da ifade eder (Corbett vd., 2010).

Deniz yoluyla taşınan yükler çok çeşitli olup; ham petrol, LNG, CNG, fuel oil gibi petrol türevleri; hububat, su, maden cevheri, odun, kalas ve kum gibi çeşitli sıvı ve dökme yükler ile çok çeşitli sıvı veya katı malzemeleri içeren konteynerler gibi gruplara ayrılmaktadır. Her yükün kendine özgü taşıma şekli ve taşıma aracı yani gemisi mevcuttur. Küresel boyutlarda yapılan ticaret üreticileri maliyetler açısından değişime zorlamıştır. Deniz taşımacılığı da bu değişimlerden etkilenmiştir. Gelişen teknoloji daha ekonomik gemiler tasarlanmasını sağladığından, iç sularda ve okyanuslarda maliyet etkin taşımacılık için çeşitli kapasite ve boyutlarda gemiler inşa edilebilmektedir. Tek seferde çok miktarda hammadde ve tüketim malını taşıyabilen gemiler, hava, kara ve demiryolu gibi diğer taşıma türlerine göre oldukça ucuzdur ve bu da deniz taşımacılığının önemini sadece Türkiye'de değil tüm dünyada artırmıştır. Deniz yolu taşımacılığı dünyanın en popüler ulaşım aracı haline gelmiştir. Deniz taşımacılığının önemini olumlu yönde etkileyen faktörlerden biri de gezegenimizin 3/4'ünün sularla kaplı olmasıdır. (Devlet Planlama Teşkilatı, 2006)

Deniz taşımacılığı, bir ülkenin kara sularını kullanma yetkisine bağlı olarak şekillenir. Bir ülkenin egemenliği altında olan deniz veya kara sularında, taşıma önceliği genellikle ulusal filosuna verilir. Ancak, ortak deniz alanları olarak kabul edilen bölgelerde taşımacılık genellikle serbest seyir ve ticaret prensiplerine dayanarak gerçekteştirilir. Bu alanlarda ülkelerin egemenlik hakları dışında kalan bölgelerde taşıma faaliyetleri gerçekteştirilir. (Pamukoğlu, 1982).

Deniz taşımacılığı aşağıdaki alt başlıklardan oluşmaktadır;

1.1.1. Layner Taşımacılığı

Layner taşımacılığı, genellikle belirli bir rotada düzenli olarak sefer yapan, standart hatlar üzerinde konteyner, kargo veya yolcu taşımacılığı yapan gemi veya gemi filolarıdır. Bu taşımacılık türü, sabit bir sefer düzenine sahip olup genellikle belirli limanlar arasında belirli bir program çerçevesinde hizmet verir (Atalay ve Ünal, 2022). Bu taşımacılık türünde, zamanlama büyük önem taşır. Gemiler, belirli bir tarife doğrultusunda seferlerini ve hizmetlerini düzenli bir şekilde gerçekleştirir. Hangi doğallara ne zaman uğranacağı sefer programında önceden belirtilir. Bu sayede yük sahipleri, taşıma ihtiyaçları hakkında önceden bilgi edinirler. Layner taşımacılığında süreklilik esastır. Gemiler, yeterli yük bulunmasa bile programlarını aksatmamak için limanlara uğrarlar. Sefer programından çıkartılan limanlar önceden yük sahiplerine ve taşıyıcılara bildirilir. (Çoban ve Turan, 2018: 64).

Küresel ticaretin büyümesi ve deniz taşımacılığına olan talebin artması, layner deniz taşımacılığının ortaya çıkmasını zorunlu kılmıştır. Layner taşımacılık, belirli bir plan dahilinde gerçekleştirilen taşımacılık şeklidir. Diğer taşımacılık yöntemlerine göre daha karmaşık ve maliyetli olan layner taşımacılık, hat hizmeti sunulan geminin sürekli olarak seyir sırasında ve limanlarda gözetim altında olmasını gerektirir. Geminin hızı, kapasitesi, gemi sayısı ve hizmet hattındaki sefer sıklığı gibi faktörler, düzenli yük taşımacılığı için önemli bir rol oynar (Pekdemir, 2018: 59).

Konteyner taşımacılığı, layner taşımacılığına bir örnek olarak gösterilebilir. Konteynerin icadıyla birlikte amaç, zaman ve maliyetleri azaltmaktır, ancak bu yeni taşımacılık akımı 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra hayata geçirildi. Konteyner, yükün sahada bekleme süresini minimuma indirerek daha hızlı yüklenip boşaltılmasını sağladı. Bu da maliyetleri düşürmek adına avantaj sağladı. Konteyner sayesinde neredeyse tüm mal türleri taşınabilir hale geldi. (Kayserilioğlu, 2004: 14).

Laynercilik, taşıma türleri içinde en yüksek maliyetli olanıdır. Bunun en önemli sebebi seferdeki liman süresinin yüksek olmasıdır. Layner taşımacılığı, seferlerin menziline göre üç grupta sınıflandırılabilir;

1. uzak sefer,
2. yakın sefer,

3. kısa sefer.

Uzak sefer, okyanus aşırı limanları kapsar. Türkiye’den Amerika kıtası limanlarına, Uzakdoğu limanlarına yapılan seferler gibi.

Yakın sefer, bitişik denizlerdeki limanlara yapılan seferler için söylenir. Türkiye’den Akdeniz limanlarına yapılan seferler, yakın seferin örneğidir.

Kısa sefer, kabotaj seferleri ile bitişik ülkelere yapılan seferlere verilen addır. Türkiye – Yunanistan, Türkiye – Karadeniz Ülkeleri arası seferler gibi.

Layner taşımacılığı, deniz taşımacılığı sektöründe önemli bir rol oynamaktadır. Bu taşımacılık şeklinde, belirli ticari hatlarda faaliyet gösteren denizcilik şirketleri arasında bir anlaşma yapılarak ortak bir navlun tarifesini uygulanmaktadır. Böylece, düzenli gemi seferleri düzenlenerek hizmetlerin birleştirilmesi sağlanır. Layner konferansları, denizcilik şirketlerinin rekabeti azaltmak, navlun istikrarını sağlamak ve ortak bir navlun politikası oluşturmak amacıyla kurdukları ticari birliklerdir. Bu konferanslar, deniz taşımacılığı hizmetlerinin düzenli bir şekilde sunulmasını sağlar ve sektörde istikrarlı bir ortam yaratır (Oral, 2002:62).

Layner taşımacılığı, hizmet kartelleşmesi adı verilen bir düzenlemeyle yapılır. Bu düzenlemeyi yapan kuruluşlar navlun konferanslarıdır. Bunlar, dünyanın ilk uluslararası ticaret kartellerini oluşturur. Ancak, rekabet etmek isteyen bağımsız taşıyıcılar da konferanslarla yarışmak için harekete geçebilir. Bu taşıyıcılar, konferans gemileri gibi belirli bir zamanlama ve hizmet sunarak taşımacılık bölgesinde kendilerine yer bulabilir (Akten, N., 1997 : 8-12).

1.1.2. Tramp Taşımacılığı

Tramp taşımacılığı, deniz taşımacılığı sektöründe düzensiz ve tarifesiz bir taşımacılık şeklidir. Clarkson (2004) ve Trivedi (2010)'nin belirttiğine göre, bu taşımacılık türünde gemiler, belirli bir sefer tarifesine bağlı kalmaksızın farklı limanlar arasında hizmet sunarlar. Tramp taşımacılığında, gemilerin temel odak noktası yük olup, yük buldukları limanlarda hizmet vermektedir.

Tarı ve İnce (2019) tarafından ifade edildiği üzere, tramp taşımacılığında gemilerin belirli bir tarifesinin olmaması sebebiyle, yük buldukları limanlarda hizmet vermeleri gerekmektedir. Ancak bu durum, dönüş yolunda yeterli yük bulunamaması sorununu beraberinde getirir. Armatörler için önemli bir mesele olan bu durumda, gemilerin boş olarak geri dönmeleri kaçınılmaz olabilir.

Tramp taşımacılığı, özellikle düzenli seferlerde yeterli yük bulunamayan durumlarda veya belirli bir sefer tarifesine bağlı kalmak istemeyen armatörler tarafından tercih edilmektedir. Bu taşımacılık şekli, esneklik sağlamakla birlikte yük bulma konusunda belirsizlikler ve ekonomik riskler de içermektedir.

Tramp taşımacılık, tarifesiz gemilerle yapılan ve hizmetin yerine yük odaklı olduğu, genellikle belirli bir hatla bağlantılı olmayan dökme yük taşımacılığını kapsamaktadır. Bu taşımacılık türü genellikle iki liman arasında gerçekleşir. Tramp taşımacılığında, belirli bir tarifeyle dayanmaksızın tek tip kargonun taşınması söz konusu olduğu için, armatörler gemilerini yük bulabilecekleri limanlara yönlendirme eğilimindedirler.

Tramp taşımacılığında, talebe göre arz dengesi layner taşımacılığına göre daha esnektir. Bu durum, navlunlardaki dalgalanmadan kaynaklanmaktadır ve gemilerin hizmet programlarını da etkiler (Dilek, 2011: 12).

Tramp taşımacılığındaki ekonomi büyük ölçüde hizmet programlamasına bağlıdır ve aşağıdaki etkenlere bağlı olarak şekillenir (Akten ve Albayrak, 1988):

1. Taşıma bölgesindeki hizmeti yürüten gemilerin sayısı, hizmet sıklıkları, tipleri, büyüklükleri,
2. Taşıma hattındaki trafiğin hacmi, tipi, karakteristiği,
3. Trafikteki dalgalanmalar,
4. Taşıma bölgesinde, diğer bölgelerle bağlantılı hizmet oluşturulması olanakları,
5. İklim durumu,
6. Taşıma bölgesindeki rekabetin durumu ve özellikleri,
7. Bölgedeki terminal ve liman hizmetleri,
8. Taşıma bölgesinde ortalama sefer süresi,
9. Taşıma bölgesinde görülen ulusal nitelikli politik girişimler. Örneğin, bayrak himayesi, ticaret anlaşmaları, kayıracı ve özendirici tedbirler, vb..
10. Sefer masrafları ve hizmetten elde edilen ortalama gelir.

Yukarıdaki faktörlere göre değerlendirildiğinde, Tramp taşımacılığı diğer deniz yolu taşımacılıklarına göre daha ekonomik bir seçenek olarak görülmektedir. Aynı zamanda, Deniz yolu taşımacılığındaki kartel oluşumlarına dayalı rekabetçi baskılara Tramp taşımacılığında rastlanmamaktadır.

1.1.3. Çoklu Taşımacılık

Çoklu taşımacılık, kargonun en az iki taşıma sistemi ve bir taşıma belgesi ile satıcı ve alıcı arasında taşınmasıdır (Deveci ve Cerit, 2007). Bu taşımanın dört ana özelliği vardır. Bunlar aşağıdaki gibi tanımlanabilir:

1. Taşıma hizmetinde kullanılan taşıma sistemleri en az iki tane olmalıdır. (Deniz yolu + demiryolu ya da deniz yolu + kara yolu gibi),
2. Taşımada hizmetinin başlangıcından bitimine kadar tek yük senedi kullanılır,
3. Taşıma sistemleri arasında organizasyon gerektirir ve bu işi çoklu taşıyan yapar,
4. Çoklu taşımada modern teknoloji kullanılır (konteyner takip sistemi gibi) (Akten, 1997: 20).

Günümüzde, uluslararası ticaret ve taşımacılık genellikle çoklu taşımacılık yöntemine dayanır. Çoklu taşımacılık, genellikle "kombine taşımacılık" veya "çoklu modal taşımacılık" olarak da adlandırılır. Bu yöntemde, bir yük veya kargonun gönderici ülkeden alıcı ülkeye ulaşmasını sağlamak için birden fazla taşıma modu kullanılır ve bu süreç tek bir kargo hesabı altında yönetilir. Örneğin, bir yükün deniz yoluyla bir ülkeden başka bir ülkeye gönderilmesi gerekiyorsa, bu yük önce kamyon veya tren gibi kara taşımacılığı yöntemleriyle bir limana taşınabilir. Daha sonra, limandan deniz yoluyla hedef ülkenin limanına gönderilir ve oradan da tekrar kara taşımacılığı veya demiryoluyla son varış noktasına ulaştırılır. Çoklu taşımacılık, farklı taşıma modlarının bir araya getirilmesiyle avantajlar sağlar. Özellikle uzak mesafeler veya farklı coğrafi bölgeler arasındaki taşımacılıkta, her taşıma modunun kendine özgü avantajları bulunur. Deniz yolu, kara taşımacılığı, demiryolu veya havayolu gibi farklı taşıma modlarının bir araya getirilmesiyle, daha etkili, hızlı ve verimli bir taşımacılık süreci oluşturulabilir. (Akten, 1997: 20).

Örneğin Kanada'dan ithal edilen yeşil mercimeğin ülkemize ulaşması için önce kara yolu ya da demir yolu ile Kanada'daki bir limana sevk edilmesi gerekir. Sonra kuru yük gemisine yüklenen mercimek, Türkiye'de bir limana gelip elleçlenecek ve demir yolu ya da kara yoluyla yeşil mercimeği ithal eden firmanın ambarına sevk edilecektir. Yeşil mercimeğin Kanada'dan yola çıkıp ülkemize gelmesi çoklu taşımanın örneklerindendir.

Çoklu taşıma, en az iki taşımacılık sisteminin entegre edilmesini gerektiren bir taşımacılık yöntemidir. Ancak, bu yöntemin uygulanabilmesi için önemli altyapıya ihtiyaç duyulmaktadır. Altyapı gereksinimleri genellikle yüksek maliyetli olduğundan, çoklu taşımanın önemli bir dezavantajı olarak öne çıkmaktadır.

Konteyner kullanımının dünya genelinde artmasıyla birlikte, çoklu taşıma yöntemi önem kazanmıştır. Bu nedenle, çoklu taşıma hizmetlerinin sağlanması, sanayileşmiş ülkeler ile gelişmekte olan ekonomiler arasında uyumun sağlanmasına bağlıdır. Ancak, kaynak yetersizliği ve teknoloji eksikliği gibi nedenlerle bu uyum sağlanamamaktadır (Akten, 1997: 20).

1.1.4. Tanker Taşımacılığı

Tankerler sıvı ya da sıvılaştırılmış gaz halinde bulunan yüklerin taşınması için kullanılırlar. Tankerler taşıdıkları yüklere göre 3 sınıfa ayrılırlar;

1. Petrol Tankerleri: Ham petrol, benzin, dizel ve diğer petrol türevlerini taşımak için kullanılırlar. Tanker taşımacılığının büyük çoğunluğu petrol tankerlerinden oluşur.
2. Sıvılaştırılmış Gaz Tankerleri: LPG¹ ve LNG² gibi sıvılaştırılan gazların taşınmasında kullanılırlar.
3. Kimyasal Tankerler: Kimyasal madde (fosforik asit, amonyak vb.) taşımada kullanılan gemilerdir.

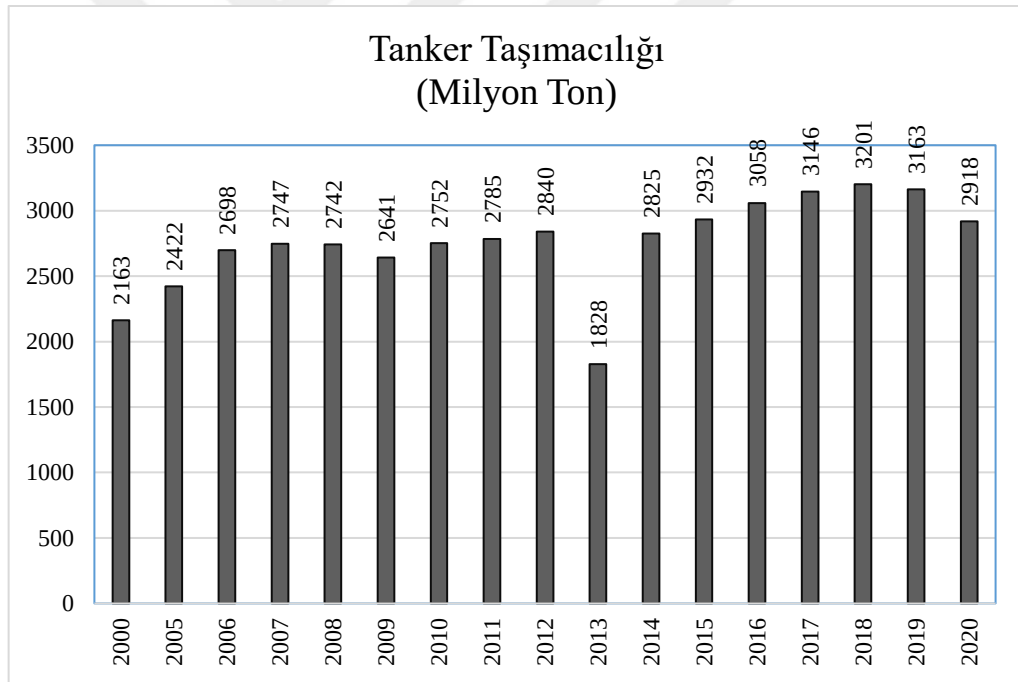
Tanker taşımacılığı, yüksek bir düzeyde sorumluluk gerektiren ve sürekli olarak günlük kontrol gerektiren bir faaliyettir. Bu sektörde, büyük petrol üretici firmalarının sermayelerini tek bir amaca odaklama eğilimi, yoğun sermaye gereksinimi, düşük getiri potansiyeli, farklı rota özellikleri ve trafik sorunları gibi faktörlerle birlikte, tanker taşımacılığıyla doğrudan ilgilenmek yerine dışarıdan hizmet almayı tercih etmelerine yol açmıştır. Bu durum, tanker ticaretinin gelişmesine ve tanker kiralama (tanker chartering) faaliyetlerinde uzmanlaşmış firmaların yaygınlaşmasına neden olmuştur (Kendall, 1994: 79).

¹ **LPG:** İngilizcesi Liquid Petroleum Gas (LPG) olan sıvılaştırılmış petrol gazı %70 oranında bütan ve %30 oranında propandan oluşan havadan ağır hidrokarbon esaslı yanıcı bir gazdır. Ham petrolün arıtılmasıyla ya da doğalgazdan üretilir. Genellikle evlerde ya da kara taşıtlarında yakıt amaçlı kullanılır.

² **LNG:** İngilizcesi Liquefied Natural Gas (LNG) olan sıvılaştırılmış doğal gazdır. % 90 oranında metan, %10 oranında etan ve propandan oluşur. Doğalgaz gibi evlerde kullanılabilen İng genellikle sanayi kuruluşlarında (cam, döküm, metal vb. ürünleri üreten fabrikalar) ısı üretmek için kullanılır.

Tanker taşımacılığı, petrol üreticileriyle olan mesafe, kullanılan tankerlerin büyüklüğünü etkilemiş ve uzun rotalarda daha büyük tankerlerin inşa edilmesine yol açmıştır. Bu durum, kıyıdan uzak bölgelerde yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesini gerektirmiştir. Genellikle, bir tanker birden fazla limana uğrayarak yükleme ve boşaltma işlemlerini tamamlamaktadır. Bu nedenle, tankerlerin hareketini hızlandırmak için petrolün alındığı veya boşaltıldığı limandan birkaç deniz mili uzaklıkta, denizin altından boru hatları kullanılarak yükleme ve boşaltma noktaları inşa edilmiştir (Wood, 2000: 12).

Aşağıdaki tabloda 2000 yılından 2020 yılına kadar dünyada tanker yoluyla yapılan taşımacılığın tonajının ortalama %35 arttığı görülmektedir. 2020 yılında yaşanan pandeminin etkisiyle düşüş yaşanmış olmasına rağmen tankerler yoluyla yapılan taşımacılık benzer seyrinde devam etmektedir.



Grafik 1.1 2000-2020 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Tanker Taşımacılığı
(Milyon Ton)

Kaynak: [Review of Maritime Transport 2021 \(unctad.org\)](https://unctad.org/) Erişim Tarihi: 08.09.2022.

2022 yılı UNCTAD³ a göre pandemiden en çok etkilenen nakliye piyasası petrol ticareti olmuştur. UNCTAD, 2019 ve 2020 arasında, ham petrol, rafine edilmiş petrol ürünleri ve gaz dahil olmak üzere tanker ticaretinin %7,7 düştüğünü ve hacimlerin 3,2 milyardan 2,9 milyar tona düştüğünü belirtmiştir.

Temmuz 2016' da Panama Kanalı'nın genişletilmesiyle gaz taşıyıcı tankerlerin Panama Kanalı'ndan geçişine izin verilmiştir. Bu durum ABD' den Çin' e olan toplam yolculuk kısaltıldığından LPG ve LNG taşıyıcıları tankerlerin ticareti üzerinde olumlu bir etki yaratmıştır. Ayrıca 20 Şubat 2022 tarihinde başlayan Rusya – Ukrayna savaşı sebebiyle Avrupa'da yaşanan doğal gaz sıkıntısı Avrupalı devletlerin LNG ve LPG' ye yönelmesini sağladığından 2022 yılında LNG ve LPG tankerlerine olan talepte ciddi artışlar görülmektedir.

Tanker navlun piyasası, büyük dalgalanmaların yaşandığı ve genellikle bu dalgalanmaların nedenlerinin hemen anlaşılamadığı bir piyasadır. Kuru dökme yük navlun piyasasıyla benzerlik gösterse de tanker navlun piyasasında daha fazla dalgalanma görülür. Bu hareketliliğin iki temel nedeni bulunmaktadır. İlk olarak, tanker taşımacılığına olan talep, türetilmiş ve elastik olmayan bir yapıya sahiptir. Bu durum, piyasanın mevsimsel değişikliklere ve uluslararası ekonomik olaylara hızlı bir şekilde tepki vermesine neden olur. Talebin esnek olmamasına rağmen, bazı olaylar karşısında ani ve büyük tepkiler gösterebilir. İkinci temel neden ise piyasanın arz boyutunun tamamen aktif olmasıdır, özellikle tam kapasite çalışan bölgelerde bu durum sıkça karşımıza çıkar. Bu durum, kısa vadeli arz esnekliğini azaltır. Sonuç olarak, spot navlun piyasası, sabit arz ve düzensiz talep kombinasyonunu sergileyerek dalgalı navlun oranlarına yol açar. Bu durum, piyasanın ani değişimlere karşı hassasiyetini ve dalgalı fiyatları tetikler. (McConville, 1999: 280).

1.1.5. Konteyner Taşımacılığı

Deniz taşımacılığında genellikle çelik sacdan yapılmış konteynerler tercih edilmektedir. Konteynerler, taşınacak yüke göre çeşitli tiplere sahiptir. Standart konteynerlerin yanı sıra üstü açık, katlanabilir, soğutmalı, kuru dökme yük, tank ve açılabilir tavanlı konteynerler gibi farklı tipler bulunmaktadır. Standart konteynerler, herhangi bir özelliği olmayan ve konteyner taşımacılığında en yaygın kullanılan türdür (Çakar, 2009: 6).

³ **UNCTAD:** United Nations Conference On Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı).

Konteyner taşımacılığında ölçü birimi olarak TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) terimi kullanılmaktadır. Bu terim, 6 metre uzunluğundaki 20'lik konteyneri ifade etmektedir ve 1 TEU birimindeki konteyner, 34 metreküp hacme sahiptir.



Şekil 1.1 20'lik Standart Bir Konteyner

Konteyner taşımacılığı, geleneksel dökme yük taşımacılığından farklı olarak, genel kargo yüklerinin küçük miktarlarını taşımak için ortaya çıkmıştır. 1960'lara kadar, konteynerlerle taşınabilen küçük miktartlı kargolar gemi ambarlarında serbest veya birbirine bağlı şekilde taşınıyordu. Bu taşıma yöntemi yüksek maliyetli, yoğun işçilik gerektiren ve liman operasyonlarının uzun sürdüğü bir süreçti. Taşıma şirketleri bu dezavantajlar nedeniyle kar elde etmekte zorluk yaşıyordu. Bu olumsuzlukları gidermek ve maliyetleri düşürmek amacıyla günümüzde hala kullanılan konteynerler tasarlandı (Demirlioğlu, 2008: 3).

Konteyner taşımacılığının sağladığı avantajları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Kendall ve Buckley, 2001):

1. Birim yük kavramı, genel kargo yüklerinin taşınma ihtiyacını karşılamak amacıyla geliştirilmiştir.
2. Konteyner taşımacılığı için gemiler, liman vinçleri, kamyonlar ve vagonlar gibi taşıma araçları ve teçhizatları uygun hale getirilmiş ve standartlaştırılmıştır.

3. Taşıma ve elleçleme süreçleri kısaltılarak, limanların ve terminallerin daha verimli çalışması sağlanmıştır.

4. Konteyner taşımacılığı sayesinde gemi ambarları daha uygun hale getirilmiş, istifleme işlemleri kolaylaşmış ve gemilerin yük taşıma kapasiteleri artmıştır.

5. Deniz taşımacılığı maliyetlerinin azalmasıyla birlikte, deniz navlunları daha ekonomik hale gelmiştir.

6. Deniz yolu konteyner taşımacılığında daha az işçilik ve ekipman kullanılarak yük elleçlenir, bu da liman ve terminal maliyetlerinde önemli bir düşüş sağlar.

7. Konteynerler, yüklerin daha güvenli bir şekilde taşınmasını ve korunmasını sağlar. Hassas yükler, kapalı bir ortamda her türlü hava şartında taşınabilir ve soğuk hava konteynerleri sayesinde sıcaklık kontrolü sağlanabilir.

8. Kapalı ve mühürlü konteynerler, yüklerin hasar riskini minimize ederek taşıma sigortası primlerinin düşmesine yardımcı olur.

9. Birim yük kavramıyla birlikte, kapıdan kapıya taşımacılık (door to door) yöntemi ortaya çıkmıştır. Bu yöntemde yükler, tek bir taşıma senediyle ihracatçının fabrikasından alınarak alıcının deposuna kadar aynı konteyner içinde taşınır.

10. Konteyner taşımacılığı, elektronik veri alışverişi sistemleri (EDI) aracılığıyla yüklerin takibini kolaylaştırır. Bu sayede yüklerin çalınma ve kaybolma riski azalırken, sigorta primleri düşer.

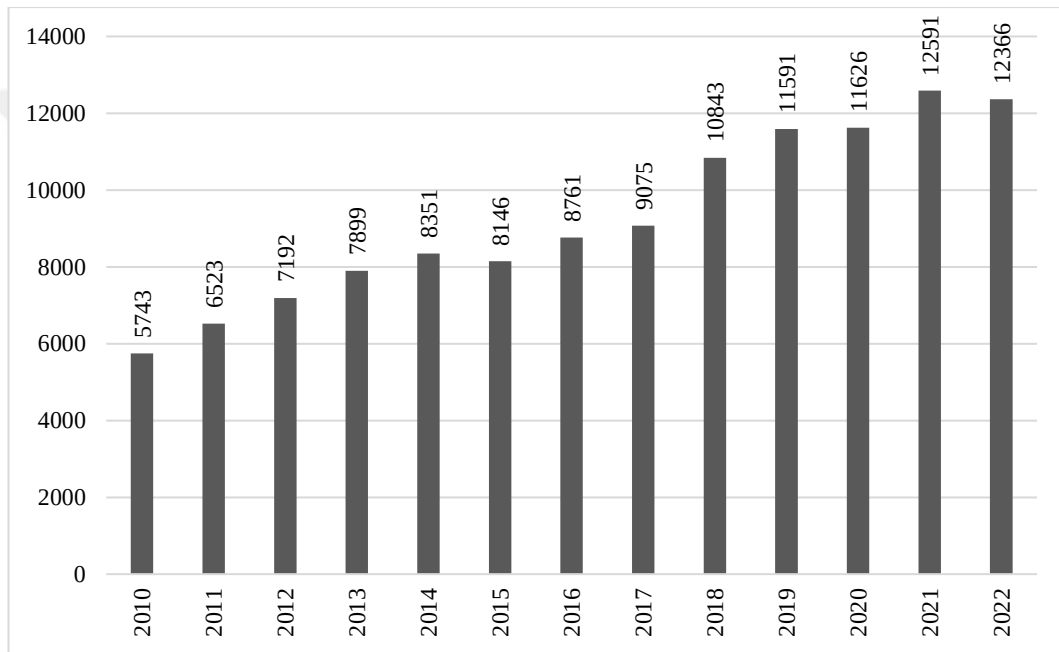
11. Konteynerler, yüklerin ambalajlama maliyetlerini önemli ölçüde azaltır, aynı zamanda yüklerin güvenli bir şekilde paketlenmesini sağlar.

12. Özel tank konteynerleri, sıvı yüklerin taşınmasında kullanılarak konteyner taşımacılığının kapsamı genişletilmiştir.

Konteyner taşımacılığının ilerleyişi, konteyner gemilerinin yapımı ve konteyner liman terminallerinin geliştirilmesiyle birlikte taşıma sistemlerinin entegrasyonunu sağlayan bir aşamaya gelmiştir. Bu sayede konteyner taşımacılığının temel amacı olan sistemler arası taşıma gerçekleştirilebilir hale gelmiştir (Deveci, 2002: 32).

Konteynerlerin yaygınlaşmasıyla birlikte deniz yolu taşımacılığında standartlar oluşturulmuş ve dünyanın herhangi bir yerinde üretilen ürünlerin güvenli ve ekonomik bir şekilde dağıtımı başlamıştır. Konteyner taşımacılığının

önemli bir özelliği, konteynerlerin hızlı bir şekilde elleçlenmesi sayesinde gemilerin limanlarda daha az süre geçirmesidir. Deniz taşımacılığında konteyner kullanımıyla birlikte limanlarda yüklerin gemiye yüklenme veya hedef noktaya sevk edilme süresini beklemek için ayrı bir kapalı alana ihtiyaç duyulmamaktadır, böylece yükler dış etkenlerden etkilenmeden taşınabilmektedir. Ayrıca, konteyner taşımacılığı teknolojiye uyumlu hale getirildikçe, yük için ödenen sigorta maliyetleri azalmış ve yükleme, boşaltma ve sevkiyat için düzenlenen belgelerde de azalma yaşanmıştır (Kozanhan, 2012: 15).



Grafik 1.2 2010 - 2022 Yılları Arasında Dünya Limanlarında Elleçlenen Konteyner Miktarı (Milyon TEU)

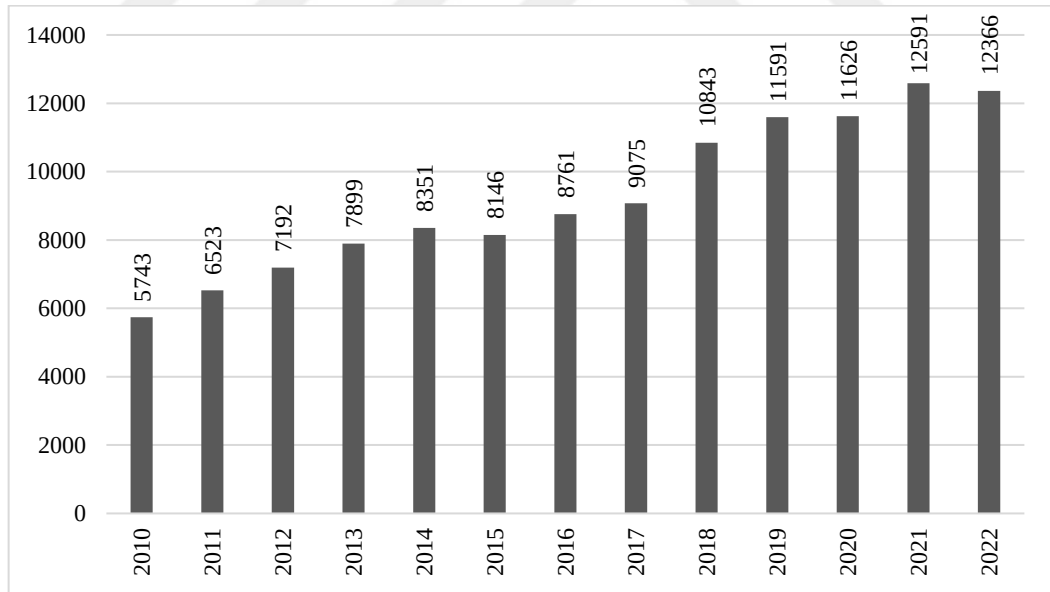
Kaynak: 20/20 WDS'nin ötesinde - Tablo görünümü (unctad.org) Erişim Tarihi: 30.08.2023.

Yukarıdaki tabloda 2010-2020 yıllarında dünya limanlarında elleçlenen konteyner miktarları verilmiştir. Bu verilere göre konteynerize ticaret 2010 - 2019 yılları arasında %49 büyümüştür. Ayrıca 2019 yılında büyüme oranı bir önceki yıla göre %1,1 artmıştır. Ancak 2020 yılında pandeminin etkisiyle % 1'lik küçülme görülmüştür. UNCTAD 2020' ye göre küresel konteyner taşımacılığı 2020 yılının ilk yarısında bir önceki yılın aynı dönemine göre %5,1 oranında azalmıştır. 2021

yılında ise % 6,5'luk büyüme gerçekleşmiştir ancak 2022 yılında pandeminin etkisi azalınca elleçlenen konteyner miktarında azalış olmuştur.

Küresel şirketlerin geçici olarak üretimi durdurması ve Çin ile diğer ülkeler arasındaki hava ve deniz ulaşımının kapatılması nedeniyle, Çin ve diğer ülkelerin arz zinciri kesintiye uğramıştır. Bu durum, Çin, Güney Kore, İtalya, Japonya, ABD ve Almanya gibi küresel ticaret ağına bağlı ülkelerin ticaret yoğunluğunda büyük bir düşüşe yol açmıştır. 2018-2020 (1. Çeyrek) döneminde bu ülkeler arasındaki toplam ticaret yoğunluğu, %0,833'ten %0,429'a kadar gerilemiştir (Barua, 2020: 7). Bu dönemde konteyner taşımacılığı hacmi azalmış ve özellikle Eylül 2019'dan itibaren keskin bir düşüş yaşanmıştır (Vidya ve Prabheesh, 2020: 2410, 2414).

2020 yılında pandemi, arz, talep ve lojistik üzerindeki etkilerle birlikte üretim faaliyetini ve tüketimi azaltarak dünya ekonomisini alt üst etti. 2019 yılında %0,5'lik zayıf bir büyüme oranına sahip uluslararası deniz ticareti 2020 yılında %3,8 azalmış ve toplam hacim 422 milyon ton azalarak 10,65 milyar tona gerilemiştir (UNCTAD, 2021: 3).



Grafik 1.3 2010 - 2022 Yılları Arasında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Konteyner Miktarı (Bin TEU)

Kaynak: [Konteyner İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri \(uab.gov.tr\)](http://uab.gov.tr) Erişim Tarihi: 30.08.2023.

Türkiye limanlarında elleçlenen konteyner miktarında pandeminin olumlu bir etkisi görülmüştür. 2010 ile 2021 arasında gözlemlenen düzenli artışın pandemi sırasında devam etmesi, fakat bu artışın arka planında daha derin sebeplerin olduğu gözlemlenmiştir. Özellikle pandemi sürecinde, Türkiye'nin daha kapsamlı ve etkili bir iktisadi politika izlemesi durumunda Çin'den ciddi bir pazar payı elde edebileceği göz ardı edilmemelidir. Çin'in pandemi sırasında uyguladığı sıfır vaka politikası, fabrikaların kapanmasına yol açarak üretimin başka ülkelere kaymasına neden olmuştur. Bu durum, Türkiye'nin daha etkin bir şekilde bu fırsatı değerlendiremediği ve Çin'den gelebilecek üretim kaymalarını yakalayamadığı anlamına gelmektedir. Türkiye'nin daha rekabetçi bir iktisadi strateji izlemesi durumunda, bu tür fırsatları yakalama ve uluslararası ticaretteki pozisyonunu güçlendirme olasılığı bulunmaktadır. Bu noktalar, pandeminin konteyner miktarları üzerindeki etkilerinin yanı sıra genel ekonomik dinamikleri de açıklamaktadır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün yayımladığı yük istatistiklerine göre, 2020 yılı Ocak-Ekim döneminde limanlarımızda gerçekleştirilen dış ticaret toplam yük miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %3,6 artmıştır. Ek olarak, 2020 yılı Kasım ayında elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre %3,3 artış göstermiştir. İhracat amaçlı konteyner yüklemelerinde %2,0'lik bir artış gözlenirken, transit konteyner elleçlemelerinde ise dikkate değer bir %24,7'lik artış kaydedilmiştir (UBAK, 2020: 1,6).

1.1.6. Kuru Döküm Deniz Ticareti

Kuru yükler, genel kargo ve dökme yükler olarak adlandırılan iki temel kategoriye ayrılmaktadır. Genel kargo, genellikle bir gemiyi veya depoyu tek başına doldurmayacak kadar küçük yük paketlerinden oluşur. Bu tür yükler, çoğunlukla çuvalar, karton kutular, kasalar ve sandıklar içinde gemilere yüklenir (Pekdemir 1991: 43). Dökme yükler ise demir cevheri, hububat, kömür, fosfat ve alüminyum gibi malzemelerden oluşmaktadır. Bu tür yükler, doğrudan yükleme araçlarına istiflenebilen ve taşınabilen yüklerdir, bu nedenle "dökme" yükler olarak adlandırılırlar (Pekdemir 1991: 44).

Genel kargo yükleri, karma ve homojen yükler olarak iki farklı tipe sahiptir. Karma yükler, farklı tipte ve paketlerde gelen yüklerin bir araya getirilerek oluşturulur. Bu tür yükler genellikle farklı nakliyecilerden gelir ve çeşitli tipte malzemeler içerebilir. Homojen yükler ise, büyük miktarlarda aynı tür yüklerin bir

araya getirilmesiyle oluşur. Bu tür yükler, aynı türden malzemelerin yoğun bir şekilde taşındığı durumlarda görülür (Şendur, 2015: 19).

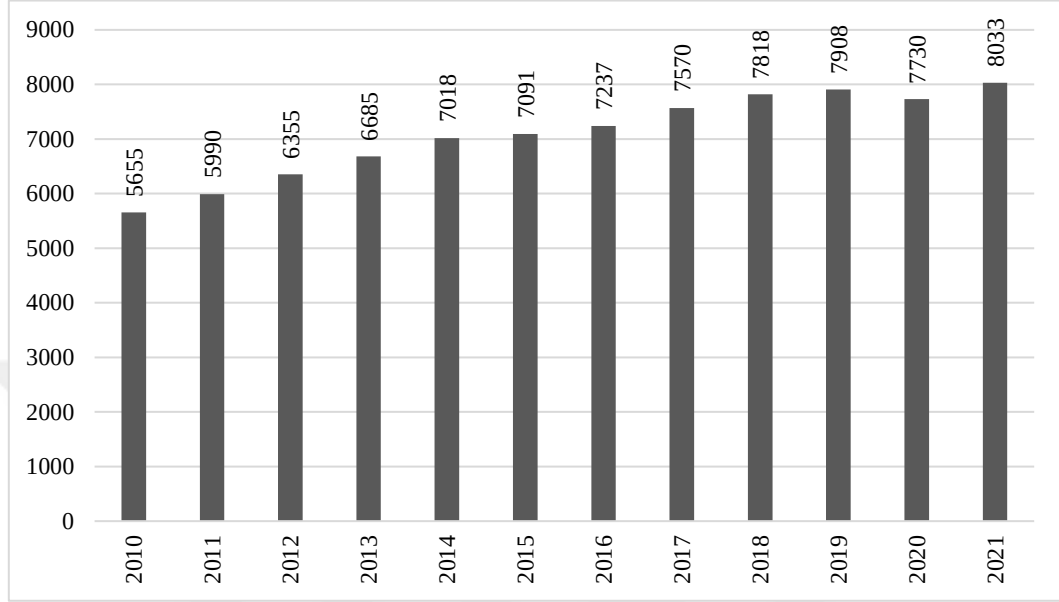
Dökme yükler arasında tahıl, demir cevheri, kömür gibi ürünler temel dökme yükler olarak kabul edilir. Bu tür ürünler dünya çapındaki kuru dökme yük talebinin yaklaşık %75'ini oluşturur. Bunun yanı sıra demir ve çelik ürünleri, orman ürünleri, suni gübre, hurda demir, manganez cevheri, kuartz tuzu, sülfür, kireç taşı, alçı taşı, tuz ve çimento gibi ikincil ve küçük dökme yükler de taşınır. Bu ürünler dünya kuru dökme yük talebinin geri kalan %25'ini oluşturur (Yeşilbağ, 2002: 59).

Kuru dökme yüklerin navlun fiyatları Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI⁴) günlük olarak belirlenir. Deniz yolu ile yapılan taşımacılık oynak piyasa koşulluna sahip olduğundan navlun fiyatlarının günlük olarak belirlenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Londra merkezli Baltık Kuru Yük Endeksi, İngiltere merkezli Baltık Borsası'nda tutulan, hububat, demir-çelik, kömür vb. hammaddeleri taşıyan gemilerin navlun bedellerinden günlük olarak tutulan böylece kuru yük navlun bedelleri şeklinde oluşturulan endekstir. 200 yıldan fazla bir geçmişi bulunan baltık borsası ve BDI tüm dünyada kabul görmüş, güvenilir bir endekstir. Endeks halka açık olmadığı ve sadece baltık borsasında işlem gören firmalardan bilgi sağladığı için manipüle edilme olasılığı çok düşüktür. Bu bağlamda, BDI, hammaddelere olan küresel talebi yansıtan, güvenilir ve bağımsız bir bilgi kaynağı teşkil eden ekonomik faaliyetlerin önde gelen bir göstergesi olarak kabul edilmektedir (Ghiorghie vd, 2013: 205).

Kuru yük taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren gemi işletmeleri, genellikle sefer bazlı gemi kira sözleşmeleri veya kontrat sözleşmeleri aracılığıyla işlerini yürütürler. Bu sözleşmeler, gemi işletmecilerinin kuru yük gemilerini belirli bir süre veya belirli bir sefer için kiralamalarını sağlar. Ancak, bu işletmelerin karlılığını ve mali dengeyi sağlamaları için maliyet analizi büyük önem taşır. Kuru yük taşımacılığındaki gemi işletmeleri, özellikle son yıllarda yaşanan dalgalanmalar ve düşüşlerle mücadele etmek zorunda kalmıştır. Bu durum, maliyetleri daha dikkatli bir şekilde yönetmelerini gerektirmiştir. Maliyet analizi çalışmaları, işletmelerin faaliyet maliyetlerini yakıt, personel, bakım ve onarım gibi faktörleri göz önünde bulundurarak değerlendirir. Bu sayede işletmeler, gemi kiralama maliyetleri ile navlun gelirleri arasındaki dengeyi sağlayarak karlı bir

⁴ **BDI (Baltic Dry Index):** Baltık Kuru Yük Endeksi deniz yolu taşımacılığı ile taşınan ham maddelerin navlun fiyatlarının belirlenmesinde referans alınan Londra merkezli bir borsadır.

şekilde faaliyet gösterebilir. Bu analizler, işletmelerin rekabetçi bir piyasada ayakta kalabilmeleri ve kriz dönemlerinde bile maliyetlerini kontrol etmeleri için önemli bir araçtır.



Grafik 1.4 2010 - 2021 Yılları Arasında Dünyada Elleçlenen Kuru Yük Miktarı (Milyon Ton)

Kaynak: Kuru Yük İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri (uab.gov.tr) Erişim Tarihi: 30.08.2022

Yukarıdaki tablo 2010-2021 yılları arasında dünyada elleçlenen toplam kuru yük miktarı verilmiştir. Dünya kuru yük taşımacılığı 2019 yılına kadar düzenli artış göstermiş ancak 2020 yılında yaşanan pandemi sebebiyle % 2,2 azalmıştır. 2021 yılında ise azalan pandemi etkisi ve demir cevheri, kömür ve tahıl ticaretinin istikrarlı bir şekilde büyümesiyle birlikte deniz yoluyla yapılan kuru yük ticaretinin yüzde 3,7 oranında artması beklenmektedir (UNCTAD, 2021: 12). 2021 yılında ise dünya kuru yük taşımacılığı 8 milyar tonu aşmıştır.

Türkiye’de ise yaşanan pandemiye rağmen 2021 yılında elleçlenen kuru dökme yük miktarı 2020 yılına göre % 3,7 artış göstermiştir. Kuru dökme yükleri, 150 milyon 531 bin 376 ton ile bir önceki yıla göre %2,6 artan sıvı dökme yükler takip etmiştir. Ayrıca limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı ise 131 milyon

859 bin 620 ton ile bir önceki yıla göre %8,3 artış göstermiştir (Deniz Ticareti İstatistikleri, 2021: 5).

1.1.7. Gemi İnşası

Gemi inşa sanayi, hareketli su üstü veya su altı araçlarının üretildiği bir sektördür. Bu sektör, yük ya da yolcu taşınması amacıyla tasarlanmış gemilerin yanı sıra diğer su üzerinde hareket eden araçları da kapsar (Hekimoğlu, 2012: 1). Gemi inşaatı, farklı disiplinlerin bir araya gelerek gerçekleştirdiği bir proje tipi üretim sürecidir. Bu süreçte son derece karmaşık ve özel ürünler olan gemiler ortaya çıkar. Bu gemiler, uzun süreler boyunca sular üzerinde seyahat edebilen ve okyanus aşırı taşımacılık yapabilen donanımlara sahiptir (Yıldız ve Yaşar, 2012).

Türkiye'de gemi inşaatı sektörü, yeni gemi inşaatı, yat inşaatı, gemi onarımı, gemi yan sanayi ve teknik hizmetler gibi alanları kapsayan bir yapıya sahiptir. Bu sektör, 1960'lı yıllardan bu yana hem kamu sektörü hem de özel sektör tarafından yürütülen Türk ağır sanayisinin önemli bir parçasını oluşturmuştur. İlk olarak Türk deniz ticaret sektörünün ihtiyaçlarını karşılamak için faaliyete geçen sektör, zamanla büyük bir ihracat potansiyeli göstermiş ve finansal destekle birlikte ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayabilecek bir yapı haline gelmiştir (DPT, 2001: V).

Son yıllarda küresel krizin başlangıcı olan 2008'e kadar, gemi inşaat teslimatları küresel ölçekte büyük bir büyüme yaşamıştır. Türkiye'de de gemi inşa sanayii, üretim ve tersanecilik açısından büyük bir gelişim göstermiştir (Duramaz, 2018: 151). Ülkemizde özel sektöre ait 84 aktif tersane bulunmaktadır. Bu tersanelerin çoğu İstanbul Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde bulunurken, diğerleri Yalova, Zonguldak, Körfez/Kocaeli, Çanakkale, Trabzon, Samsun, Kastamonu, Adana, Ordu ve Hatay gibi farklı bölgelerde konuşlanmış durumdadır. Ülkemizdeki tersanelerin toplam gemi inşa kapasitesi 4,65 milyon DWT (deadweight) olarak belirlenmiştir. Bu tersanelerde çeşitli gemi türleri inşa edilmektedir (DPT, 2001: V). (GİSBİR-Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Derneği, 2019-2020: 1);

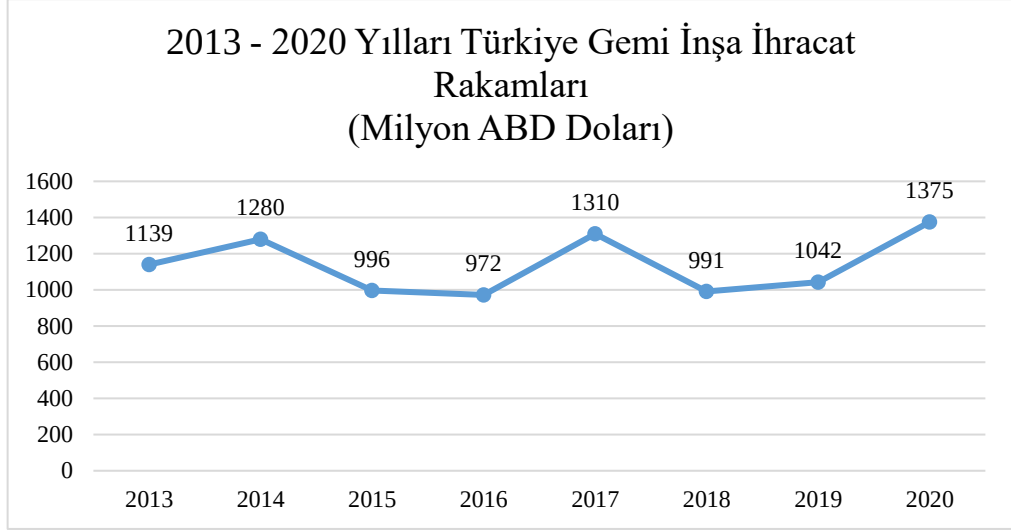
1. Feribot-Yolcu Gemileri,
2. Enerji Gemileri,
3. Römorkörler,
4. Ürün (Petrol Tankerleri,
5. Platform Destek / Tedarik Gemileri,
6. Mega Yatlar,

7. Balıkçı Gemileri,
8. Kimyasal Tankerler,
9. Dökme Yük Gemileri,
10. Konteyner Gemileri,
11. Otonom Gemiler,
12. Buzkıran Gemiler,
13. Araştırma Gemileri.

Gemi inşa sanayileri ülke ekonomilerine birçok farklı alanda katkı sağlamakta ve birçok makro göstergiyi etkileme kabiliyetine sahiptir. Bu kapsamda bakıldığında gemi inşa sanayileri genel olarak (GİSBİR-Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Derneği, 2011: 1);

1. Gerek gemi taşımacılığı, gerekse gemi inşası sonrasında gemilerin ihracı, gerekse üretilen gemilerle gerçekleştirilen dış ticaret kapsamında ülkeye döviz girdisi temin eder,
2. Gemi inşa sanayine yönelik yabancı sermayeyi ve dış girişimciyi ülkeye çeker,
3. Gemi inşa sanayi ile birlikte farklı yan sanayi alanları da gelişir, bu farklı yan sanayi alanlarıyla beraber büyük bir istihdam ağı oluşturur,
4. Ülkelerin teknoloji transferi gerçekleştirmesini cezbeder,
5. Ülkelerin deniz ticaret filosunu gelişimine imkan sunar.

Aşağıdaki grafikte Türkiye tersanelerinde üretilip ihracatı yapılan gemilerin ABD doları cinsinden miktarı verilmiştir. 2013 – 2020 yılları arasında dalgalı seyreden ihracat değeri 2020 yılına kadar %20 artmıştır.



Grafik 1.5 2013 - 2020 Yılları Arasında Türkiye Gemi İnşa İhracat Rakamları
(Milyon ABD Doları)

Kaynak: [gisbir sektorel veriler 2019 2020.pdf](#) Erişim Tarihi: 02.09.2022

1.2. Deniz yolu Taşımacılığında Navlun ve Navlun Piyasası

Bu başlıkta deniz yolu taşımacılığında navlun kavramı açıklanacak ve navlun piyasası incelenecektir.

1.2.1. Navlun

Uluslararası taşımalarda ve mal nakliyatında kullanılan bir sözleşme türü olan navlun sözleşmesi, deniz aşırı taşımacılık durumlarında taraflar arasında imzalanan bir anlaşmadır. Bu sözleşmeyle elde edilen gelir ise navlun olarak adlandırılır (Akten, 1995: 123).

Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) navlun sözleşmesi için açık bir tanım bulunmamakla birlikte, TTK'nın 1138. maddesi ve devamındaki maddelerinde navlun sözleşmesinin özellikleri ele alınır. Bu bağlamda, navlun sözleşmesi, taşıyıcı tarafından deniz yoluyla yük taşıma yükümlülüğünün üstlenildiği ve gönderen tarafın buna karşılık bir bedel (navlun) ödemeyi taahhüt ettiği bir anlaşma şeklindedir (Çağa ve Kender, 2010: 1).

Navlun sözleşmelerinin temel özellikleri aşağıdaki gibidir:

- Taşıma işlemi deniz yoluyla gerçekleştirilmelidir.
- Sözleşmenin konusu eşya veya yük taşımacılığı olmalıdır.
- Yük taşımayı üstlenen bir taşıyıcı taraf bulunmalıdır.

-Taşıma hizmetinin karşılığında bir ücret (navlun) ödenmelidir. (Koban ve Yıldırım Keser, 2010: 189).

Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) navlun sözleşmesinin tarafları hakkında kesin bir tanım bulunmasa da, TTK'nın 1138. maddesi esas alınarak, deniz yoluyla eşya taşıma taahhüdünde bulunan kişi taşıyıcı olarak adlandırılır. Navlun sözleşmesinin diğer tarafı olan taşıtan ise, taşıyıcıyla navlun sözleşmesi yaparak, deniz yoluyla eşyanın taşınması karşılığında navlun ödeme yükümlülüğünü üstlenen kişidir. Bu tanımlar, navlun sözleşmesinin taraf kavramlarını açıklamakta ve taraflar arasındaki rolleri belirtmektedir. (Yazıcıoğlu, 2020: 333).

1.2.2. Navlun Piyasası

Deniz yolu taşımacılığında navlun fiyatları, deniz yolu taşımacılığındaki piyasa arzı ve talebine göre oluşmaktadır. Piyasa arzı ve talebi doğrudan BDI navlun endeksine etki ettiğinden ve bu iki bileşen birçok etkenden etkilendiğinden dolayı BDI navlun endeksi sürekli dalgalı seyreder. Bu sebeple navlun piyasası dalgalı bir piyasa yapısına sahiptir.

Deniz taşımacılığındaki talep, dünya ekonomisinin ham madde ve mamul ihtiyaçlarından kaynaklanmaktadır (Spring, 2000: 5). Bu talep olgusu, birçok etken tarafından şekillendirilmektedir. Deniz yolu taşımacılığında talebi etkileyen beş önemli faktör bulunmaktadır. Bu faktörler arasında küresel ekonomik durum, deniz yolu yük ticaretinin hacmi, ortalama taşıma mesafesi, dış etkenler ve taşıma maliyetleri yer almaktadır (Stopford, 2009: 136).

Deniz taşımacılığında arz, kullanıma hazır ve uygun kapasiteli filo büyüklüğünü ifade etmektedir (Tsolakis, 2005: 34). Bu arz olgusu da birçok faktör tarafından etkilenmektedir. Deniz yolu taşımacılığı arzını etkileyen beş anahtar faktör bulunmaktadır. Bu faktörler, dünya ticaret filosu büyüklüğü, filo verimliliği, gemi inşa piyasası durumu, hurda gemi piyasası hareketleri ve navlun fiyatları olarak sıralanabilir. (Stopford 2009: 136).

Görüldüğü üzere deniz yolu taşımacılığı piyasasında arz ve talep çok fazla ana etkenden oluşmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı piyasasının bu karmaşık yapısı gereği çoğu zaman piyasada denge sağlanamamaktadır. Denizcilik sektöründe denge, yük ilgilileri ve gemi sahipleri arasında kabul edilebilir bir navlun fiyatı üzerinde uzlaşma sağlandığında ortaya çıkar. Bu uzlaşma, hem yük taşıyanların hem de gemi sahiplerinin memnuniyetini sağlayacak bir noktada gerçekleşmelidir. Ancak denge, piyasa koşullarının ve talep ile arz faktörlerinin de dikkate

alınmasıyla oluşur. Yük ilgilileri ve gemi sahipleri arasındaki müzakereler ve pazarlık süreci, denizcilik piyasasında dengeyi korumanın önemli bir unsuru olarak öne çıkar. (Erol ve Dursun, 2016: 163).



Şekil 1.2 1994 – 2022 Yılları Arasında Baltık Kuru Yük Endeksi (ABD Doları)

Kaynak: Teknik Analiz için Ücretsiz Finansal Grafik Widget'ı — TradingView Erişim Tarihi: 08.11.2022.

Yukarıdaki şekilden de anlaşıldığı üzere navlun fiyatlarının da belirleyici olan BDI endeksi sürekli dalgalıdır. Söz konusu dalgalanmaya neden olan belli başlı faktörler vardır. Bu faktörleri, arz ve talep arasındaki orantısızlık, arzın talebe kısa dönemde tepki verememesi (gemi inşa sürelerinin uzun olması) , gemi eksikliği ya da fazlalığı, arz ile talep eğrilerinin farklı esneklik yapılarına sahip olmaları şeklinde sıralamak mümkündür (Abouarghoub vd., 2012: 134;).

BDI endeksi 2006 yılından 2008 yılına kadar hızlı bir tırmanış gösterip 11.000 ABD doları seviyesine kadar yükselmiştir. BDI endeksinin hızlı artışı bize dünya ticaretinin hızla büyüdüğünü yani gemilere olan talebin arttığını ve buna bağlı olarak navlun fiyatlarının hızla arttığını göstermektedir. Bu durum armatörlerin daha çok yeni gemi siparişi vermesine sebep olmuştur. Ancak yeni bir geminin inşası 1 yıldan daha uzun bir süre aldığından, 2008 yılında meydana küresel kriz sonrasında dünya ticaretinin büyümesinde yaşanan azalma gemilere olan talebi azaltmıştır ve sipariş edilen yeni gemiler yük bulamamıştır. BDI endeksi

2009 yılında 600 ABD doları seviyesine kadar hızlı bir düşüş yaşamış ve navlun fiyatlarında ciddi düşüşler görülmüştür.

2019 yılında COVID-19 salgını sonrasında ise tüm dünyada duran üretim önce navlun fiyatlarında düşüşe sebep olmuş ancak daha sonra Çin’ de yaşanan tam kapanma sebebiyle BDI endeksinde yükselişe sebep olmuştur. Salgının ilk aşamasında, Çin tüm dünyaya yüz maskeleri ve hastane önlükleri gibi çok büyük miktarda koruyucu ekipman göndermiştir. Batı Afrika ve Güney Asya gibi bölgelere gönderilen konteynerler, bu bölgelerde yeterli yük bulamadıkları için Çin limanlarına geri dönememişlerdir. Bu durum konteyner krizine sebep olmuştur. Bunun temel nedeni konteynerlerin yanlış yerlerde takılıp kalmış olmasıdır. Konteynerlerdeki bu azalma ve nakliye talebinin yoğun olması nedeniyle, kargo taşıma maliyetlerini arttırmıştır. Pandemiden önce, Şanghay'dan Los Angeles'a bir konteyner göndermenin maliyeti 2.000 ABD dolarından 2021'in başlarında 25.000 ABD dolarına kadar çıkmıştır (Reuters, 2021).

Covid-19 salgını sırasında Asya’da daha önce benzeri olmamış bir şekilde kargo ve yük gemileri mallarını boşaltmadan limanlarda beklemek zorunda kalmıştır. Kuzey Amerika ve Avrupa'daki limanlarda da yoğun gemi akını, rıhtımların kullanılabilirliğini durma noktasına getirmiştir. Los Angeles ve Oakland gibi limanlarda, düzinelerce gemi yükleme ve boşaltma yapmadan günlerce okyanusta demir atmak zorunda kalmıştır (Bloomberg, 2021).

Dev bir konteyner gemisi 2021 yılı Mart ayında Süveyş Kanalı’nda karaya oturmuş ve Süveyş Kanalı neredeyse bir hafta boyunca kapalı kalmıştır. Bu durum küresel nakliyeyi durma noktasına getirmiştir (BBC, 2021).

Yukarı bahsedilen sebepler sebebiyle 2019 yılının son çeyreğinden beri navlun piyasası sürekli dalgalı seyretmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

2. TÜRKİYE’NİN ÇEVRE DENİZLERİ VE DENİZ FAALİYETLERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1. Türkiye Cumhuriyeti Döneminde Türk Denizciliği

Tarihsel süreçteki geniş perspektif nedeniyle bu başlıkta Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulduğu tarihten itibaren denizcilik faaliyetleri açıklanmıştır. II. Meşrutiyetin ilanında itibaren denizcilik alanında milli ekonomi çerçevesinde bağımsız politikaların oluşturulması istenmiştir. Ancak bu politikalar siyasi istikrarsızlık ve ekonomik yetersizlikler nedeniyle etkin bir şekilde uygulanamamaktadır. Tüm bu olumsuzluklara rağmen bu düşünceler I. Dünya Savaşı’na kadar etkisini sürdürmüştür. I. Dünya Savaşı ile hükümet tek taraflı olarak Kabotaj ilan etti ve durumu teslim olan milletlere devretti. Ancak Türk hükümetine karşı çıkan ülkeler, Lozan anlaşması olana kadar tek başlarına hareket edemeyeceklerini ve bu konuda karar veremeyeceklerini söyleyerek süreci diplomatik kanallardan ilerletmeye çalıştılar. Lozan Anlaşması hazırlıkları sürerken hükümet, milli ekonomi idealini gerçekleştirmek için İzmir’de toplandı. İzmir’de başlayan toplantılarda ulusal denizcilik politikalarına yönelik çalışmalar da yapıldı. İzmir İktisat Kongresi olarak bilinen bu toplantıda alınan kararlar; Kabotaj hakkının kazanılması, Türk armatörlerine ekonomik imtiyazların tanınması, ülke genelindeki limanların hacminin artırılması ve teknolojiye yatırım yapmalarının desteklenmesi, ihtiyaç duyulan personel ihtiyacını karşılayacak okulların açılması, denizcilik odalarının kurulması, denizcilik alanında faaliyet gösterecek şirketlerin yabancı ortaklıklardaki paylarının %25 ile sınırlandırılması şeklinde kararlar alınmıştır (Koca, 2015: 9-11).

Lozan Anlaşması’nın imzalandığı 24 Temmuz 1923 tarihinden itibaren Türk Hükümeti ve Birleşik Krallık, İtalya, Fransa, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya, Belçika temsilcileri arasında İsviçre’nin Lozan kentinde gerçekleşen toplantıda, Kapitülasyonların kaldırılması ve milli iktisat politikalarının uygulanması hedeflenmiştir. Kapitülasyonların kaldırılması sonucunda, denizcilik alanında milli denizcilik politikalarının uygulanması amacıyla 20 Nisan 1926 tarihinde kabul edilen Kabotaj Kanunu’nun 1 Temmuz 1926’da yürürlüğe girmesiyle birlikte Türkiye’de denizcilik sektöründe milli iktisat

çerçevesinde önemli değişiklikler başlamıştır. Bu kanun, Türk hükümetinin deniz ticareti alanında Avrupalıların ekonomik ve siyasi etkisini azaltma amacıyla hayata geçirilmiştir. (Kopar, 2016).

Osmanlı Devleti tarafından yabancı devletlere verilen kapitülasyonların en bilindiği 1536 yılında Kanuni Sultan Süleyman'ın padişahlığı döneminde Fransa ile imzalanan antlaşmadır. Şubat 1536' da imzalanan bu antlaşma temelde ticaret serbestliği, deniz nakliyatı serbestliği, korsanlık, adli hükümler, mal ve can emniyeti gibi konuları içerir. Bu antlaşma daha sonra diğer Avrupalı Devletler ile yapılacak olan antlaşmalara temel hazırlamıştır. Her yeni antlaşmada daha fazla ekonomik, idari ve hukuki tavizler verilmiştir. Fransa kapitülasyonlar sayesinde Venedik'in Akdeniz'deki ticari üstünlüğünü kırmış ve Venedik'in mali yönden zayıflamasına sebep olmuştur. Osmanlı Devletinin 18. Yüzyılın ortalarına kadar Avrupalı devletlerle yaptığı kapitülasyon antlaşmalarında coğrafi keşiflerinde etkisi de vardır. Coğrafi keşifler sonucunda önemi yitiren Akdeniz deniz ticaretinin tekrar canlandırılmaya çalışılması da kapitülasyonların bir sebebidir.

Kabotaj Kanunu'nun sağladığı avantajlar şunlardır: Türkiye'nin kıyılarında gerçekleştirilen mal taşıma, yolcu taşıma, kılavuzluk hizmetleri ve liman hizmetleri, yalnızca Türk bayraklı gemiler ve deniz araçları tarafından yapılabilir hale gelmiştir. Ayrıca, nehirler, göller, Marmara Havzası ve boğazlarda faaliyet gösteren her türlü deniz aracı için, ticaret yapabilme hakkı sadece Türk vatandaşlarına aittir. Kabotaj Kanunu ayrıca, Türk deniz araçlarının kullanılması şartıyla karasularında balık, istiridye gibi deniz ürünlerinin yanı sıra kum, çakıl gibi maddelerin çıkarılmasını ve ihracatını da kapsamaktadır. Bununla birlikte, Türk deniz araçlarında kaptanlık, çarkçılık gibi meslekler ile iskele, rıhtım hamallığı gibi işler, sadece Türk vatandaşları tarafından yürütülebilir hale gelmiştir. Kabotaj Kanunu'nun getirdiği bu kazanımlar, Türkiye'nin milli ekonomik politikalarını denizcilik sektöründe uygulama ve yerli denizcilik gücünü destekleme çabalarının bir parçasıdır.

Kabotaj Kanunu'nun yabancı gemilerin ticaret hakkını sınırlaması sonucunda, Türkiye Cumhuriyeti'nin gemi eksikliği nedeniyle yabancı ülkelere gemi satın almak zorunda kaldığı belirtilmiştir (Kopar, 2016: 474-475). Hollanda, Fransa, Norveç, İngiltere gibi ülkelere gemiler satın alınmış ve Türk denizciliğine katılmıştır.

Kabotaj hakkının kazanılması, milli denizcilik yanında milli ekonomi için atılan bir adım olarak da değerlendirilmelidir. Kabotaj hakkı aynı zamanda gemi inşasıyla ilişkili alt endüstrinin gelişimine de katkıda bulunmuştur. Gemilerin inşası için gerekli kereste ihtiyacının karşılanması amacıyla Anadolu'da ilgili tesislerin kurulması gibi faaliyetler gerçekleştirilmiştir (Arı, 2009).

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte denizcilik konusunda önemi kavrayan Mustafa Kemal Atatürk, önemli çalışmalar gerçekleştirmiştir. Türk deniz ticaret filosunun gelişimine katkıda bulunmanın yanı sıra limanların modernizasyonu için gerekli çabayı göstermiştir. Bu tür faaliyetler kapsamında Osmanlı Seyr-i Sefain adı Türkiye Seyr-i Sefain olarak değiştirilmiştir. Mustafa Kemal'in talimatıyla Türkiye Seyr-i Sefain'in başına Sadullah Efendi atanmıştır. Sadullah Bey'in çabalarıyla dönemin her türlü denizcilik faaliyeti üstlenilmiştir. Bu faaliyetler arasında gemi alımları, kılavuzluk hizmetleri ve limanların modernizasyonu yer almaktadır. Ayrıca, Kabotaj sonrası yabancı gemilerin seferlerinin yasaklanmasından kaynaklanan boşluğu hızla doldurmak amacıyla Türkiye Seyr-i Sefain yönetimi ile Türk özel işletmeciler birlikte çalışmışlardır (Kopar, 2016: 474-475). Sadullah Bey'in özverili çabalarının, bugünkü denizciliğin oluşumunda büyük etkisi olduğu belirtilmektedir (Bozoğlu, 2010).

1929 ekonomik bunalımının etkileri, Türkiye Cumhuriyeti'nde de hissedildi ve bu duruma karşı önlemler alındı. Bu dönemde Türkiye Seyr-i Sefain hizmeti, gemi alımlarını durdurarak mevcut gemilerin tadilatıyla uğraştı (Kopar, 2016: 477-480). Aynı zamanda ekonomik kriz nedeniyle gemi taşımacılığında kullanılan tonajda düşüş yaşandı. Bu durum, deniz taşımacılığı ile ticaret arasındaki paralel etkileri göstermektedir.

Mustafa Kemal Atatürk'ün vefatına kadar Türkiye Cumhuriyeti'nin gemilerinin taşıdığı yük miktarı önemli ölçüde artış gösterdi. 1923 yılında yaklaşık 27.000 ton olan yük miktarı, 1938 yılına gelindiğinde 219.586 tona ulaşmıştır (Kopar, 2016: 477-480). Özellikle İstanbul, Trabzon, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin gibi liman şehirlerinde, liman işlerini yürütmek amacıyla İnhisar Anonim şirketleri kuruldu.

Ayrıca, 20 Temmuz 1926'da gerçekleştirilen Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye Cumhuriyeti'nin isteğiyle yapıldı ve çeşitli ülkelerin katılımıyla gerçekleşti. Bu sözleşme sayesinde Türkiye, Boğazların güvenliğini sağlamak için silahlanma imkanına sahip oldu ve İstanbul ve Çanakkale'de komutanlıklar kuruldu.

Boğazların kontrolü de Türkiye'ye verildi ve belirli bölgelerde uçuşa yasak bölgeler oluşturuldu (Sezgin, 2007).

Bu dönemde Türkiye'nin denizcilik alanında önemli gelişmeler kaydettiği ve milli denizcilik anlayışının güçlendiği görülmektedir (Erdoğan, 2021). Atatürk'ün liderliğinde, deniz ticaret filosunun gelişimine yönelik önemli adımlar atıldı ve limanlar modernize edildi. Türkiye Cumhuriyeti Devleti, denizcilik faaliyetlerinin yönetimi için kurulan Türkiye Seyr-i Sefain'in öncülüğünde çeşitli faaliyetler gerçekleştirdi. Bunlar arasında gemi alımları, kılavuzluk hizmetleri ve limanların modernizasyonu yer aldı (Kopar, 2016: 477-480). Ayrıca, kabotaj rejimiyle birlikte yabancı gemilerin seferlerine getirilen kısıtlamaların hızla doldurulması için Türk özel işletmecileriyle iş birliği yapıldı.

Sadullah Bey'in çabalarıyla Türkiye'nin denizcilik sektöründe önemli ilerlemeler kaydedildi ve bugünkü denizcilik anlayışının oluşmasında büyük etkisi oldu (Bozoğlu, 2010). İzmir İktisat Kongresi'nden itibaren temelleri atılan milli denizcilik anlayışı, Lozan Konferansı ile desteklendi ve Kabotaj Kanunu'nun elde edilmesiyle birlikte denizcilik alanında etkili politikalar uygulandığı görülmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile elde edilen kazanımlar da Türkiye'nin denizcilik alanında siyasi açıdan önemli adımlar attığını göstermektedir.

Atatürk döneminin sonlarına doğru, denizcilik sektörünün geliştirilmesi ve özel sermayeli yatırımcılara destek sağlanması amacıyla 1937 yılında Denizbank Kanunu çıkarılarak Denizbank kurulmuştur. Denizbank, ticaretin ve ülke ekonomisinin gelişimi için önemli bir rol oynamış ve Sanayi Planları'nın ikincisinde yer almıştır. Kuruluşuyla birlikte Denizyolları, İstanbul Liman İşletmeleri, İzmir Liman İşletmeleri, Trabzon Liman İşletmeleri, Can Kurtarma Genel Müdürlüğü, Kılavuz ve Römorkörcülük Müdürlüğü, Van Gölü İşletmesi, Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü gibi kuruluşlar Denizbank'a devredilmiştir. Ancak siyasi sebeplerle bir süre sonra kapanan Denizbank, 1952 yılında Denizcilik Bankası adıyla tekrar faaliyete geçmiştir. (TBMM Yirmi Birinci İnıkad, 1937: 112-113'ten akt. Polatoğlu, 2017: 79).

Mustafa Kemal Atatürk, Türk Devleti'nin denizlere sınırı olan önemli bir devlet olduğunu ve dolayısıyla donanmasının da önemli ve büyük olması gerektiğini ifade etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin daha güvende ve emin olabilmesi için mükemmel ve yetenekli bir Türk Donanmasına sahip olmanın hedef olduğunu belirtmiştir. Bu amaç doğrultusunda, denizcilik sektörünün geliştirilmesi

ve başarılı bir şekilde yönetilebilecek komutanlar, subaylar ve uzmanlara sahip olunması gerektiğini vurgulamıştır. Bu bağlamda, Atatürk tarafından 1924 yılında Bahriye Vekaleti (Denizcilik Bakanlığı) kurulmuştur. Atatürk döneminde dört yeni denizaltı satın alınmış ve bu denizaltılara Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırar isimleri verilmiştir. (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2022, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı • Atatürk ve Deniz Kuvvetleri (dzkk.tsk.tr)).

İsmet İnönü, Mustafa Kemal Atatürk'ün vefatından sonra cumhurbaşkanı olarak göreve gelmiş ve denizcilik faaliyetlerine büyük önem vermiştir. II. Dünya Savaşı döneminde, Sovyetler Birliği (SSCB), Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi gerektiğini dile getirmiş ve yetkilerin sadece Türk Devleti'nde olması konusunda itirazlarını Türkiye'ye, İngiltere'ye ve Amerika'ya iletmiştir. Ancak, bu konuda Türkiye, İngiltere ve Amerika'dan olumsuz yanıtlar alınmıştır. Bununla birlikte, Rusya, birkaç kez Türkiye'ye bu konuda notalar vermiştir. Son olarak, 1946'da verilen bir notaya Türkiye'nin ret cevabı vermesi üzerine Amerika, Rusya'nın Türkiye'ye saldıracağı düşüncesiyle duruma müdahil olmuştur. Amerika, Rusya'nın Türkiye'ye saldırması durumunda Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ni harekete geçirerek duruma engel olacağını ifade etmiştir. (Sezgin, 2007: 82-84).

Türkiye Cumhuriyeti Donanması, 1939-1945 yılları arasında çeşitli türlerde ve özelliklerde toplam 30 gemiyle güçlendirilmiştir. Bu gemilerin bazıları yurtdışından temin edilirken, bazıları ise yerli imkanlarla üretilmiştir. 1946 yılında, donanmaya yapılan ikmal çalışmalarının yanı sıra çeşitli türlerde eğitim veren liseler ve Harp okulları da kurulmuştur. Ayrıca, Deniz Donanması'nın yapısında da değişiklikler yapılmıştır. Deniz Müşavirliği görevi, Deniz Kurmay Başkanlığı olarak değiştirilmiş ve 1946 yılında Türkiye ve Amerika'nın yakınlaşması sonucunda Truman Doktrini'nin kabul edilmesiyle ismi Deniz Kuvvet Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. Truman Doktrini'nin kabul edilmesiyle birlikte, Deniz Kuvvetleri içindeki Alman etkisinin yerini Amerikan etkisi almıştır. (Sezgin, 2007: 89-94).

II. Dünya Savaşı'nın yaklaştığı dönemde, İngiliz yetkililer Türkiye Cumhuriyeti'ni ziyaret ederek stratejik öneme sahip Mersin ve İskenderun limanlarını incelemişlerdir. Bu incelemeler sonucunda, Türkiye'ye askeri yardımlarda bulunulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti, bu limanların gelişimi için gerekli adımları atmış ve düzenlemeler yapmıştır. (Korhan, 2016).

1939 yılında kabul edilen 3633 sayılı kanunla kurulan Devlet Liman İşletme Umum Müdürlüğü'nün görevi sonlandırılmış ve yerine 1944 yılında çıkarılan 4517 sayılı kanunla Devlet Denizyolları ve Liman İşletme Umum Müdürlüğü adı altında yeni bir kurum oluşturulmuştur. Ayrıca, uzun bir süredir faaliyet gösteren Şirket-i Hayriye de Devlet Denizyolları bünyesine katılmıştır. 1945 yılında ise Şehir Hatları Kurumu adındaki başka bir idari yapı da Devlet Denizyolları'na entegre edilmiştir. (Türk Denizcilik İşletmeleri A.Ş., 2016).

Yabancıların elinde bulunan tersaneler satın alınarak tersane gelişiminin sağlanmasının yanı sıra Osmanlı devletinden kalan tersaneler de onarılarak yeni gemi üretimi için hazır hale getirilmeye çalışılmıştır.

İsmet İnönü Hükümeti'nin sona ermesiyle birlikte Türkiye Cumhuriyeti'nin yönetiminde 1950-1960 yılları arasında Demokrat Parti etkili olmuştur. Demokrat Parti'nin başında Adnan Menderes bulunmaktaydı. 1950 yılında yapılan seçimlerle Demokrat Parti tek başına iktidara gelmiş ve 1960 yılında gerçekleşen darbeye kadar yönetimi elinde tutmuştur. İktisadi açıdan liberal politikalar benimsense de ekonomiye devlet müdahaleleri görülmüştür. Bu dönemde denizcilik sektöründe etkili politikalar uygulanamamıştır. Ancak denizcilik alanında bazı önemli adımlar atılmıştır. Denizcilik Bankası'nın kurulması ve Deniz İş Yasası'nın düzenlenmesi, denizde çalışan işçilere yönelik düzenlemelerin yapıldığı önemli gelişmeler arasındadır. Deniz İş Yasası, 1954 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından kabul edilerek resmi gazetede yayımlanmıştır (Koç, 2010).

Deniz Yolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'nün görevinin sona ermesiyle birlikte Denizcilik Bankası'nın kurulması, sektörde faaliyet gösteren ve gösterecek olan firmalar için bankacılık görevi üstlenerek yatırımlar için gerekli kredilerin sağlanmasını amaçlamıştır. Ayrıca mevcut limanların geliştirilmesi, modernleştirilmesi ve mümkünse yeni limanların yapılması için gereken sermayenin temin edilmesi hedeflenmiştir. Hükümet, özel teşebbüslere kolaylık sağlamak amacıyla bu adımları liberal sistem çerçevesinde gerçekleştirmiştir (Çevik ve Yıldız, 2014: 297-298).

Demokrat Parti'nin son dönemlerinde yayımlanan raporlar, denizcilik sektörüne gerekli önemin verilmesi ve durumun düzeltilmesi gerektiğine dikkat çekmiştir. Raporlar, dünya piyasasındaki gemi sayısına göre geride kaldığını ve bu nedenle gemi sayısının artırılması gerektiğini vurgulamıştır. Ayrıca, yeni gemilerin alınması ve tersanelerin geliştirilerek yerli gemi üretiminin teşvik

edilmesi önemli adımlar olarak belirtilmiştir. Türk bayraklı gemilerin ithal ve ihraç faaliyetlerinde yer alması ve ekonomiye katkı sağlaması da hedeflenen amaçlar arasında yer almıştır. Raporda ayrıca, gemi yan sanayi sektörünün geliştirilmesi gerekliliği vurgulanmış ve donanmanın ihtiyaç duyduğu yardım gemileri, denizaltılar ve mayın tarama gemilerinin alımı üzerinde durulmuştur. Raporlar, toplam milli gemi sayısının 799 olduğunu ve çeşitli tiplerde gemilerin bulunduğunu ifade etmektedir. Sonuç olarak, bu dönemde denizcilik alanında etkili çalışmaların yapılmadığı ancak son zamanlarda bu konuda daha fazla çaba sarf edildiği gözlemlenmektedir.(Çevik ve Yıldız, 2014: 299-300).

1961 yılındaki seçimler sonrasında kurulan hükümet, İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı çerçevesinde denizcilikle ilgili çeşitli planlar geliştirmiştir. Bu planlar arasında gemilerin yaşlanmasının önlenmesi amacıyla gemi gençleştirme çalışmaları yer almaktadır. Gençleştirme sürecinde gemi ithalatına izin verilmiştir, çünkü Türkiye'de istenilen kapasitede gemilerin üretilbileceği uygun tersanelerin henüz bulunmaması ve ekonomik açıdan maliyetli olması sebebiyle gemi ithalatına yönelinmiştir. Ayrıca yolcu taşımacılığında öngörülen oranların altında kalınmıştır, bu durum karayolu ve havayolu taşımacılığındaki gelişmeler ve rekabetin artmasıyla ilişkilendirilebilir. Yük taşımacılığında ise hedeflenen %50 oranına ulaşamamıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Programı çerçevesinde yeni tersane alanlarının belirlenmesi konusunda görüşmeler yapılmıştır. (T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 2018).

Adalet Partisi dönemi sonrasında 1971-1972 ve 1973 yıllarındaki muhtıraların ardından kurulan koalisyon hükümetleri döneminde Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında denizcilikle ilgili çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde uluslararası taşımacılıkta deniz taşımacılığının öneminin arttığı vurgulanmıştır. Ayrıca yeni tersanelerin inşası için Pendik Tersanesi'nin tamamlanması yönünde yatırımlar yapılması kararlaştırılmıştır. Yolcu taşıma kapasitesinin İkinci Beş Yıllık Sanayi Planına göre arttığı tespit edilmiştir. Gemi inşa sanayisinin alt gruplarında yer alan endüstrilerin geliştirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Özel sektörün tanker tipi gemilerde daha etkili olduğu, kamu sektörüne ait firmalarda ise kuru yük gemilerinin ağırlık kazandığı görülmüştür. Ayrıca, Denizcilik Bankası'nın olumlu performansı, bankanın gelişimini desteklemiştir. (T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 2018).

Adalet Partisi'nin son dönemi ve 12 Eylül 1980 darbesiyle kurulan geçici hükümet dönemi arasındaki Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, önceki planlardan farklı olarak belirli bir karar alınmadığı bir dönemi kapsamaktadır. Önceki planlar çerçevesinde deniz ticaret filosunun geliştirilmesi, gerekli tersanelerin inşası, özellikle gecikmeler yaşanan Tuzla Tersanesi'nin alt yapı çalışmalarına hızla başlanması gibi kararlar alınmış ve bu doğrultuda adımlar atılmıştır. Yolcu ve yük taşımacılığında küçük ölçekli artışlar görülmüştür. Ayrıca, deniz taşıma kapasitesinde de artışlar gözlemlenmiştir. (T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 2018).

1980 darbesi sonrasında göreve gelen geçici hükümetin sona ermesiyle birlikte Turgut Özal liderliğindeki Anavatan Partisi'nin Türkiye Cumhuriyeti iktidarına gelmesi ve uyguladığı ekonomik politikaların etkisiyle Türkiye ekonomisi hızla büyümüş ve bu büyüme denizcilik sektöründe de kendini göstermiştir. Turgut Özal'ın serbest piyasa ve dışa açılma politikaları sayesinde Türkiye'nin ihracatında önemli artışlar yaşanmış ve bu artışlar deniz taşımacılığı sektörünün de önemli bir ivme kazanmasını sağlamıştır. Deniz taşımacılığı, mal nakliyesinde etkin bir rol oynamış ve Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkı sağlamıştır (Işık, 2016).

Anavatan Partisi dönemini takip eden koalisyon hükümetleri döneminde, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı ve Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı denizcilikle ilgili politikaları içermiştir. Bu politikalarda önceki kalkınma planlarıyla benzerlikler görülmektedir. Uluslararası deniz ticaretinde etkin olmak amacıyla deniz ticaret filolarının artırılması ve buna yönelik tedbirlerin alınması hedeflenmiştir. Ayrıca, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Solas 1974 adlı can güvenliği protokolüne Türkiye'nin katılımıyla deniz güvenliği iyileştirilmeye çalışılmıştır. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde gemi filolarının taşıma kapasitesinin artırılması gerekliliği vurgulanmış, Türk Ticaret Kanunu'nda yapılan vergilendirme düzenlemeleriyle Türk ticaret filolarının rekabet gücü desteklenmeye çalışılmıştır. Deniz turizminin geliştirilmesi için ise Deniz Turizm Birliği yasası çıkarılmış ve bu alanda düzenlemeler yapılmıştır.

Son yıllarda, deniz turizmi genel anlamda önemli bir ivme kazanmıştır. Özellikle 1980'lerden itibaren gözlemlenen bu artış, turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sini oluşturacak kadar etkili hale gelmiştir. Deniz turizmi, yalnızca büyük yolcu gemileriyle yapılan turlarla sınırlı kalmamaktadır; aynı zamanda yat

sektörünü de içine almaktadır. 1982'de yürürlüğe giren Turizm Teşvik Kanunu ve 1983'te kabul edilen Yat Teşvik Yönetmeliği, deniz turizminin büyümesine ve gelişmesine olanak sağlamıştır. Bu düzenlemeler, sektörün gelişimini desteklemiş ve gelecekteki potansiyelini artırmıştır. Deniz turizmi, ülke ekonomisine önemli bir katkı sağlamakta ve turizm sektörünün canlanmasında önemli bir rol oynamaktadır (İncekara vd., 2015: 1-6).

Türkiye'nin donanma gücü açısından günümüze kadar geçen süre incelendiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde çökmüş durumda olan donanmanın 1990 yılında toparlanma sürecine girdiği görülmektedir. Bu süreçten itibaren etkin donanma politikaları uygulanmış ve deniz kuvvetlerinin gücü artırılmıştır. Eğitim kalitesinin iyileştirilmesi ve modern askeri tersanelerin kurulmasıyla birlikte farklı tiplerde gemiler donanmaya katılmıştır. Son yıllarda özellikle milli donanımların geliştirilmesi, Deniz Kuvvetleri'ne olumlu katkılar sağlamıştır. MİLGEM (Milli Gemi) projeleri kapsamında yeni deniz araçları üretilmiş ve donanmanın güncellenmesi hedeflenmiştir. Bu gelişmelerle birlikte Türkiye'nin deniz gücü ve savunma kabiliyeti önemli ölçüde artmıştır. (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2022. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dönemi (1949-...) (dzkk.tsk.tr)). Bugün, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının bünyesinde çeşitli amaç ve tipte olmak üzere 276 adet deniz vasıtası bulunmaktadır.

2.2. Türkiye'nin Denizcilik Politikaları

1980'lerden sonra Türkiye'de deniz yolu taşımacılığı sektörünün önemi ve gerekliliği anlaşılmıştır. Bu durumun en önemli sebeplerinden biri, dış ticarete petrol ve gübre gibi ürünlerden sonra en büyük maliyet kaleminin deniz yolu taşımacılığı olduğunun fark edilmesidir. Türkiye, bu farkındalık ve 1982-1988 yılları arasında dünya genelinde yaşanan navlun krizini (yani fazla tonajda gemi bulunmasını) fırsata çevirerek, 1981 yılında mevcut 2.7 milyon DWT (deadweight tonaj) filosunu neredeyse 1.5 katından fazla artırarak 1982 yılında 4.1 milyon DWT'ye ulaşmıştır. Ticaret filosundaki bu artışta etkili olan faktörlerden biri de 1982 yılında yayınlanan "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki" kanunudur. Bu kanun, filonun büyütülmesi ve gemi inşa tesislerinin teşvik edilmesi amacıyla yayımlanmıştır. Denizcilik ve diğer alanlardaki gelişmelerinde çağdaş ve çağdaş ülkeler düzeyine ulaşma ve bunları aşma hedefini kabul eden Türkiye Cumhuriyeti, 1957 yılında kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu'na (AET) 31 Temmuz 1959'da üyelik için başvuru yapmıştır.

1999 yılında Helsinki'de yapılan toplantıda Türkiye, Avrupa Birliği'ne aday ülke statüsünü almıştır (Ankara Anlaşması ve Katma Protokol, 2016).

1980'lerden sonra Türkiye, denizcilik alanında önemli değişimler ve gelişmeler yaşamıştır. Bu dönemde uluslararası denizcilik standartlarının uygulanması ve deniz güvenliği konusunda çeşitli önlemler alınmıştır. Türkiye, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) anlaşmalarını titizlikle takip ederek gemi güvenlik veri tabanı ve ulusal liman devleti kontrolü veri tabanı gibi önemli sistemler oluşturmuştur (Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi, 2016). Limanların modernizasyonu ve deniz trafiğinin takibi için geliştirilen sistemler, deniz taşımacılığı alanında verimliliği artırmış ve güvenliği sağlamıştır. Ayrıca, balıkçı gemilerinin emniyeti ve güvenliği konusunda önlemler alınmış, deniz kazalarının araştırılması ve önlenmesi için çalışmalar yapılmıştır. Denizcilerin eğitim kalitesi iyileştirilmiş ve denizcilik sektöründe toplu taşımacılık, yükleme ve boşaltma güvenliği gibi alanlarda standartlar yükseltilmiştir. Bu gelişmeler, Türkiye'nin denizcilik sektöründe uluslararası alanda rekabetçi bir konuma gelmesini sağlamıştır. Ancak Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyelik süreci hala devam etmektedir. Üyelik için gerekli olan tüm şartların yerine getirilmesi ve yeni fasılların açılması beklenmektedir. Türkiye, denizcilik alanında elde ettiği başarıları sürdürerek Avrupa standartlarına uyum sağlama çabalarını sürdürmektedir (Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi, 2016).

Türkiye'nin yedinci beş yıllık kalkınma planında, çevre dostu ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve limanların özelleştirilmesi hedeflenmiştir. Sekizinci kalkınma planı ise Türkiye'yi deniz yolu taşımacılığında transit geçiş merkezi haline dönüştürmek için limanların modernize edilmesi ve kapasitelerinin artırılması üzerine odaklanmıştır. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında Türk limanlarına yapılan yatırımlarla deniz yolu taşımacılığı güvenli hale getirilmiş ve özellikle Karadeniz'deki limanlar geliştirilerek Türk devletleriyle ticaretin artırılması hedeflenmiştir. Onuncu beş yıllık kalkınma planında ise Türk bayrağı taşıyan gemilerin teşvik edilmesi ve gemi inşa sanayinin güçlendirilmesi ön plana çıkmış, ayrıca Mersin, Çandarlı ve Filyos limanlarının tamamlanması planlanmıştır. Bu kalkınma planları, Türkiye'nin denizcilik sektöründe güçlenmesi ve deniz yolu taşımacılığının öneminin artırılması amacıyla çeşitli politikaları uygulamayı hedeflemektedir. (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2014).

Türkiye, Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinde denizcilik sektöründe rekabetçi olabilmek için çeşitli yeniliklere ihtiyaç duymaktadır. Bunlar arasında insan kaynaklarının geliştirilmesi, filo yenileme çalışmaları ve denizcilik mevzuatının rekabet gücünün artırılması gibi adımlar yer almaktadır. İnsan niteliklerinin geliştirilmesi, denizcilik alanında eğitim ve yetişkinlerin mesleki becerilerinin güçlendirilmesi yoluyla gerçekleştirilebilir. Aynı zamanda filoların yenilenmesi, çağdaş teknoloji ve modern gemi yapımıyla desteklenerek daha güvenli, verimli ve çevre dostu bir denizcilik sektörünün oluşturulmasını sağlayacaktır. Buna ek olarak, denizcilik mevzuatının rekabet gücünün artırılması, uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi ve işleyişin daha şeffaf ve etkin bir şekilde düzenlenmesiyle mümkün olacaktır. Türkiye, bu yenilikleri hayata geçirerek denizcilik sektöründeki payını ve rekabetçiliğini artırabilir.

2.3. Türkiye'nin Çevre Denizleri

Türkiye, 8.333 km'lik sahil şeridi, Avrupa ve Asya arasındaki köprü konumu, enerji üretimi yapan ülkelere yakınlığı, uluslararası ulaşım ve ticaret yolları üzerinde bulunması, karayolu ve demiryolu bağlantılarıyla deniz yolu taşımacılığında büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye, 100. yıl dönümünde deniz ticaretinde küresel düzeyde ilk 10 ekonomi arasında yer almayı hedefleyerek filosunu tonaj bazında 50 milyon DWT'ye çıkarmayı amaçlamaktadır. Bu hedefe ulaşmak için denizcilik sektöründe önemli adımlar atılması gerekmektedir. Yatırımların artırılması, filo yenileme çalışmaları, liman altyapısının modernizasyonu ve uluslararası standartlara uygun mevzuat düzenlemeleri gibi önlemler alınarak Türkiye'nin deniz yolu taşımacılığında güçlü bir aktör olması sağlanabilir. Bu sayede Türkiye, deniz yolu ticaretindeki potansiyelini tam anlamıyla değerlendirebilir ve küresel arenada rekabet gücünü artırabilir.

Ülkeler için denize kıyısı olmak çok önemlidir çünkü doğal deniz kaynaklarından faydalanmanın yanı sıra deniz ulaşımına sahip olmak daha ucuz ve daha fazla ticaret yapmanın önünü açmaktadır. Bir ülkenin denize kıyısının olması diğer ülkelere ve dünyaya açılmasının önünü açmaktadır.

Kara ülkelerinin dünya ile ticaret yapabilmesi ve iletişim kurabilmesi için komşu ülkeler ile iyi iletişim kurması gerekirken denize kıyısı olan ülkeler için bu durum doğal yollar ile kendiliğinden sağlanmaktadır. G20 ülkelerine bakıldığında hepsinin denize kıyısı olduğu görülmektedir. Bu durum bize büyük Türk Denizcisi

Barbaros Hayrettin Paşa'nın "Denizlere Hakim Olan Cihana Hakim Olur" sözünün doğruluğunu kanıtlamaktadır.

Türkiye'nin kıyısı olan denizlerine bakıldığında Ege Denizi, Karadeniz, Marmara Denizi ve Akdeniz görülmektedir. Karadeniz, Türkiye'nin kuzeyinde Asya ve Avrupa kıtaları arasında yer alır. Azak denizi ile birlikte yaklaşık alanı 497.000 km² alan kaplayan Karadeniz'in ortalama derinliği 1197 m, maksimum derinliği Ayancık'ın 80 km kuzeyinde 2245 m'dir. Karadeniz sahillerini paylaştığımız ülkeler ise Rusya, Romanya, Ukrayna, Bulgaristan ve Gürcistan'dır. Ege Denizi ise, Akdeniz'in bir uzantısı olup Türkiye ve Yunanistan arasında kalan bölümdür. Ege Denizi, Akdeniz'in kuzeydoğu kesiminde, Anadolu Yarımadası'nın batı kıyısı ile Balkan Yarımadası'nın doğu kıyısı arasında yer almaktadır. Ege Denizi'nde irili ufaklı yaklaşık 1000 adanın bulunmasından dolayı Adalar Denizi olarak da adlandırılmaktadır. Uzunluğu kuzey-güney yönünde 660 km, doğudan batıya kuzeyde 270 km, ortada 150 km ve güneyde 400 km'dir" (Başeren, 2010).

Akdeniz ise yine Anadolu yarımadasını çevreleyen denizlerin en büyüğüdür. Akdeniz çukuru olarak da adlandırılan bu bölge Atlas Okyanusu'nun Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasına sokulmuş bölümüdür. Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna bağlanır. Dünyanın en derin iç denizlerinden birisidir ve 4000 metreye geçen derin çukurlara sahiptir. Marmara Denizi ise Anadolu ile Trakya arasında kalan, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan iç denizdir. Marmara Denizi coğrafi konumu nedeniyle Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeleri dünyaya bağlamaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

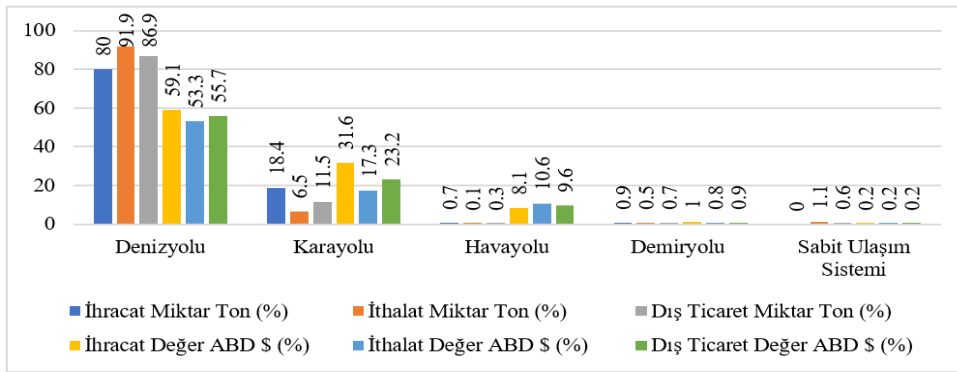
3. ÇEVRE DENİZLERİN TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİNE KATKISI

3.1. Türkiye Dış Ticaretinde Denizciliğin Yeri ve Önemi

Tarih boyunca devletler, imparatorluklar dünya denizlerinin nimetlerinden faydalanabilmek için çabalamışlar ve bir deniz kıyı şeridinde sahip olmak için savaşmışlardır. Günümüzde ülkeler kara ülkeleri ve denize kıyısı olan ülkeler olarak ayrılmışlardır ve sadece 40 ülkenin denize kıyısı yoktur.

Ülkeler için denize kıyısı olmak çok önemlidir çünkü doğal deniz kaynaklarından faydalanmanın yanı sıra deniz ulaşımına sahip olmak daha ucuz ve daha fazla ticaret yapmanın önünü açmaktadır. Bir ülkenin denize kıyısının olması diğer ülkelere ve dünyaya açılmasının önünü açmaktadır

Kara ülkelerinin dünya ile ticaret yapabilmesi ve iletişim kurabilmesi için komşu ülkeler ile iyi iletişim kurması gerekirken denize kıyısı olan ülkeler için bu durum doğal yollar ile kendiliğinden sağlanmaktadır. G20 ülkelerine bakıldığında hepsinin denize kıyısı olduğu görülmektedir. Bu durum bize büyük Türk Denizcisi Barbaros Hayrettin Paşa’nın “Denizlere Hakim Olan Cihana Hakim Olur” sözünün doğruluğunu kanıtlamaktadır.

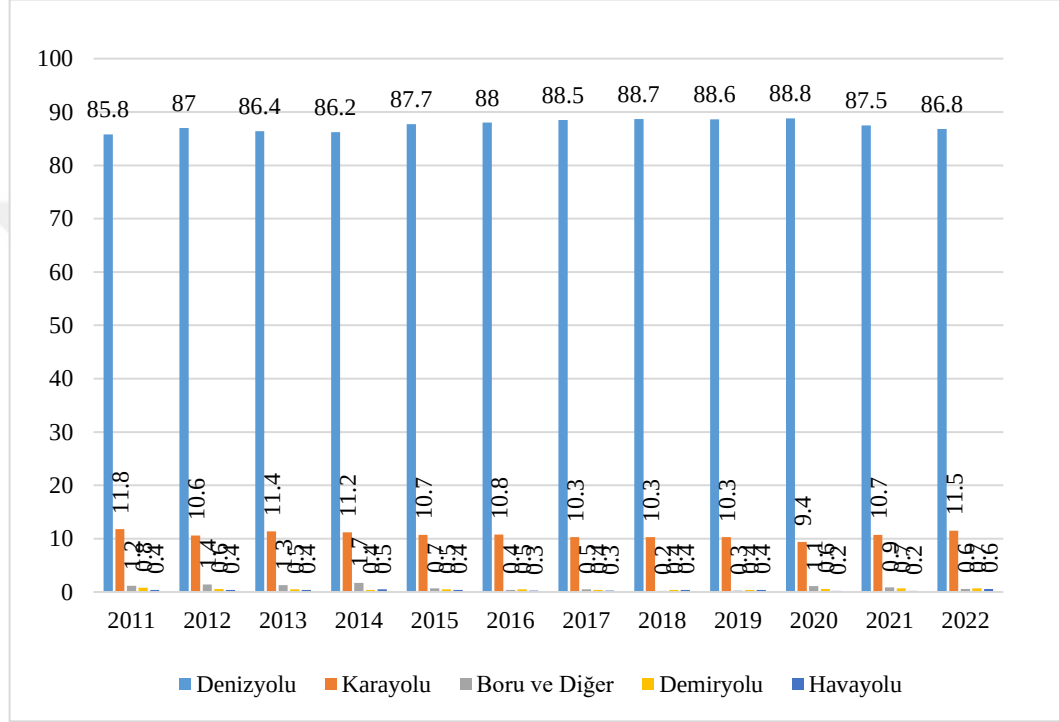


Grafik 3.1 2022 Yılı Yollar İtibariyle Türkiye’nin Dış Ticaret Taşımacılığı Miktar (Ton) ve Değer Yüzdeleri (ABD Doları)

Kaynak: [DenizcilikSektor_Raporu 2022_21.08.2023_web.pdf \(denizticaretodasi.org.tr\)](#), Erişim

Tarihi: 03.09.2023.

Yukarıdaki grafikte görüldüğü gibi, 2022 yılında Türkiye'nin ABD doları cinsinden dış ticaret hacmi deniz yoluyla %55,7, karayolu ile %23,2, demiryolu ile %0,9, hava yolu ile %9,6 ve sabit ulaşım sistemi ile %0,2 olmuştur. Ayrıca 2022 yılında Türkiye'nin dış ticaretinin yüzde 86,9'u (miktar ton) deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir.



Grafik 3.2 2011 - 2022 Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları
Miktar Yüzdesi (Ton)

Kaynak: <https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/DenizcilikSektorRaporu2022.pdf>, Erişim Tarihi: 03.09.2023.

2010-2022 yılları arasında Türkiye'nin deniz yolu taşıma payının yukarıdaki tabloda belirtildiği gibi %85,6'dan %86,8'e çıktığı görülmektedir. Demiryolu ve kara yollarının payının ise yıllar içerisinde azaldığını görmekteyiz. Boru ve diğer taşımacılık türlerinde ise 2014 yılına kadar düzenli bir artış görüldü de 2015 yılından itibaren düşüş yaşanmış ve 2020 yılında tekrar artış görülmüştür.

Bu veriler ışığında Türkiye'nin dış ticaretinin en önemli kısmının deniz taşımacılığı yoluyla yapıldığı sonucuna görülmektedir.

3.2. Türkiye'nin Denizcilik Faaliyetleri ve Ekonomik Yönleri

Türkiye, stratejik konumuyla ve denizlere olan erişimiyle önemli bir denizcilik geçmişine sahiptir. Ülkenin hem Avrupa hem de Asya kıtaları üzerinde bulunması, denizcilik faaliyetlerinde avantaj sağlamaktadır. Türkiye'nin denizcilik sektörü, ekonominin temel taşıyıcılarından biri olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'nin denizcilik faaliyetleri, limanlarının stratejik konumu ve deniz ticaretindeki rolüyle dikkat çekmektedir (Stergiou, 2022). Ülkenin sahip olduğu limanlar, uluslararası ticaretin can damarı olarak işlev görmekte ve kara ve deniz arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Bu limanlar, hem yurt içi hem de yurt dışı ticaretin önemli bir parçasıdır ve Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkıda bulunmaktadır. Denizcilik faaliyetleri sadece ticaret açısından değil, aynı zamanda turizm ve ulaştırma alanlarında da kritik bir rol oynamaktadır. Türkiye'nin turistik sahil bölgeleri ve deniz turizmi, ülkeyi önemli bir turizm destinasyonu haline getirmektedir. Deniz yoluyla ulaşım ağı, iç ve dış ticaretin yanı sıra turizm sektörünü de desteklemektedir. Bununla birlikte, Türkiye'nin denizcilik sektöründe bazı zorluklarla karşılaştığı da görülmektedir. Bunlar arasında altyapı eksiklikleri, rekabetçi liman yönetimi, deniz güvenliği ve çevresel faktörler yer almaktadır. Ancak, Türkiye, denizcilik sektöründeki potansiyelini artırmak ve bu zorluklarla başa çıkmak için çeşitli stratejiler geliştirmekte ve sektörü modernize etmeye çalışmaktadır.

3.2.1. Deniz yolu ile Gerçekleştirilen İç Ticaret

3.2.1.1. Kabotaj Hattındaki Yük Miktarı

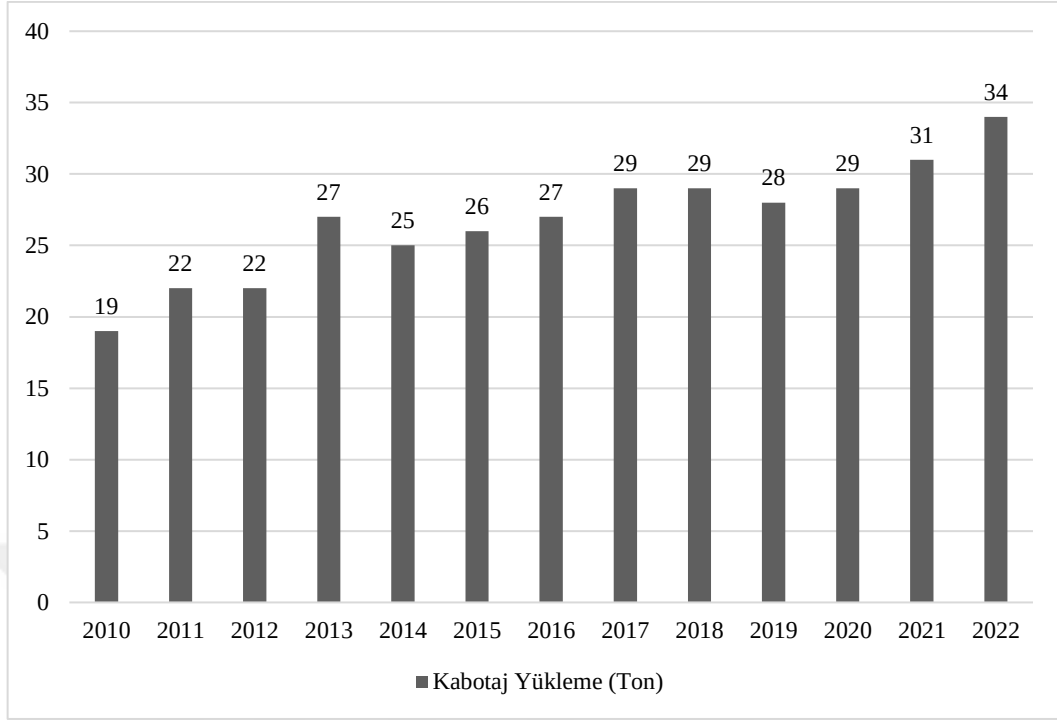
Kabotaj hattında gerçekleştirilen yük taşımacılığı, Türk karasuları içindeki limanlardan alınan yüklerin yine Türk karasularındaki başka bir limana taşınması olarak tanımlanır. Bu kabotaj taşımacılığında kullanılan yükler arasında katı dökme yükler, sıvı dökme yükler, konteynerler, genel kargo ve araçlar yer almaktadır.

2000 yılından 2020 yılına kadar olan veriler incelendiğinde, Türk limanlarından alınan yüklerin kabotaj taşımacılığı ile yine Türk limanlarına boşaltılması sonucunda toplam yük miktarında yaklaşık %72'lik bir artış olduğu görülmektedir (TÜİK, 2020). 2018 yılı sonunda ise yük miktarı yaklaşık olarak 60 milyon tona ulaşmıştır. Verilere göre, özellikle 2000 yılı kasım ayında ve 2001 yılı şubat ayında yaşanan ekonomik kriz döneminde ülke ekonomisinde meydana gelen

%9.5'lik daralmanın deniz yolu taşımacılığına da yansıdığı gözlenmektedir. (Yiğitoğlu, 2005: 121).

2000 yılı ile 2001 yılı arasındaki veriler incelendiğinde, Türkiye'de kabotaj taşımacılığındaki toplam yük miktarında yaklaşık %14'lük bir azalma görülmekte olup, bu durum 2002 yılına kadar devam etmiştir (TÜİK, 2020). Türkiye ekonomisinin 2001 krizinden sonra uyguladığı politikalar ve toparlanma süreci sayesinde ise kabotaj taşımacılığındaki yük miktarı 2005 yılından itibaren artış göstermiştir. 2005 yılında kabotaj taşımacılığının artışa geçmesinin en önemli nedeni, kabotaj dahilindeki gemilere uygulanan yakıtlardaki Özel Tüketim Vergisi'nin kaldırılmasıdır (Atar vd., 2013). Ancak, 2000 ve 2001 yıllarında yaşanan krizin etkisi, bu krizin daha çok yerel düzeyde olması sebebiyle kabotaj taşımacılığına daha fazla etki etmiştir (Önol, 2018). Bankacılık sektöründeki daralma, yabancı sermayenin ani çıkışı, siyasi krizlerin ardı ardına gelmesi ve ülkenin etkin bir şekilde yönetilememesi gibi faktörler, Türkiye ekonomisinin iflas etmesine neden olmuştur. Bu ekonomik krizin etkisiyle birlikte reel sektörde genel bir daralma yaşanmış ve bu durum deniz yolu taşımacılığını da olumsuz etkilemiştir (Civcir, 2003: 87-88).

2007-2008 döneminde Amerika'da başlayan küresel kriz, Türkiye ekonomisini de etkilemiştir. Ancak bu etki, diğer ülkelerdeki kadar ağır olmamıştır. Bunun en önemli sebebi, Türkiye'nin önceden yaşadığı mali krizlerden çıkardığı dersler ve uyguladığı politikalar. Özellikle 2001 krizi sonrasında Bankacılık sektöründe yapılan reformlar, küresel krizin etkilerinin Türkiye'de daha az hissedilmesine katkı sağlamıştır (Kesebir, 2018: 534-535). %4'e yaklaşan ekonomik daralma, Türk deniz taşımacılığına ve kabotaj taşımacılığına da yansımıştır. 2007'den 2008'e kadar kabotaj taşımacılığında yaklaşık %12'lik bir artış yaşanırken, krizin etkilerinin hissedilmeye başlandığı dönemde kabotaj taşımacılığında bir düşüş görülmüştür. 2008-2009 arasında kabotaj taşımacılığı yaklaşık %5 oranında daralmıştır. Sonraki süreçlerde ise kabotaj taşımacılığı tekrar büyüme göstermiş ve 2013'te küçük bir azalma yaşadıktan sonra yeniden büyüme trendine girmiştir. Aşağıdaki tabloda 2010 yılından 2022 yılına kadar Türk Limanlarında yüklenen kabotaj yük miktarları verilmiştir. 2010-2022 yılları arasında Türk Limanlarından yüklenen kabotaj yük miktarı %75,09 artmıştır.



Grafik 3.3 2010-2022 Yılları Arasında Türkiye Kabotaj Yük Taşımacılığı
(Milyon Ton)

Kaynak: https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2023/DenizcilikSektor_Raporu%202022_21.08.2023_web.pdf, Erişim Tarihi: 03.09.2023

3.2.1.2. Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu ve Araç Sayısı

Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu, Türkiye'nin deniz sınırları içerisinde bir noktadan bir başka noktaya taşınan yolcu anlamına gelmektedir. Ülkemizde kruvaziyer tipi yolcu taşımacılığı gelişmediği için bu ulaşım genellikle yakın kıyılar arasında yapılmaktadır. Bu amaçla yolcu trafiğinde en büyük paya sahip bölge Marmara bölgesidir. Marmara Havza bölgelerinin yakınlığı bu ulaşım için büyük bir avantajdır. Ayrıca Marmara Bölgesindeki aşırı nüfus artışı da bu ulaşım türünün gelişmesindeki en önemli etkidir. Bu, araç taşıyan gemiler için geçerlidir.

Kabotaj dahilinde nakledilen yolcu sayıları analiz edildiğinde, 2003'ten 2009'a kadar bir artış yaşandığı ve bu artışın yaklaşık olarak %60 seviyesinde olduğu tespit edilmektedir. 2009'dan sonra ise yolcu taşımacılığındaki artış ve azalış oranı, 2020'ye kadar %2 ila %3 aralığında değişiklik göstermiştir. ÖTV'nin

yakıt üzerindeki kaldırılmasının ardından kabotaj taşımacılığı yapan firmaların maliyetlerinde düşüş gerçekleşmesi sebebiyle navlun fiyatları normal seviyelerde seyretmektedir. Bu durum, deniz taşımacılığında bir artışa yol açmıştır. ÖTV'siz yakıt teşvikinden yararlanan yakıtın yaklaşık olarak %41'i yolcu gemileri ve feribot tipi deniz araçları için kullanılmaktadır. (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2020).

Taşımacılığın en yoğun gerçekleştiği bölgeler arasında özellikle Marmara Havzası dikkat çeker. Bu alanda yoğunluğun temel sebebi, kalabalık bir nüfusa sahip olmasıdır. Ayrıca Marmara bölgesi, iş fırsatları açısından da geniş olanaklara sahip olması nedeniyle, burada nüfus yoğunlaşmasını tetiklemiştir (Karadeniz, 2018).

Tablo 3. 1 2010-2022 Yılları Arasında Türkiye Kabotajında Taşınan Araç Sayısı (Ton/Mil)

Yıllar	Taşınan Araç Sayısı	Yıllık Değişim (%)	Araç (Adet & Mil)	Yıllık Değişim (%)
2010	9.400.735	0,9	83.607.444	1,2
2011	10.402.917	10,7	83.283.519	-0,4
2012	10.710.645	3	77.785.568	-7,1
2013	11.318.561	5,7	85.096.902	8,6
2014	12.166.505	7,5	89.322.962	4,7
2015	13.042.399	7,2	95.505.115	6,5
2016	13.050.241	0,1	92.267.227	-3,4
2017	12.638.289	-3,2	95.185.009	3,2
2018	13.159.820	4,1	92.868.442	-2,4
2019	13.420.802	2	92.289.144	-0,6
2020	10.892.467	-18,8	70.059.483	-24,1
2021	12.619.473	15,9	80.295.012	14,6
2022	10.958.82	-13,2	73.097.769	-8,9

Kaynak:

<https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/DenizcilikSektorRaporu2022.pdf>, Erişim Tarihi: 03.09.2023

Yukarıdaki tabloya göre 2010 yılından 2011 yılına gelindiğinde kabotajda taşınan araç sayısı %10,7 artarken bu araçların taşıma mesafesinde %-0,4 azalma olmuştur bunun sebebi yük taşımacılığının azalması taşınan otomobil sayısındaki artıştır. Bu duruma özellikle arabalı vapurların kullanımının artması sebep olmuştur. 2017 yılında azalma göstermesinin nedeni 2016 yılında ulaştırma alanında yapılan birçok projenin faaliyete geçmesidir. Bu faaliyetler, Avrasya Tünelinin açılması ile beraber kısa bir süre içerisinde, trafiğe takılmadan İstanbul'un 2 yakası arasında seyahat edilebilmesi, Yavuz Sultan Selim köprüsünün açılması, Osmangazi Köprüsünün faaliyete geçmesi araçların deniz vasıtalarının kullanım oranını azaltmıştır.

Tablo 3. 2 2010-2022 Yılları Arasında Türkiye Kabotajında Taşınan Yolcu Sayısı

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı Yıllık Değişim (%)	Yolcu (Adet x Mil)	Yıllık Değişim (%)
2010	154.198.088	-3,1	847.715.977	-4,6
2011	156.842.003	1,7	854.909.150	0,8
2012	159.076.921	1,4	787.572.051	-8,6
2013	164.426.997	3,4	900.226.869	12,5
2014	161.048.004	-2,1	974.923.011	7,7
2015	163.723.544	1,7	992.592.392	1,8
2016	148.101.589	-9,5	1.112.255.126	10,8
2017	137.195.691	-7,4	1.138.826.307	2,4
2018	139.556.332	1,7	1.134.349.263	-0,4
2019	150.312.216	7,7	1.218.893.742	7,5
2020	85.866.238	-42,9	650.022.306	-46,7
2021	97.045.463	%13,01	751.019.255	%15,5
2022	99.825.813	2,9	550.524.602	-26,2

Kaynak: <https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/DenizcilikSektorRaporu2022.pdf>, Erişim Tarihi: 03.09.2023

2010-2022 yılları arasında Türkiye’de kabotaj hattında taşınan yolcu sayısına bakıldığında 2016 yılına kadar küçük artış ve azalışlar yaşanmıştır ancak 2012 yılında itibaren İstanbul’ da kademeli olarak açılmaya başlayan yeni metro

hatları sebebiyle 2016 yılında azalış neredeyse %10'a varmıştır. İstanbul'da açılan yeni metro hattıyla boğazın 2 yakasına metro ile kesintisiz seyahat edilebilmesi İstanbul şehir hatlarında taşınan yolcu sayısını azaltmıştır. Ayrıca 2020 yılında COVID-19 salgını sebebiyle yaşanan kısıtlamaların etkisi kabotaj hattında taşınan yolcu sayısına olumsuz yansımış ve bu hatta taşınan yolcu sayısında bir önceki yıla göre %57,12 azalış göstermiştir. 2021 yılında etkisini yavaş yavaş yitiren pandemi, bu hatta taşınan yolcu sayısında bir önceki yıla göre %15,5'lik artışa sebep olmuştur.

3.2.2. Deniz yolu ile Gerçekleştirilen Dış Ticaret

Bu bölümde deniz yolu ile gerçekleştirilen dış ticaretimiz ile gemiler vasıtasıyla gelen malların ithalat değeri ve miktarı ile gemiler vasıtasıyla giden malların yani ihracatımızın değeri ve miktarı incelenecektir.

3.2.2.1. Deniz yolu ile Yapılan İthalat ve İhracat

Türkiye'nin 2020 yılındaki yıllık dış ticaret verilerine göre, ihracat değerinin yaklaşık olarak %59'u deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu miktar, yaklaşık olarak 101 milyar ABD Doları tutarına denk gelmektedir. İthalat değeri açısından incelendiğinde ise benzer bir şekilde yaklaşık olarak %56 seviyesinde görülmektedir. Bu da yaklaşık olarak 129 milyar ABD Doları tutarına tekabül etmektedir. Değer bakımından elde edilen bu miktarlar, dış ticaret gelirlerinin ortalama olarak yarısının deniz yolu taşımacılığıyla gerçekleştirilen dış ticaretin ülke ekonomisine katkı sağladığını söylememizi sağlar. Miktar açısından yapılan bir karşılaştırma ise, dış ticaretin yaklaşık olarak %85'inin deniz yolu taşımacılığı aracılığıyla gerçekleştiğini göstermektedir. Dünya genelinde deniz yolu taşımacılığının tercih edilmesinin en önemli sebepleri arasında düşük maliyet, güvenli taşıma imkanı sağlama ve bir seferde hem hacim hem de çeşitlilik açısından daha fazla malın taşınabilmesi yer almaktadır. Türkiye'de de, karayolu ulaşımının mümkün olmadığı bölgelerle ve yüksek hacimli malların taşınması açısından maliyet açısından dezavantajlı olması sebebiyle deniz yolu taşımacılığı tercih edilmektedir. (Tunalı ve Akarçay, 2018: 112-113).

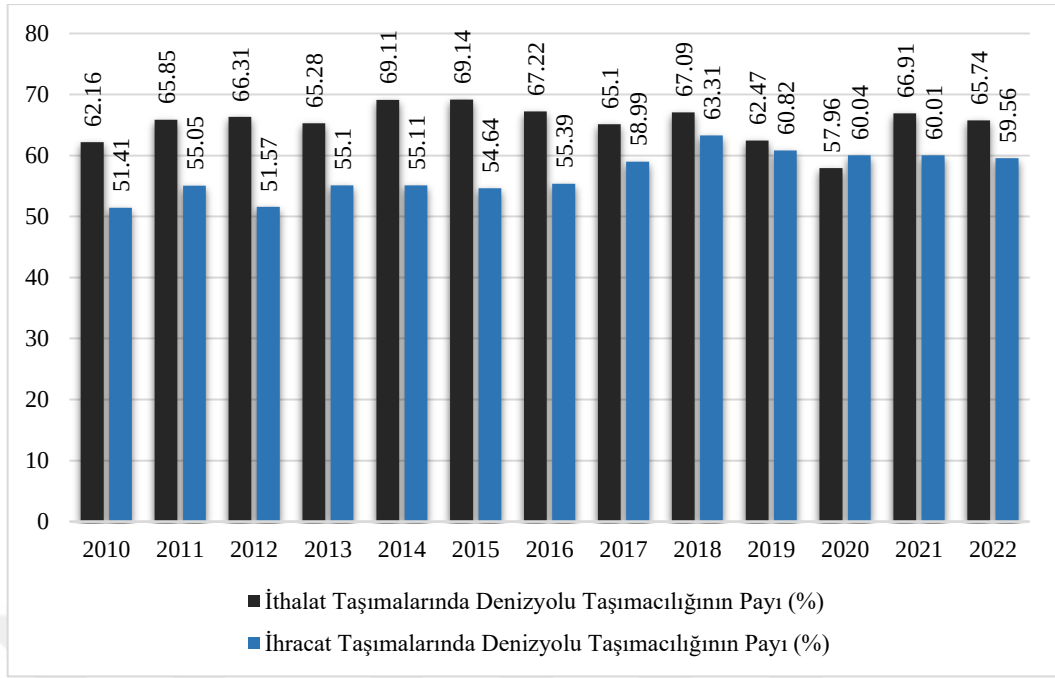
Türkiye'nin dış ticaret taşımacılığında, ihracat açısından en yüksek oran yaklaşık %40 ile sıvı dökme yük gemileri kullanılmaktadır, ithalatta ise %37 oranında katı dökme yük gemileri tercih edilmiştir. 2003 ve 2020 yıllarının verileri karşılaştırıldığında, deniz yoluyla yapılan ihracatın yük miktarında yaklaşık %145'lik bir artış meydana gelmiştir. Aynı dönemde ithalat verileri incelendiğinde

ise yaklaşık %116'lık bir artış gözlenmektedir. Küresel kriz döneminde, deniz yoluyla gerçekleştirilen ihracat yük miktarında artış yaşanmıştır, bu artış oranı yaklaşık %0,7 olarak gerçekleşmiştir. İthalat yük miktarı ise kriz döneminde azalma göstermiş ve bu azalma yaklaşık %7 civarında gerçekleşmiştir. Küresel krizin etkileri azaldıkça, deniz yoluyla gerçekleştirilen ihracatın yük miktarında artışlar gözlenmiştir. Bu artışlar, 2012 yılında yaklaşık %2 oranında bir azalma ile 2013 yılına kadar devam etmiştir. 2013 yılından itibaren ise yeniden yük miktarlarında artışlar yaşanmıştır. Deniz yoluyla gerçekleştirilen ithalatın yük miktarında ise 2010 yılında artış görülmüş ve sonraki yıllarda belirgin bir değişiklik olmamıştır. Bu süreç, 2016 yılına kadar devam etmiş ve 2019 yılından itibaren yaklaşık %19 oranında bir artış gerçekleşmiştir (TÜİK, 2020).

“Bu azalma yaklaşık %7'dir. Küresel krizin etkisinin azalmasıyla birlikte deniz yoluyla ihraç edilen kargo miktarı artmaya devam ediyor. Bu artışlar 2013 yılı boyunca devam etmiş ve 2012 yılında yaklaşık %2 oranında azalmıştır. Yeniden yüklemeler 2013'ten beri arttı. 2010 yılında deniz yoluyla ithal edilen kargo miktarı artmış ve sonraki yıllarda çok fazla değişmemiştir. Bu süreç 2016 yılına kadar devam etmiş ve 2019 yılından itibaren yaklaşık %19 oranında artış göstermiştir.” (TÜİK, 2020).

Küresel kriz sonucunda ülke ekonomisinin dış ticaretinde, 2008 ve 2009 yıllarında ihracat rakamlarında yaklaşık %5,3 oranında bir küçülme yaşanmıştır. İthalat rakamlarında ise %14,3 oranında bir azalma gerçekleşmiştir. Bu azalmanın, ithalat tarafında daha belirgin olmasının nedeni, ithalat yapan firmaların içeriden ve dışarıdan fon sağlama konusunda karşılaştığı zorluklardır. (Kalaycı, 2018).

Ekonomideki daralma eğilimiyle birlikte deniz yolu taşımacılığında da benzer bir daralma gözlenmiştir. İthalat alanında deniz yoluyla yapılan taşımacılıktaki azalma, ihracat alanındaki daralmadan daha belirgin bir şekilde gerçekleşmiştir. Bu durum, Türkiye'nin dış ticaretinin deniz yolu taşımacılığı ile paralellik gösterdiğini göstermektedir. Önceki açıklamalarda belirtildiği gibi, dış ticaretin değer bakımından yaklaşık olarak yarısından fazlasının deniz yolu ile gerçekleşmesi, bu sonucun doğruluğunu destekleyen bir göstergedir.



Grafik 3.4 Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz yolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

Kaynak: [utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf](#), Erişim Tarihi:28.10.2023

Yukarıdaki grafik incelendiğinde 2010-2022 yılları arasında Türkiye'nin deniz yoluyla taşınan ithalat ve ihracat yüklerinin %62 - %69 arasında seyrettiği görülmektedir. Ancak 2019 yılının sonlarında dünyada görülen Covid-19 salgını sebebiyle dünyada üretimin neredeyse durması sebebiyle deniz yoluyla taşınan ithalat ve ihracat yükleri %60'ın altına düşmüştür.

3.2.2.2. Limanlarda Gerçekleştirilen Dış Ticaret

1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu'nun uygulanmasından sonra, deniz ticareti milli ekonomi çerçevesinde yabancı devletlerin denizlerimizdeki faaliyetlerinin sona ermesiyle birlikte kendi deniz ticaretimizi yapma imkanına sahip olduğumuz bir süreç başlamıştır. Bu süreç, Türk limanlarında da söz sahibi olma hakkını bize vermiştir. Denizcilik Bankası'nın kuruluşu olan 1952 yılına kadar etkili politikalar izlenemese de bu süreçten sonra limanlarda gelişmeler başlamıştır. Özellikle limanların etkin bir şekilde işleyebilmesi için gereken araç ve gereçler temin edilmiştir. Ayrıca, gerekli modernizasyon çalışmaları da gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Modernize edilen limanlar talebi karşılayamaması nedeniyle yeni limanların açılması konusunda

çalışmalara başlanmıştır. 1980 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomi politikasında bir dönüşüm olarak adlandırılan devletin serbest ekonomi politikası benimsemesi sonrasında 1987 yılında Türkiye'nin ilk özel liman işletmesi faaliyete geçmiştir. Bu şekilde başlayan özelleştirmeler ve yabancı sermayeli limanların Türkiye'deki faaliyetlerinin artması, limanlardaki kamunun yükünü azaltmıştır. Aynı zamanda limanlar,  ağdaş gereksinimlere uyum sağlayabilecek bir seviyeye ulaşmışlardır. ( zdemir, 2015: 432-437).

Limanlar, ekonomiye önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda istihdam sağlama açısından da önemli bir rol oynamaktadır. Ek olarak, limanlar sadece bir depolama alanı olarak kullanılmakla kalmaz, aynı zamanda ülkelerin dış ticarete dışarıya açılan kapıları olarak da hizmet vermektedirler. (Bayraktutan ve  zbilgin, 2013: 14).

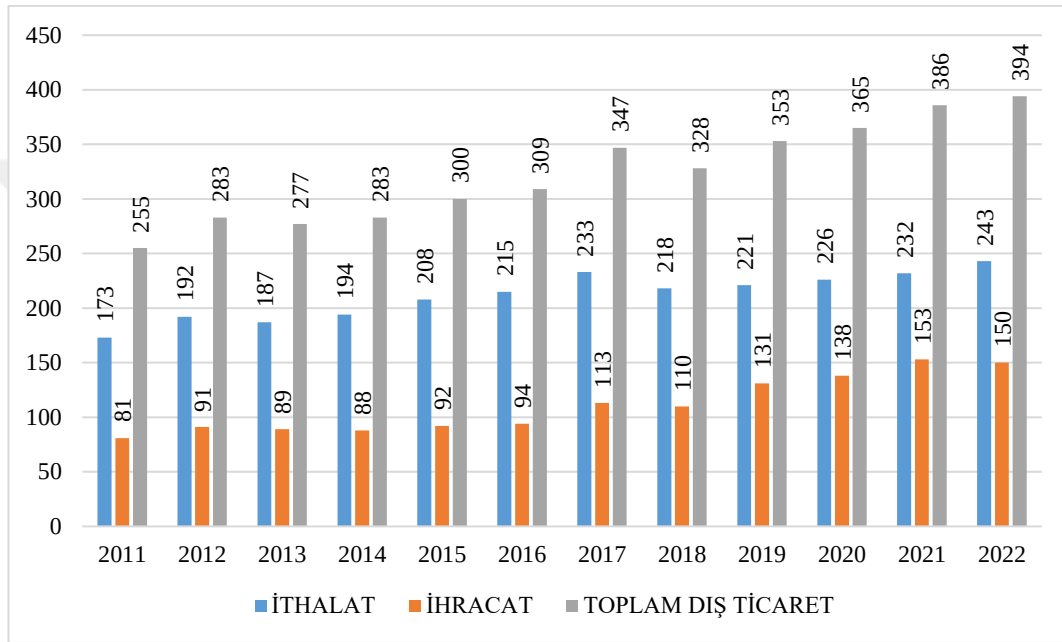
Türkiye'nin günümüzde 180 adet limanı bulunmaktadır. Bu limanların 21'i devlete aitken, 23'  belediyelere aittir ve geri kalan 136 liman ise özel sermayeli işletmeler tarafından yönetilmektedir. Bu limanlar farklı tiplerde kategorize edilebilir. Bunlar arasında konteyner limanları, genel kargo ve kuru yük limanları, sıvı dökme yük limanları ve araç limanları yer almaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020).

2003-2020 yılları arasında dış ticaret çerçevesinde limandan taşınan toplam yük miktarı dikkate alındığında, 2003 yılında yaklaşık 149 milyon ton iken, 2020 yılında yaklaşık 365 milyon tonu geçmiştir. Limanların ithalat ve ihracat hacmine göre ticaret hacmi yaklaşık %144 oranında artmıştır" (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020).

2008 yılındaki küresel kriz, Türkiye'deki limanlar üzerinde de etkisini göstermiş ve 2009 yılında işlem hacmi, 2008 yılına kıyasla yaklaşık %4 oranında azalmıştır. Ancak ekonominin toparlanmasıyla birlikte dış ticaret faaliyetlerindeki artışlar, limanlardaki elleçleme miktarında artışlara yol açmıştır. 2009-2012 yılları arasında gerçekleşen artışlar, 2013 yılında önceki yıla göre yaklaşık %2 oranında bir azalmayla karşılaşmıştır. Fakat 2014 yılından itibaren artış trendi tekrar devam etmiştir. (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020). 2020 yılında dış ticaret çerçevesinde limanlarımızda toplam elleçlenen yük miktarı 365.442.296 tona ulaşmıştır.

2008 Finansal krizinin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkisi sonucunda deniz taşımacılığındaki daralmanın ana faktörü olarak ithalatta yaşanan azalma

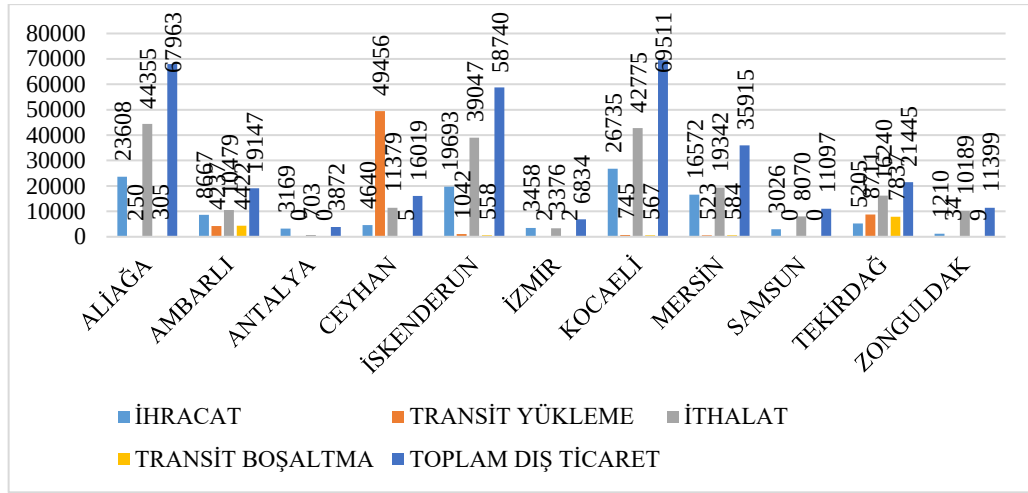
belirlenmiştir. Türkiye'deki limanlara dış ticaret perspektifinden bakıldığında, limanlardaki elleçleme işlemlerinin çoğunluğu ithalat sonucunda gerçekleşmektedir ve bu oran yaklaşık olarak %42 gibi bir seviyededir. Bu durumun oluşmasında, daralmaya yol açan etmenler incelendiğinde, finansal krizin ardından dış ticarete taşıma araçları olarak adlandırılan tekerlekli yükler etkilenme açısından öncelikli olmuştur. Bunları takip eden yük cinsi ise konteyner tipi yüklerdir. (Esmer vd., 2012: 870).



Grafik 3.5 2011-2022 Türkiye’ de Yıllık Dış Ticaret Elleçleme (Milyon Ton)

Kaynak: [deniz-ticaret-istatistikleri-2022 \(uab.gov.tr\)](https://uab.gov.tr/deniz-ticaret-istatistikleri-2022) Erişim Tarihi: 03.09.2023

Yukarıdaki tablo 2011 – 2022 yılları arasında ülkemizde elleçlenen toplam yük miktarı içindeki ithalat, ihracat ve dış ticaret miktarlarını ve limanlarımızda elleçlenen tüm yükler içindeki yüzde değerlerini vermektedir. 2011 yılından 2017 yılına kadar ithalat ve ihracat değerleri için elleçlenen yük miktarlarında düzenli artışlar gözlenmiştir. 2018 yılında ise ithal edilen yük miktarında % 7,5 azalış meydana gelmiştir. Aynı dönemde ihracat değerlerinde de düşüş olmuştur ancak bu değer % 3,9’ dur. Bu dönemde Türkiye’nin dış ticaret açığında azalış meydana gelmiştir.

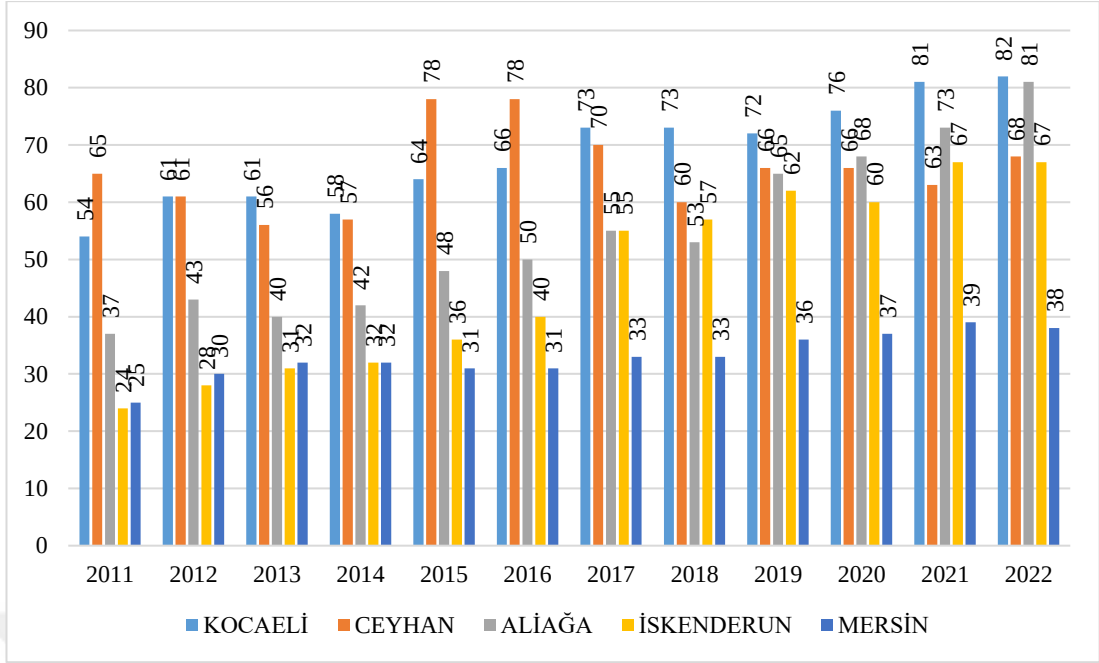


Grafik 3.6 2022 Yılı Bazı Limanlar İtibariyle İhracat, İthalat ve Transit Elleçleme (Ton)

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri>, Erişim Tarihi:14.09.2023

Yukarıdaki grafikte 2022 yılında en çok dış ticaret elleçlenmesi yapılan bazı limanlarımız sırasıyla verilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Denizcilik Genel Müdürlüğünden alınan verilere göre limanlarımızda gerçekleşen dış ticaret elleçlemesi 542.610.283 tondur. Elleçlenen bu miktarın %63'ü listelenen ilk beş limanda yani Kocaeli, Ceyhan, Aliağa, İskenderun ve Mersin limanlarında gerçekleşmiştir.

Aşağıdaki tabloda ilk beş limanımızda yıllara göre elleçlenen dış ticaret yük miktarları verilmiştir. Genel olarak elleçlenen dış ticaret yük miktarı Ceyhan limanı hariç düzenli artış göstermiştir. Bu durumun genel sebebi Ceyhan limanının sıvı dökme yük (petrol ve petrol ürünler, LNG, LPG, sıvı kimyasallar vs.) elleçleyen liman olmasından kaynaklıdır. Bazı yıllarda ülkemiz boru hatları ile gelen doğalgaz yerine spot piyasadan gaz almayı tercih ettiğinden, Ceyhan limanında elleçlenen dış ticaret yük miktarı dalgalı seyretmiştir. Ayrıca bu duruma ihtiyaç duyulan kimyasal madde miktarı ve petrol miktarı da etkili olmuştur.



Grafik 3.7 2011 - 2022 Yılları Arasında Bazı Limanların İtibariyle Elleçlenen Dış Ticaret Yük Miktarı (Ton)

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri>, Erişim Tarihi:14.09.2023

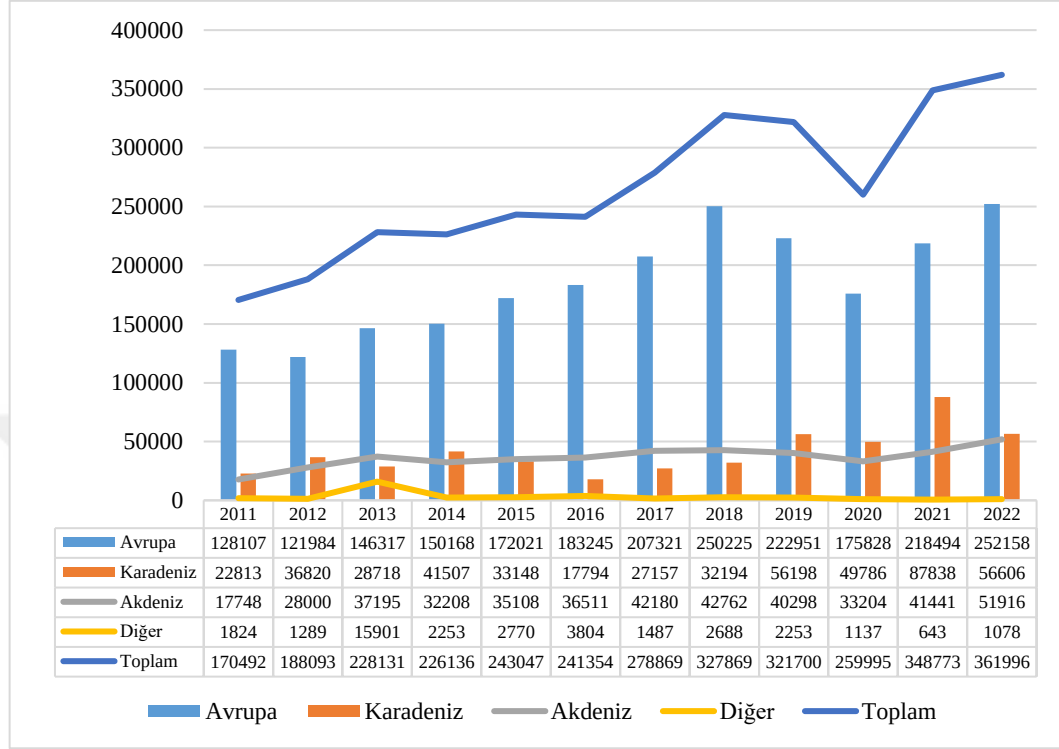
3.2.3. Ro-Ro Taşımacılığı

Roll on and Roll off (Ro-Ro) taşımacılığı, tekerlekli araçların bir limandan diğerine aktarıldığı bir taşıma şeklidir. Bu taşımacılık yöntemi genellikle tırlar, kamyonlar veya Ro-Ro terminallerinde bulunan çekiciler aracılığıyla gemilere yüklenen kasalar şeklinde gerçekleştirilir. Ro-Ro gemileri, taşımacılık için özel olarak tasarlanmış gemi tipleridir. Ro-Ro taşımacılığının birçok avantajı bulunmaktadır. Bunlar arasında, yüklerin gemi içinde yükleme ve boşaltma işlemlerinde düşük hasar riski, malzemelerin üst üste yığılmaması nedeniyle minimum hasar riski, düşük yükleme ve boşaltma maliyeti, hızlı operasyonlar ve bu sayede gemilerin limanda kısa süre kalması, hızlı seferler ve daha fazla sefer sayısı bulunması yer almaktadır. (<http://www.egekont.com.tr/hizmetler/roro.html>).

Ro-Ro gemilerinin tercih edilmesindeki en önemli faktörlerden biri, üretilen malın fabrikadan çıkarılıp tek bir nakliye aracına yüklenerek hedef limanda boşaltılmasına olanak sağlamasıdır. Bu özellik, taşıma hızını önemli ölçüde artırmaktadır (Çoban, Turan, 2018: 61-78).

Ro-Ro taşımacılığı, Türkiye'de ilk olarak üçüncü beş yıllık kalkınma planı çerçevesinde uygulanmaya başlanmıştır. Bu uygulama kapsamında Pendik,

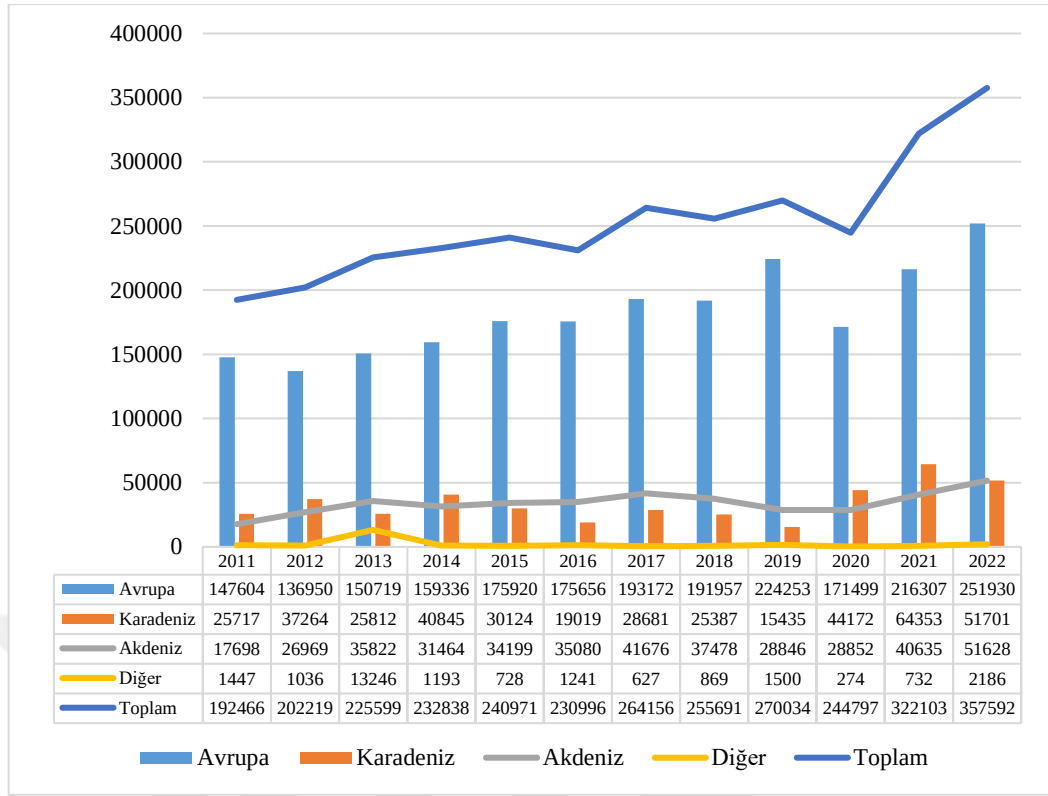
Haydarpaşa ve Trieste güzergahları tercih edilmiştir. Daha sonra Kıbrıs hattı da faaliyete geçirilmiştir (Özdemir, Erol ve Tılmaz, 2018: 75).



Grafik 3.8 2011-2022 Yılları Arasında Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı

Kaynak: [utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf](#), Erişim Tarihi: 23.10.2023

Yukarıdaki grafikte Türkiye’den yurt dışına Ro-Ro vasıtasıyla giden araç sayısı 2011 yılından 2019 yılına kadar %88,7 artış göstermiştir. 2020 yılında ise Covid-19 salgınının olumsuz etkileri Ro-Ro taşımacılığında da görülmüştür. 2011-2019 yılları arasında Türkiye’ den Ro-Ro vasıtasıyla Avrupa’ya, Karadeniz ve Akdeniz ülkelerine giden araçların sayısında da artış gözlenmektedir. 2022 yılında ise Covid-19 salgını etkisini yitirmiş Türkiye’ den Ro-Ro vasıtasıyla Avrupa, Karadeniz, Akdeniz ve diğer ülkelere giden araçların sayısında %39’ lük artış gözlenmektedir.



Grafik 3.9 2011-2022 Yılları Arasında Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı

Kaynak: [utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf](#), Erişim Tarihi: 23.10.2023

Yukarıdaki grafikte Türkiye'ye yurt dışından Ro-Ro vasıtasıyla gelen araç sayısı 2011 yılından 2019 yılına kadar %40,3 artış göstermiştir. 2020 yılında ise Covid-19 salgınının olumsuz etkileri Ro-Ro taşımacılığında da görülmüştür. 2011-2019 yılları arasında Türkiye'ye Ro-Ro vasıtasıyla Avrupa'dan gelen araçların sayısında düzenli artış gözlenirken, Karadeniz ülkelerinden gelen araç sayılarında 2015 yılından itibaren düşüş yaşanmıştır. Akdeniz ülkelerinde gelen araç sayılarında ise 2014, 2018 ve 2019 yıllarında düşüş görülmüştür. 2022 yılında ise Covid-19 salgını etkisini yitirmiş Avrupa, Karadeniz, Akdeniz ve diğer ülkelerinden Türkiye'ye Ro-Ro vasıtasıyla gelen araçların sayısında %46'lık artış gözlenmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün (2020) verilerine göre, 2003 yılındaki verilerle 2020 yılındaki veriler karşılaştırıldığında taşınan araç sayısında yaklaşık %147'lik bir artış görülmüştür. 2008 krizinin daraltıcı etkisi bu alanda da belirgin hale gelmiştir. 2009 yılında ise taşınan araç sayısında bir önceki yıla göre yaklaşık %31 oranında bir azalma

yaşanmıştır. Ancak sonraki yıllarda ekonominin toparlanma süreciyle birlikte Ro-Ro taşımacılığında artışlar yaşanmıştır. 2017 ve 2018 yıllarında taşınan araç sayısında çok büyük bir değişiklik gözlenmemiştir. 2019 yılında ise bir önceki yıla göre yaklaşık %3 oranında bir azalma yaşanmıştır. Ancak bu azalmanın ardından yaklaşık %19'luk bir artış gerçekleşmiştir.

Ro-Ro taşımacılığı ülkemizde yoğun bir şekilde Marmara Bölgesi'nde gerçekleştirilmektedir. 2022 verilerine göre, bu bölgeden gerçekleştirilen güzergahlar incelendiğinde İstanbul'un Pendik ve Haydarpaşa Ro-Ro limanları ile İtalya'nın Trieste limanı ve Fransa'nın Toulon limanı arasında taşıma yapıldığı görülmektedir. Bu taşımacılık için kullanılan limanlar, toplam Ro-Ro hatları içindeki oranın yaklaşık %74 olduğunu göstermektedir. Bu durumun temel sebebi, Türkiye sanayisinin büyük bir kısmının Marmara Bölgesi'nde yer almasıdır.

Karadeniz limanlarında Ro-Ro taşımacılığı Zonguldak ve Samsun limanlarından Ukrayna'nın Ilychevsky limanı ve Rusya'nın Gelincik limanına yapılmaktadır. Bu güzergahlar üzerinde gerçekleştirilen taşımacılığın toplam Ro-Ro taşımacılığı içerisindeki payı ise yaklaşık olarak %10'dur. Akdeniz bölgesinde ise Ro-Ro taşımacılığı Mersin ve Taşucu limanlarından Kıbrıs'ın Magosa ve Girne limanlarına, Libya'nın Tripoli limanına yönelik olarak gerçekleştirilmektedir.

Akdeniz bölgesinin Ro-Ro taşımacılığı, toplam Ro-Ro taşımacılığı içindeki payı yaklaşık olarak %16'dır. Ege bölgesinde ise Ro-Ro taşımacılığının toplam Ro-Ro taşımacılığı içindeki payı yaklaşık %12'dir. Ege bölgesinden yapılan taşımacılık genellikle Avrupa limanlarına yöneliktir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, 2022). Akdeniz bölgesindeki Ro-Ro taşımacılığı, Karadeniz bölgesine göre daha yoğundur. Bu Ro-Ro taşımacılıklarının çoğunluğu Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gerçekleştirilmektedir. (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, 2022 verilerine göre). Karadeniz bölgesindeki Ro-Ro taşımacılığına kıyasla Akdeniz bölgesindeki Ro-Ro taşımacılığı daha büyük bir öneme sahiptir. Bu taşımacılık işlemlerinin büyük bir çoğunluğu Türkiye'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Türkiye'ye gerçekleştirilmektedir.

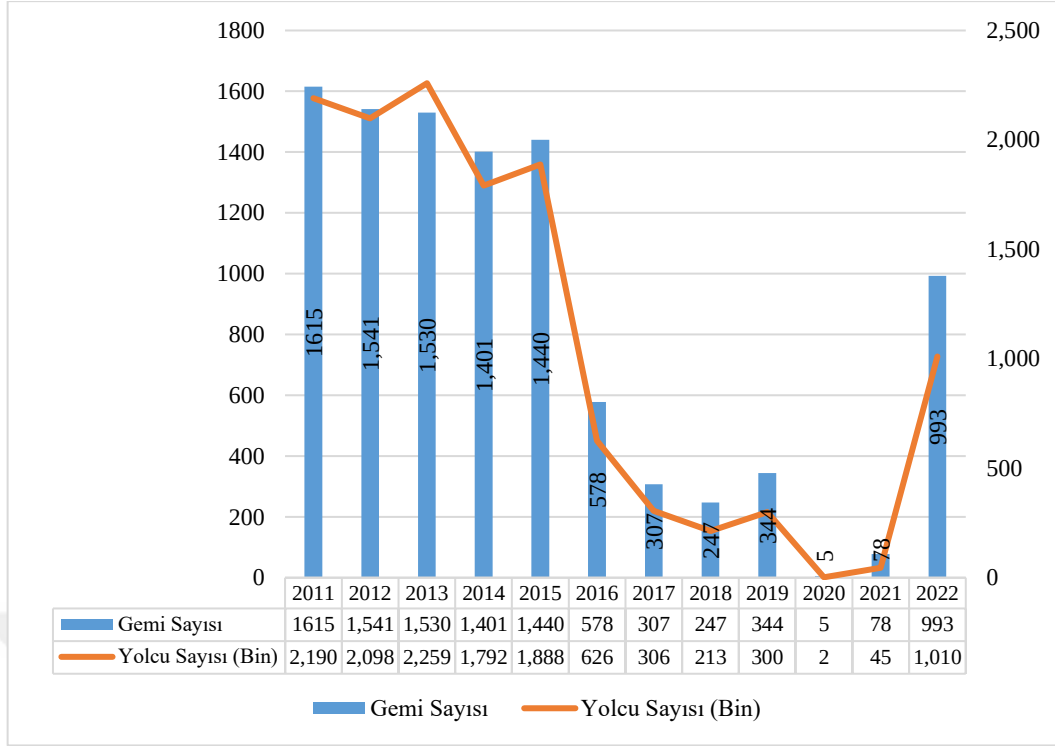
3.2.4. Limanlara Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

Kruvaziyer gemilerle yolcu taşımacılığı, 1890 yılında Albert Blain tarafından başlatılmıştır ve Almanya'nın 1930 yılında kruvaziyer gemilere devlet

desteği sağlamasıyla birlikte kruvaziyer turizmi dünyada büyük bir gelişme göstermiştir (Üçışık ve Kadioğlu, 2001:83).

Ülkemiz,    tarafının denizlerle çevrili olması nedeniyle kruvaziyer turizmi için elverişli bir konumdadır. Ancak, bu avantajı yeterince değerlendiremediğimiz görülmektedir. Bunun en önemli nedeni, kruvaziyer gemilerinin yanaşabileceği yeterli limanların olmaması ve bu limanların sadece belirli bölgelerde bulunmasıdır. Özellikle İstanbul, İzmir, Antalya, Kuşadası, Bodrum, Marmaris gibi bölgelerde kruvaziyer gemilerinin sıkışıp kaldığı gözlemlenmektedir. Karadeniz bölgesinde ise bu konuda yeterli çalışmaların yapılmamış olması, ülkemizin kruvaziyer turizminin gelişimini yavaşlatmaktadır. (Kuşadası Ticaret Odası, 2019: 11-12).Deniz turizmi, deniz turizmini içerir. Deniz turizminin ülkemiz için çok elverişli bir bölge haline gelmesinin sebepleri şu şekilde sıralanabilir. Birçok doğal oluşum vardır, denizde ve liman çevresinde canlı hayvan bulunmaz, deniz turizmini etkileyen doğal afetler yoktur ve turist maliyetini artıran bir fiyat politikası vardır (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, 2020).

Deniz turizmi, özellikle kruvaziyer turizmi, ülkemiz için oldukça avantajlı bir alandır. Ülkemizin denizleri, doğal güzellikler ve çeşitli doğal oluşumlarla doludur. Deniz turizmi açısından, denizlerde ve kruvaziyer limanlarının çevresinde insanlara zarar verebilecek canlıların olmaması önemli bir faktördür. Ayrıca,  lkemizde deniz turizmini etkileyecek derecede doğal afetlerin nadir olması da turistler için güvenli bir tatil deneyimi sunmaktadır. Turistlerin Avrupa ülkelerine göre daha uygun fiyatlarla harcamalarını yapabilecekleri bir fiyat politikasının olması da deniz turizminin ülkemizde gelişmesine katkı sağlamaktadır. (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, 2020).



Grafik 3.10 Türkiye Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı (2011-2022)

Kaynak: Kruvaziyer İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri (uab.gov.tr), Erişim Tarihi: 28.10.2023

Yukarıdaki şekil incelendiğinde 2011-2013 yıllarında 2012 yılı hariç Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısı artış göstermiş ancak özellikle 2015 yılından sonra büyük düşüş göstermiştir. 2018 yılında ise 213.771 kişi ile en düşük seviyesine ulaşmıştır. İstanbul'un tek kruvaziyer limanı olan Karaköy limanının 2014 yılından itibaren tadilatı alınmasıyla birlikte kruvaziyer şirketleri İstanbul'u rotalarından çıkarmak zorunda kalmıştır. 2015 yılında yaşanan terör saldırılarından sonra artan güvenlik kaygısı da kruvaziyer şirketlerinin Türkiye'yi rotalarından büyük ölçüde çıkarmalarına sebep olmuştur. İstanbul'da kruvaziyer limanının olmayışı ve 2015 yılının son çeyreğinden sonra artan güvenlik kaygısı Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında büyük düşüşe sebep olmuştur. 2020 yılında ise zaten durma noktasında olan sektöre Covid-19 pandemisi darbe indirmiştir. 2019 yılında 344 adet kruvaziyer gemi limanlarımıza yanaşırken 2020 yılında yalnızca 5 adet gemi yanaşmıştır. 2021 yılında etkisi yitirmeye başlayan Covid-19 pandemisi ile birlikte ülkemize gelen kruvaziyer gemi sayısında

ciddi artışlar yaşanmıştır. 2022 yılında Karaköy limanının açılmasıyla birlikte limanlarımıza 993 adet kruvaziyer gemi yanaşmıştır.

Kruvaziyer turizminin etkili olduğu bölge genellikle Ege bölgesidir. Sırasıyla Kuşadası, İstanbul, İzmir, Çeşme, Marmaris, Antalya ve Alanya en çok ziyaret edilen limanlarımızdır. Ayrıca kruvaziyer gemileriyle gelen turistlerin günlük harcamaları yaklaşık 120-150 dolar, gemi mürettebatının günlük harcamaları ise 70 dolar civarındadır. Yolcuların ve gemi personelinin yakın limanlara katkısı yılda 400 milyon dolar olmuştur (Türkiye Seyahat Acentaları Birliği, 2020).

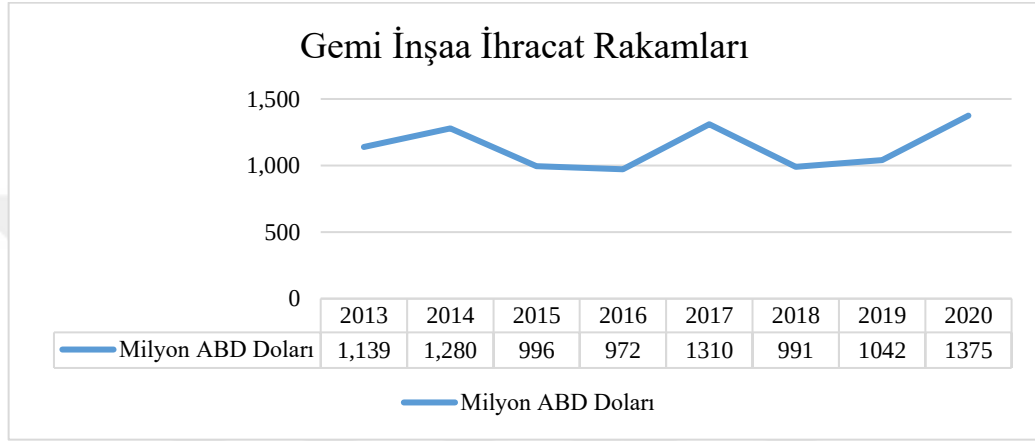
3.2.5. Türkiye'nin Gemi İnşa Sanayisi

Denizcilik sektöründe, gemi inşası, yat inşası, bakım-onarım, yan sanayi ve gemi geri dönüşümü gibi farklı alanlara ayrılan gemi inşa sanayisi, hareketli su üstü veya su altı araçları olarak adlandırılan gemilerin üretimini gerçekleştirir (Hekimoğlu, 2012). Ülkemiz, denizlerle çevrili olması nedeniyle deniz turizmi için büyük bir potansiyele sahiptir. Ancak bu avantajı tam anlamıyla kullanamama durumumuz söz konusudur. Bunun başlıca nedeni, kruvaziyer gemilerinin yanaşabileceği yeterli limanların eksikliği ve mevcut limanların sınırlı bölgelerde bulunmasıdır. Özellikle İstanbul, İzmir, Antalya, Kuşadası, Bodrum ve Marmaris gibi yerlerde kruvaziyer gemileri için yer sıkıntısı yaşanmaktadır. Ayrıca Karadeniz bölgesinde kruvaziyer turizminin gelişimi için yeterli çalışmaların yapılmamış olması da bir engel teşkil etmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017).

Gemi inşa endüstrisi, küreselleşmeyle birlikte özellikle 2000'li yıllardan itibaren büyük bir ivme kazanmış ve ülkelerin ekonomilerine önemli katkılar sağlamıştır (Duramaz, 2018). Gemi inşa sanayisi, emek yoğun bir montaj endüstrisi olarak yapılandırılmış olup, tersanelerin teknik yetenekleri ve altyapısıyla birlikte sermaye yoğun bir sektördür. Gemi inşa süreci, çelik sanayi, makine imalatı, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayi gibi birçok endüstri kolunun ürünlerinin tersanelerde bilimsel ve teknolojik temellere dayalı bir şekilde birleştirilmesiyle gerçekleştirilmektedir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Türkiye'de faaliyet gösteren tersanelerin rekabet gücünü artırmak ve çalışma standartlarını iyileştirmek amacıyla, tesislerin İşletme İzin Belgelerine sahip olmaları zorunlu hale getirilmiştir (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017). 2008'e kadar olan dönemde, küresel gemi inşa teslimatları önemli bir büyüme göstermiştir. Bu bağlamda, Türkiye'deki gemi inşa sanayisi üretim ve

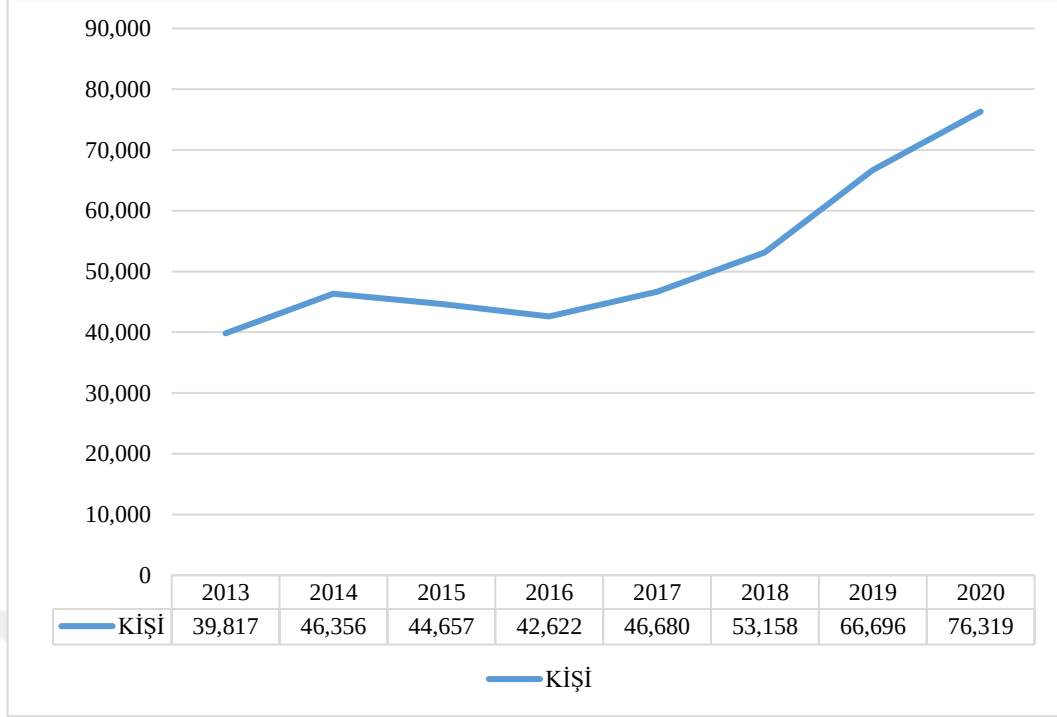
tersane alanında büyük bir gelişim göstermiştir. Ülkemizde, 2016 sonu itibarıyla faal durumda 80 tersane bulunmaktadır ve İstanbul, Yalova ve Tuzla bölgelerinde yoğunlaşmışlardır. İstanbul'da 28, Yalova'da 26, Aliaga Söküm Bölgesi'nde 22, Zonguldak'ta 9, İzmit'te 6, Trabzon'da 3, Çanakkale'de 2, Sakarya, Samsun, Ordu, Adana ve Hatay'da ise birer adet gemi sanayi tesisi bulunmaktadır (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016).



Grafik 3.11 2013-2020 Yılları Türkiye Gemi İnşaa Sanayi İhracat Rakamları
(Milyon ABD Doları)

Kaynak: [gisbir sektorel veriler 2019 2020.pdf](#), Erişim Tarihi: 09.02.2022

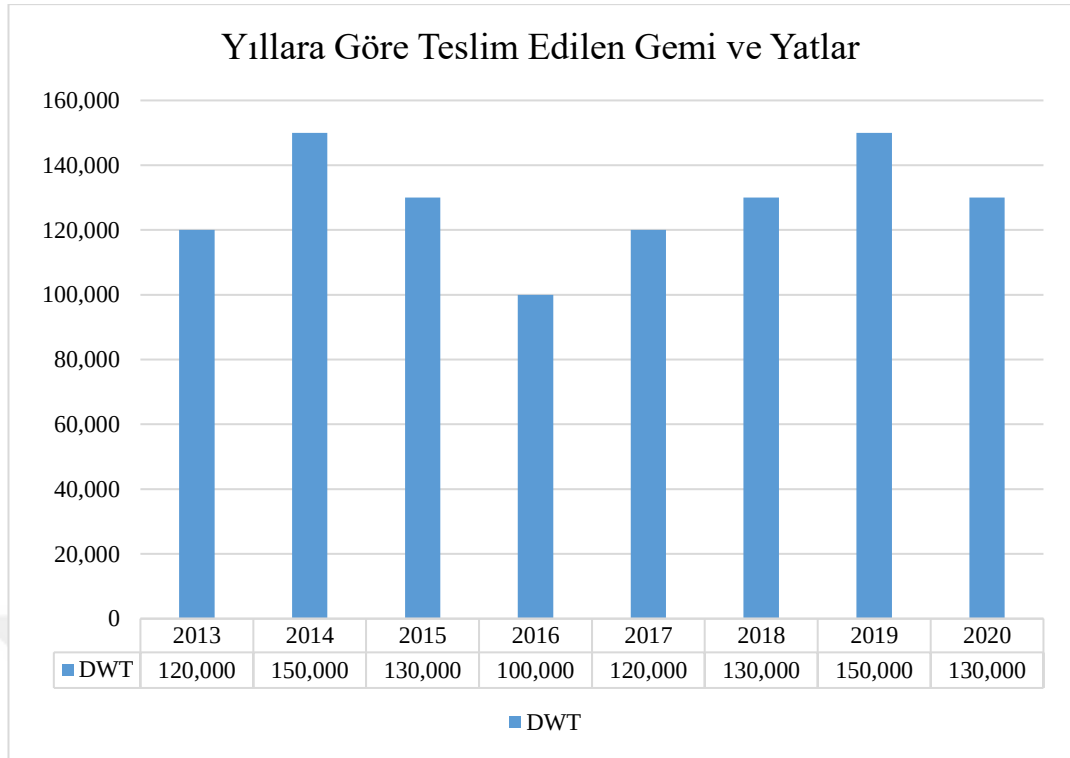
Yukarıdaki grafik 2013 – 2020 yılları arasında Türkiye’ de üretilip ihraç edilen gemilerin ABD Doları cinsinden değeri göstermektedir. 2013 yılından 2020 yılına kadar dalgalı seyreden gemi inşa sanayi 2020 yılında yaklaşık 1,37 milyar ABD Doları gelir elde etmiştir. Açıkça görülmektedir gemi inşa sanayi ülkemiz ekonomisi için önemli bir gelir kaynağıdır. 3 tarafı denizlerle çevreli olan ülkemizde gemi inşa sanayine daha fazla önem verilmelidir. Gemi inşa sanayisi teknoloji ile çok fazla iç içe olan bir sanayi kolu olduğundan doğrudan ve dolaylı yollarla teknoloji transferi sağlamaktadır. Ayrıca gemi inşa sektörü bir ağır sanayi kolu olduğundan diğer sanayi kolları ile birbirine bağlıdır bu durum gemi inşa sanayinin çok fazla yan sanayi kolunun olmasını sağlar ve doğrudan istihdama olumlu etki eder.



Grafik 3.12 Türkiye Gemi İnşaa ve Yan Sanayinde İstihdam Rakamları

Kaynak: [gisbir_sektorel_veriler_2019_2020.pdf](#), Erişim Tarihi: 09.02.2022

Yıllar itibariyle gemi inşa sanayimizdeki istihdam oranı 2008 yılında yaşanan dünya ekonomik krizi sebebiyle düşmüş olsa da yıllara göre artan bir ivme göstermekte ve ayrıca yan sanayi kuruluşlarına sağladığı istihdam olanaklarıyla da büyük önem arz etmektedir. Türkiye gemi inşa ve yan sanayi istihdam rakamları yukarıdaki grafikte verilmiştir. Görüldüğü üzere istihdam edilen kişi sayısı 2020 yılında 2013 yılına göre neredeyse 2 katına çıkmıştır.



Grafik 3.13 2013 – 2020 Yılları Arasında Türkiye Gemi İnşaa Rakamları (DWT)

Kaynak: [gisbir_sektorel_veriler_2019_2020.pdf](#), Erişim Tarihi: 09.02.2022

Yukarıdaki grafikte Türkiye’deki tersanelerde üretilen gemi ve yatların DWT bazında değerleri verilmiştir. 2013 – 2020 yılları arasında dalgalı seyreden sektör 2020 yılında Covid-19 pandemisine rağmen 130.000 DWT’lik tekne üretimi gerçekleştirmiştir.

3.2.6. Türkiye’de Gemi Geri Dönüşüm Tesisleri

Deniz sektöründe, gemilere ekonomik olarak artık kârlı olamayacağı veya teknik açıdan hizmet veremeyeceği bir tasarım ömrü belirlenir. Ekonomik ömrünü tamamlayan gemiler, turizm gibi farklı amaçlar için kullanılabileceği gibi gemi geri dönüşüm tesislerinde de değerlendirilebilir. 2009 yılında dünya genelinde yaklaşık 4,7 milyon tonluk gemi sökümü gerçekleştirildi. Bu dönemde gemi söküm işlemlerinin en fazla yapıldığı ülkeler sırasıyla Bangladeş (%50), Hindistan (%28), Türkiye (%13), Çin (%3) ve Pakistan (%2) oldu (Bois, 2020).

Gemi geri dönüşüm endüstrisinin temel ürünü çeliktir. Aynı zamanda gemi inşaat sektöründe yeniden kullanılmak üzere motorlar, vinçler, cankurtaran botları, kurtarma botları, kompresörler, yangın söndürme sistemleri, separatörler, deniz suyu ve balast pompaları, santraller gibi donanımlar da geri kazanılıp tekrar

kullanılmaktadır. Pirinç, krom ve bakır gibi metaller de geri dönüştürülebilen malzemeler arasındadır. Elde edilen malzemeler sadece söküm işlemlerinin gerçekleştirildiği ülkede iç ihtiyacı karşılamakla kalmaz, aynı zamanda ihraç edilir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu, 2008).

Türkiye, 2009 yılında gerçekleştirilen Hong Kong sözleşmesini imzalayan ve gemi geri dönüşümünde iş sağlığı güvenliği ve çevreye verilen zararın en aza indirgenmesine yönelik kararlılığını gösteren tek ülkedir. Ülkedeki tesislerin Basel ve Hong Kong sözleşmelerine uyumlu hale getirilmesi hedeflenmekte olup, denetim ve incelemelerle can, mal ve çevre korumasına ilişkin riskler analiz edilmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2012).

Gemi geri dönüşüm endüstrisinin ekonomi ve sürdürülebilir üretim üzerinde oldukça olumlu etkileri bulunmaktadır. Geleneksel yöntemler yerine geri dönüşüm yoluyla çelik üretilmesi, karbondioksit salınımı ve enerji açısından avantaj sağlar. Bununla birlikte, endüstrideki ana olumsuz etki, gemi söküm işlemleri sırasında çevreye salınan zararlı maddelerdir (Menteş, Yiğit, 2020).

Türkiye, gemi geri dönüşümü yapabilen nadir ülkeler arasında yer almaktadır. İzmir Aliağa'da yılda 250.000 ton çelik hurda geri kazanılmakta ve sektörde binlerce işçi istihdam edilmektedir. İzmir Aliağa'da, gemi geri dönüşümü için lisanslı 22 şirket bulunmaktadır. Bu durum, 07.10.1974 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ve 7/8951 sayılı Kanun ile belirlenmiştir (Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği, 2019).

Tablo 3. 3 İzmir Aliağa'da Faaliyet Gösteren Şirketlerin Gemi Geri Dönüşüm Kapasitesi

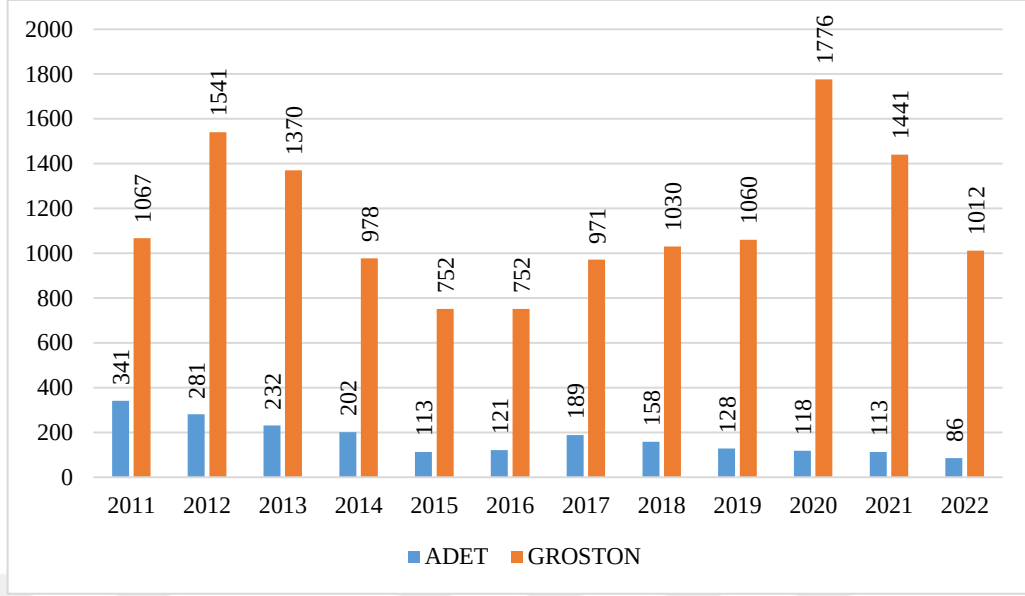
	ŞİRKETLER	YILLIK KAPASİTE (X 1000 TON)
1	ERSAY GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM İTH. İHR. NAK. SAN. VE TİC. A.Ş.	40
2	BMS GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİ VE TİCARET ANONİM ŞTİ.	40
3	LEYAL GEMİ SÖKÜM SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	60
4	AVŞAR GEMİ SÖKÜM SAN. VE DİŞ TİC. LTD. ŞTİ	40
5	YAZICI DEMİR ÇELİK SANAYİ VE TURİZM TİC. A.Ş.	60
6	SÖK DENİZCİLİK TİC. LTD. ŞTİ.	60

Tablo 3.3. (devam) İzmir Aliğa'da Faaliyet Gösteren Şirketlerin Gemi Geri Dönüşüm Kapasitesi

7	EGE ÇELİK SAN. VE TİC. A.Ş.	40
8	ŞİMŞEKLER GIDA GEMİ SÖKÜM İNŞ. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ	60
9	İZMİR GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM DEM. ÇEL. NAK. TAAH. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	40
10	DÖRTEL GEMİ SÖKÜM DEMİR ÇELİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	40
11	KURSAN GEMİ SÖKÜM DEMİR ÇELİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ	40
12	ANADOLU GEMİ SÖKÜM ORMAN ÜRÜNLERİ GIDA TURİZM NAKL. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	40
13	EGE GEMİ SÖKÜM SAN. VE TİC. A.Ş.	40
14	ALİAĞA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM DEMİR ÇELİK İNŞ. NAK. TAAH. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	40
15	TEMURTAŞLAR GEMİ SÖKÜM İTH. İHR. SAN. VE TİC. A.Ş.	40
16	KILIÇLAR GERİ DÖNÜŞÜMLÜ MADDELER VE METAL SAN. VE TİC.A.Ş	40
17	YAVUZ KAN GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	40
18	İŞIKSAN GEMİ SÖKÜM PAZARLAMA VE TİC. LTD. ŞTİ	40
19	ÖGE GEMİ SÖKÜM İTHALAT İHRACAT TİC. VE SAN. A.Ş	40
20	BEREKET GEMİ SÖKÜM İTH. İHR. TİC. LTD. ŞTİ.	40
21	LEYAL-DEMTAŞ GEMİ SÖKÜM SANAYİ ve TİCARET A.Ş	40
22	ALİAĞA DENİZCİLİK GEMİ SÖKÜM VE GERİ DÖNÜŞÜM SAN. VE TİC.LTD ŞTİ.	60
	TOPLAM KAPASİTE	980

Kaynak: <https://tkygmistatistikleri.uab.gov.tr/uploads/pages/gemi-geri-donusum-tesisleri-sayisi/2-faal-gemi-geri-donusum-tesisleri-adi-ili-alani-kapasitesi-listesi.pdf>, Erişim Tarihi: 28.10.2021

Yukarıdaki tablo yıllık bazda gemi geri dönüşümüne tabi tutulabilecek gemi tonajını göstermektedir. Akdeniz çanağında gemi söküm alanında Türkiye'nin tek ülke olduğu göz önüne alındığında ülke için ne denli önemli bir ekonomik kapı olduğu ve ülke denizciliğine ne kadar faydalı olduğu unutulmamalıdır.

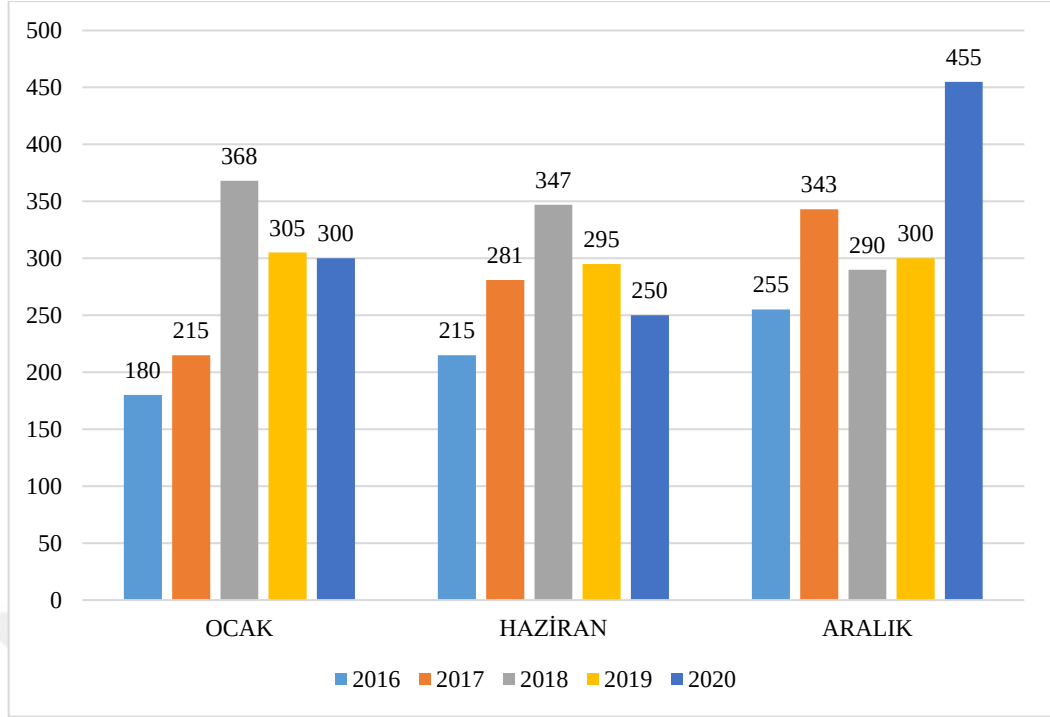


Grafik 3.14 2011 – 2022 Yılları Arasında Türkiye’ de Geri Dönüştürülen Gemi Adedi ve Tonajı

Kaynak: DenizcilikSektor Raporu 2022 21.08.2023 web.pdf (denizticaretodasi.org.tr), Erişim Tarihi: 03.09.2023

Yukarıda grafik incelendiğinde 2011 yılından 2013 yılına kadar geri dönüştürülen gemi adedi ve tonajının arttığı görülmektedir. 2013 yılında sektörde düşüş yaşanmış gibi gözükse de geri dönüştürülen gemi adedi başına düşen tonaj miktarı artmıştır. 2013 yılından itibaren gemi geri dönüşüm tesislerinde geri dönüştürülen gemilerin ebatları büyümüştür.

2020 yılındaki pandeminin etkisiyle birlikte gemi geri dönüşüm sektörü de denizcilik endüstrisinin diğer bileşenleri gibi olumsuz etkilenmiştir. 2021 yılında ise Türkiye'deki tesislere 113 adet gemi getirilerek söküm işlemlerine tabi tutulmuştur. Bu süreçte, bölgedeki demir çelik fabrikalarının hurda hammadde ihtiyaçları karşılanmış ve hurda çelik üretimi 2019 yılında 1060 gros tondan 2020 yılında 1776 gros tona yükselmiştir. Ancak 2021 yılında bu miktar 1441 gros ton olarak gerçekleşmiştir (Denizcilik Sektör Raporu, 2021: 178).



Grafik 3.15 2016 – 2020 Yılları Arasında Türkiye Hurda gemi Alım Fiyatları
(Ton Başına ABD Doları)

Kaynak: [gemi_geridonusum.pdf\(izka.org.tr\)](http://gemi_geridonusum.pdf(izka.org.tr)), Erişim Tarihi: 30.09.2022

Yukarıdaki grafik armatörler tarafından hurdaya ayrılmak istenen gemiye, tersane sahipleri tarafından ton başına verilen fiyatlardır. İzmir Aliğa'da bulunan gemi geri dönüşüm tesislerinde 2020 yılında 1.776.000 ton gemi geri dönüştürülmüştür. Bu sektörün 2020 yılı kazancı ise 200 milyon ABD dolarını geçmektedir.

3.2.7. Seyir Emniyeti ve Deniz Güvenliği Faaliyetleri

11 Eylül terörist saldırısının ardından deniz yolu taşımacılığındaki güvenliği artırmak amacıyla 1 Temmuz 2004'te yürürlüğe giren "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu" (ISPS CODE), dünya genelinde zorunlu hale gelmiştir. Bu kodun SOLAS bölüm XI-2 ekine dayanarak gemiler tarafından güvenlik planları uygulanmaya başlanmıştır (Uluslararası Denizcilik Örgütü ISPS Code, 2004). Ülkemiz, "Denizde Can ve Mal Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)" taraf olan ülkeler arasında yer almakta ve bu kapsamda "Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT)" sisteminin kurulmasını zorunlu hale getirmiştir. Türkiye, Küresel LRIT sistemiyle entegre olarak bu sistemi kurmuştur. Ayrıca, İstanbul, Çanakkale, İzmit, İzmir ve Mersin'de deniz trafiğinin anlık

izlenerek yönlendirilmesi amacıyla "Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (GTHS)" kurularak Türk boğazlarındaki seyir güvenliği, can güvenliği, mal güvenliği ve çevre güvenliği artırılmıştır. Bu gelişmeler sayesinde Türk boğazları ve kara suları daha güvenli bir hale gelmiştir.

Tablo 3. 4 2022 yılı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistikleri

Kaza Türü	Olay Sayısı	Sağ Kurtarılan Kişi Sayısı	Ölü Olarak Bulunan Kişi Sayısı	Kayıp Olan Kişi sayısı
Deniz Aracı Kazaları	291	1404	53	39
Hava Aracı Kazaları	16	20	6	0
Tıbbi Tahliye Olayları	97	97	0	0
Deniz Haydutluğu	0	0	0	0
Toplam	404	1521	59	39

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/diger-istatistikler>, Erişim Tarihi:28.11.2023

Sadece 2022 yılına ait deniz aracı kazalarının ne denli çok olduğuna bakıldığında seyir emniyeti ve güvenliği için atılması gereken adımların ve alınması gereken önlemlerin gerekliliği gözler önüne serilmektedir. Ayrıca ülkemizde bulunan göçmenlerin Ege Denizi'nden küçük bot ve teknelerle Yunanistan'a geçme çabalarının da ne denli fazla olduğunu yukarıdaki tablodan anlamaktayız.

3.2.8. Türk Bayraklı Gemilerin Tutulmalarında Etkin Olan Eksiklikler ve Yetersizlikler

Ülkemiz, "Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumları"nın bir üyesidir. Bu memorandumlarda kapsamında, üye ülkeler yıllık olarak limanlarına gelen farklı yabancı bayrak taşıyan gemilerin en az %15'ini denetleme yükümlülüğüne sahiptir. Yetkili kurumlar tarafından yapılan yoğun denetimler sonucunda, Türk Bayrağı taşıyan gemilerin 2008 yılından itibaren Paris Memorandumu (Paris MoU) tarafından beyaz listeye yer alması ve düşük riskli

gemiler listesine dahil edilmesi sağlanmıştır. 2013 yılında Türk Bayraklı gemilerin "Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)" ve "Gönüllü Üye Devlet Denetim Programı (VIMSAS)" tarafından başarıyla değerlendirilmesiyle birlikte, Türk Bayraklı gemiler Paris MoU'da düşük riskli bayraklar arasında yer alarak denetim periyodunun 36 aya kadar uzaması sağlanmıştır. Ayrıca, diğer memorandumlar kapsamında gerçekleştirilen denetlemeler Bakanlık tarafından yakından takip edilmekte ve Türk Bayraklı gemilerin performansı düzenli olarak izlenerek iyileştirme önlemleri alınmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018: 451).

Tablo 3. 5 Paris Mutabakatı Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemi İstatistikleri

Yıl	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı	Listedeki Durum
2003	749	131	Kara Liste
2004	776	67	Kara Liste
2005	597	45	Kara Liste
2006	595	42	Gri Liste
2007	670	41	Gri Liste
2008	774	40	Beyaz Liste
2009	738	34	Beyaz Liste
2010	782	34	Beyaz Liste
2011	587	28	Beyaz Liste
2012	562	26	Beyaz Liste
2013	502	15	Beyaz Liste
2014	431	20	Beyaz Liste
2015	391	24	Beyaz Liste
2016	415	21	Beyaz Liste
2017	327	14	Beyaz Liste
2018	304	7	Beyaz Liste
2019	252	4	Beyaz Liste
2020	176	3	Beyaz Liste
2021	193	1	Beyaz Liste
2022	211	7	Beyaz Liste

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/diger-istatistikler>, Erişim

Tarihi:28.11.2023

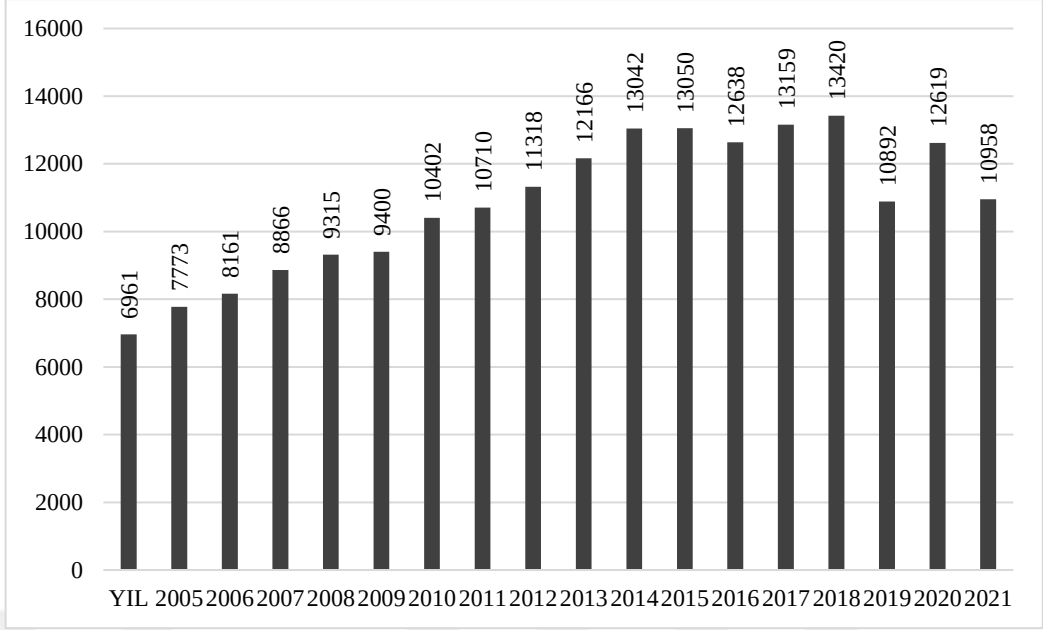
Tablodan da görüleceği üzere, 2003 yılında Türk bayraklı gemiler Paris Mutabakatı kapsamında kara listede yer alıyordu ve bu dönemde 749 denetim gerçekleştirilmişti. Bu denetimlerin 131'i gemilerin limanlarda tutulmasıyla sonuçlanmıştır. Ancak Türk bayrağının Beyaz listeye geçmesinden sonra tutulma oranları düşmüş ve son olarak 2022 yılında 211 gemiye yapılan denetimde sadece 7 gemi tutulmuştur. Bu durum, bakanlık tarafından yürütülen çalışmaların son derece başarılı olduğunu göstermektedir.

3.2.9. Türkiye’de Yolcu ve Araç Taşımacılığı

Dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de dış ticaret taşımacılığının çoğunlukla deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmesi en ekonomik ve maliyet etkin yöntem olmasına rağmen, kabotaj taşımacılığının büyük bir kısmı hala karayoluyla yapılmaktadır. Bu dengesiz ve maliyetli durum, sık sık gündeme getirilmiş ve düzeltilmesi için çeşitli olumlu çalışmalar yapılmış olmasına rağmen değişmemekte hatta daha da kötüleşmektedir. Bu durumu açıkça gösteren bir örnek olarak son on yılda ulaştırma yatırımlarında deniz yolu taşımacılığına ayrılan payın ortalama olarak %3,6 seviyesinde olması gösterilebilir (Deniz Ticaret Odası, 2015).

Kabotaj hattı taşımacılığının gelişimini teşvik etmek amacıyla atılan adımlardan biri, "Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik" ile kabotaj dahilinde düzenli seferler gerçekleştirecek gemilere hat izni sertifikası düzenlenmesidir. Bu yönetmelik 25 Kasım 2010 tarihinde yayımlanmış olup, kabotaj dahilinde sürekli sefer yapacak gemilere hat izni sertifikası verilmeye başlanmıştır.

Söz konusu düzenleme kapsamında, hat izni alan deniz işletmeleri, Bakanlık tarafından belirlenen uygun yazılım ve donanım alt yapısını sağlayarak, taşınan araç ve yolcu sayısı ile yük miktarına ilişkin istatistikleri doğru ve zamanında sisteme girmek zorundadır. Bu zorunluluk sayesinde yolcu ve araç sayısı anlık olarak takip edilebilmekte, yolcu gemileri ve feribotlar belirlenen kapasitelerinden fazla yolcu ve yük taşımayacak şekilde işletilmekte, ayrıca yolcuların sigortalanması sağlanmaktadır. Bu düzenlemelerle birlikte ISM yönetimiyle yolcu taşımacılığı daha güvenli bir şekilde gerçekleştirilebilmektedir (Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik, 2010).



Grafik 3.16 2003 ve 2021 Yıllarında Arasında Kabotaj Hattında Taşınan Araç Miktarı

Kaynak: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/diger-istatistikler>, Erişim Tarihi:28.11.2023

3.3. Türkiye'nin Çevre Denizlerinin Yer Altı Kaynakları Bağlamında Değerlendirilmesi ve Türkiye'nin Attığı Adımların Ekonomik Çıktıları

Türkiye son yıllarda çevre denizlerinin yer altı kaynaklarını ekonomisine katmak için yoğun uğraşlar vermektedir. Bu çalışmalar kapsamında 2017 yılında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPOA) tarafından Fatih derin sondaj gemisini satın almıştır. Fatih sondaj gemisini 2018 yılında alınan Yavuz, 2020 yılında alınan Kanuni ve 2022 yılında Abdülhamid Han isimli sondaj gemisi takip etmiştir. Fatih sondaj gemisi 20.08.2020 yılında Karadeniz'de 320 milyar metre küp doğalgaz bulmuştur. Daha sonra yaptığı araştırmalarda aynı bölgede 85 milyar metre küp doğalgaz rezervi daha bulmuş ve Karadeniz'de bulunan doğalgaz rezervi 405 milyar metre küpe ulaşmıştır. Türkiye dört derin sondaj gemisi ile çevre denizlerde araştırmalarına devam etmektedir.

Doğu Akdeniz, Afrika, Asya ve Avrupa kıtalarının kesiştiği bir bölge olarak bilinir ve deniz ve hava ulaşımı açısından büyük bir öneme sahiptir. Jeostratejik olarak önemli olan Doğu Akdeniz, tarih boyunca ekonomik, askeri, sosyal ve siyasi çıkarların çatışma alanı olmuş ve çeşitli mücadelelere sahne olmuştur. Bu bölge, üç

kıta arasında siyasi ve ticari rollerin birbirini tamamladığı bir merkez olarak görülmektedir (Ceylan, 2018).

Doğu Akdeniz, Akdeniz'in doğu kesiminde yer alan ve belirli bir tanınmış ortak sınırı olmayan bir deniz bölgesidir. Genel olarak, Doğu Akdeniz, Tunus'taki Bon Burnu ile Sicilya adasının batısındaki Lilibeo Burnu arasında çizilen bir çizginin doğusunda kalan bölgeyi ifade eder. Bu tanıma göre Doğu Akdeniz, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Bosna Hersek, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Mısır, Libya, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ni (GKRY) içermektedir (Baseren, 2010; Yayıcı, 2012; Sandıklı vd., 2013). Bu bölge aynı zamanda 27 derece doğu boylamının doğusunda yer almaktadır (Yıldız ve Yaşar, 2012). Ancak bazı jeopolitik ve jeostratejik çalışmalarda, Yunanistan'ın da dahil olduğu bir tanım kullanılarak Doğu Akdeniz'in "22 derece doğu boylamının doğusundaki bölge" olarak kabul edildiği görülmektedir. Bu tanıma göre Doğu Akdeniz'de Yunanistan, Türkiye, Libya, Mısır, Suriye, İsrail, Lübnan, Ürdün, Filistin, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) bulunmaktadır.



Şekil 3.1 Doğu Akdeniz Bölgesinde Bulunan Ülkeler ve Kıyı Şeritleri

Son on yılda doğal gaz aramalarında keşfedilen kaynakların büyüklüğü göz önüne alındığında, bölgesel ve küresel oyuncuların yakın gelecekte Doğu Akdeniz'de daha aktif bir rol oynaması muhtemeldir. Ülkelerin Doğu Akdeniz ile ilgili alacağı her karar, mevcut doğal gaz kaynaklarının araştırılması ve geliştirilmesi, ihracat oranları, ulusal enerji politikaları ve bölgesel politikaların dinamikleri tarafından ağırlıklandırılacak bir karar olacaktır. Bu nedenle Doğu Akdeniz'in önde gelen enerji oyuncularını, aralarındaki çatışmaları ve dünya güçlerinin enerji kaynakları konusundaki amaç ve emellerini dikkatli bir şekilde analiz etmek gerekmektedir (Demir ve Tekir, 2017).

Dünyanın hidrokarbon rezervlerinin yaklaşık 3/4' ü Doğu Akdeniz bölgesinin çevresinde bulunmaktadır. Bu kaynakların petrol ve gaz zengini Ortadoğu ve Orta Asya bölgelerinden enerji tüketimi yüksek gelişmiş ülkelere en uygun fiyatlarla sürekli tedariki için boru hatları şarttır. Bölgeden geçen boru hatları da bölgenin stratejik önemini artırmaktadır (Pamir, 2017).

Doğu Akdeniz'de yaşanan sorun son yıllarda gündemde yer almaya başlamış olsa da 2000'li yılların başlarında sözü edilen bu yeraltı kaynaklarının keşfedilmesiyle ortaya çıkmıştır. Bugüne kadar gelen problematikte siyasi ve ekonomik temellerin bulunmasının yanı sıra esas sorunun uluslararası hukuk sorunu olduğu anlaşılmakta olup, Doğu Akdeniz'de yaşanan sorunların temelini oluşturan münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı sınırlandırılması gerginliklere yol açmaktadır.

Doğu Akdeniz'de en uzun kıyı şeridi 1792 km ile Türkiye' ye aittir. Türkiye'yi 1062 km ile Mısır takip etmektedir. Kıbrıs adasının batısındaki bölgede ise Türkiye'nin kıyı şeridi 969 km, Mısır kıyı şeridi ise 850 km uzunluğundadır. Kıbrıs adasının tüm kıyı şeridinin uzunluğu 648 km'dir. Deniz yetki alanı açısından, Kıbrıs adasının batı ve kuzey kısımları, Türkiye'nin menfaatlerinin bulunduğu alanlardır.

Türkiye'nin petrol ve doğal gaz sondaj faaliyetleri, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile anlaşmazlık yaşanan bölgelerden uzakta gerçekleştirilmektedir. Türkiye, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ni tartışmalı bölgelerde sondaj yapmamaları konusunda sürekli olarak uyararak, tek taraflı hak iddialarında bulunmamalarını istemektedir (Kadioğlu, 2019).

Türkiye'nin kıta sahanlığı sınırı, Suriye ile kara sınırının denizde bittiği noktadan başlamakta olup, 2011 yılında Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti

arasında imzalanan Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasına İlişkin Anlaşma'da belirtilen sınırlar dahil, 32° 16' 18" doğu boylamının batısından Mısır-Türkiye ortak hattına kadar giden sınırdır. Bu bağlamda, Türkiye'nin kıta sahanlığı 28° doğu boylamına kadar olan bölgedir ve Türkiye Cumhuriyeti bölgedeki faaliyetlerini bu politikaya uygun olarak yürütmektedir. Birleşmiş Milletler'e sunulan belgeye göre Türkiye 28° Doğu boylamının batısındaki haklarını saklı tutmaktadır.



Şekil 3.2 Türkiye Cumhuriyeti Kıta Sahanlığı

Kaynak: Harita yazar tar afından hazırlanmıştır.

Türkiye, Doğu Akdeniz'de (Libya ile yapılan anlaşma hariç) münhasir ekonomik bölge ilan etmediği için bu alandaki haklarını Kıta Sahanlığı üzerinden kullanmaktadır. Ayrıca, karşılıklı kıta sahanlıklarının sınırlarının örtüştüğü ülkelerle sınırlandırma anlaşmaları yapılması gerektiği de unutulmamalıdır. Uluslar hukuka göre Kıta sahanlığını beyan gerektirmeyecek şekilde, sadece okyanusa kıyısı bulunan ülkeler ya da esas kıyı şeridinden itibaren 200 deniz mili mesafede başka bir ülkenin kıta sahanlığı bulunmayan ülkeler kullanabilir. Bu duruma Brezilya Uruguay örnek verilebilir. Bizimki gibi iç denizlere kıyısı olan ülkeler için kıta sahanlığının sınırlandırılması genellikle ikili veya çok taraflı müzakereleri gerektirir. 15 Eylül 2011 tarihinde Türkiye, KKTC ile Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Anlaşması imzalamıştır. 2011 yılında imzalanan anlaşma gereği Kuzey Kıbrıs Türk

Cumhuriyeti tarafından verilen özel arama ruhsatı ile Türk sondaj gemileri kıta sahanlığı bölgesinde doğalgaz arama faaliyetlerini icra etmektedir. Türkiye'nin bölgede daha fazla söz sahibi olmak adına attığı adımların ekonomik açıdan önemli etkilerinin olacağı bilinmektedir.

3.4. Çevre Denizlerin Türkiye'nin Dış Ticaretine Katkısına İlişkin Veriler

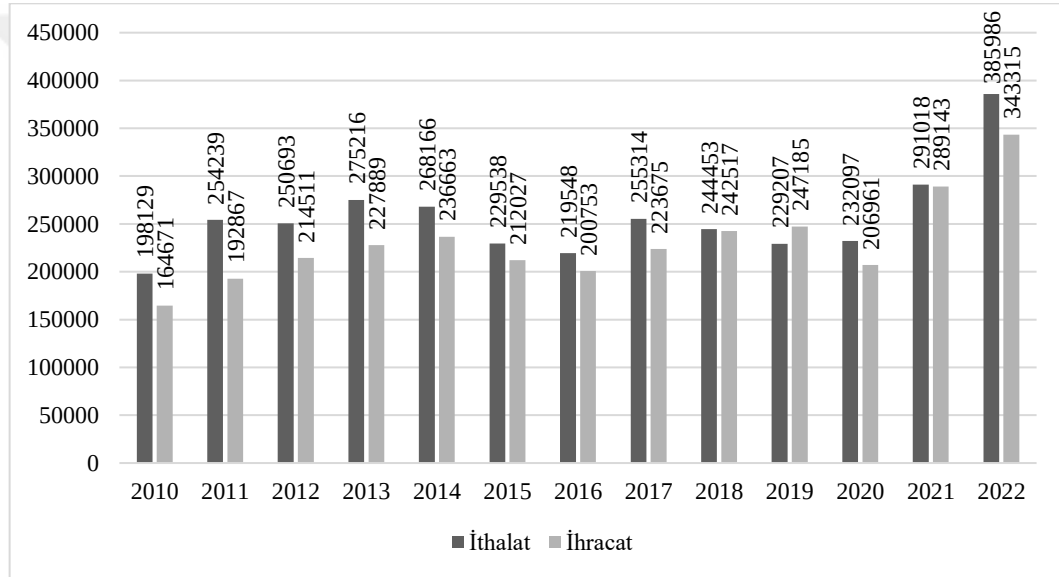
Çalışmada, 2011 – 2022 yıllarına ait konteyner istatistikleri, limanlara gelen gemi sayısı istatistikleri ve Türkiye'nin GSYH ve kişi başı GSYH istatistikleri verisi kullanılmıştır. Çalışma kapsamında incelenen parametreler aşağıda verilmiştir.

1. Toplam İhracat,
2. Toplam Yükleme,
3. Toplam İthalat,
4. Toplam Boşaltma,
5. Toplam Gemi Sayısı,
6. Toplam Gros Ton,
7. GSYH,
8. Kişi Başı GSYH.

Tablo 3. 6 2011 -2022 Yılları Arasında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Konteyner İstatistikleri (Adet)

Yıl	Toplam İhracat	Toplam Yükleme	Toplam İthalat	Toplam Boşaltma
2011	1.798.545	2.174.835	1.851.026	2.204.692
2012	1.910.075	2.386.980	1.953.229	2.407.947
2013	2.088.031	2.619.694	2.121.533	2.638.499
2014	2.269.160	2.742.230	2.335.784	2.766.555
2015	2.198.508	2.685.761	2.248.636	2.696.849
2016	2.309.172	2.891.516	2.352.515	2.915.359
2017	2.490.272	3.304.648	2.580.351	3.339.655
2018	2.665.729	3.590.241	2.751.631	3.542.564
2019	2.896.688	3.801.792	2.883.295	3.680.796
2020	4.618.225	5.904.017	4.480.472	5.722.633
2021	4.667.414	6.233.481	4.744.227	6.357.989
2022	4.694.918	6.139.950	4.814.757	6.229.432

Çalışma kapsamında 2011-2022 yılları arasında limanlardaki konteyner istatistikleri incelenmiştir. Buna göre 2011 yılında ihracat kapsamında 1.798.545 adet, yükleme kapsamında 2.174.835, ithalat kapsamında 1.851.026 ve boşaltma kapsamında 2.204.692 adet konteyner yüklemesi yapılmıştır. 2022 yılında ise ihracat kapsamında 4.694.918 adet, yükleme kapsamında 6.139.950, ithalat kapsamında 4.814.757 ve boşaltma kapsamında 6.229.432 adet konteyner yüklemesi yapılmıştır. Buna göre toplam ihracat artışı %161, toplam yükleme artışı %182, toplam ithalat artışı %160 ve toplam boşaltma artışı %182 olmuştur.



Grafik 3.17 2010 -2022 Yılları Arasında Türkiye İhracat ve İthalat Değerleri
(Milyon ABD Doları)

2010 yılında Türkiye 198 milyar dolar ithalat, 164 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirmiştir. 2022 yılında ise ithalat %194 artarak yaklaşık 385 milyar dolara ulaşırken, ihracat %209 artarak yaklaşık 343 milyar dolara ulaşmıştır. Türkiye'nin tüm ticaretinin %61'i deniz yolu ile taşınmakta olduğundan, deniz yolu ticareti Türkiye ekonomisinin büyümesi ve halkının refahı için çok önemli bir unsurdur.

Tablo 3. 7 Türkiye Limanlarına Gelen Gemi Sayısı İstatistikleri

Yıl	Toplam Gemi Sayısı	Toplam Gros Ton
2011	75.134	607.173.802
2012	75.875	660.383.722
2013	76.130	683.815.568
2014	74.776	698.505.393
2015	73.685	747.539.946
2016	71.220	748.913.021
2017	73.306	802.435.181
2018	72.360	816.797.526
2019	55.302	796.266.565
2020	48.821	790.881.650
2021	51.199	829.618.101
2022	58.052	873.329.628

2011 yılında Türkiye limanlarına gelen toplam gemi sayısı 75134 iken bu sayı 2022 yılında 58.052 olmuştur. Özellikle 2019 ve 2022 yıllarında gelen gemi sayısında dikkat çeken düşüş olduğu görülmüştür. Bununla birlikte gelen gemilerin toplam gros ton miktarı 607.173.842 iken 873.329.628 olmuştur.

Bu sonuçlara göre Türkiye limanlarına gelen toplam gemi sayısı 2022 yılında 2011 yılına %22 oranında azalırken gelen gemilerin toplam gros ton miktarı 2022 yılında 2011 yılına göre %44 oranında artmıştır.

Tablo 3. 8 2011 -2022 Yılları Arasında Türkiye'nin GSYH ve Kişi Başı GSYH Verileri (ABD Doları)

Yıl	GSYH (Milyon ABD Doları)	Kişi Başı GSYH
2010	776.967	10.614
2011	838.785	11.308
2012	880.555	11.697
2013	957.798	12.508

Tablo 3. 9 (devam) 2011 -2022 Yılları Arasında Türkiye'nin GSYH ve Kişi Başı GSYH Verileri (ABD Doları)

2014	938.934	12.020
2015	864.313	10.851
2016	869.682	10.734
2017	858.988	10.464
2018	778.476	9.400
2019	759.934	9.103
2020	720.288	8.561
2021	819.034	9.661
2022	905.987	10.616

2010 yılında GSYH 776.967.000.000 ABD doları ve kişi başı GSYH değeri 10.614 ABD dolarıdır. Bununla birlikte 2022 yılında GSYH 905.987.000.000 ABD doları ve kişi başı GSYH değeri 10.616 ABD doları olmuştur. Buna göre 2022 yılında GSYH değeri 2010 yılına göre %116 oranında artış gösterirken 2022 yılında kişi başına düşen GSYH değeri 2011 yılına göre neredeyse hiç artış göstermemiştir.

Tablo 3. 10 Parametrelerin Yıllara Göre Endeksi (2011=100)

Yıl	Toplam İhracat	Toplam Yükleme	Toplam İthalat	Toplam Boşaltma	Toplam Gemi Sayısı	Toplam Gros Ton	GSYH	Kişi Başı GSYH
2011	100	100	100	100	100	100	100	100
2012	106	110	106	109	101	109	105	103
2013	116	120	115	120	101	113	115	110
2014	126	126	126	125	100	115	112	116
2015	122	123	121	122	98	123	103	114
2016	128	133	127	132	95	123	104	115
2017	138	152	139	151	98	132	102	117
2018	148	165	149	161	96	135	93	83
2019	161	175	156	167	74	131	91	80
2020	257	271	242	260	65	130	86	76

Tablo 3. 11 (devam) Parametrelerin Yıllara Göre Endeksi (2011=100)

2021	259	286	256	288	68	136	98	85
2022	261	282	260	282	77	144	108	94

Tabloda tüm parametrelerin 2011 yılına göre değişimleri görülmektedir. 2011 yılı 100 kabul edilerek baz yılına göre değişimler incelendiğinde Toplam İhracat, Toplam Yükleme, Toplam İthalat, Toplam Boşaltma, Toplam Gros Ton artış eğilimi göstermiş ancak GSYH ve kişi başına düşen GSYH değerlerinin 2017 yılı dahil artış eğilimi gösterirken sonra düşüş eğilim belirlenmiştir. Bununla birlikte Toplam Gemi Sayısı değerinde azalan bir eğim gösterdiği belirlenmiştir.

Analiz sonuçlarına göre GSYH ile ihracat kapsamında limanlarda gerçekleştirilen toplam konteyner elleçleme verisi arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmaktadır. Bu ilişkinin pozitif yönlü ve çok kuvvetli olduğu belirlenmiştir. Buna göre 2011-2022 yılları arasında ihracat kapsamında limanlarda gerçekleştirilen toplam konteyner elleçleme miktarı ile birlikte GSYH da artış göstermiştir.

SONUÇ

Çağlar boyunca, insanlık dünya denizlerinin nimetlerinden yararlanmak için çaba harcamış ve genellikle bir deniz kıyısında yaşamak için mücadele etmiştir. Denizlere erişmek, doğal deniz kaynaklarının kullanılması dışında maliyeti düşük ticareti ve deniz ulaşımını mümkün kılmaktadır. Tarih boyunca denize kıyısı olan ülkeler kara ülkelerine nazaran çok daha kolay ticaret ağı geliştirebilmişlerdir. Günümüzde bile dünya nüfusunun yaklaşık %75'i deniz kıyılarına yakın bölgelerde yaşamaktadır.

Denizler kıtalar arasında bağlantıyı sağladıklarından insanlık tarihi boyunca büyük medeniyetlere ve ticaret merkezlerine ev sahipliği yapmışlardır. Amerigo Vespucci'nin 1498 yılında Atlantik Okyanusunu aşarak Venezuela ve Surinam kıyılarına ulaşması sadece Amerika kıtasının keşfi değil deniz ticaretinin Akdeniz, Karadeniz ve Manş denizinden çıkıp küresel olması yolunda önemli bir adım olmuştur. Amerigo Vepucci, Christopher Columbus ve Ferdinand Magellan öncülüğünde 1500'lü yılların ilk çeyreği boyunca devam eden keşifler kadim ticaret yollarını etkilemiş ve dünya ticaretini kökten değiştirmiştir. Okyanuslar aracılığı ile yapılan coğrafi keşiflerle birlikte Amerika kıtasının değerli madenlerinin, Avrupa'ya tek seferde ve yüklü miktarlarda, ucuz ve nispeten zahmetsizce ulaşması Avrupalı tüccarları deniz taşımacılığına sevk etmiştir. Deniz ticareti ile daha ucuz maliyetle daha fazla yük taşınması ve deniz ticaretinin Hindistan ve Çin'de üretilen ürünlerin taşınmasında da kullanılmaya başlanması İpek ve Baharat yollarının önemini yitirmesine sebep olmuştur.

18. yüzyılda deniz yolu taşımacılığı sayesinde, Avrupa-Amerika-Uzak Doğu üçgeninde ticaret artık çok daha kolay yapıliyordu. Bu yüzyılda Avrupalı devletler deniz yolu taşımacılığı sayesinde dünya ticaretinde söz sahibi ülkeler olmuşlardır.

Sanayi devriminin temelini oluşturan buharlı makineler denizciliği de etkilemiştir. Sanayi devrimiyle birlikte buharın ve çeliğin gemilerde kullanılmasıyla daha dayanıklı ve rüzgara bağımlı olmayan gemiler ortaya çıkmış ve 19. yüzyılın başlarından itibaren taşımacılık sektöründe hızla yaygınlaşmıştır.

Gemilerin makineleşmesi, büyük miktarlarda ham madde, kuru yük, petrol, sıvı kimyasal maddeler gibi yüklerin uygun maliyetle, güvenilir ve minimum risk ile taşınabilmesi için gereken altyapıyı sağlamıştır. Sanayi devriminden sonra deniz

yolu taşımacılığı küresel ticaretin temel taşıyıcısı konumundadır ve her yıl dünya genelinde trilyonlarca dolar değerinde ürünü taşımaktadır.

1956 yılında konteynerin icadıyla birlikte deniz yolu taşımacılığının önemi dahada çok artmıştır. Konteyner kullanımı ile yükleme ve boşaltma süreleri kısaldığından gemilerin limanda kalış süreleri azalmıştır. Konteynerlerin deniz yolu ticaretinde kullanılması ile gemilerin sefer süreleri azalmış ve bu durum taşıma maliyetlerinde düşüşe sebep olmuştur. Artık deniz yolu taşımacılığı daha ucuza daha düzenli ve daha kısa sürede yapılabilmektedir.

Günümüzde deniz yolu taşımacılığı dünya ticaretinin temelini oluşturmaktadır. Dünyanın önde gelen ekonomileri deniz taşımacılığından daha çok pay alabilmek için yarış halindedirler. Dünya ticaret hacminin, miktar bazında yaklaşık %83'ü ve ekonomik değer bazında ise yaklaşık %70'i deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Son 50 yılda deniz yoluyla yapılan ticaret hacmi yaklaşık olarak 20 kat artmıştır. Bu durum dünya ticaret hacminin yaklaşık %85'ini, petrol taşımacılığının ise yaklaşık %90'ının deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştiği anlamına gelmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde denizcilik konusunda önemli çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Türk deniz ticaret filosunun çağa uygun hale getirilebilmesi için kabotaj kanununun çıkarılması, yeni gemi alımları, kılavuzluk hizmetleri ve limanların modernizasyonu gibi çok sayıda önemli kararların hayata geçirilmesi sağlanmıştır. Kabotaj Kanunu'nun 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girmesiyle birlikte Türkiye'nin kıyılarında gerçekleştirilen mal taşıma, yolcu taşıma, kılavuzluk hizmetleri ve liman hizmetleri, yalnızca Türk bayraklı gemiler ve deniz araçları tarafından yapılabilir hale gelmiştir. Ayrıca, nehirler, göller, Marmara Havzası ve boğazlarda faaliyet gösteren her türlü deniz aracı için, ticaret yapabilme hakkı sadece Türk vatandaşlarına aittir. Kabotaj Kanunu ayrıca, Türk deniz araçlarının kullanılması şartıyla karasularında balık, istiridye gibi deniz ürünlerinin yanı sıra kum, çakıl gibi maddelerin çıkarılmasını ve ihracatını da kapsamaktadır. Bununla birlikte, Türk deniz araçlarında kaptanlık, çarkçılık gibi meslekler ile iskele, rıhtım hamallığı gibi işler, sadece Türk vatandaşları tarafından yürütülebilir hale gelmiştir. Kabotaj Kanunu'nun getirdiği bu kazanımlar, Türkiye'nin milli ekonomik politikalarını denizcilik sektöründe uygulama ve yerli denizcilik gücünü destekleme çabalarının bir parçasıdır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında uygulanmaya başlayan modernizasyon çalışmaları sayesinde 1923 yılında taşınan yük miktarı 27.000 tondan 1938 yılında 219.516 tona kadar çıkmıştır. Günümüzde ise Türkiye ithalat ve ihracatının yaklaşık %81'i deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. 2022 yılında Türkiye limanlarından taşınan yük miktarı 873.329.628 gros tona ulaşmıştır. Deniz ticareti ülke ekonomisinde önemli bir yere sahip olmasına rağmen halen küresel ortalamanın altındadır. Gelişmiş eğitim, güvenlik, verimlilik, teknoloji ve finansman unsurları, denizcilik sektörünün daha güçlü bir şekilde ilerlemesini sağlayacaktır. Ülkemizin milli deniz ticaret filosunu güçlendirmek için sürekli olarak yeni teknolojilere adapte olunmalı, ekonomik risklere karşı hazırlıklı olunmalı ve uluslararası denizcilik standartları yakından takip edilmelidir.

Dünyanın %71'inin sularla kaplı olması, deniz taşımacılığının önemini ve ekonomik değerini artırmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı, diğer ulaşım yöntemlerine göre genellikle daha ekonomik olup büyük miktarlarda yük taşıma kapasitesine sahip olmasıyla dikkat çeker. Bu durum, deniz yolu taşımacılığının uluslararası ticaretin önemli bir parçası haline gelmesini sağlamıştır. Deniz yolu taşımacılığı, uluslararası ilişkilerde ve ekonomik kullanımda devletlerin kıta sahanlığını belirleyen önemli bir faktördür. Ülkelerin denizlerdeki egemenlik hakları ve ticaret özgürlüğü, uluslararası denizcilik alanında kritik bir konudur.

İnsanlık tarihi boyunca ekonomik olarak lider olan ülkeler denizciliğe önem veren ve yatırım yapan ülkeler olmuştur. Tarih boyunca büyük imparatorluklar denizciliğe önem vererek altın çağlarını yaşamışlardır. Günümüzde ise G7 ülkeleri (Almanya, ABD, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Japonya, Kanada) deniz ticaretine verdikleri önem sayesinde ekonomik ve siyasi olarak dünya lideri konumuna ulaşmışlardır.

Akdeniz Havzası'nda bir yarım ada olan Türkiye, Avrupa ve Asya arasındaki doğal köprü konumu, doğalgaz ve petrol kaynaklarına sahip olan ülkelere yakınlığı, uluslararası ulaşım ve ticaret yolları üzerinde bulunması, karayolu ve demiryolu bağlantılarıyla deniz yolu taşımacılığında büyük bir potansiyele sahiptir. Kara ülkelerinin dünya ile ticaret yapabilmesi ve iletişim kurabilmesi için komşu ülkeler ile iyi iletişim kurması gerekirken denize kıyısı olan ülkeler için bu durum doğal yollar ile kendiliğinden sağlanmaktadır. G20 ülkelerine bakıldığında hepsinin denize kıyısı olduğu görülmektedir.

Muhteşem konumuna rağmen ne yazık ki, ülkemiz denizcilik sektöründe lider bir rol üstlenememiş ve genellikle diğer ülkelerin adımlarını takip etmiştir. Bu durum, ekonomik kırılganlığımızı arttırmış ve ekonomisi güçlü ülkelerin gerisinde kalmamıza sebep olmuştur. Ekonomisi güçlü olan ülkelerle ekonomik olarak rekabet edebilmek ve dünyada daha etkin bir konuma gelebilmek için denizcilik alanında öncü adımlar atmalıyız. Cumhuriyetin ilk yıllarında oluşturulan demir yolu ağıımızı genişleterek çoklu taşıma modeline uygun olacak şekilde Doğu Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi'ne kıyısı olan limanlarımızdan önemli şehirlerimize ve Avrupa'ya yük taşınmalıdır. Süveyş Kanalı'na yakın olan konumumuz gereği, limanlarımızdan Avrupa'ya kadar uzanan demir yolu ağı ile daha fazla transit yük elleçleyebiliriz ve çoklu taşıma modeli ile önemli ekonomik gelirler elde edebiliriz. Ayrıca navlun piyasasının esnekliğiyle başa çıkabilmek için sahip olduğumuz ticaret filosunu modernize ederek daha büyük tonajlı gemileri ticaret filomuza katmalıyız. Günümüzde deniz ticaret filomuz küçük tonajlı gemilerden oluştuğundan genellikle kısa mesafe hammadde taşımacılığı yapılmaktadır. Bu durum armatörlerimizi navlun fiyatlarının esnekliği karşısında zor durumlara sokmuştur. Ticaret filomuza katılabilecek büyük tonajlı gemiler ile uzun mesafe yük taşımacılığı arttırabilir ve denizcilik sektöründen daha fazla ekonomik kazanç elde edilebilir. Cumhuriyetin son yıllarında denizcilik sektöründe kamu desteği azalmıştır. Azalan bu destek tekrar arttırılmalı ve denizcilik sektörü ile koordineli çalışacak finans sektörü üyeleri arttırılmalıdır. Bu sayede limanlarımız ve ticaret filomuz çağın gereklerini karşılayacak boyutlara gelerek ülke ekonomisine ciddi katkılar sağlayabilir.

Sonuç olarak, denizcilik sektörü küresel ticarete belirleyici bir rol oynamaya devam ederken, ülkemizin bu alandaki konumunu güçlendirmek için cesur adımlar atmamız gerekmektedir. Teknoloji, eğitim ve uluslararası standartlara uyum sağlama konusunda yapılan yatırımlar, ülkemizi denizcilik alanında güçlü ve etkili bir aktör haline getirecektir.

KAYNAKLAR

(Bu tez çalışmasında APA 6 atıf sistemi kullanılmıştır.)

- Abouarghoub, W., Frisancho I. B. ve Howells, M. P. (2012). Dynamic Earnings Within Tanker Markets: An Investigation of Exogenous And Endogenous Structure Breaks. *American International Journal of Contemporary Research*, 2 (1), 132-147.
- Aisarova, G. (2013). *Kuru yük deniz taşımacılığında karşılaşılan sorunlar ve Türkiye hazar denizi hattı örneğinin incelenme tezi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Akten, N. (1995). *Taşımacılık Kılavuzu*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları.
- Akten, N. (1997). *Deniz taşımacılığında taşıyıcı – yükleyici ilişkileri ve yükleyicilerin ekonomik çıkarlarının korunması* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Akten, N., ve Albayrak, M. A. (1988): *Deniz Taşımacılığı Kılavuzu*. İstanbul: Ekim Matbaası.
- Alıcı M. A. (2018). *Türkiye’de deniz taşımacılığına yönelik vergisel teşviklerin incelenmesi ve değerlendirilmesi* (Uzmanlık Tezi). Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.
- Ankara Anlaşması ve Katma Protokol. (2016). *Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı Türkiye-AB Ortaklık İlişkisinin Kurulması*. <https://www.ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/turkiye-ab-ortaklik-iliskisinin-kurulmasi-ankara-anlasmasi-ve-katma-protokol> adresinden alındı
- Arı, K. (2009). *“İzmir’den Bakışla Türkiye’de Kabotaj”*. İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları.
- Atalay, M. ve Aydın Ünal, D. (2022). Konteyner Taşımacılık İttifakları. *Stratejik Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 5(1) , 17-35 .
- Atar, F. (2013). *Kısa mesafe deniz taşımacılığının avantajları ve kombine taşımacılıktaki önemi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Barua, S. (2020). Understanding Coronanomics: The economic implications of the coronavirus (COVID-19) pandemic. *SSRN Electronic Journal*, (7), 15-16.
- Başeren, S. H. (2010). Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı. *Stratejik Araştırmalar Dergisi*. 8(14), s.129-184.
- Batrinca, G., Gianina, C., ve Ioana, S. (2013). Application of autoregressive models for forecasting the baltic exchange dry index. *Constanta Maritime University Annals*, 20(2), 205-208.
- Baykal, R. (2000). *Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller*. İstanbul: Birsan Yayınevi.
- Bayraktutan, Y., ve Özbilgin, M. (2013). Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (26), 11-41.
- BBC (Britanya Yayın Kuruluşu). (2021). *Süveyş Kanalı Kazası Krizi*. 12 19, 2021 tarihinde [Süveyş Kanalı: 400 metrelik dev gemi Ever Given’ı kurtarma operasyonu nasıl yapılıyor? - BBC News Türkçe](https://www.bbc.com/turkce/duyuru/2021/12/211219_suez_crisis_ever_given) adresinden alındı
- Beth, H. L., Hader, A., ve Kappel, R. (1984). *25 Years of World Shipping*. Bremen: Fairplay Publications.
- Birkan, R., ve Öndes, F. (2020). Socio-Economic Characteristics of Small-Scale Fisheries in The Aegean Sea, Turkey (Eastern Mediterranean). *Acta Ichthyologica et Piscatoria*, 50(3), 257-268.

- Bloomberg. (2021). *Cargo Ships Skipping Oaklandf and Returning Straight to Asia*. 12 11, 2021 tarihinde [LA Limanlarında Bekleyen Kargo Gemileri Oakland'ı Atlıyor ve Asya'ya Dönüyor - Bloomberg](#) adresinden alındı
- Bois, Robin Des, February 2020. Overview: from October 1 to December 31, 2019, + Overview 2019. Shipbreaking, Bulletin of Information and Analysis on Ship Demolition.
- Bozoğlu, A. (2010). “Sadullah Güney (188-1945)”, Deniz Haber, <http://www.denizhaber.com/sadullah-guney-1883-1945-makale,100486.html> adresinden alındı
- Camcı, B., ve Cezmi, Z. (1994). *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*. İstanbul: Kültür Yayınları.
- Casson, L. (2002). *Ships and Seafaring in Ancient Times*. London: British Museum Press.
- Ceylan, F.A. (2018). *Doğu Akdeniz enerji keşiflerinin bölgeyi jeopolitik ve jeostratejik açıdan değiştirme potansiyeli* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir Katip Çelebi Üniversitesi, İzmir.
- Civcir, İ. (2003). “Türkiye’de Kriz Sonrası Dönemde Kredi Çöküşü”, Ö. F. Çolak içinde, *Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Balkanlarla İlişkiler ve Türkiye Ekonomisi*. Ankara: Türkiye Ekonomi Kurumu.
- Corbett, J. J., Winebrake J., Endresen O., Eide, M., Dalsøren S., Isaksen I. S. and Sörgard, E. (2010). International Maritime Shipping: the Impact of Globalisation on Activity Levels. *Globalisation, Transport, and the Environment*, 55 -79.
- Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu. (2008). *Tersanecilik Sektörü ile İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tuzla Tersaneler Bölgesinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi Hakkında Araştırma Raporu*. 2008/1, Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu, Ankara.
- Çağa, T., ve Kender,R. (2010). *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Levha Yayınları.
- Çakar, İ. A. (2009). *Türkiye’de konteyner taşımacılığının yük merkezi - liman aşaması için alternatif taşıma sistemleri: İzmir limanı örneği* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Çelikkaya, A. (2012). Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme. *Maliye Dergisi*, (162) 73-102.
- Çetin, O. (2009). Denizcilik Sektöründe Mukayeseli Bir Model. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 10, 35-58.
- Çevik, M., ve Yıldız, M. (2014). Demokrat Partinin İlk Yıllarında Deniz İşletmeciliği ve Gemi İnşa Sanayisine Bir Bakış. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(33), 297-300.
- Çoban, C. ve Turan, E. (2018). Marmara Denizi’nde Ro-Ro Taşımacılığı Birim Maliyetlerinin İncelenmesi: Ambarlı – Bandırma Hattı Örneği. *Gemi ve Deniz Teknolojisi*, (211) , 61-78.
- Çufalı, Mustafa. (2000). Kapitülasyonların Mahiyeti ve Osmanlı Devleti’nin Yıkılışındaki Rolü. *Türk Yurdu Dergisi*, 148-149.
- Demir, N., ve Tekir, O. (2017). Sharing energy resources of Eastern Mediterranean: regional and global dynamics. *Economic and environmental studies*, 17(4 (44)), 651-674.
- Demirlioğlu, Hakan, (2008). *Türkiye deniz yolu konteyner taşımacılığının kombine taşımacılık ile geliştirilmesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (2018). Atatürk ve Deniz Kuvvetleri, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=435&dil=1 adresinden alındı

- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (2022). *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*. <https://www.dzkk.tsk.tr/> adresinden alındı
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (2022). *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*. <https://www.dzkk.tsk.tr/> adresinden alındı
- Deniz Ticaret Odası. (2015). *2014 Deniz Sektörü Raporu*. Deniz Ticaret Odası.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi. (2020). <https://atlantis.uab.gov.tr/> adresinden alındı.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2020). *Deniz Ticareti 2020 İstatistikleri*, İstanbul: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2021). *Deniz Ticareti 2020 İstatistikleri*, İstanbul: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik. (2010). <http://www.mevzuat.gov.tr/> adresinden alındı
- Denizcilik Sektör Raporu. (2021). *Denizcilik Sektör Raporu*. 09 03, 2023 tarihinde [2022 21.08.2023 web.pdf \(denizticaretodasi.org.tr\)](https://denizticaretodasi.org.tr/2022_21.08.2023_web.pdf) adresinden alındı
- Denizcilik Sektör Raporu. (2023). *Denizcilik Sektör Raporu*. 09 03, 2023 tarihinde [2022 21.08.2023 web.pdf \(denizticaretodasi.org.tr\)](https://denizticaretodasi.org.tr/2022_21.08.2023_web.pdf) adresinden alındı
- Deveci D. A. (2002). *Konteyner taşımacılığı gemi acenteliği hizmet hatalarını ölçmeye yönelik bir araştırma: İzmir limanındaki gemi acentelerine yönelik uygulama* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Deveci, D. A., ve Cerit, A. G. (2007). Bütünleşik (çoklu) taşımacılık hizmetleri sektörünün dağıtım kanalında rekabet ve çatışma. 12. *Ulusal Pazarlama Kongresi Bildiriler Kitabı*. Sakarya Üniversitesi, Sakarya.
- Devlet Planlama Teşkilatı (2001). *Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara: DPT.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2006). *“Deniz Ulaştırması ve Limanlar Özel İhtisas Komisyon Raporu”*. Ankara: DPT.
- Dilek, M. .Ş. (2011). *Çıplak gemi kiralama alanındaki gelişmeler ve bu konudaki norm sözleşmelerin Türk denizciliğinin ihtiyaçlarına uyarlanması* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Dinç, S. (t.y.). *Atatürk Döneminde (1920- 1938) Türk Dış Politikasında Gelişmelere Genel Bir Bakış; İkili ve Çok uluslu İlişkiler*. 12 10, 2023 tarihinde www.turkoloji.cu.edu.tr:https://turkoloji.cu.edu.tr/ATATURK/arastirmalar/sait_dinc_ataturk_donemi_turk_dis_po_litikasi.pdf adresinden alındı
- Duramaz, S. (2018). Gemi İnşa Sanayi’nin Gelişiminde Eximbank Kredileri: Çin ve Türkiye’ye Yönelik Bir Karşılaştırma. *Maliye ve Finans Yazıları*, (109) 145-164.
- Dülger, Mehmet Ceyhun. (2006), *Denizcilik gücünün geleceği* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Kocaeli.
- Ece, J. N. (2005). “Limanların Özelleştirilmesi”, *Deniz Haber*, <http://www.denizhaber.com/limanlarin-ozellestirilmesi-makale,100008.html> adresinden alındı
- Egekont. (t.y.). *RO-RO*. 12 09, 2023 tarihinde [www.egekont.com.tr:https://www.egekont.com.tr/hizmetler/roro.html](https://www.egekont.com.tr/hizmetler/roro.html) adresinden alındı

- Erol, S., Dursun, A. (2016). Düzensiz Hat Deniz yolu Taşımacılığının Piyasa Yapısı ve Değerlendirilmesi. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, (16), 153-170.
- Esmer, S., Oral, E. Z., Ateş, A., ve Mazlum, Y. (2012). “2009 Finansal Kriz Sonrası Türk Limancılık Sektörünün Gelişimi”, Lale Balas ve Aslı N. Genç içinde. *2012 Türkiye Kıyıları* Hatay: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- Esmer S., Tuna O. (2007). Liman İşletmeciliğinde Bir Karar Destek Sistemi Olarak Simülasyon Yönteminin Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(4).
- Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği. (2018). *2018 Yılı Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Sektör Raporu*. İzmir: Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği.
- Gisbir, (2011). *Gemi İnşa, Bakım-Onarım Sektörü 2011 Yılları İstatistiksel Verileri*. İstanbul: GİSBİR.
- Gisbir, (2019-2020). *Gemi İnşa, Bakım-Onarım Sektörü 2019-2020 Yılları İstatistiksel Verileri*. [gisbir_sektorel_veriler_2019_2020.pdf](#) adresinden alındı
- Günay, D. (2002). Gemi İnşa Sanayi Sektör Araştırması. *Türkiye Kalkınma Bankası AŞ.*, Ankara.
- Hekimoğlu, A.P. (2012). TR90 Bölgesi Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu. *Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı*, Trabzon.
- Hummels, D. (2001). *Time as a Trade Barrier*. Purdue: Purdue University.
- Hüseyinzade, M. (2006). *Deniz taşımacılığının ülke ve bölge kalkınmasındaki rolü* (Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- İncekara, B., Dördüncü, H., ve Özer, K. O. (2015). Turizm Ulaştırmasının Deniz yolu Ulaştırıcılığı Yönünden Gelişimi. *İktisat Politikaları Araştırma Dergisi*, 2(1), 1-6.
- İncekara, B. (2021). Deniz yolu Taşımacılığı ve Uluslararası Ticaret. *International Journal of Commerce, Industry and Entrepreneurship Studies*, 1(2), 111-123.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. (2020). *Deniz Sektörü Raporu 2019*. İstanbul.
- İzveren, A., Nisim F. ve Çalık A. (1994). *Deniz Ticaret Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.
- Kadioğlu, M. (2019). Doğu Akdeniz Enerji Havzası: Türkiye ve KKTC İçin Stratejik Önemi. *TeknoTürk Bakış Dergisi*, 25-50.
- Kalaycı, İ. (2014). Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu’nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler. *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 103-104.
- Karadeniz, Y. (2018). Dünya Hakimiyetinin Geçtiği Yer: Fars Körfezi. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(80), 115-122.
- Kayserilioğlu, E. (2004). *Deniz Taşımacılığı Sektör Profili*. İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Merkezi.
- Kendall, L. C. (1994). *The Business of Shipping*. Centreville, Maryland: Cornel.
- Kendall, L. C. ve Buckley, J. J. (2001). *The Business of Shipping*, Cornell Maritime Press, Maryland.
- Kesebir, M. (2018). 2008 Küresel Finansal Kriz ve Bu Krizin Türkiye’deki Ekonomik göstergelere Etkisi, *Anemon Muş Alparslan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(4), 534-535.
- Koban, E., ve Yıldırım Keser, H. (2011). *Dış Ticarete Lojistik*, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.

- Koca, Y. N. (2017). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları. *Haz. Erdem Ünlen, Türkiye Cumhuriyeti'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları*, 837-877.
- Koç, Y. (2010). İşçi Sınıfsız Demokratik Devrim'in İşçi Sınıfına Katkıları: 27 Mayıs Örneği. *Mülkiye Dergisi*, 34(267), 216.
- Kopar, M. (2016). Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı 1923-1938. *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8(22), 468 – 480.
- Korhan, T. (2016). İkinci Dünya Savaşı'nda Mersin Ve İskenderun Limanları. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9(42), 710-712.
- Korkmaz, O. (2012). Türkiye'de Gemi Taşımacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi/The Effect of Maritime Transport on Some Economic Indicators in Turkey. *Business and Economics Research Journal*, 3(2), 97.
- Kozanhan, M. K. (2012). *Deniz yolu konteyner taşımacılığında güvenlik uygulamaları* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Kuşadası Ticaret Odası. (2019). *Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı*. Aydın: KUTO.
- McConville, Jame. (1999). *Economics of Maritime Transport*. London: Witherby & Co Ltd.
- Menteş, A., ve Yiğit, M. (2020). Gemi Geri Dönüşüm Tesisleri ve Risk Değerlendirmesi. *Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Dergi*, (18).
- Oral, Erdoğan. (2002). *Liner Konferansları Blok Muafiyetinin Yürürlükten Kaldırılmasına İlişkin Önerge Hakkında Bilgi Notu*, *Deniz Ticareti Dergisi*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayınları.
- Önal, K. (2008, 10 14). *Kriz Denizciliğimizi Nasıl Etkiler?* 09 12, 2023 tarihinde <https://www.denizhaber.com/kriz-denizciligimizi-nasil-etkiler> adresinden alındı
- Özdemir, Ü. (2015). “Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi”. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5(12), 422 – 437.
- Özdemir, Ü., Erol, S., ve Yılmaz, H. (2015). “Karadeniz Limanlarında Ro-Ro Taşımacılığı ve Gelişimi”. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5(12), 75.
- Pamir, N. (2017). *Enerjinin İktidarı*. İstanbul: Hayykitap.
- Pamukoğlu, S. Z. (1982). *Türk Deniz Taşımacılığı*, İstanbul: İstanbul Matbaası.
- Pekdemir, I., (1991). *Denizyolu Yük Taşımacılığı; Yönetim ve Organizasyonu* . İstanbul: İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü.
- Polatoğlu, M. G. (2017). İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı (1938-1942). *Atatürk Dergisi*, 6(1), 55-87.
- Psaraftis, H. N. (2021). The future of maritime transport. *International Encyclopedia of Transportation; Elsevier: Amsterdam, The Netherlands*, 535-539.
- Reel, Y. ve Terzi, N. (2008). “Dünya Denizcilik Sektörü ve Özelleştirme Uygulamaları”. *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 25(2), s.121,122.
- Reuters. (2021). *China-U.S. container shipping rates sail past \$20,000 to Record*. 11 19, 2021 tarihinde [Çin-ABD konteyner nakliye ücretleri 20.000 doları aşarak | Reuters](#) adresinden alındı

- Sancar, E. (2006). *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Sandıklı A., Budak, T., ve Ünal, B. (2013). *Doğu Akdeniz 'de Enerji keşifleri ve Türkiye*. İstanbul: Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, Bilge Adamlar Kurulu Raporu.
- Sanrı, Ö. (2014). Gemi Acentelerinde Çalışanların Değişime Karşı Tutumunda Belirsizlik ve Görev Güvensizliğinin Etkisi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 6(1).
- Sezgin, G. (2007). *“İnönü dönemi (1938-1950) Türk denizciliği”* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Shipping Market Review. (2016). *Shipping Market Review*. 08 03, 2021 tarihinde [shipping-market-review-december-2016.pdf](#) adresinden alındı
- Spring, L. (2000). The Cost of Nontariff Barriers To Trade In Shipping. *Constantino Stylianos Halkias Substantial Research Paper*.
- Stanicek, B. (2020). Turkey: Remodelling the eastern Mediterranean: Conflicting exploration of natural gas reserves. *European Parliament*, 1-8.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. London And New York: Routledge.
- Şendur, T. (2015). *Lojistik sektöründe deniz yolu taşımacılığı, Türkiye 'de kuru yük taşımacılığında gemi işletmeciliği sorunlarının tespitine yönelik sektörel bir araştırma* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Tarı, R. ve İnce, M. R. (2019). Deniz yolu Taşımacılığı Piyasası Kapsamında Küresel Ticaret Hacminin Analizi: Markov Rejim Değişim Modeli. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (37), 1-20.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı. (2018a) *“İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”*, <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13737/plan2.pdf> adresinden alındı
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı. (2018b). *“Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı”*, <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13738/plan3.pdf> adresinden alındı
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı. (2018c). *“Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı”*, <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13739/plan4.pdf> adresinden alındı
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı. (2018d). *“Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”*, <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/13740/plan5.pdf> adresinden alındı
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı. (2018e). *“Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı”*, <http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/769/destek02.pdf> adresinden alındı
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2014). *Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)*, Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı.
- T.C. Maliye Bakanlığı. (2008). *1920'den 2007'ye Maliye Bakanlığı Albümü, Maliye Tarihçesi*. Ankara: T.C. Maliye Bakanlığı.
- T.C. Milli Savunma Bakanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (t.y.). 11 10, 2023 tarihinde www.dzkk.tsk.tr: https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=1&icerik_id=11 adresinden alındı
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. (2022). *İzmir Aliğa Gemi Geri Dönüşümü Sektörel Analizi*. 12 09, 2023 tarihinde www.izka.org.tr: https://izka.org.tr/wp-content/uploads/2022/05/gemi_geridonusum.pdf adresinden alındı
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (t.y.). *Ömrünü Tamamlamış Araçlar Yönetmeliği*. Ankara: T.C. Ticaret Bakanlığı

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2017). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018). Denizcilik, Ulaşan ve Erişen Türkiye, 451.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023). Deniz Ticareti 2023 İstatistikleri.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB). (2020). Denizcilik Genel Müdürlüğü (2020). Denizcilik Genel Müdürlüğü Haber Bülteni, Yük İstatistikleri, Ekim 2020.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (t.y.). *Diğer İstatistikler* 11 28, 2023 tarihinden <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/diger-istatistikler>, adresinden alındı
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023). *Deniz Ticaret İstatistikleri* 09 03, 2023 tarihinden denizcilik-istatistikleri-bulteni-2022-04-02-2023.pdf (uab.gov.tr) adresinden alındı
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023). *Yük İstatistikleri* 09 14, 2023 tarihinde <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri>, adresinden alındı
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (t.y.). *Faal Gemi Geri Dönüşüm Tesislerine İlişkin Bilgiler* 10 28, 2021 tarihinde <https://tkygmistatistikleri.uab.gov.tr/uploads/pages/gemi-geri-donum-tesisleri-sayisi/2-faal-gemi-geri-donum-tesisleri-adi-ili-alani-kapasitesi-listesi.pdf>, adresinden alındı
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023). Kruvaziyer İstatistikleri - Denizcilik İstatistikleri (uab.gov.tr).
- Tsolakis, S. (2005). *Econometric Analysis of Bulk Shipping Markets Implications For Investment Strategies and Financial Decisions Making*. Erasmus University, Rotterdam.
- Tunalı, H., ve Akarçay, N. (2018). Deniz Taşımacılığı ile Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi: Türkiye Örneği. *İktisadi, İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 3(6): 111- 122.
- TÜİK. (2020). *Dış Ticaret İstatistikleri Yıllığı 2019*. Ankara: TÜİK Matbaası.
- Türk Armatörler Birliği. (2018). *Deniz Taşımacılığı Gözden Geçirme Raporu 2018*, İstanbul.
- Türk Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (2016). Tarihçe. <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/> adresinden alındı
- Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Bakanlığı. (2016). *Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi. Kasım 2016, Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi* <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=111&l=1> adresinden alındı
- Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun. (1926). <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.815.pdf> adresinden alındı
- Türkiye Seyahat Acentaları Birliği. (2020). *"Türkiye Kruvaziyer Turizmi Raporu"*. İstanbul.
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2016). *Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 2016 Yılı Genel İstatistikleri*. Ankara.
- Uluslararası Denizcilik Örgütü ISPS Code. (2004). <http://www.imo.org/> adresinden alındı
- UNCTAD. (2017). *Review of Maritime Transport* 09 01, 2021 tarihinde [rmt2017_en.pdf](https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2020#:~:text=UNCTAD%20projects%20the%20volume%20of,twin%20supply%20and%20demand%20shock) (unctad.org), adresinden alındı
- UNCTAD. (2020). *Review of Maritime Transport* 2020 09 01, 2021 tarihinde <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2020#:~:text=UNCTAD%20projects%20the%20volume%20of,twin%20supply%20and%20demand%20shock>, adresinden alındı
- UNCTAD. (2021). *Review of Maritime Transport* 2021 09 08, 2022 tarihinde https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf adresinden alındı

- UTİKAD. (2022). *Lojistik Sektörü Raporu*. 10 28, 2023 tarihinde [utikadlojistiksektoruraporu2022-857.pdf](#), adresinden alındı
- Uzun, H., ve Işık, F. (2016). Mersin Limanı'nın Özelleştirilmesinin Lojistik Sektörü Açısından İncelenmesi. 5. *Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi 2016* (s. 27-42). Mersin: Toros Üniversitesi.
- Üçışık, S., ve Kadioğlu M. (2001). Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi Geliştirme Şartları. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 3(1) 83-92.
- Vidya, C. T., ve Prabheesh, K. P. (2020). Implications of COVID-19 pandemic on the global trade networks. *Emerging Markets Finance and Trade*, 56(10), 2408-2421.
- Wood, Philip J. (2000). *Tanker Chartering, the Institute of Chartered Shipbrokers*. London: Witherby&Co Ltd.
- Yaycı, C. (2012). Doğu Akdeniz'de Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye. *Bilge Strateji*, 4(6), 1-70.
- Yazıcıoğlu, E. (2020). *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi
- Yeşilbağ, L. (2002). Deniz Taşımacılığında Kuru Dökme Yük Olarak Demir Cevheri, Kömür Ve Tahıl'ın Yeri, Yıldız Teknik Üniversitesi Dergisi, (2), s.59.
- Yıldız, D. ve Yaşar D. (2012). *Doğu Akdeniz'de Küresel Satranç*. İstanbul, Truva Yayınları.
- Yiğitoğlu, A. İ. (2005). 2001 Krizi Sonrası Dönemde Türkiye Ekonomisinin ve Bankacılık Sektörünün Değerlendirilmesi. *Sosyoekonomi*, 1(1), 121.