

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

ARALIK / 2024

Mutlu Yıllar

2025

UZMAR®



LİMANLARDA EMNİYET BİZE EMANET

WWW.UZMAR.COM.TR

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1
Tuzla, İstanbul, Türkiye
Tel: +90 216 446 93 79
Fax: +90 216 447 15 45
Gsm: +90 532 245 45 09
info@berkgumruklem.com
www.berkgumruklem.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1
Tuzla, İstanbul, Türkiye
Tel: +90 216 446 93 79
Fax: +90 216 447 15 45
Gsm: +90 532 245 45 09
info@berklojistik.com
www.berklojistik.com



BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



EUROPORT
İSTANBUL

23 - 25 October 2024

VISIT US AT
STAND NO: 2.400

Fuar standımıza ziyaretinizden
mutluluk duyarız.

En İyi Kalite
ve
En İyi Sonuç
Garantisi

ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma
kaplama alanları

- Dümen tertibatları, yeke ve yatak bölgeleri
- Pervane ve şaft sistemleri
- Bow Thruster gövde ve tünelleri
- Şaft braket, kovan ve bosa yüzeyleri
- Hydrojet ve Kort Nozzle sistemleri
- Pompa gövdesi ve impeller
- Deniz suyu devreleri ve kinistin filtreleri
- Cooler ve Isı eşanjörleri
- Makina soğutma blokları ve ceketleri
- Deniz suyu alış, egzoz çıkış ve Scrubber devreleri
- Usturmaça, yüzer hortum ve sızdırmazlık elemanları

ve bunlar gibi yüzlerce uygulama alanına
sahip Belzona, bir çok Klas kuruluşunun
onayı ile olağanüstü çözümler sunar.



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İNTER-MAR
GEMİ ONARIM

Aydıntepe Mah. Güzin Sokak Gemdok San.Sit. No: 17/B 15 İstanbul - TUZLA
www.intermar.com.tr / belzona@intermar.com.tr
Tel: +90 216 392 77 42 - +90 538 406 64 32





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

ALL YOU NEED
For
YOUR ENGINE

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



BTM Teknik
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

YEDEK PARÇA

- Ana Makine Yedek Parça
- Yardımcı Makine Yedek Parça
- Dişli Kutusu Yedek Parça
- Turbocharger Yedek Parça
- Seperatör Yedek Parça
- Kompresör Yedek Parça
- Kazan Yedek Parça



TEKNİK SERVİS

- Ana Makine Yardımcı Makine Bakımları
- Dişli Kutusu Bakımları
- Recondition Hizmetleri
- Turbocharger Bakımı
- Ultrasonik Yıkama
- Endoskopik Muayene
- Devreye Alma Hizmetleri



TUZLA ATÖLYE

Evliya Çelebi Mh. Pelikan Sk.
Gıptaş Gemi Yan Sanayi Sitesi D Blok No:14
Tuzla - İstanbul / Türkiye

YALOVA ATÖLYE

Taşköprü Merkez Mah. 3. Yol
Taşköprü Sanayi Sitesi No:10
Çiftlikköy - Yalova / Türkiye

MERKEZ

Aydintepe Mh. D-100 Karayolu Cad. No:14G Tuzla - İstanbul / Türkiye

Info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

BTM Teknik

SERBEST BÖLGE

İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi
Kurşun Cad. No:5 Bodrum Kat Bölüm No: 4
Tuzla - İstanbul / Türkiye

İZMİR ATÖLYE

Metal İşleri Sanayi Sitesi
3. Cad. No:23 Kısıkköy
Menderes - İzmir / Türkiye



+90 216 447 31 91



Güzelyalı Mahallesi. Güvendik Sokak. No:2/1,34903,Pendik, İstanbul / TÜRKİYE



www.btmco.com.tr



info@btmco.com.tr

BTMCo is driving sustainable growth and innovation in the marine and industrial sectors, delivering high-performance solutions that empower businesses to thrive. With a focus on quality and reliability, we are shaping the future of these industries.

DenizTicareti



“Deniz ticareti
camiamızda refah;
bilgili, çağdaş
çalışma ile
mümkündür.”

M. ZİYA KALKAVAN

M. FATİH BALKAN

2012 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 40

ARALIK 2024

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayındır. Ayda bir yayınlanır.

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

YAYIN KURULU

BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

İDARE MERKEZİ

İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpaazarı 34427

Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE

T: +90 212 252 01 30 (8 hat / lines) +90 212 243 54 95 (3 hat / lines)

F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 2

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51

info@likyareklamcilik.com.tr

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - ayseolcay@likyareklamcilik.com.tr

Art Direktör: FATMA BAŞ - grafik@likyareklamcilik.com.tr

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENEROĞLU

reklam@likyareklamcilik.com.tr-GSM:+90 0552 442 49 59

Editörler

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul

Tel: + 90 212 280 00 09 / Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

*Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.
Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.*

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

“Güçlü Yönümüz”
Sizin
Memnuniyetiniz



Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetlerinde sahip olduğumuz tecrübe, güçlü sermaye ve ortaklık yapımızın verdiği güvenle... Her geçen gün büyüyen ve modernleşen filomuzla ülkemize, sektörümüze değer katmaya devam ediyoruz.



www.marintug.com

Geminizin Enerji İhtiyacı!

Primegen



**KİRALIK
JENERATÖR**



www.primegen.com.tr

PRIMEGEN[®]

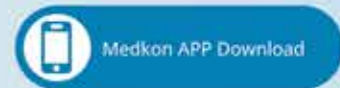
Kesintisiz güç, kesintisiz enerji

Instagram Facebook YouTube X /primegen

MEDKON
LINES



YÖNÜMÜZ
sizsiniz



İÇİNDEKİLER



14

MECLİS

MECLİS TOPLANTISI'NDA
JEOPOLİTİK VE
EKONOMİK GELİŞMELER
DEĞERLENDİRİLDİ

26

MMK TOPLANTISI

5. MÜŞTEREK MESLEK
KOMİTELERİ
TOPLANTISI'NDA SEKTÖR
SORUNLARI ELE ALINDI

12

TAMER KIRAN

GERİLİMLERİN SÜRDÜĞÜ BİR YILI
DAHA GERİDE
BIRAKIYORUZ

56

SÖYLEŞİ

ÜNAL BAYLAN
UAB DENİZCİLİK GENEL
MÜDÜRÜ

62

MAKALE

PROF. DR. MUSTAFA
İNSEL

68

COP 29

COP 29'DA DENİZCİLİK
SEKTÖRÜ

96

BALIKÇILIK

GFCM OTURUMUNDA, AKDENİZ
VE KARADENİZ'İN
GELECEĞİ TARTIŞILDI

98

LOJİSTİK

İMEAK DTO Y.K. ÜYESİ /
UTİKAD Y.K. BŞK. YRD. / DEİK
LOJİSTİK İŞ KONSEYİ BŞK.

100

DTO IMO BÜLTEN

IMO GENEL SEKRETERİ
KIZILDENİZ ÜLKELERİNİ
ZİYARET ETTİ

108

S&P

ULUÇ KEDME - KERTE
DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM
BROKERLİĞİ

FAALİYET RAPORU	22
ODADAN HABERLER	40
ŞUBELERİMİZDEN	46
SEKTÖRDEN HABERLER	70
LOJİSTİK	98
DTO IMO BÜLTENİ	100
DTO AB BÜLTENİ	102
GEMİ TUTULMALARI	106
S&P	108
YÜK İSTATİSTİKLERİ	112
ISTFIX ANALİZ	114
HURDA RAPORU	116



WE ARE **HERE TO CHANGE THE GAME**

Eskomarine and Jointtop have joined forces to offer Turkish shipowners unparalleled drydocking services in China. This collaboration allows us to provide a single quote with the flexibility to choose from leading shipyards, ensuring optimal convenience and efficiency. Unlike traditional agents, we directly contract with the owners, positioning Jointtop as the effective shipyard utilizing premier facilities for vessel accommodations.

With nearly 150 dockings annually, we leverage our strong relationships with top shipyards to secure exceptional treatment, unbeatable prices, and unmatched flexibility, directly benefiting our clients. This results in a smoother and more efficient docking process in every respect.

Eskomarine and Jointtop's expertise and extensive network guarantee high-quality service, making us the preferred choice for ship repairs and conversions in China.

Together, we offer:

Total Flexibility

Excellent Service

Unbeatable Prices

24/7 On-Site Assistance

Priority treatment in all yards as a premier client

Years of Experience that ensures quality and reliability

A single quote with multiple leading yards to choose from



The Maritime House, Aġaođlu My Office Lale Sk.
No:1 Kat: 13 Daire: 54 Ataşehir, 34746 İstanbul / Turkey
P: +90 216 688 **ESKO** (37 56) F: +90 216 688 00 37

📞 | esko.marine
🌐 | www.eskomarine.com.tr
✉ | marine@eskomarine.com.tr

Bizi
Takip
Et!



Gerilimlerin sürdüğü bir yılı daha geride bırakıyoruz...



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Jeopolitik gerilimlerin artarak sürdüğü bir yılı daha geride bırakıyoruz. Hızla değişen gündemi takip etmekte zorlanıyoruz, üstelik gelişmeler hiç iç açıcı değil. Kasım ayının son günlerinde bir anda Ortadoğu'yu unutup, yeniden Rusya-Ukrayna savaşına odaklandık. Üç yıla yakın zamandır devam eden savaşta, ABD'nin Ukrayna'ya uzun menzilli füzeslerini Rusya topraklarını vurmak için kullanma izni vermesiyle çatışmalar tırmanmış durumda. Rusya'nın da bu hamleye karşı nükleer silah kullanma doktrinini değiştirmesi başta Avrupa olmak üzere tedirginliğe neden oldu.

Sorunlu diğer bir alan olan Orta Doğu'da, Lübnan'da güç de olsa sağlanan ateşkesi her ne kadar İsrail Ordusu ihlal etse de tam bölge biraz nefes aldı derken, bu sefer dokuz yıl süren şiddetten sonra dört yıldır ciddi bir çatışmanın yaşanmadığı Suriye'de iç savaş yeniden hareketlendi. Bölgedeki gruplardan biri, İdlib üzerinden Suriye ordusuna karşı başlattığı saldırıda Halep'i ele geçirdi. Ülkedeki diğer

silahlı grupların askeri manevraları komşu ülkeyi yeniden savaş ortamına soktu. Türkiye'nin, krizin olabildiğince diplomasi yoluyla sona erdirilmesi için yoğun çaba harcadığını izliyoruz.

Dünyanın başat aktörlerinden ABD'de ise her şey, devlet başkanı seçilen Donald Trump'un görevi devralacağı 20 Ocak'a endekslenmiş görünüyor. Çantasında yüksek gümrük tarifeleri ve kota kısıtlamaları ile gelen Trump'ın, daha önceki başkanlık döneminde attığı adımların daha fazlasını atmaya hazırlandığını görüyoruz. Netice itibarıyla jeopolitik gerilimlerin yanı sıra, uluslararası ticaret ve yatırımları kısıtlayan korumacı tedbirler ve teknoloji savaşlarının öne çıkacağı bir 2025 yılının bizi beklediğini söylemek yanlış olmayacak. Bu karmaşa ortasında ülkemize baktığımızda uygulanan sıkı para politikasının meyvelerini vermeye başladığını görüyoruz. Enflasyondaki düşüşe paralel gelecek yılın ikinci yarısından itibaren ekonomik aktivitenin ivme kazanacağını değerlendiriyoruz.

Küresel denizcilik sektörü de 2024 yılında toparlanma ve büyüme sürecine girdi. Ancak politik gelişmeler ve küresel ekonomik kriz beklentileri nedeniyle daha dikkatli hareket edilmesi gerekiyor. Gemi siparişlerinde azalma ve navlun fiyatlarındaki dalgalanmalar, büyümeyi sınırlayan unsurlar olarak önümüze çıkıyor.

Türk denizcilik sektörü 2024 yılında büyüme ve dönüşüme odaklanırken, 2024 yılı itibarıyla Türk denizciliğinin taşıma kapasitesi dünyanın en büyük filosunu kontrol eden ülkeler arasında 52 milyon DWT ile 11. sıraya yükseldi. Ayrıca ülkemizin, Asya ve Avrupa arasında stratejik bir köprü konumunda bulunarak, yıllık 12 milyon TEU üzerinde konteyner işlem hacmi ve 600 milyar doları aşan dış ticaret hacmiyle lojistik ve deniz taşımacılığında önemli bir merkez olduğunu hatırlatmakta fayda görüyorum.

Bir yılı daha tamamlarken, Deniz Ticaret Odası yönetimi olarak her zaman daha iyisini başarma sorumluluğuyla, var gücümüzle çalışmaya devam ediyoruz. Aynı azim ve kararlılıkla önümüzdeki yıl da çalışmalarımızı

devam ederken, hiç şüphesiz Denizcilikte İklim Değişikliği Tedbirleri" ve buna bağlı gelişmeler çok yakından takip edeceğimiz gündem maddelerimizden biri olacak. Malumunuz denizcilik sektörü sürdürülebilirlik hedeflerine bağlı kalarak çevre dostu teknolojilere ve alternatif enerji kaynaklarına yönelmek zorunda... Acımasız bir rekabetin sürdüğü küresel denizcilik arenasında bu kaçınılmaz dönüşüm için sektörümüze devlet desteğinin artırılması ve özel teşvik programlarının yaratılması hususunda çalışmalarımızı sürdüreceğiz.

Sektördeki nitelikli iş gücü eksikliğimiz de bir diğer önemli konumuz... Deniz Ticaret Odamız denizcilik eğitiminin geliştirilmesi için önemli destekler sağlıyor. Bu kapsamda 2024 yılı itibarıyla göz bebeğimiz Piri Reis Üniversitemizin, göreve geldiğimiz 2018 yılında devraldığımız tüm banka kredisi vb. finansal borçlarının geri ödemesini bitirdik. Üniversitemiz artık gayet sağlıklı bir mali yapıyla yoluna devam etmektedir. Yine Türk denizciliğine hizmet eden lise, yüksek okul ve fakültelerin ihtiyaçlarına yönelik 100 milyon lirayı geçen bir katkı sağladık. Denizcilik eğitimine katkılarımızın 2025 yılında da devam edeceğini belirtmek isterim.

Şüphesiz yeni yılda da üyelerimizin sorunları ve taleplerini ilgili kurum ve kuruluşlara ileterek, takipçisi olmaya ve çözmeye çalışmaya kararlılıkla devam edeceğiz. Ülkemizin geleceğine güvenerek bir yandan üyelerimizin dertlerine derman ararken, diğer yandan iş, aş üretecek imkanlar sağlamaya çalışarak, sektörümüzün ülkemizin refahına verdiği katkıyı yükseltmek en önemli hedefimiz olacak.

Netice itibarıyla denizcilik sektörümüzün 2025 yılında dünya ekonomisindeki belirsizlikler, jeopolitik riskler ve kendi yapısal sorunları gölgesinde, istikrarlı bir büyüme politikası izlemek zorunda olduğunu vurgulamak isterim. Geleceğe umutla bakarken, 2025 yılının denizcilik sektörümüze, ülkemize ve tüm dünyaya mutluluk, barış ve huzur getirmesini diliyorum, herkesin yeni yılını içtenlikle kutluyorum. Kalın sağlıcakla...



NETSHIP
AGENCY & CHARTERING CO.

**YOUR
TRUSTED PARTNER
IN TURKIYE**

CELEBRATING 20 YEARS OF
FULL RANGE AGENCY SERVICES
ACROSS ALL TURKISH PORTS AND STRAITS

NETSHIP.ORG

MECLİS TOPLANTISI'NDA JEOPOLİTİK VE EKONOMİK GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Kasım ayı Olağan Meclis Toplantısı, 8 Kasım Cuma günü Sapanca'da yapıldı. Toplantıda gazeteci Metehan Demir ve DTO Ekonomi Danışmanı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu birer sunum gerçekleştirdi.



KAŞİF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Olağan Aylık Meclis Toplantısı, DTO Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nın da icra edildiği bir toplantı maratonuyla birleştirilerek 8 Kasım Cuma günü Sapanca'da yapıldı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın açılış konuşması ile başlayan toplantı, İMEAK DTO Meclis Kâtip Üyesi Kaşif Kalkavan'ın vefat haberlerini okuması ve vefat edenlerin ailelerine başsağlığı ve sabır dilenmesiyle başladı. Kaşif Kalkavan'ın okuduğu isimler şöyle: "Odamız üyesi Senak Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. ortaklarından, yine odamız üyesi YKG Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. sahibi Hasan Ufuk Göleç'in babası Yusuf Kemal Göleç; odamız üyesi Kaptan Denizcilik Ticaret A.Ş. kurucusu ve ortağı, şirket

ortaklarından Deniz Beliz Eroğlu'nun babası, odamız meclis üyesi Sayın Ersoy Eroğlu'nun kayınpederi Ayhan Öztürkkan vefat etmişlerdir. Merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine, odamız ve camiamız adına başsağlığı dileriz."

Ardından Başaran Bayrak ek bir gündem maddesinin olduğunu, bu maddenin oylamaya sunulduktan sonra gündeme geçileceğini belirtti. Oylamaya sunulan ek maddeyi yine Meclis Kâtip Üyesi Kâşif Kalkavan okudu: "Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye ait, toplam itibari değeri 5 milyon TL olan ve 10 milyon Amerikan Doları bedel karşılığında satışa sunulan 500 bin adet B grubu %20 oranında hissenin, şirket ana sözleşmesinin 7'nci maddesinde yer alan mevcut ortakların



TAMER KIRAN

ön alım hakkı kapsamında odamızca satın alınması için şirket yönetim kuruluna bildirimde bulunulması." Maddenin gündeme alınması oy birliğiyle kabul edildi. Gündemin ikinci maddesi üyelerin adreslerine gönderilen 03.10. 2024 tarih ve 25 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Zabıtlar oy birliğiyle onaylandı.

TAMER KIRAN: "HAZIR OL CENGE EĞER İSTER İSEN SULH-Ü SALÂH"

DTO Yönetim Kurulu'nun ekim ayı faaliyetlerinin videolu sunumundan sonra, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye gelerek konuşmasını yaptı. Kasım ayı Meclis Toplantısı ve yılda iki kez yapılması zorunlu olan Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nın ikincisini Sapanca'da gerçekleştireceklerini

aktararak konuşmasına başlayan Kıran, bu iki toplantı vesilesiyle üyelerle bir araya gelme, dostluk ve muhabbeti geliştirme imkanı sunmayı amaçladıklarını ifade etti. Kıran; Ankara Kahramankazan'daki Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TUSAŞ) tesislerine bölücü terör örgütü mensuplarınca düzenlenen hain saldırıya dikkat çekerek şehitlerimize Allah'tan rahmet, yaralılarımıza acil şifalar diledi. Tamer Kıran; "Yerli ve milli savunma sanayimizin son dönemde elde ettiği başarılar Türkiye'yi dünyada bu alanda söz sahibi ülke konumuna yükseltmişken gerçekleştirilen bu saldırıyı manidar bulduğumu da belirtmek istiyorum.

Cumhuriyetimizin kurucusu büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün ifade ettiği, dış politikamızın da temel dayanağı olan yurttan sulh cihanda sulh ilkesine kuşkusuz hepimiz sıkı sıkıya bağlıyız. Ancak bulunduğumuz coğrafya başta olmak üzere dünya hızla büyük bir savaş ortamına giderken barışı korumanın mutlak şartının ibretlik 'Hazır ol cenge eğer ister isen sulh-ü salâh' sözünden geçtiğini de aklımızdan çıkartmamamız gerektiğini düşünüyorum. Güçlü bir ülke olarak istiklalimizi ve istikbalimizi korumak için güçlü bir savunma sanayine sahip olmak mecburiyetinde olduğumuzu bir kez daha vurgulamak istiyorum" dedi.

Kıran, her ay meclis toplantılarında yaptığı küresel gelişmeler ve ekonomik konulardaki değerlendirmeyi de toplantıya konuk olarak katılan gazeteci Metehan Demir ve İMEAK DTO Ekonomi Danışmanı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu'na bırakmayı tercih ettiğini söyledi ve küresel denizcilik piyasalarına dair değerlendirmelerde bulunarak konuşmasını şöyle sürdürdü: "Özellikle konteyner taşımacılığının desteğiyle 2024 yılının kabul edilebilir seviyelerde geçtiğini birçok segment için söylememiz gerekiyor. Kızıldeniz'de ticari gemilerin karşı karşıya kaldığı güvenlik sorunu nedeniyle yaşanan aksaklıklar sonucunda küresel deniz ticaretinin bu yıl ton/mil cinsinden yani mesafe uzaması nedeniyle %6 oranında büyüyerek 2010 yılından beri görülen en hızlı



büyüme gerçekleştirmesi bekleniyor. Kızıldeniz'deki sorun belirsizliğini korurken, 2025 yılında durumun normale dönmesi halinde – ki Amerika seçimleri de etken olabilir – küresel deniz yolu ticaret hacminin ton mil cinsinden gerileyerek tonaj olarak yıllık %1,9'luk bir büyüme göstermesi öngörülmekte.

Bu sorunun devamı halinde ise bu büyümenin tonaj bazında %2,5-3 oranında olma olasılığı var. Bu arada bir yandan Kızıldeniz'deki olumsuzluklar, diğer yandan yeşil dönüşüm regülasyonları gemi talebindeki artışı da desteklemeye devam ediyor. 2024 yılında ocak-ekim ayları arasında dünyada 136,1 milyon DWT kapasiteli 1910 gemilik yeni inşa sözleşmesi gerçekleştirilerek yeni bir rekora imza atıldı.

Hakikaten hiç beklenmedik seviyede büyük bir siparişe imza attı dünyada armatörler. Bununla birlikte son veriler her iki ticari gemiden birinin inşasının Çin tersanelerinde gerçekleştiğini, Çin'in halihazırda dünyanın en büyük gemi inşa ülkesi olmaya devam ettiğini gösteriyor. Birkaç yıl öncesine kadar sıralama Kore, Japonya, Çin şeklindeydi ama Çin liderliği aldı ve herhalde bundan sonra da kimseye bırakmaz gibi gözüküyor. Tabii siparişler böyle geldiği için yeni inşa gemi fiyatlarında da yaklaşık yılbaşından beri %7.7'lik bir artış olduğunu da söylememiz gerekiyor."

"YÜZDE 20'LİK KDV YÜKÜ KÜÇÜK TEKNE ÜRETİCİLERİ AÇISINDAN ZOR"

Sektörel konulardaki gelişmelerden de bahseden Tamer Kıran, Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın "Katma Değer Vergisi Genel Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ" in 31 Ekim'de Resmî Gazete'de yayımlandığını, tebliğ değişikliğiyle KDV kanunu 13a'da belirtilen deniz araçlarının imal ve teslimiyle 13b'de belirtilen liman hizmetlerinde istisna kapsamına ilişkin yeni bazı düzenlemeler yapıldığını, tebliğdeki değişikliklerin sirküler ile üyelere duyurulduğunu; özellikle 24 metre altında deniz aracı inşa eden tersaneler, yat inşacıları ve çekek yerleri açısından sıkıntı yaratacak KDV uygulamasının geri geldiğini; yaptıkları çalışmalar ve görüşmelere rağmen ikna edici olmayı başaramadıklarını söyledi. Kıran, pandeminin ardından özellikle İzmir çevresinde birçok küçük tekne üreticisinin ortaya çıktığını; bu üreticilerin %20'lik KDV yükünü taşıyarak tekneleri inşa etmeleri ve satmalarının kolay olmayacağını, yine de pes etmeden çalışmaya, konuşmaya devam ettiklerini vurguladı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın hazırladığı "Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik Taslağı"na ilişkin DTO'nun görüşlerinin de talep edildiğini belirten Tamer Kıran, denizcilikle ilgili STK'lar ve firmalardan gelen görüş, öneri, teklif ve

değerlendirmelerin yanı sıra DTO'nun 14 maddedeki öneri ve tekliflerinin Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne iletilmesini ifade etti. Kıran; "Gönderdiğimiz görüşlerin mümkün olduğunca dikkate alınmasını arzu ediyoruz. Çünkü tecrübemiz olan, bildiğimiz bir konu. Dolayısıyla görüşlerimizin o anlamda fayda sağlayacağını inanıyoruz. Onun takipçisi de olacağız. Ayrıca ilk defa bir şey yaptık.

Normalde meslek komitelerinden ve üyelerimizden gelen görüşleri toplar, yönetim kurulunda süzgeçten geçirir ve sonrasında gerekirse iletiriz. Ama konu çok hassas olduğu için ve görüşlerin her birini odamız görüşüne ek yaptık ve dedik ki üyelerimizden gelen görüşler bunlardır, bu şekilde bilginize arz ediyoruz" şeklinde konuştu. Tamer Kıran şöyle devam etti:

"Biliyorsunuz Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ yayınlanmış, bir kanun değişikliği olmuştu ve yolcu motorlarında yolcu başına sigorta yapma mecburiyeti üst sınırı 250 bin SDR'den 100 bin SDR'ye düşürülmüştü. Aldığımız bilgilere göre üyelerimiz bu tebliğden çok memnun değil. Ancak mevcut sigorta bitene kadar devam eder, bittiğinde yenisi devreye girer demişler. Poliçeyi yarıda kesip yeni bir poliçe yapmak sigortacılık mantığı ile örtüşmeyen bir şey olduğundan, sigorta poliçelerinizin bitiminde bunu yapabiliyor olmanız makuldür diye düşünüyoruz.

Önemli olan yenileme günü geldiğinde 250 bin SDR'den 100 bin SDR'ye düşmenin neticesinin prime yansımaları sağlamaya çalışmanız. Beklediğiniz kadar bir iyileşme olmayabilir. Ancak bir iyileşme olması mutlaka beklenmektedir diye duyuyorum ilgili arkadaşlarımızdan. Yani olmaz diyerek kestirip atmamalız."

"BİZE HER ZAMAN İLHAM VEREN MUSTAFA KEMAL ATATÜRK"

Konuşmasının sonunda 10 Kasım'da Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü vefatının 86'ncı yıl dönümünde saygıyla yâd edeceklerini hatırlatan Tamer Kıran, "Türkiye Cumhuriyeti'ni miras bırakan

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün fikir ve düşüncelerini kendimize kılavuz edinerek, bu eşsiz ülkenin her geçen gün daha da gelişmesi, ilerlemesi için elimizden gelen gayreti göstermeli, ülkemizi daha aydınlık yarınlara taşımalıyız" dedi ve "bize her zaman ilham veren" Mustafa Kemal Atatürk'ü, sevgi, saygı, rahmet ve şükranla andı.

Tamer Kıran'ın ardından kürsüye gelen gazeteci Metehan Demir "Son Gelişmeler Işığında Bölgesel Riskler" başlıklı bir sunum gerçekleştirdi. Önce şehitlerimize Allah'tan rahmet dileyen Demir, 10 Kasım nedeniyle bir bilgi notu paylaştı ve 1 Ocak'tan beri Selanik'te Atatürk'ün doğduğu evi 450 bine yakın kişinin ziyaret ettiğini ve bunun çok gurur verici olduğunu söyledi.

METEHAN DEMİR: "AMERİKA İÇİN KENDİ MENFAATİ HER ŞEYDEN ÖNCE GELİR"

Konuşmasında tamamen gerçeklere yer vereceğini vurgulayan Demir, "Demirel'e memleket nasıl diye sorduklarında, 'Tek kelimeyle cevaplarsam, iyidir. İki kelimeyle cevaplarsam, iyi değildir' derdi. Rahmetli şu anda hayatta olsaydı bu soruyu muhtemelen üç kelimeyle 'Hiç iyi değildir' diye yanıtlardı" dedi ve 5 Kasım'da ABD'de yapılan başkanlık seçimlerini değerlendirerek sunumuna başladı: "Amerikan seçimine iki açıdan bakacağız. Bir: Taç giyen baş akıllanır mı? Donald Trump daha önce taç giydi ve baş akıllanmadı. Ne kadar akıllanabilir? Biraz tecrübesini yansıtabilir. Ama Trump'ın 24 saatte Rusya-Ukrayna Savaşı'nı bitireceğim demesi nafil. Elbette deniz ticareti açısından savaşın bitmesi sizler için çok önemli. Ancak Amerikan pragmatik sistematiğinde deniz ticaretinde, uluslararası ticarete kazandığı gelire baktığınız zaman Amerika için kendi menfaati önce gelir. Amerika her şeyi şöyle görür: 2 artı 2 dörtse, ben ikiysem bana iki lazım. O arada projekte ona kim lazımsa onunla çalışır. Yaratıcı kaos teorisine göre bir sistematiği anlamak için yaratıcı kaosa, orada bu işten kimin kazandığına bakmak lazım. Mesela Rusya-Ukrayna Savaşı'nı kim kazandı? Amerika çoktan



METEHAN DEMİR

kazandı. Muazzam bir hasar verdi Rusya'ya. Ukrayna'yı uydu devleti haline getirdi. Batı'yı zayıflattı. Almanya gibi bir ekonomik devi sarstı. Elinizdeki silahları Rusya'ya karşı kullanılsın diye Ukrayna'ya gönderin dedi. O sırada bende fazla silahlar var, satayım dedi. Enerji fiyatlarıyla oynadı. Rusya, Çin'e ve Hindistan'a yaklaşırken onları farklı yerden sıkıştırmaya çalıştı. Dünya enerji dengeleriyle oynadı. Amerika o kadar farklı yapıya vurdu ki bu yaratıcı kaosun bir süre daha devam etmesini isteyebiliyor. Bir görünen açıklamalara bakmak lazım, bir de perde arkasındaki menfaatlere. Yıllardır Suriye'de bu kriz biter diyenlere de bitmez diyorum. Orada da yaratıcı kaosun baş mimarı Rusya. Rusya ister mi Suriye'deki belirsizliğin, kaotik durumun bitmesini? Biterse Doğu Akdeniz'deki hareket kabiliyetini kaybeder. Çok karmaşık bir denklem var, ama Trump ciddi bir mahalle tüccarı olduğu için bizi hoş tutup idare eder. Öte yandan Trump, Çin'i biraz baskılayabilir. Çin meselesini de Türkiye'de yanlış anlıyoruz. Geçen sene Husi saldırılarını Rusya ve Çin ayrı bir eksende yürütür, kendilerini kurtarırlar demiştim. Nitekim Mart'ta Rusya ve Çin perde arkası görüşmelerle, bunları çeşitli alanlarda destekleme sözünü vererek kendi gemilerinin vurulmaması sözünü aldılar ve yüzde 90 üzerinde bir başarı sağladılar. Ve Husiler de Kızıldeniz

ve Aden üzerinden geçebileceklerini, Rusların ve Çinlerin sıkıntı yaşamayacaklarını söyledi. Yani yine perde arkasında bir oyun var. Bu da bizim ekonomik gelişmeleri, siyasi perspektif açısından korumamızın ne kadar kritik olduğunu bir kere daha gösteriyor.”

“ÇİN PRAGMATİK VE AKILLI HAREKET EDER”

Çin için özel bir parantez açan ve Trump'ın Çin'le ilgili yaklaşımının sertleşebileceğini belirten Demir, 2014'te Rusya'nın Kırım'ı ilhakı ile başlayan sürecin başından itibaren Çin'in laboratuvar olarak bölgeyi izlediğini; Rusya'nın Kırım ve Ukrayna'yı alması halinde Batı'nın tepkilerini gözlemlediğini; öte yandan Batı'nın bir şey yapmayı topu çevirdiğini gördüğünü açıkladı. Çin'in aynı projeksiyonu Tayvan'a uygulama ihtimalinden bahsederek bunun Çin'in saplantılarından biri olduğunu; Çin'in pragmatik bir yaklaşımla sert gibi görüldüğünü ama akıllı hareket ettiğini; Amerika'nın da Çin'e dair şüpheleri bulunduğunu ifade etti ve şunları söyledi: “Çin'i 10-12 yıllık bir süre içinde Tayvan'ı ilhak etmeye yönelik ya da daha agresif bir politikaya yönelik bir tavır içinde bulabiliriz. Trump geldiğinde Rusya'yla ilgili dizginleri ekonomik ve ticari pragmatik açılardan rahatlatılabilir. Kendisinin de menfaat ve fayda sağlayabileceği, faydalı bir kaotik sürecin içine sokabilir. Savaş bitiyor diyerek de yavaş yavaş vanaları gevşetir; petrol alır, doğalgaz alır, malları satar. Yakın zamanda Moskova'ya gittiğimde ciddi bir altyapı olduğunu gördüm. Bunlar buraya geri gelecek diye düşündüm. Trump her şeyi şirket gibi yönettiği için Rusya ile ilgili pragmatik bir açılım olabilir. Askeri bölümü idare edelim, ama perde arkasında Rusya ile Amerika arkasında iş birlikleri söz konusu olabilir. Çünkü Putin de çok akıllı”.

“TÜRKİYE-AMERİKA İLİŞKİSİ AYNI İNİŞ ÇIKIŞLARLA DEVAM EDER”

Demir, Amerika'nın İsrail'e bakışını ise İsrail meselesinin aynen devam edeceği; Trump'ın damadı Jared Kushner dahil İsrail lobisinin Amerika'da çok



kuvvetli olduğu sözleriyle yorumladı. Amerikan başkanlığı seçimlerini Trump'ın kazanmasının ise Türkiye açısından büyük değişiklikler getirmeyeceğini; ancak Trump'ın önceki dönemde kat sayı artırımlarıyla F35'i elimizden almak, cumhurbaşkanına hakaretimiz bir mektup yazmak gibi tavırlarla Türkiye'ye zarar vermektan çekinmediğini hatırlattı. Türkiye'nin Trump'ı idare etme politikası güdeceğinin, Türkiye ile Amerika arasında uzun yıllardır devam eden inişli çıkışlı ilişkinin süreceğinin altını çizdi. Metehan Demir şöyle devam etti: “Cumhuriyetçiler geldi, Türkiye için beyaz bir sayfa açılacak diye sevinenler var. ABD'de 435 sandalyeli Temsilciler Meclisi ve 100 sandalyeli Amerikan Senatosu var. Trump ikisinde de ciddi bir başarı elde etti ama aralarında Türk kurumlarına karşı güven bunalımı yaşayanlar mevcut. Bu durumu düzeltmek için yıllarca lobi faaliyetleri yapıldı. Ama bir sonuç alınamadı. Zaten ilk kırılma Irak Savaşı için verilen ret tezkeresiyle oldu. Ondan beri dikiş tutmadı. Tabii bu Amerika'nın istediğini yapmak zorundayız anlamına gelmiyor ama İsrail ile ticaretimizin mayıs itibarıyla sifıra inmesi, Gazze konusundaki yüzde yüz haklı söylemlerimiz... Dolayısıyla bugünden yarına Trump döneminde çok parlak şeyler beklemeyelim”. Demir, Türkiye'de erken seçim beklentisini ise 2025 Haziran ayına kadar seçim olmayacağı, mantıken 2026'da seçimin konuşulacağı şeklinde yorumladı.

Seçim dedikodusunun bile piyasayı kilitlenmesine, nakit akışının durmasına, korumacı sisteme geçilmesine neden olacağını; seçim dedikodularının çoğu zaman borsa spekülâtorleri tarafından ortaya atıldığını, dolayısıyla dikkatli olunması ve frene basıp dedikodular karşısında kontrollü davranılması gerektiğini söyledi. Metehan Demir konuşmasının sonunda kendisine yöneltilen soruları cevapladı.

“İSRAIL'İN AGRESİF TAVRI DEVAM EDECEK”

Soru-cevap bölümüne geçildiğinde Demir'e ilk olarak Tamer Kıran tarafından ABD'deki başkanlık seçimlerinin ardından Amerika'nın İsrail'e ilişkin tavrının ne olacağı soruldu. Demir soruyu “Biden döneminde de, Trump döneminde de Amerika'da İsrail lobisi çok güçlü. Zaten Netanyahu, Trump için ‘Bu geri dönüşü yürekten kutluyorum’ şeklinde bir açıklama yaptı. Netanyahu için neredeyse can simidi gibi kendisi. Ama İsrail'in bir hedefi var. Güney Lübnan'ı ve Suriye'nin kendisine bakan tarafını, Golan Tepelerini kontrol altına almak. Bundan üç hafta önce İsrail, Golan Tepeleri'ndeki mayınları temizlemeye başladı. Golan Tepeleri'ndeki mayınları temizlemek demek, İsrail'in Suriye'ye de fiziki temasının yavaş yavaş olabileceğini gündeme getiriyor. İsrail'in fiziki olarak bize saldırması mümkün değil, ancak Suriye'nin güneyinden kara temasıyla Türkiye'ye istedikleri kadar paramiliter birlik, teknik destek, askeri

malzeme, mühimmat aktarabilirler. Şu an Türkiye, Suriye ve Irak içinde iki ila üç tugay tutuyor. Türkiye gerçekten çok güçlü bir ülke. Bu kadar badireye rağmen ayakta durmak, aslan gibi de mücadele etmek... Keyfimizden de o bölgede durmuyoruz ki, bu Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin 50'nci maddesi uyarınca meşru müdafaa hakkından dolayı duruyoruz" şeklinde cevapladı.

"HER ÜLKENİN BASILACAK BİR DÜĞMESİ VARDIR"

DTO Meclis Üyesi Yaşar Naiboğlu ise Türkiye'nin Suriye politikasını nasıl yorumladığını sordu. Demir, başından beri Türkiye'nin Suriye'ye bir barış teklifi götürmesini yanlış bulduğunu, çünkü Suriye'nin ağababasının Rusya olduğunu ve Rusya'nın Türkiye ile Suriye'nin yakınlaşmasını ve barışmasını hiçbir zaman istemeyeceğini, bunun menfaatlerine ters düşeceğini söyledi.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak da Devlet Bahçeli'nin Abdullah Öcalan'a ilişkin çıkışına istinaden "Kürt sorununda öne çıkan başka güçler, başka etkenler var. Hal böyleyken Bahçeli'nin böyle bir atak yapması, kendi tabanında infial yaratma riskini bile göze almasının nedeni ne olabilir?" diye sordu. Demir şu şekilde yanıtladı: "Her ülkenin karşısında bir dış mihrak, her ülkenin bir basılacak bir düğmesi vardır. Önemli olan o düğmeye bastırmayacak kadar güçlü olmak, adam elini uzattığı zaman o elini tutmak. Ama biz Türkiye'de ne yapıyoruz? Al bak düğmeyi sen görmedin, masanın altında, gel bas diyebilecek kadar bazen kendimizden geçiyoruz hatalar yaparken. Bunu yapmamamız lazım. Devlet Bey çok akıllıdır. Bazı şeyleri de görür. Ama günün sonunda Öcalan'ı da getirip onun istediği şartlarda ortamı ona sağlar. Kendi başladıysa gerekirse kapıyı kapatma anlamında kendi bitirir."

"GÖÇMENLERİN %72'Sİ GELDİĞİ ÜLKEDE KALİYOR"

Demir'e yöneltilen sorulardan biri de Afganistan ve Suriye'den Türkiye'ye gelen göçmen meselesiydi. Göçmen meselesinin önümüzdeki dönemde

bizi bekleyen en önemli sorunlardan biri olduğunu, göçmenlerde doğum oranlarının tedirgin edici boyuta ulaştığını söyledi ve bunu "göç kaosu" teorisiyle açıkladı. Demir şunları söyledi: "Göç kaosu teorisi der ki bir ülkeye zarar vermek istiyorsan 25, 35, 40, 45 ila 50 yıllık periyotlarda o ülkeye göçmen göndereceksin. Sonrasında göçmenler o ülkenin nüfusunu domine etmeye başlayacak. Şu an Kilis'te Suriyelilerin nüfusta oranının daha yüksek olduğunu biliyorsunuz. Bu durum Türkiye'de huzursuzluk yaratıyor. Afgan, Nijeryalı, Türki Cumhuriyetler nüfusları da fazla. Avrupa işine yarayan göçmeni alıyor, gerisi bizde. Bunlar geri gider mi? Asla gitmeyecek. Çünkü Birleşmiş Milletler istatistiklerine göre gelen göçmenlerin %72'si geldiği ülkede kalıyor."

ERHAN ASLANOĞLU: "GLOBALLEŞME İVME KAYBEDECEK"

Gazeteci Metehan Demir'in ardından Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu grafikler eşliğinde "Türkiye ve Dünya Ekonomisi; Göstergeler ve Gelişmeler" konulu bir sunum yaptı. Sunumun başında ABD'deki başkanlık seçimlerini ayrıntılı olarak değerlendiren ve Trump'ın başkan seçilmesinin bilinmeyen ve bilinen sonuçlar doğurduğunu söyleyen Aslanoğlu, bilinen sonuçları şöyle sıraladı: "Küresel ekonomi daha korumacı hale gelecek. Globalleşme biraz daha ivme kaybedecek. Bölgeselleşme öne çıkacak. Gümrük vergileri artacak. Tarifeler, kotalar gelecek. Dünya ekonomisinin ortalama büyüme hızı ve ticaretin büyüme hızı negatife düşecek. Uzak yol ticareti yerine daha yakın bölgelerdeki ticari hareketlilik artacak." Trump'ın ilk döneminden hareketle Çin'e karşı korumacı tavrını şiddetlendireceğini, bunun boyutunu kestirmenin güç olduğunu, en uç noktaya kadar gidebileceğini belirten Aslanoğlu, Avrupa'ya karşı ticaret savaşı fikrinin de uygulamaya gireceğini belirtti. Bu agresif tavrın altındaki en önemli sebebi de Trump'ın dış fazla veren tüm ülkeleri rakip olarak görmesiyle açıkladı. Aslanoğlu konuşmasının devamında Avrupa'yı mercek altına aldı ve şunları söyledi: "Avrupa yaşlı nüfusu nedeniyle iç talebi



PROF. DR. ERHAN ASLANOĞLU

zayıf, dış taleple büyüyen bir ekonomi. Çin zayıfladığı için Avrupa'nın büyüme hızı zayıflamaya başlamıştı. Şimdi Amerika'nın müdahaleleri Avrupa'nın büyüme hızını biraz daha yavaşlatacaktır. Avrupa'nın yavaşlaması bizim için iyi bir haber değil, çünkü ihracat pazarımız. Ama şu anda Türkiye'nin yaşadığı enflasyon, Avrupa büyüye bile bundan ne kadar faydalanabiliriz bu pahalılıkta, burası büyük bir soru işareti. Yani etkisi sınırlı olur. Avrupa'yla ilgili bir nokta da şu: Rusya-Ukrayna savaşı muhtemelen bitecek. Ukrayna kaybeden olacak. Rusya taleplerine, hedeflerine ulaşacak. Ama bu Avrupa'nın kendisini savunamamasını, istediğini yapamamasını daha fazla sorgulamasına yol açacak. Avrupa siyasetini engelleyecek. Biz kendimizi nasıl savunacağız? Amerika bizi engelleyince ekonomimiz aşağı gidiyor, nasıl kendimize yeterli olacağız sorusunu daha çok soracak. Belki Avrupa'yı daha iyi bir yere götürür bu tartışma. Almanya'da başladı. Avrupa'nın siyasetinde bir değişim beklemeliyiz. Avrupa'da Trump'a benzer bir eğilim de var. Bir siyasi görüşme olma ihtimali artıyor."

"ABD BÜYÜMEYİ DESTEKLEYECEK, AMA BÜTÇE AÇIĞI ARTACAK"

NATO yerine başka bir güvenlik savunma sistemi kurmak gibi çabaların da



gündeme gelme ihtimali bulunduğunu ekleyen Aslanoğlu, bunun Avrupa'nın iç sorunlarına daha fazla odaklanmasına ve Avrupa ile ilgili yaşadığımız vize, Gümrük Birliği Anlaşması'nı güncelleme gibi meselelerin ötelenmesine yol açacağını ifade etti. Öte yandan Trump'ın Rusya'yla ilişkilerini düzeltmesi halinde de savaşın bitmesiyle Türkiye-Rusya ilişkilerinde daha olumlu bir tablonun gündeme gelebileceğini; bunun ihracata, turizme olumlu yansımaları olabileceğini kaydetti.

Bir diğer önemli noktanın da Trump'ın dünyayı yavaşlatıp içeriği güçlendirme hedefi doğrultusunda vergi indirimiyle ABD'de iç büyümeyi hızlandırması olacağını vurguladı. Erhan Aslanoğlu; "Amerika'da yatırım tavsiyesi olarak ya evde kal, ya da dışarıya yatırım yap derler. Şu anda ABD'den gelen bütün raporlar dışarı gitme, içeride yatırımı yap, işini burada gör şeklinde. O yüzden Amerika büyümeyi destekleyecek. Ama bütçe açığı artacak. Cumhuriyetçiler savunma harcamalarını her zaman artırır. Amerika'da büyük bir altyapı ihtiyacı var. Buna yönelik harcamalar artacak. Bu orta vadede daha büyük bir sorun getirmeye aday. Ama kısa vadede iki sonucu var. Bir tanesi Amerika'nın büyümesini destekleyecek. Ama bir taraftan da enflasyonla ilgili aşağı yönü hafifçe yukarı çevirebilir. Bir buçuk aydır Amerika'da faizler yukarıya gidiyor. Yukarılarda

kalmaya devam edecek, hatta bir süre daha yükselecek. Türkiye'nin borçlanma maliyeti açısından bakıldığında maalesef çok iyi bir haber gibi değil" dedi.

"AVRUPA'NIN BÜYÜME HIZI DÜŞÜŞTE"

Daha sonra makro ekonomi konularına değinen Aslanoğlu, IMF'in son Ekonomik Görünüm Raporu'na göre dünya ekonomisinin 2025'teki büyüme hızının önceki rapora oranla 0,1 değerinde düşürüldüğünü; Amerika'nın büyüme hızının 2,2 tahmin edildiğini (önceki raporda 1,9 olan değer 0,3 oranında yüksek), Avrupa'nın ise 1,2'ye düşürüldüğünü belirtti. Aslanoğlu şöyle devam etti: "Avrupa'nın büyüme hızı 0,3 oranında aşağı revize edilmiş. Bütün öncü göstergeler buna işaret ediyordu. Almanya başta olmak üzere Avrupa beklendiği gibi gitmiyor, büyüme hızı aşağı doğru gidiyor. Ama Amerika beklenenden iyi gidiyor. Bu tahminlere yansımış durumda. Bu Avrupa'nın faiz indirimi ve ekonomiyi destekleme konusunda daha çok çaba içinde olacağını gösteriyor. Ama Trump'ın koyduğu vergiler, vesaireler ile bu büyümeyi bile arayabilecekleri bir tablo olabilir. En fazla zayıflayabilecek yerlerden biri Rusya öngörüyoruz.

Trump sonrası bu tahmin biraz yukarı revize edilecek muhtemelen. Yaptırımların azalması Rusya'yı biraz toparlatır. Hindistan en iyi büyüyenlerden, orası

da yavaşlıyor ama. Özetle dünyanın üç büyük ekonomisi Amerika, Avrupa, Çin. Yanlarına Hindistan ve Japonya'yı da koyalım. Bunlar dünyayı götüren motorlar. Amerika iyi, ama Çin, Avrupa zayıf. Hindistan fena değil, Japonya ortarlarda. Yani motorlarında ikisi sağ, ikisi sola yatıyor. Biri ağır basarsa, diğer tarafı çekebilir. Beş güdümlü giden bir dünya yok. Dolayısıyla gidişat güçlü bir büyüme ya da dünya resesyona gidiyor.

Ama şu andaki tabloda büyüme var." Aslanoğlu IMF'in dünyadaki küresel ekonomi politikalarına ilişkin Belirsizlik Raporu'nda da (Uncertainty Index) belirsizlik vurgusunun devam ettiğini belirterek, bunun risk priminin ve oynaklığın yüksek olması anlamına geleceğini ifade etti ve iş dünyasının para politikalarını belirsiz olarak tanımlamasında üç unsurun etkili olduğunu kaydetti. İlkini inovasyonlar, başka bir deyişle yıkıcı teknolojiler olarak tanımladı ve iş dünyasının inovasyonların hayatımızı nasıl değiştireceğini ölçmekte güçlük çektiğini, örneğin yapay zekanın maliyetinin ne olduğunu kestiremediklerini açıkladı. İkinci ve üçüncü neden olarak da jeopolitik gelişmelerle birlikte para maliye politikaları ve ticari düzenlemelerdeki değişkenliği yerleştirdi.

Amerika'nın getirisinin Avrupa'dan iyi olmaya devam etmesi neticesinde de doların tahminlerde uzun süre güçlü tarafta kalacak gibi gözüktüğünü sözlerine ekledi. Prof. Erhan Aslanoğlu öte yandan Trump'ın kripto paraları açıkça desteklemesi nedeniyle altının biraz yatay harekete geçebileceğini, ama yılbaşından sonra yukarı yönlü devam edeceğini söyledi. Aslanoğlu, Trump etkisiyle kripto paraların, hammadde fiyatlarının ve borsanın yükselişe geçtiğini; ancak global büyümedeki yavaşlama beklentisinin hammadde fiyatlarını baskılayacağını, genel anlamda ayrışan ürünler olsa da gelecek yıl hammadde fiyatlarının yukarı doğru değil aşağı ya da yatay yönlü seyredeceğini belirtti ve sözlerini şöyle özetledi: "Emtialar pozitif, dolar pozitif, altın biraz negatif, hisse senetleri pozitif.



Birkaç haftalık süreçte emtia ve borsaların pozitif, altın ve doların yatay seyredeceğini tahmin ediyoruz. Ama yılbaşından sonra emtialar negatif, borsalar negatif, dolar pozitif, altın yine biraz pozitif seyredebilir gibi gözüküyor. Sonrasına Trump'ın politikalarına bakacağız.”

“TÜRKİYE'DE OLUMSUZ GİDİŞATTAN EN FAZLA ETKİLENEN ALAN SANAYİ”

Aslanoğlu, Türkiye'deki ekonomik gelişmeleri değerlendirirken ekonominin yavaşladığını ve sanayinin haklı şikayetlerinin arttığını; iş dünyasının rekabette zorlandığını ve yavaşlamanın şirketlerde yarattığı tahribatin daha fazla görüldüğünü açıkladı.

IMF'nin 2029'a kadar bir çerçeve çizdiği raporda, Türkiye'nin 3 civarı büyümesini öngördüğünü, enflasyonun da 15'lerde seyredeceğinin tahmin edildiğini; öte yandan Türkiye yüzde 2,5 büyürken en olumsuz etkilenen alan olan sanayinin -1,8'de kaldığını, ancak Türkiye'nin büyüme rakamına karşılık aslında sanayinin 1,5-2 büyümesi gerektiğini söyledi. Aslanoğlu sanayiye yukarı çekmek için iç talebin bastırılması gerektiğini, ancak bunun para harcamayın diyerek çözülemeyeceğini; iç talebin sebeplerinden birinin vatandaşlardaki yüksek enflasyon beklentisi, diğerinin de kur ve faiz politikaları olduğunu belirtti. Vatandaşın dolar bazında %20-25 kazanmayı tercih ederek irrasyonel bir şey değil “carry trade” yaptığını, bunun da

Türkiye'de gelir dağılımının bozulmasıyla ciddi bir servet etkisi yarattığını sözlerine ekledi ve şöyle devam etti: “Burada yapılması gereken kayıt dışıyla mücadele, yani talebin ana ve en büyük kaynağı oradan geliyor.

Servet etkisini en güçlü hisseden ve bunu bir an önce talebe dönüştürmeye çalışan yer orası gözüküyor. O yüzden Türkiye'nin kayıt dışıyla ciddi bir mücadele vermesi lazım. Ayrıca faizlerin düşmesini değil, yüksek seyretmesini hatta tasarruf sahibi için biraz daha yükselmesini konuşuyor olmamız lazım. Belki Merkez Bankası bir koridor uygulamasına geçebilir. Faizi 48 yapar, mevduat faizi 55 olur, kredi faizi 44 olur. Buradaki arayı kamu sübvansede edebilir. Bunun için de kamunun tasarruf etmesi gerekiyor. Kayıt dışıyla mücadele ederek kaynak yaratabilir. Ama asıl kendi harcamalarını kısarak bunu yapması, bunu başarması gerekiyor. Bunun da pek kolay bir şey olmadığını biliyoruz.”

“REEL SEKTÖRE VE VATANDAŞLARA KULAK VERİLMESİ GEREK”

Aslanoğlu sunumunu sona erdirdiğinde Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç ekonomi politikalarının bir çıkmaza girdiğini; sadece Merkez Bankası ve mali politika söylemleriyle krizden çıkılmasının mümkün olmayacağını; bir strateji oluşturmak için reformların, tasarrufların, sosyolojik verilerin de hesaba katılması gerektiğini söyleyerek reel sektördeki sıkıntılarla birlikte neyin



AYGÜN ÖZGEN

eksik yapıldığını ve bu durumun daha ne kadar sürdürülebilir olduğunu sordu. Aslanoğlu soruyu şöyle cevapladı: “Ben sürdürülebilir olmadığını düşünüyorum. Sürdürülemeyen politika bir yerde değişime uğrayacaktır. Gelecek yıl olabilir.

Kayıt dışıyla mücadelede, kamunun iş yapma biçiminde çok ciddi değişiklikler yapılmalı. Yapısal anlamda, yani bu hukuk reformu, özgürlükler üzerine gitmemiz gereken alanlar. Ama kur politikası şu anda son derece önemli. O kadar önemli ki, biz kredi verelim, diğerlerini yapalım ama orayı değiştirmesek zor.

Kur politikasını çeksek, ciddi biçimde Türk lirasından dövize yönelim olabilir. Dolayısıyla kur politikasını çok ince bir ayarla ilerleyerek değiştirmemiz lazım. Beklentileri iyi yönetmemiz gerekiyor. Türk lirasına bir günde %20 değer kaybettiremeyiz”. Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu'nun sunumunu tamamlamasının ardından gündemin altıncı maddesi olan “2024 Ekim ayı fasıllar arası aktarım taleplerinin görüşülmesi ve onaylanması” ve gündemin yedinci maddesi olan “Eylül ayı mizanının görüşülmesi ve onaylanması”na geçildi. Her iki maddeyi de Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen okudu; hem fasıllar arası aktarım talepleri, hem de mizan oy birliğiyle onaylandı.



EK ÖDENEK ONAYLANDI

Gündemin sekizinci maddesi 2024 yılı ek ödeneğinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Aygün Özgen'in okuduğu ek ödenek talebinde Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin %20 oranındaki hissesinin bütçenin iştirak giderleri kaleminden ve diğer kalemlerden aktarma yapılması suretiyle satın alınmasına karar verildiği, dolayısıyla 50 milyon ek ödeneğe ihtiyaç duyulduğu kaydedildi. Ek ödenek talebi oy birliğiyle kabul edildi Gündemin dokuzuncu maddesi "Dahilde işleme izni sözlü beyan sistemi kapsamında tek teminat mektubu verilmesini görüşülmesi ve onaylanması"ydı. DTO Meclis Katibi Kaşif Kalkavan'ın okuduğu madde oy birliğiyle kabul edildi. Daha sonra toplantının başında kararlaştırılan ek gündem maddesinin görüşülmesi ve oylanmasına geçildi. Ek gündem maddesini Meclis Katibi Kaşif Kalkavan'ın okuduğu ek gündem maddesi Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye ait hisselerin satın alınması kararını içeriyordu.

"ZEYPORT'TA HİSSELERİMİZİ YÜZDE 65'E ÇIKARMAYI HEDEFLİYORUZ"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran bu karara ilişkin olarak iki ay önce alınan kararla Zeyport Liman İşletmesi'nin toplamda yüzde 20'lik hissesinin satın alındığını; hisselerin yüzde 7'sini elinde tutan Türk Deniz

Eğitim Vakfı ile birlikte Deniz Ticaret Odası'nın işletmede kontrol ettiği hisselerin oranının yüzde 50'ye yükseldiğini açıklayarak sözlerine şöyle devam etti: "Bu kez şirketin kalan üç ortağından yani Zeytinburnu Belediyesi, Donatan A.Ş. ve İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.'den biri olan İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. sahibi olduğu yüzde 20 hissesini bedelle yine 10 milyon dolarla satmak istediğini şirket Zeyport yönetimine bildirdi. Zeyport yönetimi de bunu kalan üç ortağa duyurdu. Bugün yaptığımız Yönetim Kurulu Toplantısı'nda yüzde 15 hisseyi biz alalım şeklinde bir karar verdik. Böylece yüzde 7'si TÜDEV'de, yüzde 58'i DTO'da olmak üzere hisselerimizi yüzde 65'e çıkarmayı hedefliyoruz. Paramız mevcut, ancak bütçeyi doldurduğumuz için biraz önce onaylanan 50 milyon ek bütçeyle ilk ödemeyi gerçekleştireceğiz. Ocak ayında da ödemeyi yapmayı planlıyoruz. Eğer uygun görürseniz Zeyport Liman İşletmesi güzel bir yatırım. İstanbul'un önemli bir temas noktası." Karar oy birliğiyle kabul edildi.

YUSUF ZİYA ÇAKIR: "GÜMRÜK İDARELERİ GEMİ ACENTELERİNİ MUHATAP ALMADAN CEZAYI BELİRLİYOR"

Gündemin 11'inci maddesi "Şube Başkanları, Meslek Komite Başkanları ve Meclis Üyelerinin sektörel, bölgesel görüş ve önerileriydi. DTO Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri Komitesi Başkanı



YUSUF ZİYA ÇAKIR

ve Meclis Üyesi Yusuf Ziya Çakır kürsüye gelerek tanker akaryakıt gemilerinin tahliyelerinde gümrük idaresinin binde 5'lik tasarruf hakkı tanıdığını, binde 5'in aşılması durumunda gemi acentelerine uygulanan cezai müeyyidenin fatura üzerindeki beyan ve rakama göre değerlendirilerek bildirildiğini; ancak son birkaç aydır gümrük idarelerinin acenteleri muhatap almadan direkt ceza belirlediğini, bunun da gemi acentelerini zor duruma düşürdüğünü, en kısa sürede bir tedbir alınması gerektiğini açıkladı.

Daha sonra kürsüye gelen 08 No'lu Meslek Komitesi üyesi Abbas Kolçalar, barınma yeri sorununun yıllardır çözülmediğini, ancak sektördeki faaliyetlerin devamlılığı için mutlaka bir çözüm bulunması gerektiğinin altını çizdi.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak da Kolçalar'a bu sorunu ertesi gün yapılacak Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nda, ilgili bakanların huzurunda dile getirmesini rica etti. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak 10 Kasım'da Mustafa Kemal Atatürk'ü 86'ıncı ölüm yıldönümünde anılacağını, Atatürk'ün Allah'ın bir lütfu olarak bu millete nasip edildiğini, onun kurduğu Cumhuriyet'in ilelebet payidar kalacağını söyleyerek Ulu Önder Atatürk'e ve yol arkadaşlarına rahmet diledi ve oturumu kapattı.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK DTO'nun kasım ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ'NİN YENİ YÖNETİMİ DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 6 Kasım Çarşamba günü, Gemi Brokerleri Derneği'nin (GBD) yeni yönetimini ağırladı. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, GBD Yönetim Kurulu Başkanı Onur Türkeş, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Serhan Özcan, Genel Sekreter Murat Hilkın, Sayman Üye Ender Demirtabak, Yönetim Kurulu Üyeleri Nevzat Sonay Üler, Yanay Germen ve Berrak Türkeri Çimen katıldı. Tamer Kıran ayrıca, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Hüseyinoğlu'nu kabul etti.

5. MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK DTO 2022-2026 çalışma dönemini içeren 5. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle 9 Kasım Cumartesi günü Sapanca'da yapıldı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın başkanlık ettiği toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Sakarya Valisi Rahmi Doğan, Sakarya Milletvekili Ali İnci, Sakarya Büyükşehir Belediye Başkanı Yusuf Alemdar, UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, yönetim kurulu üyeleri, şube yönetim kurulu ve meslek komiteleri başkan ve üyeleri katıldı.

SAHİL GÜVENLİK MARMARA VE BOĞAZLAR BÖLGE KOMUTANI TÛMAMİRAL SERKAN TEZEL'E ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 12 Kasım

Salı günü, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı'na yeni atanan Tuğamiral Serkan Tezel'i ziyaret etti. Ziyarete İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Taylan Kalkavan, İsmail Görgün, Meclis Üyelerimiz Kasım İnandı, Murat Kul, Recep Ali Kaymaz, Semih Dinçel ve DTO Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya da eşlik etti.

İTÜ KAVİTASYON TÛNELİ VE ATA NUTKU LABORATUVARLARI'NIN TANITIM TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 13 Kasım Çarşamba günü, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi'nde düzenlenen İTÜ Kavitasyon Tüneli ve Ata Nutku Laboratuvarlarının Tanıtım Toplantısı'na katıldı. İTÜ Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Lütfiye Durak Ata ve Dekan Prof. Dr. Ömer Kemal Kınacı'nın ev sahipliğinde gerçekleşen toplantıya, İMEAK DTO Meclis üyeleri, denizcilik sektörünün temsilcileri ve akademisyenler katıldı. Tanıtım toplantısının ardından heyet, laboratuvarları gezerek incelemelerde bulundu. Kıran, sabah saatlerinde de İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer ve şube üyeleriyle bir araya geldi.

DEFAV BAŞKANI VE BURS DESTEĞİ SAĞLANAN İTÜ'LÜ ÖĞRETİM ÜYELERİNDEN DTO ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 18 Kasım Pazartesi günü, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Yönetim Kurulu Başkanı Koray Karagöz ile burs desteği sağlanan İTÜ'lü öğretim üyelerini kabul etti. Ziyarete İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı

Teoman Mustafa Akyol, komisyon üyesi Burak Atasoy, DEFAV Yönetim Kurulu üyesi Kazım Bakan, İTÜ Denizcilik Fakültesi Akademisyenleri Murat Mert Tekeli, Seher Suendam Aracı, M. Fatih Gülen ve Cenk Kaya katıldı.

DTD HEYETİ, KARADENİZ EREĞLİ ŞUBESİ ÜYELERİYLE BİR ARAYA GELDİ

22 Kasım Cuma günü Zonguldak'a giden İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki DTO heyeti Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer ve Meclis Başkanı Kamil Ustamehmetoğlu ev sahipliğinde, Karadeniz Bölge ve Garnizon Komutanı Deniz Albay Ahmet Öztürk, Karadeniz Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Arslan Keleş, Alaplı Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Selçuk Oktay, Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş. (ERDEMİR) Genel Müdürü Niyazi Aşkın Peker ve Karadeniz Ereğli Şubemizin Eski Başkanı İrfan Erdem'i ziyaret etti. Kıran daha sonra Karadeniz Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası'nın Meclis Salonu'nda, şube üyeleriyle bir araya gelerek toplantı yaptı.

TAMER KIRAN, TYBA'NIN YENİ YÖNETİMİNİ AĞIRLADI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 29 Kasım Cuma günü, Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acenteleri Derneği'nin (TYBA) yeni seçilen Yönetim Kurulu Başkanı Hakkı Serhan Cengiz ve yönetimini kabul etti. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, TYBA Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Noyan Mutlugil ve İdris Uçar ile Yönetim Kurulu Üyesi Uğur Soyken yer aldı. Kıran, ziyaret öncesinde de İstanbul Üniversitesi (İÜ) Su Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Melek İşinibilir Okyar'ı ziyaret etti. Ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Orhan Gülcek ve İMEAK DTO Meclis üyesi Ümit Sandıkçı katıldı.

**KEMERİ TAKMAK
3 SANİYE
HAYATTA KALMAK
BİR ÖMÜR**

BERSU
OTO KİRALAMA

UZUN DÖNEM KİRALAMADA
FIRSAT ARAÇLARI



FIAT FIORINO
MANUEL BENZİNLİ
24.500 ₺



RENAULT CLIO HB
MANUEL BENZİNLİ
24.500 ₺



RENAULT TAILANT
OTOMATİK BENZİNLİ
29.500 ₺



DACIA DUSTER
MANUEL BENZİNLİ
29.500 ₺

**KIŞ
LASTİKLERİ
TAKILAN
ARAÇLAR
İLE
YOLCULUK
HER ZAMAN
GÜVENLİ**



ARAÇLARIMIZ STOKLARLA SINIRLIDIR. FİYATLARIMIZA KDV DAHİL DEĞİLDİR.

Postane Mh. Yalıboyu Cd.
No:23/2 Tuzla/İST



7/24 REZERVASYON
0507 848 08 08
0216 446 46 86

www.bersucarrental.com
[bersu_car_rental](https://www.instagram.com/bersu_car_rental)



Your Premier Partner in Maritime Health Services

- Hospital admissions and referrals coordination
- 24/7 diagnosis and treatment capabilities
- Continuous alarm center operations
- Secure payment and insurance support
- Cost-effective strategies / Cost containment
- Ground and air ambulance provisions
- Medical / non-medical escort accompaniment
- Translation services
- Funeral arrangements
- Ticketing and hotel booking
- Drug and Alcohol Testing
- Seafarers' medical fitness certification



+90 850 241 72 85
+90 533 489 79 42



info@angeassistance.com
www.angeassistance.com



Istanbul (Head Office)
Ataturk Mh. Atasehir Blv. Gardenya
Residence Blok No 7/1 Kat 8 Daire 53
Atasehir - Istanbul - Turkey



Kuşadası (Branch Office)
Hacıfeyzullah Mah. Buyral Sok. No:9
İç Kapı No:1 Kat:5
Kuşadası - Aydın - Turkey



SHIP PAINT \ YACHT PAINTS \ INDUSTRIAL PAINTS

'Paint solutions suitable for every surface'

MİKRON BOYA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah. Küme Sok. Tuzla Ticaret Mer. B Blok No. 2 Kat. 2 D.13 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 514 86 88 - info@mikronboya.com - www.mikronboya.com

5. MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI'NDA SEKTÖR SORUNLARI ELE ALINDI

9 Kasım'da yapılan ve yoğun bir katılımı gerçeğeşen İMEAK DTO 2022-2026 Dönemi 5. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'na Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu da katıldı.



İMEAK DTO 2022-2026 Dönemi 5. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, 9 Kasım Cumartesi günü Sapanca'da Elite World Grand Sapanca Oteli'nde yapıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlık ettiği toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Sakarya Valisi Rahmi Doğan, Sakarya Milletvekili Ali İnci, Sakarya Büyükşehir Belediye Başkanı Yusuf Alemdar, UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, yönetim kurulu üyeleri, şube yönetim kurulu başkan ve üyeleri ile meslek komiteleri başkan ve üyeleri katıldı.

Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve aziz şehitlerimiz için saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın

okunmasıyla başlayan toplantının açılışında kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, herkesi sevgi ve saygıyla selamladıktan sonra yakın coğrafyamız başta olmak üzere dünyanın farklı bölgelerinde güven ve istikrarı tehdit eden pek çok gelişmenin yaşandığına dikkat çekerek artan belirsizlik ve risklerin hâkim olduğu konjonktürün geleceğe ilişkin tahminleri güçleştirdiğini, kuzeyimizde Rusya ve Ukrayna arasındaki savaşın hala sürdüğünü, İsrail'in Filistin'e saldırılarında ise bir yılın geride kalmasına rağmen saldırıların Lübnan'a sıçramasıyla sorunun Filistin-İsrail meselesini aşp boyutu uluslararası alana yayılan bir ateş çemberine dönüştüğünü söyledi.

Dünya ekonomisinde jeopolitik risklerin artmasına neden olan bu gelişmelerin, ekonomilere olası yansımalarının daha fazla tartışıldığı bir ortamda yönümüzü bulmaya çalıştığımızı vurguladı.

TAMER KIRAN: "DENİZCİLİK SEKTÖRÜ BENZERİ GÖRÜLMEMİŞ ZORLUKLARLA KARŞI KARŞIYA"

Öte yandan özellikle son 22 yılda sağlanan reform ve istikrar adımlarıyla denizcilik sektörünün önemli bir sıçrama gösterdiğini belirten Kıran, sözlerine şöyle devam etti: "Bugün Türkiye en fazla filoya sahip ülkeler arasında 2048 adet gemiyle yaklaşık 52 milyon DWT kapasiteye erişerek dünyada 11'inci sıraya gelmiştir. 2024 yılı ilk çeyreği itibarıyla aktif olarak 85 tersaneye ve 4.8 milyon DWT yıllık gemi inşaat kapasitesine sahiptir.

Mega yat ve römorkör inşaatlarında uzmanlaşmış tersanelerimiz hibrit elektrikli tahrikli feribotlar, balıkçı gemileri ve ileri teknolojiye sahip askeri deniz platformları inşaatlarında dünya pazarında öne çıkmaktadır. Tüm bu gelişmelerden gurur duyuyoruz ama denizcilik sektörünün bugün bir yandan

baş döndürücü değişimler, diğer yandan artan jeopolitik istikrarsızlıkların şekillendirdiği benzeri görülmemiş zorluklara karşı karşıya olduğunu da göz ardı etmememiz gerekiyor. Küresel iklim krizi ve bununla birlikte getirilmek istenen uygulamalar daha temiz enerji kaynakları ve teknolojileri hedefleyen bir dönüşümü içermektedir. Dünya Denizcilik Örgütü'nün (IMO) iddialı hedefi 2050 yılına kadar deniz taşımacılığında net sıfır sera gazı emisyonuna ulaşmaktır. Böyle bir hedefe ulaşmak için dünya filosunu mümkün olduğunca sıfır emisyonlu yakıt kullanan enerji verimli gemilerle değiştirmek gerekiyor. Küresel deniz filusunda 110 bini aşkın gemi bulunmaktadır. Filonun %83'ü, yani yaklaşık 90 bin gemi herhangi bir enerji verimliliği veya sera gazı azaltım önlemi kullanmamaktadır. Bu da 2025 ile hedef konulan 2050 yılları arasında her yıl yaklaşık dünyada 3650 geminin yeniden inşa edilmesi, yenilenmesi gerektiği anlamına gelmektedir. Avrupa Birliği'nde ise iklim politikasının merkezinde yer alan tamamlayıcı bir inisiyatifle deniz taşımacılığı 2024 yılında emisyon ticaret sistemine dahil edilmiştir."

1 Ocak 2025'te uygulanmaya başlayacak Fuel EU Maritime regülasyonunun da denizcilik yakıtlarının birim enerji için sera gazları emisyonlarına sınır getirdiğini, fosil yakıt kullanımında ilk aşamada yakıtın tonunda 39 ile 63 Euro arasında ve 2030 yılı sonrasında hızla yükselecek ek maliyetler yükleyerek alternatif yakıtlara geçişi teşvik ettiğini ifade eden Kıran, bu süreçten liman ve tersanelerin kaçınılmaz olarak etkileneceğinin altını çizdi. Yeşil dönüşümün yalnızca teknik ve operasyonel boyutlarının değil finansman, eğitim ve toplumsal etkilerinin büyük önem taşıdığını ve denizcilik sektöründe sürdürülebilirliğin nasıl finanse edileceği, yeşil dönüşümün sosyal boyutu ve bu sürecin çalışanlar üzerindeki etkilerinin de önemli birer başlık olarak karşımıza çıktığını söyledi.

"KISA VADEDE TÜM FILONUN YENİLENMESİ GEREKİYOR"

Konuşmasının bu bölümünde Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'na hitaben denizcilik sektörünün karşılaştığı sorunlara ilişkin açıklamalar yapan Kıran,



TAMER KIRAN

öncelikle koster filosu başta olmak üzere kısa vadede tüm deniz ticareti filosunun yenilenmesi ve geliştirilmesi gerektiğini belirtti ve şöyle devam etti: "Hurdaya ayrılan Türk bayraklı gemilerin yerlerine yeni gemi inşa edilmesinin teşvikine dair yönetmelik 28 Nisan 2021 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girdi. 18 Haziran 2022 ve 23 Mart 2024 tarihlerinde sonraki gelişmelere ve ortaya çıkan ihtiyaçlara bağlı olarak sektörün talepleri doğrultusunda bazı değişiklikler ve düzenlemeler, iyileştirmeler yapıldı. Bugüne kadar üç gemiyle ilgili teşvik onaylandığını biliyoruz, ancak yönetmelikle hedeflenen çok yaşlı koster filosunun yenilenebilmesi amacının hasıl olabilmesi için yönetmelikteki desteğin artırılmasının çok önemli katkı sağlayacağını dikkatinize arz etmek istiyorum.

Bir diğer konu ülkemizin ihtiyaç duyduğu liman kapasitesinin zamanında hayata geçirilmesi için işletme hakkı sürelerinin önemi. Özelleştirme kapsamında olmayan ve Milli Emlak'tan kiralanan ve kira süreleri 10 yılın altına düşmüş çok sayıda liman işletmemizin bu kira sürelerinin yeniden 49 yıla uzatılmasının bir an önce yapılmasını takdirlerinize arz ediyorum." Sektörün bir diğer sorununun da deniz araçları için faaliyet alanına uygun bağlama ve barınma yerlerinin tahsis edilmesi, deniz turizmi ve yolcu gemisi türündeki araçların tekne imal

ve çekek yeri ihtiyacının giderilmesi, atıl kapasitedeki balıkçı barınakları ile mevcut balıkçı barınaklarının atıl kapasitelerinin deniz araçlarına tahsisi olduğunu açıkladı. Balıkçı barınaklarının Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılıp, Tarım Bakanlığı'na devredildiğini, ancak Tarım Bakanlığı'nın bu barınakların balıkçı olmayan diğer deniz araçları tarafından kullanılmasına sıcak bakmadığını vurguladı ve atıl durumdaki barınakların bakanlık vasıtasıyla sektöre tahsis edilebileceği önerisini getirdi.

"ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI EN YAKIN VE ÇOK VERİMLİ ÇALIŞTIĞIMIZ BİR BAKANLIK"

Deniz Ticaret Odası olarak eğitime büyük önem verdiklerini, kaynakların el verdiği ölçüde denizcilik eğitimi veren okullara aktarıldığını ifade eden Kıran, denizcilik okullarında simülator maliyetlerinin yüksek olduğuna dikkat çekti. Tamer Kıran; "Her ne kadar son yıllarda yerli firmalarca geliştiren ürünler kullanılmaya başlasa da beş yılda bir güncelleme, 10 yılda bir de yenilenme ihtiyacı kaynak israfına neden oluyor. Mevzuat gereği denizcilik okulları için zorunlu tutulan simülatorlerin okullar arası coğrafi yakınlık ve simülatorlerin kullanım süreleri dikkate alınarak yangın, can kurtarma ve denizde canlı kalma eğitim alanlarının ortak kullanımında olduğu gibi ortak kullanıma izin verilmesi konusunu dikkatinizi sunarım" dedi.

Kıran konuşmasının sonunda DTO çatısı altında 48 meslek komitesinin faaliyet gösterdiğini, her birinin kendine özgü sorunları olduğunu, bir araya gelerek sorunları tartıştıklarını ve çözüm yolları aradıklarını, meslek komitelerinin de sorunların tespiti ve çözümünde en işlevsel organ olduğunu belirtti. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nda sektöre ilgili konu başlıklarının aktarılacağını, ardından bakanların bu konularda değerlendirme yapacaklarını belirten Kıran sözlerini şöyle tamamladı: "Öncelikle ifade etmek istiyorum ki Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız en yakın çalıştığımız ve çok verimli çalıştığımız bir bakanlık. Toplantımıza sizin teşekkürünüzü çok önemli buluyoruz. Her zaman olduğu gibi sektör- idare iş birliğine en üst seviyede devam ediyoruz. Bundan sonra da inşallah

etmeye devam edeceğiz. Netice itibarıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ile Odamız arasındaki karşılıklı diyalog ve samimiyetin her sorunun üstesinden gelmemize imkan verecek kadar güçlü olduğunu belirtmek istiyorum. Denizcilik sektörüne gösterdiğiniz yakın ilgiden dolayı zati aliniz ve kıymetli ekibinize bir kez daha teşekkürlerimi sunuyorum.”

ABDULKADİR URALOĞLU: “BUGÜN TÜRKİYE DÜNYA DENİZ TİCARETİNİN GELECEĞİNİ İNŞA EDİYOR”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın ardından kürsüye gelen Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Deniz Ticaret Odası'nın sivil denizcilik sektörünün amiral gemisi olarak denizciliğimizin her alanda gelişip serpilmesine öncülük ettiğini ve bugün ülkemizin en dinamik sivil toplum yapılanmalarından biri haline geldiğini ifade etti ve AKP hükümeti döneminde denizcilikte yapılan atılımları sıralayarak sözlerine başladı. Bakan Uraloğlu sözlerine şöyle devam etti: “Öncelikli olarak yasal düzenlemeleri yaptık. Denetimleri arttırdık. Yatırımların önünü açtık. Tersaneciliği geliştirdik. Kıyılarımızı deniz yapılarıyla donattık. Deniz ulaşımını teşvik ettik. Bunların hepsinin detaylarına birazdan değineceğim ama hepsinden önemlisi denizlerimizi mavi vatan olarak da bildik. Mukaddime yazarı İbn-i Haldun, ‘coğrafya kaderdir’ der. Kadim Anadolu’yla birlikte bu toprakları çevreleyen denizlerimiz de bizim kaderimizdir. Bugün Türkiye gerek coğrafyamızın, gerek dünya deniz ticaretinin geleceğini inşa etmektedir.

Dünya deniz ticareti 2023 yılında 12,3 milyar ton seviyesine ulaşarak, bir önceki yıla kıyasla yaklaşık 2,4 oranında büyüme gerçekleştirdi. Küresel mal ticaretinin tonaj bazında %85’lik bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır. Türkiye’nin 2023 yılında dış ticaret hacminin de %87,5’i deniz yoluyla gerçekleşti. Dolayısıyla deniz yolu taşımacılığı modern dünyaya gerekli ölçekte mal ithalatı ve ihracatı açısından hayati öneme sahiptir. Bu bilinçle deniz ticaret filomuzu büyütme ve limanlarımızın kapasitesini geliştirmek için attığımız adımlarla bugün daha güçlü ve rekabetçi bir denizcilik sektörüne sahip olmanın haklı gururunu yaşıyoruz.



ABDULKADİR URALOĞLU

Bakanlık olarak hayata geçirdiğimiz denetim ve uygulamalarla Paris MoU’da 2008 yılında Beyaz Liste’ye geçtik ve o günden bugüne de Beyaz Liste’de olmaya devam ediyoruz.” Türk Bayrağı’nın dünyanın en prestijli bayrakları arasında yer aldığını kaydeden Uraloğlu, 2002’de 17’nci sıradaki Türk sahipli filonun 2100’den fazla gemisiyle 52,7 milyon DWT’ye ulaşarak dünyada 11’inci sıraya yükseldiğini ve ilk onda yer alma hedefine sadece bir basamak kaldığını söyledi. 152 olan liman tesisi sayısının 217’ye ulaştığını, 194’ünün ise faal olarak deniz taşımacılığına da hizmet ettiğini, bu gelişime bağlı olarak limanlardaki yük trafiğinin de pozitif yönde etkilendiğini; 2002 yılında 190 milyon ton olan elleçleme miktarının 2023’te 521 milyon tona, 2024’ün ilk 10 ayında da bir önceki yılın aynı dönemine göre %1,3 artışla 441,9 milyon tona ulaştığını belirtti.

“YENİ RO-RO HATLARI KURULMASI İÇİN TEŞVİK VERİYORUZ”

Uraloğlu kruvaziyer turizmde de yükselişin devam ettiğini, 2024’ün ilk 10 ayında limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısının bir önceki yılın aynı dönemine göre %3,7 artarak 1112’ye çıktığını ve 1,8 milyona yakın turistin bu yolla ülkemizi ziyaret ettiğini vurguladı ve Ro-Ro taşımacılığına değinerek sözlerini sürdürdü: “2023 yılında yurtdışı bağlantılı

düzenli Ro-Ro hatlarında yaklaşık 705 bin araç taşıdık. Bu da son 21 yılda Ro-Ro taşımacılığında %220 oranında bir artış demek ve yeni Ro-Ro hatları kurmak için teşvik veriyoruz. Yıl bitmeden Tekirdağ’dan İtalya’ya vereceğimiz teşvik ile yeni bir yurt dışı Ro-Ro hattı daha açmayı planlıyoruz. Bu arada deniz insanlarımızın uluslararası sulara da etkinliğini artırıyoruz. Türk gemi insanlarının yabancı bayraklı gemilerde istihdamına yönelik olarak gemi insanlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartları hakkında uluslararası sözleşme gereğince Hong Kong, Norveç, İngiltere ve Finlandiya gibi denizciliğin önde gelen ülkeleriyle gemi insanı istihdamına yönelik ikili protokoller imzaladık. Bu sayede Türk gemi insanları 38 farklı ülkenin bayrağını taşıyan ticari gemilerde çalışabilme imkanına da sahip oldu. Bu sayıyı artırmak için başka Avrupa ülkeleriyle de istişare çalışmalarımızı, istişare görüşmelerimizi yürütüyoruz”.

Abdulkadir Uraloğlu, “Denizcilerimizin üzerindeki yükü paylaşmak için 2004 yılında ÖTV’siz yakıt uygulamasını hayata geçirerek sicillerimize kayıtlı yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatılara hizmet ve balıkçı gemilerine özel tüketim vergi tutarını sınırlamıştık. Bugüne kadar da sektöre 14,6 milyar liralık ÖTV’siz yakıt desteği sağlanmış oldu. Denizcilikte yeşil dönüşüm için yürürlüğe koyduğumuz ve mart ayında yenilediğimiz hurdaya ayrılan Türk Bayraklı gemilerin yerlerine yeni gemi inşa edilmesinin teşvikine dair yönetmelik kapsamında destek mekanizmasını oluşturduk. Bu kapsamda da toplam 7 milyon dolar teşvik verdik. Verdiğimiz teşvikler sektörümüz tarafından yoğun talep görüyor. Bu miktarlar artırılabilecek ve gelecek yıl da bu teşviki devam ettireceğiz” şeklinde konuştu. Uraloğlu’nun değindiği bir diğer önemli husus da; Marmara Denizi Özel Çevre Koruma Bölgesi’nde tarama malzemesinin koruma alanına dökülmesine ilişkin. Uraloğlu, ilgili mevzuatta yapılan düzenlemeyle Marmara’daki tesislerin yapacakları derinleştirme sonrası ortaya çıkacak tarama malzemesinin 2030 yılına kadar yine belirlenen alanlara dökülmeye devam edeceğini açıkladı. Bakan artan tekne sayısı ile birlikte teknelerin barınma, bağlama, kışlama ihtiyaçlarının



da arttığını ve Fethiye Karaot ve Karagözler projelerinde önemli ilerlemeler kaydedildiğini söyleyerek, 2002’de 41 olan yat limanı sayısının 63’e, 8500 olan tekne bağlama kapasitesinin %194 artışla 25 bin 38’e yükseldiğini; yapımları devam eden ve yapılması planlananlarla yat limanı sayısını 74’e, tekne bağlama kapasitesinin ise 29 bin 29’a yükseleceği bilgisini verdi.

“DOĞRU BİR YOL HARİTASI İLE YÜRÜMEK İSTİYORUZ”

Uraloğlu sözlerine şöyle devam etti: “Muğla’da Dalaman ile Datça, Antalya’da Gazipaşa ile Demre, İstanbul’da Haliç, Tekirdağ’da Tekirdağ Yat Limanı olmak üzere toplam kapasiteleri 2291 tekne olan yat limanı çalışmalarını sürdürüyoruz. İzmir’de Şifne, Çeşmealtı, Şakran; Mersin’de Aydıncık, Çanakkale’de ise Lapseki yat limanları planlamalarımız da devam ediyor. 208 yat bağlama kapasiteli Gazipaşa Yat Limanı’nın yapım çalışmalarını bitirdik ve çok yakında hizmete açmayı da planlıyoruz. Ayrıca 2025 yılında deniz ticaretimizin gelişmesi için en önemli unsurlardan biri olan acentelerimiz ile ilgili mevzuatımız gemi acenteleri yönetmeliğini güncelleyeceğimizi de buradan sizlere duyurmak istiyorum. Özel teknelerle ilgili olarak dönem dönem gelen önemli taleplerden biri de teknelerin Türk Bayrağı’na geçişinin sağlanmasına yönelik talepler. Bildiğiniz üzere imalat sektörünün korunması adına bu tür talepleri sınırlandırıyor, doğru bir yol haritası ile yürütmek istiyoruz. Ancak ülkemizde üretimi yapılmayan ve deniz turizmi açısından faydası olacağını düşündüğümüz, örneğin 24 metre ve üzeri tekneler, 12 metre üzeri yelkenli tip tekneler gibi belli bir boy

üzerindeki teknelerin ithalat rejimi yedinci madde kapsamında ikinci olarak ithal edilebilmesini de sağlamış olacağız. Deniz ticaret filosunu yenileyerek 12 milyar tonu geçen dünya deniz ticaret hacminden daha fazla pay almayı hedefliyoruz. Ro-Ro ve kabotaj taşımacılığını geliştireceğiz. Türkiye’nin dış ticaretinde Türk sahipli filoyu kullanarak navlun açığını azaltmak için gemi işletmeciliğini destekleyen yeni modeller de oluşturacağız.”

Uraloğlu, gemi ve yat inşa sanayinin yenilikçi teknolojilerle donatılarak daha rekabetçi bir hale getirilmesinin; denizcilik eğitiminin iyileştirilerek Türk ve dünya filolarında Türk gemi adamlarının istihdamını artırılmasının; deniz turizmde ihtiyaç duyulan tekne bağlama kapasitesinin yükseltilmesinin; kruvaziyer gemilerin limanlara uğrak çeşitliliğinin artırılmasının hedeflendiğini açıkladı. Ülkemizin deniz ticareti ve turizmden daha fazla pay alabilmesi için birlikte hareket etmenin gerekliliğini vurgulayan Uraloğlu, bu tür toplantıların çok önemli ve yol gösterici olduğunu söyleyerek, “Bu noktada İMEAK Deniz Ticaret Odası üyelerinin bizler için büyük öneme sahip olduğunu belirtmek isterim. Denizcilik sektöründe çok daha etkin ve verimli hizmet sunmak için Deniz Ticaret Odası’yla omuz omuza çalışmaya ve yol yürümeye inşallah devam edeceğiz. Sizlerle birlikte Türkiye denizcilik alanındaki ağırlığını gelecekte daha fazla hissettirecek ve rekabet gücünü yükselterek denizcilik sektöründe dünyanın önde gelen ülkelerinden biri olacaktır” sözleriyle konuşmasını noktaladı. Daha sonra Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu



SAİM OĞUZÜLGEN

Başkanı Tamer Kiran ve İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak oturumu açmak üzere yerlerini aldı ve Tamer Kiran’ın yönetiminde Müşterek Meslek Komiteleri üyelerinin konuşmalarına geçildi.

SAİM OĞUZÜLGEN: “KILAVUZLUK HİZMETLERİ YÖNETMELİĞİNDE EKSİKLİK VE BOŞLUKLAR VAR”

İlk olarak Kaptan Saim Özülgen kürsüye geldi ve ülkemizde denizcilik sektörünü ilgilendiren yasal düzenlemelerin 24 Nisan 1925 tarihli Limanlar Kanunu ve 19 Nisan 1926 tarihli 815 sayılı Kabotaj Kanunu ile hayata geçtiğini, denizcilik sektörünün bu doğrultuda ilerleyerek bugünlere geldiğini; öte yandan 26 Nisan 2024’te Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Uraloğlu’nun onayıyla 1923 yılından beri eksikliği hissedilen kılavuzluk hizmetlerine ilişkin yönergenin yürürlüğe girdiğini ifade etti ve bakan ile ekibine teşekkür etti. Ancak 1996 yılından itibaren kılavuzluk hizmetlerinin dünyadaki birçok örneğin tersine ve kılavuzluk hizmetlerinin ruhuna aykırı biçimde özelleştirildiğini ve bu uygulamanın sürdüğünü ifade etti.

Oğuzülgen; “9 Temmuz 2024 tarihinde Resmi Gazete’de bir kanun yayımlanarak 618 sayılı Limanlar Kanunu’nda bir değişiklik yapıldı. Bu değişiklik doğrultusunda devletimizin deniz yetki alanlarındaki kılavuzluk hizmetlerinin kamu



MURAT KUL

payını arttırma gayesiyle ihale ve açık arttırma yöntemi belirlendi. Bu yöntem gelecekte bu şekilde uygulandığı takdirde inanıyorum ki denizde emniyeti konusunda zafiyet getirecektir. Kılavuzluk hizmetleri bir devletin deniz yetki alanlarındaki seyir, can, mal ve çevre emniyetiyle denizde güvenlik için yarı kamu hizmeti niteliğinde, ticari rekabete açık olmaması gereken bir hizmettir. Bu bakımdan bu hizmetten ticari kazanç beklemek emniyet ve güvenlik değerlerinde zafiyet oluşturacak ve kazaların oluşumuna sebebiyet verecektir. Meslek hayatının 30 yılını kılavuzluk hizmetlerine vermiş emekli bir denizci olarak bazı tavsiyelerde bulunmak zorundayım.

Maalesef bazı boşluklar ve eksiklikler var. Bu yönetmeliğin emniyet tekniği açısından bir kere daha değerlendirilmesi gerektiğine dikkat çekmek istiyorum” dedi.

MURAT KUL: “BALIK ÇİFTLİKLERİNE KARŞI DEĞİLİM AMA MUTLAKA DENETLENMELERİ LAZIM”

Ardından kürsüye gelen 01 No’lu Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul, balıkçılık faaliyetleri esnasında ÖTV’siz akaryakıtla Kıbrıs ve Malta açıklarına gittiklerini, ancak yabancı ülke limanlarına girmediklerini; buna rağmen Sahil Güvenlik’in Kıbrıs ve Malta açıklarına giden teknelerin yakıt defterlerine el koyarak

maliyeye sevk ettiğini, bunun da sıkıntılara yol açtığını belirtti.

Murat Kul karşılaştıkları ikinci önemli sorunun da balıkçı barınakları olduğunu söyledi. Balıkçı barınaklarında amaca uygun olmayan kullanımlar yüzünden kendilerinin yer bulamadığını, balık çiftliklerinde yeşil ruhsatsız teknelerin olduğunu, her teknenin mutlaka ruhsatlandırılması gerektiğini vurguladı ve bizzat yaşadığı sıkıntılardan örnekler vererek durumu şöyle aktardı: “Geçen akşam İğneada Limanı’na 3000 kasa balık indireceğim. Bir tarafta Sahil Güvenlik, bir tarafta mayın arama gemisi, diğer tarafta ufak yerel tekneler var; yer bulamadım. Sıkıntı büyük. Limanlarda bize de yer kalmıyor. Keza Karadeniz havuz borularıyla işgal edilmiş vaziyette. Bir an önce bunlara çözüm bulunmalı. Başından geçen başka bir olay da balık çiftlikleriyle ilgili. Teknenin altında her biri binlerce dolar değerinde sonarlar olur. Gece seyir halindeyken Karadeniz’de sonarları açtım, balık arıyorum. Ve birden bir balık çiftliği havuzuna bindirdik. Havuzda gözle zor görülen küçücük ışıklar yanıyor, bir cihazı yok ki ben bunu tekneden görebileyim. İki tane cihazım kırıldı. Bunun bedelini kim ödeyecek? Balık çiftliklerine karşı değilim ama mutlaka denetlenmeleri lazım.”

MUSTAFA ASLAN: “2025’TEN İTİBAREN LİMANLARDA BİYOKAYIT İKMALLERİNE BAŞLANABİLECEK”

13 No’lu Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komitesi’nden Mustafa Aslan ise öncelikle bir bilgi vererek konuşmasına başladı. Aslan, EPDK ile biyoyakıtlarla ilgili yaptıkları bir çalışma neticesinde gümrük tarifeleri ve istatistik numaraları tanımlanan biyoyakıtların EPDK düzenlemelerine girdiğini, 2025 yılından itibaren İstanbul ve diğer limanlarda biyoyakıt ikmallerine başlanabileceğini söyleyerek; Türkiye’nin biyoyakıt merkezi haline gelmesinin hedeflendiğini açıkladı. Ayrıca Aliğa’da eskiden yalnızca kargo altındaki gemilere yakıt ikmal yapıldığını belirten Aslan, bakanlığın tahsis ettiği demirleme yeri sayesinde son birkaç yıldır transit geçiş yapan gemilere de yakıt ikmali yapılabildiğini belirtti ve bakanlığa teşekkürlerini ilettili. Mustafa Aslan yakıt ikmali faaliyetleri alanındaki sıkıntıları



MUSTAFA ASLAN

ise şöyle sıraladı: “Koster gemilerinin yenilenmesi çok önemli. İkmal yaptığımız deniz tankerleri de bu kapsama giriyor; şu an 100’e yakın tanker çok eski durumda ve yenilenmeyi bekliyor. Uluslararası görünüme uygun olmayan bir tanker profilimiz var. Bu tankerler 300-500 bin dolar jilet parasına giderken sıfır bir yatırım 5-7 milyon dolar arası; o yüzden sektör bir türlü bu hamleyi gerçekleştiremiyor.

Devletimizin desteğine ihtiyacımız olduğu aşikâr. İkinci mesele de ikmal yaptığımız tankerler yüz mülle sınırlı seyir halindedir. Ama örneğin demirdeyken dört kişinin üzerinde kalması gerekiyor. Bu personel yönetimi açısından oldukça zorlandığımız bir konu. 100 mülle sınırlı seyir yapan tankerlerle ilgili konuların tekrar değerlendirilmesi iyi olacaktır.

Son olarak charter teknelerinin de yenilenmesi gerekiyor, Türk bayraklı filo oldukça eski. Finansman teşviğiyle çözülebilir kanaatindeyim.”

SİNA ŞEN: “GEMİLERİN YENİLENMESİ İÇİN DESTEĞİNİZİ BEKLİYORUZ”

31 No’lu Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Komitesi’nden Sina Şen, İstanbul’da Sahil Güvenlik’in toplu taşımacılık yapan deniz araçlarını denetlediklerini, yakıt defterlerindeki



SİNA ŞEN

bir usulsüzlük gibi en ufak hatada tutanak tutulduğunu, ardından sorunun çözülmesinin çok uzun zaman aldığını, bu sürede ÖTV'siz yolcu taşımanın büyük sıkıntılar doğurduğunu anlattı ve bir ceza yönetmeliğiyle sorunun çözülebileceğini söyledi.

Şen İstanbul'da yolcu taşımacılığında 65 yaş üzerine uygulanan indirim uygulamasında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve iştiraklerinden tahsil edilemeyen miktarın çok yüksek olduğunu, Aile Bakanlığı ile de benzer bir durum yaşandığını belirtti ve Ulaştırma Bakanlığı'ndan bu konuda destek istedi. Maliyetlerin yüksekliğinden dolayı gemilerin yenilenemediğini, yatırım yapılmadığını sözlerine ekleyen Şen "Bu maliyetler, bu gelir kaynaklarıyla bunlara bu tür yatırımlar artık imkânsız hale geldi. Bu konuda bakanlığımızın sektörümüze verdiği destekleri de biliyoruz. İnşallah yeni bir düzenlemeyle belli bir zaman diliminde hem tersanelerin daha aktif kullanılması, iş gücünün artırılması hem de gemilerin yenilenmesi anlamında desteğiniz sürecektir" dedi.

SERDAR AKDEMİR: "TARAMA FAALİYETLERİ GÖSTEREN DENİZ ARAÇLARININ BAĞLAMA YERİ YOK"

8 No'lu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Komitesi'ni temsilen



SERDAR AKDEMİR

konuşan Serdar Akdemir inşaatı, deniz tarama, denizaltı hizmetleri alanında faaliyet gösteren firmaların en önemli sorunlarından birinin bir tane dahi bağlama ve barınma yeri bulunmaması olduğunu söyledi. Bu temel altyapı eksikliğinin yalnızca günlük operasyonları değil aynı zamanda sektörün sürdürülebilir büyüme potansiyelini de ciddi şekilde sınırlandırdığını belirten Akdemir, bağlama ve barınak yeri noksanlığı nedeniyle liman inşaatında ve tarama faaliyetinde kullanılan deniz araçlarının cezalarla karşılaştığını, kötü hava şartlarında zarar gördüğünü, bazılarının battığını, bundan doğan külfetten ötürü hurdaya verildiğini, dolayısıyla sektörün sürekli daraldığını ve eridiğini vurguladı.

Akdemir sözlerinin devamında şöyle konuştu: "30 Haziran tarihli gazete açıklamanızda bu alanda altyapı çalışmaları ve teknolojik yatırımlar yapılması gerektiğini ifade ettiniz. Yine açıklamada ifade ettiğiniz gibi son bir buçuk yılda özel sektör ve kamu ülkemizde 6 milyon metreküp tarama yapmıştır. Ancak ülkemizin ihtiyacının bunun çok daha üstünde olduğu herkesin malumudur. Bu faaliyetlerin yalnızca ticari bir bakış açısıyla değil, stratejik bir öncelik olarak değerlendirilmesi gerektiğine inanıyoruz. Çünkü liman inşaatı ve tarama hizmetleri deniz

ticaretinin sağlıklı işlemesi için kritik bir altyapı sunmaktadır. Bu alanlarda gereken altyapının sağlanamaması durumunda bugün dünyaya açılan kapılarımız olan limanlarımız ve tersanelerimiz yarın işlevsiz hale gelebilir. Günümüzde dış kaynaklardan bu hizmetlerin alımını yapabilesek de, coğrafyamızın kendine has stratejik konumu ve dış politikada yaşanabilecek olası sıkıntılar göz önünde bulundurulmalıdır. Küresel bir ambargo durumunda bu alandaki bağımsızlık yalnızca sektörümüz için değil ülkemizin güvenliği için de vazgeçilmezdir. Savunma sanayi alanında yerli üretim ve teknolojinin gelişimi için yapılan çalışmalar Türkiye'nin kendi kendine yetebilme iradesinin en büyük kanıtıdır. Bu bağlamda denizcilik sektörü ve özelde liman inşaatı tarama faaliyetleri denizciliğin stratejik önemini vurgulayan bir vizyonla ele alınmalıdır. Bugün burada tartışacağımız çözüm önerileri yalnızca bugünün ihtiyaçlarına değil aynı zamanda geleceğin bağımsız Türkiye'sini de şekillendirecekler. Bu sorunun çözümü noktasında devletimizin büyük desteği ve devlet büyüklerimizin gayretli çalışmalarıyla birlikte gerekli düzenlemelerin yapılacağına olan inancımız tamdır. Türkiye güçlü bir devlet geleneğine ve büyük bir potansiyele sahiptir."

BÜLENT HÜSEYİNOĞLU: "KOSTER YENİLEME PROJESİNDE SADECE ÜÇ GEMİYE DESTEK VERİLMESİ YETERSİZ"

Akdemir'den sonra kürsüye gelen TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Hüseyinoğlu ise öncelikle 24 metre altı projelerde KDV istisnasının kaldırılmasını eleştirerek, 24 metrenin altı projelerin ciddi bir ticari alan işgal ettiğini ve dünyada da bu alanda güçlü olmadığını hatırlattı. Hüseyinoğlu, maliyetlerin yüksekliği de eklenince bu kabiliyetin ellerinden alınmış olduğunu, ticaretin sektöre uğratıldığını söyledi. Değindiği bir diğer konu da tersanelerdeki eleman sıkıntısıydı. Bülent Hüseyinoğlu, 10 sene sonra Türkçe lisan konuşacak işçi bulunamayacağını, tersanelerde başka milletlerden işçilerin giderek daha fazla istihdam edildiğini ve bu konunun son derece önemli olduğunu vurguladı. Hüseyinoğlu, Koster Yenileme Projesi'nde sadece üç gemiye destek



BÜLENT HÜSEYİNOĞLU

verilmiş olmasının yetersizliğinden dem vurarak 40 gemiye destek verilmesinin bile yetersiz olduğunu, otuz yıl önce Akdeniz'in Türk gölü gibi olduğunu, koster sahibi armatörlerle taşımacılığı bizim yaptığımızı, şu anda ise bu gücü kaybettiğimizi söyledi ve şöyle devam etti: "Kaybettikten sonra geri alamayız. Bu iş bir kere kayar, gider. Çünkü onun kendince bir marketi var.

Nasıl yapacağız? Sadece hurda teşviki yetmez. Ben demiyorum ki devlet parasını versin, birilerini zengin etsin. Devlet kredi versin, uygun şartlarda kontrolünü yapsın, alamadığı zaman da kafasını ezsın. Devletin bütün gücü elinizde. Eskiden kredilendirmelerde olumsuz durumlar oldu. Ama bu bütün camianın suçu değil. Gemi filosunun yenilenmesinde ve tersane işletmeciliğinde kredilendirme, finans modeli çok önemli. Bunu da tersaneler tek başına yapamaz." Hüseyinoğlu son olarak Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği'ne (IACS) kabul edilen Türk Loydu'na verilecek desteğin de önem arz ettiğini belirtti.

YUNUS CAN: "MALTEPE SAHİLİNDEKİ ALAN İDEAL BİR BARINMA YERİ OLABİLİR"

14 No'lu Her Nevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği Komitesi'nden Kaptan Yunus Can en kadim sorunun özellikle İstanbul özelinde sürekli dile getirilen bağlama ve barınma



YUNUS CAN

yeri olduğunu söyleyerek konuşmasına başladı. Çok uzun bir zamandır talep edilmesine karşın İstanbul'da uygun bir alanının bulunmadığını, ancak hem merkezi idarenin hem de yerel idarenin de iyi niyetle arayışlar içerisinde olduğunu ve bu bağlamda Maltepe sahilinde dolgu alanının önündeki yaklaşık bir mil uzunluğundaki mendireğin altının çok ideal bir barınma yeri olduğunu, ilgili bakanlık ve İBB'nin müşterek bir çalışmasıyla alanın kısa sürede tahkim edilerek teknelerin buraya çekilebileceğini ifade etti. Can konuşmasına şöyle devam etti: "Öte yandan uzun yıllardan beri belirttiğim gibi sektörde kontrol edilemez tarzda bir büyüme var. Yani bir talebe bağlı olarak üretim yok, bir isteğe bağlı olarak sektörü besleme yok araç açısından, ancak bilinçsizce bir büyüme var. 20 sene önce bunu söylediğimde, 'Bizim tekne yapmamıza engel mi olmak istiyorsunuz?' gibi karşı görüşle karşılaşmıştım.

Bugün geldiğimiz noktada İstanbul Boğazı'nda maalesef tekneler için bağlanacak yer göremiyoruz. Eğer bu şekilde komple bir büyüme söz konusu olacaksa, Maltepe sahilindeki mendirek altında barındıracağımız teknelerin dışında yapılacak olan yeni teknelere yeniden yer aramak gibi bir durumumuz olacak. Tekne sayısının belli bir sınırdan tutulabilmesi için mutlaka yeni bir düzenleme yapılması



VEDAT DOĞUSEL

lazım. Aksi halde İstanbul Boğazı'ı E5 karayoluna döner. Yani değil İstanbul Boğazı'ndan bu şekilde geçişlerdeki kazalar, biz kendi içimizde kaza yapmaya başlayacağız."

VEDAT DOĞUSEL: "GÖZÜ OLAN DAĞIN ARKASINI GÖRÜR, AKLI OLAN BAŞA GELECEĞİ BİLİR"

Daha sonra kürsüye gelen İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel de 24 metre altı projelerde KDV istisnasının kaldırılmasını eleştirerek, "Gözü olan dağın arkasını görür, akli olan başa geleceği bilir diye bir atasözümüz var. Biz iş tecrübemizle neler olabileceğini bir noktada tahmin edebiliyoruz. Başımıza neler gelebileceğini biliyoruz çünkü dünyayı geziyoruz fuarlarda. Fuarlardaki durumda da yatı yapan rakiplerimizin kimler olduğunu görüyoruz. Birçoğu devlet destekli büyük kuruluşlar" dedi. Doğusel nitelikli iş gücünün Marmara Bölgesi'ne toplandığını, dolayısıyla modern tesislere ihtiyaç duyulduğunu belirterek, yatçılarımızın ihtisas alanları dahil olmak üzere uygun yerlerde Avrupa'daki muadilleri gibi modern yerlerin tahsis edilmesini rica etti. Öte yandan Kocaeli'nde de en büyük sorunun kıyı planlaması olduğunu ve bu yönde çalışmalar yürüttüklerini, 14 olan organize sanayi bölgesi sayısının 20'ye çıkacağını, bu nedenle limanların modernleştirilerek



KASIM İNANDI

uygun hale getirilmesi gerektiğini söyledi. Vedat Doğusel, “Bunların limancılara güzel bir şekilde söylenmesi ve ona göre kentin organize olması lazım. Teknelerin çıkış noktası, balıkçıların avlanması problemli. Aynı zamanda şu anda İzmit Körfezi’nde biz denizaltı temizliği yapıyoruz. Kocaeli gibi bir yerde marinamızın da olması lazım. Yat talebi vardır ya da yoktur. Bunu bilemiyoruz ama Körfez temizlendikten sonra şehrimizde bir yat limanının olmasını canı yürekten istiyoruz” dedi.

KASIM İNANDI: “DENİZ YOLU ULAŞIMI ENFLASYON ALTINDA EZİLİYOR”

31 No’lu Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Komitesi’nin Başkanı Kasım İnandı, konuşmasına başında gemi adamları ve kılavuz kaptanlar için yeni yayımlanan yönetmelikle özellikle sınırlı vardiya zabıtlarına getirilen irtibatla sınırlı kaptanlığa geçiş hakkı tanındığı için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na ve Bakan Uraloğlu’na teşekkür etti. Daha sonra İstanbul içinde toplu taşımacılık maliyetinin çok artmasına rağmen verilen hizmetin bedelinin İBB bünyesindeki UKOME tarafından belirlendiğini, 2024 yılı için devletin belirlediği yeniden değerlendirme oranı yüzde 58 küsur olmasına karşın yılbaşında sadece yüzde 13 oranında toplu ulaşıma zam yapıldığını ve yılın böyle kapandığını, deniz yolu ulaşımının

enflasyon altında ezildiğini açıklayarak sözlerine şöyle devam etti: “2004 yılında yürürlüğe giren ÖTV’si indirilmiş motorin uygulaması sektörümüze çok önemli destek verdi. Hükümetimize bu konuda şükranlarımızı sunuyoruz. Ancak geldiğimiz noktayı da kısa bir örnekle arz edeceğim. 2004 yılında ÖTV’siz yakıt uygulaması yürürlüğe girmeden önce bir bilet fiyatıyla bir litre ÖTV’li motorin alabiliyorduk. ÖTV’siz yakıt uygulaması uygulamaya girdikten sonra bir bilet fiyatı ile indirim yapmış olmamıza rağmen iki litre motorin alabiliyorduk. Bugün bir bilet fiyatı ile 0.4 litre motorin alabiliyoruz. Sektör ciddi olarak sıkıntıda ve bu konuda bakanlığımızın desteğine ihtiyacımız var.” İnandı’nın aktardığı bir diğer önemli sorun da ücretsiz taşımacılıktı. Ücretsiz taşımacılıkta Aile Bakanlığı’nın son olarak 1 Temmuz 2023’te güncellenen rakamlarla tekne başına 3375 lira bedel ödediğini, normalde rakamın 36 bin lira olması gerektiğini, üstelik bu konuda serzenişte buldukları için nisan ayından beri hiç ödeme yapılmadığını anlattı. Bu konuda tüm Türkiye’de yaygınlaştırılmaya çalışılan Türkiye Kart uygulamasının çözüm olabileceğini vurguladı. Kasım İnandı; “Bu kart zaten şahsa özel olduğu için ücretsiz taşımacılık kapsamındaki kişilere verilebilir. Ardından uygun görülen bir miktar karta yüklenebilir ve bu kişiler de toplu ulaşımda araçları kullandığında tam ücret bedeli üzerinden bu bedelleri öder. O zaman ne onlarda, ne de bizde bir mağduriyet oluşur.”

TEOMAN MUSTAFA AKYOL: “GEREKLİ EĞİTİMİ ALMIŞ ÇOCUKLARIMIZA 3000 GROSTON EHLİYETİ VERİLMELİ”

44 No’lu Deniz Eğitimi, Mühendislik, Danışmanlık ve Denizde Destek Faaliyetleri Komitesi’nden Teoman Mustafa Akyol ise Türkiye’de denizcilik eğitimi veren çok sayıda güzide okul olduğunu, bazı meslek liselerinde üniversitelerde rastlanmayan laboratuvarlar ve simülasyon merkezleri bulunduğunu; ancak koster filosunda yetişmiş eleman sıkıntısı çektikleri için yabancıları çalıştırmak zorunda kaldıklarını açıkladı. Akyol bu konuda şu tavsiyede bulundu: “DTO’nun hamisi olduğu 9 meslek lisemiz var. Bunlar çok donanımlı okullar. Birer sene İngilizce hazırlık görüyor buradaki kardeşlerimiz. Bir de diyorlar



TEOMAN MUSTAFA AKYOL

ki 17 yaşındaki çocuğa ehliyet verilir mi, zabıt olabilir mi. Bugün çocuklar 7 yaşında ilkokula başlıyor; 8 sene mecburi eğitim, 4 sene lise, 1 sene hazırlık, 1 sene de staj görüyorlar ve 21 yaşında bu çocuğa ehliyet veriliyor. Yirmi yaşındaki evladımızı biz askere gönderiyoruz, şehit veriyoruz. Ama 21 yaşındaki çocuğa gemi teslim edilir mi? Zaten gemi teslim etmiyoruz, sadece vardiya zabıtlığı veriyoruz. Mühendislik ayrı bir şey. O yüzden özellikle gerekli donanımı tamamlamış, gerekli eğitim ve öğretimi almış çocuklarımıza geçmişte verilmiş olan 3000 kilowatt ve 3000 groston ehliyetlerinin verilmesi ve ara sınıf ihtiyacımızı koster piyasasında bu gençlerimizle karşılanmasını talep ediyoruz.”

ABDULKADİR URALOĞLU: “FİKİR BİRLİĞİ OLMASA BİLE KARŞILIKLI İSTİŞAREDE BULUNMAK ÇOK ÖNEMLİ”

Teoman Mustafa Akyol’un ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu söz alarak bazı soruları cevapladı. Kimi konularda aynı fikirde olunmasa bile karşılıklı istişarede bulunmanın önemini altını çizen Uraloğlu, ilk olarak kılavuzluk hizmetleriyle ilgili talebi yanıtladı. Kılavuzluk hizmetlerinde emniyetin elbette birinci derece önem taşıdığını, ama burada oluşan gelirin adilane paylaşılması için bir gayret ortaya koyduklarını; ancak komisyon ve genel kuruldaki görüşmeler neticesinde oluşan bazı

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



ABDULKADİR URALOĞLU

hassasiyetleri gidermek istedikleri halde gerçekleştiremedikleri şeyler bulunduğunu ve bunun bir taslak olduğunu, itirazları dikkate alacaklarını belirtti. ÖTV'siz yakıt nedeniyle çıkan sorunları takip ettiklerini ve gündeme aldıklarını, yeşil ruhsatlandırma meselesinde mesafe kat



ettiklerini, biyoyakıtlarla ilgili üzerlerine düşeni yapacaklarını, kolcu problemiyle ilgileneceklerini, balık çiftlikleri için de hassasiyet göstereceklerini söyledi. Koster filosunun ve charter teknelerinin yenilenmesi konusuna daha gayretle eğileceklerini, yolcu taşımacılığında



Türkiye Kart önerisinin kıymetli bir öneri olduğunu ve gündeme alınacağını, yeni tarama araçlarının alınması noktasında özel sektörün teşvik edilmesi gayreti içinde olduklarını vurguladı.

“SİZİN DIRAYETİNİZ, GÖZÜ KARALIĞINIZ BİZLER İÇİN KIYMETLİ”

Uraloğlu sözlerinin devamında şu konulara değindi: “24 metre altındaki teknelerle ilgili KDV meselesine eğileceğiz. Tersanelerdeki işgücü eksikliği hepimizin derdi. Bu konuda beraberce hareket edebiliriz ve bazı teşvikler verilmesi söz konusu olabilir. Daha önce bir toplantımızda bir kamu

zaman zaman gündemimize geliyor. Yine yatçılara modern yerler tahsis edilmesi ve Kocaeli’nde bir marinanın hayata geçirilmesi meseleleri önemli. Kasım Bey toplu taşımada %13 zamlarla seneyi geçirdik dedi. UKOME’de biz de söz sahibiyiz. Önümüzdeki süreçte bununla da ilgileneceğiz. Denizcilik eğitimiyle ilgili notlarımızı da aldık.”

Uraloğlu “Denizcileri ilgilendiren çok sayıda bakanlık ve kurum var. Ama siz bizim bakanlığımız sizsiniz diyorsunuz, biz de bize getirdiğiniz hiçbir konuda bizi ilgilendirmiyor, kusura bakmayın



bankasının denizcilik ihtisas bankası olabileceğini konuşmuştuk. Ben bunu Hazine Bakanımıza iletmıştim, o da sıcak bakmıştı. Bu vesileyle onu takip edelim. Transit bekleme alanlarındaki hizmet kalitesinin artırılması, bürokrasinin azaltılması, Türk Loydu’na sahip çıkılmasıyla neler yapabileceğimize bakalım. Yunus Kaptan Maltepe’deki yerden ve oranın tahsisinden bahsetti. Bu

demiyoruz. Emeği esirgemiyoruz ve dertlerinizi çözmeye çalışıyoruz. Dertlerinizi anlayan arkadaşlarımızla yola devam ediyoruz. Onları göreve getirme gayreti içerisinde olduk. Dünyadaki ticaretin yüzde 85’inin deniz yoluyla yapıldığını biliyoruz. Sizin dirayetiniz, gözü karalığınız bizler için kıymetli” sözleriyle konuşmasını tamamladı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu konuşma yaptıktan



ORHAN GÜLCEK

sonra kendisine günün anısına DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Başaran Bayrak tarafından bir anı objesi takdim edildi. Bakan Uraloğlu ardından toplantıdan ayrıldı ve öğle yemeği için ara verildi. Toplantının öğleden sonraki oturumunda masaya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, UAB Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler Genel Müdürü Salih Tan ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu oturdu.

ORHAN GÜLCEK: “YENİ İNŞA ALANINDA İVME KAYBEDİYORUZ”

Öğleden sonraki bölümde kürsüye ilk olarak İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Orhan Gülcek geldi. Sadece yeni gemiler inşa eden bir tersanesinin olduğunu söyleyen Gülcek, son iki yıldaki yüksek enflasyon ve döviz kurunun düşük kalması sebebiyle ciddi kayıplara uğramalarına rağmen şu andaki ekonomi politikası nedeniyle yapacak bir şey olmadığını, dayanabildikleri kadar dayanacaklarını belirtti. Gülcek’in açtığı ikinci başlık yeni inşa alanında ivme kaybedildiği idi.

Geçen sene 1.7 milyar ihracat gerçekleştirdiğini, rakamların bu sene de yakın olacağını, ama seneye düşüşün kaçınılmaz olduğunu ve hatta 2026-



UĞUR AKSU

2027’de durumun daha da kötüleşeceğini, ancak IMO’nun getirdiği yeni kurallar gereği yeni nesil gemilere ihtiyaç duyulduğunu ve bunun önemli bir fırsat olduğunu ifade etti. Orhan Gülcek; “Yaklaşık 20 yılda oluşturduğumuz bir Türk tersaneleri imajı var. Müşteri yüzde 10-15 pahalı bile olsak alıştığı konfordan, kaliteden dolayı bizi tercih ediyordu. Şu anda geldiğimiz noktada ise Avrupa’nın, Norveç tersanelerinin bile üzerinde kalmaya başladık. Bu acı bir durum ama elimizden gelen çabayı gösteriyoruz ayakta kalmak için” dedi.

Gülcek’in değindiği son husus 2022’de Çevre Bakanlığı’nın bakım onarım alanlarıyla ilgili çıkardığı tersaneler yönetmeliği idi. Yönetmelikte detaylara bakıldığında tersanelerin kapılarına kilit vurmasına yol açacak birçok unsurun olduğunu, teknolojinin de hızla geliştiğini, dolayısıyla yönetmeliğin elden geçirilmesi ve kademeli bir değişikliğe gidilmesi gerektiğini ifade etti.

UĞUR AKSU: “GENEL KURU YÜK TAŞIMACILIĞI YAPAN GEMİLERDEKİ GEMİ ADAMLARIYLA İLGİLİ SORUNUMUZ VAR”

15 No’lu Kabotaj Hattı Kuru Yük Gemi Taşımacılığı Komitesi adına söz alan Uğur Aksu Çorlu Liman Sefer Bölgesi’nde hizmet veren 150 groston altında genel kuru yük taşımacılığı yapan gemilerin gemi



CÜNEYT AKAGÜNDÜZ

adamlarıyla ilgili bir sorun yaşadıklarını; bu gemilerin gemi adamlarıyla donatılmasına ilişkin yönerge kapsamında gemi tesislerinin servis motoru olarak seçilememesi nedeniyle aynı bölgelerde aynı hizmeti veren servis botlarından farklı sayıda ve yeterlilikte gemi adamları ile donatılmalarının sorun teşkil ettiğini ve yönergede hizmet gemilerinin gemi adamlarıyla donatımı tablosunun not bölümüne bir madde ilave edilerek ya da hizmet statüsünde başka bir tanım uygulanarak sorunun çözülebileceğini belirtti.

İSMET MUTLU: “BARÇ GEMİLERİNE 3 AYLIK ARA DENETİMLERDEN MUAFİYET TALEP EDİYORUZ”

28 No’lu Gemi Yakıt Ve İkmal Tanker Taşımacılığı Komitesi Başkanı İsmet Mutlu, sektörle ilgili çözüme ulaşmasını beklediği konuları üç başlık altında paylaştı. İliki İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin UKOME kararıyla verdiği Deniz Yoluyla Yük Taşıma Ruhsatı’nın, UAB Denizcilik İdaresi’nin verdiği kararla deniz yoluyla yapılacak düzenli seferlerin kapsamında yer almadığı ve 28 Ocak 2021 tarihli Ulaşım Koordinasyon Merkezi kararı çerçevesinde olmadığı hususuydu.

İsmet Mutlu; İstanbul demir yerleri bölgesinde Sahil Güvenlik’in kontrol amaçlı yaptığı rutin denetlemeler esnasında bu

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

belgenin barç gemilerinin kaptanlarına tekrar sorulmaya başladığını, kaptanların cevaben 5 Kasım 2021'de Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan karar yazısını gösterdiğini, ancak kısa bir süre sonra barç armatörüne İBB tarafından maddi para cezası tebliğ edildiğini söyleyerek çözüm konusunda yardım talep etti.

İkinci husus, barçların program dışı denetlenmesi hakkındaydı. Mutlu, liman otoritesi tarafından yapılan 3 aylık ara denetimlerde parçaların operasyonel faaliyetini etkileyen ve ikmalcinin müşteri kaybına, dolayısıyla ülke ihracatının kaybına neden olabilecek problemlere rastlandığını aktararak çözüm önerilerini şöyle sıraladı: "Kiracı firmalar bünyelerindeki barç gemilerine senede 3 ila 6 arası denetim yapar, mevcut yıllık sörvey de eklenince bir barç gemisinin senede geçirdiği denetim sayısı 4 ila 7 arasındadır. 3 aylık ara denetimlerle birlikte denetim sayısı 8 ila 11 olur. Yeterli sayıda denetim yapıldığını düşündüğümüzden dolayı 3 aylık denetimlerden muafiyet talep etmekteyiz.

Bunun en önemli nedenlerinden biri de şu: Gemi dolmuş için tesiste bulunduğu sırada yükleme başlamış ve ikmal yapacağı gemilerin isimleri, tonajları belli olmuşken, dolmuş tesisinde yapılan ara denetim sonucunda eksikliklerin giderilmesi için barcın yüklü şekilde demirletilip eksiklikleri giderene kadar bekletilmesi, transit yakıt ikmal operasyonunu sektöre uğratarak yurt dışı müşterilerine karşı prestij ve ihracat kaybına neden oluyor.

Program dışı sörveylerin barçlara uygulanmaya devam etmesi durumunda transit yağı ve yakıt ikmal operasyonunu aksatmaması adına talebimiz, denetim uygulamasının barcın demir bölgesinde boşken yapılmasıdır."

Mutlu'nun aktardığı üçüncü husus 100 mille sınırlı sefer yapan barçların minimum güvenlik limitinin 4 ila 5 kişi olmasıydı. Bundan dolayı ISM sisteminin uygulanmasında zorluk yaşanıldığından, kabotaj seferinin altında seyir yapan barçlara ISM sisteminin uygulanmaması için yardım talep etti.



KADİR KURT

CÜNEYT AKAGÜNDÜZ: "YENİ DALGIÇ GEMİLERİ 150 GROSTON ŞARTINA TAKILIYOR"

DTO Aliğa Şubesi Meclis Üyesi Cüneyt Akagündüz, su altı dalış firmaları olarak teknolojik gelişmeleri takip ederek yeni dalgıç gemileri yapmaya çalıştıklarını, ancak bürokratik sorunlarla karşılaştıklarını; Limanlar Yönetmeliği'nin 10. maddesi gereği 150 groston şartına takılmasına karşın yeni teknolojilerle donatılan gemilerin daha küçük yapılamadığını ve gerekli talepleri karşılayamadığını ifade etti. Bu kapsama dalgıç gemilerinin de dahil edilmesini ve gerekli dalış izinleri alınırken de tüm liman başkanlıklarında aynı uygulamaların sağlanmasını rica etti.

ARIF ERTİK: "RÖMORKÖR GİBİ VASITALARIN DENİZE ELVERİŞLİ BELGESİ VARSA NEDEN HER SEFERİNDE DENETLENİYOR?"

08 No'lu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Komitesi Başkanı Arif Ertik, 150 groston meselesini detaylandırarak konuşmasına başladı ve şunları söyledi: "150 grostonun üzerindeki vasıtalar bir yere yanaşmadan, demir atmadan önce ordinoya tabidir. Boğazda tur yapan ya da kum gemileri gibi vasıtalar bundan muafır. Fakat dalgıç gemileri, ambulans gemileri gibi gemiler acil durumlarda fırlıyor gidiyor. Ordino almak için zamanı yok. Ya ceza



ARIF ERTİK

yiyecek, ya ordinosuz gidecek. Botaş Limanı ile İskenderun gibi iki limanın yan yana olduğu bir liman sınırı düşünün, iki tane boru hattı var. Aralarındaki mesafe 500 metre. Dalgıç gemisi ordino almadan bir boru hattından diğerine gidemiyor. Dalgıç hizmet gemilerinin de muaf olması lazım. Eskiden dalgıç gemileri 150 grostondan ufaktı. Bugün yapılan her dalgıç gemisi mecburen 150 grostonun üstünde oluyor. Tarama gemilerimizde de aynı sıkıntı var."

Ertik daha sonra kendi komitesini ilgilendiren sorunu dile getirdi. Römorkörler, yüzergeç ve barç gibi vasıtaların her defasında denetime tabi tutulmadan kalkmadığını, bir haftada bir iş yapan bir römorkörün senede 50 kere denetlendiğini aktararak "Römorkörün ve çektiği yükün denize elverişlik belgesi varsa buna ne gerek var?" diye sordu. Muafiyet verilmesinin liman başkanlıklarındaki mükerrer işleri de azalacağını altını çizdi.

TAMER KIRAN: "MİKRO KONULARI ÇÖZÜP, MAKRO KONULARA ODAKLANMALIYIZ"

Komite üyelerinin konuşmaları sona erdikten sonra, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, kısa bir toparlama yaparak sorun teşkil eden başlıkları şöyle sıraladı: "Deniz araçları



için barınma, bağlama yeri öncelikli konumuz. KDV gündemde olmayan bir konuydu, bir anda gündeme geldi. Biz bu konuda çalışmaya devam edeceğiz. Hakikaten doğru olmadığına inandığımız bir uygulama. İkna da olmadık. Yani Gelir İdaresi Başkanı kendi başkan yardımcısına ‘O zaman neden 24 metre altından alıyoruz da 24 metre üstünden almıyoruz? Yani vergiyi büyükten almak daha mantıklı değil mi?’ diye sorduğunda cevap alamadı. Bir de uygulamayı görmek istiyoruz.”

Kıran diğer önemli sorunlar arasında deniz ticaret filosunun önündeki yeşil dönüşüm dönemini, koster filosunun yenilenme ihtiyacını, çevre denetimi ve bu denetimin mahalle baskısıyla da hak edilmeyen şekilde uygulanmaya çalışılmasını ve IMO'nun 2050 için koyduğu karbon nötr hedefine karşın bunun yöntemlerinin tam anlamıyla belirlenmemiş olmasını saydı. Bunların haricindekilerin mikro konular olduğunu, çözümünü sağlanabilecek meseleler olduğunu belirterek “Mikro konularımızı mümkün olduğu kadar çözüp, makro konularımıza odaklanıp, bütün olarak hep birlikte çalışmamız ve çözüm için uğraşmamız lazım” dedi.

DURMUŞ ÜNÜVAR: “HEPİMİZ AYNI SEKTÖRE HİZMET EDİYOR, AYNI DİLİ KONUŞUYORUZ”

Kıran'dan sonra Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar talepleri ve soruları cevaplandırdı. Ünüvar “Ekibimizin büyük bölümü denizcilerden oluşuyor. Dolayısıyla hepimiz aynı sektöre hizmet eden, aynı sektörden beslenen kişileriz. Aynı dili konuşabilmenin de memnuniyetini taşıyoruz. Anlaşmasak dahi neden anlaşamadığımızı

tanımlayabiliyoruz” sözleriyle konuşmasına başladı. Ünüvar deniz güvenliği konusunda bir kanun çıktığını ve yönetmelik taslağının buna göre hazırlandığını, taslağın da denizcilik sektörünün görüşlerine açıldığını; ÖTV'siz yakıt konusundaki sorunun ise daha önce Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün ilgili kurumlara yazdığı bir yazıyla çözüldüğünü ama görünüşe göre sıkıntının nüksettiğini ve gerektiğinde Denizcilik Genel Müdürlüğü ile bağlantı kurulabileceğini belirtti. Balık çiftliklerinin uluslararası standartlara uygun ışıklandırıldığını, ancak yöresel problemler yaşanabildiğini ve liman başkanlıklarının denetimleriyle halledildiğini vurguladı.

Balıkçı barınağı vasfını kaybetmiş barınak yerleriyle ilgili Tarım Bakanlığı'nın çalışma yaptığını söyleyerek konuşmasını sürdüren Ünüvar “Olumlu gelişmeler olacağını öngörüyoruz. Ama balıkçı barınağı vasfını kaybetmiş yerler veya mevcut balıkçı barınaklarının rehabilite edilmesi tekne bağlama sorunumuzu tamamen çözmeyecek, bunun da farkındayız. Bununla ilgili DTO ve Çevre Bakanlığı ile çalışıyoruz. Kıyılarımızı efektif kullanmak zorundayız. Marina değil ama tekne bağlama yeri diyebiliriz. Mümkün olduğunca temel denizcilik hizmetlerine verebileceğimiz, doğayı da kaybetmeyen bir yapıda bir sistematik düşünüyoruz” dedi.

“ETS'DEN GELEN GELİRİN TAMAMI SEKTÖRE AKTARILACAK”

Koster gemilerinin yenilenmesi meselesiyle ilgili olarak temmuz ayında ETS sistemi için yasanın çıktığını, buradan elde edilecek gelirle yeşil dönüşüme uygun gemiler inşa etmek üzere bir fon oluşturulacağını,



DURMUŞ ÜNÜVAR

gelirin tamamının sektöre akacağı bir sistem kurulacağını açıkladı. ETS'nin ardından yetkililerin Dünya Bankası ile görüştüğünü, aralık ayında bir çalıştay yapılacağını, Dünya Bankası'ndan ETS'den gelen gelirle inşa edilecek yeşil dönüşüme uygun gemi üretme projesi için kredi olanakları sunmalarının talep edildiğini sözlerine ekledi.

Ünüvar barınma ve çekek yeri sorunu için “Marmara'da bir buçuk yıldır ben de yer arıyorum. Önerdiğimiz yerlerin tekrar değerlendirilmesini şiddetle tavsiye ederim. Kıyıları çok iyi ve efektif kullanmamız lazım. Ancak sizin önereceğiniz bir yer olursa, yardımcı olmaya çalışalım” açıklamasını yaptı. Bakan Yardımcısı tersanelerdeki işgücü sorununun çözümünü noktasında yetersiz kaldığını, sorunun gitgide artmasının kaçınılmaz olduğunu, sektörlerin kendi elemanlarını yetiştirme dönemine girdiğini belirterek, “Denizcilik meslek lisesi mezunlarının denizci olarak çalışma oranı yüzde beşlerde. Yani sorun ehliyeti yükseltmek değil, adamın denizci olarak çalışmaması. Denizcilik yüksekokullarından mezunların denizcilik sektöründe çalışma oranı da yüzde onlar civarında. Denizci mezunumuz var ve çalışmıyor. Bu sorunu çözebilmemiz lazım. Tersanelerde yaşanan kazalar, gemilerde yaşamın zorluğu insanları olumsuz



etkiliyor ve tercih etmiyorlar. Çocukları daha okuldayken adapte edip, sektöre yönlendirmemiz gerekiyor. Yoksa mezun sayımızla yeni çalışan sayımız arasında uçurum var. Esas sorun bu” dedi.

“TEKNE SAYISI İÇİN KOTALI BİR SİSTEM KURULABİLİR”

Tekne sayısındaki kontrolsüz artış için kendilerinin de taksit sistemi gibi kotalı bir sistem önerisi getirdiklerini, DTO’nun da yöresel farklılıkları gözleterek bu konuda çalışma hazırlayabileceğini; aşırı rekabetin pastayı büyütme bir tarafa payları ve hizmet kalitesini düşürdüğünü ifade etti.

Türkiye Kart önerisinin değerlendirileceğini söyleyen Ünüvar denetimler konusunda ise şöyle konuştu: “Gereksiz denetim derdinde değiliz. Ama mesela çıkış belgesiyle ilgili bir kanun değişikliği yapıldı. Bitişik liman uygulaması meselesini de çözebiliriz. ISM’i kaldırmamız söz konusu dahi değildir. Çok net söyleyeyim. Zaten hadise olduktan sonra veya denetimde bulgulara bakılıyor, oradan gelen verilerle ya gemi cinslerine göre ya da yöreye göre yoğunlaştırılmış denetimler yapılıyor. Denetimi azaltmamız da orada düzelmeyi gördükten sonra oluyor.

Bazen kuru yük gemilerine, bazen sadece kabotajdaki gemilere, bazen Karadeniz’deki gemilere gördüğümüz eksiklere göre de yoğunlaşıyor, rutinin dışına çıkıyoruz. Ticari faaliyeti engellemeye gitmesin ifadesi kullanıldı. Buna biz varız. Ama gemi adamınız eksikse o gemi kalkmaz. Bu da ticari faaliyetin engellenmesi değildir. Geminin kalkışına bir engel varsa arkadaşlarımız

geminin seyrine izin vermez. Geminin kalkışına engel bir şey yok, süre verilecek bir şeyse tabii ki süre verir. Gemiler boşken vesaire denetlenmesini de liman başkanlıklarıyla koordineli bir şekilde çözebileceğiz, buna katılıyorum.”

Ünüvar su altı firmaları dalış izinlerini alırken her limanda aynı uygulama olması ve dalgıç, yüzergeç gibi teknelerin her defasında çıkış izni alması konularının Denizcilik Genel Müdürlüğü’ne bildirilmesini istedi. Metre başına ceza uygulamasının her toplantıda gündeme geldiğini, ancak işletme izni olmayan bir yerde tekne imal edilmesinin imkanı olmadığını, cezayla kurulan sistemin doğru bir uygulama olduğunu, ama şimdi cezanın kaldırılmasının sistemi bozacağını aktardı.

ÜNAL BAYLAN: “YILDA 50 BİN GROSTONA KADAR TEŞVİK VERİYORUZ”

Ünüvar’ın ardından konuşan Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan yılda 50 bin grostona kadar teşvik verildiğini, bugüne kadar 3 gemi için teşvik verildiğini, yeni bir talebin daha işlemde olduğunu; dolayısıyla bu yıl 40 bin groston civarında kalacağını, ancak seneye 50 bin grostona çıkacağını ve her yıl tekrarlanacağını belirtti.

Marmara Denizi’nde yolcu ya da hizmet teknesi sayısının da kapasitenin üzerinde olduğunu düşündüklerini söyleyerek, “Bir şekilde engellemediğimiz takdirde sayı arttıkça fiyatlar düşüyor, kazançlar azalıyor, gemiler yenilenemiyor. Gemiler yenilenemediği için denetimlerde zorluklar yaşanıyor. Bir kısır döngüye girdi. Bunu idarenin elinde düzenleyecek bir yasal

argümanımız var, planımız da var. Sadece sizlerden talep gelmesi gerekiyor” dedi.

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan ise limanlar konusunda Çevre Bakanı’yla görüşmelerin sürdüğünü, kabul edilebilir ve ödenebilir bir bedelde anlaşılması gerektiğini, sonrasında DTO ve TÜRKLİM ile bir araya gelerek konunun paylaşılacağını açıkladı.

MUSTAFA BANKAOĞLU: “İSTANBUL BOĞAZI’NDAKİ GEMİ TRAFİĞİ ARTIYOR”

Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu da Boğazdan gemi geçişleri hakkındaki son durumu izah etti: “İstanbul Boğazı’ndaki gemi trafiği pandemi ve Rusya-Ukrayna savaşının etkisiyle azalmıştı, ama sayının tekrar 2017-2018’deki orana çıkmasını bekliyoruz. Tonaj bazında artış trendi devam ediyor.

Çanakkale Boğazı’ndan 2010 yılında 46 binin üstünde gemi geçmiş. Bu yıl da o sayıyı yakalayacağız. Ciddi bir artış var. Tabii ki gemi sayılarının ve büyüklüklerinin artmasıyla aldığımız emniyet tedbirlerinde de daha ciddi düşünmemiz gerekiyor. Çanakkale Boğazı’nda 2025’in ilk aylarında römorkör faaliyetlerinde bir düzenleme yapacağız.”

Bankaoğlu’nun konuşmasının ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, tüm katılımcılara teşekkür etti ve 10 Kasım nedeniyle Ulu Önder Atatürk’ü ve Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunda emeği geçen ecdadımızı rahmetle anarak Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı’nı sona erdirdi. Toplantının sonunda tüm katılımcılar hep birlikte fotoğraf çekti.

INNOVATIVE SOLUTIONS

SUSTAINABLE RESULTS

By pairing our technical knowledge with the latest digital technologies, ABS leads the maritime industry in providing customers with innovative, tailored sustainability solutions that deliver results.



Learn more today at
www.eagle.org/sustainability.



TAMER KIRAN, İTÜ KAVİTASYON TÜNELİ TANITIM TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve beraberindeki DTO heyeti, 13 Kasım'da İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi'ni ziyaret ederek incelemelerde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 13 Kasım Çarşamba günü, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi'nde düzenlenen İTÜ Kaviteasyon Tüneli ve Ata Nutku Laboratuvarları'nın Tanıtım Toplantısı'na

katıldı. İTÜ Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Lütfiye Durak Ata ve Dekan Prof. Dr. Ömer Kemal Kınacı'nın ev sahipliğinde gerçekleşen toplantıya, İMEAK DTO meclis üyeleri, denizcilik sektörünün temsilcileri ve akademisyenler katıldı. Tanıtım toplantısının ardından heyet,



laboratuvarları gezerek incelemelerde bulundu. Kiran, aynı gün sabah saatlerinde Altunizade'deki çalışma ofisinde, İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer ve şube üyeleriyle bir araya geldi.

DEFAV, DENİZ TİCARET ODASI'NI ZİYARET ETTİ

Tamer Kiran, 18 Kasım'da DEFAV Başkanı Koray Karagöz ile İMEAK DTO tarafından burs desteği sağlanan İstanbul Teknik Üniversitesi'nden öğretim üyelerini DTO Genel Merkezi'nde ağırladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 18 Kasım Pazartesi günü, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Yönetim Kurulu Başkanı Koray Karagöz ile DTO'nun burs desteği sağladığı

İTÜ'lü öğretim üyelerini kabul etti. Fındıklı'daki genel merkezde gerçekleşen ziyarete İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, komisyon üyesi Burak Atasoy, DEFAV Yönetim Kurulu Üyesi Kazım Bakan, İTÜ Denizcilik Fakültesi

akademisyenleri Murat Mert Tekeli, Seher Suendam Aracı, M. Fatih Gülen ve Cenk Kaya katıldı.

Tamer Kiran, Deniz Ticaret Odası olarak ülkemizde denizcilik eğitimi kalitesinin artırılması konusuna büyük önem verdiklerini belirterek, bu kapsamda denizci akademisyenlerimizin yurt dışı eğitim faaliyetlerine iştirakleri için maddi destek sağlamaktan duyduğu memnuniyeti ifade etti.

TÜBİTAK Doktora Sonrası Araştırma Burs Programı ve TÜBİTAK Doktora Sırası Araştırma Burs Programı kapsamında 9 ay süreyle desteklenmeye hak kazanan akademisyenlerin 1 yıl sürecek eğitimlerinin kalan bölümünde DTO tarafından burs desteği sağlanacak.

An aerial photograph of a ship's deck. The deck is white with a green safety mat. A person in a blue uniform is visible on the deck. A supply basket, filled with various food and supply items, is being lowered into the dark blue water by a crane. The basket is suspended by a metal frame and contains items like boxes, bags, and containers. The ship's railing and some equipment are visible in the upper left corner.

AVS

1985

GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

**AT 1500+ PORTS
IN 126 COUNTRIES**

www.avsglobalsupply.com

at your service globally.

TOBB HEYETİ ALMANYA'DA TEMASLARDA BULUNDU

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, TOBB Yönetim Kurulu Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu başkanlığındaki TOBB heyeti ile Almanya'da çeşitli temaslarda bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, TOBB Yönetim Kurulu Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu başkanlığındaki TOBB heyeti ile birlikte 27



Kasım Çarşamba günü Almanya'ya gitti. Berlin'de Alman Ticaret ve Sanayi Odası tarafından kurulan Türk-Alman Ticaret ve Sanayi Odası'nı ziyaret eden heyet, Avrupa Komisyonu eski Başkan Yardımcısı Günter Verheugen ile bir araya gelerek dünyadaki



gelişmeler ve Türkiye - AB ilişkileri konusunda görüş alışverişinde bulundu. Heyet daha sonra Almanya Odalar Birliği Genel Sekreteri Dr. Martin Vansleben'in emekliye ayrılması nedeniyle Berlin'de düzenlenen törene katıldı.

TAMER KIRAN'DAN 24 KASIM ÖĞRETMENLER GÜNÜ MESAJI

Tamer Kiran mesajında Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'e "Başöğretmen" unvanının verilisinin yıldönümünde tüm öğretmenlerin Öğretmenler Günü'nü kutladı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 24 Kasım Öğretmenler Günü dolayısıyla yayımladığı mesajında şu ifadelerle yer verdi:

"Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'e Başöğretmenlik unvanının verilisinin yıldönümünde tüm öğretmenlerimizin Öğretmenler Günü'nü en içten dileklerle kutluyorum. İçinde bulunduğumuz yüzyılda dünya her alanda hızla değişirken, bu değişime ayak uydurabilen, teknolojideki gelişmeleri çok iyi takip edip uygulayabilen, bilgiyi ustalıkla kullanabilen insan potansiyeline

sahip ülkeler çağa damgasını vuracak. Yeni nesilleri yetiştirmek gibi kutsal olduğu kadar sorumluluğu da ağır bir görevi üstlenen maarif ordumuz, Türkiye'nin müreffeh yarınlarının inşasının şüphesiz en büyük mimarı olacaktır.

Denizcilikte eğitimin önemini bilen, eğitime yapılan yatırımın ülkeye yapılan en büyük hizmet olduğuna inanan, Türkiye Denizcilik Sektörünün çatı kuruluşu İMEAK Deniz Ticaret Odası yönetimi ve mensupları olarak "en büyük projemiz" olarak nitelendirdiğimiz Piri Reis Üniversitemiz başta olmak üzere

ülkemizde denizcilik alanında eğitim veren çok sayıda lise ve üniversitenin yanı sıra denizci akademisyenlerimize destek sağlamaktan büyük gurur duyuyoruz.

Bu düşüncelerle; Başöğretmenimiz, Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere ebediyete intikal etmiş, görevi başında şehit olmuş öğretmenlerimizi rahmet ve hürmetle anıyorum. Tüm öğretmenlerimizin 24 Kasım Öğretmenler Günü'nü kutlarken, şükran ve saygılarımı sunuyorum".



BASARAN shipyard



BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !



Ship Building

In the shipyard with a great sacrifice on your behalf. In this way, you avoid wasting time and resources of the past. We manufacture offshore supply vessels, anchor handling vessels, tug boats, oil tankers, bunkering barges, bilge waste collection vessels, pilot boats, pusher boats, work boats, crew boats, dredgers, watertaxi, landing crafts, patrol boats, police boats, military RIB, etc.



Ship Repairing

Our company is a customer and employee satisfaction-oriented approach is adopted to ship repair and maintenance operations and strongly to planning stage, time and quality demands of customers. Maintenance and ship repair (electrical, hydraulic, steel construction, propeller, paint, etc.) operations can be handle in the offshore anchorage area, in the port or in the shipyard.



Marine Sub Industry

Our company manufactures all kind of Ship Equipments. (Hatches, Ladders, Doors, Pipe Couplings, Air Pipe Heads, Bollards, Hawses, Scupper Plugs, Hydraulic / Electrical Power packs, Reels, Fire Canon, Valves, Hydraulic Cranes, etc.). Manufacture of Standard and Non-Standard Propeller, Rudder, Kort Nozzle and special product and systems can be produced as Project or licensed.



Oil Spill Response

Basaran also activates IMO Tier 1 / 2 / 3 Training with in oil spill response, garbage collection in the shore lines and dredging services. Produce recovery equipments for pollution of oils, chemical, aquatic weed, algae, mud sediments. MARPOL 73/ 78 (bilge, sludge, slop, dirty water, garbage) waste collection services are given to ship owners, agency in the Ports.

2024 IBIA YILLIK TOPLANTISI, ATINA'DA YAPILDI

2024 IBIA Yıllık Toplantısı, Yunanistan'ın başkenti Atina'da 5 Kasım'da başladı. Türkiye'den de 15 sektör temsilcisinin katıldığı ve 7 Kasım'da sona eren toplantıda alternatif yakıtlar, sürdürülebilirlik ve bunker endüstrisinin gelecek vizyonu gibi konular ele alındı.



Türkiye'den de 15 sektör temsilcisinin katıldığı ve 7 Kasım'da sona eren toplantıda alternatif yakıtlar, sürdürülebilirlik ve bunker endüstrisinin gelecek vizyonu gibi konular ele alındı. Küresel bunker endüstrisinin sesi olan Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği'nin (IBIA-International Bunker Industry Association) Yıllık Toplantısı, bu yıl 5 – 7 Kasım tarihleri arasında Yunanistan'ın başkenti Atina'da yapıldı.

TÜRKİYE'DEN 15 SEKTÖR TEMSİLCİSİ KATILDI

Sektör profesyonellerini bir araya getiren etkinliğe Türkiye'den İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Serhat Barış Türkmen ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Yedek Üyesi Mustafa Aslan, IBIA Yönetim Kurulu Üyesi Ufuk Erinç de katıldı. Toplantıya Türkiye'den 15 kişi katılım gösterdi. Elboil Doğu Akdeniz Ticari Direktörü Can Ertem ise panelde Alternatif Yakıtlarla ilgili bir konuşma yaptı.

IBIA Yıllık Toplantısı'ndan önce bir açıklama yapan IBIA Başkanı Constantinos Capetanakis, IBIA Avrupa

Bölgesel Kurulu'nun da oluşturulmasıyla IBIA'nın Afrika, Amerika, Asya ve Orta Doğu'yu içeren beş bölgesel kurul kurma taahhüdünü tamamladığını, böylece birliğin yerel bakış açısını kapsayarak bölgesel sorunlara daha stratejik bir yaklaşımla eğilebileceğini söyledi.

Oluşturulan yeni kurulun Avrupa bunker ve denizcilik sektörlerindeki iş birliğini geliştireceğini, acil bölgesel zorlukları hedefleyeceğini ve IBIA'nın sürdürülebilir ve adil bir deniz yakıtı ortamını teşvik etme misyonunu destekleyeceğini vurguladı.

İMO GENEL SEKRETERİ DE BİR KONUŞMA YAPTI

300'e yakın delegenin katıldığı toplantıda geleceğin yakıtları, bu yakıtların kullanımına yönelik son durum, yeni düzenlemelerin etkileri ve avantajlarını ele alan bir eğitim de verildi. 6 Kasım'da IBIA İcra Direktörü Alexander Prokopakis ve IBIA Başkanı Constantinos Capetanakis'in açılış konuşmalarıyla başlayan toplantıda Yunanistan Denizcilik ve Ada Politikaları Bakanı Christos Stylianides, ABD'nin Yunanistan



Büyükelçisi George J. Tsunis ve IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez de birer konuşma yaptı. Konuşmaların ardından iki gün devam eden paneller bölümüne geçildi. Panellerde denizcilik sektörünün, özelde de bunker endüstrisinin genel durumu ve gelecek vizyonu; mevzuat güncellemeleri ve karbonsuzlaştırma politikası; Akdeniz'deki bölgesel zorluklar gibi konu başlıkları tartışıldı.

GELENEKSEL GALA YEMEĞİNE YOĞUN İLGI VARDI

Akşam saatlerinde ise gala yemeği düzenlendi. IBIA Yıllık Toplantısı'nın ikinci gününde metanol ve biyoyakıtları kapsayan ISO 8217-2024 revizyonu dahil yeni alternatif yakıt standartlarının geliştirilmesi ve karbonsuzlaştırma sürecinin geleneksel bunker tedarik zincirine hem teknik bakımdan hem de insan boyutu bakımından etkileri; sürdürülebilirlik ve alternatif yakıtların Akdeniz'deki deniz taşımacılığına etkileri gibi konular masaya yatırılıyor. İki günlük oturum maratonu toplam 8 panelin tamamlanmasıyla sona erdi.

DURMUŞ ÜNÜVAR, ALIĞA ŞUBESİ'Nİ ZİYARET ETTİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ve beraberindeki heyet, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi'ni ziyaret etti. Karşılıklı görüş alışverişinde bulunulan ziyarette Ünüvar, Aliğa'nın denizcilik potansiyeline vurgu yaptı.



Ziyarete, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Personel Genel Müdürü Leyla Akıncı, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu ve Kıyı Emniyeti İzmir Bölge Müdürü Pelin Devrim de eşlik etti.

Bakan Yardımcısı Ünüvar ve beraberindeki heyet, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım, yönetim kurulu üyeleri, meclis üyeleri ve oda üyeleri tarafından karşılandı.

Katılımın yoğun olduğu ziyarette UAB Bakan Yardımcısı Ünüvar denizcilik sektörünün mevcut durumu ve yaşanan gelişmeler hakkında bilgi verdi.

Bakanlık olarak sektöre verilen desteklerin süreceğini belirten Ünüvar, Aliğa'nın denizcilik açısından büyük bir potansiyele sahip olduğunu vurguladı. Ayrıca yapılacak her türlü yeni yatırımın bakanlık tarafından destekleneceğini ve denizcilik sektörünün bir adım daha ileriye taşınması için tüm paydaşların iş birliği içinde çalışması gerektiğini ifade etti.

Bakan Yardımcısı Ünüvar'ın ziyaretinden dolayı duyduğu memnuniyeti dile getiren İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ise "Sayın Durmuş Ünüvar'a sektörümüze verdiği destek dolayısıyla sizlerin huzurunda bir kez daha teşekkür ediyorum.

Bizlere vermiş olduğu bu güç ve destekle İMEAK DTO Aliğa Şubesi olarak bölgemizde yeni yatırımların öncüsü olmaya devam edecek, sektörümüz için var gücümüzle çalışmalarımızı sürdüreceğiz" dedi.

Ziyarete katılan meclis üyeleri, liman müdürleri ve sektör temsilcileri, UAB Bakan Yardımcısı Ünüvar'a sektörde yaşadıkları sorunları ve taleplerini iletme fırsatı buldu.

Görüşmelerde sektörel sorunların çözümü ve iş süreçlerinin iyileştirilmesi konusunda karşılıklı fikir alışverişini yapıldı. Toplantının sonunda Şimşek, günün anısına Ünüvar'a hediye takdim etti.

(DTO Aliğa Şubesi)



EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



6.000 kişilik konaklama kapasitesi ile dünyanın en büyük gemisinin Oasis of the Seas olduğunu biliyor muydunuz? 16 güvertesi olan bu geminin yüksekliği 72 metre. Boya tercihinin ise Jotun olması tesadüf değil.

Jotun 100'ü aşkın ülkede 9.800 çalışanı ile tek bir amaç için çalışır:

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**
jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

SUALTI DALIŞ TURİZMİ ÇALIŞTAYI'NDA MUĞLA'NIN SUALTI POTANSİYELİ ELE ALINDI

8 Kasım'da Fethiye'de düzenlenen Muğla Sualtı Dalış Turizmi Çalıştayı'nın açılışında konuşan İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkyay Tugay, dalış turizmi potansiyelini ortaya çıkaracak uygulamalarla Türkiye dalış turizmi stratejisinin oluşturulması gerektiğine dikkat çekti.



8 Kasım Cuma günü Muğla'nın Fethiye ilçesinde Muğla Sualtı Dalış Turizmi Çalıştayı düzenlendi. Muğla Valisi Dr. İdris Akbıyık'ın himayesinde gerçekleştirilen çalıştayı açılışına İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkyay Tugay'ın yanı sıra Fethiye Kaymakamı İsmail Hakkı Ertaş, Fethiye



Belediyesi Başkan Yardımcısı Oğuz Bolelli, Muğla Kültür Turizm Müdürü Hüseyin Toprak, Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Osman Çıralı, Güney Ege Kalkınma Ajansı (GEKA) Genel Sekreteri Ümit Gülyağı, sualtı arkeologları, dalış merkezleri yetkilileri ve dalış eğitmenleri katıldı.

İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkyay Tugay çalıştayı açılışında yaptığı konuşmada sualtı dalış turizminin dünyada önemli bir kitle turizmi haline geldiğini belirterek, Muğla'nın da bu trendi yakalaması gerektiğini vurguladı ve dalış turizmi potansiyelini ortaya çıkaracak pilot uygulamalar ve tanıtımlarla Türkiye dalış turizmi stratejisinin oluşturulması gerektiğinin altını çizdi.

Tugay, Fethiye bölgesinde her yıl yaklaşık 30 bin su altı dalış faaliyeti yapıldığına dikkat çekerek "Yılın 12 ayı 19 derecenin altına düşmeyen deniz suyu sıcaklığı ve güvenli deniz alanları sualtı dalış turizminde bize önemli fırsatlar sağlıyor. Bizim amacımız sayısal artıştan daha çok uluslararası tecrübeli dalcıların bölgemize gelmesi" dedi. Muğla Sualtı Dalış Turizmi Çalıştayı'nda Muğla'nın sualtı dalış potansiyeli ve dalış turizminin canlandırılarak turizm pastasından daha fazla pay alması için gerekenler tartışıldı.



(DTO Fethiye Şubesi)

**KNOWLEDGE
PROTECTS,
EXPERIENCE
SAVES,
TEAMWORK
DELIVERS**

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

KOCAELİ'DE 4. ULUSAL BARBAROS DENİZCİLİK KONGRESİ DÜZENLENDİ

Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi tarafından 31 Ekim-1 Kasım tarihleri arasında düzenlenen 4. Ulusal Barbaros Denizcilik Kongresi'ne İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel de katıldı.



Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi ve Barbaros Denizcilik Kulübü'nün Kartepe Dedeman Otel'de gerçekleştirdiği 4. Ulusal Barbaros Denizcilik Kongresi'ne İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel'in yanı sıra Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Osman Boyraz, Kocaeli Valisi İlhami Aktaş, Kocaeli Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nuh Zafer Cantürk, Kartepe Kaymakamı Hasan Öztürk, Kartepe Belediye Başkanı Av. Muhammet Mustafa Kocaman, Barbaros Denizcilik Kulübü Yönetim Kurulu Başkanı Sevda Özyılmaz, kurum müdürleri, öğrenciler ve davetliler katıldı.

Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunması ile başlayan tören Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Osman Boyraz, Vali İlhami Aktaş, Kocaeli Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nuh Zafer Cantürk ile protokol üyeleri günün anlam ve önemine



ilişkin konuşmaları ile devam etti. Açılış konuşmalarının ardından sponsor firmalara plaketler takdim edildi.



Denizcilik bölümü öğrencilerini alanında deneyimli sektör isimleri, akademisyenler ve devlet temsilcileri ile bir araya getiren kongre; denizcilik sektörünün önemli konularının ele alındığı panellerden oluştu. Sunum ve konuşmaların sonuç bildirisine haline getirilerek ilgili makamlara ve sektör temsilcilerine ulaştırılacağı kongrede "Eko-Verimli Liman Uygulamaları ve Sürdürülebilirlik", "Küresel Deniz Ticaretinde Brokerlerin Stratejik Rolü", "Yatçılık ve Marina Yönetiminde Uygulamalar ve Küresel Trendler", "Lojistik Sektöründe Tedarik Zinciri Yönetimi", "Krizde Dayanıklılık ve Esneklik", "Denizcilik Sigortalarında Hasar Yönetimi ve Talep Süreçleri", "Sörveyör Perspektifinden Uluslararası Denetim Standartları ve Gelişmeleri" ve "Denizcilikte Kariyer Planlama: Acentelik" konuları ele alındı.

(DTO Kocaeli Şubesi)



MAR-CA

Marine Technic & Supply



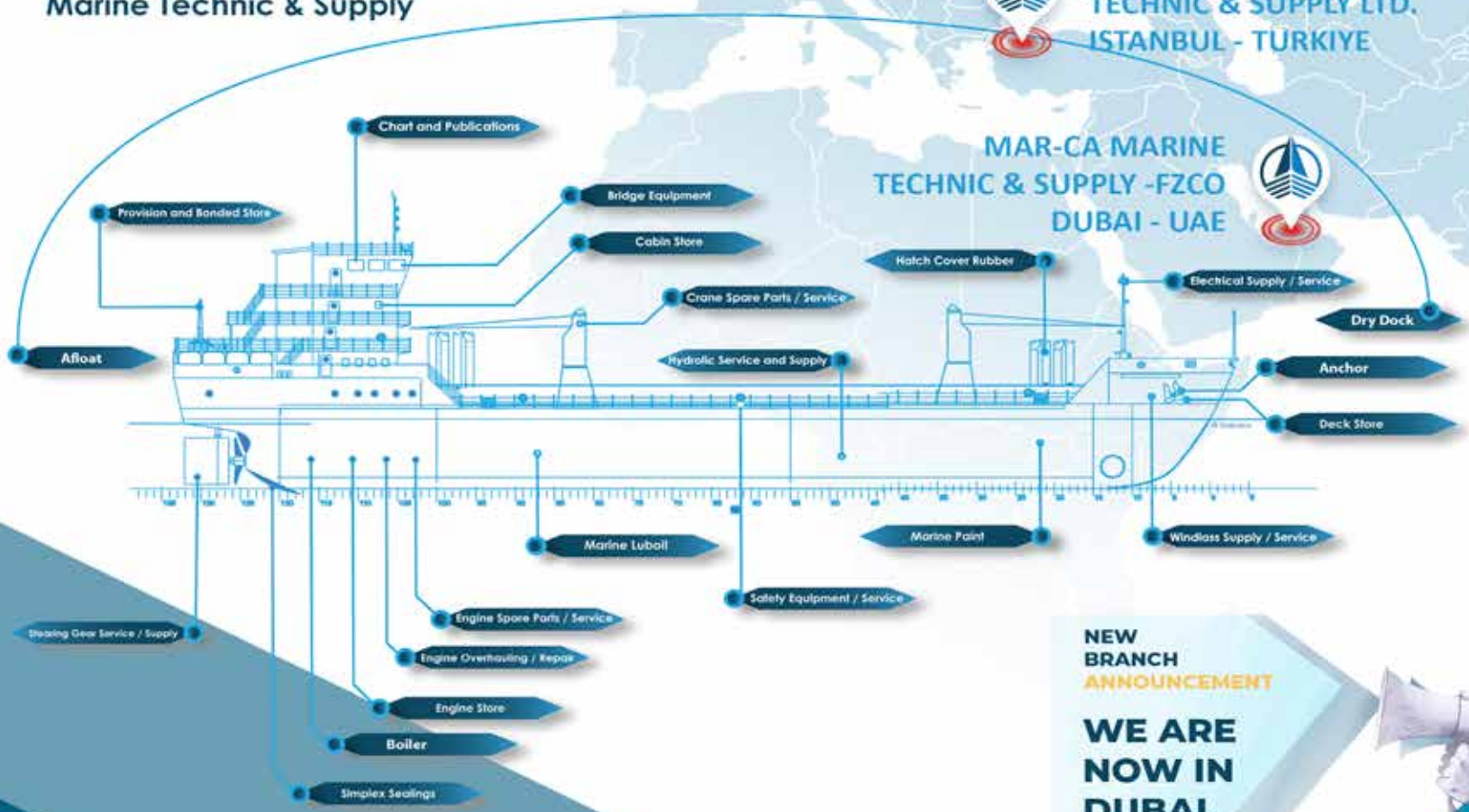
MAR-CA MARINE
TECHNIC & SUPPLY B.V.
ROTTERDAM - THE NETHERLANDS



MAR-CA MARINE
TECHNIC & SUPPLY LTD.
ISTANBUL - TURKIYE



MAR-CA MARINE
TECHNIC & SUPPLY -FZCO
DUBAI - UAE



NEW
BRANCH
ANNOUNCEMENT

WE ARE
NOW IN
DUBAI



ME & A/E SPARES



BRIDGE EQUIPMENTS



SAFETY EQUIPMENTS
SERVICES
(LSA & FFA)



STEERING GEAR
SERVICES



HYDRAULIC
EQUIPMENT SPARES



AUX BOILER SPARES



CRANE SPARE PARTS
SERVICE



ELECTRO MOTOR &
ELECTRIC SERVICE & SUPPLY



DECK STORE



HATCH COVER RUBBER



BOILER REPAIRS



DRY DOCKING & AFLOAT REPAIR



MOORING ROPES &
ANCHOR CHAIN



LUBE OIL SUPPLY



PROVISION &
BOND STORES



SHIP AGENCY WORKS & LAY UP
BERTHS



BWTS PIPELINE (D2 STANDART
LAB TEST)



✉ info@marcamarine.com
☎ +90 216 494 44 72
☎ +90 216 494 44 73
🌐 www.marcamarine.com

📍 **Head Office:** Postane Mah. Bagci Sok.
No: 5/A Tuzla - Istanbul / TURKEY



AHMET ÇETİN, KASIM AYI MECLİS TOPLANTISINDA 2024 YILINI DEĞERLENDİRDİ

İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, DTO Antalya Şubesi Meclis Toplantısı'nda Antalya denizciliğinde 2024 yılında yaşanan gelişmeleri değerlendirerek 2025 yılında tamamlanması beklenen projeler hakkında bilgi verdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin Kasım ayı Olağan Meclis Toplantısı, 12 Kasım Salı günü şubenin meclis salonunda yapıldı. Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes'in başkanlığında gerçekleştirilen toplantıda İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, faaliyetler hakkında bilgi verirken yılın değerlendirmesini de yaptı.

2024'e büyük umutlarla girildiğini ifade eden Ahmet Çetin "Sahadan aldığımız verilere göre Antalya'ya gelen turist sayısı büyük oranda artmasına rağmen deniz turizmine yansımaları kısıtlı oldu. Sadece belirli bölgelerimizde bu artıştan faydalanabildik diyebiliriz.

Bu da deniz turizminin merkezi olarak gördüğümüz Antalya'nın denizini iyi kullanamadığımız anlamına geliyor. Bu sorunları gelecek yıl tekrar yaşamamak için tüm paydaşlarımızın ekstra çaba sarf etmesi gerekiyor" dedi.



"DEMRE YAT LİMANI'NIN, 2025 ŞUBAT'TA TEKNE ALMAYA BAŞLAMASI BEKLENİYOR"

Denizi daha iyi kullanmak için liman, marina ve yanaşma yerlerinin artması gerektiğini ifade eden Çetin "Bir Yap İşlet Devret modeli olan Demre Yat Limanı'nın, 2025 Şubat'ta tekne almaya başlaması bekleniyor. 400 deniz, 300 kara kapasiteli bir marina yapılıyor. Batıkşehir, Kaleköy gibi tarihi yerlere turistleri götürebilmek için Demre'de böyle bir limana büyük ihtiyaç vardı. Meis ve Rodos gibi adalara gitmek isteyenlerin de kullanabileceği bir merkez olacak. Bu bölge Antalya'nın doğusundan batısına kadar çok sayıda koyun olduğu teknelerin barınabileceği tek yer.

Böylece yoğun bir şekilde yaşadığımız kapasite doluluğu sorununu gidermiş olacağımızı düşünüyorum. Bu liman açıldığında bölgenin turizm hareketliliği de çok daha fazla olacaktır" diye konuştu.

Deniz taşımacılığı açısından bakıldığında Antalya'nın konjonktürel gelişmelerden fazlasıyla etkilendiğini; çimento, mermer gibi ürünlerin ihracatında en çok kullanılan limanın Antalya Limanı olduğunu ve en büyük taşımacılığın da İsrail limanlarına yapıldığını belirten Çetin, bu nedenle İsrail'le ticaretin durdurulması kararından en çok etkilenen bölgenin de Antalya olduğunu söyledi.

Bu sorunu aşmak için limana yatırım yapılması, daha büyük gemilerin de yanaşmasının sağlanmasının gerektiğini vurgulayarak derinliği 9 metreden daha büyük tonajlı gemilerin şu anda limana yanaşamadığının altını çizdi. Bu sorunu aşmak için draftı 9 metre olan limanın derinliğinin 14 metreye çıkarılacağını, limanın draftını derinleştirmek için girişimlerin sürdüğünü ve önümüzdeki süreçte çalışmanın başlayacağını kaydetti.

(DTO Antalya Şubesi)

Yeni
Denizler

Yeni
Rotalar



OZGEN
SHIP SUPPLY

www.ozgenshipsupply.com

[f](#) [@](#) / ozgenshipsupply

İMEAK DTO ALIĞA KASIM AYI MECLİS TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİ

DTO Aliğa Şubesi, Kasım ayı olağan meclis toplantısını Meclis Başkanı İsmail Önal başkanlığında, Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve meclis üyelerinin katılımıyla gerçekleştirdi.



Meclis toplantısında, oda faaliyetleri ve Aliğa limanlarında gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri değerlendirildi.

UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar'ı Kasım ayı içerisinde Aliğa'da ağırladıklarını söyleyerek konuşmasına başlayan DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, "Bakan Yardımcımız Sayın Durmuş Ünüvar'a ve müdürlerimize ziyaretlerinden dolayı bir kez daha teşekkür ediyorum" dedi.

Adem Şimşek, "Sapanca'da düzenlenen 5. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nda Aliğa ve sorumluluk alanımızla ilgili özel ve genel sorunları dile getirerek çözüm önerilerimizi sunma fırsatı bulduk. Sektörel gelişmelerin

değerlendirildiği ve paydaşlar arasında güçlü iş birliği fırsatlarının konuşulduğu bu önemli organizasyonda, bölgemizin ihtiyaçlarını gündeme taşımak için etkin bir rol üstlendik.

Katılımımız, bölgemizin ihtiyaçlarına dikkat çekme ve çözüm odaklı çalışmalara katkı sunma anlamında değerli bir adım oldu. Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın takdirleriyle düzenlenen bu toplantıya emeği geçen herkese teşekkür ediyorum" şeklinde konuştu.

(DTO Aliğa Şubesi)

ORHAN DİNÇ, MUTTAŞ YÖNETİM KURULU'NA SEÇİLDİ

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Muğla'da denizcilikle ilgili tüm faaliyetleri yürütmek üzere kurulan Muğla Büyükşehir Belediyesi iştiraki MUTTAŞ Denizcilik Hizmetleri A.Ş'nin ilk yönetim kurulu toplantısına katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Muğla Büyükşehir Belediyesi'nin iştiraki olan ve Muğla'da denizcilikle ilgili tüm faaliyetleri tek bir çatı altında toplayan MUTTAŞ Denizcilik Hizmetleri A.Ş'nin yönetim kurulu üyeliğine seçildi. MUTTAŞ Denizcilik Hizmetleri A.Ş'nin

6 Kasım'da yapılan ilk yönetim kurulu toplantısına katılan Dinç, MUTTAŞ'ın Muğla'da ve Bodrum özelinde başta liman işletmeciliği, deniz yolu taşımacılığı, deniz araçlarından atık alınması ve deniz turizmi faaliyetleri olmak üzere birçok alanda hizmet vereceğini belirterek "Muğla Büyükşehir Belediye Başkanımız Ahmet Aras'a yeni kurulan şirkette sektörümüzü temsil etmemize fırsat tanıdığı için teşekkürlerimizi sunuyor ve denizcilik camiamıza hayırlara vesile olmasını temenni ediyoruz. Yine bu yolda her daim bizim destekleyen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran'a teşekkür ediyorum.

Bu görev ile neredeyse tüm denizcilik camiamıza hizmet verip kendilerinin



de sorunlarını yerinde inceliyoruz. Tesislerde yapılması planlanan iyileştirme çalışmaları, yeni yatırımlar, tekne karapark yerleri, deniz araçlarının atıklarını alınması gibi meselelerle birebir ilgilenip ekmek yediğimiz denizlerimize yerinde ve hak ettiği değeri, hizmeti veriyoruz" dedi.

(DTO Bodrum Şubesi)

PO/Marine ile denizlerin lideri yine Petrol Ofisi.

PO/Marine ile denizcilik sektöründe fark yaratmaya devam ediyoruz.

2019'dan bu yana her yıl olduğu gibi güçlü altyapımız ve artan satış hacmimiz ile transit pazarda %32.5, yurt içi denizcilik yakıtları pazarında %41.6, tüm denizcilik pazarında %34.1 pay oranı ile 2023 yılını da lider olarak tamamladık.

2023 EPDK denizcilik satışları verilerine göre 912.982 ton toplam satış hacmi ile pazar lideri.



Petrol Ofisi

TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ULUSLARARASI ARENADA ÖNEMLİ BAŞARILARA İMZA ATIYOR



ÜNAL BAYLAN

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan Türk denizcilik sektörünün uluslararası arenada önemli başarılarla imza attığını belirterek denizcilik sektörünün geleceğine ve yaptıkları projelere ilişkin önemli açıklamalar yaptı. İşte UAB Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan'ın açıklamaları...

UAB Denizcilik Genel Müdürü olarak çok geniş bir sektörün sorumluluğu var üzerinizde. Sizin genel müdürlüğünüzün sorumluluk alanına giren konu başlıkları hangileri?

Denizcilik Genel Müdürlüğü olarak oldukça geniş bir sorumluluk alanımız bulunuyor ve çalışmalarımızı emniyet öncelikli, çevreye duyarlı ve sürdürülebilirlik odağında yürütüyoruz.

Öncelikli olarak, seyir emniyeti ve deniz güvenliği. Türk boğazları başta olmak üzere tüm deniz yetki alanlarımızda seyir, can ve mal emniyetini sağlamak en öncelikli görevimiz. Bunun yanı sıra,

arama ve kurtarma faaliyetlerinden, gemi trafik hizmeti sistemlerinin kurulması ve işletilmesine kadar geniş bir yelpazede çalışmalar yürütüyoruz. Bir diğer önemli alan deniz ticaretinin geliştirilmesi. Türkiye'nin deniz ticaretindeki rekabet gücünü daha da artırmak için Ro-Ro taşımacılığı ve denizyolu yük taşımacılığı gibi stratejik alanlara odaklanıyor, sektörümüze teşvik ve mevzuat düzenlemeleriyle destek sağlıyoruz.

Deniz çevresi ve sürdürülebilirlik, çalışmalarımızın diğer önemli bir boyutunu oluşturuyor. Deniz kirliliğine acil müdahale, deniz çevresinin korunması

ve sürdürülebilir denizcilik konusunda kapsamlı çalışmalar yürütüyoruz. Eğitim de bizim için önemli bir başlık. Sektörümüzün ihtiyaçlarına uygun insan kaynağını yetiştirmek ve amatör denizciliği teşvik etmek amacıyla eğitim ve belgelendirme faaliyetlerini yürütüyoruz. Ayrıca, mevzuat ve denetim faaliyetleri ile gemi sicil işlemleri, gemi insanı belgelendirme ve denetim vb. süreçleri yasal çerçevede yürütüyoruz. Uluslararası iş birlikleri ve temsil görevimiz kapsamında, Türkiye'yi denizcilik alanında uluslararası platformlarda güçlü bir şekilde temsil ediyor, sektörümüzün güvenilir bir ülke olarak konumlanmasını sağlıyoruz. Tüm

bu çalışmalarımızı ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde, Türkiye'nin denizcilik sektöründe bölgesel ve küresel bir güç olması hedefiyle sürdürüyoruz.

Türk denizcilik sektörünün son yıllardaki gelişimi hakkında genel bir değerlendirme yapabilir misiniz?

Türk denizcilik sektörü, uluslararası arenada önemli başarılarla imza atıyor. Temmuz ayı itibarı ile Türk sahipli deniz ticaret filomuz, 2.107 gemi ve 52,7 milyon dedveyt kapasitesiyle dünya sıralamasında 11. sıraya yükseldi. Bu başarı, Türk denizciliğinin uluslararası standartlara uyumunu ve güvenilirliğini kanıtlayan Paris MoU ve Tokyo MoU Beyaz Listesi'ndeki uzun süreli konumumuzla pekiştirildi. Ayrıca, ABD Sahil Güvenlik raporunda Türk bayrağı "Hedef Bayrak" listesinden çıktı, bu da gemilerimizin uluslararası denetimlerde daha az engelle karşılaşmasını sağladı.

Limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 521 milyon tona ulaşarak son 20 yılda yaklaşık 2,5 kat arttı. Konteyner taşımacılığı hacmimiz ise aynı dönemde 4 kat artarak 12,6 milyon TEU'ya yükseldi. Ambarlı, Kocaeli, Mersin ve Tekirdağ limanlarımız dünyanın en fazla konteyner elleçlenen 100 konteyner limanı arasında yer alarak Türkiye'nin deniz ticaretindeki stratejik konumunu güçlendirmiştir. Ro-Ro taşımacılığında ise 2023'te düzenli Ro-Ro hatlarında yaklaşık 705 bin yük taşıma birimi taşındı ve bu da son 20 yılda yaklaşık 3 kat artışa işaret etmektedir. Yeni hatlar açarak bu başarıyı artırmayı hedefliyoruz.

Kruvaziyer turizmde ise 2024'ün ilk 10 ayında limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısı 1.112'ye ulaştı ve yaklaşık 1,8 milyon kruvaziyer yolcu ülkemizde ağırlandı. Bu yıl hedefimiz olan iki milyonu yakalayabilecek miyiz, buna bakacağız ancak deniz turizmini artırmak önceliklerimiz arasındadır. Bu yıl Ege adalarına yapılan karşılıklı yolcu taşımacılığında ilk 10 ayda yaklaşık 2.2 milyon yolcu taşınmış olup, bunun ekseriyeti yabancı uyrukludur. Bu hatlarda çalışan 49 geminin 31'i Türk bayraklıdır. Türk Boğazlarında Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi kapsamında

Genel Müdürlüğümüzce yaptığımız düzenlemelerle, gemi geçiş ücretlerinden elde edilen gelir 38 milyon dolardan 212 milyon dolara yükseldi. Bu artış, alınan ücret almamız gereken değere ulaşana kadar yıllara sari olarak, deniz ticaretini sektöre uğratmayacak şekilde kararlılıkla devam edecektir. Buradan gelen gelir ile de Türk Boğazlarındaki emniyetin sağlanması için yeni yatırımlar yapılmaya devam edecektir. Yine 2025 yılında Marmara Denizi'nde demirleme ihtiyacı bulunan ancak kısıtlı demirleme sahasından dolayı demirleme yapamayan driftte kalan gemiler ile ilgili de bir çözüme odaklanacağız. Bu başarıların arkasında, altyapı yatırımları, yasal düzenlemeler ve çevreci yaklaşımlarla desteklenen bir kalkınma vizyonu yer alıyor. Hedefimiz, Türk sahipli filoyu dünya sıralamasında ilk 10'a taşımak, limanlarımızı daha rekabetçi hale getirmektir. Bu kapsamda, "Türkiye Yüzyılı" vizyonu ile, denizcilik sektörümüzü ekonomik büyümenin ve uluslararası ticaretin ana karakterlerinden biri yapmayı hedefliyoruz.

Denizcilik eğitimi ülkemiz için önemli konu başlıklarından biri. Bu alanda ne gibi çalışmalar yürütüyorsunuz? Denizcilik eğitimi bugün hangi noktada?

Türk denizcilik sektörü, uluslararası standartlarda gemi insanı yetiştirme konusunda önemli bir noktada bulunuyor. 140.661 aktif gemi insanımız ve 105 akredite eğitim kurumumuz ile sektöre nitelikli iş gücü sağlıyoruz. Bu kapsamda, Norveç, İngiltere ve İspanya gibi ülkelerde yapılan ikili protokoller sayesinde Türk gemi insanlarının 38 farklı ülkenin ticari gemilerinde istihdam edilebilmesine olanak tanıdık ve dünya çapında rekabet gücümüzü artırdık. Sektörde yaşanan özellikle 3.000 groston yeterliliğine haiz denizci eksikliğini aşmak amacıyla da önümüzdeki yıl IMO ile ortak çalışmalar yürütüp, son yayımladığımız yönetmelikte bu aralıktaki denizciliği teşvik eden hükümlerle birlikte bu konuya kalıcı bir çözüm bulmayı hedefliyoruz. Yenilenen Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile nitelikli gemi insanı yetiştirme hedefimiz doğrultusunda ciddi adımlar attık. Bu yönetmelikle, sektörde ihtiyaç duyulan insan kaynağının planlı bir şekilde oluşturulmasını sağlayacağız.

Meslek liselerine yönelik Milli Eğitim Bakanlığı ile imzaladığımız iş birliği protokolüyle belirlediğimiz 6 proje okuluna donanım, eğitim ve mali destek sağladık; bu sayının 12'ye çıkarılması için çalışmalarımız sürüyor. Protokol kapsamında, denizcilik eğitime yönelik sağladığımız toplam nakdi destek 2024'te 6,5 milyon lirayı buldu. Denizcilik fakültelerimizle yapılan iş birliği protokollerinde de iki üniversitemize makine simülasyonu kurulum aşamasına geldik. Ayrıca, denizcilik fakültelerinde uygulanan eğitim programlarının sektörün ihtiyaçlarına daha uygun hale getirilmesi için çalışma başlattık.

Fırsat eşitliği sağlamak amacıyla 15 sektör paydaşımızla imzaladığımız protokoller sayesinde bugüne kadar 148 kız öğrenciyi uzun ve kısa dönem staj imkanı sağladık. Ayrıca, staj seferberliği kapsamında öğrencilerin staj bulma süreçlerini desteklemek için kapsamlı bir rehberlik sistemi kurmayı hedefliyoruz. "1 Milyon Amatör Denizci" hedefimizi tamamladık ve uygulamalı eğitimleri revize ederek 37 bin kişiye amatör denizci belgesi verdik. Amatör denizcilik, toplumda denizcilik kültürünü yaygınlaştırmaya büyük katkı sağlamaya devam ediyor. Bu kapsamda, yeni bir çalışmaya başlattık, amatör denizci belgesi kategorize ederek, farklı eğitimler vereceğiz. Bildiğiniz gibi yenilenmiş Gemi İnsanı Bilgi Sistemi'miz 2023 yılı içerisinde devreye alındı. 20'den fazla resmi kurum ve kuruluşun anlık veri çeken, yılda 60.000 gemi insanı için anlık sınav hazırlayarak sonuçlarını insan müdahalesi olmadan paylaşan, tüm denetim ve kontrol listelerini içerisinde arşivleyen ve 140 binden fazlası aktif 280 bin gemi insanının kayıtlarını tutan bu sisteme halen eklenen yeni modüllerle daha efektif hale getirilmeye devam ediliyor. Online sınavlarımızdaki soru kalitesini artırmak ve güncelleme yapmak amacıyla çalışma başlattık. Aynı zamanda özel öğretim kurumlarında verilen eğitimlere yönelik olarak ilk defa Elektronik Kimlik Doğrulama Sistemi'ni (EKDS) kurarak aktif hale getirdik.

2025 hedeflerimiz arasında denizcilik meslek liseleri ve fakültelerine yönelik EKDS'yi genişletmek ve deniz stajlarını

desteklemek, eğitim kalitesini daha da artırmak yer alıyor. Gemi İnsanı Bilgi Sistemi'ni daha da geliştirmeyi ve bu sistemle belgelendirme süreçlerini daha da hızlandırmayı planlıyoruz.

Gemilerimizin yurtdışındaki Liman Devleti Denetim (PSC) performansları nasıl? Genel Müdürlük olarak bu denetimlere önem verdiğinizizi biliyoruz. Uygulamalarınızdan bahsedebilir misiniz?

Türk Bayraklı gemilere yönelik yurt dışı limanlarında yapılan Liman Devleti Denetim (PSC) faaliyetlerinin takibi ve bu denetimlere gemilerimizin hazırlanması Genel Müdürlük olarak önem verdiğimiz konulardan. Çünkü gemilerin bu denetimlerdeki performansları yapmış oldukları deniz ticaretini kolaylaştıran faktörlerden biri. Yüksek standartlı gemi demek kolay yük bulmak demek, yüksek navlun demek, limanda bekleme yapmamak demek. Biz de genel müdürlük olarak bu konuya önem veriyoruz ve gemilerimizin bu performansını artırmak için çeşitli uygulamalar yürütüyoruz. Çalışmalarımız sayesinde Türkiye, dünyada liman devleti denetimi yapmak üzere kurulan en önemli memorandumlardan olan Paris MoU'da 2008'den beri, Tokyo MoU'da ise 2022'den beri Beyaz Liste'de yer almaktadır. Son olarak ülkemiz 2023'te ABD Yüksek Risk Hedef Bayrak Listesinden çıkarak Türk bayraklı gemiler için prestijli sınıflar arasına dahil olmuştur.

Paris MoU kapsamında, Avrupa limanlarında 2021 yılında 193 denetimde yalnızca 1 gemimiz tutulmuştu. 2022 yılında bu sayı 211 denetimde 7, 2023 yılında ise 197 denetimde yine 7 tutulma olarak gerçekleşti. Bu yıl 182 denetimde 10 gemimiz tutuldu. Bu artış trendini durdurmak için birçok tedbir ve yol haritası Genel Müdürlüğümüzce geliştirildi; özellikle oluşturduğumuz risk ve performans bazlı hedefleme sistemi ile filomuzdaki gemilerin denetim periyotlarını belirlemeye başladık, oluşturduğumuz bölgesel denetim ekipleri vasıtası ile de denetim performansımızı daha da yukarlara taşıyarak PSC de tutulabilecek yüksek riskli gemilere denetimler uygulayarak bu tutulmaların önüne geçmeyi hedefliyoruz. Tabii bunları yaparken, gemimizin ticaretine engel olmadan, bir deyişle ücretsiz ön sorvey

yaparak, bir tür danışmanlık hizmeti veriyoruz. Bazı durumlarda, bayrağımıza yeni girecek gemilere de bayrak çekmeden önce donatanın talebi ile de bu hizmeti ücretsiz veriyoruz. Ancak, gemi performansını artırmak yalnızca idari uygulamalarla mümkün değil. Bu nedenle sektörle yakın iş birliği içinde çalışıyoruz. Gemi işleticileriyle sürekli iletişim halinde kalarak, 7/24 destek sağlıyoruz.

Bu tutulmaların nedenlerinden biri de Türk Bayraklı filomuzdaki gemilerin yaş ortalamasının oldukça yüksek olmasıdır. Eski gemilerini hurdaya çıkararak yenilerini inşa etmek isteyen armatörlere yönelik teşvik programlarımız bu sorunu çözmek için önemli bir adım. Özel sektör ve idare olarak birlikte çalışarak, yüksek performanslı ülkeler kategorisindeki yerimizi korumayı ve bu sıralamada daha üst noktalara ulaşmayı hedefliyoruz.

Denizcilik sektöründe hem AB hem de IMO nezdinde gündemde önemli konu başlıkları var. Sizin masanızın üzerindeki önemli konu başlıkları hangileri?

Denizcilik sektörü, hem Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) hem de Avrupa Birliği (AB) düzeyinde hızla değişen düzenlemeler ve yeni stratejilerle karşı karşıya. Genel müdürlük olarak, biz de bu süreçlere uyum sağlamak ve Türkiye'nin küresel denizcilikteki stratejik rolünü güçlendirmek için yoğun bir şekilde çalışıyoruz. Denizcilik sektörünün çevresel sürdürülebilirliğini artırmaya yönelik hem AB hem de IMO düzeyinde yürütülen düzenlemeler ve projeler doğrultusunda birçok önemli konu üzerinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Masamızdaki en önemli konu başlıklarının başında yeşil denizcilik ve emisyon azaltımı geliyor. IMO'nun sera gazı stratejisi ve AB'nin Emisyon Ticaret Sistemi'ne uyum süreci, sektörümüzü doğrudan etkileyen konular arasında. Denizcilik sektörümüzü bu dönüşüme hazırlamak için çalışmalar yürütüyoruz. Türk Boğazlarındaki seyir emniyeti ve deniz güvenliği ise bir diğer önceliğimiz. Boğazlardaki seyir emniyetini daha da artırmak ve çevresel riskleri en aza indirmek için hem teknolojik hem de operasyonel çözümler geliştirmeye odaklanıyoruz. Lojistik ve kombine

taşımacılığın geliştirilmesine yönelik projeler de masamızdaki önemli başlıklar arasında. Türkiye'yi bölgesel bir lojistik merkezi haline getirecek çalışmalara destek veriyoruz. Türk limanlarının ve denizcilik filomuzun uluslararası rekabet gücünü artırmaya yönelik teşvik mekanizmalarını da hayata geçiriyoruz. Bunun yanında otonom gemiler ve denizcilikte siber güvenlik gibi önümüzdeki yıllarda gündemimize daha fazla gelmesini bekleyebileceğimiz konular da bulunmaktadır.

Bilindiği üzere, IMO bünyesinde Otonom Gemiler İçin Hedef Odaklı Mevzuat Geliştirilmesi çalışmaları hızla devam etmektedir. Biz de ülke olarak bu çalışmalarda başından beri aktif rol alıyoruz. Ayrıca e-navigasyon kapsamında yürütülen çalışmalardan Otomatik Tanımlama Sisteminin alternatifi olacak VHF Veri Değişim Sistemi (VDES) ve Elektronik Seyir Haritalarının yeni nesil katmanlarını oluşturacak S-100 çalışmalarına da aktif katılım sağlıyoruz. Türk denizciliğinin uluslararası arenadaki rolünü güçlendirmek ve ülkemizi bu alanda lider bir konuma taşımak için çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Yine çevre konusu da bir diğer önemli bir başlık... Limanlar, yeşil gemiler, yeni yakıtlar en çok konuşulan konular. Bu anlamda neler söylemek istersiniz?

Çevre konusu, denizcilik sektöründe son yıllarda en önemli gündem maddesi haline geldi. Bu, yalnızca çevresel sorumluluk açısından değil, aynı zamanda sektördeki sürdürülebilirlik ve yenilikçilik açısından da büyük bir fırsat sunuyor. Limanlar, yeşil gemiler ve alternatif yakıtlar, bu bağlamda öne çıkan en kritik konulardan.

Denizcilik sektörümüzü desteklemek amacıyla gemilerimizde ve limanlarımızda çevre dostu, sürdürülebilir ve emniyetli taşımacılık için kullanılacak yenilikçi yeşil teknolojiler için sadece ulusal değil uluslararası finansal destek mekanizmalarını da sisteme dâhil etmeyi başardık. AB Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı olan IPA-3 kapsamında başlatmış olduğumuz "Denizcilikte Dekarbonizasyon ve Yeşil Deniz Taşımacılığının Desteklenmesi" projemiz kabul edildi.

Sektör paydaşları ile çalışma toplantıları gerçekleştirdik, proje teklifleri alındı ve proje havuzu oluşturuldu. Oluşturulacak mekanizma ile sektörümüze Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) tarafından toplamda yaklaşık olarak 20 milyon Avro hibeye ilave olarak 50 milyon Avro uzun vadeli uygun maliyetli kredi desteği verilecektir. Projenin uygulanması ile ilgili sıkıntılar olduğunu ve EBRD tarafından takvimin çok uzadığının farkındayız, ilgili kurumlar ile uygun seviyelerde görüşmeye ve bir an önce ilk projelerin hayata geçmesi için daha gayretli olmak zorundayız. Ayrıca liman tesislerimiz içinde uzun yıllardır sürdürdüğümüz Yeşil Liman uygulamasını güncelledik ve yayımladık.

Bu tarihten sonra yeni yapılacak kıyı tesisleri Yeşil Liman şartlarına uygun inşa edilecek, mevcutlar ise gönüllülük esasında göre belgelendirilecektir. Enerji tüketiminin en az %5'inin yenilenebilir enerji kaynaklarından üretilen elektrikten karşılanması, altyapısı olan gemilere sahil bandından elektrik sağlanması, atık suların geri dönüşümün sağlanması, ağaçlandırma projelerinin yapılması, yük elleçleme ekipmanlarının çevreci olanları ile değiştirilmesi ve bunlara yönelik teşvik ve destek mekanizmalarının sağlanmasına ilişkin düzenlemelerin hayata geçirilmesini planladık.

Biz de denizcilikte yeşil dönüşüm için yürürlüğe koyduğumuz "Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik" kapsamında teşvik ve destek mekanizmasını oluşturduk. Hurdaya ayrılan geminin yerine yeni inşa edilecek konvansiyonel gemiler için verilecek destek miktarı ton başına hurda bedelinin 1.5 katı, LNG ve hibrit sistemler de dâhil olmak üzere alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı kullanılması halinde destek miktarı ton başına hurda bedelinin 2.5 katı, mevcut gemilerin ana makinelerini fosil yakıttan alternatif çevre dostu bir enerji kaynağına dönüştürecek gemi sahiplerine ise dönüşüm maliyetinin yüzde 25'i oranında Bakanlığımız bütçesinden hibe sağlanacaktır. Bu kapsamda 2024 yılında toplam 4 adet çevre dostu yakıt kullanacak gemi dönüşümü için 14 milyon dolarlık teşvik belgesi düzenledik.

2025 yılı itibarıyla, bu alanda daha fazla düzenleme ve teşvik uygulanarak sektördeki yeşil dönüşüm hızlandırılacaktır. Denizcilik sektörünün, çevresel etkilerini en aza indirmek için güçlü bir şekilde adım atmaya devam edeceğiz. Özellikle Marmara Denizi'nde yolcu ve yük taşımacılığı yapan gemiler ile ilgili seyir, can, mal ve çevre emniyetini artırıcı çalışmalar yapmaya da devam edeceğiz.

AB ETS Sistemi devreye giriyor, biz de kendi sistemimizi hazırlıyoruz. Bu yöndeki çalışmalar hangi aşamada?

Bilindiği üzere, deniz taşımacılığı emisyonları 2024 yılında Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'ne (AB ETS) dahil edildi. Türkiye olarak biz de denizcilik sektörümüzü bu yeni düzenlemelere uyumlu hale getirmek için önemli adımlar atıyoruz. Denizcilik Genel Müdürlüğü olarak proaktif bir şekilde hareket ederek ülkemizi, dünyada denizcilik emisyonlarının takibi ve fiyatlandırması adına ilk adım atan ülkelerden biri olmasını sağladık.

Bu kapsamda, 7519 sayılı Kanun'un 3. Maddesi ile Türk limanlarına gelen ve giden gemilerin ürettiği sera gazı emisyonlarının fiyatlandırılmasının önü açılmış durumda. Konuyla ilgili mevzuat hazırlıkları halen devam ediyor.

Türkiye'nin deniz taşımacılığı kaynaklı emisyonların takibi ve fiyatlandırılmasına dair düzenlemelere ilişkin çalışmalarımız devam ederken bir yandan bu mekanizmanın bölgesel ve ulusal düzenlemeler ile paralel ilerlemesi önceliğimizdir. Burada amacımız, teşvik vereceğimiz gemilerin Türk tersanelerinde yapılması olmak ile birlikte, yine Türk armatörünün yurt dışında inşa edeceği gemilere de ülkemizde inşa edilenlere verilecek orandan daha düşük olması şartıyla bir teşvik verilebilmesi de gündemimizdedir. Bahsi geçen fiyatlandırma mekanizmasının oluşturulabilmesi için gemilerden kaynaklanan sera gazı salınımlarının doğru bir şekilde izlenmesi ve raporlanması önem taşıyor. Bu aşamada, gemi sahipleri ve işletmeciler için emisyon takip ve raporlama mekanizmalarının oluşturulmasına yönelik altyapı çalışmaları yapılıyor.

Kurum olarak dijital dönüşüme önem veriyorsunuz. Bu kapsamda geliştirdiğiniz uygulamalardan bahsedebilir misiniz?

Biz dijital dönüşümü bir zorunluluk olarak görüyoruz. Bu konuda bakanlık ve genel müdürlük olarak birçok uygulamayı hayata geçirdik. Şu an yaşamın içinde vatandaşlarımıza, denizcilerimize ve bu alanda faaliyet gösteren tüm paydaşlara doğrudan dokunan uygulamalarımız mevcut. Bu kapsamda geliştirdiğimiz e-denizcilik uygulamaları ile gemi sicil, gemiadamı, gemi acentesi, düzenli sefer gibi işlemlerin e-devlet dönüşümünü tamamlayarak elektronik ortama aktardık. Liman Yönetim ve Bilgi Sistemi ve Seyir İzin Bilgi sistemi ile ülkemiz limanlarına veya marinalara gelen gemiler ve yatlar işlemlerini kolaylıkla tamamlayabilmektedirler. Dijital dönüşüm dünyada çok hızlı ve yine her alanda olduğu gibi denizcilik de bu konuda başı çekiyor. Biz de kurum olarak bu dönüşüme ayak uyduruyor ve ülkemizin dünya ile entegrasyonuna katkı sağlıyoruz.

Tüm çalışmaların uygulama yeri liman başkanlığı, buradaki hizmet kalitesini artırmak ve uygulamaların yeknesaklığı için çalışmalar var mı? Personel niteliği ve niceliği ile ilgili sektörde bazı sorunlar yaşanıyor, idare de durum nasıldır?

Öncelikle, İdare olarak en önem verdiğimiz önceliğimizin, yazılanın uygulanması uygulananın da mevzuatta bulunmasıdır. Böylelikle tüm hizmet alanlar aynı konuda aynı hizmeti alacaktır. Bu kapsamda, malumunuz taşra teşkilatımızı güçlendirmek için 21 bölge liman başkanlığı kurduk ve liman başkanlıklarını da bölge liman başkanlıklarına bağladık. İş verimliliğini artırmak için de, hizmetlerimizin büyük bir bölümünü e-devlete taşıyarak personelimizin verimliliğini artırdık. 2025 yılında, çözüm ortağımız olan gemi acentelerimiz ile ilgili mevzuatı çağın gereklerine uygun olarak güncelleyerek, daha hesap verebilir ve hizmet kalitesi yüksek bir yapıya kavuşturacağız. İdaremizin hem merkez hem de taşta teşkilatı için uzman personel istihdamında, sektör gibi bizde ciddi sıkıntılar yaşıyoruz. Yapacağımız mevzuat değişiklikleri özlük haklarını yükseltmek ve farklı bir kurumsal yapıya dönüşmek için çalışmalarımız mevcuttur.

Türkiye son derece stratejik bir bölgede. Son dönemde ciddi gelişmeler yaşanıyor. Bütün bunlar denizcilik sektörünü de olumsuz etkiliyor. Sizler bu etkileşimin en aza inmesi için Cumhurbaşkanımızın başkanlığında çalışmalar yürütüyorsunuz. Son durum nedir?

Bölgemizdeki istikrarsızlıklar denizcilik sektörünü olumsuz etkiliyor tabii. Rusya-Ukrayna Savaşı sonrasında Karadeniz'deki deniz ticareti, savaşın ilk dönemine göre bir miktar toparlanmış olsa da önemli bir darbe aldı. Örneğin, savaş öncesinde ülkemiz ile Ukrayna arasında yoğun bir Ro-Ro taşımacılığı gerçekleştirilirken, bugün bu taşımalar ne yazık ki yapılamamaktadır. Bunun yanı sıra, yaptırımların etkisiyle bölgede faaliyet gösteren gemilerin önemli bir bölümünü düşük standartlı gemilerin gerçekleştiriyor olması ülkemiz açısından da risk oluşturmaktadır. Bununla birlikte, Türk Boğazlarından geçen gemi sayısında artış trendi devam etmekte olup, İstanbul Boğazı'ndan bu yıl 40 binin üzerinde gemi geçeceği şimdiden bellidir. Filistin meselesi bizim devlet ve millet olarak yüksek hassasiyetimizin olduğu bir mesele, bu kapsamda bu saldırıların durması ve özgür bir Filistin halkı olana kadar gerekli olan tüm desteği veriyoruz ve vermeye devam edeceğiz.

Kurum olarak sektörel istişareye büyük önem veriyorsunuz ve denizcilik sektöründeki paydaşlarla düzenli olarak bir araya geliyorsunuz. Bu yıl Denizcilik Zirvesi'nin üçüncüsünü gerçekleştirdiniz. Aynı zamanda DTO'nun düzenlediği Müşterek Meslek Komiteleri Toplantılarına da katılım sağlıyorsunuz. Bu toplantılarda dile getirilen sorunların çözümünde nasıl bir yol izliyorsunuz?

Sizlerin de belirttiği gibi, denizcilik sektörünün tüm paydaşlarının görüşleri bizim için son derece önemli. Gemi insanlarımızdan gemi donatanlarına, liman ve tersane yatırımcılarına kadar denizciliğimizin tüm unsurlarıyla istişare etmenin yapıcı ve geliştirici rolüne inanıyoruz. Bu anlayışla Genel Müdürlük olarak İMEAK DTO'nun destekleri ile bu yıl üçüncüsünü düzenlediğimiz Denizcilik Zirvesi'nde kamu, özel sektör, eğitim kurumları ve uluslararası denizcilik kuruluşlarını bir araya getirdik. Bu zirvede, denizciliğimizin gelişmesi için izlenmesi



gereken yol haritasını, denizcilik stratejimizi ve uluslararası denizcilik alanındaki önemli gelişmeleri gündeme taşıyoruz. Bunun yanı sıra, sektörel sorunların çözümüne yönelik muhatapları bir araya getirerek yapıcı diyalog ortamları oluşturuyoruz.

İMEAK DTO tarafından düzenlenen Müşterek Meslek Komiteleri Toplantılarına ise özel bir önem veriyoruz. Bu toplantılar, denizcilikle ilgili her meslek grubunu barındırması ve sektörün sorunlarının dile getirilmesine olanak sağlaması bakımından çok değerli. Her yıl iki kez düzenlenen bu toplantılar, geliştirdiğimiz uygulamaları sektörümüzle paylaşmamız ve onların görüşü ile taleplerini doğrudan almamız için bir fırsat sunuyor, bizlerde uygun seviyelerde bunlara katılım sağlıyoruz. Bu toplantılarda gündeme gelen birçok sorunun çok kısa süre içinde çözüldüğünü özellikle vurgulamak isterim. Uygulamadan kaynaklanan sorunlar ya da tereddüt edilen alanlar, toplantı esnasında dahi çözüme kavuşturulabiliyor. Daha kapsamlı ve köklü değişiklik gerektiren konularda ise

tüm paydaşlarla birlikte çalışarak çözüm yolları oluşturuyor ve emniyet, güvenlikten ödün vermeden bu süreçleri titizlikle takip ediyoruz. Özetle, bu tür toplantılar ve istişare mekanizmaları, denizcilik sektörümüzün gelişmesi için hayati bir rol oynuyor. Bizler de her fırsatta sektörün yanında olmaya ve sorunlara hızlı, etkili çözümler üretmeye devam ediyoruz.

Yıl sonu geldi, sizden Genel Müdürlüğünüz nezdinde 2024 değerlendirmesi ile 2025 hedeflerini de öğrenebilir miyiz?

2024 yılı, denizcilik sektörümüz açısından önemli projelere imza attığımız bir yıl oldu. Seyir emniyetini ve deniz güvenliğini artırmaya yönelik projelerimizden çevresel sürdürülebilirlik ve yeşil dönüşüme kadar geniş bir yelpazede başarılar elde ettik. Öne çıkan projelerimizden biri Doğu Akdeniz Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi Projesi. Bu proje kapsamında, KKTC'de kurulacak sistem ile deniz trafiğini daha yakından izleyerek hem bölgenin güvenliğini artırmayı hem de

"Mavi Vatan" çıkarlarımızı daha etkin bir şekilde korumayı hedefliyoruz. Sistem kapsamındaki en önemli sensör olan radarlar başta olmak üzere temin edilecek donanımlar ve bütün yazılımlar tamamen yerli ve milli imkânlarla geliştiriliyor ki, bu da bizim için büyük bir gurur kaynağıdır. Ayrıca, Marmara Denizi'ni kapsayacak olan Gemi Trafik Hizmetlerinin Geliştirilmesi ve Genişletilmesi Projesi'nin Etüt Çalışmaları ile seyir güvenliğini daha da güçlendirmek için 2025'te önemli bir adım daha atacağız. Bunun yanı sıra, gemilerin seyir emniyetini artırmak üzere Çok Yüksek Frekanslı (VHF) Veri Alış-Veriş Sistemi'nin (VDES) yerli ve milli imkânlarla geliştirilmesine yönelik Ar-Ge çalışmalarına başladık.

Ağustos ayından beri DEHUKAM ile birlikte yürüttüğümüz Mavi Ekonomi ve Deniz Saha Planlaması Projesi Ege ve Akdeniz başta olmak üzere, denizlerimizdeki hak ve menfaatlerimizin korunması için önemli bir adım niteliğindedir. Denizlerimizdeki rüzgâr ve güneş enerjisi potansiyelinin belirlenmesi, yeraltı kaynaklarının değerlendirilmesi, balıkçılık ve su ürünleri faaliyetlerinin analizi ile Ege ve Akdeniz'in haritalandırılmasını içeren bu proje, denizlerimizin daha güvenli ve verimli kullanımı için hayata geçirilmiştir ve 2025'in ilk aylarında tamamlanması hedeflenmektedir. Liman başkanlıklarımızın idari saha sınırlarındaki denetim kapasitemizi artırmak amacıyla da, 2023 yılı içinde satın alım sürecini başlattığımız 8 yeni Liman Kontrol Botunu hizmete aldık. Bu botlardan son 4'ü 2024 yılında teslim alınarak Aliğa, Kocaeli, Mersin ve Göcek'te göreve başladı. Türk Boğazları'ndaki denetimleri güçlendirmek için ASFAT ile yeni tip liman kontrol botu üretimi için bir mutabakat daha imzaladık. 2025 yılında bu kapsamda 6 yeni kontrol botunu daha hizmete almayı planlıyoruz.

Deniz ticareti açısından baktığımızda ise Türk sahipli ticaret filomuzun dünya sıralamasında 11. sıraya yükselmesi, yılın en önemli gelişmelerindendi. 2025 hedefimiz, bu başarıyı daha da ileri taşıyarak Türkiye'yi dünya sıralamasında ilk 10 ülke arasına sokmaktır. Bu doğrultuda filomuzun gençleştirilmesi ve çevreci teknolojilerle donatılması için hurda teşvik

programımızı genişleterek 4 gemiye Teşvik Uygunluk Belgesi düzenleyerek toplam 14 milyon dolar destek sağladık. Önümüzdeki yıl ise teşvik kapsamını genişleterek daha fazla geminin yenilenmesini ve çevreci teknolojilere uyum sağlamasını hedefliyoruz.

Ro-Ro taşımacılığı da gündemimizde önemli bir yere sahip. Yeni hatlar kurarak karayolu ve sınır kapılarındaki yoğunluğu azaltmayı amaçlıyoruz. Bu kapsamda İzmir-Sete hattına yaklaşık 1 milyon dolar teşvik verdik, bu yılda Tekirdağ-Trieste (İtalya) hattında düzenli seferleri desteklemek için 1,6 milyon dolarlık teşvik sağlamak amacıyla teşvik belgesi düzenlendi. Bu kapsamda, 2024 yılında 3 yeni hat açıldı. 2025 yılında daha fazla Ro-Ro hattını teşvik kapsamına alarak kombine taşımacılığa denizyolu taşımacılığının payını artırmayı hedefliyoruz.

Eğitim ve belgelendirme alanında, 2024 yılında denizcilik meslek liselerinde eğitim gören öğrencilerimizin ilk alacakları Gemiadamı Cüzdan Bedeli'ni kaldırmak için hazırlıklarımızı tamamladık. 2025'te yürürlüğe girecek bu düzenleme ile denizcilik eğitimine bir destek daha vereceğiz. Ayrıca, amatör denizci eğitimlerimizi uluslararası standartlara uygun hale getirmek için yeni düzenlemeler yapacağız. Profesyonel sualtıadamları yönetmeliğini güncelleyerek dijitalleşmeyi bu alana da taşıyacağız.

Temmuz ayında İspanya ile imzaladığımız denklik protokolüyle Türk gemi insanlarının 38 farklı ülkenin bayrağı altında çalışmasına imkan sağladık. MLC Sözleşmesine katılmakta geç kaldık, bu yıl bu sözleşmeye katım sağlayarak gereklerini hızlıca yerine getirmek önceliğimiz olacaktır. Deniz çevresinin korunması her zaman önceliklerimizden biri oldu. 2024 yılında deniz kirliliği ile mücadelede kapasitemizi artırmak için uluslararası iş birliklerini geliştirdik. 2025 yılında Avrupa Birliği Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) ile birlikte Tekirdağ'daki Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığı'mızda Karadeniz ve Hazar Bölgesi'ndeki ülkelerin katılımıyla deniz kirliliğine acil müdahale tatabikati planlıyoruz. Bu tatabikat, deniz kirliliğine

acil müdahaleye karşı teknik kapasitemizi artırarak, bu konudaki yetkinliğimizi perçinleyecektir. Diğer bir konu ise 4 Temmuz 2024'te devreye aldığımız düzenleme ile limanlara gelen gemilerden alınacak emisyon bedelleri, denizciliğin yeşil dönüşümü için kullanılacak.

Son olarak, 2024 yılı Türkiye'nin IMO Üye Devlet Denetimi'ni (IMSAS) başarıyla tamamladığı ve Türk denizcilik sektörünün uluslararası standartlara uygun olduğunu bir kez daha kanıtlandığı bir yıl oldu. Denetimde sadece 4 tane hafif bulgu ve bir gözlem maddesi ile denetim yapılan ülkeler arasında en başarılı sonuçlardan birini aldık. 2025'te, uluslararası iş birliklerimizi artırarak, çevreci teknolojilere öncülük eden, güçlü ve sürdürülebilir bir denizcilik sektörü hedefiyle çalışmaya devam edeceğiz.

Son olarak sektöre nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Denizcilik, toplam dış ticaretimizin %87,5'inin gerçekleştirildiği taşıma modu olduğu dikkate alındığında ülkemizin ekonomik kalkınmasında stratejik bir rol oynuyor. Türk denizcilik sektörü; inovasyon, çevreye duyarlı projeler ve uluslararası iş birlikleriyle büyümeye devam ediyor. Bu alanda yürüttüğümüz her proje, ülkemizin küresel denizcilik sektöründeki konumunu güçlendirmek ve sürdürülebilir bir geleceği inşa etmek için atılmış adımlardır. Bu yolda kararlılıkla ilerliyoruz. Sektörümüzün tüm paydaşlarının katkılarıyla daha güçlü bir geleceğe yürüyoruz. Tüm sektör paydaşlarını bu süreçte yanımızda görmekten de büyük mutluluk duyuyoruz.

Tabii bunları yaparken, uluslararası taşımacılığa odaklanıp Kabotaj hattında yapılan taşımacılığı göz ardı etmek gibi bir lüksümüz asla bulunmamaktadır, hatta bu taşımacılığımız daha fazla desteklenmeli emniyet açısından da denetlenmelidir. Denizciliğimizi, tüm emniyet standartlarına uyarak dünya standartlarının üzerine çıkarmaya kararlıyız. Hep birlikte, sürdürülebilir bir gelecek için çalışmayı denizcilerimizle birlikte sürdüreceğiz. Bu vesile ile başta deniz emekçilerimiz olmak üzere tüm sektör paydaşlarımıza selam eder, selametler dilerim...

DENİZCİLİKTE SERA GAZLARI EMİSYONLARININ AZALTILMASINDA LİMANLARIN ROLÜ



* PROF. DR. MUSTAFA İNEL

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından küresel ısınmaya karşı uluslararası deniz taşımacılığında sera gazları emisyonlarının azaltılması için 2023

2) 2030 yılında sıfır veya sıfıra yakın sera gazı emisyonlu alternatif yakıtların uluslararası denizcilikte en az %5 kullanılması, %10 için çaba gösterilmesi

3) 2050 yılı civarında uluslararası denizcilik sera gazları emisyonlarının net sıfır olması, ara kontrol noktaları olarak 2030 yılında en az %20 azaltılması % 30 için çaba gösterilmesi, 2040 yılı için en az % 70 azaltılması ve % 80 için çaba gösterilmesi

Bu hedeflere ulaşmak için 2013 yılından başlayarak yeni gemilerde dizayn enerji verimliliği endeksi (EEDI), mevcut gemilerde enerji verimliliği endeksi (EEXI), gemilerde karbon yoğunluk göstergesi (CII) kuralları çıkarılmıştır.

EEDI ve EEXI sakin surda seyir tecrübesi sırasında belirlenen Teknik kriter olarak çıkarılmıştır. Buna karşılık karbon yoğunluk göstergesi (CII) gemilerin gerçek deniz şartlarında yıllık emisyon kriteri olarak ortaya çıkmakta ve yıllar içinde kriterin düşürülmesi ile emisyon

$$CII = \frac{\text{Yıllık yakıt tüketimi} \cdot \text{Yakıtın CO2 emisyon faktörü}}{\text{Kapasite} \cdot \text{Yıllık sefer mesafesi}}$$

Karbon yoğunluk endeksi (CII) 5000 GT üstü gemiler açısından 2026 yılından başlayarak önemli bir engeli oluşturmaya başlayacaktır. Üç yıl arka arkaya D kategorisinde olan veya bir yıl E kategorisinde olan gemiler bayrak idarelerine CII azaltım programlarını sunarak iyileştirme tedbirlerine başvurmak zorundadırlar. Bu tedbirler aşağıdaki 4 ana gruba ayrılabilir:

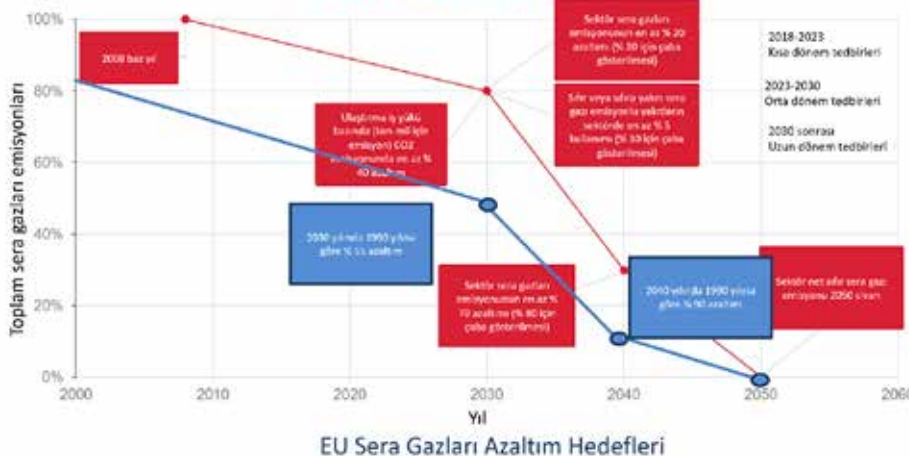
- Geminin fiziksel enerji verimliliğini arttırmaya yönelik teknik tedbirler,
- Geminin işletiminde enerji verimliliği artırıcı operasyonel tedbirler,
- Kullanılan yakıtın daha düşük karbon içerikli yakıtlar ile değiştirilmesini içeren alternatif yakıtlar,
- Son olarak da gemi-liman etkileşiminin optimize edilmesi

Karbon yoğunluk endeksi tüm bir yıldaki yakıt sarfiyatını içermesi dolayısı ile limanlarda yakıt sarfiyatı CII artırıcı, limanlarda geçirilen sürelerde sefer mesafesi olmaması dolayısı ile CII yine artırıcı etki yapmaktadır. Diğer bir deyişle eş gemiler arasında CII faktörü limanda en az vakit geçiren ve limanda yakıt tüketimi yapmayan gemide en düşük değeri almaktadır. Gemilerin sera gazları emisyonlarında liman etkisi aşağıdaki başlıklar altında toplanabilir:

Liman verimliliği yüksek olan limanlarda yükleme/boşaltma operasyonlarının hızlı yapılması:

Limanların gerekli yük elleçleme donanımları ve organizasyon kabiliyetlerine göre benzer yüklerin yükleme/boşaltma operasyonları değişik süreler alabilmektedir. UNCTAD her yıl yayınladığı deniz taşımacılığı raporunda değişik ülkelerde ortalama yükleme/boşaltma sürelerini yayınlamakta olup, 2023 yılı konteyner gemileri için bir konteynerin yükleme /boşaltma süresi

IMO Sera Gazları Azaltım Hedefleri



yılında yeni strateji benimsenmiştir. Bu stratejide üç ayrı hedef yer almaktadır.

1) Birimi iş yükü (1 ton yükün 1 mil mesafeye taşınması) için emisyon değerinin 2030 yılı ile %40 azaltılması

azaltımı teşvik edilmektedir. 2026 yılında kriter baz değeri alınan 2019 yılına göre %11 azaltım öngörülmekte olmasına rağmen 2027 yılı sonrası için bu yıl belirlenecek azaltım oranlarının çok daha yüksek olması beklenmektedir.

Minutes per container move, 2022, by range of call size, top 25 countries by port calls

Country	<500	501-1000	1001-1500	1501-2000	2001-2500	2501-3000	3001-4000	4001-6000	>6000
China	3.7	2.2	1.5	1.1	0.9	0.8	0.7	0.5	0.4
United States	3.7	2.6	2.4	2.2	2.1	2.0	2.2	1.9	1.2
Singapore	3.5	1.9	1.3	1.0	0.9	0.8	0.6	0.5	0.4
Republic of Korea	2.5	1.7	1.2	0.9	0.8	0.8	0.7	0.6	0.5
Malaysia	3.6	2.0	1.4	1.1	0.9	0.8	0.6	0.5	0.4
Brazil	3.3	2.2	1.6	1.4	1.2	1.1	1.0	0.7	-
Spain	3.7	2.2	1.5	1.1	1.0	0.8	0.8	0.8	0.7
Germany	4.4	2.5	1.8	1.7	1.4	1.4	1.3	1.3	1.2
Belgium	3.7	2.2	1.5	1.3	1.1	1.0	1.0	0.9	0.8
Hong Kong, China	2.8	1.7	1.2	0.9	0.7	0.7	0.6	0.5	0.3
United Arab Emirates	4.2	2.0	1.3	0.9	0.8	0.7	0.7	0.5	0.5
Japan	2.2	1.4	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.6	-
Kingdom of the Netherlands	6.6	3.2	2.1	1.8	1.5	1.5	1.1	0.9	0.8
United Kingdom	4.0	2.5	1.9	1.6	1.9	1.4	1.3	1.1	0.8
Panama	3.5	2.3	1.6	1.3	1.1	1.0	0.9	1.4	1.7
Türkiye	3.8	2.6	1.8	1.4	1.4	1.3	1.2	0.8	0.2
Taiwan Province of China	3.3	2.0	1.3	1.0	0.9	0.7	0.7	0.7	0.8
Australia	3.8	2.9	2.3	1.9	1.7	1.5	1.3	1.2	1.4
India	2.8	1.7	1.2	0.9	0.8	0.8	0.7	0.6	-
Italy	4.1	3.1	2.1	1.7	1.8	1.8	1.7	1.6	1.4
Viet Nam	2.6	1.7	1.4	1.0	0.7	0.7	0.6	0.6	0.5
France	3.5	2.8	2.0	1.9	1.8	1.9	1.5	1.1	1.1
Thailand	2.6	2.5	1.3	1.0	0.9	0.8	0.7	0.7	0.6
Indonesia	3.6	2.3	1.8	1.4	1.2	1.1	0.9	0.8	-
Philippines	5.8	5.2	3.9	3.8	2.4	1.6	1.6	-	-
Average	3.7	2.4	1.7	1.4	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8
Per cent change from 2021	1.8	4.8	4.7	6.0	3.4	5.7	3.7	5.1	1.3

Source: S&P Global Port Performance Program.

ve dökme yük gemileri için bir dakikada yükleme/boşaltma tonajı verilmiştir. Konteyner gemilerinde ülkemiz limanlarında konteyner elleçleme süresi ilk 25 ülke ortalamasının hemen üzerindedir. Buna karşılık birim zamanda dökme yük elleçlemesi ilk 30 ülke ortalamasının ancak yarısı kadardır.

Limana gelen geminin rıhtım yanaşma öncesi demirde bekleme süresi:

Sefer sonunda varış limanına gelen geminin demirde boş rıhtım beklemesi demir süresince yakıt harcayarak, emisyonların artmasına ve yıllık sefer mesafesinin azalmasına yol açmaktadır. UNCTAD raporuna göre ülkemiz limanlarında dökme yük yükleme için bekleme süresi ilk 30 ülke ortalamasının yarısı kadar olmasına karşın, boşaltma için bekleme süresi ortalamadan fazladır. Yükleme için yaklaşık 2 gün, boşaltma için 3 güne yakın süre geçmektedir.

Limanda düşük karbon içerikli alternatif yakıt tedarik imkanları:

Sera gazları emisyonu azaltmanın diğer bir yolu HFO veya MDO/MGO gibi fosil yakıtların yerine LNG, metanol, biyodizel gibi daha

düşük sera gazı emisyon faktörüne sahip yakıtların kullanılmasıdır. Ancak bu yakıtların bulunabilirliğinin kısıtlı olması kullanımlarının önündeki en büyük engel olarak ortaya çıkmaktadır. IMO bu etkiyi azaltmak için belirli bir hat üzerinde çalışan gemiler için yeşil koridor yaklaşımını desteklemektedir. Kalkış limanı-sefer-varış limanında alternatif yakıtın kullanılması, her iki uçtaki limanında bu yakıtın tedarikini

verilen bir kısmı uygulamaya geçmiş diğerleri sadece planlama aşamasında birçok rota bulunmaktadır.

Limanda jeneratör çalıştırmadan karadan enerji alma imkanı (Onshore Power Supply: OPS):

Geminin limanda kalış süresince jeneratörleri yerine karadan elektrik alması sadece sera gazları emisyonlarının azaltılarak, karbon yoğunluk endeksinde iyileştirmelere

More than 50 announced green shipping corridor initiatives



yapması alternatif yakıtların kullanımının artırılması için önemli görülmektedir. Yeşil koridorlar için aşağıda örneği

yol açmamakta aynı zamanda liman bölgelerinde azotoksit (Nox), kükürtoksit (SOx) ve partikül (PM) emisyonlarının

elimine edilerek yerleşim bölgelerindeki insan sağlığı ve çevre korumasında iyileştirmeler yaşanabilmektedir. Dünya genelinde her bir OPS donatılmış rıhtımın ortalama yıllık 1800 ton CO₂, 25 ton NO_x, 0.7 ton SO_x, 0.5 ton PM emisyonu ortadan kaldırdığı görülmüştür.

Ancak, gemiye bir kablo verme gibi görülen OPS uygulamalarında çeşitli zorluklar bulunmaktadır. Öncelikle gemilerde kullanılan elektrik voltaj ve frekansları farklılıklar göstermektedir. ABD, Kanada ve bazı güney Amerika ülkelerinde 60 Hz olan şebekle frekansı

gemiye vermeden 60 Hz e yükseltmek gerekmektedir. Yine gemilerde kullanılan elektrik voltajı genelde 400, 440 veya 690 voltur. Büyük konteyner gemilerinde kablo kalınlıklarının azaltılabilmesi için gemi elektrik voltajı 6600 V olabilmektedir. Ülkemizde şehirler arası 154 kVolt veya 380 kvolt olan bu gerilim, 34,5 kvolt gerilime çevrilerek dağıtılmaktadır. Trafo merkezlerinde evsel kullanım için 400 Volta düşürülmektedir. Limanların genel şebeke elektriği olarak 34,5 kVolt olan geirlimi geminin kullanacağı yüksek gerilime (1 kVolt ila 11 kVolt arası) veya alçak gerilime

kalınlığını azaltmak için 6.6 kVolt ve 11 kVolt gemiye aktarılmakta gemi trafoları vasıtası ile gemide kullanılan gerilime indirilebilmektedir. Elektrik güç ihtiyacı fazla olmayan gemilerde ise IEC 80005-3 standardına göre 1000 Volt altı gemiye elektrik iletilmesi mümkün olmaktadır.

Dolayısı ile limandaki elektrik besleme sistemi frekans çevirici ve voltaj çevirici trafolar, iletim hatları, elektrik panoları ve gemi kablo sistemlerinden oluşmaktadır. Bu sistemler için gemiden uzakta bir merkezde gerçekleştirilmekte, gemi rıhtımında sadece bağlantı panoları yer almaktadır. Ülkemizde ilk ve tek yüksek gerilim OPS sistemi Tekirdağ Asyaport'ta kurulmuştur. Samsunport'ta alçak gerilim OPS sistemi bulunmaktadır.

OPS sistemlerinin yaygınlaşmasının önündeki diğer bir engel liman OPS tesislerinin ve gemide 6.6/11.1 kVolt elektriğin gemi elektriğine dönüştürecek trafoların maliyetleri olarak ortaya çıkmaktadır. Yeni gemilerde OPS hazır sistemler kullanılmaya başlanmış olsa da eski gemilerde sistem montajı gerekmektedir.

Dünya deniz ticaret filusunda gemilerin %2.76'sı OPS sistemine sahip olmakla birlikte uzun yıllardır yeni inşa gemilerde % 3 olan OPS sistemine sahip gemi sayısı 2023 yılından itibaren %15 seviyesine çıkmıştır.

OPS sistemi ile diğer bir eleştiri noktası ulusal şebeke elektriğinin önemli bir kısmının fosil yakıtların kullanımı ile elde edilmesi, dolayısı ile sera gazları emisyon azaltımına etkisinin az olmasıdır.

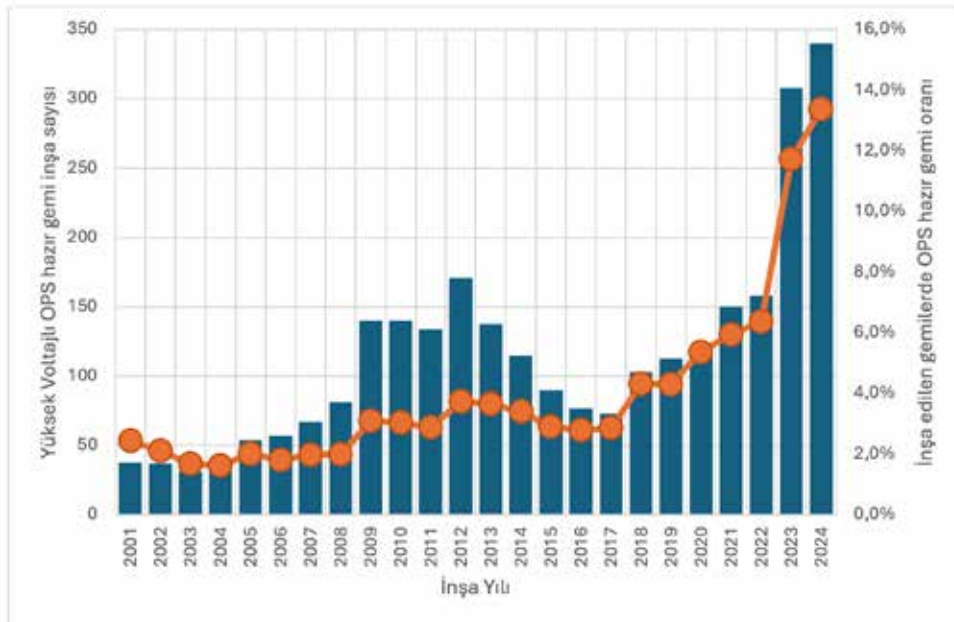
Örneğin ülkemizde şebeke elektriğinin % 42.92'u güneş, rüzgar, hidroelektrik gibi yenilenebilir enerjiden elde edilmekte olmasına rağmen rüzgar ve güneş enerjisinin payının hızla arttığı kapasite olarak yenilenebilir enerji kaynaklarının fosil yakıt kaynakları ile eşitlendiği görülmektedir. Limanların önemli bir kısmında yenilenebilir enerji üretilmekte veya IREC sertifikalı elektrik kullanılmaktadır.

AB 2023 yılında mevzuatlaştırdığı 1 Ocak 2025'ten itibaren uygulanmaya başlayacak Fuel EU Maritime regülasyonunda limanlarda 2

Gemi Tipi	Gemi Sayısı	50 Hz Oranı	60 Hz Oranı
Konteyner	6738	18.6%	81.4%
RoRo	836	29.7%	70.3%
Feribot	8770	68.6%	31.4%
Kruvaziyer	519	44.1%	55.9%
Genel Kargo	16839	63.2%	36.8%
Dökmeyük gemisi	14013	10.0%	90.0%
Tanker	12617	22.8%	77.2%
Toplam	60332	22.9%	77.1%

diğer bölgelerde 50 Hz'dir. Gemilerde ise hem 50 Hz (% 22.9) hem de 60 Hz (% 77.1) elektrik kullanılmaktadır. Bu durumda Avrupa'da veya ülkemizde şebeke elektriği olan 50 Hz frekansı

(1000 Volt altı) dönüştürülmesi ve gemiye iletilmesi gerekmektedir. IEC 80005-1 standardına göre konteyner ve yolcu gemilerinde 5000 kVA güce varan elektrik ihtiyacında gerekli kablo





Şekil: Asyaport OPS sistemi

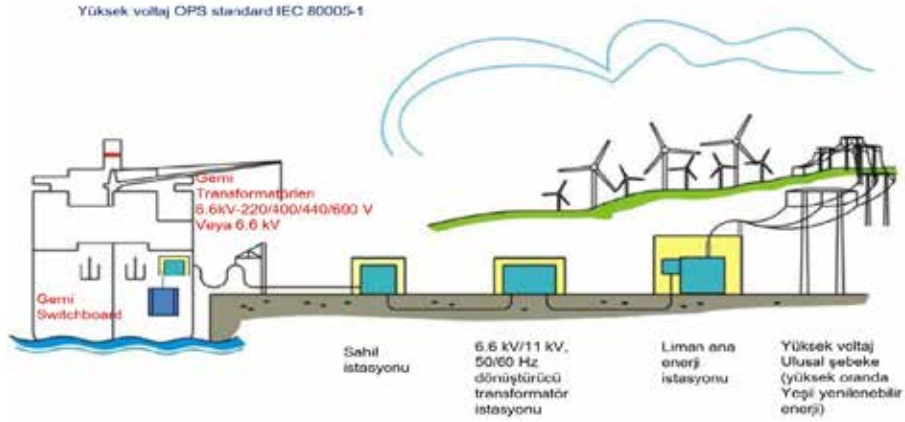


saatten fazla kalacak konteyner, Ro- Ro yolcu gemileri ve kruvaziyer gemilerinde 1 Ocak 2030 itibaren ana Avrupa limanlarında OPS sisteminin

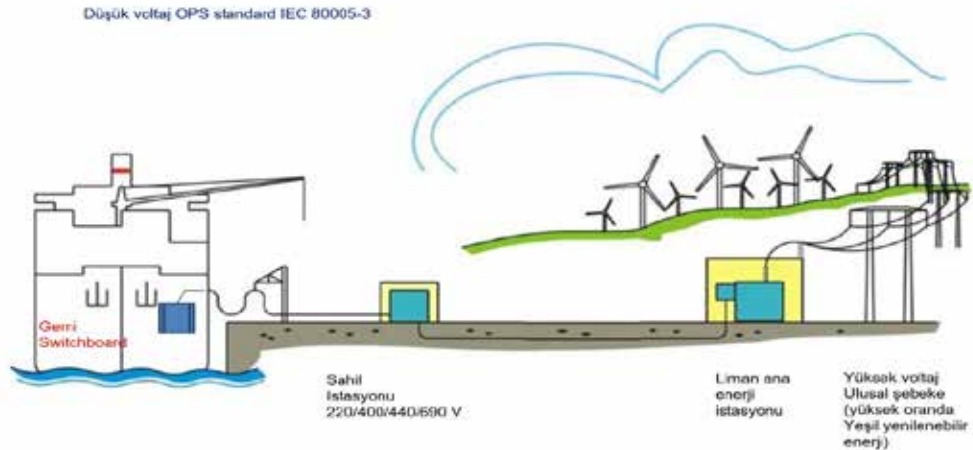
kullanılmasını zorunlu tutmuştur. Limanların bu sistemlerini kurmaları ise alternatif ve düşük karbonlu yakıtlar altyapılarını destekleme direktifinde

zorunlu kılınmıştır. Bu zorunluluğa uymayan gemiler için cezalar öngörülmüştür.

OPS Teknoloji gereksinimleri (Yüksek Voltaj)



OPS Teknoloji gereksinimleri (Düşük Voltaj)



Excellent Service Needs Excellent Team of Optima Power...



ON SITE / ON BOARD SERVICES

- Main Engine Routine / Major Overhauling
- Auxiliary Engine Routine / Major Overhauling
- Bearing Inspections (Main, Cross head, Crankpin, Camshaft, Thrust Bearings)
- Main Air Starting Valve Overhauling
- Engine tie-rod / foundation bolt check and re-tightening,
- Troubleshooting

- Supervision Works
- Engine Performance Evaluation
- Cylinder Condition Evaluation
- Chain Drive Inspection
- Camshaft Inspection
- Crankcase Inspection
- Moment Compensator Inspection

WORKSHOP SERVICES

- Fuel Injection Valve Refurbishment
- Fuel Pump Overhauling
- Engine Units (Cylinder Head, Piston, Liner) Overhauling
- Cylinder Liner Honing (upto Ø700mm)
- Air Starter Overhauling
- Auxiliary Pumps Overhauling
- Machining & Grinding Works
- Special Fabrication of Parts (Like pin, shaft, bush, gear, impeller,etc.)
- Chemical & Ultrasonic Cleaning of Coolers

WORKSHOP RECONDITIONING SERVICES

- Piston Crown Reconditioning
- Piston Skirt Reconditioning
- Cylinder Head Reconditioning
- Valve Spindle Reconditioning
- Valve Seat Reconditioning

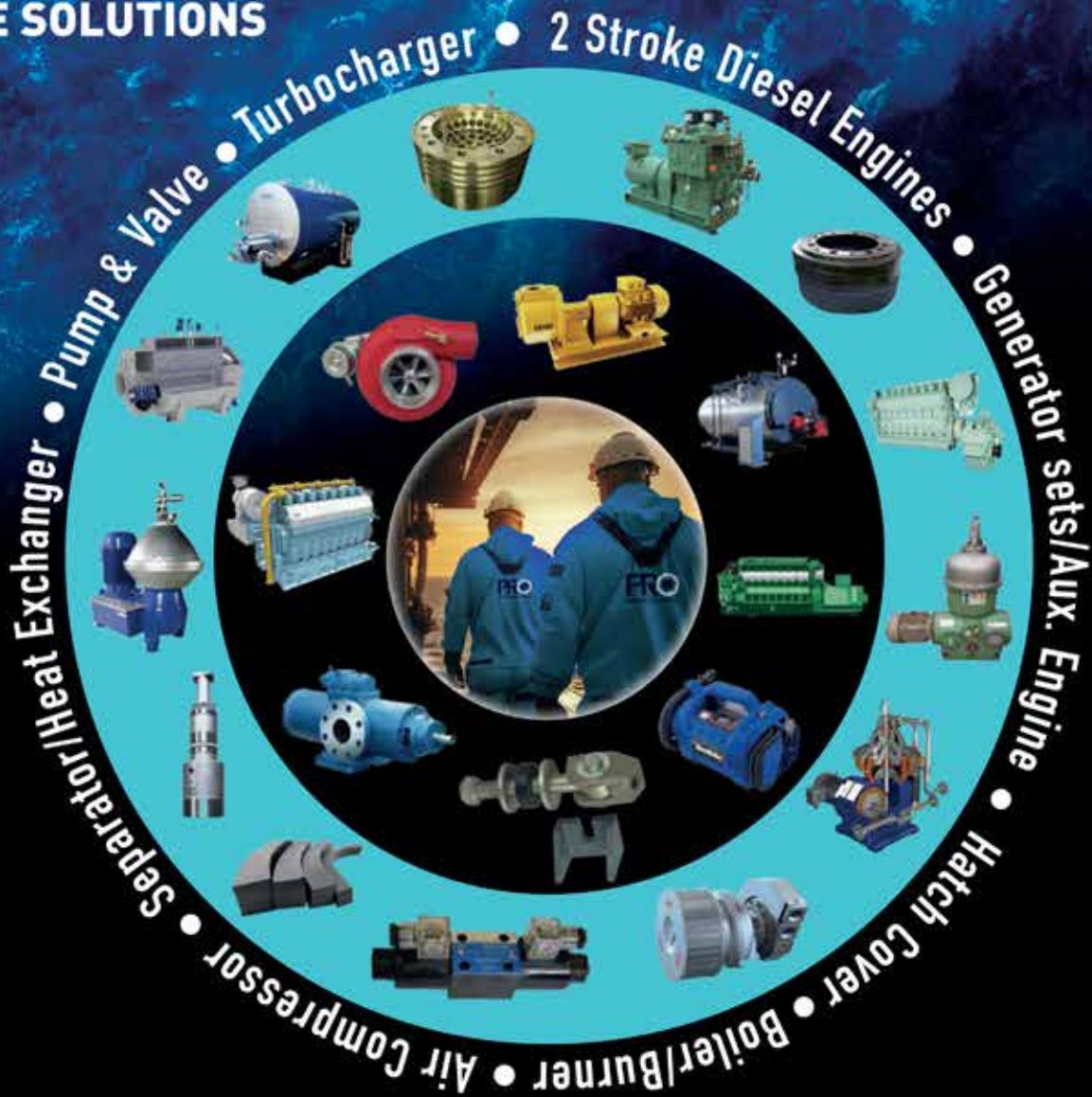
SHIPYARD REPRESENTATION

Optima Power is dedicated to market the services of ship repair yards in Turkey by targeting project requirements, availability and suitability to the vessel sizes of our clients. Our good connections, comprehensive experience, good name and reputation in the shipping community give unique support and strength to our clients.



MARINE SOLUTIONS

• PARTNERING FOR SPARE PARTS AND SEAMLESS OPERATIONS •



Promarine Solution's existence on Technical Service is empowering with Optima Power

Main Engine	Boiler/Burner	Generators/Aux.Engine	Air Compressor	Separator/Heat Exchanger	Pump&Valve	Turbocharger
MAN	ALFA LAVAL	DAIHATSU	TANABE	mitsubishi	DESMI	MAN SERIES
STX	TEAMTEC	YANMAR	DONGHWA	ALFA LAVAL	SHINKO	ABB
WARTSILA	VOLCANO	MAN	HAMWORTHY	P-SEPARATOR	AZCUE	IHI SERIES
PIELSTICK	SUNFLAME	CUMMINS	DAIKIN	WESTFALIA	ALLWEILER	KBB SERIES
AKASAKA	AALBORG	VOLVO	WESTFALIA	OSE SERIES	TAIKO	
MAK	SAACKE	CAT	YDRK		TIANJIN JUMP	
CAT	OSAKA		SPERRY		KSB	
SULZER	MIUKA		YANMAR		NANIWA	
DEUTZ						

FOR OUR OTHER PRODUCT STOCKS, PLEASE CONTACT US THROUGH PROMARINE

Evliya Çelebi Mah. Nazan Sok. No:12 K:3 34940 Tuzla/İstanbul/Turkey

+90 216 446 65 44 info@promarinesolutions.com

www.promarinesolutions.com

Pro Marine Solutions & Optima Power are combining their power under



COP 29'DA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ



Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı, dünya liderlerini, bilim insanlarını, iş dünyası temsilcilerini ve sivil toplum kuruluşlarını bir araya getirerek iklim değişikliğiyle mücadelede küresel bir platform sunmaktadır. Resmi adıyla Taraflar Konferansı (Conference of Parties-COP) olan bu etkinlik, 1995 yılından bu yana her yıl düzenlenmekte ve Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC) rehberliğinde, Paris Anlaşması ve Kyoto Protokolü gibi önemli uluslararası çevre anlaşmalarının uygulanmasını sağlamayı hedeflemektedir. COP toplantıları, ülkelerin sera gazı emisyonlarını azaltma taahhütlerini gözden geçirmeleri, sürdürülebilir kalkınma stratejilerini belirlemeleri ve yenilikçi çözümler geliştirmeleri açısından kritik öneme sahiptir. İklim krizinin küresel etkileri, deniz seviyelerinin yükselmesi, aşırı hava olayları ve ekosistemlerin bozulması gibi zorlukları beraberinde getirirken; COP, uluslararası iş birliği ve dayanışmanın önemini vurgulayan bir zemin sunmaktadır.

Her yıl farklı bir ülkede düzenlenen konferans, sadece politik bir zirve değil, aynı zamanda bilimsel ve teknik bilgi paylaşımının gerçekleştiği, yenilikçi finansman mekanizmalarının tartışıldığı ve özel sektör ile kamu arasında işbirliklerinin oluşturulduğu bir forum olarak da öne çıkmaktadır. Bu kapsamda, Birleşmiş

Milletler İklim Değişikliği Konferansı'nın 29'uncu Oturumu (Climate Change Conference of the Parties-COP 29), Azerbaycan'ın Bakü şehrinde 11-24 Kasım 2024 tarihleri arasında küresel ısınma ve sera gazı salınım oranlarını azaltma amacıyla Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne taraf ülkelerin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

COP 29 İklim Zirvesi, iki haftalık müzakerelerin ardından gelişmiş ülkelerin 2035 yılına kadar gelişmekte olan ülkelere her yıl 300 milyar ABD Doları tutarında kamu finansmanı sağlamayı kabul etmesiyle sona ermiştir. Söz konusu İklim Finansmanı Konusunda Yeni Toplu Nicel Hedef (New Collective Quantified Goal on Climate Finance-NCQG), büyük ölçüde küresel sera gazı emisyonlarından sorumlu olan gelişmiş ekonomilerden, iklim değişikliğinden daha az sorumlu ancak daha fazla iklim riskiyle karşı karşıya kalan gelişmekte olan ülkelere yenilenebilir enerji ve iklim uyum tedbirleri için finansman akışını artırmayı amaçlamaktadır. Bunun yanı sıra, kamu ve özel kaynaklardan 2035 yılına kadar yıllık 1,3 trilyon ABD Doları tutarında daha geniş bir yatırım hedefini de içermektedir. Ayrıca ülkeler Paris Anlaşması'nın 6. maddesi kapsamındaki uluslararası karbon ticareti için temel kurallar ve yönergeler üzerinde de uzlaşmaya vardı. Paris Anlaşması'nın 6.4 maddesi kapsamındaki küresel karbon piyasalarını düzenleyen kurallar

üzerinde varılan anlaşmanın yanı sıra, 6.2 maddesi uyarınca ülkeler arasında karbon kredilerinin yetkilendirilmesi ve transferine ilişkin artırılmış rehberlik ve netlik de sağlandı.

COP 29 sırasında "Ulaştırmanın Dekarbonizasyonu: Havacılık, Denizcilik ve Karayolu için Politikalar ve Stratejiler" başlığında düzenlenen resmi bir yan etkinlikte Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe-UNECE) bir araya geldi. Yan etkinlikte, Birleşmiş Milletler'in (BM) ulaştırma alanındaki üç ayağı olan deniz, hava ve iç ulaşımın hedefleri özetlendi. Yakıt ve enerji tedarik sistemleriyle eşgüdümlü olarak düşük ve sıfır karbonlu ulaşım da dahil olmak üzere sürdürülebilir ulaşım ve mobilitenin sağlanması hedeflendi.

COP 29'DA GEMİ TASARIMININ OPTİMİZE EDİLMESİ, YEŞİL KORİDORLAR OLUŞTURULMASI DA ÖNERİLDİ

Denizcilik sektörü açısından bakıldığında ise COP 29'da, 2050 yılına kadar net sıfır emisyona ulaşmak için dekarbonizasyon çabalarının birleştirilerek düşük karbonlu yakıtlar, teknolojiler ve politikalar ön plana çıkarıldı. Bu konudaki önemli görüşmelerde, büyük yatırımlar, sürdürülebilir yakıtlar ve intermodal iş birliğinin gerekliliği vurgulandı. IMO tarafından, deniz taşımacılığında enerji verimliliği iyileştirmelerine, karbon fiyatlandırmasına ve iş birliklerine dikkat çekildi. Ayrıca yan etkinliklerde denizcilik sektörü liderleri enerji verimli teknolojiler, çift yakıtlı sistemler ve rota optimizasyon çözümlerini değerlendirdi. Katılımcılar, IMO'nun 2050 yılı sıfır emisyon hedeflerine uyum sağlama konusundaki iyi uygulama örneklerini paylaştı ve sürdürülebilir taşımacılığın ortaklıklarla mümkün olduğunu vurguladı.

İklim hedeflerine ulaşmak için gemi tasarımının optimize edilmesi, yeşil koridorlar oluşturulması önerildi. Yeşil yakıtların yüksek maliyeti ve altyapı geliştirme zorluklarına dikkat çekildi. Küresel AR-GE projeleriyle yeşil dönüşümün hızlandırılması savunuldu. Özellikle denizcilik gibi dekarbonizasyonu zor sektörlerde enerji dönüşümünün hızlandırılması gerekliliğine odaklanıldı. Yenilenebilir enerjilerin küresel düzeyde ticari olarak kullanılabilir şekilde aksaklık yaşanmadan ulaşılabilirliği, dijital dönüşüm, yapay zeka uygulamaları ve sürdürülebilir finansman gibi konuların önemi vurgulandı.

IMO, deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltma konusundaki kararlılığını ve Sürdürülebilir Kalkınma için 2030 Gündemi'ni sergilemek amacıyla etkinliğe katıldı. Söz konusu etkinlikte IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, katılımcılara uluslararası deniz taşımacılığının uluslararası ticaretin %80'inden fazlasını gerçekleştirdiğini ve ilk IMO iklim düzenlemelerinin yürürlüğe girmesinden bu yana enerji verimliliği performansını %20'nin üzerinde artırdığını hatırlattı.

COP 29'da IMO tarafından; uluslararası deniz taşımacılığının dünya için vazgeçilmez olduğu ve BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri ile küresel enerji dönüşümünü desteklemek için hayati bir önem taşıdığı, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin 2023 IMO Stratejisi'nin kabulü de dahil olmak üzere uluslararası ticarete kullanılan gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını ele almak için çalışmaya devam edecek uygun uluslararası kuruluşun kendileri olduğu vurgulandı.

Etkinlikte yaptığı konuşmada IMO Genel Sekreteri Dominguez şöyle konuştu: "Tüm ulaşım modlarında iddialı stratejilere ulaşmada kilit olduğunu düşündüğüm tek bir yönü vurgulamak istiyorum. Bol miktarda, güvenli, uygun fiyatlı ve

çevresel olarak sürdürülebilir yakıt ve enerji kaynaklarına duyulan ihtiyaç. Son yakıtlar farklı ulaşım sektörlerinde farklılık gösterse de, talebi artırmak ve böylece sıfır ve sıfıra yakın emisyonlu yakıtların üretimini ve tedarikini artırmak için birlikte çalışabiliriz". 2023 yılında kabul edilen gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin IMO 2023 Stratejisi, deniz taşımacılığı sektöründe gerçekleştirilecek eylemler için küresel çerçeve sağlamaktadır.

Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC) son raporuna göre, ulaştırma sektöründeki küresel enerji kaynaklı CO₂ emisyonlarının %72'sinden fazlasına iç ulaşım neden olmaktadır. Bu oranın %69'u karayolu taşımacılığında kaynaklanmaktadır. Havacılık sektörü, yıllık bazda toplam antropojenik CO₂ emisyonlarının yaklaşık %2,4'ünden sorumluyken, deniz taşımacılığında kaynaklanan tahmini toplam emisyonlar %2-3'e karşılık gelmektedir.

SIFIR EMİSYONLU YAKITLARIN BENİMSENMESİNİ HIZLANDIRMA ÇALIŞMALARI ÖNE ÇIKTI

COP 29'daki etkinlikte, UNECE, ICAO ve IMO'nun ulaştırma sektörlerinin iklim değişikliği üzerindeki etkisi ile mücadele konusunda son dönemde kaydettiği ilerleme vurgulandı. Üye ülkelerin ve kilit paydaşların karbon nötr hedefine ulaşmak için gerekli eylemlere nasıl katkıda buldukları gösterildi. Deniz taşımacılığı panelinde, kamu ve özel sektörden denizcilik uzmanları tarafından, IMO liderliğinde deniz taşımacılığı sektörünün dekarbonizasyonunun çeşitli yönlerine dikkat çekildi.

Bu kapsamda, sürdürülebilir denizcilik yakıtı standartlarının geliştirilmesi, küresel kurallara duyulan ihtiyaç, teknolojik yeniliğin önemi ve hükümetler, gemi sahipleri, kiralayanlar, taşımacılar, yakıt tedarikçileri ve liman sektörü arasındaki işbirliğinin artırılması ihtiyacı ortaya konuldu.

COP 29 iklim görüşmelerinde, sıfır emisyonlu yakıtların benimsenmesini hızlandırma çabaları, denizcilik sektörü için ana odak noktası haline gelmiştir. Ancak, bu süreçte mevcut politika ve düzenlemelerin, verimlilik iyileştirme önlemlerinde yetersiz kaldığı belirtilmiştir. Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi (Energy Efficiency Design Index-EEDI) ve Karbon Yoğunluğu Göstergeleri (Carbon Intensity Indicators-CIIs) gibi düzenlemelerin filo genelinde verimlilik artışlarını yeterince desteklemediği ifade edilmiş, bu durum piyasadaki zayıf teşvikler ve düzenlemelerdeki eksikliklerle ilişkilendirilmiştir. COP 29'da, 50'den fazla lider tarafından yayımlanan bir bildiriyle, sıfır ve düşük emisyonlu yakıtların kullanımı ve bu yakıtlarla çalışan gemilere yatırım yapılması için daha ciddi adımlar atılması çağrısında bulunulmuştur. Bu çabalar, özellikle yeşil hidrojen altyapısının geliştirilmesini amaçlamaktadır. IMO'nun 2023 yılında revize edilen GHG Stratejisi, 2022-2030 arasında emisyonların %20 -30 oranında azaltılmasını ve 2050 yılına kadar net sıfır emisyonla ulaşılmasını hedeflemektedir. Ancak, sektörün bu hedeflere ulaşması için güçlü düzenleyici çerçevelere ve artan yatırım desteğine ihtiyaç bulunmaktadır.

COP 29'da ifade edilen bu mesajlar, denizcilik sektörünün dekarbonizasyon hedeflerine ulaşabilmesi için daha kararlı adımların atılması gerektiğini net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Kaynaklar

- 1. IMO- Decarbonizing transport: a common goal.**
- 2. Lloyd's List- Shipping looks to accelerate green fuels as efficiency drive stalls.**
- 3. Seatrade Maritime News- COP29 meeting fizzles out as hydrocarbon heavyweights stand aside.**
- 4. UNECE- At COP29, UNECE ICAO and IMO join forces to decarbonize transport.**
- 5. DNV-COP29.**
- 6. S&P Global- COP29 concludes with climate finance pledge and carbon market agreement.**

BAKAN URALOĞLU YUNAN BAKAN STILYANIDIS İLE BİR ARAYA GELDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Yunanistan Denizcilik ve Ada Politikaları Bakanı Hristos Stilyanidis ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde bir araya geldi.



Görüşmede iki ülke arasındaki ulaştırma projeleri ve deniz ticareti hakkında konular ele alındı. Basın açıklamasında konuşan Bakan Uraloğlu, "Denizcilik konusunda adil ve rekabet edilebilirlik üzerine çok yararlı görüşmeler gerçekleştirdik ve özel sektörün gelişimi ve yaygınlaşması noktasında hemfikir olduk. IMO'da

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde çok güzel bir işbirliğimiz var onu mutlaka daha da geliştirmemiz noktasında mutabık kaldık. Yine karbonsuzlaştırma ve yeşil enerji konusunda nasıl işbirliği yapabileceğimizi konuştuk. Küresel olayların, savaşların denizcilik sektöründeki etkilerinin neler olduğu

noktasında görüş alışverişinde bulunduk. Özellikle Ukrayna ve Filistin'de süren savaşın bu anlamdaki sektöre etkilerini yine karşılıklı değerlendirdik. Arayı fazla açmadan Yunanistan'da bu toplantının devamını yapmamız gerektiğini kendileri ifade etti, bizde en kısa zamanda inşallah Yunanistan'a gideceğiz ve ben bu vesile ile ülkemize ziyaretinden dolayı tekrar çok teşekkür ediyorum" ifadelerini kullandı.

Yunan Bakan Hristos Stilyanidis ise, "Yapmış olduğumuz bu toplantı Türkiye ile Yunanistan'ın denizcilik gibi önemli bir alandaki işbirliğinin daha da güncelleştirilmiş ve daha da kuvvetlendirilmiş halini temsil ediyor. Yunanistan ve Türkiye sadece komşu iki ülke değil aynı zamanda iki partner ve iki ortak ülke özellikle söz konusu denizcilik sektörü olduğunda böylesi iki ülkenin işbirliği yapması zaten doğanın bir gereği" dedi.

AVRUPA PROFESYONEL YATÇILIK KOMİTESİ'NDE İLK TÜRK ÜYE

Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acenteleri Derneği Başkan Yardımcısı Noyan Mutlugil, Avrupa Profesyonel Yatçılık Komitesi'ne (ECPY) kabul edilen ilk Türk üye oldu.



Noyan Mutlugil, Avrupa Profesyonel Yatçılık Komitesi (ECPY) üyeliğine kabul edildi. Yat turizminin önde gelen firmalarından Mutlutur Yatçılık'ın kurucularından olan Mutlugil, Fransa merkezli ECPY'ye Türkiye'den kabul edilen ilk yatçılık profesyoneli oldu. Noyan Mutlugil ayrıca TYBA (Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acenteleri Derneği) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı görevini yürütüyor ve Piri Reis Üniversitesi'nde yat

turizmi alanında akademik dersler veriyor. 1993 yılında Fransa'da kurulan ECPY, yat brokerleri, acenteler, yat sahipleri, tersaneler, tedarikçiler, sigortacılar, hukuk danışmanları ve klas kuruluşları gibi sektörün tüm aktörlerini bir araya getiren bir profesyonel birlik. Ulusal ve Avrupa düzeyinde düzenlemeler geliştirmenin yanı sıra ekonomik, çevresel ve sosyal dengeyi sağlamak adına çeşitli projeler yürütüyor.

SANMAR P&O MARITIME LOGISTICS'E BİR RÖMORKÖR DAHA TESLİM ETTİ

SANMAR, 2013'ten beri devam eden iş birliği çerçevesinde P&O Maritime Logistics'e Bigaçay serisi bir römorkör teslim etti. Açık deniz eskort operasyonları için geliştirilen römorkörün yeni ismi P&O GAYNDE oldu.



Robert Allan Ltd.'nin Sanmar'a özel RAsar 2900SX tasarımına dayanan ve SANMAR tarafından inşa edilen Bigaçay XIV, P&O Maritime Logistics'e teslim edildi. Yeni sahipleri tarafından P&O GAYNDE olarak

adlandırılan römorkörün boyu 29,4 metre, genişliği 13,3 metre, derinliği 5,75 metre. P&O GAYNDE, 80 ton çeki gücüne ve 12 knot hıza ulaşabiliyor. SANMAR'ın sekiz kişilik mürettebat kapasitesi ve FiFi1 yangın söndürme kabiliyeti ile donatılan Bigaçay Serisi römorkörleri, açık deniz eskort operasyonları için geliştirildi.

SANMAR ve P&O arasındaki iş birliği, 2013 yılından beri devam ediyor ve bu römorkörün teslimatı ile P&O'nun filosundaki SANMAR yapımı römorkör sayısı sekize ulaştı. SANMAR Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün konuya ilişkin olarak "Müşterilerimizin yeni siparişlerle bize olan güvenini sürdürmesi, doğru bir iş yaptığımızın en büyük göstergesi. Bu römorkörler, dünya genelindeki farklı limanların özel ihtiyaçlarına uyum sağlayabilecek esnekliğe sahip olduğumuzu kanıtlıyor" açıklamasını yaptı. P

&O Maritime Logistics Liman Hizmetleri Operasyon Direktörü Nikhil Ahluwalia ise "SANMAR ile yıllara dayanan iş birliğimizi sürdürerek filomuzu genişletmekten memnuniyet duyuyoruz. Limanlarda gücümüzü artıracak yeni römorkörümüz P&O ASIA'yı da yakında teslim almayı dört gözle bekliyoruz" dedi.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

- Admiralty Charts & Publications
- IMO/ITU/ICS/TSO Publications
- Life Saving & Fire Fighting Equipment
- Bridge & Navigational Equipment
- Communication Equipment
- Personal Protection Equipment
- Oil Pollution (Marpol) Equipment
- Security (ISPS) Equipment
- Test & Measurement Equipment
- Medical Equipment
- IMO Symbols & Safety Posters, Flags
- Pilot & Embarkation Ladders

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No.44A/1

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

Tel : +90 (216) 446 7403 - Fax : +90 (216) 446 76 08

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

TÜRKLİM GELECEĞİN LİMANLARI ÇALIŞTAYI TAMAMLANDI

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRKLİM) beşinci kez düzenlediği Geleceğin Limanları Çalıştayı, 8-10 Kasım tarihleri arasında Antalya'da yapıldı. Çalıştayda limancılık sektörünün gelecek vizyonu ve yeni standartlar masaya yatırıldı.



TÜRKLİM'in bu yıl "Sürdürülebilir, Güvenli, Dijital Geleceğin Limanları" teması ile düzenlediği Geleceğin Limanları Çalıştayı sektör temsilcilerini, paydaş ve uzmanları bir araya getirdi. Çalıştayda limancılık sektörünün geleceğine yönelik ihtiyaçlara çözüm

limancılık alanında yeni standartları ve en iyi uygulama örneklerini gözden geçirmek ve farkındalığı artırmak. Çalıştayın açılış konuşması TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Erçelik ve Sağlık, Emniyet ve Çevre (SEÇ) Çalışma Grubu Başkanı ve TÜRKLİM Yönetim Kurulu Üyesi Dr.

hedeflerine ulaşabilmesi için verimlilik ve güvenlik konularında yapılan dijital yatırımların önemine vurgu yapan Erçelik, 2023'te Türkiye limanlarında 525 milyon ton elleçleme gerçekleştirildiğini ve 2050 yılında bu rakamın iki katına çıkmasının öngörüldüğünü belirtti.

Bu kapsamda entegre sistemlerin ve teknolojik altyapının oluşturulmasının sektöre büyük katkı sağlayacağını vurguladı. Ayrıca Erçelik, limanların yalnızca kendi emisyonlarını değil, bağlantılı tüm taşıma ağlarının karbon ayak izini azaltmayı hedeflediklerini belirtti. Yeşil dönüşümün bir "görev" olduğunu ve gelecek nesillere daha yaşanabilir bir çevre bırakmanın herkesin sorumluluğu olduğunu ifade etti.

PANELLERDE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK, DİJİTALLEŞME, YEŞİL LİMANLAR VE İŞ GÜVENLİĞİ TARTIŞILDI

Etkinlik kapsamında, sektördeki iyi uygulama örnekleri ve yeni teknolojiler üzerine bilgi alışverişi sağlanırken; TÜRKLİM, sektörün gelişimine katkı sağlamak üzere alanında uzman konuşmacıları, ulusal ve uluslararası paydaşları bir araya getirdi.

Türk limanlarının sürdürülebilirlik stratejilerinin tartışıldığı ilk gün oturumlarında Dr. Ersel Zafer Oral, Prof. Dr. Mustafa İnsel ve sektörde faaliyet gösteren firmalar ve çalıştayın sponsorları tarafından sunumlar yapıldı. Dr. Ersel Zafer Oral "Türkiye Limanları" sunumu ile geçmişten günümüze Türkiye Limanlarını değerlendirirken, "Yeşil Liman Çevresel Sorumluluk ve Ekonomik Fayda" konulu sunumuyla Prof. Dr. Mustafa İnsel, limanların çevre dostu uygulamaların ekonomik



üretim amacı güden ve sürdürülebilir limancılık vurgulandı. Sektörün en önemli buluşma noktalarından biri haline gelen TÜRKLİM Çalıştayı'nın amacı limanlarda sürdürülebilirlik, dijitalleşme ve iş sağlığı güvenliği (İSG) konularına odaklanarak,

Kürşat Bal tarafından gerçekleştirildi. TÜRKLİM Başkanı Hamdi Erçelik, konuşmasında iş sağlığı ve güvenliğinden dijital dönüşüme, sürdürülebilirlikten yeşil dönüşüme kadar pek çok önemli konuya değindi. Türkiye limancılık sektörünün



faaydalarını ele aldı. Günün devamında “Limanlarda X Ray Uygulamaları”, “Limanlarda Kalıcı Ekonomik Üst Yapı Çözümleri”, “Limanlarda Enerji Sistemleri”, “Limanlarda Yeşil dönüşüm ve Uygulama Örnekleri” ile “Güneş Enerjisi”, “Cold Ironing”, “Karbon Emisyonların Azaltılması Konusunda Geri Dönüşüm” ve “Limanlarda Emisyon Azaltımı Çalışmaları” başlıklı sunum ve oturumlar gerçekleştirildi.

Çalıştayın ikinci günü katılımcıların bireysel ve grup olarak odaklanmasını ve birbirleriyle uyumunu pekiştirmek amacıyla toplu Ritim ve Terapi Etkinliği ile başladı. Bu etkinliği takiben çalıştay planlandığı gibi dijitalleşme ve yeşil dönüşüm konularında öncü çalışmalarla



Limanlar” başlıklı sunumlar ile limanların dijitalleşme sürecindeki yenilikçi çözümleri gözler önüne serildi.

TÜRKLİM Genel Sekreteri Faruk Doğan, “Akıllı Limanlar” başlıklı sunumunda, limancılık sektöründeki dijitalleşme süreçlerinin önemine değindi. Sunumda, dijital dönüşüm modülleri, akıllı liman teknolojileri ve bunların kullanım alanları detaylandırıldı.

Türkiye’deki akıllı liman uygulamaları ve karşılaşılan zorlukları da ele alan Doğan, sektörün geleceğine dair önemli perspektifler sundu. Ayrıca, operasyonel mükemmellik ihtiyacı, artan rekabet, güvenlik tehditleri, çevresel kaygılar ve yapısal değişikliklerin akıllı liman ve lojistik

teknolojilerin kullanımı üzerine önemli bilgi paylaşımları yapıldı.

SEÇ YÖNETİMİ PANELİYLE GÜVENLİK KONULARI DERİNLEMESİNE TARTIŞILDI

Çalıştayın ikinci gününde, İSG yönetimi alanında önemli isimlerin katılımıyla ve Dr. Kürşat Bal’ın moderatörlüğü ile “Limanlarda SEÇ (Sağlık, Emniyet ve Çevre) Yönetimi” başlıklı panel hayata geçirildi. Çalışmaya İsviçre merkezli MEDLOG firmasından katılan Jorge Martin Diaz de Espada katılımcılara Avrupa limanlarındaki İş Sağlığı, Güvenliği, Çevre ve Akıllı Liman uygulamalarını aktardı. Ayrıca sektörün öncü firma ve uzmanları, SEÇ yönetiminde veri analitiği, yapay zeka destekli çözümler ve yeni nesil teknolojik yaklaşımlar üzerine kapsamlı bilgi aktarımları gerçekleştirdi.

İki gün süren çalıştay programı TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Erçelik’in kapanış konuşması ve TÜRKLİM Kurumsal İletişim Müdürü Gülem Canbolat’ın teşekkür konuşması ile tamamlandı.

Etkinliğin ikinci gününün sonunda düzenlenen Gala Gecesi ile katılımcıların pozitif bir atmosferde bir araya gelerek hem sektör aidiyetinin güçlendirilmesi hem de motivasyonun artırılması ve çalıştay yorgunluğunun atılması planlandı. Oldukça keyifli ve eğlenceli geçen Gala Gecesi, sektör temsilcileri arasında iş birliğini teşvik ederken; bilgi paylaşımı ve iş bağlantılarının güçlendirilmesine de katkı sağladı.



dikkat çeken firmaların katılımıyla devam etti. Limanlarda Dijitalleşme başlıklı oturumda gerçekleştirilen “Limanlarda TOS Sistemleri (Terminal Operating Systems)”, “Akıllı Girişler” ve “Akıllı

çözümlerine olan gereksinimi artırdığına dikkat çekti. Faruk Doğan’ın ardından yapılan sunumlar ile de “Limanlarda 5G Teknolojisi” ve “Limanlarda X-Ray Sistemleri” gibi güvenlik alanında önemli

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN İLGİSİ, FUARA YENİ SALON AÇTI

18-21 Şubat tarihleri arasında İstanbul'da dünyanın dört bir yanından sektör liderlerini, yenilikçi markaları ve profesyonelleri bir araya getirecek olan Expomaritt Exposhipping İstanbul'a yoğun talep nedeniyle yeni salon eklendi.



Informa Markets tarafından Deniz Ticaret Odası adına iki yılda bir organize edilen Uluslararası Denizcilik Fuarı Expomaritt Exposhipping İstanbul, 2025 buluşması

ve Yarın" mottosuyla, İstanbul Fuar Merkezi'nde üç salonda düzenlenecek Expomaritt Exposhipping İstanbul'un tersaneler ve gemi inşa firmaları başta



için gün sayıyor. 18-21 Şubat tarihlerinde 18'inci düzenlenecek olan fuara, yurt içi ve yurt dışı sektör firmalarından gelen yoğun katılım ilgisi üzerine yeni bir salon daha eklendi. "Birlikte Büyüyoruz: Bugün

olmak üzere, çelik ve kompozit malzeme üreticileri, elektronik navigasyon sistem sağlayıcıları, makine ve motor üreticileri, gemi yedek parça ve donanım tedarikçileri, lojistik şirketleri, bakım ve



onarım firmaları ile denizcilik ekipman firmaları gibi oldukça geniş bir katılımcı listesi bulunuyor.

Fuar Müdürü Semih Etyemez, sektörden gelen yoğun talep doğrultusunda yeni bir hol daha ekleyerek stant satışlarına başladıklarını açıkladı. Expomaritt Exposhipping İstanbul 2025'in online ziyaretçi kayıtlarının da sürdüğünü söyleyen Etyemez "Gördüğümüz kadarıyla, sektör profesyonelleri de katılımcı firmalarla buluşmak için sabırsızlanıyor" dedi.

KATILIMCILARA EŞSİZ FIRSATLAR SUNUYOR

Expomaritt Exposhipping İstanbul katılımcılarına, denizcilik alanında yurt içi ve yurt dışından binlerce sektör profesyoneliyle tanışma, mevcut müşterileriyle ilişkilerini güçlendirirken potansiyel müşterilerle de bir araya gelme, hedefledikleri pazarlara ulaşma ve marka bilinirliklerini arttırarak uluslararası rekabette öne geçme gibi pek çok fırsatı bir arada sunuyor. Yeni eklenen holün stant satışları devam eden 18. Uluslararası Denizcilik Fuarı Expomaritt Exposhipping İstanbul'da katılımcı olarak yer almak isteyen sektör firmaları, detaylı bilgi için www.expomaritt.com linkini ziyaret edebilirler.

Sektörde lider



GÜNER ÇELİK HALAT
İTHALAT İHRACAT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ



Misyonumuz; müşterilerinin beklentilerini en üst düzeyde karşılayarak kaliteden ödün vermeden ve sektörde önde gelen bir markanın sorumluluğunu üstlenerek yenilikçi bir yaklaşım benimseyerek, küresel düzeyde markamızın başarısını sürdürülebilir hale getirebilmektir.



TÜRKİYE'NİN MİLLİ SAVAŞ GEMİLERİ AVRUPA VİTRİNİNE ÇIKIYOR

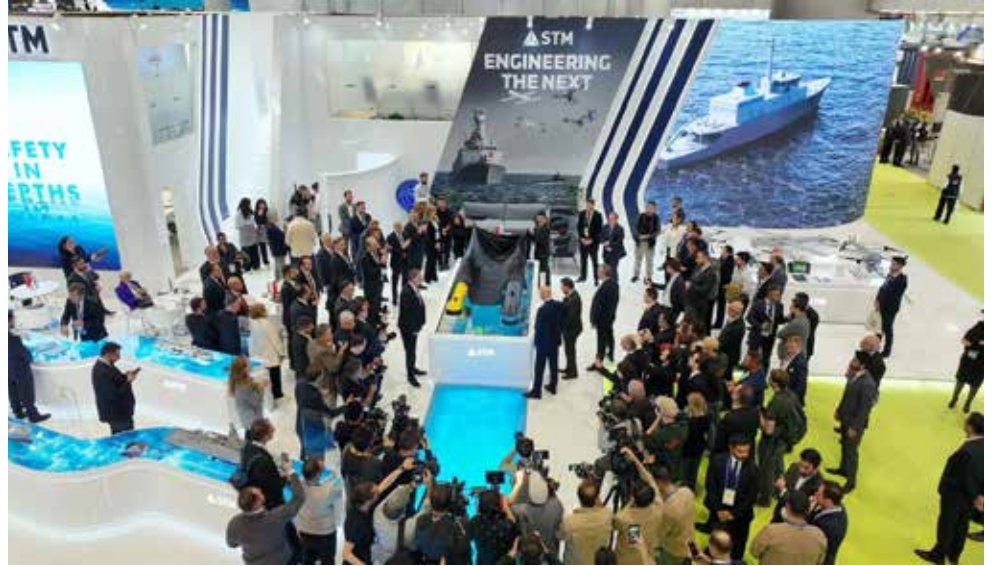
Türkiye'nin milli mühendislik gücü STM, milli savaş gemilerini dünyanın önde gelen deniz savunma fuarlarından biri olan ve 4-7 Kasım tarihleri arasında Paris'te düzenlenen Euronaval'da sergiledi.



Türk savunma sanayiinde yenilikçi ve milli sistemler geliştirerek, dünyanın dört bir yanında ihracat başarılarına imza atan STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., milli imkânlarla geliştirdiği askeri denizcilik platformlarını Avrupa vitrinine çıkarmaya devam ediyor. Dünyanın önde gelen deniz savunma fuarlarından olan ve bu yıl 4-7 Kasım tarihleri arasında Fransa'nın başkenti Paris'te düzenlenen Euronaval-2024 de bu duraklardan biriydi. Türk Deniz Kuvvetleri başta olmak üzere, Ukrayna, Pakistan ve Malezya Donanmaları için su üstü ve sualtı platformları inşa eden STM, 5 farklı deniz projesini Avrupa'da tanıttı.

STM'nin tasarımcısı ve ana yüklenicisi olduğu, Türkiye'nin ilk milli fırkateyn projesi MİLGEM İstif Sınıfı Fırkateyn (TCG İSTANBUL) STM standında sergilendi. STM'nin ana alt yüklenici olarak görev aldığı, Türk Donanması'na bugüne kadar dört adet teslimi gerçekleştirilen ve ihracat başarıları yakalayan Türkiye'nin ilk milli korvet projesi MİLGEM Ada Sınıfı da, STM standındaydı.

STM'nin kendi öz kaynakları ile başlattığı ve mukavim tekne test üretimini geride bırakan Türkiye'nin özel harekât ve hücum maksatlı ilk milli denizaltısı STM500



katılımcıların beğenisine sunuldu. Süratmanevra gücü yüksek, satıhtan sathaya güdümlü mermilerle hücum geliştirebilen milli hücumbot tasarımı STM MPAC ve STM'nin Türk Donanması ile Pakistan



Donanması'nın envanterine kazandırdığı lojistik destek gemilerinden bir model de STM standında yerini aldı.

HEDEF: ASKERİ DENİZCİLİKTE AVRUPA'DA YENİ İHRACATLAR GERÇEKLEŞTİRMEK

STM Genel Müdürü Özgür Güler, Türkiye'nin dünyada kendi savaş gemisini

tasarlayıp, üretebilen 10 ülkeden biri olduğuna dikkat çekerek şunları söyledi: "Türkiye'nin askeri gemi inşa sanayiindeki lider mühendislik firması olarak, bir taraftan Türk Deniz Kuvvetleri'ni milli ve modern platformlarla donatıyor, diğer taraftan edindiğimiz tecrübeyi dost kardeş ülke donanmaları ile paylaşarak ülke ekonomimize katkı sağlayacak ihracata imza atıyoruz."

Mavi Vatan'da ve uluslararası sularda kendini başarıyla kanıtlayan özgün savaş gemilerimizle, Pakistan, Ukrayna ve Malezya'da ihracat başarılarına imza attık. Ukrayna Donanması için inşasına devam ettiğimiz Ukrayna Korvetleri ile Türkiye'nin Avrupa'ya ilk korvet ihracatını gerçekleştirdik. Avrupa'da askeri denizcilik alanında yeni ihracatlara kapı aralamak ve iş birliklerine imza atmak için Euronaval'da modern deniz platformlarımızı sergileyeceğiz. Esnek mühendislik çözümlerimiz, özgün tasarım ve teknolojik kabiliyetlerimizle ülkemizi dünya arenasında başarıyla temsil etmeye devam edeceğiz."

DENİZTEMİZ DERNEĞİ/ TURMEPA, 30'UNCU YAŞINI KUTLADI

TURMEPA'nın 30. Kuruluş Yemeği TURMEPA'nın Kurucusu ve Onursal Başkanı Rahmi M. Koç ve Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu'nun ev sahipliğinde 31 Ekim'de yapıldı.



Saat 19.30'da başlayan kokteylin ardından devam eden geceye Türkiye'nin çevreye duyarlı öncü kurumları ve deniz kirliliğiyle mücadelede gönül vermiş iş dünyasının önde gelen isimlerinden oluşan 450'yi aşkın konuk katıldı. 30 yılda 100'ü aşkın projeyi hayata geçiren TURMEPA, gecede derneğin mavi yolculuğunu gösteren bir film yayınladı. Kurucu ve Onursal

Başkan Rahmi M. Koç, Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, geçmiş dönem yönetim kurulu başkanları Eşref Cerrahoğlu ve Tezcan Yaramancı'nın anlatımıyla derneğin 30 yıllık hikayesi gösterildi. Film gösteriminin ardından Rahmi M. Koç, denizleri koruma çağrısında bulunarak TURMEPA'ya 30 yıl boyunca destek veren herkese teşekkür

etti. TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ise derneğin 30'uncu yaşının kutlandığı gecede iki yeni projenin müjdesini verdi. Teşekkür plaketterinin takdim edilmesinin ardından yönetim kurulu üyeleri ile Rahmi M. Koç, geçmiş dönem başkanları Eşref Cerrahoğlu ve Tezcan Yaramancı sahneye davet edilerek aile fotoğrafı oluşturuldu.

Derneğin 30'uncu yıl aile fotoğrafında ise TURMEPA Kurucu Üyeleri Asaf Güneri, Erol Yücel, Cengiz Kaptanoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Turgut Konukoğlu, Yönetim Kurulu Üyeleri Vera Bulgurlu, Diane Arcas Göçmez, Mehmet Yılmaz Ulusoy, Recep Düzgüt, Şükran Güzeliş, Ali Gürün, Erdal Bahçivan, Jonathan Beard, Aldo Kaslowski ve Pelin Akın Özalp yer aldı.

TÜRKİYE NATO DAİMİ DENİZ GÖREV GRUBU 2 KOMUTASINI DEVRALDI

Muğla'nın Marmaris ilçesindeki Aksaz Deniz Üs Komutanlığı, İttifakın Akdeniz'deki daimi deniz gücünün devir teslim törenine ev sahipliği yaptı.



NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2'nin komutası düzenlenen törenle Kanada'dan Türkiye'ye geçti. Düzenlenen törenle 1972

yılında kurulan NATO Daimi Deniz Grubu-2'nin komutası 5. kez Türkiye'ye geçti. Komuta gemisi görevini de TCG Kemal Reis firkateyni üstlendi.

Muğla'nın Marmaris ilçesindeki Aksaz Deniz Üs Komutanlığı'nda NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2 Komuta Devir Teslim Töreni gerçekleştirildi.

NATO Deniz Komutanlığı Kurmay Başkanı Tümamiral Jose Delgado, İsrail ve Hamas arasındaki devam eden gerginlikle

beraber, görevlerini daha önemli ve kritik bir noktada yaptıklarını vurgulayarak, görev sürecini tamamlayan Kanada'ya şükranlarını iletip, Türkiye'ye ise başarı dileklerini ve birlikte görev yapmaktan duyduğu onuru dile getirdi. Tören Kanada milli Marşı, İstiklal Marşı ve NATO marşının okunmasıyla başladı. NATO sancağı Türk gemisine çekildi, NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2 görevinin devir teslimi için imzalar atılmasının ardından tören toplu fotoğraf çekimiyle sona erdi.

TOKAT'IN SOMONLARI KARADENİZ'DE BÜYÜYÜP DÜNYA SOFRALARINA ULAŞIYOR

Denizi olmayan Tokat'tan Karadeniz'e gönderilen somonlar, büyütülerek Rusya, Çin, Japonya ve Avrupa ülkelerine ihraç ediliyor.



Denize 210 kilometre uzakta bulunan Tokat'ın Almus ilçesinde yürütülen kafes balıkçılığı faaliyetleriyle bu yılın

son hasat dönemi başladı. Almus Baraj Gölü'nde yetiştirilen somonlar, Karadeniz'e gönderilerek burada büyütüldükten

sonra Rusya, Çin, Japonya ve Avrupa'nın birçok ülkesine ihraç ediliyor. Yıl sonuna kadar yaklaşık 40 tonluk somon ihracatı hedeflenirken, sevkiyatlar büyük bir titizlikle gerçekleştiriliyor.

Tırlara yüklenen balıkların oksijen değerleri mühendisler tarafından anlık olarak kontrol edilirken, balıklar vinç yardımıyla sevkiyata hazırlanıyor. Tokat'tan yola çıkan somonlar Karadeniz üzerinden dünya pazarlarına açılarak kente balıkçılık alanında sağladığı katma değerle hem yerel ekonomiye hem de ülke ihracatına önemli bir katkı sunuyor.

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



- Deniz dibi tarama ve dolgu inşaatı
- Keson sistemi ile Rihtım, İskele ve Dalgakıran İnşaatı
- Beton Yüzer ve Kuru Havuz İnşaatı
- Beton Boru İmalatı

DALSAN SUALTI VE LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ TİCARET A.Ş.

DEVAM EDEN BİR HAYALİN ARKASINDA 60 YIL

Lucien Arkas'ın iş hayatındaki 60'ıncı yılı, İzmir Torbalı'da bulunan Lucien Arkas Bağları'nda kutlandı. Kutlamada Lucien Arkas'ın, 1964'te başlayan ve Türkiye'ye birçok farklı sektörde getirdiği ilkleri ve öncü girişimlerini konu alan bir kısa film gösterildi.



Gerek Türk dış ticaretine gerek sevgiyle bağlı olduğu İzmir'e ekonominin yanı sıra eğitim, sanat, spor ve çevre konularında yaptığı katkılarla tanınan Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas, aile üyeleri ve Arkas yöneticileri ile İzmir'de iş hayatının 60'ıncı yılını kutladı. Arkas kutlamada yaptığı konuşmada, "İş hayatında 60 yıl bana göre uzun değil, çabuk geçti. Ben 60 yıldan insanın, sevginin ve anlayışın değerini, insanlar olmadan başarının mümkün olmadığını öğrendim. Hayal kurmadan lider olunmaz. Hayali gerçeğe çevirmek için de hedefin olmalı. Hayali hedef yaparsın, hedefe kitlenirsin. Tek başına başaramazsın, seninle koşacak insanlarla birlikte yarışa girersin. O yüzden bu gece sadece benim değil, hepimizin. Tek başıma başaramazdım" dedi. Gecede, Lucien Arkas'ın 19 yaşında işin başına geçmesiyle başlayan ve zaman içinde elde ettiği başarılarla "Geleceğin Arkas'ı"nı inşa etmesini anlatan bir kısa film gösterimi yapıldı. Filmin ardından davetliler, gazeteci ve akademisyen Ertuğrul Özkök'ün Lucien Arkas ile gerçekleştirdiği sohbeti izleme şansı buldu.

ARKAS LINE, GEMİ SAHİBİ ARMATÖRLER LİSTESİ'NDE 34'ÜNCÜ SIRADA

Lucien Arkas, 1964'te henüz 19 yaşındayken İzmir'de üç asırdır ticaretin

içinde olan aile şirketinin başına geçti. 1972'de merkezini İzmir'de tutma cesaretini göstererek Arkas İstanbul ofisini açtı. 1978'de iş hayatında "kilometre taşı" olarak gördüğü Türk dış ticareti ve denizcilikinde büyük bir devrim olan konteyner taşımacılığını Türkiye'ye getiren ilk isim oldu.

Acentelik hizmeti vermek üzere 1979 yılında Arkas Denizcilik ve Nakliyat'ı kuran Arkas için denizyolu taşımacılığı gelecekte kuracağı entegre hizmet zincirinin ilk halkası olsa da 80'lerin sonunda deniz yoluna ek olarak kara yolu taşımacılığını da başlattı, böylece Arkas Lojistik'in temellerini atmış oldu. 1996'da Emes adıyla kurduğu armatörlük şirketi ile özel sektördeki ilk Türk bayraklı konteyner taşımacılığını başlattı. Bugünkü adıyla Arkas Line, Dünya Gemi Sahibi Armatörler Listesi'nde 34'üncü sırada yer alıyor.

Limanlardaki uzun bekleme sürelerinin kendi tabiriyle adeta bir kangrene dönüştüğü yıllarda, sorunun çözümüne odaklanarak liman işletmeciliği için kolları sıvadı. 2001'de ilk özel konteyner limanı olan Marport, İstanbul'a nefes Türkiye'ye yeni bir soluk getirdi. Anadolu şehirlerinin demiryoluyla limanlara bağlanmasının yerinde üretimi teşvik edeceğine inançla 2003'te Türkiye'de ilk kez kendi vagonları ile demiryolu taşımacılığını başlattı. 2008'de limancılıkta yine bir ilki gerçekleştirdi ve Türkiye'nin ilk otomotiv ihtisas limanı AutoPort'u açtı. Doğu-batı ticaret koridorunda yeni bir İntermodal Lojistik Terminali olacak Railport'un, faaliyete geçmesi için ise gün sayılıyor.

EĞİTİMDEN SANATA HAYATIN HER ALANINA DOKUNDU

Geleceğin Arkas'ında eğitimin olduğunu, durmak bilmeyen gelişim isteğini, topluma da yansıtan Arkas, "Eğitilmiş ve dünya

görüşü açık gençler yetiştirmeliyiz" diyerek Orion Eğitim Vakfı'na bağlı Piri Reis Okulları'nı, Özel İtalyan Anaokulu ve İlkokulu'nu, Arkas Narlıdere Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'ni kurdu.

Kurucusu olduğu Arkas Spor Kulübü ise Türkiye ligleri ve Avrupa'da başarılar elde etmek ve Türk Milli Takımlarına sporcu yetiştirme vizyonu ile 8000'in üzerinde profesyonel sporcu yetiştirdi, İzmir'in gençlerini spor okullarında geliştirdi ve Türkiye'ye kazandırdı. 2009 yılında, Erkekler Avrupa Challenge Kupası'nı ülkemize getiren ilk Türk voleybol takımı oldu.

Ticari başarılarının yanında sanata, kültüre ve eğitime verdiği önemle tanınan, tutkulu bir sanat koruyucusu ve destekçisi olan Lucien Arkas, Arkas Koleksiyonu'nu İzmirli ile paylaşmak için büyük emek verdi.

Tutkuyla bağlı olduğu İzmir'in bir sanat ve kültür şehri olması için zaman içinde Arkas Sanat Merkezi, Arkas Deniz Tarihi Merkezi, Arkas Sanat Urla, Arkas Sanat Bornova ve Çeşme'nin ilk sanat merkezi Arkas Sanat Alaçatı'yı İzmirli ile buluşturdu.

Arkas, bugün ana iş kolları olan denizcilik, liman işletmeciliği ve lojistik hizmetlerinin yanında otomotivden, sigorta hizmetlerine, gemilere yakıt ikmalinden bilgi sistemlerine ve turizme kadar birçok farklı sektörde faaliyet gösteriyor. Arkas, merkezi Türkiye'de olan ancak Kuzey Afrika, Batı Avrupa oradan Güney Akdeniz'e uzanan bir coğrafyada, toplam 36 ülkede 66 şirketi ile 8 bin 300 kişiyi istihdam eden İzmir merkezli uluslararası bir holding. Arkas'ın güçlü vizyonu, İzmir'e ve Türkiye'ye değer katmayı yeni proje ve yatırımlarla sürdürecektir.

FREEFALL LIFEBOATS



GEPA GRP FREEFALL LIFEBOATS are designed, constructed and tested according to the latest standards, requirements of "SOLAS", "IMO" and "LSA Code"

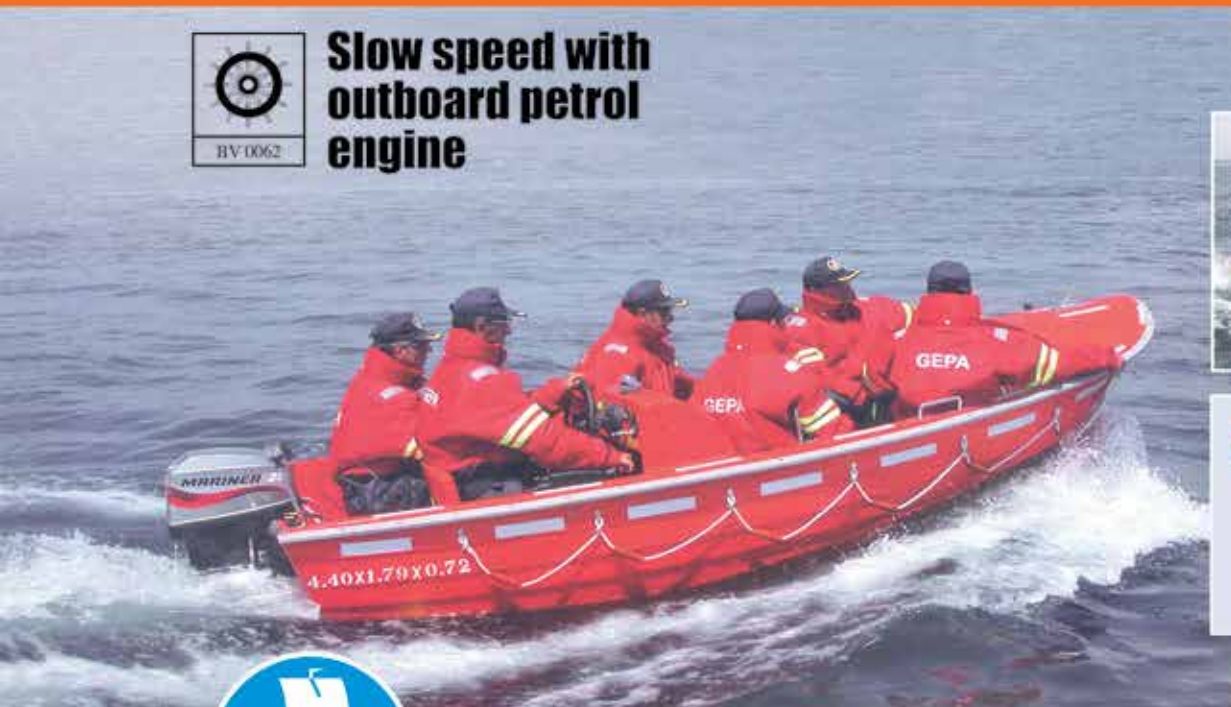


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

Tersane Yolu Yan Sanayi Bölgesi Harmandalı Sk. No10 Aydıntepe 34947 Tuzla/Istanbul/TURKEY
Phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64
E-mail: info@gepafiberglass.com Web Page: www.gepafiberglass.com

EKOL ULUSLARARASI TAŞIMACILIK, DFDS OLDU

DFDS, 15 Kasım'da Ekol Lojistik'ten Türkiye ve Avrupa'yı birbirine bağlayan uluslararası kara taşımacılığı ağını satın aldı. Bu satın alma, DFDS'in deniz ve kara yolunu birleştiren iş modelinin Akdeniz'de uygulanmasını sağlıyor.



AHMET MUSUL

DFDS, merkezi İstanbul'da bulunan ve 3700 kişiyi istihdam eden Türkiye'nin önde gelen ulaşım ve lojistik şirketi olan Ekol Lojistik'in uluslararası kara taşımacılığı ağını satın alımını tamamladı.

DFDS CEO'su Torben Carlsen konu hakkında yaptığı açıklamada "Bu, Türkiye'ye altı yılda yaptığımız ikinci büyük yatırım ve bu satın alma Türkiye pazarının potansiyeline olan güçlü inancımızı yansıtıyor.

Türkiye, DFDS için stratejik öneme sahip ve Ekol'ün uluslararası kara taşımacılığı ağını satın alınması, Türkiye'nin bir üretim merkezi olarak sürekli büyümesini desteklerken, güvenilir ve verimli bir taşımacılık altyapısı sunma kabiliyetlerimizi de büyük ölçüde artırıyor" ifadelerini kullandı. Ekol Lojistik Kurucusu ve Yönetim



TORBEN CARLSEN

Kurulu Başkanı Ahmet Musul ise "Ekol Lojistik'in uluslararası kara taşımacılığı ağının uzun süredir iş ortağımız olan DFDS'e devredilmesi stratejik ve mantıklı bir karar. Tüm çalışma arkadaşlarım adına, bu sürecin tamamlanmış olmasından dolayı büyük bir memnuniyet duyuyorum. Artık yeni bir büyüme hikâyesi başlıyor" dedi.

DFDS Türkiye Lojistik Başkanı Jeppe Skivild, Avrupa ve Türkiye'nin birbirine bağlanmasının şirket müşterilerine sunulan çözüm yelpazesini genişleteceğini ve Ekol Uluslararası Taşımacılık ekibiyle çalışmayı sabırsızlıkla beklediğini söyledi.

DENİZ VE KARA YOLU İŞ MODELİ GENİŞLEYECEK

2019 yılında yapılan uzun vadeli müşteri anlaşmasıyla Ekol Uluslararası Taşımacılık'ın DFDS'in Akdeniz'deki deniz



JEPPE SKIVILD

yolu yük taşımacılığı kapasitesine erişim sağlayan bir iş ortaklığı kuruldu.

Öte yandan bu satın alma DFDS'in yükleri römorklarda deniz, kara ve demir yoluyla taşıma ve tamamlayıcı lojistik çözümleri sunma odaklı ulaşım ağı stratejisiyle tamamen uyumlu.

Ekol Uluslararası Taşımacılık'ın DFDS operasyonlarına eklenmesi, DFDS'in Akdeniz'deki deniz yolu yük taşımacılığı ağına karayolu taşımacılığını katarak Kuzey Avrupa'da hâlihazırda sunulan başarılı deniz ve kara yolu iş modelini genişletmesine olanak sağlıyor.

Bu gelişme, Türkiye ve Avrupa arasında ticaret yapan tüm DFDS müşterilerine uçtan uca taşımacılık, lojistik çözümleri ve gümrük hizmetlerine erişim sağlayacak.



Support Transition to Zero-Emission

The shift toward a zero-emission society has accelerated in various fields, with governments making their GHG targets more ambitious and sustainable finance gaining more attention. Likewise, the time has come for the maritime industry to systematically manage the GHG emissions from shipping, as represented by the introduction of a GHG emissions evaluation framework into international shipping.

ClassNK provides Zero-Emission Transition Support Services, a comprehensive menu of services to support customers in dealing with the various challenges they may encounter when managing GHG emissions in pursuit of zero-emission shipping.



www.classnk.com

UTİKAD GENEL KURULU 42'NCİ KEZ TOPLANDI

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nin (UTİKAD), 42. Olağan Genel Kurul Toplantısı, 27 Kasım'da yapıldı. UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin, açılış konuşmasında küresel anlamda bir lojistik merkezi olan Türkiye'nin ulaştırma altyapı projeleri ile konumunu güçlendirmeye devam ettiğini belirtti.



UTİKAD'ın 42. Olağan Genel Kurul Toplantısı'nın açılış konuşmasını UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin yaptı. Çalışma dönemine ait faaliyetleri sunan Başkan Engin konuşmasında "Bugün lojistik dediğimizde pek çok kriz ile mücadele eden bir sektör konumuna geldik.

Bir yanda dünyanın dört bir yanında savaşlar ve çatışmalar diğer yanda küresel ekonomik kriz devam ediyor. Küresel krizler bizleri alternatif yollar bulmaya yönlendirdi. Bölgesinde ve küresel anlamda bir lojistik hub olan ülkemiz tamamlanan ve devam eden ulaştırma alt yapı projeleri ile bu konumunu güçlendirmeye devam ediyor.

Biz de gerek altyapı gerekse mevzuat çalışmalarının sektörün ihtiyaçlarını karşılayacak ve önünü açacak nitelikte olması için tüm paydaşlarımız ve kamu idaresi birimleri ile eşgüdüm içerisinde, üyelerimizden aldığımız destekle sürdürüyoruz" ifadelerine yer verdi.

Engin, UTİKAD'ın 23 Ekim 2024 tarihinde gerçekleştirdiği Türkiye Logistics Summit hakkında bilgi vererek, "Lojistik sektöründe yepyeni bir dönemin



başlatıcısı olan Türkiye Logistics Summit'i düzenledik. Sektörümüzde hizmet üretenleri ile hizmet alanları bir araya getiren etkinliğimiz ulusal ve uluslararası katılımı bir rekor kırdı. Yoğun bir emeğin ürünü Türkiye Logistics Summit, sektörün çatı kuruluşu UTİKAD'ın sektöre kattığı başarılı çalışmalardan birisi olarak bu yıl geleceğe kalıcı bir iz bıraktı" dedi.

Genel Kurul Toplantısı'nda Türkiye Logistics Summit'in sponsorlarına ve dernek üyeliğinde 20'nci ve 30'uncu yıllarını tamamlayan firmalara şiltleri de takdim edildi. Sponsorlar ve üyeler şiltlerini UTİKAD Yönetim Kurulu üyelerinin elinden aldı.

AHMET KARTAL BAŞARI ÖDÜLLERİ VERİLDİ

Lojistik sektörüne önemli katkılar sağlayan merhum Ahmet Kartal anısına her yıl verilen başarı ödülleri bu yıl da 2023-2024 eğitim ve öğretim dönemi bölüm birincilerine verildi. Küçükçekmece Halkalı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Ulaştırma Hizmetleri Bölümü 2023-2024 Öğretim Yılı Birincisi Rabia Bay, İstanbul Yeni Yüzyıl Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret ve

Lojistik Bölümü 2023-2024 Öğretim Yılı Birincisi Fatih Kaan Taşay, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü 2023-2024 Öğretim Yılı Birincisi Abbas Erdoğan, İstanbul Kültür Üniversitesi İşletmecilik Meslek Yüksek Okulu Meslek Yüksek Okulu Lojistik Bölümü 2023-2024 Öğretim Yılı Birincisi Fatih Tokel ve Artvin Çoruh Üniversitesi Hopa Meslek Yüksek Okulu Lojistik Bölümü 2023-2024 Öğretim Yılı Birincisi Esmenur Şahinler ödülleri UTİKAD Yönetim Kurulu üyesi Özgecan Er Çevlik'in elinden aldı.

Genel Kurul toplantısı öncesi düzenlenen tören ile UTİKAD tarafından verilen FIATA Diploma Eğitimi'nin sekizinci dönem mezunlarına UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin, Yönetim Kurulu Üyeleri, FIATA Onur Üyesi Kosta Sandalcı ve FIATA Başkanı Turgut Erkeskin tarafından sertifikaları takdim edildi.

UTİKAD 42. Olağan Genel Kurul Toplantısının ardından UTİKAD Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyeleri, İstanbul Üye Buluşması kapsamında dernek üyeleri ile bir araya geldi.

SHIPYARD FAMAGUSTA CYPRUS

GAZİMAĞUSA TERSANESİ

DOĞU AKDENİZ'DE TAMİR BAKIM İÇİN DOĞRU ADRES



Toplam Alan

26.800m²

14.000 m² Yüzer havuz, atölyeler, ofisler ve borda alanı

5.500 m² Yeni inşaa alanı, CNC atölyesi, torna atölyesi

1.300 m² Çok amaçlı atölye alanı

6.000 m² Depo



Kaldırma Araçları

Yüzer havuz üzeri 2 adet 5ton vinç

50 ton'luk yüzer vinç



Yüzer Havuz

140 m x 25 m (max draft 6.5m)

8500 ton lightweight kaldırma kapasitesi



Borda

160 m x 32 m (max draft 8.5m)

- > 30 YILI AŞAN TERSANE TECRÜBESİ
- > 140 KADROLU YETİŞKİN İŞ GÜCÜ
- > REKABETÇİ FİYAT
- > KALİTELİ VE HIZLI İŞÇİLİK
- > CAZİP ÖDEME KOŞULLARI

BİZE ULAŞIN

Liman İçi PK6, Gazimağusa Tersanesi, G.Mağusa, K.K.T.C

www.shipyardcyprus.com

info@shipyardcyprus.com / repair@shipyardcyprus.com

Tel: +90 392 365 2592 / +90 533 849 05 10

DEHUKAM, DENİZ HUKUKU ZİRVESİ DÜZENLEDİ

Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi'nin (DEHUKAM) düzenlediği I. Deniz Hukuku Zirvesi, 25-26 Kasım tarihlerinde 15 farklı üniversite ile kamu kurum ve kuruluşunun yoğun katılımıyla gerçekleşti.



Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Muharrem Özen, DEHUKAM Yönetim Kurulu Üyesi Prof. Dr. İsmail Demir ve Adalet Bakanlığı Bakan Yardımcısı ve DEHUKAM Yönetim Kurulu Üyesi Niyazi Acar'ın açılış konuşmaları ile başlayan programın hedefi deniz hukukunun geleceğini şekillendirecek gençlerin bilgi birikimini ve farkındalığını artırmaktır.

Adalet Bakanlığı Bakan Yardımcısı Niyazi Acar açılış konuşmalarında Türkiye'nin denizlerle çevrili coğrafi konumunun uluslararası ticaret ve deniz güvenliği açısından taşıdığı stratejik önemi vurguladı. DEHUKAM'ın Türkiye'nin deniz hukuku ve siyasetinin oluşturulması ve milli çıkarlarımız için önemli bir rol oynadığını belirterek, Deniz Hukuku Zirvesi programının Türkiye'nin deniz hukuku alanındaki yetişmiş insan gücü kapasitesinin artırılmasına önemli katkılar sağlayacağını söyledi.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Hareket Başkanı Tümamiral Mehmet Emre Sezenler, Türk donanmasının kapasitesi ile

imkân ve kabiliyeti hakkında kapsamlı bir sunum yaptı. Sezenler, "Deniz Kuvvetleri olarak yalnızca Türkiye'nin deniz güvenliğini sağlamakla kalmıyor, aynı zamanda uluslararası sularda da stratejik görevler üstlenerek küresel güvenliğe katkı sağlıyoruz. Farklı coğrafyalarda yürütülen faaliyetlerimiz, Türk donanmasının küresel gücünü pekiştirmektedir" dedi.

"TÜRK DENİZ KUVVETLERİ DENİZ GÜVENLİĞİNİ SAĞLAMAK İÇİN KRİTİK ADIMLAR ATIYOR"

Türkiye'nin ilk kadın Amirali Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Savunma Planlama ve Proje Yönetimi Başkanı Tuğamiral Gökçen Fırat ise Türkiye'nin donanma diplomasisine ilişkin bir sunum yaptı. Türkiye'nin donanma diplomasisine büyük önem verdiğini belirten Fırat, Türkiye'nin deniz yoluyla yürüttüğü diplomatik ilişkilerin sadece bölgesel değil, küresel anlamda da büyük bir stratejik etki yarattığını ifade etti: "Donanma diplomasisi, sadece askeri bir güç gösterisi değil, aynı zamanda Türkiye'nin dünya genelindeki denizcilik ortaklıklarını pekiştiren bir stratejidir. Türk Deniz

Kuvvetleri, askeri iş birliklerini artırarak, deniz güvenliğini sağlamak için kritik adımlar atmaktadır."

Deniz hukukunun farklı yönlerinin uygulamadaki en yetkin kişiler tarafından anlatıldığı programda Dışişleri Bakanlığı Kuzeydoğu Akdeniz Genel Müdürü Büyükelçi Burak Özügergin "Deniz Hukukunun Evrimi ve Türkiye" başlıklı sunumunda deniz hukukunun uluslararası ilişkilerdeki rolünün, Türkiye'nin deniz sınırları ve bölgesel deniz anlaşmalarına verdiği önemin altını çizdi. Konuşmasında, Türkiye'nin deniz yetki alanlarının belirlenmesinde uluslararası deniz hukukuna önemli katkılarda bulunduğunu belirten Burak Özügergin, bu alandaki gelişmeleri detaylandırarak, özellikle Kuzeydoğu Akdeniz'deki stratejik konulara dikkat çekti. Türkiye'nin deniz hukukundaki duruşunun, sadece ulusal çıkarları değil, aynı zamanda bölgesel barışı koruma amacını güttüğünü vurgulayan Özügergin, Türkiye'nin deniz hukuku konusundaki diplomatik girişimlerinin uluslararası arenada önemli bir etki yarattığını söyledi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ise detaylı sunumunda Türk deniz ticaret filosunun son 3 yılda üç basamak yükselerek dünyada 11'inci sıraya yükseldiğini ve hedefin daha genç bir filo ile dünyada ilk 10'a girmek olduğunu açıkladı. Dünyanın en iyi 100 konteynır limanından dördünün Ambarlı, Kocaeli, Mersin ve Tekirdağ limanları ile Türkiye'de olduğunu belirten Ünal Baylan 21 yıllık süreçte Türkiye'nin yük elleçlemede %174, konteynır taşımacılığında ise %404 artış olduğunu vurguladı. Türk deniz taşımacılığının Ro-Ro hatları ile güçlendiğini ifade eden Baylan 2023 yılında taşınan 705 bin araç ile Ro-Ro taşımacılığında 21 yılda %220 artış olduğunu belirtti.



MBA Tezli Yüksek Lisans Programı ile

**Kariyerini yönetmeye
hemen başla!**

Yüksek Lisans Başvuruları
Devam Ediyor!

İletişim:

lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr

0216 581 00 50

www.pirireis.edu.tr



SÜRDÜRÜLEBİLİR BALIKÇI GEMİSİ LEINEBRIS DENİZLE BULUŞTU

Tersan Tersanesi, Norveçli Leinebris AS firması için inşa ettiği balıkçı gemisi Leinebris'i suya indirdi. Gemi uzun tek hat oltacılık, trol ve serpme balıkçılığını entegre eden ilk gemi olma özelliğini taşıyor.



Tersan Tersanesi, ileri teknolojiye sahip ve sürdürülebilir balıkçı gemisi Leinebris'i denize indirdi. Denizcilik teknolojisi ve çevre koruma alanlarında önemli yenilikleri temsil eden gemi, Norveçli Leinebris AS için inşa ediliyor. Yenilikçi tasarımı ise Norveçli Skipsteknisk firmasına ait.

2015 yılında Tersan Tersanesi tarafından teslim edilen ilk Leinebris'in başarısının ardından, yeni Leinebris, bu mirası sürdürülebilirlik ve son teknoloji ile geliştirerek devam ettiriyor. Gemi uzun tek hat oltacılık, trol ve serpme (gırgır) balıkçılığını entegre eden ilk gemi olma özelliğini taşıyor. Bu çok yönlülük, gemi kaptanının verimli ve çevre dostu balıkçılık yöntemini seçmesine olanak tanıyarak geminin karbon ayak izini en aza indirme becerisine katkı sunuyor.

YENİLİKÇİ TEKNOLOJİLERLE DONATILDI

Yeni Leinebris, 67,3 metre uzunluğunda ve 15 metre genişliğinde; dizel-elektrik tahrik sistemi ile çalışıyor. İleri manevra kabiliyeti için PU115 tip azimut ve AR63 tip geri çekilebilir azimut kombi pervanelerle donatıldı. Gelişmiş dümen sistemi içinde BruCon PTC, Brucon JS

ile konum sabitleme ve Brucon Fishpilot sistemleri mevcut. Bu yenilikçi özellikler, Leinebris'i sektörde öne çıkan bir gemi haline getiriyor. Gemi, optimum enerji verimliliği sağlamak amacıyla büyük bir akü depolama sistemi ve üç dizel-elektrik jeneratör seti ile donatıldı. Tamamen elektrikli güverte ekipmanları ve vinçler, gemide üretilen enerjinin en verimli şekilde tüketilmesini sağlıyor.

25 kişi kapasiteli gemi maksimum verimlilik ve minimum çevresel etki için uzun tek hat oltacılık, trol ve serpme (gırgır) balıkçılığı gibi farklı avlanma teknolojileri arasında sorunsuz bir şekilde geçiş yapma kabiliyetine sahip. Ek olarak, soğutulmuş deniz suyu tankları sayesinde balıkları canlı taşıyarak taze üretim ve üstün kaliteli av sağlanmasına olanak tanıyor. Ayrıca çift kargo güvertesi, kapalı çalışma güverteleri ve kötü havalarda dahi güvenli bir şekilde avlanabilmek için bir "moonpool" barındırıyor.

"NORVEÇ'İN DENİZ ÜRÜNLERİNDEKİ KÜRESEL LİDERLİĞİNİ PEKİŞTİRECEK"

Leinebris AS'den Paul Harald Leinebø konuyla ilgili "Bu an bizim için büyük bir

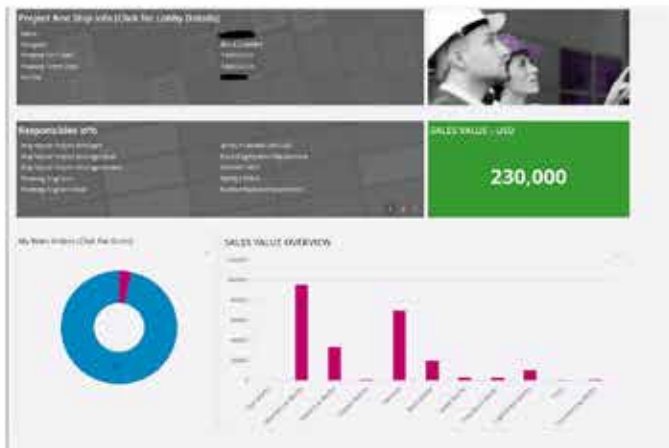
gurur kaynağı. Bize inanan Tersan'a ve ekibimizin geri kalanına teşekkür etmek istiyorum. Yeni gemimizle, önümüzdeki yıllarda en kaliteli Norveç beyaz balığını avlarken, sürdürülebilirlik hedeflerimizi de yakalayacağız ve denizcilik alanındaki çevresel etkilerimizi azaltacağız. Tersan Tersanesi'nin uzun vadeli çözüm ortağı Skipsteknisk tarafından tasarlanan yeni Leinebris, sürdürülebilir balıkçılık ve etkili kaynak yönetimini geliştirmesi bekleniyor. Bu şekilde çevre dostu gıda tercihlerine ilham verecek ve Norveç'in deniz ürünleri konusunda küresel liderliğini pekiştirecek" açıklamasını yaptı.

Tersan Tersanesi CEO'su Mehmet Gazioglu ise "İlk Leinebris'in tesliminden sekiz yıl sonra, yeni gemileri inşa edecek tersane olarak seçilmek hem büyük bir onur hem de büyük bir zevktir. Bu geminin balıkçılık sektörü için devrim niteliğinde olacağına inanıyoruz ve Leinebris AS'in öncü mirasını sürdürecektir" dedi. Yeni Leinebris'in, yenilikçi özellikleri ve sürdürülebilir tasarımı ile balıkçılık endüstrisinde yeni standartlar belirlemeye hazır olarak 2025 yılında teslim edilmesi planlanıyor.

DISCOVER INNOVATION AT YALOVA SHIPYARD



Total Area: 75000 sqm.
6 pcs Quays
Total Length: 1500 meters
Dock: 217 x 32_(inside) meters



BUDGET MANAGEMENT TOOLS:

- **Initial Offer vs. Real-Time Budget:** Easily compare your initial offer from our marketing team with the current budget expenditures.
- **Detailed Cost Breakdown:** Examine individual work list prices to manage and predict future expenses effectively.

TIME MANAGEMENT FEATURES:

- **Real-Time Work Progress:** Monitor the start and completion dates of each task.
- **Schedule Coordination:** Align your cargo and delivery schedules based on up-to-date work progress, enhancing efficiency and planning.



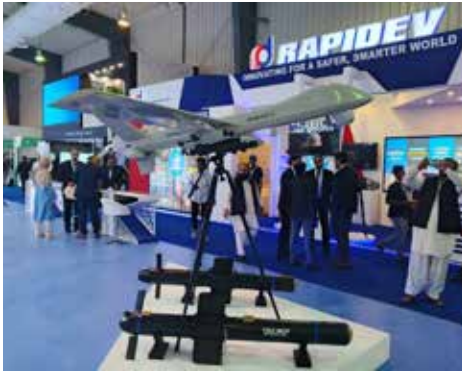
MİLLİ SAVAŞ GEMİLERİ VE MİNİ İHA'LAR PAKİSTAN'DA SERGİLENDİ

Türk savunma sanayiinin öncü firmalarından STM, 19-22 Kasım tarihlerinde Pakistan'da gerçekleştirilen IDEAS 2024 fuarında milli imkânlarla geliştirdiği askeri deniz platformlarını ve taktik mini İHA sistemlerini sergiledi.



Türk savunma sanayinde modern ve milli platformlar geliştiren ve birçok ihracat başarısına imza atan STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., milli teknolojilerini ve kabiliyetlerini farklı coğrafyalara taşımaya devam ediyor. STM, Pakistan'ın Karaçi şehrinde 19-22 Kasım tarihleri arasında düzenlenen, Güney Asya'nın önemli savunma fuarlarından Uluslararası Savunma Fuarı ve Semineri

Türk Donanması'na bugüne kadar dört adet teslimi gerçekleştirilen ve ihracat başarıları yakalayan Türkiye'nin ilk milli korvet projesi MİLGEM Ada Sınıfı ve Türkiye'nin yurt dışında yapmış olduğu en büyük tonajda askeri gemi inşa projesi Pakistan Denizde İkmal Gemisi PNS MOAWIN (A39) STM stadında sergilendi. STM'nin kendi öz kaynakları ile başlattığı ve mukavim tekne test üretimini geride



IDEAS'a katılarak milli teknolojilerini sergiledi. STM'nin tasarımcısı ve ana yüklenicisi olduğu, Türkiye'nin ilk milli fırkateyn projesi MİLGEM İstif Sınıfı Fırkateyn (TCG İSTANBUL), STM'nin ana alt yüklenici olarak görev aldığı,



birakan Türkiye'nin özel harekât ve hücum maksatlı ilk milli denizaltısı STM500 ile sürat-manevra gücü yüksek, satıhtan satha güdümlü mermilerle hücum geliştirebilen milli hücumbot tasarımı STM MPAC de STM standında yerini aldı.

MİLLİ VURUCU İHA'LAR FUARDA

Taktik mini İHA'da Türkiye'de ve dünyada öncü sistemler geliştiren STM, üç farklı kıtada 10'dan fazla ülkeye ihraç edilen Türkiye'nin ilk milli vurucu İHA'sı KARGU'yu anti-personel ve zırh delici mühimmat başlığı ile fuar katılımcılarının beğenisine sundu. STM, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin envanterine giren, terörle mücadelede aktif olarak kullanılan ve ihracat başarıları yakalayan gözcü İHA TOGAN ile mühimmat bırakan İHA BOYGA'yı da Güney Asya ile buluşturdu. STM Genel Müdürü Özgür Gülerüz, STM'nin milli teknolojileri ile 30'dan fazla ülkede ihracat, iş birliği çalışmaları yürüttüğünü belirterek, konuyla ilgili şunları söyledi: "Ülkemizin güvenliği için ordumuzu milli teknolojilerle güçlendirirken, mühendislik kabiliyetlerimizle dost ülkelerin savunma kapasitelerini artıracak ihracatlar yapıyoruz. Bu ülkelerin başında gelen dost ve kardeş Pakistan'da bugüne kadar önemli projelere imza attık.

Pakistan Donanması için tasarladığımız, Türkiye'nin yurt dışına yapmış olduğu en büyük tonajda askeri gemi inşa projesi Pakistan Denizde İkmal Gemisi PNS MOAWIN'i Karaçi'de inşa ederek 2018 yılında teslim ettik. Türkiye'nin ilk denizaltı modernizasyon ihracatına da Pakistan'da imza attık. Pakistan'ın sahip olduğu Agosta 90B Sınıfı Denizaltıların modernizasyonunda, iki denizaltıyı modern sistemlerle donatarak, teslim ettik. Son denizaltının modernizasyonu için çalışmayı sürdürüyoruz. Askeri deniz kabiliyetlerimiz başta olmak üzere, kendini savaş ortamında başarıyla kanıtlamış taktik mini İHA sistemlerimiz ile de Pakistan'da yeni iş birliklerine imza atmaya hedefliyoruz."



T H O R
MARINE S.A.®

► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



**TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE
LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA**

Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

İstanbul : Yeşilköy Mah. Atatürk Cad. Egs Business Park B2 Blok No:12 Kat:7
D:259 Bakırköy / İstanbul

İskenderun: Dumlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi, İskenderun / Hatay
İzmir : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni-Sanayi, Aliaga / İzmir

Tel : +90 212 438 00 39

7/24 : +90 532 710 80 03

E-mail : thor@thormarinesa.com.tr



www.thormarinesa.com.tr

MAR-PİNA VE MAR-ÇAY PROJELERİ MARMARA DENİZİ'NE NEFES OLUYOR

Balıkesir'in Bandırma ilçesinde Mar-Pina ve Mar-Çay projeleri kapsamında gerçekleştirilen seminerde, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi yetkilileri, Marmara Denizi'nin korunmasına yönelik sunum ve bilgilendirme yaptı.

Mar-Pina ve Mar-Çay projeleri kapsamındaki seminerde, Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden Prof. Dr. Mustafa Sarı, Marmara Denizi'ndeki deniz çayırları ve pinaların ekosistem için önemini vurgularken, denizin "akciğerleri" olarak bilinen deniz çayırlarının oksijen üretimindeki kritik rolüne dikkat çekti. Sarı, deniz çayırlarının karbon yutma kapasitesi ve su altındaki yaşam için sağladığı oksijenle birlikte Marmara Denizi'ndeki oksijen seviyesini artırmada büyük bir öneme sahip olduğunu ifade etti. Prof. Dr. Sarı, Marmara Denizi'nde 2021 yılında görülen müsilaj felaketinin etkilerinin sürdüğünü belirterek bu konuda acil önlemler alınması gerektiğini, Marmara Denizi'nin kıyı şeridinde yaptıkları araştırmalarda elde ettikleri verilerin yalnızca Türkiye için değil, dünya açısından da büyük öneme sahip olduğunu ve Marmara'da bu değerli ekosistemi korumak için sürdürülebilir projelerin ve bilinçli müdahalelerin şart olduğunu belirtti.

"MARMARA DENİZİ'NDE 4000'DEN FAZLA PINA TESPİT ETTİK"

Projeler kapsamında 600'den fazla dalış yaptıklarını, Marmara Denizi'nin İmralı Adası hariç 1300 kilometrelik kıyı şeridini tamamen tarayarak deniz çayırı alanlarını tespit etmeye ve çayırları türlerine göre ayırdıklarını aktaran Sarı, ardından pinalar için ek bir çalışma yürüttüklerini ve canlı mı yoksa ölü mü olduklarını saptamaya çalıştıklarını anlattı. Pinaların canlılık durumlarını neden dikkatle takip ettiklerini ise şu sözlerle açıkladı: "Çünkü pinalar 2016-2019 yılları arasında Marmara Denizi hariç Akdeniz'in tümünde yok oldu. Pina, iki kabuklu bir canlı, 50 yıl yaşayabiliyor ve boyu 120 santime kadar çıkabiliyor. Ancak 2016 yılında İspanya sahillerinde başlayan toplu ölümler, 2019 yılına gelindiğinde



Çanakkale Boğazı'na kadar ulaştı. Güncel verilere göre, Çanakkale Boğazı ile Cebelitarık Boğazı arasındaki tüm pinalar neredeyse yok oldu; fakat Marmara'dakiler yaşamaya devam ediyor. Bakanlığımızın desteğiyle yürüttüğümüz Mar-Pina projesi kapsamında, pinaların canlılık oranlarını belirlemeye çalıştık. Sevinçle belirtmek isterim ki 1300 kilometrelik kıyı şeridinde yaptığımız çalışmalarda 4000'den fazla pina tespit ettik. Bu pinaların yaklaşık %90'ı canlı, %10'u ise ölüydü. Bu veriler sadece ülkemiz için değil, dünya açısından da heyecan verici sonuçlar."

"MARMARA DENİZİ'Nİ KORUMAK İÇİN DAHA FAZLA ADIM ATMALIYIZ"

Dünya yüzeyinin 4'e 3'ü sularla kaplı olduğundan, oksijen üretimi açısından deniz çayırları hayati önem taşıyor. Öyle ki aldığımız her iki nefesten birinin oksijen kaynağı denizler ve bu oksijenin büyük kısmını da deniz çayırları üretiyor. Prof. Dr. Sarı, Marmara Denizi'nde dört tür deniz çayırı yaşadığını, bunlardan birinin de denizin "akciğeri" olarak bilinen Akdeniz'e özgü Posidonia oceanica olduğunu; Marmara Denizi'nde bu türün yalnızca üç bölgede bulunduğu bilindiğini, şimdiye 10'dan fazla alanda varlığının belirlendiğini; Marmara Denizi'nin özel

yapısına bakıldığında ise %80 oranında Cymodocea nodosa türünün baskın olduğunu ifade etti. 2021 yılında yaşanan müsilaj felaketi nedeniyle Marmara Denizi'ne odaklanıldığını açıklayan Prof. Dr. Sarı, müsilajın yüzeyde görünmesine karşın uzun süredir deniz tabanında varlığını sürdürdüğünü ve çözünmüş oksijeni tükettiğini söyledi: "Deniz çayırları Marmara'da ekstra önemli çünkü oksijen sorunu yaşayan bir deniz. Deniz çayırları, tropik ormanlardan daha fazla karbon yutar ve oksijen üretir. 1 metre karelik bir deniz çayırı alanı, günde 10 litreden fazla oksijen üretir. Mar-Pina ve Mar-Çay projeleri kapsamında elde ettiğimiz sonuçlar, Marmara Denizi ekosisteminin iyileştirilmesi açısından çok değerli. Ancak Marmara Denizi'ni korumak için daha fazla adım atmamız gerekiyor. 2021 yılındaki müsilaj felaketi ne yazık ki tekrar gündeme geldi ve 23 Ekim'de Erdek Körfezi'nde yeniden müsilaj oluştu. Marmara Denizi'ne çok dikkatle yaklaşmamız, atık yükünü azaltmamız gerekiyor. Deniz pinaları burada önemli bir rol oynuyor çünkü bir pina, saatte 6 litre, günde ise yaklaşık 150 litre deniz suyunu filtre ediyor. Filtrelenen bu su, bizim kirlettiğimiz deniz suyudur. Marmara Denizi genelinde yaptığımız çalışmalarda, ortalama olarak 100 metre karelik kıyı bölgesinde 12 adet pina tespit ettik. Çanakkale-Kemer gibi bazı bölgelerde ise bu sayı 100 metre karede 122'yi bulabiliyor. Bu proje kapsamında, Pinna nobilis'in daha çok Güney Marmara'da; Atrina fragilis'in ise daha çok Kuzey Marmara'da yaşadığını belirledik. Bu türlerin yanı sıra birçok insan etkisine bağlı tehdit gözlemledik." Prof. Dr. Sarı, Marmara Denizi'ndeki deniz çayırları üzerine yapılacak çalışmaların başında olduğumuzu, Pina projesinin gelecek yıl da süreceğini ve toplu ölümlere yol açan patojenleri izlemeye devam edeceklerini vurgulayarak sözlerini tamamladı.



**78 YEARS OF EXPERIENCE REACHING ALL
CORNERS OF THE WORLD**

4

CONTINENTS

13

COUNTRIES

33

CITIES

**TÜRKİYE • BELGIUM • CHINA • NETHERLANDS • SINGAPORE • THAILAND
UNITED KINGDOM • USA • ITALY • VIETNAM • NORWAY • AUSTRALIA • UKRAINE**



Kinayofficial



KINAY



Kinay



Kinay

GFCM OTURUMUNDA, AKDENİZ VE KARADENİZ'İN GELECEĞİ TARTIŞILDI

Kasım ayı başında Roma'da yapılan Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (GFCM) 47'nci Oturumu'na katılan Türkiye dahil 20 ülke, Akdeniz ve Karadeniz'de sürdürülebilir balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği çabalarını destekleyen pek çok önemli karara imza attı.



Kasım ayı başında İtalya'nın başkenti Roma'da düzenlenen Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu'nun (GFCM) 47'nci oturumunda bir araya gelen 20 ülke ve Avrupa Birliği, 12'si bağlayıcı tavsiye olmak üzere 17 önemli karar alarak

Akdeniz ve Karadeniz'de balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinin geliştirilmesi için bağlayıcı tavsiyelerde bulunma yetkisine sahip bölgesel balıkçılık yönetim kuruluşu GFCM'nin yıllık oturumunda GFCM üyeleri, mevcut en iyi bilimsel tavsiyelere dayanan tavsiye ve karar önerilerini

ilişkin olarak "Yıllık oturum, yoğun ve iş birliğine dayalı çabalarla geçen bir yılın kapanışı niteliğinde ve GFCM üyelerinin bölgemizdeki balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektörünün karşılaştığı ve giderek artan zorlukları ele alma konusunda devam eden kararlılıklarının göstergesi" diye açıkladı.

Türkiye Cumhuriyeti Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nden Kıdemli Uzman Dr. Erdiç Güneş ise "İyi planlanmış bir yönetimin denizlerimizdeki balık stokları için nasıl olumlu bir fark yarattığını gördük. Bu hafta hep birlikte aldığımız kararların deniz kaynaklarımızın sağlığına ve bunlara bağlı olarak insanların geçim kaynaklarına daha fazla katkıda bulunacağından eminim" dedi.

SAĞLIKLI DENİZLER VE VERİMLİ BALIKÇILIK

Akdeniz ve Karadeniz'de aşırı avlanmaya maruz kalan stokların oranı son on yılın en düşük seviyesine (yüzde 60'ın altına) gerilemiş durumda. Ancak GFCM'nin yayın organı Akdeniz ve Karadeniz Balıkçılığının Durumu 2023'te vurgulandığı üzere, balıkçılık baskısı hala sürdürülebilir kabul edilen seviyenin iki katı. Bu sorunun üstesinden gelmek için GFCM, sürdürülebilir balıkçılık yönetimiyle ilgili tüm hususlar üzerinde çalışmaya devam ediyor.

Toplantıda kabul edilen kararlar arasında yılan balığı, kırmızı mercan, mandagöz mercan, bakalyaro balığı, Norveç istakozu, çaça, kalkan balığı, deniz salyangozu, mahmuzlu camgöz köpek balığı ve mersin balığı da dahil olmak üzere GFCM tarafından öncelikli kabul edilen çok sayıda türün yönetimine



balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinin sürdürülebilirliğini artırma yolunda önemli adımlar attı.

gözden geçirmek ve onaylamak için kapsamlı tartışmalar yürüttü. GFCM Genel Sekreteri Dr. Miguel Bernal toplantıya



yönelik tedbirlerin güçlendirilmesi yer alıyor. Adriyatik Denizi'nde, titiz bir yönetim stratejisi değerlendirme sürecinin tamamlanması, sardalya ve hamsi için tek tür hasat kontrol kuralları ve yıllık avlanma limitlerinin belirlenmesine yönelik dönüm noktası niteliğindeki bir karar da gündemde desteklendi ve şimdiye kadar uygulanan ortak avlanma limitlerinden uzaklaşarak ekolojik sürdürülebilirlik ile ekonomik istikrar teşvik edildi.

Ayrıca Karadeniz'de 2017'de kabul edilen çok yıllık yönetim planının sonucunda ölüm oranlarında üç kat azalma ve biyokütlesinde üç kat artış görülen kalkan balığı için av limitlerinde küçük bir artış kabul edildi. Bu karar, balıkçıları teşvik etmeyi ve yasadışı, kayıt dışı ve kural dışı (IUU) balıkçılığı caydırmayı amaçlarken, balıkçılık faaliyetleri ve gerçekleşen iskarta ile ilgili veri toplamayı ve hedef dışı avı azaltmak için daha fazla teknik önlem geliştirmeyi amaçlıyor.

AKDENİZ'DE YENİ BİR BALIKÇILIĞA KISITLI ALAN

Toplantıda mekânsal yönetim konusu da gündemdedi. Bununla ilgili olarak ülkeler Adriyatik Denizi'ndeki Otranto Kanalı'nda balıkçılığa kısıtlı alan (FRA) oluşturulması konusunda anlaşmaya vardı. Bu karar dip trolü faaliyetlerinin yasaklandığı bir ana alan tesis ediyor. Yasakla bambu mercanlarının oluşturduğu hassas deniz ekosistemlerinin korunması ve kırmızı karideste olduğu gibi temel balık habitatlarının korunması yoluyla deniz canlı kaynaklarının verimliliğini

arttırılması hedefleniyor. Ayrıca balıkçılık faaliyetlerinin düzenlendiği bir tampon alan da tanımlıyor. GFCM tarafından kurulan balıkçılığa kısıtlı alanların (FRA) 11'incisi olacak bu alanın yüzölçümü Lüksemburg'a yakın büyüklükte olacak.

Toplantıda bir diğer önemli gündem maddesi de su ürünleri yetiştiriciliği. Sektörün sürdürülebilir gelişimini arttırmaya yönelik kaydedilen ilerlemenin yanı sıra geçtiğimiz yıl bölge genelinde oluşturulan çok sayıda destek programı olumlu gelişmeler olarak değerlendirdi. İklim değişikliğinin, sektörün verimliliğini ve büyümesini tehdit eden yeni hastalıkları tetiklediği gerçeğini ele almak için, su ürünleri hastalıklarının izlenmesini ve ticaretle bağlantılı riskleri en aza indirmeyi amaçlayan bir ağ kurulmasına karar verildi. Sektörün yatırımcılar için cazibesini arttırmayı ve gıda güvenliğindeki rolünü vurgulamayı amaçlayan su ürünleri yetiştiriciliğinde sorumlu yatırım ilkeleri de kabul edildi.

TÜRKİYE'YE GFCM UYUM ÖDÜLÜ

Bu yılki oturumda, üye ülkelerin GFCM kararlarını etkin bir şekilde uygulamalarını sağlamak ve böylece balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği faaliyetlerini geliştirme ve düzenleme taahhütlerini desteklemek için uyum konusunun güçlendirilmesi öncelikliydi. GFCM, birçok ülkenin ulusal yasalarını özellikle IUU balıkçılığı hedef alacak şekilde güncellemesinde ve GFCM uygulama alanında yasadışı, kayıt dışı ve düzensiz (IUU) balıkçılıkla mücadele için Bölgesel Eylem Planı gibi

GFCM tedbirlerini uygulamasında önemli rol oynadı. Bu çabaların bir sonucu olarak Arnavutluk, Cezayir, Avrupa Birliği ve üye devletleri, Mısır, Karadağ, Fas ve Türkiye, GFCM kararlarını yasal çerçevelerine entegre etmeleri ve doğru veri raporlamaları nedeniyle yıllık oturum sırasında GFCM uyum ödülü aldı.

Geçtiğimiz yıl, ülkelerin GFCM kararlarına uyumunun daha yakından izlenmesine olanak tanıyan daha modern bir çerçeveye doğru yeni bir aşama başlatıldı. Oturumda ağırlıklı olarak ülkelere ve GFCM'ye bu konuda hızla ilerlemeleri için gerekli araçların nasıl sağlanacağı tartışıldı. Bu ilerlemenin sürdürülmesi ve uyum sorunlarının etkili biçimde ele alınması için, uyuma yönelik değerlendirmelerin geliştirilmesinin ve denetim planları ve gözlemler gibi izleme, kontrol ve gözetim araçlarının operasyonel hale getirilmeye devam edilmesinin gerekli olduğu vurgulandı.

SONRAKİ ADIMLAR

Yıllık oturumda kabul edilen tüm kararlar, bölgenin balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektörlerinin uzun vadeli geleceğini sürdürülebilir bir zemine oturtmaya yönelikti. Cezayir Balıkçılık ve Su Ürünleri Üretimi Bakanlığı Çalışmalar ve Sentez Başkanı Fouad Guenatri, "İleriye baktığımızda, çıtayı yükseltebileceğimize ve önümüzdeki zorlukların üstesinden birlikte gelebileceğimize eminim. Ayrıca, uzmanlardan yöneticilere, balıkçılardan çiftçilere kadar çabalarımıza kolektif olarak katkıda bulunanları, kararlarımızın nihai faydalanıcıları olarak sürekli büyüyen çalışmalarımıza olan bağlılıkları ve adımları için takdir ve tebrik etmek istiyorum" dedi.

GFCM üyeleri arasında sözleşmeye taraf 23 ülke (Arnavutluk, Avrupa Birliği, Bulgaristan, Cezayir, Fas, Fransa, Hırvatistan, İspanya, İsrail, İtalya, Karadağ, Kıbrıs, Libya, Lübnan, Malta, Mısır, Monako, Romanya, Slovenya, Suriye, Tunus, Türkiye, Yunanistan) ve sözleşmeye taraf olmadan iş birliği yapan 6 ülke (Bosna Hersek, Gürcistan, Moldova, Suudi Arabistan, Ukrayna, Ürdün) bulunuyor.

Dünyanın dört bir yanında denizlerde Türk Bayrağı dalgalanıyor



* BARIŞ DİLLİOĞLU

2024 yılının sonuna yaklaşırken denizcilik sektöründe bir yılda kaydedilen sayılar ve büyüme grafiği dikkat çekiyor. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın açıkladığı veriler ışığında, 2022 yılında 39,1 milyon DWT ton olan Türk sahipli deniz ticaret filo kapasitesinin 2023 yılında yüzde 25 artarak 48,8 milyon DWT tona ulaştığı gözlemleniyor. Türk sahipli deniz ticaret filosu 2024 yılında da hızla büyümeye devam ederek geçen yıla göre 3,8 milyon DWT'luk kapasite artışı ile yılın ilk yarısında yüzde 7,9'luk büyüme gösterdi. Türk Bayraklı 6,57 milyon DWT, yabancı bayraklı 46,16 milyon DWT olmak üzere toplam 52,73 milyon DWT kapasiteye ulaşıldı. Dünya sıralamasında Türk sahipli deniz ticaret filosu 2023 yılına göre bir basamak daha yükseldi. Yapılan yatırımlar sayesinde Türk deniz ticaret filosu 52,7 milyon DWT'a ulaşarak dünyada 11. sıraya ulaştı. Lojistik sektörü de bu sene 11. sırada yer aldı. Her iki alanda da dünyada ilk 10'da yer

alma hedefimize son bir basamak kaldı. Bu hedef için somut adımlar atarak sektörümüzü ön plana çıkarmak için çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

LİMANLARDA ELLEÇLENEN YÜK MİKTARI BİR ÖNCEKİ YILA GÖRE ARTTI

UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 2024 yılı Ocak-Eylül dönemi denizcilik istatistikleri incelendiğinde ise bu yılın eylül ayında limanlarda elleçlenen yük miktarının 41 milyon 672 bin 93 ton olarak gerçekleştiği gözlemleniyor. Ocak-Eylül döneminde limanlarda elleçlenen yük miktarının ise geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 1,5 artarak toplam 397 milyon 790 bin 70 tona ulaştığı, eylül ayında limanlardan yurt dışı limanlarına giden yük miktarının bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 8,2 azalarak 11 milyon 61 bin 539 ton olarak gerçekleştiği kaydediliyor. Yurt dışı limanlarından limanlarımıza gelen yük miktarı ise bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 0,8 azalarak 19 milyon 870 bin 521 ton olarak gerçekleşti. Eylül ayında yurt dışı yük taşımalarının bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 3,6 azalarak 30 milyon 878 bin 569 ton olarak gerçekleştiği gözlemleniyor. Ekim ayında

ise limanlarda elleçlenen konteyner miktarının bir önceki yılın aynı ayına göre %3,3 artarak 1 milyon 154 bin 981 TEU olarak gerçekleştiği ve 2024 yılı Ocak-Ekim döneminde ise limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %7,7 artarak 11 milyon 295 bin 340 TEU olarak gerçekleştiği kaydediliyor.

EN FAZLA YÜK TAŞIMASI İTALYA'YA, EN ÇOK GELEN YÜK TAŞIMASI RUSYA'DAN GERÇEKLEŞTİ

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın açıkladığı veriler ışığında, 2024 yılının Eylül ve Ekim ayında Türkiye limanlarından denizyolu de en fazla yük taşımasının İtalya'ya olduğu ekim ayında ek olarak bunu Çin ve Amerika Birleşik Devletleri'ne yapılan taşımaların takip ettiği, Eylül ve Ekim aylarında deniz yolu ile Türkiye limanlarına gelen en fazla yükün Rusya'dan yapılan taşımalar olduğu kaydediliyor.

DENİZYOLU DIŞ TİCARET YÜKLERİ VERİLERİ

Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 2023 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının ihracat ve ithalat ayrımlı olarak incelendiği bir



başka veriye göre, toplam ihracatın 135 milyon tonun 13 milyon tonu, %10'unun Türk Bayraklı gemilerle; 122 milyon tonu, %90'ının yabancı bayraklı gemilerle taşındığı toplam ithalatın 256 milyon tonun 16 milyon tonu %6'si Türk Bayraklı gemilerle, 240 milyon tonu %94'ü yabancı bayraklı gemilerle taşındığı saptanıyor. Denizyolu dış ticaret taşımacılığımızın 2014 yılında 283 milyon tonluk taşıma hacminin 2023'te 391 milyon tona, ithalat yüklerinin aynı dönemde 194 milyon tondan 256 milyon tona ve ihracat yüklerinin ise 88 milyon tondan 135 milyon tona yükseldiği gözlemleniyor.

Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının ise, 2014 yılında ihracatta 13 milyon tondan 2023 yılında da 13 milyon ton olarak gerçekleştiği, ithalatta ise 2014 yılında 20 milyon ton olan miktar 2023 yılında 16 milyon tona gerilediği kaydediliyor.

2024 yılı Ekim ayında gerçekleşen 860 bin 986 TEU yurt dışı konteyner taşımalarının %11,7'sinin Türk bayraklı gemilerle taşındığı, Ekim ayında Türk bayraklı gemilerle taşınan yurt dışı konteyner miktarının bir önceki yılın aynı ayına göre %2,0 artışla 101 bin 126 TEU, yabancı bayraklı gemilerle taşınan yurt dışı konteyner miktarının ise bir önceki yılın aynı ayına göre %2,5 azalışla 759 bin 860 TEU olduğu gözlemleniyor.

“DENİZCİLİĞİ, TÜRK'ÜN BÜYÜK MİLLÎ ÜLKÜSÜ OLARAK DÜŞÜNME...”

Hem UTİKAD hem de İMEAK DTO'da Yönetim Kurulu'nda yürüttüğüm görevlerimde Türkiye'nin deniz ticaretinden daha fazla pay alması ve Türk Bayraklı gemilerin taşımalarının artması için çalışmalarını kararlılıkla sürdürüyoruz.

Bu yıl düzenlenen iki önemli etkinlikten biri olan Türkiye 3. Denizcilik Zirvesi'nde sektörümüzde iyileştirmeler yapılacak alanlarda pek çok konu başlığı ele alındı. İMEAK DTO tarafından düzenlenen Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nde de uluslararası düzeyde yaşanan gelişmelere istinaden yeşil dönüşümün hızla artan önemi ve ivmesine bağlı olarak denizcilik sektörümüzün geleceği için büyük öneme sahip olan yeni teknolojiler, alternatif yakıtlar, politikalar, finansman ve eğitim gibi konularda yeşil dönüşümün mevcut durumu, karşılaşılan zorlukları ve gelecekteki fırsatlar ele alındı.

Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, denizciliğe verdiği önem doğrultusunda sarf ettiği; “En güzel coğrafi konumda ve üç tarafı denizlerle sarmalanan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile ileri düzey denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türk'ün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu en kısa zamanda başarmalıyız” sözü çerçevesince denizcilik sektöründeki başarı grafiğinin önümüzdeki yıllarda artması için ilgili bakanlıklar ile yakın temasta çalışmalar yürüteceğiz.

* İMEAK DTO YÖN. KUR. ÜYESİ / UTİKAD YÖN. KUR. BŞK. YRD. / DEİK LOJİSTİK İŞ KONSEYİ BŞK.



Navigation
Communication
Safety Equipments
IT Systems
Automation
Gmdss Radio Survey
VDR / SVDR Survey
New Building
Sales & Supply



“Authorized Service Agent for MacGregor VDR - SVDR, BlueTraker SSAS - LRIT”

Address: Güzelyalı Mh. Egemen Sk. No:38 / 1 Pendik - İstanbul / Türkiye
Phone: +90 216 507 23 33 Gsm: +90 535 477 44 69 (7 / 24 hrs)
Mail: info@seatechnic.com Web: www.seatechnic.com



IMO GENEL SEKRETERİ KIZILDENİZ ÜLKELERİNİ ZİYARET ETTİ

Kızıldeniz'deki sorunları değerlendirmek amacıyla bölge ülkelerine bir dizi ziyaret gerçekleştiren IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Galaxy Leader gemisinde tutsak kalan denizcilere yönelik endişelerini de paylaştı.



Arsenio Dominguez

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, mevcut durumu görüşmek ve seyrüsefer

özgürlüğüne destek vermek ve özellikle MV Galaxy Leader gemisinde tutsak kalan denizcilere yönelik endişelerini dile getirmek üzere Kızıldeniz bölgesindeki ülkelere bir dizi ziyarette bulundu. Dominguez ziyaretlere ilişkin yaptığı açıklamasında Kızıldeniz'deki gemilere ve denizcilere yönelik süregelen saldırıların masum insanların hayatını tehlikeye attığını, bunun da tüm denizcilik sektörünü ve dolayısıyla küresel ekonomiyi etkilediğini belirterek sözlerine şöyle devam etti: "Dünyadaki mal ticaretinin yaklaşık %80'i uluslararası deniz taşımacılığı ile gerçekleştiriliyor ve Kızıldeniz de bu taşımacılığın ana güzergâhlarından biri.

Uluslararası deniz taşımacılığındaki bu aksaklıklardan bütün ülkeler etkileniyor. Bölgedeki ülkeler büyük ölçüde etkilenmektedir. Geçtiğimiz hafta, durumu

hükümet temsilcileriyle görüşmek ve IMO'nun kendilerine daha fazla nasıl destek verebileceğini değerlendirmek için Cibuti, Mısır, Umman, Suudi Arabistan ve Yemen'e gittim. Seyrüsefer özgürlüğü ilkesinin tüm tarafların çıkarları doğrultusunda yeniden tesis edilmesini sağlamak için tüm IMO üye devletleri, BM kuruluşları ve tüm paydaşlarla yakın temasıma devam edeceğim. Bu ziyaretler, uluslararası deniz taşımacılığının sürdürülebilirliği için görev yapan herkese IMO'dan bir destek mesajı niteliğindedir.

Tüm ülkelerle yapılacak görüşmeler sayesinde denizcilerimizi koruyabilecek, dayanıklı ve sürdürülebilir bir deniz taşımacılığı sistemi inşa edebileceğiz. Bu bölgenin stratejik önemi ve deniz taşımacılığının daha sürdürülebilir hale gelmesini sağlayacak büyük bir gelişme potansiyeli bulunmaktadır."

ÜLKELER DENİZ JEOMÜHENDİSLİĞİ KONUSUNDA TEDBİRLİ BİR YAKLAŞIM SERGİLİYOR

Deniz jeomühendisliği ve çevre konularını görüşmek üzere bir araya gelen Londra Sözleşmesi ve Protokolü'ne (London Convention and Protocol-LC/LP) taraf ülkeler, dört jeomühendislik tekniği belirledi.



28 Ekim-1 Kasım tarihleri arasında, atıkların ve diğer maddelerin denize bertarafının önlenmesini düzenleyen anlaşmalar olan Londra Sözleşmesi ve Protokolü'ne (London Convention and Protocol-LC/LP) taraf ülkeler deniz jeomühendisliği, denizlerdeki mikroplastikler, karbon yakalama ve karbon depolama gibi çeşitli konuları görüşmek üzere Londra'da bir araya geldi. Ülkeler iklim değişikliğinin etkilerini

azaltmak amacıyla, deniz ortamının, okyanus temelli önlemlerle korunmasına destek sağlamak için yasal ve teknik analizlerin geliştirilmesi adına dört jeomühendislik tekniği belirlendi:

- Okyanus alkalinitesinin artırılması
- Karbon depolama için deniz tabanında biyokütle depolanması
- Deniz bulutu parlatma ve
- Deniz yüzeyi albedosunun artırılması

LC/LP yönetim organları, 2025 yılı içerisinde düzenlenecek Taraflar

Toplantısı'nda onay almak amacıyla, öncelikli her teknik için belirlenen tanımlamaları iyileştirmek ve geliştirmek amacıyla çalışmalara başlayacak. Diğer taraftan, LC/LP'nin mevcut çerçevesi ve gelecekteki potansiyel düzenlemeler göz önünde bulundurularak deniz mühendisliği uygulamaları kapsamında yapılabilecekler de değerlendirilmeye devam edilecek.

Taraflar ayrıca, hem bilgi paylaşımını desteklemek hem de sürecin yürütülmesinde uluslararası kuruluşların rollerini belirlemek adına diğer uluslararası

kuruluşlarla koordinasyonun sürdürülmesi gerektiğini vurguluyor. Konuyla ilgili tüm çalışmalar, oturumlar arası tartışmaların iletilmesi ve bir sonraki toplantı için raporlamaların yapılmasını teminen kurulan Deniz Jeomühendisliği Yazışma Grubu aracılığıyla yürütülecek.

Taraflara deniz jeomühendisliği faaliyetlerini değerlendirmeleri konusunda destek olmaları amacıyla uluslararası bağımsız uzmanlardan oluşan ve yönetimi LC/LP Sekreteryası'nda olacak bir kurul oluşturulması da toplantıda alınan kararlar arasında bulunuyor.

DENİZ KİRLİLİĞİNİ ÖNLEMeye YÖNELİK YENİ PROJE

Atık maddelerin deniz ortamına deşarjını yasaklayan Londra Protokolü'nün (London Protocol-LP) uygulanmasını teşvik etmek için 7,8 milyon dolarlık yeni bir proje başlatıldı.



Güney Kore Cumhuriyeti tarafından finanse edilen ve 2029 yılına kadar devam edecek olan SMART-C LC/LP (London Convention and Protocol) Projesi, Moğolistan ve Karayipler bölgesi ile LP'ye taraf olan ve olmayan diğer ülkelerde Londra Protokolü'nü uygulamak için kapasite geliştirmeye odaklanacak. Gelişmekte olan ülkelerin, özellikle az gelişmiş ülkeler (Least Developed

Countries-LDC) ve gelişmekte olan ada ülkelerinin (Small Island Developing States-SIDS), protokolü uygulamak için oldukça sınırlı bir bilimsel-teknik ve idari kapasitesi bulunuyor; yine bu ülkelerdeki ilgililerin eğitimleri konusundaki imkanlar da oldukça yetersiz kalıyor. Proje ile, bilimsel, teknik ve idari odaklı eğitim fırsatları geliştirilerek katılımcı ülkelerin LP antlaşmasının

hükümlerini uygulama kapasiteleri güçlendirilecek ve böylece deniz çevresinin korunmasına katkı sağlanmış olacak. Proje Anlaşması, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez ve Güney Kore Cumhuriyeti Okyanus ve Balıkçılık Bakan Yardımcısı Sung-bum Kim tarafından 11 Kasım 2024 tarihinde imzalandı. İmza töreni, Bakü'de düzenlenen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı (COP 29) sırasında düzenlenen bir toplantı sırasında gerçekleşti.

SMART-C LC/LP projesi, Güney Kore Cumhuriyeti tarafından finanse edilen Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı İş Birliği (Sustainable Maritime Transport Cooperation- SMART-C) Programı kapsamında yürütülecek ve uzun vadeli tematik projeler aracılığıyla bilgi birikimini genişleterek ve gelişmekte olan ülkelerin teknik kapasitelerini artırarak; sürdürülebilir deniz taşımacılığı sistemlerini geliştirmek ve deniz çevresini korumak için çalışacak.

EMSA, ALTERNATİF YAKITLAR VE ENERJİ ÇÖZÜMLERİ ÇALIŞTAYI DÜZENLEDİ

EMSA, 26-27 Kasım 2024 tarihlerinde Lizbon'daki genel merkezinde deniz taşımacılığı ve limanlar için alternatif yakıtlar ve enerji çözümleri üzerine bir çalıştay gerçekleştirdi.



Çalıştayda, alternatif yakıtların güvenliğine ilişkin üç önemli rapor ele alındı: Biyoyakıtlarla güvenli yakıt ikmali; deniz yolu taşımacılığı için bir yakıt olarak

amonyağın güvenilirliği ve yakın zamanda yayımlanmış gemilerde hidrojenin yakıt olarak kullanımının güvenilirliğini araştıran çalışmalar da göz önünde bulundurularak hidrojenin güvenilirliği.

Ayrıca hidrojen, biyoyakıtlar, amonyak ve rüzgar destekli tahrik sistemleri üzerine daha önce yayımlanan çalışmaların ardından, deniz taşımacılığında sentetik yakıtların potansiyeli üzerine de yeni bir çalışma sunuldu. Çalıştayda, nükleer enerjinin potansiyel bir güç kaynağı olarak olası kullanımları kapsamında değerlendirilen mevcut kavram ve projelere ilişkin değerlendirmeler de gerçekleştirildi.

Denizcilik sektörünün devam etmekte olan dekarbonizasyon sürecinde Avrupa Komisyonu'nu, ulusal idareleri ve sanayi kuruluşlarını desteklemek için raporlar ve analizler hazırlandı.

FUELEU MARITIME

Çalıştayın ikinci gününde ise, FuelEU Maritime regülasyonuna uyum süreci, deniz yakıtlarının sertifikasyonu ve emisyon faktörleri konusunda değerlendirmeler yapıldı ve EMSA uzmanları tarafından FuelEU Maritime düzenlemesine ilişkin güncel uygulamalar hakkında bilgi verildi.

(Kaynak: EMSA)

ICS'TEN KAÇIRILMASININ BİRİNCİ YILDÖNÜMÜNDE GALAXY LEADER İÇİN AÇIKLAMA

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) geçen yıl 19 Kasım'da mürettebatıyla birlikte esir alınan Galaxy Leader gemisi için bir açıklama yaptı.



19 Kasım 2023 tarihinde mürettebatıyla birlikte esir alınan Galaxy Leader gemisinin kaçırılmasının birinci yıl dönümü olması nedeniyle, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) Genel Sekreteri Guy

Platten, Hong Kong Denizcilik Haftası etkinlikleri sırasında yaptığı konuşmada şu açıklamaları kaydetti: "Bir yıl geçmesine rağmen Galaxy Leader mürettebatının hala tutsak olması akıl almaz bir durumdur. Bu masum denizcilerin ve

ailelerinin hayatları tamamen kendi kontrolleri dışında, jeopolitik çatışmalar yüzünden geri dönülemez bir şekilde değiştirilmiştir.

Bazıları yaklaşık iki yıldır denizde olan denizciler; aileleri, arkadaşları ve yakınlarıyla yalnızca sınırlı bir temas kurarak ve iradeleri dışında tutuldular. Bu durum vicdanları yaralamaktadır ve buna izin verilmemelidir. Bu denizcileri ve etkilenen tüm tarafları düşünmek mecburiyetindeyiz. ICS olarak, insanlığın galip gelmesi ve tutuklu bulunan denizcilerin derhal serbest bırakılmaları çağrımıza devam ediyoruz."

(Kaynak: ICS)

BIMCO'DAN DEĞİŞİME DESTEK: GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM İTTİFAKI

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council-BIMCO), denizcilik sektöründeki güvenli ve çevreye duyarlı uygulamaları hızlandırmak amacıyla bir Gemi Geri Dönüşüm İttifakı kurdu.



BIMCO'nun kurduğu ittifak, Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümüne İlişkin Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi'nin (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships-HKC) küresel olarak uygulanmasını kolaylaştırmayı hedefliyor. Haziran 2025'te yürürlüğe girecek HKC ile önümüzdeki 10 yıl içinde 15 binden fazla geminin geri dönüştürüleceği öngörülüyor. Bu da Hindistan, Bangladeş ve Pakistan gibi geri dönüşümde başı çeken ülkelerde mevzuat gereklilikleriyle uyumlu geri dönüşüm tesislerine duyulan acil ihtiyacı gözler önüne seriyor.

BIMCO Genel Sekreteri David Loosley konuya ilişkin yaptığı açıklamasında "Şu an gemi geri dönüşüm sektörünün yalnızca bir kısmı yürürlüğe girecek olan HKC standartları için uyum sağlamaya çalışıyor. Gemilerimizin toplum ve çevre için güvenli bir şekilde geri dönüştürülmesini sağlamak için tüm

paydaşların katılımını sağlamamız ve hız kazanmamız gerekiyor. Gemi Geri Dönüşüm İttifakı tüm paydaşları bir araya getirecek, kanun düzenleyicilere tavsiyelerde bulunacak ve kamuoyunda farkındalık yaratacak. Bu kapsamda Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) ve Basel Konvansiyonu Sekreteryası da (Secretariat of the Basel Convention-BC) dahil olmak üzere uluslararası kuruluşlarla irtibat kurularak bu sözleşmeler arasındaki etkileşimin yasal boyutlarını netleştirmek önem arz etmektedir. Bu sayede gemi geri dönüşüm sürecinde atık yönetimi konusunda BC gerekliliklerinin uygulanmasını desteklemek mümkün olacaktır" diye açıkladı.

İttifakın Başkanı Dr. Nikos Mikelis ise yeni girişime ilişkin "Gemi Geri Dönüşüm İttifakı gibi bir girişimin hayata geçirilmesinin tam zamanıdır. Üyelerimiz arasında gemi geri dönüşüm derneklerinin temsilcileri, bireysel gemi

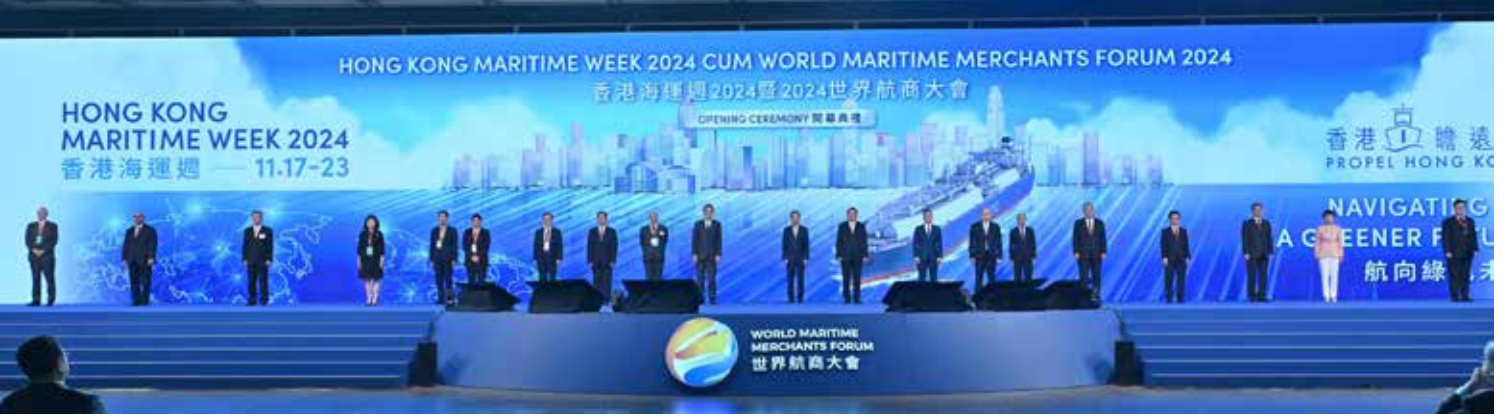
geri dönüşüm tesisleri, nakit alıcılar, finans kuruluşları ve armatörler bulunmaktadır. Kurucu üyelerimiz arasında BIMCO, Bangladeş Gemi Söküm ve Geri Dönüşüm Derneği (BSBRA), Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği (GEMISANDER), GMS, Pakistan Gemi Söküm ve Geri Dönüşüm Derneği (PSBRA), Hindistan Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği (SRIA), Uluslararası Gemi Geri Dönüşüm Birliği (ISRA), Wirana ve Bansal Group yer alıyor.

Uluslararası gemi geri dönüşüm endüstrisinin görüşlerini formüle edip temsil edebilecek ve bunu ilgili tüm diğer paydaşlarla ilişkilendirebilecek bir ittifaka ihtiyaç vardı. Bu girişimimizle gemi geri dönüşüm endüstrisinin karşılaştığı zorlukları etkin bir şekilde ele alabileceğimize ve süreçte daha hızlı ilerleme kaydedebileceğimize inanıyoruz" ifadelerini kullandı.

(Kaynak: BIMCO)

HONG KONG DENİZCİLİK HAFTASI, DAHA YEŞİL BİR GELECEĞE MERCEK TUTTU

Hong Kong Denizcilik Haftası (Hong Kong Maritime Week-HKMW 2024) etkinlikleri “Daha Yeşil Bir Geleceğe Yolculuk” teması altında 17-23 Kasım tarihleri arasında Hong Kong’ta gerçekleştirildi.



Sekizinci kez yapılan ve dünyanın dört bir yanından yaklaşık 14 bin 500 sektör profesyonelinin katıldığı HKMW kapsamında 18 Kasım’da Hong Kong Küresel Deniz Ticareti Zirvesi (Hong Kong Global Maritime Trade Summit) ve ardından 18-19 Kasım tarihlerinde Asya Lojistik, Denizcilik ve Havacılık Konferansı (Asian Logistics, Maritime and Aviation Conference-ALMAC) düzenlendi.

ve dünyanın dört bir yanındaki denizcilik alt sektörlerinden çeşitli uzmanlar bir araya geldi. “Tedarik Zincirlerinin Geleceğini Şekillendirmek: Dayanıklılık ve Sürdürülebilirlik” temasıyla düzenlenen ALMAC ise denizcilik, lojistik, havacılık ve tedarik zinciri yönetimi sektörlerinden uzmanları ve uygulayıcıları buluşturarak önemli iş birlikleri ve yeni iş fırsatları geliştirildiği bir platform görevi gördü.

ve üst düzey politika yapımcılar, Avrupa Komisyonu ve uluslararası örgütler de dahil olmak üzere 28 ülkeden yaklaşık 300 delege denizcilik değer zincirindeki şirketlerin üst düzey yetkilileriyle aynı platformda buluştu. Küresel ticarete odaklanan zirvede, artan siyasi gerginlikler, korumacılığın yaygınlaşması ve giderek öngörülemez ve yıkıcı hale gelen küresel manzara dahil deniz ticaretinin karşı



HKMW 2024 sırasında ilk kez gerçekleştirilen Küresel Deniz Ticareti Zirvesi’nde uluslararası denizcilik sektörünün karşılaştığı zorluklarla mücadelede geliştirilecek çözüm önerilerini değerlendirmek üzere üst düzey sektör temsilcileri, politika yapımcılar, önde gelen uluslararası kuruluşların temsilcileri

KÜRESEL DENİZ TİCARETİ ZİRVESİ
HKMW kapsamındaki Küresel Deniz Ticareti Zirvesi’nde, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS), Hong Kong Hükümeti Ulaştırma ve Lojistik Bürosu, Hong Kong Armatörler Birliği ve Hong Kong Denizcilik ve Liman Kurulu’nun iş birliğiyle bakanlar

karşıya olduğu pek çok zorlukla ilgili değerlendirmelerde bulunuldu.

Zirvenin açılışını yapan ICS Başkanı Emanuele Grimaldi “Dünya COVID salgınından kurtulurken, küresel deniz taşımacılığı sistemi, uzun süredir uygulanan serbest ticaret politikalarına ve

YENİLİKÇİ TEKNOLOJİLER SEKTÖRE KAYDA DEĞER ÇÖZÜMLER SUNUYOR

Açılış konuşmalarının ardından başlayan yüksek profilli zirve, “risk ve dayanıklılık” teması altında eski BBC Bilim Editörü ve London School of Economics Profesörü David Shukman moderatörlüğünde gerçekleşti. Tedarik zinciri çeşitlendirmesi ve pazar fırsatları; sürdürülebilirlik ve yeşil enerji ile inovasyon ve teknoloji olmak üzere, üç ana trend etrafında yapılan değerlendirmelerde hızla değişen küresel manzara ve mevcut koşullarda uzun vadeli iş geliştirme yolları tartışıldı. Bu kapsamda sürdürülebilirliğin, operasyonlarını geleceğe hazırlamayı hedefleyen işletmeler için odak noktası haline geldiği; yapay zeka, büyük veri, robotik gibi yenilikçi teknolojiler ve dijitalleşmenin ise küresel değer zincirlerinin verimliliğini artırmak için kayda değer çözümler sunduğu yönünde olumlu değerlendirmeler dile getirildi.

Zirveye katılan çoğu katılımcı, 19 Kasım 2023'te Yemenli isyancılar tarafından esir alınmalarının üzerinden neredeyse bir yıl geçen Galaxy Leader mürettebatının içinde bulunduğu zor durumu krizin yıldönümünde tekrar dile getirdi. Sanayiciler de nüfuz sahibi devletlere bu konudaki yardım talepleri konusunda çağrılarda bulundu.

Zirvenin kapanışı, Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization-WTO) Genel Müdür Yardımcısı Johanna Hill ve David Shukman'ın karşılıklı değerlendirmelerde buldukları bir oturumla gerçekleştirildi. Hill'in “Sektörümüz; uluslararası doğası, küresel ticarete oynadığı kritik rol ve topluma sunduğu hizmet bakımından yaptığı işlerle büyük gurur duyuyor. Küresel ticarete deniz taşımacılığını yaptığımız işin ayrılmaz bir parçası olarak görüyoruz ve bugün bu yüzden buradayız. Özgür ve açık bir ticaret sistemine verilen desteği büyük memnuniyetle karşılıyorum.” sözleriyle başlayan oturum kritik iç görüşler ve değerlendirmelerle tamamlandı.

(Kaynak: ICS)



uluslararası deniz ticareti düzenlemeleri çerçevesine yönelik tehditler de dahil olmak üzere giderek daha değişken bir jeopolitik ortam nedeniyle ciddi zorluklarla karşı karşıyadır. Jeopolitik gerginliklerin artan baskısı, değişen politik dinamikler ve geleneksel normlara yönelik tehditler belirsizlik iklimi yaratmaktadır. İklim

yalnızca ortak çalışarak ve etkileşim kurarak çözüm bulabiliriz. Burada tutarlı küresel düzenlemelere olan ihtiyacı vurgulamaktayım. Denizcilik doğası gereği küresel ve tek taraflıdır, bölgesel kurallar, üzerinde anlaşmaya varılan düzenleyici çerçeveyi baltalayabilir” ifadelerini kullandı. Dominguez, IMO



değişikliği ile mücadele konusundaki acil ihtiyaç, gıda güvenliğini, enerji tedarikini ve küresel ekonomiye yönelik riskleri radarımıza sokmaktadır” diye açıkladı.

Grimaldi'nin ardından söz alan Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez de iş birliğinin ve küresel düzenlemelerin önemini tekrarlayarak “Risk ve aksaklıklara

2023 Sera Gazı Stratejisi ve uluslararası deniz taşımacılığının 2050 yılına kadar net sıfır emisyona ulaşması konusundaki net hedefleri hakkında da “Üye devletler bu hedefe ulaşma konusunda güçlü bir şekilde kararlılıklarını sürdürüyorlar. Halihazırda bir GHG yakıt standardı ve 2050 yılı sonuna kadar sonuçlandırılacak bir fiyatlandırma mekanizması oluşturulması gibi orta vadeli önlemler geliştirmekteyiz” dedi.

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 1 Aralık 2024 arası Türk Bayraklı gemilerin tutulma istatistikleri aşağıda yer alıyor.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2024	ŞUBAT 2024	MART 2024	NİSAN 2024	MAYIS 2024	HAZİRAN 2024	TEMMUZ 2024	AĞUSTOS 2024	EYLÜL 2024	EKİM 2024	KASIM 2024
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	BİRLEŞİK KRALLIK (NEWPORT-GWENT)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (CABEZUELA) BİRLEŞİK KRALLIK (LONDRA) İTALYA (ORTONA)	TUTULMA YOK	İTALYA (SAVONA)	İTALYA (RAVENNA) ROMANYA (CONSTANTA)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSVEÇ (LANDSKRONA)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ROMANYA (CONSTANTA)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÜRDÜN (AKABE)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-28.11.2024)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Kasım)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	10 Tutulma (182 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0 Tutulma (12 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1 Tutulma (115 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1 Tutulma (81 Denetleme)
USCG	-	1**	0**	1**	1**	0**	0**	0 Tutulma**

* İstatistiklere konu olan rakamlar, tutulmalara yapılan itirazların kabul görmesini müteakip değişebilmektedir.

** USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

****İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır. Hazırlayan: Mustafa YAVUZYLMAZ (Deniz Ulaştırma Müdürü)**

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



Uniform, Safe, and Documented Lifeboat & Rescue Boat, Launching Appliances & Release Gear

- Operational & Load Tests,
- Through Examinations,
- Overhauls,
- Maintenance and
- Repairs



ONURSAN

A Aydınlı Birlik OSB, 2. Sokak, No:4, Tuzla / Istanbul / TURKEY
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60
W www.onursan.net E onursan@onursan.net



Farklı tonajlarda gevşeyen fiyatlarda yatırım yapmak isteyenler bunu fırsata çevirdiler



* **ULUÇ KEDME**

2024 yılının sonuna yaklaşırken, kuru yük segmentinde yılın üçüncü çeyreğine kadar yükseliş eğiliminde olan gemi fiyatlarının görünümünün son çeyrekte Capesize tonajı haricinde değişmekte olduğunu görüyoruz. Ağustos ayı ile mukayese ettiğimizde Kamsarmax kiralama oranlarında %35'lik düşüş dikkati çekerken, bu oran Ultramax tonajında %26, Handysize tonajında ise %12 düşüş ile gerçekleşmiştir. Kira oranlarının zayıflaması, özellikle 5 ve 10 yaşındaki Kamsarmax, Ultramax ve Handysize gemilerinde, ikinci el fiyatlarında %5 ila %20 arasında bir düşüşle sonuçlanan bir düzeltmeye yol açmıştır. Daha spesifik olarak, en büyük

düşüş Kamsarmax fiyatlarında görülmüş olup, 5 yaşındaki gemilerde %15, 10 yaşındaki gemilerde ise %18-20'lik bir azalma kaydedilmiştir. Handysize fiyatları, 5 yaşındaki gemilerde %8-10, 10 yaşındaki gemilerde ise %10-12 oranında düşmüştür. Öte yandan, Ultramax fiyatları, 5 yaşındaki gemilerde %5, 10 yaşındaki gemilerde ise %15 oranında aşağı yönlü gevşemiştir. Bu dönemde ise özellikle Capesize segmenti diğer segmentlere kıyasla direnç göstermiş ve son çeyrekte gemi fiyatları bu tonajda stabil kalmıştır. Gemi fiyatlarının da bahse konu olduğu üzere özellikle son çeyrekte gevşemesi ile birlikte raporlara da yansdığı üzere farklı tonajlarda gevşeyen fiyatlarda yatırım yapmak isteyenlerin bunu fırsata çevirdiğini gözlemledik.

2024'ün dördüncü çeyreğinde ham petrol ve tanker piyasalarının düşük oranlar ve kazançlar nedeniyle baskı altında kaldığını gözlemledik. Yayınlanan verilere baktığımızda Aframax segmentinin, Rusya kaynaklı talepteki düşüş, Kızıldeniz saldırıları gibi faktörlerden en çok etkilenen segment olduğunu söyleyebiliriz. Suezmax talebi genel olarak sabit kalırken, Orta Doğu kaynaklı azalmaların ABD Körfezi ve Latin Amerika'dan artan ihracatlarla dengelendiğine tanıklık ettik. VLCC talebi ise Latin Amerika'dan yapılan sevkiyatlarla yıllık bazda

hafif bir artış gösterdi. MR ve Handy segmentleri ise özellikle Avrupa'dan azalan temiz mal ihracatları ve artan rekabet nedeniyle geriledi. Özetlemek gerekirse bu zayıflamaların temel sebepleri, Çin ekonomisindeki yavaşlama ve Rusya'nın ihracatındaki düşüş olarak öne çıkıyor. Yine yayınlanan verilerde OPEC+ stratejileri ve mevsimsel faktörler durumu daha da zorlaştırdığı ve piyasa talebinin yakın dönemdeki zirve seviyelere ulaşmasının pek olası gözükmediği bildiriliyor. Hurda segmentine baktığımızda ise son zamanda yerel çelik fiyatları düşerken, Türkiye'de ithal çeliğin en büyük kaybı yaşadığını gözlemledik. Çin ve Pakistan çelik fiyatları benzer şekilde gerilerken, Hindistan'ın ise sınırlı bir değişim yaşadığını gördük. Bangladeş ise çelik piyasasında duraklama yaşadı. Küresel gemi geri dönüşüm piyasalarının, 2024'ün sonuna doğru fiyatların önemli ölçüde düşmesiyle zorlu bir dönemden geçtiğini söyleyebiliriz. Özellikle Çinli gemi sahiplerinin son çeyrekte eski gemilere yatırım yapmış olması bir taraftan piyasanın toparlanacağına dair bir umut verse de, genel olarak gemi ve geri dönüşüm sektörü 2025'te zorlu bir yıl geçirebileceğini ilişkin yorumlara sebebiyet verdi.

* **KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ**

KASIM 2024 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER


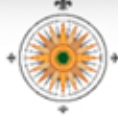
GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
EMIL SELMER	32.626	2010	CHINA	BULK	NA	10,50
SEACON FUZHOU	63.342	2019	CHINA	BULK	CHINESE	31,80
EY HAYDN	63.608	2015	CHINA	BULK	CHINESE	23,50
ERIN MANX	63.878	2020	CHINA	BULK	GREEK	32,50
ASIA GRAECA	73.902	2004	JAPAN	BULK	INDONESIAN	11,00
PAN ENERGEN	81.170	2012	CHINA	BULK	TURKISH	16,40



ENERGY SUNRISE	81.793	2014	JAPAN	BULK	GREEK	23,20
CRASSIER	206.254	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	28,80
POS OCEANIA	28.190	2012	JAPAN	BULK	NA	10,90
CAROLINE SELMER	34.960	2011	CHINA	BULK	GREEK	12,60
INDIAN OCEAN	36.009	2011	CHINA	BULK	INDONESIAN	12,50
DISCOVERY	37.019	2012	CHINA	BULK	NA	14,00
BLUE OCEAN	40.567	2023	CHINA	BULK	UK	30,20
MEDI BANGKOK	53.466	2006	JAPAN	BULK	NA	11,80
GLOBAL HOPE	57.295	2010	CHINA	BULK	*NA	12,80
GLOBAL FRONTIER	57.298	2010	CHINA	BULK	*	12,80
GLOBAL BRAVE	57.317	2010	CHINA	BULK	*	12,80
GLOBAL GENESIS	57.696	2010	CHINA	BULK	*	12,80
GREENWICH PIONEER	63.674	2020	CHINA	BULK	CHINESE	32,20
HERO	178.076	2010	CHINA	BULK	NA	26,00
KEN TOKU	29.678	2005	JAPAN	BULK	NA	8,50
KEN MEI	29.825	2003	JAPAN	BULK	NA	7,30
INTERLINK NOBILITY	40.098	2017	CHINA	BULK	TURKISH	25,25
SPAR SPICA	53.565	2005	CHINA	BULK	NA	10,50
VIRONO PRIDE	58.761	2009	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	15,30
AUGUST OLDENDORFF	61.090	2015	JAPAN	BULK	*GREEK	*50,5
ALWINE OLDENDORFF	61.090	2014	JAPAN	BULK	*	*
OCEAN AMBITIOUS	63.577	2016	CHINA	BULK	NA	25,50
HC VICTORY	75.804	2005	JAPAN	BULK	NA	10,50
SCORPIO WQ	76.759	2004	JAPAN	BULK	NA	10,60
NOVA OPTIMUS	81.805	2012	CHINA	BULK	CHINESE	16,50
SOPHIA OCEAN	29.952	1999	JAPAN	BULK	NA	5,30
KEN RYU	31.949	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	6,90
KUJAWY	38.890	2005	CHINA	BULK	NA	8,00
ULTRA BOSQUE	40.261	2020	CHINA	BULK	NA	27,00
PARO	55.691	2009	JAPAN	BULK	CHINESE	14,80
DALIAN STAR	55.802	2017	JAPAN	BULK	DANISH	26,20
YASA AYSEN	56.042	2007	JAPAN	BULK	ASIAN	14,30
GRUAUD LAROSE	56.729	2011	CHINA	BULK	*NA	12,70
LASCOMBES	56.801	2011	CHINA	BULK	*	12,70
LEON OETKER	58.790	2008	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	15,35
BULK PORTUGAL	82.224	2012	JAPAN	BULK	GERMAN	22,30
SPRING BRIGHT	174.757	2010	JAPAN	BULK	NA	27,80
SEALEADER II	180.099	2011	CHINA	BULK	CHINESE	28,00
SG EXPRESS	180.157	2009	CHINA	BULK	NA	26,00

LAVENDER	179.873	2010	KOREA	BULK	*CHINESE	*53,5
K. DAPHNE	180.786	2009	KOREA	BULK	*	*
HUITONG 78	12.476	2012	CHINA	TANKER	NA	7,20
GOLDEN OAK	13.168	2008	KOREA	TANKER	NA	10,50
NINA	40.401	2010	ROMANIA	TANKER	GREEK	24,00
JAG PADMA	47.999	2005	JAPAN	TANKER	NA	17,00
TAIGA	311.141	2007	JAPAN	TANKER	CHINESE	44,50
ICE FIGHTER	70.347	2006	JAPAN	TANKER	*MIDDLE EASTERN	24,00
ICE VICTORY	70.372	2006	JAPAN	TANKER	*	24,00
ICE ENERGY	70.377	2006	JAPAN	TANKER	*	24,00
OCTA LUNE	72.910	2005	KOREA	TANKER	CHINESE	20,00
FULHAM ROAD	74.986	2012	KOREA	TANKER	GREEK	44,60
GEORGIA M	74.998	2007	JAPAN	TANKER	GREEK	25,00
CLIPPER STAR	44.807	2003	JAPAN	GAS	NA	32,00
JAD SIDDHI	19.805	2006	JAPAN	TANKER	NA	20,10
NAVIGATOR PEGASUS	23.640	2009	CHINA	GAS	NA	32,00
MANIFESTO	54.901	2013	KOREA	GAS	THAI	71,5
BASHUNDRA LPG CHALLENGER	53.677	2003	JAPAN	GAS	THAI	57,00
BACHATA	50.179	2008	KOREA	TANKER	UAE BASED	27,20
SERENE SEA	105.244	2009	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	36,50
FOS PICASSO	115.760	2009	KOREA	TANKER	*NA	*80
FOS DA VINCI	115.878	2009	KOREA	TANKER	*	*
GESI	305.749	2007	KOREA	TANKER	NA	43,25
SEATRADE WHITE	2.259	2016	CHINA	CONTAINER	* FRENCH	*150
SEATRADE RED	2.259	2016	CHINA	CONTAINER	*	*
SEATRADE ORANGE	2.259	2016	CHINA	CONTAINER	*	*
SEATRADE GREEN	2.259	2019	CHINA	CONTAINER	*	*
SEATRADE BLUE	2.259	2017	CHINA	CONTAINER	*	*
BRUSSELS	6.078	2000	KOREA	CONTAINER	CHINESE	26,00
GREEN ACE	1.740	2005	CHINA	CONTAINER	NA	11,50
NAJADE	2.702	2007	GERMANY	CONTAINER	GERMAN	20,00
CONTSHIP PEP	957	2006	CHINA	CONTAINER	*TURKISH	* 37,5
CONTSHIP MAX	966	2006	CHINA	CONTAINER	*	*
CONTSHIP ANA	974	2005	CHINA	CONTAINER	*	*
CONTSHIP QUO	990	2007	CHINA	CONTAINER	*	*
CONTSHIP BEE	1.118	2006	CHINA	CONTAINER	*	*
LILA CANADA	1.118	2006	CHINA	CONTAINER	NA	7,50
LECANGS DOLPHIN	1.781	2023	CHINA	CONTAINER	GREEK	32,10

*Enbloc satışı ifade eder

 ÜLKE	HURDA FIYATLARI KASIM 2024			
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	
BANGLADEŞ	US\$ 465-475	US\$ 485-495	US\$ 495-505	
HİNDİSTAN	US\$ 455-465	US\$ 475-485	US\$ 485-495	
PAKİSTAN	US\$ 445-455	US\$ 465-475	US\$ 475-485	
TÜRKİYE	US\$ 325-335	US\$ 335-345	US\$ 345-355	

KASIM 2024 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

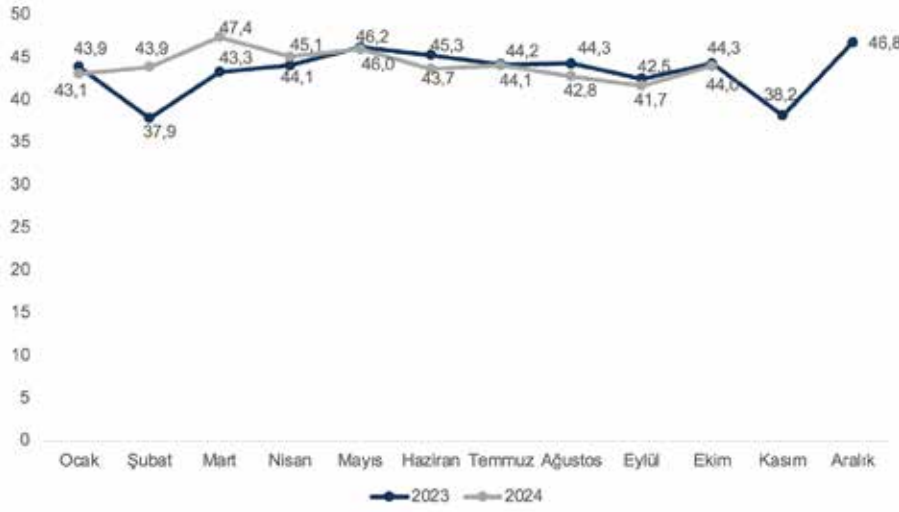
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
ARMADA SEJATI	8.528	3.322	1991	CONTAINER	BANGLADESH	470
SOFIA 3	12.839	3.732	1992	CONTAINER	INDIA	455
BOSS 7	18.469	4.531	1996	GENERAL CARGO	INDIA	473
FATMA SARI	43.188	8.013	1994	BULKER	BANGLADESH	488
HORIZON ENTERPRISE	31.423	16.745	1980	CONTAINER	NA	315
TAHA-Y	29.319	8.603	1985	GENERAL CARGO	INDIA	480
PRINCESS LOTUS	70.189	9.214	1996	BULKER	BANGLADESH	435
ATLAS WIND	5.351	2.486	1997	GENERAL CARGO	NA	445
GREEN MALOY	6.120	2.990	1990	REEFER	INDIA	480

Kaynaklar: KERTE Denizcilik Broker Ağı, IHS-Seaweb, Equasis

2023-2024 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2024 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %0,5 düşüş göstererek 44.071.843 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Ekim 2024



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2024 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,2 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2024 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,4 azalarak 12.256.246 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2024 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,1 azalarak 20.399.103 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2024 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,2 azalarak 32.655.349 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Ekim 2024

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Ekim	2023	13.087.634	-6,4%	20.632.467	-1,1%	33.720.101	-3,2%
	2024	12.256.246		20.399.103		32.655.349	
Ocak - Ekim	2023	111.089.377	7,4%	215.239.615	-1,5%	326.328.992	1,5%
	2024	119.258.626		212.090.742		331.349.368	

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

**İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)*



www.eraysanisg.com.tr



İŞİNİZİ ŞANSA DEĞİL BİZE BIRAKIN!

- El Koruyucuları
- Solunum Koruyucuları
- Baş ve Yüz Koruyucuları
- Kulak Koruyucuları
- Vücut Koruyucuları
- Yüksekte Çalışma Ekipmanları



Ansell **AlphaTec®**

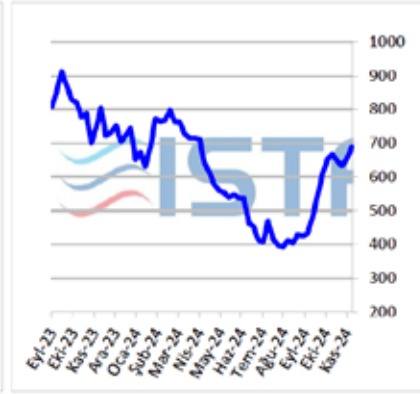
25.11.2024

48. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta da yükseldi ve 654 puandan 688 puana çıktı. Nehir/deniz tipi koster piyasaları halen düşüşteydi ama Karadeniz dışında özellikle Doğu ve Batı Akdeniz havzalarında bağlantıların genel olarak bir önceki seviyelerden biraz daha iyi olduğu ifade edildi.



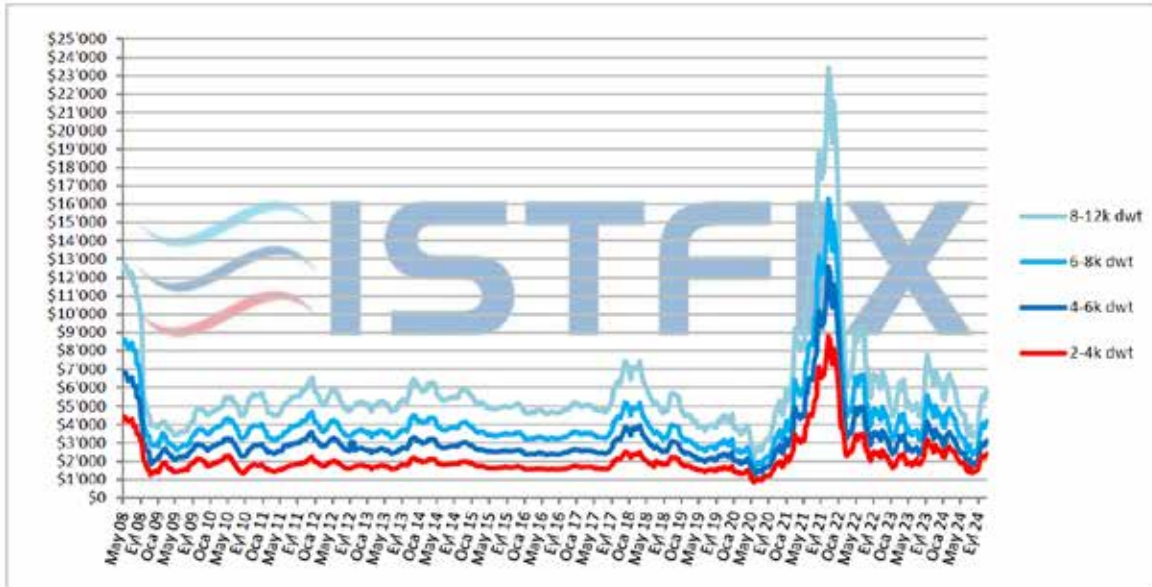
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2024



ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2'400	3'095	4'175	5'812
Geçen Hafta	2'281	2'942	3'968	5'525
Geçen Ay	2'326	3'001	4'047	5'635
Geçen Yıl	2'632	3'437	4'636	6'454



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2024

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
1000	CRC	GEMLIK-GDANSK	1000/1000	170.00
1100	STEEL BARS	NEMRUT-ST. NAZAIRE	750/1000	95.50
3300	CORN (50')	IZMAIL-LARNACA	1000/1000	30.00
3500	MINERALS IN BB	NOVOROSSIYSK-DJEN DJEN	1000/1000	45.00
3850	UREA (50')	BATUMI-BOURGAS	3500/1500	22.00
4500	BENTONITE	UNYE-ORAN	1500/1500	30.00
5000	CORN (50')	CHORNOMORSK-PATRAS	2000/1500	25.00
5500	CORN (50')	CHORNOMORSK-THESSALONIKI	2000/1500	24.00
6000	CORN (45')	ODESSA-CATANIA	1500/1500	35.00
6600	SOYBEANS (51')	IZMAIL-ALEXANDRIA	1250/1250	28.00
7000	CORN (51')	IZMAIL-ABU QIR	1250/1250	28.00
8000	WRIC (55')	NOVOROSSIYSK-HAIFA (L/O 10.5 USD PMT)	2000/1000	58.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırmaekibinin güvenilir bulduğukaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için güvenilirdir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

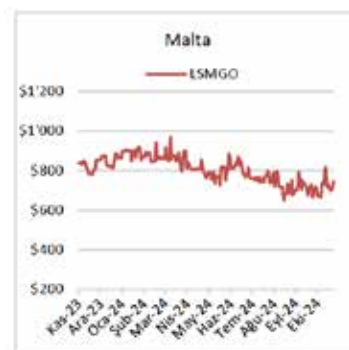
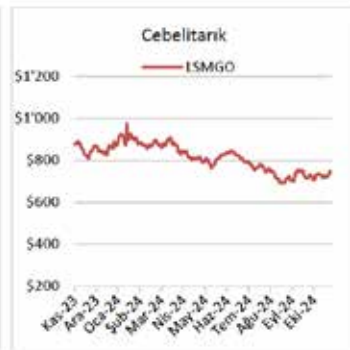
Bu hafta herhangi bir koster satışı duyulmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta aniden artarak yine dalgalanmaya devam etti. Batı Teksas tipi ham petrol 67 dolar/varilden 71,25 dolar/varile Brent ise 71 dolar/varilden 75,3 dolar/varile çıktı.

Gemi yakıt fiyatları da genel olarak yukarı devam etti.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	Istanbul MGO
Bu Hafta	677.50	746.50	745.00	748.50
Geçen Hafta	661.00	720.00	730.00	730.50
Değişim	2.50%	3.68%	2.05%	2.46%



TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-EKİM 2024

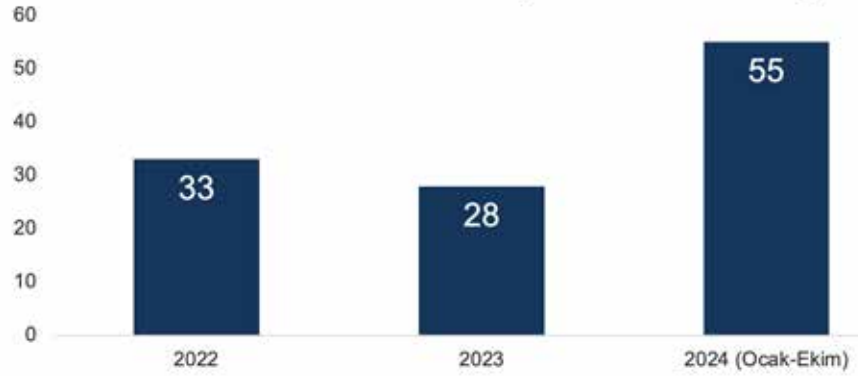
Sıra No	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Pilgrim	-	Yelkenli Gemi	Almanya	1.496	621	1975	9.05.2024
2	Green Maveric	9043055	Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	Bahamalar	5.103	6.105	1993	10.10.2024
3	GNV Aries	8501957	RO-RO Yolcu Gemisi	-	31.785	6.403	1987	24.10.2024
4	Victoria	8828226	Yolcu Gemisi	-	571	0	1985	24.10.2024
5	Super Servant 4	8025343	Dalgıç Gemisi	Curaçao	12.642	14.138	1982	31.10.2024
6	Alexander Maersk	9164237	Konteyner Gemisi	Danimarka	14.120	17.526	1998	29.07.2024
7	Jeppesen Maersk	9215165	Konteyner Gemisi	Danimarka	30.166	35.097	2001	27.05.2024
8	Happy Buccaneer	8300389	Yük / Konteyner Gemisi	Hollanda	16.341	13.740	1984	12.10.2024
9	SS Graywolf	8504181	Kuruyük Gemisi	Honduras	1.856	2.641	1985	12.10.2024
10	Moby Ale	6900654	RO-RO Yolcu Gemisi	İtalya	2.837	803	1969	7.10.2024
11	Moby Vincent	7360605	Yolcu Gemisi	İtalya	12.187	2.541	1974	20.01.2024
12	Sardinia Vera	7360617	RO-RO Yolcu Gemisi	İtalya	-	2.840	1975	12.02.2024
13	Saly Reefer	7813925	Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	Kamerun	2.009	1.815	1979	9.06.2024
14	Selena	8230120	Kuruyük Gemisi	Kamerun	2.457	3.557	1970	8.02.2024
15	Skymoon King	8607658	Genel Kargo Gemisi	Kamerun	2.854	3.168	1988	19.05.2024
16	Diaa	7525592	Kuruyük Gemisi	Komorlar	2.551	3.659	1977	7.07.2024
17	Kaleli Ana	7429322	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	3.936	6.302	1976	20.04.2024
18	Nanda C	7808097	Kuruyük Gemisi	Komorlar	998	1.896	1981	12.06.2024
19	Omar Trader	7713175	Kuruyük Gemisi	Komorlar	3.612	6.358	1980	14.09.2024
20	Contship Pro	9235622	Konteyner Gemisi	Liberya	9.528	12.864	2003	10.06.2024
21	El Youssef	7422049	Kuruyük Gemisi	Lübnan	2.998	4.795	1975	17.02.2024
22	Maestro Sun	8401133	Kuruyük / RO- RO	Marshall Adaları	15.375	9.200	1986	13.01.2024
23	Green Atlantic	8320585	Soğuk Hava Depolu Kargo Gemisi	Palau	3.402	3.073	1985	19.05.2024
24	Mangalia A	8513663	RO-RO Yolcu Gemisi	Palau	20.621	12.000	1988	21.03.2024
25	Sukru Okan	8311560	Kuruyük Gemisi	Palau	2.155	3.270	1989	24.10.2024
26	Malin	8201636	Konteyner Gemisi	Panama	21.586	21.370	1982	25.10.2024
27	Montecruz	7710276	Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	Panama	2.689	3.439	1978	18.08.2024
28	Musa Oba	8811405	Yük / Konteyner Gemisi	Panama	12.930	18.850	2002	15.10.2024
29	Uni-Assure	9130597	Konteyner Gemisi	Panama	14.807	15.606	1999	19.05.2024
30	Diamond XI	7325629	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Portekiz	8.282	3.433	1974	27.08.2024
31	Baron	7941239	Kuruyük Gemisi	Rusya	2.615	3.345	1980	20.09.2024
32	Nefterudovoz-52M	8726179	Petrol Tankeri	Rusya	2.615	3.280	1985	18.08.2024
33	Pride of Canterbury	9007295	RO-RO Yolcu Gemisi	Saint Kitts ve Nevis	30.635	7.509	1991	1.01.2024
34	Flipper	7907647	Kuruyük / RO - RO	Sao Tome ve Principe	4.688	2.868	1980	20.07.2024
35	Yaz	7924322	Genel Kargo Gemisi	Sierra Leone	2.023	2.840	1981	31.07.2024
36	Amanos	7816147	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.589	2.148	1978	19.02.2024
37	Blue Stari	8421705	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.543	3.041	1986	24.06.2024
38	Elmas	7638105	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.735	5.110	1980	30.09.2024
39	Grand Mba	8131142	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	664	985	1983	1.10.2024
40	Habiba M	7396654	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.627	3.739	1975	1.01.2024
41	Lady Boushra	8607660	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.107	3.194	1988	30.09.2024
42	Marzuk	7396666	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.592	4.164	1974	24.06.2024
43	Sealock	8218380	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.343	2.325	1984	1.06.2024
44	Arrow S	7392608	Kuruyük Gemisi	Togo	1.409	3.311	1974	1.03.2024

45	Baracuda	7514440	Kuruyük Gemisi	Togo	2.196	4.093	1977	1.08.2024
46	H.Seas	7725403	Çekici Römorkör	Togo	668	1.200	1979	23.03.2024
47	Island Bay	7528790	Kuruyük Gemisi	Togo	4.647	6.569	1984	2.08.2024
48	Ayhanlar	8101537	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.765	4.868	1982	21.04.2024
49	Cagsan	6720066	Genel Kargo Gemisi	Türkiye	940	1.607	1968	31.07.2024
50	Gundogdu 1	8125167	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.598	3.499	1984	26.08.2024
51	Kingfisher V	7947207	Petrol Tankeri	Türkiye	407	600	1978	26.05.2024
52	Kolin 3	8139297	Atık Toplama Gemisi	Türkiye	194	262	1980	10.09.2024
53	Fetida	8947620	Yük / Konteyner Gemisi	Ukrayna	1.872	2.536	1964	24.10.2024
54	Istos X	6724713	Römorkör Tedarik Gemisi	Yunanistan	-	480	1967	30.09.2024
55	Titan	8523357	Açık Deniz Römorkörü	Yunanistan	431	500	1984	24.10.2024

Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Ekim 2024 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve LTDx1000)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

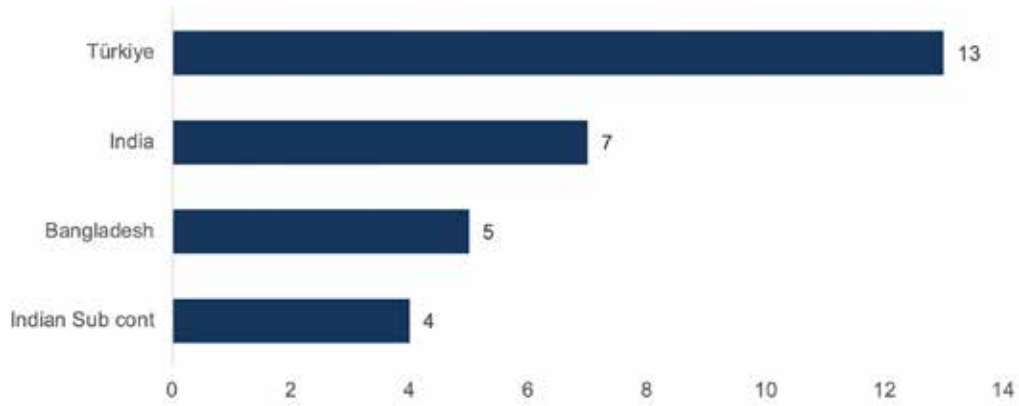
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) TEMMUZ-EYLÜL 2024

Gemi Tipi	AĞUSTOS			EYLÜL			EKİM		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Anti-Poll.	-	-	-	-	-	-	1	32,0	4056
Bulk	3	18,7	35073	3	30,3	95967	4	123,0	243056
Cement	2	38,5	12513	-	-	-	-	-	-
Chem & Oil	-	-	-	1	25,0	35841	-	-	-
Container	2	32,5	54269	4	31,8	78021	5	183,0	133584
Cruise	1	50,0	1575	-	-	-	-	-	-
FPSO	1	50,0	356400	-	-	-	-	-	-
GCargo	2	43,5	7533	3	37,7	14044	5	223,0	25210
LNG	-	-	-	1	45,0	72629	-	-	-
LPG	-	-	-	-	-	-	1	28,0	1422

MPP	3	27,3	28210	4	36,8	33532	3	88,0	26151
MPP/Hvy. Lift	-	-	-	-	-	-	1	40,0	13740
Open Hatch	2	28,5	52339	-	-	-	-	-	-
Ore/Oil	1	39,0	3280	1	44,0	3345	-	-	-
Pass	-	-	-	-	-	-	1	39,0	0
Pass/Car F.	1	37,0	1000	-	-	-	2	92,0	7206
Products	-	-	-	1	44,0	262	1	36,0	1905
Reefer	2	38,0	10944	-	-	-	2	65,0	12225
Rfr Fish C.	1	42,0	9587	-	-	-	-	-	-
Semi-Sub Hvy Lift	-	-	-	-	-	-	1	42,0	14138
Tanker	1	25,0	107181	1	23,0	112056	1	24,0	153071
Tug	-	-	-	-	-	-	1	40,0	0
Utility	-	-	-	1	57,0	480	-	-	-
Genel Toplam	22	33,8	679.904	20	35,8	446.177	29	36,4	635.764

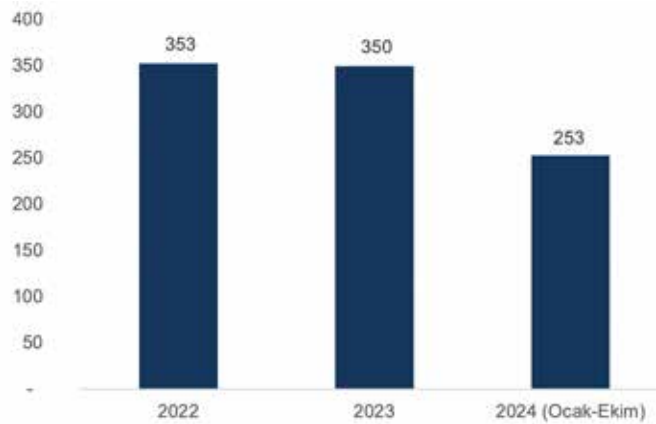
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (EKİM 2024)



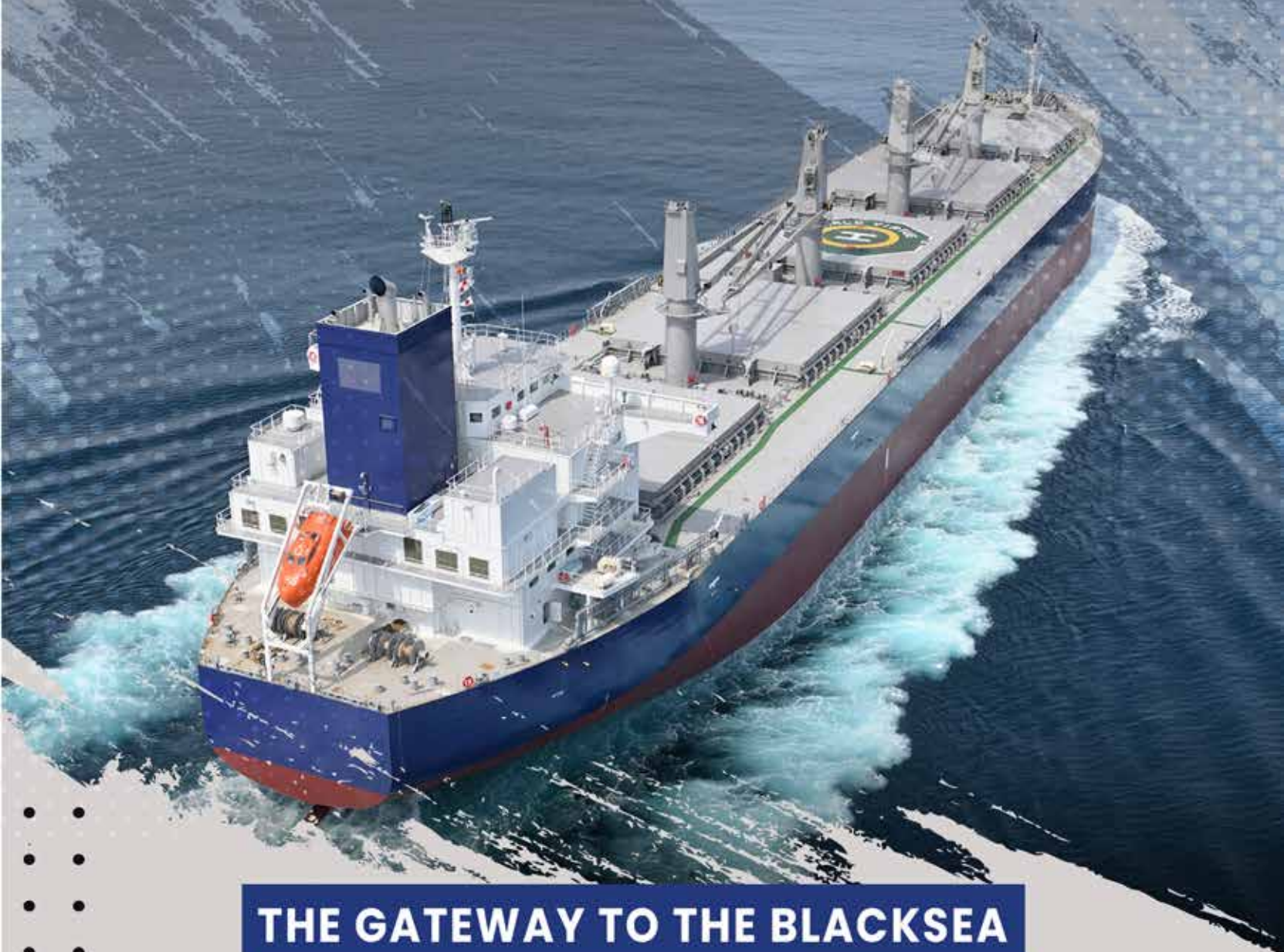
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)
Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



THE GATEWAY TO THE BLACKSEA

TRANSBOS

SHIPPING AGENCY

TB

TRANSBOS

www.transbospor.com.tr





POWER OF THE SEA

GREEN PORT

Turnkey Solutions for Smart Grid
Innovative and efficient solutions
to reduce energy consumption

- Elimination of ship engine emissions in port areas. (SOx, NOx, PM, CO2)
- Improvement of working conditions and safety in ports.
- Compliance of vessels at berth with international maritime organization. (IMO)

Simple plug and play solutions



YALOVA
TERSANELER BÖLGESİNDE
HİZMETİNİZDEYİZ

SEAPOWERR
ÜRETİM AR-GE
İNNOVASYON TESİSİ

- mt** CONVERTER **mt** UPS
- mt** TRANSFORMER **mt** CHARGER
- GREEN PORT** **COLDIRONING**
ALTERNATIVE MARINE POWER SYSTEM (AMP)
- VARIABLE FREQUENCY DRIVE (VFD)



[in](#) SEAPOWER ELECTRICAL SYSTEM [ig](#) seapower_electrical.systems [f](#) seapower.com.tr

SEAPOWERR ELEKTRİK SİSTEMLERİ SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

Fabrika: Hersek Mahallesi Halil İnalcık 4. Sok. No:5 Altınova - Yalova - TÜRKİYE T: +90 (226) 531 07 32
Merkez: Aydıntepe Mahallesi Sahil Bulvarı No:191/39 Tuzla - İstanbul - TÜRKİYE T: +90 (216) 494 62 07

www.seapower.com.tr info@seapower.com.tr

MESSI

MARINE ENGINE SPARES SERVICE INT. INC.



SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

Spare Parts of the **Highest Quality** at **Reasonable Price** from the most diverse and **Renowned Manufacturers**.
MESSI is specialized in providing **OEM Spare Parts** for all **Sea-going Vessels**.



REPAIR / TECHNICAL SERVICE

We operate in-house network of multi-skilled **Maritime Engineers**, providing **Engineering Solutions**, **Maintenance** and **Installation Services**.



NETWORK / OPERATION


Our well-trained and skilled team ensure proper packing and dispatch **World-Wide**.

SPARE PARTS SUPPLIER

MESSI is an Istanbul based **Marine Spare Parts Supplier** of most **Renowned Manufacturers** with 97% stock availability on key driveline items.


SPARE PARTS


- ✓ Main Engine Spare Parts
- ✓ Auxiliary Engine Spare Parts
- ✓ Fuel Injection & Fuel Pump Spare Parts
- ✓ Filters & Spare Parts
- ✓ Compressor & Separator Spare Parts
- ✓ Heat Exchanger Plates & Gaskets
- ✓ Pump Spare Parts
- ✓ Turbo Charger Spare Parts

 www.messiservice.com

 @messiserviceinc

 @messiservice

 info@messiservice.com

 +90 216 599 06 39

TÜRKİYE'NİN EN ÇOK STOĞA SAHİP GEMİ YEDEK PARÇA TEDARİK FİRMASI



BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



DÜNYA'DAKİ İLK VE TEK FİLTRESİZ UV TİP "BWMS"



BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

YEDEK PARÇALAR

ANA MAKİNA YEDEK PARÇALARI
YARDIMCI EKİPMAN YEDEK PARÇALARI
GEAR BOX
TURBOCHARGER & YEDEK PARÇALARI
SEPERATÖRLER
POMPA PARÇALARI
GOVERNOR & YEDEKLERİ
HAVA KOMPRESÖR PARÇALARI
ŞAFT KOVANI & KEÇE SETİ
HAVA SOĞUTUCU & ISI DEĞİŞTİRİCİLER
GÜVERTE EKİPMANLARI
NAVİGASYON EKİPMANLARI
ÖLÇÜM CİHAZLARI
ELEKTRİK EKİPMAN & PARÇALARI



SERVİS HİZMETLERİ

ANA MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ
YEDEK MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ
GEAR BOX BAKIM VE TAMİRİ
TURBOCHARGER BAKIM VE TAMİRİ
PİSTON BAKIM VE TAMİRİ
VALF VE VALF YATAĞI BAKIM VE TAMİRİ
SİLİNDİR GÖMLEĞİ HONLAMA İŞLEMİ
ULTRASONİK TEMİZLİK
ELEKTRİK VE ELEKTRONİK BAKIM VE TAMİRİ
SATIŞ SONRASI DESTEK HİZMETLERİ



BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

- ✓ TATLI VE TUZLU SULARDA KULLANILABİLİR
- ✓ MİKRON TİP FİLTRE İÇERMEZ
- ✓ TIKANMA RİSKİ YOKTUR
- ✓ GERİ YIKAMA SİSTEMİ YOKTUR
- ✓ HAREKETLİ PARÇA İÇERMEZ
- ✓ BAKIM VE DEĞİŞİM GEREKTİRMEZ
- ✓ MODÜLER KURULUM İMKANI SAĞLAR
- ✓ GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİLİDİR



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiezel.com.tr
ballastwater.net



0090 216 494 49 02
info@yafdiezel.com.tr