

Denizci Bir Millet Olma Yolunda: 2025 Denizcilik Sektör Raporu Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme

İlham Çelebi — Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın her yıl yayımladığı Denizcilik Sektör Raporu, 310 sayfayı aşan hacmiyle Türk denizciliğinin en kapsamlı istatistik kaynağıdır; ancak bu hacim, raporun sektör paydaşları tarafından dahi baştan sona okunmasını güçleştirmektedir. Bu yazı yazarken iki amacım var. İlki, raporun tamamına yayılan on dört ana başlığı dünya ekonomisi ve deniz ticareti, Türk bayraklı filo, Türk Boğazları, gemi inşa sanayi, gemi geri dönüşüm, kıyı yapıları ve limanlar, deniz turizmi, denizcilik eğitimi, istihdam, su ürünleri, gemi acenteliği, lojistik, deniz sigortaları ve uluslararası anlaşmaları kısa ve erişilebilir bir özet hâlinde sunmaktır.

İkincisi ve daha önemlisi, raporun kendi verisinin işaret ettiği ama metnin doğrudan söylemediği iki yapısal boşluğu ortaya koymaktır. İlki bayrak kaçışını önlemek için 1999'da kurulan Türk Uluslararası Gemi Sicili'nin (TUGS) kendisinin son üç yıldır tonaj kaybetmesi, ikincisi, raporun ve İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın diğer yayınlarının hiçbirinde, örgütün omurgasını oluşturan 48 meslek komitesinin kendi alanına özgü, düzenli aralıklarla yayımlanan bir performans raporunun bulunmayışının altını çizmektir. Arge ve mühendislik disiplini sektörün ticari temsilinden ayrı ama onunla eşgüdümlü bir danışma katmanına taşıyacak somut öneriler sunmaktır. Dünya çapındaki gemi zabitanı açığından yararlanacak bir istihdam stratejisi, gemi tedarik zincirinin Türk mutfağı ve ürünleriyle çeşitlendirilmesi, Norveç'in NOx Fonu modeline benzer denizcilğe özel bir Ar-Ge ve yatırım fonu ve 48 meslek komitesinin kendi periyodik raporlarını üretebileceği ortak bir metodoloji yaratılması gerekiyor. Bu önerilerin çoğu bana ait değil. En son katıldığım Denizcilik Kongresinde sahnede kimsenin dile getirmediği ama kahve, yemek aralarında sansürlü konuşmalarından kendime çıkardığım araştırma başlıklarını içeriyor.

Her yıl büyük bir emekle hazırlanan Denizcilik Sektör Raporu, Türk denizciliğinin bugününü rakamlarla ortaya koyan, alanında cidden eşi bulunmayan bir kaynaktır. Ancak 300 sayfayı aşan bu hacim, raporun sektör paydaşları arasında bile sınırlı ölçüde okunmasına yol açmaktadır. Kanaatimizce bir sektör raporunun asıl değeri, yalnızca 'ne oldu' sorusuna cevap vermesinde değil, 'neden oldu' ve 'şimdi ne yapmalı' sorularına da ışık tutabilmesinde, yani geleceğe yön verme kapasitesinde saklıdır.

Dünya Deniz Ticareti

IMF verilerine göre küresel ekonomi 2025'te %2,8 büyümüştür. (2024'te %3,3). Clarksons verilerine göre küresel denizyolu taşımacılığı ton bazında %1,5 artışla 12,9 milyar tona, ton-mil bazında ise %2 büyümeye ulaşmıştır. 2024'teki %2,5'lik büyümenin altında kalan, jeopolitik risklerin gölgesinde geçen bir yıl oldu.

Türk Bayraklı Filo

1 Ocak 2026 itibarıyla Türk bayraklı ticaret filomuz, 300 GT ve üzeri gemilerde dünya sıralamasında 37'nci sırada yer almakta ve dünya tonajının yalnızca %0,3'ünü taşımaktadır (%3,8 yıllık düşüşle). Türk armatörlerin kontrolündeki tonajın %89,6'sı yabancı bayrakta seyretmektedir. **Kıyaslama için: dünya ölçeğinde çok daha küçük bir ekonomiye sahip Yunanistan, aynı sıralamada 9'uncu ve dünya tonajının %2,1'ini taşımaktadır.**

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan 2025'te yaklaşık 44.468 gemi geçişi gerçekleşmiştir. Gemi adedindeki değişim sınırlı kalsa da tonaj bazında son on yılda %25'lik bir artış yaşanmıştır. Gemiler büyümekte, taşıdıkları yük değişmektedir. Rapor, İstanbul Boğazı'ndan petrol boru hatlarından bile daha fazla tehlikeli madde taşındığını ve olası bir kazanın boğaz kıyısında yaşayan binlerce kişiyi ve şehrin tarihi dokusunu tehdit edeceğini vurgulamaktadır. Gemilerin su altı boyutlarının da aynı oranda çok çok büyüdüğünü raporda yazmasa da belirtmek gerekiyor.

Tersaneler

Türkiye, otonom, elektrikli ve hibrit gemi teknolojilerinde pek çok 'ilk'e imza atmış. Gemi inşa üretiminin %45-65'i yeşil gemilerden oluşmaktadır. Ancak sipariş tonajı **2023'te 351 bin DWT'den 2025'te 35 bin DWT'ye** gerilemiş, siparişlerin %60'ı römorkörden ibaret kalmıştır. Yerli katkı oranı %35-40 bandında sıkışmıştır. (MİLGEM gibi savunma projelerinde bu oran işçilik hariç %70'e ulaşsa da, sektör genelinde yaygınlaşmamıştır)

Türkiye, Aralık 2018'de AB Gemi Geri Dönüşüm Listesi'ne 3 tesisle giren, AB dışından listeye giren yalnızca iki ülkeden biri olmuş; bu sayı 2025 sonlarına doğru 10 tesise yükselmiştir. 2025 yılında 87 gemi Türkiye'deki tesislere geri dönüşüm için gelmiştir. Filo tonajını dengeleyen, çevresel açıdan da kritik bir sektör ama yeterince dış ilişkiler özelinde çalışma görünmüyor.

Türkiye'nin adalar hariç kıyı uzunluğu yaklaşık 8.592 kilometredir; bunun %37'si (3.216 km) koruma altındadır. 2025'te limanlarımıza uğrayan gemi sayısı %3,4 artışla 62.656'ya, elleçlenen yük miktarı %4 artışla 553 milyon tonu aşkın bir seviyeye, konteyner elleçlemesi ise yaklaşık 14 milyon TEU'ya ulaşmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2026 hedeflerine göre 68 milyar dolarlık toplam turizm gelirin en az %25'ini (~17 milyar dolar) deniz turizminin oluşturması beklenmektedir. Akdeniz çanağında seyreden toplam yat sayısı yaklaşık 1 milyona ulaşmış; kruvaziyer turizmde Kuşadası'na 2025'te 617 gemi gelmiştir. Trabzon'dan Hatay'a tüm kıyı kentlerimiz, kruvaziyer turizmi için potansiyel taşımaktadır.

Eğitim – İstihdam

2025-2026 döneminde denizcilik fakültelerinde 8.509, meslek yüksekokullarında 3.882, liselerde 6.259 öğrenci eğitim görmektedir. (Toplam 18.650). Öğrenci nüfusu İstanbul, Trabzon, İzmir, Balıkesir, Rize, Kocaeli ve Hatay'da yoğunlaşmaktadır. Kadın öğrenci oranı yalnızca %13,3'tür (10.744 erkeğe karşılık 1.647 kadın öğrenci).

Gemi ve yat inşaatı ile gemi yan sanayiinde çalışan sayısı 2024'te 94.179'dan 2025'te 84.248'e gerilemiştir. Bu düşüş, doğrudan sipariş tonajındaki çöküşle ilişkilidir; ancak rapor bu iki veriyi açıkça birbirine bağlamamaktadır.

Su ürünleri sektörü, raporun en az konuşulan ama en güçlü performans gösteren alanıdır. 2024 yılında 312.397 ton ve 2,0 milyar dolarlık ihracata karşılık, ithalat yalnızca 120.237 ton ve 289,3 milyon dolar düzeyinde kalmıştır. Bu, denizcilik sektörünün ticaret ve mühendislik dışında kalan ama stratejik önemi hafife alınan bir bileşenidir. Yönetim kadrolarında bu meslek dalı aktif temsil edilmelidir.

Gemi acenteliği faaliyetleri İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde dört ayrı meslek komitesinde (40-43 No'lu gruplar) örgütlenmiş olup, yetkilendirilmiş firma sayısı 2014'ten bu yana istikrarlı biçimde artmaktadır. Lojistik bölümünde taşıma işleri organizatörleri ve lojistik merkezlerin mevzuat çerçevesi ele alınmaktadır. Deniz sigortaları üç ana bileşenden oluşmaktadır: tekne-makine sigortası, P&I (Sorumluluk, Koruma ve Tazmin) sigortası ve yük/nakliyat sigortası. Uluslararası anlaşmalar bölümünde ise Türkiye'nin 23 Nisan 2025 itibarıyla 93 ülkeyle yürürlükte olan çifte vergilendirmeyi önleme anlaşması listelenmektedir.

Bir sektör raporunun istatistik zenginliği, onun analitik derinliğiyle her zaman örtüşmez. 2025 raporu da bu ayrımın açık bir örneğini sunmaktadır.

TUGS Alarm Veriyor!

Raporun 92. sayfasındaki tabloya göre, Milli Gemi Sicili (MGS) ve Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) toplamındaki DWT, 2023'ten 2025'e kadar üç yıl üst üste gerilemiştir: 7,18 milyon DWT (2023) → 6,65 milyon DWT (2024) → 6,20 milyon DWT (2025). Bu veri özellikle dikkat çekicidir, çünkü TUGS, tam olarak bayrak kaçışını önlemek amacıyla 1999 yılında 4490 sayılı Kanun ile kurulmuş özel bir sicildir. Kurulduğu amacı sağlayan bir aracın kendisinin küçülüyor olması, mevcut teşvik yapısının artık yeterince rekabetçi olmadığına açık bir göstergesidir.

Bunun nedenleri sektör literatüründe tartışılmaktadır: TUGS'a kayıtlı gemilerde kaptanın Türk vatandaşı olma zorunluluğu, SGK prim yükü ve bazı ticaret ortağı ülkelerle çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmasının bulunmaması nedeniyle, TUGS gemilerinde çalışan personelin eline geçen ücretin yabancı bayraklı gemilere kıyasla %40-50 daha düşük kalabildiği bildirilmektedir. Sonuç olarak hem armatör hem de nitelikli denizci, tam olarak bu korumayı sağlaması gereken sicilden uzaklaşmaktadır.

Raporun 'Gemi İnşa Sektörünün Sorunları' başlıklı bölümü (s.166-167), hâlâ 2009 küresel ekonomik krizinden söz etmekte; bürokrasi, finansman ve teşvik sorunlarını genel ifadelerle sıralamaktadır. Ancak bu liste, 2025'in çarpıcı gerçeğiyle sipariş tonajının iki yılda %90 oranında çökmesiyle hiçbir yerde açıkça ilişkilendirilmemektedir. Bu, yıllar içinde kopyalanarak aktarılan, güncellenmeyen bir metin izlenimi vermektedir.

Bu durumun nedeni muhtemelen kötü niyet değil, kurumsal bir refleks gibi görünüyor. Sektör kuruluşları, kamu otoritesiyle ters düşmemek ve bürokratik süreçlerde zarar görmemek adına, veriyi teşhise, teşhisi de talebe dönüştürmekten kaçınmaktadır. Ancak bu temkinlilik, görüldüğünün aksine kamu otoritesine de zarar vermektedir: bir teşvik mekanizmasının işlemediği görülüyor ama hiçbir kurum bunu açıkça dile getirmiyorsa, reform baskısı hiç oluşmaz ve sorun her yıl aynı rakamlarla tekrar karşımıza çıkar. Doğru ve yapıcı eleştiri, kurumla devlet arasındaki ilişkiyi zedelemes; tam tersine, ikisinin de ortak çıkarına hizmet eden bir düzeltme mekanizmasıdır.

48 Meslek Komitesi Neden Rapor Yazmıyor?

Denizcilik Sektör Raporu, sektörü ekonomik faaliyet alanlarına göre (filo, tersane, liman, turizm, su ürünleri vb.) ele almaktadır. Ancak İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın örgütsel omurgası bambaşka bir eksende kuruludur: balıkçılıktan brokerliğe, liman işletmeciliğinden yat turizmine kadar 48 ayrı meslek komitesi. Raporun 310 sayfasında bu 48 komiteden yalnızca dördü (gemi acenteliği komiteleri, 40-43 No'lu gruplar) idari bir bağlam içinde anılmakta; komitelerin hiçbirisi kendi alanına özgü, kendi üyelerinin performansını, sorunlarını ve taleplerini yansıtan ayrı bir bölüm ya da yayın olarak yer almamaktadır.

Bu boşluk yalnızca sektör raporuna özgü değildir. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın diğer yayınları, Stratejik Plan, Deniz Ticareti Dergisi, Sürdürülebilirlik Bülteni, Faaliyet Raporları, AB ve IMO Bültenleri arasında da 48 meslek komitesinin kendi alanına dair düzenli aralıklarla (üç aylık ya da yıllık) yayımladığı bir performans raporu bulunmamaktadır. Oysa brokerlik hizmetleri komitesinin kendi işlem hacmini, liman işletmeciliği komitesinin kendi kapasite kullanımını, ya da deniz eğitimi ve mühendislik komitesinin (44. Grup) kendi istihdam trendini izleyip raporlaması, hem o alt sektörün kendi sorunlarını erken görmesini hem de talebini somut rakamla dile getirmesini sağlardı.

Böyle bir uygulamanın yokluğu, üçüncü bölümde tartışılan kurumsal temkinlilik eğilimiyle aynı kökten gelmektedir: merkezi ve genel bir rapor, tekil komitelerin kendi sorunlarını dile getirmesinden daha az risklidir. Ancak bunun bedeli, 48 ayrı alt sektörün kendine özgü sorunlarının hiçbir zaman gün yüzüne çıkmamasıdır. Genel toplam iyi görünürken, tek tek komitelerin yaşadığı daralmalar ya da fırsatlar gözden kaçabilmektedir.

Gemi Mühendisleri Odası olarak, bu 48 komitenin ortak kullanabileceği basit ve standart bir raporlama metodolojisi (birkaç sayfalık, veri + sorun + talep formatında) tasarlamaya ve bunu ilk aşamada kendi doğal ortağımız olan 44. Grup (Deniz Eğitimi, Mühendislik, Danışmanlık ve Denizde Destek Faaliyetleri) ile pilot olarak uygulamaya hazırız.

Üç Strateji Önerisi

Türkiye'nin uzun süredir devam eden ekonomik durgunluk ve istihdam sorunu göz önüne alındığında, denizcilik sektörünün üç alanda somut ve ölçülebilir katkı sağlama potansiyeli bulunmaktadır.

BIMCO ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) 2026 Seafarer Workforce Report'una göre, dünya ticaret filosunda hâlihazırda 39.100 STCW belgeli zabitan açığı bulunmakta; 2030'a kadar filoyu işletebilmek için 113.735 ek zabitan ihtiyacı duyulacağı öngörülmektedir (yıllık ortalama %2 büyüyen bir talep). Türkiye'de denizcilik fakülte ve meslek yüksekokullarında toplam 12.391 öğrenci bulunmaktadır. Genç işsizliğin kronik bir sorun olduğu ülkemizde, bu potansiyeli dünya filosuna sistemli biçimde bağlayacak bir yerleştirme ve tanıtım mekanizması kurmak hem döviz girdisi hem de mesleki itibar sağlayacaktır.

Küresel gemi kumanya (ship chandling) pazarı yılda 15 milyar doları aşan, 50 binden fazla liman uğrağını kapsayan bir sektördür. Türkiye'nin su ürünleri ihracatının 2024'te 2 milyar dolara ulaştığı ve ithalatın yaklaşık yedi katı olduğu düşünüldüğünde, gıda ve tarım alanındaki ihracat kapasitemiz zaten güçlüdür. Bu kapasiteyi doğrudan gemi kumanya pazarına, Türk mutfağı ve ürünlerini gemilere özel paketleyen bir markaya dönüştürmek; gemi tedarikçileri, deniz sanayi malzemesi ve akaryakıt-ikmal alanlarında faaliyet gösteren meslek komitelerinin büyüyebileceği somut bir alandır.

Norveç'in 2008'den beri işlettiği NOx Fonu, işletmelerin emisyon azaltıcı teknolojiye yaptığı yatırımların %80'ine kadarını karşılamakta ve bugüne kadar 11 milyar Norveç Kronu'nu (yaklaşık 1 milyar dolar) aşan özel sektör yatırımını tetiklemiş durumdadır; fon, bağımsız bir teknik kurul (DNV) tarafından yönetilmektedir. Türk tersaneleri zaten üretimin %45-65'ini yeşil gemilerden oluşturmaktadır; eksik olan, bu üretimi büyütecek, teknik kurul denetiminde işleyen, denizcilğe özel bir Ar-Ge ve yatırım fonudur.

*Böyle bir fonu **Türk Loydu Vakfı** bünyesinde oluşturup denizcilik sektöründe olan firmaların Arge teşvikten dolayı yapmaları gereken zorunlu %3 yatırımları yönlendirebiliriz.

Bu üç fırsatın ortak noktası şudur: hiçbirisi salt ticari bir kararla hayata geçmez; üçü de mühendislik zemininde tasarlanmayı, planlanmayı ve teknik kurul denetimini gerektirir. Dünyada bunun kurumsal karşılığı mevcuttur: Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO), armatör birlikleri (BIMCO, ICS) ile yan yana ama onlardan ayrı bir sıfatla, mühendislik ve klas kuruluşları da (IACS 1969'dan, IMarEST 1995'ten beri) resmî 'danışma statüsü' ile temsil edilmektedir.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 48 meslek komitesi ve 11.000'i aşkın üyesiyle bu fırsatları hayata geçirecek ölçek zaten mevcuttur. Gemi Mühendisleri Odası olarak, hem bu fırsatların mühendislik tarafını tasarlamaya, hem raporun bundan sonraki baskılarında veri-teşhis-talep zincirini tamamlayacak teknik katkıyı sağlamaya, hem de 48 meslek komitesinin kendi alanına özgü periyodik raporlarını üretebileceği ortak metodolojiyi tasarlamaya hazırız. Denizci bir toplum olmak, coğrafyamızın bize verdiği bir hak değil, kurumlarımızın bu hakkı nasıl örgütlediğiyle ilgili bir sonuçtur.

Kaynakça

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu 2025.

BIMCO / International Chamber of Shipping, Seafarer Workforce Report 2026.

Norveç NOx Fonu (Næringslivets NOx-fond) ve Enova SF kamuya açık

DARGE Derneği, "Türk Armatörlerin Gemilerine Yabancı Bayrak Çekmelerinin Nedenleri."

7263 sayılı Kanun kapsamında 1 Ocak 2022'de başlayan düzenleme, 16 Aralık 2023 ve 31.12.2025 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararları ile güncellenmiştir. Buna göre, yıllık beyannamelerinde 5 milyon TL ve üzeri Ar-Ge indirimi veya teknopark istisnası beyan eden şirketler, bu tutarın %3'ünü girişim sermayesi yatırım fonlarına, girişim sermayesi yatırım ortaklıklarına veya kuluçka girişimlerine aktarmakla yükümlüdür. Yatırım yapılmaması halinde, ilgili tutarın %20'si vergi avantajı dışında bırakılarak vergilendirilir.